

Z aktuálních událostí

■ Zasedání Ústředí OSŽ dne 21. 4., které proběhlo opět formou videokonference, bylo bohaté na informace. Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo, informoval mj. o testování zaměstnanců. Ke KOP uvedl, že se čeká, až se otevrou jednotlivá střediska. Dále hovořil o dceřiných společnostech v zahraničí (zřídila se nová pobočka v Chorvatsku, čímž se naplňuje projekt expanze do okolních států), a věnoval se zejména nové PKS, která platí od 1. 4. 2021 s tím, že odbory se budou muset napříští zaměřit na oblast příspěvků na dopravu. Pokud jde o zaměstnanost, žádné hromadné propouštění se neplánuje, mohou však nastat lokální problémy (jako např. na Mostecku).

O testování zaměstnanců Skupiny ČD na covid a o vlivu covidu na tržby hovořil Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a s. Českými drahami aktuálně hýbe ohlášený záměr restrukturalizace. „Podstatné pro nás je, aby nedošlo ke zhoršení podmínek pro zaměstnance, ztrátě obchodních příležitostí a funkčnosti podniku. Zatím tyto jistoty nemáme, a proto se budeme hodně ptát.“ Vladislav Vokoun pochválil vedení firmy za to, že se i v této složité době snaží investovat (zakázka 20 devítivozových souprav, vysoké ambice ale jsou i z hlediska krajů). Zmínil se i o posledním vývoji schvalovacího procesu reformy důchodů a o obsahu změn v nařízení vlády o pracovní době zaměstnanců v dopravě (obsahuje mj. problematiku určení maximální délky směny a minimální doby odpočinku mezi dvěma směny).

K dění v Správě železnic (dále SŽ) vystoupil Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při SŽ. Informoval o dvou jednáních odborových centrál se zaměstnavatelem. Na prvním (30. 3.) se projednával mj. rozpis plánu mzdových prostředků na rok 2021 a zálohový příděl FKSP na jednotky. Na druhém jednání (20. 4.) zaměstnavatel předložil návrh na čtvrtou změnu PKS, která řeší posunutí termínů prověrek BOZP (měly by fyzicky probíhat v září), a poskytování odstupného zaměstnancům v důsledku organizační změny – sloučení OŘ Ostrava a Olomouc. „Zatím jsme se nedohodili,“ uvedl Petr Štěpánek s tím, že k této organizační změně, která by měla být realizována od 1. 7. do 31. 12. 2021 s účinností od 1. 1. 2022, zatím odbory nemají žádné konkrétní materiály. Dále se zmínil o podmínkách pobytů (čeká se, kdy je bude možno využívat) a o testování zaměstnanců na covid.

Poslední událostí u organizací, které zastupuje Nedrážní republikový výbor (NeRV) OSŽ, popsala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ. Hovořila o Doprávním zdravotnictví (došlo k navýšení ceny stravenek; o stravenkovém paušálu se bude jednat až při dalším kolektivním vyjednávání). Nárůst tarifních mezd u výtvarných profesí, odměňovaných tarifní mzdou, bude řešen formou navýšení osobního ohodnocení. Renata Dousková dále informovala o situaci u Doprávního podniku města Brna, kde se řeší konečná verze pracovního řádu, o navýšení tarifních mezd se jednalo i v společnosti TRILEX (navýšení mezd je přes trvání pandemie znatelné vyšší než v minulých letech).

O aktuální situaci v provozování rekreačních zařízení v majetku OSŽ informoval člen Ústředí místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka. Uvedl mimo jiné, že přestože dochází k rozvolňování opatření na Slovensku, Skalku ještě není možné rozběhnout. Uvedl, že se aktuálně diskutuje o možnosti úhrady nákladů PCR testů v případě, že to bude potřeba s ohledem na povinnost při překročení hranic mezi ČR a SR. Co se týká tuzemských zařízení, probíhá trvalá diskuse s nájemci, kteří požádali o podúplněné programy Covid nájemné, Covid ubytování a Covid nepokryté náklady.

Člen Správní rady ZPMV Ing. Bc. Petr Toman,

BA (Hons), poděkoval Martinovi Vavrečkovi za to, že se snaží problematice postcovidových stavů věnovat. „Toto téma jsme otevřeli i v rámci pneumologie a jejich vrcholoví zástupci byli překvapeni tím, že jsme byli první, kteří tento dotaz dali,“ řekl na úvod s tím, že se bude muset změnit přístup k účastníkům KOP, například i v důkladném lékařském vyšetření u těch, kteří prodělali onemocnění COVID-19. Zdůraznil i důležitost očkování u provozních zaměstnanců.

K tomuto tématu se poté vyjádřil i předseda OSŽ Martin Malý, který shrnul dosavadní postup u Správy železnic i Českých drah s tím, že s návrhem na prioritní očkování vybraných profesí zaměstnanců Českých drah, kteří jsou ve styku s cestujícími veřejností (vlakový personál, pokladní, apod.), který zástupci za OSŽ podali na lednovém jednání dopravní tripartity, ministr Karel Havlíček nakonec ve vládě neuspěl. „Nové přednostní kategorie už vláda zavádět nechce a půjde se nyní podle věku,“ řekl Martin Malý.

Předseda OSŽ dále informoval o jednání dopravní tripartity (7. 4.), kde se probírala otázka pomoci dopravcům. Odškodňování dopravců se vlivem průtahů na ministerstvo dopravy zpozdilo, také příprava prodeje pozemků pod kolejemi se zatím podle něj protahuje. Na tzv. Velké tripartitě (12. 4.) se pak diskutovalo o Národním plánu obnovy: „V rámci železniční dopravy by měly jít prostředky vesměs do projektů infrastrukturálních, tedy do elektrizace a konverze na střídavou trakci, do digitalizace technologií řízení provozu infrastruktury (ETCS), či do infrastruktury, včetně přejezdů, konkrétně do zlepšení bezpečnosti mostů a tunelů, a do rekonstrukce nádražních budov. Z plánu zcela vypadlo, že by šly peníze také do železničních vozidel,“ dodal.

Závěr vystoupení předsedy OSŽ patřil informacím o dosavadním nepříliš úspěšném vývoji jednání ve věci systémového řešení problematiky zaměstnaneckých jízdních výhod ve vlacích ČD objednaných na základě předchozího nabídkového řízení.

■ Pravidelné zasedání PV OSŽ Správy železnic proběhlo 22. 4. za přítomnosti generálního ředitele Správy železnic Bc. Jiřího Svobody, který přednesl informaci o hospodaření firmy, vysvětlil dosavadní i chystané organizační změny (nová funkce náměstka pro obchodní činnost na OŘ), záměr sloučení OŘ Ostrava a OŘ Olomouc a již dříve avizovaný nákup části firmy ČD-Telematika a dlouhodobě plánovaný odkup pozemků pod kolejemi od ČD i problémy s tím spojené. Zmínil i potřebu integrace pracovišť generálního ředitelství do jedné budovy, která by měla vyrůst v Praze na Smíchově. Personální ředitel Ing. Koucky vysvětlil potřebu 4. změny PKS, která se týká změny termínů prověrek BOZP vzhledem k epidemologické situaci a potřeby úpravy části týkající se odstupného z důvodu sloučení OŘ Olomouc a Ostrava. Z týmu personálního ředitele ještě zazněly informace problematice tzv. izoláčky, kde se změnila pravidla pro výpočet. KOP se budou realizovat, jakmile to opatření vlády dovolí. V závěru Ing. Pospíšil vyzval zaměstnance k zapojení do ankety pro evropský průzkum klimatu bezpečnosti železnic.

Předseda PV Petr Štěpánek mimo jiné seznámil PV s dalšími materiály, např. co lze proplácet z FKSP v oblasti rekreace, a o zálohovém přídělu FKSP na rok 2021.

■ Představenstvo OSŽ jednalo opět formou videokonference dne 4. května. Kromě tradičních bodů projednávalo návrh na přiznání dávků z PF OSŽ u 5 žadatelů a zabývalo se rovněž přípravou VIII. sjezdu OSŽ. Podrobnosti přineseme v příštím čísle a hned po jednání i na webu OSŽ ve složce Zjednáni OSŽ.

-red-

Ve Velkém Meziříčí se nic neruší ani nebourá!

Také jste to slyšeli? Velké Meziříčí se bude bourat! Podle Správy železnic se ale nic takového nechystá, je to fáma. Klíčová je pro Správu železnic nejenom železniční stanice Velké Meziříčí, kde mimochodem letos na podzim odstartuje modernizace nádražní budovy, ale i zastávka Velké Me-

ziříčí. „Na trati Studenec – Křižanov, na které se obě místa nacházejí, se ještě letos začne zvyšovat zabezpečení z režimu D3 na D1. Na zastávce Velké Meziříčí by pak v příštím roce měla odstartovat rekonstrukce nástupišť,“ potvrdila mluvčí Správy železnic Nela Friebová. —mmč—



Objekt nádraží ve Velkém Meziříčí z roku 1953 byl postaven ve funkcionalistickém slohu.



