

Z aktuálních událostí

Jednání Ústředí OSŽ, které se konalo ve středu 20. 11., se tentokrát neslo v duchu režijních výhod, ale dostalo se i na tradiční informace ze zásadních jednání, tedy na informace z firem, kde má OSŽ své členy. Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, informoval o postupu kolektivního vyjednávání na Českých drahách a o smlouvách s kraji či o některých novinkách v systému odstavování cestujících.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, uvedl mimo jiné, že katalog zaměstnání, kromě jednoho povolání (vozníka), je již hotov (katalogem se upravují a definují nové pracovní činnosti a postupy a zároveň se navyšují tarify u provozních zaměstnanců), ale největší změny směřují do opravárenství, které čekají poměrně výrazné změny z hlediska evropské legislativy. I on informoval o zahájení kolektivního vyjednávání o podnikatelském plánu pro rok 2020, který si klade za cíl udržení objemu přepravy zboží.

Rovněž Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC, informoval o kolektivním vyjednávání u SŽDC a zmínil se i o prezentaci přípravy výstavby vysokorychlostních tratí. Připomenul i tlak na rušení SFDI.

O situaci v nedrážních firmách informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková. Jak v úvodu konstatovala, objem finančních prostředků, které SŽDC alokuje na investice, se většinou odráží v hospodaření nedrážních firem, zejména ve stavebním sektoru. Dále uvedla, že se kolektivní smlouva podařilo podepsat v TSS, ve společnosti Skanska je kolektivní smlouva téměř před podpisem, kolektivní vyjednávání probíhá u OHLŽS Brno a v Dopravním zdravotnictví. „**U zaměstnanců bývalého Legios Loco řešíme nejen pracovní právní problematiku, ale také mzdové nároky. V ŽOS Nymburk se od podzimu střídají majitelé, kteří nejprve dávají zaměstnancům nové pracovní smlouvy, pak výpovědi. V tuto chvíli jde areál ŽOS Nymburk do dražby,**“ poznamenala.

Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka informoval o jednání tripartity, která byla tentokrát mimořádně dlouhá a emočně vyjitá (témata: navýšení mezd pro pracovníky ve školství a minimální mzda), Ing. Petr Toman BA (Hons), člen Správní rady ZPMV, informoval o jednání (8. 11.) na ministerstvu zdravotnictví s náměstkyní MUDr. Šteflovou a náměstkem Prof. Prymulou ohledně možnosti rozšíření preventivních prohlídek a očkovacích vakcín pro všechny zaměstnance SŽDC. K projednání byla členům Ústředí OSŽ předložena informace o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2019. „**Výrazně se zlepšila situace u nedrážních organizací,**“ konstatoval mimo jiné Miroslav Feber, vedoucí svazový inspektor BOZP (více ve zprávě na str. 3). V závěru pak Ústředí OSŽ projednalo plnění rozpočtu 1–9/2019 a některé organizační záležitosti.

Členové Podnikového výboru (PV) OSŽ SŽDC se v Praze 21. listopadu věnovali mimo jiné situaci kolem režijních jízdů v Jiho-moravském kraji. O probíhajících jednáních podrobně informoval členy PV předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Předseda OSŽ dále reagoval na dotaz, co je pravdy na informaci, že je záměr zrušit institut SFDI. Objasnil, jak funguje ekonomika SŽDC, jaké jsou zdroje ve financování investiční činnosti a zmínil se o záměrech nahradit financování SŽDC z prostředků SFDI půjčkami z Evropské investiční banky. Podle Martina Malého je SFDI jako součást státního rozpočtu potřebný a měl by být zachován.

Další částí jednání PV byl přítomen personální ředitel GR SŽDC Ing. Pavel Koucký spolu s Ing. Hanou Kohoutovou, JUDr. Lenkou Vláškovou a Bc. Jitkou Dolejšovou. Pavel Koucký informoval mj. o aktuálním stavu v kolektivním vyjednávání. To se vrátilo k projednávání 3. změny stávající PKS, která se týká zavedení nového benefitu příspěvku zaměstnancům na dopravu. V předchozích jednáních sedm odborových centrál vyjádřilo souhlas s návrhem zaměstnavatele a zůstala jediná OC, která setrvala na svém názoru vyšší částky. Pokud jde o vyjednávání o nárůstu tarifních mezd, procentní rozdíl mezi návrhem zaměstnavatele a odborových centrál byl po jednání dne 18. 11. 4,5 %.

Dále byli členové PV seznámeni s řadou údajů o mzdovém vývoji, průměrné mzdě zaměstnanců a o připravovaných změnách organizační struktury na GR SŽDC od 1. 1. 2020.

Informace, týkající se mj. elektronických stravenek, výše odstupného, poskytování finančních příspěvků z FKSP a připravovaných změn interních předpisů, podaly Ing. Kohoutová, JUDr. Vlášková a Bc. Dolejšová.

Posledním hostem jednání byl zástupce OC ASO Zdeněk Vysloužil, ředitel Nadace Okřídlené kolo, který představil studii, která se mimo jiné podrobně zabývá tradicí režijních výhod v Československu (veškeré informace jsou dostupné i na portálu www.odbory.info).

Na jednání Představenstva OSŽ dne 3. 12. 2019 informoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a 1. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun o dalším posunu v jednání o uznávání režijněk v Jiho-moravském kraji. Dne 2. 12. 2019 se uskutečnilo jednání zástupců s představiteli vedení ČD a ČD Cargo, ze kterého vyplynulo, že České dráhy v nejbližších dnech akceptují nabídku krajských zaměstnavatelů jízdů pro své zaměstnance pracující v JMK s tím, že pokud se týká řešení ostatních držitelů režijněk, bude možné o dalším společném postupu ve věci rozhodnout až po jednání vedení ČD s představiteli SŽDC. Pro další vývoj ve věci je tedy nyní důležité především dosažení shody na společném postupu mezi vedením skupiny ČD a SŽDC.

Aktuální informace o vývoji jednání sledujte na www.osz.org. -red-



V Železném Brodě v době výluky koordinovali autobusy staniční dozorcí ve službě podle pokynů výpravčího (traťového dispečera) ve Staré Pace. Snímek Michael Mareš

Cestující na tratích 035 a 070 letos potrápily výluky

Od 2. září do 30. listopadu 2019 probíhala v celém úseku na železniční trati 035 (Železný Brod – Tanvald) nepřetržitá výluka (mj. se zde prováděla oprava mostů a propustků a souvislá výměna dřevěných pražců za pražce ocelové). Také na úseku Praha–Čakovice – Neratovice probíhala od 1. 11. 2019 výluka (během ní byla budována nová zastávka v Neratovicích na sídlišti) a ve dnech 2. září až 31. října 2019 byla výluka i v úseku Tanvald – Harrachov na trati 036 Liberec – Tanvald – Šklarska Poreba Góma (během ní prošel mimo jiné obnovou kamenný most nad řekou Desnou). Sečteno, podtrženo: Cestující na tratích 070/071 a 080, po nichž jezdí vlaky linek R21 (Praha – Turnov – Tanvald) a R22 (Kolín – Rumburk), si letos „užili“ výluk. Důvodem byl většinou havarijný stav tratí. Konkrétním příkladem může být úsek z České Lípy do Nového Boru. Kvůli opravám v oblasti mokřa-

du říčky Šporka zde od 17. srpna do 13. prosince probíhá výluka (důvodem této stavby je komplexní oprava havarijního stavu železničního náspu v délce 400 metrů a jeho uvedení do normového stavu). V místě náspu dojde k výměně kolejnic. Traťová rychlost se ale zvyšovat nebude, zůstane zde stávající rychlost 70 km/h.

„Víte, co mi přijde divné?“ říká mi jeden z cestujících v autobusu nahradní dopravy: „Deset let se na špatný stav svršku upozorňuje, ale nic se neděje. Až teď, kdy má na trati začít jezdít soukromník, se to začalo opravovat. Najednou to jde, jako zázrakem se nějakých 150, 200 milionů najde!“

Účelovost investice ale SŽDC odmítá. „Údržba a opravy tratí plánujeme v předstihu zhruba tři let s tím, že plán prací se upřesňuje při sestavě ročního plánu výluk na jaře předchozího roku. Ke konkrétnímu upřesnění plánu

pak dochází v závěru předchozího roku podle výše přidělených finančních prostředků a aktuálního stavu jednotlivých tratí,“ konstatuje Nela Fribová, DiS., tisková mluvčí SŽDC. Společnost Ariva vlou v takzvaných tržních konzultacích porazila nižší cenou České dráhy a od 15. prosince letošního roku začne provozovat čtyři rychlíkové linky objednané ministerstvem dopravy: R21 Praha – Turnov – Tanvald, R22 Kolín – Nový Bor/Rumburk, R24 Praha – Rakovník a R26 Praha – Příbram – České Budějovice.

Průvodčích a osobních pokladních Českých drah se zřejmě změna dopravce na linkách R21/22 výrazněji nedotkne, budou převedeni na jiné výkony. „Co vím, tak pět průvodčích bude přeřazeno do Děčína, ale nikdo o práci nepřijde,“ uvedla jedna z průvodčích doprovázející vlaky na těchto linkách.

