OBZOR 17

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

30. 8. 2021 Cena 5 Kč

Ročník 32

Z aktuálních událostí

■ Ve dnech 10. – 14. srpna se uskutečnilo výroční **60. zasedání Mezinárodní konfederace železničních odborů MKPŽ** (Meždunarodnaja konfederacija profsojuzov železnodorožnikov), které se tentokrát konalo v gruzínském lázeňském městě Boržomi.

MKPŽ je mezinárodní konfederace železničních odborových svazů sdružující železniční odborové svazy na území bývalého Sovětského svazu, tj. v Ázerbájdžánu, Arménii, Bělorusku, Estonsku, Gruzii, Litvě, Lotyšsku, Kazachstánu, Kyrgyzstánu, Moldávii, Rusku, Uzbekistánu, na Ukrajině a v Tádžikistánu. Konfederace byla založena v květnu 1992 s cílem zachovat tradiční spolupráci v odborovém hnutí na železnici a zajistit koordinaci sociální politiky a solidárnosti na železnici v regionu. Díky svým aktivitám se MKPŽ stala plnohodnotným účastníkem mezinárodního odborového hnutí, což dokládá status pozorovatele v rezortním výboru Mezinárodní organizace práce. Některé z členských zemí MKPŽ jsou zároveň i členy ETF (Gruzie, Rusko, Ukrajina, Lotyšsko a Litva).

V posledních letech dochází k postupnému prohlubování spolupráce mezi MKPŽ a ETF (Europe Transport Worker's Federation), a to zejména v souvislosti s postupnou liberalizací podnikání na železnici, kdy tento proces přináší mimo jiné velmi podobné problémy při prosazování zájmů železničářů – členů odborových organizací – v celém prostoru západní, střední i východní Evropy.

V listopadu 2019 byla v Bruselu ratifikována smlouva o spolupráci mezi MKPŽ a ETF. V rámci spolupráce se jednání MKPŽ v Gruzii účastnila v také delegace OSŽ ve složení Mgr. M. Malý, předseda OSŽ, a PhDr. H. Svobodová, členka Výkonného výboru ETF a vedoucí kanceláře předsedy OSŽ.

V úvodu jednání se uskutečnila volba nového předsedy MKPŽ. Dosavadní předseda Nikolaj Nikiforov, který do března 2021 rovněž zastával funkci předsedy Ruských železničních odborů (Rosprofzhel). Novým předsedou Rosprofzhel a následně i MKPŽ byl zvolen Sergej Černogajev. Následně představitelé jednotlivých odborových organizací konfederace zevrubně informovali o situaci ve svých zemích, přičemž hlavní důraz v těchto vystoupeních i následné diskusi byl kladen především na potíže způsobené železničářům epidemií COVID–19 a ochranná opatření zavedená železničními společnostmi a vládami dotyčných států. Za zmínku stojí skutečnost, že v mnoha zemích bylo onemocní COVID–19 uznáno v případě zaměstnanců na železnici jako nemoc z povolání.

Bezesporu zajímavým bodem jednání byla souhrnná statistická analýza vývoje hlavních ekonomických a provozních ukazatelů železničních společností v jednotlivých členských zemích MKPŽ, včetně např. i údajů o vývoji průměrných mezd železničářů, inflaci, vývoji směnných kurzů měn jednotlivých zemí, porovnání absolutních čísel průměrných mezd železničářů podle směnných kurzů vůči americkému dolaru, stejně jako jejich porovnání z pohledu reálné kupní síly v jednotlivých zemích. Dále byly prezentovány statistické údaje o vývoji členské základny odborových organizací na železnici v jednotlivých zemích v působnosti MKPŽ, a to včetně srovnání se situací v zemích západní a střední Evropy, kde působí odborové organizace na železnici sdružené v ETF. V závěru konference prezentovala PhDr. Svobodová nový projekt ETF financovaný z prostředků EU nazvaný „Příprava ETF na globální změny v dopravě – ETF VSTŘÍC NOVÝM VÝZVÁM".

Součástí projektu budou tři konference věnované iniciativě „Pás a stezka" (One belt – One road) tj. Novodobé Hedvábné stezce a jejím dopadům na nákladní euroasijské železniční koridory. První konference se uskuteční v listopadu v Kodani, druhá je naplánována na konec března 2022 v Praze a třetí na podzim 2022 ve Vídni. V rámci spolupráce mezi MKPŽ a ETF by se právě pražské konference měli rovněž zúčastnit členské organizace MKPŽ. Společně s generálním sekretářem MKPŽ G. Kosolapovem pak informovali o finalizaci rozsáhlého dotazníkového šetření týkajícího se pracovních podmínek mobilního personálu. Dotazníkové šetření, které poradní skupina ETF pro doprovodný vlakový personál a MKPŽ společně připravily, bude rozeslán v několika jazykových mutacích všem členským organizacím obou konfederací.

Všichni účastníci konference vysoce ocenili vynikající organizační zajištění akce a podmínky pro jednání MKPŽ včetně zajímavého doprovodného programu.

■ Probíhá **připomínkování novelizace předpisu SŽ D1**. V rámci přípravy nového předpisu SŽ D1 stanovila (po obdržení řádově tisíce připomínek v připomínkovém řízení) Správa železnic (dále SŽ) pracovní skupinu složenou ze zástupců jednotlivých složek SŽ, zástupců dopravců (ČD, ČD Cargo, Rail Cargo Carrier), zástupců sdružení ŽESNAD a zástupců odborových organizací OSŽ, Federace strojvůdců a Cechu strojvůdců ČR. Účelem je najít soulad v jednotlivých ustanoveních novelizovaného předpisu SŽ D1. Za OSŽ (za PV ČD a ČD Cargo) se jednání účastní Pavel Corradini. Navrženy byly celkem čtyři čtyřdenní porady. Ze strany SŽ bylo ještě navíc rozhodnuto o přidání jednoho čtyřdenního jednání a jedné on–line konference se zástupci odboru sdělovací a zabezpečovací techniky. SŽ chce jednoznačně dodržet termíny stanovené pro vydání předpisu, tzn. jeho publikaci cca na přelomu let 2021 a 2022 a jeho účinnost od poloviny roku 2022.

–red–

V Nelahozevsi ve čtvrtek 19. 8. 2021 ráno vykolejil nákladní vlak společnosti ČD Cargo. Mimořádná událost se stala v traťové koleji č. 2 v km 439,312, o tři kilometry dál došlo k roztržení soupravy. Celkem vykolejily čtyři vozy z patnáctivozové soupravy. ***Michael Mareš***

Nehodu nákladního vlaku v Nelahozevsi provázely dezinformace

První zprávy o čtvrteční nehodě nákladního vlaku v Nelahozevsi hovořily o vykolejených posledních dvou vozech nákladního vlaku, takto například informovaly už v 5.56 h České noviny. A tato informace se objevila i v první tiskové zprávě Drážní inspekce: Dnes 19. 8. 2021 v 5.00 hodin v traťovém úseku mezi Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves vykolejily poslední dva vozy nákladního vlaku. Při mimořádné události nebyl nikdo zraněn. Škody byly předběžně odhadnuty na 2 miliony korun.

Přitom každému, kdo kolem místa mimořádné události projel, muselo být jasné, že nejde o dva poslední vozy, ale že došlo k roztržení soupravy a k vykolejení celkem čtyř vozů. A také bylo na první pohled zřejmé, že vykolejený vagon, nebo vagony, stihly předtím poničit několik kilometrů druhé traťové koleje ve směru z Kralup nad Vltavou na Nelahozeves. První „stopy" byly už za nelahozeveskými tunely. **„Poškozeny jsou betonové pražce mezi Nelahozevsí a Kralupy nad Vltavou a vjezdové návěstidlo,"** uvedla následně v 9.31 h Správa železnic. **„Dle našeho šetření na místě došlo k mimořádné události v traťové koleji č. 2 v km 439,312,"** doplnil Martin Drápal, mluvčí Drážní inspekce.

Ve čtvrtek vpodvečer Drážní inspekce svoji původní informaci upravila: Dle informací inspektorů šetřících mimořádnou událost nevykolejily dva poslední vozy vlaku, ale čtyři vozy, které byly řazeny přibližně v prostřední části. **„Původní informaci o vykolejení dvou vozů na konci vlaku jsme zveřejnili na základě hlášení Správy železnic a až po té, co inspektoři Drážní inspekce přijeli na místo, zjistili, že to bylo trochu jinak. Proto následně Drážní inspekce text na webu upřesnila,"** vysvětlil Mgr. Jan Kučera, generální inspektor Drážní inspekce, s tím, že inspektoři DI měli na místě obecně jiné starosti, než řešit mediální výstupy. Škoda byla následně upřesněna na 4,5 milionu korun (500 tisíc Kč vlak, 4 mil. Kč trať.). Tolik k dezinformacím.

A teď ještě k faktům: Tři hodiny po mimořádné události (v 8.05 h) byl obnoven provoz po první traťové koleji mezi Kralupy nad Vltavou a Vraňany, ve čtvrtek odpoledne pak byla částečně zprovozněna i druhá kolej (Nelahozeves – Vraňany). Nejvíce poškozený úsek mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsí, dlouhý přes tři kilometry, byl pro elektrickou trakci zprovozněn v neděli 22. srpna před 23. hodinou. **„Napěťová výluka nyní probíhá v sudé kolejové skupině ve stanici Nelahozeves, na 2. staniční koleji se opravují poškozené pražce. Předpoklad plného obnovení provozu a ukončení oprav je do 29. srpna,"** dodala v pondělí 23. 8. 2021 Nela Friebová, tisková mluvčí Správy železnic.

Michael Mareš

Ministr dopravy navštívil ohrožené tratě: Mšeno a Trhový Štěpánov

V reakci na publikované snahy nového vedení Středočeského kraje (s převahou PirStan a ODS) zrušit či výrazně omezit osobní vlakovou dopravu na řadě tratí se ministr dopravy, průmyslu a obchodu, Karel Havlíček (za ANO), rozhodl této zvůli postavit a tyto tratě postupně navštěvovat.

První na řadě bylo projetí trati Mladá Boleslav – Mšeno – Mělník v pátek 6. 8. 2021. V rekonstruovaném motorovém voze řady 810, řazeném na běžném vlakovém spoji, s ministrem cestovali mj. generální ředitelé SŽ Jiří Svoboda a ČD Ivan Bednárik. K delegaci se připojili i zástupci Středočeského kraje, předseda Výboru pro dopravu a člen zastupitelstva Ondřej Lochman (STAN) a náměstek hejtmanky pro oblast regionálního rozvoje a územního plánování a radní Jiří Snížek (Piráti).

