OBZOR 5

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
1. 3. 2021 Cena 5 Kč
Ročník 32

Z aktuálních událostí

■ **Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.,** dne 10. února jednal opět formou videokonference. V sídle OSŽ byli přítomni předseda PV Vladislav Vokoun, tajemník PV Antonín Leitgeb (ten jednání řídil), tajemnice PV Věra Nečasová a organizační pracovnice PV Magda Kopecká. Ostatní členové podnikového výboru a poté i hosté byli připojeni on–line.

Předseda podnikového výboru Vladislav Vokoun se mimo jiné věnoval hospodaření Českých drah a chystaným úsporám. Zdůraznil, že OSŽ požaduje, aby případné personální úspory nebyly na úkor přetěžování ostatních zaměstnanců. Zároveň vyzval členy podnikového výboru, aby nahlásili případy, kdy došlo k nesprávnému postupu. Dále se předseda PV věnoval otázce tzv. stravenkového paušálu navrhovaného místo stravenek. PV není a priori proti, není však nakloněn jeho překotnému zavedení, to by mohlo znamenat mimo jiné likvidaci výdejen stravy, ale i finanční tlak na dovybavení pracovišť s ohledem na možnost ohřátí přineseného jídla apod.

Vladislav Vokoun dále informoval o tom, že byly dohodnuty centrální akce BOZP, a také o plánu střednědobé strategie do roku 2030, kterou chystají České dráhy. **„Pro nás je podstatné, že podnik deklaruje, že chce udržet maximum výkonů, a je tam i vize dalšího rozvoje, což je důležité pro zaměstnanost a prosperitu firmy,“** uvedl Vokoun.

Na půl hodiny se do jednání připojil generální ředitel Českých drah Ivan Bednárik. Zmínil se o připravované strategii Českých drah na 10 let, která zahrnuje i investice ve výši 130 mld. korun, především do technického vybavení. Zmínil se i o stále nevyřešené problematice režijek v Jihomoravském kraji. **„Jednal jsem s hejtmanem Jihomoravského kraje, vysvětlil jsem svůj úhel pohledu, budeme společně řešit režijní výhody, zapojíme do toho stát, aby kupon byl za přiměřenou cenu,“** řekl Ivan Bednárik.

Dalšími hosty jednání byly tři zaměstnankyně odboru 10 GŘ ČD. První z nich, Ing. Lucie Bauerová, seznámila členy PV s organizačními změnami, které se týkají rušení některých pracovních pozic, celkem jde o 14 obsazených a 5 neobsazených míst zaměstnanců zařazených pod Generálním ředitelstvím ČD. Členové PV měli ke způsobu seznámení pracovníků s rozvázáním pracovního poměru zásadní připomínky – změna nebyla předem projednána s příslušným závodním výborem a zaměstnancům byl přímo předložen návrh rozvázání pracovního poměru. Někteří dokument v rozrušení ihned podepsali, aniž se o tomto kroku poradili.

Další zástupkyně odboru 10 GŘ ČD, Ing. Julie Bartoňová, seznámila podnikový výbor s řešením nečerpaných komplexních ozdravných pobytů. Uvedla, že platí opatření z listopadu 2020, podle kterého se přiděluje volno za „kopku“. Těm, kteří jej dosud nečerpali, měl být do konce února vypořádán závazek, než se rozběhnou termíny dalších ozdravných pobytů.

Dále se hovořilo mimo jiné o řešení zůstatků Sociálního fondu (bylo rozhodnuto o přidělení 50 % zůstatků do rezervního fondu, 50 % do organizační jednotky).

Podnikový výbor se dále zabýval organizačními záležitostmi, mimo jiné volbami do Dozorčí rady ČD či přípravou podnikové konference.

■ Ve čtvrtek 11. 2. 2021 se konalo (opět formou videokonference) jednání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s.** Účastni byli všichni členové podnikového výboru, za zaměstnavatele byl přítomen ředitel odboru personálního Ing. Mojmír Bakalář a vedoucí oddělení sociálního a mzdového Mgr. Pavla Kreischová. Na programu byly především informace z jednání zástupců odborových centrál a vedení ČD Cargo, která se konala 8. 2. a 10. 2. Byla dokončena technická úprava bodů PKS ČD Cargo 2021/2022 a v nejbližších dnech bude PKS zveřejněna. Došlo k dohodě nad realizací KOP, které se měly uskutečnit v loňském roce. Zaměstnancům bude nabídnuta jedna ze tří možných variant: finanční náhrada, pobyt v rámci ČD travel a uskutečnění KOP v průběhu 2021/2022. Projednáván byl i návrh na změnu osobního ohodnocení, to ovšem zůstává platné ve stávající textaci. Více na www.osz.org v sekci Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo.

■ Formou videokonference jednalo ve středu 17. 2. **Ústředí OSŽ**, které řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. V rámci informací ze zásadních jednání uvedl I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách Vladislav Vokoun mimo jiné: **„České dráhy se snaží přizpůsobit situaci, musely například přerušit dopravu do Německa. Snahou Českých drah je neomezovat dopravu, ale záleží na objednatelích.“**

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola uvedl: **„Přes všechny překážky jsme uzavřeli všechny dokumenty pro PKS 2021/2022 a mohli jsme oficiálně dokument pověsit na našem webu. Našli jsme i shodu na KOP u těch zaměstnanců, kteří nemohli na KOP odjet v roce 2020.“**

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, odkázal na informace na webu a dodal: **„Nyní jsme ve fázi kolektivního vyjednávání ohledně třetí změny PKS na rok 2021, která se týká poskytování stravenkového paušálu. Se zaměstnavatelem jsme se dohodli na variantě souběhu stravenkového paušálu a e–stravenky, ale stále jednáme a řešíme detaily.“** Dále informoval o dohodě a podpisu zásad C–FKSP na rok 2021 ohledně čerpání příspěvku na rekreace a úhradu sportovních a kulturních akcí. V současné době je připravena k podpisu smlouva o poskytování KOP na rok 2021.

O probíhajícím kolektivním vyjednávání v nedrážních organizacích referovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ Bc. Renata Dousková: **„U společností, kde probíhá kolektivní vyjednávání, jde především o stravenkový paušál, zaměstnavatelé se k tomu kloní, protože je to méně organizačně i finančně nákladné. Kromě toho řešíme dovolenou a v neposlední řadě samozřejmě navyšování mezd.“** NeRV se aktuálně připravuje na volby v jednotlivých ZO.

V rámci bloku informací ze zásadních jednání informoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý o jízdních výhodách v Jihomoravském kraji (JMK), kde zatím nedošlo k dohodě mezi vedením ČD a JMK: **„Bylo zahájeno jednání o systémovém řešení s ministerstvem dopravy, které by mohlo spočívat buď v tom, že by ministerstvo centrálně stanovilo způsob výpočtu výše doplatků za používání vlaků, kde je platnost režijek Tarifem ZJV MD vyloučena, nebo by také za určitých podmínek mohlo dojít k vypuštění samotného ustanovení Tarifu ZJV MD, který platnost režijky ve vlacích provozovaných v závazku veřejné služby na základě výsledků nabídkového řízení vylučuje.“**

V závěru pak Ing. Bc. Petr Toman BA (Hons) referoval o jednáních u Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (Dozorčí i Správní rada jednala ve čtvrtek 18. 2.) a ohledně možnosti jet do lázní.

Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, poté podal informaci o stavu rekreačních zařízení v majetku OSŽ a možnosti čerpání vládních programů.

Ústředí OSŽ poté vzalo na vědomí Zprávu o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2020 (viz str. 3), Zprávu o činnosti oddělení BOZP v roce 2020 (referoval Miroslav Feber), a vyslechli zprávu o organizování sportovních a kulturních akcí železničářů v roce 2021. Podstatnou část programu jednání Ústředí OSŽ zabraly přípravy VIII. sjezdu OSŽ, tedy bod, který uvedl předseda OSŽ Martin Malý. Bližší informace uvádíme na této straně v samostatném článku. **-red-**

Letos tomu bude třicet let, co byl v roce 1991 zahájen provoz na přeložce Braník – Modřany a kdy vznikla zastávka Praha–Modřany s přestupem na MHD. Přeložka tratě 210 je jednokolejná, byť při výstavbě byla původně plánovaná jako dvoukolejná. Snímek Michael Mareš

Ústředí OSŽ na návrh Představenstva OSŽ schválilo posunutí termínu VIII. sjezdu OSŽ na jaro 2022, posouvají se i termíny voleb do ZV a RK ZO OSŽ a Výborů OSŽ a podnikových konferencí!

Vzhledem k přetrvávající epidemii a pokračujícímu nepříznivému vývoji epidemiologické situace v České republice se Ústředí OSŽ na návrh Představenstva OSŽ rozhodlo posunout termín VIII. sjezdu OSŽ až na jaro příštího roku, posouvá se i termín voleb do ZV a RK ZO OSŽ a Výborů OSŽ a podnikových konferencí.

