

Z aktuálních událostí

■ Dne 1. 12. jednalo v sídle OSŽ **Představenstvo OSŽ**. V úvodu informací ze zásadních jednání referoval I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun o prologačním období či o kondičních pobytech (KOP), které jsou vinou epidemie ve skluzu. Řeč byla i o hospodaření Českých drah: „**Ztráty tržeb jsou nezpochybnitelné, ČD to ale nezpůsobily a nejsou v tom samy – od Ministerstva dopravy ČR očekáváme místo rozpačitého ticha a hraběčích rad účinnou pomoc.**“ poznamenal V. Vokoun mimo jiné. Dále Vladislav Vokoun referoval o aplikaci home office na ČD a některých organizačních změnách, které formou videokonference projednával Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách (11. 11.). Podle Vladislava Vokouna se nyní finalizují závazky vyplývající z PKS, jako například finanční prostředky (z C-SF) na zlepšení pracovního prostředí.

Místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola obšírně referoval o fungování Nadace Železnice srdcem a dále se věnoval racionalizaci pracovních míst (jejíž realizace byla prodloužena až do února 2021) a možnosti nabídnout nadbytečnému zaměstnanci zaměstnání u ČD či Správy železnic. „**Snižování počtu zaměstnanců probíhá a vytyčený cíl pro rok 2021 by se měl dodržet.**“ prohlásil. Radek Nekola také zmínil problém zvaný KOP: „**Dohodili jsme, že u těch zaměstnanců, kterým nebyla KOP umožněna, bude přenesena do roku 2021, a o to bychom měli navýšit KOP v příštím roce. Co se týče 3. změny PKS, ta vesla po hlasování per rollam 25. 11. 2020 v platnost.**“

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic, shrnul poslední dění u Správy železnic, s. o., zejména shodu nad Katalogem zaměstnání, který byl 30. 11. 2020 zveřejněn na intranetu Správy železnic, i nad 1. změnou PKS 2021, která reaguje na zvýšení minimální mzdy, což se odrazilo v navýšení sazeb pracovníka dozoru. Dále uvedl, že již byl odsouhlasen Pracovní řád Správy železnic. „**Byla dohodnuta novelizace směrnice SŽ 29 k poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní, kapitálové pojištění zaměstnanců SŽ. V současné době zaměstnavatel analyzuje využitelnost KOP za rok 2020.**“ uvedl Petr Štěpánek dále s tím, že pokračují (společně) jednání za účelem dohody zásad FKSP a C-FKSP na rok 2021, která se konají formou videokonference.

O dění v Nedrážním republikovém výboru OSŽ (NeRV) informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková; první informace se týkala Dopravního podniku města Brna (DPMB), kde probíhalo jednání ohledně výše náhrady mzdy v době částečné nezaměstnanosti. Dále hovořila o kolektivním vyjednávání u společnosti SKANSKA a o situaci v Dopravním zdravotnictví, kde došlo k dohodě zaměstnavatele a odborových centrál ohledně výše náhrady mzdy při částečné nezaměstnanosti.

O preventivních programech z Fondu prevence Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra v roce 2021 informoval (po telefonu) Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), člen Správní rady zdravotní pojišťovny ZPMV (mimo jiné upozornil na to, že ČD podle údajů ZPMV nečerpaly položky schválené pro rok 2020).

V závěru Informací ze zásadních jednání se

předseda OSŽ, Mgr. Martin Malý, který jednání představenstva moderoval, krátce vrátil k vystoupení předsedy ASO ve sdělovacích prostředcích k problematice pomoci podnikatelům v pohostinství v době epidemie Covid-19, které vnímá jako jeho osobní názor, případně jako stanovisko Odborového svazu pracovníků zemědělství a výživy, nikoliv jako stanovisko orgánů ASO, jehož je OSŽ členem. Dále pak Martin Malý předložil a představil Zprávu o realizaci Národního programu reforem ČR 2020 a Návrh Směrnice evropského parlamentu a rady o přiměřených minimálních mzdách v EU. Poté krátkou informací o jednání představenstva společnosti OSŽ Slovakia podal místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka.

Představenstvo OSŽ dále mimo jiné projednávalo a schválilo dvě dávky z Podpůrného fondu OSŽ a čtyři žádosti o Poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. Představenstvo také rozhodlo, že jednání Ústředí OSŽ proběhne 16. 12. 2020 formou videokonference a schválilo několik dalších, převážně organizačních záležitostí (více na www.osz.org).

■ V Praze, v sídle OSŽ, zasedal 9. 12. Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo. Členové PV debatovali mimo jiné na téma snižování počtu zaměstnanců (jak na ředitelství, tak na jednotlivých organizačních strukturách). „**Společnost pro rok 2021 ve svém Podnikatelském plánu počítá s výchozím stavem 6238 zaměstnanců. Takže si můžete sami porovnat, o kolik se sníží počet zaměstnanců v letošním roce.**“ řekl předseda PV Radek Nekola a poznamenal, že snižování počtu zaměstnanců v provozu je hraniční. Dále proběhla stručná informace o Nadačním fondu Železnice srdcem a diskutovaly se KOPky, na něž letos z důvodu epidemie neodjelo 524 zaměstnanců (z toho 218 v první vlně). „**Nevidíme důvod, proč by se zaměstnavatel nemohl v roce 2021 s tímto problémem vypořádat adekvátně a plnohodnotně. Všechny prostředky, které nevyčerpáme, se převedou do roku 2021.**“ doplnil Radek Nekola. Řeč byla i o výpadech v přepravách vinou koronavirové krize, přesto společnost v roce 2021 předpokládá vyrovnané hospodaření.

Mluvilose i o návrhu PKS 2021/2022 (rozsaah změn a úprav není velký) a 3. změně PKS 2020 z důvodu legislativy. „**Na společném protinávrhu se všichni shodli, chceme minimálně udržet růst mezd, snažíme se o určitý progres mzdy z pohledu budoucího vývoje. Odmítáme však jakékoli snahy o spojování daňových změn s růstem mzdy.**“ dodal Nekola. Rozloučit nebo spíše představit novou funkci se pak na jednání PV OSŽ ČD Cargo přišel nový předseda představenstva Českých drah a bývalý předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. „**Na Cargo i na ČD je kopa skvělých lidí a dobrá komunikace mezi šéfem a zaměstnanci je základem dobré spolupráce.**“ řekl.

V závěru jednání se mluvilo o termínech jednání PV v příštím roce a tajemnice PV Marta Urbancová, která jednání PV moderovala, pak členy PV upozornila na důležitost včasných termínů volebních konferencí. Podrobnější informace najdete na www.osz.org.

Po redakční uzávěrce tohoto čísla proběhlo ještě mimořádné jednání Představenstva OSŽ a Ústředí OSŽ (formou videokonference). Zpravodajství z těchto jednání najdete rovněž na www.osz.org. –red–

Ivan Bednárik a Vladislav Vokoun na Masarykově nádraží v Praze slavnostně předali cestující veřejnosti vánoční stromek

V pátek 11. 12. 2020 časně ráno byl na Masarykově nádraží v Praze v osobní pokladně Českých drah oficiálně instalován vánoční stromek s ozdobami, které vyrobily členky Českého ženského svazu (ČZS) FISAIC. Patrony akce, na níž byla veřejnosti představena kolekce ručních prací více než dvaceti členek ČZS FISAIC, skupiny kreativní ruční práce, která pracuje pod vedením Pavly Packové, se stali generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Ivan Bednárik a prezident ČZS FISAIC a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun.

To, že je vánoční stromek ozdoben ručními výrobky zaměstnanců Českých drah, je podle

Ivana Bednárika symbolické. „**V letošním roce mi naši zaměstnanci udělali radost hned dvakrát. Poprvé když se na jaře vrhli na šití roušek. Touto cestou bych jim chtěl ještě jednou upřímně poděkovat. A za druhé, díky těmto krásným ozdobám si můžeme kromě Vánoc připomenout i to, že ve Skupině ČD pracují zruční, šikovní, a hlavně upřímní lidé, kteří nečekají za to, co dělají ve svém volném čase, nějakou odměnu nebo pochvalu.**“

Také prezidenta ČZS FISAIC Vladislava Vokouna těší, že se členky skupiny kreativní ruční práce mohly tímto způsobem v dnešní nelehké době prezentovat na veřejnosti, a dodal, že aktivita, které ČZS FISAIC vyvíjí, je mnohem víc. „**Snažíme se zapojit i sportovce.**“ dodal. „**A musím přiznat, že bez té podpory managementu ČD by to bylo podstatně složitější. I to, že jsme u toho stromčku stáli my dva, je důkazem toho, že podnik si svých zaměstnanců váží a zaměstnanci si naopak váží toho, že ten podnik se o ně stará.**“ uzavřel.

