

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ** zasedalo 20. května v Praze. Kolečko informací ze zásadních jednání na začátku I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Aktuálně zástupce OSŽ u společnosti ČD trápí propad v oblasti periodických prohlídek za období od 12. 3. do 17. 5. „Jsme rádi, že Ministerstvo zdravotnictví ČR nakonec vyhovělo požadavku ČD a stanovilo překlenovací období. Máme však obavy o jeho dostatečnou délku. Bude velký problém dohnat nejenom dosavadní skluz v periodických prohlídkách, ale zajistit i plynulý náběh u těch zaměstnanců, kteří mají rádné termíny v těchto dnech a týdnech. Máme ověřené informace o několika případech, kdy zaměstnanci měli absolvovat 'persuku' do konce května a dostali od lékaře termín až 20. 6.!“ upozornil.

V další části informoval Radek Nekola (místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo) o dění ve společnosti ČD Cargo, mimo jiné o tom, že díky institutu částečné nezaměstnanosti nemusel podnik propustit zhruba 638 zaměstnanců. „Tady je vidět, že institut zafungoval a pokud si jako firma sáhne na příspěvek MPSV, můžeme koronavirovou krizi překonat bez větších personálních ofetů.“, uvedl a jako druhý bod svého vystoupení informoval o počtu zaměstnanců, kteří budou v souvislosti se změnou GVD označeni jako nadbyteční. „Počet zaměstnanců takto označených je kolem 23, tudíž nejde o hromadné propouštění.“, dodal s tím, že největší problémy (v oblasti zaměstnanosti) jsou na Ústecku (značný propad poptávky po hnědém uhlí) a Ostravsku. „Na jednání PV znovu od zaměstnavatele zaznělo, že ČD Cargo nechce opouštět jednotlivé vozové zásilky a vnímá je jako klíčový segment svého podnikání.“, doplnil Nekola a tlumočil poděkování členů PV OSŽ ČD Cargo vedení OSŽ za pomoc samoživitelkám a samoživitelům v souvislosti s epidemií koronaviru.

Za nemocného místopředsedu OSŽ a předsedu PV OSŽ Správy železnic Petra Štěpánka informovali o dění u této společnosti tajemníci PV Miroslav Maincl a Miloš Paleček. „Absolvovali jsme jako odborové centrály další dvě videokonference s vedením společnosti na téma čerpání C-FKSP, nakonec jsme se 14. 5. shodli na rozpočtu akcí financovaných z C-FKSP na rok 2020. Dalším bodem diskuse byl Katalog povolání, který by měl nabýt účinnosti od 1. 1. 2021. Návrh zaměstnavatele nám bude přeposlán tento týden a na jednání odborových centrál 29. 5. nám bude odprezentován.“, uvedl Miroslav Maincl. Pokud jde o kondiční pobyty, podle posledních informací se do 30. 6. konat nebudou. Miloš Paleček

doplnil informaci o 2. změně PKS, u níž došlo k dohodě pouze u dvou bodů z devíti návrhových.

O dopadech koronavirové epidemie na nezářní společnosti informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Republikového nezářního výboru Bc. Renata Dousková: „Nedrážní organizace dopadly odlišně, stavebnictví se potýkalo s problémy se zahraničními dělníky, oblasti opravárenství se nouzový stav tolik nedotkl.“, poznamenala. Telegraficky dále referovala o Dopravním zdravotnictví a o dění u Dopravního podniku města Brna.

Závěr informací ze zásadních jednání patřil tradičně předsedovi OSŽ Mgr. Martinovi Malému, který mimo jiné informoval o připravovaném snižování některých benefitů u společnosti AŽD. Výbor OSŽ AŽD po důkladné diskusi přistoupil na tyto změny navržené generálním ředitelem s tím, že tyto jsou vynuceny aktuální hospodářskou situací u společnosti AŽD v důsledku epidemie COVID-19. „Současně však bylo mezi sociálními partnery dohodnuto, že pokud se v budoucnu ekonomická situace podniku zlepší, bude se vyjednávat o vrácení benefitů do původního nastavení.“, dodal předseda OSŽ a dále informoval o tom, že problematika nastavení připravovaného programu Antivirus C byla mimo jiné diskutována také na jednání dopravní tripartity dne 19. 5., které se Martin Malý zúčastnil formou videokonference, kde ministr Havlíček na návrh OSŽ na využití programu Antivirus C na železnici reagoval spíše negativně s tím, že pro velké firmy je lepší alternativou Antivirus B. „V diskusi ministr Havlíček následně připustil, že na železnici, by se dalo diskutovat o nějakém speciálním programu pro železniční dopravce. Takže nakonec se možná uplatní některé z těch prvků, které jsou navrženy v našem dopise ministru Havlíčkovi s žádostí o pomoc železničním dopravcům z 30. dubna.“, uvedl Malý.

V další části jednání informoval Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), člen správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZPMV) a o jejích aktivitách. Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka poté členy Představenstva OSŽ seznámil se stavem v oblasti rekreačních zařízení OSŽ; tase otevírá k 25. 5. 2020, od 1. 6. 2020 se otevírá u Rajčkové Teplice. V rámci organizačních záležitostí vyslechli členové Představenstva OSŽ mimo jiné informaci Ing. Ondřeje Šmehlíka k rekreacím, k letním dětským táborům, i k ostatním aktivitám, jako jsou sportovní akce a akce FISAIC. Závěr patřil informaci předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové a bodu různě.



Souprava složená ze čtyř motorových univerzálních vozíků MUV 75 odvezla premiéra Andreje Babiše a další hosty v pátek 29. 5. 2020 z Masarykova nádraží do Devic, zpáteční cestu mohli k prohlídce Negrelliho viaduktu využít i novináři. Snímek Michael Mareš

Znovuotevřený Negrelliho viadukt slaví 170 let „Věřím, že jsme napsali historii pro budoucnost,“ řekl u příležitosti otevření viaduktu generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda

Správa železnic dokončila rekonstrukci Negrelliho viaduktu a v pondělí 1. června se na něj po 35 měsících vrátili vlaky. V pátek 29. 5. 2020 si celou stavbu prohlédl premiér Andrej Babiš v doprovodu vicepremiéra a ministra dopravy Karla Havlíčka, generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a předsedy představenstva zhotovitele – společnosti HOCHTIEF CZ Tomáše Korandy. Památkově chráněný most slouží dopravě v hlavním městě od 1. června roku 1850.

Jako první na tiskové konferenci, konané na travnaté ploše naproti devickému nádraží, promluvil premiér Andrej Babiš. „Jsem velice rád, že pan ředitel Správy železnic Jiří Svoboda dodržel slovo a Negrelliho viadukt dokončil v termínu.“, řekl Babiš: „Náš původní plán byl, že 1. 6. pozveme veřejnost (na Mezinárodní den dětí). To nám bohužel nevyšlo, ale

pan ředitel Svoboda slíbil, že pro veřejnost a pro děti to zorganizuje začátkem nového školního roku.“, dodal premiér Babiš s tím, že v případě Negrelliho viaduktu jde o první dokončený úsek plánované rychlodráhy z Prahy na Letiště Ruzyně. „Je to první úsek slibovaného spojení Masarykovo nádraží – Letiště Ruzyně – Kladno, které tak dlouho všichni před námi slibovali, ale my to realizujeme.“

Andrej Babiš dále mluvil o investicích (Národním investičním plánu) a navýšení rozpočtu Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a Správy železnic v době koronavirové krize: „Rozpočet Správy železnic (dále SZ) jsme navýšili o 4,5 miliardy korun a rozpočet ŘSD, to jsou dálnice a obchvaty, o 3 mld. korun. Dohromady tyto dvě instituce jsou největšími investory státu, protože ŘSD má 54,8 mld. Kč a SZ téměř 48 miliard korun, takže to jsou dvě

hlavní položky celého plánu investic a my se tento rok dostaneme na rekordní částku 150 miliard, taková částka tady ještě nikdy nebyla.“, poznamenal.

Jako druhý řečník hovořil ministr dopravy Karel Havlíček. I on mluvil o investicích: „80 % veškerých investic ze státního rozpočtu jsou investice do dopravní infrastruktury. V tuto chvíli jsme na 114 miliardách, v době koronavirové krize jsme to zvedli ze 106,5 na 114 miliard korun.“, uvedl. O Negrelliho viaduktu mluvil jako o jedné z osmi klíčových staveb budoucí rychlodráhy směr Kladno: „První je tedy za námi, respektive úplně první je Masarykovo nádraží, za dva roky se začne s jeho kompletní rekonstrukcí a za další dva roky by mělo být hotové.“, slíbil.

(Pokračování na str. 9)

„S klienty z Českých drah a ČD Cargo jsme maximálně spokojeni,“ říká Karel Denk

Nic není, jako dřív, nic není, jak bejvávalo, nic není jako dřív, to se nám to mívávalo... (píseň)
Drobná paralela od skupiny Chinaski naprosto přesně vystihuje pocity účastníků KOP v Jáchymově: odstupy hostů i mezi stoly, omezené skupinové aktivity, jako jsou cvičení a plavání v bazénu, a hlavně omezený výdej jídla. Shmuťo: kondiční pobyty se sice v pondělí 25. 5. 2020 (konečně) „rozjely“, ale provázají je různá omezení. Železničářům, stejně jako ostatním hostům, nejvíce vadí, že k obědu a večeři není bufet, kde by se dosyta najedli, jak byli zvyklí dřívě. Jídlo se totiž servíruje na stůl každému zvlášť. „Pro nás je to mnohem náročnější, protože musíme na směnu postavit dvojnásobný počet zaměstnanců. Hosty proto stravujeme na tři směny.“, říká Karel Denk, ředitel lázeňského komplexu Curie v Léčebných lázních Jáchymov. Léčebné lázně Jáchymov, akciová společnost, spolupracují s Českými drahami od roku 2009. „V roce 2009 jsme začali s 27 hosty od tehdejší ČD Travel za celý rok a postupně se počty hostů navýšovaly až na loňských 800 hostů za rok. Nynějším partnerem lázní za České dráhy je ČD Relax. Pro letošní rok odhadujeme, že se nám podaří opět odléct kolem 800 klientů ČD Relax. Za celou tu dobu

jedenácti let, co s dráhami spolupracujeme, jsme upevnili zdraví bezmála pěti tisícům železničářů.“, dodává Karel Denk.