Ústředí OSŽ uložilo organizační komisi zajistit změnu termínu konání VIII. sjezdu v Kongresovém centru, který by se měl nově uskutečnit ve dnech 25. až 26. března 2022. **„Jsem přesvědčen, že epidemiologická opatření vydávaná vládou ČR velmi pravděpodobně neumožní v termínu 12. – 13. listopadu 2021 uspořádat akci takového formátu, jakým je VIII. sjezd OSŽ s předpokládanou účastí cca 250 osob, stejně jako volební konference** (PV OSŽ/KNZO OSŽ) **v průběhu měsíce května 2021 s předpokládanou účastí kolem 100 osob,“** řekl v úvodu k tomuto bodu na jednání Ústředí OSŽ ve středu 17. 2. 2021 předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a dodal: **„Vzhledem k dostupným aktuálním prognózám nelze s vysokou pravděpodobností blížící se jistotě očekávat významnější zlepšení pandemické situace dříve než kolem pololetí 2021.“**

Ústředí OSŽ návrh představenstva po rozpravě jednomyslně schválilo, byť posunutí termínu sjezdu na jaro příštího roku znamená prodloužení funkčního období všech funkcionářů zvolených do orgánů OSŽ VII. sjezdem OSŽ. Před vlastním hlasováním o posunutí termínu sjezdu rozhodlo nejprve Ústředí OSŽ, jako nejvyšší orgán OSŽ mezi sjezdy, na návrh Představenstva OSŽ, o novelizaci článku 15, odstavce 1, „Organizačního řádu OSŽ“, a to vložením následujících vět: **„Řádný sjezd OSŽ lze svolat i za období delší než 4 roky v případě mimořádné situace způsobené pandemií nebo jiné mimořádné události, v jejichž důsledku je opatřeními příslušných orgánů státu omezen pohyb osob či znemožněn osobní kontakt osob, nebo tato situace bezprostředně hrozí, a je ztěžována nebo znemožňována náležitá příprava a proces organizace a konání řádného sjezdu OSŽ. Za této mimořádné situace bude řádný sjezd OSŽ svolán nejpozději do 6 měsíců od uplynutí čtyřletého období od konání posledního řádného sjezdu OSŽ. O takto prodloužené období se zkracuje termín konání následujícího řádného sjezdu OSŽ.“**

V návaznosti na změnu termínu sjezdu navrhl předseda OSŽ prodloužit termín voleb do ZV ZO OSŽ a RK ZO OSŽ do 30. června 2021 a následně voleb do Výborů OSŽ při OJ/OŘ do 30. září 2021. Volební konference PV OSŽ/KNZO OSŽ, jejichž konání bylo původně naplánováno na 18. – 20. května 2021, schválilo Ústředí OSŽ uspořádat v náhradním termínu 4. – 8. října 2021.

Na základě schválení změny termínu konání VIII. sjezdu OSŽ, změny Harmonogramu příprav VIII. sjezdu OSŽ a prodloužení termínu voleb do ZV ZO OSŽ/RK OSŽ, Ústředí OSŽ na návrh předsedy OSŽ schválilo i změnu termínu odečtu stavu členské základny pro účely Evidenčního návratového listu (ENL) ZO OSŽ ke dni 1. 4. 2021. Uzávěrka pro doručení ENL na sekretariát OSŽ–Ústředí byla posunuta na 16. 7. 2021, aby v ENL již byli uvedeni nově zvolení členové ZV ZO. Zpráva o stavu členské základny bude předložena na zářijovém jednání Ústředí OSŽ. **Michael Mareš**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Odborář, který svoji práci dělá poctivě, nebude s podepsanou podnikovou kolektivní smlouvou nikdy spokojený.“

Na aktuální téma hovoříme s **PETEREM PIKNOU,** místopředsedou OZŽ, předsedou PV OZŽ při ZSSK CARGO a členem Dozorčí rady společnosti ZSSK CARGO

Kdy byla u ZSSK CARGO uzavřena kolektivní smlouva a co zaměstnancům přináší?

Kolektivní vyjednávání začalo 19. 11. 2020 a po čtyřech vyjednávacích kolech došlo 7. 12. 2020 k dohodě na textu Podnikové kolektivní smlouvy (PKS), která byla podepsaná 17. 12. 2020. Můj názor, jako kolektivního vyjednavače a vrcholového funkcionáře jedné z odborových organizací, je, že každý odborář, který svoji práci dělá poctivě, nebude s podepsanou podnikovou kolektivní smlouvou nikdy spokojený, vždy je to o kompromisu předložených požadavků. Samozřejmě jsou nastavené určité mantinely a musí se brát ohled i na momentální situaci ve firmě, na její ekonomickou situaci a celkovou kondici. Podnikovou kolektivní smlouvu mohu přirovnat k parfému. Těch je na trhu velké množství, každý má jinou vůni a každá z těch vůní se skládá ze tří tónů, podobně jako PKS: z hlavy (vrchní tóny) – to je vlastně to první, s čím je nový zaměstnanec seznámen, tedy že v podniku díky odborům existuje kolektivní smlouva, která mu něco garantuje. Potom je vůně srdce (střední tóny), což je většina benefitů, které zaměstnanec, bohužel, bere po letech jako samozřejmost. Přitom to jsou ve velké míře benefity, které přímo nebo nepřímo jsou pro zaměstnance finančním přilepšením. A třetí nejdůležitější složkou PKS je základ (nízké tóny), které by měly trvat co nejdéle – to je pro každého zaměstnance výška základní mzdy a z ní vyplývající sociální jistoty. Mimochodem, všechny tři složky našeho „parfému“ jsou v součtu za více než 8 milionů eur ročně. A teď bych se zaměstnanců zeptal, zda tento parfém chtějí, a nebo si vystačí bez něj, pouze se Zákoníkem práce. Odbory jsou jediné, kdo ten „parfém“ může namíchat a podat zaměstnancům. Pokud odbory nebudou, nebude ani parfém.

Kolektivní vyjednávání ve srovnání s minulým rokem netrvalo dlouho, ani ne měsíc, podobně tomu bylo i v Česku. Díky čemu se podařilo dojít ke kompromisům tak brzy? Byla důvodem, tako jako v České republice, pandemie?

Navzdory přetrvávající recesi v dopravě s negativním dopadem na kondici firmy, ale i navzdory přetrvávající pandemii, dohodly odborové organizace pro zaměstnance kolektivní smlouvu, která i v roce 2021 zaručuje jak mzdový nárůst, tak i zachování všech dohodnutých benefitů z předchozího období. Ano, kolektivní vyjednávání proběhlo tentokrát v relativně krátkém čase. Obě smluvní strany si plně uvědomovaly už beztak napjatou situaci mezi zaměstnanci, proto jsme chtěli v roce 2021 co nejdříve zabezpečit pokrytí zaměstnanců kolektivní smlouvou. Pevně věřím, že finanční situace se v příštích letech bude dále už jen zlepšovat a zbyde i prostor na vylepšení základu „parfému“ značky PKS ZSSK CARGO.

Není dohodnutá PKS a mzdový nárůst cestou do slepé uličky?

Nemyslím si, že je to slepá ulička. V PKS se zaměstnavatel zavázal, že mzdový nárůst v roce 2021 bude 2,5 milionu eur s účinností nejpozději od 1. 7. 2021. Formu, jakou bude vyplacen, má na starosti pracovní skupina. Věřím, že se nám společně podaří restart firmy ZSSK CARGO a že ji dovedeme k prosperitě.

Michael Mareš

Rekonstrukce výpravní budovy České Budějovice

V Českých Budějovicích probíhá rekonstrukce výpravní budovy, ta zahrnuje celkovou revitalizaci objektu, optimalizaci provozních prostor a úpravu ostatních ploch pro komerční využití. Přestavbou projdou kromě obvodového pláště také okna a dveře, střecha, interiéry a technické zázemí.

Po dokončení prací si budova zachová historizující ráz a bude důstojnou vstupní branou do jihočeské metropole. Bezpečnost cestujících se zvýší vytvořením hlavního vchodu do výpravní budovy přímo z Lannovy třídy. Celá trasa z prostoru podchodů pod nástupišti přes budovu až na Lannovu třídu bude nově plně bezbariérová. Stavební práce začaly vloni na přelomu května a června, potrvají do konce příštího roku. Jejich zhotovitelem je společnost Metrostav – EDIKT – AVERS, celkové investiční náklady dosahují 689 milionů korun. **–mmč–**

V severní věži byla dokončena montáž oplechování a krytiny střechy, aktuálně v ní probíhá rekonstrukce nevyhovujících stropů. V suterénu budovy se provádí snižování hladiny podzemní vody.

V krajích i obcích panují obavy z novely drážního zákona

V parlamentu je v současné době ve druhém čtení návrh novely drážního zákona, který by mohl podle názoru některých krajů a obcí vést k likvidaci regionálních tratí a následnému zhoršení dopravní obslužnosti menších obcí. Pozměňovací návrh podal poslanec Martin Kolovratník (ANO 2011). Předlohu kritizuje také Svaz měst a obcí, ministerstvo dopravy ji naopak obhajuje. Podle mluvčího ministerstva dopravy Františka Jemelky je cílem novely, aby nevyužívaná nebo velmi málo využívaná trať nebyla hned rušena, ale mohla být obnovena v jiných podmínkách, až vzroste zájem o dopravu.

Pozměňovací návrh by umožnil vlastníkovi trati rozhodnout o jejím takzvaném zakonzervování v případě, že na ní jezdí ročně méně než 1500 osobních nebo 12 nákladních vlaků. Zakonzervování znamená, že stačí, aby se zachoval železniční spodek, tedy násep a propustky. Štěrkové lože, pražce a kolejnice mohou být odstraněny. Jemelka současně odmítl obavy krajů a obcí, že všechny dráhy v České republice, které splní podmínky pro konzervaci, budou konzervovány.

„Nejedná se o automatický proces,“ upozornil. Správa železnic podle něj bude muset takový krok velmi pečlivě interně i navenek odůvodnit. Může se tedy stát, že pokud se po letech objeví nové okolnosti, například v okolí vznikne nová zástavba, továrna nebo se otevře lom a podobně, tak se zakonzervovaná trať může obnovit. **„Není tedy pravda, že k obnově takzvaně zakonzervovaných tratí tak již evidentně nikdy nedojde,“** dodal Jemelka.

Středočeský krajský radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký (STAN) připomněl, že návrh drážního zákona včetně pozměňovacího návrhu nikdo s kraji neprojednal. Borecký upozornil na fakt, že Středočeský kraj je majoritním objednatelem regionální železniční dopravy a na jeho území je velké množství lokálních tratí. **„Ačkoli rozumíme tomu, že je nutné vést debatu o optimalizaci velmi husté železniční sítě v ČR, která není v tomto rozsahu rozumně udržitelná, nelze toto řešit od stolu bez projednání s objednateli veřejné dopravy, kterými jsou u lokálních tratí kraje,“** uvedl radní. Jemelka namítl, že objednatelé dopravy nejsou diskriminováni, neboť o zajištění pohybu na trati rozhodují v případě osobní dopravy jen oni objednáním spojů. **„Oni a cestující, kteří trať buď využívají, nebo zde o cestování nemají zájem, mají provoz ve svých rukou,“** dodal.

