

Z aktuálních událostí

■ Pro většinu zaměstnanců byla zajisté velkým překvapením informace (ze dne 7. 10. 2020) o **uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD, a. s., na rok 2021** již v měsíci říjnu, tedy v době, kdy se obvykle každoroční maraton kolektivního vyjednávání teprve naplno rozjíždí. Ke změně strategie nás vedla současná složitá situace způsobená probíhající pandemií COVID-19. S postupujícím časem se stále více ukazovalo, jak bude obtížné pro obě strany v rozumném čase nastavit odpovídající parametry pro vyjednávání. Reálnou hrozbou se rovněž stával fakt, že se vlivem množících se restriktivních opatření ze strany státních orgánů komplikovala možnost tolik potřebné osobní komunikace účastníků jednání. Zásadní roli pak rovněž sehrála společná snaha sociálních partnerů přinést co nejdříve vyšší míru jistoty a klidu na práci pro zaměstnance v této složité době.

Na základě výše uvedeného jsme již několik předcházejících měsíců vedli se zaměstnavatelem intenzivní dialog o podobě kolektivní smlouvy na příští rok, která by dala zaměstnancům garance, že o ně podnik stojí, nechce jim bezhlavě snížit sociální a mzdové podmínky, a zároveň dala managementu podmínky pro splnění všech závazků vůči zaměstnancům do budoucna. Hlavním motivem byla záruka takzvané „předvídatelnosti“ jednání sociálních partnerů pro nejbližší období. Pro zástupce OSŽ byla důležitá záruka, že vedení společnosti bude činit maximum pro zachování pracovních a sociálních jistot svých zaměstnanců, a vedení společnosti zase potřebovalo záruku z naší strany, že poskytneme maximální součinnost při řešení očekávaných nelehkých situací v příštím období.

Po velmi složitých a mnohdy „vzrušených“ debatách jsme došli k závěru, že nejlepší garancí pro obě strany a pro zaměstnance bude uzavření kolektivní smlouvy v co nejkratším termínu. Velmi mě potěšilo a zároveň si toho vážím, že se s touto myšlenkou nakonec ztotožnily všechny odborové centrály působící v ČR. Nelze vyčítat zaměstnavateli, že na jednání (7. 10.) přišel s návrhem nižšího nárůstu mezd (1 %), než byla naše představa, a dále s požadavkem na zkrácení dovolené pro část zaměstnanců a prodloužení týdenního fondu práce (z 37,5 na 40 h týdně) u některých kategorií zaměstnanců. Jeho motivem byla obava o udržitelnost všech požadavků zástupců zaměstnanců a tlak na zvýšení produktivity práce.

Po několikahodinové rozpravě došlo nakonec k oboustranně přijatelnému kompromisu, kdy při vzájemném respektu a součinnosti obou stran lze dosáhnout zajištění důstojných podmínek pro zaměstnance pro celý příští rok. Konečným výsledkem je podpis kolektivní smlouvy na rok 2021, která garantuje v zásadě všechny dosavadní benefity, nárůst tarifních mezd o 2 % a další 1 % vyplacené na konci roku 2021 – to za předpokladu, že se nám všem – „lidově řečeno“ – ekonomicky podaří překonat všechny očekávané obtíže. Jedinou změnou (vyjma technických) tedy je zakotvení možnosti použití institutu § 209 ZP, kdy došlo k dohodě nad podmínkami případné potřeby omezení kapacit při poklesu výkonů v důsledku pandemie či nouzového stavu, které mohou být uplatněny i v roce 2020, a dále zvýšení týdenního fondu pracovní doby pro administrativní zaměstnance na 38,5

h týdně. Zároveň byla dojednána i dohoda ohledně pravidel a rozpočtu pro čerpání Sociálního fondu (SF) v roce 2021 (téměř identické s letošním rokem). Jediná změna spočívá v dohodě zajistit počáteční vklad a stálý příspěvek (2 % z celkové tvorby SF) do nově vzniklého Nadačního fondu „Železnice srdcem“, který vznikl na pomoc všem železničářům a jejich rodinám postiženým tragickými a závažnými životními situacemi.

Vladislav Vokoun,
předseda PV OSŽ při ČD, a. s.

■ Zhodnocení uplynulého čtyřletého období od roku 2016, dále volba předsedy, místopředsedů, členů předsednictva a kontrolní komise, projednání a schválení základních dokumentů – to byly hlavní body programu jednání **Valné hromady Asociace samostatných odborů (ASO)**, která se ve čtvrtek 1. října 2020 uskutečnila v Praze.

V úvodu jednání Valné hromady ASO vystoupil vicepremiér ministr průmyslu, obchodu a dopravy Karel Havlíček, který mimo jiné uvedl, že z fondů EU budou podpořeny i investice do dopravy, a to zejména do železniční. Cílem je přejít k chytré železnici, to je zejména vybudovat vysokorychlostní trať a vybavit železniční trať účinnějšími zabezpečovacími zařízeními.

Dalším hostem Valné hromady ASO byla ministryně práce a sociálních věcí Jana Maláčová, která uvedla, že její snahou je uskutečnit všechny plány, které má ČSSD v sociální oblasti, a které se snaží prosadit ve vládě. Konstatovala, že letos, kvůli koronavirové krizi, je situace v této oblasti velmi složitá.

Členové Valné hromady ASO si s velkou pozorností vyslechli i vystoupení předsedy Asociace samostatných odborů Bohumíra Dufky, který ve svém projevu zhodnotil uplynulý čtyřletý období. Mimo jiné uvedl, že Asociace samostatných odborů vždy prosazovala otázkou zavedení pětileté dovolené, dále zvýšení minimální mzdy a růst důchodů, neboť Asociaci vždy šlo o to zajistit lepší život našim občanům. Dále uvedl, že ASO je pro zrušení superhrubé mzdy. Mezi hlavní cíle ASO do dalších období bude podle jeho slov rozvoj jednání Rady hospodářské a sociální dohody ČR neboli tripartity, diskuze o růstu mezd a důchodů, vývoj minimální mzdy a zavádění tzv. kurzarbeitu. Bohumír Dufek rovněž upozornil, že se odbory obávají možných dopadů koronavirové krize na vývoj zaměstnanosti a mezd. Podle něho by stát měl investovat především do rozvoje průmyslu, aby tak neklesla celospolečenská spotřeba, která drží ekonomiku.

V průběhu Valné hromady ASO rovněž proběhly volby předsedy, místopředsedů a předsednictva ASO. Předsedou ASO se opět stal Bohumír Dufek, který tuto funkci zastává od roku 1995, tedy od založení ASO. Bohumír Dufek je zároveň předsedou Odborového svazu pracovníků zemědělství a výživy – Asociace svobodných odborů (OSPZV–ASO ČR). Po volbě předsedy následovala volba místopředsedů, kdy byli zvoleni Martin Engel, předseda Lékařského odborového klubu – Svazu českých lékařů (LOK–SČL), Martin Malý, předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ), a Josef Hlahůlek z OSPZV–ASO ČR. Zvoleno bylo i nové předsednictvo ASO a nová kontrolní komise ASO a byly projednány a schváleny základní dokumenty ASO.

-red-



Poslední služba v provizoriu! O noční z 16. na 17. října se výpravčí ve Lhotce nad Bečvou definitivně přestěhovali do nových prostor. Poslední směnu na starém a zároveň i na novém pracovišti sloužila výpravčí Lenka Hanáková. Snímek Michael Mareš

Kvůli jříčkám byla odložena demolice části výpravní budovy ve Lhotce nad Bečvou

V železniční stanici Lhotka nad Bečvou probíhá od loňského roku modernizace. Modernizaci prochází jak kolejiště, tak i budova nádraží z ro-

ku 1966. Nové dopravní kanceláře se po více než patnácti měsících provizoria dočkali i tamní výpravčí.

„Z původní dopravní kanceláře nás v červenci loňského roku přestěhovali sem, do prostor bývalých šaten, ze kterých vytvořili jakousi provizorní dopravní kancelář“, konstatuje výpravčí Lenka Hanáková s tím, že na 16. října je naplánováno stěhování do původních prostor. Nová dopravní kancelář je nyní vybavena pracovním JOP se všemi náležitostmi pro ovládnutí nového elektronického zabezpečovacího zařízení.

„Zabezpečovací zařízení bude z nové dopravní kanceláře ovládáno v polovině ledna 2021“, dodal mluvčí Správy železnic Marek Illiaš. Výluka ve Lhotce nad Bečvou začala vloni v kvě-

tním, že stavbař zbourali původní nástupiště a podchod. Nové ostrovní nástupiště už sice stojí, na podchodu, který bude přibližně ve stejném místě jako ten původní, se nyní pracuje.