Jako na tobogánu vypadá jízda osobního vlaku na trati Červenka – Prostějov hl. n. Ve skutečnosti trať vede úrodnou hanáckou rovínou – na snímku se vlak blíží k zastávce Cholína. Původní budova této zastávky byla před několika málo lety srovnána se zemí, podobně jako mnoho jiných železničních budov. O jejich možné zachráně pojednává rubrika „Představujeme“ na 2. straně tohoto čísla. Snímek Miroslav Časlavský

Pandemie dostala Skupinu ČD do čtyřmiliardové ztráty

Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončila Skupina České dráhy loňské hospodaření s konsolidovanou ztrátou 4,1 miliardy korun. Největší propad tržeb zasáhl osobní dopravu. Kvůli opatřením proti šíření COVID-19 meziročně klesl počet cestujících o třetinu na necelých 118 milionů. Významné ztráty však utrpěly i další firmy Skupiny – ČD Travel, Dopravní vzdělávací institut a ČD Cargo. Společnosti Skupiny ČD zároveň utratily 166 milionů za dezinfekční prostředky, ochranné pomůcky a intenzivní úklid vlaků. Tyto mimořádné náklady byly státem kompenzovány do výše 32 milionů korun, zbytek se negativně propal do hospodářského výsledku. „Největší problém jsme měli v osobní dopravě. Loni na jaře využívala naše vlaky dokonce jen

desetina zákazníků oproti normálu,“ říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednářik a dodává: „My jsme nicméně celou dobu pro občany zajišťovali základní dopravní obslužnost a náklady s tím spojené nebyly plně kryty tržbami. To je hlavní důvod, proč osobní doprava skončila ve ztrátě téměř 4 miliardy korun.“ České dráhy se od začátku pandemie snaží aktivně snížit náklady a využívají také program Antivirus. Na sanaci loňského propadu tržeb z jízdného to ale zdaleka nestačilo.

Vedení společnosti pokračuje v realizaci úsporných opatření a nezbytných strukturálních změn v letošním roce. Firma systematicky posiluje likviditu a pokračuje v investicích do svého hlavního byznysu, tedy do obnovy vozidel a o-

pravárenské základny.
O něco lépe se loni dařilo segmentu nákladní dopravy. Negativní vývoj v přepravách pevných paliv, metalurgie a dalších komodit byl částečně zmírněn opačným trendem v komoditách dřeva a papírenské výrobky, ve stavebninách a v přepravě potravin a zemědělských produktů. „Navzdory pandemii jsme zároveň pokračovali v úspěšné expanzi na zahraničních trzích, kde se nám dařilo zejména v Rakousku a Německu. Díky tomu a vlivem úsporných opatření jsme výpadek příjmů z části sanovali a hospodaření nákladní dopravy skončilo se ztrátou 248 milionů korun,“ dodal předseda představenstva největší dceřiné společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth.
Zdroj: Tisková zpráva Českých drah

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Turisté budou letos v Řecku vítáni více než kdykoliv předtím, minimálně o dvě stě procent. Kalimera, Řecku!“

Hovoříme s PANAJOTISEM MARGARITOPOULEM, ředitelem rodinné Cestovní kanceláře Margaritopoulos Tours, zaměřené především na řecké letovisko Leptokaria



Jaká je v Řecku atmosféra před sezonou?
Všichni na turisty čekají, jako na bohy. Turisté tam budou vítáni více než kdykoliv předtím, minimálně o dvě stě procent. Loňská sezona byla průšvihová, takže letos všichni věří a doufají v to, že tato letošní bude lepší. Aspoň já v to věřím, protože jinak bych nemohl dělat to, co dělám.

Ale o vás je známo, že zimu trávíte v Česku, a letos ta zima byla dlouhá, takže v tom se zase tak moc nezměnílo. Mimochodem, kdy jste byl v Řecku naposledy a nestýská se vám?

V listopadu, a stýská se, každý den. Zimu jsem sice každý rok trávil v Česku, ale běžně jsem se tam jeli dvakrát třikrát za zimu požívat: zkontrolovat barák, vyřídil administrativu, teď tam platím lidi, kteří to udělají za mne. Ale jak jsem řekl, všichni už jsme na sezonu natěšení. Mohu vám říci, že po Leptokarii se stýská i mým českým kamarádům a známým, se kterými teď mluvím a kteří k nám k moři jezdí, většinou už mnoho let. Těší se třeba i na majitele restaurací, kteří již umí mnoho českých slov a frází a je u nich příjemné posezení. Dlouho prý zní v uších jejich řecká slovesa – slovesťina, třeba „Jako se máš, cosí daš?“

Jak probíhá v Řecku očkování?
V době, kdy byly v České republice denní nárůsty 8000, 10 000, 12 000 nakažených, v Řecku to bylo zhruba 300 nakažených denně. V současnosti je 20 nebo 30 % obyvatel očkovaných, a Řecku udělalo se Srbskem dohodu, kdo chce naočkovat Sputnikem V, může jet do Srbska a nechat se za 20 euro naočkovat.

Takže z toho vyplývá, že situace v Řecku je mnohem příznivější než u nás, takže spíš by měli mít obavy Řekové, než my z cesty do Řecka...

To se netýká jenom České republiky, ale všech ostatních států Evropy, jako jsou Německo, Velká Británie. To jsou všechno státy, z nichž turisté přináší do Řecka nemalé peníze. Přesto budou turisté v Řecku vítáni, především ti očkovaní. Jak uvedla i naše média, řecký premiér rozhodl o urychleném očkování obyvatel ostrovů do začátku sezony. Cílem je ochránit také domácí obyvatelstvo před nákazou.

Čekají na návštěvníky Leptokarie, apartmánového domu Orion, nějaké novinky? Změny k lepším?

Silniční infrastruktura se velmi zlepšila, přibýly dva nové supermarkety. A pokud jde o Orion, bude jako vždy připraven, řekl bych ale, že turisté více než to, jestli je všude vymalováno, jestli je všechno funkční, ocení spíše to, že vůbec mohou být zase u moře. V Leptokarii je látkta nastavena hodně vysoko, za pár peněz takovou rekreaci nikdo jiný nedokáže nabídnout. Všichni věříme, že Češi budou chtít cestovat. Jen během tohoto rozhovoru mi čtyřikrát zavonil mobil. To jsou všechno moji klienti, kteří se ptají, kdy si mohou rezervovat pobyt.

Čekají na turisty nějaká omezení?
Situace asi neumožní pořádat oblíbený Řecký večer. Je zájem nemíchat více národností dohromady a ani další opatření tato akce nesplní. Kdo bude mít Řecký večer v ceně, tomu nabídneme alternativu. Bude to návštěva původní vesničky Starý Panteleimonas na Olympském poloostrově, samozřejmě s ochutnávkou místního vína v ceně.

Do Řecka zásadně jezditě autem, ještě stále vás ta štrapáče baví?
Ano, nejraději jezdím autem, za patnáct hodin

jsem z Příbrami v Leptokarii, to není zase tak moc: když vyjedete ve čtyři ráno, v sedm večer už piju kávu v Leptokarii. Když beru dálnici D1 jako dálnici, která se staví třicet let, tak to je to nejpomalejší, co vás cestou potká. Skutečná dálnice vede až do Řecka: dáte tempomat na 130 (km/h) a jedu, vždyť je to jen 1600 km. Samozřejmě, občas se něco stane, většinou u nás. Vloni jsem zůstal viset v tunelu u Zbraslavi, stál jsem tam devět hodin, unavený po cestě z Řecka, potřeboval jsem spát, tak jsem zavolal kamarádovi se šoferem, ten pro mě přijel a odvezl mně domů a kamarád pak odjel s mým autem.

Věříte, že letní sezonu strávíte v Řecku?
Nejpozději 15. 5. musím do Řecka odjet; když odjedu, tak tam až do října zůstanu. Doufám, že se tomu bude moci říkat sezona, protože vloni to sezona nebyla. A v listopadu chci jet do Norska na ryby, když to dobře dopadne. Jsem ale optimista! Zavedená opatření a očkování pomohou, vývoj tomu nasvědčuje. Tak tedy v létě „kalimera“ u moře pod Olympem.

Michael Mareš

Koridorové tratě čekají v následujících třech letech těžké výluky

Na několika významných koridorových úsecích budou v následujících letech probíhat těžké výluky, které významně ovlivní provoz na hlavní trati mezi Prahou a Českou Třebovou, jakož i na trati z České Třebové do Brna. Již od úterý 6. dubna platí výluková změna na trati mezi Českou Třebovou a Kolinem, od 1. září pak bude výrazně omezen úsek trati mezi stanicemi Adamov a Blansko na trati z České Třebové do Brna hl. n. Souběžně pak budou práce na zmíněných tratích probíhat až do roku 2023. Jak uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, souběžně několika výluk ušetří dlouhé roky omezení nutných oprav koridorových tratí, které by jinak probíhaly po částech. „Z deseti let, které by si tyto práce celkem vyžádaly, chceme tuto dobu omezit na dva až tři roky“, vysvětlil Svoboda. Jak dále dodal, hlavním cílem prací na koridoru je zvýšení komfortu tratí, zkrácení jízdních dob a vyšší bezpečnost dopravy. „Po skončení výluk budou opravené úseky sloužit dalších 20 – 30 let bez větších úprav“, připomněl.

Na trati mezi Kolinem a Českou Třebovou se práce budou týkat dvou úseků – modernizace trati mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí a přestavba železničního uzlu Pardubice. Výraz-

ně ovlivnění provozu čeká úsek trati mezi stanicemi Ústí nad Orlicí a Brandýs nad Orlicí na hlavním železničním koridoru z České Třebové do Prahy. Zde byla zahájena rekonstrukce tohoto úseku na počátku května. Náročné výluky budou zahájeny 1. září na trati mezi Adamovem a Blanskem – nejprve zde bude zaveden jednokolejný provoz, od poloviny prosince pak vlaky opustí trať mezi Brnem a Blanskem úplně. V souvislosti s tím dojde k přesměrování některých linek v úseku mezi Prahou a Brnem na trať přes Havlíčkův Brod.

Jak uvedl náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchleba, práce na rekonstrukci všech tratí na koridoru budou prováděny za výrazné finanční podpory ze strany fondů EU. Připomněl, že v době, kdy byly koridory stavěny, nebyly finanční ani technologické možnosti na takové úrovni jako dnes, takže některé práce ani nemohly být provedeny. „Jedná se hlavně o sanaci celého kolejevého spodku a tělesa dráhy“, vysvětlil. V souvislosti s výlukami čeká také velice náročný období oblast řízení provozu včetně Centrálních dispečerských pracovišť. Výluková činnost se také výrazně projeví v jízdních řádech dálkových i regionálních vlaků.

