

## Z aktuálních událostí

Zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., které se konalo v sídle OSŽ v Praze dne 8. září, začalo tentokrát netradičně: vystoupením hostů – generálního ředitele Českých drah Ivana Bednářka, MBA, a jeho náměstka Ing. Jiřího Ješety, kteří hovořili o aktuální situaci na Českých drahách, především o hospodaření v I. pololetí, o ztrátě i získání výkonů, o zavádění nových technologií a nákupu nových souprav (Více v samostatném článku na této straně).



Generální ředitel Českých drah Ivan Bednářek, MBA byl hostem zasedání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.

Na vystoupení představitelů ČD navázali další dva hosté – ředitelka odboru 10 GR ČD Ing. Monika Horáková a pracovnice téhož odboru Ing. Lucie Bauerová. Na tapetě byly především organizační změny od 1. 9. a 1. 10. na GR ČD, OCÚ (oblastní centrum údržby) východ a OROD (oblastní ředitelství osobní dopravy) střed, východ a západ. Členové PV měli připomínky k nepřehlednému rušení či převádění pracovníků, kteří často nevědí, s kým budou dále spolupracovat. Někteří mají i tři vedoucí. Diskutující připomínali, že lidé v provozu vnímají změny jako chaotické, nedotažené a necitlivé k zaměstnancům. „Změny dělat musíme, tlačí nás trh a konkurence, musíme se přizpůsobit,“ obhajovala změny Ing. Horáková a zdůraznila, že pro případné vyřešení kritizovaných problémů potřebuje znát konkrétní jména a pracoviště.

Ing. Bauerová hovořila o Sociálním fondu, přičemž zdůraznila, že všechny letošní odsouhlasené akce platí. Co se týká KOP, poukazy na říjen až prosinec 2021 již byly zaslány na organizační jednotky. „Nevyšlo to na všechny (KOP se začaly čerpat v květnu), ale ti, na které se nedostalo, mohou jet na kopy v lednu až únoru,“ dodala.

Po odchodu hostů informoval předseda PV Vladislav Vokoun mimo jiné o pondělním (6. 9.) jednání odborových centrál se zástupci Českých drah, na němž zástupci OSŽ prezentovali své výhrady k probíhajícím organizačním změnám. „Upozornil jsem mimo jiné na zpackaný organizační řád, který nepřinesl jasné stanovení kompetencí a hlavně byl vydán pouhé dva dny před organizační změnou platnou od 1. 7.,“ zdůraznil Vladislav Vokoun. Informoval i o tom, že se diskutovalo o očkování zaměstnanců se závěrem, že je třeba respektovat právo na svobodné rozhodnutí.

V rámci organizačních záležitostí podnikový výbor projednal a odsouhlasil návrh na obsazení funkcí předsedy a tajemníka podnikového výboru do sjezdu OSŽ (v dosavadním složení). Tento krok je nutný z důvodu přesunutí sjezdu z října 2021 na březen 2022. Návrh bude předložen Podnikové konferenci. PV dále odsouhlasil kandidáty na členy PV a složení komise Podnikové konference. Projednal rovněž návrhy na ocenění členů podnikového výboru. Další záležitosti týkající se příprav Podnikové konference budou členové PV řešit na výjezdním zasedání PV v závěru září.

Podnikový výbor dále zvolil kolektivní vyjednavače (Vladislav Vokoun, Antonín Leitgeb, Věra Nečasová, Štěpán Lev) včetně náhradníků Zdeňka Kodálka a Petra Dvořáka. V závěru jednání informoval člen PV Zdenek Jindra o ustavujícím jednání Výboru OCÚ střed, kde se plně projevil nespokojenost zaměstnanců s organizačními změnami na Českých drahách. Na Výboru zazněly i návrhy na vyhlášení stávkové pohotovosti a následně stávky. Podnikový výbor OSŽ při ČD konstatoval, že tato situace byla způsobena chaotickými a nedostatečně obhájenými organizačními změnami, které vyvolávají u zaměstnanců nejistotu a strach z propouštění. Podnikový výbor upozornil vedení Českých drah na znepokojení provozních pracovníků a požádá je, aby upravilo kroky tak, aby byly pro zaměstnance pochopitelné a přijatelné.

-red-



„Zlatým hřebem“ programu Národního Dne železnice 2021, který se konal o víkendu 18. – 19. 9. v areálu ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka, byla noční vlaková show, na které se při bohatých světelných efektech postupně představila řada lokomotiv od „Brejlovce“ a „Šlechtičnu“ (na snímku A. K. Kýzla). Více informací najdete na 4. straně tohoto čísla.

## České dráhy mají oproti celorepublikovému průměru o deset procent nižší pročkovanost!

„Vážím si toho, že jsme byli pozváni na dnešní jednání,“ řekl Ivan Bednářek, předseda představenstva a generální ředitel ČD, na úvod zasedání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., který se konal ve středu 8. 9. 2021 v sídle OSŽ v Praze, a kterého se zúčastnil Ing. Jiří Ješeta (náměstkem pro osobní dopravu) zúčastnil: „Před 14 dny jsem poskytl rozhovor E15, takže 'perly' z toho úst si můžete dnes přečíst,“ dodal s nadsázkou.

Úvod vystoupení generálního ředitele ČD patřil stávce německých strojvedoucích a dopadům na hospodaření Českých drah: „Dnes jsme dokončili jednání s DB ohledně ztrát, paradoxně největší dopad měla stávka na nákladní dopravu. Řešili jsme akutní nedostatek nákladních vozů na ČD Cargo, kde dopady budou dlouhodobější. Zákazníci totiž začali přecházet na silnici a jejich návrat nebude tak rychlý,“ poznamenal. Zmínil se také o očkování: „Pokud

můžete, apelujte na své kolegy, ať se nechají proočkovat proti covidu,“ poprosil s tím, že České dráhy mají oproti celorepublikovému průměru o deset procent nižší pročkovanost. „U strojvedoucích je to dokonce jen 42 % a může z toho vzniknout problém. I když namítáte, že strojvedoucí nepřicházejí do styku s cestujícími tak jako vlakové čtyři. Je to moje prosba,“ dodal s tím, že víc pro motivaci udělat nemůže: „Nemáme prostředky na to, abychom nutili zaměstnance se očkovat. Navíc by to bylo nefer vůči těm, kteří nemoc prodělali a jsou chráněni protilátkami.“

Ve čtvrtek 9. 9. 2021 byly Českými drahami veřejnosti prezentovány hospodářské výsledky celé Skupiny ČD za první pololetí letošního roku, a to poté, co se s nimi seznámila Dozorčí rada ČD. Bednářek na jednání podnikového výboru pouze oznámil, že i navzdory epidemii a nižšímu zájmu

o cestování se podařilo ztrátu desetkrát snížit. „Celá skupina pomohla k tomu, aby to nebylo tak špatné, ale není to zase na to, abychom s rukama nad hlavou tancovali,“ glosoval hospodářské výsledky.

Dále se Ivan Bednářek věnoval problémům v provozních profesích – chybějícím zaměstnancům (hlavně jde o posunovače v Praze: „Už zazněly pokyny, jak řešit ubytovací kapacitu, aby mohli dojíždět mít kde složit hlavu, náborny jsou rozběhnuté.“), novému nařízení vlády, kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě: „Grifikon je už nakreslený se sedmihodinovým odpočinkem na lůžku, chybí nám v tuto chvíli 38 strojvedoucích plus vlakové čtyři, budeme dělat náborny a školení a stavy ještě doplníme,“ prohlásil.

