



Vladimír Kutý u základního kamene vítkovického nádraží.

Ostrava–Vítkovice, to je celý můj život, říká Vladimír Kutý, první a poslední přednosta, který byl u začátku výstavby vítkovického nádraží a strávil na něm většinu profesního života

Historie osobní dopravy se v Ostravě–Vítkovici začala psát rokem 1966, osobní doprava zde ale byla oficiálně zahájena až k platnosti nového jízdního řádu – 28. 5. 1967. Prvním vlakem, který ve Vítkovicih na zbrusu novém nádraží v neděli 28. 5. 1967 krátce po půlnoci zastavil, byl rychlík R 642 z Prahy do Košic, plánovaný už v nové trase přes Ostravu–Vítkovice, Havířov a Český Těšín. Když jej Vladimír Kutý, tehdy ještě coby náčelník vltal, platil nový grafikon teprve čtyřicet minut. „Sli jsme s výpravčím za strojevodcím, přivítal jsem ho a pogratuloval jsem mu,“ vzpomíná Vladimír Kutý. „Žádná fotka z té doby není, žádné oficiální se nekonaly, ale pro mě to byl slavnostní okamžik,“ dodává.

Nádraží Ostrava–Vítkovice bylo oficiálně otevřeno dva dny předtím, v pátek 26. 5. 1967, tehdy ještě bez vlaků; osobní vlaky nádražím až do neděle projížděly.

Základní kámen nového nádraží byl položen (a dodnes je ve zdi vítkovického nádraží uložen) v roce 1964, týž rok se začaly budovat základy nové budovy a v roce 1965 byly už hotové perony. „Vzhledem k tomu, že to měla

zi VŽKG a Novou hutí. Pravidelně jsme vozili osm vlaků na denní a odpolední směny do Nové hutě. Byla to sice už osobní doprava, ale bez zavedení v grafikonu, byly to sice normální vlaky, ale nebyly určeny pro veřejnost,“ popisuje Vladimír Kutý začátky osobní dopravy.

Vladimír Kutý přednostoval ve Vítkovicih bez dvou měsíců téměř třicet let, od 1. 1. 1965 do 31. 10. 1994. „Končil jsem v období, kdy byl generálním ředitelem Emanuel Šíp, já jsem tomu říkal období Rychlých šípů, ale v tom negativním slova smyslu, protože byli tehdy ve velkém rušení přednostové a ponechávání jen v nejnižších stanicích. Mně tehdy zavola ředitel OPŘ a řekl mi: buď půjdeš dohodu, nebo dostaneš výpověď. Po čtyřiceti letech u železnice!“

K ČSD nastoupil Vladimír Kutý (rodák z Velkého Meziříčí; ročník 1934) 1. 9. 1949 jako provozní dorostelec do železniční stanice Olomouc-město, v roce 1950 začal studovat průmyslovou školu železniční v Lounech (středněškolská studia dokončil v České Třebové). „Na dráze jsem tedy pracoval od svých patnácti

kde dělal venkovního i dispozičního výpravčího. „Jenže v roce 1960 jsem musel jako výpravčí ze zdravotních důvodů skončit, tak jsem šel na správu Střední dráhy, oddělení revize vlakopisů, později jsem pracoval na oddělení situování návštěvidel a výlukových rozkazů, respektive vypnutí zabezpečovacích zařízení. Dokonce jsem byl na výluce mezi stanicemi Hustopeče nad Bečovou a Valašské Meziříčí s Ing. Vladimírem Blažkem, který dělal na třináctce v Olomouci, a který se později stal ministrem dopravy.“

Na správě dráhy měl Vladimír Kutý na starosti kromě návštěvidel i zabezpečovací zařízení, například ze Zlína až po Dětmorovice situoval návštěvidla (včetně přeložky tratě Dětmorovice–Louky nad Olší v roce 1963) av Olomouci pracoval až do reorganizace v roce 1963, v zimě 1962/1963 krátce působil i v Břeclaviči v Čadci (ta byla tehdy pod správou Střední dráhy). „Tehdy jsem měl dost bídné bydlení v Olomouci, takže když mi nabídli tu stejnou funkci v Ostravě bytem, neváhal jsem a v roce 1964 přešel z Olomouce do Ostravy, kde jsme v lednu dostali s manželkou přidělený byt,“ konstatuje.

Ale zpět k Vítkovici: Vladimír Kutý pamatuje doby, kdy v místě dnešní železniční stanice Ostrava–Vítkovice nebylo nic. „Za vybudování Polanecké spojky byla snaha odklonit tranzitní dopravu mimo Ostravu (hlavní nádraží) směrem na Slovensko a nákladní dopravu tak dostat mimo ostravské hlavní nádraží. Vítkovice vlastně vznikly kvůli nákladní dopravě, ale byly pochopitelně plánované i pro osobní dopravu, aby všechny tranzitující rychlíky jezdily přes Vítkovice a ulehčilo se tak Ostravě a Bohumínu. I když už se v Bohumíně nemuselo jezdit úvratí (až do roku 1963 jezdily vlaky na Slovensko úvratí přes Orlovou do Louk nad Olší, mimochodem v Dětmorovicích zprovozoval Vladimír Kutý reloučku). To skončilo v roce 1963 se změnou jízdního řádu, kdy byla zprovozněna spojka mezi Dětmorovicemi a Českým Těšínem přes Karvinou.“

Svého vrcholu se Vítkovice dočkaly v osmdesátých letech, kdy stanicí projíždělo za 24 hodin až 180 vlaků. Přes Vítkovice tehdy jezdily nákladní i osobní vlaky mezi Slovenskem a Českou republikou, vozila se tady i železná ruda, pisky, koksy. „Na nádraží jsme měli silný provoz na deseti kolejích, v současné době jsou tam už jenom čtyři koleje, všechno ostatní je zrušené a vytrhané. Vzpomínám, že od roku 1967 (ke změně jízdního řádu) jezdily přes Ostravu–Vítkovice i přímé rekreační vlaky do Frenštátu pod Radhoštěm, ty jezdily pravidelně v soboty a neděle. V pátek jsme pak ještě zaváděli rychlík přes Ostravu hlavní nádraží do Banské Bystrice, a další rychlík jezdil do Starého Města u Uherského Hradiště, protože hodně pracovníků od tamtudy dojíždělo pracovat do ostravských hutí. Na ty rekreační vlaky jsme museli mít otevřené tři pokladny. Tehdy byly fronty jako hrom,“ vzpomíná Vladimír Kutý dále (připomeňme, že na okolních sídlištích žije přes sto tisíc obyvatel, nádraží v té době bylo hodně lidmi využíváno). Vladimír Kutý byl u začátku vítkovického nádraží, nechtěl by se ale dožít jeho konce. „Na SŽDC vyšel plán oprav nádraží. Ostrava–Vítkovice je naplánována na rok 2021 s částkou 60 milionů korun, přitom Ostrava hl. n. má na rok 2020 plánovaný jeden milion. Takže naděje je, snad se toho dožiji. Je mi 83 let a na tomto nádraží jsem strávil většinu profesního života, vlastně skoro celý. I manželka mi říkávala: to nádraží sis stavěl pro sebe! Já tím nádražím prostě žiju,“ uzavírá Vladimír Kutý.

Michael Mareš

Nádraží Ostrava–Vítkovice, publikace, která si klade za cíl posílit povědomí o kvalitě architektury šedesátých a sedmdesátých let minulého století

Ve čtvrtek 15. února 2018 byla v Ostravě, v sídle územního pracoviště Národní památkového ústavu (NPÚ), slavnostně pokřtěna nová kniha Nádraží Ostrava–Vítkovice, popisující historii, architekturu a památkový potenciál vítkovického nádraží. Kniha vznikla zásluhou kolektivu autorů pod vedením Mgr. Martina Strakoše v rámci programu výzkumu národní a kulturní identity ČR. Projekt, který je zaměřen na výzkum kulturních hodnot („Analýza a prezentace hodnot moderní architektury 60. a 70. let 20. století jako součásti národní a kulturní identity ČR“), je financován Ministerstvem kultury v rámci Programu aplikovaného výzkumu a vývoje (NAK II). Zájem o večer věnovaný vítkovickému nádraží byl obrovský, zájemců z řad zaměstnanců NPÚ, autorského týmu a především veřejnosti byl tak veliký, že veššák na svršky nevydržel a pod tíhou kabátů se vytrhl ze zdi.

Novou publikaci přijela z Prahy podpořit i generální ředitelka NPÚ Ing. Arch. Naděžda Goryczková, která stála u zrodu projektu, který si klade za cíl mapovat architekturu šedesátých a sedmdesátých let v ČR. „Několik monografií vytvářených staveb již vyšlo, dnes to je nádraží Vítkovice, které bohužel nemá to štěstí, že bylo prohlášeno za národní kulturní pa-

lezničářům, bez jejichž pomoci, bez zpřístupnění jejich archivů, by ta publikace nemohla být tak komplexní. Doufám, že tato kniha přispěje i k tomu, že ministerstvo kultury pochopí, že i tyto objekty mají svůj historický význam a měly by být chráněny.“

Novou publikaci (v prodeji je za 461 Kč) pak



Vedoucí autorského kolektivu Mgr. Martin Strakoš.

veřejnosti představil vedoucí autorského kolektivu Mgr. Martin Strakoš. „Ta kniha mohla být zhruba o třetinu větší – materiál se podařilo nasbírat mnohem víc,“ přiznal.