Podobné obavy jako Středočeský kraj mají i prakticky všechny ostatní další kraje a obce a to i ty, kde jsou u moci zástupci hnutí ANO. Ostře se proti návrhu postavil i Slezský železniční spolek, který provozuje železniční spojení na trati mezi Bruntálem a Malou Morávkou, která je pozměňovacím návrhem také ohrožena. **„Ten návrh je likvidační. Nejde o bouři ve sklenici vody, jak se snaží někteří tvrdit. Pokud by prošel v současné podobě, byl by to konec. Výklad toho zákona je totiž tak nejednoznačný, že by v důsledku mohl znamenat i konec trati. A to bez toho, že by ji stát třeba musel nejprve nabídnout někomu jinému k provozování,“** varuje člen výboru tohoto spolku Ladislav Antalec. Klidný není kvůli návrhu zákona ani Ondřej Holub, starosta Malé Morávky. **„Tlaky na zrušení tratě jsou tady mnoho let. Ta funguje hlavně jako turistické lákadlo. Ze Světlé Hory se pak vozí kůrovcové dříví. Pokud by ale musela trať plnit navrhované parametry, pak nevím, jak by to šlo,“** vysvětluje starosta. **„Turistické vlaky jezdí hlavně v létě, když jsou akce, jako například borůvkové hody. Čtyři vlaky denně po celý rok ale nejsme schopni naplnit. Chápeme, že jsou tady nároky na údržbu, ale nikdo dnes třeba neví, jaký bude mít železniční doprava v budoucnosti rozměr. Už proto by bylo škoda trať zrušit.“**

Také v Olomouckém kraji je celá řada tratí, které nesplňují podmínku 1500 jízd osobních vlaků. Jde například o tratě Hanušovice – Dolní Lipka, Litovel předměstí – Mladeč, Mikulovice – Zlaté Hory, Dzbel – Chornice a dokonce i dráhu Kojetín – Tovačov. Proti návrhu vystoupili i Svaz měst a obcí. Ten považuje plán za cestu k likvidaci lokálních tratí se slabším provozem. **„K obnově takzvaně ´zakonzervovaných' tratí evidentně již nikdy nedojde. Tento likvidační návrh regionální vlakové dopravy by mohl bez větší pozornosti projít a následně způsobit nenávratné škody našim městům a obcím, “** říká předseda Svazu měst a obcí ČR a starosta Kyjova František Lukl.

Jak v této souvislosti uvedla tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová, každá dráha vhodná pro případnou konzervaci bude posuzována individuálně. **„Nejde o povinnost, ale možnou variantu. Pokud bude institut konzervace součástí právního řádu, budou jednotlivé případy dráhy navrženy ministerstvu dopravy a budou předmětem diskuse s dotčenými kraji a obcemi,“** upozornila.

Miroslav Čáslavský,
s využitím monitoringu tisku

Osobní vlak 9865 opouští Unhošť, před třemi lety bylo na tomto zhlaví zrušeno a následně sneseno stavědlo č. 1.

NAVŠTÍVILI JSME

Unhošť

Zíma je krásná, ale pro železničáře náročná. Zasněžená krajina mezi Velkým a Malým Přítočnem, kudy se vine trať z Unhoště do Kladna, je jako z pohádky Tři oříšky pro Popelku, ale stačí, aby (trochu víc) zachumelilo a zafoukalo, jako například v noci z neděle 7. na pondělí 8. února, a železnice má potíže. Už tři roky mají výpravčí v Unhošti k dispozici reléovku a musí se tak obejít bez signalistů, ale teprve až letošní zima ukázala, jak je technika náchylná na počasí. Ve stanici jsou tři dopravní koleje, dvakrát do hodiny se ve stanici křižuje, a několikrát denně se používají všechny tři koleje současně (tedy i druhá staniční), ale taková situace, jaká nastala na přelomu prvního a druhého únorového týdne a druhý únorový týden, tady za poslední tři roky nepamatují. Dřív na sněhovou kalamitu byli ve stanici tři, teď je na všechno výpravčí sám. **„Když je nejhůř, ta výhybka ti nejde a ty s tím vlakem musíš odjet, tak než přijede traťovka, ti nezbyde nic jiného, než dojít na zhlaví a vymetat,“** říká Karel Jungman, předseda ZO OSŽ Kladno, který sám občas v Unhošti slouží. **„Drtivá většina výpravčích se jde na tu výhybku**(s koštětem)**podívat a něco s tím udělat, aby ten vlak odjel.“**

K nim patří i unhošťská výpravčí, která kdysi sloužila na „dvojce“ (stavědlo na kladenském zhlaví) a má tedy s vymetáním výhybek své zkušenosti: **„Tehdy jsem si říkala: jak ty výhybky máme daleko, a dnes to mám ještě dál,“** směje se. Nicméně času na vymetání moc není: **„Ve čtyřicet jsem vykřižovala a v celou čtyři už mi nabízejí vlak. Takže to stačíte tam leda tak dojít a hned musíte zpět. A to bych ještě potřebovala, aby mi odtud někdo ty výhybky přestavil, ale nikdo tady není,“**dodává. Ohřev výhybek by problém vyřešil, ale...**:** jedni tvrdí, že ohřevy výhybek nebyly nainstalovány kvůli úsporám, druzí, že kvůli „špatné elektrice“. Ať tak, či onak, o potížích s výhybkami vedení v Kralupech nad Vltavou ví, jak jinak si vysvětlit opatření, které tady Správa železnic zavedla a které úplně běžné není. V Unhošti mají totiž jednu zvláštnost: pracovní četu v noci na vymetání sněhu: **„Je to novinka od pondělí 8. 2., firma Chládek a Tintěra sem posílá na noční směnu tři chlapy, prý jezdí z Mostu, a jsou k dispozici nejen nám, ale jezdí vymetat i výhybky na Jeneček, do Jenče a do Hostivice. Byli tady se mnou na noční a kdykoliv jsem potřebovala, tak výhybky vymetli,“** podotkla výpravčí s tím, že přes den si musí výpravčí vystačit sám, nebo přivolat „traťovku“.

Nasazení soukromé firmy na noční směnu kvituje i Karel Jungman. **„Slyšel jsem, že se tam ráno zasekla výhybka, že výpravčí je zavolala a oni že to hned zprovoznili. Ale ta firma je tam jenom přes noc. I pro mě je to novinka,“** dodává Karel Jungman s tím, že se řeší ještě stížnost výpravčích na uniformy: **„Uniforma je do sněhu nevhodná. Výpravčí už žádali vedení, jestli by mohli vyfasovat něco teplejšího, co mají třeba signalisté – montérky, vyšší boty a podobně,“** konstatuje. To potvrdila i výpravčí z Unhoště, která si přála zůstat v anonymitě: **„Vyfasované boty jsou do kanceláře fajn, ale když jdete do vysokého sněhu vymetat výhybky, tak máte za chvilku boty i kalhoty mokré, tak si sem nosím svoje sněhule z domova. Bunda je skvělá, ale nemáme nárok na čepici, nemáme nárok na zateplené kalhoty, ale už jsme to e–mailem posílali, prý se to bude řešit,“** podotkla.

Vedení Správy železnic vítá snahu zaměstnanců, kteří se podíleli na odstranění a zmírnění jevů způsobených nepříznivým počasím na železnici, ačkoli šlo o činnost nad rámec jejich běžné pracovní náplně. **„Věříme, že chápou mimořádnost této situace, kdy ke sněhové kalamitě takového rozsahu dochází v dotčené lokalitě zhruba jednou za dvacet let. Pro srovnání: v sousedním Německu byl provoz zastaven na téměř celém území,“** uvedla k tomu mluvčí Správy železnic Nela Friebová.

Železniční stanice Unhošť odpočítává poslední roky své existence, na stole už leží záměr projektu Modernizace trati Praha–Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo), který byl schválen v Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR a bylo již zažádáno i o územní rozhodnutí. Předpokládaná doba realizace stavby za cca 5,2 miliard korun je 12/2021 – 12/2024. Po dokončení modernizace bude železniční stanice Unhošť zrušena, namísto ní vzniknou dvě nové zastávky: Malé Přítočno, a nedaleko obce Velké Přítočno paki nová zastávka Pletený Újezd. **„Vzhledem k plánované modernizaci tratě mezi Letištěm Václava Havla a Kladnem se proto doplnění ohřevů výměn ve stanici Unhošť, která má být po dokončení stavby zrušena, neplánuje,“**dodala Nela Friebová závěrem.

Michael Mareš

Po dokončení modernizace trati Praha–Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) bude železniční stanice Unhošť zrušena.

VŠIMLI JSME SI

● **VŽDY S NÁVRHEM** nového jízdního řádu řeší orgány samospráv nepřípoje vlaků mezi národním a soukromým dopravcem v žst. Sokolov. K absurdnímu nepřípoji dochází dle stávajícího grafikonu, když osobní vlak ČD č. 7016 od Karlových Varů přijíždí do Sokolova v 19.32 h a vlak společnosti GW Train Regio do Kraslic odjíždí ze stejného nástupiště také v 19.32 h. Nutno ovšem konstatovat, že dle služebního sešitového jízdního řádu vlak ČD přijíždí o půl minuty později. Přitom dle předchozího GVD zde byla k přestupu doba šesti minut. Hned první den nového jízdního řádu se díky tomuto nepřípoji „napálilo“ několik cestujících, kteří museli buď čekat na další vlak jedoucí až po 21. hodině, nebo zavolat příbuzným s osobním autem.

● **V LITVÍNOVĚ** nyní probíhá výstavba nového dopravního terminálu v hodnotě 53 milionů Kč započatá v loňském roce, jež nahradí staré autobusové nádraží v Mostecké ulici. Současně probíhá rekonstrukce tamní výpravní budovy (naposledy byla opravena v roce 2005, kdy dostala novou svítivou fasádu a plastová okna), jejíž interiér projde zásadní změnou dispozičního řešení, které bude odpovídat potřebám 21. století, přičemž tu vznikne bezbariérový přístup a veřejné toalety. Zároveň tu dojde k výměně oken, dveří, či střešní krytiny a v neposlední řadě k instalaci nového provětrávaného obvodového pláště. V současné době jsou stavební práce zaměřené na inovaci vnitřních prostor objektu(na snímku Tomáše Martínka ze dne 4. 2. 2021).

● **JAKO Z VODY** roste nový podchod u vlakové zastávky Praha–Modřany; ještě 4. 2. odtud auta odvážela zeminu, o čtrnáct dní později už zde stál nový podchod a 27. 2. by se na úsek Praha–Braník – Praha–Modřany měly vrátit i vlaky. Zmiňovaný podchod vzniká v rámci developerského projektu Riverpark Modřany (Zahálka). Zanedbaný brownfield se má během několika let proměnit v atraktivní čtvrť.