(Pokračování na str. 2)

30. listopadu skončil v mnoha železničních stanicích prodej jízdů, SŽDC již nebude zajišťovat prodej jízdů dokladů Českých drah

SŽDC vypověděla ČD rámcovou smlouvu na prodej jízdů na všech nádražích v ČR k 30. 11. 2019. Důvodem ukončení prodeje je podle SŽDC vysoká nerentabilita prodeje s ohledem na sjednanou provizi (od října 2018 sleva pro studenty a seniory 75 %) i s ohledem na vynaložené náklady SŽDC spojené s prodejem. V sobotu 30. 11. 2019 byl prodej jízdů ukončen i v žst. Počátky–Žirovnice: „Vážení cestující, v této železniční stanici nebude od 1. 12. 2019 zajištěn prodej jízdů dokladů,“ oznamoval informační leták na osobní pokladně v Počátkách–Žirovnici. A ta se skutečně po odjezdu posledního osobního vlaku 8315 do Veselí nad Lužnicí v 19.13 h definitivně uzavřela. Poslední denní směnu, na níž se v Počátkách–Žirovnici prodávaly jízdenky Českých drah, sloužil výpravčí Karel Musil (na snímku) a poslední jíz-

denku tady prodal cestujícímu krátce po půl šesté večer. „Bylo to v 17.34 h, za 34 korun,“ prozradil. Další jízdenku už v Počátkách–Žirovnici neprodá. SŽDC ukončila s ČD spolupráci. Úplně poslední jízdenku v žst. Počátky–Žirovnice prodal v 19.03 h za 33 Kč na vlak 8315 do zastávky Rodvínov výpravčí na noční František Ondřejka.

„Zaměstnanci SŽDC, většinou se jedná o výpravčí, mají své prioritní pracovní úkoly. SŽDC nemá žádnou povinnost prodávat jízdní doklady pro jednotlivé dopravce,“ vysvětlil Marek Illiaš, tiskový mluvčí SŽDC, a dodal: „Dotazy týkající se předplatného směřujte na dopravce, to je v jeho kompetenci a je zcela na jeho uvážení, jakým způsobem po datu vypovězení smlouvy zajistí prodej jízdů.“ Michael Mareš



„Pilotní projekty oddělení provozu od údržby nebyly nikdy správně a úplně vyhodnoceny.“

Hovoříme s VĚROU NEČASOVOU, tajemnicí Podnikového výboru OSŽ při ČD

V souvislosti s otevřením železničního trhu v Evropské unii došlo u Českých drah k povinnosti jiným dopravcům nediskriminačně zpřístupnit nádraží, vlečky a čerpací stanice. Od 1. 4. 2017 proběhlo jejich vyčlenění do samostatné organizační složky Zařízení služeb, od 1. 7. 2018 pak i ke změnám organizačního uspořádání na úseku techniky, servisu a majetku. Jak zpětně hodnotíte tento krok Českých drah?

V „Analýze stavu a činnosti opravárenství ve skupině ČD, a. s., 2019 (III)“, kterou jsme letos vypracovali společně s Radkem Nekolou, předsedou PV OSŽ ČD Cargo, uvádíme, že materiály, které nám byly předkládány, zamýšlely různé směry možného fungování opravárenství a provozu. A součástí zavádění změn byly i pilotní projekty, které si kladly za cíl potvrdit správnost rozhodnutí připravovaného oddělení provozu od údržby. U těchto projektů však nikdy nedošlo ke správnému a úplnému vyhodnocení realizování těchto kroků. Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., a Celostátní výbor předsedů se proto ze všech sil snažily přesvědčit tehdejší management ČD o nesprávném načasování těchto kroků. Neustále jsme upozorňovali na negativní dopady do celého opravárenství, přesto k oddělení provozu a údržby od 1. 7. 2018 došlo a vznikly dvě nové organizační jednotky: Oblastní centrum provozu OCP (Západ, Střed, Východ) a Oblastní centrum údržby OCÚ (Západ, Střed, Východ). Organizační změna tak již proběhla a tudíž musíme konat tak, aby v budoucnu opravárenství dobře fungovalo.

V souvislosti s touto organizační změnou

byly realizovány útlumy a přesuny pracovišť v různých lokalitách (Kolín, Pardubice, Česká Třebová). Na tyto změny pak měla následně navázat další organizační změna v oblasti zásobování, a to „centralizace MTZ“. Jak vnímáte tento krok?

Záměr vyčlenit MTZ z OCÚ do Zásobovacího centra ČD byl prozatím pozastaven a následně je přehodnocován. Tuto problematiku jsme také, mimo jiné, diskutovali s náměstkem GR ČD Michalem Krausem na naší společné schůzce v pondělí 2. 12. 2019.

Jak se zaměstnavatel (ČD) podle vás vyvíjí a vzniklou situaci na českém pracovním trhu v otázce nedostatku a finančního ocenění zaměstnanců?

Nedostatek a motivaci stávajících zaměstnanců ve vybraných provozních a údržbových profesích se zaměstnavatel snažil řešit prostřednictvím vyhlášených náborových a stabilizačních příspěvků, v letech 2017 a 2018 byl spuštěn retenční program, který ale měl z našeho pohledu nedostatky. V roce 2019 již zaměstnavatel vytvořil pro zaměstnance opravárenství „Motivační odměny pro OCÚ“ za přesné určených kritérií.

Od roku 2014, kdy se vyjadřujete k fungování opravárenství, se ukázalo, že vaše obavy byly často oprávněné a jejich nedostatečné řešení jen vytvořilo další problémy. Na druhou stranu máme před sebou rok 2020, kdy vejdu v platnost desetileté smlouvy, které poskytnou větší jistotu při rozhodování v otázkách upřesnění údržbových lokalit, jejich personálních potřeb a cíleného směřování in-



vestic do budov a technicko-technologických celků.

To máte pravdu. Zároveň by mělo být naší ambicí zaměřit kapacity a výkonnost nejen do běžné údržby, ale také do oprav s větší přidanou hodnotou. Velké riziko ale spatřujeme v oblasti rozlišitelnosti smluvních pokut. Tyto sankce jsou příliš rozsáhlé a zabíhají do detailů. Rádi bychom také u ČD iniciovali vypracování souhrnné zprávy o stavu a potřebných budoucích investicích v jednotlivých údržbových centrech. Chceme podpořit pokračování a vylepšování již zavedených podmínek rozdělování motivačních odměn při ohodnocení zaměstnanců pracujících na údržbě lokomotiv a vozů. A také chceme znovu nastartovat vážnou a seriózní debatu o možnostech využití synergií nejenom v oblasti budoucích investic, ale i možného sdílení některých technických činností v rámci skupiny ČD.

(Pokračování na str. 2)

„Pilotní projekty oddělení provozu od údržby nebyly nikdy správně a úplně vyhodnoceny.“

(Pokračování ze str. 1)

Je potřeba více zapojit také opravy, které se zabývají modernizací nebo novovýrobou pro budoucí lepší plánování oprav vyšších stupňů. Je třeba si uvědomit, že finanční prostředky, které budou získávány od objednavatelů, půjdou z větší části do oprav a údržby, a je tedy na místě lépe plánovat kapacity českého trhu podnikajícího v opravárenství tak, aby se tyto práce nemusely vyvíjet mimo území ČR. Dále bychom podporovali snahu o sdružování investic do technologií, které jsou svojí specializací a finanční náročností nad možnostmi jednotlivých společností.

Můžete závěrem stručně zhodnotit včerejší (2. 12. 2019) návštěvu Mgr. Michala Krause na jednání Výboru OSZ OCÚ/OCP v Praze?

Schůzka s panem náměstkem byla tzv. „seznávací“. Také on se vyjádřil, že se ve své nové pozici „rozkouká“, a to vzhledem ke krátkosti doby od svého jmenování do funkce. Přesto musím říct, že diskuse mezi námi byla upřímná a konstruktivní. Společně jsme se domluvili, že bychom se po vzájemné dohodě pravidelně scházeli a předávali si informace.

Michael Mareš

Cestující na tratích 035 a 070 letos potrápily výluky

(Pokračování ze str. 1)

„Jsem na to sama zvědavá,“ dodala. „Arri-va slibuje cestujícím občerstvení, ale je otázkou, jak to budou průvodčí stíhat, zvlášť když tady v sezoně vozíme dvě stě lidí a mezi Bakovem a Českou Lípou je co deset minut zastávka. Určitě se na to příjdu dovozta svezu se s nimi,“ slibuje si průvodčí.

