

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor OSŽ Správy železniční dopravní cesty na svém jednání v Praze 25. dubna podpořil požadavek Výboru OSŽ Hasičské záchranné služby a bude o něm chtít jednat na úrovni generálního ředitelství. Podle slov člena PV a předsedy Výboru HZSMarcela Bortla trvá dlouhodobě požadavek na možné navýšení tarifních stupňů u některých zaměstnanců, kteří pro to splňují podmínky. Někteří zaměstnanci zvažují odchod k hasičům státním, kde je ve stejné funkci nabízen mnohem vyšší plat. Proto se Výbor HZS SZDC obrátil na podnikový výbor se žádostí o pomoc při řešení.

Jednání PV mělo tentokrát jediné hosty, zástupce odborných oddělení OSŽ: JUDr. Petra Večeře, Ludka Šebrleho a JUDr. Petra Kozmína. Omluvili se zástupci hospodářského vedení Správy železniční dopravní cesty, s. o., a předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Předseda PV Petr Štěpánek seznámil členy PV s hlavními body, prezentovanými na jednání Ústředí OSŽ předešlého dne. Mimo jiné se zmínil o možnosti pobytů v hotelu Ostrý v Železně Rudě a hovořil o probíhajícím jednání k problematice rekreací a použití příspěvku z prostředků FKSP v roce 2020.

Dále informoval o tom, že zasedala také komise, která se vyjadřuje k navrženým oděvním součástkám zaměstnanců, tedy byly předneseny některé připomínky k doplňkům uniforem. Někteří z členů PV se účastní jednání v odborných komisích spolu se zaměstnavatelem (komise předpisová, pro OOPP, ke Katalogu prací), vedle toho existují i infrastrukturní již řadu let komise pro jednotlivá odvětví, jejichž členové se scházejí podle potřeby. Tady se PV zabýval jejich aktualizací, kdy některé členy je potřeba doplnit za odeslání. Podnikový výbor akceptuje návrh na ustavení dalších tří pracovních skupin, a to pro členy Stavebních správ, Hasičské záchranné služby a Železniční geodézie.

Diskuse se pak týkala problematiky jízdních výhod pro zaměstnance, kdy narůstá počet soukromých dopravců a otázka, jestli by bylo možné řešit tyto věci v PKS.

Další téma reagovalo na situaci kolem střežení pracoviště (řízení provozu), kdy někteří zaměstnanci odmítají tuto dohodu podepsat. Bylo konstatováno, že zaměstnanec má samozřejmě právo dohodu nepodepsat, ale měl by počítat s tím, že může být poslán k výkonu práce na jiné pracoviště.

Na programu byla nabídka čtyřdenních rekondičních pobytů pro vybrané pojištěnce ZPMV

ČR v roce 2019. Pobyt je umožněn v lázních Poděbrady, Jáchymov, Luhačovice a Rajecké Teplice. Podrobnější informace jsou obsahem informačního listu, který zaměstnavatel zaslal na všechny OJ.

V závěru jednání dostal slovo také JUDr. Večeř, který členy seznámil s obsahem nové brožury pod názvem Právní minimum, kterou všichni dostali.

Vedoucí oddělení BOZP-Ú JUDr. Kozmín informoval o sledování průběhu prověrek na pracovišti a také o těžkém pracovním úrazu pracovníka ČD Cargo.

Vedení PV přijalo také úkol objasnit okolnosti nevyplacení náborového příspěvku zaměstnanci, který jako budoucí výpravčí „sloužil“ na před jakou signalistu, a pak už podle vyjádření zaměstnavatele neměl nárok na vyplacení náborového příspěvku.

Jednání Republikové rady seniorů OSŽ proběhlo tentokrát v rekreačním zařízení Prudká u Tišnova ve dnech 29. – 30. 4. Vzhledem k chladnému a deštivému počasí bylo více času k vlastním jednáním do pozdních večerních hodin.

Jako překvapení si předseda RRS Kurt Mužík nechal návštěvu předsedy svazu Mgr. Martina Malého, který přítomně informoval o všem důležitém na železnici, dění v odborech a v diskusi pak odpovídal na množství dotazů. Ty se mimo jiné samozřejmě týkaly i jízdních výhod, poslaneckých aktivit a návrhů na změny v zákoně o drahách, další spolupráce s gruzinskými kolegy, kteří zde byli na návštěvě, situace v Dozorčí radě Českých drah po odchodu jejího předsedy, profesora Petra Moose. K samotnému rekreačnímu zařízení Prudká poznamenal, že je dobře udržováno a je zde vidět změny k lepšímu.

Dalším hostem, který byl na jednání, byla Jana Vlčková, předsedkyně Klubu seniorů při žst. Brno. Ta podrobně informovala o činnosti cca 130 členů, o mnoha akcích, které pro své členy pořádají, a také o spolupráci novým předsedou ZV OSŽ po odchodu dlouholetého předsedy Jiřího Bláhy.

V úterý 7. května proběhlo pravidelné jednání Představenstva OSŽ. Vzhledem k posunutí uzavěrce tohoto čísla přineseme informaci z tohoto jednání v příštím čísle Obzoru, případně se s jeho průběhem můžete seznámit na stránkách www.osz.org.

-red-



Správa železniční dopravní cesty předala do užívání opravenou výpravní budovu žst. Nelahozeves. V současné době je těsně před dokončením také oprava sousední zastávky u nelahozeveské vjezdové vjezdové. Vzhledem k jejímu turistickému potenciálu hodlá tamní radnice využít část opravených prostor jako infocentrum obce.
Snímek Michael Mareš

České dráhy, a. s., nyní pro Ústecký kraj zajišťují 95 % výkonů, od roku 2020 to bude jen 67,24 %

Celkem pět dopravců se bude od prosince podílet na železniční dopravě v Ústeckém kraji. Vedle Českých drah a společnosti AŽD (která na tzv. Švestkové dráze provozuje „turistickou“ linku U10) se budou nově na železniční dopravě v Ústeckém kraji podílet společnosti ARRIVA (na lince L4 Rumburk – Jedlová), RegioJet (na lince U5 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bilina – Most, U7 Děčín – Velké Březno – Ústí nad Labem – Střekov, U13 Most – Postoloprty – Zatec západ, U16 Most – Chomutov – Kadaň, a Die Länderbahn na linkách U12 (Osek město – Most – Louny – Rakovník); U14 (Jirkov – Chomutov – Zatec – Lužná u Rakovníka) a T7 (Chomutov – Vejprty).

Zatímco nyní České dráhy, a. s., pro Ústecký kraj zajišťují 95 % výkonů, od roku 2020 to bude jen 67,24 %. Ostatní dopravci budou mít: Die Länderbahn GmbH 12,49 %; AŽD Praha, s. r. o., 5,83 %; RegioJet UK, a. s., 11,49 % a GW Train Regio, a. s., 2,44 %. Zbýlé 0,5 % jsou malí dopravci turistických linek.

Pestrosti dopravců tak bude Ústecký kraj od

prosince tak trochu připomínat Velkou Británii.

Rozhodnutí radních Ústeckého kraje se ne všem líbí. Na nádražích (konkrétně na lince U12 Osek město – Most – Louny – Rakovník) se v minulých dnech objevily letáky kritizující jejich rozhodnutí, zejména pak to, že objednali bez řádného výběrového řízení přímým zadáním na dobu deseti let od 15. 12. 2019 železniční dopravu u dopravce Die Länderbahn (DLB). „O spolehlivosti a serióznosti tohoto dopravce nejde vyvodit spolehlivost Bavorského objednavatele veřejné dopravy (BEG), jenž si u tohoto dopravce před časem objednal železniční dopravu. BEG tak jen za rok 2018 dopravci DLB udělila pokuty v řádu milionů euro (přesnou částku úřad nesdělil). Dne 25. 10. 2018 také odeslala DLB vytýkáci dopis, což BEG učinila poprvé ve své více než dvacetileté historii. V něm jsou dopravci vytýkány zejména velká zpoždění, odchylky v řazení vlaků, uzamčené vozy, závady na měničích napětí, vytápění, dveřních systémech a WC, nebo také špatně pracující in-

formační systém pro cestující,“ stojí v letáku, který by vyvěšen ve stanici Břvany.

