

Z aktuálních událostí

■ **Jednání Představenstva OSŽ** řídil v úterý 6. 10. 2020 předseda Mgr. Martin Malý. Informace ze zásadních jednání na Českých drahách se týkaly rozhodnutí ministerstva dopravy ohledně linek R27 a R14 (R27 mají na základě rozhodnutí MD provozovat ČD, linku R14 Arriva). „**Za nás to považujeme za velmi neférové rozhodnutí,**“ řekl I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Vladislav Vokoun a dodal, že rozhodnutí ministerstva dopravy je v rozporu s platnou legislativou a dobrými mravy. „**Proto my, jako zástupci zaměstnanců v Dozorčí radě, budeme požadovat, aby DR podala proti tomuto rozhodnutí námítky.**“

V další části se Vladislav Vokoun věnoval kolektivnímu vyjednávání. „**Budeme se zaměřovat na jednání nejen o změně PKS, ale i o hledání dlouhodobějšího řešení. Nechceme tlačít na pilu, ale ani nechceme, aby docházelo ke změnám v PKS a toho, co jsme nasmlouvali v minulosti.**“ Podobný přístup OSŽ volí i v případě Sociálního fondu.

Telegraficky Vladislav Vokoun informoval o uvažovaném zrušení zahraniční a domácí rekreace, o personálních dopadech a „přetahování“ lidí v souvislosti s předáním linky R14 společnosti Arriva, o možnosti zakomponovat (do PKS) právo zaměstnavatele uplatnit v budoucnu institut překážky v práci dle paragrafu 209, i o uplatnění kurzarbeitu, byť zatím jeho podoba není ideální.

O jednání odborových centrál se zaměstnavatel ve společnosti ČD Cargo (16. 9.) informoval Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, na němž se hodnotilo využití paragrafu 209 (detailní rozbor) a Opatření č. 5. Zaměstnavatel zástupce odborových centrál seznámil i s nově chystaným opatřením pro popis práce z domu. „**Právněpodobně zapracujeme tento institut do PKS,**“ dodal Radek Nekola s tím, že novinkou byla prezentace změn typové systemizace PJ a SOKV. Radek Nekola dále informoval mimo jiné o tom, že zaměstnavatel zatím nepočítá s otevřením PKS platné do 1. 4. 2021, či o tom, že od 1. 10. již ČD Cargo realizuje přepravu nákladů po maďarských kolejích díky licenci ČD Cargo Hungary.

Jak uvedl Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, z důvodu epidemiologické situace byl zrušen termín 5. 10. 2020 jako dalšího kola kolektivního vyjednávání u Správy železnic. Mělo by proběhnout 20. 10. Dále referoval o probíhajících pobytech KOP a okomentoval i jednání ohledně předpisu D1 (vypovídání připomínek), které mělo proběhnout na Kraskově bez účasti zástupců OSŽ (byť bylo nakonec zrušeno), pozvaná byla jen Federace strojvedoucích s odůvodněním, že „podala nejzávažnější připomínky“. Petr Štěpánek vyjádřil nespokojenost s tím, že OSŽ bylo obejito, přestože zastupuje výraznou část zaměstnanců a změna předpisu se netýká jenom strojvedoucích.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru, referovala o jednání zdravotní tripartity (30. 9.), které se poprvé jako stálý host účastnila, a kde se řešila úhradová vyhláška na rok 2021. Dále uvedla, že na Dopravním zdravotnictví se stále jedná o navýšení tarifních mezd, OSŽ se

zabývá i situací ve společnosti Nymwag Nymburk (připomínky ke mzdovému řádu), chystá se jednání ZV OSŽ při DPMB za účasti vedení Dopravního podniku města Brna; 1. 10. byl ve společnosti TSS zahájen mítink se zaměstnanci, další jednání budou následovat.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý v závěru řekl: „**Se vším, co tady bylo řečeno k rozstřelům (linky R27 a R14), souhlasím,**“ a dále informoval o valné hromadě Asociace samostatných odborů (ASO) dne 1. 10., na níž byl opětovně zvolen předsedou Bohumír Dufek (Martin Malý je jedním ze tří místopředsedů, v kontrolní komisi je nově PhDr. Helena Svobodová, Martin Vavrečka zůstává tajemníkem ASO). Martin Malý dále informoval o jednání bezpečnostní komise při ČD (10. 9.), které se zúčastnil a kde se jednalo i o dotažení monitoringu licence strojvedoucích. V závěru se pak věnoval dopravní tripartitě a tématům, kterými by se dle názoru OSŽ měla zabývat (vypovídání připomínek ke koncepci veřejné dopravy 2021–2025, podpora železničních dopravců využívajících závislou trakci), a režíroval: „**Právní analýza je hotová, naše připomínky včetně návrhu OSŽ byly 17. 9. odeslány ČD, ale zatím se to nikam neposunulo.**“

V další části jednání schválili členové Představenstva OSŽ tři dávky z Podpůrného fondu OSŽ a dvě žádosti o právní pomoc zastoupením v řízení před soudem, zabývali se přípravou VIII. sjezdu OSŽ (návrhem na změnu místa a termínu konání VIII. sjezdu OSŽ v roce 2021 – místo Olšanky Kongresové centrum Praha 12. a 13. 11.), schválili návrh na snížení nájemného nájemcům rekreačních objektů OSŽ v reakci na výrazný výpadek tržeb a návrh na prodloužení smlouvy s firmou, která zajišťuje provoz hotelu Ostrý (Železná Ruda). -red-

(Více na www.osz.org)

Položte ministru dopravy Karlu Havlíčkovi otázku!

Zajímá vás doprava? Nelíbí se vám něco a chtěli byste se na to pana ministra zeptat? Můžete tak učinit prostřednictvím Obzoru! Svůj dotaz zašlete do středy 21. 10. 2020 na redakční e-mail (obzor@osz.org). Ministr Karel Havlíček na dotazy odpoví v nejbližším možném termínu.

Na nejdůležitější dotazy pan ministr odpoví nařazením v pořadí NA ROVINU, který je primárně koncipován jako live chat pro širokou veřejnost, která má možnost své otázky klást i v průběhu vysílání. Do diskuze se může zapojit každý, dotazy nejsou cenzurovány a ministr se zúčastní nevyhýbá, diváci se tak mohou ptát opravdu na rovinu. Potíž je snad jedině v tom, že v rámci 30minutového vysílání není prostor odpovědět na všechny dotazy. Pořad NA ROVINU můžete sledovat každý čtvrtek od 18.30h na YouTube kanálu Karla Havlíčka https://www.youtube.com/channel/UCBb1XL5nvz7u3lnzhi_UYxA. -red-



Nadšenci z Klubu pro obnovu Kolínské řepařské dráhy pod vedením předsedy Tomáše Vančí (na snímku) provozují KŘD již 14 let. Více na str. 4. Snímek Michael Mareš

Z Olomouce do Ostravy České dráhy, mezi Pardubicemi a Ústím nad Labem Arriva

Ministerstvo dopravy se rozhodlo objednávat u Českých drah nadále vlaky na lince R27 Olomouc – Krnov – Ostrava. Dopravu na lince R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem bude od půlky prosince zajišťovat společnost ARRIVA vlaky, která podala výhodnější nabídku. „**Společnost Arriva nabídla na sedm let o 302 milionů výhodnější nabídku než České dráhy. Zároveň nám garantuje, že od půlky prosince obsluhuje této trati zvládně s kvalitními vlaky a personálem. Na trati z Olomouce do Ostravy si České dráhy svou pozici obhájí. Na obou tratích bude od poloviny prosince možné používat také jednu jízdenku pro případné navazující spoje jiných dopravců,**“ uvedl ministr dopravy Karel Havlíček k výsledku tzv. „rozstřel“ mezi dvěma uchazeči. Společnost ARRIVA vlaky, s. r. o., bude provozovat linku R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem za 176 milionů ročně, celková kompenzace v rámci sedmileté smlouvy tak bude činit 1,238 miliard

korun v současné cenové úrovni. U linky R27 Olomouc – Krnov – Ostrava budou pokračovat další dva roky České dráhy, kterým ministerstvo vyplatí celkovou kompenzaci ve výši 232 milionů korun v současné cenové úrovni.

Před každým uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním musí ministerstvo dopravy z hlediska hospodárnosti posoudit všechny relevantní alternativy postupu. Na linkách, kde ministerstvo dopravy nedostalo alternativní nabídku, bude jednat o přímém zadání s Českými drahami. K liberalizaci železniční dopravy zavazuje evropské právo, tzv. IV. železniční balíček, který stanovuje, že po roce 2023 se musí smlouvy v oblasti železniční dopravy uzavírat na základě soutěží. Cílem ministerstva je železniční trh uvolňovat postupně. Zkušenosti s postupnou liberalizací železniční dopravy ukazují, že je výhodná nejen pro objednatel, tedy stát nebo kraje, ale i pro cestující. Díky novým smlouvám se ušetřilo přes 300 milionů korun.

