

### Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ**, které zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, v úterý 7. července, se pro kontrolu plnění úkolů zabývalo schvalováním žádostí o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ, a to jak standardních (4 žádosti), tak jednorázových pro samozvitele s dětmi do 15 let v souvislosti s koronavirem (12 žádostí). Představenstvo dále schválilo celkem pět žádostí o právní pomoc v řízení před soudem.

Následoval předřazený bod – informace Revizní komise OSŽ. Její předsedkyně Barunka Balázová uvedla, že Revizní komise OSŽ bude na svém zasedání 9. 7. mimo jiné vytipovávat ZO OSŽ, v nichž provede kontroly, a to tentokrát z oblasti Liberecka a Pardubicka.

V rámci organizačních záležitostí byla schválena zahraniční pracovní cesta na jednání řídicího týmu poradní skupiny Železniční sekce ETF pro opravárenství, které se bude konat ve dnech 6. – 9. září v Norsku.

Představenstvo dále projednalo a schválilo výrobu diářů, stolních, nástěnných a plánovacích (čtvrtletních) kalendářů OSŽ na rok 2021 a také pořízení reklamních předmětů OSŽ u příležitosti 30 let OSŽ. Nabídka bude rozeslána do základních organizací OSŽ.

Nejobsáhlejším bodem jednání byly informace ze zásadních jednání. Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., zopakoval, že České dráhy stále čekají, jak se ke ztrátám, způsobeným koronavirem, postaví stát. „**Dosud jsme na naši žádost nedostali z ministerstva odpověď**“, poznamenal. Jak dále uvedl, vlivem situace způsobené koronavirem bude zasedat Dozorčí rada Českých drah i v době prázdnin. Její jednání jsou nyní naplánována na 28. 7. (oficiální) a 3. 8. (seminář) a budou se zabývat především podnikatelským plánem, neboť firma se musí vypořádat s výpadkem tržeb. Vladislav Vokoun dále seznámil členy představenstva s organizačními změnami, které na ČD nastaly od 1. 7. 2020. Týkají se nového způsobu řízení organizačních složek ČD, které nyní budou v přímém řízení příslušných náměstků (pro provoz, pro obchod a pro majetek). „**Tato organizační změna sice nemá dopad na zaměstnanost, přesto jsme k ní měli výhrady**“, řekl Vladislav Vokoun. Podle odborů se totiž obě dokumenty a rozhodovací procesy mohou při nově zavedené centralizaci zpomalit. Zároveň s touto reorganizací proběhla restrukturalizace u některých úseků (odborů) GR, kde již k dopadům do zaměstnanosti došlo. Tyto změny byly projednány na úrovni místních odborových organizací.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, informoval mimo jiné o jednání se zaměstnavatelem, konaném dne 24. 6., kde se řešilo možné pokračování § 209 (částečná nezaměstnanost). Odboráři podmiňovali využití tohoto institutu otevřením změny č. 1 PKS, z níž vyplývá výše náhrady ve výši 80 % mzdy (platnost opatření je do 31. 8.). Radek Nekola dále hovořil mimo jiné o tom, že se rozjiždějí komplexní ozdravné pobyty (čerpání nároku na KOP za letošní rok je reálně splnit)

a zmínil se i o jednání Dozorčí rady z 25. 6., které se zabývalo dopadem koronaviru na podnikatelský plán. „**V nákladní dopravě vypadlo 30 % poptávky**“, řekl Radek Nekola a dodal, že rozběh průmyslu v ČR je zatím pomalý.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic (SZ), informoval o tom, že u SZ bylo zahájeno kolektivní vyjednávání, když dne 30. 6. předal zaměstnavatel odborům návrh Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2021. Odborové centrály k němu zašlou do 17. 8. připomínky a první faktické jednání k PKS 2021 proběhne 1. 9. „**Zároveň dne 31. 8. pokračuje jednání o katalogu zaměstnání**“, řekl Petr Štěpánek a informoval i o návrhu 3. změny PKS, týkající se kondičních pobytů na rok 2020, kterou zaměstnavatel předložil ve třech variantách.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ, hovořila o kolektivních jednáních, která probíhají v některých nezávislých organizacích – u Drážního úřadu, u Dopravního podniku města Brna či u Dopravního zdravotnictví, kde začíná pracovat skupina k navýšení mezd. Dále uvedla mimo jiné, že u TSS Louny zaměstnanci, kteří byli na přecházkách, přecházejí na 14denní nařazenou dovolenou (změna byla projednána se závodním výborem).

Závěr informací ze zásadních jednání patřil předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému. Ten uvedl, že ministerstvo dopravy zpracovalo koncepci veřejné dopravy, kterou předloží vládě. „**V této koncepci je také navrženo několik možných variant systémového řešení jízdních výhod**“, dodal Mgr. Malý.

Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, informoval o obsazenosti rekreačních zařízení ve vlastnictví OSŽ.

V bodě „různé“ byla předložena zpráva ze zasedání Železniční sekce ETF, které se uskutečnilo 24. 6. formou videokonference. Zapojovalo se do ní 66 účastníků z 21 zemí. Konference měla jediný bod – dopady koronaviru na železniční sektor. Jak je uvedeno ve zprávě, ve většině evropských zemí je situace obdobná (propad osobní dopravy kolem 80 %, propad nákladní dopravy kolem 25 – 30 %).

V rámci bodu „různé“ informoval Mgr. Martin Malý o tom, že valná hromada ČD travel, která se měla uskutečnit 25. 6., bude přeložena na jiný termín. V závěru vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ JUDr. Petr Večeř požádal o administrativní zjednodušení žádosti o příspěvek z Podpůrného fondu OSŽ pro členy postižené povodněmi. Představenstvo po diskusi rozhodlo o tom, že žadatelům (za stávajících podmínek i schvalovacích kompetencí) bude navýšena možnost poskytnutí příspěvku z 5000 Kč na 6000 Kč a současně bude zrušen samostatný příspěvek ve výši 1000 Kč. –red–

#### Kdy vyjde Obzor?

Obzor dále vychází v těchto termínech:	
č. 16	17. 8.
č. 17	31. 8.

## Na Slovensku jsou roušky ve vlacích stále povinné

Roušky jsou na Slovensku ve veřejných (uzavřených) prostorech stále povinné, tuto odlišnost oproti nám poznáte už na hranicích, tedy pokud k našim východním sousedům cestujete vlakem. Průvodčí v roušce vás při kontrole jízdních dokladů vyzve, abyste si ji nasadili. Zajímavé je, že průvodčí i cestující toto nařízení disciplinovaně dodržují: „**Když to někdo nařídil, asi věděl proč**“, říká jeden z nich. A toto nařízení platí už několik měsíců, do odvolání.

Nakažených koronavirem i mrtvých bylo na Slovensku mnohem méně než v České republice, přesto je tu nošení roušek v uzavřených objektech a ve vlacích stále samozřejmostí. „**Za celou dobu epidemie jsme tady neměli jeden jediný případ onemocnění**“, chlubí se

taxikář, který nás veze do Kremnice na nádraží. I on má pochopitelně na sobě roušku, z jeho očí lze vyčíst, že z naší přítomnosti není úplně nadšený, ale kšeft je kšeft. „**Doufám, že nejste z Karviné?**“ poznává.

Zvlášť nepříjemný může našinci připadat pobyt ve slovenských lázních. Například u lázních Zlaté Kúpele v Turčianskych Teplicích musíte číst psané zásady: Vstup do objektů je pouze s rouškou. Při přesunech musíte dodržovat dvoumetrový odstup (což mnohdy není proveditelné, například ve výtahu, ale vyžaduje se to). Zvlášť přísná hygienická pravidla pak platí v jídelně: Před vstupem do jídelny si musíte vydezinfikovat ruce, nasadit roušku a na ruce gumové rukavice. Teprve takto vybavení můžete přistoupit k bufetovému pultu. Až když usednete s jídelním stolem, můžete si roušku sundat, paradoxně ale sedíte s ostatními u jednoho stolu, žádné dvoumetrové rozestupy, úplně cizí člověk vedle vás zakašle, a vy musíte věřit tomu, co říká taxikář v Kremnici: Slovenskuse koronavirus vyhýbá. Přesto slovenská vláda uvažuje o zpřísnění opatření proti šíření koronaviru, ve vlaku se tak cestující, jak se zdá, na Slovensku roušek jen tak nezbaví.



Na Slovensku jsou roušky ve veřejných (uzavřených) prostorech stále povinné. Průvodčí i cestující toto nařízení disciplinovaně dodržují.

Michael Mareš



Tak jako mají Středočeši svůj Posázavský Pacifik, je pro Plzeňany srdeční záležitostí romantická železniční trať z Pňovan do Bezručic malebně se vinoucí krajinou podhůří Tepelské vrchoviny, krajinou plnou historických a přírodních zajímavostí, přes přehradu Hracholusky až k minerálnímu prameni Konstantinolázeňská. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 27322 před „konečnou“ v Bezručicích.