Michael Mareš



Zatím první a poslední sníh letošní zimy na kladenském zhlaví železniční stanice Jeneč. Snímek 2. 12. 2020 pořídil Michael Mareš.

Přeji Vám hlavně pevné zdraví a hodně odolnosti a odhodlání

Vážené kolegyně a kolegové, letošní vánoční a novoroční svátky přicházejí v atmosféře, která v posledních desetiletích nemá obdoby. Když jsme si před rokem touto dobou všichni přáli především trochu zklidnění a zpomalení tempa našeho každodenního života, který v době několika let trvajícího růstu ekonomiky a nedostatku zaměstnanců v řadě odvětví u mnoha z nás vedl k životnímu tempu možná až zbytečně hektickému, nikoho, snad kromě jasnovidců, v té době asi nenapadlo, že se během několika měsíců situace promění tak radikálním způsobem.

Dnes v důsledku opakovaně se vracejících vln epidemie nebezpečné nemoci Covid-19 a vládních opatření na ochranu proti ní sice na jedné straně zejména ve zdravot-

nictví pracovní zátěž dále roste téměř až na hranici únosnosti, ale současně na druhé straně čím dál větší část hospodářství a celé společnosti naopak zpomaluje takovým způsobem, že to má pro mnoho lidí pracujících zejména v celém sektoru hotelů, restaurací, cestovního ruchu a služeb na ně navázaných, ale například také i v automobilovém průmyslu a v dopravě, včetně té železniční, kde pracuje většina našich členů, velice nepříjemné ekonomické dopady.

Proto bych Vám na tomto místě chtěl letos popřát kromě příjemného prožití vánočních a novoročních svátků v kruhu lidí Vašemu srdci nejbližších také, ještě více než kdy dříve, hlavně pevné zdraví a hodně odolnosti a odhodlání, které budou nutné k tomu, aby se nám podařilo epidemií úspěšně potlačit

a naše životy zase postupně vrátit do normálnějších kolejí.

Závěrem bych Vám chtěl pokorně poděkovat za Vaši celoroční práci v těchto mimořádných podmínkách a za přízeň, pomoc a podporu, kterou věnujete svým kolegům a lidem kolem sebe, ale také za práci a podporu OSŽ a hodnotám, které se snaží prosazovat.

Mgr. Martin Malý,
předseda Odborové sdružení železničářů

Obzor č. 1/2021
vychází 4. 1. 2021

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Ti, kteří rozhodují, by měli mít na zřeteli nejprve zdravotní hledisko, a až pak teprve to ostatní.“

Hovoříme s MUDr. MARTINEM ENGLEM,

předsedou Lékařského odborového klubu – Svazu českých lékařů

V pátek 27. listopadu 2020 jste s kolegyní Žitníkovou (Bc. Dagmar Žitníková je předsedkyní Odborového svazu zdravotnictví a sociální péče ČR) zveřejnili Otevřený dopis vládě České republiky, v němž apelujete na vládu, aby pod tlakem ekonomických a lobbiistických skupin zatím nerozvolňovala opatření přijatá na ochranu před nemocí COVID-19. Jak, jako předseda LOK-SČL, lékař a známá osoba lékařského světa, vnímáte současnou pandemii nemoci COVID-19? Je to skutečně tak vážné?

Situace je rozhodně nesmírně vážná, na rozdíl od první vlny, která byla spíše vlnkou. Tehdy jsme všichni byli vyděšeni obrázky ze severní Itálie, kde lidé masivně umírali, leželi na chodbách a nebylo v silách zdravotnického personálu to vůbec řešit. Takže i díky tomu, že jsme tady měli připravené kapacity na podobná čísla, se vlastně vůbec nic z toho u nás nestalo. Když si vezmete, že za cca tři jarní měsíce zemřelo asi 400 lidí, zatímco teď za dva a půl měsíce zhruba osm a půl tisíce, tak sám vidíte, že to je úplně něco jiného. Všichni zdravotníci jsou nyní v úplně jiném nasazení, navíc jich touto nemocí onemocnělo násobně mnohem více, než v první vlně, takže teď je to skutečně vážné.

Říká se, že se na současném stavu podepsala liknavost vlády z léta letošního roku, kdy si všichni chtěli užít cestování a dovolených...

Bohužel, tak jako jsme zaspali přes léto a všechno rozvolnili, aby si každý užil léto a moře, tak podobně teď je tady zase vánoční moment. Zase rozvolňujeme, aby si občody přišly

na své. Lidsky samozřejmě rozumím tomu, že je to pro ně strašná tragédie, když nemůžou provozovat svoji živnost, ale na druhou stranu si jako lékař nedovedu představit, že můžu něco provozovat s vědomím, že tady umírají tisíce lidí. A co je vůbec nejhorší, že vláda na tu epidemií začala reagovat velmi pozdě, asi kvůli krajším volbám. Takže jsme prosvíhli druhou polovinu září, kdy se měla ta opatření nastartovat. Namísto toho se opatření začala realizovat až na začátku, nebo spíše až v půlce října, se zhruba měsíčním či třítydenním skluzem, i proto jsme se teď dostali do tak obrovských čísel. A to, že se teď zdánlivě ta epidemiologická situace zlepšila, bylo dáno jenom tím, že málo testujeme. Jestliže pořád máme procento pozitivit mezi testovanými 20 % až 30 %, tak to znamená, že nálož v populaci je obrovská.

„**Jako odbory, které se starají o bezpečnou práci a zdraví zaměstnanců, s velkými obavami o lidské životy a přetížený zdravotnický systém sledujeme současnou tendenci vlády a jejich jednotlivých členů rozvolňovat a rušit současná opatření.**“ to je citát z vašeho otevřeného dopisu vládě. Takže, podle vás uvolňování není na místě?

Špatné řešení z mého pohledu je zejména to, že se rozvolní několik opatření naráz. Když pak dojde k nárůstu počtu infikovaných, tak nevíte, čím je to způsobeno. Teď (k 3. 12. 2020) se naráz otevírají obchody, restaurace, děti se vracejí do škol, a až za deset dní zjistíme, že jdou čísla nahoru, čemu se to přisoudí? Budeme zase zavírat všechno? Domnívám se, že se to rozvolňování mělo dělat po částech a nejdříve to vyhodnotit a až pak rozvolnit další část.



Vláda argumentuje tím, že má protiepidemický systém. Ano! Máme tady nějaký podivný PES, který se stejně modifikuje podle potřeby, školy v něm nejsou. A osobně považuji za nesmysl, že se děti netestují. Ty bychom měli především testovat. Ony našťásti nejsou nemocné, ale jsou přenašeči; přenesou to na učitele, do rodin. A já pořád musím myslet na zdravotníky, kteří jedou v obrovském nasazení a místo toho, aby si mohli odpočinout, tak se tímto způsobem naopak dočkáme dalšího nárůstu. To prostě jinak, než špatně nedopadne. Přes léto nám nahrávalo, že teplo není pro ten virus příznivé. Teď, jak se ochladilo, může do toho přijít ještě chřipková epidemie a bude z toho pěkný mazec. Počínáme si podle mého názoru lidem hloupě, nesmyslně, stále cítím převahu ekonomického tlaku nad tím zajistit zdravotní péči.

(Pokračování na str. 2)

„Ti, kteří rozhodují, by měli mít na zřeteli nejprve zdravotní hledisko, a až pak teprve to ostatní.“

(Pokračování ze str. 1)

Když jste v pátek 27. 11. 2020 zveřejnili otevřený dopis premiérovi a ministrům, oni stejně v neděli 29. 11. 2020 rozhodli o uvolnění opatření (od čtvrtka 3. 12. 2020), takže nakonec nevzali v potaz ani vaše výhrady, ani vaše připomínky...

To je víceméně spekulativní otázka, samotná reakce totiž nebyla ani ryba, ani rak. Navíc si nedovlíhali to rozvolnění udělat hned po týdnu, přestože čísla tomu zdánlivě odpovídala. Na druhou stranu to ale neodložili ani o celý týden, protože pochopitelně moc dobře vědí, že měli před sebou už druhý adventní víkend, kdy začíná nákupní horečka. A jako úplně největší nesmysl považují začít s antigenními testy až 18. 12. Za velmi dobré řešení považují prvovýšetření levnějšími antigenními testy, je to dobrá forma prevence, ale nemůžete s tím začít až 18. 12. 2020, protože v té době už se nikdo nebude chtít nechat vyšetřit, aby si nezkazil Vánoce. To se mělo stát už teď a v případě izolace i karantény bylo vše závčas vyřešeno tak, aby lidé měli v rámci možnosti Vánoce klidnější.

Přestože jste již na to částečně odpověděli, zeptám se vás: Jak hodnotíte dosavadní vládní kroky proti epidemii koronaviru?