Kolejiště železniční stanice Lhotka nad Bečvou nyní připomíná jedno velké staveniště. U nového ostrovního nástupiště už sice z jedné strany zastavují osobní vlaky, kolem druhé strany zatím projíždějí nákladní auta s materiálem. Hlavní demolice stanice teprve čeká. „V září měla být zbourána část nádražní budovy (směrem k novému podchodu), ale z důvodu, že zde hnízdily jříčky, se na zásah ochránců přírody bourání odsunulo“, říká dále Lenka Hanáková s tím, že právě v den, kdy jsme Lhotku navštívili, měla být stavba předána a v dohledné době by se mělo začít s bouráním.

(Dokončení na str. 2)

Vyhlášení voleb do ZV ZO OSŽ

V souladu se schváleným Harmonogramem přípravy VIII. sjezdu OSŽ v roce 2021 Ústředí OSŽ vyhlásuje volby do ZV ZO OSŽ. Vzhledem k závažné epidemiologické situaci ve smyslu zákona č. 191/2020 Sb., Zákon o některých opatřeních ke zmírnění dopadů epidemie koronaviru SARS CoV–2, rozhodla porada předsedy OSŽ na svém jednání 12. 10. 2020 zrušit jednání Ústředí OSŽ dne 21. 10. 2020. Porada předsedy zároveň vyhlásila elektronické hlasování per rollam o vyhlášení voleb do ZV ZO OSŽ.

Volby se mohou uskutečnit ode dne vyhlášení, tj. od 21. 10. 2020, nejpozději však do 31. 3. 2021. Protokol o volbě do ZV ZO OSŽ musí být doručen na sekretariát OSŽ – ústředí nejpozději do 15. 4. 2021. Manuál pro volby do ZV ZO OSŽ a vzory volebních protokolů pro jednotlivé typy voleb budou ke stažení na webu OSŽ (www.osz.org) ve zvláštní sekci „Volby do ZV ZO OSŽ“ a rovněž budou elektronicky rozeslány všem předsedům ZO OSŽ.

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí kanceláře předsedy OSŽ

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Jsem velmi potěšen, že jsme se zaměstnavatelem našli shodu upřednostnit dlouhodobější řešení.“

Hovoříme s **VLADISLAVEM VOKOUNEM**, I. místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.

Pro většinu zaměstnanců bylo velkým překvapením uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD, a. s., na rok 2021 již v měsíci říjnu, tedy v době, kdy se maraton kolektivního vyjednávání obvykle teprve naplno rozjíždí. Naopak pro vedení ČD to zřejmě překvapení nebylo, asi s tím tak trochu počítalo, protože na dotaz, co ho vedlo k podpisu kolektivní smlouvy tak překvapivě brzy, generální ředitel ČD cestou svého tiskového oddělení vzkázal: „Letos byla už v červenci zahájena první jednání o dodatku ke stávající PKS (2020), a to v souvislosti s podmínkami částečné nezaměstnanosti v době pandemie. Z tohoto důvodu se začalo jednat zhruba o dva měsíce dříve i o kolektivní smlouvu na rok 2021. K podpisu PKS díky tomu došlo již na začátku října.“ Byl jste aspoň překvapen vy?

Jestli mě něco mírně překvapilo, tak to byl velmi zodpovědný přístup všech zainteresovaných účastníků závěrečného jednání. Čekal jsem, že někteří účastníci si i přes složitou situaci neodpustí obvyklé „tanečky“. Náznaky sice byly, ale nijak výrazné. Samotná podoba kolektivní smlouvy pro mě až takovým překvapením není. Velmi intenzivní jednání s vedením spo-

lečnosti a svými kolegy jsem vedl již několik předchozích týdnů. Na celou situaci měla logicky vliv probíhající pandemie COVID-19, kdy hrozil těžko předvídatelný následný průběh jednání o podobě kolektivní smlouvy. Dalším faktorem byla nutnost naší reakce na návrh dodatku k PKS ČD, a. s., na rok 2020, předložený zaměstnavatelem. Jsem velmi potěšen, že jsme se zaměstnavatelem našli shodu upřednostnit dlouhodobější řešení před pouhým „dodatkem“ ke stávající PKS.

Lze určitě říct, že jste matadorem kolektivního vyjednávání; tato PKS byla už šestnáctou, kterou jste jako předseda PV OSŽ při ČD, a. s., podepisoval. Můžete porovnat letošní kolektivní vyjednávání s těmi předchozími? V čem bylo jiné, nebo naopak stejné? Určitě ale bylo nejrychlejší. Nepamatuji si, že by kdy v minulosti bylo podepsáno už na začátku října, naopak byly případy, kdy se PKS podepisovala až v průběhu následujícího roku.

V tomto případě musím potvrdit, že žádné srovnání prakticky neexistuje. Platí to jak pro rychlost jednání, tak pro způsob komunikace. Na každé jednání jsem musel být velmi perfektně připraven, protože byl velmi malý prostor na



osobní setkání se všemi partnery pohromadě. Musel jsem „zapomenout“ na obvyklé postupné dolaďování a sblížení stanovisek. Chápu, že tento postup se občas nezamlouval některým menším odborovým centrálam a proto si velmi cením jejich postoje při konečném podpisu nové PKS. Jedna věc však přece jenom byla stejná jako v minulých letech. Náš zájem dosáhnout co nejvyššího výsledku pro zaměstnance.

Michael Mareš

Blahopřání Odborovému sdružení železničářů

Vážení přátelé, v této nelehké době „covidové“ si připomínáme tak významné výročí, jakým je 30 let od vzniku a ustavení našeho Odborového sdružení železničářů.

A protože si připadá již jako pamětník, dovoluji si připojit se k řadě gratulantů, kteří by se jistě zúčastnili jak plánovaného jarního setkání, tak i toho přeloženého říjnového, které se však z obecně známých důvodů nemůže konat.



Karel Anděl se před více než 30 lety významně podílel na vzniku Odborového sdružení železničářů. Snímek archiv redakce

Vzpomínám jako člen Přípravného výboru OSŽ, který od prosince 1989 do jara 1990 vytýčoval cestu novému odborovému svazu, který poté vznikl na základech organizace ROHPŽLVD jejím rozkladem na samostatné odborové svazy v dopravě. Vzpomínám též jako dlouholetý předseda ZV OSŽ LD Praha–Libeň, jako člen Ústředí OSŽ a Republikové rady DKV OSŽ, vzpomínám na všechny kolegyně a kolegy, spolupracovníky a všechny ty pro naši odborovou věc zapálené jednotlivce, které jsem na této cestě měl tu čest potkat a poznat.

Stejně tak jsem nadšen silou této organizace, zájmem zaměstnanců, jejich zapojením a aktivitou. Jsem si vědom té nekonečné práce s vyjednáváním kolektivních smluv, s prosazováním kvalitních a současných odpovídajících pracovních podmínek a současně zajišťováním společenských a sportovních aktivit.

Proto si dovoluji popřát všem členkám a členům i celému Odborovému sdružení železničářů do dalších let co nejvíce obětavých a kvalitních funkcí na všech úrovních od závodních výborů po představenstvo, záněné spolupracovníky, mnoho úspěchů, spokojenosti s dosaženými výsledky a zejména zdraví na cestě, kterou jsme započali v roce 1989 a oni v ní budou pokračovat v letech následujících.

Karel Anděl,
bývalý strojevodčí ČSD,
resp. ČD LD Praha–Libeň

Kvůli jiričkám byla odložena demolice části výpravní budovy ve Lhotce nad Bečvou

(Pokračování ze str. 1)

„Částečná demolice stávající výpravní budovy byla skutečně odsunuta na zásah ochránců přírody z důvodu hnízdění jiriček. V současné době již jiričky svá hnízda opustily a tak 2. 10. 2020 došlo k předání staveniště a demolice části výpravní budovy proběhne ještě v průběhu měsíce října 2020,“ potvrdil Marek Illiaš (demolice byla zahájena 14. 10.).

Ze stanice odbočuje vlečka společnosti DEZA, kde je čilá nákladní doprava. Mezi posunovací se šušká, že se napojení této vlečky v rámci modernizace stanice posiluje o další napojení ze širé tratě a že kvůli tomu musel být vyvinut zcela nový „unikátní“ software, který nikde jinde na síti

Správy železnic není. Podle Marka Illiaše není napojení vlečky DEZA provedeno do širé tratě, ale do staniční koleje výhybkou číslo V23.

Jak dále mluvčí Správy železnic uvedl, nebylo tedy nutné použít žádného unikátního softwaru pro toto napojení. „Jako unikátní a zřejmě v síti Správy železnic za doposud nepoužitou, je však možno považovat vazbu mezi staničním zabezpečovacím zařízením typu ESA budovaným v železniční stanici Lhotka nad Bečvou a vlečkovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB východoněmecké produkce z 60. let minulého století, kterým je zabezpečeno kolejíště společnosti DEZA,“ dodal závěrem Michael Mareš



Část výpravní budovy již byla zbourána (označeno kroužkem).