Hnací vozidla, osobní vozy i řídicí vozy Českých drah řad 854, Bdn a 954 budou přesunuty na jiné výkony, kde nahradí zejména motorové jednotky řady 814. Půjde především o relace Praha – Kladno a Broumov – Staroč. Uvolněné jednotky řady 814 budou přesunuty na provoz osobních vlaků. „Strojvedoucí, kteří v současnosti zajišťují výkony na linkách R21 a R22, budou od nového jízdního řádu převedeni na jiné, převážně motorové, ale částečně i elektrické výkony,“ uvedl Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí Českých drah s tím, že od nového jízdního řádu dojde k přerozdělení vozby v rámci OCP Střed tak, aby byly výkony

pro většinu strojvedoucích zajištěny ve stávajících lokalitách. „Většinou strojvedoucích tak zůstane stejné místo výkonu práce jako v současném jízdním řádu. A pokud jde o vlakové čety, tam v případě linky R21 (Praha – Tanvald) bude zvyšena turnusová záloha vlakového doprovodu a doplní se personální obsazení SVC Turnov, minimum zaměstnanců přestoupí pod Regionální pracoviště ZAP Praha. Příděl výkonů SVC Praha bude rozšířen o linku R17 Praha – České Budějovice. V případě linky R22 (Rumburk – Kolín) přestoupí několik zaměstnanců v rámci RP ZAP Ústí nad Labem do SVC Děčín a ostatní budou pracovat ve vlacích regionální dopravy Rumburk – Mladá Boleslav,“ dodal mluvčí ČD.

Podle Petra Štáhlavského budou všechny osobní pokladny ČD na linkách R21 a R22 zachovány, nedojde tedy k větším přesunům, ale pouze k drobným úpravám provozních dob.

Michael Mareš

Světový bezpečnostní kongres UIC se zaměřil na strategii zajištění bezpečnosti ve stanicích

Téměř 150 účastníků z 26 zemí z celého světa diskutovalo o problematice bezpečnosti v železničních stanicích v rámci Světového bezpečnostního kongresu UIC, který se konal v Praze ve dnech 21. až 22. listopadu. Spolupředatelem akce, která se poprvé uskutečnila v České republice, byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Mezi účastníky byli zástupci policie, úřadů pro dopravu a agentur zajišťujících bezpečnost v České republice, jakož i mezinárodní organizace pro veřejnou dopravu (UITP) a Světová celní organizace (WCO), univerzity a členy Bezpečnostní platformy UIC.

Jak uvedl statutární zástupce generálního ředitele UIC Jerzy Wisniewski, železniční stanice hrají ve městech stále významnější úlohu, jsou střediskem městského života a těmi největšími z nich prochází značné množství lidí. Zasedání věnované problematice bezpečnosti prokázalo nezbytnost uceleného přístupu při řízení

stanice s cílem poskytnout zákazníkům co nejbezpečnější prostředí, a to i při výskytu značného množství lidí.

Pražský kongres se zaměřil na strategii, které bude třeba vyvinout, a na nezbytné synergie mezi účastníky železniční dopravy a jejich partnery k zajištění bezpečného prostředí pro zákazníky železnice i drážní zaměstnance ve stanicích. Stal se rovněž příležitostí získat přehled o aktivitách UIC v oblasti bezpečnosti.

Předseda Bezpečnostní platformy UIC Marc Beaulieu zdůraznil význam spolupráce pro získání nových perspektiv a zlepšení bezpečnosti na železnici. „Bezpečnostní platforma UIC nám umožňuje sdílet informace, učit se a získávat důležitou zpětnou vazbu ze zkušeností UIC i ode všech jejích členů. Doporučuji vám všem využívat veškerých možností, které může UIC pro zlepšení bezpečnosti nabídnout,“ řekl Marc Beaulieu.

Roman Štěrbá s využitím tiskové zprávy SŽDC

PŘEDSTAVUJEME

Petr Hájek: „Vyučil jsem se v profesi železničář.“

„Práci je třeba dělat s láskou a chutí, kdo ji chce vykonávat jen pro peníze, nebude spokojen,“ říká přesvědčeně Petr Hájek, rodák z Jilemnice a dlouholetý posunovač na odstavném nádraží Praha-jih (ONJ), který kon-



cem listopadu oslavil šedesáté narozeniny. Jak dále dodává, práce posunovačů je mnohdy přehlížena a snad i opovrhována, což má za důsledek, že v této profesi je dnes (a to nejen na ONJ) takřka kritický nedostatek posunovačů.

Petr Hájek se pro dráhu vyučil v někdejším železničním odborném učilišti v Kořenově. „Vyučil jsem se v profesi železničář, což zahrnuje zkoušky na povolání průvodčího, hláskáře, výhybkáře, posunovače a mnoha dalších,“ přibližuje možnosti, které před čtyřiceti lety měli vyučení železničáři pro své další uplatnění na dráze.

V současné době je železničářské řemeslo ze strany mladých lidí málo vyhledáváno a podle mínění Petra Hájky je to velká škoda. „Dnes přicházejí lidé na dráhu prakticky z ulice a po zjištění, co toto zaměstnání obnáší, dlouho nevydrží a odcházejí. Nepřesvědčí je ani padesátitisícový náborový příspěvek,“ říká posunovač, který na své „řemeslo“ nedá

dopustit, navzdory potížím, které tuto práci v současné době provázejí. Vlekly a stále nedorozřešený problém nedostatku pracovníků s sebou zkrátit nese velké množství přesčasové práce, což v podmínkách, které tuto práci provázejí, není vůbec jednoduché. „Člověk je po dvanactihodinové směně, často za špatného počasí, logicky unaven a potřebuje si odpočinout. Místo toho ale musí znovu do práce, aby vlaky mohly jezdit,“ konstatuje Petr Hájek. „Vedení stanice je sice uznalé a vyplácí nám za naši práci mimořádné prémie, ale bez těchto odměn a bez příplatků za přesčasovou práci by náš plat nebyl žádný zážrak,“ dodává s tím, že zvýšení tarifní třídy u této profese by mohlo přilákat k posunu více lidí, nicméně bez patřičného vztahu k tomuto povolání nejsou ani peníze řešením. Podle názoru Petra Hájky udělat devatenáct či dvacet dvanactihodinových směn za měsíc není žádná legrace a trpí tím nejen zdraví, ale i rodina, která musí být často odsunuta na druhé místo.

Na dráze začínal Petr Hájek v roce 1978 jako výhybkář na hlavním nádraží v Praze, po vojné ho osud zavál na Mostecko, kde ho zlákala práce posunovače. A té zůstal věrným dodnes. „Na mosteckém ranžiru bylo těžké práce nad hlavu, hlavně s uhelnými vlaky, ale práce to byla pestrá a zajímavá,“ vzpomíná Petr Hájek. Po deseti letech v Mostě se v roce 1993 po úmrtí své manželky Petr Hájek vrátil do Prahy, kde žije a pracuje dodnes, nejprve u podniků ČD Cargo a od roku 2012 u posunu na odstavném nádraží Praha-jih. „Dokud to půjde a pokud bude sloužit zdraví, vydržím i v dalších letech, ale odchod do důchodu například v 70 letech si dovedu jen těžko představit,“ konstatuje s přihlídnutím ke stále se zvyšujícímu zákonem stanovenému důchodovému věku.

O problémech, které s sebou nese lehká práce u posunu, se Petr Hájek několikrát zamýšlel v článku, který jako dopisovatel zaslal do časopisu Obzor. „Pár článků ale nic nespraví, chce to větší zájem ze strany vedení Českých drah,“ dodává Petr Hájek závěrem.

Miroslav Čáslavský



Areál TO Bohumín s novým betonovým plotem.

NAVŠTÍVILI JSME

Traťový okružek Bohumín

O údržbu kolejového svršku a spodku v obvodu železniční stanice Bohumín se stará kolektiv zaměstnanců traťového okrsku (TO) Bohumín. Úsek, svěřený do správy TO Bohumín, nezahrnuje pouze obvod samotné železniční stanice, včetně nákladového nádraží Vrbsice, ale také traťové úseky směrem do Dětmarovic, jakož i k pohraničnímu přechodu s PKP Chalupki. Celkem se jedná o zhruba 57 kilometrů kolejí ve stanici a 20 kilometrů tratě. V obvodu stanice je rovněž 12 přejezdů a 177 výhybek a dalšího zařízení, sloužícího k jízdě vlaků i posunu.

„Staráme se o koleje, výhybky, nástupiště a přejezdy, provádíme smluvně i revize některých výhybek vleček, které zaústíjí do kolejí SŽDC. Menší závady odstraňujeme sami, na větší opravy jsou najímány specializované společnosti,“ přibližuje organizaci údržby kolejí Břetislav Buchta, který u TO Bohumín zastává funkci zástupce vedoucího provozního střediska.

V současné době je situace na bohumínském nádraží srovnatelná s podmínkami v podobných drážních uzlech, avšak ještě v poměrně nedávné době zde byla situace naprosto odlišná. Po rozsáhlém požáru kabeláže v železniční stanici Bohumín v únoru roku 2016 zde bylo nutno zajistit provizorní provoz, který se sice týkal především oblasti sdělovací a zabezpečovací (návěstidla, přestavníky a jejich centrální ovládní), na své si však přišli „traťováci“, kteří museli zajistit organizaci výluk, vybavení kolejí provizorními návěstidly a postarat se o to, aby jízda vlaků byla i za těchto složitých podmínek bezpečná.

