

Z aktuálních událostí

■ V úvodu zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo, které se konalo v Praze ve čtvrtek 18. 6. 2020, referoval předseda PV Radek Nekola o důležitých dokumentech, které budou projednávány na Dozorčí radě ČD Cargo, jako je například vývoj v dočasných společnostech v rámci EU či debata nad prosperitou jednotlivých vozových zásilek. „Ve hře je opět přehodnocování jednotlivých tarifních bodů,“ poznamenal. Zmínil se i o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem (17. 6.) na téma prodloužení Opatření č. 5 v rámci 1. změny PKS ČD Cargo. Uvedl, že pro OSŽ je prodloužení platnosti opatření v tomto znění nepřijatelné, uplatní proto své připomínky.

Radek Nekola také zopakoval, že pomoc státu v době epidemie je zatím nulová: „COVID 2 pomáhá všem, jen železnici ne – pro mne je to velké zklamání.“ Nakonec informoval členy o možnosti požádat o příspěvek z Podpůrného fondu OSŽ v případě mimořádné události, například při bleskové povodni.

Na druhou část jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo dorazili čtyři zástupci zaměstnavatele v čele s Ivanem Bednářkem, MBA, předsedou představenstva. Podle Ivana Bednářka se v řádu dnů uskuteční schůzka s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem na téma „překlenovací financování“. „Stále čekáme, jak se hlavní akcionář (český stát) postaví k pomoci železniční nákladní dopravě, donekonečna to osekávat nelze,“ dodal v narážce na některé „vize“, podle kterých by mohlo být zrušeno až tři sta nákladních míst (tarifních bodů). „Stále věřím, že se katastrofický scénář nenaplní,“ řekl.

■ V Praze se 23. června uskutečnilo zasedání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ. Sešli se všichni členové rady, které přivítal předseda RRS Kurt Mužík. Vzhledem k pandemii se nemohla uskutečnit řada akcí, které byly v plánu, a dosud se nepodařilo vyřešit ani zpřístupnění vstupu na webovou stránku seniorů.

Místopředseda RRS OSŽ Alois Malý sdělil termín oslavy 15 let vzniku RS ČR, která se uskuteční 16. října v Praze a pozvání budou členové RRS OSŽ. V listopadu RS pořádá akci s názvem „Babička roku“ v Olomouci, na kterou by měly jednotlivé Krajské rady seniorů nominovat účastnice do finálového klání. V příštím roce pak proběhne i sjezd RS ČR, spojený s volbami do tohoto orgánu.

Hostem jednání RRS byla Mgr. Blanka Jiřová, ředitelka CK ČD travel, která popsala situaci cestovních kanceláří v době, kdy byly zastaveny všechny zahraniční i tuzemské rekreace, a odpověděla na řadu dotazů. Nabídl také možnost telefonické konzultace komukoli v případě nejasností.

Předsedu OSŽ tentokrát jako host nahradil první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Hovořil o koncepci poskytování jízdních výhod, o pracovním materiálu, který obdrželo OSŽ a v němž jsou uvedeny tři varianty řešení. Přiblížil také podmínky, za jakých byla ze strany OSŽ poskytnuta finanční pomoc z Podpůrného fondu OSŽ rodinným členům.

Posledním hostem jednání byl vedoucí Mezinárodního oddělení OSŽ Ing. Ondřej Šmehlík. Řešily se podmínky účasti na Sportovních hrách seniorů v Rajčech Teplicích. Sportovní hry seniorů OSŽ by měly proběhnout podle původního termínu 25.–27. srpna.

■ Ústředí OSŽ zasedalo v Praze 24. června. I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách Vladislav Vokoun řekl, že se OSŽ snaží tlačit na orgány státní správy, aby participovaly na pomoci železnici v souvislosti s koronavirovou krizí. „Pokud jde o zaměstnance, máme podepsané dohody na překážky práce na straně zaměstnavatele, které pokračují, byť v omezené míře, i nadále,“ řekl.

Shrnutí posledních čtyř měsíců se věnoval i místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola: „Co se týče částečné nezaměstnanosti, naše společnost čerpá a čerpat bude státní příspěvek. Mohu určitě říct, že institut částečné nezaměstnanosti zachránil zhruba 650 zaměstnanců, jinak bychom museli propouštět,“ konstatoval.

O dění u Správy železnic, kde naopak institut paragrafu 209 využit nebyl, informoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic Petr Štěpánek. „Namísto institutu částečné nezaměstnanosti byl vydán pokyn generálního ředitele, kterým se eliminovala přítomnost zaměstnanců na pracovištích. Vypětí zaměstnanců bylo sice velké, na druhou stranu jsme se tím snažili eliminovat možnost náklady,“ uvedl.

„Máme za sebou nouzový stav, který ukázal, jak společnosti dokážou být flexibilní,“ řekla místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Někdrážního republikového výboru Bc. Renata Dousková, která informovala mimo jiné o pokračujícím kolektivním vyjednávání u železničního zdravotnictví, či o podpisu PKS u společnosti OHL ZS.

Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka referoval o stavu rekreačních zařízení. Uvedl, že v případě Penzionu Pacifik a hotelu Skalka v Rajčech Teplicích využilo OSŽ nabídek podpory českého a slovenského státu, přesto je letošní hospodaření zatím ve ztrátě.

Poslední slovo měl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který nejprve informoval o opatřeních uvnitř OSŽ a zopakoval veškeré kroky, které OSŽ podniklo ohledně pomoci státu dopravcům: „Budeme o tom dále jednat s ministrem dopravy v týdnu od 7. července, kde bychom se měli věnovat také pro nás velmi důležité záležitosti režijních jízdních výhod a materiálu Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030,“ uzavřel.

■ Zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Správě železnic se konalo ve čtvrtek 25. 6. v sídle OSŽ. Vedle předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého se jej zúčastnil i generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA, s ředitelem personálního odboru Ing. Pavlem Kouckým a Bc. Jitkou Dolejšovou (skupina sociálního dialogu).

Bc. Jiří Svoboda, MBA, se vyjádřil k aktuálním otázkám, jako je třetí změna PKS či Katalog zaměstnání. Zmínil i téma jednotné tarifní politiky. Pavel Koucký se podrobně věnoval třetí změně PKS, která je spojena s řešením problematiky KOP a variantami, jak se vypořádat se zhruba 700 zaměstnanci, kteří z důvodu koronavirové epidemie neměli možnost KOP vyčerpat.

O problémech s rekreací poté členy PV informovala ředitelka ČD travel Mgr. Blanka Jiřová, a odpověděla na řadu dotazů. V závěru pak Martin Malý připomněl návrhy různých forem pomoci státu železničním dopravcům, které se OSŽ snaží prosazovat (např. dočasné odpuštění nebo snížení poplatku za dopravní cestu, odpuštění sankcí za neodebranou elektrickou energii, posunutí termínu zavedení výhradního režimu ETCS na vybraných tratích, odsunutí ECM, nebo odpuštění poplatků za obnovitelné zdroje, které železnice nelogicky platí při využívání ekologické elektrické trakce), jejichž projednání bude vedle problematiky systémového řešení jízdních výhod na železnici předmětem schůzky na ministerstvu dopravy v týdnu od 7. července. –red–

Obzor v letních měsících

V létě Obzor vyjde v těchto termínech:
č. 15 (s přílohou) 27. 7.
č. 16 17. 8.
č. 17 31. 8.



„Pane, uteklo to jako voda. Ale jsem za to, že jsem na dráze mohl sloužit, rád,“ říká Karel Šilhavý.

Snímek Michael Mares

65 let na dráze!

„Dráha je můj život a jsem si jist, že bude jezdit setrvačností ještě tři měsíce po konci světa!“ říká hradlař Karel Šilhavý

Psal se 15. června roku 1955, když po osmé hodině ranní zaklepal na dveře kanceláře náčelníka smíchovského nádraží čerstvý absolvent smíchovského gymnasia, teprve osmnáctiletý mladíček Karel Šilhavý. „Náčelník mi povídá: Rychlík do Plzně, tam tehdy sídlil šéfkáři, jede v půl desáté, tak šup, ať to stihneš! A odpoledne ve tři už jsem byl zpátky i s papírem, že jsem schopen pro službu u ČSD,“ tak hradlař Karel Šilhavý vzpomíná na okamžik, kdy se stal železničářem. „Odpoledne mi pak náčelník Šmíd povídá: Tak chlapče, zítra ráno nastoupíš na jedničku jako výhybkář místně stavených výměn v závěru. Pane, ta jednička (Buštěhrad) je tam dodnes.“

Zádné otálení, vše šlo ráz na ráz. „18. května 1955 mi bylo osmnáct, 28. května 1955 jsem maturoval a 15. června 1955 už jsem začal na dráze. Pane, já se nemoh dočkat,“ vypráví Karel Šilhavý poutavě a ukazuje mi zažloutlou, 65 let starou fotografii skupinky lidí před „jedničkou“. „Tady to je signalista Trubka, průvodce lokomotiv Pepik Suchořpár, výhybkář Urban, a tady to jsem já, osmnáctile-

tý cucák,“ popisuje. „A od té doby jsem zaměstnancem ČSD/ČD/SZDC/Správy železnic. Tady, na papíře, máte sepsanou celou moji kariéru, kde jsem začínal, kde všude jsem sloužil, a ještě jsem skončil. I to tam klidně můžete napsat. Hele, teď už nemám co ztratit,“ směje se vitální třiaosmdesátník.