Ústecký kraj postupoval podle zákona a maximálně transparentně, hájí Jaroslav Komínek, náměstek hejtmana pro oblast dopravy a silničního hospodářství, postup radních Ústeckého kraje: „Jednalo se sice o přímé zadání, jak to legislativa u železniční dopravy umožňuje, ale tomu předcházelo důkladné průzkum trhu. Oslovili jsme tedy všechny dopravce a všechny obdržené nabídky jsme také podrobně prozkoumali. Podle nabídnutých řešení dopravců jsme zohledňovali nejen cenu, ale i kvalitu a technické parametry vozidel,“ napsal Jaroslav Komínek v reakci na zmíněný leták. „V oblastech, kde chceme pokračovat ve smlouvě s Českými drahami, se také jedná o přímé zadání.“

Podle Jaroslava Komínka nemůže Ústecký kraj stav udržitelných jízdních smluv u dopravců i u jiných objednatelů přezkoumávat a ani se k němu vyjadřovat.

(Pokračování na str. 3)

Na pozvání předsedy OSŽ přijeli do České republiky hosté z Gruzie a byli nadšeni

Setkání s předsedou představenstva společnosti ČD Cargo Ivanem Bednářkem a následná prohlídka terminálu ČD-DUSS společnosti ČD Cargo v Lovosicích, schůzka s hejtmánem Pardubického kraje JUDr. Martinem Netolickým, návštěva společnosti CZ LOKO a areálu bývalého depa Českých drah (dnes OCP Střed Česká Třebová) v České Třebové, to vše bylo na programu čtyřdenního pobytu gruzinské delegace v čele s gubernátorem Gruzie a bývalým předsedou gruzinských odborů Zurabem Nasari (gruzinskou delegaci vedle něj tvořili současný předseda železničních odborů Gela Gelashvili, David Peradze, generální ředitel Gruzinských železnic, a Jon Gurgenzadze, náměstek gubernátora) v České republice, hosté z Gruzie přijeli do České republiky na oficiální pozvání předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého. Gruzie má přechod k systému závazků ve ve-

řejné dopravě teprve před sebou, členové gruzinské delegace měli proto především zájem o zkušenosti OSŽ s tímto systémem financování železničního provozu.

Návštěva lovosického terminálu společnosti ČD Cargo (23. 4.) byla pro hosty důležitá v tom, že i oni se připravují na aplikaci čtvrtého železničního balíčku a tématem diskuse bylo i to, jaké důsledky má oddělení nákladní dopravy z hlediska udržení společnosti na trhu.

Následujícího dne si hosté prohlédli Prahu a ve čtvrtek 25. dubna dopoledne navštívili hejtmana Pardubického kraje JUDr. Martina Netolického. Hosté z Gruzie se především zajímali o systém financování veřejné dopravy.

Poté se gruzinská delegace přesunula vlakem do České Třebové, kde krátce po poledni navštívila areál společnosti CZ LOKO, a. s. (Pokračování na straně 2)



Snímek ze setkání s hejtmánem Pardubického kraje: v první řadě zleva J. Gurgenzadze, M. Malý, Z. Nasari, M. Netolický, H. Svobodová (vedoucí kanceláře předsedy OSŽ a tlumočnice), G. Gelashvili, zadní řada zleva T. Netolický (ředitel ROC ČD Pardubice), M. Němec (ředitel SÚS) a V. Nečasová (tajemnice PV OSŽ při ČD).

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Rozšiřujeme objem naší práce a chceme v tomto trendu pokračovat.“

Hovoříme s Ing. ROMANEM KOTTEM, předsedou představenstva DPOV, a. s.

V letošním roce si připomínáte dvanáctý výročí vzniku Dílen pro opravu vozidel (DPOV, a. s.). Které zajišťují „dvorní“ servis pro mateřskou společnost České dráhy v oblasti oprav kolejových vozidel – prakticky všech řad lokomotiv, osobních vozů, motorových i elektrických jednotek a dalších vozidel, které České dráhy v provozu využívají. Jak se vaše společnost za uplynulých dvanáct let vyvíjela?

Před dvěma lety, kdy jsme oslavovali deset let činnosti, jsme se připravovali k desetiletému dělení, které je hodně závislé na svých „rodičích“. Dnes jsme obrazně ve věku „teenagerů“, kdy se již dokážeme sami prosadit, jsme zkušenější a rozumnější. Dá se to ilustrovat například i na faktu, že oproti roku 2007, kdy jsme měli tržby 750 milionů korun, dosahujeme v současné době tržby blížící se dvěma miliardám korun. Samozřejmě jsme se museli hodně naučit a pokračujeme v tom i nadále. Naši hlavní devizou je vysoká provozuschopnost po našich opravách.

Vaše provozní střediska se nacházejí v Přerově (kde je i sídlo společnosti), v Nymburku a ve Veselí nad Moravou. Čím se jednotlivá provozní střediska zabývají?

V Přerově opravujeme elektrické lokomotivy všech řad, stejně jako i střídávavé, včetně elektrických jednotek, v Nymburce se zaměřujeme na opravy osobních a motorových vozů, a ve Veselí nad Moravou opravujeme motorové vozy téměř všech řad v provozu Českých drah.

Veškeré opravy, které provádíte, si vyžadují vysoce kvalifikované pracovní síly. Jak

jste na tom v současné době se zaměstnaností?

Podobně jako ve všech podobných podnicích, i nám chybějí pracovníci s potřebnou kvalifikací. Jedná se především o elektromechaniky, svářeče, soustružníky a lakýrníky. Protože na českém pracovním trhu je o tyto nedostatkové profese velký zájem, snažíme se sehnat potřebné pracovní síly i v zahraničí – v současné době především v Srbsku. Přes personální agenturu se nám podařilo sehnat deset pracovníků, jejichž kvalifikaci a schopnosti si ověřujeme zkouškami a testy přímo v jejich domovské zemi. Ty, co tímto sítím projdou, zaměstnáme v naší společnosti, přičemž zde získají veškeré potřebné záležitosti, včetně například bydlení.

Nemáte obavy z fluktuace těchto pracovníků, například do jiné západní země, kde by našli ještě lepší platové podmínky?

Takovou zkušenost jsme získali s pracovníky, kteří k nám přišli v minulosti z Bulharska, či z Rumunska. Srbsko však není součástí EU, takže jeho obyvatelé podléhají vizové povinnosti. To by je mělo u nás udržet. Ostatně, pokud se týká platů a dalších benefitů, nebudou u nás na tom vůbec špatně, odměňování jsou podobně jako kmenoví zaměstnanci. Výhodou Srbska je i menší jazyková bariéra.

Vzpomenul jste platy a benefity. Jak jsou na tom zaměstnanci vaší společnosti, pokud se této oblasti týká?

Pokud se týká výše mezd, ty za poslední rok vzrostly o 13 procent a naši zaměstnanci tak mají platy převyšující republikový průměr. Máme



zaveden také stabilizační a motivační program, který je jakousi obdobou retenčního programu Českých drah. V loňském roce při sloučení provozní údržby byly poskytnuty peněžní příspěvky i těm zaměstnancům, kteří přešli z OCÚ. Výhod. Mezi další benefity se dají zahrnout například příspěvky na dopravu (a to i těm, kteří mají režijní výhody ČD), včetně dopravy městské, přispíváme rovněž na penzijní připojištění ve výši 2000 Kč měsíčně. Naši zaměstnanci sice zatím nemají šest týdnů dovolené, mají však týdnů pět a k tomu ještě dva dny tzv. sick days, které mohou využít v případě, že se cítí nemocní. Tyto dva dny v roce jsou placeny stejně jako dovolená. V rámci stabilizačního motivačního programu rozdělujeme motivační odměny na pevnou a pohyblivou částku, jejichž přidělení závisí na výkonech konkrétního zaměstnance.

(Pokračování na straně 2)

„Rozšiřujeme objem naší práce a chceme v tomto trendu pokračovat.“

(Pokračování z předchozího článku)

V tomto roce začínáme zavádět systém čárových kódů (na pracovišti kolovka v Nymburce již běží třetím rokem), kterým budeme zjišťovat aktivní práci a prostoje. Současně vše budeme analyzovat a vyhodnocovat včetně připravenosti náhradních dílů a technologií pro vlastní práci. Tím postupně odstraníme hlavní ztrátové časy, čímž vzroste produktivita. Jsme sice v této oblasti zatím v začátcích, ale je to věc, kterou chceme dotáhnout do konce, podobně to ostatně funguje ve všech vyspělých společnostech. Naši pracovníci jsou s tímto systémem průběžně seznamováni na pravidelných poradách s vedením podniku, během kterých jsou konzultovány jejich

dotazy.