(Pokračování na straně 3)

## Informace pro pojištěnce

Zdravotní pojišťovnu může každý občan České republiky změnit pouze jedenkrát za rok, a to ve dvou termínech: k 1. červenci, tedy pokud o přeregistraci požádá mezi 1. lednem a 31. březnem, nebo k 1. lednu, pokud žadatel o přere-

gistraci požádá mezi 1. červencem a 30. zářím. Na stránkách ZP MV ČR je k dispozici formulář, který stačí stáhnout, vyplnit a elektronicky odeslat. A nebo lze zajít na pobočku ZP MV ČR, kde je to otázka pěti deseti minut. -pt-

## Nadace Okřídlené kolo byla redakcí PROpamátky oceněna za prezentaci veřejné sbírky na podporu kulturního dědictví našich železnic

Institut pro památky a kulturu, o. p. s., vyhlásil v úterý 14. 9. 2021 v barokním refektáři dominikánského kláštera v Praze výsledky soutěže veřejných sbírek na historické památky – MAME VYBRÁNO. Nadace Okřídlené kolo (NOK) zaujala redakci především prezentací své činnosti a realizovaných projektů na webových stránkách www.nadaceokridlenekolo.cz, respektive prezentací veřejného sbírkového účtu NOK společně s ČD, a. s., v případě záměru renovace parní lokomotivy „Albatros“. V konkurenci historických objektů ze všech regionů české ČR, na jejichž obnovu byla a nebo je vyhlášena veřejná sbírka, byla právě jejich prezentace veřejné sbírky vybrána a získala významné ocenění. Redakce PROpamátky hodnotí nejen úroveň prezentace sbírek, ale i tištěné formy letáků, jejich nápaditost, nebo schopnost zaujmout neotřelým, ale zároveň vkusným způsobem. Za NOK ocenění z rukou Jitky Skořepové, šéfredaktorky PROpamátky, a Tomáše Řepy z Národního památkového ústavu, převzal Ing. Petr Tauber, místopředseda Správní ra-

dy NOK: „Za NOK děkujeme za pozvání. Pro nás je velkou ctí dostat pozvání od týmu, který hodnotí památky. Zabýváme se českou železniční historií i jejím zachováním pro budoucí generace, a to nejen železničních kolejových vozidel, ale i objektů infrastruktury. Naším cílem je představit historii nejen současné generaci, ale i těm budoucím, a to nejenom ve vizuální formě, ale i v té provozní, aby se jí mohli svěřit a aby jim přinášela radost. To je naše krédo: Za zachování našeho kulturního dědictví na české železnici pro současnost i budoucnost,“ uvedl Petr Tauber ve svém projevu a závěrem poznamenal: „NOK má více než sedmáctiletou tradici své činnosti a těch projektů, které jsme takto finančně či nefinančně podpořili, je už bezpočet. Zmíněná sbírka byla zahájena v srpnu tohoto roku na parní lokomotivu Albatros, a to ve spolupráci s dalšími partnery, jako jsou ČD a Správa železnic. Rád bych také všem dárčům i partnerům touto cestou poděkoval za příspěvky i podporu do této chvíle.“ Michael Mareš



Za NOK ocenění z rukou Jitky Skořepové, šéfredaktorky PROpamátky, a Tomáše Řepy z Národního památkového ústavu, převzal Ing. Petr Tauber, místopředseda Správní rady NOK (druhý zprava).

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# „Vždy je naším hlavním cílem trvale udržitelný nárůst mezd, což znamená nejen pokrytí inflace, ale i něco navíc.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ při ČD, a. s.

Nárůst inflace, nekontrolovatelný růst cen energií, informace v tisku, že firmy budou muset zvedat platy, mluví se i o deseti procentním nárůstu, aby se pokryla inflace, to vše vytváří tlak na kolektivní vyjednávání. Jaké bude? S jakým cílem do něj jedete?

Každý rok před zahájením kolektivního vyjednávání sledujeme odhady inflace na další období. Vždy je naším hlavním cílem trvale udržitelný nárůst mezd, což znamená nejen pokrytí inflace, ale něco navíc. Při stanovení cílů však musíme brát ohled nejen na reálné dění okolo nás, ale i na možnosti naší společnosti ovlivnit náklady a tržby. S ohledem na nepříznivou situaci v posledním období vyvolanou pandemií COVID-19 a populismem mnoha politiků bude kolektivní vyjednávání poměrně složité. Jsme však přesvědčení, že vedení společnosti si společně s námi uvědomuje potřebu udržení kvalitních zaměstnanců, což nelze dosáhnout snížením dosavadní úrovně kolektivní smlouvy. Jsem zásadním odpůrcem zkratkových řešení, která sice někdy mohou přinést přechodný efekt, ale z dlouhodobého hlediska škodí všem.

České dráhy mají přes 40 smluv s krajia státem, jak náročné je podle vás udržet všechny výkony?

Nesmím. Dle našeho názoru k tomu nejvíc přispěla kompletně „zpackaná“ liberalizace železničního dopravního trhu v České republice. Snaha zavádět konkurenci téměř za každou cenu vedla k narušení síťového charakteru železniční osobní dopravy, ztrátě synergických efektů tolik potřebných pro efektivitu provozu a při různých

mimořádnostech, přetížení kapacity v některých úsecích a vytvoření „efektu“ krátkých vlaků a dalších negativ. Krátkodobé prvotní pozitivní efekty se postupně zcela vytrácejí. Nicméně, celá řada objednatelů ještě pořád sází na jednoduché řešení, rozhodují se jen podle ceny služby, a tak nás čekají velmi složitá jednání. Jsem potěšen, že přibývají objednatelé, kteří uvažují s dlouhodobou perspektivou a tak jsem přesvědčen, že České dráhy budou nadále nejžádanějším dopravcem. Čeká nás však hodná práce.

Dotovanou železniční dopravu budou v Královéhradeckém kraji deset let zajišťovat České dráhy. Kraj za tu dobu objedná 58 milionů vlakových kilometrů za 9,3 miliardy korun, smlouva začne platit od prosincové změny jízdního řádu, žádné tratě v kraji rušeny nebudou, naopak České dráhy převezmou od společnosti GW Train Regio trať z Trutnova do Svobody nad Úpou, bere to jako úspěch Českých drah?

Jednoznačně. Částečně to považuji za pozitivní důsledek toho, co jsem předdesal v předchozí odpovědi. Neznamená to však, že jednání nebyla velmi tvrdá.

Dopady covidu jsou stále patrné, osobní doprava se sice vrací k normálu, dluh z hlediska mezinárodní dopravy ale stále trvá: 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. Jestli jsem to správně sledoval, tak český stát svému národnímu dopravci zatím nic, nebo skoro



nic, nevyplatil, vpsal pouze dvě výzvy na pomoc železničním dopravcům, které se týkají dálkové a nadregionální dopravy, a to jak komerční, tak i závažkové. Termín pro podání žádosti byl z 6. 9. 2021 posunut na 20. 9. 2021 s tím, že předpokládaný rozpočet bude 800 milionů korun. Zdá se vám to dostatečné?