Kondiční pobyty byly zrušeny po celou dobu epidemie koronaviru, v Lázních Jáchymov, kde bývá kolem tisícovky lázeňských hostů včetně zahraniční klientely, nebyla v dubnu ani noha. Poslední host odjel 30. 3. a první nastoupil až 3. 5. 2020 – situace, jakou Jáchymov nepamatuje. „Město bylo úplně mrtvé, našťastí aspoň tato lokalita nebyla postižena koronavirovou epidemií.“, konstatuje Karel Denk. Podmínky se uvolnily až od 1. 5., od kdy mohou probíhat procedury léčebného charakteru, ale s jistými omezeními: maximálně jeden člověk na pokoj a jeden člověk u stolu. „Od pondělí 25. 5. 2020 (kdy na kondiční pobyty začali najíždět první zaměstnanci ČD/ČD Cargo) už mohou být na pokojí dva.“, říká dále Karel Denk s tím, že proto museli zvolit obsluhovanou formu podávání stravy: „Teď už to není striktně dáno: jeden stůl = jeden host, ale vládní nařízení nám formu bufetu zakazují. Takže na výdej je to pro nás náročnější a hostům se to nelíbí, třeba i proto, že se prodlužuje doba výdeje stravy.“ A omezení se týkají i samotných procedur.

(Pokračování na str. 2)



Na snímku Spa komplex Curie v Jáchymově, vpravo pak Lázeňský dům Elektra, v němž byli ubytováni první účastníci KOP z ČD a ČD Cargo po koronavirové epidemii.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Moře a zahraničí je natolik lákavý cíl, že pokud to bude možné, dají mu někteří lidé přednost.“

Hovoříme s MARTINEM VAVREČKOU, místopředsedou OSŽ pro správu majetku

Otevřít hranice je kvůli přetrvávající koronavirové pandemii ve světě sice riskantní, ale ne natolik, aby to bylo nepříjemné, v Radiožurnálu to nedávno řekl prezident Miloš Zeman. Obecně platí, že cesty do ciziny mohou zvýšit riziko druhé vlny epidemie v Česku. Místní ekonomie by zase pomohlo, kdyby Češi trávili dovolenou v ČR. Jak toto dilema vnímáte s ohledem na to, že OSŽ vlastní rekreační zařízení jak v České republice, tak i v zahraničí, a to jakna Slovensku, tak i v Raksku?

Já to úplně jako dilema nevidím. Podle mě je jasné, že do chvíle, než bude vyvinuta účinná vakcína nebo lék na koronavirus, nám nezbude nic jiného, než se s rizikem nakažení naučit žít, a to jak v České republice, tak i v cizině. Eliminace rizika pro každého z nás je hlavně v uvědomění si osobní zodpovědnosti za své chování, a to ve smyslu chránění sebe sama, například použitím respirátoru nebo roušky v prostorech s velkou koncentrací osob, jako je například letišť, nádraží atd. Život obecně, včetně doby dovolených, bez přijetí určitého stupně rizika, není možný. Jiná věc je riziko minimalizovat všemi dostupnými prostředky a to je asi nosná myšlenka při provozování hotelů a rekreačních zařízení, ať už jsou kdekoli. Ekonomická stránka věci je otázka jiná a tady souhlasím s názorem podporit domácí ekonomiku formou strávení letošní dovolené v České republice. Jako realista ale vím, že moře a zahraničí je natolik lákavý cíl, že pokud to bude možné, dají mu někteří lidé přednost, a to nelze mít nikomu za zlé. Možná je

řešením zvolit levnější zahraniční dovolenou a tímto si vytvořit prostor pro druhou dovolenou v tuzemsku. V obou těchto případech se pro členy OSŽ přímo nabízí rekreace v Řecku – v apartmánovém domě Orion – a v hotelu Ostrýna Šumavě. Oba tyto případy jsou typickou ukázkou snahy OSŽ o vytvoření cenově dostupné rekreace pro naše členy.

Ve středu 6. 5. 2020 se na Slovensku otevřely obchody, hotely, muzea, galerie a venkovní turistické atrakce. Země stále ještě není otevřená turistům. Co to pro OSŽ znamená s ohledem na chod hotelu Skalka v Rajčkových Teplicích?

Hodně. Specifikem hotelu Skalka je dominantní závislost na české klientele, na kterou jsme se primárně zaměřovali (kondiční ozdravné pobyty, relaxační pobyty zaměstnanců Skupiny ČD a Správy železnic, atd.). Pro nás v tuto chvíli, pokud nebudou přijatelné podmínky pro prostupnost hranice na Slovensko pro českou klientelu, to znamená provoz v režimu, který bude poplatný zájmu o pobyt na hotelu Skalka ze strany slovenských hostů. V podstatě to znamená zajistit co nejekonomičtější formu provozu, v rámci které se bude možné vrátit v letošním roce k realizaci kondičních ozdravných pobytů. Otázkou zůstává, jakou obchodní strategii zvolit do budoucího období s ohledem na všechna ta rizika, která nám tato pandemie ukázala, s cílem minimalizování rizika neefektivního využití tohoto objektu. Přes všechny problémy, které jsme – a nejen my – zažili, můžu jasně slíbit a garantovat



vat naši připravenost přivítat hosty v letošní letní sezoně, a věřím, že všichni budou s nabídkou našich služeb naprosto spokojeni.

Cestovní ruch v Česku se propadl, v hotelích, penzionech a kempech v ČR se v prvním čtvrtletí ubytovalo 3,1 milionu lidí. Oproti stejnému období loni to bylo o 22,2 % méně. Důvodem poklesu bylo březnové omezení ubytovacích služeb kvůli epidemii koronaviru. Rápidně se propadly i tržby u poskytovatelů služeb, v turistice až o pětinu. Jaké hodnocení, jaká čísla byste přidal vy?

Opakovat čísla, která všichni slyšíme každý den z médií, nemá smysl. Všichni dokážeme přece selským rozumem posoudit tuto situaci jako katastrofální pro odvětví cestovního ruchu. (Pokračování na str. 2)

„Moře a zahraničí je natolik lákavý cíl, že pokud to bude možné, dají mu někteří lidé přednost.“

(Pokračování ze str. 1)

Podle mého názoru má tento problém několik rovin. Tu první, co bylo a jaké ekonomické dopady to bude pro provozovatele mít. Další vidím v tom, jaké restriktive budou platné v rámci podmínek provozování ubytovacích zařízení a v neposlední řadě i případné změny v chování lidí obecně. Tu první se snažíme z pohledu vlastníka řešit, jak u námi přímo provozovaných objektů (penzion Pacifik, Hotel Skalka, částečně hotel Ostrý), tak i v součinnosti s nájemci ostatních zařízení (hotely Oddech a Lesní chata), protože tady to není ani o mě, ale o všichni. Teď jsme na jedné lodi a buď ta loď bude dále plout, nebo ne. Otázka nově nastavených pravidel ze strany státu pro provoz je z části neznámou. Pokud by pravidla daná státem byla příliš restriktivní s jednostrannou snahou hájit bezpečnost klienta, je možné, že se dostaneme do situace, kdy bude tímto popřena sama podstata možnosti ekonomického fungování rekreačního zařízení jako takového. Jako příklad mě napadá omezení výše ubytovací kapacity. Provozování hotelu už v minulosti byla činnost mimořádně citlivá na výkyvy, ať už v otázce nákladů, jako jsou například energie, mzdové náklady a jiné, protože oproti nákladům nedokážete v rámci své činnosti adekvátně rychle upravit příjmovou stránku. Jako důvod tohoto tvrzení mohu uvést například nastavení cen v závislosti na konkurenci, zájmu lidí, počasí v sezóně atd.

Pokud jde o samotné chování lidí – takto je opravdu do budoucna velkou neznámou. Bude zájem o tuzemsko? Jaká délka pobytu bude lidmi preferována? Preference typu zařízení? Zimní dovolená, nebo letní? Našla by se zcela jistě další řada otázek a možná i fundovaných odpovědí odborníků...

Ale osobně bych nestavěl na odhadu chování klientů, ale na zkušenosti ze zbytku letošního roku. To bude doba improvizací a reakcí na to, co přijde. Domnívám se, že určitý obrázek o budoucím chování klientů přinese až rok 2021 a roky další. Víte, každá situace jde vždy nějak vidět, nějak vnímat – od pocitu strachu a bezradě přes apatii, netečnost až k pocitu šance něco změnit, udělat jinak. U provozovatelů to může být návrat k základu jádra podnikání v tomto oboru, tím mám na mysli služby, které je následně odměněna spokojeným zákazníkem a třeba i dobrým pocitem v tom, že se nám podařilo se podílet na pár krásných okamžicích života pro člověka, kterému službu poskytují, tak pro nás pro všechny, kteří si uvědomují, že to, co bylo vnímáno jako samozřejmost ve smyslu cestování, poznávání či odpočinku, samozřejmostí zdaleka není. Cestování, rekreace, výlet či dovolená je teď jedinečná forma pomoci těm, kteří všechny služby pro nás vykonávají, tak i sobě samým v rámci pěkných zážitků v této nelehké době.