Karel Šilhavý je skvělý vypravěč, sype ze sebe jednu historiku za druhou, například: „V srpnu roku 1955 jsem přešel k posunu na Smíchově. Máma se doma věšela, že mě přejedou a já jsem tam nastoupil zrovna v den, co přešli posunovače Řezníčka.“

(Pokračování na str. 2)

UPOZORNĚNÍ
Benefity pro členy OSŽ
Prodloužení projektu
Právní poradenství/pomoc
v občanském (soukromém) životě

Vážení členové OSŽ, benefity poskytované od 1. 1. 2020 ve formě bezplatného právního poradenství/pomoci advokátními kancelářemi v občanském (soukromém) životě člena OSŽ, byly prodlouženy do 31. 12. 2020. Více na straně 3. Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Správa železnic již v průběhu minulého roku deklarovala, že chce zásadním způsobem zredukovat akustické informace.“

Hovoříme s Bc. JIŘÍM SVOBODOU, MBA
generálním ředitelem Správy železnic

Na jednu stranu chápu Správu železnic, že chce na nádražích omezit pivnice, bary, které přitahují nepřizpůsobivé osoby, na druhou stranu jsou v železničních stanicích pracovníci bezpečnostních agentur, kteří by měli nepřizpůsobivé osoby vykápat. Kiosky a restaurace z nádraží ke škodě slušných cestujících mizí, jaký je váš názor? Mimochodem, na kolika nádražích slouží pracovníci bezpečnostních agentur?

Správa železnic nemá za cíl omezovat služby pro cestující, ani život ve stanicích, naopak má zájem o dlouhodobé a bezproblémové obchodní partnery. Možnost občerstvení na nádražích je žádoucí a je podporována i ministerstvem dopravy. Provozovatelé restaurací či jiných stravovacích zařízení podnikají na vlastní riziko, a pokud prostory nádraží opouštějí, je to ve většině případů z důvodu neziskovosti provozovny, což se bohužel po době nouzového stavu způsobené pandemií COVID-19 může prohlubovat. Bezpečnostní ostražka funguje ve 134 stanicích, z toho fyzická ostražka v 84 lokalitách a mobilní patrola v 50 lokalitách.

Znělky na nádražích mají být údajně sjednocovány, přitom něžlky s lidovou písní

vážíci se k tomu kterému danému místu, byly mezi cestujícími hodně oblíbené. Proč jste k této změně sáhli?

Správa železnic již v průběhu minulého roku deklarovala, že chce v rámci rozsáhlé aktualizace naší interní směrnice, která řeší poskytování informací cestujícím na nádražích, zásadním způsobem zredukovat akustické informace. S tím souvisí i sjednocení počáteční znělky v rámci celé sítě Správy železnic při dodržení stanovených legislativních povinností. Cílem je zkrácení a zjednodušení tak, aby cestujícím byly poskytovány informace včas a pouze ty důležité, které cestující potřebuje vědět. Zejména ve velkých uzlech je to v současné době v přepravních špičkách nepřetržitá smrt znělky a hlášení, ve které zanikají podstatné informace. Kromě zkrácení a zjednodušení akustických informací je naší snahou rozšířit pro cestující informace vizuální, viz například Praha hl. n. v podchodech.

Dobré jméno dráze nedělá pronajímání nájemních jednotek ve výpravních budovách za účelem zřízení ubytoven pro bezdomovce a ponechání nevyužitých výpravních budov bezdomovcům. Proč nejsou



výpravní budovy zájemcům nabídnuty k odprodeji za přiměřenou cenu?

Při nakládání s nepotřebnými nemovitostmi ve správě Správy železnic se řídíme dokumentem ministerstva dopravy „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Je pro nás závazný.

(Pokračování na str. 2)



Železniční stanice Jince je nyní zahalena do lešení, opravu budovy zde provádí firma Strabag Rail, a. s., s plánovaným ukončením opravy k 31. 8. 2020 a s předpokládanou cenou 3,82 milionu korun. Oprava se týká pouze výpravní budovy. U vlakového nádraží začíná naučná stezka „Z Jince na Olymp Brd“. Při putování po vyznačené trase se dozvíte řadu zajímavostí, například o historii městyse či o významném turistickém cíli – Plešivci. –mmč–

„Správa železnic již v průběhu minulého roku deklarovala, že chce zásadním způsobem zredukovat akustické informace.“

(Pokračování ze str. 1)

Oslovení organizačních složek státu a obcí je v procesu umožněno a v případě veřejného zájmu i za zvýhodněných podmínek. Je třeba zdůraznit, že se při pozbyvání nepotřebných nemovitých věcí řídíme ustanoveními zákona, kde je přesně dané, jak musíme z pozice státní organizace postupovat. V případě, že jde o stavební objekt, který pozbyl svoji ekonomickou využitelnost pro potřeby železniční dopravy, můžeme přistoupit k následujícím krokům. S ohledem na rozsáhlejší právní formulace je uvádím ve zkrácené formě:

1. Nabídka organizačním složkám státu, jiným státním organizacím a státním podnikům k převzetí majetku do jejich příslušnosti či práva hospodařit.
2. Nabídka majetku zpravidla k přímému prodeji, případně k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům – podléhá souhlasu vlády ČR. Bezúplatně lze převést předmětný majetek pouze ve veřej-

ném zájmu, za který bude uvažována činnost bez očekávání zisku – podléhá souhlasu vlády ČR.

3. Nabídka majetku k prodeji právními a fyzickými osobami formou veřejné soutěže – podléhá souhlasu vlády ČR.

4. Nabídka majetku k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům – podléhá souhlasu vlády ČR.

5. Demolice nemovitosti.

Pokud se týká ubytoven nebo hostelů, z koncepcí MD ČR vychází doporučení zřizovat tyto prostory v lokalitách kategorií A a B, tedy v největších železničních stanicích. Komerční služby tvoří nástavbu ekonomického systému železničních stanic. Naším cílem a zájmem je zlepšovat prostředí pro cestující a nabídnout takové služby, které jim zpříjemní pobyt v železničních stanicích.

Michael Mareš

Otázky pro rozhovor s generálním ředitelem Správy železnic byly inspirovány příspěvky od dopisovatelů Obzoru.

65 let na dráze!

(Pokračování ze str. 1)

Starej Ledvina, vedoucí posunu, když mě viděl, tak povídá: drž se mě a pamatuj si, jestli tě nepřejede dneska, tak tě přejede-me za týden, a když vydržíš tři neděle, tak už tě nepřejede nikdy. A já na to: a co ten Řezník? Ale ten byl vozařej, povídá,“ tak Karel Šilhavý nedávno vzpomínal na své začátky u dráhy. „Tehdy se u posunu daly vydělat slušné peníze. Táta dělal třicet let na dráze a měl měsíční plat 1430 korun, já, cucák, jsem byl na dráze s bídou půl roku a měl jsem průměr 1700 korun, protože u posunu se dobře platilo.“

Na Smíchově (kde se tehdy přepřahaly s výjimkou pařížského rychlíku všechny parní lokomotivy, které tehdy nesměly do centra) dělal i průvodce lokomotiv, pak šel do šestiměsíčního kurzu na výpravčí. Jako výpravčí začínal v Rudné (u Prahy), kam nastoupil hned po kurzu v roce 1956, v roce 1958 přešel do Revnice a po roce 1960 byl přeložen do Radotína. „Tehdy mi řekl: půjdeš dělat výstřední: denní Dejvice, noční Veleslavin, další denní Luka pod Medníkem, další noční Čisovice. Namí-

tám, ale tam jsem nikdy nebyl. Tak víc co, sportovče, vezmi si jízdní řád, a jed tam o dvě hodiny dřív, ať to okoukneš. A také si vem křídlo do kapsy a napiš si na blok: za prvé, za druhé, za třetí, ať víš, co máš mačkat. A bylo!“

Jako výpravčí vystřídal v letech 1956 až 1997 celkem devatenáct stanic (Rudná u Prahy, Praha–Hlubočepy, Praha–Řeporyje, Nučice, Loděnice, Vráž, Revnice, Zadní Třebaň, Karlštejn, Dobříšovice, Praha–Radotín, Praha–Veleslavin, Praha–Dejvice, Praha–Křč, Čisovice, Luka pod Medníkem, Praha–Vyšehrad, tehdy ještě jako samostatná stanice, a nakonec Praha–Smíchov společně nádraží, Praha–Smíchov osobní nádraží), od roku 1997 pracoval jako hláskář/závorář, či jako signalista/hradlař v Holyni, na Žvahově, a na hradlech Barrandov, Závodiště, Tetín a Mokropsy, tady například v sobotu 27. 6. 2020.