České dráhy omezily dálkovou i regionální dopravu

Na základě aktuálních vládních opatření v souvislosti s epidemickou situací upravily České dráhy nabídku dálkových vlaků mimo dopravní špičku a v okrajových částech. V koordinaci s ministerstvem dopravy, které tyto spoje objednáva, je od pondělí 19. října až do odvolání mírně omezen provoz na linkách z Prahy do Hradce Králové, Brna, Českých Budějovic a Děčína, dále v úsecích Kolín – Ústí nad Labem, České Budějovice – Jihlava – Brno a Ostrava – Čadca. Vzhledem k nižšímu počtu cestujících v souvislosti s vyhlášeným nouzovým stavem je v koordinaci s krajskými úřady dočasně omezena i re-

gionální vlaková doprava Českých drah. Provoz je od víkendů 17./18. 10. 2020, respektive od pondělí 19. 10. 2020, omezen jak v hlavním městě, tak i v krajích Středočeském, Pardubickém, Královéhradeckém, Moravskoslezském a v Kraji Vysočina. K omezení došlo zejména u vlaků, které jedou v přepravních sedlech, v okrajových částech dne, dále u tzv. „školních“ vlaků a rekreačních spojů. Zachována naopak zůstala nabídka spojení pro cestující jedoucí do zaměstnání. Zavedená opatření budou platit do odvolání, v souvislosti s vývojem epidemiologické situace ale může dojít k dalším úpravám. –mmc–

PŘEDSTAVUJEME

Vojtěch Hermann: „Uvítali bychom silnou zastřešující organizaci.“

Vojtěch Hermann odpracoval na Železnici 41 let. Ani v důchodu však nepřestal být aktivní a tak již devátým rokem je ředitelem Železničního muzea moravskoslezského (ŽMMS), které se nachází v budově železniční stanice Ostrava střed na trati Ostrava – Valašské Meziříčí (323). „Na dráze pracovali již můj dva strýcové a děda, takže i já jsem v patnácti letech začal studovat na tehdejší Střední průmyslové škole železniční v Šumperku v oboru Elektrická trakce a energetika v dopravě,“ přibližuje Vojtěch Hermann své začátky u železnice.



V následujících jednácti letech prošel mnoha technickými a ekonomickými funkcemi a zaměstnaním od pomocníka strojvedoucího na paměť lokomotiv až po vedoucího kanceláře ředitele u SŽDC v Ostravě. „Největší část praxe u železnice jsem strávil na Ostravsku v oboru oprav kolejových vozidel, ale posledních deset let také u drážní infrastruktury,“ dodává.

Za ta dlouhá léta práce u železnice není divu, že mu dráha přirostla k srdci. A tak v roce 2012 založil spolus dalšími třemi fanedy železnice v Ostravě muzeum, které přibližuje historii železničního provozu v Moravskoslezském kraji, ale také na vlečkách hutí a šachet, jako historického specifika Ostravska. Původním záměrem zakladatelů muzea bylo vytvoření archivu a písemné dokumentace, zájem veřejnosti však byl natolik velký, že nakonec vzniklo muzeum, které představuje železnici v celé její šíři – dopravní, lokomotivní, zabezpečovací a sdělovací i traťovou techniku, včetně architektury budov. Exponáty jsou vystaveny v přízemí i v prvním poschodí budovy, takže se dá říci, že prakticky celá želez-

niční stanice Ostrava střed (až na dopravní kancelář a osobní pokladnu) je doslova prospikována železničními artefakty, připomínajícími i samotné začátky železnice. Ty na Ostravsku spadají do roku 1847.

„Začátky muzea nebyly lehké, museli jsme se vypořádat s nedostatkem vybavení muzea a financí, nakonec se však podařilo získat dotace jak z Moravskoslezského kraje, tak z prostředků Statutárního města Ostravy, Správy železnic (SŽDC) a Českých drah. Ta podpora v různé formě trvá dodnes, přičemž nesmíme zapomenout na finanční příspěvky poskytované dalšími drážními i nedrážními společnostmi z Ostravska i jiných regionů Česka, jakož i několika jednotlivci,“ říká ředitel Hermann. Jak dále dodává, o provoz muzea se starají převážně dobrovolníci z řad někdejších zaměstnanců dráhy. Nechybí však ani mladí lidé, které zaujala péče o paměť lokomotiv řady 310.001. „Bez nasazení těchto dobrovolníků by muzeum vůbec nemohlo existovat,“ oceňuje ředitel práci svých spolupracovníků. Chválou nešetří ani návštěvníci muzea, jako o tom svědčí desítky pochvalných a oceňujících zápisů v návštěvní knize. „Právě ta spokojenost návštěvníků a hostů nás velice těší a zároveň zavazuje k tomu, abychom udrželi současný standard, který muzeum má.“

Vojtěch Hermann se zasloužil i o vydávání brožur, pojednávajících o historii železnic na Ostravsku. Od vzniku muzea jich bylo ve vlastním nakladatelství vydáno již dvanáct. Poslední z nich je brožura Dráha moravskoslezských měst, Kojetín – Těšín – Bílsko. V plánu dalšího rozvoje muzea je i využití venkovních prostor před muzeem, které patří městu. Zde by mohla být vystavena dobová mechanická a světelná návštěvnická závory, části kolejí či vodní jeřáby.

A jaké přání má ředitel Hermann, zakladatelé i ostatní pracovníci ŽMMS? „Muzeum je obecně prospěšnou společností a za těch osm let se velmi rozšířilo, nabylo na významu. Uvítali bychom nového zřizovatele – zastřešující organizaci, která by nás finančně zaštitila. V současné složité době, bez finanční podpory partnerských firem, jsme závislí na dotacích. Ideální by bylo, kdyby si nás pod svá křídla vzal současný donátor Moravskoslezský kraj nebo Správa železnic či národní dopravce České dráhy,“ říká závěrem ředitel muzea Vojtěch Hermann.

Miroslav Čáslavský



Budova původního nádraží ve Střeni je postavena ve výjimečném alpském stylu a je svým způsobem unikátní. Podaří-li se uskutečnit plány obce na její využití jako bytového domu, nebudou zájemci určité chybět.

NAVŠTÍVILI JSME

Střeň

Přes obec Střeň projížděly vlaky již od roku 1845, až v roce 1911 však bylo rozhodnuto o zřízení nádraží. Po dobu jeho výstavby stála v místech dnešního nádraží ve Střeni (trať Olomouc – Česká Třebová) pouze budka ze zrušeného vagonu, kde se prodávaly jízdenky, již za půl roku (!) od rozhodnutí úřadů však byla dokončena stavba nové budovy nádraží ve výjimečném alpském stylu. Až do svého zrušení v roce 2004 byla svou architekturou jedinečná v síti tehdejších Českých drah a zůstává jí dodnes, i když svému účelu již neslouží.

Bezprostředně po změně stanice na zastávku a postavení nového objektu ji koupila od Českých drah obec Střeň. „Pro občany Střene to byla doslova srdeční záležitost, ke starému nádraží je váže velké pouto a doslova kouzlo,“ říká starosta 600hlavě Střene Jiří Nevima. „Všichni, kdo pracovali v této budově nebo do ní chodili čekat na vlak, mají k místu silný citový vztah,“ dodává.

Podle jeho dalších slov kouzlo starého nádraží (jak je obyvatelé Střene dodnes nazývají) ze vzpomínek pamětníků nemizí. „Nedá se to slovy popsat, ještě dnes slyším, jak znělo, když se otevřela dvířka pro výdej jízdenek a jak zazněl dunivý zvuk při oražení lapankové jízdenky. Pro mě osobně je to romantika, která se už nevrátí,“ vyznává se starosta.

V dalších letech koupila obec od Správy železnic i přilehlý pozemek o rozloze cca 1500 m². Určitou zajímavostí v této souvislosti je skutečnost, že střeňské nádraží leží na pozemku sousední obce Pňovice. Ta však souhlasí se změnou katastrální hranice ve prospěch Střene. Těto vstřícnosti si starosta velmi cení. Architektonická podoba stavby je jedním ze skvostů této hanácké obce, historické kominy, strmá

střecha pokrytá bobrovkou či dřevěné okenice jsou typickými prvky starého nádraží.

V současné době je budova opuštěná, obec však má plány na její využití. Její realizaci dosud brání nedostatečné investiční možnosti. „Zatím jsme provedli jen nejnutnější zásahy, aby budova nechátrala a aby se nestala terčem útoku vandalů,“ říká starosta. Budova je totiž vzdálena asi 500 metrů od posledních domů, ukryta v lesním porostu. V budoucnu ji obec hodlá využít pro účely nájemního bydlení. „Tento záměr se potkává s místně vysokou poptávkou a doufáme, že se potká také s podmínkami výzev dotačních orgánů,“ naznačuje starosta možné zdroje investic do budovy. Pomoci by mohl i Olomoucký kraj a ministerstvo pro místní rozvoj.

Střeň byla v roce 1911 zprovozněna jako výhybna a zastávka, avšak již v roce 1914 byla povýšena na staniční úřad. Historii nádraží mapuje jeho kronika, vedená od roku 1930 do roku 1949, a následně zásluhou tehdejšího přednosty Milana Doležala i za roky 1982 – 1995.

