OBZOR 6

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
15. 3. 2021 Cena 5 Kč
Ročník 32

Z aktuálních událostí

■ Jednání **Podnikového výboru OSŽ Správy železnic** (SŽ) dne 25. 2. proběhlo formou videokonference. V úvodu předseda Petr Štěpánek zopakoval genezi sjednání C–FKSP, informoval o sjednané technické 2. změně PKS, která se týká změny formulace dovolené. Podal i podrobnou zprávu o projednávané 3. změně PKS, která se týká stravování, respektive možnosti zavedení stravenkového paušálu. Odborové centrály preferují zachování stávajícího stavu s možností rozšíření o paušál. Petr Štěpánek zmínil i to, že při přesčasové práci není nárok na stravenku. I v tomto případě se hledá forma kompenzace v rámci kolektivní smlouvy.

Tajemníci PV Miloš Paleček a Miroslav Maincl podali zprávu o jednání pracovní skupiny pro OOPP a stejnokroje. Nejvíce připomínek zaznělo ke střihu a kvalitě kalhot a košil. U OOPP pak ke změně složení materiálu a změně velikosti u některých součástí.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který se jednání zúčastnil, hovořil mimo jiné o podobě režijních výhod. Vzhledem k tomu, že ani nové vedení Jihomoravského kraje nemá zájem na změně stávající dvoustranné dohody s ČD o podmínkách uznávání režijek ve vlacích objednávaných JMK, budou další jednání směřovat k nalezení jednotného způsobu řešení této problematiky s nějakou formou garance ze strany ministerstva dopravy, které by bylo použitelné v obdobných situacích i v dalších krajích. Dále se také krátce zmínil o jednáních tripartity i o nelehké situaci rekreačních zařízení v majetku OSŽ, která jsou v důsledku vládních protiepidemických opatření již delší dobu uzavřená.

V další části se připojili zástupci zaměstnavatele pod vedením ředitele odboru personálního Ing. Kouckého, který informovalmj. o ukončeném výběrovém řízení na poskytování KOP. První termíny KOP by měly být koncem března, v první fázi vzhledem k epidemiologickým opatřením v českých lázních Jeseník a Darkov. Po otevření hranic pak ve slovenských lokalitách Rajecké Teplice a nově v lázních Brusno. Díky podpisu C–FKSP bude i v letošním roce umožněna účast rodinným příslušníkům za využití dotace. Dále upozornil na rostoucí trend onemocnění COVID–19 a karantény mezi zaměstnanci a uvedl, že nově bude zavedeno testování zaměstnanců ve větších kolektivech, v první fázi na CDP, postupně i v dalších místech. Zaměstnancům jsou dodávány respirátory a budou zakoupeny vitamíny pro posílení imunity. Dále podal zprávu o stavu prodeje části podniku ČD - Telematika, který by se měl týkat asi 235 zaměstnanců. Termín převodu zatím není znám, mělo by to být však v tomto roce. V této části věnované plánovanému přechodu části zaměstnanců z ČD - Telematiky k SŽ byl přítomen i zástupce zaměstnanců ČDT M. Škota, který požádal o možnost schůzky s vedením SŽ v letních měsících.

Ing. Kohoutová doplnila informace zaměstnavatele o dodanění časových příplatků k režijním průkazům ve výplatě za měsíc leden.

Po odchodu hostů byli členové PV seznámeni s návrhem počtu delegátů na podnikovou konferenci PV OSŽ SŽ, plánovanou na 8. 10. 2021 v Praze (kulturní sál Praha hl. n.). Tajemník M. Maincl podal informaci o zapracování čerpání příspěvků z C–FKSP z katalogu ČD travel. Na návrh PV došlo ke zrušení limitů na jednotlivé dny (platí tedy pravidlo dotace 50 % z ceny poukazu, maximálně do výše 5000,– Kč, a to bez rozdílu, zda jde o tuzemskou či zahraniční dovolenou). Jiná pravidla platí při uplatňování poukazů z roku 2020.

■ **Představenstvo OSŽ**, které probíhalo 2. 3. formou videokonference, řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. I.místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách Vladislav Vokoun uvedl v rámci „informací ze zásadních jednání“, že se ČD musí zabývat aktuálním vyhlášením nouzového stavu, mimo jiné musí vydefinovat, za jakých legislativních podmínek se bude provádět testování zaměstnanců. **„Na ČD je to složité, například noční či brzké ranní nástupy, u pokladních považujeme testování za nesmyslné, když sedí v pokladně samy. V tuto chvíli se to řeší, očekáváme prováděcí pokyny, abychom se s tím mohli poprat,“** referoval dále s tím, že se diskutuje i rozsah dopravy, k dalšímu omezení dopravy ale zatím k nedošlo.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o dění ve společnosti ČD Cargo, konkrétně o jednání Dozorčí rady (DR) 18. 2. **„Co se týče hospodaření, průmysl jede, ale má svoje omezené možnosti. Vypadá to, že leden se podařilo naplnit, únor zatím vypadá na 96 procent plánu,“** prohlásil s tím, že společnost musela řešit i problémy související s přechodem zaměstnanců do sousedních zemí a Dozorčí rada se zabývala i strategií a vývojem seřaďovacích nádražích v ČR, což je důležitý dokument pro udržení a rozvoj jednotlivých vozových zásilek i pro rozvoj dotyčných lokalit.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, informoval o aktualitách u Správy železnic (podrobněji viz výše, ve shrnutí PV OSŽ Správy železnic). Petr Štěpánek informoval i o přípravě na očkování zaměstnanců SŽ, kteří jsou součástí kritické infrastruktury státu. **„Prvně proběhne testování zaměstnanců na CDP a potom přijdou na řadu ostatní zaměstnanci na pracovištích s větší koncentrací osob,“** řekl.

O dění u nedrážních zaměstnavatelů informovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ: **„Akciová společnost Dopravní zdravotnictví je jedním z míst, která slouží pro testování i očkování na COVID–19,“** uvedla. **„Dnes také pokračuje v DZ, a. s., další kolo kolektivního vyjednávání, kde budeme řešit navýšení tarifních mezd, výši ceny stravenek či stravenkového paušálu. Podle průzkumu ve společnosti zaměstnanci preferují stravenkový paušál,“** řekla dále.

V následné rozpravě vyzval Vladislav Vokoun k opatrnosti ohledně zavádění stravenkového paušálu: **„My jsme v rámci Českých drah vyzvali k opatrnosti, protože je kolem toho celá řada nejasností. Zatím se připravují podkladové materiály.“**

V diskusi na závěr pak přišla na přetřes i novela Zákona o drahách č. 266/94., Sb., respektive pozměňovací návrh poslance Kolovratníka na možnost zakonzervování tratí – usnesení Představenstva OSŽ k této otázce uvádíme na jiném místě.

Dále P–OSŽ projednalo a schválilo tři dávky z Podpůrného fondu OSŽ a dvě žádosti o Poskytnutí právní pomoci v řízení před soudem. Dále se věnovalo Přípravám VIII. sjezdu OSŽ, vzalo na vědomí rozpočet za rok 2020 a schválilo návrh rozpočtu na rok 2021 (bude předložen na jednání Ústředí OSŽ).

Závěr patřil bodům Informace Revizní komise OSŽ a „různé“, v němž mimo jiné PhDr. Helena Svobodová informovala o videokonferenci pořádané levicovou skupinou v Evropském parlamentu THE LEFT a Nadací Rosy Luxemburgové v Bruselu ve spolupráci s Nadací Rosy Luxemburgové v Praze na téma „přeshraniční doprava“: **„Volalo se po větších investicích do infrastruktury: silnice jsou přetížené, železnice nevyužité. Na konferenci padl mimo jiné návrh na zavedení jednotné celoevropské jízdenky, kterou by uznávali všichni evropští železniční dopravci. To se však zatím jeví jako nereálné. Velká pozornost byla rovněž věnována obnově nočních spojů, které by spojily evropská velkoměsta a konkurovaly tak letecké dopravě, která představuje velkou ekologickou zátěž.“**

–red–

Aktuálně jezdí spoji Českých drah v průměru asi 40 procent cestujících v porovnání s běžným stavem bez pandemie. V koordinaci s objednateli došlo u některých krajů k mírnému omezení vybraných spojů v řádu jednotek procent z celkového rozsahu regionální dopravy. Spoje Českých drah i nadále zajišťují základní dopravní obslužnost, jako jsou cesty do zaměstnání, k lékaři a další neodkladné cesty. Na snímku Michaela Mareše je osobní vlak 9009 z Prahy do Čerčan pod vrchem Chlumík, který se zrcadlí na hladině vodní nádrže Vrané.

Představenstvo OSŽ považuje návrhy poslance Kolovratníka na zakonzervování tratí za naprosto nepřijatelné!

Médii probleskla informace o tom, že Ministerstvo dopravy ČR uvažuje o zakonzervování některých málo využívaných železničních tratí, a to netradičním způsobem – vytrháním kolejí! Tato záležitost se dostala i na program posledního jednání Představenstva OSŽ v úterý 2. 3. 2021, kdy členové představenstva debatovali o novele Zákona o drahách č. 266/94., Sb., respektive o pozměňovacím návrhu poslance Kolovratníka na téma „zakonzervování tratí“:

„Tento návrh ohrožuje řadu železničních tratí v České republice, stovky kilometrů tratí, a to všechno v době, kdy Evropa podporuje rozvoj železniční dopravy,“ řekl I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Myšlenka „zakonzervování tratí“ se šíří parlamentem doslova jako mor, už je prosazována prostřednictvím několika poslanců, všiml si Vladislav Vokoun. **„Nejlepší a možná jedinou obranou bude medializace,“** říká Vladislav Vokoun: **„Dá se očekávat podpora veřejnosti, akademické obce, dopravců i krajských samospráv. Způsob, jakým se tento návrh dostal do legislativního procesu, téměř vylučuje kvalifikovanou a včasnou oponenturu. V současnosti nevidím jinou možnost, než prostřednictvím médií přibrzdit zpupnost ministerských úředníků. Osobně jsem velmi zvědav, jak kompetentní orgány zdůvodní kroky jdoucí přímo proti politice EU. Je dost možné, že je to jejich poslední pokus něco provést – dokud to jde,“** řekl k tomu Vladislav Vokoun doslova.