Na nádraží ve Mšeně přítomné uvítal starosta města Martin Mach.Při jednání na radnici byla ze strany starosty vyjádřena kritika nad nepovedenou integrací autobusů do PID. Přítomní vyjádřili zájem o zachování vlakových spojů a s výjimkou pana Snížka se podepsali se do petičního archu (https://e–petice.cz/petitions/petice–proti–ruseni–osobnich–vlaku–ve–stredoceskem–kraji.html).

Vzhledem k blížícímu se termínu uzávěrky GVD 2021/22 bylo dohodnuto objednání vlaků ve stávajícím rozsahu s tím, že bude nutné dořešit jejich financování. Po krátké prohlídce města včetně návštěvy několika provozoven a vzorně udržovaných historických městských lázní následoval pěší návrat na nádraží a pokračování vlakem do Mělníka.

Ministerská návštěva další ohrožené tratě se uskutečnila v sobotu 14. 8. na nádraží v Trhovém Štěpánově, kde delegaci uvítal starosta města Josef Korn. Sešlo se i velké množství převážně místních občanů, kterým osud vlakových spojů není lhostejný, někteří ještě měli v živé paměti zrušení koncového úseku do Dolních Kralovic v roce 1975 kvůli výstavbě VD Želivka, byť až do Bernartic mohla být dráha zachována – nenachází se v zatopeném území. Na podpis petice se vytvořila dlouhá fronta. Ačkoliv pan ministr zval paní hejtmanku, z krajského úřadu nedorazil nikdo.

(Pokračování na straně 2)

Ani ministr dopravy neunikne kontrole jízdních dokladů: vlakvedoucí mu vystavuje jízdenku ze Mšena do Mělníka, na přání v tarifu PID (novinka od 1. 8. 2021).

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nejvíce nedostatků s klimatizací zjišťujeme ve starých či starších budovách."

Hovoříme s **MIROSLAVEM FEBEREM**, vedoucím svazovým inspektorem BOZP

I v horkém létě probíhají prověrky a kontroly bezpečnosti a ochrany zdraví na pracovištích. V čem je toto roční období pro BOZP specifické a s jakými závadami či nedostatky se nejčastěji setkáváte?

V současné době se jako největší problém jeví nedostatečné vybavení pracovišť klimatizací. Jedná se nejčastěji o osobní pokladny, dopravní kanceláře, stanoviště dozorců výhybek a další podobná pracoviště. Klimatizace by dnes již měla patřit ke standardnímu vybavení pracovišť, bohužel v mnoha případech tomu tak není. Nejvíce nedostatků v tomto směru zjišťujeme ve starých či starších budovách, na druhé straně již celá řada budov prošla rekonstrukcemi, při nichž je klimatizace jejich součástí. V poslední době se v této věci opravdu hodně zlepšilo, stále je však, bohužel, mnoho pracovišť, která klimatizaci postrádají.

Klimatizace je nejen otázkou zpracovaných projektů, ale je to záležitost nepochybně také finančně náročná. Jaký je váš pohled na tuto věc z této stránky?

Ano, je pravda, že zavést klimatizaci na všechna potřebná pracoviště není možné ze dne na den. Je však nutné na tuto věc myslet po celý rok a využívat finančních prostředků, které jsou v kolektivních smlouvách určeny na BOZP. Hlavně by se tyto případy měly řešit tam, kde zaměstnanci tráví dlouhé hodiny, celé dvanáctihodinové směny, v uzavřených místnostech a při zvýšených teplotách.

Jak vlastně mají postupovat zaměstnanci, kteří mají na pracovišti jakýkoliv problém s BOZP, třeba i se vzpomenutou klimatizací?

Zde mají nezastupitelnou úlohu závodní výbory základních organizací (ZV ZO) OSŽ, kam se má zaměstnanec, který zjistil nějakou závadu, prioritně obrátit a závadu nahlásit. ZV OSŽ pak na tuto skutečnost upozorní zaměstnavatele a ten by měl závadu uvést do pořádku. Pokud se tak nestane, měl by se závodní výbor obrátit na příslušné svazové inspektory BOZP, kteří mu potom poradí nebo pomohou při řešení nedostatku. Pokud však mohu ze své praxe hodnotit, zaměstnavatel většinou problém vyřeší, aniž by docházelo k nějakým větším průtahům. Takže znovu připomínám: nebát se ozvat, oslovit svoji základní organizaci OSŽ a ta již většinou ví, co má dělat. Pravda ovšem je, že i zde existují případy, kdy ZO OSŽ věc neřeší, a to je škoda, neboť svazoví inspektoři BOZP jsou základním organizacím v problematických případech vždy připraveni pomoci.

Můžete uvést nějaký příklad z poslední doby, který se podařilo ve spolupráci s BOZP vyřešit?

Netýká se to sice klimatizace, ale jde rovněž o pracovní komfort. Nedávno se podařilo vyřešit problém s nedostatkem soukromí při odpočinku mezi směnami u vlakových čet v Koutech nad Desnou. Místnost určená k odpočinku tam byla rozdělena pouze chabou příčkou, takže vlakové čety byly při odpočinku rušeny hovorem a hlukem ze strany sousedící úklidové čety. Na tuto skutečnost bylo vedení ZAP Olomouc upozorněno Odborovým sdružením železničářů a začalo věc řešit. Místnost byla stavebně rozdělena na dvě oddělená pracoviště, takže v současné době vše odpovídá potřebným normám. Místnost pro vlakové čety je vybavena vším, co je potřebné, a splňuje veškeré požadavky BOZP. Ze strany BOZP zde byla provedena kontrola, při níž bylo konstatováno, že zaměstnanci jsou s novým stavem spokojeni. Oceňuji zde přitom velice vstřícný přístup vedení regionálního pracoviště ZAP Olomouc, které věc vyřešilo navzdory velmi složité pandemické situaci.

Dá se tedy říci, že v podobných případech nestačí pouze nadávat, ale je nutné aktivně konat?

Ano, tak by tomu mělo být, bohužel ne vždy se tento postup uplatňuje a pak vzniká řada nedorozumění. Svazoví inspektoři BOZP jsou tu od toho, aby v případě, že se věc neřeší, byli na tuto skutečnost upozorněni, a mají dostatek zkušeností, aby mohli v rámci své pravomoci věc dovést do úspěšného konce.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Ministr Havlíček: Lokálky mají smysl

Nezastupitelnou roli lokálek ve veřejné dopravě dokazuje právě dokončená velká rekonstrukce železniční tratě ve Šluknovském výběžku. Díky investici v řádu stovek milionů korun se podařilo zrekonstruovat nádraží v Mikulášovicích, zcela nový je Vilémovský most přes Karolínino údolí, zkrátí se jízdní doby vlaků a zlepší zabezpečení trati. Ústecký kraj zde objednává spoje přes týden i během víkendů a prázdnin, vlaky jsou využívány pro běžnou dopravu i turismus.

„Dráha národního parku Českosaského Švýcarska je nejen turistická. Lidé ze Šluknovska se díky spolupráci se Saskem a obnovení přeshraničního spojení v roce 2014 dostanou rychleji do Děčína, ale i do Ústí nad Labem. Lokálky zkrátka mají svůj význam a jejich rušení či omezování jde proti současným trendům v dopravě,“ řekl při slavnostním dokončení rekonstrukce ministr dopravy Karel Havlíček.

Správa železnic dokončila opravu a modernizaci trati mezi Rumburkem, Velkým Šenovem, Mikulášovicemi a Dolní Poustevnou za celkem 750 milionů korun. Už v předcházejících letech investovala desítky milionů korun do opravy nádraží v Mikulášovicích. Modernizovaná přeshraniční Dráha národního parku Českosaského Švýcarska zlepšuje spojení nejen v Ústeckém kraji. Pomáhá také turismu i každodenní přepravě zaměstnanců společnosti ŠKODA AUTO do středočeské Mladé Boleslavi.

„Experiment ve Středočeském kraji, který jako jediný chce zrušit objednávku některých regionálních vlaků, je hazardem s lokálními tratěmi, které mají pro dopravní obslužnost krajů velký význam. Počet cestujících po železnici v letech před koronakrizí setrvale stoupal a v příštích letech se k tomuto trendu jistě vrátíme,“ dodává ministr s tím, že letošek byl Evropskou unií vyhlášen rokem železnice.

Do lokálních tratí investuje Správa železnic v posledních letech miliardy korun. Ministerstvo dopravy zároveň ze státního rozpočtu spolufinancuje regionální vlakovou dopravu, kterou podporuje ročně 4 miliardami korun. O využívání těchto peněz a objednávkách krajů chce ministr dopravy jednat s Asociací krajů. **„Nelze investovat do tratí, kde si kraj neobjedná spoje. Pro budoucí investice musí mít stát jistotu, že peníze daňových poplatníků nebudou zahazovány do koše. Kvůli úspoře 50 milionů chtějí ve Středočeském kraji zmařit investice za miliardu. To nechceme dopustit tam ani nikde jinde,“** uzavírá ministr Havlíček. **-red-**

Zdroj: Tisková zpráva Ministerstva dopravy ČR

Více informací k rekonstrukci trati mezi Rumburkem a Dolní Poustevnou naleznete na https://www.spravazeleznic.cz/–/na–dokoncene–stavby–ve–sluknovskem–vybezku–vyjel–zvlastni–parni–vlak

Ministr dopravy navštívil ohrožené tratě: Mšeno a Trhový Štěpánov

(Pokračování ze str. 1)

Starosta města v proslovu ke shromážděným občanům shrnul zklamání nad jednáním vedení kraje za hnutí STAN, které dostalo ve volbách nejvíce hlasů, a chce se občanům za projevenou důvěru odměnit rušením vlaků, resp. jejich osekáváním k větším uzlům a přestavbou na cyklostezky. Někde jezdí vlaky po 10 minutách, a zde žádné? Snad kraj dostane rozum!

Ministr Havlíček zdůraznil, že vlaková doprava je veřejná služba jako zdravotnictví a školství, nelze vše hodnotit jen ekonomicky. Když kraj potřeboval přispět, rádi vyšli vstříc, ale tak jako nyní Středočeský se nechová žádný jiný kraj, zavání to vydíráním. Tratě se zmodernizovaly, přes miliardu korun šlo do úseků, na nichž kraj nyní navrhl zrušení vlakové dopravy. Chybí dlouhodobá koncepce, nelze se řídit tím, jak se pokaždé změní vedení kraje, je třeba motivovat lidi, aby nejezdili po silnici, ale po železnici. Úspora několika desítek milionů je pod rozlišovací schopnost kraje, omezení vlaků by byl začátek konce. V závěru vyzval k podpisu petice.