V roce 1980 došlo ve Střeni k velké tragédii, kdy projíždějící nákladní vlak vykolejil a jeho vagony doslova smetly budovu stavědla 2, v níž zahynul službu konající signalista Josef Pošťulka, otec dvoulehlého syna. Po této události bylo ve Střeni vybudováno tehdy moderní reléové zabezpečovací zařízení, které v roce 1982 nahradilo dosavadní elektromechaniku. „Reléovka“ sloužila až do roku 2004, v té době se však ve Střeni jezdilo již jen po průjezdných kolejích – odbočné koleje byly odstraněny již v roce 1998. V roce 2004 byl provoz „starého nádraží“ definitivně zrušen a vlaky začaly zastavovat u nové zastávky, blíže k obci.

Miroslav Čáslavský



V současné době zastavují vlaky osobní dopravy u nově postavené zastávky. Ta dosud úspěšně odolává nájezdům vandalů.

ZE SVĚTA

Monopol ÖBB do roku 2034

Rakousko zřejmě využije přechodné období Evropské unie (EU), které bylo stanoveno nejpozději do roku 2034, pro regionální dopravu svých východních regionů. Jedná se o možnost přímého zadání 545 mil. vlakových kilometrů státnímu dopravci Rakouské společnosti dráhy (ÖBB), bez výběrového řízení. Spolkové ministerstvo dopravy (MD) letos poprvé uzavírá dohodu s provozovateli pro celou zemi, ale samostatně pro každou spolkovou zemi. Nejedná se tak o prodloužení dohod z roku 1999, ale o zcela nové dohody, které jsou uzavírány na regionální autobusovou a železniční dopravu. Pro spolkové země Vorarlbersko, Korutany a Štýrsko jsou již platné a platí 10 let do změny jízdního řádu 2028/29. Pro ostatní spolkové země jsou dohody v současnosti v jednání.

Pokud se týká dálkové železniční dopravy, došlo k přímému zadání ÖBB (rychlíky z Vídně do Štýrského Hradce, Klagenfurtu, Villachu a Lienz, vlaky Intercity a Eurocity ze Salcburku do Feldkirchu, či dálkové spoje z Lince přes Summerau do ČR a všechny vlaky Night-Jet), celkem 234 mil. vlakových kilometrů. I zde MD využívá pro zadání maximální možnou výjimku z ustanovení EU do roku 2034. Jako zdůvodnění je uveden nákup nových vozidel s dlouhou životností či nákup vozidel pro novou linku tunelem Koralm. Je pravděpodobné, že některá tato zadání budou pověřována u Spolkového správního soudu.

Z Der Standard, 9. 9. 2019, zpracoval-sh-

Deutsche Bahn chce rychle realizovat růstový program

Nazákladě rozhodnutí klimatického kabinetu chce Deutsche Bahn (DB) podporovat rozšiřování a digitalizaci železniční sítě. Musí být odstraněna úzká místa v uzlových stanicích a položeny nové koleje, oznámil manažer infrastruktury Ronald Pofalla. Lépe koordinované přestupní spoje by měly zkrátit přestupy mezi vlaky a tím zkrátit dobu cestování. Klimatický kabinet spolkové vlády se rozhodl vložit do železnice více peněz, snížit daně z jízdenek a urychlit schvalovací postupy pro stavební projekty. DB oznámila, že jízdenky dálkové dopravy budou o 10 % levnější, jakmile vstoupí v platnost snížení daní. Z pohledu železnice je ve výhledu v Německu největší investiční a růstový program železnice za 180 let její historie. „Vždy jsme říkali: Německo potřebuje silný signál,“ řekl generální ředitel DB Richard Lutz. „Nyní můžeme říci: Německo bude mít silnou železnici.“ DB mimo jiné oznámila, že si koupí 30 dalších vysokorychlostních vlaků.

Bez ohledu na usnesení o změně klimatu bude v příštích deseti letech do železniční sítě investováno 86 miliard eur, z čehož 24 miliard eur bude pocházet z prostředků železnice. Rozhodnutí z 18. 9. přinesou železnici do roku 2030 dalších 20 miliard eur. Stát tedy chce státnímu koncernu poskytnout dodatečný kapitál ve výši jedné miliardy eur ročně. Peníze jdou na modernizaci sítě. Evropská komise tuto pomoc již

VŠIMLI JSME SI

● **NENOŠENÍ ROUŠEK** ve vlacích Českých drah vedlo v několika případech k incidentům mezi cestujícím a vlakovým personálem. Podle Českých drah se jedná o jednotlivé případy, které jsou způsobeny především ignorováním vládních opatření ze strany některých pasažérů. To pak vede ke zbytečným sporům a vyhroceným situacím, přičemž v podobných případech jsou vlakové čtyři vystaveny nemalé míře stresu. Podle slov mluvčí Českých drah Gabriely Novotné se České dráhy snaží podobným případům maximálně předcházet, především upozorňováním na povinnost nosit v hromadné dopravě roušku. Zároveň děkují všem, kteří jsou v této nelehké době k sobě navzájem ohleduplní a tuto povinnost respektují.



● **V BENEŠOVĚ U PRAHY** probíhá výstavba nového autobusového terminálu (na snímku ze dne 20. 9. 2020). Stavební práce na akci „Terminál Benešov“ v hodnotě 154 858 757 Kč (100 milionů Kč je hrazeno z Evropského fondu pro regionální rozvoj IROP), jejíž příprava probíhala od roku 2014, se rozeběhly v červnu loňského roku (3. 6. 2019). Zhotovitelem je sdružení firem Metrostav – IMOS. Mimoúrovňové propojení zdejšího vlakového a autobusového nádraží výrazně zvýší bezpečnost cestujících. Realizace tohoto kroku je zde na místě zejména z důvodu zařazení tohoto dopravního uzlu do Pražské integrované dopravy, neboť tu tak bude umožněn snadný a bezpečný přestup mezi vlaky a autobusy bez nutnosti přecházení poměrně frekventované silnice. V této lokalitě zároveň vzniká nový parkovací dům pro 180 silničních vozidel. Snímek Tomáš Martinek.



● **V ZÁVĚRU MĚSÍCE ZÁŘÍ** poklepala kladívka na „základní kámen“ přestavby uzlu Pardubice a již se rozjely práce, které z počátku především představují likvidaci staré infrastruktury, příp. podporu přestavby. Dne 5. 10. tak již byly vytrhány 1. a 2. kolej u nástupiště č. 3 a 4, zbourán domek u 3. nástupiště. Zároveň byly uvolněny koleje užívané nákladní dopravou, snímek Stanislav Hájek.

Zastavení KOP v ČD Cargo!

Vzhledem k vývoji epidemiologické situace COVID-19 rozhodl ředitel odboru personálního o zastavení KOP zaměstnanců ČD Cargo od 18. 10. 2020 do odvolání ve všech střediscích. V případě, že nebude mít zaměstnavatel pro tyto zaměstnance práci, tzn., že již neměl naplánovanou KOP od 18. 10. do 29. 10., budou na překážce v práci na straně zaměstnavatele.

Do odvolání se ruší KOP v RS od následujících termínů: od 18. 10. – RS Poděbrady, Jáchymov, od 26. 10. – RS Jáchymov, Poděbrady, od 21. 10. – RS Luhačovice, od 1. 11. – RS Poděbrady, Jáchymov, od 2. 11. – RS Libverda.

O dalším vývoji poskytování KOP vás budeme informovat na webu OSZ (www.osz.org) ve složce Aktuálně v ČD Cargo. –red–

schválí. Nákladní dopravce využije také cílené snížení příplatku za zelenou elektřinu.

Železniční a dopravní unie naproti tomu hovoří o polovičatých rozhodnutích, hlavně proto, že vláda nevyvětila otázku financování. Síť evropských železnic, kde jsou organizovány soukromé železnice, vyjádřila zklamání. Plánovaná cena CO₂ není natolik vysoká, aby přesunula větší objemy zboží z kamionů na železnici.