Soukromí dopravci tak doposud získali celkem sedm linek, České dráhy nadále zajišťují drtivou většinu linek dálkové dopravy.

Přehled státem objednávaných linek (od prosince 2020): dopravce GW Train Regio: R25 Plzeň – Most, dopravce RegioJet: R8 Brno – Bohumín, dopravce ARRIVA vlaky: R21 Praha – Tanvald, R22 Kolín – Nový Bor, R24 Praha – Rakovník, R26 Praha – Písek – České Budějovice, R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem, dopravce České dráhy: zajišťuje na základě tzv. „velké“ smlouvy nadále dopravu na naprostě většinu linek dálkové dopravy. Mimo to jsou s ním sjednány samostatné smlouvy na linkách: Ex2 Praha – Olomouc – Slovensko, R18 Praha – Luhačovice, R13 Brno – Břeclav – Olomouc, R27 Olomouc – Krnov – Ostrava, R29 Cheb – státní hranice směr Nürnberg.

-red-
Zdroj: Tisková zpráva Ministerstva dopravy ČR

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Ve Zlínském kraji sice režijní výhody platí, ale protože jsme obklíčeni Arrivou, nemůžeme je zcela uplatnit.“

Hovoříme s JIŘÍM MIKLASEM, předsedou ZO OSŽ Valašsko a členem Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách

Ve Zlínském kraji přibýlo za poslední zřijový týden (podle ministerstva zdravotnictví 1106 případů nemoci COVID-19; obecné hygieny v celé republice evidují tisíce nových případů denně. Jak je na tom Valašsko? (ZO OSŽ Valašsko zahrnuje čtyři odborové úseky - Bynice, Vsetín, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí - a zajišťuje řadu stanic ve Zlínském kraji).

Momentálně (rozhovor proběhl ve čtvrtek 1. 10. 2020) nevím o žádném případě, tedy abych to nezakřikl. Obvolávám, navštěvuji průběžně pracoviště, a zjišťuji, jestli je někdo nemocný nebo v karanténě, ale aktuálně k dnešnímu dni o nikom nevím. Podle mých informací nikdo z 270 členů ZO OSŽ Valašské Meziříčí (Valašsko) koronaviru nemá. Až dodatečně jsem se dozvěděl, že jedna členka byla pozitivní, ale s lehkým průběhem, a už je zpátky v práci. To byl první a zároveň jediný člověk, který s covidem marodil. Jinak ve svém okolí oficiálně ani neoficiálně o nikom jiném nevím.

Slyšel jsem, že vaše logo (ZO OSŽ Valašsko) se objevilo i na mezinárodní konferenci v Maďarsku...

Ano, je to pravda, I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun byl v Maďarsku na konferenci zástupců mnoha zemí Evropy a vyprávěl, že místo vlajky OSŽ tam měli naše logo, asi si ho stáhl z internetu. Mimochodem, když v roce 2005 vznikla velká ZO Valašské Meziříčí (Valašsko), tak my, jako předsedové malých ZO, jsme položili funkce, abychom její vznik umožnili. Od té

doby to u nás funguje na principu odborových úseků, které vznikly z menších ZO, což při volbách před čtyřmi roky působilo komplikace, protože oficiální volební protokoly na to moc nepasovaly. Proto očekávám od jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD (pokud se ve dnech 14. až 16. 10. 2020 uskuteční) rozhodné slovo k volbám, abychom mohli připravit volby v ZO, podnikové konference a delegáty na sjezd.

Vloni v prosinci převzala Arriva zhruba čtvrtinu výkonů ve Zlínském kraji. Jak hodnotíte tento krok zpětně, a jak tato změna poznamenala vaši členskou základnu?

Začátky Arrivy byly katastrofální, byly toho tehdy plně sdělovací prostředky, ale, myslím si, že už si to trošku sedlo. Většina strojvedoucích, kteří u Arrivy v této oblasti jezdí, jsou Slováci z příhraničních oblastí, což přineslo další problémy zejména na jaře v době nouzového stavu, kdy se zavřely hranice.

A jak tato změna dopadla na členy vaší ZO OSŽ?

Víte sám, že se v celé republice neustále řeší problém Jihomoravského kraje ohledně režijek. Ve Zlínském kraji sice režijní výhody platí, ale protože České dráhy přišly o 23 % výkonů na tratích (Staré Město u Uherského Hradiště – Bynice, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, Bynice – Horní Lideč – Vsetín a Vsetín – Velké Karlovice), tak tady řada železničářů, jejich rodinných příslušníků a také důchodců zůstala obklíčena Arrivou, a na těchto tratích stejně režijky



neplatí. Každý zaměstnanec to řeší po svém, lidé jezdí hodně osobními auty na vlak do Horní Lideče a dál pokračují vlaky Českých drah. Ale já teď spíše myslím na železničáře – důchodce, kterým to momentálně nevádí, protože mají 75% slevu a kteří si už dokonce ani neprolongují režijky. Jakmile jim tuto slevu seberou, a to předpokládám, že se stane, tak potom zjistí, že jim ani ty režijky nepomůžou.

Arriva přetáhla masivně strojvedoucí ze Slovenska, stalo se, že by se některý z vašich členů nechal také zlákat Arrivou?

Všem byla nabídnuta práce u Českých drah, pouze jedna členka (osobní pokladník) nechtěla dojíždět – což vzhledem k časným ranním nástupům chápu – a rozhodla se přejít k Arrivě a pracuje jako předtím v pokladně v Bynici, aby zůstala doma. O tom, že by přešli ještě další členové naší ZO, nevím. Víte, ona je jiná situace v Bynici a jiná ve Veselí nad Moravou.

(Pokračování na str. 2)

Pro záchranu ohrožených nádraží je nezbytné změnit zákon

V současné době probíhá na síti Správy železnic rozsáhlá rekonstrukce nádražních budov, nezřídka spojená s jejich částečnou demolicí. Mnohé z nich by však po úpravách mohly bez nutnosti demolice sloužit obcím či občanským sdružením. Současný zákon č. 77/2002 však neumožňuje bezúplatný převod nepotřebných nádražních objektů na jiné subjekty (§ 20, odst. 4 zákona). Převod majetku je možný pouze podle

zákonem stanovených možností a složitá byrokratická jednání se mnohdy vlečou i několik let. „**V odůvodněných případech je možné převést přímý prodej či převod nádraží na fyzickou nebo právnickou osobu, návrh však musí připravit ministr dopravy a schválit ho musí vláda,**“ vysvětluje poslanec Parlamentu ČR Marian Jurečka.

(Pokračování na str. 2)



Nádraží v Dětrichově je v dezolátním stavu.

„Ve Zlínském kraji sice režijní výhody platí, ale protože jsme obklíčeni Arrivou, nemůžeme je zcela uplatnit.“

(Pokračování ze str. 1)

Tam přešlo 5 strojvedoucích, 2 vlakvedoucí a 2 osobní pokladní od ČD k Arrivě, ale všichni zůstali členy OSŽ v ZO OSŽ Slovácko u Jožky Matušů. Tady se to řešilo tak, že se rezervovala místa pro lidi, kterých se ztráta výkonu dotkla (byl vyhlášen stopstav) a přerazdělovaly se také výkony v rámci ZAP Olomouc, abychom nemuseli propouštět. Takže nevím o nikom, kdo by odešel do civilu jenom proto, že by mu nebylo nabídnuto adekvátní uplatnění. Ano, musí za výkony dojíždět do různých částí Zlínského kraje, ale náhradní zaměstnání jim nabídnuto bylo.

Ale vždycky se najde někdo, kdo využije situace a odejde předčasně do důchodu...

Při každé reorganizaci někdo odejde, u nás to bylo 11 lidí z naší ZO, kteří ale odešli s odpustným a většinou možná i rádi. Nebyl tady nikdo, kdo by odešel jen proto, že mu zrušili místo a nic jiného mu nenabídl. Bylo tady zrušeno kolem 20 pracovních pozic, ale také nějaké nové tady na žádost kraje vznikly.

Nad pracovním stolem máte velkou fotografii člověka, který vychází z tunelu. To světlo na konci tunelu jakoby symbolizovalo obzorovou práci.

Mně se ta fotografie (je na ní portál Návoženského tunelu dlouhého 888 metrů, na snímku u článku) hrozí líbit. Když byla nahradě v Brumově výstava fotografií, tak jsem hned věděl, že si ji musím koupit, jsem doslova fascinován tím záběrem, který je skutečně pro mě symbolem světla na konci tunelu. Mně ta fotka prostě zaujala a oslovila.