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda též konstatoval, že omezování železniční dopravy je špatný krok, s podporou EU jsou připraveny investice do zabezpečení dalších přejezdů za účelem odstranění propadů rychlosti (až na 10 km/h). Jak se jednou vlak zruší, je pozdější obnova problémová, tratě chceme udržet v provozu, řekl.

V závěru promluvil i Zdeněk Jandejsek, předseda představenstva společnosti RABBIT Trhový Štěpánov, a. s., zaměstnávající na 1700 lidí. Snahy kraje považuje za nepředvídavé, elektrická auta jsou drahá a většina lidí si je nebude moci dovolit, lze očekávat návrat k veřejné dopravě, je třeba mít úctu k předkům, kteří trať před necelými 120 lety vybudovali, zaměstnanci vlakem jezdí, i nákladní doprava po trati se intenzivně využívá, nedovedou si představit fungovat bez ní. **Štěpán Hálek,** spolupracovník redakce

PŘEDSTAVUJEME

Josef Pelant: *„V telčském muzeu jsou k vidění dokumenty z doby výstavby železnice z Kostelce do Slavonic.“*

V rámci projektu DY–THA rail vznikla v letech 2014 a 2016 v části objektu železničního depa v Telči unikátní expozice mapující historii železniční dopravy v ČR i v Rakousku, kterou s podporou města provozuje Společnost telčské místní dráhy. K vidění jsou zde unikátní vozy a další zajímavé exponáty: **„Aktuálně je v muzeu i parní lokomotiva ´Kafemlejnek´ 310.093 z roku 1901 s vagony, dále různé vozy, například cisterna, uhlák, zarážedlo, vše s datem výroby 1913 až 1960,“** vypráví Josef Pelant (na snímku v červeném triku), průvodce muzeem a průvodčí zvláštních osobních vlaků. **„Když jede pára, tak máme bohužel zavřeno, jako například právě dnes** (v sobotu 14. 8. 2021 během jízd Parní léto 2021)**,“** směje se. **„Ale jinak jsou tam samozřejmě k vidění fotky a dokumenty z doby výstavby železnice z Kostelce u Jihlavy do Slavonic a do Rakouska, dále třeba traťmistrovské kolo, prostě všechno, co nějak souvisí s dráhou. K vidění je zde rovněž atraktivní expozice tvořená informačními panely o historii a současnosti železniční tratě z Kostelce u Jihlavy do Slavonic a dále směrem na Fratres – Waldkirchen – Waidhofen an der Thaya, se zajímavými texty a dobovými fotografiemi, technickými výkresy a náčrtky.“** Přes folkové prázdniny, které skončily v neděli 15. 8. 2021, bylo muzeum otevřeno každý den.

Josef Pelant (na snímku vlevo) a Richard Cila.

Na chodu muzea se Josef Pelant podílí od roku 2016. **„V roce 2016 si město Telč od Českých drah pronajalo zadní část depa, kde vznikla železniční expozice, zbytek stále využívají České dráhy, které zde mají Stadlery** (motorové vozy řady 841). **810 už tady není žádná,“** říká dále.

Josef Pelant je velký znalec dráhy, umí poutavě vyprávět o železnici. Děti jsou prý jeho výkladem nadšeny: **„Já jim tam pustím modelovou železnici, a to je baví,“** říká.

Jak jste se k železnici dostal? zajímám se. **„V rámci tehdejšího náboru jsem jako průvodčí osobních vlaků nastoupil 1. 11. 1981 do Horní Cerekve. Ale hned po měsíci mě náčelník převelel do Telče. V Telči jsem začínal jako průvodčí nákladní vlaků,“** vzpomíná s tím, že letos na podzim tomu bude čtyřicet let, co nastoupil v Telči k jízdě a věrný jí zůstal až do loňského odchodu do důchodu. **„U nákladů jsem jezdil do roku 1996, pak už jen jako vlakvedoucí osobních vlaků. Když v roce 2007 vzniklo ČD Cargo, zůstal jsem u ČD,“** vypráví. **„Osobní doprava tady byla jistota, tehdy jezdily odtud osobní vlaky až do Českých Budějovic.“**

Do důchodu odešel přesně před rokem, 11. 9. 2020, a od té doby se naplno věnuje muzeu i jízdám parních vlaků v rámci Telčského parního léta. Letošní jízdy (Parní léto 2021) parních vlaků, tažených lokomotivou 310.093, jsou jen jakýmsi pohrobkem oblíbených tradičních letních parních vlaků, přesto si své cestující našly.

A nakonec by to chtělo nějakou veselou historku ze života. **„Stalo se mi, že jsem na vlaku do Slavonic vezl cizince, který měl zakoupenou jízdenku z Prahy do Peče** (zastávka na trati před Slavonicemi), **ač ten pán chtěl jet původně do Pece pod Sněžkou. Prostě Pec není Peč. Vypadá to dnes úsměvně, ale jemu tehdy do úsměvu nebylo,“** uzavírá Josef Pelant.

A jeho kolega z muzea, Richard Cila (na snímku vpravo), kurátor muzejní sbírky a správce muzea lokálky v Telči, strojvedoucí Českých drah a místopředseda ZO OSŽ Vysočina dodává: **„Akce Parní léto proběhla v pořádku a už teď se těšíme na další ročník 2022. Co ale není zatím zcela jisté, zdali tento ročník neovlivní plánovaná rekonstrukce tratě Kostelec u Jihlavy – Slavonice, schválená z dotace SFDI na roky 2022–2023. Tato rekonstrukce totiž ovlivní i běžný provoz lokálky, kdy se výrazně změní konfigurace kolejišť stanic a organizace provozování dráhy. Tedy to, co dodnes známe ve stanicích za posledních cca 120 let se změní na ´moderní´ konfiguraci, a to s vlivem možná na dalších 100 let. Projekt přestavby ale není vůbec připraven na zvýšení – nárůst nákladní i osobní vozby, který je v budoucích letech možný.“** **Michael Mareš**

Patrně nejfrekventovanější stanicí, respektive zastávkou na trati 295 je Žulová.

NAVŠTÍVILI JSME

Javornický výběžek

Provoz na železniční trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku byl zahájen 2. července 1896, původně jako trať z Dolní Lipové (dnes Lipová Lázně; když se v roce 1960 spojila Horní Lipová s Dolní Lipovou, byl původní název železniční stanice změněn na Lipová Lázně) přes Bernartice (u Javorníka) do Otmuchówa. Teprve o rok později (6. 8. 1897) byla uvedena do provozu zhruba pět kilometrů dlouhá odbočka z Bernartic do Javorníka. Úsek z Bernartic u Javorníka směrem na Otmuchów (PKP) byl po 2. světové válce zrušen, následně snesen a už nikdy nebyl obnoven (stanice v Bernarticích a v Heinersdorfu byly od sebe vzdáleny pouhých 1,126 km), tolik historická data.

A současnost? V současné době na trati z Lipové Lázní do Javorníka ve Slezsku jezdí dvanáct párů vlaků s jízdní dobou kolem 50 minut. Stanice Vápenná, Žulová a Velká Kraš jsou obsazeny výpravčím, komerční pracovník, respektive staniční dělník, v Bernarticích u Javorníka a v Javorníku ve Slezsku jsou už minulostí, takže obě zastávky spolu se zbývajícími (Lipová Lázně–jeskyně, Tomíkovice, Kobylá nad Vidnavkou a Horní Heřmanice) nejsou obsazeny vůbec. Osobní i nákladní dopravu na trati řídí výpravčí, kteří sídlí ve Vápenné, Žulové a Velké Kraši, v úseku Velká Kraš – Javorník ve Slezsku je doprava organizována podle předpisu o zjednodušeném řízení drážní dopravy D3, dirigující dispečer sídlí ve stanici Velká Kraš, kde zároveň slouží jako výpravčí pro trať na Žulovou.

Javorník ve Slezsku, koncová stanice trati, je vzdálená od centra města přes jeden kilometr, což je dodnes její hendikep, autobus totiž zajíždí až do centra města, pod zámek na Jánském Vrchu (unikátní muzeum dýmek). Na javornickém nádraží nicméně stále funguje nákladiště (nakládka dřeva), zato remíza s vodárnou (dříve sloužila jako výtopna pro parní lokomotivy nebo jako zázemí pro lokomotivy) je opuštěná a zpustlá (objekt je ve správě ČD). Oproti minulosti je pro nástup a výstup cestujících v Javorníku nově zvýšený perón s hranou 550 mm nad temenem kolejnice (ten je zde od roku 2019). Zvýšený peron mají i Bernartice u Javorníka od roku 2020, ale budova je zpustlá (obec má o budovu eminentní zájem: Možnost odprodeje budovy obci Bernartice byla podle Správy železnic projednána kladně, návrh na odprodej prochází standardním administrativním procesem nutným při pozbývání nepotřebných nemovitostí), zpustlé je i nádraží v Horních Heřmanicích (s výjimkou střechy), zachovalá boční fasáda dodnes připomíná oslavy 100 let tratě Dolní Lipová – Bernartice před pětadvaceti lety (5. a 6. července 1996). Opuštěné stavědlo ve Velké Kraši připomíná, že je zde od devadesátých let naistalován TEST.

Pro nástup a výstup cestujících je v Javorníku nově zvýšený perón.

Od 11. 12. 2010 se nejezdí do Vidnavy. Olomoucký kraj přestal na trati objednávat pravidelnou osobní dopravu od začátku platnosti jízdního řádu 2010/2011 a obce jsou obsluhovány po souběžně vedoucí silnici autobusovými linkami s četnějšími zastávkami. Jako dlouhodobě zbytná byla trať Velká Kraš – Vidnava nabídnuta k využití jiným složkám státu, například ministerstvu obrany. Správce drážní infrastruktury ji nabídl také Olomouckému kraji i samotným obcím. O bezúplatný převod podmíněný provozováním trati ale nikdo neprojevil zájem. Následovala proto veřejná nabídka odprodeje, ani ve třech kolech veřejné soutěže se však do roku 2018 zájemce najít nepodařilo. Možnost odkupu trati v posledních letech ještě oživil zájem soukromého investora v souvislosti se zvažovaným zprovozněním vlečky ve Vidnavě a jejímu napojení na železniční síť. Záležitost případného prodeje trati ale ještě nebyla uzavřena.