„Na druhou stranu těch nádraží, která mají svoji vlastní publikaci, moc není. Kdybychom ale v Ostravě neměli uhlí, tak bychom tady dnes nesešli a žádné vítkovické nádraží bychom neřešili,“ dodal. Jak uvedl, za výstavbou vítkovického nádraží stojí nejenom uhlí, ale také výstavba Polanecké spojky, k jejíž urychlené realizaci přispěla i přírodní pohroma. „Onavzdýcky katastrofa věc nějak posune; v roce 1963 přichází obrovská kalamita, napadne obrovské množství sněhu, velký mráz a Ostravsko je zablokováno.“ To vedlo k rychlé dostavbě Polanecké spojky a vítkovického nádraží (1964–1967), které vzniklo na základě vítězného návrhu architekta Josefa Dandy, který v SUDOPu pracoval a nádražím se zabýval již od svých studií. Josef Danda si potpěl na detailech a zároveň měl smysl pro velkorysost prostorů a gesta. „Proto ta velká odlehčená prosvětlená hala, proto ty tradiční skleněné výplně, proto i nové technologie. Vítkovické nádraží bylo prvním nádražím, kde se používaly jezdící schody od firmy Radnik,“ uzavřel Mgr. Strakoš.

Michael Mareš



Generální ředitelka NPÚ Ing. Arch. Naděžda Goryczková.

mátku. Nicméně stále probíhají rozkladová řízení, uvidíme, jak tento příběh dopadne,“ řekla Naděžda Goryczková s dodala: „Ta budova je unikátní a v tom je i přínos této publikace, která přináší doklady o unikátnosti tehdejšího architekta Josefa Dandy. Kniha je velmi zdařilá a je třeba poděkovat všem, kteří se na ní podíleli. Poděkování patří i kolegům že-

Polanecká spojka představovala důležité železniční spojení mezi stanicemi Polanka nad Odrou a Ostrava–Kunčice

Pokud hodláme důkladně poznat historii vzniku železniční stanice Ostrava–Vítkovice, je potřeba, abychom se seznámili se širším kontextem přestavby tratí a nádraží na Ostravsku během druhé poloviny 20. století, zvláště pak v šedesátých letech, píše Martin Strakoš, autor knihy Nádraží Ostrava–Vítkovice, v úvodu kapitoly věnované výstavbě Polanecké spojky.

Vzhledem ke změnám v průmyslové infrastruktuře Ostravska se už od 40. let minulého století uvažovalo o obnovení Polanecké spojky (stavět se mělo na tělese starého původního náspu z let 1917–1920), po Únoru 1948 se k tomu navíc přidalo upřednostňování těžkého průmyslu v důsledku militarizace společnosti a příprav na válečný konflikt (trať měla sloužit i ke zrychlenému přesunu vojenských útvarů na východní frontu a také k usnadnění transportu uhlí z ostravsko–karvinského revíru).

Polanecká spojka představovala důležité železniční spojení mezi stanicemi Polanka nad Odrou, eventuálně Svinov–Vítkovice (dnes Ostrava–Svinov) na trati Přerov–Bohumín na západní straně Ostravska, a Ostrava–Kunčice na východní straně. Důležitým podnětem pro výstavbu Polanecké spojky byla výstavba nového závodu s oficiálním názvem Nová huť Klementa Gottwalda (NHKG, dnes ArcelorMittal Ostrava). Nová Polanecká spojka měla mít podobu dvojkolejné trati z Polanky nad Odrou do Ostravy–Kunčice a jednokolejné spojky ke svinovskému nádraží (od roku 1964 Ostrava–Poruba). Počítalo se, že spojka ušetří na cestě mezi výchozem a západem republiky vzdálenost 13 km a cestujícím zhruba půl hodiny jízdy.

Výstavba Polanecké spojky začala 1. února 1962, ale až do následujícího roku se stavěla pouze první etapa. Zdržení výstavby souviselo s potřebou realizovat přeložky tratí mezi stanicemi Louky nad Olší – Dětmorovice a Havířov – Český Těšín. Velký vliv na urychlení realizace měla sněhová kalamita, kdy neobvykle silný mráz a přivaly sněhu v lednu a únoru roku 1963 způsobily na území tehdejšího Československa dopravní kolaps.

V novinách se objevovaly články o zamrzlých vlcích i s cestujícími, o uhlí, které nemohlo být vyloženo ze zamrzlých vagonů, o nedostatku paliva ve školách. V důsledku této přírodní katastrofy vydala československá vláda v roce 1963 usnesení o urychleném dobudování Polanecké spojky. Na urychlení výstavby železničního koridoru se podílely i mládežnické brigády sestavené ze členů Československého svazu mládeže, pracovalo zde také několik stovek vojáků.

Až v dubnu 1963 bylo rozhodnuto, že realizovat se bude varianta spojky počítající se zprovozněním tratí z Ostravy–Kunčice do Polanky nad Odrou. První slavnostní vlak na první a druhý úsek (z Ostravy–Kunčice do Ostravy–Vítkovice) vyjel 6. května 1964, jednokolejně se mezi Ostravou–Vítkovici a Polankou nad Odrou začalo jezdit 27. 8. 1964. U této příležitosti se konalo slavnostní položení základního kamene nové výpravní budovy žst. Ostrava–Vítkovice. Spojení do Ostravy–Poruby (Svinova) se podařilo zprovoznit 22. 12. 1964. Závěr každé etapy byl pojat jako slavnost, zprvu politická s řadou projevů a udělováním vyznamenání za splnění socialistické závazky, posléze i jako společenská s patřičnými poctami i večerí pro pozvané účastníky.

Pro nákladní dopravu se trať zprovoznila v roce 1964, v roce 1966 začala spojka sloužit i dopravě osobní. Výstavba tratě vyvrcholila v roce 1967, kdy se podařilo 26. května slavnostně otevřít pro veřejnost výpravní budovu nádraží Ostrava–Vítkovice.

Michael Mareš

s využitím publikace Nádraží Ostrava–Vítkovice



Benjamin Hejlek – František Burant, železniční stanice Ostrava–Vítkovice, příklad abstraktního uměleckého projevu ve výzdobě veřejné budovy.



Výpravní budova železniční stanice Ostrava–Vítkovice byla postavena v letech 1964–1967, byla již třikrát prohlášena za kulturní památku, památkově chráněná bylo ale vždy následně zrušeno, řízení zatím nebylo ukončeno.

být rychlá stavba, projektanti dodělávali projekt přízemí v době, kdy už se stavěly základy,“ vzpomíná Vladimír Kutý, který stavbu od samého začátku sledoval. Vlastně tu dělal náčelníka ještě v době, kdy nádraží nestálo. „Přednostou, respektive náčelníkem jsem byl po celou dobu výstavby, tedy od 1. 1. 1965, ale nákladní vlaky jezdily přes Vítkovice do Vítkovických železáren už v roce 1964, kdy byl 6. 5. 1964 zahájen provoz mezi Kunčicemi a Vítkovici. To tady byly jenom tři koleje (112, 114, 116), které už dnes neexistují,“ vypráví s tím, že 27. 8. 1964 byl zahájen provoz z Ostravy–Vítkovice do Polanky nad Odrou a 22. 12. 1964 pak také provoz z odbočky Odra do Ostravy–Poruby (dnes Ostrava–Svinov; poblíž odbočky Odra v roce 1945, v noci z 29. na 30. dubna, přešla přes řeku Odru Rudá armáda při osvobození Ostravy). „Zvláštností je, že tzv. Polanecká spojka byla budována v letech 1917–1920 jako jednokolejná trať, ale koleje na ní nikdy nebyly položeny a v roce 1926 byl nakonec sнесен i most přes Odru, který byl přenesen do Orlové, a místo něj byl v roce 1964 postaven most nový, ale na základech mostu z roku 1917.“

O výstavbě celé Polanecké spojky (tedy tratě z Polanky nad Odrou přes Ostravu–Vítkovice do Ostravy–Kunčice) bylo rozhodnuto v roce 1960 a v květnu 1964 vyjel na trať (respektive na úsek z Kunčic do Vítkovice) první vlak. „Vedl jej tehdejší ministr dopravy Alois Indra,“ vzpomíná dále Vladimír Kutý s tím, že osobní vlaky do Vítkovice jezdily po vlečce z Poruby už od roku 1966. „Ředitel v Nové hutě chtěl, aby zaměstnanci dojížděli ze Svinova po vlečce přes Vítkovice až do Nové hutě. Takže už tehdy jezdily přímé osobní vlaky z Opavy – i když to nebyla klasická železniční osobní doprava – přes Vítkovice, kde jsme udělali zastávku s dřevěnými schody, po třetí koleji, až na vlečku do Nové hutě. Na kunčickém zhlaví byla totiž postavena spojka na tzv. Místeckou ulici, tedy na vlečkovou kolej me-

let,“ vzpomíná s úsměvem. 29. 5. 1954 maturoval a poté nastoupil do Olomouce–Nové Ulice, kde po autorizaci pracoval ve funkci výpravčího. „I když to byla lokálka, služba tam byla náročná, protože tam byla spousta vleček,“ dodává. „Na vysokou školu jsem nešel. Ten-



Svého vrcholu se Vítkovice dočkaly v osmdesátých letech, kdy stanicí projíždělo za 24 hodin až 180 vlaků.

krát to bylo tak: otec byl strojevodcím a řekl mi, já bych to neutáhl. Autorizoval tedy v Olomouci–Nové Ulici a následně nastoupil na vojenskou základní službu. „A na vojně nás zase uvolnili pro práci u ČSD, já jsem sloužil v Dobrovici. Měl jsem to štěstí, že jsem tam byl v době, kdy tam ještě přednostoval pan Němeček, který tam sloužil i za Hrabala. A měl tam dokonce ještě i ten kavalec.“

Po vojně Vladimír Kutý vystřídal několik stanic: Prostějov hlavní nádraží, Mohelnic, dělal střídače ve stanicích od Lukavice po Štěpánov, od 1. 8. 1957 byl převelen do Olomouce hl. n.,



ČD travel se snaží stále rozšiřovat nabídku a zároveň zachovat ekonomickou prosperitu firmy, což je pochopitelný požadavek obou vlastníků - ČD i OSŽ.