V současné době je již situace v bohumínských stanicích stabilizovaná, to však neznamená, že by pracovníci údržby mohli sloužit ruce do

klína. „Údržba probíhá podle určených pravidel neustále, k dispozici máme moderní techniku, která nám usnadňuje naši práci a zvyšuje také její kvalitu,“ připomíná Břetislav Buchta moderní vybavení zdejšího traťového okrsku. Ani této oblasti se nevyhýbá nejmodernější technika, včetně počítačového vybavení.

Příkladem může být měřicí zařízení KRAB, které je určeno pro měření geometrických parametrů kolejí (GPK). Název KRAB evokuje i podobu stroje, kdy rozložený na kolejí opravdu tohoto tvoří připomíná. Váží pouhých 65 kg a využívá se především při přejímání stavebních prací, pro měření regionálních drah, staničních kolejí a výhybek. Je to laicky řečeno jakýsi malý měřicí vůz. Upozorňuje na veškeré odchylky v geometrických parametrech kolejí. „Hodně nám pomáhá, třebaže po vyhodnocení výsledků měření nás většinou čeká kupa práce,“ konstatuje Břetislav Buchta.

Nedílnou součástí práce zdejších zaměstnanců je také spolupráce s firmami kupříkladu při svařování kolejí a výhybek. S pracemi v kolejišti souvisí také odpadové hospodářství, což zahrnuje likvidaci dosloužilých kolejí, výhybek a dalšího zařízení. Tento materiál se uskládá mimo jiné na skládkách v areálu TO a do nedávné doby se stával cílem zlodějů, kteří vyřazené kovové součásti kradli a prodávali ve sběrnách. Tomuto nekalému počínání je nyní učiněn konec.

Celý objekt, kde se tyto vysloužilé součástky nacházejí, byl v nedávné době oplocen kvalitním betonovým plotem s žiletkovým drátem, který nahradil zchátralé a pro zloděje snadno zlodatelatelné původní oplocení. „Takže s krádežemi v areálu TO je prakticky konec,“ potvrzuje Břetislav Buchta. Miroslav Čáslavský



Měřicí zařízení kolejí KRAB ve složeném stavu.

ZE SVĚTA

Dozorčí rada Deutsche Bahn (DB) přezkoumává plány prodeje dceřiné společnosti Arriva

Dceřiná společnost DB Arriva má změnit majitele a přinést tak miliardy pro DB. Možných nabídek na nákup je celá řada. Pokud se prodej nepodaří, půjde Arriva na burzu, nejprve s menšinovým podílem, později úplně.

Spolkový účetní dvůr doporučil, aby DB také uvažovala o prodeji mezinárodní logistické dceřiné společnosti Schenker – což správní rada doposud odmítala.

DB v současnosti chybí cca 3 miliardy eur. V příštích deseti letech má do německé železniční sítě přibýt celkem 86 miliard eur, což je výrazně více než dosud, z toho 24 miliard by mělo být z DB. Skupina však již dosáhla svého dlouhodobého stropu, včetně leasingových závazků, činí přibližně 25 miliard eur. DB musí vyřešit obrovský dluh v podfinancování železniční sítě, aby udržela železniční síť v provozním stavu, protože mnoho kolejí, výhybek a mostů je chátrajících. Spolková vláda a DB se v zásadě dohodly na nové dohodě o výkonu a financování

(LuFV). Spolkový sněm musí ještě dohodou osouhlasit.

Dalšími tématy v dozorčí radě DB jsou také zprávy o obřížném stavebním projektu Stuttgart 21, kde bylo schváleno asi 8,2 miliardy eur. Důvodem jsou rostoucí stavební náklady. Železniční uzel by měl být dokončen na konci roku 2025. Na začátku výstavby v roce 2010 činil odhad nákladů na celý projekt 4,5 miliardy eur. Z Cash, 18. 9. 2019, zpracoval –sh–

Od prosince propojí Drážďany, Berlín a Rostoky nový Intercity

Deutsche Bahn (Německá dráha) rozšiřuje nabídku dálkových spojů Intercity do čtyř východoněmeckých spolkových zemí. Jak informoval koncem DB 8. října, od poloviny prosince 2019 bude mezi Drážďany, Berlínem a Rostoky nový spoj Intercity jezdit zprvu desetkrát denně. A od března příštího roku má počet frekvencí vzrůst na 16 každý den. Vlaky IC budou zastavovat také ve městech Oranienburg, Elsterwerda, Neustrelitz a Waren, od května 2020 rovněž ve Warne-münde a u berlínského letiště Schönefeld, uvedl německý deník Handelsblatt 9. října. Doposud

VŠIMLI JSME SI

K ČLÁNKU v internetovém Obzoru o novinkách v jízdním řádu 2020 v Ústeckém kraji doplníme, že turistické tratě, které byly označovány dosud jako T, jsou vráceny do jízdního řádu většinou pod původními čísly (dopravci soukromníci) trať 096 opět z Břízy obec do Libochovic, 113 Lovosice – Most, (v tomto případě celotýdenní provoz po 12 letech), 164 Kadaň-Prunéřov – Vilémov/Kad. Rohozec/Podbořany; naopak Koží dráha, ač byla uvedena v návrhu, byla opět stažena – patrně cykloblobby a návrhy na konečné zrušení tratí! Je zajímavé, proč není naopak v mapě trať (vlastně vlečka s přepravou osob) Velké Březno – Zubnice (asi že to není trať SŽDC, ale to není ani 113, kterou vlastní AŽD); prostě je zde dost zajímavostí, ale i nejasností, jak nás upozornil Martin Kubík.



PODCHOD v žst. Řevnice je vinou vandalů poničen, takže SŽDC reklamou opravu nedělá. Sice zde má začít po roce 2021 generální rekonstrukce, ale to je ještě trochu vzdálenější budoucnost. V současné době se již několik (!) měsíců revitalizuje přednádražní prostor – dlažbění a úprava parkoviště. Z tohoto důvodu je příjezd před výpravní budovu dlouhodobě jednosměrný a lidé, které chce doprovod přivést či odvézt od vlaku to má hodně těžké – objezd přes celé město Řevnice. Snímek Martin Kubík.



REALIZACE STAVBY Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha–Vysočany (včetně) měla původně začít v říjnu 2019, jak informuje billboard ve vestibulu železniční stanice Praha–Vysočany. Stavební povolení již bylo vydáno, ale byla podána i dvě odvolání. „Vyřešení odvolání předpokládáme do konce roku 2019. Z tohoto důvodu dojde k posunu začátku realizace stavby na začátek roku 2020,“ informovala Nela Fribová, DiS, tisková mluvčí Správy železniční dopravní cesty.



DLE SERVERU zdopravy.cz se rekonstrukce výpravní budovy žst. Beroun odkládá, přitom již některé služby na nádraží byly zrušeny – například kavárna s pekárnou byla vyklizena, ač tam vznikla teprve před nedávnem, již dříve zmizelo z nádraží kadeřnictví, samoobslužná jídelna. Odolává zatím retrobuket, levné WC a dva výborné stánky s lidovými cenami u vchodu či nadnárodní trafik. Nad vchodem je krásná vitráž, doufáme, že nebude zlikvidována při rekonstrukci. Snímek Martin Kubík.

DLE SERVERU zdopravy.cz se rekonstrukce výpravní budovy žst. Beroun odkládá, přitom již některé služby na nádraží byly zrušeny – například kavárna s pekárnou byla vyklizena, ač tam vznikla teprve před nedávnem, již dříve zmizelo z nádraží kadeřnictví, samoobslužná jídelna. Odolává zatím retrobuket, levné WC a dva výborné stánky s lidovými cenami u vchodu či nadnárodní trafik. Nad vchodem je krásná vitráž, doufáme, že nebude zlikvidována při rekonstrukci. Snímek Martin Kubík.

Francouzská SNCF navýšila podíl ve společnosti Westbahn

Francouzská státní železnice SNCF oznámila navýšení podílu v Railholdingu, který vlastní nestátní dopravce Westbahn v Rakousku, z 17,4% na 25,1%. Změny v majetkových podílech nastaly po vnitřních sporech mezi vlastníky ohledně obnovy vozidel Stadler a možného nákupu čínských vozidel CRRC. Westbahn nakonec uzavřel smlouvu se společností Stadler na nákup a údržbu 15 patrových jednotek KISS v hodnotě 300 mil. eur (cca 7,8 mld. Kč). Po navýšení podílu má SNCF blokační minoritu, nicméně transakce musí být ještě schválena Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže. Westbahn loni vykázal ztrátu 19,3 mil. eur (cca 502 mil. Kč), kterou kryje „dopis o podpoře“ vlastníků. Westbahn podal žádost o rozšíření licence pro nákladní dopravu, kterou bude zajišťovat sesterská společnost „Frachtbahn Traktion“. Podle <https://www.railjournal.com> –rš–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 47 – 21. 11. 1994

Jeden z redaktorů Obzoru zaznamenal v článku na první straně určitou změnu názoru ministerstva dopravy na transformaci ČD. Na tiskové konferenci, uskutečněné 8. 11. v rychlíku 651 Cheb – Plzeň, ministr dopravy Jan Stráský uvedl mimo jiné: „**Železniční síť musí zůstat pod vlivem státu, s privatizací počítáme jen u okrajových tratí**“ (což ovšem měla být podle jeho představ asi třetina všech tratí).