Sledoval jste to správně. Když sleduji s jakou „rychlostí“ postupuje Český stát v oblasti výpomoci železničním dopravcům, tak se nemohu zbavit dojmu, že jim pomoc poskytnout vlastně nechce, hlavně ČD. Doufám, že se mýlím a pomoc konečně doputuje. Její velikost však rozhodně neodpovídá tomu, co všechno ČD a její zaměstnanci obětovali ve prospěch maximálního udržení mobility občanů ČR v době pandemie.

(Pokračování na str. 2)

# „Vždy je naším hlavním cílem trvale udržitelný nárůst mezd, což znamená nejen pokrytí inflace, ale i něco navíc.“

(Pokračování ze str. 1)

Už mě unavuje, jak MD ČR „macešsky“ přistupuje ke státům vlastněnému dopravci. Většinou se nehledá cesta jak účinně pomoci, ale jak nevyhovět. A to nechceme žádnou protekcí, ale rovné podmínky. Svůj podíl na tom evidentně má neustálá výměna ministrů dopravy a nekonzistentní dopravní politika státu.

**Mluví se o tom, že Českým drahám v důsledku aplikace Nařízení vlády narostla potřeba 45 nových strojevodoucích. Podarí se je sehnat?**

Je potřeba říci, že se jedná o první kvalifikovaný odhad a nejsou v něm zahrnuty dopady do vlakových čet. Sehnat nové zaměstnance bude samozřejmě velmi obtížné. V této době se hledají cesty, jak se s danou problematikou nejlépe vypořádat. Očekávám rovněž rozsáhlou debatu na toto téma při kolektivním vyjednávání. Rozhodně se nechci dočkat toho, že prodloužení minimální doby odpočinku povede ke zhoršení pracovních a životních podmínek lokomotivních a vlakových čet. Nejsm si jist, zda podporovatelé zmíněné změny zvládnou všechny aspekty dané problematiky. Myslím si, že daleko víc usilí mělo být zaměřeno na to, aby krátké doby odpočinku nevznikaly. Tím vůbec nepochybují o potřebu kvalitního spánku.

**Dlouhodobě (i jako PV) kritizujete změny na ČD, označujete je za nepřehledné, chaotické, nedotažené a k zaměstnancům necitlivé. Změnilo se něco na tomto náhledu po návštěvě generálního ředitele na posledním zasedání PV OSŽ při ČD, a s. ?**

Komunikaci s vedením společnosti považuji za nesmírně důležitou a každá přítomnost generálního ředitele na našem jednání je určitě přínosem pro obě strany. Je logické, že generální ředitel se přítomně snaží přesvědčit o nutnosti a správnosti realizované organizační změny. Většina jeho argumentů směřovala do oblasti ekonomických dopadů. Naši členové a řadoví zaměstnanci naopak nelibě nesou prozatímní značnou nepřehlednost v zavádění nové organizační struktury do praxe. Mnohdy nemožno dohledat ani to, s kým mají řešit běžné problémy a kdo je odpo-

vedný za jejich řešení. Navíc, deklarované prohlášení o snížení či zjednodušení řídicího aparátu považují za špatný vtip. Nejvíce se totiž omezení počtu zaměstnanců doposud týká právě jich. Navíc jim stále přibývá administrativních činností a elektronických sdělení. To jim nedává smysl. Mají mnohdy oprávněný pocit, že co odbor na GR ČD, to samostatný podnik. Jsem rád, že pan generální ředitel slyšel naše názory, a jak ho znám, tak doufám, že budeme všichni hledat oboustranně přijatelná řešení ve prospěch všech.

**Ted trošku z jiného soudku: OSŽ pořádá v říjnu 38. mezinárodní soutěžní výstavu fotografií FISAIC ve Svitavách, jak významná akce pro OSŽ je?**

Na závěr konečně nekonfliktní otázka (úsměv). Jako každý člověk, tak i železničáři mají celou řadu nepracovních aktivit. Jsem tomu nesmírně rád a vždy to v rámci možnosti budu podporovat. V tomto ohledu musím pochválit vedení společnosti České dráhy, ČD Cargo a Správy železnic, které rovněž volnočasové aktivity svých zaměstnanců intenzivně podporují. Jednou z aktivit je naše zapojení do mezinárodní železniční organizace FISAIC, jejíž jsme dlouholetými členy. Tato organizace je zaměřena především na kulturní a uměleckou činnost železničářů. V rámci aktivit této organizace se pravidelně pořádají mezinárodní soutěže a výstavy. Vždy si velmi vážíme, když je za pořadatele vybrán náš zemský svaz, je to určitá forma ocenění práce nás a našich členů. Rovněž je to ocenění postoje klíčových zaměstnavatelů. V letošním roce jsme tedy byli pověřeni uspořádáním zmíněné soutěžní výstavy fotografií ve Svitavách. Její značný význam potvrzuje skutečnost, že se jí podařilo uspořádat – snad to nezakříknou – přes nesmírně nejistoty vyvolané pandemií COVID-19. Za to patří dík všem, kteří vyvinuli nesmírně úsilí pro zdar celé akce. Na výstavě budou prezentovány fotografie účastníků ze sedmi členských zemí. Pro veřejnost bude po dohodě s městem Svitavy přístupná několik týdnů, počínaje 15. říjnem tohoto roku. Srdečně zveme všechny zájemce.

Michael Mareš

## PŘEDSTAVUJEME

### Jan Pišala:

## „Vlakem na konec světa aneb putování šotouše po Rusku“

V případě Jana Pišaly rozhodně jablko nepadlo daleko od stromu. Už v dětství, když s rodiči jezdil do jižních Čech na dovolenou, objevil kouzlo (nejen parních) vlaků na jindřichohradeckých úzkokolejkách. „K vláčkům mě vedl táta, který sám pracuje jako strojevodoucí u ČD v Brně“, vypráví. Železnice jej fascinovala a fascinuje dodnes. V roce 2010 coby šestnáctiletý nastoupil k JHMD jako průvodčí na letní brigádu. „Mým dětským snem bylo řídit lokomotivu. Hned jak to bylo vzhledem k mému věku možné, jsem si tento sen splnil, když jsem získal licenci strojevodoucího. Během studia na univerzitě (VUT Brno, obor silnoproudá elektrotechnika) jsem pak

Východ jej oslovil, poznal, že je to svět hodně blízko jeho mysli: „Přestože jsem tehdy neuměl jedině slovo rusky, poznal jsem přibližnost naším jazykem. To byl zřejmě impuls k tomu, abych se začal učit ruštinu“, vypráví s tím, že pak už byl jen krůček k výměnnému studentskému pobytu v Rusku. „Poprvé jsem byl v Rusku v roce 2013 (v devatenácti letech) a od té doby jsem tam jezdil, jak jen to šlo. Na jaře 2018 jsem si například projel Transsibiřskou magistrálu. Nejel jsem ji v kuse, během tří týdnů jsem navštívil řadu měst a destinací ležících na trase magistrály, mezi kterými jsem se přemísťoval vlakem.“ Prozatím nejdelší čas v Rusku strávil v roce 2016, kdy tam půl roku studoval na univerzitě v Iževsku. A právě o zážitcích z tohoto pobytu mu letos vyšla knížka.