Miroslav Čáslavský



Celkový pohled na železniční stanici Mladeč – v pozadí nakládací místo vápenky Vítoul.

NAVŠTÍVILI JSME

Mladeč

Necelých šest kilometrů dlouhá trať z Litvle-předměstí do Mladeče (308) byla uvedena do provozu na začátku 1. světové války v roce 1914. Vřak také první vlak, který na trať vyjel, vezl mladé muže na frontu. Původně ale byla trať podle koncesní listiny určena pro obsluhu kamenných lomů v Mladci. A tomu účelu slouží dodnes. „Zdejší vápenku založil můj děd Josef Vítoul z nedalekého Měrotína, který nejprve vápno rozvázel po okolních vesnicích povozem s koňmi a po postavení železnice pak i vlakem na větší vzdálenosti“, říká Ing. Ladislav Vítoul, majitel společnosti Vápenka Vítoul, s. r. o.

Z hlavní tratě koleje odbočuje v Mladci 334 metrů dlouhá vlečková kolej, kam zhruba jednou za 10 – 12 dní přistává vlak společnosti ČD Cargo 10 nákladních vozů typu Raj (Uacs), do nichž se napaští mletý vápenc. Ten se využívá v elektrárnách a teplárnách na odsířování. Jeho využití je ale širší – používá se v zemědělství jako hnojivo, na výrobu krmivových směsí pro hospodářská zvířata, jako plnivo do gumárenských a plastikařských směsí, či materiál pro výstavbu a údržbu silnic. „Vozili bychom po železnici i více, ale naši zákazníci dávají, bohužel, z velké části přednost přepravě po silnici“, komentuje Ladislav Vítoul. „Je to pro ně jednodušší a rychlejší. Původně jsme přepravovali zhruba 95 % naší výroby po železnici a 5 % po silnici, dnes je poměr přesně obrácený“, dodává.

Nedávný návrh poslance Kolovratníka na takzvanou konzervaci málo využívaných tratí vzbudil obavy i v mladečské Vápence. „Způsobilo by to nemalé problémy odběratelům, který má uzpůsobenou technologii výroby na přečerpávání vápenky pouze z vagonů do svého výrobního procesu“, připomíná Ladislav Vítoul. Na této trati firma přepraví minimálně 30 – 35 souprav nákladních vlaků v roce, což je asi 30 tisíc tun jemně

mletého vápence. Kromě nákladní dopravy je na trati i doprava osobní, ta ale pouze v minimálním počtu. V prázdninových měsících (od června do září) o víkendech je provozován 3x denně motorový vláček pro turisty, kteří navštěvují zdejší Mladečské jeskyně. Návštěvníci jeskyní vystupují na zastávce Mladeč jeskyně, poté vlak pokračuje do konečné stanice Mladeč. Svého času zde bylo zavedeno i první železniční „vlakotaxi“ – osobní vlak byl vypraven na základě objednávky organizované skupiny cestujících. Budova železniční stanice Mladeč byla postavena před více než sto lety a od té doby se její vzhled změnil jen působením času. Přesto je však i dnes přítažlivá svým kouzlem starodávna, kdy ještě sloužila železniční dopravě. Díky své odlehlosti je zčásti uchráněna i před nájezdy vandálů, i když i zde řádila ruka neznámého sprejara. Po důkladné opravě by budova mohla sloužit třeba jako malé muzeum železniční historie – což už před několika lety i chvíli bylo.

Dnes na vstupních dveřích visí tabulka s nápisem „Doprava D3 Mladeč“ se zákazem vstupu osobám, jež zde nekonají službu ani dozor. Pozoruhodná je i vedle stojící, poměrně zachovalá boudička se zašlými nápis „Ženy“ a „Muži“, jakož i malinkatá přílehlá zahrádečka. Pod rozbitými okénky vikýře visí modrobílá tabule s nápisem Mladeč, pod níž vyukkuje původní nápis vepsaný do omítky: Litovel–Mlač, jak se původně zastávka jmenovala. Opravu kouzelného místa pro železniční staromilce.

V Mladci jsou v provozu celkem tři koleje, z nichž jedna slouží jako vlečková pro výše zmíněnou Vápenku Vítoul a prodloužená kusá kolej pro nakládku dřeva. Ta je v současné době označena červeným terčem s navěští „Stůj“ a za ní je již kolej dále nesjíždá.

Miroslav Čáslavský



Železniční stanice Mladeč je koncovou stanicí na trati 308 z Litvle-předměstí.

ZE SVĚTA

Spolková vláda brání konkurenci na železnici

Dohlížitel nad organizací trhu a vlastník společnosti Účetní dvůr obviňuje spolkovou vládu z protichůdných zájmů na železničním trhu. Spolkový kontrolní úřad kritizoval zákon o železniční reformě vytvořený spolkovým ministrem dopravy Andreasm Scheuerem jako nedostatečný.

Návrh zákona neposiluje hospodářskou soutěž a „nebude schopen významně přispět k přesunu dopravy na železnici“, uvádí se ve zprávě Spolkového sněmu. Kromě řady jednotlivých předpisů Účetní dvůr poukazuje na zásadní problém, že spolková vláda vždy ladí rámcové podmínky na železnici se zájmy Deutsche Bahn (DB) jako státní společnosti. Ve skutečnosti je jeho úkolem zajistit nediskriminační soutěž. Konkurence hovoří o „usvědčující zprávě“ k navrhanému zákonu.

Ministerstvo dopravy odmítá kritiku Účetního dvora ohledně návrhu zákona, který má Spolkový sněm brzy schválit. Svou roli v tom hraje i plánované zavádění tzv. „Německého taktu“, jehož zámerem je úzce koordinovat regionální a dálkové vlaky, čímž se železnice celkově zatraktivní. Účetní dvůr si stěžuje, že „německý takt“ by měl být z velké části organizován síťovou dceřinou společností DB. Tím ministerstvo dopravy otevírá možnost postupného převodu německého taktu na čistý „DB AG takt“. Konkurenti železnice mají nyní tržní podíl více než 50 % v nákladní dopravě a přibližně třetinu v regionální dopravě. V dálkové dopravě nadále dominuje DB téměř sama.

Zeit on Line, 8. 4. 2021, zpracoval -sh-

Vláda hodlá dotovat holandské podniky, které chtějí přesunout přepravu ze silnic na železnici

Holandská vláda hodlá finančně podpořit podniky v zemi, které chtějí přesunout přepravu ze silnic na železnici nebo vodní cesty. Pro tyto účely vyčlenila částku 2,5 mil. eur (65 mil. Kč). 1 mil. eur je určen k alokaci pro železniční projekty a 1,5 mil. eur pro alokaci operátorům kombinované přepravy. Oznámeny to společně ministři infrastruktury a vody Cora van Nieuwenhuizen a státní tajemnice Stientje Van Veldhoven.

Podle ministryně Van Nieuwenhuizen je potřeba odlehčit silnicím a přitom nesmí dojít k narušení obsluhy průmyslu a dostupnosti přístavních komplexů. To není přání, nýbrž nutnost. S takovým scénářem lze přesunout ze silnic alespoň tisíc kamionů denně. A v posledních řadách to pomůže podnikatelům, kteří přesunou přepravu ze silnic ve skutečnosti uskutečňují. Oprávněným žadatelem pro finanční podporu z veřejných prostředků je logistický operátor s malým nebo středním velkým rozsahem dopravy a multimodální dopravy.

VŠIMLI JSME SI

● **DÁLKOVÉ VLAKY** mezi Prahou a Brnem jezdí odklonem přes Vysočinu podle výlukového jízdního řádu již od 6. dubna. Hlavním důvodem odklonu jsou probíhající práce na modernizaci pardubického železničního uzlu, ke kterým se od května přidá výluka koleje v modernizovaném úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Od podzimu pak začnou výluky kvůli pracím na rameni Česká Třebová – Brno, z tohoto úseku je ale dálková doprava kvůli zmíněným investičním akcím odkloněná už nyní a bude i nadále, a to až do poloviny roku 2023. „Využijte se tedy souběhu staveb. Žádné změny oproti harmonogramu představenému s výlukovým jízdním řádem nám v současné době nejsou známy“, uvedl Dušan Gavenda, mluvčí Správy železnic.



● **SPADLÝ SLOUP** trakčního vedení do traťové koleje omezil v pátek 30. 4. ráno na osm hodin provoz vlaků na frekventované trati mezi Prahou a Dobruškou. Provoz byl plně obnoven až odpoledne. Zdroj: facebook města Černošice.

● **ČESKÉ DRÁHY** začaly výrazně šetřit na personálních nákladech, už snížily mzdy v administrativě a teď oznamují výraznou reorganizaci. Ředitel Ivan Bednárik pro Českou televizi sdělil, že o místo přijde až 40 % řidičských pracovníků. Úspory mají mířit především na ředitelství, ne na řadové zaměstnance. Vedení chce ušetřit asi 7 % nákladů. Místo až sedmistupňového řízení má vzniknout maximálně čtyřstupňové. Média připomínají, že České dráhy za tři roky přišly o šest dotovaných rychlíkových linek, ztrácejí i zakázky od některých krajských samospráv.

● **JEDNOTKY CITELEFANT**, kterých provozují České dráhy v Praze a Středočeském kraji celkem 70, procházejí modernizací. Ve vylepšených vlcích budou mosti cestující nové zdarma využít připojení k internetu přes Wi-Fi, zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky a další prvky vybavy, uvádí se v tiskové zprávě ČD. U jednotek probíhají i další vylepšení, například úpravy dveří, když jsou vnitřní ovládací tlačítka přemístěna z rámu dveří přímo na křídla dveří a jsou doplněna o funkci předvolby, což zrychluje vstup a nástup cestujících.