Patrně nejfrekventovanější stanicí, respektive zastávkou na trati je Žulová, tradiční místo pro křižování osobních vlaků, na kterých jsou většinou nasazeny sólo motorové vozy řady 810. Ale ani Žulová nepatří ke skvostům, alespoň co se fasády týče. Poněkud lépe vyjde ve srovnání Vápenná. České označení Vápenná se začalo používat až po druhé světové válce a vystihuje význam těžby a zpracování zdejšího vápence. Ale ten se už léta (naposledy snad v roce 2000) tady nezpracovává. Ve Vápenné stojí zchátralá vodárna (jde o objekt ve správě ČD), zato je zde pěkná květinová výzdoba.

Zastávka a původně výhybna, nyní zastávka a nákladiště Lipová Lázně jeskyně, je kapitola sama pro sebe. Stav chátrání: setrvalý. vlečka OMYA se nicméně občas používá. Zbývá ještě projet 105 metrů dlouhý Dolnolipovský tunel a jsme v železniční stanici Lipová Lázně.

Sečteno, podtrženo: Provozní délka lokální dráhy až na státní hranici s Německem u Heinersdorfu měřila 26,878 km. Nádraží v Dolní Lipové/Lipové Lázních se pro svoji významnou polohu stalo důležitou železniční stanicí. Jednak bylo cílovou zastávkou lázeňských hostů převážně ze sousedního Německa (léčebný ústav zde nechal zřídit Johann Schroth v roce 1840 a o dva roky později postavil první lázeňskou budovu) a zároveň přestupní stanicí na železniční sít do západní části rakouského Slezska. Zajímavostí určitě je, že v Bernarticích byla v roce 1925 v nádražní čekárně zřízena pro potřeby české menšiny učebna pro žáky, kteří dojížděli do školy ze Žulové, Javorníku, Vidnavy a okolí. Teprve když obec ve školním roce 1927/1928 koupila samostatnou budovu, byla provizorní učebna na nádraží dána do původního užívání.

Michael Mareš

s využitím Století železnice na Jesenicku.cz

VŠIMLI JSME SI

● **SESUV PŮDY** na železniční trať v Praze (8. 8. 2021) omezil na tři dny provoz vlaků mezi Prahou a Kladnem. Lokální spoje i spěšné vlaky nejezdily mezi 9 a 15 h v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha–Veleslavín. Důvodem výluky byla sanace svahu.

● **NĚMECKO** čelilo další stávce strojvůdců Deutsche Bahn (DB). Stávku v sobotu 21. 8. 2021 zahájili strojvůdci nákladních vlaků, v pondělí (23. 8.) se k nim přidali strojvůdci osobních vlaků. Stávka, kterou chtěly odbory donutit vedení DB ke zvýšení platů, měla skončit v noci z úterý na středu (26. 8. 2021). Během stávky nejely přímé spoje Praha – Berlín, vlaky skončily v Drážďanech. Cestujících na území ČR se stávka nijak nedotkla.

● **STROJVEDOUCÍM** se prodlouží čas na minimální odpočinek z 6 na 7 hodin. Směna může být ze 13 hodin prodloužena výhradně o krátkou režijní jízdu. Úpravy schválila v pondělí 23. 8. vláda. Změny by podle ní měly zamezit přetěžování strojvedoucích, které může být příčinou nehod.

●**12. SRPNA** bylo přistaveno v dálkově řízené žst. Praha–Zbraslav (DOZ Vrané nad Vltavou) deset vozů se dřevem řady Es, tzv. malých uhláků k odsunu. Na Zbraslavi nakládají dřevo Arcibiskupské lesy. 12. srpna v 11.38 h kolem vozů projížděl Os 9010, vedený jednotkou regionova 814.246–5. Snímek Martin Kubík.

● **U PŘÍLEŽITOSTI** účasti na 9. ročníku akce Lodě na Labi 2021 v Nymburku, kde navštívil expozice Ředitelství vodních cesta a BESIP, zavítal v sobotu 21. srpna 2021 místopředseda vlády a ministr dopravy Karel Havlíček také do železniční stanice Nymburk hlavní nádraží, kde byl svědkem velkého zájmu cestujících o železniční dopravu, konkrétně spoji linek R10 a S2. Pozornosti vicepremiéra neušla nabídka a obsazenost spojů spolufinancovaných ministerstvem dopravy, informační systémy pro cestující, jakož i o podmínky práce dopravních zaměstnanců Správy železnic. Diskutovalo se i o připravené modernizaci železničního uzlu. Snímek Roman Štěrba.

Ad: Informační systém Signaltron – oprava

Marek Říha, jednatel spolku Chornický železniční klub, z. s., nás upozornil, že v rubrice „Všimli jsme si“ v čísle 16 bylo v článečku o informačním systému uvedeno hned několik nepřesností. Autor, náš dopisovatel, například tvrdil, že tento systém vynalezla firma Elektročas v roce 1969. **„Tato informace je zcela mylná, neboť podnik Elektročas nejenže tento systém nevynalezl, ale ani jej nikdy nevyráběl. Kompletní není ani přehled stanic na síti Správy železnic, kde toto zařízení stále slouží. V čísle 11/2019 časopisu Dráha vyšel můj článek jako výsledek několikaměsíčního usilovného pátrání motivovaného snahou zjistit, jak se toto zařízení dostalo do tehdejšího Československa. Nakonec se mi povedlo zjistit, za jakých okolností došlo k nákupu příslušné licence, založení národního podniku Pragotron i zahájení výroby,“** uvádí Marek Říha.

Za nepřesné údaje se omlouváme. **Redakce**

ZE SVĚTA

Provoz jednotlivých vozových zásilek u DB se neustále snižuje

V posledních dvou letech u Deutsche Bahn (DB) neustále klesala přeprava jednotlivých vozových zásilek. Jen v tomto období to dělalo 2,7 miliardy tkm nebo 13 % objemu jednotlivých vozových zásilek. Ve srovnání s rokem 2007 a s 27,7 miliardami tkm je dnešní pokles dokonce třetinový. Vyplývá to z odpovědi spolkového ministerstva dopravy na písemnou otázku odborníka Zelených Matthiase Gastela. Podle ministerstva se počet manipulačních míst nákladní dopravy používaných DB mezi lety 2012 až 2019 snížil z 1520 na 1400. Teprve v květnu 2021 se DB a jedenáct nespolkových železnic dohodly na spolupráci při přepravě jednotlivých vozů a skupin vozů. Cílem je umožnit vzájemný nákup přepravních služeb. Tímto způsobem by DB Cargo mělo těžit z lepšího využití provozu jednotlivých vozů. Šéfka společnosti DB Cargo paní Sigrid Nikutta chce v nadcházejících letech přepravu jednotlivých vozových zásilek zvýšit.

Z DVZ, 12. 7. 2021, zpracoval **–sh–**

Nová trasa nočního vlaku Praha – Curych

Do strategie Českých drah (ČD) do roku 2030 se dostal i rozvoj nočních vlaků. První noční vlak ve spolupráci s železnicemi SBB a ÖBB by měl „v oblouku“ přes Basilej – Lipsko – Drážďany – Prahu spojit největší města Česka a Švýcarska. Další možnosti nočního spojení se v současnosti prověřují, jako například přípoje na systém nočních vlaků Nightjet či přípoje v Linci a ve Vídni. V neposlední řadě jsou možnosti přípojů k cílům na východě.

Z Eisenbahn–Revue, 7/2021, zpracoval **-sh-**

První vlak na vodík odstartoval do pravidelného provozu

V Bádensku–Württembersku byl poprvé uveden do pravidelného provozu vlak na vodíkový pohon. Ministerstvo dopravy doufá, že tak získá informace o vhodnosti této alternativy proti dieselovým lokomotivám při každodenním použití. Vlak je v pravidelném provozu na Zollernalbbahn od 12. července. Jedná se o vlak Coradia iLint od Alstomu. Ministr dopravy Winfried Hermann u příležitosti premiéry označil vlaky na vodíkový pohon za „moderní odpověď na dieselové lokomotivy“. Skutečnost, že vlaky, které vypouštějí pouze vodní páru, jezdí bez výfukových plynů a jsou tišší, je „plus pro obyvatele“. Podle provozovatele železniční sítě, spolkové země Südwestdeutsche Landesverkehrs–AG, bude vlak jezdit pravděpodobně na trati mezi Sigmaringenem, Hechingenem a Eyachem až do konce února 2022. Po zkušebním provozu se rozhodne, zda by vlak mohl být na této trati dále trvale provozován.

Z Transportweb, 12. 7. 2021, zpracoval **–sh–**

Poznávací cesta s RŽD

Ruské železnice (RŽD) nabízejí od 1. května 2021 nezvyklé železniční spojení s převážně turistickým charakterem. Vlak 929/930 „Perla Kavkazu“ opouští každou sobotu ráno Moskvu, aby po týdenní cestě, kdy ujede cca 5000 km po jižním Rusku, kolem Černého a Kaspického moře a v oblasti Kavkazu, se opět v pátek odpoledne do Moskvy vrátil. Nejedná se však o charterový vlak cestovních kanceláří, ale o docela běžný vlak, na nějž lze jízdenky zakoupil on-line u RŽD, za cenu, která je běžná u dálkových vlaků. Místo do oddílu se 4 lůžky stojí cca 150 eur, do oddílu se 2 lůžky cca 200 eur. Ve vlaku jsou kromě toho řazeny 3 vozy s 5 luxusními oddíly s WC, sprchou, které lze rezervovat za cca 500 eur. Ve vlaku jsou také řazeny 2 velkoprostorové lehátkové vozy za cenu cca 90 eur. Vlak na své cestě dělá v některých městechpůldenní zastávky, jako např. v Novorossijsku, Kislovodsku (Kavkaz), Grozném (Čečensko), Machačkale u Kaspického moře, či ve Volgogradu.

Z Eisenbahn–Revue, 7/2021, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 33 – 26. 8. 1996

Na první stránce najdeme zprávu ze zasedání Rady odvětvové sekce železničního opravárenství OSŽ, které se konalo 14. 8. 1996. Jádrem setkání bylo projednání alarmující situace ohledně nesplacených faktur za opravy železničních kolejových vozidel Českými drahami. Ohrožovalo to existenci opraven, a tedy i jistotu zaměstnání pro stovky lidí. **„Když někdo opravny doslova nahnal do privatizace a nyní jsou málem označovány za zločince, kteří nadhodnocováním cen ždímou dráhy, měl by se postarat o to, aby se udržely,“** zaznělo na jednání mimo jiné.