Jaké jsou poslední novinky v práci vašich společností?

V Olomouci vzniká zárodek nového pracoviště DPOV, a. s., které se zabývá opravou podvozků kolejových vozidel. Naše dosavadní kapacity jsou omezené, takže se snažíme získat potřebné prostory právě v Olomouci a tak dále rozšířit objem naší práce. Stáváme se tak stále větší konkurencí například pro soukromé opravy (někdejší ŽOS) a chceme v tomto trendu pokračovat.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Na pozvání předsedy OSŽ přijeli do České republiky hosté z Gruzie a byli nadšeni

(Pokračování ze str. 1)

Hosté z Gruzie měli mimo jiné možnost prohlédnout si první dvě nové lokomotivy Efiliner 1600 pro rakouského dopravce Rail Cargo Carrier.

Závěr návštěvy České Třebové patřil prohlídce Regionálního provozního pracoviště (RPP) Česká Třebová, které je součástí Oblastního centra provozu – střed (OCP – střed), se sídlem v Praze, kde si členové gruzínské delegace v doprovodu Ing. Dušana Tylicha (manažera a zástupce ředitele OCP Střed) a Jaroslava Žáčka (vedoucího Regionálního provozního pracoviště Česká Třebová) prohlédli celé pracoviště.

Michael Mareš

Podrobnou reportáž návštěvy gruzínské delegace najdete na www.osz.org.



Zurab Nasari (uprostřed) obklopen zastupci obchodního týmu CZ LOKO, a. s.



Závěr návštěvy České Třebové patřil prohlídce Regionálního provozního pracoviště, které je součástí Oblastního centra provozu – střed, se sídlem v Praze. Na snímku Věra Nečasová a Zurab Nasari.

PŘEDSTAVUJEME

Karel Ligocki, pochůzkář SŽDC: „Na unavené nohy je nejlepší chůze po trávě naboso.“

V příštím roce mu vznikne nárok na starobní důchod. Jako starý se ale Karel Ligocki vůbec necítí. Svědčí o tom jeho špičkové sportovní aktivity jako maratónské a ultramaratónské běhy, rychlobruslení, fotbal i hokej. „Se sportem žiji už od dětství, jako malý kluk jsem s hokejkou spal,“ svěřuje se 62letý pochůzkář a tra-

popisuje svůj pracovní týden. Jako pochůzkář kontroluje podle jeho slov vše, co souvisí s tratí. „Při pochůzkách sleduji, zda nejsou prasklé kolejové spojky, pozornost věnuji i upevňovacím, kolejovým pásům a celému kolejovému loži. Když zjistím závadu, kterou mohu opravit, udělám to na místě, větší závady pak hlásím.“ Mezi závady mohou patřit také nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech, způsobilé zarůstajícím náletem, ucpané odvodňovací tratě, špatný stav železničních návěstidel (rychlostníky, předvěstníky, návěstní kříže u přejezdů) a celá řada dalších věcí.

Pochůzky provádí Karel Ligocki nejčastěji na lokálních tratích, vycházejících ze Suchdolu nad Odrou – ve směru na Nový Jičín, do Budišova nad Budišovkou, či do Fulneku.

A chůze mu slouží také tak trochu jako trénink. I když ten pravý trénink je daleko náročnější. Vždyť se jedná o dálkové běhy a to nejen maratón, ale i ultramaratón, což jsou běhy na větší vzdálenost než 42 km 195 m. Nejvyšší vzdálenost činí 50 a 100 km (nebo 50 a 100 mil), dále dvoumaratón a více-maratón, závody na 6, 12, 24, nebo 48 hodin, ale i na 1000 km a další. „Zatím mám za sebou 107 klasických maratónů, které jsem uběhl ve 27 zemích,“ počítá Karel Ligocki. Daleko náročnější jsou však delší běhy, mnohdy i horským terénem. Při závodě překonal suchdolský pochůzkář celou řadu rekordů a to nejen při běhu, ale i při rychlobruslení. Poslední pokus o rekord se odehrál na zimním stadionu v Bohumíně, kde se Karel Ligocki pokusil překonat rekord v rychlobruslení na 100 km. Pokus sice skončil neúspěšně, ale k úspěchu chybělo jen velice, velice málo (blíže viz Obzor číslo 8).

Navzdory svému věku je Karel Ligocki neúnávný a hodlá dále překonávat své vlastní jiné rekordy. Mnohé z nich jsou zaznamenány v Muzeu rekordů a kuriozit v Pelhřimově, které spravuje Agentura Dobry den.

A jaký je recept Karla Ligockého na osvěžení unavených nohou? „Jednoznačně je to chůze po trávě naboso, tráva léčí a svaly se regenerují,“ radí závěrem. Miroslav Čáslavský



Fotový dělník TO Suchdol nad Odrou (SŽDC, OR Ostrava).

Karel Ligocki je členem ZO OSŽ SŽDC Ostrava, v odborech je, jak sám říká, již odepaměti. A jak se dostal na dráhu? „U železnice pracuji od roku 1980, to znamená bezmála 40 let,“ počítá. „Vyučil jsem se sice jako zámečnický v Autopalu Nový Jičín, ale tam jsem vydržel jen krátce, hned po vojné jsem změnil zaměstnání a začal jsem pracovat u tehdejšího Drahtstavu.“

Po reorganizacích, které u ČSD nastaly po roce 1989, byl někdejší Drahtstav zrušen a Karel Ligocki začal pracovat jako traťový dělník a pochůzkář. A tomuto povolání zůstal věrný dodnes. „Tři dny v týdnu dělám pochůzky po přidělených tratích, zbytek týdne pak vypořádávám kolegům při opravách a údržbě tratí,“



Současná podoba železniční stanice Grygov – zleva výpravní budova s podchodem, technologická budova a bytové domy.

NAVŠTÍVILI JSME

Grygov

Železniční stanice Grygov leží na koridorové trati Přerov – Olomouc – Česká Třebová, první vlak do Olomouce zde projel v roce 1841. Historie současné staniční budovy sahá do roku 1880, kdy zde byla zřízena architektonicky velice zdařilá zastávka, na jejíchž základech dnes stojí i současná budova nádraží. Od roku 1883 se stala zastávka i nákladním a v roce 1899 se změnila ve stanici, v níž bylo možno křížovat vlaky. V roce 1926 pak byla celá trať zdvojkolejněna.

Na začátku 20. století byla dokončena výstavba nové výpravní budovy z rezného cihelného zdiva, která se dochovala dodnes. Současně byl postaven i sousedící obytný osmi-bytový dům ve stejném slohu jako výpravní budova. První větší opravy nádražní budovy (zřízení sociálního zařízení pro cestující) proběhly v roce 1997, po další opravě v roce 2003 (dokončení koridoru) byla budova prohlášena kulturní památkou. Generální oprava stanice, v té době již opuštěné (doprava je řízena od roku 2011 z CDP Přerov), byla dokončena v loňském roce, a při té příležitosti byly repasovány některé původní stavební prvky, mimo jiné i původní kování oken či pískovcové parapety. Budova se tak nyní nalézá v téměř stejné podobě jako v době svého vzniku.

„Je to poklad, její podoba se snad objeví i na známkách či pohlednicích,“ řekl při slavnostním otevření zrekonstruované stanice (31. srpna 2018) tehdejší zástupce SŽDC OR Olomouc Miroslav Zbánek (t. č. vykonává funkci primátora města Olomouc). Zatímco přízemí budovy je určeno službám cestujících veřejnosti (osobní pokladna, čekárna a WC jsou zde otevřeny v denní dobu, v noci se budova uzamyká), první patro budovy (dříve byt) slouží nyní obci Grygov.

„Je to důstojná vstupní brána obce, jsme na ni hrdí,“ prohlásil starosta obce Tomáš Kubáček. Jak dále dodal, budova hodlá obec využívat pro podporu místních spolků (hasiči, zájmové kroužky či kluby), případně také pro

obecní policii. „Určitě si budovu nenecháme zničit vandaly,“ dodal starosta.