● **V UPLYNULÝCH DNECH** byl obnoven provoz na železniční trati č. 131 (Ústí nad Labem – Bilina), který byl přerušován po tragické nehodě dne 4. 4. u stanice Světec. Stalo se to právě včas, neboť z důvodu výluky na hlavní trati č. 130 budou opět všechny vlaky (včetně rychlíků) odkláněny mezi Ústím a Bilinou právě po „Úpořince“. V úterý 20. 4. zachytil objektív A. K. Kýzla u zastávky Lbín stroj řady 130.034-2 (E 479.0) společnosti ČD Cargo ve čele nákladních vozů řady Falls s energetickým úhlem. V souvislosti s postupným zaváděním jednotného zabezpečovacího systému ETCS, budou dny některých starších řad lokomotiv zastaveny. Společností se nevyplatí instalovat do starších lokomotiv poměrně drahá zařízení. Uvidíme zda „Hrbatě“ („Velbloud“), jak se těmto mašinám prezdívá, přechájejí ve službě rok 2025.

Britský model privatizace je u konce

Příklad Velké Británie ukazuje, že privatizace železnic není triviální záležitost. Je ironií, že průkopnická země železnic, Velká Británie, alespoň pokud se týká privatizaci železnic, částečně selhala. Wales a Skotsko, dvě ze tří částí země na ostrově, se rozhodly využít koronavirovou krizi jako příležitost znovu zkusit železniční dopravu. Zatímco Wales to uskutečnil před měsícem a půl, Skoti to chtějí uskutečnit za rok. Nejsou ani první: Anglie již za poslední tři roky vrátila dvě linky zpět do vlastnictví státu, mimo jiné i hlavní spojení z Londýna do Edinburghu. Měřeno z hlediska počtu koncesí, byla čtvrtina veškeré britské železniční dopravy opět zestátněna. Pro zemi, která se v posledním čtvrtstoletí tolik zaměřila na prodej státních společností, jako žádná jiná v Evropě, je to pozoruhodné.

Ale co přesně se pokazilo? Hlavní problém lze rozdělit na jednoduchou konstrukční chybu. Železniční síť byla obnovena na původní verzi, když byla odnárodňena. Mnoho malých monopolů vzniklo z velkého monopolu. Žádná konkurence zároveň neznamená žádný tlak na snižování cen nebo zvyšování standardu kvality. Výsledkem je, že lístek druhé třídy za čtyři a půlhodinovou trasu Londýn – Edinburgh může stát několik stovek liber. Letět je obvykle levnější. Tento problém vyvstal ještě jasněji během koronavirové krize. Kvůli propadu počtu cestujících železniční dopravci značně seškrtali své jízdní řády. Kromě toho existuje problém stále horšího spojení, který existoval již před pandemií. Z pohledu Švýcarska je téměř nepřehledné, že by každý čtvrtý vlak na určité trase mohl být zrušen z důvodu nedostatku per-

sonálu. V některých případech jsou jednotliví provozovatelé vlaků tak nespolehliví, že je musí regulovat orgán varovat. To Wales a Skotsko nechtějí, aby se věci dostaly tak daleko. Kvůli obavám ze zhoršení nabídky ve veřejné dopravě, zatáhli předčasné za záchranou brzdou. Tento druh privatizace selhal. Protože dožaduje neexistující pobídky, aby se zákazník nepovažoval za „osiřilý ořes“, kvalita služeb bude i nadále klesat kvůli nedostatku konkurence.

Není proto divu, že průzkumy již dlouho ukazují, že Britové chtějí znárodněnou železnici zpět, i když nikdo netouží po nespolehlivé British Rail minulosti. Rané roky privatizace ukázaly, že trh může přinést zlepšení ve srovnání se státem. Z dlouhodobého hlediska však tento model může fungovat, pouze pokud to počítá i zákazník. —sh—

Zdroj: Finanz und Wirtschaft, 5. 4. 2021



Ilustrační snímek Michael Mares

PŘEDSTAVUJEME

Martin Kašpar: „Nejsme sami, komu leží na srdci dědictví našich předků.“

Původním povoláním fotograf, nyní se živi jako zpracovatel rodokmenů pro různé zájemce. U železnice nikdy nepracoval, nicméně ji, zejména v poslední době, se zájem sleduje. „Od malička jezdím za svým dědou do Náměště na Hané, vlaky zde jezdí přímo za jeho domem. A zde jsem se také před pár lety dozvěděl o tom, že zdejší

– Uničov – Šumperk). O tom, že nádraží lze koupit, ho naopak přesvědčuje nádraží v Hrubé Vodě (trať Olomouc – Křmlov), které je v majetku soukromníka, chystajícího jeho opravu a uvedení do původního stavu. Stejně tak zastávka Velká Bystřice na téže trati slouží jako občerstvovací stanice pro cykloturisty. Podobné příklady lze najít i v jiných částech naší země. „Pokusil jsem se na ministerstvu kultury o vyhlášení náměstského nádraží za kulturní památku, ale neuspěl jsem. Naopak kladné ohlasy na moji snahu je úspěšné založení našeho spolku a peněžní sbírka, vypsána na odkup a opravu nádraží.“

O tom, že se nádraží v Náměšti na Hané podaří zachránit, Martin Kašpar nepochybuje. „Jsem palčivý a neústupný, budu dělat všechno proto, aby se nádraží zachovalo“, říká přesvědčeně. Současné zákony sice prodeji drážních budov do soukromého vlastnictví příliš nepřejí, to se ale podle Martina Kašpara musí změnit. „Nejsme sami, komu leží na srdci dědictví našich předků, podobné iniciativy je možné pozorovat prakticky v celé republice. Je mi jasné, že všechny staré drážní stavby se zachránit nedají, ale ty, pro které se najde vhodná využití, by měly dostat šanci.“

Náměstské nádraží by mělo po jeho přechodu do soukromých rukou získat nové využití – část bude sloužit jako kavárna, vznikne zde malé železniční muzeum, v prvním patře pak turistická ubytovna a jedna z místností může sloužit jako kulturní centrum, kde by se mohly promítat i filmy se železniční tematikou.

Nápadu má Martin Kašpar více, v současné době je však na prvním místě dovedení jednání o prodeji nádraží (nejlépe do rukou spolku či obce) do zdárného konce. „O finance nemám obavy, vypsána sbírka plní svůj účel, a kromě toho již dnes existuje dostatečné množství podnikatelů, kteří rádi přispějí na dobrou věc. Chce to jen jednat,“ říká rozhodně. Martin Kašpar, stejně jako celá řada dalších podobných nadšenců, čeká netrpělivě na změnu Zákona o drahách, která umožní snadnější postup při převodech nevyužívaných nádražních budov do soukromých rukou.

Miroslav Čáslavský



nádraží je ohroženo zbouráním,“ přibližuje svůj zájem o budovu nádraží, na jehož záchranu založil spolek „Nádraží Náměšť“ a začal shánět peníze na jeho koupi. „Poté, co došlo v roce 2017 ke zbourání příštřešku na nádraží, jsem se začal o nádraží blíže zajímat. Osvlil jsem ředitele oblastního ředitelství tehdejší SŽDC v Olomouci s dotazem, co SŽDC s budovou plánuje,“ popisuje své první kroky. Bylo mu sděleno, že nádraží se bude prodávat v případě nezájmu o koupi dojde k jeho zbourání. „No a to mě donutilo jednat. Zahájil jsem jednání se SŽDC (dnes Správa železnic), se zdejšími obecními úřady a dalšími institucemi s jediným cílem: zachovat nádraží pro další generace,“ dodává.

O tom, že nádraží může být zbouráno, ho přesvědčil osud nedalekého nádraží v Cholině (trať Červenka – Prostějov hl. n.), které zmizelo před pár lety ze zemského povrchu, či drastická redukce nádražní budovy ve Šternberku (trať Olomouc

Další zpoždění ve výstavbě tunelu pod Semmeringem

Po loňském oznámení o posunu zprovoznění úpatního tunelu pod Semmeringem na rok 2027 nyní Rakouské dráhy oznámily, že tunel půjde do provozu nejdříve v roce 2028. Plyne to z posledního stavebního, technického a geologického zhodnocení projektu. Především geologické podmínky jsou složitější, než se čekalo. Tvrdé horniny zpomalují postup v ražbě tunelu. To s sebou nese i navýšení nákladů o 11 % na 3,5 mld. eur. K tomu se v roce 2019 vyskytly závaly a zatopení v obou tunelových tubusech, které byly odstraněny teprve loni. Jeden z vrtacích strojů postupujících ze štyrské strany zůstal zavalen a musel být vyhraban. Současně nemohla pracovat ani druhá vrtací souprava. Nyní se tak potvrzuje, že přeplánovaní trasy tunelu, které si prosadila Dolní Rakousko, vede ke geologickým potížím.

Z Eisenbahn-Revue 4/2021, Martin Hájek

Obzor č. 19 – 13. 5. 1996

Zpráva z tiskové konference ministra dopravy Vladimíra Budinského z 3. 5. přinesla informace o strategii v dopravě do roku 2000. Vladimír Budinský uvedl, že za nejdůležitější materiálu, které během svého sedmiměsíčního působení stihl připravit, považuje vyčlenění regionálních drah z drah celostátních a rozpracování projektu restrukturalizace Českých drah. Jak dále ministr uvedl, „proces restrukturalizace bude zaměstnanec ČD asi trošičku bolet“. Dodejme, že OSZ dalo k projektu negativní stanovisko.

Kritika se ozývá i v rozhovoru s Vladislavem Vokounem, olomouckým územním tajemníkem a členem představenstva ústředí OSZ... „Stát musí říci jasně, potřebuje-li železnici a v jakém rozsahu. Zároveň musí otevřeně přiznat, kolik je schoppen či ochoten do ní vložit prostředků. Tím dlat jasný signál, jak železnici podporovat, tak veřejnosti. Protože se tak neděje, počtá se ČD z extrémů do extrémů.“ uvedl Vladislav Vokoun.