Společnost ČD travel se snaží uspokojovat zvyšující se požadavky zaměstnanců

Připomínky Výboru OSŽ při OR Ústí nad Labem k činnosti společnosti ČD travel

Již druhým rokem nastávají situace, kdy termín vybraného zájezdu je okamžitě po zveřejnění katalogu obsazen. Zejména se to týká zájezdů, které spolupořádají jiné cestovní kanceláře – ty zřejmě dají do prodeje tyto zájezdy daleko dříve, než vyjde katalog CK ČD travel. Výsledek je naprosto zřejmý a zaměstnanec tuto skutečnost nemá možnost ovlivnit.

Dále v mnoha případech vážně komunikace s odpovědnými osobami, které mají na starosti dané destinace, a to, že je termín obsazen, se klienti a zaměstnanci nedozvídají obratem, jak je psáno v instrukcích cestovní kanceláře ČD travel, ale někdy i s třídním zpožděním, a výběr jiného termínu či destinace se tím pro ně značně zužuje.

Stálo by za zvážení do dalších sezon, aby nabídka destinací a termínů jiných cestovních kancelář byla blokována pro klienty, zaměstnance, kteří využívají nabídky CK ČD travel v dostatečném množství. Jinak je v těchto případech inzerování obsazených lokalit v určitých termínech nesmyslné.

Dále pak ze strany vedení CK ČD travel zabezpečit, aby její zaměstnanci lépe komunikovali se svými klienty zvláště v případě, že si vyberou již obsazenou lokalitu či termín. Několi kadenní prodávka může klientům značně znesnadnit výběr dovolené i vzhledem k povinnosti dodržení plánu dovolených na jednotlivých pracovištích.

Za Výbor OSŽ SŽDC při OR Ústí nad Labem
Bohumil Šafránek a Bedřich Bednář

Odpověď ředitelky ČD travel Mgr. Blanky Jíšové

Vážený pane Bednáři, vážený pane Šafránku, děkuji za zaslání připomínek. K těmto bych ráda sdělila následující:

Všechny cestovní kanceláře – včetně té naší – začínají s prodejem již v měsíci listopadu. Většina zahraničních hotelů nabízí slevy za „včasné“ objednání. Těchto slev je hojně vy-

užíváno, a proto dochází k tomu, že některé termíny či hotely jsou vyprodány již ke konci roku. Zaměstnanci skupiny ČD a SŽDC dostávají na své dovolené příspěvek/dotaci. Tuto dotaci mohou čerpat až ve chvíli, kdy je podepsána kolektivní smlouva a je tudíž rozhodnuto, že lze benefity uplatnit. Kolektivní smlouva je pravidelně podepisována koncem měsíce prosince, někdy až v lednu. To ovšem už některé hotely nenabízí slevu „za včasný nákup“ nebo jsou již některé termíny obsazené.

Jistě jste si všimli, že k publikování nabídky pro zaměstnance dochází v prvním možném termínu po uzavření kolektivních smluv. Naši kompletní nabídku zveřejňujeme již v listopadu, ale dotace je možné čerpat až po rozhodnutí zaměstnavatelů.

Zmiňujete, že problém vyprodáných termínů či hotelů se týká hlavně pobytů, které nabízíme ve spolupráci s jinými CK. S jinými CK spolupracujeme pouze na základě nabídky/poptávky bez závazného nákupu proto, abychom snížili riziko neprodaných zájezdů a nedostali se do ztráty. Díky využití nabídek jiných CK rozšiřujeme nabídku pro zaměstnance a zároveň eliminujeme ekonomická rizika (nakupujeme pouze to, co skutečně prodáme). Dopředu odhadnout, o jaké zájezdy bude zájem, je téměř nemožné.

Navrhujete blokovat termíny či hotely u jiných CK tak, aby byla uspokojena poptávka zaměstnanců skupiny ČD a SŽDC. To bychom ovšem museli dopředu vědět, o jaké hotely a termíny budou mít zaměstnanci zájem. Navíc „blokování“ znamená zaplatit či objednat si pokoje závazně. V případě, že se zájezdy neprodají je zde – jak jsem psala – riziko ztráty.

Naše společnost se snaží neustále uspokojovat zvyšující se požadavky zaměstnanců na rozšiřování nabídky a zároveň zachovat ekonomickou prosperitu firmy, což je pochopitelný požadavek obou vlastníků – ČD i OSŽ. V případě obsazeného hotelu či termínu informujeme klienty hned, jak se tuto skutečnost dozvíme.

Nastávají ovšem i tyto případy: „vyžadávám“ pokoje v hotelu (ne vždy jsou všechny pokoje nakoupené dopředu). Hotel je v zahra-

ničí, kde mají v lednu „prázdninový“ provoz, a tak reaguje pozdě, někdy až po týdně. Ve většině případů objednávku potvrdí, ale někdy vyhlásí tzv. stop sales, je zcela vyprodán, a my musíme bohužel klienta odmítnout – být s velkým zpožděním. Přesto jsem ještě jednou všem kolegům zdůraznila nutnost kontaktovat klienty OBRATEM.

Vážení pánové, snažíme se neustále zlepšovat naše služby, a proto jsem vždy vděčná za jakékoliv připomínky. Ráda bych ale také upozornila, že někdy dochází kvůli omezenému nedorozumění ke špatnému dojmu z naší celoroční práce. Proto by i v tomto případě velice pomohlo, pokud byste mohli sdělit konkrétní případ, tedy kdy a jaký termín byl vyprodán při zahájení prodeje, nebo který klient přišel kvůli pozdní informaci o možnostech objednat zájezd. Ročně totiž odavíme přes 14 tisíc klientů. A reklamaci máme dosud skutečně poskrovnou. Ještě jednou děkuji.

Mgr. Blanka Jíšová,
(mobil 602 473 285)

České dráhy udávají směr genderové politiky nejenom na železnici

Podíl žen na celkovém počtu zaměstnanců Českých drah je 30 procent, na vedoucích pozicích dokonce 40 %

Stane se práce v železniční dopravě v budoucnu doménou žen? Zatím je to sice „hudba budoucnosti“, ale tato oblast je již několik let v hledáčku institucí EU. Tématu většího zastoupení žen v dopravě se nedávno věnovala i konference Women in Transport – EU Platform for Change, kterou uspořádali Evropský hospodářský a sociální výbor ve spolupráci s Evropskou komisí. Hlavním mottem konference bylo větší zapojení žen do práce v dopravě, které nyní v rámci celé Evropské unie představuje pouhých 22 procent. Českou republiku reprezentoval na konferenci předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek, který zde představil genderovou politiku

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2017 činil: **7 968 227,13 Kč**

Příjmy celkem II. pololetí 2017:
příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob **356 497,00 Kč**

Výdaje celkem II. pololetí 2017:
Vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2017 **350 000,00 Kč**
Celkem **350 000,00 Kč**
Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 31. 12. 2017 činil: **7 974 724,13 Kč**

2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za II. pololetí 2017 byly vyplaceny dávky celkem 19 žadatelům v celkové částce **350 000,- Kč** (tj. v průměru 18 421,- Kč na žadatele).

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 19 žadatelům, které se týkaly mimořádných **tíživých sociálních situací** rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **350 000,- Kč**.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zasílány na OSŽ-ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ-ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocné v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nestačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ-ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek z PF OSŽ jednotlivým žadatelům bylo vždy včas a v pořádku zajišťováno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-ústředí, v souladu s příslušnými funkcemi OSŽ.

V průběhu II. pololetí 2017 zaslalo nebo zatelefonovalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávky (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

„Poděkování. Vážení členové Představenstva Odborového sdružení železničářů, chtěla bych Vám všem moc poděkovat za schválení a poskytnutí nevratné sociální výpomoci. Při mém onemocnění je důležité být psychicky v pohodě a Vaše finanční výpomoc mi velmi pomůže, abych byla více v klidu a nemusela se stresovat jak zajistit rodinu. Ještě jednou Vám všem děkuji a přeji pevné zdraví.“

Citace z dopisu členky OSŽ, které byl poskytnut finanční příspěvek z PF OSŽ. V podobném znění se nesla i další poděkování.

Každé poděkování, které je adresováno na OSŽ-ústředí, je možno hodnotit velmi pozitivně, neboť je to ocenění pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají, a za jejich solidaritu.