Z FAZ, 22. 9. 2019, zpracoval-sh-

Do všech větších čínských měst se do roku 2050 dostanete vysokorychlostní železnici

Čínská železniční společnost nedávno zveřejnila představu výstavby vysokorychlostní železniční sítě (VRT) v letech 2035 až 2050. Trasy běžné celostátní železniční sítě by měly v roce 2035 dosahovat asi 200 000 km, z roho asi 70 000 km bude na VRT. Města s více než 200 000 obyvateli jsou pokryta běžnou železniční sítí. Města s více než 500 000 obyvateli by mohla být napojena na vysokorychlostní železniční trať. Do roku 2050 by měla být vybudována moderní a silná železniční dopravní síť na nejvyšší úrovni. Do konce července 2020 činila délka čínské železniční sítě 141 400 km, což je 2. místo na světě. Délka vysokorychlostních železničních tratí dosahuje 36 000 km, což je první místo na světě. Z CRI.online, 13. 8. 2020, zprac. –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 43 – 23. 10. 1995

„Stávková pohotovost ukončena“, informuje Obzor na první straně ve zpravodajství z jednání Ústředí OSŽ. K tomuto rozhodnutí dospělo Ústředí OSŽ po diskusi, v níž se zvažovaly především přísliby nově nastupujícího managementu Českých drah v čele s generálním ředitelem Ing. Rudolfem Mládkem. Ten se také účastí jednání Ústředí OSŽ zúčastnil, prezentoval své záměry a odpověděl na několik dotazů. Uvedl, že do poloviny roku 1996 počítá s určitou konsolidací a stabilizací stavu Českých drah. K financování ČD řekl, že je třeba zavést úsporná opatření, mezi nimiž je i omezení osobní dopravy. Přiznal, že je třeba počítat i s propouštěním pracovníků. Hovořil také o tom, že ve správně radě je návrh na uzavření sedmi tratí. Řešení obslužnosti těchto oblastí by podle jeho slov mohly poskytnout vlastní železniční autobusy.

Obzor č. 44 – 30. 10. 1995

„Čekám, že mně budou podřízeni říkat, pane generální, tady uspoříme!“ říká generální ředitel Českých drah Rudolf Mládek v rozhovoru pro Obzor. Na dotaz, z kterých pracovišť má odejít 7500 pracovníků Českých drah (jak bylo

avizováno v tisku), Ing. Mládek uvedl: „Ta otázka nepatří mně. To práce musí řídit pracovníci na všech úrovních, kde vidí úspory.“ Zmínil se i o záměrech privatizace Hospodářské ústředny železnic. Cestovní kanceláře ČD či Výzkumného ústavu železničního.

Ve zprávě z jednání zástupců ZO OSŽ Divize dopravní cesty pražské oblasti, které proběhlo 17. 10. 1995, je zaznamenána kritika, která zazněla na adresu předsedy OSŽ Jaromíra Duška kvůli jeho výrokům, které údajně směřují proti infrastruktuře. Svůj nesouhlas vyjádřili i v přijatém usnesení.

V tzv. „Večerní lince Obzor“ se volající vyjadřovali mimo jiné k otázce, zda nedávne změny ve vedení Českých drah a ministerstva dopravy mohou přispět k nápravě situace na železnici. „Nemyslím si to. Máme již čtvrtého ministra a ono se toho mnoho nezměnilo. My budeme pořád dělat těžkou práci, zatímco nahoře si různé posunují židlemi. Měl by tam být odborník, který prošel dráhou všemi funkcemi,“ řekla volající z Jilemnice.

Na třetí straně je informace, že 11. 10. 1995 Ústředí OSŽ schválilo založení a statut Podpůrného fondu OSŽ, určeného pro pomoc členům OSŽ v mimořádně tíživých situacích. —s—

PRÁVNÍ PORADENSTVÍ/POMOC v občanském (soukromém) životě

Bezplatnou prvotní právní poradnu (v rozsahu do 60 minut) poskytnou členům OSŽ při řešení jejich problémů – záležitostí v občanském (soukromém) životě, vybrané advokátní kanceláře.

Právní pomoc – občané určena pro členy OSŽ, kteří jsou členy nejméně 1 rok a zejména:

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

Právní pomoc – občané se poskytuje v následujících oblastech:

- a) rodinné právo – např. manželské majetkové

- právo, rozvod, úprava poměrů k nezletilým dětem, výživné, péče o dítě apod.,
- b) vlastnické právo k nemovitostem a k movitým věcem – např. kupní smlouva, darovací smlouva, nájemní smlouva, pachtovní smlouva, smlouva o věcném břemeně apod.,
- c) dopravní (silniční) nehody – např. obhajoba při obvinění v trestních věcech (resp. z přestupku) v dopravě z nedbalosti, zastupování poškozených účastníků dopravních nehod (bolestné, tížení společenského uplatnění, nároků náhrady nemajetkové újmy),
- d) dědické právo – např. právo na pozůstalost, závět, odmítnutí/vzdání se dědictví, zrušení/odvolání závěti, dědická smlouva apod.,
- e) insolvence + exekuce – navržení způsobu řešení úpadku, příprava a zpracování

insolvenčního návrhu na oddlužení, uplatnění exekuce, obrana proti exekuci, f) v ostatních oblastech práva.

Bližší podrobnosti k poskytovanému bezplatnému právnímu poradenství/právní pomoci naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Právní poradenství – občan“ nebo vám je sdělí předseda vaší ZO OSŽ.

Tyto právní služby jsou nabývány členům OSŽ v pilotním projektu „právní pomoc – občan“, který zatím trvá do 31. 12. 2020.

V případě nejasností se s důvěrou obračete na JUDr. Petra Večeře, tel.: 972 241 961, 737 275 068 nebo Mikuláše Hubicsáka, tel.: 972 241 960, 737 275 114.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

NÁZORY

Kauza Studénka bude mít několik dalších pokračování

Krajský soud v Ostravě 7. října 2020 pokračoval v rozplétání „Kauzy Studénka“. V odvolacím řízení potvrdil zprošťující rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně z 6. listopadu 2019 u pěti z deseti obžalovaných. U zbýlých pěti zrušil rozsudek prvostupňového soudu a vrátil věc k dalšímu projednání se závazným pokynem „odsoudit“ je s dovětkem – pokud nebudou respektovat „dokazování provedené krajským soudem“ = nebudou odsouzeni, rozsudek bude znovu zrušen a věc bude přidělena jinému senátu... respektujícímu právní názoru nadřazeného soudu...

Mám z toho špatný pocit, vidím, (ne)politický úkol něhého konečně ODSOUDIT i za cenu vykonstruovaných porušení zákona (nerespektování zákoník práce z hlediska zajištění bezpečnosti... což sice nevedlo ke zhrucení podpůrné konstrukce, ale to nevadí...), aby se „konečně“ pozůstalým, poškozeným a celé společnosti dostalo zadoostičení...

Nicméně, „vinou všech“ obžalovaných patologicky posedlý státní zástupce zvažuje po doručení písemného vyhotovení rozsudku podání dovolání k Nejvyššímu soudu, což celou kauzu značně prodlouží. Z procesních důvodů nelze spis rozdělit, a pokud NS dovolání neodmítne, bude se čekat na jeho rozhodnutí. Lhůtu pro rozhodnutí nemá NS stanovenou...

Pro následující rozhodování není nevýznamné, že mezi „pravomocně“ zproštěnými je projektant podpůrné konstrukce. Napodruhé krajský soud proctil a „zjistil“, že projekt podpůrné konstrukce byl v pořádku a projektant nemohl ovlivnit konání na stavbě, tím spíše rozhodovací činnost dalších soudů. Nic objektivního – na chybu v projektu by před několika lety nepochybně přišel některý z množiny znalců zpracovávajících posudek... pomejme skutečnost, že statické a pevnostní výpočty se v současné době nepočítají logaritmickým pravitkem a nekreslí na rýsovacím prkně, ale „většinu“ zmákně specializovaný SW a „vyplivně“ tiskárna...

Podle zachycených komentářů se v případě zproštění jednalo „o malé ryby“.

„Pád mostu byl důsledkem celé řady pochybení,“ uvedl předseda senátu odvolacího soud Milan Ihnát. Hlavně podle něj ale chyběl dokument, který by popsal metodický postup prací. Pochybení pěti obžalovaných, kteří ještě budou dále souzeni, označil soudce za natolik významné, že bez něj by k pádu mostu nedošlo. „Každý z nich mohl ve svém postavení zabránit pádu mostu či tomu, aby pod stavbou jezdily vlaky,“ řekl. Podle předsedy odvolacího soudu jsou vedoucí zaměstnanci stavby za železniční neštěstí odpovědní. „U některých bylo zjištěno, že porušili své povinnosti takovým způsobem, že to zapříčinilo pád mostu. U jiných, kteří byli zproš-

těni obžaloby, bylo zjištěno, že jejich pracovní povinnosti nebyly tak důležité, aby jejich porušení mohlo být příčinou pádu mostu,“ vysvětlil. Jeden z obžalovaných, u něhož odvolací senát osvobozující verdikt zrušil, se vyjádřil: „Rozhodnutí soudu nesu těžce, těžce, jako každý, který je obviněn z něčeho a vlastně ani neví, proč.“

(Zabránit jízdě vlaku žádný z obžalovaných nemohl, ledaže by dával návest „stůj zastavte všemi prostředky“ – předseda senátu nemá ani ponětí o tom, jak a kdy se musí objednat výluka. Z věcného hlediska nedošlo k pádu mostu, ale ke zhroucení podpůrné konstrukce a pád mostu byl „následkem“ zhrucení konstrukce podpůrního státní mostní konstrukci, nikoli naopak.)