Obzor informoval i o zasedání Správní rady Českých drah, která se mimo jiné zabývala výhledem privatizace majetku ČD do roku 2000. Materiál, který obsahoval seznam zbytného majetku, především z dep kolejových vozidel, nebyl přijat, stejně jako žádost o vyjmutí určitých částí CIT (centrum informačních technologií) z privatizace. Přijat naopak byl návrh na urychlené dokončení privatizace železničního zdravotnictví.

Obzor č. 20 – 20. 5. 1996

Krátký článek „Dopravní politika v praxi“ se

vrací k okřídlenému výroku bývalého ministra dopravy Jana Stránského z roku 1993 („Vzhledem k možnostem hospodářství budeme dráhy udržovat pouze ve stavu řekli bych chátřání, a teprve potom, tak za dva až tři roky, přijde ta správná doba na provedení úplné transformace železnice“) a hleslivě cituje ze strategie ministra Budinského, jasně svěřící o prioritách: výstavba 200 km dálnic, modernizace a opravy 56 tisíc km silnic a dálnic, modernizace železnice – koridory – restrukturalizace (bez bližší specifikace).

Jak dále Obzor informuje na první straně, dne 14. 5. 1996 byla zahájena jednání pracovní skupiny k přípravě sociálního programu Českých drah. První jednání se věnovalo přípravě harmonogramu prací.

V rozhovoru s Václavem Pechem, tajemníkem ústředí OSZ, najdeme informaci o těžké situaci ve firmách železničního opravárenství, kde chyběly finance na opravy a mezi zaměstnanci silily obavy o ztrátu zaměstnání, a také v učňovském školství, kde se zavedení 9. tříd základních škol nepříznivě projevovalo nenaplněním prvních ročníků učňovských škol. Složitá situace byla i v železničním zdravotnictví, kde se podle slov Václava Pecha začala tvrdě uplatňovat privatizační metoda „neveřejného výběrového řízení“.

Bližším se parlamentním volbám věnoval Obzor téměř dvě stránky – požádal kandidující strany o odpověď na otázku „Jakou dopravní politiku bude vaše strana prosazovat v parlamentu?“ Z dvaceti kandidujících stran poskytl Obzoru svoji odpověď dvanáct.

—zs—

Od května se otevírají půjčovny kol ČD Bike

Po delší zimní přestávce vyvolané koronavirem pandemií se od soboty 1. května 2021 znovu otevřely půjčovny kol ČD Bike. V letošní turistické sezóně bude tato oblíbená služba fungovat v celkem 70 železničních stanicích. K letošním novinám patří otevření nové půjčovny v Jeseníku, znovuotevření pobočky v Třebíči a rozšíření možností zapůjčení kol ve stanicích Ústí nad Orlicí město a Jihlava. České dráhy také reagují na rostoucí zájem o vypůjčení elektrokol. Tuto možnost budou mít zákazníci už ve 22 stanicích. Sezóna většiny půjčoven je plánovaná do 31. října, šest poboček bude mít v případě dobré epidemické situace otevřeno i po tomto datu.

Půjčovny kol Českých drah se původně měly otevřít 1. dubna, v souvislosti s opatřeními proti šíření epidemie COVID-19 byl ale start letošní sezóny podobně jako loni o několik týdnů posunut... „Velký důraz budeme i letos věnovat hygienickým opatřením. Všechna kola proto po každé vypůjčce důkladně vydezinfikujeme a samozřejmě očistíme i přilby a další vybavení.“ říká Jana Rotreklová, manažerka projektu ČD Bike.

Stejně jako v předchozích letech budou i letos fungovat půjčovny ČD Bike ve všech krajích ČR. Otevřené budou v celkem 70 stanicích, z toho 61 půjčoven bude možné využít bez nutnosti rezervace a dalších 9 jen po předchozí objednávce. Mezi plnohodnotné pobočky, ve kterých si budou zájemci moci vypůjčit kola i bez objednávky předem, budou nově patřit také stanice Ústí nad Orlicí město a Jihlava. Zcela nová pak bude půjčovna na nádraží lázeňském městě Jeseník, kde bude možné vypůjčit kola pouze po předchozí rezervaci. V Karlových Varech bude možné vypůjčit si elektrokola v obou železničních stanicích (kromě karlovarského dolního nádraží nově i ve stanici Karlovy Vary).

Půjčovny kol Českých drah jsou vybavené va-

litními koly s předpisovou výbavou a pravidelným servisem. Kromě trekkingových kol si zájemci můžou ve 22 stanicích vypůjčit také elektrokola a v 19 půjčovnách koloběžky. Při zapůjčení kola je nezbytné seznámit se se Smluvními podmínkami půjčoven kol, předložit jeden osobní doklad (občanský, řidičský průkaz nebo cestovní pas), dále podepsat nájemní smlouvu, která je oproti předchozím ročním výrazně kratší, zaplatit půjčové a složit vratnou kauci. Vypůjčená kola je v řadě regionů možné vrátit i v jiných cyklopůjčovnách ČD, než si je zákazníci vypůjčili. Výhodou je také možnost kola zdarma přepravit po vyjmenovaných tratích nebo je bezplatně uschovat ve vybraných úschovných ČD.

Už od loňska platí ve všech půjčovnách ČD Bike jednotný ceník. Například zákazníci s platnou jízdenkou ČD nebo In Kartou zaplatí za jízdní kolo jednodenní půjčové 180 Kč, půldenní výpůjčka je vyjde na 150 Kč a za jednodenní zapůjčení elektrokola zaplatí půjčové 300 Kč. Cestující, kteří sbírají body ve věrnostním programu ČD Body, si opět můžou za 50 bodů vyzvednout voucher na bezplatné zapůjčení kola na jeden den. Loňská sezóna cyklopůjčoven byla velice úspěšná, a to i přes to, že kvůli protiepidemickým opatřením trvala o tři měsíce méně než obvykle (půjčovny byly loni otevřené od půlky června do půlky října). Treková kola, elektrokola nebo koloběžky si v hlavní sezóně od začátku července do konce září půjčilo 7241 zákazníků, o téměř 700 více, než za stejné období roku 2019. Nejvíce rušno bylo tradičně v pobočkách, které leží v turisticky atraktivních regionech – v Jihočeském, Karlovarském, Jihomoravském a Středočeském kraji. Nejvytíženější byla půjčovna ve stanici Břeclav s 997 výpůjčkami. Celkově ČD v roce 2020 zaznamenaly 8 260 výpůjček.

—mmč—

Zdroj: Tisková zpráva Českých drah

PORADNA BOZP

Slyšet, mlyn, ...

Kdo ví, jak funguje to, čemu se říká mentální asociace (spojení mezi myšlenkami), je mu jasné, jak malý kousek mne dělí při nalezení chyby ve vyjmenovaném slovu po L v rozečtené severské detektivce od úvahy o tom, zda každý zaměstnanec, po životě stráveném na dráze, může na stará kolena slyšet klapání mlýna. Věřte, nevěřte, právě tímhle způsobem se rodí moje články BOZP, v tomto případě – o hluku a jeho působení na zdraví člověka.

Radovat se z poškozeného sluchu lze snad jen, pokud naše polovička chrápě, v ostatních případech to omezuje společenský i profesní život. To, co obvykle trápí lid nádražácký, se nazývá *percepční porucha sluchu*, která vzniká z nadměrné a trvalé zátěže hlukem. Obecně nelze rozlišit mezi zvukem a hlukem na základě fyzikálních parametrů, ale pouze na základě účinků na člověka. Hluk obtěžuje, ruší soustředění a psychickou pohodu (subjektivní účinek), měřitelně je poškození sluchu (objektivní účinek), ztráta sluchu se měří v decibelech (dB). Mezi varovné příznaky, že s námi není něco v pořádku, patří nejen nedoslýchavost a šelesty a zvonění v uších, ale i závrať, stres, poruchy spánku, zvýšený tlak, žaludeční obtíže, bolesti hlavy, problémy s krevním oběhem a pocit celkového vyčerpání. Měření hluku pro potřeby ochrany zdraví má v našem případě za povinnost zaměstnavatel a mohou ho provádět pouze speciální pracovníci s akreditací.

Vzhledem k tomu, že léčba sluchu prakticky neexistuje, je velmi důležitá prevence. V oblasti BOZP jí může být např. sledování a měření úrovně hluku, ochranné pomůcky, střídaní zaměstnanců, náhrada starých technologií novými nebo bezpečnostní přístroje. Nic z toho ale nebude fungovat, pokud si každý z nás neuvědomí, že hraje me vabank nejen o zdraví, ale i o budoucnost, protože nám též hrozí ztráta zaměstnání, pokud neprojdeme pracovním lékařským prohlídkami. A přesně kvůli tomu všemu existují pravidla a limity, které jsou v současné době dány např. naříze-

ním vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a další legislativou, která se našim zdravím zabývá – jako je zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, který určuje **povinnosti technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity**, povinnost hluk měřit a zařazovat zaměstnance do kategorií práce (I–IV), od kterých se pak odvíjí četnost a náplň pracovních prohlídek, nebo nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, a které hluk zařazuje mezi rizikové faktory. Důležité je i informace, že dle § 10 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, **mj. pokud překračují stanovené hodnoty pro osmihodinovou směnu expoziční limit 80 dB, musí zaměstnavatel poskytnout zaměstnancům osobní ochranné pracovní prostředky k ochraně sluchu účinné v oblasti kmitočtů daného hluku (odst. 1), a pokud je překročen příпустný expoziční limit 85 dB, musí zaměstnavatel zajistit, aby osobní ochranné pracovní prostředky zaměstnanci používali** (odst. 2) – tj. má to za povinnost.