Obzor dále informuje o dvou denním jednání zástupců ZO OSŽ lokomotivní a vozového dep z celé republiky, kteří v Čekyni u Přerova jednali o budoucnosti dep kolejových vozidel a o působení OSŽ v nich. Spoluautor projektu DKV Ing. Jiří Kloutvor na jednání uvedl mimo jiné, že „**v nepříteli vzdálené budoucnosti přestanou depa kolejových vozidel existovat a přejdou pod nově vzniklé soukromé dopravní společnosti**“. Ze strany odborářů zaznívaly na jednání i radikální názory, požadující stávkou.

Obzor č. 48 – 28. 11. 1994

Na první straně je otištěna informace o otevřeném dopise Předsednictva Českomoravské komory odborových svazů (jejímž členem OSŽ tehdy bylo) vládě České republiky. Odbory byly znepokojeny chystaným zákonem o důchodovém pojištění, jehož příprava probíhala bez

spolupráce s odbory. „**ČMKOS kritizuje především systematické utajování přípravy návrhu zákona, o kterém se veřejnost stejně jako odbory dovídají jen z nejasných a znepekujících prohlášení některých vysokých představitelů vládní moci**“, uvádí se v článku mimo jiné. ČMKOS vyjádřila obavy z toho, „**že bude nadále trvat bezpříkladně odsávání peněz vybraných na důchody od občanů státním rozpočtem a bez připravených návrhů nadále počítá nejen s nečitlivým prodloužením věkové hranice pro odchod do důchodu, ale také s neúnosně nízkým základním důchodem**.“ Premiér Václav Klaus ve své reakci konstatoval, že nic z toho, co se v otevřeném dopise uvádí, není pravda.

Obzor dále otiskuje „Tři otázky“ pro generálního ředitele ČD Emanuela Šipa. Ten v něm mj. zopakoval svoji vizi racionalizace pracovních míst na železnici a informoval i o chystaném zvýšení pravomocí výkonných jednotek tak, aby mohly samy určovat personální politiku a aby mohly využít ušetřené prostředky ke zvýšení průměrných mezd.

Obzor dále mimo jiné věnuje dvě strany otázkám a odpovědím z „Noční linky Obzoru“, informuje o zahájení osobní železniční dopravy pod průřivem La Manche (14. 11. 1994) a také o oslavách 100 let Národního domu (dříve Ústřední kulturní dům železničářů) v Praze, na Náměstí Míru. —zs—

INFORMACE

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG

S účinností od 15. prosince 2019 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. Tato omezení platí od 15. prosince 2019 do 13. června 2020, kdy budou nahrazena novým zněním. Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízde-

nek FIP je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod nebo je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Sárka Pupíková,
GŘ ČD, a. s.

Prověrky BOZP v roce 2019

Součástí programu pravidelného jednání Ústředí OSŽ dne 20. 11. 2019 bylo i projednávání písemného materiálu „Informace o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2019“. Z ustanovení zákoníku práce vyplývá pro každého zaměstnavatele již tradiční povinnost organizovat nejméně jednou v roce prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a zjištěné nedostatky odstraňovat. Proběhly prověrky BOZP i na všech vašich pracovištích?

Oddělení BOZP OSŽ provedlo v tomto roce celkem 83 kontrol, které byly zaměřeny na to, zda zaměstnavatelé tuto svoji povinnost splnili.

I když byly v rámci těchto kontrol zjišťovány určité rozdílnosti v samotné organizaci i průběhu prověrek (např. neprověřování dokumentace BOZP, nevhodné vybavení některých pracovišť, případně nezapisování všech zjištěných závad apod.), lze říci, že většina kontrolovaných prověrek splnila svůj účel. Velkou úlohu zde vždy mají i místní příslušné odborové organizace, které by měly dbát na jejich řádné provádění a průběh.

Bližší informace o průběhu a vyhodnocení prověrek v tomto roce je možno získat na webové stránce OSŽ, sekce BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmin, LL.M.,
vedoucí oddělení BOZP OSŽ Ú

Železnice patřila v roce 2018 k bezpečným druhům dopravy

Ve výroční zprávě Drážního úřadu o bezpečnosti za rok 2018 je uvedeno, že v loňském roce bylo provedeno několik investičních akcí, které přispěly k již tak bezpečnému železničnímu provozu. Docházelo zejména k výměnám železničního svršku a zlepšení zabezpečení železničních přejezdů. Uskutečňovaly se také opravy mostů a propustek, ale i prostor služících veřejnosti. Neméně důležitým prvkem byly investice do zabezpečovacích systémů GSM-R a ETCS.

K poměrně husté železniční síti se přidává i fakt, že v posledních letech neustále navyšuje počet provozovaných osobních i nákladních vlaků. Česká republika oproti útlumu železniční dopravy v 90. letech a na přelomu milénia zažívá železniční renesanci.

I přesto, že provoz houstl a mnohde byl na samé hranici kapacity, lze konstatovat, že železniční provoz se v roce 2018 v České republice řadil nadále mezi bezpečné druhy dopravy. —F—

PORADNA BOZP

Papír snese všechno..., snesl by i samou pravdu

Tak tohle prý údajně řekl česko-polský esejista a aforista Gabriel Laub a já jsem se tentokrát vydala hledat pravdu o nedostatku toaletního papíru na některých záchodcích u nejméně dvou zaměstnavatelů. Pamatuji si velké problémy vzniklé po požáru Harmanecových papíren někdy v dobách socialismu, kdy jeho absence byla celostátní tragédií, ale je mi jasné, že v dobách importu z okolních států tohle nebude ten stejný případ.

Moje další pátrání proto pokračovalo již tradičně na internetu, kde jsem našla pro mne zcela zásadní informaci. Tou bylo překvapivé tvrzení, že rolička toaletního papíru zpravidla váží okolo 120 gramů a na její výrobu je pak potřeba 1,2 kg dřeva, 140 litrů vody a přibližně 1,3 kWh elektřiny. Uvážíme-li obvyklou spotřebu a u ctěných dam ji znásobíme dvěma, započítáme-li i jeho občasnou použití k jinému účelu (smrkání, čištění obuvi, otření potu či podložení nohy od židle) a podíváme-li se do statistik (ano, i tohle někdo počítá), dostaneme se k úctyhodnému číslu cca 50 roliček na jednoho obyvatele a jeden rok!

To znamená, že někde v lese roste pro každého z nás minimálně jeden strom (obvykle smrk), který spláchneme do záchodu a ušetřením použijeme roličky bychoch mohli svítit, při použití 100W klasické žárovky, celých 13 hodin. ANO, již správně chápete. Cílem zaměstnavatele zcela zřejmě není úspora na vybavení svých zaměstnanců hygienickými potřebami ani nějaký jiný druh opomenutí, ale jasný plán přispět ke světovému trendu šetření energií a životního prostředí.

Ale teď vážně, podíváme-li se do legislativy, šetří se na nepravém místě, i když to na první pohled není zřejmé. Slova „toaletní papír“ opravdu v legislativě nenajdeme. To, co však už víme, je závaznost norem nebo jejich částí,

teré se týkají přímo BOZP, nebo těch norem, které jsou „zezavázány“ např. přímo zákonem. Jedním z těchto případů je právě norma ČSN 73 4108 (734108) Hygienická zařízení a šatny, na kterou přímo odkazuje NV č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci. Tam, v čl. 6.1.4., je napsáno „**Na záchodech musí být vždy k dispozici toaletní papír, na záchodech pro ženy musí být krytý odpadkový koš**“. A protože vycházíme i ze zákona č. 309/2006, o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, kde v § 2 je stanoveno, že „**zaměstnavatel je povinen zajistit, aby pracoviště byla prostorově a konstrukčně uspořádána a vybavena tak, aby pracovní podmínky pro zaměstnance z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci odpovídaly bezpečnostním a hygienickým požadavkům na pracovních prostředích a pracovištích, aby prostory pro osobní hygienu, převlékání, odkládání osobních věcí, odpočinek a stravování zaměstnanců měly stanovené rozměry, provedení a vybavení**“, už jsme doma. Toaletní papír si z domova nosit nemusíme, protože povinností zaměstnavatele je zajistit, aby na každém WC byl.

Papír patří, jak dobře víme, mezi dobře recyklovatelné materiály, ale nelze jej recyklovat do nekonečna, pouze cca 4–6 cyklů. Toaletní papír je obvykle závěrem tohoto koloběhu, a tak trochu nedůstojnou smrtí stromů. Provází nás po celá staletí, údajně první byl vyroben pro císaře ve 14. století a předpokládám, že se k využití alternativních surovin hned tak nedostaneme. Údajně se dá toaletní papír vyrobit i ze sloního trusu. Ale kdo ví, léta jsou velmi horká, možná se slonům začne dařit i v našich podmínkách.

Dana Žáková,
inspektorka BOZP OSŽ Ú

Železničářům není lhostejná budoucnost podniku, v němž pracují

V hotelu Lesní chata v Kořenově se ve čtvrtek 21. listopadu uskutečnilo zasedání dopisovatelů Obzoru. Přítomno bylo, včetně členů redakce, celkem dvacet jednapřispěvatelů, kteří se podílejí na tvorbě tohoto odborářského časopisu.