Tou poznámkou k fotografii zachycující světlo na konci tunelu narážím na plánované oslavy 30 let OSŽ, které měly být původně v červnu, ale ani v říjnu se nakonec neuskutečnily, a zatím ani to pomyslné světlo na konci tunelu, kvůli pandemii koronaviru, není vidět. Pokud vím, tak i vy jste plánovali oslavy 30 let ZO OSŽ Valašsko, které se přý neuskutečnily?

Na 16. 11. 2020 jsme měli naplánované poměrně velké oslavy 30 let ZO OSŽ Valašské Meziříčí, ale před 14 dny na schůzi ZV jsme to nakonec odvolali. Rozhodli jsme se, že nebudeme dělat ani Den železničářů, ani oslavy 30. výročí ZO OSŽ, a lidem to chceme vynahrádit nějakými upomínkovými předměty. Myslím si, že na výročí je potřeba vzpomenout, jenže doba tomu nepřeje. Mrzí mě, že to nemůžeme oslavit tak, jak jsem si ještě na jaře představoval, že pro své členy uděláme maximum, ale bohužel to není možné. Původně jsem měl objednaný „kulturák“ v Lidečku, zpěvačku Tanju, kapelu, ale všechno jsem musel odvolat. Mrzí mě to o to víc, že letos je předvolební rok a nedělali jsme žádné akce, které jsme desítky lidí dělali, jako například tradiční červnový příhraniční turnaj v kopané se Slováky – posunuli jsme ho na říjen, ale situace je ještě horší než v červnu. Rušíme také každoroční setkání s důchodci v půlce října: obesíláme obvykle přes 450 důchodců a přes stovku jich pravidelně přišlo, ale nenašli jsme letos odvahu je v době pandemie pozvat. Proto jsem aspoň na příští týden pozval bývalé předsedy naší ZO, abychom si společně na těch 30 let zavzpomínali.

Michael Mareš

Pro záchranu ohrožených nádraží je nezbytné změnit zákon

(Pokračování ze str. 1)

To v mnoha případech odrazuje menší obce od jednání. „Zákon je nutné novelizovat tak, aby Správa železnic měla volnější ruce,“ dodává Jurečka, který slíbil, že bude v parlamentu usilovat o změnu současného zákona tak, aby bylo možné jednodušší jednání o záchranu ohrožených nádraží jak ze strany obcí, tak i spolků.

V této souvislosti se zvedla kritika nad záměrem rekonstrukce tří nádraží na trati z Olomouce do Křanova (Dětičnov nad Bystřicí, Valšov a Moravský Beroun). Nejhlasitější se ozvalo Hnutí Duha Jeseník, které projekt rekonstrukce těchto tří nádraží za bezmála 85 milionů korun označuje za demoliční a v petici, kterou hnutí vydalo, žádá nalezení prostředků na citlivou a odbornou rekonstrukci poškozených budov

a jejich nové využití. Tento postoj podpořila řada renomovaných odborníků na statiku, památkovou péči, architekturu a projektování. Na základě jejich vyjádření žádá Hnutí Duha Jeseník ministerstvo dopravy, aby zastavilo demoliční práce. „Chceme podat žádost na bezúplatný převod nádraží z Dětičňovic na naši organizaci. Stát by tak ušetřil desítky milionů korun,“ dodává koordinátor Hnutí Duha Jeseník Ivo Dokoupil.

Na trati č. 310 se kromě výše uvedených nádraží mají za podobných podmínek rekonstruovat také nádraží Domašov nad Bystřicí, Hlubočky a Velká Bystřice.

Nezávaný text tohoto článku se nalézá na webu OSŽ ze dne 1. 10. 2020.

Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Jan Řehounek: „Vyšlo několik publikací k předchozím výročím, ale všechny byly významně ovlivněny socialistickou ideologií.“

Sto padesát let železnice v Nymburce (provoz na Severozápadní dráze z Mladé Boleslavi přes Nymburk do Kolína byl zahájen 27. října 1870) je atraktivním tématem stejnojmenné knihy nymburského spisovatele Jana Řehounka. Je zároveň jeho jubilejní padesátou vydanou knihou. Jan Řehounek je především autorem literatury faktu, ale nevyhýbá se ani jiným žánrům,



o čemž svědčí například jeho kniha Železničářských pohádek Pohádka mašinky Lízy, v níž se vyznává ze své celoživotní posedlosti železnici. Ostatně i on sám byl nějaký čas železničářem. „Vyučil jsem se v nymburském železničním učilišti elektrikářem a následně pracoval deset let v ZOS na opravách dieselových lokomotiv,“ říká Jan Řehounek s tím, že dalším důvodem k sepsání knihy o železnici byl fakt, že dosud o železničářském Nymburce ve všech souvislostech nebyla vydána žádná ucelená kniha. „Vyšlo, pravda, několik publikací k předchozím výročím, ale všechny byly významně ovlivněny socialistickou ideologií, či literárními ambicemi některých autorů, což mělo za následek absenci důležitých faktů,“ dodává Jan Řehounek. Ve dvaceti kapitolách se kniha věnuje nejen historii Severozápadní dráhy, ale i všemu, co vytvářelo neopakovatelnou atmosféru železni-

čářského Nymburka. V knižce se dočteme jak o „otcích zakladatelích“, stavitelích, tak i o vzniku železniční stanice Nymburk hlavní nádraží jako centra celé dráhy. Souběžně se stavbou trati byly postupně vybudovány železniční dílny pro údržbu a rekonstrukci drážních vozidel – vagonů a lokomotiv, kde dnes sídlí firma Nymwag CS produkující nákladní vagony, a další provozní jednotky. V sousedství dráhy pak bylo vybudováno unikátní urbanistické dílo – železniční Kolonie – jejíž část se zachovala do dnešních dnů. Našlo v ní tehdy moderní bydlení tisíc obyvatel, kteří tu měli na svoji dobu kvalitní komplexní občanskou vybavenost. Podobně jako dílny byla pro provoz na dráze nezbytná výtopna. Ta byla mezi stanicí a dílnami vybudována v letech 1870 až 1953, kdy její historie skončila vybudováním lokomotivního depa (dnes areál DPOV), kterým prošly tisíce strojvedoucích, topičů i údržbářů.

Jedna z kapitol knihy je věnována i spisovateli Bohumilu Hrabalovi, který v železniční stanici Nymburk hlavní nádraží a posléze ve stanicích Dobruvice a Kostomlaty sloužil v době druhé světové války jako železničář. Jan Řehounek je známý svojí nákloností k dílu Bohumila Hrabala: mimo jiné je i předsedou Klubu čtenářů Bohumila Hrabala a stojí za všemi hrabalovskými aktivitami v regionu. Perličkami z historie jsou pak zmínky o pionýrské železnici, asi kilometrové drážce, která od roku 1954 do roku 1966 fungovala v lesoparku Ostrov, či rozsáhlé železniční expozici, která je součástí nymburského Vlastivědného muzea (v současné době je objekt muzea v rekonstrukci), nebo železničářskému sportu i kultuře.

Jedna kapitola je věnována i historii „Jičínky“, Císařsko-královské výsadní České obchodní dráhy. Odložený křesť knihy proběhl v rámci Dne evropského dědictví 19. září 2020 v zahradě Starého děkanství v Nymburce.

Doporučená prodejní cena velmi pěkně vyba-vené knihy, která na více než 140 stranách obsahuje více než 140 unikátních dokumentár-ních fotografií, je 240 Kč a objednat si ji můžete na adrese Nakladatelství Kaplanka, Všecklapská 1666/6, 288 02 Nymburk.

Michael Mareš, snímek archiv redakce



Budova bývalého hostince, v níž dnes sídlí Železniční spolek Klub M 131.1, který zde od roku 2010 provozuje muzeum Kraslické dráhy.

NAVŠTÍVILI JSME

Kraslice

Ještě do konce minulého grafikonu jezdily na trati ze Sokolova do Kraslic Region Sprintery řady 654 v barvách společnosti GW Train Regio (zpočátku neměly ani toalety); od prosince loňského roku jezdí na trati po dvouleté přestávce Stadler řady 650 (od společnosti Die Länderbahn). „Stadler jsou pokrok, jsou klimatizované, pohodlnější, a když jsou svátky v Německu, tak jezdí zvozeně,“ říká Robert Koutný, jednatel Železničního spolku Klub M 131.1 v Kraslicích, který na nádraží provozuje Muzeum Kraslické dráhy. „GW Train Regio má vozy v pronájmu a kromě toho, že zajišťuje dopravu ze Sokolova do Kraslic, zajišťují i do německého Zwentaltu, kde se vlaky v hodinovém taktu potkávají a kde se střídají strojvedoucí (čeští a němečtí),“ dodává s tím, že vlaky v lichou hodinu pokračují do Cvikova, v sudou do Plavna. Ve školních dnech pak na trati ze Sokolova do Kraslic jezdí posilové „školní“ spoje (motorový vůz řady 810 plus jeden nebo dva privěsné vozy).