Příklady ze života:
50 dB – běžný pouliční hluk
60 dB – běžná mluva
70 dB – hlučná ulice, psaní na psacím stroji
80 dB – křik, rušný provoz
90 dB – vlak, hlasitá hudba
100 dB – sbíječka, motorka na maximum
110 dB – diskotéka
120 dB – start letadla
130 dB – výbuch granátu

PS. Intenzita chrápání se pohybuje mezi 38 dB – 45 dB. Pokud tedy doma nemáte oddělené ložnice, přejí vám, aby šumění listů a láskyplné šeptání do ucha (10 dB – 30 dB) vám dělalo radost co nejdelší!

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

Cena SJT a přistoupení komerčních spojů

Nezdáží zapojení komerčních vlaků do Systému jednotného tarifu cenu síťové jízdenky OneTicket? Tato otázka není žádná ufo. Jaký budou mít dopravci důvod je zapojit, pokud by jim to v dnešní těžké době mohlo způsobit ztrátu?

Pokud mám jako dopravce na jedné trati svoje komerční i nekomerční vlaky, pak mi vyhovuje stav, kdy cestující se síťovou jízdenkou OneTicket využije spoj nekomerční, a když bude spěchat a zrovna pojedle vlak komerční, koupí si do něj běžnou jízdenku dle mého tarifu. Kdyby mu v mém komerčním vlaku síťovka OneTicketu platila, o tuto tržbu přijdu. Ledaže... Ledaže bych měl více z podílu prodeje této síťové jízdenky. To je ale možné pouze za předpokladu, že se zvýší její cena poměrou částkou vůči procentu nově zapojované (komerční) sítě. A ta není malá.

Komerční spoje křížují většinu republiky zejména po ose západ–východ často v méně než hodinovém intervalu. Procentní podíl komerčních vlaků na celkovém objemu železničních spojů je významný. Pokud by o stejná procenta ještě vzrostla cena síťové jízdenky OneTicket, cestující by to přijali s nevolí. Pokud by měli na výběr mezi „pouze nekomerční síťovkou“ a „včetně komerční síťovkou“, jistě to situace se zorientováním neulehčí. Ať zdražení, ať rozvojení nabídky, pořád to nebude pro cestující výhra vůči situaci před třeba deseti lety, kdy status komerčních vlaků vůbec neexistoval, a dalo se dostat všude se síťovkou národního dopravce. Ta je dnes téměř o pět tisíc levnější, než síťovka OneTicketu.

Co když se zapojení komerčních spojů promítne do ceny síťovky OneTicket nárůstem na něja-

kých třicet tisíc? To by vlastně opravdová permanentka zdražila o polovinu, o nějakých deset tisíc za deset let? A to ještě tehdy IN 100 od ČD zahrnovala automaticky první třídu. Síťovka SJT na jedničku je už dnes za oněch třicet tisíc.

Komerční vlaky nabízejí v prvních třídách občas také oddíl business. Nenaroste tedy její cena až někde ke čtyřiceti tisícům, prakticky dvojnásobku, než stála před dekadou? Začínám mít pocit, že liberalizace dopravy možná zlevnila cestu občasným cestujícím, ale může i zdražit těm, co jezdí

nejvíce. Smysl množstevní slevy se vytrácí.

Kdy mě toto napadlo? Když jsem stál v porouchané soupravě, pro kterou by z blízkého uzlu dříve jistě vyjela záložní souprava, která dnes není, protože když není krajem zaslupněná, ani jednomu z dopravců se nevyplatí zálohu udržovat, když má v oblasti tak malý podíl na provozu. Pro návoz ze vzdálenějších míst to stihá lépe už následný spoj. Vynálezci liberalizace mají tedy před sebou ještě hodně témat k zamyšlení.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Úžasný zážitek – z Prahy do Brna bez zastavení

Trať z Brna do Prahy přes Havlíčkův Brod jsem projel nesčetněkrát. Jak soukromě, tak pracovníě. Poprvé – ještě v době „hradlově–hláskové“ – na podzim roku 1970, tehdejší R 11. Pracovně, v době „zeleno–laminátové“ v roce 1974, kdy se ještě v Kutné Hoře přepřahalo. V listopadu 1975 začíná v osobní dopravě „doba dvousystémová“, nejdříve Gorilovo – lok. ES 499.0 > 350. V roce 1981 se zkušebním provozem lok ES 499.1001/1002 > 363/362 rozšiřuje na Gorilovo–Esouvu..., tehdy již „doba autobloková“. Nicméně za celé půlstoletí – ani v době „dvousystémové“ – v osobní dopravě dosud neexistoval pravidelný vlak přepravující osoby (cestující), bez zastavení jezdoucí z Prahy do Brna hl. n. Pravda, výjimkou byly odklony vyvolané mimořádnými událostmi na trase přes Českou Třebovou, na níž – po elektrizaci úseku

z České Třebové (Opatova) do Brna – byla většína dálkové dopravy převedena, nebo vlaky zvláště vedené dvousystémovou lokomotivou. Nicméně všechny pravidelné i mimořádné (odkloněné) vlaky „nucené“ zastavovaly v Havlíčkově Brodě – nevyjimale letní rychlíky i v hluboké noci, kdy pravděpodobnost nástupu byla minimální – „z dopravních důvodů“, pro převzetí rozkazu pro jízdu v dalším „provozním obvodu“.

Nejlíže „projíždění bez zastavení“ byly víkendy v období oslav 150. výročí železnice v Československu – v červnu a červenci 1989 a doba konání strojírenského veletrhu v Brně v září – ale stále zde byla ona zapeklitá provozní rozkazová hranice. Z Prahy do Brna byl tehdy veden posilový vlak 10175 odjíždějící z (tehdy) nádraží Praha střed v 5.40, s příjezdem do Brna v 8.51, zastavující pouze v Havlíčkově Brodě (7.26 – 7.28 h), ovšem především z dopravních důvodů (viz výše). Cestovní doba před jakoukoli rekonstrukcí za 3.11 h byla velice slušná a při jízdě na automatiku se v jízdních dobách ukazovaly drobné rezervy. V opačném směru jezdil vlak 10174 zastavující v Havlíčkově Brodě a Libni. Cestovní doba 3.20. Změnu přinesl až 6. duben 2021. Velká změna jízdního řádu vyvolaná výlukovou činností na trati z Kolína do Česká Třebová, resp. z Česká Třebová do Brna převedla meziřadní vlaky na trať přes Havlíčkův Brod. V jízdním řádu se objevily dva páry vláku projíždějící z Prahy–Holešovic do Brna hlavního nádraží. Jedná se o vlaky 172/173 a 256/257. Ostatní vlaky, včetně jiných dopravců, zastavují v Kolíně nebo v Brně–Králově Poli.

Ukončení nouzového stavu uvolnilo meziokresní hranice a tak pátek 16. dubna představoval „ten velký den, v němž jsem vyrazil do Holešovic za nevšedním zážitkem“. Railjet 257 přijel z Berlína „celkem včas“, po výměně personálu se s dvouminutovým zpožděním vydal na cestu (10.28). CDP báječně nasměroval vlak z Libně do Běchovic po druhé traťové koleji – další nečekaný zážitek. Po první traťové je Os 8607, nultá patrně uvažována pro LE 1255. V Běchovicích na vjezdu úžasnými „stovkovými“ výhybkami na nultou. Pokračoval jsem až do Břeclavi, protože nejbližší vlak do Prahy zastavoval v Králově Poli a Kolíně – a to není ono...

Prošel jsem si citlivě zrekonstruovanou staniční budovu, nostalgicky zavzpomínal na dobu, kdy si mohl cestující ve stánku na peroně koupit typické nádražní občerstvení do vlaku – „máčák s houskou a hořčicí“ servírované na papírovém táčku – točený kelímek „za dvojkou“, k němu krásně masné smažené brambůrky v celofánovém pytlíku. V noci nabízel „občerstvovací azyl“ závodní kantýna s nepřetržitým provozem, kam mohla i veřejnost. Alkohol se neprodával, tudíž „jistá“ klientela podobné zařízení míjela. Kdeže ty doby jsou.

Než jsem dokončil občůk, zastavil na druhé nástupišti vlak 256. Nástupní frekvence mizivá... Odjezd včas ve 14.07 h. Brno hl. n. – Praha Holešovice za 2.50 h... Slušné – za tři desetiletí se cestovní doba zkrátila o 30 minut... Nekritizuju, konstatuju. Nebýt drobných dopravních zádrhelů, mohlo by to být tak o 3–5 minut lepší.

Limitním úsekem – z hlediska zvýšení rychlosti – patrně navždy zůstane trať z Časlavi do Světlé. Narovnávat oblouky nedává příliš smysl, z prostoru Golčova Jeníkova by řešením byla „rovňá“ trať vedená v nové stopě a tu stávající ponechat, třeba jen jako jednokolejnou pro nepočtenou osobní dopravu, nebo jako odklonovou trasu v případě mimořádnosti... ale to patří spíše do kategorie sci-fi, než možné realizace...

Miroslav Zikmund



K čemu jsou dobré železné lavičky? Narevna!

Správa železnice všude po rekonstrukcích montuje železné lavičky, na něž se nedá sednout bez újmy na zdraví. Takže se ptám, k čemu to slouží? Pro okrasu? Navíc na nových nástupištech nejsou ani přístřešky proti větru, takže když začne foukat, je to utrpení. Tentokrát v žst. Praha–Vršovice – lavička z ledového království. V cizích železničních správkách je většinou dobrým zvykem stavět na nových nástupištech malé čekárny. A lavičky by měly mít sedadla z dřeva, jinak to jsou vyhozené peníze.