Ekonomicko-sociální oddělení OSŽ-ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které obdrží po doporučení (potvrzení) od příslušného ZV ZO OSŽ nemají vždy vyplněny všechny potřebné údaje, což lze charakterizovat stále jako dlouhodobý a přetrvávající stav, který se postupně jen nepatrně zlepšuje. ESO OSŽ-ústředí než předloží žádosti k projednání Představenstvu OSŽ (zpracování důvodových zpráv) musí si chybějící údaje vyžádat buď u žadatele či předsedy příslušného ZO OSŽ. Převážně chybí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpore od zaměstnavatele (SF, FKSP) nebo prostředků ZO OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

Ze strany ESO OSŽ-ústředí je vždy postupováno maximálně vstřícně, korektně, při respektování individuálního přístupu při vyřizování jednotlivých žádostí o přiznání dávky z PF OSŽ, s cílem bezprostředně poskytnout oprávněným případech finanční dávku.

V průběhu II. pololetí 2017 byly ve čtrnáctidenníku Obzor ZO OSŽ i jednotlivci vyzváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář OSŽ-ústředí,
JUDr. Petr Věčeř,
vedoucí ESO OSŽ-ústředí

jednoho inspektora BOZP. V oblasti odborného poradenství a konzultací bylo v roce 2017 oddělením BOZP poskytnuto celkem 985 odborných rad a konzultací členům a funkcionářům OSŽ. Oddělení BOZP předkládá každý rok zprávu o své činnosti Ministerstvu práce a soci-

álních věcí ČR a Ústředí OSŽ.

Bližší a podrobnější informace je možno najít na webu OSŽ v části BOZP/ke stažení, kde je pro zájemce celá zpráva k dispozici.

JUDr. Petr Kožmín,
vedoucí oddělení BOZP

Odstraňování závad v oblasti BOZP je někdy běh na dlouhou trať

Vedoucí svazový inspektor BOZP Miroslav Feber má na starosti oblast bezpečnosti práce u výkoných jednotek v působnosti OSŽ na střední a severní Moravě a ve Slezsku. Od začátku loňského září mu byla přidělena také oblast Zlínského kraje a podle jeho slov věří, že i v tomto kraji bude dobrá spolupráce jak se zástupci zaměstnavatelů, tak ZO OSŽ. V loňském roce provedl Miroslav Feber celkem devatenáct pro- věrek BOZP, a to jak u Českých drah, a. s., a ČD Cargo, a. s., (např. SOKV Ostrava, ZAP Olomouc, DKV Olomouc), tak u SŽDC, s. o., (CDP Přerov, OŘ Olomouca Ostrava, HZS Ostrava a další), jakož i u nedrážních organizací (Pars nova Šumperk, a. s.). I když některé závady se každým rokem opakují, dá se konstatovat, že se počet zjištěných závad v meziročním porovnání snižuje. „Mezi nejčastější závady stále patří nevyhovující stav komunikací, stezek a přechodů přes koleje, špatné podlahy na pracovištích, ale také nedostatečné provádění bezpečnostních nátěrů a další závady,“ konstatuje Feber. Závady se odstraňují podle zaběhnutého postupu, včetně následných kontrol, nicméně stává se, že někdy samotní zaměstnanci upozor-

ňují na to, že závada nebyla odstraněna ani po vypršení termínu.

Jak Miroslav Feber zdůrazňuje, velice kvalitní je účast členů jednotlivých ZV OSŽ na podílě se na prověrkách. „Někdy to není jednoduché, protože oblast některých výkoných jednotek je poměrně rozsáhlá a prověřková komise provádí prověrky i několik týdnů či měsíců. Zájem o odstranění zjištěných závad ze strany závodních výborů hodnotím kladně, snad jen s malou připomínkou – ZO by měly více sledovat termíny odstranění závad.“

Některé závady jsou však trvalejšího rázu a daří se je jen obtížně odstraňovat. Týká se to především špatného stavu budov, dveří nebo vrat, někdy i zastaralé elektroinstalace, přičemž společným jmenovatelem je nedostatek financí na odstranění větších závad. „Ve většině případů se odstranění závad řeší zařízením do plánů celkové rekonstrukce, ta se ovšem někdy odkládá z roku na rok,“ konstatuje Feber. Jak dále dodává, někdy jde o běh na dlouhou trať, je to otázka urgování, dopisování, někdy i náročných jednání a upozorňování, přičemž komplikovanější jsou případy, kdy zaměstnava-

telé mají pracovní prostory v nájmu jiného správce. Občas nastávají i potíže na pracovištích, kde je více organizačních jednotek a nastane problém, kdo má závadu odstranit. „Vždy se snažíme o nejrychlejší odstranění vzniklých potíží k oboustranné spokojenosti, hlavně ke spokojenosti našich zaměstnanců. Neradi bychom zašli až do krajnosti tím, že bychom problém v oblasti BOZP museli oznámit na oblastní inspektoráty práce,“ připomíná Miroslav Feber.

V oblasti BOZP je nesmírně důležitá také oblast prevence, jakož i starost o zvyšování technické úrovně a vybavení pracovišť. S tím Miroslav Feber absolutně souhlasí. „Prevence pracovních úrazů je provoďá činnost zaměstnavatele, ale i odborů. Snažíme se snad všichni o co nejnižší počet pracovních úrazů a odborů v tom mají provoďá docela důležitou úlohu, především v rámci jednání o odsouzení. V otázce vybavení pracovišť mají odbory rovněž důležitou úlohu – jde nám všem o zkvalitnění pracovišť našich zaměstnanců dle platné legislativy.“

Miroslav Čáslavský

Informace o činnosti svazové inspekce bezpečnosti práce

Oblast BOZP patří již tradičně z historie vůbec k nejdůležitějším oblastem odborové práce. Dodnes mají odbory podle platné legislativy i judikatury v této oblasti vůbec nejširší práva. Hlavním úkolem odborových organizací v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je pečovat a dbát o to, aby všechna pracoviště a zařízení u zaměstnavatele byla bezpečná, aby při výkonu pracovní činnosti nedocházelo k pracovním úrazům a nemocem z povolání. Jednoduše řečeno snažit se o to, aby pracovní prostředí bylo co nej kvalitnější. Pracujeme pro to, abychom si vydělali peníze na svoji obživu, příp. obživu své rodiny. Nechodíme do práce proto, abychom si tam přivodili zdravotní újmu, nebo dokonce, abychom v práci přišli o život.

I v rámci našeho odborového svazu působí svazová inspekce bezpečnosti práce – oddělení BOZP. Jejich hlavním úkolem je provádět kontrolu nad stavem BOZP u zaměstnavatelů v působnosti Odborového sdružení železničářů, šetření různých podnětů a stížností členů, dále například dohlížet na způsob šetření a odškodňování pracovních úrazů, poskytovat odborné poradenství, konzultace, vydávat odborná stanoviska, provádět školení a lektorskou činnost apod.

V roce 2017 bylo oddělením BOZP provedeno celkem 478 kontrol, při kterých bylo zjištěno 437 závad a nedostatků v oblasti BOZP. V oblasti pracovní úrazovosti se oddělení BOZP podílelo na šetření a objasňování 40 pracovních úrazů.

Důležitými spolupracovníky při provádění kontrolní činnosti jsou inspektoři BOZP ze základních organizací. Dlouhodobým cílem je také oblast je, aby každá ZO OSŽ měla alespoň

podmínek pro obě pohlaví a propagaci oboru ve spolupráci s univerzitami a zaměstnavateli působícími v oblasti dopravy.

Blíská se na lepší časy?

Změnu tradičních postojů vůči působení žen v dopravě ukazují České dráhy, které se genderové politice v posledních letech intenzivně věnují. V současné době pracuje pro České dráhy na 4600 žen – to představuje 31 % počtu všech zaměstnanců. Nejvíce žen působí na pozici osobní pokladní, vlakvedoucí a průvodčí. České dráhy ale registrují i vyšší zájem žen o technické profese, jako jsou strojvedoucí a mechanik. Vlaky národního dopravce aktuálně řídí 19 žen a další dvě se na toto náročné povolání (strojívkyně) připravují. Ženy v Českých drahách pracují i na pozicích, kde by jejich angažmá málokdo očekával – konkrétně třeba jako strojmistr, mistr kolejových vozidel, dispečer osobní dopravy, signalista, zámečnick kolejových vozidel nebo elektromechanik.

Ve vedoucích pozicích od managementu po železniční stanice a depa jsou dnes ženy v Českých drahách zastoupeny dokonce ze 40 procent. „Na samotném ředitelství vedou třetinu oddělení a odborů žen, a to včetně odborných, v minulosti typicky mužských, jako je řízení provozu. Žena je dokonce mezi šestici vrchních přednostů dep kolejových vozidel, což byla ještě před pár lety výsostně doména mužů. Žena dnes také stojí v čele jedné naší dceřiné společnosti,“ dodává Pavel Krtek.

Větší angažmá žen v Českých drahách podporuje i projekt britské obchodní komory. Zvyšování frekvence žen na vedoucích pozicích souvisí s účastí společnosti České dráhy v projektu Britské obchodní komory v České republice „Equilibrium“. Cílem tohoto projektu je právě zvýšení počtu žen ve vyšším managementu a v představenstvech společnosti. Jedna z účastnic se stala předsedkyní představenstva dceřiné společnosti DVI a další řídí odbory na generálním ředitelství ČD. **Michael Mareš** s využitím tiskové zprávy Českých drah

Deset nejpočetnějších profesí u Českých drah, které vykonávají ženy

Osobní pokladní	1575
Vlakvedoucí osobních vlaků	1209
Systémová specialista	375
Specialistka	167
Skladnice přepravy	139
Informátorka železniční dopravy	111
Referentka správy majetku	69
Skladová dělnice (pomocný skladník)	58
Provozní správní pracovnice	57
Průvodčí osobních vlaků –stewardka	48

Efektivní hospodaření a investice, aneb jak se podporuje přeprava po železnici?!