Výbušné bylo rovněž jednání Republikové rady OSŽ DKV, konané 15. 8. 1996, kde zaznívala kritika návrhu nové struktury dep, neboť při její tvorbě nebyl brán zřetel na připomínky odborářů ani přednostů dep. **„Není hotov nový zákon o státním podniku, vázne výstavba koridoru, není vyřešeno státoprávní uspořádání a ani celková transformace Českých drah není dostatečně připravená. To vše jsou důvody k tomu, aby bylo slučování dep odloženo a připraveno svědomitěji,“** řekl tajemník ústředí OSŽ Kurt Mužík.

V rozhovoru s ředitelkou odboru osobní přepravy GŘ ČD Ing. Luďkou Hnulíkovou k chystanému zvýšení jízdného na ČD o 30 až 40 % se dočteme, že zřejmě lze očekávat schválení navržené maximální varianty. Tento nárůst měl zohlednit inflační vývoj.

Obzor č. 34 – 2. 9. 1996

„Jedenáct bodů kolektivní smlouvy zatím nesplněno,“ konstatuje v rozhovoru na první straně místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl. Nejzávažnější z nich byl způsob snižování počtu zaměstnanců. Podle kolektivní smlouvy k němu mělo docházet přirozeným způsobem, tj. odchodem zaměstnanců do důchodu, v řadě případů tak tomu však nebylo.

Vážná situace nastala v učňovských zařízeních po zavedení povinných devátých tříd na základních školách. Přineslo to v nastávajícím školním roce výrazné snížení potřeby učitelů a mistrů odborného výcviku, jak se dočítáme v informaci na str. 2. Po bezvýsledných jednáních s příslušnými ministerstvy byla vyhlášena stávková pohotovost .

„České dráhy patrně k 1. únoru příštího roku pronajmou své první dvě tratě“ je titulek článku na třetí straně. Do další „privatizační vlny“ byly totiž zařazeny tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. **„Pokud se najde vážný zájemce o provozování takovýchto tratí, ochotně mu vyjdeme vstříc a v poměrně krátké době se tento nájem může uskutečnit,“** řekl na dotaz Obzoru Ing. Vladimír Sosna, vrchní ředitel Divize obchodně provozní ČD.

Celá strana je věnována problematice herních automatů v Praze na hlavním nádraží (kauzu otevřel redakční článek v Obzoru č. 31/1996). Autor kritizuje fakt, že hrací automaty jsou v místech, určených k čekání na vlaky, a zpochybňuje i finanční přínos této akce. **„Uzavřená smlouva se začíná jevit nikoliv jako fantastická, jak ji pan generální ředitel ČD prezentuje, ale jako podprůměrná, pro České dráhy nevýhodná a navíc od počátku neplatná, za kterou dostanou ČD pokutu od Drážního úřadu** (bude-li na svém místě) **v nemalé výši za nedovolenou změnu užívání prostor pro čekání cestujících a jejich změnu na herny,“** uvádí se v článku. **–zs–**

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Evropská komise na pomoc železničním dopravcům

V tisku se píše, že Evropská komise povolila Německu vyplatit 550 milionů eur na pomoc železničnímu dopravci Deutsche Bahn, který se jako mnoho dalších firem potýká s dopady pandemie. Kolik za dobu pandemie vyplatil český stát Českým drahám?

„V České republice jsou vypsány dvě výzvy na pomoc železničním dopravcům, které se týkají dálkové a nadregionální dopravy, a to jak komerční, tak i závazkové,“ odpověděl Tomáš Lukašík, tiskový mluvčí Ministerstva dopravy ČR.

Ministerstvo dopravy vyhlásilo výzvu k podání žádosti o poskytnutí dotace za účelem náhrady škody dopravcům provozujícím pravidelnou osobní železniční dopravu mimo závazky veřejné služby, vzniklé v důsledku rozšíření onemocnění COVID–19, a výzvu k podání žádosti o poskytnutí dotace za účelem náhrady škody dopravcům provozujícím veřejné služby v přepravě cestujících nadregionální a dálkovou železniční dopravou, vzniklé v důsledku rozšíření onemocnění COVID–19.

„Termín pro podání žádostí je 6. 9. 2021. Předpokládaný rozpočet je 800 milionů korun,“ dodal Tomáš Lukašík. **Michael Mareš**

PRÁVNÍ PORADNA

Předdůchod, nebo předčasný důchod?

Předdůchod

Předdůchod upravuje zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 403/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a další související zákony, ve znění pozdějších předpisů. Není vyplácen ze státního rozpočtu, ale ze soukromých finančních prostředků občanů naspořených v tzv. III. pilíři důchodového systému, tj. v doplňkovém penzijním spoření[1]). Výše spoření je individuální u každé osoby. Při odchodu do předdůchodu je dle zákona nutné mít naspořenou částku minimálně **na 2 roky**, minimálně **249 216 Kč** (pro rok 2021), **na 5 let**, minimálně **623 040 Kč**. Výplatu nelze přerušit nebo pozastavit, pokud v průběhu čerpání občan uzavře nový pracovní poměr, předdůchod se vyplácí dál, to znamená, že při předdůchodu můžete neomezeně pracovat, ale z výdělku platíte daň a sociální a zdravotní pojištění. Po dobu předdůchodu můžete být i evidováni na úřadu práce. Stát platí po celou dobu čerpání předdůchodu za pojištěnce zdravotní pojištění (sociální pojištění se neplatí). Doba pobírání předdůchodu je považována za vyloučenou dobu, a proto nemá zásadní vliv na vyměřovací základ. Současně platí, že se doba předdůchodu nezapočítává do doby pojištění. Předdůchod můžete pobírat nejdříve 5 let před dosažením důchodového věku (výpočet se provádí u žen stejně jako u mužů narozených ve stejném roce, tedy bez ohledu na počet dětí).

Musí se splnit následující kritéria pro čerpání:

a) čerpání končí nejdříve dosažením důchodového věku,
b) k výplatě dochází měsíčně (nejméně 24 měsíců a nejdéle 60 měsíců) a nelze ji přerušit ani pozastavit,
c) předdůchod je vyplácen v neklesající výši,
d) musíte mít započteno na důchodovém pojištění nejméně 35 let a
e) jednotlivá splátka dosahuje výše alespoň 30 % průměrné mzdy [2]).

Do 30. 11. 2012 bylo možné spořit v penzijních fondech, které byly po 1. 1. 2013 převedeny na tzv. transformované fondy. Od 1. 1. 2013 lze vstoupit již pouze do účastnických fondů. V případě, že požadujete čerpání předdůchodu, je nutné zažádat o převedení finančních prostředků (nejméně 3 měsíce před podáním žádosti o předdůchod) z transformovaného fondu do účastnického fondu, a doba spoření musí být celkem nejméně 60 měsíců! Po dobu čerpání předdůchodu se ztrácí nárok na zaměstnanecké jízdní výhody.

Předčasný důchod

Předčasný důchod je vyplácen ze státního rozpočtu. Lze si o něj požádat až po dovršení **60 let** věku dle zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů. Do předčasné penze lze jít v závislosti na ročníku narození o 3,5 až o 5 let dříve. Nevýhodou je, že důchod zůstane trvale krácen. Penze se krátí za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu, a to tím více, čím dříve před dovršením důchodového věku člověk o předčasnou penzi požádal. Zahájení výplaty 5 let před důchodovým věkem může znamenat trvalé krácení důchodu až o 27,9 %. Nezbytnou podmínkou pro přiznání předčasného starobního důchodu je, aby pojištěnec ke dni přiznání této dávky měl již získánu dobu pojištění potřebnou pro nárok na řádný starobní důchod. Pokud začnete pracovat, pak je předčasný důchod pozastaven. Lze si pouze v malém rozsahu přivydělávat.

Při odchodu do předčasného starobního důchodu a splnění podmínek nároku na zaměstnanecké jízdní výhody, tyto bez přerušení zůstávají.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ–ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

[1]) od 1. 1. 2013 – doplňkové penzijní spoření = transformované a účastnické fondy, které tvoří: vlastní spoření účastníka; příspěvek zaměstnavatele (na železnici odstupňován podle kategorií); příspěvek státu; úroky; příp. daňové zvýhodnění (při platbě nad 1000 Kč).

[2]) za průměrnou mzdu se považuje částka, která se vypočte jako součin všeobecného vyměřovacího základu za kalendářní rok, který o dva roky předchází kalendářnímu roku, pro který se průměrná mzda zjišťuje, a přepočítacího koeficientu pro úpravu tohoto všeobecného vyměřovacího základu; zaokrouhluje se na celé koruny nahoru, např. pro rok 2021 činí 34 611 Kč (cca 10 384 Kč pro předdůchod).

Porovnání předdůchodu a předčasného důchodu:

	předdůchod	předčasný důchod
odchod do důchodu	nejdříve v 58 letech a 6 měsících	po dovršení 60 let
možnost přivýdělku	neomezeně	max. 5000 Kč měsíčně
důchod je vyplácen	z vlastních naspořených financí	ze státního rozpočtu
přerušení	nelze	lze
krácení důchodu	1,5 % za každý neodpracovaný rok	0,9 – 27,9 % (max. 5 let) + 1,5 % za každý neodpracovaný rok
jízdní výhody	po dobu předdůchodu se ztrácí nárok viz „Tarif .“ § 3, odst. 13	jsou zachovány

Zdroj: *webové stránky MPSV a příslušné zákony*

NÁZORY

Přece jednou na letiště vlakem?

Prakticky od Sametové revoluce se objevují návrhy a termíny, kdy a jak se cestující dostanou na letiště Václava Havla v Praze vlakem. Je to víceméně ostuda, ale od Sametové revoluce již uplynulo 31 let a projekt je ve stále málo reálném stavu.

Správa železnic (SŽ) sice na svých stránkách: https://www.spravazeleznic.cz/zeleznice–na–letiste zveřejnila tento projekt, ale vlastně jediné reálné je z toho to, že byla dokončena modernizace Negrelliho viaduktu. Na výše zmíněné adrese je projekt podrobně rozpracován po jednotlivých úsecích, ale to podstatné, co asi čtenář hledá, termín, kdy se to a to začne stavět a hlavně, kdy se to dokončí, jsem nikde nenalezl. Ona zřejmě neví tyto termíny ani sama SŽ, i když už letos začala cestu na letiště vlakem propagovat na autobusovém nádraží v Praze-Veleslavíně, že to „bude již brzy“, dle mluvčí SŽ paní Friebové „bude provoz na letiště zahájen v roce 2028“ (viz Pražský deník 31. 5. 2020). Je škoda, že se trať na letiště plánuje jako součást trati Praha – Kladno tak, že by měla především sloužit i příměstské dopravě. To znamená, že cestující, kteří přiletí/odletí na/z Letiště Václava Havla, budou muset někde přestupovat na dálkové vlaky. Přitom v okolních zemích (a nejen tam) dálkové vlaky letiště přímo obsluhují (Lipsko, Berlín, Frankfurt, Curych, Ženeva atd.). Proč se o něčem takovém neuvažuje i v Praze?