Michael Mareš

„S klienty z Českých drah a ČD Cargo jsme maximálně spokojeni,“ říká Karel Denk

(Pokračování ze str. 1)

„I když ta omezení tam nejsou tak radikální. Například jsme museli skupinové aktivity, jako je skupinové cvičení, omezit z 12 na 9 osob (plus fyzioterapeut), a to samé omezení platí v bazénu. Jinak všechny ostatní procedury, kde má každá osoba svoji kabinu, nebo kde je vzdálenost větší než dva metry, omezovat nemusíme. Spíše jsme byli nuceni některé profese (zejména jde o zdravotníky a úklid) nechat doma na překážce na straně zaměstnavatele,“ vypráví dále Karel Denk. Celý lázeňský komplex Curie včetně depandancí má kapacitu 600 lůžek. „Aktuálně jsme zhruba na třetině kapacity (v současnosti je to 210 hostů, z toho 18 železničářů, kteří původně měli nastoupit už 18. 5.), celé Léčebné lázně Jáchymov včetně lézeňských hotelů Běhounek a Radium Palace, který je momentálně úplně mimo provoz, pak mají kapacitu přibližně 1250 lůžek. Zhruba 40 % naši klientely tvoří cizinci (zahraniční hosté jsou především Němci a Rusové), o něž jsme z důvodu uzavření hranic bohužel přišli. Zůstala nám domácí klientela, tedy pacienti zdravotních pojišťoven a samoplátcí s onemocněními pohybového aparátu a pooperační stavy, a zároveň s nimi i kondiční pobyt,“ popisuje dále Karel Denk. Zaměstnanci ČD a ČD Cargo, kteří se do

lázní na jaře nedostali, budou mít podle Karla Denka možnost navštívit Lázně Jáchymov v létě (ČD Cargo návrh neakceptovalo a bude mít navýšené termíny o poukazy ve druhém pololetí, a to u všech RS)... „Teď právě řešíme letní turnusy. Díváme se tady v červenci a v srpnu železničáře neměli, letos budou mít z důvodu výpadku zahraniční klientely tedy možnost i v létě. Je to dáno tím, že zaměstnavatelé nemají pro lidi tolik práce. Jinak s klienty z Českých drah a ČD Cargo jsme maximálně spokojeni, jsou to aktivní, vesměs pohodoví lidé, kteří kromě léčení vyhledávají volnočasové aktivity. Zaměstnanci ČD se chodí zvykat do okolní okouzující přírody, nebo zajdou na pivo do místních restaurací, ale nejsou to klienti problematictí. Já jsem za těch devět let, co jsem tady ředitelem, řešil asi jen tři závažné případy porušení léčebného řádu.“

A kdy lze podle ředitele Karla Denka očekávat návrat k normálu? „To v tuto chvíli nedokážu odhadnout. Některé pojišťovny sice vycházejí pojištěncům vstříc tím, že prodlužují dobu nastupu na léčebné rehabilitační péči o tři měsíce, ale poptávka momentálně není taková, jako před pandemií. Je to jako na železnici, bude chvíli trvat, než se to podaří rozjet,“ uzavírá Karel Denk.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Blanka Lomnančíková: „Na Ostravsku ještě máme hodně lidí, co dráhou žijí.“

Ve společnosti ČD Cargo byl zaznamenán jeden případ nemoci COVID-19, ani v rámci ZO OSŽ Ostrava, která zastřešuje zaměstnance všech tří velkých podniků (ČD, ČD Cargo a Správa železnic) tomu nebylo jinak. S Blankou Lomnančíkovou jsme si povídali před zasedáním Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo ve čtvrtek 14. 5.



„Co vím, tak na Ostravsku koronavír neměl nikdo, byli pouze dva zaměstnanci v karanténě. Takže po této stránce to musím zaklepat,“ říká předsedkyně Výboru OSŽ a členka Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Blanka Lomnančíková. „Alespoň já o žádném takovém případě neví, ale ke mně se všechno nedostane,“ upozorňuje. Zato první změna PKS, která řeší částečnou nezaměstnanost, a Opatření č. 5, postihly Ostravsko více. „Omezené střídání zaměstnanců, aby se spolu v době koronavíru nesetkávali, ještě beru, ale jinak to omezování celých směn nebylo, si myslím, správné rozhodnutí,“ říká dále. „Na Ostravsku ještě máme hodně lidí, co dráhou žijí, těm lidem není jedno, že jdou domů a plac není vyčištěný.“

Rozvolnění opatření po COVIDU ještě ne-

znamená návrat do běžného provozu, uvědomuje si Blanka Lomnančíková. „Pomalíčku se to spouští, ale lidé teď mají strach z toho, aby to (omezení) náhodou nezůstalo, i když se to rozjede, pokud se provoz ještě někdy vůbec vrátí do 'předkoronavirového' stavu. Takže jsme zvědaví, jak se zaměstnavatel k tomu postaví, jestli ta pracoviště vrátí do původního stavu, protože se chystá (k 14. 6.) změna grafikonu.“

Blanka Lomnančíková se netají tím, že bojuje za zachování zaměstnanosti. Veškeré snahy ale navzdory paragrafu 209, či vládnímu programu na zachování zaměstnanosti, vezmou se změnou grafikonu patrně za své, mluví se zase o nadbytečnosti a propouštění. „A to se nám nelíbí! Nám se zdá, že ti zaměstnanci jsou vysoce kvalifikovaní lidé, které si má podnik udržet! Ano, momentálně ta poptávka není třeba taková, ale všechno se to může obrátit třeba během půl roku, ale 'udělat' nového vozístra, disponenta, nebo jiné profese, to je otázka měsíců. A to se bavíme jen o tom, že udělá zkoušku, ale ne o tom, jak dlouho trvá, než ten provoz skutečně pozná, než tu samotnou práci začne samostatně vykonávat. Ale to už to bylo, to se opakuje stále dokola,“ mávne rukou. „Na Ostravsku jsou pořád oblasti, kde ten pokles přepravy není vidět, kde se stále jezdí.“

A těch věcí, které se Blanka Lomnančíková nelíbí, je mnohem víc – třeba dvouhodinové mezery mezi směnami: „Dejme tomu, denní skončí ve čtyři a noční přijde v šest a jsou tam dvouhodinové díry. Tak mě hrozně zajímá, kdy tohle skončí? Kdy se to tohle vrátí do normálu?“ Ostravská ZO OSŽ je jednou z největších základních organizací OSŽ, aktuálně sdružuje 1100 aktivních členů a 600 důchodců. „Asi jsme pořád největší ZO, a hlavně funkční. Třeba teď v době nouzového stavu jsme se tady neustále střídali, každý den tady někdo na ZV byl a řešily jsme vše operativně,“ uzavírá. Michael Mareš



Drážními zaměstnanci opuštěné nádraží v Dobroníně, od 28. 11. 2007 zde neslouží výpravčí, od loňského listopadu pak ani osobní pokladni.

NAVŠTÍVILI JSME

Dobronín – Polná

První vlak z Dobronína do Polné přijel 17. listopadu 1904, kdy byla uvedena do provozu 5,8 km dlouhá místní dráha Polná–Stoky (dnes Dobronín) – Polná město (dnes Polná) vybudovaná se zemskou podporou. Lokálka odbočuje ze 4. koleje na „šlapanovském“ zhlaví žst. Dobronín z bývalé tratě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) a měla jedinou mezilehlou zastávku – Dobronín cihelna (později Dobronín zastávka) v kilometru 3,4.

Ještě v 70. letech minulého století jezdilo z Dobronína do Polné 16 párů vlaků denně, pravidelná osobní doprava byla zastavena 22. května 1982 a trať číslo 242 Dobronín – Polná byla několik let uváděna v jízdním řádu s označkovou „Doprava toho času zastavena“. Faktem je, že do Polné už léta nepříjel žádný vlak, přitom ještě v první dekádě tohoto století sem jednou ročně (vždy druhý zářijový víkend) zajížděly zvláštní osobní vlaky u příležitosti tradiční „Mrkvancové pouťi“, naposledy v roce 2009. Vzhledem ke špatnému technickému stavu byla na úseku Dobronín zastávka – Polná (3,5 až 5,8 km) v roce 2010 (v květnu) zavedena trvalá výluka. Z toho důvodu tehdy nevyjely ani plánované nostalgické vlaky dopravce KČZ Doprava s. r. o.

Přestože se po trati do Polné už roky nejezdí, bílé světlo na silničním přejezdu stále blýká. Provoz na vlečku ACHP (dříve zastávka Dobronín cihelna) byl ukončen v roce 2018 (vlečka byla majitelem uzavřena a majitel podal žádost na Drážní úřad o ukončení přípojné smlouvy k trati Správy železnic), od té doby je zbytek lokálky nepoužíván s výjimkou jízdy drezin Správy železnic. „Letos na jaře 'traťovka' vykácela veškeré stromy, ale to jaksi nesouvisí s obnovou provozu, to je jen jakási činnost daná zákonem,“ říká Richard Cíla, strojevodoucí Českých drah a místní patriot. Podobně v Polné bylo kolejiště vyčištěno od náletových dřevin. „To zase údajně souvisí se Zákonem o drahách, příloha Stavební řád dráhy, kde se praví, že na každé stanici, která není zrušená, se musí jednou za rok provést proměření výhybek

Takže Správa železnic objedná firmu, která jednou za rok vyseká kolejiště, ze SŽSŽDC přijede komise, přeměří výhybky, a za rok se to zase opakuje. Dopravní Polná je tedy z pohledu zákona provozuschopnou stanicí, což je s ohledem na to, že leží za vyloučeným úsekem tratě, rarita,“ dodává Richard Cíla.