## Porada předsedy OSŽ schválila pomoc vlakvedoucímu Petru Paťhovi, účastníkovi nehody u dopravního Pernink

V úterý 7. 7. 2020 došlo na železniční trati č. 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt u dopravního Pernink k tragédii, okolo 15. hodiny se několik stovek metrů od dopravního čelně srazily dva vlaky: osobní vlak 17113 vedený jednotkou řady 844 RegioShark s osobním vlakem 17110 vedeným regionovou (814/914). Následky jsou katastrofální: dva mrtví

a několik těžce a velmi těžce zraněných. Mezi zraněnými patří i vlakový personál Českých drah „**Kolegové strojvedoucí Milan Capeka vlakvedoucí Petr Patha, kteří se nacházeli ve vlaku 17110 vedeném regionovou, jsou zranění velmi vážně. Kolegyně vlakvedoucí Jana Jindřichová, která doprovázela vlak 17113, vedený jednotkou RegioShark, je zraněna**

vážně“, uvedli na Twitteru kolegové-železničáři. Finanční pomoc kolegům – Milanu Čapkoví, strojvedoucímu z regionovy, Petru Paťhovi, vlakvedoucímu z regionovy, a Janě Jindřichové, vlakvedoucí z RegioSharku – kteří se vážně zranili při železniční nehodě 7. 7. 2020 u stanice Pernink, posílejte na transparentní účet: **2401834582/2010**, vybraná částka bude rozdělena těmto železničářům, uvedli dále na Twitteru. „**Vážíme si veškeré podpory a budeme velice rádi, když tento příspěvek sdílíte i mezi své přátele. Ze srdce vám děkujeme**“, stojí v závěru příspěvku. Na tragickou srážku pohotovost reagovala i OSŽ. V rámci porady předsedy OSŽ dne 10. 7. 2020 schválilo finanční pomoc vlakvedoucímu Petru Paťhovi, účastníkovi nehody u dopravního Pernink, ve výši 20 000 korun.

Uprímnou soustrast ve svém dopise také vyjádřila Evropská federace pracovníků v dopravě, jejímž je OSŽ aktivním členem. Jmémem generální tajemnice Livie Spéry vyjádřila ETF hlubokou lítost nad železničním neštěstím, které si vyžádalo dva lidské životy a několik velmi těžce zraněných včetně železničních zaměstnanců. Livie Spera v této souvislosti zdůraznila nutnost investic do železnice, aby byla zaručena bezpečnost jak cestujících, tak pracovníků železnice v nákladní i osobní dopravě.

Michael Mareš  
s přispěním PhDr. Heleny Svobodové,  
vedoucí kanceláře předsedy OSŽ

## SVOBODA: Průběžná šetření ukazují na alarmující počet lidských pochybení!

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda svolal 15. 7. v ranních hodinách jednání vedení organizace v souvislosti se srážkou dvou vlaků u Českého Brodu dne 14. 7. Průběžná šetření události posledních týdnů ukazují na alarmující počet lidských pochybení. Generální ředitel uvedl, že písemně vyzve dopravce k větší důslednosti, školení a kontrolám svých zaměstnanců. Stejně tak apeluje na zaměstnance Správy železnic. „**Výzvu dopravcům nehledám ani neukazuji na viníky. Probíhají nezávislá šetření, která vyhodnotí příčiny, případná rizika a potřebná nápravná opatření**“, vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a doplňuje: „**Co můžeme udělat okamžitě, je apel**

na všechny zúčastněné strany v rámci železnice. Dopravci musí důsledně a pravidelně kontrolovat své zaměstnance. Předpisy jsou jasné dané a jejich dodržování je základní, zcela nezbytný krok pro fungování železniční dopravy. Stejně důrazná doporučení půjdou i zaměstnancům Správy železnic.“

Jedním z prvních opatření pro snížení možného pochybení lidského faktoru bude mimořádná změna jízdního řádu 2019/2020 k 15. srpnu 2020, která zavede ohlašovací povinnost ve všech dopravních a ve všech tratích provozovaných podle předpisu D3, kde je provozovatelem dráhy Správa železnic.  
Zdroj: Tisková zpráva Správy železnic

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Nebýt epidemie, vše by bylo mnohem lehčí, takto nám ovšem přibyla spousta starostí navíc.“

Hovoříme s **RENÉM VRÁNOU**,  
předsedou ZV OSŽ DKV Přerov

Organizace letních dětských táborů je nepochybně náročnou prací, vyžadující velké nasazení. V letošním roce byla veškerá činnost s tím související navíc narušena epidemií koronaviru. Jak se to projevilo u organizací dětského tábora v Čekyni u Přerova, které zajišťuje ZV OSŽ DKV Přerov, kde vykonáváte funkci předsedy?

Pro zajištění chodu letních dětských táborů bylo vydáno vládní opatření, které nařizuje příslušná omezení. Abychom co nejvíce eliminovali možnost přenosu nákazy, byli jsme nuceni zkrátit původně tři dvanáctidenní turnusy na tři šestidenní, přičemž jsme začali až od druhého týdne prázdnin. Důvodem tohoto posunu byl nedostatek vedoucích, složených také ze zdravotních sester a vojáků. Koronavirová epidemie se zde projevila v tom, že část zdravotnického personálu nebylo možné zajistit, neboť v jeho řadách panovaly obavy z možné nákazy. Podobně to bylo i v případě vojáků, kteří s námi každoročně na táborech spolupracují. V praxi tak letos proběhnu tři zkrácené turnusy, navíc rozdělené jednodenní přestávkou, nutnou pro dezinfekci. Tábořem tak projde místo obvyklých 150 pouze 80 dětí v každém turnusu, které budou mít navíc v porovnání s jinými roky omezený program.

V čem bude program především omezen a z jakého důvodu?

Hlavním důvodem omezení je nedostatek financí, související s výše uvedeným sníženým počtem dětí, hlavně ale se zrušením některých původně plánovaných akcí, které nám na provoz areálu a tábora vydělávají mimo hlavní sezónu, jako jsou různé školení, aktivity či soukromé akce. Proto nebudeme moci například napustit bazén, který máme přímo v areálu tábora, a který je zřejmě největším lákadlem. Finančně bychom to prostě neutáhli. Nebudeme také moci pořádat obvyklé výlety například do zoologické zahrady v Olomouci na Svatém Kopečku, turnaj v bowlingu, či návštěvu muzea v Přerově. To zase souvisí se stále ještě neskončenou epidemií a my skutečně nemůžeme riskovat nějakou nákazou. Jako náhradní aktivitu provedeme několik výletů po okolí, například mamutí stezkou. Věřím, že děti budou i tak spokojené.

Jak se ke všem těmto omezením stavíte rodiče dětí?

Rodiče to berou s pochopením a jsou rádi, že jejich děti budou mít možnost alespoň zkráceného a v některých věcech omezeného pobytu na táboře. Provedli jsme mezi rodiči anketu, z níž



tato skutečnost vyplývá. Pokud se týká dopravy na tábor, návoz i odvoz bude zajištěn rodiči dětí, přičemž příjezd bude pod dohledem zdravotnického personálu. Finanční zajištění celého tábora a vlastně celého areálu je pro nás snad největší „noční můrou“, neboť koronavirus velice omezil některé naše výše uvedené aktivity, nezbytné pro získání financí na provozní náklady tábora. Areál však musel být i v této neproduktivní době udržován a jeho zaměstnanci placeni.  
(Pokračování na str. 2)



## „Nebýt epidemie, vše by bylo mnohem lehčí, takto nám ovšem přibyla spousta starostí navíc.“

(Pokračování ze str. 1)

**Jak se s touto situací hodláte vyrovnat?**  
Nezbylo nám nic jiného, než se obrátit s žádostí o pomoc na Ústředí OSŽ a současně i na firmu DPOV, a. s., která nám každoročně pomáhala a organizovala pro své zaměstnance a rodinné příslušníky akce na táboře. Ve spolupráci s naším Podnikovým výborem DPOV nám snad i letos v této těžké situaci vyjde vstříc. Doufám, že všechno dopadne dobře a že nebudeme muset propouštět zaměstnance tábora. Pokud by se tak stalo, těžko bychom po skončení mimořádné situace sháněli náhradu za ně. Musíme prostě tuto zlou dobu nějak překonat. Jsem velmi vděčen lidem, kteří se o provoz areálu nezjistěte starají – patří mezi ně například pan Josef Malíška a paní Věra Pavelková, oba mají s odborářskou prací velkou zkušenost uží z dřívější práce v ZV OSŽ, a za jejich pomoc jim patří velké uznání.

**Covšechno vám jako organizátorům letos v souvislosti s již vzpomínaným vládním nařízením přibývalo za povinností?**

Zajištění dezinfekcí, s jejímž zajištěním nám pomáhá vedení Podnikového výboru OSŽ při ČD. Zprávně jsou všechna hygienická opatření při provozu tábora, jakož i návoz a odvoz účastníků, narušenými původní program, stravování

vání musí být zajištěno po skupinách s menším množstvím dětí v jídelně, jedním slovem jsou to věci, s nimiž jsme se dosud nesetkali. Troufám si však říci, že jsme na tato omezení dostatečně připraveni.