Martin Kubík

Výpravní budova bývalé žst. Kmetiněves se rozpadá

Původní výpravní budova bývalé žst. Kmetiněves z roku 1882 se po vystřehování nájemníku začala povážlivě rozpadat. Ve směru do kolejí se objevují velké díry v střešní krytině tašek bobrovec. Stačilo by málo a budova by šla zachránit a znovu využít pro bydlení či rekreaci! Ano, i v této oblasti se již staví nové domy! Kmetiněves byla do roku 1989 dopravnou obsazenou dokonce výpravní. Obsazení Kmetiněvesi výpravním zařídek již zesnulý Ing. Kocourek (mimo jiné iniciátor muzea v Lužné u Rakovníka, osobně se mi o Kmetiněvesi jednou zmínil), z důvodu zvýšení propustnosti tratě pro přepravu ucelených vlaků s pískem pro výstavbu sídliště Barrandov. Ucelené vlaky tehdy jezdily do žst. Praha–Řeporyje přes Zlonic – Podlešín – Noutonice – Rudnou u Prahy mimo

Hostovice po bývalé Pražsko–duchovské dráze. Bylo to vlastně naposledy, co se původní trasa plně využila v celé své kráse.

Nyní je úsek odb. Jeneček – Hostovice – Litovice nesjízdný, ale koleje leží zamkntu výkolejkami. Kmetiněves byla pak ještě do roku cca 1998 obsazena komerčním pracovníkem, po ukončení přepravy trub z místního podniku je Kmetiněves na okraji zájmu krajů i SŽ (Středočeský kraj úplně zrušil vlaky v pracovní dny, přitom leží tratě nyní v PID, naopak zvýhodnil opět busy, bus PID směr Velvary jede téměř současně co vlak i o víkendy). Jistě by to šlo změnit, protože vlečka do podniku dosud fyzicky existuje a je napojena na síť, ač je již léta nesjízdná. V areálu podniku sídlí firmy.

Martin Kubík



Budova nz. Kmetiněves začala prožívat dírami ve střeše krušné chvíle, které mohou vážnou stavbu z roku 1882 Pražsko–duchovské dráhy nenávratně zničit, stav 18. 4. 2021.

Odpověď Petru Rádlvi aneb proč AVV zastavuje v Pyšelicích tak, jak zastavuje

Dostal se ke mně Obzor 7/2021 s článkem Petra Rádra, líčícím cestu vlakem z Prahy do Pyšele. Autor si na jeho konci stěžuje, že až na „čestné“ výjimky nezastavují vlaky v Pyšelicích u schůdku na konci nástupiště, a dožaduje se odpovědi ve formátu „ano, ano – ne, ne“. Pokusím se mu jí tedy poskytnout a zároveň vysvětlit, jak a na základě čeho bylo místo zastavení v Pyšelicích stanovené.

Odpověď na otázku tak, jak byla položena („Platí, že Elefant za užití AVV vždy zastaví u schůdků?“), nemůže znít jinak, než „ne“ – takto zjednodušeně to opravdu neplatí vždy. Konkrétně v případě Pyšele to neplatí proto, že schůdky na konci peronu nejsou jediným přístupem na nástupišť. Vede tam totiž ještě rampa, která ústí o 90 metrů dále, a po dalších cca 5 metrech je ještě přístřešek.

Uvážíme-li, že jednoduchý Elefant má necelých 80 metrů a mezi krajními dveřmi ještě méně (cca 65 m), je nemožné zastavit současně dveřmi v obou případech. Nastává tedy Sofiina volba, koho preferovat – toho, kdo je ještě pln sil a „schůdky“ (ve skutečnosti schodiště překonávající cca čtyřmetry vysoký rozdíl) pro něj nejsou překážkou, nebo toho, kdo si vybrat nemůže a musí chtít nechtě po rampě? Proto je místo zastavení stanoveno tak, aby jednoduchý Elefant zastavil posledními dveřmi u přístřešku, a první dveře pak vyčázejí cca 30–35 metrů od schůdku. Jede-li dvojitý Elefant, zastaví o 20 metrů dále – pak jsou u přístřešku první dveře druhé jednotky a první dveře jsou cca 10–15 metrů od schůdku. Jisté by se dalo namítnut, že s dvojitým Elefantem by se díky pokrytí rampy a přístřešku zadní jednotkou dalo zajet je-

tě o kus dál, aby první dveře byly opravdu o schůdku, jenže pak už by čelo jednotky vycházelo mimo nástupišť, což současně předpisy nepovolují. Nebylo by to ostatně ani rozumné, protože jsou schody na samém konci nástupiště a pyšelská zastávka se nachází na desetipromilovém spádu, přičemž vlak cca 500 m před místem zastavení vjede mezi protihlukové zdi, kde se v chladnějším a vlhčím počasí může náhle zhoršit adheze.

Panem Rádlem zmínovaných 80 metrů ovšem neodpovídá ani jednomu z výše uvedených případů. Těžko říci, zda jde o přehánění (což by odpovídalo stylu celého jeho příspěvku), anebo zda má dotyčný člověk prostě špatný odhad vzdálenosti. Možná ale těch 80 metrů není z prvních dveří soupravy, odkud by cestující toužící po blízkosti schodů nejspíše vystoupovali, ale z prvních dveří třetího vozu, odkud se vystupuje z „jednčky“, pokud je Elefant otočen motorovým vozem dozadu. Pak je ale pro změnu záhadou, proč si pisatel z toho místa nevšíml rampy, ústící ani ne 10 metrů opodál.

Podobně nejasný je i důvod personifikace AVV jako „vynálezce“. Myslivce“, protože zcela pomíjí existenci celé řady současných i minulých (mnohdy již nežijících) kolegů, kteří se na vzniku a vývoji tohoto zařízení podíleli. Mám tomu snad rozumět tak, že pan Rádla má kromě místa zastavení v Pyšelicích problém i s mojí osobou? Ted už nezbývá než doufat, že pan Rádla na výše uvedené vysvětlení nevztáhne zbývající část Matoušova evangelia (5,37), tedy „co je nad to, to je ze zlého“.

Ivo Myslivce,
spoluautor AVV



Na Oparenský expres jsme si s fotografickým aparátem počkali v neděli 25. 4. ve skalách pod zříceninou hradu Oparno.

Oparenský expres vyrazil

Společnost AŽD Praha zahájila v pátek 2. 4. opět provoz v Ústeckém kraji na turistické lince T 4. Linka, spojující přes Lovosice Litoměřice horní nádraží (trať č. 087) a zastávku Chotiměř (trať č. 097), bude jezdit opět o víkendech a svátcích ve dvouhodinovém taktu. Oparenský expres tak umožní četným návštěvníkům procházku oblíbeným Oparenským údolím, třeba ke zřícenině hradu Oparno. Zdatnější turisté se mohou vydat od zastávky Oparno (po posilnění v Černodolském mlýně) například po Císařských schodech na vrchol Lovosice (570 m n. m.), odkud je pěkný výhled na nedaleké Lovosice, horu Říp a další vrcholy Českého středohoří. Z Lovosice se dá potom poměrně snadno seběhnout do Lovosic, odkud vás

vlak odveze ku Praze, směrem na Ústí nad Labem, Českou Lípou či Louny. Ten, kdo nechce absolvovat výškový výstup, se může vydat procházkou údolím až do Malých Žernosek, odkud se dá pokračovat také vlaky Českých drah. Nebo se nechat převézt přívozem přes Labe do Velkých Žernosek. Leč první podařený víkend přál vyletníkům až ve dnech 24., 25. 4., kdy bylo konečně venku slunečno a již přijatelné teplo.

Připomeňme, že za zastávkou Chotiměř je trať č. 097 stále přerušovaná vlivem sesuvu svahu v červnu roku 2013 a její oprava je pořád v nedohlednu.

Tak hlavně pěkné počasí a hezké zážitky, vážení.
A. K. Kýzl

Ventilovka na Švestkovce

U příležitosti letošního svátku Prvního máje, nejen času lásky, vypravila společnost AŽD Praha v sobotu 1. 5. na „Švestkovou dráhu“ (linka U 10 Dopravy Ústeckého kraje Litoměřice horní nádraží – Lovosice – Most) dva páry zvláštních parních vlaků. V čele soupravy historických vozů se čínila parní mašinka 431.032, které se přezdívá „Ventilovka“.

Parní vlak byl vypraven z Litoměřic hor. n. v 7.55 (14.25) h a z Mostu se vracel zpět v 11.10 (17.10) hodin. Do soupravy byl zařazen rovněž bufetový vůz s občerstvením.

Dlužno říci, že o jízdy zvláštního vlaku byl ze strany „obecního“ poměrně velký zájem. Krom jízdy parním vlakem si cestující mohli „vychutnat“ i krásu okolí této trati, která kopíruje jižní kopečky Českého středohoří.

Také četní železniční fotografové – „šotouši“, si nenechali ujít tuto vzácnou příležitost a již dlouho před průjezdem vlaku „avtovali“ podél kolejí.

Všem organizátorům a společnosti AŽD Praha patří poděkování za pěknou a vydařenou akci.
A.K. Kýzl



Dopolední parní vláček se vrací z Mostu do Litoměřic. Fotografovali jsme ho u městečka Třebívlice. Na pozadí smítku kromě městyse jsou kopečky Českého středohoří.

Před deseti lety byla slavnostně odhalena nová deska připomínající Mistra Jana Husa

Pamětní deska byla usazena na Husův kámen v roce 1915 u příležitosti pětistého výročí úmrtí tohoto reformátora, k vidění je nedaleko senohrabské zastávky (221). Obrovský balvan u potoka Mnichovky byl 6. června 1915 věnován Okrašlovacímu spolku, který jej upravil pro desku k 500letému výročí upálení Mistra Jana Husa. Ká-

men se údajně uvolnil počátkem 20. století při stavbě druhé koleje z Benešova do Prahy. Pomník původně stál na druhém břehu potoka, ale po vodě způsobeném protřazením rybníka Hubačov v létě roku 1974 kámen poválila. Jeřábem byl kámen vyzvednut a umístěn na současné místo. Deska přežila dvě světové války, i období po únoru 1948, přesto se nakonec ztratila. Na podzim roku 2010 došlo k jejímu zjištění. Obyvatelé a přátelé Senohrab se složili a nechali vyrobít věrnou kopii. Je slavnostnímu odhalení nové desky došlo před deseti lety – 6. 7. 2011. Připomeňme, že železnice měla na rozvoj Senohrab zásadní vliv, v roce 1887 zde byla zřízena zastávka.
—mm—



Přijďte do Prudké – nebudete litovat

Rekreační středisko Prudká, patřící ZV OSŽ Brno hl. n., je známo mnoha železničářům, ale i ne-železničářům, jako příjemné letovisko k trávení volného času a dovolených, rodinné rekreace a dětských táborů, ale také jako místo, kde lze organizovat nejrůznější profesní školení, či sportovní hry. Je zde možno organizovat i podnikové teambuildingy, tedy setkání, sloužící k efektivnímu rozvoji společenských i pracovních vztahů. Středisko se nachází v místech, kde, řečeno slovy básníka, začíná Vysočina nabírat dech – pár kilometrů od Tišnova, v údolí řeky Svratky – a je sem možno přijet vlakem i autem.