Nádraží v Polné leží stranou města a Správa železnic nechala nedávno nádraží opravit. „Už to není služební objekt, ale v podstatě jen obytný dům, který s původními nádražními nemá nic společného,“ nezakrývá Richard Cíla rozpaky.

Vloni v listopadu oslavila trať v tichosti 115 let. Přitom ještě před několika lety žádali opakovaně polenský zastupitelé SŽDC o obnovení provozu na trati alespoň o víkendech pro příležitostně nostalgické jízdy. V roce 2018 na jaře chtěla SŽDC trať z Dobronína do Polné prodat. K prodeji nakonec nedošlo, ale návrat pravidelné osobní dopravy je také vyloučen. Kraj Vysočina o něm neuvažuje. Dnes už je drážními zaměstnanci „opuštěné“ nádraží v Dobroníně. S aktivací dálkového řízení tratě Jihlava – Havlíčkův Brod (DOZZ v úseku Jihlava – H. Brod a též i dohled nad tratí Dobronín – Polná funguje od 28. 11. 2007, tento den byl posledním dnem služby výpravčího ve stanici Dobronín) byl ukončen provoz ve stanicích Dobronín a Šlapanice a obě stanice jsou dálkově řízeny z Jihlavy. Ještě vloni (2019) do listopadu sloužila na nádraží drážní zaměstnanekyně – pokladni ČD. To byla poslední železničárka v Dobroníně, nyní jsou zde jen služební byty, kde bydlí pár ajznbobáků. Nově opravené je skladiště. „Opravili to hezky, je to jeden z mála pěkně opravených drážních objektů v okolí. Skladiště bylo několik let opuštěné a prázdné, a jestli se nepletu, tak firma Chládek a Tintěra ho odkoupila od Správy železnic (SŽDC) včetně objektů bývalé traťovky, kde budou snad i nějaké dílny. Musím říct, že je mi jedno, kdo objekty vlastní, ale jsem rád, že to udržuje,“ uzavírá Richard Cíla. Michael Mareš



Koncové nádraží v Polné leží stranou centra města, Správa železnic nechala objekt nádraží nedávno opravit.

ZE SVĚTA

Švýcarská spolková rada chce poskytnout další peníze

Švýcarská spolková rada má v úmyslu nabídnout Parlamentu platební rámec ve výši 14,40 miliard CHF (přibližně 13,68 miliard eur) na údržbu a modernizaci švýcarské železniční sítě na období let 2021 až 2024. Oznamovala to 13. května 2020 v tiskové zprávě. Spolková rada dále žádá o úvěr ve výši 300 milionů CHF (přibližně 285 milionů eur) na spolufinancování manipulačních zařízení pro nákladní dopravu v letech 2021 až 2024. Účelem je pokračovat v předchozí podpoře železniční nákladní dopravy. Stejně jako dříve bude toto financování vyčleněno daní z minerálních olejů a dalšími vyčleněnými prostředky na silniční a leteckou dopravu. Finanční důsledky koronavirové pandemie budou řešeny samostatně.

Spolková vláda chce železnicím poskytnout finanční prostředky, aby mohly rekonstruovat především železniční svrček, mosty nebo zabezpečovací zařízení, které dosáhly konce své životnosti, modernizovat je a uvést do současného stavu techniky. Navýšení plánované Spol-

kovou radou ve srovnání se současným obdobím slouží především k pokrytí zvýšených požadavků na jízdní dráhu, železniční stanice, bezpečnost atd., jakož i požadavků zákona o rovném zacházení se zdravotním postižením a ochrany životního prostředí a přírody.

S výhradou konečné úpravy smlouvy o poskytování služeb s jednotlivými železničními dopravci je plánováno pro Švýcarské spolkové dráhy (SBB) přibližně 7,6 ze 14,4 miliard franků. Na dohody o poskytování služeb s ostatními železničními dopravci („soukromí železniční dopravci“) bylo vyčleněno přibližně 5,9 miliardy CHF. Další asi 0,3 miliardy CHF se plánují jako zrušení na nepřevídatelné výdaje, jako jsou velké škody způsobené přírodními událostmi.

Z Transportweb, 13. 5. 2020, zpracoval—sh—

Modernizace rakouské Ferdinandky

Rakouský úsek Severní dráhy císaře Ferdinanda (Nordbahn) z Vídně do Břeclavi se konečně dočká modernizace, ještě letos by měly začít na této trati rozsáhlé stavební práce.

VŠIMLI JSME SI

● **RAZANTNÍ OMEZENÍ** osobní železniční dopravy, ke kterému došlo v celé naší republice při nedávné pandemii koronavíru, se v Karlovarském kraji nedotklo tratí, na kterých je provozovatelem osobní dopravou společnost GW Train Regio. Tak například na trati č. 145 Sokolov – Kraslice byly i v době poklesu poptávky po službách železnice provozovány posilové (vložené) školní spoje, které nejezdí během prázdnin a ze Sokolova vyjíždějí dvacet minut po vlcích jezdících v pravidelném intervalu. Nezdívka se tak stávalo, že v cílových Kraslicích z těchto vlaků vystoupili jen strojevodci a průvodčí. Obdobně tomu bylo i na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží, kde byly v hodinovém intervalu ve špičkách stále provozovány vložené spoje mezi karlovarským dolním nádražím a Bečovem nad Teplou, jezdící jen v pracovní dny.



● **PAMĚTNÍ DESKA** na budově dobroňského nádraží připomíná tragickou událost. Před pětadesátiletými lety, v podvečerních hodinách 9. května 1945, došlo k silné přestřelce mezi ustupujícími německými vojáky a českými ozbrojenými dobrovolníky revolučních hliček u Záborně, kde zahynuli čtyři čeští bojovníci. Mezi nimi padl i železničář – dělník traťového okruhu Polná–Stoky Štěpán Vampola. I letos bylo toto výročí připomenuto věncem. Pamětní deska je v evidenci Spolku pro vojenská pietní místa.



● **V RÁMCI MODERNIZACE** železniční stanice Litvínov proběhla oprava části spojovací koleje (na snímku Tomáš Martinka ze dne 5. 5. 2020) spojující nádraží s tamní tramvajovou tratí, jež sloužila k vykládce tramvajů z plošinových vozů (v podstatě všechny T1 sem byly tenkrát takto dopravovány), dále tudy najížděla zapůjčená technika sloužící k údržbě a opravám této tramvajové trati (například podbiječky, Pushl atd.), kterou zdejší Dopravní podnik nevlastní.

● **OD 15. ČERVNA** bude pod obchodní značkou Belgim-Czech Xpress v inovované podobě firmou Lineas zahájena pravidelná železniční relace v nákladní přepravě. Tříkrát týdně bude vypravován přímý nákladní vlak relace Recklinghausen Ost–Falkenberg (Elster) – Ústí nad Labem. První a poslední míle přeprav zajišťují jiní dopravci. Jedná se o přepravu s cílem zlepšit ochranu klimatu. Vozbu v ČR zajišťuje ČD Cargo.

● **V PRAŽSKÝCH VRŠOVICÍCH** začala Správa železnic budovat provizorní lávku přes kolejiště, která umožní přístup ze staniční budovy ke všem nástupišťům. Cestující ji budou moci používat od 22. června. Nyní jsou ze staniční budovy přístupné podchodem pouze první dvě nástupiště, na nové čtvrté nástupiště je přístup jen z protější ulice, což pro cestující znamená dlouhou obchůzku. Propojení podchodem je plánováno až v příštím roce. (Pražský deník 1. 6.)

Tato první železniční trať byla trasována podle anglických zásad „Recta sequi“ – „Folger Geraden“ (následuj přímkou) pro železnici v ideálním terénu rovinnatého Moravského pole (Marchfeld) jen s několika málo oblouky velkých poloměrů a nabízeli tak předpoklady pro vysoké rychlosti.

Pro správu rakouských železnic ÖBB jako by to bylo dosud podřadného významu, neboť zatímco na Západní dráze (Westbahn) se jezdí rychlostí 230 km/h a na Jižní dráze (Südbahn) až 160 km/h, je na Severní dráze (Nordbahn) maximální povolená rychlost pouhých 120 km/h, ačkoliv byla tato trať vybavena evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS (Level 2). Pro na této trati dominující nákladní a regionální osobní vlaky je tato rychlost dostačující a pro rychlikovou dopravu zvýšení na 160 km/h v úseku Wien – Břeclav (80 km) žádné významné zkrácení jízdních dob nepřinese.

Požadovaná výstavba na traťovou rychlost 200 km/h ale umožní stavební úpravy většího rozsahu a zrušení početných křižení s pozemními komunikacemi.