A jak přišel na nápad napsat o Rusku knihu? „Své zážitky jsem několikrát vyprávěl u piva kamarádovi Martinu Žabkovi, který ve svém nakladatelství Krokodýl vydává různé publikace. A jemu se to líbilo natolik, že mi jednou povídá: hele, co kdybys to zkusil sepsat? Svůj text jsem chtěl pojmenovat na naše poměry nestan-dardně – vyhnout se strohému popisu místa vozidel. Chtěl jsem do toho dát kus sebe i kultury, vyzdvihnout různé úsměvné historky a vzpomínky, které se staly ve vlaku, na studentské koleji, nebo kdekoliv jinde. V tomto stylu psaní jsem našel inspiraci u ruského autora Sergeje Bolašenka. To je hodně zvláštní člověk, introvert, cestovatel, železniční nadšenec, badatel. Zná se s ním osobně, má různé knížky a web, kde popisuje své cesty. Navštívil skoro všechny kontinenty, cestuje převážně za železnici, a to hodně osobitým způsobem. Snaží se ušetřit, kde se dá, proto často cestuje načerno, nákladními vlaky nebo autostopem. Zásadně nespí po hotelích, ale v ruinách starých baráků, nebo pod širákem. A pak ve svých článkách barvitě popisuje, co kde viděl, ale i své zážitky a postřehy z cest: jak mu někdo pomohl, jak například zdrhal před zlým psem, nebo jak v noci klepal kosu. V konečném kontextu je ale právě tohle přesně to, co mě na tom cestování zajímá a baví. On mě tím svým stylem inspiroval a přesně tak je napsaná i má knížka.“

Knih s titulem „Vlakem na konec světa aneb putování šotouše po Rusku“ vznikala tři roky a letos v červnu ji vydalo dopravní nakladatelství Krokodýl (<http://krokodyl-dopravni-nakladatelstvi.eu>). „Zájem o ni má zejména specializovaná knihkupectví, prodává ji například knihkupectví Corona i Pragomodel“, říká a závěrem na dotaz, proč se označil šotoušem, se smíchem dodává: „Mně se to slovo strašně líbí, dnes ho zná i laická veřejnost. Já si z toho dělám legraci, a přestože ho někteří chápou spíš jako urážku, snažím se být nad věcí.“

Michael Mareš



V současnosti se o železnici starají manželé Jirsovi s dcerami Petrou a Hanou. Na snímku (zprava) zakladatel spolku Zdeněk Jirsa s dcerou Petrou, manželkou Evou a dcerou Hanou ve vagoncích tažených Jůlínkou. Spolek vlastní dvě parní a dvě diesellové lokomotivy, čtyři osobní vagony a patnáct vagonů nákladních.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Železnice Plná Páry - Dačice

Počátky zahradní železnice (o rozchodu 600 mm) manželů Jirsových v Dačicích se datují do roku 2001, tehdy poprvé na dvoře hospodářského stavení zavoněla pára. U zrodu spolku stáli dva kamarádi z jihovýchodu, ze jednoho dne rozhodli, že si na zahradě rodíci postaví krátkou trať. Trať se rozrostla, přibývaly lokomotivy i vagony.

Spolek (Železnice Plná Páry) nyní vlastní dvě parní a dvě diesellové lokomotivy, čtyři osobní vagony a patnáct vagonů nákladních, celkem provozuje cca 400 metrů kolejí a malé muzeum. V současnosti se o železnici starají především manželé Jirsovi s dcerami Petrou a Hanou. A právě Petra (která studuje střední pedagogickou školu) má areál provozu. „Táta je od mládí nadšenec do vláčků, už v devíti letech si koupil pár metrů kolejí a s táhlem tím žlutým vagonkem jezdil tady na dvorku, v patnácti se strojdu sestrojil první funkční parní lokomotivu“, vypráví Petra zasvěceně o počátcích zahradní železnice na dvorku rodinného statku v části Dačic zvané Luční. VŠak také domek zdobí „název stanice“ Dačice-Luční. „Kluci pak parní mašinku rozebrali a na přelomu let 2010/2011 postavili podle výkresů novou, která v areálu jezdí dodnes. Akorát je malinko upravená: má o 30 cm vyvýšenou kabinu a je širší“, vypráví Petra s tím, že tyhle mašinky byly původně (v roce 1912) určeny pro důl Julius a vyrobeny byly celkem tři, ale žádná z nich se nedochovala. „To je tedy replika, které jsou v republice pouze dvě: v NTM v Praze, která

nejezdí, a pak ta naše, která je stále v provozu. My jí důvěrně říkáme Jůlínka. Od roku 2018 máme ještě jednu parní lokomotivu (Maffei 2962/1908, alias „Mařenka“), byli jsme pro ni v Německu na jednom statku. Stála tam jako pomník, dříve jezdila v papírnách, je to větší lokomotiva, ale ještě není v provozu. Náš spolek je vlastně výjimečný tím, že máme dvě parní lokomotivy“, dodává.

V místech, kde stál kdysi žebřík, je dnes remíza pro lokomotivy, v místech, kde byla stáj pro hospodářská zvířata, je kotelna, železniční expozice nezapře původní hospodářské stavení.

Spolek v současnosti kromě již zmíněných dvou parních lokomotiv vlastní ještě dvě (provozní) diesellové lokomotivy. „Důlní lokomotivu BN 30 s diesellovým motorem Škoda, a tady to je „Plop“, naše nejnovější lokomotiva poháněná diesellovým motorem“, říká Petra dále. Spolek ještě provozuje čtyři osobní vagony. „Do nich si sednou minimálně čtyři lidé, ale klidně se tam vejde i šest osob, takže najednou uvezeme až 24 osob. Jeden vagon má navíc uzpůsobený tak, že se dají vyndat lavice a mohou se tam vejít dva vozíčkáři. Už jsme například vezli vozíčkáře z dačického Zvonečku.“

Spolek pravidelně dvakrát do roka pořádá velké akce: Léto pod parou, který bývá začátkem srpna, a pak Mikuláš pod parou, začátkem prosince, jenže poslední sezonu šly tradice stranou. „Z důvodu pandemie jsme letošní sezonu zahájili už začátkem prázdnin, z důvodu pandemické situace jsme zase vloni v zimě ani nemohli mít tradiční Mikulášskou jízdu, ale v minulosti byly obě tyto akce oblíbené, obvykle na ně chodilo 400 až 600 lidí. Takže pokud se nestane nic mimofádného, tak letos Mikulášská jízda bude!“

Od letošního roku už provádí Petra návštěvníky muzeem sama. „Tatka říká, že mně to jde líp než jemu“, říká se smíchem. A co lidem vyprávíte? „Například, že táhleten parní stroj jsme dostali na výstavě v Hradci Králové. Spoustu věcí, které máme v muzeu, jsme dostali jako dárek k narozeninám nebo přiležitostně, když se někde něco rušilo“, doplňuje.

A jak se lze do muzea Železnice Plná Páry dostat? „Když přijedou zájemci vlakem, takže vystoupit na zastávce Dačice město, jít přes náměstí, a tady vraty, je to sem kousek. Ale úplně nejlepší je nahlásit se předem, prohlídky máme po telefonické domluvě,“ uzavírá. Železnice Plná Páry, z. s., Antonínská 75/II, 380 01 Dačice, tel.: 739 002 280

PS: 27. září se každoročně slaví jako vzpomínka na den 27. září 1825, kdy se na svou první cestu vydal vlak vynálezce parní lokomotivy George Stephensona, který propojil britský Stockton s Darlingtonem. Za čtyři roky tomu bude přesně dvě stě let.