**Čekyňský tábor je znám také jako místo, kde se pořádají pobyty pro handicapované osoby. Jak vypadá situace v této oblasti?**

Měli jsme plánované dva turnusy, jeden z nich musel být bohužel odříznut právě z obav před koronavirem, druhý turnus se však konat bude. I zde hodně záleží na podpoře sponzorů. Peníze dnes chybí všude, kam se podíváte, a výjimku netvoří ani náš areál, který jinak provozujeme po celý rok. Nebýt epidemie, vše by bylo mnohem lehčí, ovšem takto nám přibyla spousta starostí navíc.

**Jak tyto starosti zvládáte?**

Snažíme se udělat maximum, volný čas již prakticky neznáme. Co mě přitom hodně mrzí, a nebojí se říci, že mi bere i chuť k práci, je fakt, že i přes největší naše úsilí jsme někdy nedocenujeme v naší snaze vytvořit co nejlepší dojem na táboře. A pokud člověk necítí pochopení, těžko se mu pracuje.

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

## První lokomotivy TRAXX MS3 do testovacího komerčního provozu v ČR

Společnost ČD Cargo si u Bombardieru objednala až 50 lokomotiv typu TRAXX MS3 pro osobní a nákladní dopravu, testovací komerční provoz prvních dvou lokomotiv je důležitým milníkem. Lokomotivy zahájily zkušební provoz 3. července 2020. „Použití těchto moderních lokomotiv v našem vozovém parku nám umožní nabídnout našim zákazníkům další služby, a to díky jejich zvýšenému výkonu a efektivitě,“ říká Ivan Bednářik, předseda představenstva ČD Cargo. „Jsme hrdí na to, že budeme první, kdo lokomotivy TRAXX MS3 využije v provozu. TRAXX MS3 je první lokomotiva, která je plně kompatibilní s českou technickou normou pro elektromagnetickou kompatibilitu, jenž je jednou z nejpřísnějších v Evropě. Tato nedávno získaná autorizace dokládá, že naše nové lokomotivy je v popředí moderních železničních vozidel v Evropě,“ dodává.

„Nejenom já osobně, ale i my všichni u Bombardieru, jsme velmi hrdí, že můžeme

vidět lokomotivy TRAXX MS3 vstupovat do komerčního provozu. Touto lokomotivou jsme odpověděli na potřeby našich zákazníků a nabídli jim pokrokový produkt na osvědčené platformě: k dnešnímu datu je již v provozu více než 2000 lokomotiv TRAXX ve 20 zemích, celkem urazí vzdálenost větší než 300 milionů kilometrů ročně,“ uvádí Tomáš Holý, obchodní zástupce pro Českou republiku a Slovensko Bombardier Transportation, v tiskové zprávě.

ČD Cargo a Bombardier podepsaly kontrakt na dodání až 50 kusů TRAXX MS3 lokomotiv, první část dodávky je dohodnuta na 10 lokomotiv. ČD Cargo bude lokomotivy používat v nákladní i osobní dopravě na tratích v České republice, na Slovensku, v Německu, Rakousku, Polsku a Maďarsku a rozšíří své pole působnosti také do Slovinska a Chorvatska.

Michael Mareš  
s využitím tiskové zprávy společnosti Bombardier

## PŘEDSTAVUJEME

### Martin Hájek: „Už od dětství jsem praštěný kolejnicí.“

Mezi nadšené obdivovatele železnice (šotouše) patří již od dětství pardubický rodák Martin Hájek (41), zástupce ředitele na pardubickém Regionálním obchodním centru Českých drah. Jeho cesta k zaměstnání na dráze ale vedla poněkud oklikou: „Pocházejím ze železničářské rodiny a po ukončení základní školy jsem chtěl pokračovat ve studiu na železniční průmyslovce v České Třebové,“ přibližuje své úmysly z té doby. Jenže v 90. letech se na dráze jen propouštělo a budoucnost vypadala nevalně, tak šel studovat obchodní akademii a následně Vysokou školu ekonomickou v Praze. „Můj zájem o dění na dráze to ale rozhodně neoslabilo, spíše naopak,“ potvrzuje svůj zájem o železnici.



Ten se již od jeho „nácti“ let projevovat tím, že postupně projel všechny tratě v nejbližším Československu, přičemž ho také zajímala historie tratí a průzkum zrušených a neprovozovaných tratí. Jak sám říká, už od dětství je „praštěný kolejnicí“.

Několik let se pracovně věnoval plánování autobusové dopravy na Pardubicku a Chrudimsku (OREDO). „Nakonec jsem se ale díky mému trvalému zájmu dostal až na ČD, kde pracuji od roku 2015,“ konstatuje. „Práce je to pestrá a zajímavá. Velkou výhodou je pracoviště přímo na pardubickém nádraží, takže lze kdykoliv rychle odjet kamkoliv,“ dodává.

Mimo jiné ho se své práci zabývá přípravou jízdních řádů, při níž úzce spolupracuje s krajským úřadem, přičemž tato spolupráce je podle jeho slov na velice dobré úrovni. Ve své práci naplno využívá zkušeností, které získal díky

svému zájmu o železnici a předchozímu zaměstnání na OREDU, resp. krajském úřadu. Dále se věnuje třeba přípravě různých akcí a jízď zvláštních vlaků, účastní se jednání, týkajících se železniční dopravy v kraji, v působnosti má i smluvní záležitosti či tarif integrované regionální dopravy (IREDO a VYDIS).

Zaměstnání je pro Martina součástí jeho koníčkem. Vlak (vedle kola) jeho nejoblíbenějším dopravním prostředkem a to nejen po tuzemsku, ale i v zahraničí. „Už ani nelze spočítat, kolik set tisíc kilometrů jsem za život najezdil, ale procestoval jsem mnoho zajímavých zemí a tratí např. na Ukrajině, v Maďarsku, Rumunsku, Bosně a Hercegovině, Slovinsku, Rakousku, Švýcarsku, Německu, Polsku a dalších zemích,“ svěřuje se. Dění na železnici za našimi hranicemi sleduje čtením různých německých časopisů, zajímá ho především osobní doprava, výstavba a modernizace tratí, ale i vývoj nákladní dopravy.

O své postřehy ze života železnice se dělí se čtenáři Obzoru, především psaním zpráv a reportáží ze svých cest a také překlady zajímavých článků ze zahraničí.

A jak hodnotí vývoj železnice u nás i ve světě? „Z dění na železnici mám obavy z rychlého přejímání zavazování „povinností“ ze strany Evropské unie, ať už se to týká evropského vlákového zabezpečovače ETCS či nových údržbových a opravárenských norem ECM. Vše je o mnoha miliardách či spíše několika desítkách miliard korun, které zejména v dnešní krizové době není a nebude snadné najít a které musí někdo zaplatit,“ vyjadřuje své obavy. „Náklady na vybavení tratí ETCS hradí stát přes Správu železnic, ale pro dopravce, včetně ČD, jde o ohromné výdaje na zabudování mobilní části ETCS do stávajících vozidel či na nákup nových vozidel, které musí požadovat po objednatelích (krajských, ministerstvu dopravy). Ale budou je tyto objednatelé v nejbližší době mít? Jestli složitější to mají nákladní dopravci, kteří musí vše hradit ze svého. V současnosti na koridorech a k nim přípojných tratích jezdí desítky, či spíše stovky nevybavených vozidel, jejichž nahrazení novými během cca 4 let bude stát mnoho miliard.“ Domnívá se proto, že termín zavedení výhradního provozu (2025) pod ETCS na koridory by měl být o několik let odložen, podobně jako u některých jiných státech. „Podle některých informací se uvádí i riziko snížení propustnosti tratí proti současnému stavu, což může ztížit sestavu jízdních řádů na přetížených tratích,“ říká Martin Hájek závěrem.

Miroslav Čáslavský



Tento rok je zřejmě posledním, kdy lze spatřit nádraží v Dětřichově nad Bystřicí v původní podobě.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Dětřichov nad Bystřicí

O tom, že nádražní budova železniční stanice Dětřichov nad Bystřicí půjde „k zemi“, informujeme v příloze tohoto listu (Železničářské toulky). Dětřichov ale není zajímavý jen tím, že zde bude postaveno nové nádraží, zaslouží si i pohled do jeho historie a okolí. Dětřichov nad Bystřicí je nejvýše položeným nádražím na železniční trati číslo 310 (Olomouc – Krmov – Opava východ) – leží ve výšce 620 m n. m.

Provoz na trati byl zahájen v roce 1872, za dva roky tedy oslaví 150. výročí ode dne, kdy zde projel první vlak. Za tu dobu se samozřejmě mnoho změnilo, jen budova stanice zůstává v prakticky stejné podobě jako před mnoha desetiletími. Pamětníků doby, kdy dětřichovské nádraží kypělo čilým životem, pomalu ubývá, stále však ještě existují lidé, kteří pamatují provoz v této stanici před padesáti a více lety.

Nádraží leží na okraji obce, je oklopeno téměř ze všech stran pláními, které dovolují zejména v zimě nemilosrdně profukování větrů celou stanicí. V zimním období zde nikdy nechybí sněhové pokrývky, která někdy dosahuje takové výše, že znemožňuje jízdu vlaků. Raritou byl březen roku 1971, kdy obrovské závěje uvěznily ve stanici osobní vlak do Krmova, a bylo nutné deset dní čekat, než snih roztál, parní lokomotiva mohla být znovu zatopena a vlak mohl pokračovat v jízdě. V roce 1983 zde zase panovaly tak kruté mrazy (-27 stupňů Celsia), že při odhazování sněhu z výhybek se udržující pracovníci museli po deseti minutách střídat a „rozehřívát se“ u rozžhavených kamen na stávdě. Stavědla na obou zhlavích jsou již dlouhá léta opuštěná, jízda vlaků přes stanici je řízena z dopravní kanceláře, kde výpravčí je jediným člověkem, přítomným v nádražní budově.