Zdůvodnění zrušení zprošťujícího rozsudku se opírá především o výčet „porušení“ obecné závazných předpisů, mimo jiné zákoník práce – především části ukládající vedoucím pracovníkům zajištění bezpečnosti práce...

Vzhledem k naznačeným možnostem spojeným s „putováním“ spisu mezi soudy jednotlivých stupňů lze těžko označit, za jak dlouho se „paní Spravedlnost“ doslova „dobečká“ ke konečnému rozhodnutí. Nicméně nelze vyloučit, že se do kauzy zapojí Ústavní soud, případně může být podána stížnost k Evropskému soudu pro lidská práva pro neúměrné protahování „kauzy“.

Miroslav Zikmund

S použitím informací z veřejných zdrojů.

INFORMACE

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2021

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 2. listopadu do 7. prosince 2020 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2021.

O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze

požádat na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod, kde zadatele v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Sárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

Rozjíždíme úrazovou linku OSŽ!

Nevíš, co dělat, když se ti stane pracovní úraz? Potřebuješ poradit a nevíš, na koho se obrátit? Netušíš, na co máš nárok při pracovním úrazu? Využij tedy nové spuštěnou úrazovou linku OSŽ, která je určena pro členy a funkcionáře OSŽ – 731 135 505. Jejím hlavním posláním je bezplatně poskytování metodické pomoci a odborného poradenství. Všichni svazoví inspektoři jsou připraveni pomoci a poradit.

Nebo se stal smrtelný nebo jiný vážný pracovní úraz? Neváhej a zavolej nám to na úrazovou linku. K úrazové lince využij „Desatero – úrazová linka OSŽ“, které je ti k dispozici na webové stránce OSŽ (www.osz.org), v položce BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA,
vedoucí oddělení BOZP OSŽ

PORADNA BOZP

Člověk vydrží všechno... a kdo nemůže, může ještě třikrát

Určitě každého napadne mnoho dalších povzbudivých hesel, která nikoho nepotěší, nepomůžou mu a jen naznačí, že jinudy cesta nevede, bude muset zatnout zuby a nějak celou věc (za to si dosadte každý, co vás napadne) zkrátka vydržet.

Totéž jsem si myslela, když jsem kdysi překakovalastavěbní jámy, uhybalabagrům a mrzla v maringotce, protože do naší stanice dorazila rekonstrukce a pokrok. Ano, věřila jsem tomu, co mi řekl, že to jinak nejde – právě tak, jako mnoho z vás. Dráha je opravdu zvláštní místo, něco, jako rodina a stejným způsobem se zde věci řeší... pořadující vám bolístku, zvednou ze země a jedeme dál. Pokud jste to vy, kdo právě žijete na nějakém staveništi, prosím, zbystřete. Útěcha je bezva věc, ale co tak nahlednout do zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, jestli není pravda někde trochu jiná?

Ano, dávno víme, že podle § 102 je zaměstnavatel povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodné organizaci bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímat opatření předcházení rizikům, ale máme tu § 101 odst. 3, kde se dočteme, že plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti. Na základě písemné dohody zúčastněných zaměstnavatelů touto dohodou pověřený zaměstnavatel koordinuje provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců a postupy k jejich zajištění odst. 4, kdy každý ze zaměstnavatelů uvedených v odstavci 3 je povinen a) zjistit, aby jeho činnosti a práce jeho zaměstnanců byly organizovány, koordinovány a prováděny tak, aby současně byli chráněni také zaměstnanci dalšího zaměstnavatele; b) dostatečně a bezzbytně odkladu informovat odborovou organizaci o rizicích a přijatých opatřeních, které získal od jiných

zaměstnavatelů. Pro ty z vás, kteří ještě nevíte ahaaa, celou věc teď jednoduše vysvětlím v dalším odstavci...

Zaměstnavatel vás má chránit, mít plán a celou věc koordinovat a kontrolovat. Vždy musíte vědět, jak věci děláte a proč a jak dlouho – máte na to právo. Uprávně, zaměstnavatel to nijak nezavírá, ale od toho tu je a má to ve své náplni práce. Nelze za pochodu zajišťovat bezpečnost drážního provozu partyzánským způsobem, no si z domova prostě radla na přikrytí vyrobení dopravní kanceláře a řídit vlaky sedíc uprostřed staveniště bez jakékoli ochrany sebe, zabezpečovacího zařízení nebo počítáče. V tom případě si berete odpovědnost i na sebe a budete, např. v případě mimořádné události nebo poškození zdraví osob, muset vysvětlit, proč neprovedl způsobem, který vám určují předpisy a legislativa. Budete to vysvětlovat policii, drážní inspekci, zaměstnavatel, pojišťovně a třeba i pozůstalým. Najednou zjistíte, že dráha, ta velká rodina, se k vám obrací zády.

Chci zde i připomenout, že v případě stavěb je vaše pracoviště mnohdy tzv. předané jiné firmě. Tedy nesedíte v dopravní kanceláři nebo se nepohybujete v kolejišti, ale jen a jen práve na stavbě, kde platí zcela jiná legislativa, pravidla a odpovědnosti, a je zcela na vašem zaměstnavateli, aby vše s ostatními zaměstnavateli v místě vše koordinoval, a co je hlavní, vytvářel vám odpovídající pracovní (a mikroklimatické) podmínky a chránil vás. Je to těžké, já vím, rizika se ve většině případů nedají odstranit sto procentně, a nějaké to zatnutí zubů vás stejně čeká, ale už v tom nebudete sami a budete vědět, co očekávat a čím se řídit. A naše ZO OSŽ budou a musí mít informace od zaměstnavatele a pak mohou pomoci svým členům v řešení toho, co je trápi, přes co nejede vlak... Ne, to opravdu není pohádka, je to přípomínka toho, proč tu my, odboráři, také jsme.

Co ještě napsat vám, kteří žijete v polních podmínkách? Nezavírejte stále oči a neříkejte, člověk vydrží všechno, když to tak být nemusí. Ne každý to dá, každý jsme jiný a jinak stavěný.

Dana Žáková,

svazová inspektorka BOZP

Všichni to vědí

Stává se čím dál častěji, že když člověk chce jet vlakem, podívá se do mobilu, který má s internetem, a zjistí, kdy vlak přijede, případně jaké má zpoždění. Na to asi spoléhá Správa železnic (SŽ), dříve SŽDC, že když je výluka, tak informaci o ní v zastávce či na nádraží umístí jen na jedno místo. Výjimkou bude třeba zastávka Pyšely na trati 221, kde informace o poslední výluce byla vylepena dokonce na všech čtyřech místech, kudy k vlaku vůbec můžete přijít.

Škoda, že se tímto pravidlem neřídí v žst. Praha Horní-Počernice na trati 231, kde na 3. peron většinou přijedete podchodem vedle staniční budovy. Jak je uveden v titulků, asi se předpokládá, že i každá babička má internet a tak nevádí, když vývěsní jízdní řád na tomto nástupišti není aktuální, protože už dlouho trvá stav, kdy se doprava řídí výlukovými jízdními řády. Přestože se našly finance na to, aby tato stanice byla vybavena velkým „bigboardem“, známým již z Wilsonova nádraží, o tom jak Dobrá správa dobře řídí dopravu, peníze ale nestačily na kouše papíru, přilepeny na „Odjezdy vlaků“ na 3. nástupišti s textem třeba – Pozor, platí výlukový jízdní řád. Ten je vyplepen na odvrácené straně od dopravní kanceláře na tabuli na 1. nástupišti. Proto se cestující, který do této stanice přijede 1x ročně na oční kliniku (bez internetu v mobilu), pak diví, že vlak do centra ve 14 hodin nejede, když na druhou stranu ve 13.59 h z hlavního nádraží do Počernic přijel.

Ještě taková legrační věc. Všichni víme, jak je důležité bezpečnost a proč vystupující cestující musí odcházet z tohoto peronu podchodem. Legrační je, že tuto informaci pro budoucí vystupující cestující nádražní rozhlas hlásí cca 3 minuty před příjezdem, takže nepochybně toto hlášení je absolutně k ničemu, protože ani bystrosluch (podle bystrozraký) ve vlaku nemůže slyšet z nádražního rozhlasu slyšet.

Petr Rád!