Představenstvo po diskusi přijalo usnesení, v němž vyjadřuje zásadní nesouhlas s pozměňovacím návrhem zákona č. 266/94 Sb., o drahách, předložený poslancem Martinem Kolovratníkem, ve věci zavedení institutu konzervace dráhy. **„V době, kdy se EU rozhodla podpořit rozvoj železniční osobní i nákladní dopravy, považuje Představenstvo OSŽ návrhy pana Kolovratníka za naprosto nepřijatelné,“** stojí v usnesení Představenstva OSŽ.

Michael Mareš

Do dějin obce Leskovice se neblaze zapsal incident z konce druhé světové války, kdy zde revoluční gardy na pokyn partyzánského oddílu 5. 5. 1945 odzbrojili železniční strážní oddíl SS. Z Pelhřimova následně vyrazila jednotka SS, která obec dobyla a vypálila. Zastřeleno bylo nebo uhořelo 25 obyvatel, jednotka SS zničila 31 domů. Od roku 1961 tuto tragickou událost připomíná pomník pod nádražím. Bývalý strážní domek na zastávce Leskovice je v majetku Správy železnic, k jeho opravě došlo v roce 2018.

–mmč–

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Do doby, než začneme plošně a ve velkém očkovat, je klíčové masivní a pravidelné testování.“

Na aktuální téma hovoříme s **JAROSLAVEM HANÁKEM,** prezidentem Svazu průmyslu a dopravy ČR

Česká společnost se v době pandemie polarizuje. Zatímco jedni vládním stranám fandí a tolerují jim chyby, druhá část národa kritizuje každý přešlap a využívá jej ke kritice přijatých opatření. Na rozdíl od jara se tak vládní opatření mnohdy míjejí účinkem a počty nakažených, hospitalizovaných a mrtvých rostou. Co by společnost zachránilo? Skutečný lockdown?

Jsem přesvědčený, že jedině rychlá a plošná vakcinace může vrátit situaci v naší zemi do normálu. Jenže, jak vidíme, očkování prozatím postupuje z nejrůznějších důvodů velmi pomalu. Do doby, než začneme plošně a ve velkém očkovat, je proto klíčové masivní a pravidelné testování. Jedině tak budeme schopni včas zachytit nakažené a dostaneme epidemii opět pod kontrolu. Věřím, že ke zlepšení situace pomůže i zavedení povinného testování ve firmách. Podstatné je, aby společně s plošným antigenním testováním, hrazeným z veřejného zdravotního pojištění, fungovalo i povinné testování ve firmách, a to alespoň do doby, než bude proočkovaná většina populace. Lockdown, tedy uzavření průmyslu, rozhodně není vhodným řešením. Českou ekonomiku by to stálo obrovské množství peněz. Odhadujeme, že ztráty za měsíční uzavření průmyslových podniků by nás vyšly na stovky miliard korun. Mnohé škody by přitom byly nevratné. Firmy by ztratily zakázky a přišly by o významné kontakty v zahraničí, které budovaly dlouhá léta. Takové škody by pro řadu podniků byly nevyčíslitelné.

Vláda v minulých dnech rozhodla, že se budou zaměstnanci ve firmách testovat na koronavirus. Podle některých výkladů se tím ale vláda zbavuje odpovědnosti a odpovědnost hodila na zaměstnavatele. Váš pohled?

Už od konce minulého roku, kdy se epidemiologická situace začala zhoršovat, jsme vládu upozorňovali, že musí začít ve velkém testovat, a to i ve firmách. Mnohé podniky to na vlastní náklady dělaly už od loňského jara. Aby ale testování mělo smysl, je potřeba ho vést plošně. Proto jsme vládu vyzývali, ať firmy k testování motivuje tím, že bude na testy přispívat a zároveň ať pro testování ve firmách povolí samotestovací sady. Jsme rádi, že vláda samotestování nakonec umožnila firmám od března. Myslím si ovšem, že to mohla udělat mnohem dříve. Podniky na to byly připravené už od začátku roku.

Médii probleskla informace o tom, že MD ČR uvažuje o zakonzervování některých málo využívaných železničních tratí, a to netradičním způsobem – vytrháním kolejí! Stát by se tak mělo na základě pozměňovacího návrhu poslance Martina Kolovratníka v rámci novely Zákona o drahách č. 266/94, Sb. Váš komentář?

Zakonzervování tratí bude vždy velmi citlivé téma. Nicméně je jasné, že nějaké kritérium stát bude muset stanovit. Kvůli vysokým finančním i personálním nákladům a rozsahu sítě není možné udržovat všechny tratě včetně těch téměř nevyužívaných. Je třeba, aby bylo vše správně legislativně ošetřené. Zároveň by při této konzervaci měl stát důsledně zvážit potenciál budoucího rozvoje každé trati, aby se trať za pár let kvůli rostoucí poptávce nebo chybějícímu spojení naopak opět neobnovovala.

Michael Mareš

Svaz průmyslu a dopravy ČR je nejsilnější zaměstnavatelský svaz sdružující klíčové odvětvové svazy a významné firmy v České republice.

Mostečtí důchodci – železničáři slaví 45 let existence Klubu seniorů

Nebýt koronavirové epidemie, slavili by v těchto dnech mostečtí důchodci – železničáři čtyřicet pět let Klubu seniorů (dříve Klub důchodců železniční stanice Most).

Mostecký klub seniorů patří mezi nejstarší a nejaktivnější kluby v republice a jako jednomu z mála se mu dostává i podpory odborů, konkrétně ZO OSŽ Most. Klub důchodců ČSD vznikl 17. března 1976 a od té doby nepřetržitě funguje už 45 let. **„Jako Klub seniorů jsme pod mosteckým magistrátem, ale zároveň jsme jako´sedmička´ i Klub železničářů při OSŽ,“** říká nový předseda Klubu seniorů Most Rudolf Volf: **„Celkem je nás kolem devadesáti, z toho 80 členů OSŽ.“**

Rudolf Volf převzal Klub seniorů Most po Arnoštce Zajícové, která mostecký klub seniorů – železničářů vedla neuvěřitelných 25 let. **„Arnoštka Zajícová se na konci loňského roku rozhodla předat funkci předsedkyně Klubu někomu mladšímu. Ono ji to už zmáhalo. V lednu byly volby, nikdo se k tomu neměl, a tak jsem do toho šel. To vám povím, upletl jsem si na sebe bič,“** směje se.

Rudolf Volf je o sedm let mladší než Arnoštka Zajícová a do funkce předsedy přišel jako řadový člen od letošního ledna: **„Vydržím čtyři roky, jedno volební období, a předám to mladším,“** plánuje. **„Už teď se snažím omladit výbor o mladší lidi, kterým je třiašedesát, čtyřiašedesát let,“**dodává. S respektem pak mluví o své předchůdkyni, která nastavila laťku hodně vysoko.**„Obdivuji paní Zajícovou, že to mohla dělat pětadvacet let. Mně je 74 let a zjišťuji, jak náročná funkce to je. A to ji dělám teprve chvíli, protože kvůli covidu se všechno dělá po telefonu, například i výběr členských příspěvků, což situaci jen a jen komplikuje.“**

Rudolf Volf je původní profesí strojvedoucí, s osobními vlaky jezdil na Moldavu, do Kralup nad Vltavou, jeden čas i do Chebu, a také jezdil s nákladními vlaky na Sergejích, do důchodu odešel v roce 2005 z pozice strojvedoucího osobních vlaků: **„Posledních deset patnáct let jsem jezdil s osobními vlaky na Moldavu,“** konstatuje a závěrem dodává: **„Poprosím vás ještě o zmínku o bývalém předsedovi naší revizní komise. Před několika dny, ve středu 24. 2. 2021, zemřel v důsledku nemoci COVID–19 zakládající člen mosteckého Klubu seniorů, dlouholetý přítel Arnoštky Zajícové a bývalý výpravčí pan Jiří Škorpík. Čest jeho památce!“**

Michael Mareš

Zapojte se do studie a zjistěte, jak vaše tělo zareagovalo na setkání s virem SARS-CoV-2!

Zdravotní pojišťovna ministerstva vnitra svým pojištěncům hradí většinu výloh

Lidský organismus si obvykle po 3 až 5 dnech od nakažení virem začne vyrábět protilátky typu IgA a IgM, následně za 2 až 3 týdny pak i protilátky typu IgG, které v těle přetrvávají v řádu měsíců až let. Účastník Studie se dozví, zda v minulosti prodělal infekci COVID–19, a pokud ano, má-li v krvi ochranné protilátky a v jakém množství a jak se v čase vyvíjí množství protilátek v jeho těle (krvi). Do sérologické studie, probíhající od října loňského roku, se přihlásilo už 15 tisíc lidí, aby studie byla reprezentativní, je třeba přinejmenším dvojnásobného množství účastníků. Do výzkumu je zapojeno na 190 laboratoří po celé ČR, které zastřešuje Asociace laboratoří QualityLab.

Studie se primárně zaměřuje na paměťové protilátky IgG, tedy na ty, které se v krvi vytvářejí až po několika týdnech od počátku infekce, tj. po odeznění akutní infekce. Paměťové protilátky jsou strážci vyslaní naším imunitním systémem, aby nás před koronavirem nadále hlídali a chránili. Jejich úkolem je každého případného nového vetřelce v těle odhalit a zneškodnit. Tyto specifické protilátky v krvi zůstávají přinejmenším několik měsíců, pravděpodobně i déle; jak dlouho, to je právě předmětem výzkumu. Získaná data by měla mimo jiné pomoci lépe odhadnout skutečný podíl populace, která koronavirovou infekci prodělala, a dobu, po kterou je člověk vůči infekci imunní.

Vyšetření protilátek IgG není určeno pro diagnostiku akutně probíhajícího onemocnění COVID–19, nejedná se ani o jednorázové testování z krve pro stanovení diagnózy, a naopak nepřítomnost protilátek proti onemocnění COVID–19 nutně neznamená, že testovaný onemocnění neprodělal.