Celá stanice je dnes v naprosté dezolátním stavu a milovníci železniční historie si může dnes

již jen v duchu představit, jak zde kdysi pulzoval život, posunovaly nákladní vlaky, vracely se postrčky z tratí, svítily petrolejové lampy na mechanických návěstidelích a v telesech výhybek.

Dnes slouží Dětřichov nad Bystřicí především jako důležitý železniční bod pro křižování vlaků osobní dopravy. Sousední stanice Valšov a Moravský Beroun jsou odsud vzdáleny jedenáct a devět kilometrů.

Novou budovu, která má vyrůst ještě letos na místě zbouraného nádraží, detailně popisuje tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová: „V nové budově budou zřízeny prostory pro umístění technologických zařízení, pracoviště výpravčího a veřejně přístupné prostory pro cestující – čekárna a WC,“ sděluje mluvčí. „Samozřejmě bude bezbariérový přístup do budovy a bezbariérové toalety. V rámci stavby dojde také k vybudování stání pro jízdní kola a vzniknou nová parkovací místa,“ dodává. „Pokud se týká infrastruktury ve stanici, dojde v letošním a příštím roce k opravám na zabezpečovacím zařízení a staniční koleji číslo 1. Celková finanční částka, určená na tyto práce, činí 27 milionů korun.“

Okolí Dětřichova nad Bystřicí láká kromě výstupu na nejvyšší horu Nizkého Jeseníku (Slunečná, 800 m n. m.), i k výletu například na hranice Slezska a Moravy, kde se tyčí nejvyšší kdysi činná sopka Nizkého Jeseníku, již je Velký Roudný – nejzachovělejší stratovulkán na Moravě (780 m n. m.). Na vrcholu vyhaslé sopky je od roku 2007 postavena dvacet metrů vysoká dřevěná rozhledna. Nedaleko Dětřichova pramení také říčka Bystřice, která tvoří rozvodí mezi Borským a Černým mořem. Do Moravy se vlévá ve 45 km vzdálené Olomouci, kam se dá z Dětřichova dojet i po cyklostezce.

Miroslav Čáslavský



Pohled na nádraží s autobusem náhradní dopravy ze strany od obce.

## ZE SVĚTA

### Deutsche Bahn chce opět změnu orientace v nákladní dopravě

Deutsche Bahn (DB) chce znovu vozit více nákladních vlaků a tak zabránit nárůstu kamionové dopravy. „Jedná se o změnu orientace,“ říká členka představenstva paní Sigrid Nikutta.

Nákladní doprava DB je dlouhodobě v „červených číslech“. Až dosud reagoval management největší evropské železniční nákladní společnosti škrtáním a uzavíráním komerčních bodů. Nyní je společnost DB Cargo chtěla dopravu jednotlivých vozových záseků rozšířit, jak potvrdila paní Nikutta. Tato nabídka se dá až zpětně srovnat, říká.

Především je třeba rozšířit noční přepravu, letos mezi Hamburgem a Kolínem, jakož i Kolínem a Berlínem. DB Cargo loni přepravilo 232 milionů tun zboží. Objem klesá od roku 2010, kdy to bylo ještě 415 milionů tun zboží. Také by se měla rozšířit nabídka v provozování ucelených vlaků a kombinované dopravy. Kromě toho by se měl změnit vztah a kontakt se zákazníkem. „Uděláme železniční nákladní dopravu stejně snadnou jako online nakupování,“ říká Nikutta. Železnice musí oslovit zákazníky „aktivně a agresivně“.

V roce 2019 v železniční nákladní dopravě došlo k dalšímu poklesu. Silniční nákladní doprava představovala 72 % celkové nákladní dopravy, podíl železnice nákladními vlaky činil méně než 19 %, z čehož polovinu tvořili konkurenti DB. DB oznámila, že zvýší kapacitu tak, aby podíl železnice na trhu mohl vzrůst na 25 % do roku 2030.

Z Transportweb, 12. 6. 2020, zpracoval—sh—

### DB Netz: Digitalizace železnice může vyústit v navýšení kapacity dráhy o 35 procent

Německá železnice se jako mnoho jiných drah potýká s limity pro růst výkonosti. Vedle nedostatku vozidel a personálu je problémem i nedostatečná kapacita dráhy. Podle Philippa Bührsche, ředitele Digital Rail Germany u DB Netz AG, „není finančně, ani společensko-politicky udržitelné neustále rozšiřovat silniční síť.“ „Více než 40 000 vlaků je denně vypraveno na německé železnici. Využití kapacity v některých úsecích překračuje 100 procent, např. mezi Kolínem nad Rýnem a Dortmundem je dráha využita na 140 procent formální kapaci-

## VŠIMLI JSME SI

**ZRYCHLENÍ DOPRAVY** na trati z Pardubic do Chrudimi zajistí modernizace pardubického nádraží, zdvojkolejnění tratě z Pardubic do Stěblové a rekonstrukce současné tratě do Chrudimi. Všechny tyto úpravy nahradí dlouho plánovanou výstavbu nové trati mezi Pardubicemi a Chrudimí po Ostřešanské spojení, kterou Správa železnic zavrhl jako příliš drahou a neprůchodnou.

**DENNÍ TISK** ve vlacích Českých drah již cestující od 1. června nedostávají. Důvodem je podle vyjádření ČD postupující digitalizace a vybavení vozů Českých drah bezplatným přístupem k internetu. To podle ČD přineslo pokles zájmu cestujících o denní tisk ve vlacích. Ukončení rozdávání novin plánovaly České dráhy ke konci tohoto roku, urychlila jej však epidemie koronaviru.



**NEJMÉNĚ** další tři roky budou České dráhy sídlit v části budovy ministerstva dopravy na Nábřeží Ludvíka Svobody. V současné době využívají České dráhy zhruba třetinu této budovy, za pronájem utratí ročně kolem třiceti milionů korun. Veřejná soutěž na pronájem v jiném místě skončila nezdarem, ve hře je možnost využití připravovaného dopravního centra u smíchovského nádraží. Zde by měly sídlit kromě Českých drah také Správa železnic a Ředitelství silnic a dálnic.



**V PÁTEK 10. ČERVENCE** byla v obchodním centru Fontána v Teplicích zahájena výstava k pětiletému fungování Dopravy Ústeckého kraje. Vystaveny jsou zde například odstavovací systémy, informační systém Buse, uniformy dopravců zajišťujících zde dopravní obsluhu, fotografie od dopravních fanoušků a také železniční exponáty zapůjčené spolkem Zubnická muzeální železnice (podkladnice, návěstní petrolejové svítilny, koncovky, vystražný kříž, sklonovník, směrová vlaková cedule). Tato akce potrvá do konce srpna letošního roku a má za cíl představit široké veřejnosti tento integrovaný dopravní systém a zároveň možnosti cestování ve zdejší kraji. Návštěvníkům Ústeckého kraje lze doporučit krajskou síťovou celodenní výhodnou jízdenku v hodnotě 130 Kč pro všechny druhy dopravy, včetně vyletních vlakových a lodních linek. Snímek Tomáš Martinek.

**HISTORICKÝ VLAK** „Párou Prahou“, který odstartoval svoji sezónu o víkendů 13. a 14. června, vyjede letos ještě dvakrát: v neděli 30. srpna (tedy nikoli 20. 8., jak jsme mylně uvedli v minulém čísle) a v neděli 18. října. V neděli 30. srpna vyjede nostalgický vlak z Prahy–Smíchova na dvě jízdy, první v 10.19 h a druhá ve 14.57 h. Vlak, v jehož čele bude parní lokomotiva „Čtyřkolák“, pojedie okružní jízdu do Rudné u Prahy a Hostovic a poté zpět do Zličína a do výchozí stanice Praha–Smíchov. Podrobnosti o tomto i dalších nostalgických jízdách najdou zájemci na stránkách [www.cdnostalgie.cz](http://www.cdnostalgie.cz).

**HISTORICKÝ VLAK** „Párou Prahou“, který odstartoval svoji sezónu o víkendů 13. a 14. června, vyjede letos ještě dvakrát: v neděli 30. srpna (tedy nikoli 20. 8., jak jsme mylně uvedli v minulém čísle) a v neděli 18. října. V neděli 30. srpna vyjede nostalgický vlak z Prahy–Smíchova na dvě jízdy, první v 10.19 h a druhá ve 14.57 h. Vlak, v jehož čele bude parní lokomotiva „Čtyřkolák“, pojedie okružní jízdu do Rudné u Prahy a Hostovic a poté zpět do Zličína a do výchozí stanice Praha–Smíchov. Podrobnosti o tomto i dalších nostalgických jízdách najdou zájemci na stránkách [www.cdnostalgie.cz](http://www.cdnostalgie.cz).