Michael Mareš

## ZE SVĚTA

### Po železnici v Rakousku bylo přepraveno méně zboží

Místo toho, aby se po železnici přepravovalo více a více zboží, jak je to politicky žádoucí, přepravovaly společnosti v Rakousku méně. Dopravní klub (VCO) si na tuto skutečnost stěžuje a ukazuje na to, že počet aktivních provozních vleček za posledních 5 let ztlačil poklesl - od roku 2016 se snížil přibližně o 10 % a to ze 643 na 579. Kromě toho se v roce 2020 snížilo množství zboží přepravovaného po železniční síti o téměř 5 milionů tun.

Pokles není jednorázovým koronavirovým efektem, ale probíhá již dlouhou dobu. „Je nutno tento trend zvrátit, jinak budou cíle v oblasti klimatu stanovené pro rok 2030 zjevně nesplněny, což by vedlo k vysokým nákladům“, říká expert VCO Michael Schwendinger. Účetní dvůr stanovil možné pokuty za nesplnění klimatických cílů v dubnu až na 9 miliard eur. Přitom podíl Rakouska na celkové přepravě zboží po železnici je stále nad průměrem, který je dosahován v zemích EU. VCO proto volá po poradenském centru, které by společně pomohlo přejít na železnici. Organizace dále kritizuje skutečnost, že navzdory dotacím zůstala velká část nákladů na vlečky žíznotvorné. Připojení k silniční síti je přitom plně hrazeno z veřejných prostředků.

V roce 2020 bylo po železnici přepraveno 97,5 milionu tun zboží, což podle VCO znamenalo odstranění 5,6 milionů jízdních nákladních automobilů.

Michael Mareš

V průměru EU je Rakousko s podílem železniční nákladní dopravy 28 % stále vysoko nad průměrem EU, který činí 18 %.

Z Transportweb, 24. 6. 2021, zpracoval-sh

### Ukrajina zvyšuje švýcarské investice do výstavby železnice

Za přítomnosti prezidenta Volodymyra Zelenského bylo podepsáno memorandum o přílivu investic ze Švýcarska do ukrajinských železnic. Jedná se o memorandum mezi Ministerstvem infrastruktury Ukrajiny, UZ Ukrzaliznycja, Stadler CIS AG, Stadler Rail AG (Švýcarsko) a švýcarskou agenturou pro pojištění rizik exportu SERV.

Poprvé v historii se podle firmy Stadler CIS AG zvyšuje financování exportu ze Švýcarska na státní úrovni s cílem rozšířit železniční dopravu na Ukrajině, včetně obnovy vozidlového parku. Dle UZ se podpisem dokumentu otevře financování exportu švýcarské konfederace na Ukrajinu. Byl uvolněn rozpočet ve výši 500 milionů eur. Spolu práce zahrnuje nejen nákup nových vlaků, ale také lokalizaci výroby Stadler prostřednictvím výstavby nového závodu na Ukrajině. Ukrajina oznámila, že projekt City Express představuje rozvoj provozu S-Bahn na Ukrajině. Podle ministra infrastruktury Oleksandra Kubraka jsou plány na nákup 30 elektrických příměstských vlaků (S-Bahn) od této společnosti do Kyjeva a následně distribuce dalších 30 pro Charkov a Dněpr.

Kromě toho se počítá s nákupem 20 nových

## VŠIMLI JSME SI

● **NA NEDĚLI 26. ZÁŘÍ** připravily České dráhy regionální Den železnice v Ostravě s hlavním lákadlem – lokomotivou 423.041, přezdívanou Velký bejček, spolu se soupravou historických vozů bývalé třetí třídy, služebníkem vozem pro přepravu dětských kočárků a také historickým bufetovým vozem s možností občerstvení. V letošním roce oslavuje trať Ostrava – Frýdlant nad Ostravicí 150. výročí od zahájení provozu a Velký bejček, vyrobený v roce 1924, je součástí těchto oslav. Den železnice připadá na 27. září, kdy v roce 1825 vyjel na svou první cestu ze Stocktonu do Darlingtonu vlak vynálezce parní lokomotivy George Stephensona.



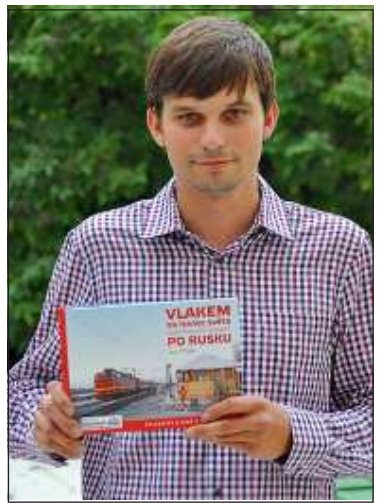
● **NA VÝPRVNÍ BUDOVĚ** v žst. Dobřichovce je upaný či utržený okap (svod). Nechápu, proč Správa železnic nepovolá klempíře a okap neopraví. Porušený okap totiž může zavinit celkový rozvrstvení budovy a zvýšené náklady na rekonstrukci. Každý správný majitel nemovitosti každou chvíli své budovy obchází a jak vidí závadu, povolá řemeslníky. Je nejvyšší čas, stromečky již rostou z budovy. Nebo, že by se čekalo, až se z budovy stane druhý Vyšehrad? Snímek M. Kubík.



● **VÝPRVNÍ BUDOVA** ve Strakoněch je od června letošního roku v novém kabátě. Stavba začala v říjnu 2019 podle architektonického návrhu, zachovávajícího původní vzhled budovy. V přízemí je odbovací hala s pokladnami, informace, občerstvení, WC a úschovna zavazadel. V patře je záměstí pro dopravce a kanceláře. Investice do celého nádraží (včetně vybudování nových nástupišť a podchodu) byla 700 milionů Kč. V blízkosti železniční stanice byl v prosinci 2018 otevřen autobusový terminál s krytými nástupišti.



● **MARNĚ** byste v seznamu železničních stanic a zastávek Správy železnic hledali nádraží s jednoslovným názvem Jindřichov. Jindřichovy t. č. existují dva, oba se nacházejí na trati č. 292 Šumperk – Krnov. První z nich, Jindřichov na Moravě, najdeme nedaleko Hanušovic. V minulosti byla tato stanice charakteristická velkou nákladnicí a vykládkou zboží ze závodu Olšanských papíren, jehož objekty, v současné době mimo provoz, najdeme naproti stanici přes řeku Brannou. Jindřichov ve Slezsku je pak pohraniční stanicí, odkud vlaky od Krnova pokračují po peážích přes polské území (se stanicí Glucholazy) dál k Jeseníku. Tabule na snímku se zjednodušeným a nesprávným názvem stanice se objevila při nedávne rekonstrukci tzv. Slezského Semeringu v Jindřichově prvního jmenovaném. Snímek Robert Koutný.



jezdil jako strojevodoucí u JHMD i u dalších dopravců. A když se blížily státnice, tak mě v Jindřichově Hradci nabídli místo. Od roku 2019 tam pracuji jako vedoucí oprav. Licenci strojevodoucího si ale stále udržuji, párkrát do měsíce mám šichtu,“ dodává s úsměvem.