„Pane, uteklo to jako voda. Ale jsem za to, že jsem na dráze mohl sloužit, rád. Víte, dráha je můj život a jsem si jist, že bude ještě jezdit setrvačností tři měsíce po konci světa!“

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Bohumil Šafránek: „Naše základna LDT Krušnohor je vybudována tak, že splňuje veškeré standardy moderní dětské rekreace.“

Dlouho to vypadalo, že letos se žádné letní dětské tábory (LDT) kvůli koronavirové epidemii konat nebudou, nakonec se ale situace natolik zlepšila, že pořádání dětských táborů, byť za splnění určitých podmínek, nic nebrání. „Počet dětí je omezen do počtu 300, tento počet je rádo o 100 míst vyšší, než je kapacita našeho tábora. Samozřejmě záleží na rozhodnutí každého provozovatele, který se musí vypořádat se sedmistránkovým opatřením, které zpracovala a vydala sekce ochrany podpory veřejného zdraví Ministerstva zdravotnictví

Jinak žádné další problémy Bohumil Šafránek nevidí. „Budeme muset pouze doplnit dávkovače s antibakteriálním mýdlem o další s dezinfekcí. Dezinfekce a hygiena nejsou problém, naše táborová základna je vybudována tak, že splňuje veškeré standardy moderní dětské rekreace; toalety a sprchy máme oddělené podle pohlaví, máme ošetřovnu s vlastním sociálním zařízením, kuchařky a kuchaři mají vlastní sociální zařízení i vlastní koupelnu, takže tohle všechno splňujeme,“ doplňuje Bohumil Šafránek.

Počet dětí v chatkách sice opatřením omezen není, organizátorům LDT Krušnohor se ale v minulosti osvědčilo ubytovávat tři děti do čtyřlůžkové chatky. „Objem zavazadel je rok od roku větší, čím menší dítě, tím větší zavazadlo, takže i pro naše táborníky to bude lepší,“ konstatuje hlavní vedoucí tábora s tím, že zájem o LDT Krušnohor je v podstatě konstantní. „Posledních pět let máme tábor beznadějně zaplněn do posledního místa. A nic na tom nezměnila ani koronavirová epidemie. Asi čtyři nebo pět dětí z každého turnusu se odhlásilo, nicméně dalších deset jsme měli jako náhradníky a ti se velice rádi přihlásili. Takže tábor je plný, ale vždycky se ještě nějaké místo, například z důvodu nenadálého onemocnění nebo úrazu, najde,“ dodává Šafránek. „I letošní tři turnusy (první turnus 200 dětí, druhý 190 dětí, třetí 190 dětí) jsou beznadějně naplněny.“

Letní dětský tábor Krušnohor vlastní a provozuje Základní organizace OSŽ Most, Bohumil Šafránek je tedy nejen předsedou ZO OSŽ, ale i provozovatelem a hlavním vedoucím tábora. Připomeňme, že původní stanová základna Bábinských staveb z roku 1958 se postupně rozrostla v moderní dětský tábor. Tábor Krušnohor se nachází v malebném údolí řeky Střely nedaleko Mladotic a tvoří jej kromě zděných objektů, jako jsou jídelna, kuchyně, kulturní dům či hygienické a zdravotnické zařízení také celkem 81 čtyřlůžkových dřevěných chatek a 4 sruby. Bohumil Šafránek do tábora jezdí už šestačtyřicet let, poprvé v roce 1974 coby žák čtvrté třídy základní školy. „Začal jsem sem jezdit poměrně brzo, ještě coby dítě školou povinné, a jezdím sem v podstatě nepřetržitě do dnešních dnů, od roku 1993 jako hlavní vedoucí. Jsem prostě takový nestor,“ směje se. „A jestli se těším? Těším! Už se zase těším, jako každý rok, a samozřejmě mám radost ze zpráv od dětí, že i ony se už také těší. To mně vždycky dobije baterky,“ uzavírá. První turnus začal v neděli 5. 7. 2020.

Michael Mareš



ČR ve spolupráci s poradním sborem Hlavního hygienika ČR pro hygienu mladistvých, v němž jsou stanoveny podmínky týkající se dodržování hygienických předpisů (režimová opatření, způsob zásobování pitnou vodou) a jsou zde popsány i postupy v případě výskytu infekce,“ říká Bohumil Šafránek, provozovatel a hlavní vedoucí Letního dětského tábora (LDT) Krušnohor u Mladotic s tím, že opatření mimo jiné nařizuje 24hodinovou hygienickou prodlevu mezi jednotlivými turnusy, tedy dobu, po níž tábor musí být bez dětí a vydezinfikován. „Toto opatření, i když se z provozních důvodů může zkrátit na 8 hodin, tak provozovatelům výrazně prodlouží dobu dopravy dětí. Znamená to totiž dopravu dvojnásobnou, autobusy přijdou prázdné, odvezou děti, večer s dalšími přijdou, a vracet se budou opět prázdné. A právě platby prázdných jízd budou pro mnohé provozovatele finančně nákladné,“ dodává.



Do Lužce nad Vltavou již pravidelná osobní doprava zajíždět nebude, nicméně kolejisté zůstane zachováno pro případné využití.

NAVŠTÍVILI JSME

Lužec nad Vltavou

Od 15. prosince 2019 do 30. června 2020 probíhala výluka na trati 094 Vraňany – Lužec nad Vltavou. Během výluky na cca 3,2 kilometru dlouhé trati probíhala nejen údržba, ale i masivní investiční činnost: zhruba 200 metrů před nádražím v Lužci nad Vltavou v km 3,0 se nyní buduje nové nástupiště (délky 30 m, standardní výšky 550 mm nad temenem kolejnice), z důvodu zabezpečení podjezdů výšek na vltavské vodní cestě je pak o cca 400 m dál, v km 2,6, před dokončením i nový zdvižný železniční most přes Vraňansko-hořanský kanál (stav 3. 6. 2020). Nově budovaný peron s přístřeškem v Lužci nad Vltavou je součástí stavby Ředitelství vodních cest (ŘVČ) „Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě“. Provozně se tedy trať o cca 200 m zkrátí.

„Pravidelná osobní doprava na nádraží (výpravní budova je v majetku města) již zajíždět nebude, nicméně kolejisté zůstane zachováno pro případné využití. Ukončení výluky je předpokládáno 30. června s tím, že ke stejnému datu bude zprovozněno i nové nástupiště,“ uvedla tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová. Nové nástupiště se v Lužci nad Vltavou buduje z důvodu odstranění pravidelného pojezdu osobními vlaky dalšího železničního přejezdu na silnici III. třídy. To Obzoru potvrdil Ing. Jan Bukovský, Ph.D., vedoucí oddělení správy a provozování majetku a evropských agend, zástupce ředitele, a tiskový mluvčí ŘVČ. „Pro zdvižný most musí být na trati zřízeno zabezpečovací zařízení a nebylo by efektivní zabezpečovat další železniční přejezd, když plnohodnotnou službu pro cestující zabezpečí nové nástupiště na opačné straně silnice,“

dodal s tím, že ukončení výluky je skutečně naplánováno na 30. 6. 2020 (uzávěrka tohoto čísla). „Zatím by nemělo nic zabránit splnit tento termín,“ dodal.