Loděnice – oprava výpravní budovy

V dálkové řízení žst. Loděnice, kde natáčel v roce 1966 oscarový film Ostře sledované vlaky nedávno zesnulý režisér Jiří Menzel (23. 2. 1938 – 5. 9. 2020) a nachází se zde i Muzeum trati, byla zahájena generální oprava výpravní budovy



vy. V blízkosti stojící vodárna pro parní lokomotivy byla zachráněna soukromým subjektem IMESTA, s. r. o., a je postupně opravována. Docela kuriózní je vlastnictví pozemků v obvodu žst. Loděnice. Výpravní budova patří Správě

železnic, pozemky, na nichž jsou dopravní i manipulační koleje, nadále patří ČD, a. s., a vodárna i přilehlé pozemky těsně vedle vrážského zhlaví získal výše zmíněný soukromý subjekt. K nepochopení je, že ac by téměř všechny výpravní budovy dávno katastrálně převedeny na Správu železnic, plno kolejišť dosud patří ČD, a. s., Takže by měli soukromí dopravci, kteří jezdí přes koleje ve vlastnictví ČD, a. s., platit poplatky za dopravní cestu ČD, a. s.? Nebo se pletu? Martin Kubík

Struhařov: vytržená manipulační kolej najednou chybí



Nz. Struhařov, vlevo ještě před asi deseti lety ležela manipulační kolej, nyní vedle leží hromady dřeva, které dráhou rozhodně nepojede, ve Struhařově je ještě vlečka ACHP, ale tam drvo je jaksí nakládat nelze, navíc se na ní také dle zarostlé kolejiště nejezdí. Stav 30. 8.

Jak jsem hledal DLB

Chtl jsem zkontrolovat výluky pro svou cestu na trať 124, kterou obsluhuje zejména dopravce Die Länderbahn. Jelikož jsem web dopravce dosud nepotřeboval, neznal jsem internetovou adresu, ale s klidným svědomím, že na velkém (v názvu) nebo malém (gramaticky správně) „d“ nezáleží, jsem do vyhledávacího okna na uku „dielanderbahn.cz“. Bohužel, stránka neexistuje. Zkusil jsem tedy „landerbahn.cz“, čili bez německého členu, ale odpověď prohláze byla stejná. Trklo mě, že po vzoru ČD dopravce jistě používá zkratku, tedy „dlb.cz“. Výsledkem nebylo nic jiného než hláška „Bad Gateway“.

To už jsem si začal zoufat, a zadal jsem do vyhledávání dle klíčových slov Lužná a Jirkov, mezi kterými je dnes trať 124 vedená. Vyjela mi tabulka pravidelného jízdního řádu bez odkazů na cokoli, natož výluky. Ztratil jsem trpělivost a otevřel výluky na webu GWTR, kteří obsluhují část tratě také. Pochopil jsem, že na „moje“ datum výluka mezi Chomutovem a Zatoem není, alespoň pro tuto společnost, jenže ta v dané obci nestaví.

Happy endem budíž fakt, že jsem to nevzdal. Obnovení různých klíčových slov jsem nakonec našel, že adresa stránky Die Länderbahn neobsahuje ani „die“, ani přehlásku, ale anglicky uznanou transkripci přehlasovaného „a“ jako „ae“. Ještě že mě tahle varianta nenapadla hned na začátku. Jistě bych ztrácel čas také s „dielaenderbahn.cz“ nebo „dielaenderbahn.com“. Na částech do češtiny přeložené stránce jsem se dopátral, že výlukový řád DLB obsahuje i spoje GWTR (obrácené to neplatilo), a spokojeně si odfrkl, že autobus mě nečeká. Jak by asi k této informaci došli ti méně trpěliví? Vít Patrák, informátor železniční dopravy

V Obzoru č. 18 byl této rubrice uveřejněn článek „Šaty dělají člověka“, zabývající se vybavením pracovišť, co se týká úschovy oblečení. Pro přehlednost doplňujeme k tomuto tématu následující tabulku, která z technických důvodů nebyla otištěna:

| Požadavky na ukládání pracovního oděvu (ČSN 734108 Hygienická zařízení a šatny) | |
|---|---|
| Druh práce | Uložení pracovního oděvu |
| Znečištění kůže zaměstnance a jeho pracovního oděvu při práci nevzniká | civilní společně s pracovním |
| Znečištění kůže zaměstnance a jeho pracovního oděvu vzniká při práci | zdvojené skříňky (oddělené ukládání pracovního a civilního oděvu) |
| Těžká fyzická práce, práce v horkých provozech - výrazné znečištění kůže a pracovního oděvu prachem, minerálními oleji a chemickými látkami, práce při činnostech epidemiologicky závažných | zdvojené skříňky (oddělené ukládání pracovního a civilního oděvu) |



Zvláštní motorový vlak v čele s „Kredencem“, M 262.076 projíždí po trati 197 mezi Blanicí a Bavorovem.

Po kolejích za historickými pohledy na Šumavu

V sobotu 3. 10. 2020 byl vypraven zvláštní historický motorový vlak Českých drah z Českých Budějovic přes Čičenice a Prachatice na Soumarský most a odpoledne zpět. Muzejní motorový vlak vedl motorový vůz M 262.076, zvaný „Kredenc“, a přípojny vůz 020Bix. O tuto soupravu se vzorně starají v DHV Lužná u Rakovníka. Pro cestující byla naplánována vycházka po stopách šumavského pohraničního opevnění

a byla pro ně připravená i dobová ukázka. Vycházka národním parkem pokračovala za Seidelovými fotografiemi národním parkem Šumava do obce Dobrá.

Díky této jízdě se naskytla možnost zachytit v podhůří Šumavy motorový vůz M 262 a s nostalgii zavzpomínat na dobu pravidelného provozu těchto motoráků na Šumavě v okolí Klatov a Volar. **Vít Mareš**

Kostomlaty pod Řípem

Každá místní dráha se vyznačuje, či spíše nyní již jen vyznačovala, pěknými budovami zastávek, které byly udržovány, a projíždějící cestující ve vlacích vždy sledovali jejich úpravu. Budovy zastávek byly obyčejné. Pak přišla doba, kdy původní obyvatelé zastávek buď zemřeli, nebo jim bylo zvýšeno nájemné nad únosnou mez, takže odešli sami a výsledek vidíme všichni. Zatlučená okna, vybydlené budovy, místo toho, aby se hledalo řešení na jejich využití, hledá se firma, která je zdemoluje. Nejprve se nechávají léta bez povšimnutí chátrat a pak se řekne: zbojíte tu ostudu!

Fotogenické Kostomlaty pod Řípem na trati Vraňany – Straškov se rozpadají každým dnem. Na snímku s pozadím bájněho Řípu a prastaré krajiny prvních Čechů. I to by měla být výzva, aby vlastníci budovu zastávky opravili a osídlili. Po-

slední přednosta Vraňan mi před lety říkal: „Pamatuji, že do Kostomlat se občas odstavovaly vozy pro zemědělský podnik.“ Posléze bylo nákladisté zrušeno a manipulační kolej vytržena, tím začal rozvrat tohoto tarifního bodu. **Martin Kubík**



Poškozená střešní krytina zastávky Kostomlaty pod Řípem varuje před destrukcí budovy, v pozadí starobylý kostel – jeden druhého doplňuje, dovedete si představit, jak by souzřelá nová budova zastávky typu antivalental s románským kostelem ze 13. století?



U budovy zastávky a bývalého nákladistě Kostomlaty pod Řípem bylo nejprve zbořeno přilehlé skladiště, čímž se narušila i budova a její střešní krytina. Stav 5. 8.

Bude nové vedení v krajích prosazovat železnici?

Při celkové přestavbě žst. Plzeň hl. n. byl také instalován vodní jeřáb pro nostalgické vlaky u krajní koleje ve směru od města. Stejně tak byl vybudován nový přepravní terminál bus/vlak, takže na většinu autobusů nemusí již cestující jezdit či chodit přes půl města na CAN-centrální autobusové nádraží. Má to však stinné stránky, protože v době dopravní špičky stojí autobusy v dopravních zácpách i dvacet minut a lidem ujíždějí vlaky.

I na tomto příkladu je vidět, že vlak, pakliže nemá nějaký jiný problém, je bezkonkurenčně nejrychlejší dopravní prostředek neomezovaný ostatními účastníky provozu. I proto by se měla obnovit v Plzeňském kraji trať Mladotice – Kralovice, přičemž by se mohly zrušit přímé autobusové linky Kralovice – Plzeň a nahradit je přímými vlaky ramena Rakovník – Kralovice – Plasy – Plzeň.

To vše se uvidí záhy, kdy po krajjských volbách opět začne nový boj nebo spolupráce s novým vedením krajů. Stává se totiž tradicí, že vedení krajů se tři roky seznamuje s výhodami železnice, a když je začne prosazovat, jsou opět nové volby a vše začíná někdy od nuly. **Martin Kubík**



Vodní jeřáb v Plzni hl. n. navozuje atmosféru parního provozu, který v Plzni končil v pravidelném provozu až někdy v průběhu roku 1981 jako jeden z posledních v tehdejší Československu.

Bejvávalo v Peruci

Byly to kdysi opravdu krásné časy. Kdy se po kolejích prohánely parní mašiny a železnice jako taková se těšila velké vážnosti. Však také, byly-li někam přivedeny koleje pro železnice, obyvatelstvo si toho velmi považovalo. Mnohdy se i obce a města přetahovaly o to, kudy že má železná dráha vést, a vedly se spory o polohu tratě. V té době nikomu ani až tak dalece nevadilo, že se nádraží nacházelo i pěkný kus cesty od obce. Lidé tehdy holt na nějaký ten krok navíc nehledali. Hlavně, že měla obec stejnojmennou železniční stanici. Ne jako dnes, kdy část cestujících přebrala dráze doprava autobusová, zajíždějící až do vesnice. Nebo ještě pohodlnější doprava individuální. Je to také jeden z důvodů, proč dnes jezdí vlaky (a to ještě v lepším případě) polo-prázdné. Jo, to bejvávalo časy. Jako třeba v železniční stanici v Peruci (trať č. 110), která byla slavnostně zprovozněna veřejnosti 2. 1. 1873.