Testování je určeno pouze pro dospělé osoby od 18 let. Z důvodu sledování vývoje hladiny protilátek je důležité absolvovat celkem 3 vyšetření, vždy s odstupem 6 měsíců od posledního odběru. Z důvodu zajištění srovnatelnosti výsledků vyšetření v čase musí být zajištěno, že bude účastník v rámci opakovaného testování vždy vyšetřen v rámci jedné laboratoře. Cena testu je 600 Kč, Zdravotní pojišťovna ministerstva vnitra ČR, která je podporovatelem tohoto projektu, svým klientům většinu nákladů uhradí (pojištěnci ZP MV ČR mohou čerpat příspěvek 500 Kč za jeden odběr, tedy celkem 1500 Kč). Studie se ale mohou účastnit i samoplátci. Možnost přihlásit se do odborné studie končí 31. 3. 2021.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Jaroslav Zika

„Břeclav si určitě zaslouží železniční pomník.“

První vlak do Břeclavi přijel 6. června 1839 z hlavního města tehdejší rakousko–uherské monarchie Vídně. Tím byl před 182 lety současně zahájen rozvoj břeclavského železničního uzlu – prvního v tehdejší habsburské říši. Kromě hlavní tratě z Vídně do Brna zde odbočují tratě směrem do Přerova, Mikulova, Bratislavy a Lednice. Je

zde i důležité depo. Poněkud paradoxně nemá však Břeclav, na rozdíl od jiných železničních uzlů, větších i menších, prakticky žádnou připomínku na svoji železniční historii.

„Již více než třicet let se snažím o to, aby před břeclavským nádražím stála replika první parní lokomotivy, která vjela na naše území,“ říká dnes osmdesátiletý Jaroslav Zika, který spolupracuje s komisí cestovního ruchu na břeclavské radnici. Zmíněnou lokomotivou je legendární parní stroj Moravia, která byla vyrobena v roce 1837 v továrně Robert Stephenson and Company v Newcastlu ve Velké Británii. V Břeclavi je k vidění pouze zmenšená kopie tohoto stroje v měřítku 1:10, a to v břeclavském železničním muzeu přímo v prostorách nádraží (v současné době je muzeum z důvodu epidemie covidu uzavřeno). I o tuto repliku se postaral Jaroslav Zika, který se neúnavně snaží o zviditelnění Břeclavi jako důležitého železničního uzlu.

Podle dalších slov Jaroslava Ziky je důvodem jeho snahy fakt, že železnice je významnou součástí města Břeclavi, které na ni může být právem hrdé. Břeclavské železničáře pak je možno považovat za průkopníky železniční dopravy na našem území. **„Břeclavi však stále chybí vystavený symbol železnice – parní lokomotiva, se kterou se všude jinde setkáváme. Usilujeme o to, aby stála i u nás, ale všechno jde strašně pomalu,“** stýská si. Ačkoli sám na železnici nikdy nepracoval (je vystudovaný chemik), historie ho vždycky přitahovala a břeclavské nádraží považuje za zdejší významnou historickou památku. **„Vždyť jen díky železnici získala Břeclav na významu a byla povýšena v roce 1872 na město,“** říká.

V době příprav na 150. výročí příjezdu prvního vlaku na naše území byl Jaroslav Zika pověřen vedením města, aby zajistil historickou lokomotivu, vhodnou jako pomník. Ve spolupráci s někdejším ředitelem železničního muzea NTM (Národního technického muzea) v Praze Bohumilem Pokorným zajistil dva kusy historických parních lokomotiv, které však tehdejší břeclavské vedení ČSD zamítlo. V roce 2014, u příležitosti dalšího výročí (175 let) zajistil společně s bývalým železničářem a tehdejším břeclavským místostarostou Lubošem Krátkým výše zmíněný model lokomotivy Moravia v měřítku 1:10. Kromě tohoto zmenšeného modelu pak jediné, co vzdáleně připomíná historii železnice v Břeclavi, je železniční soukolí, které je umístěno v prostorách někdejšího depa a je pro veřejnost prakticky nepřístupné.

Lokomotiva Moravia ve své skutečné velikosti by měla stát v přednádražním prostoru, který patří městu. Nádražní budova byla opravena a v roce 2019 získala vzhled, připomínající její původní podobu. Je záměrem města přednádražní prostor upravit. Zde by měl být umístěn pomník lokomotivy Moravia, jehož repliku ve skutečné velikosti je schopna podle zachovalé dokumentace vyrobit firma ze Žamberku. **„Lokomotiva by měla být přístupná, aby si ji návštěvníci, hlavně děti, mohli takříkajíc osahat a poznat ji zblízka. Myšlenka je na světě a dřív nebo později tady ta lokomotiva bude stát. Břeclav si pomník železnice určitě zaslouží,“** říká Jaroslav Zika závěrem.

Miroslav Čáslavský

Současná podoba vsetínského nádraží, které po rekonstrukci dostane naprosto jiný vzhled.

NAVŠTÍVILI JSME

Vsetín

Nezůstane zde kámen na kameni – těmito pěti slovy se dá s určitou mírou nadsázky popsat nová podoba nádraží ve valašském městě Vsetín. První práce na čtyři roky trvající přestavbě současného nádraží by měly být zahájeny v září tohoto roku, ukončení pak v prosinci 2024. Jak sděluje tiskový mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda, při kompletní modernizaci železniční stanice dojde k redukci kolejiště, novému dispozičnímu uspořádání a směrové úpravě vedení kolejí tak, aby mohla být zřízena nástupiště s výškou hrany 550 mm nad kolejí.**„Vznikne zde jedno vnější nástupiště s bezbariérovým přístupem a dvěma novými podchody. Oba podchody budou současně umožňovat propojení obou částí města průchodem pod kolejištěm,“** přibližuje jednu z e změn mluvčí.

Změn bude ale daleko více: tou nejzásadnější je úplné zbourání současné nádražní budovy – oproti původním předpokladům (oprava současné budovy) ji nahradí nový terminál, který bude sloužit současně pro vlakovou a autobusovou dopravu – budou zde pokladny, čekárna, sociální zázemí a další služby. Změny prosadilo město, které stavbu zčásti financuje. V těsné blízkosti nového terminálu bude vybudován parkovací dům pro auta, v plánu je i cyklovež. **„Nová nástupiště budou přístupná z terminálu podchodem, přičemž se na minimum zkrátí vzdálenost přestupu z vlaku na autobusy, které budou zastavovat u společného prvního nástupiště,“**dokresluje novou podobu nádraží vsetínský dozorčí provozu Zdeněk Raška. Nový terminál ovšem ztratí původní podobu současného nádraží – vznikne zde další betonová kostka, kde současnou sedlovou střechu nahradí střecha rovná. Na rozdíl od nedaleké Lhotky nad Bečvou, která byla modernizována v loňském roce, však vsetínské nádraží neoplotí betonové zdi, které ve Lhotce obklopují celý areál stanice.

Novou podobu dostane i kolejiště a změněno bude i zabezpečovací zařízení – současnou třicet let starou „reléovku“ nahradí moderní ESA s jednotným ovládacím pracovištěm. Řídící pracoviště zůstane na původním místě v patře budovy na hornolidečském zhlaví, asi tři sta metrů od nové nádražní budovy. **„Personálně nenastanou žádné změny,“** připomíná dozorčí Raška, **„v dopravní službě zůstane dispoziční a venkovní výpravčí a operátorka.“**

Vzhledem k tomu, že o tři koleje se sníží počet kolejí ve stanici, může se stát, že při nárůstu nákladní dopravy budou zrušené koleje chybět. **„Na druhé straně však přibude možnost předjíždění nákladních vlaků v místech současné odbočky na Karlovice, kde přibude nová kolejová spojka,“** dodává Raška.

A jak vypadá současná dopravní situace ve Vsetíně? Kromě Českých drah, které zde vozí rychlíky Praha – Púchov a osobní vlaky z Přerova a Olomouce, zde zbytek osobní dopravy zabezpečuje společnost Arriva. Po počátečních potížích, které zde tato společnost měla při zahájení provozu, je v současnosti její provoz bez větších problémů. **„Soupravy Arrivy vozí převážně slovenští strojvedoucí, spolupráce s nimi je velice dobrá,“**hodnotí službu konající výpravčí. Jak dále dodává, vlaky Arrivy jezdí do sousední Horní Lidče a dále směrem na Bylnici a na přilehlou Vlárskou dráhu (Veselí nad Moravou – Střelná). Obsluhují i odbočnou trať do Velkých Karlovic.

Dopravní zaměstnance čekají v následujících čtyřech letech nelehké výluky, zkušení výpravčí i operátorky si s nimi však jistě dokáží poradit.

Miroslav Čáslavský

Pohled do dopravní kanceláře, kde dominuje RZZ s číslicovou volbou. Po přestavbě zde bude elektronické zabezpečovací zařízení ESA.

VŠIMLI JSME SI

● **I PODCHOD** na nádraží v Praze–Holešovicích se dočká svého prodloužení. Železničním podchodem bude možné projít od metra až k Vltavě, termín dokončení stavby včetně zkušebního provozu je 31. července 2023.

● **ČESKÉ DRÁHY** pro kraje objednaly 33 nových motorových vlaků od polského výrobce PESA Bydgoszcz SA. Za vlaky zaplatí téměř tři miliardy korun. V případě zájmu krajů pak mohou dráhy v budoucnu postupně odebrat až 160 těchto vlaků. Nové vlaky jsou typově podobné vlakům stejného dodavatele, které v České republice jezdí pod označením RegioShark. ČD budou nové vlaky nasazovat postupně od jízdního řádu pro rok 2023, kdy by měly začít přicházet z výroby. Používat je budou především v krajích Středočeském, Pardubickém, Jihočeském, na Vysočině a v Praze.

● **PRO ŽELEZNIČNÍ** obdivovatele je lahůdkou vidět funkční mechanická návěstidla. Jedno takové je využíváno jako krycí v km 5,529 v trati mezi stanicemi Březno u Postoloprt – Louny předměstí. Kuriozitou je, že je umístěno pouze z jedné strany ve směru od Loun předměstí, ze strany od Března není vlečka kryta žádným návěstidlem. Jsou to vlastně dvě vlečky: Elektroporcelán a Steno. Dle ojetosti kolejnic vleček se obsluha koná, tak jako všude, pouze sporadicky. Na snímku Martina Kubíka Os 26713 v režii 814.046–9 míjí krycí návěstidlo vlečky Elektroporcelán Louny, 22. 2. 13.16 h.

● **V GRAFIKONU 2019/2020** byly v pracovních dnech ve dvouhodinovém intervalu zavedeny nové spěšné vlaky (Sp 1710 – 1725) v relaci Tábor – Strakonice vedeny motorovými vozy řady 842 (tzv. Kvatra, či Rohlíky), které v minulosti (počínaje GVD 1995/96) zajišťovaly vozbu páru Sp vlaku 1764/1765 relace Protivín – Horní Cerekev nahrazující v této trase tehdejší rychlík Junák Plzeň – Brno. Na snímku Tomáše Martínka ze dne 22. 9. 2020 Sp 1723 Strakonice – Tábor s motorovým vozem 842.024 minul mechanické vjezdové návěstidlo do žst. Písek město. Jedná se o poslední stanici na trati 201 Tábor – Ražice vybavenou mechanickými návěstidly. Tato trať prochází od roku 2016 postupnou modernizací, tudíž tu mizí donedávna se nacházející všudypřítomná historická železniční zařízení .