Program setkání byl zahájen na kořenovském nádraží, kde je muzeum ozubnicové železnice a opravená výtopna, která ukrývá historické železniční skvosty, mj. také unikátní ozubnicovou lokomotivu T426.0 přezdívanou „Rakušanka“, vyrobenou pro železnici Tanvald – Harrachov v roce 1961 ve Vidni.

Po prohlídce muzea a výtopny pokračoval jednání v hotelu Lesní chata. Vedoucí redaktor Obzoru Michael Mareš přivítal všechny přítomné, kteří následně ohodnotili úroveň časopisu a vyjádřili se také k současnému dění na železnici. Shodli se přitom v názoru, že Obzor v tištěné podobě je vhodné zachovat i do budoucna, neboť oslovuje podstatnou část (nejen) železničářské veřejnosti. „**Články v Obzoru často pomáhají při řešení problémů, které nás trápí**“, poznamenal jeden z pravidelných přispěvatelů Robert Koutný. „**Obzor je snad jediným železničářským časopisem, který nezávisle upozorňuje na dění v celé oblasti železnice**“, doplnil hodnocení další z dopisovatelů Vít Patrák. Podobný názor vyslovili i Miroslav Zikmund, Petr Rádl a Martin i Stanislav Hájkovi.

Následovala zhruba dvouhodinová diskuse, která obsahovala i vyjádření důležitých úloh OSŽ při hájení práv zaměstnanců, pracujících na železnici i v některých nedrážních podnicích. Poté účastníci setkání přivítali předsedu OSŽ Martina Malého a tajemníka PV OSŽ SŽDC Miroslava Maincla, kteří na Lesní chatu dorazili po skončení jednání Podnikového výboru OSŽ SŽDC. Ve svém vystoupení se Martin Malý zaměřil především na současný stav jednání ohledně jízdních výhod mezi vedením ČD a vedením Jihomoravského kraje. Jak dále uvedl, svůj názor měli možnost na samostatném jednání s krajem vyjádřit i zástupci OSŽ. „**Jednání je složité, ale zůstávám mírným optimistou**“, zhodnotil výsledky jednání Martin Malý. Jeho slova doplnil Miroslav Maincl, který pochází z Břeclavi a má

tak přímý kontakt s obyvateli Jihomoravského kraje. „**OSŽ je snad jediné, kdo bojuje za zachování reálných výhod na železnici v plném rozsahu**“, připomněl.

Oba zástupci vedení OSŽ potom zodpověděli celou řadu otázek od přítomných dopisovatelů, které se týkaly novelizace Zákona o drahách, četných výluků na železnici a problémů s tím souvisejících, přetížení tratí, nevyjasnění budoucnosti vysokorychlostních tratí, státního tarifu a mnoha dalších témat. Martin Malý odpověděl mimo jiné také na otázku, týkající se údržby drážních budov: „**OSŽ usiluje o zachování historických budov mimo jiné také zařízením této problematiky do programu Nadace Okřídlené kolo**. První nadějnou vlastovkou může

být zachování historické budovy nádražní zastávky v Ramzově na trati Šumperk – Jeseník.“

Setkání ukázalo, že na železnici žije velké množství lidí, kterým železnice doslova přirostla k srdci a není jim lhostejná její budoucnost.

O tom, že se setkání dopisovatelů Obzoru líbilo, svědčí i vyjádření několika z nich po návratu ze setkání. „**Chci velice moc (a určitě nejen za sebe) poděkovat Michaelu Marešovi a jeho týmu nejen za perfektní (!) organizaci, ale i za udržení kázně a také bezvadné nálady**“, napsala do redakce Hana Dostálová z Hranic na Moravě a poděkování za zdařilou akci zaslala i další účastníci setkání.

Miroslav Časlavský



Účastníci setkání dopisovatelů Obzoru při návštěvě kořenovské výtopny.

NÁZORY

Ad: elektromechanika v žst. Čisovice (Obzor 23)

V závěru článku autor uvádí, že v „horní části“ z Vraného do Dobříše, zůstane i nadále rychlost 50 km/h. Na – jak se familiárně říkálo – Modřane jsem sloužil v polovině 70. let minulého století (pro ilustraci za hodinový základ 8,50 > 9,60 > 10,90 Kčs/h), takže ji důvěrně znám. „Investici“ do zvýšení traťové rychlosti je třeba posuzovat z více hledisek. Jednak se jedná o trať poměrně sklonovně náročnou – např. při rozjezdch z Klínce, Bojova, Rymančova směrem na Dobříš. Motorové vozy 830 (ex M 262.0) měly normativní hmotnosti

M30 tun – jeden krátký Balm; motorové vozy 854 (ex M296.1) normativní hmotnosti M60 tun – dva Balmy. K jízdním odporům ze stoupání se přidávají jízdní odpory „z oblouku“. Dosáhnout vyšší rychlosti mohly pouze lok. 749 (ex 751, ex T 478.1) disponující dostatečným přebytkem výkonu a někdejší lok. T466.0, občas nasazované na osobní vlaky. Jet „rychleji“ dokázal pouze samotný M 262.0, což se týkalo jediného páru vlaků.

Pro odvoz zaměstnanců někdejších Rukavčičských závodů v Dobříši z odpolední smě-

ny sloužil neveřejný vlak do Mníšku pod Brdy – strojové zpět. Na přímých úsecích si mnozí strojvedoucí nedělali starost s předepnanou padesátkou a jelo se „co to dá“, kolem 70 km/h. S Balmem to nebylo možné.

Případná studie o možném zvýšení traťové rychlosti – téma vhodné pro diplomovou práci bez rizika plagiátorství – by musela vycházet ze současných provozních podkladů hnacích vozidel. Tj. provést analýzu rychloměrových prouků nebo záznamů elektronických rychloměrů, z níž by vyplynulo, na jak dlouhém úseku trati, přesněji řečeno zda vůbec, jsou používaná kolejová vozidla – s ohledem na sklonové poměry – vůbec schopná dosahovat stávající traťové rychlosti.

Dosahovat vyšší rychlosti na stoupání by patrně mohly pouze vlaky sestavené ze samostatných motorových vozů řady 840, 841 s trakčním výkonem 11,5 kW/tunu, oproti výkonu třídílné 814.2 se 7,93 kW/tunu, dvoudílné 814 6,2 kW/tunu. O motorech 810 (ex M 152.0) s trakčním výkonem 155 kW ani nemluvě – samostatný 7,75 kW/tunu, s jedním vozem 4,42 kW/tunu – vše uvažováno s prázdnotou soupravou. Nicméně i při nasazení vozidel „od pana Štadlera“ je klíčovou otázkou, nakolik by se investice ČD do nových kolejových vozidel v řádu desítek milionů korun (dotaci těžko očekávat) vrátila v zásadním zkrácení cestovních dob – 10 až 15 minut. Současná cestovní doba činí 54/55 minut, teoretické zkrácení v rozsahu 2–5 minut nedává ekonomický smysl. Pokud se vozidla nedokáží rozjet ani na současnou padesátku, pak je zcela zbytečné investovat do zvyšování traťové rychlosti. Na trati jsou četné přejezdy zabezpečené „pouze“ křížem, u nichž je třeba dodržovat tzv. rozhodový trojúhelník. Právě ten nedovoluje často reálné zvýšení traťové rychlosti, resp. před přejezdem je nutné snížit rychlost a pak se znovu rozjíždět. Nelze předpokládat, že SŽDC bude investovat do světelné přejezdové signalizace nebo dokonce závor u přejezdů se zanedbatelnou frekvencí uživatelů, to je plynutí peněz. Spíše změní pravidla „trojúhelníku“.

Miroslav Zikmund

Tanec kolem tyče v podání SŽDC

Někteří pracovníci SŽDC asi usoudili, že je načase zavádět modernější způsoby informování cestujících, které kromě vlastní informace slouží i k tomu, aby cestující nutili k pohybu, a tím přispívaly k jejich lepšímu zdravotnímu stavu. Jedno z prvních zkušebních míst, kde byl nový způsob informování cestujících pilotně uveden do provozu, je zastávka Praha–Horní Měcholupy. Informace o tom, že některé vlaky ve směru do Prahy pojedou 1. listopadu 2019 z opačného nástupiště, byly nalepeny na sloupku na kraji nástupiště. Pokud si cestující chtěl přeciť informaci celou, musel 22x obkroužit sloupek doprava a 22x doleva. Ovšem nutnou podmínkou získání této informace bylo, že si toho sloupku a hlavně přilepeného papíru na něm cestující vůbec všimnul. Neboť na takovém místě obvykle nějaká informace pro cestující očekávána není. Jisté, SŽDC bude uvádět, že takto podaná informace je vlastně bonusem, neboť na zastávce jsou informace podávány rozhlasem (předpokládám, že taková informace podávána byla, ale potvrdit nemohu, neboť jsem 1. 11. na této zastávce v době před odjezdem uvedených vlaků nebyl).