Také za jeho druhou vášní stojí rodiče. „I zájem o cestování byl podpořeným mým tátou, který inicioval různé výlety do zahraničí. Jednou mě vzal na Ukrajinu, do východní části Evropy, o které jsem měl do té doby jen kusé představy, že je tam všechno špatné, že vás zastřelí, jen co vystoupíte z vlaku, že vás tam sežere medvěd, nebo v lepším případě jen někdo okradě. Když jsem pak Ukrajinu s tátou opravdu navštívil, poznal jsem, že opak je pravdou: lidé jsou tam přátelští, a přestože jsou většinou chudí, tak pro cizí by se rozdali. Je to neuvěřitelná země i po stránce techniky s důrazem na železnici či tramvaje. Východ je v mých očích něco jako živoucí muzeum – například lokomotivy, které u nás už léta nejezdí a najdeme je jen v muzejních sbírkách, tam pořád jezdí denně a ve stovkách kusů.“

Michael Mareš

Obzor č. 37 – 23. 9. 1996

Článek pracovníka Ú-OSŽ Ladislava Louky pod titulem „Nová teorie a skryty v požadavku na rozpočet“ reaguje na rozhovor s ministrem dopravy Martinem Římanem, uveřejněným v časopise Železničář č. 35/1996. Reaguje v něm například na ministrovo tvrzení, že stát nebude na Českých drahách uplatňovat státní zakázku, ale že ČD musí samy říci, co budou nebo nebudou dělat, „Proč tedy stát vůbec České dráhy zakládá?“ ptá se autor. Podle jeho slov svědčí o vztahu státu a Českých drah příprava státního rozpočtu, který se snaží na drahách šetřit a nepočítá se základními finančními potřebami například na opravu tratí, zabezpečovacího zařízení či kolejových vozidel. „Členové vlády a poslanci by se občas měli svěřit vlákem a ne jako premiér naposled před 2–3 lety. Možná, že by skryty v požadavcích na rozpočet nebyly tak velké,“ podotýká autor článku.

Článek „Privatizační projekt ŽN v Olomouci odporuje rozhodnutí vlády“ se věnuje problematice privatizace budovy ŽN, kde hrozilo, že se Centrum informačních technologií, sídlící na téže adrese, bude muset přestěhovat. Privatizace se totiž měla týkat pouze Železniční nemocnice a nikoli celé budovy, jak v rozporu s vládním usnesením obsahoval privatizační projekt. „Nejlepším řešením, které by všechny problémy okolo budovy odstranilo, by samozřejmě bylo rozhodnutí o výmuiti Železničního zdravotnictví jako celku z privatizace. Její důsledky mohou totiž pro železničáře znamenat potíže,“ uvádí se v článku.

Obzor č. 38 – 30. 9. 1996

„Václav Klaus jel vlakem“ je nadpis článku na první straně, informujícího o tom, že premiér ČR cestoval 23. 9. 1996 vlakem IC 121 „Košičan“ na jedání do Ostravy. Spolu s ním cestovali generální ředitel ČD Rudolf Mládek a cestou přistoupili ředitelé OPŘ Česká Třebová a Olomouc. V salonním voze probíhala diskuse týkající se především financování Českých drah a problematiky zvyšování současné výše tarifů. „Praktické provozní problémy Českých drah k premiérovu sluchu příliš nedolehly,“ uvádí se v článku.

„Od 1. 1. 1997 pouze jedenáct dep kolejových vozidel,“ říká v rozhovoru Kurt Mužík, tajemník OSŽ. Odborářům při této organizační změně vadilo především to, že od vzniku DKV nedošlo k vyhodnocení finančních ani sociálních výsledků vzniklých DKV. „Ty měly být podkladovým materiálem pro jednání s odboráři a zaměstnanci DKV. Dále je potřebné, a ve zprávě to chybí, uvést i náklady spojené se zaváděním nových DKV,“ říká dále v rozhovoru Kurt Mužík.

Reportáž s názvem „TSS – předprivatizační čekání“ popisuje situaci v TSS (traťová strojná stanice) Borohrádek, jejíž zaměstnanci žili už čtvrtý rok (poté, co byly TSS navrženy do privatizace) v nejistotě. „V Borohrádku, v Kopidlně i v mateřském závodě Hradec Králové nechybí výrobní kapacity i moderní technika. Nejistota z čekání na další osud však nepříjemně zasahuje do života,“ shrnuje na závěr autor.

–zs–

INFORMACE

Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod

Vážení držitelé jízdních výhod, věnujte prosím pozornost následující informaci.

Pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu do 31. 10. 2021 potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2021/2022. Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod. Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Rádi bychom vás současně upozornili, že po-

kud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Karté zablokována. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo pro zaměstnance ČD, a. s., v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Sárka Pupíková, GŘ ČD

Upozornění pro držitele jízdních výhod

Přehled ECJVV pro důchodce a pozůstalé, který jsme otiskli v Obzoru č. 16, obsahoval některé nepřesné údaje: neplatí kontakty, týkající se ECJVV České Budějovice a Tábor.

Aktualizovaný přehled ECJVV otiskneme ihned po jeho obdržení od příslušného odboru Českých drah.

Redakce

PRÁVNÍ PORADNA

Kdy odejít do předčasného důchodu? 2. část

V 1. části jsme probrali možnosti a následky odchodu do předčasného důchodu. Ve 2. části rozebereme rozdíly v příjmech a možnosti příjvů. Výraznější rozdíly v korunách jsou zřejmé při porovnávání výše příjmu v klasickém a předčasném důchodu, i když ten je o tři roky delší.

Příklad:

Muž pobírá od 1. 4. 2021 předčasný důchod ve výši 13 223 Kč. Za 23 let v důchodu (3 roky předčasně + 20 let řádných) dostane necelých 3 650 000 Kč (nepočítáno s valorizací a dalšími možnými úpravami).

V případě práce až do řádného důchodu a nástupu do penze o tři roky později, tj. k 1. 4. 2024, by měsíčně dostal důchod ve výši 17 103 Kč, což představuje příjem více než 4 100 000 Kč za 20 let strávených v důchodu. Rozdíl by tedy byl téměř 500 000 Kč.

U žen by byl rozdíl větší, neboť ženy stráví v důchodu podle sociální správy skoro 28 let. Pokud by tedy pobírala stejný průměrný předčasný důchod ve výši 13 223 Kč, tak by za 31 let strávených v penzi získala necelých 5 000 000 Kč. V případě řádného důchodu s měsíční částkou 17 103 Kč by její důchod za 28 let činil více než 5 700 000 Kč. Rozdíl by tedy byl zhruba 700 000 Kč.

Při výplatě předčasného starobního důchodu není možné standardně pracovat či podnikat. Je možné si pouze přivydělávat. Lze dělat takové činnosti, které nepodléhají odvodům na sociální či důchodové pojištění. Jsou to:

- Dohoda o pracovní činnosti – zaměstnání malého rozsahu, kde příjem nedosahuje 3000 Kč

měsíčně,

- Dohoda o provedení práce – výše příjmu v měsíci nepřesahuje částku 10 000 Kč,
- Podnikání s nízkým ziskem – výkon samostatné výdělečné činnosti v rozsahu, který nezaloží v daném kalendářním roce účast na pojištění, v roce 2021 činí rozhodná částka 85 058 Kč za rok, osoba v předčasném důchodu je osoba s činností vedlejší, zaplatí pouze zdravotní pojištění, neplatí sociální pojištění ani daň, ta je nulová,
- Příležitostná činnost – s příjmem do 30 000 Kč za rok (jednorázové činnosti a služby, na které osoba nemá živnostenské oprávnění, pracovní smlouva, či dohoda o práci, např. příležitostný prodej výrobků vlastní výroby nebo prodej výpěstků ze zahrádky),
- Pronájmy – bez omezení.