I přes tuto „drobnou vadu na kráse“ si myslím, že hlavně je potřeba konečně začít stavět a nejen stále psát, jak se začne stavět. Mimo jiné, že opravdu asi nikdo neví, jak to bude s termíny, jsem zjistil i z Pražského deníku z 20. 8. 2021, kde se uvádí, že „příprava stavby na letiště se prodraží a protáhne“ a na konci článku se uvádí termín: „dle letáku SŽ by se stavět mělo v letech 2025 až 2029“.

Kdy se tedy skutečně poprvé na letiště svezeme vlakem?

Stanislav Hájek, Pardubice

Pohled z vlaku Os 27727 relace Lochovice – Zadní Třebaň, dopravna Všeradice (snímek z 24. července).

Cestující mají ve Všeradicích kuriózní nabídku posezení

Po aktivování dopravny D3 Všeradice (nově rekonstruovaná trať Zadní Třebaň – Lochovice) a jejím osazení samovratnými výměnami nezajistil provozovatel dráhy Správa železnic na nástupišti u dopravní koleje č. 3 osazení laviček pro cestující. Kdosi pro pohodlí cestujících místo toho přinesl odněkud tři židle „vzor cukrárna 60. léta 20. století.“ Možná je na těchto židlích výrazně lepší posezení než na železných lavičkách typu „Správa železnic 21. století.“

Generálně opravená trať 172 leží v nepřátelsky laděném Středočeském kraji, který by rád zlikvidoval regionální tratě, naštěstí tato trať na černé listině STAN – Pirátů – ODS tč. není. Naopak. Správa železnic plánuje změnit řízení na trati na D1.

Buďte přesto ostražití, dle skautského či pionýrského hesla (podle trendu doby) Vždy připraven!

Martin Kubík

Další atrapa Švýcarska

Nevím, jestli budu muset zase projet celou síť, abych zjistil, kde všude jinde ještě mají „švýcarské“ časy přípojů, které cestujícím, na rozdíl od země helvetského kříže, běžně ujíždějí.

Jak již jsem psal, v Benešově byly čtyři minuty na přestup a protože přípoje ujížděly, tak teď jsou na přestup minuty tři. Ne nejste v Kocourkově, ale ve střední Evropě 21. století. V zimě jedete na běžky do Nové Paky, přípojný vlak ujede, a aby vás nejvyšší pán železničář ještě víc naštval, tak vám napíše, že váš vlak má 8 minut zpoždění v době, kdy trčíte před Poříčany už 20 minut, a že váš přípojný vlak z Chlumce jede včas.Když za hodinu odjíždíte, víte a vidíte, že ujíždíte dalšímu rychlíku z Prahy, který také patrně přijede zase opožděn.

Sníh roztaje, nastane léto a cestující se vypraví na kolo. A čím? Rozhodne se,že pojede vlakem. Chce jet do Nového Města nad Metují, ale jednak tam na nádraží nepůjčují kola a spojení není nejlepší, tak jede do Náchoda, že do Nového Města pojede přes Peklo na kole a zase zpět do Náchoda kolo vrátit a domů. Spojení je z Prahy v 7.09 h ve středu 30. 6. 2021 s přestupy v Hradci a Starkoči. Už první přestup, i když není švýcarský, se nepodaří dodržet, dojíždíme minutu či dvě po pravidelném odjezdu přípojného spěšného vlaku. Ten čeká a s asi 5 minutami odjíždí. Ne však daleko, zastavují nás v Předměřicích, kde nesmyslně čekáme snad 20 minut na protější osobák do Pardubic. Když se ptám průvodčí, jestli se ve Starkoči bude čekat, tak zjišťuje, že dispečerské stanoviště je přetížené a že se tam nemá telefonovat. A já dostávám z e–shopu ČD sms, že další vlak jede včas. Samozřejmě, ve Starkoči je přípojný vlak pryč, jedeme dalším v 10.42 h a zase ujíždíme rychlíku z Prahy, který odjel (nebo měl odjet) z Prahy o hodinu později. Na dveřích do něčeho, co se snad nazývá čekárna, je cedule (takovou jsem za 70 let nikde neviděl), že přípojné vlaky po uplynutí čekací doby odjíždějí a že to rozhoduje ČD a ne SŽDC (výpravčí). Z toho, že tam taková cedule je, usuzuji, že ujíždění přípojným vlakům je v této stanici patrně běžné. Možná se nám k tomu nejvyšší pán železničář vyjádří.

Jelikož vše dnes dělají počítače a nepochybuji, že stejné je to i s tvorbou jízdního řádu, ale neškodilo by, aby se na tuto trapnou skutečnost v 21. století podíval i živý člověk a vyvodil z toho nějaké závěry. No a pak se pan Kubík diví, že na krajských úřadech preferují autobusy. Já už do Náchoda vlakem asi nikdy nepojedu.

Ještě si vzpomínám na pana Procházku, který na oddělení 11/4 správy Severozápadní dráhy v 70. letech o provozním oddíle Hradec Králové mluvil hanlivě jako o lokálkářích. A tak nevím, jestli se za 45 let něco změnilo, dělat na jednokolejkách čtyřminutové přestupy může v 21. století jen začátečník, domnívám se. Ale samozřejmě připouštím, že se mýlím a občasné ujíždění přípojů je opravdu jen zcela vyjímečné a stává se jen ve dny, kdy se na cestu vlakem do obvodu bývalého PO Hradec Králové (lokálkářů) vydávám já.

Petr Rádl

Přesčasy

Léto, doba dovolených, znamená pro některé zaměstnance v železničním provozu spíše práci navíc. Někde tento trend není pouze v létě, třeba u nás v Praze – jih (ONJ) se tento problém opakuje po celý rok a zřejmě jen tak nezmizí.

Pracuji jako posunovač a každým rokem se přesčasová práce nesnižuje, spíše naopak. V létě děláme za kolegy, kteří si berou dovolenou. Lidé se prostě k železnici nehrnou. Nyní k nám sice přišlo pět nových lidí, ale je to stále málo, když si vezmete, že jsou tady lidé, co mají ještě loňskou dovolenou. Prostě funkce posunovače se asi moc nelíbí. Ono se pracuje venku, za každého počasí, ať je horko, zima, mráz, déšť. Je to náročné povolání. Musíte být stále ve střehu. Sice je přesčasová práce dobře placená,ale chtělo by to také ještě nějaký bonus navíc. Pro mnoho lidí je lepší udělat svoje směny a být doma s rodinou. Bohužel to ale někdy nejde. Třeba přijde nemoc apod.

Vláda stále slibuje, že funkce na železnici jako strojvedoucí, vozmistr či posunovač, půjdou dříve do penze, ale moc tomu nevěřím. Já půjdu do penze za dva roky a už teď se těším. Víte, ono dělat v 62 letech v této funkci není žádný med, pokud děláte nepřetržitě více než 48 let.

Petr Hájek

Co kdo ví

Mýlit se je lidské, je to pravda, mýlil jsem se v životě často. Čemu jsem se ale snažil vyhnout, bylo to, aby někdo neznal něco z mojí práce lépe než já a veřejně mne o tom poučoval.

Někde jsem si přečetl, že ode dneška (1. 8. 2021) budou ve Středočeském kraji průvodčí ČD prodávat cestujícím nejen ČD, ale i PID jízdenky. Protože mimo Prahu je na vesnici problém si jízdenku obstarat dopředu, tak to považuji za správnou věc a skutečnou službu cestujícím, nastupujícím v neobsazených zastávkách... (Navíc někdy na počátku tohoto století mi průvodčí na severní Moravě nabízel možnost výběru mezi krajskou jízdenkou a jízdenkou ČD. To v Praze ČD odolávaly dost dlouho, že?)

Pro potvrzení bezchybnosti své paměti jsem zavolal na zákaznickou linku ČD, protože tam by to přece měli vědět lépe než já. Když nevím, ptám se odborníka, volám na placené číslo. A odpověď, ne, to nejde, jízdenky PID se prodávají jen v pokladně. Ale já, i když stařec nad hrobem, jsem hrdý na své znalosti a paměť a vím, že tiskoviny, které čtu, nejsou ani bulvár, ani propaganda kohokoli. A tak cvičně zavolám na Ropid (též placené číslo) a tam potvrzují, že nejen že umím číst, ale že si také dobře přečtené pamatuji. A to se, prosím, pracovník informací GŘ ČD šel o složitém problému poradit s kolegy.

Není to ostuda? A čí vlastně? **Petr Rádl**

Zdravý argument pro vlaky

Omezování osobní dopravy ve prospěch krajských rozpočtů zásadně postrádá jedno téma: lidské zdraví. Vlakem totiž mohou snadno jezdit cestující, kteří mají v autech nebo autobusech problém. Je jich hned několik typů. Protože nemalá část cestujících, doslova na veřejné dopravě závislých, jsou starší osoby, tak jejich cesta se často stává myslitelnou jedině za podmínky dosahu hygienického příslušenství (toalety). Slyším to od zákazníků dnes a denně:cestují jenom proto, že mohou vlakem. Kdyby nemohli jet vlakem, vůbec neví, co by dělali.

Další velká část cestujících (dle statistik se blíží deseti procentům osob!) pociťuje mořskou nemoc nejen na moři nebo v letadle, ale též v běžné veřejné dopravě. Mnozí si nevybírají mezi vlakem a autobusem na základě teploty klimatizace, rychlosti dat, ba ani vzdálenosti zastávek, nýbrž podle toho, v čem jim není špatně. Vždy vítězí vlak. Autobus pro své méně plynulé pohyby přivozuje pocit nevolnosti mnohem intenzivněji. Nezřídka mají cestující problém i v samotném vlaku: musí si sednout po směru jízdy. Sám znám moc dobře, o co jde, ačkoli směr jízdy řešit opravdu nemusím. Z praxe ale vím, že takových je nepočítaně.