Přestavba a rekonstrukce tratí Prahy do Kladna s napojením na pražské letiště se připravuje, co já pamatuji, už více než 50 let a dosud se nezačalo. V letošním roce začala oprava Negrelliho viaduktu (skoro tři roky rekonstrukce – porovnejme s dobou celé stavby v 19. století) a logické by bylo současně s tím konečně začít s přestavbou uvedené tratě. Prostě vzít to při jednom. Ekonomicky i pro cestující by to bylo nejlepší. Jenže přestavba trati se nekoná, stejně jako se nevyužilo obdobné příležitosti při výstavbě silničních tunelů v Dejvicích, kdy se dalo alespoň provést nové napojení nádraží Dejvice vestibulem z metra A, vybudování krytých nástupišť a zavedení MHD přímo před nádraží v Dejvicích. Přitom projektů, studií, koncepcí je víc než zdravé. Neustále se měnily, ale pro podivné postoj zastupců Prahy 6 a vedení této čtvrti se za ty desítky let nic neprosadilo. Zřejmě zastupci městské části nějak nechápou důležitost železnice v tomto místě, zejména její roli jako městské, příměstské i dálkové dopravy. Vlastně stavbu dlouhodobě sabotují a ohánějí se neobjektivními a hlavně neobdobnými argumenty. Nesmyslné jsou zejména nápad zatunelovat tuto kolejovou trasu. Toto prosazuje i nyní ve svém volebním programu ODS. Proč asi a pro koho? Tyto požadavky jsou přímo nehorázné. Trať zde existuje více jak 150 let a postupně se snižují její dopady na okolí. Po uvažované rekonstrukci zde zmizí zejména exhalace elektrizační trasy, omezi se hluk, protože nové elektrické dopravní prostředky jsou velmi tiché, provoz se ztišuje i pružným uložení, mohou se použít nízké protihlukové stěny i přímo izolace kolejnic. Navíc celá trasa je vedena v podstatě v jakémsi „zeleném tunelu“, takže dopady na okolní zástavbu jsou minimální. Naopak rekonstrukce může ještě pomoci převodu dopravy na koleje a zba-vitka nejen Prahu 6 a 7 podstatné části oběhující a škodící silniční dopravě. To však asi zastupitelé a vedení Prahy 6 nezajímá a je tak otázkou, či a jaké zájmy hájí. Nejvíce zde vládly uskupení ODS, TOP 09 a další, pro něž asi životní prostředí a zdraví lidí nejsou obzvláštní prioritou. Železnice není asi ten pravý kšeft. Pro mnohé je to stále něco jako „socka“, něco překonaného. Lepší je přece silně rozbujele silniční doprava, sloužící jedincům, kde škody pro nás všechny jdou ročně do desítek miliard. Koho to ale z těch zodpovědných politiků a stran zajímá? Čtlo by to více odborné zdatných funkcionářů. Ale kde je vzít, že? Vždyť přece i zdravotníci, podle nich,

bychom si měli platit, jak o tom z té pravé strany spektra slyšíme skoro denně. A to, že nám někdo to zdraví poškozují a nezajímá ho to, je víc než na pováženu. A nezajímá to ani naše zástupce a tak raději prosazují další silnice, dálnice, obchvaty, parkoviště, namísto převodu co největšího množství přeprav na koleje. Důležitá však je i ekonomická hlediska (tedy to, co je nám denně vtoukáno do hlav – že máme šetřit a šetřit), kdy by spojením rekonstrukce viaduktu a přestavby tratě alespoň do Hostivice došlo k celkové úspoře i snížení problémů pro cestující. Celkové ideální, bylo by to v rámci jedné výluky a v jednom čase a za podstatně méně peněz než při rozukoskování všech těchto akcí. A po skončení prací bychom narazili měli celou trasu v moderním provedení a konkurenčně schopnou silniční dopravě. Postoj Prahy 6 tedy i tu ekonomiku má. A ne trochu, protože nápad se zatunelováním trasy zvyšují náklady o miliardy korun (a to nám přitom výše uvedené strany dělaly škrty v rozpočtech, zaváděly poplatky, nutily šetřit a nyní miliardy sem, miliardy tam). A to na tak krátkém úseku, který je navíc důležitý pro celé město i ČR.

Jak je vidět, nevdá to – kde je ta odpovědnost nebo jde jen o falešné hrátky? Kupodivu ani ministerstvo dopravy a financí neumí v tomto případě bouchnout do stolu a říct, že se začne a že se vyřeší pouze a jenom podmínky provozu a výstavby tak, aby vyhovovaly platným normám. Pokud si městská část či nějaká strana chce nadstandardně stavět tunely, to není problém – ale musí si je zaplatit. Technicky jsou zcela zbytečné a jejich neexistence nic a nikoho nepoškozují. Celé to však ale stavbu prodražuje a vlastně i odsuzuje k nerealizaci. Nejde náhodou právě o to? A nejde i o to, prosadit stále v této trase nové silniční trasy?

A tak výsledkem 50 let je to, že nadále jezdíme do Kladna dlouho a pomalu, po trati pamatující císaře pána, nemáme spojení na letiště. A to ještě někdo přichází s nápadem trať zkrátit a nahradit ji třeba investičně i provozně drahým metrem, které se však pro tuto, vlastně celostátní dopravu, nehodí. Je otázkou, zda není na čase, aby se odpovědné orgány pochopily a situaci operativně změnily. Je možné okamžitě začít minimálně s rekonstrukcí této trasy a alespoň v částech ji zrekonstruovat do definitivní podoby. Je přitom zajímavé, že zástupci lidu (jím placeni) omezují práva občanů a chtějí zákonem urychlovat stavby silnic a železnic, a tady najednou sa-

mi brání potřebné rekonstrukci a rozvoji železnice, její význam a přínos mnohonásobně přesahuje požadované výstavby silničních tras, které kupodivu dostávají sluchu u všech zainteresovaných. Je to proto, že v tom jsou osobní zájmy, nebo neznalost, nebo dokonce neobdobnost? Nevím!

A aby toho nebylo málo, podařilo se přes celé prázdniny ještě zkomplikovat život cestujícím i v tom, že zde byla další výluka z Kladna do Rakovníka. Takže je otázkou, kolik cestujících zde ještě zůstalo, protože ty přestupy a cesty náhradními autobusy jsou opravdu nepřijemné a cestujícím se nelíbí. Ano, trať se musí opravit, ale stačí se podívat na to, kolik se na trati 120 v posledních letech konalo výluk. Jaká je tedy efektivita těchto prací a výluk, jaký je jejich přínos? Za tu dobu by se snad celá trať postavila nově. Proč se rovnou tedy celá trasa neuzavře třeba na rok a kompletně se nepřestaví? Cestující tu jednorázovou zátěž vydrží, hlavně by pak na řadu let byl pokoj, trať by byla modernizovaná,

rychlost by se zvýšila, stejně jako pohodlí. A i ta ekonomika by se nemusela červenat. Nabízí se otázka. Není to záměr, jak vyhnat cestující i dopravce zboží z vlaků, zejména na této trati, která, jak se zdá, je mnohým trnem v oku, včetně autobusových dopravců? Pokud by tomu tak bylo, lépe to udělat nejde.

Ale to není jen zde. Obdobně je to u neustále opakovaných výluk na trati 200 od Zdic na jih, u modernizace Posázavského pacifiku, kde je opět řada výluk, neustále opakovaných, a navíc výsledek celé rekonstrukce je rozpačitý. Omezení kapacita tratě, minimální zvýšení rychlosti, vytrhané vlekly, zánik nákladní dopravy místo jejího rozvoje a ze stanic se stávají stanice duchů, kde cestující nemá obsluhu, informace, WC, vodu, prostě nic. To je služba veřejnosti? To je kvalitní dopravní obsluha území státu?

Opravdu to tak chceme, opravdu se musí šetřit za každou cenu a hlavně nesmyslně nebo spíš jen na oko? Veřejná doprava, a železnice především, je strategickou záležitostí, je to veřej-

ná služba, která minimalizuje jiné negativní dopady dopravy a nároky civilizace. Proto také neobstojí to šetření za každou cenu. Když se nechce šetřit na nesmyslných tunelových nápadech v Praze 6, na nesmyslných a neopodstatněných dálnicích a jiných silničních trasách, nevdá poškození zdraví, klimatu, krajiny, tak proč se zrovna šetří v oblasti, která sama je úsporná. Zum, zum, zum, nejde mi to na rozum.

Ing. Antonín Minařík

O lokálkách se hraje na úřadech vabank. A bez občanů!