Zdroj: <https://www.railtech.com>



### Obzor č. 30 – 24. 7. 1995

Na první straně najdeme důležitou informaci s titulkem, **Dohody o rozdělení finančních prostředků dosaženo**. Podle této dohody, uzavřené mezi odborovými svazy a generálním ředitelem ČD Ing. Josefem Bazalou, mělo přibližně 91 tisíc železničářů dostávat od července do konce roku profesní odměnu v průměrné výši 640 Kč. Mezi odborovými svazy na železnici byly však rozdílné názory: Federace strojůdův hodlala proti výsledkům dohody protestovat, neboť původně se měla částka dělit jen mezi 72 tisíc zaměstnanců.

Jak se dočteme v rozhovoru s místopředsedou OSŽ Miroslavem Kapounem, premiér a poté i ministr dopravy navrhli železničnickým odborům zastoupení ve Správní radě Českých drah. Po vzájemné dohodě bylo všemi sedmi odborovými centrálními na ČD odsouhlaseno, aby se zástupcem odborů ve Správní radě stal představitel OSŽ. **Hlavní smysl tkví v převislé určité odpovědnosti odborů za další vývoj situace na železnici**, řekl Miroslav Kapoun, místopředseda OSŽ, který se stal historicky prvním zástupcem odborů ve Správní radě Českých drah.

Letní číslo Obzoru obsahuje dále, „**Železničářské toučky**“ či informace o přípravách na oslavu 150 let Olomoucko–Pražské dráhy.

### Obzor č. 31 – 31. 7. 1995

Číslo přináší především podrobný postup při přiznávání profesní odměny železničářů u jednotlivých divizí. Odměna byla výsledkem dohody mezi vedením Českých drah a odborovými svazy a měla zmírnit propady v odměňování železničářů v porovnání s celostátním průměrem.

V rozhovoru s tajemníkem OSŽ Kurtem Mužíkem je připomenuto podhodnocení správkářů, které podle jeho názoru může vést k růstu technických závad vozidel. Kurt Mužík se vyjádřil i k chystané otázce sloučení lokomotivních a vozových dep. Podle něj nejsou pro tento krok dostatečně zpracovány ekonomické podklady. Jak dále uvádí, z pracovišť zaznívají spíše negativní signály o tom, že jsou některé profese vozového hospodářství nahrazovány profesemi lokomotivního hospodářství a dotyční jsou uváděni do funkcí, aniž by měli platné zkoušky.

Téměř celá jedna strana je vyhrazena názorům čtenářů. Pro naznačení tehdejší atmosféry stačí uvést některé titulků: „**Za neexistující nebo nedostatečnou techniku nemohou železničáři ani odboroví bossové!**“, „**Železnice opět na rozcestí**“ či „**Kapitalismus dá zabrat**“.

—zs—

## Babiš: „Musíme najít nějaké technologické řešení, když už člověk z nějakých důvodů selže.“

V úterý 14. 7. se v sídle Správy železnic v Praze konala tisková konference, na níž generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA, mluvil o nutnosti posílení investic do zvýšení zabezpečení železničních přejezdů. Ještě týž den večer došlo u Českého Brodu k další vážné nehodě na železnici (najetí osobní vlaku na nákladní vlak). Během týdne to byla již čtvrtá mimořádná událost na železnici. Tisková konference, které se zúčastnil i premiér Andrej Babiš a vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček, však byla primárně zaměřena na lepší zabezpečení železničních přejezdů a spuštění letní bezpečnostně-preventivní kampaně. Přestože premiér Andrej Babiš odpověděl na dotazy novinářů k aktuálnímu dění na železnici, mimo jiné se

zmínil o plánované přestavbě inkriminovaného železničního přejezdu ve Studénce, kde před pěti lety došlo k tragické srážce penolína s kamionem stojícím na přejezdu. **„Studénka, to je velký problém, pokud majitel pozemků nechce. To je podobné jako s výstavbou dálnice. Máme tady Děti země, pana Patrika, to je jeho národní vlastnost, že vsude tomu brání. Já jsem po těch tragédiích na přejezdech tlačil na pana ředitele (Správy železnic) Svobodu, aby investice urychlil. Teď na to peníze jsou, bude to do roku 2022. Co se týká nehod, co se staly na traticích, tam je potřeba přijít s nějakým konkrétním technologickým řešením, když už člověk z nějakých důvodů selže.“**

Michael Mareš

## Pracovní úrazy zaměstnanců v roce 2019

Tak jako každým rokem se oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů zabývalo problematikou pracovní úrazovosti u zaměstnavatelů, kde má OSŽ svoji působnost, tedy své odborové organizace a své členy.

V roce 2019 se v působnosti OSŽ staly celkem 3 smrtelné pracovní úrazy, 5 úrazů s hospitalizací nad 5 dnů a 1245 pracovních úrazů ostatních. Naproti tomu v roce 2018 jsme v rámci OSŽ nezaznamenali žádný smrtelný úraz, 10 pracovních úrazů s hospitalizací nad 5 dnů a 1081 pracovních úrazů ostatních.

Pokud nahlédneme do celostátní statistiky v ČR, tak se dozvíme, že se stalo 95 smrtelných pracovních úrazů (v roce 2018 to bylo 123) a 1006 pracovních úrazů s hospitalizací nad 5 dnů (v roce 2018 to bylo 1149) a 42 416 ostatních (v roce 2018 to bylo 44 365).

Mezi nejčastější příčiny pracovních úrazů lze zařadit špatné nebo nedostatečné odhadnutí rizika (až 81 %) a nedostatky osobních předpokladů k řádnému pracovnímu výkonu

(chybějící tělesné předpoklady, smyslové nedostatky a okamžitě psychofyziologické stavy).

Oddělení BOZP OSŽ se v rámci své kontrolní činnosti zabývalo i kontrolou dokumentace o pracovních úrazech a tím, jak zaměstnavatelé šetřili a odškodňovali pracovní úrazy. Často byly poskytovány konzultace a vydávány odborná stanoviska ke způsobu šetření pracovních úrazů ze strany zaměstnavatelů.

Oblasti pracovní úrazovosti byla v roce 2019 věnována tradičně velká pozornost i v rámci vzdělávacích aktivit OSŽ. Cílem bylo, aby této oblasti věnovaly dostatečnou pozornost všechny odborové organizace a dostatečně a účinně hájily své členy, pokud se jim stane pracovní úraz.

Blíží informace o pracovní úrazovosti v roce 2019 lze najít na webové stránce OSŽ, v položce BOZP.

JUDr. Petr Kožmin, LL.M., vedoucí oddělení BOZP – svazový inspektor

## PORADNA BOZP

### Létající myš

Tak si to krátím krajinou a kochám se. Pod nohama se motají spokojení psi, svítí slunce a okolo zelená pole, která čečrám mírným vánek. Zkrátka středoevropská idylka jak vyšitá, na ní já s usměvem šťastně blázním a s písni na rtech a... když v tom najednou ZUCH! Kolem nosu mi prosvítlá myš – opravdu mám na mysli směr seshora dolů, tedy nikoli směr vodorovný. Atakoval mne malý myši zombík, kterého se jeden z mých psů pokusil hned sežrat, druhý sena ním vyválel a mě vyděsil k smrti. Když jsem se oklepala z úleku a prozkoumala možnosti, odkud myšák přilétl, vinik se objevil – vyplášená poštolka startovala ze stromu, kolem kterého jsme před chvílí prošli.

A teď si asi říkáte, jak tohle, probůh, může souviset s BOZP? Budete se divit, ale je tu jedna záležitost, na kterou mnoho lidí často zapominá, nebo jim nepřípadá vůbec důležitá. Mám na mysli zajištění předmětů a materiálů proti pádu a zajištění pod místem práce ve výšce a v jeho okolí, které řeší příloha IV. a V. nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění. Pokud taková dvoukřílová poletucha vlnatá (eupetaurus cinereus, patří mezi veverkařské savce a má mezi předními a zadními končetinami kožní lem), po odrazu ze stromu nebo skalního útesu, urazí vzduchem vzdálenost až 300 metrů, měli bychom se zamyslet i nad tím, kam dopadl takový zatoulaný kus plechu, nářadí, které nám vypadne z kapsy, plechovka s barvou, zkrátka cokoli, co nám odpadne od rukou.

Ze zkušeností plyne jen jediné, že materiál, nářadí a pracovní pomůcky musí být vždy uloženy a zajištěny protipádu, jak během práce, tak po jejím ukončení a že prostory, nad kterými se pracuje (tzv. ohrožený prostor), je nutné vždy bezpečně zajišťt – přesně tak, jak nám ukládá mj. výše uvedená legislativa. Újeho, jestli jsme na žebřiku, návštěvidle, osvětlovacím stožáru, mostní konstrukci, jeřábu nebo plošině.

Pokud si možná nebezpečí včas neuvědomíme, můžeme způsobit zranění kolegům nebo i náhodným kolemjdoucím.

Je dobré také vědět, že pokud bude nutné přivolat zdravotní pomoc, zároveň se do šetření zapojí i Policie ČR, která bude řešit, zda se jedná o trestný čin. Zdravotní pojišťovna poškozeného bude vymáhat odpovídající částku za lékařské ošetření nebo hospitalizaci, a může po nás být soudně vymáháno i odškodnění zraněnému ve výši několika set tisíc (za jízvy, psychickou újmu či ušlý zisk apod.) nebo náhrada věčné škody.