Omezení v možnostech přivýdělků platí jen do dosažení důchodového věku. Pak už se na příjemce předčasného starobního důchodu vztahují stejná pravidla jako na řádného starobního důchodce. To znamená, že může vykonávat výdělečnou činnost zakládající účast na pojištění, podnikat či pracovat, a to v pracovním poměru na dobu určitou i neurčitou. Za 360 dní práce v řádném důchodu může penzista požádat o zvýšení důchodu, které činí 0,4 % výpočtového základu. Důchod je také valorizován.

Zdroj: webová stránka ČSSZ a veřejné zdroje Bc. Alena Šimáčková, odborná referentka ESO OSŽ – ústředí JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Důchod příznán dříve	Krácení sazby procentní výměry důchodu	Krácení procentní výměry důchodu v Kč měsíčně
o 90 dní	0,9%	180
o 180 dní	1,8%	360
o 360 dní	3,6%	720
o 720 dní	8,4%	1680
o 1080 dní	14,4%	2880
o 1096 dní	15,9%	3180
o 1440 dní	20,4%	4080
o 1800 dní	26,4%	5280

České dráhy mají oproti celorepublikovému průměru o deset procent nižší pročkovanosť!

(Pokračování ze str. 1)

Generální ředitel se krátce zmínil i o Novele Zákona o drahách, která má jít v týdně od 13. 9. do třetího čtení: „Hledají se kompromisy, novela bude zřejmě upravená, vypustí se konfliktní záležitosti, přesto nelze dopředu předjímat výsledek. Více se zřejmě dozvíme 16. 9. na konferenci Martina Kolovratníka v Pardubicích, která je prioritně věnována VRTkám.“

Poté se slova ujal Jiří Jeřeta, náměstek pro osobní dopravu, který se také nejprve vrátil ke stávce v Německu: „Máme za sebou 9 dní stávky, která nemusí být poslední, nicméně podařilo se s DB dohodnout, že veškeré náklady spojené s jízdami po Německu uhradí. Českým drahám vznikla na tržbách ztráta 150 000 Kč denně,“ řekl a poděkoval všem, kteří zajišťovali provoz do Drážďan. Vztahy s DB označil za dobré, i vzhledem k jednáním o dalším osudu některých linek. Aktuálně jsou podle něj České dráhy na 80 % tržeb, poprvé od začátku covidu se ČD za poslední týden dostaly nad plán (103 %). „V posledních třech měsících (červen až srpen) jsme byli zhruba na 70%, během lockdownu dokonce na 22%. Oproti roku 2019 jsme nyní na 80%. A teď poprvé jsme se dostali nad plán, uvidíme, co s tím udělá nárust nákaz a nástup vysokoškolačů (od 20. 9).“

Respirátory jsou podle něj důvodem, proč vlakem jezdí méně lidí: „Obecně mezinárodní doprava je stále v propadu, méně se jezdí do práce a je propad služebních cest, ale 80 % je dobrý výsledek ve srovnání s Evropou,“ dodal s tím, že ve hře jsou ještě kompenzace Ministerstva dopravy ČR: „MD vypsal (dvě) výzvy, žádosti jsme za ČD včas podali, nyní je MD posuzuje, do 20. 9. žádá určitá doplnění a do konce září předpokládáme, že bude rozhodnuto. Peníze jsou připravené v řádu několika stovek milionů, nicméně kolik který dopravce ob-

drží, bude MD rozhodnuto až po vyhodnocení přijatých žádostí s ohledem hlavně na celkové požadovanou výši náhrady škody.“

Telegraficky poté informoval o jednotlivých linkách, například o lince R23, kde ČD v prosinci končí, o lince R9, kterou budou ČD zajišťovat další tři roky, či o lince R10 (tu budou mít ČD osm let). „Díky nasazení zcela nových deseti vlaků InterJet, každý o pěti vozech, tedy 50 nových vozů, na obě linky z Prahy do Chebu přes Ústí nad Labem (R15) i přes Plzeň (Ex6) dojde ke zlepšení vozového parku na jiných linkách, například na lince Praha – Č. Budějovice. Podaří se nám konečně vyřadit větší počet někdy ještě koženkových běčků,“ uvedl Jiří Jeřeta s tím, že podrobnosti České dráhy oznámí v tiskové zprávě k novému jízdnímu řádu na rok 2022. (První nový InterJet byl představen v sobotu 18. 9. 2021 v Lužné u Rakovníka na Národním dni železnice.)

Reč byla pochopitelně i o desetileté smlouvě v Královéhradeckém kraji, kde České dráhy uzavřely takovou smlouvu, jakou dosud neměly: „Dělíme se s krajem rovným dílem o dodatečné tržby i o propad tržeb,“ poznamenal s tím, že konkrétně v případě Královéhradeckého kraje je to poprvé, kdy České dráhy přebírají výkony od soukromníků (Trutnov – Svoboda nad Úpou). Naopak další ústup z pozic nastane v Libereckém kraji: „Jaroměř – Stará Paka (trať 030) bude jezdit Arriva, my naopak místo Arrivy budeme jezdit na trati 046 Stará Paka – Lomnice nad Popelkou. Nově také nebudeme jezdit v Libereckém kraji linku L4 Mladá Boleslav město – Česká Lípa – Rumburk, kterou přebírá Die Länderbahn. Nerozhodnuto o dalším postupu je zatím v Plzeňském kraji u provozních souborů Český les a Plzeňsko, v Jihomoravském kraji ČD aktuálně jedná o rozsahu zajištění doprav-

ni obslužnosti v letech 2023 a dále,“ informoval Jiří Jeřeta s tím, že Jihomoravský kraj předpokládá na část výkonů od konce roku 2022 a v roce 2023 nasazení vlastních vozidel: „Další postup se bude vyhodnocovat v nejbližších týdnech,“ dodal. Reč byla i o motorových vozech Stadler, které ČD nakoupily v počtu 22 kusů a které budou ve finále (od roku 2023) nasazeny v Pardubickém a Ústeckém kraji.

V diskusi se členové PV zajímali o situaci ve Středočeském kraji a dotazovali se na redukcii vlaků a osobních pokladen („Pracujeme na tom, i na pokladnách bude redukce,“ připustil Jeřeta). Další z dotazů směřovaly na linky, o které ČD od prosince přijdou: Proč se toho ČD zbavují? „Myslíte si, že jsme se toho chtěli zbavit?“ opovrhoval Ivan Bednárik. „Bojovali jsme o tu linku jako lvi, ale je to rozhodnutí objednatelů, nemáme šanci s tím nic udělat. Co mám na to říct? Bohužel. Nás to také mrzí.“ Diskutoval se i o problematice platnosti režimů v JMK: „Žádná změna,“ Řešení, které by bylo jednoduché a svým způsobem geniální: dát to do jednoduchého tarifu, bylo ministerstvem financí zamítnuto. Hejtmanovi jsem vysvětloval úskalí stávajícího stavu, přislíbil, že si to nechá analyzovat. Ochota tam nějaká je, naše vztahy se vylepšily po tornádu,“ odpověděl Bednárik. Dotazy směřovaly i na finanční efekt organizační změny k 1. 7. (Bednárik: „Do konce roku řádově 200 mil. korun.“) i na propouštění u OCÚ: „Pokud má někdo pocit, že nemá práci, tak půjde ven, ale kdo se v práci nezastaví, tak se bát nemusí. Ale obecně v horizontu let bude v OCÚ díky nové technice méně zaměstnanců, ale podstatně lépe placených,“ zdůraznil závěrem Ivan Bednárik s tím, že o propouštění nemá zatím konkrétní představu: ve hře jsou i krizové varianty s výpadky tržeb.