SZDC, s. o., podala v prosinci na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře žádost o zahájení dlouhodobých výluk na devíti tratích, na nichž není provozována ani příležitostná železniční doprava. Je zajímavé, že se jedná i o tratě ze strany SZDC dlouhodobě neudržované a nesjízděné. Jde o tratě, uvedené v seznamu na adrese http://zahada-lokalek.cz/wp-content/uploads/2018/01/22_12_2017_Oznamenani_o_zahajeni_rizeni.pdf Seznam je vyvěšený na serveru <http://dopravni.net/>

Všechny uvedené tratě mají přepravní potenciál, mimo záměrně poníčené tratě Uhřetice – Čejč, kde byly před časem vytrhány koleje na trati do Žďánic. Pamatuji tam silnou osobní dopravu, jezdili tam dělníci do šroubárny, po osekávání dopravy salámovou metodou rušitelů (patrně ji okoukali v Polsku) – až dva páry vlaků v divokých devadesátých letech, došlo k zastavení osobní dopravy a následně i nákladní dopravy. Zcela s podivem je dosud nezahájená obnova tratě Chotiměř – Radejčín, kterou zničila stavba dálnice D8 a nesledovaná těžba v lomu Dobkovický. Geologové na to upozorňovali, ale Ústecký kraj to evidentně nezajímalo. Doufáme, že tratě budou i přesto obnoveny, neboť v poslední době vzala lokálky na vědomí i média a přestávají proti nim cíleně štvát, protože veřejnost začíná být na straně železnice. Automobilová doprava je totiž již na pomyslém vrcholu (extáze automobilismu), z něhož bude trpký pád – viz tristní stav na dálnicích. SZDC by měla sama přehodnotit vytrhávání manipulačních a odstavných kolejí jako chystají nyní i v Louce u Litvínova (viz Obzor č. 2), koleje bude železnice možná brzy potřebovat a to všude! Poněkud mi uniká i smysl termínu „dlouhodobá výluka“, to je šíšácký termín, že se tam může dít cokoli – může se trať udržovat, ale i nechat rozpadat a zarůstat (jako je případ Mladotic a Lokte), až dojde k jejím úplnému zchátrání a rozkradení, jako se děje na známé Kozí dráze, kdy je prý v některých úsecích trať doslova zavážena odpadem od místních občanů. O většinu tratí mají zájem obce a chtějí v budoucnu na tratích objednat příležitostnou i trvalou osobní dopravu. Co bude dál, je tedy opravdu ve hvězdách, protože úřady hrají o občany bez občanů. Jestli vám to připomíná temnou minulost, je to čistě náhodou. A zřejmě nejlepší je úřední jazyk, kdo četl Katkův Proces, má jasno, kdo ne, doporučuji si knihu přečíst.

Martin Kubík

Elektrizace tratě České Budějovice – České Velenice – diskutabilní záležitost

V uplynulých letech proběhla elektrizace jednokolejné tratě SZDC č. 199 České Budějovice – České Velenice v délce 50 km včetně její celkové modernizace, nicméně se zde stále každou chvíli konají výluky za účelem opravy traťové koleje. Tato trať se v minulosti elektrizovala zejména kvůli přímému spojení Českých Budějovic s Vídni, které však bylo před několika lety zrušeno. Elektrizace této trati má dnes smysl jen kvůli občasným odklonům nákladních vlaků směřujících do Rakouska v případě výluk na sklonové náročné sesterské trati přes Horní Dvořiště, jinak to ztrácí význam, poněvadž už tu jsou vedeny pouze osobní vlaky v relaci České Budějovice – České Velenice a manipulační vlak sice v čele s elektrickou lokomotivou ř. 230/240, ovšem v soupravě bývá zařazena motorová lokomotiva ř. 749/708/743, jež je následně nasazena na Mn vlak na neelektrizované trati z Českých Velenic do Třeboně. Avšak zatrolejování žst. České Ve-

lenice je věc užitečná, neboť to alespoň umožnilo zavést sem přímé spěšné vlaky z Vídne, od nichž jsou přípoje na osobní vlaky ve směru České Budějovice a Veselí nad Lužnicí.

Ovšem chtělo by to zde zmínit dopravní model: spěšné vlaky v relaci Vídeň – České Velenice prodloužit do Českých Budějovic, respektive Veselí nad Lužnicí s tím, že by na českém území suplovaly osobní vlaky. Za tímto účelem by pak bylo na místě „zadržovat“ trať č. 226 Veselí n. L. – České Velenice, což bylo před lety v plánu, jenže pak z toho sešlo. A Regio-Pantery by potom v mezitaktu mohly být nasazeny na vnitrostátních osobních vlacích na obou ramenech. Za těchto podmínek by jistě došlo ke zlepšení příhraničního vlakového spojení jihočeské krajské metropole České Budějovice s Rakouskem a malý pohraniční styk EU Regio Rakousko by pak měl větší význam.

Tomáš Martinek



Na snímku pořízeném v žst. České Velenice vlevo Sp vlak z Vídne s moderní elektrickou jednotkou CityJet, vpravo přípojný Os vlak do Českých Budějovic s elektrickou jednotkou RegioPanter ř. 650. Zavedením přímých Sp vlaků Vídeň – České Budějovice bez nutnosti přestupů v Českých Velenicích by jistě došlo ke zlepšení vlakového příhraničního spojení mezi Českou republikou a Rakouskem.

Několik dopravních postřehů

Pokud jde o nový grafikon, lze se uspokojením přijmout zařazení některých tratí v Ústeckém kraji do nově vytvořené skupiny „turistické tratě“, označené písmenem T. Jsou provozovány přes letní období o víkendech. Z těch nejznámějších je to trať T4 Lovosice – Most, známá pod názvem Švestková dráha, která má dle mého názoru největší šanci, že se z ní stane dráha s normálním obnovením provozem. Alespoň zatím na území litoměřického okresu, coby okresního města. Celkem s překvapením bylo možné se dočíst, že právě stanice Třebívlice, ležící na této trati, byla vyhodnocena jako druhá nejhezčí v republice, což na trati, kde je dlouhá léta zastaven normální provoz, je pro mne něco neuvěřitelného. Je vidět, že v Ústeckém kraji se vztah k železnici začíná obracet k lepšímu. To ukazuje i celoroční víkendové zavedení nového vlaku s moderní soupravou na trase Ústí n. L. – Teplice v Čechách – Louka u Lit. – Moldava v Kr. h. Lze věřit, že se tato skutečnost kladně odrazí v cestovním ruchu. (Tento vlak byl ale následně z důvodu výluky na trati zrušen, pozn. red.)

Otázka autobusového víkendového přemostění na přerušenu německou část tratě do Freibergu zatím odezvu nenašla. Naopak velmi negativní pocity vyvolává zpráva, že pražské radnice se zadává studie o prodloužení trasy A metra, která se má ve stanici Nemocnice Motol oblohou obracet až na ruzyňské letiště. Cíl takovéto studie, kdyby byla realizovaná, musí být jasný každému. Jde o definitivní pohřbení myšlenky železničního spojení hlavního města se svým letištěm a výstavby či modernizaci železnice do Kladna. Tuto myšlenku lze mocenskými a lobbistickými machinacemi odsunout až o několik generací. Bměnské nádraží může být příkladem. Doprava mezi Prahou a Kladnem je nejen stěžejní, ale i atraktivní. V zájmu autobusové lobby však není. Má styk s dvěma trasami metra a autobusy z Kladna se do centra dnes již vůbec nedostanou. Proto na železnici mělo být uděláno alespoň to, co již udělat šlo, tj. nahradit stávající Regionovy nově dodanými motorovými jednotkami a to přednostně, dříve, než na jiných tratích. Ono už i věra mohlo být pozdě.

Další zajímavost vytváří skutečnost, že od

nového GVD jsou rychlíky Praha – České Budějovice přes Příbram a Písek vedeny v úseku Praha – Beroun po odklonové trati přes Rudnou u Prahy. Ta jako odklonová sloužila od svého samotného vzniku, ale pravidelná rychlíková doprava je zde až od nového GVD. Jistě odlehčí hlavní trati, je o 4 km kratší než hlavní, ale jízdní doba je o 14 minut delší, což je pro tak krátký úsek Praha – Beroun dost. Avšak k tomuto kroku lze vidět pádné důvody. Trať č. 173 Praha – Beroun přes Rudnou u Prahy dosahuje dnes

Čím bude vonět pražské hlavní nádraží - rozprašovanými ovocnými aromaty, anebo močí?

Přesně v týž den, 5. února, kdy vyšlo 3. číslo Obzoru s polemickým příspěvkem Pavla Bednáře o kvalitě služeb a nedostupnosti WC na pražském hlavním nádraží, byl v Metru distribuován i jeho stejnojmenný bezplatný list s článkem pod slibně znějícím nadpisem „Hlavní nádraží se v Praze rozvoňují“. Uroveň pražského hlavního nádraží se díky rekonstrukcím i stále se rozšiřující nabídce služeb v posledních letech výrazně zvedla, píše se hned v úvodu. Vzpět je připomíná, že množství lidí bez domova, pohybujících se uvnitř budovy, kazí dle některých cestujících ovzduší. Pro leckoho nepřijemný zápach, šířící se od ne právě čistotných bezdomovců, má však být prý vbrzku zažehnán příjemnými vůněmi, jež hlavní nádraží chystá. Aromata, rozstříkovaná vzduchotechnikou do ovzduší, budou dle slov tiskové mluvčí K. Šubové dokonce tematická. A postarají se tak o libější vzduch, v němž má zřejmě zaniknout bezdomovecký zápach. SZDC má v plánu vybrat decentní vůně a reagovat na případné nápadky ze strany veřejnosti, uvedla dále K. Šubová.