Zdvihací železniční most na trati do Lužce bude prvním a zároveň jediným svého druhu na železniční síti u nás. Železniční most v Kolíně (na trati 231 v úseku Kolín–Kolín–Zálabí) je sice konstruován jako zdvihací, ale není vybaven zdvihacím zařízením. Most v Lužci tedy bude jediným zdvižným železničním mostem v České republice, který tímto zařízením vybaven bude. Potvrzuje to i Jan Bukovský: „Železniční most v Kolíně budoval Ředitelství vodních cest ČR tak, aby došlo ke zvýšení podjezdní výšky na Labi na 5,25 m a most přitom nebyl zdvižný. Bylo tak nutné vybudovat nejen nový most, ale také se musela zvýšit niveleta kolejí asi o 1 m, protože původní podjezdní výška byla jen kolem 4 metrů. Výchledově se na Labi plánuje dosáhnout pro loď podjezdnou výšku do Pardubic 7 metrů, a proto je plavební pole mostu konstruováno tak, že může být v budoucnosti doplněno zdvihacími mechanismy na zdvižné. Při předpokládané životnosti mostu 100 let by nebylo účelné, aby se v budoucnu musela část mostu pro přestavbu na zdvižný vyměňovat a proto se tato část mostu přizpůsobila už při jeho stavbě. Nikdy se ale nepočítalo s tím, že by most byl zdvižný už dnes, protože to není potřeba a pro zvýšení podjezdů výšek je třeba upravit ještě větší počet dalších mostů přes Labe. Reálný časový horizont zavedení zdvihu může být kolem 20 let,“ vysvětlil Jan Bukovský.

Michael Mareš



Zhruba 200 metrů před nádražím v Lužci nad Vltavou, v km 3,0 v červnu vyrůstalo nové nástupiště. V pozadí nový zdvižný železniční most přes Vraňansko-hořanský kanál.

ZE SVĚTA

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. Tato první lokomotivní trať byla trasována podle anglických zásad „recta sequi“ – „folge der Geraden“ (následuj přímkou) pro železnici v ideálním terénu rovinnatého Moravského pole (Marchfeld), jen s několika málo oblouky velkých poloměrů, a nabízí tak předpoklady pro vysoké rychlosti. Pro správu rakouských železnic ÖBB jako by tomělo dosud podřadný význam, 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 rychlíkovou 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 křížení s pozemními komunikacemi.

Z „Eisenbahn Österreich“ přeložil J. Zajíček

Narušení jízdy vlaků je stále více

Dálkové vlaky v Německu se v důsledku narušení jízdy vlaků stále častěji zpožďují. Tyto problémy způsobily v loňském roce zpoždění ve výši 471 000 minut, což odpovídalo 13 % celkového trvání zpoždění. V posledních letech tento podíl neustále roste. V roce 2015 to bylo ještě 328 000 minut a podíl činil 9 %. Počítá se i zpožděním vlaky „konkurence“, které „zbrzdí“ vlaky Deutsche Bahn (DB). Železniční odbory (EVG) podporují požadavek na další státní podporu a situaci v době koronavirové. Pokles počtu cestujících je smrtící, ale fixní náklady jsou vysoké a bude to dlouho trvat, než bude dosaženo úrovně před krizí. Vlastník – spolková vláda – musí nyní železnici finančně podporovat. Spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer odmítl další škrt v nabídce jízdního řádu. „Mobilita je důležitější než ekonomika. DB je nepochybně systémově důležitá pro naši zemi a součástí veřejné služby,“ uvedl Scheuer.

Vlaky byly sice v roce 2019 přesnější než v předchozím roce, ale stále nedochází ke splnění procenta zpoždění, které DB měla stanovené: 24,1 % vlaků Intercity a ICE dojele se zpožděním. Letos by to mělo být maximálně 22 %. Počítají se pouze vlaky, které mají zpoždění nejméně šest minut. Jednou z příčin zpoždění je,

VŠIMLI JSME SI

● **NA ZÁKLADĚ** požadavku Jiho-moravského kraje bude od 1. července obnoven provoz zbývajících omezených spojů. Od začátku července tak znovu vyjedou dríve odřeknuté spoje na lince S 21 v úseku Boskovice – Velké Opatovice a také noční víkendové spoje v okolí Brna. Spěšné vlaky Sp 1769/1776 „Javořina“ z Brna hl. n. do Vlárského průmysku a zpět a tři spoje mezi Veselím nad Moravou a Strážnicí (Os 2734, 2737 a 2741) podle pravidelného jízdního řádu v době letních prázdnin nejezdí a znovu tak pojedou až od přelomu srpna a září. V souvislosti s omezením programu Slavoství Pemštejského panství a zrušením MFF Strážnice a Hořáckých slavoství nepojedou na tyto akce ani původně plánované vlaky.

● **PO TŘECH LETECH** se na trati 120 z Hostivice do Prahy opět objevily nákladní vlaky. Ve středu 17. 6. 2020 projížděly v 1.30 h a v 1.40 h Prahou–Veleslavínem, aby pokračovaly na Negrelliho viadukt.



● **PORUCHA** motorového vozu 810.640–3 (motoru) na vlaku Os 15956 (odjezd z Havlíčkova Brodu směr Humpolec v 10.05 h) způsobila v pondělí 22. 6. 2020 zpoždění tří vlaků v řádu několika desítek minut, kromě výše zmíněného i dalších tří obrátových spojů – Os 15957, Os 15958 a Os 15959 – u nějž činilo zpoždění cca 30 minut. Na snímku „zaskakující“ motorový vůz 810.212–1 vjíždí na vlaku 15958 do zastávky Slavnic, aby co nejlépe zkrátili šedesátiminutové zpoždění. V Kraji Vysočina platí zásada, že za porouchané vozidlo musí být nasazené vozidlo stejné řady, což Českým drahám působí problémy zejména u RegioSpiderů (řada 841).



● **DOLNOBEŘKOVICKÝ** vodočet povodní má bohatou historii, stavy vody při povodních jsou na něm zaznamenány již od počátečních let vlády císaře a krále Josefa II. (1784). Jedná se o jediný dochovaný pozůstatek bývalého rozsáhlého hospodářského objektu Lobkoviců. Původní hospodářské stavby byly v 80. letech 20. století zbourány. Nápisy na vodočtu vypovídají o tom, že povodně tady byly už dávno. Nejstarší záznam pochází z 28. února 1784, nejvyšší zaznamenaná hladina vody je těsně pod stříškou, s datem 14. srpna 2002. Vodočet je umístěn na břehu Labe, cca 1,5 km od žst. Dolní Beřkovic (090). Tato památka zatím bohužel není zapsána v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek ČR.

● **PROVOZ** nostalgických vlaků Českých drah mezi Břeclaví a Lednicí byl zahájen v sobotu 4. července 2020. O sobotách, nedělích a svátcích až do 6. září 2020 budou jezdit vždy čtyři páry vlaků (odjezdy z Břeclavi do Lednice budou v 9.11 h, 11.10 h, 13.10 h a 15.10 h, z Lednice zpět do Břeclavi pak v 10.20 h, 12.20 h, 14.20 h a 16.20 h). Souprava bude složena z motorového vozu řady 801 zvaného „Hurvínek“ a přípojného vozu, ve kterém bude možné svést jako spoluzavazadlo naráž až 10 kol. Nostalgické jízdy jsou v plánu také v sobotu 12. září, kdy bude vypraven na těchto spojích parní vlak.

ZE SVĚTA

že vlaky ICE tráví stále více času v opravných. Zatímco v roce 2015 to bylo v průměru 17,1 hodiny na pobyt, v loňském roce se doba zvýšila na 23,5 hodiny. DB poukazuje na to, že mimo jiné se stáří vlaků prodlužuje; vlaky ICE první generace jsou v průměru 29 let staré, když dle výpočtu je jejich životnost 40 let.

Z Handelsblatt, 3. 5. 2020, zpracoval –sh–

Nový tunel součástí plánu elektrizace dráhy Nürnberg – Schirnding

Plány na elektrizaci 140 km tratě z Norimberku přes Marktredwitz do Schirndingu blízko českých hranic v severovýchodním Bavorsku představitel DB Netz na roadshow v městech Lauf a Schwandorf. Plán modernizace dráhy zahrnuje úpravu nebo přeložku více než 100 mostů a 10 tunelů na dvoukolejnou trať tak, aby bylo možné instalovat trojevodné vedení. Nový tunel s délkou 5,5 km je navržen pro přetrasovaný úsek o délce 10,9 km Vorra – Neuhaus s ostrými oblouky a v současnosti se sedmi tunely. DB Netz dále plánuje i elektrizaci severo-jihní dráhy z Hofu přes Marktredwitz do Regensburgu s odbočkou do Furth im Wald. Z www.railwaygazette.com zprac.–rs–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 27 – 3. 7. 1995

I další číslo Obzoru odráží atmosféru po odvolání stávkové pohotovosti na železnici. O stávce se uvažovalo na protest proti transformačním krokům na Českých drahách a kvůli neuspokojivému mzdovému ohodnocení.