● **OÁZA**, vyhlášená nádražní restaurace v žst. Praha–Smíchov, skončila. Podle Správy železnic zde bude do konce roku nová restaurace, která bude zapadat do konceptu moderního nádraží. V anketě na Novinky.cz na otázku, zda je lepší, aby byly původní podniky nahrazovány modernějšími, odpovědělo 13 % lidí ano a 87 % ne.

● **„NENÁHRADNÍ“** autobusová doprava je v současné době provozována v úseku Tršnice – Františkovy Lázně. Dle výlukového jízdního řádu trati č. 140, zavedeného v návaznosti na výluku hlavní podkrušnohorské trati v úseku Hájek – Dalovice, došlo k posunu časových poloh rychlíků Krušnohor. Aby byla zajištěna návaznost na osobní vlaky ve směru do Aše a Hofu, zastavují rychlíky ve stanici Tršnice, odkud jezdí do Františkových Lázní autobusy. Absurdní je, že autobus jede podél elektrizované trati, která není v současné době pro osobní dopravu využívána. Komplikovaný přestup na autobus je kritizován zejména lázeňskými hosty, kteří v hojné míře využívají vládní program pro podporu lázní. Přestup do motorového vozu řady 810 nebo 814, stojícího na vedlejší koleji, by byl pro pasažéra podstatně pohodlnější, nehledě ke skutečnosti, že by dráha nemusela platit externí autobusovou firmu.

PŘEDSTAVUJEME

Jaroslav Jirák:
„Pohled z vlaku mi změnil život. Uvědomil jsem si, jak své povolání strojvůdce mám rád!“

Portál Pohledzvlaku.cz (motto: Z vlaku je nejhezčí pohled na svět!) už více než pět let „mapuje“ železniční tratě v České republice. Prostřednictvím čtyř kamer umístěných na čele vlakové soupravy, v kabině strojvedoucího, na podélníku skříně lokomotivy v místě předního podvozku tak, aby snímala činnost podvozku, a na konci soupravy, se můžeme „svézt“ po více než třech desítkách tratí a vidět práci strojvedoucího zblízka. Zajímavý projekt umožňuje nám, běžným smrtelníkům, nahlédnout do zákulisí této nevšední profese. Nedílnou součástí záznamů jsou kromě technických

dat a předpisů také rozhovory se strojvedoucími. Jedno z 35 videí na YouTube zachycuje jízdu Západního expresu Ex 354 z Prahy do Plzně, vedeného strojvedoucím Oblastního centra provozu Střed, Regionálního provozního pracoviště Praha hl. n., Jaroslavem Jirákem. Video z jízdy Západního expresu je dlouhé přes hodinu a má již více než 114 tisíc zhlédnutí a přes 90 komentářů. V jednom z nich autor skrytý pod jménem HobbyElektro píše: **„Co tam ten dotyčný dělá, krom toho, že mačká tlačítko bdělosti? Doslova stejně by to odřídil přednastavený automat a ušetřilo by se za jednu výplatu…“.** A (například) René Wagner reaguje: **„Ten, kdo má minimální, anebo vůbec žádné povědomí o povolání strojvůdce, to skutečně může takto vnímat. Nemůže vědět, že strojvůdce totiž řídí vlak především hlavou, a teprve potom rukama. To proto, že během jízdy musí neustále v mysli vyhodnocovat nepřeberné množství vjemů z návěstí návěstidel na trati a ve stanici, z údajů palubních přístrojů, i ze zvuků a pachů**(např. zápach pálící se izolace)**, a to za každého počasí venku** (i teploty v kabině) **a v kteroukoliv denní či noční dobu.** (...)**Povolání strojvůdce se nedá vykonávat pro peníze, protože ta obrovská odpovědnost za lidské životy a materiální hodnoty nebude nikdy přijatelně zaplacená. To musí být poslání a člověka to musí bavit i s vědomím, že je jednou nohou v kriminále a druhou v hrobě.“** (konec citace).

Jaroslav Jirák nastoupil k dráze (ČSD) před více než čtyřiceti lety, v roce 1978: **„Bylo tehdy běžnou zažitou praxí, že nový strojvůdce začal na staniční záloze, poté přešel na místní výkony, což byly staniční zálohy a přetahy souprav mezi nádražími v uzlu Praha, a až po nějakém čase, v řádu měsíců či let, pokročil do nákladní dopravy v okolí Prahy, případně osobní dopravy též v blízkém okolí. Na dálkové rychlíky jsem se dostal až po 12 letech od nástupu do depa,“** říká v odpovědi na jednu z otázek.

Otázek, na které v dokumentu Jaroslav Jirák odpovídá, je celkem jedenáct. Mimo jiné: Které vozidlo či trať máte nejraději a proč? **„Jednoznačně mám nejraději lokomotivu E 499.2, nyní řada 151 či 150, protože jsme společně přišli v roce 1978 do depa a já se jako kandidát strojvedoucího podílel svým způsobem na její údržbě a snil, že s ní jednou budu jezdit, což se mi splnilo.“**

V rozhovoru se však nedočtete, že v době, kdy tento dokument vznikal, uvažoval Jaroslav Jirák o předčasném důchodu. **„Těch důvodů bylo několik: zhoršující se turnusy z hlediska dělených směn, více nástupních míst na směnu, drastické noční nástupy a konce, a v neposlední řadě i zvyšující se únava po desítkách let vykonávání tohoto náročného povolání,“** říká Jaroslav Jirák. Jenže přišel pro něj „zlomový“ okamžik – 31. říjen 2019, kdy bylo ono výše zmíněné video natočeno (na YouTube bylo zveřejněno 30. dubna 2020) a Jaroslav Jirák po jeho zhlédnutí úplně změnil názor: **„Právě toto zajímavé video na mě zapůsobilo jako dovolený doping, dodalo mi síly i motivaci dojezdit až do řádného odchodu do důchodu a pomohlo mi zase si uvědomit, jak své povolání strojvůdce mám rád.“**

Jeho snem bylo od začátku strojvůdcovské kariéry jezdit s rychlíkem ze Žiliny do Košic, a to kvůli nádherné trati ze Žiliny dál na východ, jenže po rozdělení republiky se mu tento sen rozplynul. Dodnes ale s díky vzpomíná na učitele ze Střední průmyslové školy dopravní v Masné ulici v Praze, i na starší kolegy a instruktory z depa, kteří jej pro povolání strojvedoucí „vychovali“. **„Jindřichu Hálovi, který už nežije, děkuji za jeho morální postoje v těžké době normalizace. A děkuji ikolegovi Frantovi Rejlkovi** (který též už nežije)**, se kterým jsem jezdil v počátcích svého působení v depu rok jako pomocník strojvedoucího v nákladní dopravě. Byl to právě on, kdo mě naučil využívat profilu trati a kinetické energie vlaku, včas a opatrně brzdit, opatrně se rozjíždět s ohledem na dynamické rázy** (kmitání) **v soupravě složené z různých druhů brzd a vozidel** (tzv. salakvarda)**a též správně udělat ´lůžkovou úpravu´ na lokomotivě E 469.3** (nyní řada 123)**, když Vršovice ´nebraly´,“** tolik závěrem citace z dokumentu.

Více nemá smysl asi psát, podívejte se sami: www.pohledzvlaku.cz

Michael Mareš, snímek **ČD**

ZE SVĚTA

Soukromé železnice se obávají konkurence

Síť evropských železnic (NEE) požaduje zrušení cen vlakových tras pro rok 2021 a nadále kritizuje zvyšování vlastního kapitálu u Deutsche Bahn (DB). Prezident sdružení Ludolf Kerkeling na tiskové konferenci vypočítal, že Spolková síťová agentura stanovila celkové škody u železničního průmyslu způsobené koronavirovou pandemií na 2,5 miliardy eur, na nákladní dopravu z toho připadá pouze kolem 250 milionů eur. **„S podílem společnosti DB Cargo kolem 45 % tak škoda činí 113 milionů eur,“** uvedl Ludolf Kerkeling, generální ředitel společnosti Havelländische Eisenbahn. Proto se na zvýšení vlastního kapitálu u DB o 5 miliard eur dívá s velkým znepokojením. Tato částka je vyšší než stanovená škoda. Soukromé železnice proto požadují spravedlivou soutěž. Spolkové ministerstvo dopravy dosud nereagovalo na návrh NEE dále snižovat ceny plateb za vlakové trasy, ačkoli to doporučil spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer při jednání EU.

Před deseti lety byl podíl železnice na trhu do roku 2030 stanoven na 30 % z celkového množství přepraveného zboží. Nyní v balíčku mobility nic z toho není. Podíl železniční nákladní dopravy na celkové přepravě „modal split“ je v současnosti kolem 17 %.

Z DVZ, 21. 12. 2020, zpracoval **–sh–**

Deutsche Bahn zruší prodej jízdenek ve vlacích

Deutsche Bahn (DB) pokračuje v digitalizaci. Začátkem roku 2022 již palubní zaměstnanci nebudou prodávat jízdenky. Dopravní odbory jsou znepokojeny. Pokud cestující nastoupí do vlaku bez jízdenky, lze ji dnes získat od palubního personálu. Německý kurz digitalizace si však našel cestu i k DB, což se v této oblasti projeví v roce 2022 a dojde k vážným změnám. Od 1. ledna 2022 DB úplně zruší prodej jízdenek v dálkových vlacích a zaměstnanci pak již nebudou ve vlaku jízdenky prodávat. Pro předprodej pak zůstanou aplikace DB Navigator a prodejní automaty jízdenek ve stanicích. Další krok k digitalizaci – ale ne každý považuje toto rozhodnutí za správné. Železniční a dopravní odbory (EVG) se obávají, že zrušení prodeje jízdenek vytváří pro zaměstnance vlakového doprovodu nebezpečí. Odstranění nabídky jízdenek ve vlaku zvyšuje potenciál konfliktu pro zaměstnance železnice, protože cestující si nejprve musí na tuto inovaci zvyknout. Obavy odborů EVG společnost Deutsche Bahn dobře přijala: Prodej jízdenek ve vlaku nepřestane podle plánu v říjnu 2021, ale až na začátku roku 2022. To znamená, že DB má více času podrobně informovat cestující o skončení prodeje jízdenek ve vlaku.