Učité lze říct, že opatření byla nasazena pozdě a probíhají víceméně chaoticky, protože PES, NEPEŠ, některé systémy cílí úplně mimo a neexistuje zpětná kontrola. Chápu, že situace je složitá, protože například nemůžete dělat selektivně opatření pro jednotlivé kraje, protože máme volný pohyb lidí mezi kraji. Když otevřete

obchody v jednom kraji, tak lidé budou jezdit tam. Ano, rozumím tomu, že přístup po krajích není dost dobře možný, musí se to řešit komplexně, ale když je pak mezi kraji velký rozdíl, až třeba tři pásma, tak to se strašně těžko koordinuje. Ale jak říkám, v první řadě by ti, kteří o tom rozhodují, měli mít na zřeteli nejprve zdravotní hledisko a až pak teprve to ostatní.

Tento rozhovor připravujeme do vánočního čísla, dovedete si představit, jaké Vánoce budou? Dokážete tipnout, jak na tom budeme o Vánocích?

Bojím se, že bude hůř, protože otevření obchodů a restaurací a návrat dětí do škol se nutně musí při té virové náloži, která je v obyvatelstvu, negativně projevit.

Abychom nekončili tak pesimisticky: Co vy a Vánoce? Co pro vás Vánoce znamená?

Samozřejmě, že Vánoce mají být svátky klidu a míru, byl s tím jsou vždy spojené starosti a nákupy. Mně se teď narodila vnučka, ale zatím jsem jí viděl jen jednou a ještě přes roušku. Takže i na tomto příkladu vidíte, že ta situace není normální. Nic není jako dřív, člověk cítí obavy z toho, aby někoho nenakazil. Takže ani u nás v rodině není zatím jasné, jak budou Vánoce probíhat. Učíté to budou Vánoce nestandardní. Ale znovu opakuji, daleko důležitější než to, jestli Vánoce proběhnou standardně nebo nestandardně je, aby se epidemie nevrátila.

Michael Mareš

Vánoční informace klientům ČD travel

Vážení klienti, nabídka na sezonu je téměř zveřejněná. Pokud jste nenašli destinaci nebo hotel z minulého roku, znamená to, že hotel dosud neposalal ceny a nabídku zařadíme ihned po obdržení této informace. Máte-li Lex Voucher z roku 2020, můžete jej samozřejmě použít tak, že si vyberete nový zájezd a napíšete nám e-mail s novým požadavkem. My jej okamžitě zpracujeme včetně přidělení dotace. Jestliže máte Lex Voucher v spolupráci CK, je postup stejný. Vyberete si jakýkoliv hotel z jejich nabídky a my jej pro Vás rezervujeme včetně dotace (pozor, rezervace musí být vždy přes ČD travel!). Výběr můžete učinit až do srpna 2021. Do té doby máte také přidělenou dotaci.

Po tomto datu dotaci vracíme zaměstnavateli. Jestli jste v naší nabídce nenašli to „pravé ořechové“, napište svůj požadavek a pokud to bude jen trochu možné, hotel do nabídky zařadíme. Pokud chcete čerpat ještě dotaci roku 2020 na nový pobyt, pak je nutné nechat objednávku potvrdit do 11. 12. (SŽ) nebo 18. 12. (ČD a Cargo). Dotace z roku 2021 bude možné čerpat až po schválení „Zásad“ a na základě pokynu příslušného personálního oddělení (ČD, Cargo, SŽ). O této možnosti Vás budeme informovat i e-mailem.

Klidný advent a krásné Vánoce!

Mgr. Blanka Jiřová,
ředitelka ČD travel

PŘEDSTAVUJEME

Jarmila Šmerhová „Práce pro FISAIC je mým velkým koníčkem.“

Zálib má Jarmila Šmerhová, rodačka z Kunína, dnes již seniorka, celou řadu: maluje, fotografuje a filmuje, přispívá články do novin, ale mimo jiné také ráda rybaří a cestuje. Je absolventkou Dopravní fakulty Jana Pernera v Pardubicích, celý život se věnovala práci na železnici v různých funkcích, naposledy, až do odchodu do důchodu, pracovala v odboru sprá-

ský svaz FISAIC. Pozvánka na ně je vždy zveřejněna na webových stránkách OSŽ a v Obzoru. „Někteří výtvarníci také pořádají své soukromé výstavy, já jsem vystavovala v Čelákovících a v Praze,“ dodává Jarmila.

A co by poradila a doporučila železničářům, kteří se, podobně jako ona, věnují výtvarným či jiným aktivitám, a chtěli by se v těchto činnostech zdokonalit? „Není to vůbec složité – mohou se přihlásit do ČZS FISAIC a na seminářích pod odborným vedením lektorů svoji činnost zdokonalovat a potom svou práci vystavovat na našich společných výstavách, soutěžích a tona národní i mezinárodní úrovni,“ vysvětluje.

Nyní v ČZS FISAIC pracuje 9 skupin: foto, výtvarné umění, film a video, filatelie, kreativní ruční práce, literatura, modelová železnice, esperanto (IFEF) a radioamatéři (FIRAC). Letos vznikla ještě nová skupina Kapela, ale z důvodu pandemie koronaviru nemohla ještě svou činnost zahájit. Největší zájem je podle slov Jarmily Šmerhové o skupinu kreativní ruční práce, která čítá asi 100 členek.

Získávání nových členů, zejména mladých železničářů, do některé ze skupin FISAIC, je dlouhodobým úkolem i pro Jarmilu Šmerhovou. Jeho splnění napomáhá i velice dobrá spolupráce s OSŽ, které je otevřeno i novým návrhům a nápadům na zlepšení další činnosti ČZS FISAIC. „Moje práce pro FISAIC je takřka mým velkým koníčkem. Organizování volnočasových aktivit pro železničáře v této oblasti mě ve všech směrech naplňuje,“ svěřuje se.

Jarmila Šmerhová je rovněž členkou Republikové rady seniorů OSŽ a úsekovou důvěrníci OÚ č. 18 (důchodci) při Základní organizaci OSŽ GR Českých drah a i zde se snaží o smysluplné využití jejich volného času. „Chtěla bych oslovit naše seniory, zda by se v jejich řadách nenašel někdo, kdo by od příštího roku organizoval např. výlety, jak pěstí, tak vlakové muzea, přednášky na aktuální témata např. lékařskou, o zdravé výživě“ apod. S organizací těchto akcí ráda pomůže. Členové také budou ode mě dostávat pozvánky na výstavy, které pořádáme v rámci FISAIC,“ přibližuje své plány v této oblasti.

Miroslav Čáslavský
Snímek archiv redakce



vy majetku GR ČD. Dnes zastává funkci výkonné tajemnice Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů), který je od roku 2015 v agendě OSŽ.

Svým zálibám, zejména výtvarným, se věnuje již od dětských let. „Fotím a maluji vše zajímavé, ale hlavně mám ráda lidi, zvířata, přírodu a v jejím kouzlu si hledám své náměty. Musím přiznat, že k těmto námětům patří nerolně i železnice, která naskytá mnoho inspirací k tvorbě,“ svěřuje se Jarmila. Jak dále dodává, od dětských let jí bavily ruční práce, na studiích se pak začala věnovat literární činnosti (novinové články, povídky).

K fotografování, malování, filmování, psaní příběhů a básní ji inspiroval právě FISAIC, kde působí již od roku 2005. „Naučila jsem se zde rozvíjet kreativitu v těchto oborech a postupně jsem se aktivně zapojila do uvedených zájmových skupin.“

Železnice a život na ní patří k námětům, k nimž se vrací Jarmila Šmerhová nejčastěji. Její díla je možné spatřit především na výstavách, které každé dva roky pořádá Český zem-



Parní lokomotiva 498.112 při první údržbě a očištění v českolipském depu.

NAVŠTÍVILI JSME

Depo Česká Lípa

Prostory někdejšího lokomotivního depa v České Lípě dnes z převážné části využívá Centrum historických vozidel (CHV) Českých drah v Lužné u Rakovníka. Mezi nejzajímavější exponáty patří například parní lokomotiva 475.179 (Slechtschna), spolu s prototypem dieselelektrické lokomotivy 753 (T 478.3 Brejlevec). Kromě toho je pod střechou rotundy ukryt například Hurvínek M 131.1130 a další motorové lokomotivy i historické osobní vozy.

O všechny tyto exponáty se stará přibližně patnáctičlenný kolektiv nadšenců, kteří je udržují v provozuschopném stavu. „Jsou tady celkem tři party – jedna se stará o parní lokomotivy, druhá o motorové a třetí, která vznikla poměrně nedávno, je složena z fandů zabezpečovací techniky. Ti pracují na elektromechanickém řídicím přístroji, který původně sloužil v dopravní kanceláři v České Lípě,“ říká dozorce depa Jiří Cikán, který rovněž patří do party nadšenců, která se ve svém volném čase věnuje údržbě historických exponátů. Aby byl výčet úplný, je nutné vzpomenout také zdejší železniční modeláře, kteří našli útočiště v jednom z bývalých skladů.