Nádraží se nachází na trati, kterou postavila Společnost Pražsko-duchcovské dráhy. Od 11. 5. 1873 byl zahájen provoz v celém úseku z Prahy do Mostu. Hlavním důvodem byla především přeprava uhlí ze severočeských dolů do Prahy a okolí. Již záhy po zahájení provozu se na koleje napojila spousta vleček, zejména z okol-

ních cukrovarů. To bylo zkrátka po kolejích stále co vozit.

Dnes má již nádraží v Peruci svá nejlepší léta za sebou. A to zde ještě do jízdního řádu 2006/07 zastavovaly rychlíky Praha – Most. Dnes zde projede denně pouze několik osobních vlaků v režii Českých drah, a. s., spojujících Most a Kralupy nad Vltavou. Některé z nich se pak křížíjí právě v Peruci. Jinak zde situace odpovídá současnému stavu na našich regionálních tratích. Nádražní budova je uzamčena, železniční personál zde chybí. Cestujícím slouží pouze nově postavený betonový přístřešek. V horním patře nádražní budovy se nacházejí byty, tak snad nedejde k její devastaci, jak to známe z mnohých jiných podobných případů po opuštění nádraží.

Zajímavostí je, že v letech 1879–1910 vedla ze stanice vlečka zvaná „Šlepka“ o rozchodu 600 mm do cukrovaru pod městysem Peruc. Vlečka byla dlouhá téměř 2 km. Dolů sjížděly vozy naplněné cukrovou řepou samospádem (v každém byl brzda) a prázdné byly pak taženy od cukrovaru zpět k nádraží volskými spřeženími. V lese pod Perucí jí připomíná dodnes cesta, které se stále říká „Šlepka“.

A. K. Kýzl



ČD Bike letos na houpačce

Zvýšení počtu zákazníků v letních měsících hlásí letos půjčovny kol ČD Bike po celé republice. I když epidemie koronaviru zájem o tuto službu na začátku jara poněkud zbrzdila, od července do září si kola půjčilo přes sedm tisíc zákazníků, což znamená nárůst oproti minulému roku o více než 700 klientů. Důležitou roli v tomto případě hrála skutečnost, že více lidí letos trávilo v souvislosti s omezením cestování svoji dovolenou doma a rozhodli se objevovat krásy České republiky.

Nejvíce rušno bylo v pobočkách, které se nacházejí v turisticky atraktivních regionech – patří mezi ně zejména jižní Čechy, Olomoucko, jakož i Jihomoravský a Karlovarský kraj. Nejvytíženější pobočkou ČD Bike však byla podle statistik Českých drah půjčovna ve stanici Praha-Smíchov. Celkem je v síti Českých drah v provozu 78 půjčovn kol, část z nich má v nabídce i elektrokola a koloběžky.

Všechna kola v nabídce ČD Bike jsou nejen pravidelně servisována, ale po každé výpůjčce také důkladně dezinfikována, a to včetně příslušenství. Navzdory tomu však podzimní nárůst koronavirové infekce způsobil uzavření půjčovn kol od 19. října až do odvolání, takže letní nárůst bude vystřídan podzimním poklesem. Běžně zůstávají cyklopůjčovny otevřené do konce října, šest z nich ale zůstává za normálních okolností otevřeno celoročně. Jedná se o půjčovny v Českých Budějovicích, Pardubicích hl. n., Olomouci hl. n., Břeclavi, Otrokovicích a také v Praze-Smíchov.

Výhodou půjčovn ČD Bike je skutečnost, že kola lze vrátit i v jiné stanici, než byla zapůjčena, jakož i fakt, že přeprava těchto kol vlakem je zdarma. **—čas—**

Nádražní budova v Peruci má svá nejlepší léta již dávno za sebou. Ještě v roce 2007 jezdily po trati rychlíky z Prahy do Mostu, které zde zastavovaly. Dnes zde projede denně pouze několik osobních vlaků Českých drah, spojujících Most a Kralupy nad Vltavou.

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM rozdělila téměř 3 miliony korun na podporu železničářů a jejich rodin

Skupina ČD prostřednictvím nadačního fondu pomáhá osobám pracujícím v současnosti či dříve pro železnici a jejich rodinám v těžkých životních situacích způsobených zejména závažnými onemocněními, těžkými úrazy (včetně úrazů s následkem smrti), živelními pohromami či jinými vnějšími zásahy, které podstatným způsobem negativně ovlivní život, rodinu nebo rodinné zázemí.

Správní rada fondu dne 14. 10. vyhověla 7 žádostem a zároveň rozhodla o konečném doplatku finanční pomoci pro 4 zaměstnance ČD zraněné letos v červenci u Perninku a pro rodi-

Moudrost pro tento den

„Krutost ke zvířatům, ba již jen lhostejnost k jejich utrpení, je podle mého názoru jedním z nejtěžších hříchů lidského rodu a základem lidské zkaženosti.“

Romain Rolland,
francouzský spisovatel (1866–1944)



Co nevíte o železnici

To je nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter a Bohuslav Fultner, který přichází na knižní trh v polovině listopadu letošního roku. Oba autoři jsou členové OSŽ a zájmových skupin FISAIC Literáti na trati a Výtvarníci. Je to již jejich sedmá kniha o železnici. V knize naleznete Informace, rekordy, zajímavosti, kuriozity – od železničního pravěku až po současnost. Železnice je světlý plý jedinečných technických řešení, rekordů, kuriozit a někdy i nešťastných náhod a neštěstí.

Nová publikace z pera Josefa Schröttera mapuje vývoj železnice se zaměřením na ona pověstná „nej“ – např. které společnosti začaly stavět první tratě na našem území, kdy se objevila první jízdenka, který stát má nejvíce elektrizovaných tratí, který vlak je nejrychlejší nebo jaká je nejvyšší položená stanice na světě. Kniha však ani v nejmenším není pouhým seznamem zajímavostí, naopak. Jasnou a zajímavou formou představuje světovou železnici takovou, jaká byla a jaká je nyní. Vše opět podtrhují krásné ilustrace Bohuslava Fultnera. **—f—**



Část náhrobu výpravčí Jitky, která zahynula na hlavním nádraží v Brně před 10 lety.

Domů se nevrátili!

Na počátku listopadu, u příležitosti památky zesnulých, si hodně lidí vzpomene na své blízké a známé, kteří již nejsou mezi námi. Rád bych zde připomněl památku těch železničářů, kteří se ze své služby již domů k rodině nevrátili. Dříve se o tom psát moc nemeslo a stěží dnes někdo uvěřit, že od roku 1970 zemřelo na železnici při výkonu služby již hodně přes 300 aktivních železničářů. Byli to pracovníci nejrušnějších profesí, v žádném případě to nebyli pouze strojvedoucí, jak se mnohdy zcela mylně uvádí.

Vyjmenovat všechny případy by pochopitelně nebylo možné, proto zůstanu „doma“, na brněnském hlavním nádraží. Poznatky zde zatím sahají do roku 1969, kdy byl vjíždějícím vlakem 19 zachycen železničář Jan, který svému zranění na místě podlehl. V roce 1983 byl přimáčknut ke šturcu na poštovní koleji mladý vedoucí posunu František, následující den v nemocnici zemřel. Osudný byl květen 1994 pro posunovače – výhybkáře Frantu, který byl přejet posunovým dílem na brněnském odstavném

nádraží. V roce 2004 byl mezi kolejemi na odstavném nádraží v Brně nalezen mrtvý nádražní František Jara, alias „Skubánek“, byl nalezen v roce 2007 mrtvý na deváté kusé koleji, kde byl pravděpodobně přejet posunovým dílem. Jirku, poměrně mladého vozmistra, potkala smrt v roce 2008 na odstavném nádraží. Rok 2010 se stal osudným pro velmi mladou výpravčí Jitku, která byla zachycena vjíždějícím vlakem a na místě zemřela. Rok 2018 se stal osudným pro vozmistra středního věku, který byl nalezen až za dva dny mrtvý ve vagoně na odstavném nádraží.

Není to příjemná bilance a může se v některých případech vřítat myšlenka, zda někdy nedošlo k organizační chybě, či v tom dokonce nebyla politická vina, ale o tom až později. Nyní zde rozbírat jednotlivé případy, které se staly na brněnském hlaváku a kazit předvánoční atmosféru, by nebylo to pravé. Namísto toho může ten, kdo jmenované znal, na ně tiše zavzpomínat.

Miroslav Vaněk, Brno