Trať ze Sokolova do Kraslic je v majetku Správy železnic s jednou jedinou výjimkou. „Tato obytná budova (v Kraslicích) patří Českým drahám, to je jediný objekt s přílehlým pozemkem na trati, který patří Českým drahám a který je prázdný. Pokud vím, tak ho nabízejí za 580 000 Kč,“ říká dále Robert Koutný.

Provozovatelem dráhy je společnost PDV Railway, provozovatelem osobní dopravy pak společnost GW Train Regio. Mezi Kraslicemi a státní hranicí s Německem byly v předválečné době tři zastávky, které již neexistují. „Od roku 2000 je tam jedna nová zastávka Kraslice Pod vlekiem, a pak ještě v místech, kde trať přechází státní hranici, krátké nástupiště pro celníky, které tam stále zůstává. V jeho blízkosti chceme zřídit novou zastávku Kraslice-Hraniční, podobně jako jsou zastávky Cheb-Salka, Pomezí nad Ohří, Krásný Jez zastávka č. Velký Luh, jejichž zřízení jsme také iniciovali, ale tento záměr je teprve v počátečním

stadiu,“ doplňuje Robert Koutný, který je zároveň předsedou dopravní komise Hospodářské a sociální rady Sokolovska.

Tolik k současnosti trati, která v roce 1926 oslaví 150 let. Trať byla vybudována jako jeden z posledních úseků Buštěhradské dráhy a hlavním posláním této dráhy bylo napojení ve společné, dnes už neexistující stanici Klingenthal (v Klingenthalu bylo obrovské společné rakousko-saské, později německo-československé, nádraží, které bylo před několika lety zbouráno). Dnes je zde pouze malá prosklená čekárna, na nádraží zbyly dvě koleje: jedna manipulační a jedna dopravní. Původně se jezdilo jen do dnešních Kraslic-předměstí, až v roce 1886 byla dráha prodloužena do Kraslic a dále do Klingenthalu.

V budově bývalého hostince na nádraží v Kraslicích dnes sídlí Železniční spolek Klub M 131.1, který zde od roku 2010 provozuje zajímavé železniční muzeum. „Do loňského roku jsme fungovali na bázi dobrovolnosti, jenže se to neosvědčilo – vloni jsme měli jen dvakrát otevřeno. Lidé prostě neměli zájem,“ vypráví Robert Koutný, zároveň můj průvodce muzeem. „Tak jsme letos najeli na poloprofesionální způsob. Platíme paní, která tady každou sobotu od jara do podzimu, respektive od konce dubna do konce září, slouží.“

Muzejní expozitý jsou většinou majetkem spolku, některé jsou pro expozici zapůjčeny z Německa či od soukromých majitelů. Výstava je umístěna v bývalém hostinském sále, v místě, kde stál výčep, a v přílehlém sále, je hlavní část expozice. V bývalé kuchyni je pak například vystavena tabule s odjezdy autobusů z Kraslic z období 2. světové války, kterou muzeu věnoval místní katolický farář, který tabuli objevil za oltářem.

Sečteno, podtrženo: o muzeu nemá smysl více psát, muzeem je potřeba navštívit, protože je na expozitý velmi bohaté (včetně dnes již historických uniforem společností Viamont z roku 1998, která koncem devadesátých let převzala provoz na trati do Kraslic od ČD). „A to ještě něco máme v depozitáři. Navíc plánujeme zřídit i malou expozici v budově na nádraží na Hřebenech. Tu koupila obec Josefov, kam patří osada Hřebeny, za předchozího starosty, a současně vedení obce se to rozhodlo prodat,“ dodává Robert Koutný. „Naštěstí jsem kupil majitel nedalekého hradu, který tam chce zřídit muzeum s venkovní expozicí a prostory pro další aktivity,“ uzavírá.

Michael Mareš



Tabule s odjezdy autobusů z Kraslic z období 2. světové války, kterou muzeu věnoval místní katolický farář.

ZE SVĚTA

ÖBB Rail Cargo sníží od října ceny za přepravu RO–LA přes Brenner

Zákazníci doprovázené kombinované přepravy kamionů po železnici (RO–LA) budou ze zlevnění profitovat hned dvakrát: snížením tarifních cen a atraktivním rabatem. Nové ceny umožní přepravu RO–LA Tyrolskem již od 82 eur. Zlevnění RO–LA od 1. října 2020 je dalším důležitým a konkrétním krokem k přesunu nákladní přepravy na železnici. V novém sazebníku jsou nižší ceny za kamion do 40,5 tun (sleva 9 eur) pro všechny přepravy, z čehož profitují všichni přepravci RO–LA bez ohledu na četnost přepravy. K tomu mohou pravidelní zákazníci RO–LA získat další slevu již od počtu 8 jízdných měsíců, která je přiznávána již od první zpáteční cesty. Čím častěji přepravce využívá vlaky RO–LA, tím vyšší je sleva v rozmezí 12 až 18 eur za jízdu (při 41 a více zpátečních přeprav). Celková sleva může dosáhnout až 16 %.

Roman Štěrbas využitím www.railcargo.com a presse.oebb.at/de/presseinformationen.

Speciální vlak pro 140. výročí železnice Hokkaidó

Společnost Hokkaidó Railway Co. představila na konci srpna 2020 nový speciální víceúčelový

výkresní vlak u příležitosti 140. výročí železnice na nejsevernějším hlavním ostrově Japonska. Expres Hamanasu, pojmenovaný po rúži Ramanas, symbolu ostrova Hokkaidó, začne jezdit v říjnu a během hlavní sezony bude sloužit jako vyhlídkový či speciální vlak. Přední vůz pětidílného vlaku, na jehož čele je namalovaná rúže Ramanas, slouží jako společenská místnost se soukromými prostory, s vyhřívaným stolem „kotatsu“ a se stánkem s místními specialitami. Další čtyři vozy pojmu až 800 cestujících. Všechna sedadla jsou vybavena elektrickými zásuvkami a ve všech vozech je k dispozici bezdrátové připojení k internetu. V rámci plánů na oslavu 140. výročí železnice Hokkaidó budou nové vozy využity 17. října na skupinové prohlídce na téma historie dopravy železné rudy a uhlí z dolů do přístavů.

Ze Sumikai.com, 1. 9. 2020, zpracoval –sh–

ÖBB očekávají velké ztráty tržeb

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), divize nákladní dopravy, očekávají, že letos zaznamenají těžkou ztrátu ve výši 300 milionů eur a dále očekávají ztrátu tržeb ve výši přibližně 800 mil. eur kvůli pandemii COVID-19. Rakouské ministerstvo dopravy již přislíbilo finanční pomoc. Podle Rakouské tiskové agentury (APA) očekává šéf ÖBB Andreas Matthä, že větší část bude z osobní dopravy s minusem téměř 450 mil. eur. V případě nákladní dopravy předpokládá ztrátu kolem 300 mil. eur.

● **V KOUTECH NAD DESNOU** trvá nestandardní situace týkající se společného pobytu vlakových čet Českých drah a úklidové čety společnosti V-Trade v jedné místnosti. Tím je znemožněn nerušený odpočinek vlakových čet ČD v době přerušení směny, zajištěný kolektivní smlouvou. Podrobněji jsme o tomto problému informovali v březnovém čísle Obzoru (č. 5). Tisková mluvčí ČD Vanda Rajnochová v té době sdělila, že tuto situaci České dráhy aktivně řeší a jejich snahou je, aby místnost byla k dispozici pouze zaměstnancům Českých drah. Navzdory tehdejšímu ujištění vedoucích pracovníků o zajištění nápravy, o němž informovala tisková mluvčí ČD, se však nic nezměnilo.



● **V AREÁLU OCÚ ZÁPAD** v Plzni stojí lokomotiva S 458.0059 opatřená novým vinovým retronátérem. Lokomotiva jezdila v minulosti na trati Rybník – Lipno nad Vltavou a na této trati se objeví v čele osobních vlaků i v novém retronátéru.



● **JEN PÁR DNŮ** potom, co byly opraveny obě historické budovy zastávky Srbsko na trati Praha – Beroun, byla budova ve směru na Karištejn posprejována graffiti. Neskutecná arrogance! Na snímku Martina Kubika je čerstvě posprejovaná budova zastávky Srbsko ve směru na Karištejn. Stav 29. 9. kolem 18. hodiny, Os 8861.