Další podrobnosti o této změně najdete na webových stránkách EVG.

Z Computer Bild, 3. 2. 2021, zprac. **–sh–**

Maďarsko chystá modernizaci železnice kolem Budapešti

Maďarsko plánuje během dvou desetiletí investovat 2000 miliard forintů (5,6 miliardy eur), zejména z fondů Evropské unie, do modernizace železnic v Budapešti a okolí, aby se zdvojnásobil počet cestujících železnicí. Počet motoristů, kteří denně jezdí do centra města, se má snížit o 115 tisíc, uvedl Balázs Fürjes, státní tajemník odpovědný za rozvojové projekty v Budapešti a okolí. Strategie rozvoje železniční dopravy, která se stále projednává,počítá s tím, že mezi každou stanicí a centrem města budou jezdit nejméně čtyři vlaky za hodinu, s přímým přístupem k nejméně třem linkám metra. Podle této strategie by cestující mohli použít jedinou nebo trvalou jízdenku pro všechny druhy dopravy v hlavním městě. Strategií je zlepšit železniční infrastrukturu, zřídit nové stanice a zlepšit spojení mezi nimi, modernizovat vozový park, snížit dopravní zácpy v centru, ušetřit čas dojíždějícím a snížit znečištění ovzduší. Za klíčový prvek strategie se považuje výstavba 4,5 km dlouhého železničního tunelu mezi stanicemi Nyugati a Déli. Z Balaton–Zeitung, 7. 2. 2021, zprac.**–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 9 – 4. 3. 1996

„Od nového GVD se ruší 157 spojů“ uvádí titulek na první straně. O této změně informoval generální ředitel ČD Rudolf Mládek na tiskové konferenci 23. 2. 1996. Podle slov generálního ředitele bylo ke změnám přistupováno obezřetně a velmi disciplinovaně a ve spolupráci s přednosty okresních úřadů. Obzor v článku však klade několik zásadních otázek: Je možno posuzovat osobní přepravu na železnici jen podle ušetřených korun? Jak spolehlivé jsou analýzy, které sloužily jako podklad ke zjistění rentability? Nemohou si České dráhy skutečně dovolit provozovat vlak, který přináší průměrnou denní ztrátu 10,– Kč, ale přitom vozí 845 cestujících? A hlavně: co udělal management Českých drah pro to, aby se zájem o přepravu na méně frekventovaných tratích zvýšil? **„Další redukce nabídky Českých drah přinese – snad – drobné snížení ztrátovosti osobní přepravy, ale zcela určitě bude znamenat další odliv zákazníků a snížení prestiže železnice,“** konstatuje Obzor v závěru článku.

V rozhovoru s výkonným tajemníkem Sdružení nájemníků Milanem Tarabou se Obzor věnuje problematice bytů, otiskuje obsáhlé informace pro zájemce o penzijní připojištění v Penzijním fondu Rentia a v článku **„Ministr Vodička sociální dialog vést neumí nebo nechce“** přináší kritiku ministra práce a sociálních věcí ze strany ČMKOS. Podle prohlášení ČMKOS se přístup ministra Vodičky na tripartitě vyznačuje **„jeho zřetelnou neochotou konstruktivně a seriózně projednávat návrhy a stanoviska odborů a předpojatým odmítáním jakékoliv snahy společně hledat racionální řešení.“** S prohlášením ČMKOS byl seznámen premiér ČR Václav Klaus. Na první straně najdeme rovněž informaci o napětí mezi ministrem dopravy a generálním ředitelem ČD.

Ministr Vladimír Budinský na tiskové konferenci 23. 2. potvrdil své dřívější výroky o tom, že je nespokojen s prací generálního ředitele Českých drah Rudolfa Mládka.

Obzor č. 10 – 11. 3. 1996

„Redukce vlaků bude větší, než bylo prezentováno“ hlásá titulek obsáhlého článku na straně 1 a 7, vycházejícího z informací obchodních zástupců OPŘ Hradec Králové. Skutečný počet rušených vlaků totiž neodpovídal tomu, co bylo uváděno na tiskové konferenci. V OPŘ Hradec Králové mělo být redukováno 35 vlaků, skutečný počet však byl 63!

Velmi podrobně se Obzor věnuje zavádění nových technologií vlakových čet od 2. 6. 1996, jejichž cílem bylo zapojení vlakvedoucích do činnosti v komerční oblasti. Na některých tratích D3 se přešlo k odbavování cestujících prostřednictvím automatů. Některé povinnosti vlakvedoucího se převádějí na strojvedoucího. Hlavním cílem byly personální úspory vlakových čet.

Pod titulkem **„Lokálka volá o pomoc“** najdeme reportáž z tratě z Chornice do Prostějova, která byla vinou chátrající infrastruktury v katastrofálním stavu a hrozilo na ní zastavení provozu. Stavu infrastruktury je věnován obsáhlý rozhovor s vedoucím Traťového okrsku Ostroměř. Z rozhovoru vyplynulo, že výkonným jednotkám traťového hospodářství je v podstatě jedno, zda je řídí Správa dopravní cesty nebo odvětví traťového hospodářství, záleží hlavně na tom, kolik jim je přiděleno peněz na údržbu železničního svršku.

Celá stránka uvedená titulkem Save our railways (Zachraňte naše dráhy) přináší zkušenosti z kampaně za záchranu britských železnic.

–zs–

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2020

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30.06.2020 činil: **8 058 821,93 Kč**

Příjmy celkem II. pololetí 2020:

příspěvky do PF OSŽ od základních organizací	157 017,00 Kč
příspěvky do PF OSŽ za vydané členské průkazy	200,00 Kč
příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ za právní pomoc jejím členům	31 000,00 Kč
dary od členů OSŽ	96.000,00 Kč
splátka zápůjčky ZO OSŽ	32 000,00 Kč
Celkem	**316 217,00 Kč**

Výdaje celkem II. pololetí 2020:

vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2020	360 000,00 Kč
vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2020	
– povodně	30 000,00 Kč
– COVID	34 000,00 Kč
zápůjčka ZO OSŽ	200 000,00 Kč
Celkem	**624 000,00 Kč**

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni **31.12.2020** činil: **7 751 038,93 Kč**

2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ **za II. pololetí 2020** byly vyplaceny dávky celkem **19** žadatelům v celkové částce **360 000,– Kč** (tj. v průměru **18 947,– Kč** na žadatele).

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny **19** žadatelům. Týkaly se mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **360 000,– Kč**.

Z důvodu jiné zřetelehodné události (část VII. bod 5 Statutu PF OSŽ) na základě rozhodnutí Porady předsedy OSŽ ze dne 24. 3. 2020 a upřesnění podmínek dne 1. 4. 2020 a 8. 4. 2020 byla za II. pololetí 2020 členům a členkám OSŽ (samoživitelům/samoživitelkám s nezaopatřeným dítětem do věku 15 let) vyplácena jednorázová finanční dávka (**COVID–19**) z PF OSŽ ve výši **2000,– Kč** na jedno dítě. Žádost o tuto dávku ve II. pololetí 2020 zaslalo **10** ZO OSŽ pro **15** svých členů a členek a celková vyplacená částka dosáhla výše **34 000,– Kč.**

Dále z PF OSŽ byly ve II. pololetí 2020 z PF OSŽ vyplaceny dávky **4** žadatelům v celkové výši **30 000,– Kč** z důvodu **živelní pohromy – bleskové povodně.**

Představenstvo OSŽ obdrželo žádost od ZO OSŽ o zápůjčku z PF OSŽ ve výši **200 000,– Kč** v souvislosti s provozem rekreačního zařízení. ZO OSŽ se zavázala tuto zápůjčku splácet pravidelnými měsíčními splátkami. Představenstvo OSŽ žádost projednalo a schválilo.

Žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ doručeny na OSŽ–ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ–ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění, vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

Podněty, připomínky či stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. ESO OSŽ–ústředí striktně dodržuje 30–ti denní lhůtu k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek z PF OSŽ jednotlivým žadatelům bylo vždy včas a v pořádku zajišťováno hospodářsko–finančním oddělením OSŽ–ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

V průběhu II. pololetí 2020 zaslalo nebo zatelefonovalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávky (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

„Dobrý den, děkuji vám za skvělou zprávu a za podporu! S pozdravem a přáním hezkého dne.“ Citace z dopisu člena OSŽ, který takto krátce a výstižně poděkoval za poskytnutí dávky z PF OSŽ. *„Vážení, ráda bych tímto poděkovala za přiznání dávky z PF OSŽ. Díky Vaší finanční i lidské podpoře si dotyčný člen naší ZO OSŽ velmi považuje a moc děkuje.“* Citace z dopisu ZV ZO OSŽ, který děkoval jménem svého člena za poskytnutí dávky z PF OSŽ. V podobném znění byla i další poděkování.

Všechna poděkování, která OSŽ–ústředí obdrží je možno hodnotit velmi pozitivně, neboť je to ocenění pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají a za jejich solidaritu.

Ekonomicko–sociální oddělení OSŽ–ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které obdrží po doporučení (potvrzení) od příslušného ZV ZO OSŽ nemají vždy vyplněny všechny potřebné údaje, což lze charakterizovat stále jako dlouhodobý a přetrvávající stav, který se postupně zlepšuje. ESO OSŽ–ústředí, než předloží žádosti k projednání Představenstvu OSŽ (zpracování důvodových zpráv), musí si chybějící údaje vyžádat buď u žadatele či předsedy příslušné ZO OSŽ. Převážně chybí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpoře od zaměstnavatele (SF, FKSP) nebo prostředků ZO OSŽ.

Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy postupováno maximálně vstřícně, korektně, při respektování individuálního přístupu při vyřizování jednotlivých žádostí o přiznání dávky z PF OSŽ, s cílem bezprostředně poskytnout v oprávněných případech finanční dávku.

V průběhu II. pololetí 2020 byly ve čtrnáctideníku Obzor ZO OSŽ i jednotlivci vyzýváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

Rekonstrukce Fantovy budovy bude pokračovat obnovou interiéru

Na probíhající opravy fasády a střechy historické části pražského hlavního nádraží naváže i proměna jejího interiéru. Správa železnic zahájila výběrové řízení na zhotovitele první etapy rekonstrukce vnitřních prostor Fantovy budovy, která zahrnuje především sály v přízemí secesní památky. Odhadovaná cena stavebních prací je přibližně 250 milionů korun, začít by měly v dubnu.