Článek „Jaromír Dušek v Aréně zabodoval“ podrobně popisuje průběh diskusního televizního pořadu „Aréna“, jehož se zúčastnil i předseda OSŽ. „Jeho pohotovost odpovídá mu vynesly nejen přízeň diváků, ale především pomohly vysvětlit široké veřejnosti, že odborům na dráze zdaleka nejde jen o zvýšení platů, ale především o jasnou budoucnost železnice.“ uvádí se v článku na první straně. Na dotaz redaktorky pořadu Aréna, k jaké transformaci železnice se odbory přiklánějí, uvedl Jaromír Dušek: „K takové, které bude předcházet všelidová a odborná diskuse. V současné době kdokoli se ozval k transformaci v rámci managementu, byl odejit. Když jsme se my pokoušeli projednat s Českými drahami tuto problematiku, bylo nám v diskusi zabráněno a řada věcí byla před námi skrývána.“ K důvodům chystané stávky uvedl Dušek mimo jiné, že jestliže někdo prezentoval své požadavky v mzdách, byli to strojvůdci. „Slo nám o to, abychom nejen pro železničáře, ale především pro cestující veřejnost

a pro podnikatele a pro všechny zákazníky zachránili tuto železnici před zkázou.“

Obzorč. 28/29 – 17. 7. 1995

„Stávková pohotovost trvá“, říká titulky na první straně prázdninového dvojčísla. Na jednání Ústředí OSŽ dne 29. června 1995 bylo rozhodnuto o setrvání ve stávkové pohotovosti až do doby, kdy budou splněny všechny sliby, které vláda a vedení Českých drah daly odborům. Určité pochybnosti o plnění dohod mezi odbory, zaměstnavatelem a vládou vyjádřil v rozhovoru i místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl. Upozornil také na fakt, že v roce 1989 byla železnice na pátém až šestém místě ve státě co do ohodnocení společenského prospěšnosti. „V současnosti se ocitla někde v šesté desítké hodnocených odvětví, s čímž nemůžeme být spokojeni,“ zdůraznil a dodal, že zaměstnanost na ČD se drasticky snížila, ovšem bez zjevného dopadu na lepší ohodnocení zbylých zaměstnanců.

V čísle najdeme dále mimo jiné reportáž ze stanice Sadová (trať 041), kde byla 28. května 1995 zrušena dopravní služba a Sadová se stala pouze zastávkou a nákladistěm. Podobné změny postihly i další stanice, například Sobotku, Mladějov či Skalsko, které se v té době rozloučily s výpravčími. —zs—

Když ještě železničáři měli svoji polikliniku...

Dnes si vzpomenu jenom železniční pamětníci. Že v divokých 90. letech byla mimo jiné privatizována železniční poliklinika (výstavní palác doby Rakouska-Uherska) v Myslíkově ulici. Bylo to v době generálního ředitele Mládky a náměstka Matouška. Posléze byla poliklinika zrušena a změněna na luxusní hotel jako většina domů v centru za extáze masového zahraničního turismu. V Myslíkově ulici ještě dalších dvacet let přežívala historická lékárna, než se také stala obětí konkurence. Tehdy v ní platily železniční lékařské předpisy, pamětníci vzpomenu – měly na rohu pruhy.

Železnice měla vyspělé zdravotnictví a lékaře, kteří se cítili sami jako železničáři, a proto byli svým kolegům nápomocní (také měli režiky). To vše vzala doba nebo voda...

Jestliže dnes někteří železničáři pamatují výbornou oční doktorku MUDr. Šafírovou, která pracovala v Myslíkově ulici a pak ještě přešla do Italské, přesluhovala asi 20 let. V Myslíkově

byla i dobrá chirurgie, její služby jsem využil. Poliklinika v Myslíkově byla spádová ve své době i pro studenty SPŠD v Masné ulici.

Vždy, když jdu nebo jedu tramvají Myslíkovou ulicí, si na časy železniční polikliniky vzpomenu.

Martin Kubík

P. S. V době privatizace železniční polikliniky byl generálním ředitelem Českých drah Rudolf Mládek. Vysoké funkce na generálním ředitelství ČD, tehdy ještě státní organizace, až po 1. náměstka generálního ředitele s prokurou, zastával PhDr. Milán Matoušek (od roku 1992). V té době podepisoval smlouvy i s reklamní agenturou K2. Tehdy se také nafukovala cena zakázek o 10–25 %, jak o tom hovoří příslušné zprávy NKÚ. Tehdy se také, mimo jiné, privatizovaly železniční opravny a strojirny. Za jeho aktivní asistence proběhla privatizace části železničního zdravotnictví — polikliniky v pražské Myslíkově ulici, polikliniky v Ústí nad Labem, v Liberci, v Brně a Hradci Králové.



Zde, v Myslíkově ulici, bývala železniční poliklinika.

PRÁVNÍ PORADNA

Nepodepisujte důležité písemné dokumenty bez konzultace!!!

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

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

Zaměstnanci si neuvědomují, že podpis jakékoliv písemnosti, zejména dohod: – o rozvázání pracovního poměru (§ 49 ZP); – změny pracovní smlouvy (§ 40 ZP); – kvalifikační dohody (§ 234 ZP); – uznaní závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody (§ 263 odst. 2 ZP); – protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP (§ 263 odst. 3 ZP); – odškodnění pracovního úrazu (§ 269 ZP a násl.) apod.;

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

něprávního poradenství, právní pomoci nebo ochrany oprávněných zájmů zaměstnanců. Výše uvedené skutečnosti nabývají na významu i v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

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

Sdělení některých vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že tyto dohody (nebo jiné písemnosti) musí podepsat ihned, jsou naprosto nepravdivé. Jedná se o dohody, tedy o dvoustranná právní jednání, i obě smluvní strany (tedy i zaměstnanec) by měly mít dostatek času si dohodu důkladně přečíst (prostudovat), než přistoupí k jejímu podepsání. Na výše uvedené sdělení zaměstnavatele lze poohlížet jako na jednání proti dobrým mravům, v některých případech zřejmě až šikanózní a určité zneužívání postavení silnější strany v pracovněprávním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovněprávních vztahů dle zákoníku práce /např. ustanovení § 1a písm. a), e) ZP/.

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

PRÁVNÍ PORADENSTVÍ/POMOC v občanském (sukromém) životě

Právní pomoc v občanském (sukromém) životě (dále rovněž „právní pomoc – občan“) je určena pro členy OSŽ, kteří jsou členy nejméně 1 rok a zejména:

- a) jsou samoživiteli/kami,
- b) jsou na mateřské, rodičovské dovolené,
- c) čerpají dlouhodobě pracovní volno pro důležité osobní překážky v práci bez náhrady mzdy,
- d) jsou v tíživé sociální situaci,
- e) jsou v jiné situaci hodné zvláštního zřetele,
- f) v ostatních případech.

Právní pomoc – občan se poskytuje v následujících oblastech:

a) **rodinné právo** – např. manželské majetkové právo, rozvod, úprava poměrů k nezletilým dětem, výživné, péče o dítě apod.,

b) **vlastnické právo k nemovitostem a k movitým věcem** – např. kupní smlouva, darovací smlouva, nájemní smlouva, pachtovní smlouva, smlouva o věcném břemeni apod.,

c) **dopravní (silniční) nehody** – např. obhajoba při obvinění v trestních věcech (resp. z přestupku) v dopravě z nedbalosti, zastupování poškozených účastníků dopravních nehod (bolestné, ztížení společenského uplatnění, nároků náhrady nemajetkové újmy),

d) **dědické právo** – např. právo na pozůstalost, závět, odmítnutí/vzdání se dědictví, zrušení/odvolání závěti, dědická smlouva apod.,

e) **insolvence + exekuce** – návrh způsobu řešení úpadku, příprava a zpracování insolvenčního návrhu na oddlužení, uplatnění exekuce, obrana proti exekuci.

Představenstvo OSŽ vyhodnotilo projekt PRÁVNÍ PORADENSTVÍ/POMOC v občanském (sukromém) životě člena OSŽ a rozhodlo prodloužit jej do 31. 12. 2020.

Vybrané advokátní kanceláře poskytují členům OSŽ bezplatnou prvotní právní poradu (v rozsahu do 60 minut).