● **VE VLACÍCH** Českých drah a Leo Express hrozí cestujícím, kteří si nebudou chtít nasadit roušku, pokuta až 1000 Kč, uvedl deník Právo 5. 10. Jak dodal mluvčí ČD Petr Pošta, částka může být snížena o 400 Kč, pokud bude cestující ochoten zaplatit pokutu na místě nebo u pokladny do 14 dnů. Dále upřesnil, že pokud cestující svým chováním způsobí zpoždění vlaku, může mu být naúčtována přírůžka za zdržení vlaku či dalších vlaků.

Zemřel Ivo Malina

Ve věku 83 let zemřel bývalý ústřední ředitel ČSD (duben 1990 až srpen 1991) Ing. Ivo Malina. Pohřben se konal 25. 9. v Praze.

Ivo Malina zasloužil celý profesní život železnici. Po promoci v roce 1963 začal sbírat cenné zkušenosti, mimo jiné působil i ve Výzkumném ústavu železničním. Po revoluci se aktivně podílel na řízení železnice, například jako ústřední ředitel ČSD, působil mimo jiné na prezidii Československé akademie věd, podílel se na rozdělení ČSD na ČD a ŽSR, pracoval i pro UIC jako ředitel technického sektoru, a významnou měrou přispěl k dynamickému vývoji mezinárodních vztahů mezi železnicemi v Evropě, hlavně ve vědě a výzkumu. R.I.P. -red-

Železnice v Číně

Na konci července byly v Číně v provozu železniční tratě o celkové délce přes 140 000 kilometrů, včetně 36 000 kilometrů vysokorychlostních železničních tratí (VRT). Podle jiných statistik Čína v červenci investovala 67,1 miliard yuanů (asi 9,6 miliard eur) do celostátní železniční sítě, což je v porovnání s předchozím rokem nárůst o 3,6 % . Od ledna do července 2020 bylo uvedeno do provozu 1310 kilometrů nových železničních tratí, z toho 733 kilometrů VRT.

Z CRJ online, 8. 8. 2020, zpracoval –sh–

Obzor č. 41 – 9. 10. 1995

Na první stránce Obzoru informuje o tom, že kolektivně vyjednávaní o PKS Českých drah na rok 1996 bylo zahájeno předáním návrhu zaměstnavatele odborům. „Poseznámení se obsahem návrhu je možno konstatovat, že si nový management Českých drah přilíší svých zaměstnanců neváží.“ uvádí se v článku. Návrh totiž neobsahoval ani do té doby dohodnuté nároky a dosahoval úrovně kolektivní smlouvy z roku 1991.

„Na přímé otázky přímé odpovědi“ je titulok článku popisujícího besedu předsedy OSZ s ostatními odbory. Hovořilo se na ni mimo jiné o těžké pozici odborářů vůči vedení podniku, zvláště když je ve sdělovacích prostředcích často úloha odborů zpochybňována a očerňována, a také o chybách při transformaci ČD i o nekonceptnosti prováděných změn. „České dráhy jsou jedním z posledních státních podniků, který se dopouští nepodřadit rozkrást.“ poznal na besedě Jaromír Dušek.

V čísle najdeme i reportáž z manifestace odborářů na Slovensku. Ti protestovali především proti tomu, že vláda přestala akceptovat připomínky odborů a rozhodovala zcela bez nich. Poslední kapkou bylo zrušení jízdních výhod pro dělníky a studenty.

Obzor č. 42 – 16. 10. 1995

Krátká zpráva na první straně informuje o nastoupení nového ministra dopravy. Jana Strás-

Cestování je samo o sobě pro lidi se zdravotním postižením velmi namáhavé a stresující

Jen málokdo si podle Václava Krásy, předsedy Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, dovede představit, s jakými potížemi se mohou potýkat lidé se zdravotním postižením při cestování, které je samo o sobě pro ně často velmi namáhavé a stresující.

Vyprávěto o tom by mohl například nevidomý Jiří Vencel. „Mám velice malý zbytek zraku a těžko se orientuji. Například u nádražní hale vůbec nevím, kam mám jít, tam jsem odkázán na pomoc jiných osob.“ řekl v úterý 29. září na prezentaci nové služby mobilních čísel (doprovod), kterou zajišťuje Správa železnic. „Mám jednu takovou skoro hrůzostrašnou

kého (ODS) vystřídal Vladimír Budinský (ODS), dosavadní předseda hospodářského výboru Parlamentu ČR.

Zpravodajství ze zasedání Republikové rady DKV OSZ z 25. – 27. 9. 1995 zaznamenalo znepokojení nad podceňováním správkářů i dalších profesí v depech kolejových vozidel a z nespravedlivého rozdělování odměn. Konstatovalo se rovněž odlišnost základny OSZ.

Celá jedna strana tohoto osmistránkového čísla byla věnována tzv. Večerní lince Obzoru (na tuto redakční telefonní linku mohli volat železničáři své dotazy a názory). Odborné dotazy byly předány k zodpovězení pracovníkům právního nebo sociálního oddělení, názory a připomínky putovaly k voleným funkcionářům a část podnětů posloužila jako základ pro budoucí reportáže Obzoru.

S dotazy, které měly koncepčnější charakter, se poté Obzor v rozhovoru obrátil na předsedu OSZ Jaromíra Duška. K připomínce volajícího, že při případných chybách platí jiný metr na dělníka a jiný na úředníka, řekl předseda OSZ mimo jiné: „Myslím si, že se od doby před listopadem 1989 do dneška v tomto směru nezměnilo vůbec nic. Platí pravidlo, že všichni jsme si rovni, ale někteří si jsou přece jen rovnější. Marně požadujeme, aby byla konkrétní zodpovědnost konkrétních vedoucích pracovníků. Když je zdůvodňována manažerská odměna nebo plat těchto zaměstnanců, říká se, že mají vysokou zodpovědnost. I my se ptáme, za co vlastně zodpovědnost nesou, když k ní nejsou nikdy hnáni.“ –zs–

Bude se Česká republika objíždět?

K napsání tohoto článku mne přiměl článek, který jsem přednedávem četl na stránkách „Zdopravy“, kde si národní nákladní dopravce ČD Cargo stěžuje, že s ohledem na prohibiční vylukovací činnost mezi Děčínem a Drážďany musí s relacemi Devínska Nová Ves – Falkenberg objíždět Českou republiku přes Rakousko. Především však závěr článku, který vyzněl i trochu jako možné budoucí řešení této špatné situace u nás: „ČD Cargo zvažuje trvalý přesun v této relaci přes Rakousko i kvůli přístupu německého správce infrastruktury DB Netz. Ten vyhodnotil odklony jako provozně odůvodněné a přispívající k odlehčení přetíženého úseku údolím Labe, a odklonovou trasu částečně zvýhodnil.“

Proč? Když se po „sametové revoluci“ v roce 1989 začaly sprádat plány, co vše je potřeba změnit a zlepšit v naší společnosti, bylo mj. konstatováno, že naše železnice je zanedbaná a že se s tím musí také něco urychleně udělat. A protože se nacházíme „v srdci Evropy“, tak bylo i vzpomenu a rozhodnuto, že je potřeba zmodernizovat a zkapacitnit železniční infrastrukturu, protože tato infrastruktura bude zdrojem příjmu za tranzitní osobní i nákladní dopravu.

Jak se to povedlo? V 90. letech minulého století (zní to „hrozně“, že to vypadá jako kdysi v pravěku, ale je to tak) se začalo s modernizací hlavních železničních tratí, tzv. železničních ko-

ridorů, zpočátku většinou bez uzlových stanic. Tak např. I. tranzitní koridor (Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav), který je určen hlavně pro přepravu sever – jih a opačně ze Skandinávie/Německa na Balkán, byl „prohlášen“ za dokončený v roce 2004 (viz Wikipedie). Dnes se blíží konec roku 2020 a koridory stále ještě nejsou úplně dokončené (např. úsek Choceň – Ústí nad Orlicí, uzly Pardubice, Česká Třebová). Co je však skutečností, že slibovaný tranzit se nám začíná vyhybat a objízdit naši republiku, protože v okolních zemích jsou při budování rychlejší než my a tak se stává pomalu jistotou, že na tranzitní dopravě nezbohatneme.

V osobní dopravě je už skutečností, že veškerý tranzit z Německa do Rakouska se po uvedení vysokorychlostní trati (VRT) Erfurt – Norimberk do provozu, uskutečňuje touto cestou, protože i když je delší, je rychlejší než přes Prahu. Nakonec i noční spojení Berlína s Vídní je dnes vede-

no přes Polsko a naše území využívá jen po nejkratší spojenci Petrovice – Břeclav. Ze to samé se uskutečňuje či chystá i v nákladní dopravě, je možné se dočíst v článcích z odborných železničních časopisů. Nyní se k této možnosti přihlásil dokonce i národní dopravce ČR.