V rámci samostatné první etapy proběhne rekonstrukce velkých historických sálů v severní části Fantovy budovy a jejich zázemí. Reprezentativním prostorám se v co největší míře vrátí původní historická podoba. Stavební práce budou probíhat v přízemí a také v 1. podzemním podlaží a mezaninu. Fantova budova díky nim získá nové propojení s úrovní podchodů, a to formou eskalátorů umístěných v levé části severního podchodu. S dokončením této etapy se počítá v první polovině příštího roku.

V následné druhé etapě se do roku 2023 zrekonstruují zbylé prostory budovy s výjimkou bývalé Fantovy kavárny v centrální části objektu, která již v nedávné době renovací prošla. Bezbariérový přístup do jednotlivých podlaží zajistí výtahy. Vznikne i další propojení s novou odbavovací halou hlavního nádraží.

Fantova budova tvoří spolu s přilehlou halou nad nástupišti největší secesní památku v Česku. Všechny úpravy jsou proto připravovány tak, aby respektovaly požadavky státní památkové péče. S ohledem na technické a statické možnosti dojde k odstranění některých nepůvodních konstrukcí.

Rekonstrukce přinese celkové oživení a zajištění maximální využitelnosti Fantovy budovy. Cestující v ní po dokončení najdou kavárnu, restauraci, čekárnu či dětský koutek. Nyní nepřístupné prostory v přízemí se otevřou veřejnosti. Sloupový sál poslouží jako VIP čekárna, z velkého sálu se stane multifunkční prostor pro pořádání kulturních a společenských akcí. V rekonstruovaných prostorách vznikne také nové hygienické zázemí pro návštěvníky kulturních sálů, které budou přístupné i z úrovně prvního nástupiště.

V současné době využívají Fantovu budovu Drážní úřad, České dráhy, Správa železnic a Policie ČR. Tyto složky zde budou sídlit i po rekonstrukci.

Tisková zpráva Správy železnic

PRÁVNÍ PORADNA

Problematika presumpce neviny z pohledu trestněprávního a pracovněprávního (1/2)

V této první části bude charakterizována problematika presumpce neviny z pohledu trestněprávního a pracovněprávního. Druhá část se bude podrobněji zabývat presumpcí neviny z pohledu zákoníku práce.

Presumpce neviny je princip, podle kterého je na účastníka trestněprávního řízení v různých fázích řízení (podezřelého, obviněného, obžalovaného) nahlíženo jako na nevinného, dokud není pravomocným rozsudkem soudu rozhodnuto o opaku. Je jedním z principů právního státu a výkonu soudnictví. Odpovědnost za dokazování viny leží na žalobcích (státní zástupce), žalovaný nemusí dokazovat svou nevinu.

Presumpce neviny je uvedena v článku 40 odst. 2 LISTINY základních práv a svobod [1] v hlavě páté, ***„Právo na soudní a jinou právní ochranu***– *Každý, proti němuž je vedeno trestní řízení, je považován za nevinného, pokud pravomocným odsuzujícím rozsudkem soudu nebyla jeho vina vyslovena.“*

Pro dokazování v trestním řízení ze zásady presumpce neviny vyplývá, že **vina musí být obviněnému prokázána zákonnými prostředky, obviněný není povinen dokazovat svojí nevinu.** Vina musí být obviněnému prokázána bezpečně. Jestliže po provedení všech dostupných důkazů zůstanou pochybnosti o vině obviněného a nepodaří-li se tyto pochybnosti rozptýlit dalším prováděním reálně dostupných důkazů, vynese soud vždy definitivní rozhodnutí, a to **zprošťující rozsudek**. Procesním důsledkem toho, že obviněný nemusí dokazovat nevinu, je pravidlo, že pochybnost prospívá obviněnému – pravidlo in dubio pro reo. Pochybnosti se musí týkat otázek skutkových, nikoliv právních. Presumpce neviny jako pravidlo při zacházení s obviněným se projevuje v tom, že **orgány činné v trestním řízení jsou povinné postupovat vůči obviněnému nestranně a nezaujatě.** Při volbě prostředků a postupů nutných ke splnění účelu trestního řízení musí orgány činné v trestním řízení obviněnému ukládat jen ta omezení, která jsou nezbytná k úspěšnému provedení trestního řízení a nejméně zatěžují obviněného.

V pracovním právu obecně platí, že každý zaměstnanec je povinen nahradit pouze škodu, kterou zaviní. Tuto vinu mu přitom zaměstnavatel musí prokázat (zaměstnanec je nevinen, dokud mu zaměstnavatel neprokáže opak).

Povinnost zaměstnavatele nahradit škodu vzniklou zaměstnanci je vždy **objektivní**, bez ohledu na zavinění, i bez ohledu na skutečnost, zda škodu zaměstnanci způsobil sám zaměstnavatel. Povinnost zaměstnance nahradit škodu je vždy **subjektivní**.

Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších právních předpisů (dále rovněž „ZP“) je zaměstnavatel povinen svým zaměstnancům zajišťovat takové pracovní podmínky, aby mohli řádně plnit své pracovní úkoly bez ohrožení zdraví a majetku, a zjistí-li závady, je povinen učinit opatření k jejich odstranění. Zároveň je povinen soustavně kontrolovat, zda zaměstnanci plní své pracovní úkoly tak, aby nedocházelo ke škodám. Pokud své zákonné povinnosti v této oblasti zaměstnavatel prokazatelně neplní, může to být důvodem pro omezení povinnosti zaměstnance k náhradě způsobené škody.

Presumpce viny zaměstnance platí pouze v případech, kdy zaměstnanec podepíše „dohodu o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování“ nebo „dohodu o odpovědnosti za ztrátu svěřených věcí“. Pro podepsání uvedených dohod jsou v ZP stanoveny i určité podmínky, které musí být splněny, jinak se zaměstnanec povinnosti nahradit škodu buď zbaví zcela nebo zčásti. Důkazní břemeno nese zaměstnanec.

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

[1] zákon č. 2/1993 Sb., usnesení o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále jen LZPS)

NÁZORY

Polotovar

S počátkem platnosti nového GVD došlo také k zavedení tzv. jednotných jízdenek. Alespoň částečně jsme se tak vrátili ke stavu, kdy cestující mohl s jedinou jízdenkou vlakem projet prakticky celou republiku.

Produkt nazvaný OneTicket má však několik háčků. Tím prvním je již samotný název jízdenky. Anglické sousloví „one ticket“ znamená v češtině jedna jízdenka, jedna vstupenka. Je záhadou, proč státní podnik CENDIS, zřízený Ministerstvem dopravy České republiky, nezvolil pro produkt příhodnější, tuzemský název. Snad chtěl být světový. Jistě by se pro jízdenku SJT našlo vhodnější, srozumitelnější (a možná také vtipnější) pojmenování v našem mateřském jazyce. Příkladem může být třeba pražská Lítačka, která sice není úplně spisovná, ale krátkou a srozumitelnou formou plně vystihuje své poslání.

Bohužel CENDIS není v používání angličtiny (nebo jiných „netuzemských“ jazyků) na české železnici osamocen. Příkladem je řada železničních dopravců či provozovatelů dráhy, jako jsou např. GW Train Regio, PDV Railway, Railway Capital a další. Stranou v tomto snažení ovšem nezůstává ani náš národní dopravce se svými myšáky, pavouky, žraloky a dalšími zástupci živočišné říše v cizojazyčných názvech vozidel.

Dalším problémem bylo načasování celého projektu, tedy jeho roční zpoždění, když k razantnímu nástupu soukromých dopravců na kraji i státem dotované železniční linky došlo již s počátkem platnosti jízdního řádu pro období 2019/2020. Cestující tehdy byli vystaveni jízdenkovému chaosu, kdy při cestě s několika dopravci si museli postupně pořizovat vícero jízdních dokladů, jízdenek jak soukromých společností, tak i v některých regionech tamějších krajských tarifů. Zejména u starších lidí tak nastával totální zmatek, pokud nevěděli, že na navazující trati už nejezdí České dráhy, nebo si další jízdenku nestačili zakoupit při „napjatém“ přestupu.

Jednotná jízdenka zatím neplatí ve vlacích, které jsou vedeny na podnikatelské riziko dopravce. Jedná se o vlaky nejen soukromých provozovatelů, ale i Českých drah. Jak pozná, kde zjistí neznalý, třeba náhodný cestující, který vlak je v závazku objednávky a který v něm není? Bude-li cestovat dejme tomu z Pardubic do Zábřehu na Moravě. Přímo na nástupišti, má-li ještě na přestup málo času, to nepozná. Toto může být problém zejména pro starší cestující, kteří nejsou kamarády s počítači a s podobnou technikou.

Snad se i tento problém podaří CENDISu v blízké době uspokojivě vyřešit. **Robert Koutný**

Vyjádření CENDIS

Cestující po železnici si může vybrat, čemu dá přednost. Jestliže jsou lidé scestovalí nejen po drahách Česka, ale kolejích či silnicích zahraničních, možná se přikloní k názvu OneTicket. Po českých železnicích navíc nejezdíme jen my, Češi, ale řada jiných národností, kterým je označení OneTicket také určeno. Pro všechny ostatní je tu český ekvivalent Jedna jízdenka. Ostatně zmiňovaný termín pražské tramvajenky Lítačka je rozhodnutím někdejší primátorky se slovenskými kořeny, a nikoliv přáním Pražanů.

Zmíněný jízdenkový chaos právě OneTicket odstraňuje. Cestující už nemusí řešit, kterým spojem na dané trase pojede a jaký dopravce ho poveze. Jak zjistit, kde Jedna jízdenka platí? Snadno. Stačí se zeptat na pokladnách dopravců, u průvodčích ve vlaku a nebo se podívat na web jednajizdenka.cz či do mobilní aplikace.

Zatímco zapojení tzv. závazkových spojů (zjednodušeně objednávaných státem) do systému Jedné jízdenky vychází ze zákona, přistoupení komerčních spojů je dobrovolným rozhodnutím konkrétních dopravců. Řada z nich se už na tento krok připravuje, a tak se postupně začnou i komerční spoje v rámci OneTicket v letošním roce objevovat.