V přízemí budovy se nalézá dopravní kancelář, která však slouží pouze mimořádně, při poruchách dálkového řízení. Otevřena je zde osobní pokladna ČD, jejíž zaměstnankyně je jedinou pracovníkyní grygovské železniční stanice. V dobách své největší slávy, kdy ještě nákladní doprava převažovala nad osobní, sloužila grygovská stanice jako jakási „brána do Olomouce“. Sousední Olomouc tehdy zpracovávala velké množství nákladních vlaků a některé musely vyčkat na volnou kolejpráve v Grygově. Podobně tomu ostatně bylo i z druhé strany, ze směru do České Třebové ve stanici Štěpánov.

Největším přepravcem přímo v Grygově pak byl tehdejší podnik Prefa (betonové výrobky), kam vedou dodnes vlečkové koleje, byť nevyužívané, neboť veškerá produkce závodu se nyní přepravuje po silnici. Další grygovské vlečkové koleje odbočují ve stanici do areálu SŽDC (méně), ty jsou naplno využívány pro potřeby „mandelinkářů“ (zaměstnanců SŽDC, udržujících trolejové vedení).

Obec Grygov čítá 1500 obyvatel a je to oblast hojně navštěvovaná turisty, které zde láká lužní les s „královským“ 450 let starým dubem (přírodní rezervace Království). V časném jaře je les obrovskou plantáží medvědího česneku. Také nedaleký „Strejčkův lom“, kde na vápencovém podkladě roste v nevídaném množství přísně chráněný koníček velkokvětý, láká milovníky přírody.

Miroslav Čáslavský



Pohled oknem do uzavřené dopravní kanceláře. V případě mimořádnosti lze odsud řídit jízdu vlaků.

ZE SVĚTA

Čína vytvořila největšího železničního obra

Do konce roku 2050 se chce Čínastát světovou dopravní železniční velmocí. Již nyní má Čína nejdelší vysokorychlostní železniční síť. Cca 29 000 km vysokorychlostních tratí je více než síť vysokorychlostních tratí na celém světě.

Název hvězdy vysokorychlostních vlaků Číny je FUXING (znovuoživení), když souprava pojme 1283 cestujících. Za vznikem tohoto vysokorychlostního vlaku stojí China Rolling Stock Corporation (CRRC) – roční obrát 28 mld. eur, což je konglomerát výrobců železničních vozidel, který ovládá 90 % železničního trhu Číny a který má dvojnásobný obrát než kanadský Bombardier či německý Siemens. Tento státní „molo“ má za cíl dobýt zahraniční trh a produkt FUXING je určen i pro vývoz, který již dnes dokáže držet krok s vlaky z Evropy.

Tento vývoj nemá jen kladné stránky, ale i záporné, a to např. tu, že čínská železnice je vysoce zadlužená, přičemž dluh činí cca 700 mld. eur, za který ručí stát.

Největší zahraniční investice má CRRC v současnosti v oblasti výstavby metra, kde má uzavřeny kontrakty na výstavbu metra v Chicagu, Los Angeles a Bostonu. V zemích EU hraje CRRC zatím jen marginální roli, jedním z prvních dopravců, který projevila o vlaky CRRC zájem, je společnost Westbahn z Rakouska.

Z Die Presse, 7. 4. 2019, zpracoval –sh–

Železnice zastavuje trajektovou dopravu mezi Fehmarnem a Dánskem

Deutsche Bahn (DB) od prosince t. r. zastaví trajektovou dopravu vlaků mezi Fehmarnem a Dánskem – zda natrvalo, nebo dočasně, není v tuto chvíli jasné. Bude to po 56 letech nepřetržitého provozu. Na zastavení se dohodly DB s DSB. „Kvůli výlukám mezi Rödby a Kodaní plánují DB a DSB EC vlaky vést od prosince 2019 přes Padborg“, sdělil mluvčí DB Egbert Meyer-Lovis. Jízdní doba by proti současnému směru přes Flensburg měla být přibližně shodná. Z Transportweb, 11. 3. 2019, zprac. –sh–

Expres ECx – novinka Německé dráhy

Od prosince 2023 bude mezi Berlínem a Amsterdamem jezdit nový expres Deutsche Bahn (Německé dráhy), jehož dodavatelem bude španělská firma Talgo. Doba jízdy mezi oběma metropolemi se sníží asi o 30 minut na 5 h 50 min. Simulaci nového modelu s označením ECx předvedla DB v Berlíně, informoval 14. března deník Handelsblat. Později má být nový typ od léta 2024 zařazen i na další trasy, zejména turistické, například do Oberstdorfu v Bavorsku. První 23 vlaků ECx, za něž německý koncern zaplatí 550 milionů eur, má od konce roku 2023

VŠIMLI JSME SI

● **WWW.BRNAK.NET** – je nový web o historii brněnského železničního uzlu. Brno, jeden z nejvýznamnějších tuzemských železničních uzlů, má velmi zajímavou historii a vývoj, které stojí za to, aby byly zachyceny a zpracovány. Posláním webu BRŇÁK (BRno + NÁdraží + KOLEJE) je, aby události a zajímavosti z historie brněnského železničního uzlu neupadly v zapomnění. Web se především zaměřuje na vývoj brněnského železničního uzlu a najde v něm informace o historii i současnosti. Autory webu jsou Jiří Ambros, Jiří Mrkos a Jiří Kotrman a informace na webu pocházejí z jejich vlastního bádání a studia dobových dokumentů, map, literatury, archivů a rozhovorů s pamětníky.

● **KLUB PŘÁTEL** Krušnohorské železnice si vás dovoluje pozvat na Dny otevřených dveří železniční expozice Moldavské dráhy v budově žst. Osek město (žel. trať č. 135). Termíny: 18. 5. od 10 do 21 h, 15. 6. od 10 do 16 h. Další termíny budou v červenci až říjnu.



● **ZÁSADNÍ OPRAVA** viaduktů na Pražském semeringu pokračuje i po zprovoznění trati po generální opravě v prosinci 2018. Stav o neděli velikonoční 21. 4. na snímku Martina Kubíka.



● **JOSEF BARTÁK** býval vedoucím vlečky Kovohtu Mníšek pod Brdy; po nekompromisní a neprozíravé fyzické likvidaci vlečky byl nucen z podniku odejít a nyní dělá v důchodu řidiče autobusu Arriva (DB AG) na linkách PID na Dobříšsku. Josef Barták byl také v 80. letech výhybkářem na vedlejší pracovní poměr v Mníšku pod Brdy. To jsou paradoxy, řekl by sládek z Havlový Audience... Na snímku Martina Kubíka bus při služební jízdě před žst. Dobříš, 12. 4.

● **CELKOVOU PŘESTAVBOU** projde v následujících dvou letech další trať v Ústeckém kraji. SŽDC v těchto dnech zahájila revitalizaci a elektrizaci úseku z Oldřichova u Duchcova do Litvínova včetně vybudování trakčního vedení na dosud neelektrizovaném 1,5 kilometru dlouhém úseku mezi Loukou u Litvínova a Litvínovem. Celkové investiční náklady dosahují 1,1 miliardy korun a právě zahajovaná stavba je plně v souladu s dopravním konceptem Ústeckého kraje, který počítá se zavedením přímých elektrických vlaků z centra regionu až do Litvínova. Stavební práce potrvají dva roky, úpravami projde přibližně 13,5 kilometru tratí. Ke zvýšení kultury cestování ve všech stanicích a zastávkách přispějí nová nástupiště, traťová rychlost se zvýší až na 100 km/h a dopravu budou dálkové řídit dispečeré ze stanice Louka u Litvínova. V letošním roce projde rekonstrukcí spojenou s elektrizací úsek Louka u Litvínova – Litvínov, výluky jsou zde naplánovány v termínu od 5. června do 2. prosince.

Obzor č. 19 – 9. 5. 1994

Obzor č. 19 přinesl zpravodajství z pracovních aktivit ZO OSŽ, které se uskutečnily na devíti místech České republiky a které byly věnovány jednak novelizaci zákoníku práce, jednak strukturálním změnám v OSŽ.

V rubrice vyhrázené příspěvkům čtenářů najdeme ještě ohlas na odborářskou demonstraci, která proběhla v Praze na Staroměstském náměstí 22. března. „Nedokáží pochopit nepřiměřenou podrážděnou reakci vládních činitelů i některých periodik, zejména deníku *blízkého naší nejsilnější politické straně, který ve svém komentáři nazval účastníky 'lúzu'*“, napsal průvodčí ze žst. Znojmo, který dále připomněl, že demonstrace se zúčastnilo kolem 40 tisíc odborářů a petici odborů určenou parlamentu ČR podpořilo 630 tisíc lidí.