Bohužel kapacita železniční infrastruktury je na mnoha místech na hranici, či vyčerpaná, protože osobní doprava má přes den přednost a jsou rozsáhlé výluky. Nákladní dopravci tak vlastně nemají na výběr – vozit, nebo čekat, až se jednou infrastruktura dokončí? Přitom s Němcem, naším největším obchodním partnerem, máme pouze jeden „slušný“ železniční přechod. Víze, co se vše do budoucna s železniční infrastrukturou chystá, jsou různové, ale čas kvapí. Bude tranzit přinášet peníze, nebo ne? Vše postavíme, tak už bude o všem rozhodnuto? Každý ať si odpoví sám.

Stanislav Hájek, Pardubice



Vzdalující se R 1162 v Berouně (na snímku vpravo), aniž vyčkal přestupu cestujících, je to zhruba o to víc, že vlak stál hrana/hrana!! 7. 9., 6. 19 h.

Zrušení osobní výpravy vlaků výpravčími, zvláště v uzlových stanicích, byla systémová chyba

7. září jsem prověřoval přestupní vazbu v Berouně mezi Os 8808 ČD, a. s. (relace Praha hl. n. – Řevnice – Beroun) a přípojem R 1162

Konec mejdlíček ve vlacích ČD?

Myslel jsem si, že články v Obzoru a jedna odpověď tiskového oddělení GŘ a současná situace s koronavirem postačí ke změně. Domníval jsem se, že národní dopravce začal skutečně kontrolovat, zda trochu záhadně nejmenovaná outsourcingová firma přestala vybavovat vagony ČD pro cca 80 osob jedním hotelovým mydelkem pro jednu osobu. Chtěl jsem se zeptat na základě vyjádření tiskového oddělení národního dopravce jestli outsourcingovaná organizace byla na GŘ projednáno, že dne 30. 9. 2020 ve vlaku 2534 nebude toaleta vybavena tekutým mydlem do určené nádoby, ale hotelovým mydelkem. Navíc mydelko bylo „užuzlané“ již po 10 minutách po odjezdu z výchozí stanice. Tak má radost, že hygiena má konečně u našeho národního dopravce velkou váhu, se ukázala stejně lichou, jako, že se ČD vyjádřením svého tiskového oddělení opravdu řídí.

Petr Rádíl

Arriva. Os 8808 přijel opožděn asi 5 minut a najížděl na pravidelně obsazenou kolej na soupravu, s kterou se spojoval, takže než byly odblokovány dveře pro výstup cestujících, trvalo to nejméně dvě minuty.

To stačilo vlakové četě soukromého dopravce Arriva k mylnému názoru, že nikdo nemá zájem přestoupit, odjezdové návěstidlo mu pracovník Správy železnic postavil na návěstí dovolující jízdou, takže R 1162 odjel a ujel přestupujícími cestujícími, kteří mu leda tak zamávali na vzdalující se konce vlaku.

Je vidět, že zrušení osobní výpravy vlaků výpravčími, zvláště v uzlových stanicích, byla systémová chyba, která jedná s cestujícími, jako by to byl substrát nákladního vlaku.

Martin Kubík

Záloha na kolo

Už víckrát jsem psal pochvalně o službě půjčoven kol ČD na nádražích. Tato služba pro cestující národního dopravce se bůhvíproč jmenuje ČD Bike, ale našťáště v pokladně a při výdeji jsem se zatím vždy domluvil česky.

Při prvním letošním vyzvedávání kola v Třeboni jsem byl upozorněn na možnost zaplacení zálohy Kč 1000,- nejen v hotovosti, ale nově i kartou. Moc hotovost nepoužívám, už občas nevím, jak vypadají české bankovky, a tak to byla příjemná informace. Pak jsem někde slyšel, že záloha kartou jde zaplatit v každé půjčovně ČD Bike. Ale pro případ v Třeboni nebyla nutná, protože jsem na návštěvu bankomatu myslil už týden dopředu a tisícovku měl připravenou.

Další kolo jsem si objednal do Přelouče na 23. 8. Objednává se to v Pardubicích, a tak nakonec jsem se mailem zeptal, zda mohu zálohu zaplatit kartou, a bylo odpovězeno, že ano.

Co je psáno, to je dáno, že, tak jsem do Přelouče dojel s kartou a hotovostí pouhých Kč 300,-. K mému překvapení v tu neděli na pokladně záloha kartou zaplatit nešla. A jak bystrý čtenář vidí, tak písemná informace mi na místě byla platná jako mrtvému zimmil. Navíc, když v Přelouči je bankomat na vzdálil třeba od Poděbrad či Nymburka docela daleko, musíte bez kola, tedy po svých, až do Teska.

Nepíšu to proto, abych si stěžoval, ale nechápu, když národní dopravce tvrdí, že zálohu můžete zaplatit kartou, tak jestli 23. 8. byl jediný den za celý rok, kdy záloha zaplatit kartou nešla. A ten hlavní důvod je, abych další cestující upozornil, že ne vždy, co národní dopravce národu písemně tvrdí, že to platí, a že i když se raději znovu zeptáte, stejně na to není spolehliví.

Petr Rádíl

Reakce Českých drah

Prověřili jsme celou záležitost a zaměstnankyně, která zákaznika ve stanici Přelouč obsluhovala, měla platbu kartou provést. Nájemné i kauci je možné ve všech stanicích, kde je poskytována služba ČD Bike, zaplatit platební kartou. V tomto případě chtěl údajně zákazník provést platbu za nájemné a kauci dvěma různými způsoby, což vedlo k mylnému vyhodnocení situace. Za pochybení se omlouváme.

Tiskové oddělení ČD

Předražena přeprava

Zážitky s přepravou sena po železnici popsané v Obzoru 19 mě nepřekvapují. Nejprve plivze zdražení dovozného po roce 1989 mělo za cíl každý rok někoho odradit od přepravy po železnici a přetáhnout nové soukromé přepravce na nové vozničné kamionové firmy bývalých zaměstnanců státních drah... Ano, i to byly divoké „devadesátky.“

Pamatuji, když jsem sloužil, že do počátku 21. století chodily pravidelně jednomu menšímu přepravci a obchodníkovi s polystyrenem dvounápravové vozy řady Gbs z Dolní Poustevny přes Rumburk do Mníšku pod Brdy. Přeprava lehkého polystyrenu přišla tehdy přepravce asi na 2000 korun. Po roce 2000 se dovozně začalo dramaticky zdražovat a výsledek vidíme nyní. Malí přepravci již prakticky po železnici nevozí, vyjma zbytků přepravy uhlí do uhelných skladů, vůbec nic. Místo toho jsou silnice a dálnice plné kamionů, které každý den někde způsobují tragické silniční (nedávné zablokování obou směrů D1 hvožim kamionem atd.) i železniční nehody na PZZ.

Návrat přeprav na železnici musí být politické rozhodnutí, nikoli ekonomické. Ceny dovozného se musí upravit tak, aby se přepravy vrátily zpět na železnici. Jiná cesta není. Nebo se pak nechme kamiony umlácet. Možná, že lidské životy a příroda jsou víc než předražené dovozní, které zůstávají jen v tabulkách a vyzývají potenciální přepravce, „hlavně od nás nic nechtějte!“

K nákladní přepravě by se mělo přistupovat tak jako k přepravě osob. Slevy a pobýdky, a to i pro jednotlivce (!) a malé přepravce! Nikoli dovozně 22 tisíc za pár kilometrů. To si snad ČD Cargo dělá z přepravců legraci. Nebo nemá zájem něco vozit?? V Rakousku jsem ještě po roce 2000 viděl běžně nakládat do vozů seno i slámu. A šlo to. Ale i tam se pak přístup k přepravcům změnil a teď to horko těžko zachraňují. Ono se totiž o přepravě přijde lehce, ale zpět to není jednoduché.

Martin Kubík

Je opravdu nutné vše hodnotně zbourat?

Ve zprávách ČTK jsem se dozvěděl, že proti bourání železničních staveb na trati Olomouc – Krmov vystoupil i organizace ochránců přírody Duha. Protestovali proti bourání nádražních budov, třeba v Domašově, že by se mělo hledat nové využití. Kdo tuto krásnou trať zán, musí uznat, že historické nádražní budovy ke koloritu trati patří.