Pokud pak zaměstnavatel v souvislosti s naší činností prokáže, že jsme byli dostatečně školeni a že naše práce byla pravidelně kontrolována tak, jak to ukládá zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, § 102 odst. 3, zůstaneme v tom nakonec sami a nejen to, následky postihnou i naše blízké.

Proto vždy pamatujte na bezpečnost všech, kteří se nacházejí pod vámi v místě práce – nikdy nezapomeňte vyloučit provoz, ohradit ohrožený plochu anebo zajistit nepřetržitě střežení. Nebezpečná (zakázaná) je práce též u několika osob nad sebou na žebřiku, stejně tak je nebezpečné házení materiálů a pracovních pomůček zaměstnanci pracujícímu ve výšce – o tom vědí své hlavně zaměstnanci infrastruktury a center údržby.

A jak mohou pomáhat ZO OSŽ? Začneme-li od maličkostí, tak například vnesením požadavku na zaměstnavatele, aby v rámci eliminace rizik dovybavil zaměstnance vhodnou výstrojí – zde by se mohlo jednat např. o opasky pouzdra na nářadí, která jsou v současnosti na trhu běžně dostupná. Myši zombíci se v našich zeměpisných šířkách běžně nevyskytují, ale vy si přesto hlídajte, co se vám děje nad hlavou. V přírodě, ve městě, a hlavně tam, kde se pracuje – kvůli neohledupným lidem a nedbalým zaměstnancům. Ti se, stejně jako poštolky a jiné ptactvo, legislativou nikdy neřídí.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP

## Tragické důsledky neuvážených změn

Tragická mimořádná událost u dopravní D3 Pernink, druhé nejvýše položené žst. u nás (902 metrů nad mořem), ukázala, jak bylo krátkozraké měnit léta zavedenou „ohlašovací povinnost“ ve všech dopravních. Pojďme do historie zabezpečení tratí tzv. „zjednodušeným způsobem dle předpisu D3 a upravujícím místním Prováděcím nařízením D3.“

Do 90. let 20. století měl povinnosti strojevodoucího na těchto tratích vlakvedoucí, který odpovídal za dopravní řešení situací ve spolupráci s dirigujícím dispečerem, který sídlil většinou v jedné stanici uprostřed nebo na začátku či konci té které tratě, takže trať stoprocentně znal! Vzpomeňme z historie sídla místních dirigentů: Křimov, Skalsko, Stupno, Humpolec, Lochovice, Žlutice, Dubí, Vysoké Mýto atd. všechno dávno zrušeno...

Strojevodoucí si tehdy hleděl svých povinností. Stejně tak dispečer měl na starost pouze jednu trať D 3, nyní jich má mnohdy i více a sedí ve vzdálených dopravních, někdy desítky kilometrů od přidělené tratě.

Ještě ve starší historii byla každá železniční trať obsazena v každé stanici výpravčím. To se také ušetřilo!

Jak šel čas a odvaha úředníků tvořících předpisy a jejich odpovědných nadřízených, začal se provoz stále více zjednodušovat. Ještě před

pár lety musel strojevodoucí vystoupit v každé dopravní D3 a odejít do dopravní kanceláře ve výpravní budově, kterou odemkl a po tratovém telefonu si žádal od dispečera svolení k další jízdě, to vše osobně podepsal do telefonního zápisníku s ručně očíslovanými stranami. Opakuji: strojevodoucí se MUSEL ohlásit v KAŽDÉ dopravní a žádat svolení k jízdě jen do další dopravní na trati.

Jak šel čas, další odvažní a mladí a mladší vedoucí na dráze usoudili, že je to ZBYTEČNÉ se ohlašovat v každé dopravní, ale napříště se bude strojevodoucí ohlašovat jen v NĚKTERÉ z dopravní a to podle toho, jak je předepsáno v dalších pomůckách jízdního řádu (NJR a hlavně SJŘ). Strojevodoucí mnohde prodává i jizdenky (v motorech bez automatu), protože se ušetřilo na průvodčím.

Tímto způsobem je lidský faktor přetíženo (někdo namítne „strojevodoucí tak chtěli“, ano chtěli, ale to neznám, že se jim vyplní každé přání!) a pak až se nikdo nedívá, že dochází a bude docházet k nehodám.

Co na to dráží psychologové? Psychologie není jen o tom, kde je čárka nahoře a dole, že? Zabránit tomu se dá tím nejlacinějším způsobem, že se bude strojevodoucí opět jako dříve ohlašovat v každé dopravní! K tomu není třeba žádná rekonstrukce a budování milionových

elektronických zařízení, stačí obnovit traťový telefon, neboť hlášení vysílačkou na vozidle není průkazné, kde vlak t.č. stojí nebo již jede!

A ještě k ohlašovací povinnosti – listoval jsem různými SJŘ na tratích D3 – v ohlašovacích povinnostech u té které dopravní je takový zmatek – jednou se hlásí, pak zase ne, že se vůbec divím, že se v tom někdo orientuje.

Ještě že již neslouží... Martin Kubík

## Reakce na reakci

Musím říci, že reakce všech tří tiskových mluvčích SŽ(DC) jsou opravdu k pláči. Přesvědčily mne o tom i ty v Obzoru číslo 11, kde se vyjadřovali k článkům kritizujícím zbytečné boření drážních objektů.

Alibismus, kam se podíváš. Tato organizace se chová stylem „po nás potopa“. Tam, kde se vyměňují plastová okna, jsou objekty často zanedlouho zrušeny – viz stavěná Teplice v Čechách, Polepy, Hoštka a tak dále... Jen když peníze tečou.

Trhat manipulační koleje, aby se, nedej bože, něco náhodou nenaložilo, to by šlo „dobře správe“ dobře. Ale takhle zprovoznit to, co by měla ze zákona, to ani náhodou. Hlavně, že se v reakcích tiskových mluvčích ohánějí všemožnou legislativou, aby Správa železnic byla z oblga.

Ne, to už dávno nejsou drážní „srdcaři“, ale najatí mlukové a roboti. A že je porušován zákon u trati Děčín – Oldřichov u Duchcova, to jaksí nevadí? Ani náhodou...

Mnohdy je to tristiňák pohled na „dobrou správu“. Už tento výraz zní poměrně komicky. Pavel Suk

## Nevozíme! Využijte kamiony

Přímo v obvodu žst. Nepomuk na zeleně louce, dříve zemědělský půdní (!) fond, byla zcela nedávno vybudována nová výrobní a distribuční hala firmy Klaus Timber (na snímku).

Ze zcela nepochopitelné, že hala není napojena vlečkou na železniční dopravu. I taková je doba. Že stojí kamiony v kilometrových zácpách a ohrožují ostatní, patrně dopravní politiky našeho státu nezajímá.



Jak jinak, firma Klaus, nomen omen. Přitom firma Klaus se zabývá výrobou a distribucí hromadných substrátů, jako je dřevní štěpka a palety. Právě pro tyto přepravy by železnice byla ja-

ko dělaná. Holt se asi mylím. I přesto, že podnik leží u elektrizované (!) tratě, bude okolí zatěžovat exhalacemi z kamionů, i přesto dostal podnik certifikát na nejnižší emisní limity. Pardon, to se týká pouze výroby. Prostě tak. Na můj dotaz provoznímu zaměstnanci železnice, zda bude něco vozit po železnici, zaznělo: „NIC!“

Martin Kubík

## Připomínky k železniční dopravě v Ústeckém kraji

V Ústeckém kraji se v železniční dopravě na jednu stranu uskutečnily dobré věci, za které lze považovat turistické linky na lokálních tratích, kde byla v minulosti zastavena osobní doprava, obnovení pravidelné osobní dopravy na „Švestkové dráze“ Most – Lovosice, objednávka vybraných rychlíků na třech linkách obsluhujících tento kraj, noční vlaky, nové spěšné vlaky na lince U51 a na Moldavu, či nový pár rychlíků v relaci Teplice – Praha, přičemž by to chtělo v relaci Ústí nad Labem – Praha přidat ještě jeden spoj odjezdem po 23. hodině z Ústí nad Labem.

Na druhé straně jsou tu i nedostatky, mezi které patří zejména bídná dopravní obslužnost Podbořanska, která je obsluhována jen rychlíky GWRTR Most – Plzeň. Tento kraj je od současného grafikonu obsluhován vedle Českých drah několika externími dopravci, přičemž dopravce RegioJet tu provozuje exněmecké motorové vozy řady 628/928 se zastaralým interiérem, což cestující příliš nevitají, neboť dnes požadují vyšší komfort cestování. Tato společnost však má pro zdejší elektrizované tratě, na nichž provozuje osobní dopravu, objednané moderní elektrické jednotky Elf u firmy Pesa Bydhoš v Polsku, které sem mají být dodány v prosinci roku 2021, tak doufejme, že se jim podaří tento termín dodržet.