Obzor č. 20 – 16. 5. 1994

Poznámka s názvem „*Být, či nebýt*“ na první straně osmistránkového čísla se věnuje členství v odborech. Regionální tajemník OSŽ Ivo Šer se v článku zamýšlí mimo jiné nad zastupováním neoborářů odborovou organizací. „Od-

borový sněm by se měl vážně zabývat řešením vztahu odborářů a těch, kteříž jakýchkoli důvodů odborově organizovaní nejsou,“ píše Ivo Šer. „Nemohu osobně souhlasit s tím závěrem sjeduz, který hovoří o zastupování zájmů všech, tedy i těch, kteří o to prakticky nestojí. Děje se tak na účet odborářů, a to není správné,“ dodává autor.

Obzor informuje i o tom, že v pátek 6. května byl slavnostně zahájen provoz v Euro tunelu pod kanálem La Manche.

Najdeme zde i článek „*DOM před privatizací*“, který se věnuje dílnám pro opravu mechanismů (DOM) a na příkladu přerovské dílny ukazuje na hlavní problémy, které blížící se privatizace přináší: jednak to byl odliv mnoha odborníků, jednak velká nejistota mezi zaměstnanci. „*Naši lidé se již pomalu smířují s tím, že příjdy o jízdní výhody, není jim však jedno, že by privatizace mohla způsobit rozbití dosavadní struktury DOM, kdy by dráze zůstal jen nepotřebný odpad a vysoké náklady na údržbu, přičemž nově vybudovaná pracoviště, například v Olomouci, Krnově či v Jihlavě, by někomu spadla do klína.*“ uvádí v rozhovoru přednostu přerovské DOM.

(Pokračování ze str. 1)

„Společnost Die Länderbahn provozuje dopravu v našem kraji a v blízkém sousedství již téměř 9 let (Varnsdorf – Liberec, Liberec – Dresden aj.), takže známe provoz a nevíme o žádných problémech. Die Länderbahn je třetím největším německým dopravcem a kvalita provozu je naší smlouvou dobře podchycena. Naopak očekáváme, že pokud se náš trh otevře, musí se dopravci snažit a přesvědčit nás a cestující, že zajistí službu dostatečně kvalitně,“ dodává Jaroslav Komínek. Vyše zmíněný leták, pod nímž není nikdo podepsán, upozorňuje zároveň na způsob, jakým se v Ústeckém kraji utrácí peníze daňových poplatníků. „*Je nejvyšší čas, aby si na toto podivné hospodaření posvítily NKÚ, popřípadě rovnou orgány činné v trestním řízení. Někteří radní jsou zkrátka nepoučitelní. Sotva ustaly potíže s autobusovou dopravou, už jsou na obzoru další. A co na to Jaroslav Komínek, radní pro dopravu Ústeckého kraje? Odpoví na otázky nespokojených občanů?*“ (na letáku je uvedeno i číslo mobilního telefonu Jaroslava Komínka). „*Jak mohou být cestující nespokojeni, když ten dopravce ještě nejezdí?*“ uzavírá Jaroslav Komínek.

Podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Miroslava Kupce je právě na příkladu Ústeckého kraje vidět, jak chybné bylo rozhodnutí předat pravomoci do rukou krajů. Konkrétně v Ústeckém kraji došlo k rozdělení do devíti souborů, kdy jedním ze souborů jsou i dvě kolejová vozidla. „*To je přes-*

ně to, jak by to podle našeho názoru vypadat nemělo. Stát vůbec neměl dopustit, aby síťová služba, jakou je železniční doprava, se takhle fragmentovala a rozhodovalo o tom 123 takhle malých územních celků. Možná k tomu poznámku: tam kde jsme neobhájili, nebo získali některé výkony naši konkurenti, jsme

jasně řekli: sportovně prohru uznáváme, ale měl by si kraj uvědomit, že naší povinností tady není zůstat zakleknutí v blocích a čekat na to, jestli konkurence splní nebo nesplní ten závazek. My předisponujeme lidi, předisponujeme vozidla a tím pro nás ten příběh končí,“ řekl Kupec.

Michael Mareš



Křížování v Lenešicích. Od prosince se v Lenešicích namísto vlaků Českých drah budou křížovat RegioSpidery společnosti Die Länderbahn.

123 křížů jako memento

Právě tolik lidí v loňském roce zemřelo v důsledku pracovního úrazu jen v naší zemi. Znamená to, že téměř každý třetí den někdo z nás nepříjde domů. Zítřka to může být klidně i TY nebo JÁ. A smrtí příběh zdaleka nekončí. Zasáhne rodinu, přátele a kolegy v práci, důsledky neštěstí se budou šířit dál jako kruhy na vodě. Denně se podle statistik jen v loňském roce staly 3 závažné pracovní úrazy (s hospitalizací nad 5 dnů) a 117 úrazů méně závažných. Znamená to, že se v práci každý den zranilo 120 zaměstnanců.

Dne 26. 4. se zástupci oddělení BOZP OSŽ-U JUDr. Petr Kožmín a Dana Žáková zúčastnili symbolického pietního aktu za oběti pracovních úrazů a nemocí z povolání, každoročně pořádaného ČMKOS, u příležitosti „Světového dne bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“, který připadá na 28. dubna, a který vyhlásila Mezinárodní organizace práce (Česká zkratka „MOP“, anglická zkratka „ILO“ – International Labour Organization) – projekt Organizace spojených národů (OSN), jehož posláním je prosazování a podpora sociální spravedlnosti a pracovních

práv. Mimo jiné zde vystoupili náměstek ministryně práce a sociálních věcí JUDr. Jiří Vaňásek, generální inspektor Státního úřadu inspekce práce Ing. Rudolf Hahn a předseda Českého báňského úřadu Ing. Martin Štemberka, Ph.D., kteří podali informace o pracovní úrazovosti za rok 2018 – celkem to bylo 44 365 osob (podle dosud neuzavřených statistických dat), které v práci zemřely nebo měly pracovní neschopnost v důsledku pracovního úrazu. Může vám připadat, že jsou to jen čísla, ale, bohužel, za každým z nich je konkrétní člověk, který mnohdy zbytečně přišel o život či své zdraví. Kdo z nás s čistým svědomím může říct, že dodržuje předpisy a pracovní postupy, že vždy používá ochranné prostředky a dělá, co má? Asi mlčíte a ani já nemám za ty roky na dráze čisté svědomí. Ale dnes už vím, že je nutné začít třeba jen u sebe... a možná, kdo ví – jednou se místo pietního aktu bude slavit, protože kříž nebude ani jeden. Ale to je možné asi jen v pohádkách.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP OSŽ-U



Symbolický hřbitov 123 lidí, kteří v loňském roce zemřeli v důsledku pracovního úrazu.

PORADNA BOZP

Jako osinek v zadku

Ne, není to překlep, jen jsem potřebovala dostatečnou návnadu, abyste nepřestali číst, protože kdybych na vás hned v nadpisu vybalila slovo azbest, mnoho z vás by nejspíš četlo něco jiného. Ale pozor, tohle téma je fakt bomba – minimálně tikající, protože osinek neboli azbest, jehož název pochází z řečtiny a lze jej volně přeložit jako „neznámý“, je označení různých druhů vláknitých silikátů, které mají zjevně a v průmyslu využitelné vlastnosti, ale jsou zároveň i karcinogenem skupiny 1 (tedy tím nejzávažnějším a vedeným v oficiální databázi Mezinárodní agentury pro výzkum rakoviny), který způsobuje nebo napomáhá rakovinnému bujení buněk u lidí. Drobná vláčna azbestu se při dýchání dostanou do plic, kde se zabodnou do tkáně a mimo rakoviny mohou způsobit např. azbestózu (zaprášení plic azbestem), která se projevuje dušností, příp. kašlem, a i ta je smrtelným onemocněním.