Jízdní vlastnosti rozhodují o přepravě další nemalé skupiny cestujících: těch, kteří mají problém se zády. Prakticky každý, kdo někdy prodělal operaci zad nebo má jen problémy s bolestmi páteře, se vyhýbá autobusu, v jehož sedačce mu obratle a ploténky skoro chrastí. A stání vůbec není lepší. Problémy se zády jsou velmi časté, soudím dle počtu cestujících, kteří se mi svěřili. Zdánlivě zdraví lidé, kteří prostě mohou jet vlakem, ale kdyby museli autobusem…, tak zase: vůbec neví, co by dělali.

Samozřejmě je toho mnohem víc. Jsou to různé psychické potíže těch, kteří třeba prožili silniční nehodu; mají náběh na epilepsii, když vidí míhání za okny současně na obou stranách; mají poruchy držení rovnováhy a nedokážou se přemístit ke dveřím brzdícího autobusu; zmocňují se jich panické pocity ve formě agorafobie alias strachu z velkoprostorových interiérů a tedy mohou cestovat jedině v kupé… Je toho hodně. Těch neduhů – a hlavně těch cestujících.

Ještě nikdy jsem však neslyšel, že by představitele krajů tito lidé zajímali. Vedení kraje si obvykle myslí, že ušetření na vlacích a přesměrování peněz do zdravotnictví lidskému blahu a zdraví prospěje. Nevnímají, že nahradit vlak autobusem je pro některé cestující mimo jiné také provozování mučicího nástroje. Kéž by si to uvědomili!

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Malý fejeton o ropáckém kraji kdesi ve středu Čech

Rošáda současného vedení Středočeského kraje udělá z tohoto kraje pohraničí, takové pohraničí, jak si ho starší občané pamatují: vybydlené vesnice, zrušené vlaky (do roku 1990 například Stožec – Nové Údolí, nákladní vlaky byly z milosti ponechány, byl tam za minulého režimu totiž papalášský nákladní přechod a překládka na kamiony soukromé firmy). Po 14. sjezdu KSČ byly rušeny vlaky v rámci tzv.nerentabilnosti. Posléze byly omezovány i autobusy, pak zrušeny a vedeny v jiných trasách, již nenavazujících na zbylé tratě...

První vlaštovkou rušení dle radního pana Boreckého mají být od 4. čtvrtletí (!!) nikoli od nového GVD, jak je v kulturních zemích zvykem, všechny vlaky v trati Vlašim – Trhový Štěpánov. Stačí kliknout na https://pid.cz/integrace–vlasimsko–posazavi/?tab=2 a s překvapením zjistíme, že Středočeský kraj potichu napíše:

S 99 Benešov u Prahy – Vlašim – Trhový Štěpánov: linka je zkrácena do trasy Benešov u Prahy – Vlašim; dopravní obslužnost obce Bolina je primárně zajištěna páteřní linkou 406 a doplňkově také linkami 849 a 853; dopravní obslužnost městyse Zdislavice je zajištěna linkami 794 (přes Římovice), 849 (přes Bolinu) a 851 (přes Vranovice); dopravní obslužnost města Trhový Štěpánov je primárně zajištěna páteřní linkou 795 a doplňkově také linkami 794 a 854.

Navíc je to psáno stylem, jako by se vůbec nejednalo o železniční trať, ale jakousi linku. Za blahých časů dopravních srdcařů by nikdo nepoužil u železniční trati pojem „linka“. Linkou byla vždy myšlena pouze linka autobusová či tramvajová, nikoli vlak! Trasou bylo myšleno také něco jiného... Hlavně nevyslovit slovo železniční trať, protože rušit v Roce železnice vlaky, no fuj, EU nás vidí, vašnostové!

ROPID a IDSK staví občany tímto sdělením před hotovou věc, o které občan již nemá diskutovat, diskutovat smí pouze o dílčích úpravách, nikoli o zrušení vlaků do Trhového Štěpánova (a jinam brzy také).

Toto mi připomíná nejen dobu normalizace po roce1968, ale něco jako Únor 1948. Středočeský kraj je strůjcem protiželezničního tažení. Navíc dne 14. srpna navštívil žst. Trhový Štěpánov i ministr dopravy Havlíček za podpory velkého zástupu místních občanů bojoval za zachování železničního provozu. Patrně již žijeme ve státě podobnému carskému Rusku za časů Gogolova Revizora, kdy gubernátor je víc než ministr v dalekém hlavním městě. To je docela velký sešup od roku 1989.

A hlavně, že v autobusech PID budou jezdit po celém kraji občané 70+ zdarma. Dalo by se vtipkovat: „V busech zdarma a vlaky vám zrušíme, no co chcete víc, my se o vás přece staráme jako nikdo. A vhoďte nám hlavně hlas a pak si choďte třeba pěšky!“ **Martin Kubík**

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

Velký Bejček 423.094 v čele zvláštního vlaku opouští stanici Krupá a po kolejích Kolešovky míří do 12 km vzdálených Kolešovic.

Kolešovka opět ožila

Po loňské špatné letní sezoně ožily opět koleje mezi Krupou a Kolešovicemi, mezi zasvěcenými známé jako „Kolešovka“. Stalo se tak v sobotu 10. července, kdy se v režii společnosti Herkules KHKD, s. r. o., vydal na cestu hned dvakrát parní vláček v čele s „Velkým Bejčkem“ 423.094 A dělo se tak každou sobotu až do konce letních prázdnin. Zní to už docela jako klišé, ale letní provoz na „Kolešovce“ tak nějak samo sebou patří k letnímu koloritu na Rakovnicku. Nevšední zážitek ze svezení se s parním vláčkem mnozí doplnili o návštěvu ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka.

Společnost Buštěhradské dráhy zprovoznila 12 km dlouhou trať z Krupé do Kolešovic 15. 9. 1883. Koleje byly určeny především pro dopravu cukrové řepy, uhlí a chmele. V roce 1923 byla trať zestátněna. Rakovnicko, to je také jedna z našich chmelařských oblastí. Není bez zajímavosti, že v době sklizně chmele byly vypravovány do Kolešovic speciální vlaky, složené až z patnácti osobních vozů pro přepravu česáčů. Inu, to bylo v časech „Starců na chmelu“. A chmel, to byly přece devizy. 10. 6. 2006 byla na trati zastavena pravidelná osobní doprava. Od 7. 7. 2007 je mezi Lužnou a Kolešovicemi provozována muzejní železnice s prázdninovým víkendovým provozem. Dnes provoz zajišťuje společnost Herkules KHKD, s. r. o., a sporadicky České dráhy, a. s. **A. K. Kýzl**

S Bardotkou po východních Čechách

Na přelomu července a srpna se po kolejích východních Čech proháněla legendární lokomotiva „Zamračená“ či „Bardotka“ 749.247–3 vyrobená v bývalém podniku ČKD. Společnost Východočeská dráha vypravila ve dnech 31. 7. a 1. 8. několik zvláštních vlaků výchozích vždy z Hradce Králové do různých částí Královéhradeckého kraje. „Zamračená“ či „Bardotka“ 749.247–3 má slušivý lak červené barvy se širokým žlutým pruhem kolem dokola celé lokomotivy. Po tratích východních Čech se proháněla se soupravou tří vozů 020 Bix a služebního vozu Dsd.

Příznivci železnice a těchto lokomotiv, místní i přespolní, si nenechali ujít jízdy těchto vlaků zejména na trati 040, kde ve stanici Pilníkov a Martinice v Krkonoších je vlaková cesta zabezpečena starými mechanickými návěstidly. V jednom vozu 020 Bix fungoval prodej občerstvení a upomínkových předmětů.

Tímto se sluší organizátorům poděkovat za velmi pěkný víkend plný železniční motorové nostalgie ve východních Čechách.

Vít Mareš

Vlak R 11989 v čele se „Zamračenou“ či „Bardotkou“ 749.247–3 odjíždí ze stanice Pilníkov.

Moudrost pro tento den

„Žádná smrt nemůže být zlá, když předchází život dobrý.“

Václav Matěj Kramerius,
český spisovatel a nakladatel (1753 – 1808)

Zemřel Jan Petrů

Po dlouhé a těžké nemoci zemřel v neděli 22. srpna dlouholetý funkcionář OSŽ Jan Petrů. V říjnu by mu bylo 62 let.

V OSŽ začal působit bezprostředně po vzniku tohoto svazu, nejprve jako předseda ZV OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n., později jako oblastní tajemník OSŽ pro Moravu a naposledy jako vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ na ústředí OSŽ. U železnice začínal jako vlakvedoucí, většinu svého pracovního nasazení však věnoval právě odborové práci. Působil v nelehkých dobách tzv. transformace české železnice a snažil se ze všech sil zabránit jejím dopadům na zaměstnance. Patřil mezi hlavní organizátory úspěšné stávky na železnici v roce 1997.

Byl odborářem tělem a duší a rebelem v dobrém slova smyslu. Na dění kolem sebe měl vlastní názor a nebál se ho prosazovat. Každého, kdo se na něj obrátil s problémem, vyslechnul a snažil se mu v rámci možností pomoci. Mezi jeho zásluhy patří mimo jiné také renovace dětského tábora v Potštejně, který je v majetku ZO OSŽ Olomouc hl. n. Jan Petrů měl obrovský rozhled v oblasti literatury, jeho velkým koníčkem byly právě knihy a také hudba. Dovedl rovněž poutavě vyprávět o historii, zejména pak svého rodného města Olomouce. Rozloučení s Janem Petrů proběhlo v Olomouci 26. 8. **–čas–**

Parní léto 2021 se vydařilo, ale...

Společnost telčské místní dráhy ve spolupráci se Svazkem obcí železnice Kostelec – Slavonice, Správou železnic, ČD, ČD Cargo, CHV Lužná u Rakovníka a Krajem Vysočina pořádala o třech letních víkendech od 31. 7./1. 8. do 14./15. 8. jízdy historických parních vlaků na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice. V čele parních vlaků stanul „Kafemlejnek“ 310.093, který za sebou vozil čtyři osobní vagony a jeden vagon služební. **„Organizace akce Parní léto na telčské lokálce je z pohledu cestujícího jednoduchá, ale skutečnost je mnohem složitější,“** říká správce muzea lokálky v Telči, strojvedoucí Českých drah a místopředseda ZO OSŽ Vysočina Richard Cila: **„Tím hlavním problémem je finanční náročnost celého projektu a stanovené ceny ČD, a. s., za nájem vozidel** (parní lokomotivy a osobních vozů) **na den nebo ujetý kilometr, k tomu je třeba připočíst i uhlí. Ale i finanční pokrytí personálních výdajů tvoří nezanedbatelnou částku. I tyto částky byly podstatně navýšeny oproti minulým letům,“** tvrdí Richard Cila s tím, že finanční podpora se v regionu díky dlouholetým sponzorům sice najde, ale v době pocovidové to jsou podstatně menší finanční částky, než v letech předchozích.