Z „Eisenbahn Österreich“ přeložil J. Zajíc

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 23 - 5. 6. 1995

„V České Třebové bylo horko“ – tímto titulem charakterizoval Obzor jednání mimořádné konference OSŽ v České Třebové. Konference zvolila novým předsedou OSŽ Jaromíra Dušku. V souvislosti s organizačními změnami a oddělováním některých organizací byly na konferenci schváleny změny ve struktuře OSŽ. V diskusi zaznělo mnoho kritických připomínek na adresu vedení Českých drah, hovořilo se i o znevýhodnění oddělených organizací, kritizovala se nedostatečná solidarita mezi jednotlivými odděleními, diskutovalo se i o návrhu na zvýšení odvodu členských příspěvků do centra. Mnozí delegáti vyjádřili odhodlání vymoci si lepší platové ocenění i třeba i stávkou. Jednání se zúčastnil předseda ČMKOS Richard Falbr (který přislíbil podpořit požadavky železničářů ohledně mezd) a kolegové ze slovenského OZZ.

Na jednání se objevil i generální ředitel ČD Ing. Emanuel Šíp, který však nebyl na konferenci pozván. Přesto se objevil v předšálí, kde se dostal do ostré výměny názorů s delegáty sjezdu (což zaznamenala a odvysílala TV Nova).

Obzor č. 24 - 12. 6. 1995

„Generální ředitel nabídl zvýšení platů o 50 korun“ – říká titulky zprávy z jednání zástupců

sedmi odborových centrál na železnici se zástupci GR ČD. Po skončení neúspěšného jednání jednaly odborové svazy o dalším postupu. Na první straně najdeme rovněž informaci o tom, že generální ředitel ČD Ing. Emanuel Šíp požádal k 31. 7. 1995 o uvolnění z funkce. Jako důvod uvedl názorové rozpory s předsedou Správní rady ČD M. Těrou.

Obzor informuje i o tiskové konferenci Odborového sdružení železničářů, uspořádané 29. 5., na které představitelé OSŽ seznámili novináře s výsledky českotřebovské konference i s dalším postupem odborů při prosazování mzdových požadavků. Jaromír Dušek uvedl, že za prapříčinu všech problémů považuje způsob řízení a rozhodování vedení Českých drah. Jako druhou příčinu napětí uvedl neexistenci vládní dopravní politiky. „**At vláda konečně řekne, zda má jít na železnici o útlum, nebo o rozvoj, a at ze svého rozhodnutí vyvodí patřičné důsledky,**“ řekl Dušek.

Obzor dále obsahuje mj. reportáž ze Železničních oprav a strojren, s. r. o., Česká Třebová. Článek shrnuje historii „zosky“, které sahá až do roku 1844, kdy se začalo s výstavbou. V České Třebové se opravovaly hlavně motorové lokomotivy. Po privatizaci v roce 1992 zde došlo k rozšíření výrobního programu mimo jiné v oblasti ekologických výrobků. —zs—

Znovuotevřený Negrelliho viadukt slaví 170 let

(Pokračování ze str. 1)

Negrelliho viaduktem byl ministr dopravy nadšený: „Ten úsek je úžasný, skutečně stojí zato si ho projet. Je to, nepletu-li se, vůbec největší viadukt ve střední Evropě, a také, nepletu-li se, je to po Karlově mostě druhý nejstarší most. Je to krásná stavba, zapadá do okolí.“

O rameni Praha – Kladno se ve svém projevu zmínil i generální ředitel SZ Jiří Svoboda: „Spousta let to byla jenom víze a v současné době je to již o konkrétních datech,“ řekl v úvodu s tím, že v roce 2021 by se mělo začít pracovat od Kladna a letos na podzim by měla Správa železnic představit čtyři varianty a tu, kterou favorizuje. „Čist si o Negrelliho viaduktu je doslova radost, protože před 170 lety také někdo stříhal pásku. Nevím, co bylo

v proslovu, bylo Rakousko-Uhersko, nicméně věřím, že dnes jsme tu historii opět napsali pro budoucnost,“ řekl a zmínil i potíže provádějící tuto stavbu (odsunutí termínu a vícenáklady): „Běžné to není, ale zvládlo se to. Měli jsme to (oslavy znovuzprovoznění viaduktu) v plánu původně skutečně na Den dětí, už teď se těším na zahájení školního roku,“ přiznal.

Jako poslední promluvil Tomáš Koranda, předseda představenstva společnosti Hochtief CZ, který zmínil loňskou nečekanou výzvu ministra dopravy, kdy si s panem generálním ředitelem (Svobodou) dali ruku na to, že tento projekt uvedou do provozu právě do 1. 6. 2020. „Jsem nesmírně rád, že jsme ten veřejný chlapský slib dodrželi a splnili,“ podotkl. Projekt byl podle něj pro společnost Hochtief CZ

NÁZORY

Návrat vlaků na Kozí dráhu stále s otazníkem

Na regionální trati Děčín – Oldřichov u Duchcova vedoucí po úbočí Krušných hor je stále zavedena dočasná výluka a není jasné, jestli se zde vůbec někdy obnoví provoz. O provozování turistických vlaků přes letní sezonu o víkendech a svátcích na této trati v počtu čtyř párů spojů má zájem společnost KPT Rail na svoje komerční riziko, která sem plánuje nasadit exslovenské motorové vozy řady 811 s modernizovaným interiérem (mimořádně Bagety 813 s univerzálním prostorem pro zavazadla, číždni kola by se sem hodily více).

Jenže Správa železnic odmítá zde přidělit tomuto dopravci kapacitu kvůli špatnému stavu trati (četné závady a částečně zcizený materiál). Přitom v zákoně o drahách 266/1994 Sb. je uvedeno, že provoz na dráze je třeba omezit na dobu nezbytně nutnou a zde už čtvrtým rokem je vydán rozkaz o výluce. Navíc v lednu Drážní úřad vydal stanovisko, podle kterého je Správa železnic povinná pustit na trať soukromého dopravce, pokud tam projeví zájem provozovat dopravu. Od té doby se v této věci nic nekonaá a je ticho po pěšině. Takže tady bude něco špatné.

V traťovém úseku Telnice – Oldřichov u Duchcova (obvod traťového okrsku Oldřichov u Duchcova) nyní sice probíhá likvidace náletové vegetace, ale pouze za účelem lepší kontroly trati a možného průjezdu speciálních hnacích vozidel (MUJ) vybavených strojním chemickým postřikem proti plevelům.

Můj názor k této problematice je, že obnovit zde provoz je na místě za cenu, že vlaky na této trati budou zahrnuty do integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK), v němž platí zvýhodněné krajské jízdenky a budou tak vytvořeny návaznosti na ostatní druhy dopravy, zejména v Novosedlicích na příměstské autobusové linky do Dubí



V traťovém úseku Telnice – Oldřichov u Duchcova (na snímku u Novosedlic) nedávno proběhla likvidace náletové vegetace za účelem lepší kontroly traťového svršku. Vpravo kdysi vedla vlečka do Novosedlické teplárny, jež odbočovala ze širé tratě.

a Teplic a v Oldřichově na vlakové linky U1 a U3. Zároveň by bylo dobré s touto tratí počítat jako s alternativní odklonovou trasou pro nákladní vlaky v případě výluk na hlavních tratích, jež se ještě budou konat ve velkém rozsahu (modernizace pravobřežní hlavní trati, přestavba traťového úseku Ústí n. L. – Teplice). Možná by se tato trať hodila pro pravidelnou linku Děčín – Duchcov, čímž by se využila vlečka do duchcovské savřovny, která by se tak proměnila v regionální trať.

Jinak za zachování trati bojuje i spolek Záhada lokálek, který v minulých dnech spustil

Pozoruhodný rozsudek

Práce kvapná, málo platná – praví moudrost předků v jednom přísloví. Platí to i v případě nehodové události na brněnském hlavním nádraží, k níž došlo loni začátkem března. Srazily se tam dvě elektrické jednotky řady 560 – červená a modrá.

Ve středu 27. 5. 2020 změnil senát krajského soudu v Brně částečně rozsudek městského soudu v Brně ve věci strojvedoucího „modrého vlaku“ zavinišího nehodu (na jméno nezáleží). Viník nehody totiž uvedl do pohybu vlak v době kdy mu hlavní návěstidlo zakazovalo jízdu, poté co od zaměstnance obsluhy vlaku obdržel návěst „souhlas k odjezdu“. Viník vyfasoval od městského soudu podmíněný trest a zákaz činnosti na dva roky. S tím nesouhlasil a odvolal se.

Učinil správně. Senát odvolacího soudu (odvolací soud jedná vždy v senátu tří soudců z povolání) se neukvapil a vyčkal závěrečné zprávy Drážní inspekce. Co se stalo – v čase T minus X (čas T = doba stanoveného/plánovaného, tedy nikoli „pravidelného“ odjezdu vlaku stanovená jízdní řádem), přesný časový údaj neznám – viděl strojvedoucí na odjezdovém návěstidle návěst dovolující jízdu, tj. byla postavena jízdní cesta pro „modrý“ vlak. Nicméně dle zprávy Drážní inspekce výpravčí – zjevně v důsledku vývoje dopravní situace – zrušil v čase T minus 6 vlakovou cestu modrému vlaku a postavil vlakovou cestu pro příjezd vlaku červeného. Na odjezdovém návěstidle se objevila návěst zakazující jízdu. O této změně ovšem strojvedoucí nebyl informován – povinnost informovat strojvedoucí o zrušení jízdní cesty a změně návěstidlového znaku v předpise D1 stanovena není.