Co bylo pro mne docela překvapením – azbest se nevyrábí, ale „kutá“, zejména v Austrálii, USA, Indii a jižní Africe. Používání azbestu je již v mnoha zemích zakázáno a v současnosti se pracuje na jeho úplném odstranění z okolí lidských sídel. V České republice je používání azbestu od určité doby regulováno zákonem o chemických látkách... *Uvádění na trh, do oběhu nebo používání těchto vláken a výrobků, do nichž jsou tato vlákna záměrně přidávána, je zakázáno.*

Azbest je tedy velmi nebezpečný protivník a souseď a jeho likvidace podléhá režimu nebezpečných odpadů. Bohužel, jedná se o jednu z dřívě velmi používaných hmot ve stavebnictví a na dráze jej najdete téměř na každém kroku – na viditelných místech jako střešní krytiny, na oku skrytým jako izolace opláštění budov. Z tohoto důvodu bychom měli znát nejen rizika, která vznikají při manipulaci s ním (bourání, rekonstrukce objektů apod.), ale také způsob, jakým se s ním správně nakládá a jaká bezpečnostní opatření jsou pro zaměstnavatele závazná.

Tato látka je uvedena mezi rizikovými faktory

pracovních podmínek dle Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci a dále dle § 21 „*při odstraňování stavby nebo její části, v níž byl použit azbest nebo materiál obsahující azbest, musí být dodržena tato minimální opatření k ochraně zdraví zaměstnance – technologické postupy používané při zacházení s azbestem nebo materiálem obsahujícím azbest musí být upraveny tak, aby se předcházelo uvolňování azbestového prachu do pracovního ovzduší; odpad obsahující azbest musí být sbírán a odstraňován z pracoviště co nejrychleji a ukládán do neprodyšně utěsněného obalu opatřeného štítkem obsahujícím upozornění, že obsahuje azbest; prostor, v němž se provádí odstraňování azbestu nebo materiálu obsahujícího azbest, musí být vymezen kontrolovaným pásmem, aby do něj nevstupovali zaměstnanci, kteří v něm nevykonávají práci, opravy, údržbu, zkoušky, revize, kontrolu nebo dozor.*“ Dále je zaměstnavatel povinen „*pro zaměstnance, který je nebo může být exponován, zajistit v pravidelných intervalech školení.*“

Již z pouhé citace z legislativy si můžete sami udělat dobrou představu o nebezpečnosti práce s azbestem a minimálně byste měli zpozornět a ptát se na přijatá opatření, pokud máte podezření, že se vás vyskyt azbestu a azbestového prachu na pracovišti týká.

Také, prosím, nezapomínejte, že takovou likvidaci staré eternitové střechy doma o víkend, si můžete nejen přivodit stejná onemocnění, ale dostat i tučnou pokutu, pokud se jí pokusíte sprovodit ze světa vyhozením do běžného komunálního odpadu. Snad ještě pro zajímavost – Eternit je název ochranné známky pro vláknitý cement, který obsahuje i azbest, a slovo pochází z lat. aeternum – věčnost (zdroj internet). A jako on „věčný“, mohou být věčné i zdravotní potíže, které si při setkání s ním a s ostatními podobnými materiály, dřívě běžně používanými ve stavebnictví, přivodíte.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP OSŽ-U

České dráhy, a. s., nyní pro Ústecký kraj zajišťují 95 % výkonů, od roku 2020 to bude jen 67,24 %

NÁZORY

Revitalizace trati Lovosice – Libochovice – Louny s mnoha otazníky

Na trati Lovosice – Libochovice – Louny probíhala v roce 2018 po částech nepřetržitá výluka pro generální rekonstrukci (revitalizaci) tratě. Výluky byly sice ukončeny, ale na trati dosud probíhají zásadní dodávky. Dosud nebylo aktivováno dálkové řízení, nebylo dokončeno osazování světelných přejezdů a proto nebyla ani zvýšena traťová rychlost.

Trať jsem navštívil 1. dubna (ne, tento článek není April). Žst. Čížkovic je tč. obsazena výpravčím, ale prý bude po spuštění DOZ (pravděpodobně v červnu tr.) zrušen a „odsunut“ do Lovosic. S dokončením revitalizace dojde ke zrušení zabezpečení dle předpisu D 3; dě trojka byla na trati postupně zavedena v 90. letech 20. století po zrušení výpravčích v žst. Koštic nad Ohří a Chotěšově pod Hazmburkem, po zastavení pravidelné osobní dopravy v trati Libochovice – Račiněves (nyní přejmenováno na z. Bříza) v roce 2006 byl zrušen výpravčí, v roce 2007 i v žst. Libochovice. Tím na dlouhá léta



Os 6106 přijíždí do revitalizované z. Libochovice město, vlevo budova, v níž je automatický (!) hostinec – pivo vydá pouze štamgastům na čip, limonádu všem za 20,- Kč. Kde ta automatizace skončí?!

došlo k degradaci tratě, atraktivitě nepřidalo ani čekání na takt v zastávce Libochovice město, až 15 minut. Při revitalizaci došlo k demolici některých romantických budov zastávek – zbořena byla budova Libochovice – město, ale i krásná historická secesní čekárna v zastávce Křesín. Co mě opravdu překvapilo jako naprostou nekonceptní, je zrušení výstupu a nástupu cestujících v nově řešené výhybně DOZ Radonice nad Ohří, přitom v těsné blízkosti se nachází výrobní podnik, kam musí nyní všichni zaměstnanci jezdit auty! Stejně tak nájemníci obydlené budovy výhybny Radonice nad Ohří. Přitom všechny křížující vlaky v Radonicích musí stejně zastavovat.

Co se tím ušetřilo?! Navíc mě překvapilo, že dvě PZZ v Radonicích ve směru na Louny budou po revitalizaci osazeny PZZ bez závor, ač se tam stávaly nehody a dosud tam byla proto

Třídění odpadu na železnici

Uvítal jsem otištěný článek v Obzoruč. 50 nakládání s tříděným odpadem v žst. Hodonín. Mám úplně stejnou zkušenost, že z odpadových nádob na tříděný odpad, umístěných v železničních prostorách z prostředků EU, pracovník SŽDC veškerý vytříděný odpad smíchá a dá do jednoho pytle, čímž určité dotace Unie přicházejí zcela vniče, navíc mne fascinuje zdůvodnění hodoniňského pracovníka státem řízené organizace, které 30 let po listopadovém převratu zní opravdu fantasmagoricky, „že na odpad fasují pouze jeden igelitový pytel“.

Najednu stranu, vzhledem ke znečištění oceánů plastem, to vypadá jako moudré opatření, ve skutečnosti je to samozřejmě v nejpříkřejším rozporu se směřováním tohoto nešťastného státu za uplynulých 30 let.

Není to ojedinělá zkušenost, jeden černý igelitový pytel na tříděný odpad fasují i zaměstnanci SŽDC obsluhující jistou zastávku nedaleko uzlové železniční stanice Čerčany, vzdálenou jen přes řeku Sázavu. Zkušenost jsem do Obzoru nejméně před půl rokem popsal a stále marně čekáme na vyjádření této státní organizace.

Jeden známý, tak movitý, že na rozdíl ode mne vlastní i televizní přístroj, mi někdy v červenci 2018 sdělil, že reportáž o tomto neuvěřitelném jevu z 21. století byla v televizi a SŽDC tam sdělila, že sice tříděný odpad je sesypán do jednoho pytle, ale po odvezení na pracoviště nastupuje mnohačlenná brigáda pracovníků SŽDC, která odpad zase správně roztřídí. Vyslovuji tímto přání, aby jmenovaná organizace veřejně odtajnila toto místo ve Středočeském kraji, protože si nenechám ujít příležitost vidět něco, co jsem zatím v uplynulých třiceti letech v žádné ze 70 navštívených zemí, včetně té mé rodné, ještě neviděl. Pokud by zatím utajované místo, kde se odehrávají tak neuvěřitelné rituály, bylo přístupné pouze novinářům, jsem ochoten se obětovat, zaplatit příslušný poplatek, podrobím se zkoušením, abych někdy mohl obdržet novinářský průkaz.

Petr Rádl



„*Prootec Čech*“ vítá cestující ze spěšného vlaku sv. Jiří v zastávce Ctiněves – výstup na bájný Říp a pouť ke sv. Jiřímu vždy začít, 27. 4. před polednem.

pomalá jízda 10 km/h. Zajímavá bude i traťová rychlost 80 km/h mezi zastávkou Libochovice město – Libochovice, trať vede přímo obydlenou oblastí kolem náměstí. Také se podívají na zlikvidovaním kolejového rozvětvení v bývalé žst. Koštic nad Ohří, která je degradována na zastávku. Stejně tak nebyla po revitalizaci zřízena vlečka do fungující cihelny u z. Libochovice město. Takže kamiony budou dál jezdit městy a vesnicemi pod Hazmburkem a „srážet“ turisty a cyklisty do příkopu.