● **SKUPINA** ruských diplomatů s rodinami musela využít při cestě ze Severní Koreje neobvyklý způsob dopravy. Kvůli omezením spojeným s pandemií koronaviru urazila poslední kilometr přes ruské hranice na ručně poháněné drezíně, napsal server BBC s odkazem na vyjádření ruského ministerstva zahraničí. Severokorejská vláda totiž zastavila téměř veškerou osobní dopravu v zemi ve snaze zastavit šíření nemoci COVID–19. Tamní vláda sice nadále tvrdí, že se v KLDR dosud neobjevil žádný pozitivní nález koronaviru, mezinárodní pozorovatelé o tom však dlouhodobě pochybují.

ZE SVĚTA

Portugalsko využívá předsednictví v EU k podpoře železnice

Portugalské předsednictví EU se z hlediska dopravní politiky jasně zaměřuje na železnici. Prohlásil to portugalský ministr dopravy Pedro Nuno Santos dne 25. ledna 2021 u příležitosti udělení Evropské železniční ceny, kterou železniční asociace CER a Unife každoročně udělují za speciální služby železničnímu průmyslu.

Portugalská vláda již v posledních letech upřednostnila železniční dopravu v dopravě, řekl Santos. Jako důvod uvedl nejen ekologické výhody, ale také výkonnost železnice. Ve srovnání s většinou evropských zemí bylo Portugalsko v modernizaci železniční sítě pozadu. **„Naše investice jsme zaměřili na silniční dopravu po tři desetiletí,“** řekl Santos. Oznámil, že do konce roku 2023 budou hlavní mezinárodní železniční trasy Portugalska v přeshraničním provozu nabízet plnou interoperabilitu s ERTMS a možnou délku vlaku 750 m. **„Takže pokud jde o stanovení priorit železnice, Portugalsko je zcela v souladu s evropskými institucemi a členskými státy,“** uvedl Santos.

Země nacházející se na okraji však potřebují finanční prostředky, aby mohly rozšířit své železniční sítě. Evropská komise stanovila ambiciózní cíle pro evropské železnice ve své strategii pro udržitelnou a síťovou mobilitu, vysvětlil Santos. Nákladní doprava by se měla do roku 2050 zdvojnásobit a cestování vysokorychlostními vlaky by se mělo ztrojnásobit. A konečně musí společnost zajistit, aby evropské železniční společnosti dokázaly zvládnout krizi způsobenou pandemií. **„Měli bychom být ochotni jim pomoci, jako jsme to udělali s leteckými společnostmi.“**

Evropská komisařka pro dopravu Adina Valean ujistila, že železnice budou i nadále mít v rozpočtu EU ústřední místo. **„V minulosti bylo 70 % financí z Connecting Europe Facility použito pro železnici,“**vysvětlila. Tomuto by tak mělo být i v budoucnu. Paní Valean chce také zefektivnit železnici. **„V železniční nákladní dopravě jsme zaznamenali výrazné zlepšení přesnosti ze 60 na téměř 90 %,“** uvedla. **„Musí se najít nové způsoby, jak zvýšit kapacitu pro nákladní a osobní dopravu.“** Cenu European Railway Award získala dolnosaská dopravní společnost LNVG za nákup vlaků „Alstom iLint“ poháněných palivovými články.

Z DVZ, 26. 1. 2021, zpracoval **–sh–**

Turecká železniční síť se rozšířila na 12 803 km

Turecký ministr dopravy a infrastruktury Adil Karaismailoglu ve svém písemném prohlášení uvedl, že ministerstvo v Turecku vybudovalo nová logistická centra a nové tratě za účelem zvýšení konkurenceschopnosti železnice v zemi. To by mělo rovněž zajistit rovnost v rozvoji mezi východem a západem země a dát každé „vesnici“ v zemi ekonomickou vitalitu.

„Rozšířili jsme naši železniční síť na 12 803 kilometrů,“ sdělil ministr Karaismailoglu o železničním projektu, který byl zahájen v roce 2003 a pokračuje dodnes. **„Kromě budování nových tratí jsme obnovili také stávající konvenční trať. Abychom zvýšili konkurenceschopnost železnic, postavili jsme vedle logistických center také nové stanice.“**

Karaismailoglu rovněž poukázal na to, že díky různým projektům metra připravují převod veřejné dopravy v různých městech na „světový standard:**„Postavili jsme celkem 312,2 km tratí lehké železnice, zejména v Istanbulu, Ankaře a Izmiru a v Konyi a čtyři provincie přispěly do turecké ekonomiky částkou 16,5 miliard GBP prostřednictvím sedmi projektů metra, které jsme v těchto oblastech uskutečnili. Istanbul, Ankara, Izmir a Antalya dosud přepravily 874 milionů cestujících v podzemí.“**Práce budou pokračovat i v následujících letech.

Z Hürriyet.de, 15. 12. 2020,
zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 11 – 18. 3. 1996

„Do konce dubna budou známy první tři tratě určené k privatizaci“, dočítáme se v krátkém článku na první straně, shrnujícím informace z tiskové konference Českých drah z 8. 3. 1996. Zaznělo zde, že České dráhy do dubna navrhnou z celkového počtu 127 regionálních tratí tři „ekonomicky relativně dobré tratě“, které budou určeny k privatizaci, takzvané pilotní projekty.

Redakční poznámka **„Dvakrát měř“** reaguje na neustálé transformace, restrukturalizace a reorganizace, probíhající na Českých drahách. Podle autora zatím všechny snahy o ozdravění Českých drah končí ve slepé uličce. **„Na úrovni vlády i Správní rady ČD vládne permanentní nespokojenost, která nutí neustále obměňované vedení Českých drah k vytváření nových a nových koncepcí, které by dráhu z této slepé uličky vyvedly,“** uvádí autor poznámky. **„Stále zřetelněji se ukazuje, že největším zádrhelem pro skutečně efektivní řízení podniku jménem České dráhy je nesoulad hranic politických s hranicemi správních jednotek Českých drah.“** Podle autora poznámky však dosavadní transformační projekty tento nesoulad zarytě přehlížejí a ignorují. V té době se v Parlamentu ČR rozhodovalo o novém správním členění České republiky a nikdo tedy nemohl vědět, jak narýsovat hranice správních jednotek ČD, aby se v budoucnu shodly s hranicemi regionů. Jak autor uvádí, další změny v organizaci podniku se přesto připravují. **„Co je na celé věci nejhorší, je fakt, že chystané změny nebudou asi poslední a jen těžko lze říci, zda přinesou nějaký pozitivní efekt. Nezáleží totiž jen na chuti či nechuti úředníků zrušit sama sebe. Dosavadní změny byly v mnohých případech pohříchu využity také ke zbavení se nepohodlných kritiků a nezřídka vedly k odchodu mnohých schopných odborníků, kteří po dlouhých a nelehkých rozhodováních nakonec zlomili nad dráhou hůl,“** uvádí autor.

Obzor č. 12 – 25. 3. 1996

K aktuální situaci ve zdravotnictví (před avizovanou demonstrací a stávkou zdravotníků) otiskuje Obzor rozhovor s železničním okrskovým lékařem z Olomouce. Vyplývá z něj, že příčinou nespokojenosti zdravotníků nejsou jen platy, ale i nepoměr mezi prostředky vkládanými do zdravotnictví a nezbytnými výdaji na péči o pacienty. K tomu je třeba splácet miliardové druhy, kterými bylo zdravotnictví zatíženo. Stejně jako na železnici, i ve zdravotnictví chyběla koncepce a také absence zákona o zdravotní péči. **„Poukazování na chybějící koncepci ve zdravotnictví se může zdát již otřelé, ale zde je hlavní příčina potíží. Dokud stát jasně nestanoví, co bude hrazeno ze základního zdravotního pojištění, nebude současný stav řešitelný. Rozhodně nemáme na to, aby stát hradil vše, a není tomu tak nikde na světě. Není ostudou toto přiznat, nezodpovědné je strkat před tím hlavu do písku,“** uvádí lékař v rozhovoru.

Celá dvojstrana Obzoru je věnována problematice bytů. OSŽ dne 12. 3. 1996 podepsalo dohodu se Sdružením na ochranu nájemníků (SON) o vzájemné spolupráci při zajišťování práv nájemníků bytů a při řešení bytové politiky v ČR. SON se mimo jiné zavázalo poskytovat prostřednictvím svých právních poraden členům OSŽ bezplatně právní a odborné poradenství ve věcech bydlení. Pro zajímavost je zde uveden příklad Švédska, kde se podařilo bytový problém vyřešit. Přibližně pětina bytového fondu byla v té době ve vlastnictví obcí. Nájemné činilo 20 – 30 % průměrného platu. Nájemné se upravovalo až na základě předložených rozpočtů a po řádném projednání se zástupci svazů nájemníků.

–zs–

PRÁVNÍ PORADNA

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

V první části uveřejněné v Obzoru č. 5 byla charakterizována problematika presumpce neviny z pohledu trestněprávního a pracovněprávního. Tato druhá část se zabývá podrobněji presumpcí neviny z pohledu zákoníku práce.

Zákoník práce (dále rovněž „ZP“) specifikuje několik druhů povinností zaměstnance nahradit škodu způsobenou zaměstnavateli:

1. obecná povinnost nahradit škodu,
2. nesplnění povinnosti k odvrácení škody,
3. a) schodek na svěřených hodnotách, které je zaměstnanec povinen vyúčtovat (individuální),
b) společná povinnost nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách, které jsou zaměstnanci povinni vyúčtovat
4. ztráta svěřených věcí.

ad 1) Obecná povinnost nahradit škodu

Zaměstnanec je povinen zaměstnavateli nahradit škodu, kterou mu způsobil zaviněným porušením povinností při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním. Nutnými předpoklady vzniku obecné povinnosti zaměstnance nahradit škodu jsou:

- porušení právní povinnosti na straně zaměstnance,
- vznik škody ocenitelné v penězích na straně zaměstnavatele,
- příčinná souvislost mezi porušením povinností zaměstnancem a vznikem škody,
- zavinění na straně zaměstnance (úmysl nebo nedbalost).