Zpracovatel předpisu (připomínkovatelé) se logicky domnívají, že strojvedoucí se řídí návěstmi hlavních návěstidel a nepotřebuje dostávat informace o změnách... nicméně nějak se neřeší situace, kdy by ke změně došlo těsně před uvedením vozidla do pohybu, v době, kdy vzhledem k umístění návěstidla na něj není ze stanoviště vidět – zejména trasplisčí návěstidla. Podobně se to týká případů, kdy z místa není na příslušné návěstidlo vůbec vidět... Obsluha vlaku dávající souhlas k odjezdu – zcela v rozporu s přirozeným rozumem – nemá povinnost zkontrolovat, zda je na hlavním návěstidle návěst dovolující jízdu, tudíž „odmává“ příslušnou návěst, i když na hlavním návěstidle není návěst dovolující jízdu. Strojvedoucí pak – u vlaku s centrálním zavíráním dveří – má zavřít dveře a „až bude volno“, tak za TO vzít... A čekat na

Miroslav Zikmund

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

Memorandum k obnově Slavkovské dráhy

Letošní poslední květnový den uplynulo již 23 let od okamžiku, kdy byla zavedena tzv. dlouhodobá výluka na trati č. 144 mezi Kráským Jezem a Loktem. V roce 1997 se tak stalo z důvodu nevyhovujícího stavu drážní infrastruktury, především pak železničního svršku s tím, že trať bude v dohledné době opravena. I když postupně došlo k obnově dvou úseků Slavkovské dráhy, stále zbývá dokončit asi 8 kilometrů zdevastované trati. Absenci pravidelné železniční dopravy v rámci základní dopravní obslužnosti nejvíce pociťuje Horní Slavkov, když do zdejšího nádraží, které se nachází v samém centru města, zbývá dokončit cca 1700 metrů trati.

Tato situace nedává spát představitelům měst podél Slavkovské dráhy (jmenovitě jde o Bečov nad Teplou, Horní Slavkov, Loket, Nové Sedlo a Chodov) a také Hospodářské a sociální rady Sokolovska, kteří těžce pociťují dlouhodobou neexistenci železniční dopravy. Dohodli se proto na návrh společného memoranda, ve kterém mj. upozorňují na významnou roli Slavkovské dráhy v rámci ekonomického a společenského rozvoje oblasti Slavkovského lesa, který je sou-

částí strukturálně těžce postiženého regionu Sokolovska. Dráha má dle jejich vyjádření navíc i významný turistický potenciál, je jedním z krajinotvorných prvků zdejší chráněné krajinné oblasti, má i velkou historickou a stavební hodnotu pro velkou koncentraci unikátních staveb (tunelů, velkých kamenných viaduktů a dalších) na relativně krátkém úseku. Starostové uvedených měst (přesněji jde o čtyři starosty a jednu starostku) současně poukazují na skutečnost, že provozovatel dráhy, kterým je Správa železnic, státní organizace, zde očividně neplní své povinnosti vyplývající z paragrafu 20 zákona o drahách (č. 266/1994 Sb.), kdy je povinen zajišťovat její provozuschopnost. Společné memorandum bylo navíc podpořeno i usnesením všech pěti zastupitelstev, která rovněž vyslovila požadavek plného zprovoznění v co nejbližším termínu. O zprovoznění Slavkovské dráhy dlouhodobě usilují nejen místní samosprávy a další subjekty, ale zejména Karlovarský kraj, který se opakovaně zavázal, že pokud dojde k jejímu zprovoznění, objedná zde dopravu v rámci základní dopravní obslužnosti. Robert Koutný

PRÁVNÍ PORADNA

Předdůchod, nebo předčasný důchod?

Předdůchod

Předdůchod upravuje zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, v platném znění, a zákon č. 403/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a další související zákony, v platném znění. Není vyplácen ze státního rozpočtu, ale ze soukromých finančních prostředků občanů naspořených v tzv. III. pilíři důchodového systému, tj. v doplňkovém penzijním spoření¹. Výše spoření je individuální u každé osoby. Při odchodu do předdůchodu je dle zákona nutné mít naspořeno částku minimálně na 2 roky, tj. cca 240 696 Kč (pro rok 2020). Výplatu nelze přerušit nebo pozastavit, pokud se v průběhu čerpání člověk vrátí do práce, předdůchod se vyplácí dál, to znamená, že při předdůchodu můžete neomezeně pracovat, ale z výdělku platíte daň a sociální a zdravotní pojištění. Po dobu předdůchodu můžete být i hlášení na úřadu práce. Stát platí po celou dobu čerpání předdůchodu za pojištěnce zdravotní pojištění (sociální pojištění se neplatí). Doba pobírání předdůchodu je považována za vyloučenou dobu, a proto nemá zásadní vliv na vyměřovací základ. Současně platí, že se doba předdůchodu nezapočítává do doby pojištění. Předdůchod můžete pobírat nejdříve 5 let před dosažením důchodového věku (výpočet se provádí u žen stejně jako u mužů narozených ve stejném roce, tedy bez ohledu na počet dětí). Musí se splnit následující kritéria pro čerpání:

- a) čerpání končí nejdříve dosažením důchodového věku,
- b) k výplatě dochází měsíčně (nejméně 24 měsíců a nejdéle 60 měsíců) a nelze ji přerušit ani pozastavit,
- c) předdůchod je vyplácen v neklesající výši,
- d) musíte mít započteno na důchodovém pojištění nejméně 35 let a
- e) jednotlivá splátka dosahuje výše alespoň 30 % průměrné mzdy.

Do 30. 11. 2012 bylo možné spořit v penzijních fondech, které byly po 1. 1. 2013 převedeny na tzv. transformované fondy. Od 1. 1. 2013 lze vstoupit již pouze do účastnických fondů. V případě, že požadujete čerpání předdůchodu, je nutné zažádat o převedení finančních prostředků (nejméně 3 měsíce před podáním žádosti o předdůchod) z transformovaného fondu do ú-

částnického fondu, a doba spoření musí být celkem nejméně 60 měsíců! Po dobu čerpání předdůchodu se ztrácí nárok na zaměstnanecké jízdní výhody.

Předčasný důchod

Předčasný důchod je vyplácen ze státního rozpočtu. Lze si o něj požádat až po dovršení 60 let věku dle zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, v platném znění. Do předčasné penze lze jít v závislosti na ročníku narození o 3,5 až o 5 let dříve. Nevýhodou je, že důchod zůstane trvale krácen. Penze se krátí za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu, a to tím více, čím dříve před dovršením důchodového věku člověk o předčasnou penzi požádal. Zahájení výplaty 5 let před důchodovým věkem může znamenat trvale krácení důchodu až o 27,9 %. Nezbytnou podmínkou pro přiznání předčasného starobního důchodu je, aby pojištěnec ke dni přiznání této dávky měl již získanu dobu pojištění potřebnou pro nárok na řádný starobní důchod. Pokud začnete pracovat, pak je předčasný důchod pozastaven. Lze si pouze v malém rozsahu přivydělávat. Při odchodu do předčasného starobního důchodu a splnění podmínek nároku na zaměstnanecké jízdní výhody, tyto bez přerušování zůstávají.

S využitím webových stránek MPSV a příslušných zákonů zpracovali

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Pozn.¹ od 1. 1. 2013 – doplňkové penzijní spoření = transformované a účastnické fondy, které tvoří: vlastní spoření účastníka; příspěvek zaměstnavatele (na železnici odstupňován podle kategorií); příspěvek státu; úrok; příp. daňové zvýhodnění (při platbě nad 1000 Kč).

² za průměrnou mzdu se považuje částka, která se vypočte jako součin všeobecného vyměřovacího základu za kalendářní rok, který o dva roky předchází kalendářnímu roku, pro který se průměrná mzda zjišťuje, a přepočítacího koeficientu pro úpravu tohoto všeobecného vyměřovacího základu; zaokrouhuje se na celé koruny nahoru, např. pro rok 2020 činí 33 429 Kč (cca 10 029 Kč pro předdůchod).

Porovnání předdůchodu a předčasného důchodu

	předdůchod	předčasný důchod
odchod do důchodu	nejdříve ve 58 letech a 6 měsících	po dovršení 60 let
možnost přivýdělků	neomezené	max. 5000 Kč měsíčně
důchod je vyplácen	z vlastních naspořených financí	ze státního rozpočtu
přerušit důchod	nelze	lze
krácení důchodu	1,5 % za každý neodprac. rok	0,9 – 27,9 % (max. 5 let) + 1,5 % za každý neodpracovaný rok
jízdní výhody	ztrácí se nárok	jsou zachovány

„obrovskou výzvou, protože je to unikátní kombinace rekonstrukce historické památky a současné funkčního dopravního inženýrského díla, které po rekonstrukci musí splňovat veškeré požadavky pro moderní železniční dopravu“. V rámci stavebních prací se muselo rekonstruovat sto oblouků, devatenáct z nich se muselo kompletně rozebrat. „**Ta rekonstrukce v podstatě připomínala rekonstrukci Karlova mostu, kdy se kámen po kameni rozebrál, opravoval a zase vracel na původní místo,**“ podotkl. „**Tehdy, v roce 1847, ta luhá výstavba byla 43 měsíců. My jsme to za 37 měsíců kompletně rozebrali, opravili, znovu složili a uvedli do provozu. Děkuji, že jsme u toho mohli být a přejí úspěšné a bezpečné provozování,**“ uzavřel.

Michael Mareš

na webových stránkách petici na podporu této dráhy, kterou mohou zájemci podepsat i například na obecních úřadech v Krupce, Chlumci, či Jílovém.

Tomáš Martínek

Horší správa než majitelé prázdných bytů

O prázdných bytech soukromých vlastníků, které byly pořízeny čistě ke spekulativním účelům za přebytečné finanční prostředky, kdy jejich majitelé nemají potřebu v nich ani bydlet či je pronajímat, což omezuje nabídku a uměle zvyšuje ceny bytů obecně, se psalo již hodně. Jedná se o soukromé vlastnictví a není mnoho možností jak majitele donutit byty využívat, pokud jim ani příjem z pronájmu za to nestojí. Alespoň však byty nechávají, jak jsou, nelikvidují je.