Zatím posledním strojem, který do českolipského depa přijel začátkem listopadu, je rychlíková parní lokomotiva 498.112, která zde po dlouhých letech chárání pod širým nebem našla útočiště pod střechou depa. Lokomotiva tak dostává v těchto dnech jakýsi vánoční dárek za její věrné služby v podobě umístění pod střechou a uchránění před vlivou počasí. „Zaslouží si tu ochranu, je to jediný jedničkový dochovaný Albatros v naší republice, patří Českým drahám,“ vysvětluje Jiří Cikán, který se spolu s dalšími muži bude věnovat údržbě i této lokomotivy. Podle jeho dalších slov je to ale práce na dlouhá léta, lokomotiva je totiž v současné době v dosti žalostném stavu – rezavý plášť a chybějící jeden

ze tří válců, ojnice, kompresor, a také část rozvodu a armatur. V překvapivě dobrém stavu je naopak tendr lokomotivy a také kotel lokomotivy nevykazuje nějaké zvláštní poškození. „Až ji dáme do pořádku, bude sloužit jako výstavní exponát,“ dodává.

Na poslední roky, kdy českolipské depo ještě sloužilo plnému provozu, vzpomíná bývalý strojevedoucí Karel Šlais. Jezdil v českolipském depu jako strojevedoucí od vyučení až do odchodu do zasluženého důchodu. „Nejprve to byly parní lokomotivy, v osmdesátých letech je nahradily stroje dieselelové a motorové,“ vzpomíná na svoji práci. „Jezdily zde i nejvýkonnější nákladní lokomotivy řady T 679(781) Sergeje, které vozily uranové vlaky z nedalekého Brniště,“ dodává.

V osmdesátých letech prošlo depo náročnou rekonstrukcí, při níž byla vyměněna střecha na rotundu, kompletně restaurována točna a opraveny také sklady na naftu. Položeny byly také nové koleje. „Spoustu práce na opravách odvedli svépomocí tehdejší zaměstnanci depa, mimo jiné i při výstavbě nové kotelny, která nahradila vytápění z upravené staré parní lokomotivy,“ přibližuje tu dobu Karel Šlais.

Navzdory zmíněným opravám však došlo v následujících letech k postupnému útlumu depa a nakonec (30. 6. 2008) k jeho úplnému zrušení. Lokomotivy byly přemístěny do dep v Děčíně a Liberci, kam odešli i mechanici, zámečnické a další pracovníci údržby. V nejlepších letech v depu a přílehlých provozních dílnách pracovalo kolem 800 zaměstnanců, dnes zde zůstalo zhruba padesát strojevedoucích a čtyři dozorců depa se skladnicí a dvěma údržbáři. Českolipské depo však dále slouží, od roku 2010 především jako deponie pro CHV Lužná u Rakovníka. Uskladněné historické exponáty jsou zde v dobrých rukou.

Miroslav Čáslavský



Fotografie Karla Šlaise zachycuje poslední den depa v České Lípě – 30. 6. 2008.

ZE SVĚTA

Evropská komise schválila rakouskou finanční pomoc železniční nákladní dopravě

Evropská komise (EK) schválila rakouskou finanční podporu pro tamní železniční nákladní dopravu. Podpora zahrnuje dotace a zároveň snížení poplatků za užití infrastruktury. Snížení poplatků bude uplatněno zpětně za období od 1. března do 31. prosince 2020. Schválený rozpočet navíc počítá s potenciálním přesunem přepravy ze silnic na železnici. Rakousko již 8. srpna oznámilo, že hodlá snížit ceny za užití infrastruktury po schválení EK nic nebrání přímému uplatnění v praxi. Pro dotační podporu dopravců je k dispozici 150,7 mil. eur (téměř 4 mld. Kč) a pro kompenzaci snížených cen za užití infrastruktury 115,7 mil. eur (více než 3 mld. Kč). Smyslem opatření je odlehčit železničnímu sektoru po nouzovém stavu v letošním roce. EK uvítala navržená opatření s nadšením. Vedle praktických užitek v nich spatřuje dlouhodobou hodnotu pro evropský železniční sektor. Margrethe Vestager, výkonná viceprezidentka EK, považuje opatření za přínos k zachování konkurenceschopnosti železnice vůči ostatním

druhým dopravci v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu. Navíc jsou ve shodě s Nařízením (EU) 2020/1429 o dočasné možnosti snížení cen za užití infrastruktury pod úroveň přímých nákladů provozované dráhy.
Z www.railfreight.com zprac. –rš–

Skupina EPH vstupuje do Slovinských železnic

Se zvýšením kapitálu by se dceřiná společnost SŽ-Tovarni Promet pro nákladní dopravu mohla stát vážnou konkurencí pro společnost ÖBB Rail Cargo Austria. Divize nákladní dopravy slovinské státní železniční společnosti (SŽ) očekává prudký nárůst investic. Jak uvádí „Austria Presse Agentur“ (APA), skupina EPH českého miliardáře Daniela Křetínského chce vstoupit do dceřině nákladní společnosti slovinských státních železnic. Dozorčí rada SŽ dala koncem října 2020 vstupu tohoto strategického partnera zelenou. Dohodu musí ještě schválit státní holdingová společnost SDH, která spravuje slovinský státní majetek. Podle mediální zprávy usiluje EPH o navýšení kapitálu. Výše české investice není známa, neoficiálně se uvádí mezi 60 a 100 miliony eur, což uvedl 30. 10. slovinský deník „Dnevnik“. Se zvýšením kapitálu se dceřiná spo-

VŠIMLI JSME SI

MEZI HUSTOPEČEMI a Brnem začaly jezdit přímé elektrické vlaky. Jejich provoz zahájil Jihočeský kraj zvláštním vlakem v sobotu 12. prosince, pravidelné vlaky vyjely o den později. Jejich provoz je možný díky dokončení modernizace a elektrizace tratě mezi železničními stanicemi Šakvice a Hustopeče. „Dokončení stavby Brno – Hustopeče znamená pro Jihočeský kraj, a především Hustopečsko, zásadní kvalitní společenství s Brnem i dalšími městy. Zlepšení pocitů zejména seniorů a méně pohybliví cestující. Bez přestupu se dostanou jedním vlakem s jednou jízdenkou nejen do centra Brna, ale v Brně třeba i na Lesnou či do Kralova Pole. Nebudou muset řešit problémy s parkováním či se zácpami na dálnici D2,“ uvedl jihočeský hejtmán Jan Grolich. Přímé vlaky jsou plánovány ve špičce po 30 minutách, mimo špičku a o víkendech po hodině. Cesta potrvá obvykle necelých 45 minut.



V RÁMCI rekonstrukce žst. Krupka-Bohosudov v hodnotě cca 1 676 419 186 Kč probíhá též oprava tamní výpravní budovy (na snímku Tomáš Martínka ze dne 13. 11. 2020), kde bude umístěno technologické zázemí nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení ESA (dálkové ovládaného ze žst. Teplice v Čechách). Tato stanice se vrátí ke svému dřívějšímu názvu Bohosudov a cestujícím bude sloužit nově vybudovaná bezbariérová vlaková zastávka vybavená akustickým a vizuálním informačním systémem (INISS) s nástupišti o délce 120 m, jež bude situována v železničního přejezdu v ulici PodDolní drahou. Stavební práce by měly být zcela dokončeny koncem roku 2022.



VÝPRAVNÍ BUDOVA dálkové řízené žst. Jince (trať 200, na snímku Martina Kubíka) byla vkusně generálně opravena. V Jincích se pravidelně nakládá dřevo. Naopak vlečka do dosud fungujícího podniku na výrobu převodovek Kostal byla krátce po privatizaci firmy vytrhána!

NÁDRAŽNÍ BUDOVA v centru Karviné je nyní na prodej za milion korun. Zájem má i místní spolek, který v ní chce vybudovat komunitní centrum. Správa železnic historickou budovu nabízí opakovaně, v minulých letech ale kupce nenašla. Železničáři tak zvažovali její demolici, nakonec ovšem upřednostnili vypsání čtvrté veřejné soutěže. I proto, že se o dominantu zajímá skupina místních obyvatel sdružených pod spolkem S. O. S. Karviná, který se v minulosti zviditelnil zejména bojem proti nakonec nenaplněným plánům OKD těžit uhlí v karvinské části Staré Město. Jak uvedl pro 5plus2 člen spolku, historik Radim Kravčík, snaha může ztroskotat na nedostatku vybraných peněz. Spolek chce peníze na odkoupení, ale i nutné opravy budovy získá ze veřejné sbírce, která by měla být spuštěna v prosinci. Jasnější o osudu budovy bude po 10. březnu, což je konečný termín pro podání nabídek do veřejné soutěže.