Zaměstnavatel, který chce po zaměstnanci uplatnit náhradu škody, musí prokázat současnou existenci všech čtyř předpokladů – **presumpce neviny**.

Výše požadované náhrady škody způsobené z nedbalosti nesmí přesáhnout u jednotlivého zaměstnance částku rovnající se **4,5násobku** jeho hrubého průměrného měsíčního výdělku před porušením povinnosti. Toto omezení neplatí, byla-li škoda způsobena úmyslně, v opilosti nebo po zneužití jiných návykových látek.

ad 2) Nesplnění povinnosti k odvrácení škody

Povinnost nahradit škodu může zaměstnanci vzniknout i tehdy, pokud ji sám přímo nezpůsobí. Zaměstnavatel může na zaměstnanci, který nezakročil proti hrozící škodě, ani na ni neupozornil, ačkoliv by tím jejímu vzniku bylo zabráněno, požadovat, aby přispěl k úhradě vzniklé škody v rozsahu přiměřeném okolnostem případu, není-li možno ji uhradit jinak.

Při této povinnosti nahradit škodu musí zaměstnavatel prokázat výše uvedené skutečnosti zaměstnanci – **presumpce neviny**.

Zaměstnavatel může požadovat, aby se zaměstnanec podílel na náhradě škody, která byla zaměstnavateli způsobena, a to v rozsahu přiměřeném okolnostem případu, pokud ji není možné nahradit jinak. Výše náhrady škody však nesmí přesáhnout částku rovnající se **3násobku** průměrného měsíčního výdělku zaměstnance.

ad 3 a) Schodek na svěřených hodnotách, které je zaměstnanec povinen vyúčtovat (individuální)

Předpokladem vzniku tohoto schodku je uzavření písemné dohody o odpovědnosti. ZP stanoví, že dohoda o odpovědnosti musí mít písemnou podobu a lze ji uzavřít jen pro takové hodnoty, které jsou předmětem obratu nebo oběhu (např. hotovost, ceniny, zboží, zásoby materiálu apod.). Zaměstnanec musí mít možnost s nimi osobně disponovat po celou dobu, po kterou mu byly svěřeny.

Je na zaměstnanci, aby prokázal, že schodek při vyúčtování nezavinil. Zaměstnanec se zprostí povinnosti nahradit škodu zcela nebo zčásti, jestliže prokáže, že schodek vznikl zcela nebo zčásti bez jeho zavinění, zejména, že mu bylo zanedbáním povinnosti zaměstnavatele znemožněno se svěřenými hodnotami nakládat.

Při této povinnosti nahradit škodu důkazní břemeno nese zaměstnanec – **presumpce viny**.

Zaměstnanec, který je povinen nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách je povinen jej nahradit **v plné výši**.

ad 3 b) Společná povinnost nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách, které jsou zaměstnanci povinni vyúčtovat

Při společné povinnosti zaměstnanců nahradit škodu platí většinou obdobné podmínky jako u dohody o odpovědnosti.

Jestliže zaměstnanec (jehož pracovní poměr skončil; vykonává jinou práci; byl převeden na jinou práci/jiné pracoviště; byl přeložen nebo je zařazen na pracoviště, kde pracují zaměstnanci společně zavázaní k vyúčtování svěřených hodnot) nepožádá zároveň o provedení inventarizace, je povinen nahradit případný schodek zjištěný nejbližší inventarizací.

Při této povinnosti k náhradě schodku nesou důkazní břemeno zaměstnanci – **presumpce viny**.

Vzniklá škoda musí být společně zavázanými zaměstnanci **uhrazena** zaměstnavateli **v plné výši**.

Podíl náhrady nesmí **u jednotlivých zaměstnanců** přesáhnout **1násobek** jejich hrubého průměrného výdělku před vznikem škody, s výjimkou **vedoucího** a jeho **zástupce (2násobek)**. Neuhradí-li se celá škoda, **zbytek uhradí vedoucí a jeho zástupce** podle poměru svých dosažených hrubých výdělků.

ad 4) Ztráta svěřených věcí

Povinnost zaměstnance nahradit škodu způsobenou ztrátou svěřených věcí (např. nástrojů, ochranných pracovních prostředků a jiných podobných věcí) je založena na stejných principech jako povinnost zaměstnance nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách. Při určení výše škody se vychází z obecné ceny věci v době její ztráty. Jediná možnost, jak se povinnosti nahradit škodu vyhnout (kromě základní – dávat na svěřené věci pozor a snažit se je neztrácet) je prokázat svou nevinu. Dohoda o odpovědnosti za svěřené věci musí být uzavřena písemně, jinak je neplatná.

Při této povinnosti nahradit škodu zaměstnancem nese důkazní břemeno zaměstnanec – **presumpce viny**.

Zaměstnanec, který je povinen nahradit škodu vzniklou ztrátou svěřených věcí je povinen ji nahradit **v plné výši**.

Vzniku škody, kterou by byl zaměstnanec povinen nahradit svému zaměstnavateli, lze předejít zodpovědným přístupem k plnění pracovních úkolů jen do určité míry. Další možností je, nechat se pojistit za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání (zejména u obecné povinnosti k náhradě škody).

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

NÁZORY

Ekonomický zázrak? Konec lokálek!

A je to tu zase. Pod záminkou tzv. konzervace tratí je tu opět snaha o likvidaci značné části železniční sítě prostřednictvím novelyZákona o dráhách. Opět po nějaké době další pokus o likvidaci regionálních tratí, protože ty přece nás stojí na údržbě miliardy korun ročně! Že je to nesmysl? Koho to z těch, co to prosazují, zajímá? Kolik asi např. stála za dobu její existence údržba tratě z Kralovic do Mladotic, když v době jejího uzavření, tedy po více než 90 letech, zde byl ještě svršek z roku 1903? Kolik asi stojí údržba na dalších tratích, kde je to podobné a kde se rekonstrukce nekonala po řadu desítek let? Kolik se skutečně objektivně vydává na údržbu lokálních tratí? Kdo to kontroluje? A kdo se zabývá i vysokými cenami u stavebních prací na železnici obecně? A to třeba i ve srovnání s obdobnými pracemi u staveb silničních! I na to se dlouhodobě upozorňuje.

Takže krátce – nápad ministerstva dopravy a poslance p. Kolovratníka je dost mimo logiku a mimo potřeby dopravní koncepce v ČR.

V současné době se stále více ukazuje, že je potřeba řešit dopravní problémy a zcela změnit dopravní politiku. Prostě to, co se neustále opakuje: převést co nejvíce dopravy na koleje a tomu přizpůsobit i infrastrukturu a provoz tak, aby byly odstraněny problémy, které jsou dnes překážkou tomuto cíli. Pokud totiž chceme mít co nejméně problémů, pak musíme řešit i únosnost a funkčnost dopravy. A v tom musí sehrát roli i tzv. regionální tratě, protože nová koncepce se musí odrazit i v dopravě regionální. A z toho plyne ne rušení, ne omezování údržby, ale naopak modernizace tratí, jejich dostavba, investice do opětovného využití pro nákladní dopravu i pro osobní. Tedy zatraktivnit, vyřešit technické problémy a dostat cíle a zdroje dopravy na kolejové trasy. Proto nelze také souhlasit s tím, že máme příliš velkou hustotu železniční sítě. Právě naopak. Je to dobře, je to základní předpoklad k tomu, aby železniční doprava mohla převzít řadu přeprav ze silnic.

Podivné je i celkové nastavení novely zákona. Otázky vyvolává už jen to, co je cílem takového návrhu. Zakonzervování tratě, která se nepoužívá, vypadá sympaticky, ale nikde v novele není uvedeno, co to znamená a jak se v případě potřeby trať obratem zprovozní. V jaké lhůtě? Pokud zůstane jen ležet, bude rozkradena, zaroste, pokud nebude aspoň trochu udržována, nebude jednoduché ji rychle zprovoznit a ani levně. Proč se neklade na první místo spíše úkol vytvořit nějaký generel potřeb a požadavků na železniční dopravu v ČR a podle ní postupovat a řešit úpravy a provoz jednotlivých tras? Tedy i řešení regionální dopravy s cílem tratě pro dopravu zatraktivnit a přebudovat, třeba i v pozměněných trasách, s přeložkami apod. A konečně si také jasně říct, co vlastně chceme a zda to myslíme vážně s řešením negativních dopadů z dopravy. Zajímá to vůbec někoho z politiků (tedy i poslanců), ministerstva dopravy, životního prostředí či průmyslu? A co naše vlády za těch minimálně 30 let? Nějak nic pozitivního vidět není. Ale trvalé snahy o likvidaci železnice jsou víc než zřetelné. Zásadou by mělo být využití každého metru kolejí ve prospěch dopravy po železnici a naopak dalším cílem omezit co nejvíce dopravu po silnicích. Pak by se také mohlo mluvit o tom, že se může podařit naplňovat cíle na snížení emisí, produkce CO_2, metanu, snížit ohřev krajiny, přispět k regeneraci krajiny, zlepšení její obyvatelnosti i zdraví obyvatel.