Blíží se podrobnosti k poskytování bezplatné právní poradenství/právní pomoci naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Právní poradenství – občan“ nebo vám je sdělí předseda vaší ZO OSŽ.

V případě nejasností se obračetejte na JUDr. Petra Večeře, tel.: 972 241 961, 737 275 068 nebo Mikuláše Hubsicáka, tel.: 972 241 960, 737 275 114.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

NÁZORY

Doprava na trati Dobronín - Polná se neobnoví

Jsem nemile překvapen informacemi z článku z Obzoru 12 o trati Dobronín – Polná. Zvlášť informací, že Kraj Vysočina nepočítá s obnovou osobní dopravy na této trati. Přitom v Územním plánu obce Dobronín z roku 2017 na straně 50 se doslova uvádí toto: „Územní plán obce Dobronín: Železniční lokální trať Dobronín – Polná dlouhá 6 km byla v provozu od roku 1904, pravidelný provoz na ní byl ukončen v roce 1982. Trať je v havarijním stavu a Správa železniční dopravní cesty ji nabízí novým přepravcům. Trať může sloužit pro nákladní dopravu do průmyslového areálu Cihelna a také s ní počítá územní plán Polné. Z těchto důvodů jí ponecháváme i v návrhu ÚP pro Dobronín. Zároveň se ale jedná o rezervní dopravní koridor pro obsluhu lokality Cihelna i s ohledem na její průmyslový charakter.“

K článku: Navštívili jsme Dobronín – Polná

Díky za odborně napsaný článek, který popisuje současnou situaci. Jsme spolek Polenská lokálka, který se snaží o obnovu vlakové dopravy pro Polnou. Ve spolupráci se starostou města se na Krajském úřadě dříve s Ing. Novotným, v loňském srpnu s Ing. Hylíšem, jednal o zavedení vlakové dopravy. Pan Hylíš se vyjádřil, že dopravní obslužnost autobusy pro Polnou je dostatečná. My se budeme i nadále snažit o turistické a nostalgické vlaky. Skladistiš v Dobroníně a bývalý objekt traťové dílny opravujeme. F. Lanc, www.kspd.cz

Jestliže jednou díky za připomenutí trať č. 242. Předseda spolku Zdeněk Beránek (web: polenskalokalka.tode.cz)

Zavirováno

Pokřikovat na jedoucím eskalátoru po cestujících byla dosud výsada výrostků po nezdařené výchově. Žel bohu, v dnešní době můžeme být nádražích svědkem tohoto jevu u osob s donedávna vysokým morálním kreditem – policistů. Konec virové epidemie v Čechách se projevil uvolněními jako například obnovou mezinárodního vlakového spojení, v restauracích se už smí sedět v přítomnosti dalších osob neomezeně dlouho, konkrétně po dobu konzumace potravin, což zahrnuje mimo jiné nápoje, sladkosti apod. (rýpalové by asi zařadili i žvýkačky a bonbony). Stejný přístup se aplikuje u obnovených restauračních a bistrovozu, konzumace občerstvení od minibaristů a také v čekárnách Lounge. Logika věci napovídá, že člověk může jíst i za chůze skrz podchod na nástupiště nebo nádražní halu, ale...

...tuto iluzi mi vzala policejní hlídka jedoucí po eskalátoru, jejíž členka za jízdy pokřikovala na cestující včetně jednoho konzumujícího jídla, obhajující své „Nasadte si roušku!“ vysvětlením „Jste mezi lidmi!“

Uvedené odůvodnění je naprosto mimo znalost stávajícího nařízení vlády. Podle něj je totiž zcela jedno, zda je člověk „mezi lidmi“, rozhodující je pouze prostor. Ve vnějších prostorech není povinnost mít roušku ani „mezi lidmi“, zato ve vnitřních prostorech veřejných staveb to povinné je bez ohledu na přítomnost dalších lidí. A jidlo? Jako by najednou neplatila rovnice: nejprve sníst a pak zahalit. Nemohl jsem se zbavit ani dojmu, že po konzumujícím muži bylo vyfukováno jen pro genderovou rovnost, protože všechny ostatní okřiknuté osoby byly ženského rodu.

V žádném případě nesnižují význam policie. Jen mi kamsi vprchává důvěra, že její přítomnost na nádražích je tady pro „lidi“ a hlavně pro jejich ochranu před kapsáři, drogovými dealery, opilými agresory atd.

Virová epidemie je u konce života, ale někteří v naší zemi se snad vracejí do puberty. Režignace na morální autoritu pokřikováním z eskalátoru není dobrou známkou stejně tak jako hysterický strach vystupujících mačkat „zavirované“ tlačítko dveří, a raději volat na ostatní: „Já se toho bojím!“ Ono se na konečně moc zvenku otvírajících vstupujících nevyskytuje ani v Praze. Stále však doufám, že zpátky přistoupí soudnost, a to ještě před končnou.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Tedy se domnívám, že Kraj Vysočina rozhoduje podle toho, co se mu ten který den hodí. Navíc je v Polné spolek Polenská lokálka (http://polenskalokalka.tode.cz/) který svými aktivitami navrhuje, aby Kraj Vysočina na trati objednal osobní dopravu, která by se dala využít i jako doplněk příměstské dopravy k trati 225 Jihlava – Havlíčkův Brod.

Nádraží v Polné sice, jak se uvádí v článku, leží na okraji města, ale právě kolem nádraží začíná tzv. nádražní čtvrt s hustou zastávkou navazující na trati 225 Jihlava – Havlíčkův Brod. Nádraží v Polné sice, jak se uvádí v článku, leží na okraji města, ale právě kolem nádraží začíná tzv. nádražní čtvrt s hustou zastávkou navazující na trati 225 Jihlava – Havlíčkův Brod. Nádraží je také sportovní letiště a několik firem, které by mohly, kdyby byla v ČR skutečná dopravní politika, přepravovat po železnici. Jedna firma u nádraží je na prodej, i to je výzva pro obnovu tratě.

Zcela mimo uvažování 21. století je argument firmy, co sídlí na vlečce v km 3,400. Žádat v době ochrany klimatu a návratu přeprav na železnici o odpojení vlečky odporuje dobrým mravům. Dle katastru nemovitostí patří areál ZZN Pelhřimov a kolejiště vlečky firmy Armex oil, která zde do roku 2018 odstavovala cisternové vozy. U podniku byla do roku 1982 i železniční zastávka.

Po trati jsem jel v posledních dnech osobního provozu (vlaky byly hojně využívány) v květnu 1982, na trati jezdilo to nejnějnější, co existuje.

Další nekalá podpora autobusům

PID ROPID zřizuje od 15. srpna 2020 na přání Středočeského kraje autobusovou linku PID (Pražská integrovaná doprava) 570. Je s podivem, že autobusová linka 570, kterou bude provozovat soukromá společnost Lextrans Bus s. r. o., bude celá zahrnuta do systému PID a to včetně Kožlan (pásmo 9) a Kralovic (pásmo 9), které leží navíc v Plzeňském kraji, na rozdíl od železniční tratě Rakovník–Kralovice (162), kde integrace končí v lesní zastávce Strachovice pásmem PID 9.

Nějak se mi to celé nezdá. Opět je zvýhodněn autobus, nikoli vlak, a to navíc u tratí, kolem níž je zcela bezostyšně veden téměř souběžně, aby „vytuneloval“ cestující hlavně z větších sídel jako jsou města Čistá a Kožlan či Kralovice.

O této trati se v poslední době píše v souvislosti s uvažovaným brutálním bořením budov dopraven D3. Zavedení plně integrované linky 570 je jen další kameleak do mozaiky, kterou skládají vědomí či nevědomí nepřátelé této léta proskřobované tratě, sdružující se pod různými dopravními weby. Od změny GVD 14. 6. je navíc zrušen poslední vlak z Rakovníka do Čisté ve 20 34, nově je veden poslední vlak z Rakovníka již 18.05 h a to až do Kralovic, nově je zavedena odpolední relace Rakovník – Zavidov a zpět.

Martin Kubík

Na ONJ Praha je stále podstav posunovačů

Po nemoci COVID-19 se opět začalo uvolňovat cestování a vlaky pomalu jezdí do ciziny. Opět budeme řešit, jak to bude s lidmi, lépe řečeno, jak to bude na pracovištích v provozu, kde je stále nedostatek posunovačů a strojevodců.