Obzor č. 51- 18. 12. 1995

Na předposledním čísle Obzoru roku 1995 je již trochu znát, že vznikalo v předvánočním čase. Najdeme v něm již vánoční zamyšlení i několik vtipů předznamenávajících blížící se konec roku.

Z „pracovních“ článků zmiňme zprávu z jednání územních tajemníků OSŽ z 6. 12. 1995, kde se diskutovalo mimo jiné i o „komorovém“ uspořádání OSŽ, které prosazovali zvláště zástupci infrastruktury. Zazněla i myšlenka, že takové tlaky přicházejí i od hospodářského vedení.

Na stejné téma je i úvodní rozhovor čísla, tentokrát s Josefem Kurkou, územním tajemníkem OSŽ pro infrastrukturu. Ten zdůraznil, že v žádném případě nejde o pokus rozdělit OSŽ. „Myšlenka jednoty OSŽ musí být vždy na prvním místě“, říká Josef Kurka. Infrastruktura však podle jeho slov chápala strukturu OSŽ jako nespravedlivou, vzhledem k tomu, že početně slabší sekce měly jen omezené možnosti při prosazování svých požadavků.

Obzor č. 52 – 27. 12. 1995

Poslední, osmistránkové číslo Obzoru přineslo mimo jiné informaci ze zasedání Správní rady Českých drah z 15. 12. 1995. Jako první bod projednala Správní rada předsednictva obnovy železnic, rozpočtově organizace ministerstva dopravy, zpět do Českých drah a její následnou privatizaci. Správní rada ČD rovněž odsouhlasila, aby i v roce 1996 byly podnikům

se státní účastí s významným podílem zakázek pro ČD (tj. Elektrizace železnic, ČSKD Intrans, JLV a AZD) poskytnuty zlevněné sifové jízdenky se slevou 63 a 78 %.

Najdeme zde i zpravodajství ze sněmu Českomoravské komory odborových svazů. Jednalo se na něm mimo jiné o prodejji majoritního podílu odborů v deníku Práce. Několik odborových svazů označilo tento prodej za politickou chybu. Sněm vyslovil uznání Odborovému sdružení železničářů za zastavení neschválené transformace Českých drah.

Přílohu čísla tvoří Silvestrovský koktejl, plný vtipů a nadsázek. Najdeme zde například snímek předsedy OSŽ Jaromíra Duškaj jako exponát z muzea voskových figurín Madame Toussand, dvojsnímek tajemníka OSŽ Zdeňka Jílka s tvrzením, že má zlého dvojníka, či snímek tajemníka OSŽ Václava Pecha s telefonními sluchátky u každého ucha, dokumentující přetřetí funkcionářů telefonními dotazy.

Kromě tradičních kreslených i slovních vtipů si rubrice „Všimli jsme si“ například přečteme informaci o tom, že Představenstvo OSŽ rozhodlo o tom, že OSŽ bude mít kromě výkoných tajemníků ještě dvanáct tzv. nevykonaných tajemníků, kteří budou sloužit pouze pro reprezentační účely.

Na závěr přidejme alespoň jeden vtip ze silvestrovské strany Obzoru č. 52/1995: „Tati, myslíš, že existuje nějaká všemocná síla?“ ptá se Karlíček pod vánočním stromčkem. „Jistě, chlapče, já jsem se s ní oženil.“

–zs–

INFORMACE

Cestování držitelů In Karet s aplikací železniční průkazka na Slovensko v roce 2021

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 21 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a. s., a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s., pro rok 2021. **Níže uvedené podmínky jsou platné od 13. prosince 2020 do 11. prosince 2021.**

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky,
- použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ),
- použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky včetně míst pro kola.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravují jejich držitele v mezinárodní přepravě k:

- přepravě ve vlacích SC 240/241 a 242/243 po uhrazení SC příplatku (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98),
- použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky.

Držitelé volných přenosných mezinárodních jízdenek ČD poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k

- bezplatně ve vlacích SC 240/241 a 242/243 s SC příplatkem (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební tratové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9.

Upozornujeme všechny držitele In Karty, že časový doplatek do 1. třídy vozové zakoupený dle tarifu TR 10 neplatí pro přepravu v 1. vozové třídě vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska.

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, **zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čípu karty.**

Kontrolo aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz>. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

Kompletní informace naleznete v pokynu „Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2021“ (č.j. 3273/2020–O10, ze dne 9. 12. 2020), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupíková, GR ČD

PŘÁVNÍ PORADNA

Co je bianko směnka a jaká rizika přináší?

Společně s bianko směnku je třeba uzavřít i dohodu o vyplňovacím směnčném právu. Ta vymezuje, za jakých podmínek je majitel směnky oprávněn ji vyplnit. Je to právní jistota pro dlužníka i věřitele. Nejvhodnější je sepsat souvislý text a podpisy notářsky ověřit.

Věřitel nemá povinnost takovou dohodu uzavřít a jeho argument proti potenciálnímu dlužníkovu „Nechcete, nechte být“ pro většinu žadatelů znamená, že podepíše směnku bez této dohody, protože jsou ve velké finanční tísní.

Bianko směnka je směnka, ve které výstavce (dlužník), některé údaje záměrně nevyplní (zejména částku, termín splatnosti). Oprávněný majitel směnky může tyto údaje podle dohody sám doplnit a předložit směnku k proplacení.

Okamžikem prodloužení se splácením věřitel biankosměnku dodatečně vyplní o částku navyšenou všemi sankcemi, několika násobně převyšujícími půjčenou částku a uplatní ji u soudu, nebo prodá třetí osobě, která se tak stává věřitelem.

Není-li směnka v termínu splacena, může se věřitel domáhat jejího proplacení soudně a následně i exekučně! Tak lze rychle přijít o dům, byt a další nemovitě i movité věci.

Pokud směnka obsahuje veškeré zákonné náležitosti, soud bez jednání vydá směnčného platební rozkaz. Bránit se lze námitkami v patnáctidenní lhůtě, přičemž v námitkách se musí uvést vše, co proti směnčnému platebnímu rozkazu namítá, což je velmi obtížné. Pokud

ovšem věřitel směnku převedl na třetí osobu, nelze už proti této třetí osobě namítat, že žalovaná částka je výrazně vyšší, nebo že už byl dokonce dluh splacen.

Pro doručení směnčného platebního rozkazu vyžaduje zákon výlučně převzetí do vlastních rukou, náhradní doručení (vhozením do schránky) je vyloučeno.

V bianko směnčce není vyplněna definitivní částka, která se doplňuje dodatečně. To může vést až k situaci, kdy spekulant v pozici věřitele do směnky napíše jinou částku, nebo o nulu více, než činí skutečně půjčená částka. Dalším problémem je nezhodnotěná směnka. Dlužník půjčenou částku uhradí, ale věřitel směnku nezhodnotěnou částku po něm znovu požaduje. Toto jednání (tzv. podraz), musí podvedený dokázat. On nese důkazní břemeno.

Lichva je sice upravena v ustanovení § 218 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, avšak naplnění skutkové podstaty tohoto trestního činu se těžko prokazuje. Na základě judikatury Nejvyššího soudu ČR je lichvou čtyřnásobek běžného úroku, který je poskytován bankami v ČR.

Bianko směnka, tzv. žebřákem snadno a rychle, a zřejmě až do konce života.

Luděk Šebřle, analytik rozborů ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

A pořád dokola

Lidstvo je nepoučitelné, a pokud jde o naši republiku, platí to snad dvojnásobně. Světem hýbe otázka klimatu a nyní pandemie koronavi-ru.

Co to má společného? Pokud jde o dopravu a její koncepci, tak mnoho. Doprava je hodně problematická, a pokud je známo, řešena není dobře. A ani snahy o to nějak vidět nejsou. Doprava má stále větší vliv na životní prostředí, stav krajiny, zdraví a životy obyvatel. Koncepce by na to měla příslušně reagovat. Tedy dopravu řešit tak, aby byla co nejšetrnější k lidem i prostředí, byla energeticky málo náročná, nevytvářela hluk, emise a nakonec aby byla ve své podstatě pro své negativní dopady i omezována. To v první řadě platí pro dopravu silniční a leteckou, kde jsou dopady nejškodlivější a v důsledku nejen toho je tato doprava (i přes snahu to zpochybňovat) nejdražší.