Na závěr jedna perlička – revitalizace tratě prakticky skončila do odvolání za výhybnou Radonice, dále na Louny zůstalo vše při starém. „*Prý došly peníze*“, slyšel jsem ve vlaku.

Martin Kubík

Rozhodnutí v létě

Situace kolem opravy sesunutého úseku tratě 097 Lovosice – Teplice by se měla vyjasnit toto léto. Dle serveru Českého rozhlasu byla cena opravy okleštěna o plány na nadbytečné zvyšování rychlosti a modernizaci zabezpečení dalších úseků z původních asi 2,8 miliard na přibližně 350 milionů. Taková investice by byla výrazně nižší než například právě provedené nebo plánované rekonstrukce mostů u Pňovan nebo Červené nad Vltavou. Pomocí dotací EU se dle Lidových novin podařilo v ČR postavít či zmodernizovat celkem 975 km. Také z tohoto pohledu je oprava 200 metrů u Dobkoviček pouhým zlomkem celkové proinvestovaných peněz. Když uvážíme, že Ústecký kraj má jasnou koncepci, které tratě potřebuje a které ne, a říká, že tuhle každopádně ano, pak snad už nemůže vyvstat smysluplný argument proti opravě. Nakonec by si asi oddechli i dopravci „vlaku“ Lovosice – Radejčín, kde třetina cestujících věří, že autobus je zdarma jako lovosická MHD, třetina netuší, že si mohli nějaký lístek pořídit v pokladně, a poslední třetina ani netuší, že nějaká výluka na Teplice vůbec je.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Středočeský železniční den – tarifní a informační chaos

V rámci Středočeského železničního dne byl mimo jiné vypraven i každoroční vlak Svatý Jiří. Z důvodu abnormálního sucha byl veden pouze v motorové trakci lokomotivou T 478.3101 místo parní lokomotivy 477.043. Zákaz parní trakce byl vydán v předstihu, když přišlo o den dřív, mohl být odvolán... No nic, i přesto byl vlak slušně obsazen a opět ho profesionálně doprovázel Petr Pavlík, přednosta osobní stanice Praha – Smíchov. Ve vlaku se mohli lidé setkat i s „praotcem Čechem“. Sp 9788 byl tentokrát veden

v relaci Praha – Smíchov – Vraňany – Ctiněves – Stražek – Zlonice – Kralupy n. Vlt.

Středočeský železniční den zamotal hlavu i informačnímu systému – na odjezdových tabulích vládl naprostý chaos – některé relace chyběly, některé se objevovaly, ač jel vlak až za týden! Na odjezdové tabuli v Praze hl. n. se například objevil vlak Karel I., který měl být veden až následující sobotu, protože původně měl jet 27. 4. Změny jízdy zvláštních vlaků nebyly do 27. 4. (!!) ani zapracovány do elektronického jízdního řádu na stránkách ČD, a s., na což jsem upozornil. Je vidět, že elektronická doba a současně absence informátorů ve větších stanicích není to pravé, co ČD, a s., i SŽDC tvoří. Dále panoval mezi cestujícími tarifní zmatek, plno lidí zaplatilo zbytečné přírážky na jízdném či nastoupilo omylem do vlaku se zvláštním tarifem, o cizí řeči mluvících cestujících ani nemluvě. Přišť by to chtělo lepší informovanost a pak i shovívavost průvodčích a revizorů a absolutní vylepšení informačního systému – IT specialistů je přece jako much, a nebo ne?

Martin Kubík



„Brejlovec“ T 478.3101 jsme v čele zvláštního vlaku Svatý Jiří zastihli na širé trati u obce Mnetěš. V pozadí naše památná hora Říp (455,5 m n. m.).

Víkend plný mašinek

Jako již tradičně vypravily České dráhy, a. s., v sobotu 27. 4. u příležitosti konání v kraji oblíbené Řípské pouti zvláštní vlak Svatý Jiří. Souprava, která vyrazila z Prahy, si to namířila přes Kralupy nad Vltavou do Ctiněvsí, cíle mnohých účastníků slavné pouti, aby poté pokračovala do Zlonic, kde si mohli zájemci prohlédnout v nedalekých Lisovicích expozici v malém železničním muzeu. Původně se měla v čele vlaku činit památná mašinka „Slechtična“ řady 475. Leč z důvodu dlouhotrvajícího sucha a s tím spojeného nebezpečí vzniku požárů vydal Středočeský kraj zákaz provozu parních lokomotiv. Na situaci nezměnil nic ani déšť, který z pátku na sobotu osvěžil vyprahlou krajinu. A tak namísto avizované „Slechtičny“ nastoupil do čela zvláštního vlaku „Brejlovec“ T 478.3101.

Většina cestujících vystoupila na zastávce Ctiněves, aby se odsud vypravila buď na památnou

horu Říp (455,5 m n. m.), či navštívila zdejší soukromý pivovar. Noční déšť osvěžil vzduch a tak i přesto, že se téměř po celý den schovávalo sluníčko za mraky, bylo docela příjemné. Téhož dne organizoval národní dopravce v železniční stanici Kralupy nad Vltavou, ve spolupráci s organizací ROPID, IDSK, městem Kralupy nad Vltavou a zámkem v Nelahozevsi „Středočeský železniční den“ s bohatým doprovodným programem. V jeho rámci se mohli zájemci svést po okolí Kralup nad Vltavou zvláštními vlaky. Například do nedalekých Velvar (10 km) se vydala v čele vlaku motorová mašinka „Karkulka“ T 444.162, které na postrku zdatně pomáhala „Bardotka“ T 478.1008. Při zpáteční cestě z Velvar do Kralup si oba stroje své role vyměnily. Na každý pád se jednalo v obou případech o vydařené akce, za což patří jejím organizátorům naše poděkování.

A. K. Kýzl



V rámci „Středočeského železničního dne“ se mohli zájemci svést po okolí Kralup nad Vltavou zvláštními vlaky. Na obrázku „Kredenc“ M 262.043 jako osobní vlak č. 20316 u zastávky Velká Bučina.

Romantika pod Kozím vrchem

Každý rok touto dobou lemují skály podél našich tratí tisíce a tisíce žlutých květů tařice skalní. Neklamné znamení, že jaro je již konečně tady. Jinak tomu není letos ani pod Kozím vrchem (379,6 m.) nedaleko Ústí nad Labem (trať SŽDC č. 090). Z vrcholu je pěkný výhled po okolní krajině a lze odsud sledovat i „průtočnost“

na koridorové trati. Celý kopec je dnes chráněn jako přírodní rezervace (36,9 ha). Od železniční zastávky Neštědice vede na kopec značená turistická cesta. Pod Kozím vrchem jsme zastihli jednoho z „RegioPanterů“ řady 440 na lince U 1, jedoucího z Děčína do Chomutova.

A. K. Kýzl



Pozvánka na květnové semináře

Institut Jana Pernera, Regionální středisko Praha, vás srdečně zve na dva květnové semináře z cyklu Historie dopravy, které se uskuteční ve Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera v Praze na Florenci, ul. Pod Výtupnou 2, páté poschodí.

První přednáška na téma „Kombinovaná přeprava v čase“ se uskuteční v úterý 14. května 2019 od 15 hodin a přednášet bude prof. Ing.

Václav Cempírek, Ph.D.
Druhá přednáška z cyklu seminářů Historie dopravy se bude konat o čtrnáct dní později, v úterý 28. května 2019, od 15 hodin na téma „Transsibiřská magistrála – jak šel čas“ a přednášet bude Ing. Danuše Marušicová. Účast na seminářích je bezplatná, pozvete své přátele a známé. Těším se na setkání s vámi.
Vlastislav Mojžíš

Literáři v Jičíně

Literární skupina ČZS FISAIC zavítala v rámci svého jarního setkání do jičínské knihovny, aby se zde zúčastnila slavnostního programu spojeného s předáváním literárních cen Soutěže humoru a srandy – Řehečská slepice 2019. V sále se letos sešlo na 110 lidí, což je místní rekord. Rekordní byl i počet přihlášených soutěžních příspěvků – 28 básnických děl, 44 prozaických a 13 písňových textů.