Na doplnění ještě uvádím, že v obvyklém místě, kde se informace poskytuje, tj. v nástupištních přístřešcích, žádná informace o změně nástupiště uvedena nebyla. Ovšem tak jako i na řadě jiných míst, je označování nástupišť a příchodů k nim na uvedených zastávkách velmi zmateč-

né. Nástupiště nejsou označena čísly 1 a 2, nýbrž tabulkami „příchod k vlakům směr Praha“ a „příchod k vlakům směr Benešov“. Přesto rozhlas hlásí příjezdy na nástupiště číslo 1 nebo číslo 2. A samozřejmě, že uvedené označení nástupišť najdete až přímo na nástupišti a nikoliv na odbočkách z veřejné komunikace, na níž se cestující může rozhodnout, ke kterému nástupišti půjde. To je všeobecná bolest všech nástupišť, kde k příchodu na ně neslouží podchod nebo nadchod ve správě SŽDC, nýbrž podchod, nadchod, přechod nebo přejezd veřejné komunikace. Je to zcela jisté „příjemné“ především maminkám s kočárky nebo starším cestujícím, kteří se hůře pohybují. Někteří odvážnější cestující díky neexistenci plotu nebo jakýchkoliv jiných zábran se samozřejmě vydávají vstříc nebezpečí a přecházejí koleje, v horších případech pak přenášejí přes koleje i kočárek s dítětem. Zkrátka a dobře, cestující potřebuje získat jasnou a zřetelnou informaci ještě před tím, než se rozhodne odbočit z veřejné komunikace na některé z nástupišť. Zřejmě naivně se domnívám, že k nápravě dojde v rámci probíhající změny informačního systému SŽDC pro cestující. Mrzí mě to, neboť jde o další argument pro ty, kteří negují jinak docela úspěšnou činnost SŽDC a bohužel nejde žádným rozumným způsobem jemu to dlouhodobou neschopnost SŽDC vysvětlit. Inu, „Dobrá správa“.

Bohumil Pokorný



Informace SŽDC, nalepené na sloupku na kraji nástupiště.

Konkurenční jízda

Dopravce Arriva provozoval vlaky na relaci Rohatec – Ratiškovice dle dostupných informací celý listopad. Jelikož na trati/vlečce není pravidelná osobní doprava asi 50 let, zajímal jsem se o možnost se svést. Všechny dostupné články dávaly najevo, že cestující jsou přepravováni nikoli na základě pevného jízdního řádu, ale podle potřeby personálu zkušebních jízdy. Byť místní, příjdu naslepo, a třeba mě taky svezou. Jelikož to mám k této trati 400 km daleko, pátral jsem celý měsíc, zda se jezdí několikrát denně nebo jestli vůbec každý den. A nestáčil jsem se divit. Žádná detailní informace ani mezi dopravními články, ani na stránkách dotčených obcí Rohatec, Vacenovice a Ratiškovice. Na webu majitele vlečky je odkaz na stránky Arrivy, jejíž stránka „nebyla nalezena“. Namátkou jsem zkusil adresu arrivavlakky.cz, ale „tento web se připravuje“.

Předposledního dne v měsíci jsem ráno zavolal na kontaktní linku dopravce. Nad naším hovorem se vznášela otázka, kdo koho vlastně informuje. Po dotazu na případnou existenci jízdního řádu do Ratiškovice mi slečna sdělila, že bude v prosinci zveřejněn. Vysvětlil jsem jí, že

nejde o žádný celoroční provoz na franšizách, které Arriva od prosince získala, a jejichž řady byly zveřejněny už na začátku listopadu, nýbrž že se jedná o zkušební jízdy, které s posledním listopadem skončí, a nemožno být tedy zveřejněny v prosinci. Doporučila mi poslat dotaz na jejich dispečink, a tak mě zajímalo, jestli by dokázali zareagovat během dne, že bych přece jen stihl na poslední den jízdy přijet. Odpověděla, že na reakci mají třicet dní. Výsledek: nikam jsem nejel.

Celě mě to nutí se zamyslet. Jde o dopravce, který těsně před historicky největším rozšířením potřebuje nový personál zuby nehty, a přesto nezkusí uzpůsobit takové zvláštní jízdy přílákání veřejnosti, aby posloužily jako náborová akce. Kolik asi „šotosů“ by se sjelo k tak neobvyklé jízdy jako do Ratiškovice, kteří vždycky tajně snili pracovat na železnici? Místo toho se hromadí svědkové konkurenčních dopravců, jimž kdosi volal na služební (!) telefon, zda nemají zájem přijít k dané firmě. Tak jestli takhle se konkuruje (a úspěšně!) na českém dopravním trhu, tak jsem opravdu smutno...

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy



Letos na podzim byl 160 let starý most opravován. Mimo jiné došlo k očištění spodní stavby, k odstranění náletových dřevin v okolí mostu i k otryskání ocelové konstrukce a provedení protikorozní ochrany mostu včetně jednovrstvého nátěru lávky.

Vítejte v Rakousích, nejmenší obci Libereckého kraje

První zmínka o obci Rakousy (dnes zde žije cca 80 obyvatel) je z roku 1543. Nejprve se jednalo o dvůr, který postupně náležel k různým panstvím. Název obce bývá někdy spojován s pobyttem jeptišek z Horních Rakous.

Zajímavostí z historie je určitě zmínka o zdejších sadech, hustě osázených třeshňovými stromy – zvláštní druh zdejších třeshňů dokonce dostal jméno po obci – Raná rakušanka.

Největší zásah do života obce přinesla v letech 1856 až 1859 stavba železnice z Pardubic do Liberce – první hlavní železniční trať v severních Čechách. Když nevyšel plán spojit Prahu s Dráždany přes Liberec, zažádali severočeskí průmyslníci v čele hrabětem Harrachem o koncesi na železnici z Liberce do Pardubic. Povolení ke stavbě obdrželi v červnu 1856 a v roce 1859 už jezdily vlaky na celé 161 km dlouhé trase.

Znovu vlakem do Židlochovic

Přesně po 40 letech se vrátili do Židlochovic vlaky. V neděli 8. prosince v 13.00 přijela do Židlochovic parní lokomotiva Skaličák 433.001, aby po 40 letech oficiálně zahájila provoz na obnovené trati ze Židlochovic do Hrušovan u Brna. Slavnostním přestřížením pásky byl zároveň otevřen nový vlakový terminál.

První pravidelné spoje do Brna vyjedou o týden později podle nového jízdního řádu. **red-**

V ohrožení jsou i budovy na kultovní lokalce

Kultovní lokální trať Martinice v Podkrkonoší – Rokytnice nad Jizerou byla za velkého přispění Jana Nepomuka hraběte Harracha otevřena právě před 120 lety, 7. prosince 1899. Po roce 2003 však nastal útlum osobní dopravy v horním úseku (bylo slibováno vybudování další zastávky v centru Jablonce, dosud se nekoplo) s tím, že nyní mezi Jabloncem nad Jizerou a Rokytnicí nad Jizerou jede pouhý jeden pár vlaků v sobotu a neděli. Původně navazovaly přípojné autobusy právě v Rokytnici, na skladišti je dosud pozůstatek jízdního řádu. Po likvidaci osobní dopravy v tomto úseku začala i morální zanedbanost budovy, která je nyní prázdná, dříve zde byla prádelna a nocležna. Na čilý provoz zde upomínají i velké přistávací WC někdy v 70. letech 20. století. Nyní sem celkem pravidelně zajíždí manipulační vlak pro vozy se dřevem. Dřevo se nakládá i v dopravně Hrabachov i jinde. Trať i její budovy jsou oblíbené u místních lidí, i proto jsem zahlédl v papírnictví v Jablonci nad Jizerou kalendář na rok 2020 s lokálkou. Ne všichni milují snad nejpůsobivější a nejmalebnější železniční architekturu na této trati. Dozvěděl jsem se od místních

Na úseku ze Semil do Liberce muselo být vybudováno osm tunelů, z nichž ten v Rakousích měří 211 m. Vodní toky byly překonávány typizovanými mosty, které se ale ne vždy osvědčily a musely být v krátké době renovovány, jako například ten v Rakousích přes řeku Jizeru.

Při původní stavbě byla použita příhradová konstrukce z litiny a kujaného železa. Ta byla v roce 1892 nahrazena poloparabolickým příhradovým nosníky s oblouky dole (tzv. „rybí břicha“), uloženými na původní kamenné pilířce. Ale ani tato konstrukce zde nevydržela dodnes a musela být v roce 1972 nahrazena současným mostem s lávkou pro pěší. **Michael Mareš**

Vltavu v Praze má překlenout nový železniční most

Kloknerův ústav ČVUT doporučil SŽDC neopravovat současný pražský železniční most z Podskalí na Smíchov, ale nahradit jej novým. Železniční most na Výtoni byl ve své původní podobě zprovozněn 15. 8. 1872. Na přelomu 19. a 20. století byl pak nahrazen mostem, který se klene přes Vltavu dodnes.