Jakou dopravu tedy volit? Zcela jednoznačně kolejovou, která umí řadu problémů vyřešit. Bohužel, stále jsme svědky toho, že doprava (kolejová) železniční není preferována na rozdíl od dopravy silniční. Dlouhodobě zůstává její modernizace, dostavba, přestavba, na rozdíl od tlaku na výstavbu dálnic, obchvatů, parkovacích a odstavných ploch, rozšiřování běžné silniční sítě atd. Často se argumentuje vynaloženými finančními prostředky do železnice, ale to je poněkud zavádějící. Po desetiletí se do železnice neinvestovalo a zejména regionální tratě se nechaly zchátrat a jsou často ve stavu, v jakém byly před desítkami let postaveny. Takže tu máme možná stoletý dluh. Vynakládané prostředky zdaleka nedosahují výšek vynakládaných prostředků do silniční dopravy a nelze ani mluvit o nějaké efektivitě.

Proč? Za nimi se skrývají třeba demolic budov, likvidace kolejí, snížení kapacity tratí, likvidace vleček, likvidace prostorů pro nakládku a vykládku, opravy přejezdů, což je vlastně služba silniční dopravě atd. Nic z toho ale nezlepšuje funkci a kapacitu železnice. Nepřispívá zvýšení atraktivity železnice, převodu nákladní dopravy na koleje a zvýšení počtu cestujících!

A co nám přináší vysoká podpora výstavby modernizace silniční dopravy? Stačí např. uvést cca 70 mld. škod na dopadech do zdraví lidí a tuto částku, samozřejmě, uživatelé silnic zdravotnictví ani poškozeným nehradí. A co třeba způsobí plán výstavby cca 2700 km dálnic,

existence 50 000 km dalších silnic? Jednoduchým propočtem dojdeme k tomu, že jen tyto stavby v ČR zaberou plochu 1100 km² (samozřejmě nám v tom scházejí další plochy pro tuto dopravu ve městech, pro parkování, obsluhu plochy v průmyslových zónách a další. Jejich rozsah není moc znám – proč asi? Ale ve městech se mluví o skoro 20% ploch určených pro silniční dopravu). A to vše už tvoří docela nezanedbatelnou rozlohu území ČR. A tyto plochy se v létě ohřívají i na 80 °C. A to jsou ty změny klimatu, neobyvatelné prostředí ve městech, problémy s vodou apod. A stačí selský rozum, abychom dospěli k tomu, že vliv na klima a ohřev či stav krajiny zde je víc než velký. A to vše nám dělá problémy a škody v desítkách miliard ročně. Takže proč se tolik váhá nad změnou dopravní politiky a koncepcí dopravy v ČR?

A v době koronavirové se zase musíme zamyslet nad tím, proč musíme dovážet tak velké množství zboží či potravin ze zahraničí a právě po silnicích. Pak se nelze divit upcpaným silnicím, problémům s nedostatkem řidičů, nedostatkem potřebných ploch a dalších. Kdyby byla dostatečná a předvídatelná příprava na takové situace, už dávno by se to dalo vozit po kolejích s minimem pracovníků a zabraných ploch. Bez problémů se sledováním zdravotního stavu řidičů, desinfekcí vozidel. O zatížení území nemluvíme.

Takže nadále, už řadu let kladená otázka na naše politiky, ministerstva zůstává. Kde je smysluplná koncepce dopravy, která by tyto problémy řešila a konečně se začal měnit pohled na železnici, na její preferenci úpravy? A to i v regionální úrovni? Namísto likvidace tratí, kolejí, vleček, nákladíšť se zaměřit na celkovou modernizaci a přestavbu železniční sítě a její využití. Aby konečně se nám dostaly cíle a zdroje dopravy na kolejové trasy, aby konečně poklesl tlak silniční dopravy na krajinu, na obyvatele a abychom také skutečně ušetřili. Na řešení životního prostředí, na nákladech ve zdravotnictví, na zbytečných dovozech. A s tím souvisí konečně i opětovné dosažení potravinové soběstačnosti a soběstačnosti u strategických výrob. Dokud toto nebude, nemůžeme mluvit o ekonomice či rozumném hospodaření. A i při možných dalších katastrofách (které nikdy nelze vyloučit), bychom mohli pozdě litovat.

Ing. Antonín Minařík



Zrušené nákladíště a zrušená zastávka Bříza (nezaměňovat s Břízou obec, ta se původně jmenovala Račíněves na trati Straškov – Libochovice) ležela na trati Straškov – Zlonice, jejím zrušením odstartovalo odpočítávání konce pravidelné dopravy. Protože z Břízy dojížděli dělníci do místní pily v obvodu bývalé zastávky, pak předsedali nuceně na auta. I tak se dají vyhnat lidé z vlaků! Foto ze 7. 5. 2019 – více v rubrice Cestujeme s Obzorem (www.osz.org) z 22. 5. 2019.

S novým GVD skončily některé vlaky na větvi podřipských lokálek

Vyjádření krajského úřadu

Kompletní jízdní řád 2020/2021 je možné shlédnout zde: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad/jizdni-rad-platny-od-13-12-2020>.

Změna objednávky na lince U22 v úseku Straškov – Zlonice plyne z rozhodnutí Středočeského kraje, který je majoritním objednatelům těchto vlaků a který na základě přepravních výsledků dotčených spojů dospěl k rozhodnutí o ukončení jejich financování v pracovní dny. Na území Ústeckého kraje se z celé trasy nachází zlomek tratí u Straškova a nemáme tak k dispozici informace o využití vlaků mimo své území.

Konkrétně zmíněná Ctiněves není dosažitelná od Zlonic ani dnes (odpověď došla před změnou GVD), pokud cestující nechce absolvovat většinou více než hodinové přestupy ve Straškově. Za dobu provozu tohoto modelu jízdního řádu neviduje UK podněty k zavedení komfortnějšího spojení v relaci Zlonice – Vraňany. Spojce Zlonice – Straškov tak vždy navazovaly na přípoje ve Zlonicích. Ctiněves je ve směru od Prahy a Kralup nad Vltavou dosažitelná s přestupem ve Vraňanech. Z tohoto důvodu, byla majoritním objednatelům nadále upřednostněna vazba na sezonní turistickou linku Cyklohraček a ostatní víkendové spoje ve Zlonicích.

Bc. Aleš Cestr, Odbor dopravy a silničního hospodářství Oddělení dopravní obsluhy Ústeckého kraje

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

Jaké to je jet s RegioJetem...

Nepátral jsem po tom, jak a proč se to stalo. Prostě, z Bohumína do Brna a zpět teď obstarává osobní přepravu po železném dráze RegioJet. Jestli se něco změnilo? Ano, jsou novinky, zjistil jsem třeba, že vlak má palubu, a že už v něm není průvodčí, ale palubní personál. A že pokud si písemně stěžuji na nějaký nedostatek nebo záradu, zní první věta odpovědi RegioJetu: „Děkujeme vám za zájem o naše služby“. A to mi rozčilením trochu stoupne tlak, protože já jsem o RegioJet zájem neměl, byl mi kým vnucen. Tak jaképak děkování? Jinak se z Ostravy do Brna nedostanu, taxík je nad moje finanční možnosti. To, že vnucený dopravce umožňuje cestujícím napsat svoji stížnost přímo panu řediteli, je jen manažerský klam. (Který ředitel firmy by se zabýval třeba nesvitlím světlem, poruchou topení a podobnými protinami?) V automatické e-mailové odpovědi se vzápětí stejně dozvíte, že pan ředitel Jančura má těch dotazů, připomínek a stížností tolik, že je nucen část své agendy předat svým kolegům... RegioJet se za všechny problémy a zářady vždy omluví (bodejť ne, nic to nestojí) a slíbí, že věc bude postoupena kompetentním pracovníkům. A to je asi tak všechno.

Tedy budu konkrétní. Protože mám zdravotní problémy a chci mít co největší pohodlí, cestuji vždy tzv. Business třídou RegioJetu. V horkém létě se bohužel stalo, že nefungovala klimatizace, okna v kupé nelze otevřít. Nahlásil jsem záradu průvodčímu, ten konstatoval, že mám pravdu, ale že s tím nic neudělá, že samozřejmě v koncové stanici záradu nahlásí. Stěžoval jsem si písemně a očekával jsem od RegioJetu za to „business cestování“ nějakou finanční kompenzaci. Byl jsem odmítnut, protože pryč v koncové stanici žádná záradka hlášena nebyla, je to tedy „tvrzení proti tvrzení“. Na dotaz, zda je mi tedy v případě nějaké zářady průvodčí na požadání povinen nějaké potvrzení o ní napsat, mi bylo sděleno, že nikoliv.