Martin Opatrný, tiskový mluvčíCENDIS

Chlumčany u Loun

Již od roku 2008 jsou žst. Chlumčany u Loun, Vrbno nad Lesy a Peruc dálkově řízeny DOZ Louny. Pěkná výpravní budova žst. Chlumčany u Loun je v současné době neobydlena a zcela prázdná. To je vidět i na zimní údržbě. Perón byl při mé návštěvě 9. února čistě vymeten a od sněhu uklizen, ale tím, že v budově nesídlí ani provozní pracovník a ani nájemník, bylo strmé přístupové schodiště – jediný možný vchod z nádraží –zasypáno rozšlapaným sněhem. Dálkové řízení sice ušetřilo náklady na provozní pracovníky, ale již nikdo nevidí důsledky tohoto moderního řízení provozu. Všudypřítomné kamery to nezachrání. Mnohde v zimních podmínkách, kde není provozní či pohotovostní pracovník, začne haprovat ohřev výměn a tím dochází k nemožnosti křižování vlaků a narůstá zpoždění. Některé vedlejší koleje nejsou pravidelně podle potřeby projížděny a při jejich potřebě jsou nepoužitelné. Pamatuji dobu, kdy se výměny před zimou zazimovávaly, pod stoličkami musel být volný prostor, nečistoty a drobný štěrk se vybíral lopatkou na uhlí (jo, kde jsou nyní lokální topeniště, že?) a když začalo sněžit, čistil výhybkář nepřetržitě výměny, ale to se musela čistit výměna odborně, muselo se vymetat všude, kde se pohyboval jazyk, ne jak někteří pracovníci říkali, „stačí čtyři stoličky“. Pak po nich přišel na noční nový pracovník a v noci se divil, že výměna zamrzla, a už to začalo: Nemohu křižovat, mně to nejde hodit atd. Jako bych to slyšel pořád. Nechci se chlubit, ale já jsem jezdil vždy i za kalamity… a to stanice ležela v nadmořské výšce 436 metrů. Třeba v noci projížděla sněhem zaváté vedlejší i hlavní koleje Zamračená, ta rozrazila všechno. No nic, jsme dál.

Martin Kubík

Dálkově řízená žst. Chlumčany u Loun, 9. 2. v 10.14 h, Os 9704, motor 809.208. Mezistaniční úsek do Vrbna je dlouhý 10 km, v roce 2003 byla v km 91 zrušena zastávka Cítoliby, tím zmizely barokní hudbou světoznámé Cítoliby ze železniční mapy. I turisté mají smůlu, kraj to chtěl v plánu rozvoje změnit, obec také, ale neděje se nic, asi jsou v „Roce železnice 2021“ jiné priority.

Propouštění u ZSSK Cargo

Je dost nepochopitelné, že hlavní aktivity ZSSK Cargo byly napojeny na léta krachující společnost US Steel Košice. Dle informací z médií se s problémy tento hutnický gigant potýkal již v 90. letech za premiéra Mečiara a za vlády nechvalně známého protiželezničního premiéra Dzurindy (počátkem února 2003 schválil pomyslnou likvidaci desítek tratí odřeknutím již nasmlouvané osobní dopravy) byl hutnický podnik prodán prý pod cenou americké společnosti US Steel, sídlo společnosti je v Holandsku, takže patrně zisky šly mimo Slovensko. Společnost US Steel se prý potýkala s problémy již v roce 2010, 2017 i 2019. Deset let se tedy mohlo ZSSK Cargo připravovat na pád této společnosti a hledat všemožné jiné způsoby nových přeprav, vrátit na koleje regionální menší továrny atd. Místo toho se nákladní přeprava v regionech léta utlumovala a přepravcům se házely klacky pod nohy, to mám zjištěno například v žst. Muráň, kde mi vedoucí skladu dřeva řekl, že museli víceméně přejít na kamiony, že jim ZSSK Cargo odmítá přistavit méně než určitý počet vozů. Takových příkladů se dají najít na Slovensku, ale i v Česku, stovky. Je velmi podivné, že na oficiálních stránkách US Steel se píše, jako by se nedělo vůbec nic a podnik byl v nejlepší kondici https://www.usske.sk/sk/ . Kde je tedy pravda? Další informace o tomto podniku zde: http://vzdor.org/?p=3669. Pravda, nebo fabulace ultralevicové organizace? Jedno je zcela jisté: propouštějí se provozní pracovníci ZSSK Cargo z důvodu pádu tohoto podniku. Prý?! To samé se může stát u nás, pakliže dojde k masivnímu útlumu těžby uhlí, jak avizují enviromentální tragici.

Martin Kubík

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

Bývalý strážní domek č. p. 97 v Letohradě – Orlici.

Nejznámější strážní domek nechce ani město

Bývalý strážní domek č. p. 97 v Letohradě – Orlici u přejezdu P4071 se stal centrem pozornosti médií, poté co server Zdopravy.cz zveřejnil seznam 74 objektů Správy železnic určených k demolici. Ke zviditelnění tohoto strážního domku přispěla ilustrační fotografie, kterou následně přebírala další média.

Terčem kritiky se stala plastová okna, která se na tento domek musela dát během realizace investiční akce Modernizace tratě Letohrad – Lichkov v roce 2008. Tehdy byl strážní domek ještě obýván a instalace plastových oken byla součástí protihlukových opatření.

Dnes je situace trochu jiná, plastová okna sice zůstala, ale domek je už v horším stavu, neobydlen a navíc se v budoucnu plánuje v jeho blízkosti stavba, která má být přeložkou místní pozemní komunikace umožňující zrušení sousedního přejezdu P4070 u Myslivny. I tak Správa železnic ještě oslovila město Letohrad, zda nemá o využití bývalého strážního domku zájem. Město zájem neprojevilo a vzhledem ke stavu a poloze domku asi neprojeví zájem ani nikdo jiný. Sice je na slunném místě, ale v těsném sousedství trati a silnice. Z druhé strany by ho v případě zachování v budoucnosti obcházela další cesta, které by překážel.

Na seznamu, který zveřejnil server Zdopravy.cz se nachází mnoho jiných cennějších a zajímavějších staveb na krásných místech, které by si zasloužily mediální pozornost více, aby měly větší šance na záchranu. Plastová okna nejsou všechno.

Martin Kalousek

Hnutí Duha Jeseníky bojuje o zachování historie

Trať Olomouc – Krnov je nyní v trvalém hledáčku Hnutí Duha Jeseníky, které se snaží zachránit původní podobu výpravních budov stanic, které Správa železnic hodlá opravit. Připravované rekonstrukce totiž zahrnují v převážné míře také zásadní změnu vzhledu těchto historických budov (ubourání pater s původně služebními byty), případně jejich úplné zbourání, které hrozí Dětřichovu nad Bystřicí. Na celé trati je v současné době v opraveném stavu pouze výpravní budova železniční stanice Bruntál.

Řada dalších budov na trati 310 však takové štěstí nemá. Jedná se například i o budovu železniční stanice Valšov, kde současnou 150 let starou budovu čeká odbourání celého prvního patra s byty, proti čemuž marně protestovala starostka obce. **„Nikdo nechápe, proč v nádražních budovách nemůžou působit skauti nebo jiné neziskovky, nebo proč zde nemůžou bydlet nájemníci tak – jak je to zvykem v civilizovaných zemích, například v Rakousku,“** píše v tiskové zprávě Ivo Dokoupil z Hnutí Duha Jeseníky. Jak dále dodává, tzv. „rekonstrukce“ nádraží ve Valšově, kdy se ve skutečnosti má zbourat část nádraží, je jen dalším dokladem do mozaiky důkazů totální nehospodárnosti ze strany Správy železnic. **„Nájemníci si mohli byty odkoupit nebo dál zůstat v nájmu a z těchto peněz Správa mohla zaplatit rekonstrukci této kdysi krásné nádražní budovy. Namísto toho nastoupilo bezohledné vystěhování a nesmyslná přestavba za 26 milionů korun.“**

Podle vyjádření Správy železnic nájemné za byty nepokrývalo ani náklady spojené s nezbytnou údržbou budov. **„Proto došlo k ukončení smluvních vztahů s nájemníky celkem čtyř bytů, přičemž ze strany nájemníků nebyl evidován zájem o odkoupení těchto bytů,“** odpověděl na kritiku Hnutí Duha Jeseníky Josef Kubovský, ředitel odboru infrastruktury a územního plánu z ministerstva dopravy. Podle vyjádření generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody prověřuje Správa železnic možnost prodávat majetek pomocí veřejné dražby nebo výběrovým řízením prostřednictvím elektronického systému garantovaného státem a případnou možnost zapojení realitních kanceláří.

Miroslav Čáslavský,
s využitím tiskové zprávy Hnutí Duha Jeseníky

Výpravní budova železniční stanice Valšov přijde při rekonstrukci o celé první patro.

Moudrost pro tento den

„Člověk si nemá stýskat na svou dobu. Doba je zlá; nuže, jsme tu, abychom ji zlepšili.“ ***Thomas Carlyle***

S hlubokým zármutkem a bolestí v srdci Vám sděluji, že 16. 2. 2021 nás navždy opustila členka Českého zemského svazu FISAIC a členka Českého železničářského esperantského svazu (ČŽES) paní

Milada Dobřická.

Zemřela po krátké těžké nemoci ve věku 73 let. Básník František Hrubin napsal, „kdo v srdci žije, ten neumírá“. Miládka zůstane navždy v mém srdci. Prosim, zapalme jí svíčku a vzpomeňme si na ni. Ať odpočívá v pokoji.

Anna Abelovská, místopředsedkyně ČŽES

Vlaky jezdí kratší, cestující jsou blízko u sebe

Nedostatečné rozestupy v hromadné dopravě zvyšují riziko přenosu koronaviru, zjistili vědci. Konkrétně na železnici k tomu přispěl sám stát, když umožnil dopravcům zkrátit soupravy. A kraje, které přišly o část příjmů, zase škrtají v jízdních řádech. U Českých drah je teď obvyklé, že příměstské vlaky mají jen jednu jednotku CityElefant místo dvou. Lidé tak sedí často blízko u sebe. Podle Českých drah je ale kapacita dostatečná, vlaky prý vozí v průměru 50 % obvyklého počtu cestujících. **–mmč–**

Spěšný vlak 1705 na čele s Brejlovcem 754.063–6 projíždí po trati 183 mezi zastávkou Dešenice a stanicí Nýrsko.