Současný most je tvořen třemi příhradovými nosníky s rozpětím 69,9 metru, je široký 8,1 metru a dlouhý 298,4 metru. Konstrukce je podle památkářů významnou technickou kulturní památkou u exponované části Pražské památkové rezervace. **mm-**

lidí: „Viděli jsme, že sem přijeli jacísi pánové od dráhy z Prahy a tipovali si, co se zde má zbořit, pryj je ohrožena nádražní budova právě v Rokytnici, ale i v Hrabachově, nechápejte to!“

Krotím hlavou a jsem zděšen. Na jednu stranu se vyhláší soutěže na nejkrajnější nádraží – zpravidla vyhrávají právě nádraží na malebných tratích – a na druhou stranu se bude bořit? Při návštěvě tratě 042 jsem samozřejmě prohlížel i stav kulturní památky železniční techniky v Martinicích v Podkrkonoší. Zde jsem se dozvěděl, že odmontovaná mechanická návěstidla pro posun a dvě odjezdová mechanická návěstidla jsou v generální opravě a v nejbližší době se mají vrátit na své místo. Za to patří dík udržujícím pracovníkům, neboť udržovat mechaniku a elektromechaniku je opravdu kumšt a pravé železniční umění. Navíc mechanické věci, které byly donedávna na železnici dominantní, jsou spolehlivé za každého počasí. Slyšel jsem, že v Německu bouchne v Lipsku bouřka a nejedzí půlka Německa. Nic proti nové době, ale tak to prostě je. **Martin Kubík**



Budovy v Rokytnici (na snímku) i v Hrabachově jsou v ohrožení, nejvyšší čas je nějak chránit.

FISAIC – malíři malovali ve Chřibské

Ve dnech 14. – 17. listopadu se uskutečnil Podzimní seminář výtvarníků Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC v Penzionu Relax ve Chřibské. První večer proběhlo přivítání účastníků, úvodní jednání skupiny, které vedla vedoucí skupiny Jarmila Šmerhová, přítomně podrobně seznámila s programem semináře, poté byla otevřena diskuse k plánovaným akcím v příštím roce.

V pátek dopoledne malíři pracovali v učebně penzionu – kresba, malba zátiší – podzimní kompozice (připravil a odborně vedl Jaroslav Mokry). Odpoledne se uskutečnil vlakový výlet do města Benešov nad Ploučnicí. Výtvarníci měli možnost si prohlédnout město, zámek a jeho okolí, nevynechali ani místní památky. Někteří si přivezli výkresy a tužky a vzhledem k příznivému počasí si udělali skici zámku i okolí. Večer proběhlo výroční jednání skupiny, kde Jarmila

Šmerhová zhodnotila práci skupiny za letošní rok a přítomně seznámila s plánem akcí na příští rok. V závěru následovala diskuse.

V sobotu se pokračovalo v kresbě a malbě zátiší nebo si výtvarníci zvolili výtvarnou tvorbu dle vlastní předlohy. Večer přednesl Pavel Hladík přednášku o moderních výtvarných technikách s ukázkami těchto výtvarných děl, např. německého malíře Gerharda Richtera a amerického malíře Marka Rothko.

Na závěr semináře (v neděli dopoledne) výtvarníci dokončili své práce a byla uspořádána výstava výtvarných děl v učebně penzionu, kde proběhlo hodnocení jednotlivých prací. Výstavku měl možnost si prohlédnout také personál penzionu a přítomní rekreanti. Všem se moc líbila.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Během podzimního semináře výtvarníků Českého zemského svazu FISAIC se malíři věnovali kresbě či malbě zátiší - podzimní kompozici.

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

Postřehy z Ostroměře

Železniční uzel Ostroměř (trať 040 Chlumecká n. C. – Trutnov, 041 Hradec Králové – Turnov) je železničním historikům známý tím, že přes něj byly léta směřovány legendární rychlíky, jako byl „Krkonoš“ či „Úpa“. Krkonoš jezdil denně, mimo vánoční svátky, v relaci Praha (střed či hl. n.) – Jičín – Ostroměř – Trutnov, zatímco Úpa jezdila pouze o víkendech a to přes Chlumecká nad Cidlinou – Ostroměř – Svoboda nad Úpou. Byly to ve své době ideální vlaky pro turisty do Krkonoš, ale fungovaly i jako přímá spojnice měst v Podkrkonoší s Prahou.

Tato možnost (vyjma Trutnova) dnes neexistuje. V Ostroměři je v provozu výborný nádražní hostinec po rekonstrukci (je vidět, že v tomto případě to jde), v Ostroměři má odstavěné historické vozy muzejní spolek (Ajax), který se specializuje na čtyřnápravové rychlíkové vozy, ve sbírce mají i kuriozity staré cca 120 let. Výdejna jízdních dokladů v Ostroměři, ač je

Moudrost pro tento den

„Žít v souladu se společností lze jenom za cenu nesouladu se sebou samým.“

Oscar Wilde,
irský dramatik a básník (1854 – 1900)

Kateřinský brunch na Prudké

Stalo se dobrou tradicí vždy koncem listopadu pořádat dvoudenní setkání příznivců dobré jídla, pití a zábavy. ZO OSŽ zst. Brno hl. n. ve spolupráci s Rekreačním střediskem Prudké připravily malý festival pohody se zabiřákovými specialitami a hudební produkcí skupiny Nota Bene. Více než 40 účastníků tam mohlo ochutnat výtečnou kuchyni a pobavit se v příjemném prostředí. Pohoda vládla celou dobu, těšíme se na další setkání v příštím roce.

Jaroslav Vavřík

Rekonstrukce zničené tratě

Na interaktivní mapě <https://www.stavby.szdc.cz/> se můžeme dozvědět pozitivní zprávu, že v roce 2022 bude konečně zahájena výstavba tratě zničené v roce 2013 mezi zastávkou Dobkovičky a bývalou žst. Radejčín (nyní neobsazená zastávka). Realizace projektu má být dokončena v roce 2023, tedy deset let po sesuvu tratě vlivem naddimenzovaného lomu a výstavby dálnice D8 v geologicky nevhodném terénu. Budme rádi, že k výstavbě konečně dojde! Avšak jsou zde jistá Ale!

V poznámce k projektu je upozornění „Cílem projektu je zejména obnovení provozu na trati Lovosice – Fletenice, která byla přerušena sesuvem nedaleko zastávky Dobkovičky v roce 2013. Náplní stavby je především obnova trati v místě sesuvu se zachováním původního rozsahu provozu a zjednodušeného řízení dopravy.“ Z toho vyplývá, že patně nebude obnovena dopravní služba vypravčích v žst. Chotiměř. Domnívám se, že zavádění zjednodušené dopravy v 21. století je krok zpět, zvláště po některých MÚ z posledních let. **-mk-**



Železniční most v Praze na Výtoni je významnou technickou památkou.

Výstava v Blansku, aneb vyvrcholení oslav trati Brno – Česká Třebová

V letošním roce bylo připomenuto výročí 170 let od zahájení provozu na trati Brno – Česká Třebová. Během roku proběhlo několik výstav, několik jízdních parních vlaků a vyšla rovněž kniha Železniční trať Brno – Česká Třebová na starých pohlednicích, která se již pro velký zájem dočkala dotisku.

Ve čtvrtek 14. listopadu byla v Muzeu Blanenska v Blansku vernisáž zahájena další výstava k výročí trati. Vlastně otevřeny byly výstavy výtvarných děl, které se již pro velký zájem dočkala dotisku. Ve čtvrtek 14. listopadu byla v Muzeu Blanenska v Blansku vernisáž zahájena další výstava k výročí trati. Vlastně otevřeny byly výstavy výtvarných děl, které se již pro velký zájem dočkala dotisku. Ve čtvrtek 14. listopadu byla v Muzeu Blanenska v Blansku vernisáž zahájena další výstava k výročí trati. Vlastně otevřeny byly výstavy výtvarných děl, které se již pro velký zájem dočkala dotisku.

K výstavě Vlaky, vláčky, koleje je připraven také pestrý doprovodný program. Na 14. prosince je připravena akce s názvem Párou Blanenskými tunely. Ve spolupráci se spolky Polišká lokálka a Chornický železniční klub bude vypraven parní vlak na trase Brno – Ráječ – Jestřebí. 433.001 „Skaličák“ z Brna do Ráječ – Jestřebí a zpět, jeden pojedí dopoledne, druhý odpoledne. Jízdenky budou k zakoupení u dobové oblečeného personálu. V den, kdy pojedí parní vlak, bude výstava mimořádně otevřena po celý den až do 18 hodin, návštěvníci se budou moci potkat s Pavlem Stejskalem nebo Jiřím

Šimkům v rámci komentovaných prohlídek a od 17 hodin si vyslechnout přednášku Milana Šýkora o historii prvních lokomotiv. Jízdenky na vlak budou k dispozici v den konání akce u vlakového personálu v dobových uniformách. Všechny výstavy budou v muzeu k vidění v otevřené době až do 14. února 2020. K výstavám jsou připraveny vzdělávací a animační programy pro všechny věkové skupiny. Otevírací doba výstav: úterý až pátek 9–17, mimořádně pak o prosincových sobotách 30. 11., 7. 12., 14. 12., 21. 12. v době od 10 do 15 hodin.

Pavel Stejskal



Jedním z lákadel výstavy bylo provozní kolejiště ve velikosti H0.