Pracuji na Odstavném nádraží Praha, kde je ten nedostatek cítit nejvíce, hlavně u posunu. Tento trend se nezlepší a zřejmě jen tak brzy nezlepší. Takže nás zase čekají přesčas, hodiny práce za druhé, kteří jsou v nemoci, na dovolené apod. Na odstavné nádraží noví posunovači moc nechodí, jde odevšad na severní Moravu kvůli dojíždění, vrátil se tak domů a bohužel, noví lidé se nehnou.

Musím ale pochválit našeho dopravního náměstka, pana Michala Kindla, který práci posunovače umí ocenit vyššími premii a který také přesčasovou práci umí ocenit a zaplatit. Tento dopravní náměstek ví, jaké to je, když nejsou lidi u posunu. Takže je vidět, že poctivá práce je dobře oceněná, ale bohužel by bylo lepší, kdyby byl plný stav a ne podstav.

Jak jsem uváděl, vše je o penězích, ale pokud se nepřidá investování v provozu více financí, lidé se hlásit nebudou.

Petr Hájek

tovalo na železnici, než byla rozcupována, totiž smíšené přestavovací vlaky (Pv) s přepravou cestujících.

Trať na Polnou byla poslední (ještě spolu s tratí Zvoleněves – Kladno-Dubí), na níž byla osobní doprava zastavena dle Směrnice 14. sjezdu Komunistické strany Československa, který nutil převádět osobní železniční dopravu na autobusy ČSAD, které tehdy řídily Krajské národní výbory (KNV). Možná se v některých krajích sjezdem KSC řídí dosud (sic). Martin Kubík

Vzpomínka na výhybnu Vyšehrad

Úvodem se omlouvám za zpoždění tohoto příspěvku, inspirovaného 10. číslem Obzoru. Někdy v polovině května, ještě v „koronavirové“ době, jsem se poprvé podíval „do města“ a také pro vaše noviny na Masarykovo nádraží. V potměné hale u bývalých pokladen jsem koupil 10. číslo Obzoru a přitom mě napadlo, zda někde zůstane zachován prodej „Drobné železniční literatury“ až postoupí úpravy budovy nádraží do těchto míst. Zánik NADASu v Hybenské ulici, který sloužil také třeba motoristům a dodnes nemá náhradu, je smutným příkladem. Při zpáteční cestě tramvají č. 14 nuselským údolím jsem se stačil podívat na budovu bývalého nádraží Vyšehrad, bohužel už ne na stavědlo 1, které bylo čerstvě srovnáno se zemí, což jsem se dočetl až doma z Vašeho listu.

Sloužil jsem určitou dobu ve výhybně Vyšehrad, patříčížst. Praha-Smíchov, jako výpravčí. Několik směn jsem měl také na stavědle 2 a pár také právě na stavědle 1. „Patronem“ kolektivu tohoto stavědla byl dlouhou dobu pan Jiří Marek ze Spořilova, který se staral o údržbu a drobná zlepšení. Poslední generace signalistů již takový přístup neměla, někdy byl třeba problém s vlakovou cestou z Vršovic po druhé koleji. Mohla by se také vzpomenuť „role“ tohoto stavědla ve filmu „Antonyho šance“. Realita ve službě je trochu jiná než filmové zpracování, ale to nechci hodnotit.

Závěrem této vzpomínky bych chtěl vyjádřit podiv nad mírou devastace stavědla sprejováním, bylo to tak už delší dobu. Okolí sice nemá dráhu v oblíbené květinové, ale stejně – desítky oken a nikdo to neohlásí. Zajistilo SZDC alespoň občasný vlastní dohled nebo dohled policie? Možná by se mi dostalo odpovědi – proč? Vždyť to budeme bourat! Nu, jde mimo jiné o bezpečnost a pohyb osob v kolejišti, když už je pomíne estetika a další.

Milan Suk

Odstraňování propadů tratí rychlosti není prioritou SŽ(DC)

Z vyjádření SŽ(DC) v Obzoru 11 z 25. 5. 2020 jsme se mj. dozvěděli, že řeší přejezdy, před kterými musí jet vlak téměř krokem (zpomalil na šíř trati na 10 km/h) není prioritou této „dobré“ Správy. Konkrétně se jednalo o vyjádření k přejezdům P5768 a P5769 v obci Měchenice, kde dlouhodobě neřešení tohoto omezení zbytečně zpomaluje celou příměstskou trať z Prahy na Dobříš, obzvláště pak v taktově napjatém úseku Vrané nad Vltavou – Mníšek pod Brdy. Do této odpovědi vlastně zapadá i skutečnost, že již 2 dny poté vyspala Správa zakázku na výstavbu PZS na 2 jiných přejezdech přes místní komunikace na stejné trati, blíže koncové stanici Dobříš, konkrétně P5735 v obci Stará Huť a P5751 v obci Nová Ves pod Pleší, které rozhledové poměry splňují a trať ová rychlost zde tedy snížena není. Navíc je zde dokonce možné alternativně využít jiné komunikace přes blízké přejezdy s vyšším stupněm zabezpečení (PZS). Předpokládána hodnota zakázky 18,2 mil. Kč bez DPH. Z toho je zřejmé, že priority Správy jsou zcela pochybné, když nemá zájem prioritně řešit nevyhovující přejezdy s TOR a raději chce stavět PZS tam, kde to tak nutně potřebné není.

Štěpán Hálek



Parní lokomotiva 434.2186 „Čtyřkolák“ se svojí soupravou projíždí po trati 122 mezi zastávkou Hostivice-Sadová a stanicí Praha-Zličín.

Párou Prahou 2020

Již druhým rokem byly o víkendu v polovině června vypraveny dva páry zvláštních nostalgických vlaků pod názvem „Párou Prahou“. Letos kvůli pandemii koronaviru jel ve dnech 13. a 14. 6. poprvé z Prahy-Smíchova přes Rudnou u Prahy a Hostivice zpět do Prahy-Smíchova.

Celkem dvakrát za den se vydala parní lokomotiva 434.2186 „Čtyřkolák“ z roku 1917 se soupravou devíti vozů Ce zvanými „Rybák“

Prokopským údolím a zpět do Prahy po nejstrmější trati v Praze, tzv. „Pražském Semmeringu“.

Na postrku vlaku se představila muzejní motorová lokomotiva T 444.162 „Karkulka“. Ve vlaku byl zařazen i bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů.

Další možnost svést se parním vlakem kolem Prahy má veřejnost 20. srpna a 18. října 2020. **Vit Mareš**



Největší ze sálů Regionálního muzea Vysoké Mýto je přetvořen na kolejiště, po kterém se prohánějí modely vlaků ze 20. až 50. let minulého století.

Velký svět malé železnice

Snad každý kluk zatoužil v dětství mít modely vládků, s kolejemi, výhybkami, krajinou, ale hlavně s lokomotivami a vozy. U někoho to bylo jen chvilkové vzplanutí, některým klukům tato touha vydržela i v pokročilém věku. Ti dříve narození mohli své sny splnit nákupem modelů železnic v našich obchodech, kdy se k nám dostávala produkce modelů z bývalého NDR. Dnes lze zakoupit modely a bohaté příslušenství ve specializovaných obchodech, nebo na modelářských burzách, všech normovaných velikostí a mnoha výrobců prakticky z celého světa.



Několik modelů z 20. let minulého století na výstavě ve Vysokém Mýtě.

Ale i železniční modely mají svoji historii, a to již více než jedno století. Právě tuto historii a vývoj snad nejpůvodnější hračky všech kluků bez rozdílu věku přibližuje výstava, která byla zahájena v pátek 5. června 2020 v Regionálním muzeu ve Vysokém Mýtě. Zde ve čtyřech výstavních místnostech mohou návštěvníci spatřit několik stovek železničních modelů lokomotiv, vozů, kolejí a mnoha doplňků. V největším z výstavních sálů je postaveno improvizované kolejiště, na kterém se na několika okruzích prohánějí modely vládků, kterým je bezmála 100 let. Ve vitrinách jsou modely hlavně německých firem Märklin, Trix, Bing, Carette a další. Mimo německou produkci lze spatřit také produkci československých firem, jimž vévodí Merkur, ale jsou zde také modely firem Igra, Lastra, Ikar a dalších.

mu Sodomka, proslulou svým neotřelým karosářským designem, který se objevil na mnoha automobilech hlavně meziválečné československé produkce. **Pavel Stejskal**

Výstava dokumentuje vývoj železničních modelů mezi léty 1890–1960 a je doplněna reprodukcemi katalogů, reklamami výrobců a prodejci modelů a doplňků. V jedné z místností si mohou malí i velcí návštěvníci vyzkoušet stavebnice firmy Merkur, která se po revoluci vrátila k výrobě železničních modelů ve velikosti O.