Všechno jde, když se chce, zajímám se trochu o architekturu a je naší povinností se postarat o odkaz předků a bezvýhradně se postavit proti bourání nádraží z 19. a první poloviny 20. století. Nakonec, pro zachování původní stavby v Praze-Hostivaři a Říčanech se dokon-

ce musely svolat demonstrace. V této souvislosti je zvláště, že normalizační budovy např. v Berouně nebo Kralupech, se nebourají, osobně bych zboural i tu Šrámkovú přístavbu Wilsonova nádraží, kde stále cestující bloudí. Pokud se historická nádraží úplně nebourají, tak aspoň jejich součást, jako prosklená veranda v Kokašicích na trati z Pňovan do Bezdružic. Někdy to vypadá, že vzorem je osud vyvalého nádraží Praha-Vyšehrad, viz bývalou lázeňskou dvoranu v Brandyšově n.O., kde jistá Dobrá Správa nebyla schopna ani za 12 let po jejím uzavření jí uvést do normálního stavu.

Petr Rádíl



O tom, že to jde, svědčí snímek zastávky Nový Drahov na trati Cheb – Luby.

Přspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.



Tělesně postižená Barbora Majdišová a Jiří Vencel cestují vlakem raději s doprovodem.

zkušenost. Když jsem jel vloni vlakem z Ústí nad Labem do Prahy, cestoval jsem ve vagonu sám, protože bylo dost pozdě večer. Potřeboval jsem vystoupit v Holešovicích na nádraží, ale málem jsem vystoupil na opačnou stranu do kolejiště. Vzal jsem za kliku, dveře se mi otevřely a já jsem začal sestupovat ze schůdků, když v tom kolem mě projel rychlík. Takže mi došlo, že vystupuji na špatnou stranu. Ještě štěstí, že jsem neslezl dolů, protože tam bylo málo místa. Když jsem se potom na to ptal, tak mě bylo řečeno, že když vlak zastaví, i třeba mimo stanici, že se automaticky odblokují všechny dveře, aby se dalo nouzově vystoupit. Takže to byla nejnebezpečnější situace, kterou jsem zažil na dráze. I když to tak je sice správně podle předpisů, tak je to pro nevidomé dost nebezpečné,“ upozornil.

Od té doby si Jiří Vencel dává větší pozor: „Většinou jedu s doprovodem, ale když jedu náhodou sám, tak se domluvim s průvodčím, který za mnou přijde, otevře mi dveře a pomůže mi vystoupit. Je to dobré i proto, že leckdy je tam různé ovládání dveří a ne vždy se dá spolehnout na to, že s vámi cestuje hromada ochotných cestujících, protože nejsou výjimkou situace, kdy vystupujete sám.“

To tělesně postižená Barbora Majdišová takovou „hrůzostrašnou“ zkušenost nemá, zásadně totiž nestěžuje sama. „Přiznám, že vlakem jezdím velmi málo, a když už, tak s nějakým doprovodem,“ říká s tím, že sice na cestu i orientační body dobře víděl, ale jejím problémem jsou schody. Michael Mareš

PRÁVNÍ PORADNA

Kontrola vnášených a vynášených věcí na pracovišti (2/2)

Osobní prohlídku zaměstnance lze provést jen v nezbytném případě, je-li dáno důvodné podezření ze spáchání přestupku nebo trestného činu a účelu prohlídky není možno dosáhnout jinak, zejména přivoláním Policie ČR, a věc nesnese odkladu. Oprávněná osoba před započetím osobní prohlídky informuje dotčeného zaměstnance o důvodu jejího provedení. O provedení osobní prohlídky rozhodují a tuto provádějí u zaměstnavatele jen osoby k tomu oprávněné nebo osoby, které jsou k tomu ze strany zaměstnavatele zmocněny.

Při provádění osobní prohlídky platí, že ji může provádět pouze osoba stejného pohlaví, prohlídka nesmí snižovat nebo znevažovat lidskou důstojnost kontrolovaného zaměstnance a rozsah jejího provedení musí odpovídat cíli prohlídky. Osobní prohlídka musí být provedena s vyloučením přítomnosti jiných osob.

Při osobní prohlídce musí být přítomna nezáúčastněná osoba (tj. osoba, s jejíž přítomností kontrolovaný zaměstnanec vyslovil souhlas). V případě odmítnutí bude prohlídka provedena bez její účasti. Nezáúčastněnou osobou je zejména zástupce odborů (zástupce zaměstnanců), není-li to možné, pak jiný zaměstnanec nebo jiná osoba, pokud možno taková, která není ve vztahu podřízenosti nebo nadřízenosti nebo není osobou blízkou ani ke kontrolovanému zaměstnanci, ani k osobě oprávněné, popřípadě k dalším osobám účastněným na prohlídce. Všechny osoby, které se fyzicky přímo účastní osobní prohlídky, musí být téhož pohlaví, jako je kontrolovaný zaměstnanec. Je-li přítomna jiná oprávněná osoba, má zaměstnanec právo požadovat provedení prohlídky touto osobou. O průběhu osobní prohlídky se vyhotoví stručný zápis, v němž se uvede zejména důvod

prohlídky, místo a čas provedení, jména osob, které prohlídku nařídily a provedly a výsledky prohlídky, případně další okolnosti, které blíže dokumentují její průběh, údaje o poškození nebo zničení věcí, popřípadě s prohlídkou souvisejících okolností, na kterých zaměstnanec trvá. Zápis se vyhotovuje ve dvou výtiscích; jeden výtisk se vydá zaměstnanci, druhý se založí do osobního spisu zaměstnance.

Osobami oprávněnými k nařízení a provedení kontroly nebo osobní prohlídky jsou: * vedoucí zaměstnanci zaměstnavatele, jejichž okruh je stanoven v organizačním řádu, * zaměstnanci zaměstnavatele, kteří jsou uvedeni v organizačním řádu nebo kteří k tomu mají zmocnění vedoucího zaměstnance zaměstnavatele, * pracovníci bezpečnostních agentur a společností, které na základě smluvních ujednání zajišťují pro zaměstnavatele ochranu a ostrahu pracovišť zaměstnavatele.

Kontrola se provádí zpravidla veřejně a v místech vstupu nebo výstupu. Vyžadují-li to osobní, etické nebo taktické důvody, lze kontrolu provést i na jiném místě u zaměstnavatele, např. ve vrátnici, recepci, v kanceláři a podobně. Odmítnutí kontroly bez vážného důvodu může být považováno za porušení povinností vyplývajících z právních předpisů vztahujících se k vykonávané práci.

V případě porušení pravidel se zaměstnanec může domáhat ochrany na základě ustanovení občanského zákoníku.

Luděk Šebrle,

analytik rozborář

JUDr. Petr Večeř,

vedoucí ESO OSZ – ústředí

Zdroj: Úřad pro kontrolu osobních údajů



Jízda vláčkems dřevěnými vagonky,taženými motorovou(neb snímku)nebo zrekonstruovanou parní lokomotivou, je pro malé i velké cestující zajímavým zážitkem.

Kolínská řepařská dráha je nejdéle používanou řepařskou dráhou v Čechách

Kolínská řepařská drážka (KŘD), postavená v roce 1894 Adolfem Richterem, vnukem rytíře Františka Horského, je nejstarší řepařskou dráhou v Čechách. Vedla z dnes již neexistujícího cukrovaru, který stával v místě dnešní Elektrárny Kolín, a. s. (u řeky Labe), do Františkova (odbočná kolej vedla přes dřevěný most, později nazývaný Černý, k Ovčárům), Býchor (kde dnes Kolínská řepařská dráha končí) a Jestřebí Lhoty (kam byla trať dovedena koncem září roku 1895, úřední povolení k provozu obdržel velkostatek 4. ledna 1896). Celková délka drážky dosahovala 10,6 km, odbočka do Františkova měřila dalších 0,9 km. Kmenová trať se do prvních let první republiky neměnila. Poslední kampaň v cukrovaru proběhla v roce 1921, v roce 1922 cukrovar ukončil činnost a v roce 1929 byl zbořen. Drážka sloužila až do roku 1964, kdy byla zrušena (jezdil se po ní přestalo už v roce 1962), přesto je do dnes nejdéle používanou řepařskou dráhou v Čechách – ke svému původnímu účelu drážka sloužila téměř 70 let.

Nadšenci z Klubu pro obnovu Kolínské řepařské dráhy pod vedením předsedy Tomáše Vančí díky pomoci mnoha dobrovolníků a nezmeněnému úsilí postupně obnovili větší část zaniklé dráhy a vybudovali zde unikátní muzeum. K slavnostnímu obnovení první části drážky došlo po několika letech přípravných prací (počínaje „slavnostním poklepáním na kolejnici“ 25. listopadu 2005) 23. června 2007. V areálu KŘD byla postavena nádražní budova a budova výtopny, zároveň byl v roce 2007 zahájen provoz na prvních dvou kilometrech trati s rozchodem 600 mm (původní drážka měla rozchod 700 mm), kde se mohou návštěvníci svázat vláčkem taženým motorovou nebo zrekonstruovanou parní lokomotivou typu BS 80 (naposledy sloužila v Královodvorských železárkách).