Pochopitelný není ani požadavek počtu vlaků, který by rozhodoval o zastavení provozu. Proč zrovna 1500 osobních ročně a 12 nákladních? Proč ne třeba 100 a 100 nákladních? A otázku vyvolává i spojka „a“, namísto „nebo“, protože ze znění textu lze usuzovat, že by musely být splněny obě podmínky, což je rovněž absurdní. Není spíš logičtější posuzovat jednotlivé tratě podle jejich možností, podle dopravních potřeb v jejich okolí? A z toho vycházet? A pak hledat cesty, jak dostat tuto dopravu na koleje, jak vytvořit integrovaný systém osobní dopravy v provázanosti s autobusovou a dosáhnout pak i silné zátěže, která vytvoří tržby a navíc ušetří na krajině, prostředí i zdraví lidí? I to by mělo být součástí ekonomického posouzení pro danou trasu.Nelze ani vycházet z toho, kolik tam dnes jezdí osob či jaká je velikost nákladní dopravy. I vrabci si štěbetají o tom, jak úmyslně a cíleně byla likvidována doprava na řadě tratí (namátkou na tzv. Kozí dráze, ale třeba i na kdysi odepisované trati z Prahy do Berouna přes Rudnou, kde dnes po rozumných úpravách i spoje cestující občas nepobírají, a na dalších), odmítány přepravy, likvidována kolejiště, sklady, vlečky, nákladiště! Jak byla nesmyslně organizována osobní doprava třeba už jen likvidací přípojů, provozem spojů v nevýhodných polohách, snížením jejich počtu. A to jak ze strany krajů, správce železnice, řady politiků apod. Takže se nakonec podařilo cestující i dopravce vyhnat a konečně byla trať neefektivní a dokonce se podařilo i dopravu neobjednávat. A požadavky lidí i dopravců se nebraly v úvahu. Takže pravdivé hodnocení není a novelou se rozhodně nic v tomto nezlepší. A pokud už stanovovat využití v číslech, pak vycházet z toho, kolik je možno přepravit cestujících i zboží za rok. A z toho vyplyne i počet spojů. Tak, jak je to nastaveno, to jen vyvolává pocit snahy o likvidaci. A nemluvě o tzv. turistických vlacích. I když je ostuda, že právě správce železniční sítě nedělá vůbec nic pro to, aby státní majetek byl plně a užitečně využit, aby naplnil i cíle z hlediska právě životního prostředí, ochrany krajiny apod. A aby třeba tu turistickou dopravu doplnil dopravou nákladní a snažil se přepravce v místě získat. A to i cenou. Jenže to by musel i argumentovat nesmyslnými a neobjektivními cenami v silniční a železniční dopravě. A to se také nechce. Proč si pálit prsty, když se o tom taktně mlčí a diskuse nepřipouští, že? Spíš to vypadá, jako když správce má spíš na starost rozvoj dopravy silniční. Ono je vůbec zásadní chybou, že správce železnic stále nemá v povinnostech starat se nejen o údržbu, ale také o rozvoj a ochranu kolejové dopravy – sítě. Rovněž schází osobní odpovědnost vedení a zaměstnanců za stav a využití sítě, a to i po stránce osobního finančního ocenění, takže nemají ani důvod, proč mít dostatečně velikou a funkční síť.

Co však dlouhodobě schází (a trvale na to upozorňuji) a tomu všemu to jen přispívá, je to, že neexistují objektivní propočty skutečných nákladů a škod v dopravním systému. Proto se také neustále drží teorie o drahé železnici a levné silnici, stejně jako o levné autobusové dopravě. Problém je i v tom, že stále není snaha dostat na koleje třeba v osobní dopravě nová lehká vozidla, která by nahradila dosluhující typu řady 810 apod. Jen se stále hledají důvody, proč to nejde, a těžko někdo vysvětlí, proč nyní jsou jiné normy a proč po řadu desetiletí mohly koleje brázdit lehké motorové vozy a najednou se objeví normy, podle kterých to nejde. Prostě když se nechce, je to horší než když to nejde. A pak se nelze divit, že se najdou nápady typu novely zákona v uvedeném smyslu. A nad tím by se jeho tvůrci měli víc než zamyslet!

Ing. Antonín Minařík

Minuta sem, minuta tam

Nechápu, že je to nenapadne. Koho? No ty, co tvoří jízdní řád. Kdysi na správě dráhy, na službě 11, bývala Analýza a tam se dalo zjistit, kde a někdy i proč se ten den vyskytlo zpoždění. Nevím, ale předpokládám, že taková služba je i dnes a předpokládal bych, že když někde třeba celý grafikon vzniká někde zpoždění, tak po zjištění důvodu bych se tomu snažil v příštím grafikonu vyvarovat. Na generálním ředitelství by konečně měli zjistit, že nežijí ve Švýcarsku, kde vlaky jezdí obvykle včas, a proto tam mají minutové přestupy, a přesto odjíždějící vlaky těm přijíždějícím neujíždějí.

Teď si vezměte, že v Benešově (u Prahy) byl v minulém GVD na přestup z rychlíku od jihu na Elefanta 4 minuty a v podstatě každá moje cesta z Českých Budějovic, Lipna či Třeboně byla tak trochu dramatická, protože rychlíky, hlavně z důvodu výstavby koridoru, bývaly zpožděné. A ono na benešovském nádraží večer „chcíp pes“, tak tam čekat hodinu nebyl a není žádný med. Není proto, protože analýzou zpoždění za celý grafikon se muselo zjistit, že přestupní doba 4 minuty nestačí, a tak, že jestli vlaky jezdí kvůli cestujícím, tak by přestup měl být aspoň 10 minut.

Co zjistil cestující další grafikon, myslím ten současný, platný od prosince loňského roku? Přestupní dobu v Benešově nejvyšší pán železničář o minutu zkrátil na 3 minuty, aby Elefant s větší pravděpodobností ujel. Kdyby nebyl 21. rok třetího tisíciletí, jeden by si mohl myslet, že žije v Kocourkově. Něco takového, že Elefant cestujícím z rychlíku ujel, se asi stalo dnes. Z Prahy jsem potřeboval jet příměstským autobusem, kdyby mi ve Zličíně ujel, další jede za 105 minut. Vím, že útulnost čekání na tomto autobusovém nádraží je podobná jako v přestupní stanici Českých drah Chlumec n. C., kde spěšné a osobní vlaky pražským rychlíkům ujíždějí. Šel jsem tedy s připraveným jízdním řádem včetně metra dne 4. 2. 2021 na vlak do Prahy, z Pyšel v 6.32 h a kupodivu nebylo postaveno pro rychlík, který obvykle v průběhu celého rána jede v poloze elefantu, ten zpozdí, ale bylo postaveno pro náš 2512. Což zas taková výhoda nebyla, protože Os 2512 jel včas pouze do nejbližší stanice Senohraby, tedy cca 5 minut, a těch zbývajících 45 minut jel minut cca 55. Takže v Senohrabech nás uhnuli, ohlásili zpoždění, které se ještě zvětšilo na čtyřkolejové, částečně jednokolejové koridorové trati Hostivař – Vršovice, s takovým humbukem otevřené za účasti ministra a tisku, který pěl chválu, podobně jako v předlistopadových časech. Přijeli jsme těsně po 7.31 h, doba pravidelného odjezdu Os 2519 zpět do Benešova, a téměř 71letému dědečkovi nezbylo než běžet do metra, modlit se, aby přestup na trasu B byl podobný „švýcarským přestupům Českých drah“ a, aby strojvedoucí metra krátil jízdní doby. Taková věc se samozřejmě nestala a tak bus 384 ujel. Tak, protože jsem po zkušenostech v čekání v Chlumci n. C. nechtěl na Zlíchově čekat 30 minut, mohl jsem jít na vlak o půl hodiny dříve, a nešel, tak jsem čekal skoro 2 hodiny. A proč, protože národní dopravce už druhý rok posvěcuje stav, aby rychlíky na dráze Františka Josefa trvale vytvářely zpoždění pro osoby cestující elefanty do práce či jinam. Takže, vážené generální ředitelství, i jménem dalších vesnických cestujících, moc „děkuji.“

Petr Rádl

Tisíc není nic

V současnosti je projednáván návrh novely Zákona o drahách, jenž zavádí tzv. „konzervaci dráhy“. Jde o nový stav, v němž by byla trať jaksi nezrušená, každopádně rozhodně neprovozuschopná. Tedy by na ní nemusely být takové součástky jako koleje nebo pražce, na druhou stranu by nemohlo dojít k jejímu zahlazení a uvedení terénu do původního stavu s následným rozprodejem pozemků. To pak administrativně zjednoduší případnou obnovu tratě. V konzervaci by se mohla trať ocitnout za určitých kritických podmínek. Že by tyto podmínky nemusely být nutně uplatňovány, mě zrovna neuklidňuje. Jednou z nich je totiž hustota provozu – množství objednaných osobních vlaků. A tato hranice je neuvěřitelně vysoká: 1500 spojů ročně. Dal jsem si tu práci spočítat (jistě s nějakou drobnější chybou), že bychom takto mohli přijít o 624 kilometrů železnice v majetku státu, nepřevedené na status vlečky, na níž je žádná, nepravidelná nebo slabá osobní doprava, ačkoli dříve byla běžná. Výjimkou nejsou ani relativně dlouhé tratě jako Chomutov – Vejprty (58 km), o níž mi zákaznice nedávno řekla, že se tam do vlaku ani nevešla, že by příště jela raději na Moldavu (20 km ohroženého úseku), dále Děčín – Oldřichov u Duchcova (40 extrémně ohrožených km), Doupovsko (37 km), Rumbursko (24 km), Podřipsko (40 km) nebo Vodňansko (34 km). Prvních pět zmíněných tratí je přitom jednoznačně zásadních pro obranu státu blízkostí hranic a vojenských prostorů, což by mohlo znamenat alespoň zájem ministerstva obrany o udržení provozuschopnosti. Ze zbývající sítě by pak bylo ohroženo ještě více tratí jinou podmínkou – průjezdem minimálně dvanácti vlaků nákladních. Po mnoha trasách prostě dvanáct nákladních vlaků neprojede, a to i z důvodu, že jedou raději po trati méně vytížené osobními vlaky. Pevně doufám, že se doslovné znění návrhu ještě změní, jinak se můžeme dočkat takových absurdit, že kraje objednají dostatečnou frekvenci u dopravce, jemuž následně zadotují pokutu za předem dohodnuté nevypravení všedních spojů, a to jen proto, že jiná cesta zachránit trať pro víkendový provoz nebude existovat.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Skoro jako ve Švýcarsku

Jet v sobotu do Nové Paky autobusem a v úterý 2. 2. 2021 vlakem, toto spojení mi před cestou jako horší nepřipadalo. Už dříve jsem kritizoval „švýcarské“ přestupy v Benešově, kdy po roce ujíždění nejvyšší pán železničář zkrátil přestup ze 4 na 3 minuty, jak by to asi udělali v Kocourkově. O tom, že ujíždění přípojných vlaků s přestupem pár minut není u národního dopravce vyhraženo pouze pro trati, kde dochází k výstavbě koridoru, jak jsem se naivně domníval, mne přesvědčila cesta vlakem, která byla e–shopem na té úžasné aplikaci virtuální In–karty, tedy vlakem jménem Krakonoš R 923, na který měl po pár minutách v Chlumci navazovat bezejmenný Sp 1807. Zadáním mého mobilu jsem byl informován (mělo být spíš v závorce) o jízdě těchto mých vlaků. V 8.47 h mi přišla sms, že R 923 má 9 minut zpoždění a na jeho trase nejsou očekávána momentálně žádná omezení provozu. Ve skutečnosti jsme stáli před Poříčany a Elefant i rychlíky oběma směry projížděly. Výpravčí patrně nečekal, že bude třeba stavět vlakovou cestu na Nymburk, nebo byla pravdivá informace, že 20 minut trvala oprava zabezpečovacího zařízení, než se podařilo opravu dokončit a Krakonoš mohl se zmíněnou sekerou odjet.