Při cestování na podzim (venkovní teplota asi 10 stupňů) nefungovalo topení. Také nic příjemného, naštěstí jsem byl doboje teple oblečený a obutý. Průvodčí mi řekl, že podobně je to i v sousedních kupé, a že záradu nahlásí. Do písemné reklamace jsem uvedl datum, čas a stanici odjezdu, číslo vozu, číslo kupé a očekával jsem, že tentokrát snad nějakou slevu dostanu. Výsledek? Žádná záradka nebyla hlášena, reklamace nemůže být projednána, protože jsem neuvěd číslo jízdenky a nemohu tedy dokázat, že jsem v tom vlaku, voze a kupé skutečně cestoval. Moji námitku, že jsem přece všechny údaje z jízdenky uvedl a proto jsem nepovažoval za nutné si ji dále ponechat a vyhodil jsem ji, RegioJet neuznal. A moje připomínka, že v tom voze nefungovalo topení bez ohledu na to, jestli v něm někdo cestoval nebo ne, a že jestliže to průvodčí nenahlásí, porušil své povinnosti, zůstala bez odpovědi.

Vidím to tak, že jsem si RegioJetem na trati Bohumín – Brno nepolepsil. Když mě vozily České dráhy, důvody ke stížnostem a reklamacím jsem neměl. Cestovní čas stejný, pokud jde o sezení – pohodlí srovnatelné a v kupé byly u okna i dveře žalony proti slunci.

Mizející jména vlaků matou cestující

Před pár lety zavedly České dráhy souhrnné názvy rychlíkových linek pro snadnější orientaci cestujících. To se jednoznačně osvědčilo jako klíčová orientační pomůcka. Jak bylo jednoduché hledat svůj Bezděz, Kamenici, Láry, Otavu nebo Slezan. Takzvaní alternativní dopravci se bohužel vydali opačnou cestou: všechny zmíněné názvy po převzetí těchto linek zrušili. Logicky lze sice odůvodnit, že původní jména budou důležitým vlastnictvím ČD, potud v pořádku. Nechápu ale, proč nepřišli s vlastním pojmenováním. Bud se linky nejmenují nijak, nebo podle názvu společnosti, který samotnou spojitost s rychlíkem třeba i popírá.

Například místo někdejšího Slezanu teď jezdí RegioJet. Pro cestujícího, který potřebuje jet z Hranic na Moravě do Ostravy, vyvstává komplikace: ten „Regionální Jet“ neznamená jet regionálním spojem a znamená to naopak rychlíkem? A jak to, že jsou ob jeden komerční s povinnými místenkami, ob jeden zářazkový s možností cestovat ve stoje, a v názvu není rozdíl? Nepomohlo by cestujícím pojmenování linku Brno – Bohumín např. „Haná“ podle říčky, jejíž podstatná část vede poblíž tratí? Reklama na firmu stejně zazní při hlášení o dopravě.

Podobně je na tom linka Plzeň – Most. Jméno firmy GW Train Regio opět ani vzdáleně nepripomíná dálkovou dopravu, ledaže by někdo například Jitku neznamená jako v Anglii Great Western, ale to by z Plzně zase očekával západní směr do Chebu místo severočeského Mostu. Co takhle pojmenovat linku podle nejvýraznější dominanty u trati – „Hněvín“?

Nakonec je tady bezjmenná flotila takřcečných „mončičáků“ z osmdesátých let. Z Mladé Boleslavi jezdí na čtyři směry z Mladé Boleslavi jezdí na čtyři směry a nejsou všichni nadšenci, kteří rozpoznají, který rychlík je zle náteru veden regionální soupravou. Naopak lze předpokládat, že se nezkušený cestující chytí názvu, který chybí. Takovi bloumáji s myšlenkou „Který z nich je Arriva?“ Proč se nejmenují třeba „Sloup“, „Zvířetice“, „Džbán“ a „Orlík“? A co hůř: zmizí ještě ze světa Ploučnice a Ještěd?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy



V neděli 13. 12. 2020, souběžně se začátkem platnosti jízdního řádu pro rok 2021, byla po dlouhých devíti letech v Praze otevřena nová zastávka Praha-Eden.

V pátek 11. prosince byla slavnostně otevřena nová zastávka Praha-Eden!

Zvláštní jízdy (vozidly MUV 75.0 určenými pro údržbu železničních tratí) po nové tratě přeložce mezi stanicemi Praha-Vršovice a Praha-Hostivař byla v pátek 11. 12. 2020 odpoledne za účasti ministra dopravy Karla Havlíčka, generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody, a dalších pozvaných hostů, slavnostně otevřena nová zastávka Praha-Eden. Nachází se na tratě přeložce mezi stanicemi Praha-Hostivař a Praha-Vršovice.

Pro cestující byla zastávka otevřena v neděli 13. 12. 2020, souběžně se začátkem platnosti jízdního řádu pro rok 2021. Současně s touto změnou přestaly vlaky obsluhovat stávající trať včetně zastávek v Praze-Strašnicích.

„Z mého pohledu je to zcela zásadní stavba, která má přesah přes Prahu,“ řekl ministr dopravy Karel Havlíček. „Hlavně v tom, že se celá trať zkapacitňuje,“ zdůraznil. „Vzpomínám, jak jsem jako student po této trati jezdil do Prahy tři hodiny. V době, kdy bude čtvrtý koridor hotový, budeme z Prahy do C. Budějovic jezdit hodinu čtrnáct minut.“ Dodal s tím, že modernizace úseku Praha-Vršovice-Praha-Hostivař patří mezi klíčové stavby dopravní infrastruktury v Praze a okolí. „Ale nesmíme zapomenout ani na ostatní stavby, ať už je to nedávno zprovozněný Negrelliho viadukt, čeká nás stavba tratě do Kladska, současně opravujeme hlavní nádraží – připravujeme podchod na Žižkov, určité významná stavba je i okolo Vysočan a samozřejmě Smíchov – Černošice. Takže dělá se toho v Praze strašně moc, za což děkuji Správě železnic, pod generálním ředitelem Svobodou funguje Správa železnic výborně, děláte skvělou práci.“

Dana Kovaříková, vedoucí Zastoupení Evropské komise v ČR, uvedla, že EU se podílela na financování tohoto projektu částkou přesahující 80 % výdajů. „Celkově, co se týče modernizace úseku Praha hl. n. – Praha-Hostivař, k dnešnímu dni již investovala jednu miliardu korun,“ dodala Dana Kovaříková a připomněla desítky miliard investovaných ze strany Evropské unie do dopravní infrastruktury v celé ČR.

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda ocenil zkapacitnění tratě a nezapomněl na prezentaci výstavby celého hostivařského koridoru: „Velmi bych si přál, aby se v krátkém

čase se vyřešilo i provázání celé stavby od hlavního nádraží až po výstavbu úseku Nemanice – Sevětin.“

S krátkými proslovky vystoupili i primátor hlavního města Prahy Zdeněk Hřib a generální ředitel Metrostavu Jaroslav Heran.

Nová trať je o 232 metrů kratší než původní přes zastávku Praha-Strašnice; traťová rychlost se zvýší z 80 km/h na 120 km/h. Zastávka Praha-Eden bude zatím sloužit v provizorním režimu, definitivně by měla být včetně přístupových cest dokončena příští rok na jaře, na září je pak naplánováno otevření nové stanice Zahradní Město.

Michael Mareš

Zátěžová zkouška mostu ve Vlastějovicích

V pátek 4. 12. 2020 proběhla na nově postaveném mostě přes řeku Sázavu u stanice Vlastějovice zátěžová zkouška. Stavbu mostu provedla společnost Chládek a Tintera za 70 milionů Kč. Na tuto zátěžovou zkoušku přijeli po trati 212 z Ledče nad Sázavou jednotlivě dvě muzejní lokomotivy „Sergej“ řady T679.1529 z Olomouce a T679.1600 z Chebu. Do Ledče dorazili Sergejové den předem. Při této zátěžové



Sergejové na novém mostě přes Sázavu ve Vlastějovicích.

Soutěž FISAIC: „Tvořte sami s námi“

Na konci října byla vyhlášena on-line soutěž ČZS FISAIC „Tvořte sami s námi“ o nejlepší fotografii, obraz a také film na téma Koronavirus kolem nás. Do soutěže byly také zapojeny členky skupiny kreativní ruční práce, které soutěžily o nejlepší vánoční ozdobu. Koronavirus ohrozil všechny podzimní semináře a tak jsme dali příležitost členům ČZS FISAIC, aby v době vyhlášeného nouzového stavu mohli společně tvořit na dané téma, i když doma sami, ale s námi. Všechny přihlášené práce byly v úterý 1. prosince vystaveny v zasedací místnosti v Domě Bohemika v Praze. Hodnotícími soutěžních prací byli zaměstnanci Domu Bohemika, kteří za všech daných hygienických opatření mohli dát své body vždy třem fotografiím, obrazům, filmům a vánočním ozdobám. Všichni byli překvapeni šikovností našich železničářů a udělili body pracím, které byly podle jejich rozhodnutí těmi nejlepšími. Na závěr ještě přišli hodnotit i členové Představenstva OSŽ hned po ukončení jednání.