U „dobré“ Správy se však jedná o státní majetek, teprve nedávno převedený od Českých drah, které jej ve většině případů alespoň nějak udržovaly a využívaly, at už pro vlastní potřebu, či formou pronájmu.

I bydlení na nádraží má své výhody, někteří lidé tak spokojeně bydlí desítky let, ale podle Správy je to špatné bydlení, ti lidé si mají hledat lepší, tak je jednoduše vypoví do spárů pokřiveného trhu byty, byť se jedná o státní organizaci, která by měla mít i určitou sociální odpovědnost. Správa se odvolává na hlukové limity, ke kterým se však sama zavázala, aby měla záminky k vystěhování a udelování zakázek na demolicí, zatímco v bezprostředním sousedství drah se staví nové domy i bez protihlukových zdí, k čemuž musela stejná Správa dát souhlas, protože se jedná o pozemky v ochranném pásmu dráhy.

Podobné je to se službami pro cestující, kde úplně stačí, že má restaurační zařízení podle názoru manažera Správy měsíčním ciferným platem příliš levné pivo. Dostane výpověď a Správa pak čeká na lepší finanční nabídku, která když nepřijde, místo zmírnění svých požadavků daných i přeměštnými náklady na stavební práce (ve smyslu proč si nepřihodit, když to jde ze státního) raději nechá objekty zchátrat, aby se lépe obhajovala následná demolice.

Prodávat tzv. zbytné objekty už také příliš nechce, zřejmě aby si podržela vliv nad zakázkami na jejich případnou opravu či bohužel spíše demolici. Už jen proto, že manažerů Správy jsou hodnoceni podle čerpání evropských dotací, takže dražší projekt počítající s demolicí a novostavbou je pro ně osobně finančně zajímavější než oprava. Limitem je pouze ekonomické hodnocení projektu ze strany EU, což vede ke snaze o zmenšování budov, místo nabídky prostor k pronájmu za přiměřené ceny v místě.

Až fanatická posedlost bořením je zjevná i z tohoto prohlášení Správy: Prodáme to jen, když to zbouráme a postavíme tam něco jiného!

Štěpán Hálek



Spěšný vlak 1596 „Cyklo Brdy“ včele s lokomotivou 749.264-8 projíždí po odklonové trase po trati 173 mezi stanicí Nučice a zastávkou Nučice.

První provozní víkend Sp vlaku Cyklo Brdy

V sobotu 23. 5. 2020 se rozjely výletní i nostalgické vlaky ve Středočeském kraji. První víkend byl v provozu i výletní vlak Sp 1596 a Sp 1597 „Cyklo Brdy“ jedoucí z Prahy hl. n. přes Beroun a Příbram do Blatné a vpoledvečer zpět. První jeho víkend provozu byl poznamenán výlukou na trati 200, mezi Příbramí a Blatnou byl nahrazen autobusovými. Na čele vozů Bdmtee a služební vozů pro přepravu kol Bdmtee se představila v plné kráse po opravě pražská „Zamračená“ čili „Bardotka“ 749.264-8. Cestující mohli

využít vlak k pěším výletům nebo k výletům na kole do krásné lesnaté kopcovité přírody pohorí Brd jižozápadně od Prahy. Nebo využít příležitost k rodinným poznávacím výletům a zavítat na zámek v Březnici či v Blatné, nebo k návštěvě Hornického muzea v Příbrami, nebo Mariánského poutního místa Svatá Hora. Tento spěšný vlak vyjíždí o víkendech a státních svátcích až do 1. 11. 2020. Na čele vlaku by se vždy měla objevit lokomotiva řady 749, Zamračená/Bardotka. **Vít Mareš**

Hvozdnický expres bude jezdit až do konce září

Pravidelné jízdy „Hvozdnického expresu“ byly zahájeny v pátek 29. května. Hvozdnický expres je nostalgický vlak, vypravovaný již sedmým rokem na trati Opava východ – Svobodné Heřmanice za podpory Moravskoslezského kraje, regionu Hvozdnice, statutárního města Opava a dopravce Railwaycapital. O víkendech a svátcích (od 30. května do 28. září) jezdí tři páry vlaků denně (odjezd z Opavy v 8.47, 11.47 a 16.47 h) v pátky pak na trať vyrazí jedna souprava (odjezd 18.47 h). Jízda na trati dlouhé 25 km trvá necelou hodinu.

Výletní vlak projíždí krajinou podél říčky Hvozdnice místy se zajímavou historií – přírodní rezervací Otická sopka, obcí Choltice s větrným mlýnem, malebnou lesní zastávkou Litultovice

s původní dřevěnou čekárnou, areálem s vojenskou technikou v Mladecku a dalšími zajímavými místy. Nádraží na trati jsou postavena z červených cihel. Z vlaku je možné při dobré viditelnosti spatřit vrcholy Beskyd s Lysou horou, jakož i nejvyšší vrchol Hrubého Jeseníku Praděd. Trať končí ve Svobodných Heřmanicích, ale dříve pokračovala dalších pět kilometrů do Horního Benešova, kde dodnes zůstala dominantou prostoru bývalého nádraží výtopna. Kolem bývalé trati lze jet na kole po upravených stezkách a lesních cestách mimo hlavní cesty.

Podrobnější informace o jízdním řádu a akcích podél trati Hvozdnického expresu lze nalézt na webových stránkách www.railwaycapital.cz a www.mikroregionhvozdnice.cz. **—čas—**

Výběrové řízení

Odborové sdružení železničářů – ústředí vyhláší výběrové řízení na obsazení jedné pozice **svazového inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Jihomoravský kraj a Kraj Vysočina.**

- Požadavky:**
- minimálně středoškolské vzdělání s maturitou
 - čistý trestní rejstřík
 - dobré komunikační schopnosti a solidní vystupování
 - orientace v pracovněprávních předpisech
 - uživatelská znalost práce na PC (MS Office)
 - ochota k častému cestování
 - zájem o další vzdělávání
- Výhodou:**
- zkušenosti z práce v odborech
 - zkušenosti v oblasti BOZP
 - praxe v oblasti železniční dopravy
 - bydliště v oblastech působnosti

Předpokládaný nástup:

– 1. 9. 2020

Výběrové řízení proběhne jako dvoukolové. První kolo se uskuteční bez účasti přihlášených, na základě posouzení písemných materiálů přihlášených. Uchazeči, kteří postoupí do druhého kola výběrového řízení, budou pozváni k osobnímu pohovoru. Vyhlášení výběrového řízení si vyhrazuje právo nevybrat žádného z přihlášených uchazečů.

Písemné přihlášky doplněné strukturovaným životopisem, ověřenými kopiemi dokladů o vzdělání a výpisem z trestního rejstříku je nutno zaslat **nejpozději do 30. června 2020 na adresu:** Odborové sdružení železničářů, Oddělení BOZP, JUDr. Petr Kožmín, LL.M., Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9.

Bližší informace můžete rovněž získat na tel. 972 241 904 nebo 724 243 141.

Moudrost pro tento den

„Člověku pomůžeme víc, když mu nastavíme příznivý obraz jeho samého, než když ho budeme ustavičně upozorňovat na jeho chyby.“ **Albert Camus,** francouzský spisovatel (1913 - 1960)



S hlubokým zármutkem oznamujeme všem přátelům, kamarádům a kolegům, že nás navždy dne 24. 5. 2020 ve věku 75 let opustil pan

Jiří Cenek.

Jiří Cenek byl zakládajícím členem OSŽ, dlouholetým členem Ústředí OSŽ, jedním z prvních předsedů Výboru OSŽ Železničnického státního úřadu Brno (nyní OHL ŽS) a členem Nadrážního republikového výboru. Ve funkci předsedy Výboru OHL ŽS působil ještě v důchodovém věku, ale jeho zdravotní stav mu v roce 2012 nedovolil pokračovat a odešel do zaslouženého důchodu. I v něm se zaměřoval o dění naší firmy a hlavně našich odborů, kde působil stále jako člen Klubu seniorů. Díky své veselé a upřímné povaze byl u všech kolegů hodně oblíben a také rád všem pomáhal a organizoval plno akcí, na které si každý z nás – kteří jsme ho znali – v tuto dobu určitě vzpomene. Nikdy na něj nezapomeneme, čest jeho památce.

Olda Sobol, předseda Výboru OSŽ OHL ŽS, a. s.

Modrý vandr po čase opět podhůřím Orlických hor

Pod heslem „Před Potštejnem za Potštejnem“ virus nesmí stát, jinak nebudu hrát“ pořádají ZO OSŽ zst. Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc turistické putování nejkrásnějšími partiemi Ústeckoorlicka zakončené v areálu Letního tábora Železničářů na Potštejně. Celá akce pod názvem Modrý vandr se koná v sobotu 20. června pod záštitou Oblastního ředitelství Správy železnic v Olomouci. V programu Modrého vandru vytyčili organizátoři dvě trasy turistické a jednu cykloturistickou. Trasa 1 (10 km) vychází z Letního tábora (LT) Potštejn a přes hrad Potštejn a Velešov se vrací do místa startu. Trasa 2 (18 km) vede z Chocně přes Podlesí a Lhoty u Potštejna do cíle v LT Potštejn, cyklotrasa (41 km) vychází od nádraží v Ústí nad Orlicí a vede přes Letohrad do LT Potštejn. Start trasy 1 je od 9.00 – 10.00 h, trasa 2 a cyklotrasa startují od 7.30 – 10.00 h od choceňského, resp. ústeckoorlického nádraží.