Výstava Velký svět malé železnice ve Vysokém Mýtě potrvá do 30. 8. 2020 a je otevřena kromě pondělí každý den v obvyklých časech. Výstava byla připravena ve spolupráci s Muzeem technických hraček Velvary a soukromými sběrateli.

Kromě výstavy železničních modelů v Regionálním muzeu lze navštívit další expozice muzea; jejich součástí je také připomenutí firmy Stratifilek, která vyráběla hasičskou techniku. Za pozornost ve Vysokém Mýtě jistě stojí také Muzeum českého karosářství, umístěné na náměstí. Dokumentuje další vysokomýtskou fir-

Na Osoblažce vyjel parní vlak bez páry

V sobotu 20. 6. 2020 měl na úzkorozchodnou trať z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy opět vyjet parní vlak. I když bylo předem známo, že opravená parní lokomotiva Malý Štokr nevyjede, měla letošní zahájení sezony provozu parních vlaků na Osoblažce zajistit druhá parní lokomotiva Rešica společně s dieselovou lokomotivou Faur. Bylo vidět, že se už návštěvníci páry nemohli dočkat, protože i přes nepřízeň počasí byla souprava parního vlaku velice slušně obsazena. Bohužel zklamáním bylo, že pro technickou závadu nevyjela ani parní lokomotiva Rešica a parní vlakovlak vyjel bez páry jen s diesel-

ovou lokomotivou Faur. Další parní i motorové vlaky SZD (Slezské zemské dráhy) jsou na Osoblažce do odvolání zrušeny.

Více informací najdete na facebooku trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha nebo na www.osoblazsko.com, kde by pro příště mohli organizátoři informovat o aktuálních mimořádnostech i dříve než po skončení akce večer. Je škoda plně nevyužít dnešních možností, které nám internet dává. Společnosti Slezské zemské dráhy patří poděkování za snahu zajistit jízdu vlaku za všech nepříznivých okolností.

Martin Kalousek



Provoz parních vlaků na Osoblažce letos zahájila dieselová lokomotiva Faur.

Pro fanoušky železnice a cestování

Když jsem v tomto týdeníku/čtrnáctideníku pravidelně informoval fanoušky železnice o televizním pořadu „Eisenbahn-Romantik“, naposledy tomu bylo na podzim 2011. Proč se k tomu vracím? Napadlo mne, že v současné době, kdy bude většina lidí trávit dovolenou v Česku, tak v případě kdy bude špatné počasí, které nebude lákat k výletům, že jednou z forem trávení volného času pro fanoušky železnice i cestování, by mohl být tento pořad.

Pořad E-R vznikl v roce 1991, je již téměř 30 let stále vysílán (natočeno bylo téměř 1000 dílů) na stanici SWR (SR) v němčině, většinou v pracovních dnech a většinou ve 30 minutách ukazuje zajímavé železnice, krásy země, v kterých se železnice nacházejí, nadšence, kteří se snaží železnici zachovat, historici železnic atd. Toto léto je pořad vysílán 3x denně v 9.30, 14.00 a 14.30 h, pořady jsou z let 2010–2020 a týkají se prakticky železnice z celého světa. Podrobnosti a program lze získat na stránkách www.swr.de/eisenbahnromantik. Samozřejmostí je, že pořad má i své stránky na facebooku <https://www.facebook.com/eisenbahnromantik> nebo na Youtube <https://www.youtube.com/user/Eisenbahnromantik>. Tak příjemnou zábavu!

Stanislav Hájek, Pardubice

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

Obnoveno zastavování v zastávce Praha-Holešovice

Od 1. června byl slavnostně otevřen opravený Negrelliho viadukt, s tím v souvislosti bylo obnoveno i zastavování vlaků v zastávce Praha-Holešovice zastávka, která leží v obvodu žst. Praha-Bubny. Zastávku pamatují v 80. letech 20. století jako obsazenou výdejnu jízdenek, navíc v budově zastávky byl i oblíbený nádražní hostinec. Pak kdosi ještě za vlády tehdejších Československých státních drah rozhodl, že se zastávky zboří a nahradí plochovou boudou. Takže současné boření drážních objektů není nic nového pod sluncem, pouze nebylo tak masivní. Vždy se našel některý úředník, co rozhodl, a budova šla k zemi, ať se to někomu líbilo nebo ne.

V případě zastávky Praha-Holešovice zastávka došlo v průběhu let i ke zrušení tramvajové zastávky poblíž. Od té doby musí cestující

chodit pěšky asi 500 metrů až ke stanici metra a zastávce tramvají Nádraží Holešovice, předtím chodili na zastávku tramvají asi 40 metrů. Prostě doba je dál. Při opětovném zprovoznění zastávky nedošlo k žádným úpravám, navíc se země trčí kabel, o něj jsem zakopl.

Martin Kubík



Zastávka Praha-Holešovice zastávka je cestujícími hojně využívána, ač celé zázemí zastávky zmizelo již před rokem 1989, po původní budově zastávka zůstaly patrné základy, které vidí laický železniční archeolog. 5. 6. v 16.11 h.

INFORMACE PRO CESTOVATELE

Informace – železniční společnosti PKP (Polsko), GB (Velká Británie)

Informujeme o následujících opatřeních železničních společností PKP, GB:

PKP (Polsko)

V době pandemie COVID-19 je ve všech vlacích PKP Intercity povinná rezervace míst. Pro držitele jízdních dokladů FIP je při odbavení v Polsku místenka poskytována bezplatně. Toto opatření platí pouze v době pandemie. Odbavení místenky na ČD je bez změny (tj. placená místenka).

GB (Velká Británie)

Ve Velké Británii dochází v souvislosti s pandemií COVID-19 k mimořádným změnám, které ovlivňují všechny cestující. Tři společnosti provozující železniční dopravu (tyto společnosti spadají pod žel. spol. ATOC) zavedly povinné rezervace. Toto opatření se vztahuje i na cestující s jízdními doklady FIP.

- Avanti West Coast. Chcete-li provést rezervaci, pošlete e-mail na adresu seat.reservations@avantiwestcoast.co.uk s uvedením data/časem služby, kdy chcete cestovat, a typem jízdního dokladu FIP, který máte v držení.
- Velká západní železnice (GWR). Rezervace by měla být provedena na telefonním čísle GWR +44 345 70 00 125 nebo na kterékoli pokladně GWR.
- London North Eastern Railway (LNER). Rezervace by měla být provedena online na www.lner.co.uk/reserve nebo v jakékoli pokladně LNER Ticket Office.
Kromě výše uvedeného všechny železniční společnosti nedoporučují rekreační cestování, aby bylo k dispozici více míst pro základní cestování. V tuto chvíli není zatím známo, jak dlouho tato cestovní omezení zůstanou v platnosti.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

Zajímavý příběh sochy železničáře na plzeňském hlavním nádraží

Socha „Železničář“ v odjezdové hale v Plzni hlavní nádraží si zasluhuje pozornost. Sochu postavil v roce 1956 syn ruského šlechtice (!) Václav Vjačeslav Irmanov (1919, Anapa, Sovětské Rusko) – (1995, Praha) spolu se sochařem Karlem Čermákem (1921). Osudy Irmanovy rodiny jsou předobrazem tragického 20. století; do roku 1938 žil v emigraci ve Finsku, v roce 1938 přesídlil do Prahy, když jeho otce odvěkla z Finska NKVD a zmizel v gulagu. Irmanov sice v roce 1956 – v době plných ranžírů a thrání rekordů těžkotonážníků vyzdobil tehdejší Gottwaldovo nádraží v Plzni pozoruhodnou sochou železničáře, který je jako živý, nedlouho potom však upadl Irmanov v nemilost

levné pivo, obyčejný levný oběd, nikoli neobyčejné ceny pro cizince, to se jasně ukázalo v časech koronaviru, kdy Češi osaměli. Kafe za 59 korun a pivo za 67? Děkuji, nechci a nejsem sám. A aby se na nádraží nemohl pravidelný cestující napít levného piva, pak není důvod jezdit vlakem, to může jezdit bez roušky autem. Už mi jeden známý řekl: „Nemůžu si na nádraží nic koupit, nemohu se levně najíst a musím se potit v roušce a pak jet v drkotající regionově, navíc mi In-100 už skoro nikde neplatí a nedají mi ani kompenzaci za nevyužití In-100 v době nouzového stavu.“ Možná by Irmanovova socha mohla obživnout jako Golem.

Martin Kubík



Socha „Železničář“ v odjezdové hale v Plzni na hlavním nádraží.

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