Posily na trati 183

Díky velkému zájmu cestujících vyjíždět za výbornými sněhovými podmínkami na Šumavu do okolí Železné Rudy jsou o víkendech posílené soupravy na trati 183. V klasické soupravě jezdily nejen dva páry rychlíků 776/763 a 768/775, a jeden pár spěšných vlaků 1702/1705, ale i dva páry osobních vlaků 7542/7547 a 7544/7549. V neděli 14. 2. se na trati 183 představily v plné kráse celkem tři lokomotivy „Brejlovec“ řady 754. Spěšné vlaky odvezla lokomotiva 754.063–6. V čele rychlíků a osobních vlaků se vystřídali „Brejlovci“ 754.024–8 a 754.027–1. Díky krásnému mrazivému slunečnému počasí přilákala tato trať příznivce železnice k dokumentování provozu „Brejlovců“ na sněhem pokryté Šumavě.

Vít Mareš

Andělů není nikdy dost, každá si svého anděla strážného zasloužíme!

„Mezi našimi členkami proběhl v měsíci lednu tzv. ´andělský swap´ (swap = vzájemná výměna). **Myslím, že to byl hezký nápad. Hlavně je vidět, že něco děláme i když se nemůžeme scházet, a že tvoříme, abychom udělaly někomu radost,“** prozradila Pavla Packová, vedoucí nejpočetnější zájmové skupiny ČZS FISAIC Kreativní ruční práce.

Principem Andělského swapování bylo vyrobit na vlastní náklady anděla a toho pak poslat na adresu, která byla přihlášeným členkám přidělena losem. **„Někdo anděla udrátkoval, někdo namaloval, někdo vyrobil z keramiky, a pak jsme si ty výrobky vzájemně vyměnily, jako překvapení. Každé z nás ´přiletěl´ anděl od někoho jiného. Andělů není nikdy dost a každá si svého anděla strážného zasloužíme. Myslím si, že to byl pěkný nápad a že se ujal,“** dodala Pavla Packová.

Jak zdůrazňuje, členky zájmové skupiny Kreativní ruční práce jsou stále aktivní, ač se nemohou scházet. **„S nápadem přišla a realizovala jej naše členka – Lada Pouková, které bych tímto chtěla poděkovat za nápad. Je vidět, že i tato složitá situace a nemožnost se setkávat při tvoření na našich seminářích, nebo na tvoření v Jihlavě či v Olomouci, nám nemůže zabránit něco vyrobit,“** říká Pavla Packová s tím, že ona sama považuje tuto činnost za důležitý relax. **„O našem nezahálení ostatně svědčí i vánoční stromek, který byl k vidění na Masarykově nádraží.“** **–mmč–**

Tyto dva anděly vyrobila technikou háčkování a macramé Pavla Packová a poslala je Ladě Poukové.

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
e-mail:
marie.bartova@osz.org

Vyhynulí backaři

Asi by se slušelo v úvodu představit backaře. Tedy skupinu osob, která ještě v nedávné době s láskou sobě vlastní pečovala o lehátkové vozy vyčleněné pro zvláštní přepravy zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků ČSD/ČD.

Byli jsme taková zvláštní sorta. Říkali, že jsme správci vozů, průvodčí, techničtí průvodci, ale ať nám kterákoliv garnitura vedení připisovala jakékoliv funkční označení, ve výsledku jsme opravdovými stevardy. Zatímco průvodčí lehátkových vozů v běžném provozu dostali vůz vyzbrojený a po skončení služby odcházeli ze služby a předali k dalšímu nakládání s vozem jiným, u nás, backařů, tomu bylo diametrálně jinak. Velká základna v Brně, řízená Klubem železničářů, měla pro nás širší úkoly. Po přidělení kurzu cesty a vydání instradačního telegramu si musel backař zjistit, kam a kolik osob poveze, a zajistit pro ně veškeré vybavení. Počínaje ložním prádlem, toaletními potřebami, plynovými bombami a hlavně doplnění vozu vodou, která byla někdy dost v velkým problémem. V začátcích jsme sháněli i led do podsedadlových van, ve kterých ležely sklenice s pivem. No a pak samozřejmě nafasovat dostatek jídla a pití, aby byl pokryt plánovaný jídelní lístek a něco navíc, kdyby toho bylo náhodou méně. Backař byl skladník, uklízeč, doplňovač vody, kontrolor cestovních dokladů a obsluhující stevard po celou dobu jízdy a hlavně kuchař, který z dodaných surovin a polotovarů zajišťoval nasycení 40 osob.

Vítanými pomocníky byli mnohdy vedoucí zájezdů nebo i někteří cestující, protože v tak stísněných prostorách jednoho kupé na malém plynovém sporáku uvařit bylo víc než náročné. Nejhorší byla rýže. Obrovský hrnec vařící vody a 15 minut varu. V letních měsících byla teplota v kupé kolem 60 stupňů. Většinou se podařilo. Až na případ, kdy nás poctila přepravní kontrola našeho MD v zahraničí v Bělehradě, kdy právě při vaření rýže ve stanici na nás prudce najela souprava při posunu. Hrnec s vařící vodou se převrátil na kolegu, který se celý opařil, v některých oddílech popadali cestující, jeden si natrhl ucho. Ještě, že s námi cestovala lékařka, která poskytla první pomoc. Jo a ta kontrola, když viděla tento mazec, se uklonila se slovy: **„Kontrolu ukončujeme vzhledem k situaci“** a odešli neznámo kam.

Ve vratné stanici, kdy nás cestující opouštěli, byl backařův úděl zpečetěn. Sbírání prádla, zametání, mytí vozu, vynášení odpadků (a že jich bylo), příprava prádla na zpáteční cestu. Doplnění vody, nachystání stravy, pár hodin odpočinku. Jít ven nebo se vyspat, to byla velká otázka, zvlášť, když se jednalo o obrat ve Varně nebo v Burgasu, moře na dosah, času zoufale málo. Většina plánovaných příjezdů v 8 hodin se uskutečnila až kolem poledne a odjezd zpět byl ve 20 h.

Mezi zajímavá dobrodružství na cestách bylo překračování státních hranic, zejména v Rumunsku a Bulharsku, kde sice nebylo vybíráno výpalné, ale každý celník se snažil si vybrat nějaký ten desátek, o vozmistrech ani nehovoře, kteří ochotně za basu piv propouštěli naše vozy do dalšího oběhu. A nesmíme zapomenout opět na vodu, její čerpání v nácestných stanicích patřilo k majstrštyku backaře. Neboť jedna hadice nemohla naplnit 14vozový vlak. A tak kdo víc a dřív dal, ten měl.

Zejména v porevoluční době došlo k navýšení flotily bacek o některé, které snesly i jízdu na západ, a tak jsme sjezdili víceméně celou Evropu. Železničáři tak mohli využít ten příjemný benefit zahraničních jízdních výhod. Navštívili jsme díky tomu Paříž, Brusel, Amsterdam, Berlín, Binz, Oslo, Stockholm, Narvik, Štětín, Varšavu, Krakow, Miškolc, Budapešť, celý Balkán, Rakousko a Itálii. Slušný výčet, stovky, možná tisíce spokojených cestovatelů.

A najednou, co ? No nic. To trapné nic. Téměř ze dne na den se začaly těmto cestovatelským aktivitám házet klacky pod nohy. Nejdříve různými opatřeními, kam to nejde, později zaváděním poplatků za ujeté kilometry v zahraničí, doplňkovými příplatky za použití FIP jízdenek, poslední klůcek si hodila domovská dráha a bylo zameteno. Paradoxně letecká doprava se stala levnější. To, co naši zaměstnanci na těchto jízdách milovali, šlo rázem do kytek. A s nimi vyhynuli i backaři. Zbývají nostalgické vzpomínky paradoxně v době, kdy je svět epidemicky rozdrážděný a duševně rozhozený. Další zaměstnanecký benefit mizí v černé díře. Za brněnské backaře v. v.

Jaroslav Vavřík

Bojanovice a Bojov: vzpomínka na zašlou slávu železnice

Zastávka Bojanovice (trať 210/S 88) byla do poloviny 90. let 20. století obsazena (tak jako kdysi většina zastávek a stanic) výdejnou jízdenek, naposledy v Bojanovicích prodávala paní Kleinerová. Tržby se tehdy odváděly do účtující stanice se sídelním přednostou žst. Čisovice.

V roce 1994 byli z rozhodnutí generálního ředitele ČD Ing. Šípa zrušeni „malí“ přednostové a osudové dělení dráhy začalo. Od té doby se již pouze ruší lidský provozní potenciál. Zastávka Bojanovice byla po zrušení osobní pokladny obydlena slušnými nájemníky, byla chloubou tratě na Dobříš. Bohužel postupně zemřeli. Nyní je budova zastávky prázdná. Doufejme, že nebude zdemolována. Jistě by se našel nějaký nájemce, který by sem mohl jezdit na rekreaci.

V sousedním Bojově byla budova drážního domku u zastávky srovnána se zemí a studna zakryta novou skruží a zamčena řetězem. O budovu v Bojově měl prý někdo zájem, přesto došlo k demolici. O trati na Dobříš a Bojovském údolí zpívala kdysi skupina KTO, dnes se romatika trochu vytratila.

Trať je jinak po výlukách Správy železnic ve výborném stavu. I opravený měchenický most je nyní zcela nehlučný. Pár chyb však zůstává– stále je trvalá pomalá jízda 10 km/h u přejezdu před Měchenicemi a u chatové oblasti směr Klínec. Všude jinde byly instalovány světelné přejezdy i se závorami a na místech s největším propadem traťové rychlosti to z různých majetkových důvodů, které se léta neřeší, nelze.

Martin Kubík

Os 2016 zastavil v zastávce Bojov, u níž je v provozu hostinec (nyní v pandemii uzavřen do odvolání), 6. 1., 15.44 h, Regionova 814.223–4.

Zasněžená zastávka Bojanovice, na Tři krále, 6. 1. 2021, u zastávky je dům, v němž byl někdy do 60. let také hostinec.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org**).** Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X