Počínaje současným grafikonem je zároveň zaveden plně elektrický provoz na lince U3 Ústí n. L. – Litvínov, kde jsou soupravy sestavené z řídicího vozu Sysel a vložených vozů Bdmtee nadimenzované. Pro tuto relaci by se spíše hodily dvouvozové elektrické jednotky, například zmiňované Pesy. Jinak večerní Os vlak 6459 linky U5 relace Bílina – Stětí by klidně mohl být žst. Ústí n. L. západ roztržena v úseku Ústí n. L. západ – Stětí z důvodu nízké frekvence cestujících vedení sólo modernizovaným motorovým vozem řady 809/810.

Co se týče obnovení osobní dopravy na tzv. „Kozí dráze“ (regionální trať Děčín – Oldřichov u Duchcova), tak tam je potřeba dlouhodobý závazek objednání dopravy ze strany kraje, jinak by byla její oprava nerentabilní, poněvadž místy by tu bylo nutné dosadit zbrusu nový kolejový svršek. To je totiž, tak že ohledně této záležitosti probíhají věčná scfijednání, kde se debatuje o nové spoje z Lesní brány do Teplic, či vlakovtramvaji, což nikam nevede. Tato trať by měla být opravena ve stávající poloze a sloužit pro turistickou sezónní linku zařazenou do systému DÚK (Doprava Ústeckého kraje) jako

ostatní vedlejší tratě. V případě trati 097 Lovosice – Teplice v Čechách se záležitost ohledně zprovoznění sesuvem poškozeného úseku v délce 200 m u Dobkoviček (úpatí vrchu Kubačka) se konečně posunula dál. Centrální komise Ministerstva dopravy schválila projekt ohledně obnovy této tratě s minimálními investičními náklady ve výši 463 miliónů Kč, kdy poškozené místo překlenuje most. Dále proběhne celková oprava tratě, sanace skalních masivů, vyčištění propustků, či šterkového lože a v neposlední řadě rekonstrukce vybraných přejezdů. Výběrové řízení na zhotovitele stavebních prací má být vypsané v roce 2022. Ústecký kraj hodlá na této lince (U6) ponechat současný rozsah vlaků, nicméně osobní dopravu by tu bylo potřeba trochu zintenzivnit přidáním pozdějšího večerního spoje, či zavedením přímých vlaků v relaci Teplice – Litoměřice ve vybraných časových polohách, byť by tak nelety které vlaky linky U10 společnosti AŽD měly mít zkrácené vozební rameno pouze na úsek Most/Třebívlice – Lovosice.

Jinak je velmi prospěšné zavedení nové turistické linky T4 relace Lovosice – Chotiměř v režii výše zmínované společnosti počínaje letošním červnem, neboť je tak obsluhována autobusem těžko dostupná rekreační oblast

v Opárenském údolí (Černodolský mlýn). Ovšem úroveň tavních železničních stanic je dost bídná, což samozřejmě není jen zdejší problém.

Většina stanic, k nimž zajišťují linkové autobusy či městská hromadná doprava, nemají dosud vizuálně integrované informační systémy zobrazující odjedy nejbližších vlaků a zároveň ostatních druhů dopravy, což je již v jiných krajích téměř standardem. Zde je to v provozu zatím jen v Lovosicích a v Bohušovicích nad Ohří. A v Bílině mělo tenkrát levé křídlo nádražní budovy ustoupit spíše menšímu autobusovému terminálu, nežli současnému obchodnímu centru, jež je tam de facto k ničemu. Tato železniční stanice by spíše potřebovala menší bufet. Tato zařízení sice do nádražního prostoru dost přitahují pochybnou existenci, ale na větších nádražích by měl být v provozu alespoň kiosky s občerstvením. Na nádraží v Teplicích zase chybí bankomat, či občerstvací automaty.

Aby byl systém veřejné dopravy kvalitní a integrované systémy měly význam, musí být v přestupních uzlech vytvořeny vhodné návaznosti mezi jednotlivými druhy dopravy a také by tu měly být cestujícím poskytovány kvalitní služ-

Tomáš Martínek



Od současného jízdního řádu zajišťuje dopravní obslužnost v Ústeckém kraji sedm železničních dopravců, z nichž pět jich obsluhuje železniční stanici Most, kde vlevo je na odjezdu Os vlak 6711 relace Osek město – Rakovník dopravce Die Länderbahn a vpravo je přistaven rychlík 1091 relace Most – Plzeň společnosti GW Train Regio.





Fotografický objektivy zachytil po deváté hodině na Kolečovce parní vláček, v čele s „Heligónem“ 414.096.

## Kolečovka opět ožila

V sobotu 27. 6. opět ožilo 12 km kolejí, vedoucích z Krupé do Kolečovic. První vlak se rozjel ze železniční stanice Krupá, nacházející se na tehdejší Buštěhradské dráze (dnes trať č. 124), dne 15. 9. 1883. U zasvěcené veřejnosti je tato trať známa jako „Kolečovka“.

Tentokrát se na celkem 17 km dlouhou cestu z Lužné u Rakovníka na konečnou v Kolečovicích vypravil vláček v čele s „klenotem“ Centra historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka, s parní mašinkou 414.096, zvanou „Heligón“. Zvláštní vlak podnikl toho dne celkem dvě cesty tam a zpět a potěšil tak spoustu natěšených malých, ale i již poněkud odrostlejších milovníků naší železnice. Při pobytu vláčku v Kněževsi

byla pro účastníky jízdy připravena prohlídka zdejší unikátní sušárny chmele. Jen tak mimochodem, zdejší chmelářské družstvo patří údajně k největším pěstitelům chmele na světě. Inu, „...myslíme jenom na to, že chmel je naše zlato, vše co nám svato, je chmel, jen chmel!“

A tak se tohoto dne ozývala mezi zdejšími chmelnicemi často píšala parní lokomotivy, která svým zvukem do širokého okolí oznamovala, že Kolečovka opět ožila. Příští jízda na Kolečovce v „režii“ „Heligónu“ je plánována na 5. 9. Pořadatelům patří naše poděkování a s vámi, vážení, někdy na Kolečovce na viděnou.

A. K. Kýzl



Muzejní ozubnicový vlak v čele s „Rakušankou“ T 426.001 odjíždí z Kořenova směr Tanvald.

## Zahájení výletní sezony na Zubačce

Poslední sobotu v červnu, to jest 27. 6. 2020, byla zahájena sezona najedné naší ozubnicové trati, která vede z Tanvaldu do Harrachova. Na čele vlaku jela lokomotiva T 435.111 „Malý Hektor“ se soupravou přípojních vozů 020 Bix, na postrku na náročné sklonové trati jistila vlak zezadu motorová ozubnicová lokomotiva T 426.001, zvaná podle země původu (Rakouska) „Rakušanka“. Na nádraží v Kořenově po celý den probíhal tradiční kulturně-společenský program, spojený s provozem důlní železnice, provozem vyhlídkových motorových vlaků mezi

Kořenovem a Harrachovem a jízdu výletního muzejního autobusu do Příchovic, či do nevěstě položené osady Jizerka. Děti měly možnost svést se na koních či v kočáře taženém koňmi a navštívit místní železniční výtopnu.

Další možnost svést se ozubnicovým vlakem a zažít báječný den s železnici v Kořenově bude o sobotách 1. 8., 22. 8. a 26. 9. 2020. Muzeum ozubnicové železnice Tanvald-Harrachov je otevřeno ve stanici Kořenov po dobu letní sezony denně vždy od 10 do 17 hodin.

Vít Mareš

## Herálec – dřevo se nakládá všude, kde nebyly vytrhány manipulační koleje

I v dopravně Herálec (leží v km 14,345) na trati Havlíčkův Brod–Humpolec, zvané Humpolačka, se při nevidané kúrovkové kalamitě, která zničila většinu lesů na Vysočině, nakládá dřevo. Jak bylo prozíravé, že v době, kdy se trhaly koleje, které byly dle tzv. odborníků nevyužitelné (!), byla manipulační kolej (délka 270 metrů) v dopravně Herálec ponechána a navíc rekonstruována.

Netak v sousední dopravně Lípa (km 7,551),

kde byla již před lety použitelná manipulační kolej vytržena. V Lípě sice zůstala manipulační kolej číslo 4 o délce 130 metrů, k té však nevede přístupová cesta. Na trati je rozhodně stoupaní/spád až 18,48 promile na zhlaví dopravní Herálec. Ještě před pár lety bylo na trati vše jinak – dirigujič dispečer sídlil v Humpolci, kde byla i výdejna jízdenek, svého času byla výdejna jízdenek s komerčním pracovníkem i v Herálci. Nedávno byla zrušena i osobní pokladna

v městě Humpolec s počtem obyvatel 10 852 (stav v roce 2018).

Ano, opět vše souvisí se vším. Dříve, kdy byly funkce kumulované s nákladní přepravou, měl pracovník větší využití, po rozdělení železnice byl najednou bez práce. Ten, kdo vymyslel dělení železnice, myslel hlavně na to, jak propustit co nejvíce lidí a práci předat soukromníkům.

Martin Kubík



Os 15958 čeká v dopravně Herálec na svolení dirigujičeho dispečera v Havlíčkově Brodě k další jízdě do konečné dopravní Humpolec, motor 810.212-1, 24. 6. ve 12.30 h.