Bližší informace o dopravě, občerstvení, příp. ubytování podají organizátoři telefonicky na číslech 731 518 129 (p. Blažek) nebo 774 357 088 (p. Janský).

S pozdravem „Zdrávi došli“ zvou všechny příznivce přírody organizátoři. **—čas—**

Muzeum Kraslické dráhy desetileté

V kalendáři se psalo datum 30. května 2010, když tehdejší sokolovský senátor PhDr. Pavel Čáslava, vybavený červenou čepicí, výpravkou a pišťalkou, slavnostně zahájil provoz Muzea Kraslické dráhy. Shodou okolností i letošní předposlední květnový den vyšel na sobotu. Stejně jako před deseti lety byl i tento den v muzeu zahajovací – s měsíčním zpožděním, způsobeným pandemií koronaviru, byla v této instituci započata její jedenáctá sezóna.

Expozice muzea, které je věnováno zejména historii, vzbudě a technickým zajímavostem nejen mezinárodní trati Sokolov – Kraslice – Klingenthal, ale i dalších železnic na české i saské straně státní hranice a také regionu, kterým Kraslická dráha prochází. Zájemce zde najde více než pětistovku trojrozměrných exponátů z majetku jak provozovatele muzea, kterým je místní Železniční spolek Klub M 131.1, tak partnerského saského spolku Eisenbahnfreunde Klingenthal e.V. a některých soukromých osob. Nechybí zde ani množství výstavních panelů, jež návštěvníkovi přibližují infrastrukturu Kraslické dráhy, jednotlivé etapy jejich dějin, významné osobnosti, které měly nebo mají k dráze vztah, historii navazující autobusové dopravy a další skutečnosti.

K těm nejvýznamnějším osobnostem, které zde cestovaly vlakem, patří například poslední rakousko-uherský císař Karel I., světoznámý spisovatel Arnošt Lustig či nedávno zesnulý exministr dopravy doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.

„**Naše muzeum bude otevřeno až do konce září každou sobotu vždy od 9.00 do 16.00 hodin.**“ říká předseda provozujícího spolku Ing. Karel Mareček. Kromě těchto pravidelných časů je návštěva možná po předchozí telefonické domluvě (na čísle telefonu 602 203 548) i v jiných termínech. Toto platí zejména pro hromadné výpravy, zájezdy, školní výlety nebo i pro jednotlivé návštěvníky nejzápadnější části Krušných hor.

Během uplynulých dekád se Muzeum Kraslické dráhy stalo svědkem (nebo lépe řečeno účastníkem) řady akcí určených pro nejširší veřejnost. Kromě úspěšné I. Kraslické muzejní noci to byly například oslavy výročí dráhy či tradiční Mikulášské jízdy (jubilejní 25. ročník této největší akce svého druhu v republice se uskutečnil v závěru loňského roku).

V průběhu posledních dvou let se také podařilo vyřešit otázku vlastnictví pseudorenesančního objektu z roku 1904, který byl ve vlastnictví



Z expozice Muzea Kraslické dráhy.

Správy železnic. Nyní přechází do majetku města Kraslice, což umožní budoucí postupnou obnovu v současné době nevhodné budovy, která rozhodně není dobrou vizitkou jedné ze vstupních bran města, kterou nádraží bezesporu je.

Železniční expozice je v současné době jediným muzeem města. V blízké době ji snad

doplní expozice věnovaná zdejším tradičním výrobám – hudebním nástrojům a krajkám. Vedení města v čele se starostou Romanem Kotlíkem přísluší také poděkování za každoroční finanční příspěvky z grantového systému, které jsou věnovány na nákup exponátů a muzejního mobiliáře.

Robert Koutný

Kroměřížské železniční muzeum renouje vyhlídkový vůz pro nostalgické jízdy

Svým způsobem unikátní je muzeum Kroměřížské dráhy (zkráceně KMD), které se nalézá přímo na kroměřížském nádraží. Svoji činnost zahájilo 11. srpna 2007. Ojedinelost tohoto muzea spočívá především v tom, že vystavené exponáty (mj. elektromechanické zabezpečovací zařízení, dálkopisy, přejezdové zařízení VUD) jsou plně funkční a slouží nejen pro podívání a zavzpomínání, ale také k praktické výuce zájemců o starou železniční techniku.

„Vystavené exponáty jsou vzájemně propojené, takže lze stavět vlakové cesty na řídicím přístroji a na stavědlovém přístroji. Fungují i telefony a návštěvníci,“ říká Martin Šustal, zaměstnanec odboru provozu osobní dopravy (O 18) na GŘ ČD, jeden z desítek nadšenců, kteří stáli u zrodu tohoto železničního muzea a tráví v něm značnou část svého volného času bez nároku na odměnu.

Kromě dopravních exponátů má muzeum pronajatou i přílehlou točnu a výtopnu, v níž má deponovaný historický motorový vůz M 131.1454 „Hurvíněk“, který je využíván zhruba desetkrát v roce pro historické a nostalgické jízdy. „**Pořádáme jízdy hlavně na tratích mezi Kroměříží, Kojetínem a Tovačovem, ale zájemci si mohou objednat Hurvínka také na soukromou jízdu, kupříkladu u příležitosti svatby nebo narozenin,**“ přibližuje aktivity členů KMD Martin Šustal.

V současné době probíhá ve zmíněné výtopně oprava historického služebního vozu řady D, který si členové KMD vlastními silami přestavují na vyhlídkový vůz. „**Vůz jsme odkoupili z vlečky v Ostravě-Vitkovcích, podařilo se to zajistit Rostovi Kolmačkoví. Podobných vozů je dnes v provozu naprosté minimum, a poopa-**



Ze služebního vozu řady D vznikne svépomocí vyhlídkový vůz, určený pro nostalgické jízdy.

vě se zařadí mezi další tři, které v současné době na kolejkách v České republice jezdí,“ říká s uspokojením Martin Šustal. (Jeden vůz tohoto typu jezdí na tzv. Jemnické dráze a další dva vlastní Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka.)

Mezi další exponáty muzea patří například vybavení historické osobní pokladny, dobové železničářské uniformy, sdělovací a zabezpečovací zařízení, písky motorových lokomotiv, lampy, lucerny a další historické předměty, nad nimiž zaplesá srdce každého pravověrného železničáře. Všechny tyto artefakty jsou vystaveny v původní administrativní budově někdejších ČSD, která pochází někdy z 60. let minulého

století. „**Budovu ale čeká v dohledné době oprava a my máme trochu obavy, abychom se nemuseli vystěhovat,**“ svěřuje se Martin Šustal. Naštěstí je patronem muzea samotné město Kroměříž, na jehož podporu členové spolku také spoléhají. Zájemci o činnost KMD se více dozvědí na webových stránkách: [www: http://www.prototype.cz/KMD/](http://www.prototype.cz/KMD/) **Miroslav Čáslavský**

P.S. Omlouváme se pozorným čtenářům, kteří článek o kroměřížském muzeu, avizovaný v minulém čísle v rubrice Návštěví jsme, hledali v č. 11 marně. Zprostorových důvodů jej otevíráme až dnes. Děkujeme za pochopení. **Redakce**

Z výluky Nýřany - Heřmanova Huť

Od 15. května do 3. června probíhala nepřetržitá výluka celé tratě Nýřany – Heřmanova Huť. Trať má být v bližším časovém horizontu elektrizována pro Plzeňský kraj, který má v úmyslu objednat přímé příměstské elektrické jednotky relace Heřmanova Huť – Plzeň hl. n. – Nepomuk. Na trati při současné výluce dojde hlavně k vytrhání tzv. zbytného kolejiště v dopravně Heřmanova Huť.

Kolejiště je pozůstatkem vlečky do sklárny rakouské firmy Stölzle Union (v roce 1907 založena právě v Heřmanově Huti), která již před lety vytrhala celé kolejiště v závodě, ač vyrábí ročně 600 milionů výrobků ze skla – lahvičky pro lékárenský průmysl v celé Evropě i Rusku. V době koronaviru a proklamované zelené politiky se znemožňuje kolejová přeprava (sic!). Přitom sklár-

na leží přímo za šturcem tratě.

Za mé návštěvy v den zahájení výluky již pracovníci firmy rozměřovali hrací práce, bude vytrženo „angličan“. V dopravně prý zbudou pouze dvě koleje; na můj dotaz, zda vydrží krajní manipulační koleje, mi dělník řekl: „**Nevím, my máme trhat bývalé vlečkové kolejiště, mají sem přivést jen jednu novou výhybku.**“

Na trati Heřmanova Huť – Nýřany byla rekonstruována těsně před rokem 1989 (dále to již nestihli před nástupem antiželezničnických 90. let) pouze část tratě přibližně před zastávkou Rochlov, dále směrem na Heřmanovu Huť jsou některé kolejnice z roku 1941 (Thyssen), to zde dělala pravděpodobně pokládku Německá říšská dráha, neboť trať ležela v letech 1938–1945 v Sudelech. **Martin Kubík**



Pracovní vlak společnosti TSS s lokomotivou řady 742 přiváží těsně po zahájení výluky nové kolejnice do Heřmanovy Huti, zachycen u zastávky Přehýšov v 9.05 h 15. 5. Zastávka po dobu výluky nebyla obsluhována, jelikož obec stejného názvu leží 2,6 km vzdálena, ale poblíž zastávky je skladová hala americké firmy Prologis, samozřejmě bez napojení na železnici, leží přece na dálnici D5!

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