Stejné zpoždění jsme měli i v Poděbradech, kdy jsem začal čekat od akciové společnosti České dráhy informaci, že Krakonoš z provozních důvodů či z důvodu poruchy zabezpečovacího zařízení zvýšil zpoždění na 20 minut. Ale to národní dopravce polohu R 923 z kdovíjakého, ale jistě důležitého nesděleného důvodu přestal sledovat a poslal do mého mobilu před Chlumcem docela zvláštní sms s úžasným textem, že Váš vlak Sp 1807 jede včas, na jeho trase nejsou očekávaná omezení provozu a že národní dopravce mi přeje šťastnou cestu.

To byl opravdu špatný vtip, informace sice pravdivá, ale pro zákazníka našeho národního dopravce potřebná asi jako mrtvému zimník, protože bez nějakého hlášení vlakového rozhlasu, které přípoje zůstanou a které ujedou, pak jsem ujetí Sp 1807 dotazem zjistil.

Skoro hodinové čekání v Chlumci na další vlak v průvanu za zvuku sbíječky už určitě nebylo jak ve Švýcarsku, za ta léta jsem v zemi helvétského kříže zažil zpoždění jednou a všichni cestující s omluvou dostali kávu a koláč. V úterý se mi kupodivu nikdo neomlouval, ani nepřišel s občerstvením, tak jsem zjistil, že i když přestupní časy jsou jako ve Švýcarsku, tak zájem dopravce o cestujícího tady ještě dlouho nebude. Když jsme osobákem v 10.32 h odjížděli, nevšiml jsem si, že by rychlík od Prahy včas přijel, tak se pravděpodobně ujíždění opakovalo. Tak jsem zvědav, zda příště do Paky nepojedu raději autobusem.

Petr Rádl

Reakce Českých drah

Oba příspěvky pana Rádla směřují spíše na správce infrastruktury, případně na objednatele regionální dopravy (pozn. Středočeský kraj, přesněji IDSK). Například zmiňovaná služba 11, analýza jízdního řádu i přidělení tras a sestava jízdního řádu, stejně jako řízení provozu, údržba a modernizace, je v působnosti Správy železnic.

K článku o přestupních vazbách uvádíme za České dráhy toto vyjádření: Pro každou odbočnou stanici je služební pomůckou „Přípoje mezi vlaky osobní dopravy“ stanovena maximální čekací doba mezi jednotlivými přípoji (případně: přípojnými vlaky). Tato pomůcka je zkonstruována tak, aby reflektovala požadavky objednatelů i kapacitní možnosti infrastruktury (Správa železnic) a jednotlivých dopravců, proto se na její přípravě podílejí všechny tyto subjekty. V běžném provozu je provoz řízen a jednotlivé přestupy zajištěny přesně podle této interní pomůcky. V případě větších zpoždění, na méně frekventovaných tratích, v okrajových částech dne a zejména v mimořádných případech, kde by rozvázání přípojů mělo vliv na velký počet cestujících, se náš dispečink snaží zajistit čekání i nad rámec stanovených čekacích dob. Každý takovýto případ ale musí pečlivě zvážit podle aktuálních podmínek. V těchto případech přitom naši dispečeři komunikují s vlakovým personálem (buď telefonicky nebo prostřednictvím interní mobilní aplikace ČD Komunikátor), případně i s dispečinky jiných dopravců. O finálním schválení mimořádného prodloužení čekací doby ale rozhoduje dispečink Správy železnic. Základem tak je, aby cestující včas informovali vlakový personál o tom, že potřebují zajistit přestup, a předali tak dispečinku potřebné informace.

Ing. Gabriela Novotná,
regionální tisková mluvčí
České dráhy, a. s., Generální ředitelství

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

Osobní vlak 28410 na čele se „Žehličkou“ E426.0002 projíždí po trati 202 mezi stanicí Sudoměřice a zastávkou Bežerovice.

Lokomotiva E426.0002

Na přelomu roků 2020 a 2021 se po opravě z DPOV Přerov vrátila na svou domovskou trať Tábor – Bechyně „Žehlička“ 113.002. Lokomotiva při opravě obdržela slušivý retronátěr a též obdržela odlévané tabulky s původním označením E426.0002. Na trati 202 na tzv. „Bechyňce“ je v retronátěru již druhá lokomotiva této řady, na přelomu let 2019 a 2020 z dílen DPOV Přerov přišla v oranžovém retronátěru „Žehlička“ 113.001 respektive E426.0001. Současně s lokomotivou přišly do Tábora 3 vozy BDtax782 v retronátěru s vyššími sedačkami a stahovacími okny.

Ve čtvrtek 18. 2. 2021 při krásném slunečném počasí můj fotoaparát zachytil na pravidelných vlacích lokomotivu E426.0002 se dvěma vozy BDtax782 v retronátěru. **Vít Mareš**

Demolice nádraží, konec závorářů a hláskařů

Slovy z titulku by se stručně dala popsat současnost trati Rybniště – Varnsdorf, která je ve znamení mnoha změn. Už se začátkem platnosti jízdního řádu pro letošní rok se do osobní dopravy vrátily České dráhy a motorové vozy řady 810. Ve Varnsdorfu postupně probíhá demolice velké části rozsáhlé nádražní budovy a současně v Horním Podluží a Jiřetíně pod Jedlovou v rámci modernizace přejezdového zabezpečovacího zařízení zmizí mechanické závory a s nimi i obsluhující personál.

Pořídit snímek motorového vozu řady 810 u dosluhujících mechanických závor tak šlo už jen v letošním zimním období. Pokud vše půjde podle plánu, snímek motorového vozu 810.571 s mechanickými závorami u Horního Podluží bude od 21. 3. 2021 patřit minulosti.

Rozkaz o výluce, vydaný k rekonstrukci přejezdů s aktivací nových přejezdových zabezpečovacích zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Rybniště – Varnsdorf, předpokládá trvalé zrušení hlásky Jiřetín pod Jedlovou a závorářského stanoviště Horní Podluží v neděli 21. 3. 2021.

Martin Kalousek

V úterý 23. 2., krátce po deváté hodině, přijíždí do stanice Řetenice osobní vlak č. 16106, jedoucí z Radejčína do Teplic v Čechách. Prázdné okenní otvory v prvním patře nádražní budovy hovoří jasně, dny jsou sečteny!

Konec nádraží v Řetenicích

Nádražní budova ve stanici Řetenice má již své dny sečteny. V rámci modernizace traťového úseku Řetenice – Oldřichov u Duchcova bylo ve stanici kompletně přestavěno kolejiště a vybudováno ostrovní nástupiště. Stanice se tak změnila téměř k nepoznání. Spolu s modernizací byla rovněž opuštěna i zdejší nádražní budova, poslední roky (vyjma prostoru výpravčího) docela prázdná. A to zde ještě před nějakým časem byly v patře obydlené služební byty. Řetenice tak postihl osud řady dalších nádraží v naší železniční síti. A jako jinde, nesetká se zde cestující s žádným příslušníkem naší někdejší „modré armády“. O příjezdech a odjezdech je cestující informován z displejů přehledných informačních tabulí a z hlášení „plechové huby“ z reproduktorů.

Je jednou jisté, že pokrok nelze zastavit a současné požadavky na rychlejší a bezpečnější dopravu, jakož i na zvýšení propustnosti tratí, jsou neúprosné. Nicméně vzpomínám s trochou nostalgie na časy, kdy jsme odtud, z Řetenic, jezdívali počátkem sedmdesátých let na školní výlety. O sobotách a nedělích pak zde (jakož i v sousední Zámecké zahradě) nastupovala do vlaků spousta turistů, vydávající se na výlety do Radejčína, k Dubickému kostelíku či jinam do Českého středohoří. To ještě vedla až k nádraží dnešní Sklářská ulice. Časem se ale místní sklárna rozrostla natolik, že dnes se k vlaku dostanete pouze lávkou, vedoucí od Tolstého ulice nad výrobními prostory sklárny, nebo oklikou od konečné trolejbusů u železničních přejezdů u Újezdečka.

Společnost Ústecko–teplické dráhy (ÚTD) zahájila provoz na úseku z Teplic-Šanova do Duchcova (dnes trať č. 130) dne 15. 7. 1867. Od 16. 12. 1897pak táž společnost uvedla do provozu trať z Řetenic do Lovosic (dnes č. 097), která se později stala součástí severočeské transverzálky Teplice – Lovosice – Česká Lípa – Liberec.

Proinvestovalo se (nejen) zde, v Řetenicích, spousty peněz. Nicméně ony staré časy, časy vůně kouře z parních lokomotiv a karbolky z dřevěných pražců, doba kilometrů drátovodů, táhnoucích se podél kolejí, tak ty už se nikdy nevrátí. A spolu s řetenickou nádražní budovou odejde tak opět kousek té nádražácké historie. **A. K. Kýzl**

Veřejná sbírka na zprovoznění parní lokomotivy 328.011

Proč právě 328.011? Parní lokomotivy vyráběné pro průmysl stály dříve ve stínu svých slavnějších kolegyň z veřejných drah. Jejich tratě byly často za zdmi továren, hutí a dolů, v nevábných prostorech, kam oči běžného člověka nepronikly. Pro své určení měly jasně dané vlastnosti: jednoduchost, výkon a snadnou údržbu v náročném provozu. Některé z nich se tak dočkaly v provozním stavu počátku 80. let. A tehdy se začal psát nový příběh lokomotivy typu CP600, vyrobené roku 1956 v továrně ČKD pod číslem 3704. Nečekalo ji sešrotování jako mnohé další, ale byla prodána do zemědělského družstva v Orlických horách, které shánělo vytápěcí kotel pro své budovy. Tam na kusu kolejí jako by zabloudila z pohádky o mašinkách, trpělivě přečkala další roky… To už se o ní vědělo a skupina fandů z depa ČSD Letohrad se rozhodla lokomotivu zachránit a vrátit ji na koleje. To se podařilo na sklonku roku 1992. Následovaly roky oprav, až konečně 2. července 1996 se opět po letech lokomotiva rozjela vlastní silou. Následně rozdávala radost při jízdách nostalgických vlaků až do 2. prosince 2000, kdy odjela svoji poslední jízdu a následně byla odstavena kvůli uplynutí lhůty provozuschopnosti kotle. Právě nutnost opravy kotle, její finanční náročnost a průmyslový původ tehdy odsunul tuto lokomotivu do pozadí. Její zachránci se ale nevzdali. Letohradský železniční klub, z. s., společně s městem Rokytnice v Orlických horách založili v místní historické výtopně „Muzeum lokálky“ a od r. 2008 zde lokomotivě vytvořili nový stálý domov. Po dlouhých jednáních se podařilo lokomotivu odkoupit do společného vlastnictví LŽK, z. s., a města Rokytnice.K lokomotivě se již vytváří i vlastní nostalgická souprava z historických vozů.