Již u vstupu do knihovny vítali účastníky dva harmonikáři (oba členové ČZS FISAIC). Ti se také se zbytkem hudební divadelní formace Řehečské kvarteto postarali o hudební doprovod celé akce. Letos v pětičlenném obsazení – dvě tahací harmoniky, zobcová flétna, tamburína a zpěv.

Protože se soutěže účastnila i většina našich členů, očekávali jsme s napětím vyhlášení výsledků. V nelehké konkurenci si nakonec odnesl čestná uznání za poezii i za prózu František Tylšář. Věříme, že v příštím ročníku nás bude oceněno více.

Po návratu do hotelu Paříž, kde jsme povečeřeli, se skupina přesunula do místního loutko-

vého divadla Srđičko, aby zhlédla představení Ze vzpomínek komorné aneb Milostné příběhy italské. Autorem scénáře je člen naší skupiny Liboslav Kučera.

Po představení proběhl v prostorách divadla slavnostní křest knihy Josefa Schröttera – Oči-ma psychotronika. Kmotrem knihy se stal Liboslav Kučera.

Následovalo zasedání skupiny, na kterém se probíralo vše okolo naší činnosti i plánů do budoucna. Mimo jiné se hovořilo o sérii výstav Fotolitera 2019, kterou připravujeme společně se skupinou Foto nebo o letošním knižním projektu Literáři na trati VI, ve kterém se sešlo 69 autorů prózy a 62 autorů poezie.

Druhý den jednání pokračovalo inspirativní prohlídkou města Jičína a procházkou Libosadem. Zvláštní poděkování si zaslouží zejména Ing. Jarmila Šmerhová, která setkání organizovala, a také pan Liboslav Kučera, který příkladně zajistil divadelní představení a prostory pro jednání, stejně jako logistickou podporu akce.

František Tylšář, vedoucí skupiny



Společný snímek účastníků soutěže pořídila Martina Tylšarová.

Moudrost pro tento den

„Zabývající se svými bolestmi, zvěšujeme je; přemýšlející o svých slabostech, posilujeme je.“

Gottfried Keller (1819 – 1890), švýcarský prozaik a básník

Tip pro turisty: Modrý vandr

Modrý vandr se již pevně zapsal do povědomí příznivců turistického putování krásnou přírodou. Také letos organizátoři tohoto pochodu připravili turistické trasy, vedoucí tentokrát nejkrásnějšími místy Hrubého Jeseníku a Rychlebských hor (trať Olomouc – Hanušovice – Jeseník).

Pochod se uskuteční v sobotu 8. června 2019 od 8 do 17 hodin. Připravena je trasa 11 km z Ramzové přes Čerňavu na Šerák (1351 m n. m.) a přes Obří skály zpět do Ramzové. 16kilometrová trasa pak vede z Horní Lipové na Lesní bar (možnost netradičního občerstvení) přes nejvyšší vrchol Rychlebských hor Smrk (1126 m n. m.) do Petřikova a Ramzové.

Cykloturisté pak mohou vyrazit na 43 km dlouhou trasu z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem a přes horskou chatu Paprsek do Petřikova a Ramzové. Cíl všech tras je v rekreačním zařízení ZO OSŽ SDC Olomouc přímo na železniční zastávce v Ramzové.

Turistické putování pod názvem Modrý vandr pořádají i letos ZO OSŽ št. Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc ve spolupráci se SŽDC, s. o. Pořadatelé se těší na hojnou účast.

–čas–

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

Seminář filatelistů ČZS FISAIC

Ve dnech 16. a 17. 4. se v České Třebové uskutečnil pracovní seminář skupiny filatelie Českého zemského svazu FISAIC. Na programu bylo nejprve hodnocení stavu přípravy tiskoviny, jejímž obsahem bude soupis kolejových vozidel z území Československa a Česka na poštovních známkách světa.

Dalším bodem programu byla přednáška „Belgické Kongo, celinové pohlednice s železniční tematikou“. Pro setkání připravil pan Kuchyřka přednášku, která byla pro účastníky zpracována také do tiskoviny formátu opět A5.

Doplňkovým programem byla exkurze na ústředním stavědle 019 železniční stanice Česká Třebová, kde skupinu s problematikou tohoto uzlu fundovaně seznámil náměstek přednosty Provozního obvodu SŽDC Česká Třebová Ing. Jaroslav Kuchta.

Účastníci semináře také navštívili českotřebovské Městské muzeum s pěknou dlouhodobou expozicí věnovanou historii železnice v České Třebové se zahájením provozu na Olomoucko–pražské dráze již v roce 1845. Vzhledem k probíhajícímu letošním výročím, a to 170 let provozu na trati Brno – Česká Třebová a 95 let od otevření současné nádražní budovy, mohli členové semináře zhlédnout výstavu obrazů „Železnice jako malovaná“ s odborným výkladem PhDr. Ludmily Marešové Kesselgruberové, která byla kurátorkou výstavy.

Nejvíce byl z výtvarníků zastoupen již nežijící akademický malíř Jiří Bouda, který se, mimo jiné, výrazně podílel na tvorbě mnoha našich poštovních známek se železničním námětem. Není bez zajímavosti, že rozsáhlá kolekce jeho litografií byla muzeu zapůjčena ZO OSŽ Choceň.

Filatelistická část pak pokračovala představením návrhu dalšího tiskového listu poštovních známek elektrickými jednotkami pro osobní přepravu (vydání bude realizováno vlastním nákladem odběratelů do září roku 2019) a příprava tiskového listu s přitisky na kuponech

Velikonoce na Prudké poněkud jinak

Stalo se dobrou tradicí, že někteří členové OSŽ št. Brno hl. n. přijíždějí občas i na brigádu. Letos to však bylo trochu jiné. Kolektiv kolem Adama Vrablice spojil velikonoční svátky s prací v akci Za Prudkou krásnější. Početná skupina po tři dny aktivně prováděla údržbu venkovního areálu – a že toho je hodně! Středisko má 4 ha pozemků, takže o listí, různé dřeviny a odpadky po neukázných návštěvnících není nouze. Významná pomoc byla při rekonstrukci centrálního grilu, včetně nového zastřešení, což v nejbližších dnech již využije i Ú OSŽ při zajišťování mezinárodního setkání.

Všem účastníkům brigády patří naše poděkování a stávají se tímto novými zakládajícími členy Klubu přátel Prudké.

Jaroslav Vavřík,
ZO OSŽ št. Brno hl. n.



Účastníci semináře skupiny filatelie ČZS FISAIC.

poštovních známek – námět výpravní budovy. O organizační zajištění semináře se perfektně postarala za OSŽ výkonná tajemnice ČZS

FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová, které za toto patří velký dík.
Ing. Ludvík Mátl, Ing. Jaroslav Rubiřar

SPORT

Mistrovství České republiky železničářů v bowlingu RSK

Plzeň uspořádala za účasti nám. OŘ Plzeň Ing. Novákové a tajemnice NeRV Bc. Renaty Douskové v Třemošné ve dnech 24. – 25. 4. 2019 MČR v bowlingu. V základní kole (8 her) se představilo 36 mužů a 18 žen, kteří postoupili z jednotlivých oblastních kol. Zastoupeny byly organizace ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC s. o., ale i členové OSŽ z nedráž. organizací. Do finále na 6 her postoupilo 24 mužů a 12 žen.

V základním kole se někteří i ostřílení borci trápili a štěstěna přála jiným. U žen i mužů se i přes větší rozdíly ve finále přelávaly výsledky hned na jednu nebo druhou stranu s výjimkou Závlaďské, která vládla od prvního kola. Vítězové

vé měli ve finiši více chladnou hlavu a pevnou ruku a vcelku přesvědčivě zvítězili. Povedlo se i stmelení kolektivů.

V příjemné atmosféře se MČR vydařilo a účastníci se mohli rozjet domů spokojeni.

Výsledky – muži:
Radek Panský /SŽDC, OŘ Ústí n. L./ 2644
Roman Vavřina /ČD, ZAP Pardubice/ 2633
Vlastimil Dušek /ČD Cargo, PJ Plzeň/ 2624

Výsledky – ženy:
Svatava Závlaďská / SOKV Ústí n. L./ 2471
Ludmila Burianová /OŘ Plzeň – PO Plzeň/ 2318
Hana Pechmanová /Plzeň, důch., čl. OSŽ/ 2258
Václav Kesiš



Vítězové mistrovství ČR v bowlingu.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X