Před realizací tohoto nápadu však varuje v tomto směru zkušenější Pardubický dopravní podnik. „Tamní akce se v místních městských autobusech totiž příliš neosvědčila.“ sdělila mluvčí PDP Jitka Malinská. „Kombina-

nejvyššího historického výkonu v počtu vlaků osobní dopravy.

Od nového GVD také dochází k vyššímu využití tratě Zadní Třeboň – Lochovice. Nejen tím, že počet vlaků v celé délce trati se zvyšuje o jeden pár, ale především tím, že v pracovní dny je zde nárůst osmi párů nových vlaků v úseku Zadní Třeboň – Líteň. Takže i lokální trať, které se zde říká Podbrdská železnice, může vykázat nárůst přepravního potenciálu.

Ing. Ludvík Vožeh

Trať Hostivice – Středokluky plní důležitou roli v osobní i nákladní dopravě, se zavedením přímých osobních vlaků z Prahy do Slaného by se stala atraktivnější

V prosinci roku 2006 byl konečně po nečtyřicetiletých letech zprovozněn traťový úsek Hostivice, Odbočka Jeneček (St. 3) – Středokluky v délce 9 km, jenž je součástí jednokolejné celostátní tratě SZDC č. 121 Hostivice – Podlešín. Ve zmiňovaném traťovém úseku byl provoz zastaven ke dni 1. 1. 1993 z důvodu špatného technického stavu kolejového svršku vzhledem k jeho podúdržbovanosti. Rázem zde byla zavedena výluka a osobní vlaky tak byly nahrazeny náhradní autobusovou dopravou, z čehož později vznikla autobusová linka PID č. 319 Jeneček – Středokluky, kde kromě tarifu Pražské integrované dopravy platil i tarif Českých drah. Nákladní vlaky byly vedeny odklonem přes Podlešín. Do roku 2000 pravidelně projížděla vyložený úsek „MUVka“, aby se neřeklo. Poté trať postupně zarůstala. V úseku (Slaný) Podlešín – Středokluky jezdily osobní vlaky naposledy v GVD 2003/2004, posléze tu byla ponechána jen nákladní doprava.

Jednoho dne však tehdejší Česká správa letišť (dnes Letiště Praha), jakožto významný uživatel železniční nákladní dopravy (pro ruzyňské letiště se vlaky vozí letecký benzín, předávací stanice jsou Středokluky), požádala o náhradní vlakovou trasu v případě výluk, díky čemuž vznikla iniciativa obnovit zmiňovaný vyložený úsek. Uvažovalo se jej zprovoznit jako vlekku, nebo obnovit v původních parametrech s maximální rychlostí 80 km/h.

Nakonec byla naštěstí vybrána varianta druhá – tedy úplná obnova tratě se zařazením do kategorie dráhy celostátní, avšak s maximální rychlostí jen 60 km/h. Toto řešení bylo to nejro-

zumnější a velmi vítané. Kéž by se obdobně obnovily další osiřelé tratě nejen v České republice. Nejprve byl celý traťový úsek vysekán od náletových dřevin, poté došlo k vytrhání původních kolejových polí a vyhnílych pražců, následně byl upraven železniční spodek a posléze následovala pokládka nových kolejových polí (použití železničních svršků byl vyzískán z traťového úseku tratě č. 270 Třebovice v Čechách – Rudoltice v Čechách, kde v té době probíhala výstavba koridoru).

Prvním vlakem po opravené trati byl dne 18. 12. 2006 motorový vůz ř. 810, který sem vezl několik strojevodoucích na poznání trati. O dva dny později tudy projel vyrovnávkový nákladní vlak Vn 64941 Kadaň – Nučice s ucelenou soupravou nákladních vozů Faccs. GVD 2006/2007 již počítal s převedením některých nákladních vlaků z trati Podlešín – Středokluky na trať přes Hostivice. Tato trať plní důležitou roli také v osobní dopravě, obzvláště se vznikem distribučního centra Amazon v Dobroviči, jakožto velmi významného zaměstnavatele v regionu.

Bylo by dobré, aby tudy ve dvouhodinovém intervalu jezdily přímé osobní vlaky z Prahy do Slaného, jež by vznikly propojením linek S65 a S54 s tím že by zde nadále zůstaly vložené vlaky Praha – Dejvice/Praha – Zličín/Hostivice – Středokluky. Cyklohráček by rovněž mohl být ponechán, pokud se osvědčil. Za těchto podmínek by jistě Pražská integrovaná doprava byla v této oblasti atraktivnější. Pražský Semmering navíc nyní prochází modernizací, která přinese zvýšení rychlosti. **Tomáš Martinek**



Osobní vlak naštěstí v relaci Středokluky – Hostivice opouští výchozí žst. Středokluky dne 19. 1. 2018. Zavedením přímých osobních vlaků Slaný – Středokluky – Praha by se jistě Pražská integrovaná doprava v této oblasti zatraktivnila.

Bratislava hlavná stanica - muzeum dopravy

Kdo cestuje přes Bratislavu a má trochu času, může na hlavním bratislavském nádraží – Bratislava hlavní stanica navštívit Muzeum dopravy, které je vkusně umístěno v bývalých železničních skladech (na rozdíl od okolí našich nádraží Praha–Smíchov či Praha–Bubny, kde developer historické sklady zbořil či bořil). V muzeu je pěkně řešená expozice jak železničních vozidel, tak zabezpečovací techniky (podobně jako u nás v Hradci Králové), ale i velké expozice historických automobilů a prototypů. Cena 4 euro za prohlídku stojí. Kdo chce fotografovat, musí doplatit poměrně vysokou částku 2 eura.

Kdo má v Bratislavě více času, může se projet po novém tramvajovém mostě a nové tramvajové trati (od 8. 6. 2016) do sídliště Bratislava–Petržalka; linka č. 1 vyjíždí právě od žst. Bratislava hlavní stanica do Petržalky. Na nové trati je zajímavý i dvojitý rozchod – 1000 mm běžné bratislavské elektricky a normální rozchod 1435 mm. Při stavbě tratě (!) po vložení normálního rozchodu se rozhodlo, že se využije normálního rozchodu, aby se vybuďoval S-bahn



Do 5. května je v muzeu zapůjčený pojízdný exponát z Maďarska z muzea Attily Jozsefa v Makó, legendární Ford T – vyráběn v letech 1908–1927. Ten levný vůz bych označil za prvního likvidátora veřejné dopravy v USA.

napojený na trať na Rajku, neuskuteční! Takže se vyhodilo pár milionů navíc.

Dlužno podotknout, že od 1. února 1914 (před koncem „zlaté doby míru“ v Evropě) byla zprovozněna elektrická s normálním rozchodem z centra Vídně do středu Bratislavy (tehdy Presburg–Pozsony), aby byla po roce 1945 zrušena z důvodu fatálních změn poměrů ve střední Evropě do roku 1989. Elektrická jezdila částečně v trase nové tramvaje na Petržalku a přes původní most, který byl v roce 2015 snesen a nahrazen současným.

Martin Kubik

(viz: <https://imhd.sk/ba/doc/sk/12875/Petrzalka-elektricka-2-cast-usek-Bosakova-Janikov-dvor>)



Expozice dopravního muzea v Bratislavě hlavní stanice – unikátní lok 434.128, za ní krásná 534.0471 připomínají dobu ČSD.



Vnitřní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky.



Nový tramvajový most (je zamýšlen i jako železniční) přes Dunaj.

Pöstlingberská železniční dráha fascinuje návštěvníky z celého světa

Pöstlingberská dráha je nejstrmější adhezní dráhou v Evropě. V provozu je od roku 1898. Pöstlingberská dráha byla postavena v letech 1897 až 1898 (provoz na ní byl zahájen 29. května 1898 a až do roku 2008 jezdily tramvaje po trati dlouhé 2900 m). V letech 2008 až 2009 byla trať rekonstruována a byla o více než kilometr prodloužena (na současnou délku 4140 metrů) až do centra města na hlavní náměstí (Hauptplatz). Rozchod kolejí byl při rekonstrukci upraven z 1000 mm na 900 mm. Díky tomu nyní mohou tramvaje linky 50 (Linz - Hauptplatz - Pöstlingberg) jezdit i po kolejových sítích tramvajových linek. V tomto směru je rozšíření Pöstlingberské dráhy směrem k centru dalším velkým krokem k ještě většímu ztraktivnější historické dráhy pro turisty.

Navzdory rekonstrukčním pracím si Pöstlingberská dráha zachovala původní charakter horské železnice včetně tří výhyben; původní zastávky byly citlivě rekonstruovány. Pöstlingberská dráha byla znovu otevřena 20. května 2009, a to přesně ke 111. výročí zahájení provozu.

Velmi pečlivá oprava přinesla výrazné zlepšení pro cestující jak co se týče komfortu, tak i bezpečnosti a dostupnosti. Nové nízkopodlažní tramvajové vozy napodobují původní staré vagony. Díky nové nízkopodlažní technologii mohou nyní i cestující s omezenou pohyblivostí využívat Pöstlingberskou železnici bez ja-

kýchkoliv problémů, což v původních historických vozech nebylo možné. Pöstlingberská dráha na 4,14 km během dvaceti minut jízdy překonává převýšení téměř 255 metrů (254,68 metrů).