Od sezony 2010 je trať prodloužena o 800 metrů do stanice Výrovna. Z peněz EU, fondu Regionálního operačního programu Střední Čechy, se v roce 2011 prodloužila trať o dalších 900 metrů a vznikla železniční naučná stezka ZA HISTORIÍ ŘEPAŘSKÉ DRÁŽKY A OKOLÍ. Do Býchor se jezdí od roku 2015, drážka tak dosáhla celkové provozované délky cca pěti kilometrů. Letos se ještě pojedou **Certovské jízdy 5.–6. 12. 2020** (parní provoz) a **Silvestrovské jízdy 31. 12. 2020** (dieselový provoz). –mmč–

Dobré zprávy z Kralovic u Rakovníka

Právě v den, kdy se konala parní jízda v čele s lok 414.096 (r. v. 1906, StEG, Wien), mohl každý, kdo přijel historickým vlakem Lužná – Rakovník – Cístá – Kralovice, spatřit přistavené vozy řady Eas na manipulační koleji dopravní D 3 Kralovice na nakládku dřeva, které se po určité pauze opět vrací do Kralovic na VNPK. Navíc se proslýchá, že nakonec Správa železnic ponechá na trati řízení provozu dle předpisu D3 a tím umožní zachovat kapacitu tratě. Die D1 by došlo k naprostému kapacitnímu rozvratu tratě a nešel by operativně měnit jízdní řád. Zvlášť když se již vážně uvažuje o prodlou-



Poslední pravidelný osobní vlak do Prachovic a zpět odvezl motorový vůz 810.417-6.

žení síjdného úseku až k muzeu Plzeňského kraje v Mariánské Týnici. Dle informačních panelů, umístěných v den jízdy na nástupišti dopravní Kralovice, by navíc měly vzniknout na zprovozněném úseku dvě nové zastávky, a to Kralovice zastávka v km 27,820 a Mariánská

Týnice v km 29,300, protože kolem tratě vznikla a vzniká nová výstavba a obsluhuje by se tak severozápad Kralovic a 80 procent města Kralovice v blízké docházkové vzdálenosti. Další dobrou zprávou je, že výpravní budovy na trati Rakovník – Kralovice – (Mladotice) budou pravděpodobně zachovány.

Martin Kubík
(Ostatní na www.osz.org v rubrice Cestujeme s Obzorem).



Snímek historické jednotky ř. 451 byl pořízen ve Svitavách.

Oslava 120 let Posázavského Pacifiku a 80 let od spuštění kolového parníku

Třetí neděli v září, 20. 9. 2020, proběhla oslava 120 let Posázavského Pacifiku a 80 let od spuštění kolového parníku na Vltavu. V rámci oslav vyjely celkem dvakrát tyto dva dopravní prostředky: kolový parník po Vltavě z Prahy z Rašínova nábreží do Davle a parní vlak z Prahy Masarykova nádraží přes Braník do Davle a zpět. Cestující v Davli, kteří přijeli do Davle vlakem,

přestoupili na parník a cestující z parníku přestoupili do parního vlaku. V čele soupravy vozů Ce („Rybáky“) se představila v plné kráse parní lokomotiva 477.043 „Papoušek“. Jak na parníku, tak i ve vlaku se prodávalo občerstvení spojené s prodejem upomínkových předmětů. Díky pék-nému slunečnému počasí byly tyto jízdy nádhernou tečkou za končícím létem. Vít Mareš



Parní vlak z Prahy do Davle projíždí po trati 210 mezi Vraným nad Vltavou a zastávkou Skochovice.

Úpořiny – odstraňování nehody pokračuje

Jak proběhlo našimi médii, stala se v sobotu 26. 9. ráno v železniční stanici Úpořiny (trať č. 097 a 131) nehoda, kdy u vlaku dopravce SD Kolejová doprava, a. s., došlo k vykoľežení několika vozů řady Falls ložených energetickým uhlím. V průběhu této mimořádné události byly čtyři vykoľežené vozy taženy téměř přes celou stanici, až se nakonec převrátily na řehlovickém zhlaví v prostoru železničního přejezdu u bývalé kartonážky a tiskárny Tabuc. Při nehodě byl značně poškozen železniční svršek a došlo ke stržení trakční brány a poškození trakčního vedení. I navzdory docela děsivé vypadající scéně se nehoda obešla našťastí bez zranění osob. Celková škoda je zatím odhadnuta na 30 mil. Kč a její příčiny jsou zatím šetření pracovníků Drážní inspekce.

Vzhledem k tomu, že se ve stanici kříží tratě č. 097 a 131, byla na obou ramenech (Teplice v. Č. – Radejčín a Ústí n. L. hl. n. – Bělina) zavedena

náhradní autobusová doprava. Jak jsme se přesvědčili dne 30. 9., práce na likvidaci nehody stále pokračují. Poškozené vozy jsou již mimo trať a ve stanici je již zprovozněna jedna kolej, ovšem provoz zde musí být zajišťován v motorové trakci. Z posledního vozu je speciální technikou odsáváno uhlí (jedná se o drobný prach pro spalování v elektrárenských kotlích) a v plné práci jsou autogeny pracovníků.

Jedná se o štěstí, neboť ještě nedávno sloužily koleje v údolí říčky Bělina k odklonu rychlíků a osobních vlaků z důvodu konání nepřetržité výluky mezi Teplicemi v Čechách a Bělínou (viz Obzor č. 19). Věřme, že se pracovníkům podaří v nejbližších dnech opravit poškozené koleje a trakční vedení a provoz se zde vrátí do normálu, neboť právě před zimním obdobím zde probíhá čilý ruch nákladních vlaků s uhlím pro naše elektrárny.

A. K. Kýzl



V prostoru železničního přejezdu jsou stále převrácené vozy řady Falls. Speciální technika provádí z vozů odsávání drobného uhelného prachu a v plné práci jsou autogeny pracovníků.

Příjezd parního vlaku (lok 414.096) Muzea ČD z Lužné do Kralovic očekávalo v Kralovicích plno lidí, pro něž zde bylo připraveno občerstvení, výstava, přípojný autobus do muzea či návštěva mumii z 16. století v místním kostele.

Poslední závazkový vlak mezi Chornicemi a Velkými Opatovicemi již 18. října!

S ohledem na plánovanou nepřetržitou výlukou na trati 017, která potrvá až do konce platnosti tohoto jízdního řádu, bude poslední možností svázat se jediným párem vlaků týdně po úseku Chornice – Velké Opatovice v neděli 18. října 2020.

Martin Hájek, Pardubice

Ostroměří zahistorií

První zářijovou sobotu se sešla na prvním Nejkrásnějším nádraží ČR skupinka pozvaných železničních fandů a místních patriotů. Pořadatel akce Zdeněk Hrdina je seznámil s fakty, která vybědala o této stanici, jejíž historie se počala psát před 150 lety. Pod dohledem zaměstnance PO Hradec Králové se účastníci exkurze podívali i na hořické zhlaví, kde jsou ještě budovy postavené Českými obchodními drahami (otevřely lokálku do Hradce Králové s odbočkou do Smiřic) a na opačném konci stanice je ještě k vidění vodárna se zázemím (naposledy využívaná trať-mistrovským okrskem) a obytnými domky postavenými podle normálí C. a k. rakouské severozápadní dráhy. Co se nezachovalo, je kamenné skladiště s rampou, které v 80. letech ustoupilo předávacímu kolejišti nové vlečky do obilního síla.

Další svědek železniční historie se nachází přibližně 400 metrů od nádraží, v obci, u říčky Javorky, je to bývalá čerpací stanice, která dodávala vodu do stanice, protože tamní studna již krátce po zahájení provozu nestačila. Objekt,

zbudovaný z místního pískovce, dnes patří obci, ta v něm plánuje zřídit muzeum spisovatele Eduarda Štorcha (Lovci mamutů), který se ve sluzební bytě, v patře, narodil 10. 4. 1878. Protože i jeden z účastníků akce byl zde také návštěvníkem, obohatil přítomné o autentické postřehy.

Další diskuse napříč generacemi a profesemi probíhala v nádražní restauraci. Přírodné bylo i vyprávění dalších pamětníků, protože za vlády komunistů bylo skoro vše na dráze tajné a i pečlivost úředníků nebyla taková jako za císaře pána a tak archivy z této doby mnoho

informací neposkytují. Díky iniciátorovi a účastníkům za zajímavě strávený půlden! Kamil Brož



Archivní snímek Kamil Brož.