Na 1. místě v soutěži foto se umístila Daniela Malinová (Vlnky na mostě), 2. místo získala Milada Žemličková (Koronavirus), 3. místo Jiřina Marášková (Výstava).

Ve výtvarném umění získala 1. místo Marie Šimpachová (Naděje), 2. místo Karel Pašek (Dodržíte rozestupy), o 3. místo se podělily Ludmila Kubásková (Podzim 2020) a Jarmila Šmerhová (Metamorfóza).

Nejlepší film měl Eduard Pech (Láska je všude kolem nás), 2. místo Danuše Kubátová (Nákup), 3. místo Petr Chmela (Test na coronavirus).

Vánočních ozdob bylo vystaveno opravdu mnoho a pro hodnotící bylo velmi těžké vybrat ty nejlepší. Nejvíce bodů získala Miloslava Jašková za krásné anděly, 2. místo Lucie Vokounová, za vánoční ozdoby, na 3. místě se umístila Jitka Langhammerová, paličkování.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Orion 2021

Nabídka letních pobytů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii bude rozeslána všem předsedům ZO OSŽ v pondělí 4. ledna 2021 a již v pátek 8. ledna bude zveřejněna na internetových stránkách www.osz.org a www.rekreaceosz.cz.

Moudrost pro tento den

Dej každému dni příležitost, aby se mohl stát tím nejkrásnějším dnem svého života.
Mark Twain,
americký spisovatel (1835 - 1910)

Letošní zima raději v Česku!

Vyberte si letošní zimní dovolenou v Česku. Hotel Ostrý v Železném Rudě nabízí pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky **zvýhodněné pobyty za 250 Kč/noc**. Hotel je umístěn 400 m od zastávky vlaku ČD. Akční nabídka platí na pobyty od 3. 1. – 5. 4. 2021. Šumava přímo vyzývá k lyžování a turistice. Od dálničních širokých sjezdovek, obslužených moderními la-

novkami v „alpském“ areálu Velký Javor až po loučky pro nejmenší. Město také upravuje 70 km běžeckých stop, které navazují na další stovky kilometrů v NP Šumava. Možnost využití ski busu přímo od hotelu.

Více informací najdete na stránkách www.rekreaceosz.cz, nebo na tel. 972 241 928 a 601 391 185.



Nádražní budova v Teplicích v Čechách z roku 1871 patří i dnes k nejhonosnějším objektům ve městě. Pohled na nádraží z parku Milady Horákové.

Dočká se teplické nádraží (nejen) nového kabátu?

Jak proniklo na veřejnost, Správa železnic (SŽ) počítá s opravou secesní nádražní budovy v Teplicích v Čechách. Celková rekonstrukce památkově chráněného objektu by měla začít na podzim roku 2022. Zároveň s opravou venkovní fasády by měly probíhat i práce na obnově interiéru, minimálně v rozsahu veřejných prostor. Vypsána byla veřejná zakázka na zhotovitele dokumentace pro provedení rekonstrukce za cca 30 mil. Kč. Celkové investiční náklady se pak odhadují na 800 mil. Kč. Dle slov generálního ředitele SŽ, Bc. Jiřího Svobody, řadí se tato částka svým objemem mezi nejnákladnější akce oprav nádražních budov vůbec. Jen připomeňme, že v roce 2018 se dle slov tehdejšího ministra dopravy Dana Tóka odhadovaly náklady na opravu teplického nádraží na 300–350 mil. Kč.

Počátek přestavby a „revitalizace“ této architektonicky unikátní budovy (patřící kdysi ke



Stropní výzdoba nádražní haly svědčí o někdejším přepychu a snaze společnosti Ústecko-teplické dráhy o co nejrepresentativnější prostory. Návštěvníci města měli hned zde, na nádraží, co obdivovat.

skvostům v rakousko-uherské monarchii) se plánuje na září 2022 a práce by měly být hotovy do konce roku 2023. Podle slov GR SŽ se v současné době jedná o naddimenzovaný objekt. SŽ chce po opravě do budovy přestěhovat administrativu, údržbu a zázemí dopravců z okolních budov. A volné prostory nabídnout k užívání dalším subjektům. V horních patrech se mimo kancelářů budou nacházet i ubytovací prostory se samostatným vchodem. Dle plánů z roku 2018 měl v budově například sídlit Centrální finanční úřad pro Ústecký kraj. Uvidíme, podaří-li se poměrně rozlehlou budovu zaplnit nájemci.

V roce 2005 prošlo nádraží opravou za cca 150 mil. Kč, která se ale zaměřila na modernizaci kolejí a vybudování ostrovního nástupiště s podchodem. A budova dál chátrala. Počítalo se s tím, že podchod bude dále prodloužen a v prostoru severně od kolejí vznikne nový autobusový terminál. Leč jednalo se o nereálné, spíše předvolební sliby a přání. Inu, kterak je v krajině u politiků zvykem, „slibem neuražís“. Proto se i na současné plány dívám poněkud skepticky. Zvláště dnes, pokud bude zadlužování státu stále pokračovat současným tempem, nebudou za chvíli peníze už vůbec na nic.

Původní nádražní budova v Teplicích pocházela z roku 1858, kdy byl zahájen provoz na prvním traťovém úseku společnosti Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) mezi Ústím nad Labem a Teplicemi. V roce 1871 se obyvatelé Teplic dočkali opravu honosné a reprezentativní nádražní budovy, která nahradila nádraží původní. Inu, „Malá Paříž“, jak se tehdy přezdívalo Teplicím, si to rozhodně zasloužila. Budova sloužila také jako sídlo společnosti ÚDT, byl zde také vyhlášený restaurant a v patře taneční sál.

Přejme si tedy, aby se plány Správy železnic podařilo v plánovaném termínu a objemu prací realizovat a nádražní budova v Teplicích se opět, po dlouhé době, zaskvěla v plné své kráse.

A. K. Kýzl

Umírající a vzkvétající vlečka odbočuje v žst. Hořovice

V žst. Hořovice odbočují na plešenském zhlaví dvě vlečky. Začneme dobrou zprávou. Vlečka Cintlovka odbočuje výměnou č. 17 v km 58,790, kde začíná km 0,000 vlečky, která byla postavena v roce 1913 a sloužila přibližně do roku 2005 pro odštěpný závod postupně vytulovaného ČKD. V roce 2012 revitalizoval vlečku podnik zabývající se přepravou pohonných hmot Terminal Oil. Na tomto příkladu je vidět, že není radno trhat nepoužívané vlečky. Nyní je vlečka Cintlovka velmi využívanou vlečkou

s vlastní posunovací lokomotivou řady 709.509-4 (spatřena při posunu 23. 11.).

Opak zmařené vlečky je vlečka Buzuluk Komárov, která odbočuje v km 60,450 výměnou č.20 kryta nástupištem Se 16. Před rekonstrukcí žst. Hořovice odbočovala vlečka z širé tratě, po rekonstrukci bylo vjezdové nástupištní posunuto, aby byla vlečka ještě v žst. Hořovice. Nicméně právě od této doby začíná postupný útlum vlečky, ač dle platného Přípojového provozního řádu i Seznamu vleček Drážního úřadu je v provozuschopném stavu! Při osobní obhlídce stavu vlečky jsem zjistil, že těleso vlečky je zcela zarostlé náletem a přejezd v obci Osek je od přibližně od září 2020 zalit asfaltem (!!). Zalit asfaltem je další přejezd mezi starým a novým závodem v Komárově. Firma Buzuluk Komárov je přitom plně funkční, vlastní ji od roku 2012 čínské konsorcium. Patrně od té doby možno spatřit rozvrat vlečky.

(Více na www.osz.org v rubrice Cestujeme s Obzorem)

Martin Kubík



Současný stav vlečky do Buzuluku Komárov.



Kolejnicový mazník – zajímavost v bývalé zastávce Jenichov

Jenichov (na snímku) kdysi býval zastávkou a nákladním (zejména repným) na lokalce z Mělníka do Mladé Boleslavi (dnes trať 076 Mělník – Mšeno), a to mezi zastávkami Mělnická Vrutice a Hledsebe. Zastávka byla zrušena někdy v 50. letech minulého století, nákladní pak patrně v letech šedesátých. Dnes už v místě bývalé zastávky nenajdeme ani stopy po kolejovém rozvět-

vení a objekt je podle Správy železnic v soukromém vlastnictví již déle než 15 let. Zato je zde zajímavé technické zařízení – kolejnicový mazník, který díky mazání okolo umožňuje hladší průjezd obloukem... „Díky němu nedochází k takovému opotřebení spolupůsobících kovových částí (kolo – kolejnice)“, vysvětlila Nela Friebová, tisková mluvčí Správy železnic. –mmč–