U lokomotivy 310.093 koncem června 2021 proběhla náročná oprava trubkovnice parního kotle (spolu s tlakovou zkouškou) a to těsně před jejím prvním nasazením na obnovenou akci Českých drah „Šumavské léto“, která byla dlouhé roky zrušená. **„Po ukončení akce Parní léto v Telči se lokomotiva vrací do deponie v SOKV Cargo Č. Budějovice, což je pro tento rok novinkou, když v přechozích čtyřech letech stála v Telči,“** dodává Richard Cila. **Michael Mareš**

O jízdy historických parních vlaků na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice byl i letos velký zájem.

Richard Cila, strojvedoucí ČD, při pauze v Dačicích.

V ČeskéTřebové a okolí se 4. září bude slavit

Po roční odmlce se do areálu depa vrátí oblíbený Regionální den železnice. České dráhy ve spolupráci s dalšími partnery připravují pestrý program nejen do areálu depa. Lákavá určitě bude možnost svezení zvláštními vlaky po uzlu Česká Třebová (včetně průjezdu kontejnerovým překladištěm Metrans), ale i po okolních tratích. Vypraveny budou dva páry vlaků s parní lokomotivou Rosnička na trasu Česká Třebová – Svitavy – Borová u Poličky a zpět (dopoledne a odpoledne), dále se na tratích z České Třebové do Svitav a do Ústí nad Orlicí, Letohradu a Jablonného n. Orl. objeví pantograf. Ten zároveň zajistí i 2. okružní jízdy po uzlu. Pomyslným zlatým hřebem oslav by měly být souběžné jízdy pantografu a InterPanteru z České Třebové v 11.28 h do Svitav a po 14. hodině pak pantografu s historickým vlakem. Více informací na www.cd.cz/vlakemnavylet. **Martin Hájek**

Část nového mostu je připravena k instalaci u Koštic nad Ohří, stav 10. 8.

Výměna železničního mostu u bývalé žst. Koštice nad Ohří

Až do 22. září probíhá výluka mezi žst. Libochovice (DOZ Lovosice) a žst. Louny. Z důvodu výměny železničního mostu přes Ohři u bývalé žst. Koštice nad Ohří je na nedávno zcela rekonstruované trati opět zavedena náhradní autobusová doprava. Most přes Ohři by se příštího roku dožil 120 let, avšak po 119 letech je nyní snášen a nahrazen zcela novým mostem. Některé díly mostu jsou již na místě připraveny na montáž.

Více informací i snímků najdete na www.osz.org v rubrice Cestujeme s Obzorem. **Martin Kubík**

Druhý život parní lokomotivy 310.922

V letošním roce uplynulo již 25 let od chvíle, kdy byl vdechnut nový život malé parní lokomotivě 310.922. Tato lokomotiva byla vyrobena v roce 1930 pod označením Cp 10 Škoda Plzeň (tovární typ 11 Lo 4) v pobočce Adamov. Lokomotiva byla postavena na sklad, vlivem hospodářské krize nebyl o nové průmyslové lokomotivy zájem. Prodána byla až v roce 1935 ministerstvu národní obrany a zařazena byla k železničnímu pluku v Pardubicích, kde působila až do vyřazení.

V roce 1973 byla lokomotiva 310.922 vyměněna za sesbíraný železný šrot a odvezena do depa v České Třebové, kde byla umístěna na pomník vedle velké točny. Protože se ukázalo, že lokomotiva je doposud provozní, prošla revizemi a opravami a v letech 1975 a 76 byla nasazena na několik vlaků k oslavám tratí v regionu. Na pomník byla pak umístěna v roce 1977. V roce 1989 byla lokomotiva 310.922 z pomníku snesena, po prohlídce a promazání pojezdu byla přepravena na výstavu lokomotiv v Chornicích při připomenutí výročí 100 let Moravské západní dráhy.

Ještě před výstavou v Chornicích přišel první nápad na znovuzprovoznění lokomotivy. Lokomotiva tak prošla 29. 12. 1988 mimořádnou prohlídkou kotle a v zápisu je v odůvodnění prohlídky uvedeno, že lokomotiva měla projít generální opravou v ŽOS České Velenice. Nicméně byla vrácena na nějaký čas zpět na pomník a z oprav sešlo.

Po roce 1989 byla myšlenka znovuzprovoznění opět několikrát oživena a začaly k tomu být činěny první kroky. Bylo rozhodnuto, že lokomotiva bude opravena vlastními silami v depu. V listopadu 1994 byla opět z pomníku sundána a znovu důkladně prohlédnuta. Hlavním popudem ke znovuzprovoznění byly blížící se oslavy Olomoucko–pražské dráhy. Dráha v roce 1995 slavila 150 let od zahájení provozu a jedním z center rozsáhlých oslav se měla stát také Česká Třebová. A depo se chtělo předvést vlastní provozní parní lokomotivou. Do oslav v roce 1995 se však lokomotiva nestihla opravit, oprava se rozběhla až na podzim 1995.

V létě 1996 byla lokomotiva zkompletována a připravena k první zkušební jízdě. Nutno ale podoktnout, že větší část prací na lokomotivě se uskutečnila mimo pracovní činnosti správkárny depa v rámci dobrovolnosti. Dne 24. 8. 1996 byla uskutečněna technicko–bezpečnostní zkouška (TBZ) pod bedlivým dohledem zkušebního komisaře Ing. Hály v traťovém úseku Česká Třebová – Opatov a zpět.

První představení lokomotivy 310.922 veřejnosti proběhlo ve dnech 14. a 15. 9. 1996 při oslavách 100. výročí trati Svitavy – Polička. Spolu s ní se představila další čerstvě zprovozněná parní lokomotiva v regionu, 328.011 (ČKD CP 600) opravená v Letohradě. Ta prodělala TBZ dne 22. 8. 1996 a odzkoušena byla na posunu v žst. Letohrad. Obě lokomotivy se potkaly ještě 26. 10. 1996 na trati Choceň – Litomyšl v rámci 100. výročí Federace strojvůdců.

Další setkání obou lokomotiv bylo v květnu 1997 při oslavách 150 let železnice v Ostravě. Lokomotivy sice nebyly přizvány na část oslav pořádaných Českými drahami, ale jezdily po vlečkách Ostravsko–karvinských dolů (OKD). Snad nejznámější byla lokomotiva 310.922 v Telči a okolí, kde po několik let v rámci kulturního programu Prázdniny v Telči byla nasazována na doprovodnou akci „Parní léto v Telči“.

Výčet jízd parní lokomotivy 310.922 od roku 1996 do roku 2011 jde do stovek, odjeté kilometry jdou do tisíců. Lokomotivu samozřejmě postihly také různé závady. Poruchy kompresoru, prasklé závěsky pružnic, závady na kotli, občasné problémy s napaječi atd. Osudným se lokomotivě ale stal den 29. 7. 2011, kdy se uskutečnila přeprava z České Třebové do Telče na již tradiční „Parní léto v Telči“. Na lokomotivě za jízdy praskla závěska pružnice a lokomotiva, která nebyla obsazena, vykolejila. Při vjezdu do Jihlavy došlo k vykolejení části soupravy a poškození lokomotivy, vozu Ci a svršku na zhlaví od Okříšek. Lokomotiva se tak stala neprovozní. Na 15 let nostalgického provozu lokomotivy 310.922 zbyly vzpomínky a slušná hromádka fotografií a filmových záběrů. Lokomotiva je již 10 let neprovozní, tiše stojí v DKV Česká Třebová a čeká na další osud. DHV Lužná před několika roky nabídla lokomotivu jako zbytnou k odprodeji. **Pavel Stejskal**

Parní lokomotiva 310.922 v čele pro ni typické soupravy z DKV Česká Třebová na vlaku, vypraveném ku příležitosti 125 let trati Rudoltice – Lanškroun v roce 2010.

Papoušek 477.043 – poslední jízda

Bylo to pro mnohé železniční nadšence a fotografy malé sobotní (21. 8.) dilema. Vydat se fotit „Šlechtičnu“ 475.179, která toho dne jela z České Lípy do Děčína a zpět (náhradní termín za 29. 5.), nebo zachytit poslední jízdu „Papouška“ 477.043, který se ve stejný den vypravil z ČD Muzea v Lužné u Rakovníka do Chomutova. My jsme se nakonec rozhodli vypravit se ke kolejím někdejší „Buštěhradky“ a zachytit na dlouhou dobu asi poslední jízdu „Papouška“ 477.043, který již nutně potřebuje generální opravu. Je to i smutná zpráva pro všechny příznivce tohoto letitého stroje (ČKD 1955), že minimálně 1,5 roku se s ním na našich kolejích nesetkáme. Ovšem to za předpokladu, že vše půjde podle plánu a bez komplikací. To „Šlechtičnu“ 475.179 budeme moci (doufejme) vídat na tratích častěji.

Koleje bývalé společnosti Buštěhradské dráhy dnes věrně kopírují stav naší železnice. Traťový úsek ze Stochova do Chomutova (dříve č. 120, dnes z Lužné č. 124) uvedla společnost do provozu dne 4. 2. 1871. Z někdejší tratě, místy dvoukolejné, po které se proháněly rychlíky Praha – Karlovy Vary, je dnes jednokolejka. Druhá kolej byla již před lety snesena a okolí kolejí zarůstá, že stěží najdete místo pro focení. Osobní vlaky Českých drah, a. s., zde již nepotkáte. Je docela smutné, že ani do města chmele a piva – Žatce (téměř 19 tisíc obyvatel) se dnes s Českými drahami nedostanete. Co na to vrcholní „kormidelníci“ Českých drah, a. s., krytí svými manažerskými smlouvami?

Na parní vláček jsme si před polednem počkali na širé trati mezi zastávkami Veletice a Dobříčany. Odpoledne poté v železniční stanici Žatec. Při obou jízdách „Papouškovi“ na postrku zdatně sekundoval „Brejlovec“ T478. 3101. Jak bylo vidět do oken osobních vozů, prozatímní derniéra „Papouška“ 477.043 se těšila velkému zájmu obecenstva. Na závěr přejme proto této parní mašince, aby se po opravě mohla co nejdříve vrátit na naše koleje a dále opět vozit plno spokojených cestujících.

A. K. Kýzl

Poslední jízda parního „Papouška“ se těšila velkému zájmu spousty železničních nadšenců. Fotografický objektiv jej zachytil při dopolední jízdě do Chomutova na širé trati mezi zastávkami Veletice a Dobříčany.

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