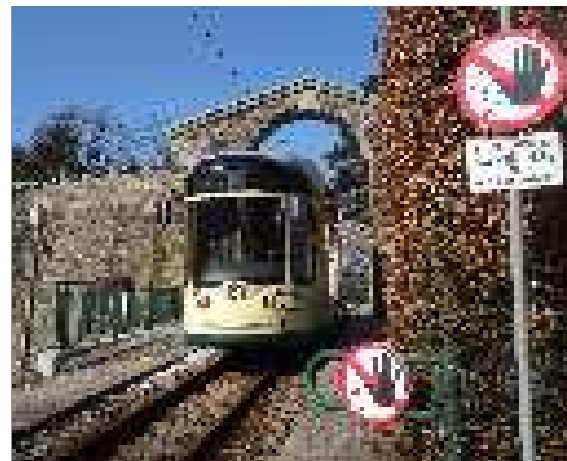
Při cestě na Pöstlingberg můžete navštívit linekou ZOO, kde žije okolo 600 exotických i domácích zvířat; když dojedete až na konečnou stanici Pöstlingberg, můžete krátkou procházkou dojít až k poutní bazilice Panny Marie Bolestné (1742–1747).

V bývalé dolní koncové stanici je od roku 2008 otevřeno Pöstlingbergbahn Muzeum (od března do října), kde můžete nasát pravou neřádanou historickou atmosféru původní koncové stanice. Objekt muzea funguje také jako informační centrum, které přibližuje minulost a současnost Pöstlingberské dráhy. Fanoušci staré železnice zde najdou historické koleje, pantografy, v malém kině mohou návštěvníci zhlédnout ukázky původního i současného provozu.

V roce 1983 byla Pöstlingberská dráha započta do Guinnessovy knihy rekordů jako světově nejstrmější železnice – adhezní dráha.

Není nic snazšího, než do Lince zajet vlakem Českých drah (jezdí sem přímé vlaky z Prahy – Jižní expres). Zpáteční jízdenka tramvají z Lince na Pöstlingberg stojí 6,3 euro a jízdu lze jak při cestě nahoru, tak i dolů v libovolné zastávce přerušit.

Michael Mareš



Nová nízkopodlažní tramvaj opouští Pöstlingberg (519 m n. m.).

ODBORY V ZAHRANIČÍ

Železniční odbory EVG v Německu hlasitě volají po jasných pravidlech přechodu pracujících při změně dopravců

Železniční a dopravní odbory (EVG) jsou v Německu silným, hlasitým a viditelným reprezentantem zájmů pracujících, jež dbají na spravedlivé odměňování a bezpečné pracovní podmínky svých členů. EVG zastupuje své členy ve všech podnicích v železniční a veřejné osobní dopravě.

EVG je nástupcem hrdých odborů TRANSET a pokračuje ve 120 let trvající tradici ve vyjednání nejlepších podmínek pro své členy u jednotlivých zaměstnavatelů - na rozdíl od známých poměrů v ČR, kde výhod z kolektivního vyjednávání zástupců OSZ následně využívají i nečleni OSZ. Stejně tak výjimečný je i program rekondičních, rehabilitačních, sociálních, studijních a rekreačních služeb EVG. Být členem silných a mocných EVG se vyplatí i z pohledu dojednaných benefitů a mezd. EVG vyjednává pracovní podmínky nejen se zaměstnavatelem, s odbornými úřady a ministerstvy, ale i s bruselskými politiky a byrokraty. Na jednu stranu v Bruselu brzdí bezděhé liberalizační choutky s možným fatálním dopadem ve smyslu rozvrácení dlouhodobého sociálního smíru, na druhou stranu aktivně navrhuje pravidla omezující negativní vliv na zaměstnance v moderní době, jako např. hodnocení stresu z práce se software a ze záření monitorů PC, tabletů a chytrých telefonů. EVG tedy nespolehá na svoji sílu při jednáních se zaměstnavateli, nýbrž aktivně navrhuje, prosazuje a připomíná nově vznikající právní předpisy Evropské unie i Německa.

Železnice je pro EVG klíčovým prostředím. Na mohutnou liberalizaci v Německu, kde 30 % výkonů v osobní dopravě zajišťují nestátní dopravci, reaguje EVG aktivním zastupováním i zaměstnanců mimo státní koncern Deutsche Bahn. Vedle železničářů jsou v EVG odborové organizování i řidiči autobusů, zaměstnanci správkáren, pracovníci plavby na Bodamském jezeře atd.

Do roku 2018 vstoupilo EVG s jasným a silným signálem – demonstrací stovek odborářů 21. ledna v Bonnu. EVG hlasitě a tvrdě volá po jasných, závazných a komplexních pravidlech pro přechod zaměstnanců v případě změny

dopravců. V zákonné úpravě liberalizace je dána možnost, nikoliv povinnost, převzít stávající zaměstnance k nově vysoutěženému dopravci. Žádný člen EVG nesmí být do budoucna ohrožen v důsledku soutěžení dopravců o dotované linky.

Francouzský prezident Macron chce probudit SNCF k životu na reálném konkurenčním trhu EU

Francouzský prezident Macron chce předložit národní železniční podnik SNCF připravit na povinné otevření železničního trhu EU. Státní dráhy jsou přítomny nejen ve Francii tradičně v moci socialistických stran a silných a vlivných odborů.

Macron již dlouhé měsíce reformuje svoji zemi na moderní stát. Díky tomu, že uspěl v přímé volbě s programem modernizace Francie, se nesetkává s větším odporem. Nyní však bude čelit 150 tisícům železničářů, kteří pod vlajkou mocných odborů úzkostlivě lpí na historických sociálních výhodách. Macron však nemá na výběr. V roce 2016 schválila EU harmonogram otevření trhu služeb v závazku veřejné služby. To nepochybně otláče i kolosem SNCF navzdory tomu, že vláda nedávno vložila infrastrukturu (RFF) zpět do holdingu SNCF (Infra). SNCF Voyageurs (osobní doprava) bude muset soutěžit s ostatními dopravci o dotované vlaky. Na rozdíl od energetiky jsou již konkurenční dopravci připraveni a objednatelé dopravy spolu s cestujícími se těší na lepší vlaky, kvalitnější služby a nižší ceny. Co na tom, že největším konkurentem je Deutsche Bahn, který doma v Německu v soutěžích ztratil celou třetinu dotované regionální dopravy.

Kolos SNCF je znám provozováním národní pýchy – rychlovlaků TGV. Na druhou stranu – obnova zanedbaných základních prostředků postupuje pomalu. K dluhu 46 mld. eur (téměř 1200 mld. Kč) ročně přibývá dalších více než 75 mld. Kč. Co s tím? Vláda najala v roce 2017 dřívějšího šéfa Air France Jeana-Cyrila Spi-

EVG již prosadilo svůj tarifní program ve více než 20 podnicích mimo Deutsche Bahn. Pod názvem „Tarifní smlouva Práce 4.0“ je EVG jednotícím prvkem v segmentaci veřejné dopravy v Německu.

Pozornost věnuje EVG i seniorům po skončení jejich pracovního života. EVG je největší lobystická organizace za důchodce. Skupiny seniorů spolupracují s aktivními zaměstnanci a udržují tak sociální a mezigenerační soudržnost, tak důležitou pro psychickou pohodu penzionovaných odborářů.

Roman Štěrba

netta, aby popsal stav podniku a předložil smysluplnou vizi. A není to příjemné čtení: deficitní síť TGV a provozní náklady podniku vyšší o čtvrtinu oproti DB. Pro příklady není třeba chodit daleko. Jízdní personál SNCF pracuje 35 hodin týdně, zatímco u DB 38 hodin týdně. Výměra dovolené činí 50 dní oproti 29 dnům u DB. Věk pro odchod do důchodu je u SNCF v 51 letech, zatímco u DB v 63 letech. Výhodu mají francouzští železničáři i u výpočtu důchodů oproti ostatním Francouzům.

Právě statut železničářů má být středem pozornosti Reformy dráhy připravované premiérem Edouardem Philippem. Podle prvních informací má být v řešení redukce sítě, zastavení výstavby dalších tratí TGV a předčasný odchod do důchodu 5000 zaměstnanců. Noví zaměstnanci již mají nastoupit za standardních podmínek pracovního trhu.

„Zájem“ politiků o SNCF odbory aktivizuje, především pak původně komunistické CGT, které hrají na železniči prim již od války, kdy sabotovali nacistické přepravy. Šéf CGT Philippe Martinez již mluví o šokové terapii a privatizaci podniku ze strany vlády, což jsou pojmy, kterým se až dosud politici vedeni pudem sebezáchovy raději vyhýbali.

První stávka na obranu historických výdobytků státních železničářů je svolána na 22. března. Ne náhodou mnozí vzpomínají na protesty odborů a mnohadenní zastavení provozu v roce 1995, kdy vláda raději tehdejší reformu SNCF nakonec stáhla.

Podle serveru derstandard.at zprac. –rš–



V bývalé dolní koncové stanici je od roku 2008 otevřeno Pöstlingbergbahn Muzeum (od března do října).



Při prodloužení kolejí v roce 2009 vzniklo poblíž bývalé dolní stanice Pöstlingberské dráhy zajímavé křížení tramvajové tratě s normálněrozchodnou železnici, vedoucí na nedaleké nádraží Linz Urfaahr.