Tak se dostáváme do současnosti, kdy zbývá poslední krok – lokomotivě po dvaceti letech od odstavení vrátit život a oheň do topeniště. Srdcem parní lokomotivy je kotel, který bude vyžadovat finančně náročnou odbornou opravu od specializované firmy. Finanční prostředky se neshánějí lehce, ale chceme vytrvat, a proto hledáme všechny cesty. Každý příspěvek nás posune blíž k cíli! 328.011 je jediná lokomotiva ze stokusové série typu CP600. která byla jako muzejní provozuschopná. V dnešních podmínkách se stále více projevují výhodné vlastnosti dané konstrukcí: jednoduchost, výkon a snadná údržba, tak jí společně dejme šanci! Chceme zopakovat historii, na výlet poveze naše lokomotiva ráda právě vás.

Pro shromažďování příspěvků slouží transparentní bankovní účet zřízený u Fio banky, a. s. Číslo transparentního účtu: **2001929152/2010.** Opravu financuje a veřejnou sbírku pořádá Letohradský železniční klub z.s. , IČ : 69156549. Konání této veřejné sbírky na dobu neurčitou na území celé České republiky osvědčil Odbor organizační a právní – veřejné sbírky Pardubického kraje. 19. 2. 2021 pod č. j.: KrÚ 16099/2021.

Zájemci o vystavení darovací smlouvy kontaktujte nás prosím na e–mail: lzkclub@centrum.cz

Poskytnutý dar lze uplatnit při výpočtu základu daně z příjmu fyzických i právnických osob (fyzická osoba: 2 – 15 % základu daně, min. dar 1000,– Kč; právnická osoba: do 10 % základu daně, min. dar 2000Kč).

Všem laskavým dárcům předem děkujeme!

Aleš Filip

Staré nádraží v Nové Cerekvi je zajímavou ukázkou architektury Českomoravské transverzální dráhy

Budova bývalého nádraží v Nové Cerekvi (trať 224) připomíná dodnes architekturu Českomoravské transverzální dráhy. Typická červenožlutá barevná kombinace nádraží sluší, byť už objekt není úplně v nejlepší kondici a vypadá opuštěně. A nejen vypadá, on také je. Od roku 2009 je budova neobydlená, Správa železnic ale plánuje budovu zachovat a udržovat ji v současném stavu. **„Rozsáhlejší opravu nebo rekonstrukci ale v současné době neplánujeme,“**podotkl mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda. Novou Cerekev pamatuji ještě jako obsazenou železniční stanici, kde se pravidelně křižovalo. Vzpomínám, jak při příjezdu vlaku vyšli na perón výpravčí a výhybkář. Od roku 2007 je to historie, ale tehdy to byl běžný kolorit na vícero nádražích. Nová Cerekev mně ale utkvěla v paměti nejvíc. Když tudy občas projíždím, jako bych ty lidi tu stále viděl. Konec výpravčích a výhybkářů v Nové Cerekvi souvisí se spuštěním dálkového ovládání jednotlivých stanic z jednotného obslužného pracoviště v Pelhřimově, od června 2007 jsou takto řízeny bývalé stanice Nová Cerekev, Pacov, Obrataň a Chýnov. V Nové Cerekvi je (zatím) i zachovalá vodárna. Unikátní objekt postavený ve střihu Českomoravské transverzálky ale chátrá. **„Správa železnic není vlastníkem tohoto objektu ani pozemku. Vzhledem k tomu ani nemáme informace o jeho využití či případných opravách,“** doplnil mluvčí Dušan Gavenda. A tak jediné, co v Nové Cerekvi paradoxně vzkvétá, je vlečka s nákladištěm, kde se nakládá dřevo. Alespoň soudě podle letopočtu 2020 na opravené rampě. K smutné historii Nové Cerekve patří tragická dopravní nehoda, při níž se dne 16. září 1985 na nedalekém přejezdu, chráněném výstražnými kříži, srazil motorový vůz s traktorem s přívěsem plným lidí. Při nehodě zahynulo osm členů JZD Nová Cerekev.

Michael Mareš

Zachovalá vodárna v Nové Cerekvi i s vodojemem, unikátní objekt ale chátrá.

Pro Českomoravskou transverzální dráhu je typická červenožlutá barevná kombinace.

Moudrost pro tento den

„Všechno je v nás, bratři, v mocné hře života! Radost je přítelkyní smutku, jaro poslem podzimu a smrt rodí život!“

***Edvard Munch**, norský malíř a grafik (1863–1944)*

Ve čtvrtek 18. února 2021 zemřel ve věku 75 let **Jiří Štěch**, bývalý strojvedoucí a člen ZV ZO OSŽ DKV Praha.

Čest jeho památce.

SPORT

Běžkyně Eva Marková na hranici své obce.

Omezení pohybu jako výzva pro sportovce!

Virtuálních soutěží se účastní stále více železničářů, což se týkalo i běhu na 8 km, který se konal o víkendu 5.–7. března. Protože došlo ke zpřísnění protiepidemických opatření, je nyní sportování omezeno na katastr obce či města. V této nepříjemné situaci alespoň všichni blíže poznali svoji obec. Výsledky závodu v tuto chvíli nejsou vůbec důležité, podmínky měl každý opravdu velmi rozdílné. Důležité je, že jsme mnoho železničářů motivovali k pohybu a soutěžení během slunečného víkendu. Virtuální lyžování na běžkách, které se také mělo konat v březnu, muselo být zrušeno, protože na území své obce může nyní bohužel běžkovat málokdo. Kompletní aktuální přehled virtuálních akcí naleznete na Facebooku Železniční sport. Do konce dubna se můžete těšitmj. na rapid šach, běh a cyklistiku individuální i ve štafetě, discgolf a rybaření. **-oš-**

Balkánská odysea

Je tomu tak více než třicet let, kdy jsme s klubem železničářů obráželi letní dovolené v destinacích Rumunska a Bulharska. Naším lehátkovým vozem, důvěrně známým jako backa, jsem vezl skupinu do Burgasu. Každé čtyři dny jsme s kolegy takto vyráželi k břehům Černého moře, tentokrát to padlo na mě. Cesta jako tradičně ve dne v noci a s příjezdem v dopoledních hodinách. Celkem stereotyp, na každých hranicích důkladná prověrka, nějaký ten úplatek celní správě a už jsme byli na místě.

Skupina se odebrala na autobus do Primorska a mně zůstal prázdný vagon k úklidu a přípravě na večerní odjezd. Doba ale chtěla, abychom si vždy něco přivezli. Měl jsem za úkol koupit slunečnicový olej a karton oblíbené brandy Sluneční břeh. Zatímco olej jsem koupil na trhu, pro „Břeh“ jsem se rozhodl jít až po přistavení soupravy k peronu do nedalekého obchodu u nádraží. Vzal jsem si kabelu, vložil pas s penězi a hajdy na nákup. Alkohol byl v mých rukách a já stál ve frontě u pokladny. Jakmile na mě přišla řada, nastalo nepříjemné překvapení, pas a peníze mezitím změnily majitele.

Do odjezdu vlaku necelá hodina, skupina před vagonem, já bez pasu a peněz na ulici. Vrátil jsem se k vlaku, otevřel vagon a s vedoucím jsem probral nastalou situaci. Říkal mi: **„Jaro, běž na policii, sepíšete protokol.“** Maje v povědomí rychlost tamních orgánů, jsem se rozhodl, že je lépe jet směrem k domovu, než tam zůstat.

V noci jsme přijeli na hranice s Rumunskem, bulharskou pohraniční policejní a celní misi jsem zvládl v uniformě bez legitimování s tím, že jsem je vozem a jednotlivými kupé provázel. Přejezdem přes Dunaj do Giurgiu Nord se však situace změnila. Hned první požadoval doklad. Pas nemaje, podstrčil jsem občanku s mezinárodním služebním průkazem průvodčích. Pasový úředník si občanku otevřel na volné straně a již letěla jeho ruka s razítkem na neposkvrněnou stránku. Těsně před dopadem se ruka zastavila, jeho pohled se upřeně zahleděl na mě...**„Doložka nou?“ „Doložka nou,“** opáčil jsem. Výměna této konverzace pokračovala asi třikrát, poté si doklady sebral a odešel. Ve stanici jsme stáli dobrou hodinu, vlak obestoupen hlídači, nikdo nesměl ven, jen pár divokých psů pod okny loudilo laskominy.

Najednou z výpravní budovy vyšel poměrně vysoký, zavalitý důstojník, s elegantní uniformou a velkou hvězdou na výložce, v ruce držel nějaké papíry a vstoupil v doprovodu dvou dalších do vozu. Podíval se na mě: **„Ty konduktor, ja načalnik“**. To jsem mu odkýval. Rovněž jsme si to dali ještě dvakrát, akorát, že jeho oči se už nedívaly na mě, ale někam do místa středního lehátka. Při třetí výměně konverzace jsem pochopil, že jeho oko upoutaly balíčky toaletního papíru, takového pěkně baleného růžové barvy. Pokynul jsem hlavou a rukou jestli je zájem, on se zachmuřil, vyhodil ven svůj doprovod, poté se otočil, usmál se, pokývl hlavou. Dostal, co chtěl, ve dveřích mně vrátil občanku i s mou služební jízdenkou a do občanky vložil jakýsi dokument, který byl průjezdní doložkou přes Rumunsko. Dále už to byla veselejší jízda, na výstupu si Rumuni doložku vzali zpět, Maďarům to bylo jedno, Slováci nepřišli a naši taky ne. A tak jízda dopadla dobře. Ne vždy je třeba cestovat na jízdní doklady, někdy stačí mít ten správný papír.

Jaroslav Vavřík

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