Výstavba střediska byla zahájena v roce 1958 a rok nato již areál sloužil svému účelu. Zpočátku byla v provozu jen hlavní budova s jídelnou a kuchyní, na jižních svazích pak postupně vyrostly prefabrikované dvojdomky a jedna správní budova se skladem. Areál byl také doplněn v dolní části u řeky stanovým městečkem se stany s dřevěnou podsadou. Postupem času se středisko modernizovalo, původně patrové kovové postele nahradily modernější dřevěné, byla rozvedena pitná voda do všech objektů, vytápění kamny v dvojdomcích bylo nahrazeno nejprve elektrickými akumulacími kamny, později pak přímotopy. Vytápění budov přešlo z kotelny na uhlí na kotelnu plynovou. Jediný přístup ke středisku byl původně možný pouze od vlakové zastávky, která přímo sousedí s areálem, auta vjížděla po panelovém mostu a jejich úspěšné přejetí záviselo na výšce vody. Pár aut se tak při neodhadnutí sily

toku dostalo mimo most. V roce 1968 byl postaven most přes řeku Svratku, který výrazně usnadnil zásobování. V roce 1972 byla nahrazena stávající základna postavením srubových chatek Koliba, doplněných sociálními zařízeními. Současně byl revitalizován prostor v dolní části a vytvořeno krásné fotbalové hřiště s běžeckou dráhou a dvě volejbalová hřiště. Postavena byla také čistírna odpadních vod (1990) a zprovozněn byl i venkovní bazén (2016). Další modernizační kroky souvisely s přebudováním pokojů v hlavní budově i ve srubech (každý pokoj má nyní své vlastní sociální zařízení), v suterénu budovy vzniklo malé relaxační místo s infrasaunou a vířivkou, v patře pak relaxační vana s masérským koutkem.

Sluší se dodat, že všechny tyto úpravy byly prováděny bez nároku na jakékoliv dotace. Velkým přínosem bylo i to, že přílehlá vlaková zastávka se dočkala po šedesáti letech peronu odpovídajícímu dnešní době. Zatím poslední úpravy střediska byly provedeny v loňském roce (2020), kdy se kompletně přestavěla jídelna a zavedl se zde samoobslužný provoz.

Ani v „covidové“ době středisko nezahálí – jeho zaměstnanci zde malují, čistí a zkrášlují celé okolí a čekají na všechny, kteří se sem chystají přijet strávit volný čas. Jaroslav Vavřík, dlouholetý vedoucí tohoto střediska, který zde v současné době pracuje jako provozník, zve všechny, kteří mají zájem o klidný a bezstarostný pobyt v krásné přírodě Vysočiny: „Přijďte do Prudké – nebudete litovat!“
Miroslav Časlavský



Hlavní budova rekreačního areálu v Prudké slouží k ubytování i ke společenským setkáním.

Muzeum v Jaroměři přišlo o nejznámější exponát

Den 29. duben 2021 byl pro železniční muzeum Výtopna Jaroměř dnem smutku. Toho dne byl naložen na vlek tahače nejznámější exponát muzea – akumulátorová lokomotiva Ringhoffer č. 2 z roku 1916. Lokomotiva byla jedním z obdivovaných, navíc funkčních exponátů a předváděna byla veřejnosti s historickými vozy muzea. Společnost železniční Výtopna Jaroměř lokomotivu získala po několika letech vyjednávání v roce 1994 jako zápujčku od firmy Cihelna Pulice, s. r. o., kde předtím jezdila na vlečce cihelny. Její stav byl v době převzetí do Jaroměře velmi špatný a tak bylo rozhodnuto o její generální opravě. Té se zhostila firma ŽOS, s. r. o. Česká Třebová, která provedla opravu i výrobu nových částí a součástek. Majetkově však o několik let později připadla společnosti Čepro, která ji získala v rámci konkurzního řízení od krachující firmy Cihelna Pulice, s. r. o. Lokomotiva byla i nadále v Jaroměři. Koncem roku 2020 však firma Čepro vypověděla smlouvu a lokomotivu darovala státu, potažmo Národnímu technickému muzeu. To s železničním muzeem Výtopna Jaroměř neuzavřelo na další pronájem lokomotivy žádnou smlouvu. Právě 29. 4. byla lokomotiva odvezena do depozitáře NTM v Chomutově. Poslední dva dny před odvezením lokomotivy Ringhoffer č. 2 uspořádalo muzeum pro zájemce rozhořčení s tímto exponátem.

Po lokomotivě Conrad Vorlauf přišlo železniční muzeum Výtopna Jaroměř o další velký tahák expozice. Odvoz lokomotivy Ringhoffer č. 2 z Jaroměře vyvolalo mezi železničními fanfy i širokou veřejností projevy rozhořčení. NTM přišlo bezprávně k exponátu, o který se dlouhá léta staral někdo jiný, investoval do jeho stavu, údržby i pro-



Akumulátorová lokomotiva Ringhoffer č. 2 z roku 1916 na točném muzeu Výtopna Jaroměř dne 28. 4. 2021 na rozlučkové akci před odvezením do Chomutova.

vozu nemalé finanční prostředky a pracovní úsilí mnoha dobrovolníků, fanfů železnice. V depozitáři v Chomutově bude lokomotiva Ringhoffer č. 2 jen jedním z mnoha exponátů, v Jaroměři to byl obdivovaný a uznávaný klenot. V tiskovém prohlášení NTM je sice naznačeno, že se lokomotiva stane jedním z exponátů připravovaného železničního a elektrotechnického muzea v Praze na místě depa na Masarykově nádraží. To se však má koncipovat v roce 2028. Do té doby mohla lokomotiva Ringhoffer č. 2 na základě smlouvy zůstat v Jaroměři, třeba jako odměna za 27 let péče o tento stroj. Pak mohla být přemístěna do nové expozice NTM. Místo takového gesta ze strany NTM proběhla koncem dubna 2021 mediální přestřelka mezi Společností železniční Výtopna Jaroměř a Národním technickým muzeem.

Diskuse na sociálních sítích straní jaroměřského muzeu, lidé soucítí s nespravedlností, která se zde zcela určitě stala. Do řešení budoucnosti lokomotivy se pokusil zapojit ještě hejtman Královéhradeckého kraje Martin Červíček, zatím bez výsledku. Na svém facebookovém profilu uvedl, že si dokáže představit model, kdy by NTM lokomotivu v Jaroměři nechalo a zapůjčilo i další exponáty. Vzhledem k nedobrym vztahům mezi muzeem v Jaroměři a NTM kvůli předchozímu vrácení parní lokomotivy Conrad Vorlauf to ale za současného personální obsazení není příliš reálné.

Pro nadšence z Jaroměře je současná situace už i ponaučením, budou se starat jen o vlastní majetek. Muzeum nedávno zakoupilo od Českých drah parní lokomotivu 556.0304, kterou chtějí nadšeně uvést do vystavovatelského stavu. V rotundě muzea čeká na znovuzprovoznění další klenot tohoto muzea, parní lokomotiva 310.006, která je nejstarším strojem své řady na našem území. Zde se však musí vyrobit nový kotel, což je značně nákladná záležitost.
Pavel Stejskal

Martin Kalousek

Plichůvky bez závorářů

Plichůvky jsou jinak malou vesničkou oficiálně vedenou jako část města Choceň, od kterého leží asi 6 km na severozápad. Na návsi mají v Plichůvkách kapličku a pro spojení veřejnou dopravou železniční zastávku na trati Týniště nad Orlicí – Choceň, kde se až donedávna v dopravní službě střídali závoráři, kteří ručně obsluhovali přejezdy s mechanickými závorami v km 7,536 (P 4868) a v km 7,891 (P 4869). I když to v Plichůvkách ještě na začátku letošního roku vypadalo, jako kdyby se tam zastavil čas, už během února se potvrdilo, že čas se zastavit nedá. Kolem trati se objevily výkopy a u přejezdů vyrostly nové světelné výstražníky, které byly v rámci ak-

tivace nového přejezdového zabezpečovacího zařízení spuštěny v pátek 12. 3. 2021. Mechanické závorý v Plichůvkách pak byly ve stejný den demontovány, dopravní služba závoráře ukončena a závorářské stanoviště zrušeno.

Za povšimnutí stojí také to, že Plichůvky byly posledním místem v Pardubickém kraji, kde sloužili závoráři a mechanické závorý. Ve šrotu ale staré závorý a jejich příslušenství po demontáži nakonec neskončily. Dle OR Hradec Králové by ještě mohlo vyzískané zařízení a jeho části z Plichůvek posloužit pro případnou opravu mechanických přejezdových zabezpečovacích zařízení na jiných místech.
Martin Kalousek



Střídání strážů u přejezdu, tak by se mohl nazvat snímek pořízený na konci února v Plichůvkách, kdy ještě sloužily mechanické závorý obsluhované závoráři a zároveň už vedle nich čekaly na spuštění nové automatické závorý.

Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079

e-mail:

marie.bartova@osz.org