Srdce každého pravého železničáře poskočí, vidí-li obnovu nákladky v nějaké dopravně a nákladisti, tentokrát v Herálci, stav 24. června.

## Dopřejte svým dětem Pohádkové léto s Dopravním vzdělávacím institutem

Dopravní vzdělávací institut, a. s., přichystal pro zaměstnance Skupiny ČD na letošní léto novinku – vlastní podnikovou dětskou skupinu. Takzvaná firemní školka pro děti zaměstnanců v rámci Skupiny ČD je určena pro děti ve věku 2,5 až 6 let a jde o alternativu k pobytu v mateřské školce (denní program je přizpůsobený dětem nižšího věku, krátké výlety do okolí, klidový režim po obědě).

Vybudování zařízení pro předškolní péči o děti zaměstnanců bylo jedním z cílů Mgr. Blanky Havelkové, předsedkyně představenstva DVI: „Myslím si, že vlastní firemní školka je u velkých zaměstnavatelů v této době standardním nefinančním benefitem, který může být rozhodujícím faktorem pro udržení stávajících a nábor nových zaměstnanců. I pro nás je velmi důležité přispívat k lepšímu sladování rodinného a pracovního života našich pracovníků.“ uvedla. Pro děti je připraveno pět dnů zábavného programu, každý den od 8 (začátek mezi 8 až 9 h) do 17 hodin (vzvedávání 16 – 17 h), v ceně je zahrnuta celodenní strava formou dovážených obědů a svačinek, pitný režim po celý den, pojištění, kompletní materiál pro hry a další aktivity.

„Dětskou skupinu provozujeme v režimu příměstských táborů, kdy rodiče mohou zaplat své děti na týdenní program. Toto je

alternativou k pobytu v mateřských školkách, které jsou část léta uzavřeny z důvodu čerpání dovolených. Snažíme se tak vyjít vstříc co největšímu počtu rodičů,“ uvedla Bc. Marie Víravská, vedoucí Dětské skupiny Sovička.

Školička se nachází nedaleko zastávky Florenc, v prostorech Dětské skupiny Sovička (Prvního pluku 621/8a, Praha 8, vchod A.) a dvoučlenný pedagogický dozor má na starosti pouze 11 dětí. Příměstské tábory jsou určeny dětem zaměstnanců společností České dráhy, a. s., Dopravního vzdělávacího institutu, a. s., ČD Cargo, a. s., ČD-Infomační Systémy, a. s., a Výzkumného Ústavu Železničního, a. s.

**Přehled srpnových turnusů:**

Turnus 5 - „Tvoříme s Ferdou Mravencem II“, 3. až 7. srpna; cena 4000 Kč

Turnus 6 - „Křteček a zvířátka II“, 10. až 14. srpna; cena 4000 Kč

Turnus 7 - „Kvak a žbluňka sportují II“, 17. až 21. srpna; cena 4000 Kč

Turnus 8 - „S Rákosníčkem do pohádky II“, 24. až 28. srpna; cena 4000 Kč

V případě dotazů kontaktujte vedoucí příměstských táborů Bc. Marii Víravskou na telefonním čísle 724 828 147 či na e-mailu sovicka@dvi.cz, www.dssovicka.cz

-mmč-

## Nabídka kalendářů a diářů pro členy OSŽ na rok 2021

Odborové sdružení železničářů – ústředí připravuje jako každoročně výrobu kalendářů a diářů s logem OSŽ.

Nabízíme všem základním organizacím OSŽ možnost objednat si pro své členy níže uvedené kalendáře:

● **kapesní plánovací kalendář „Díář železničáře – Železniční mosty“**, stejná grafická úprava i velikost jako v předešlých letech, cena za kus 23,- Kč.

● **stolní týdenní kalendář s fotografiemi dopisovatelů Obzoru a fotografů FI-SAIC na téma: Železniční nostalgie**, cena za kus 60,- Kč.

● **velký nástěnný kalendář s fotografiemi historických a parních lokomotiv**. Cena za kus 160,- Kč.

Vaše objednávky očekáváme na mailové adrese: osz@osz.org (sekretariát M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo mobil 737 275 101) **nejpozději do pondělí 31. srpna 2020.**

Distribuce a prefakturace kalendářů se předpokládá koncem listopadu.

Prosíme, abyste na své objednávce uváděli číslo Vaší ZO.

PhDr. Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ

## Letos jsme pro vás připravili „trochu jiné“ Železničářské toulky

I letos letní číslo Obzoru přináší Železničářské toulky, tentokrát nového formátu. Čtyři autoři (dva redaktoři a dva dopisovatelé) dostali za úkol pozvat čtenáře na podle nich tři „nej“ místa v České republice: zaprvé na nádraží či jiný volně přístupný železniční objekt, za druhé na nějaké atraktivní místo v České republice, které musí být dostupné vlakem, a za třetí na jakékoli místo v republice, které je pro autora něčím

zajímavé. Jak se autoři úkolu zhostili, si můžete přečíst v Železničářských toulkách, které jsou přílohou tohoto čísla. Celkem vám předkládáme 12 tipů na výlet.

Pokud vás některý z nich osloví natolik, že se jej rozhodne navštívit, pošlete nám (obzor@osz.org) z toho místa do konce září selfie nebo snímek někoho z rodiny či známých. Fotografie uveřejníme na webu OSŽ (pokud s tím budete souhlasit) a ty nejzajímavější či nejužitečnější v říjnu oceníme.

Redakce Obzoru

Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079

marie.bartova@osz.org



Elektrická ozubnicová jednotka 405.951-5 projíždí po „Zubačce“ mezi Štrbským Plesem a zastávkou Tatranský Lieskovec.

## Výluka úzkorozchodné ozubnicové trati Štrba–Štrbské Pleso

Po padesáti letech provozu elektrické úzkorozchodné ozubnicové trati u našich východních sousedů na Slovensku ze Štrby na Štrbské Pleso začala v pondělí 6. 7. 2020 téměř roční výluka.

Historie ozubnicové železnice je úzce spojená s výstavbou a provozem Košicko-bohumínské dráhy, která byla zprovozněna přes stanici Štrba v roce 1871. Původně vedla ze Štrby pamí ozubnicová dráha, kde byl provoz zahájen 30. 7. 1896, a po 40 letech její provoz skončil. Elektrická ozubnicová dráha přezdívaná jako „Zubačka“ začala jezdit v roce 1970, konkrétně 12. 2., aby dopravovala diváky na mistrovství světa v klasickém lyžování, které se

konalo právě na Štrbském Plese. Toto středisko je nejvýše položené v Tatrách, ze Štrby je „Zubačka“ dlouhá 4753 metrů, převýšení je 455 metrů. Dopravu obstarávaly 3 elektrické dvoučlenné jednotky R29.0 + EMU 29.0 (nové značení 905.95 + 405.95) dodané švýcarskou lokomotivkou SLM Winterthur. Po padesátiletém provozu projde tato trať kompletní rekonstrukcí včetně spodku i svršku a trolejového vedení.

O osudu tří jednotek, které jezdily na „Zubačce“ půl století, zatím není rozhodnuto, ale alespoň jedna by měla být zachována pro občasný muzejní jízdy. Brzy po výluka by se na trati mezi Štrbou a Štrbským Plesem měly objevit nové moderní jednotky.

Vít Mareš

## Moudrost pro tento den

„Každý lidský život končí stejným způsobem. Jen to, jak žil a jak zemřel, odlišuje jednoho člověka od druhého.“

Ernest Hemingway, americký spisovatel a novinář (1899–1961)



## Josef Hrubý nás navždy opustil

Se zármutkem vám oznamujeme, že dne 24. června 2020 zemřel bývalý dlouholetý pracovník OSŽ, milovník aut, vášnivý fotograf, cestovatel a vypravěč, Pepa Hrubý. Své zážitky z cest prezentoval na několika vystavách fotografií. Na nich jste poznali jeho záliby a pohled na dění kolem nás. Už ale nikdy neuslyšíme jeho hlasné „Nazdar!“ Příbuzní a přátelé se s ním rozloučili 1. července 2020 na bubenečském hřbitově v Praze. „Tatí“ vzpomínala nad hrobem jeho dcera Daniela na poslední chvíli s tátou, když se ho zeptala: kdybys mohl mluvit na svém vlastním pohřbu, co bys řekl? „Ať na mě vzpomínají v dobrém,“ odpověděl jí.

Věnujte i vy tichou vzpomínku na dobu, kdy vás Pepa dokázal rozesmát svými životními příběhy.

Cest jeho památce! Miroslav Novotný

## NABÍDKA REKREACE



ZO OSŽ Elektrotechnika Hradec Králové nabízí možnost rekreačního ubytování na chatě „Rachotova bouda“ na Černé hoře v Krkonoších v blízkosti kabinové lanovky. Kapacita chalupy je 24 míst. Pokoje jsou čtyři a šestilůžkové. V chalupě je možné využít infrazánu. Preferujeme celotýdenní pobyty. Cena ubytování za týden 1400,- Kč na osobu, popřípadě 250,- Kč na osobu za noc. Možnost vyjetí k chatě vlastním automobilem po vydání povolení KRNPAPU. Kontakt pan Petr Bedlivý, telefon 607 886 926, e-mail: bedlivy@tiscali.cz.