Michael Mareš

NÁZORY

Vlak jede do vybudování zázemí ve stanici Čisovice

S podobnou poznámkou se pravděpodobně skutečně v jízdním řádu setkáte. V tom příštím. Středočeský kraj se rozhodl zrušit nebo omezit pod hranici použitelnosti dvanácti tratí najednou, a to bez ohledu na některé technické stránky věci. Je to například zázemí vlakových čtví v Dobříši, kam kraj plánuje zavést jeden spoj jako bonus ke třem, na které se dokáží složit obce v trati. Kraj obcím nabízí vytvořit objednávku po zaplacení 100 % provozu. (No, kdo by si nekoupil to samé za stejnou cenu, je-li to přes někoho jiného.) Když většina vlaků skončí nově už v Čisovicích, bude potřeba zbudovat zázemí a nocleh personálu někde jinde. A tak se ve jméno ušetření peněz bude hledat, kde postavit to samé, co je o kus dál, jenom proto, aby se o kus dál nemuselo jet. Celé to krásně zjednodušuje fakt, že stanice v Čisovicích již přebudována je – pro techniku dálkového řízení, a tak vlastně není jednoduché nějaké zázemí vymyslet bez stavebních úprav. Cena stavebních materiálů je na rozdíl od nafty na rekordní výši, takže rozhodnutí vedení kraje se daňovým poplatníkem za cenu redukce jejich dopravních možností musí líbit již na první pohled.

Byl jsem u oficiálního předání petice proti rušení provozu na lokálních tratích ve středních Čechách od rukou hejtmanů. Ubezpečila mne, že kromě tří sidel bude všude zavedena náhradní autobusová doprava. Dosud se v médiích vyskytoval pravý opak tohoto tvrzení. Žádný bus neměl jezdit za tratě Zlonice – Straškov, Bakov –

Bousov, Čelákovice – Mochov, Bošice – Bečváry, Rožmitál – Březnice. Už teď jsem zvědav, jak budou obsazeny (tedy pojedou-li). Možná se najde nějaký ten cestující navíc v kategorii 70+, který jezdí po kraji zcela zadarmo, a vyvázá tak úbytek platicích cyklů, rodných vyletníků s kočárky apod. Méně tržeb, možná žádné, žádný příjem za nařízené slevy od státu... Daňový poplatník bude nadšen, jen co to uslyší.

Na mé dotazy mi zástupci Středočeského kraje odpověděli, že bez tohoto zásahu by velmi reálně hrozilo, že se kraj ocitne v platební neschopnosti. Současně se ale vedení kraje vyjádřilo, že peníze ušetřené za vlaky investuje do opravy autobusových zastávek, zejména na vyplnění příkopů u výstupních míst. Jak si daňový poplatník srovná tohle? Jak zachrání krajskou kasu zrušení provozu, jehož náklady se nešetří, ale rovnou vysypou do šarkpy u silnice? A právě teď, kdy je stavební materiál rekordně drahý? O detailní kvalitě zbytnějších částí infrastruktury, jako jsou nátěry přístřešků, šířka chodníku nebo čitelnost cedule se můžeme bavit až po zabezpečení dostatečného počtu spojů i na směry, kam jezdí denně pouhý dvouciferný počet osob. Takhle se tedy dobrý hospodář nechová, nebo tak alespoň neorganizuje. Pokud tak činí, moc ho nezajímá názor občanů, ale spíše vlastní pocit, že ve zlých časech sám sobě vykázal činnost.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Podchod hranického nádraží

Když se v Hranicích v letech 1999 – 2002 buďoval koridor, byla v podchodu, kudy denně projde určitě nějaký tisíc cestujících, položena hladká (rozuměj klouzavá) dlažba. Patrně v těch místech došlo k úrazu, protože následně a v krátké době byl ten krásný nový podchod nekvusně vyfrézován, aby trasa z nádražní haly k jednotlivým nástupištím byla zdrsňena a cestující se tak v něm mohli pohybovat bezpečněji. Tím došlo ale také k tomu, že z dlažby povypadávalo i několik dlaždic a k dalším škaredým úrazům mohlo tím pádem docházet opakovaně.

No, nedávno a po dlouhé době jsem musela

opět použít vlak a co nevidím? V podchodu je od letošního roku litá, ale opět – hladká podlaha – a tak se ptám, jestli někdo myslil také na to, jak to bude vypadat za deště a v zimě, kdy z obou peronů (2. a 3.) do podchodu prší a sněží? Vlastně se vše vrátilo zase o těch 20 let nazpátky!! A nelze ani pominout nevábný vzhled této lité podlahy. Rozumné by bylo, a v každém případě i bezpečně, do podchodu mezi jednotlivými nástupišti namontovat alespoň oboustranná zábradlí!! Řešení je to vcelku nejlevnější. Škála cestujících je přece jen různorodá.

Hana Dostálová



V podchodu je od letošního roku opět hladká podlaha. Jak bude asi vypadat v zimě?

Rozdílné přístupy dvou národních dopravců k Evropskému týdnu mobility

Je docela zajímavé, jak se k této akci, která má vést obyvatelstvo k šetrnějšímu chování k planetě, tedy většímu využívání veřejné dopravy, staví některé železniční společnosti. Protože asi nejvíc ekologická je železniční doprava. Je zajímavé, jak se k omezení produkce skleníkových plynů, které přece jen produkuje rozšířená automobilová doprava, postavily dvě sousední železniční společnosti, které se docela náhodně obě nazývají národním dopravcem.

Ta první, národní dopravce Slovenské republiky, v týdnu mobility (16. – 22. 9. 2021) poskytuje všem cestujícím 50procentní slevu na jízdném v vlacích kategorie Os a Rex a dopravu kol úplně zadarmo. Druhý národní dopravce (České dráhy) v týdnu mobility nikomu žádnou mimořádnou slevu neposkytuje a za přepravu kol si už pár let docela mást kapsu. A to nemluví o tom, že na území Slovenské republiky už pár let každý občan EU nad 62 let cestuje zadarmo (po vyřízení průkazky, to je také zadarmo).

Možná ještě říci, i když u nás starci (o něco starší, od 65 let) cestují za čtvrtinové jízdné, ale přece jenom jet na Moravu za stovku nebo za 0.– Kč je docela rozdílné. Nehledě, že za stejnou částku pojedou i zpět, nesmyslně nikdo nedostane zpáteční slevu.

Petr Rádl



V areálu ČD Železničního muzea byly k vidění rovněž dvě naše železniční legendy. „Mikádo“ 387.043 a „Albatros“ 498.022. Bohužel v obou případech se jedná o již neprovozní stroje.

## Vydařený svátek (nejen) všech železničářů

O víkendy 18.–19. 9. hostil opět areál ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka Národní Den železnice 2021. Po oba dva dny se sem sjeli četní příznivci mašinek a všeho, co ke koleji patří. V sobotu, navzdory vypravenému zvláštnímu pamímu vlaku z Prahy a bezplatné kyvadlové dopravě do Lužné z Rakovníka (2x 810 + M 131.105), nebylo kolem areálu kde zaparkovat. Parkoviště u muzea bylo totiž vyhrazeno pro četné stánkaře a rozličné prodejce. Všechny ulice v obci byly zaplněny auty. I na lesní silničky, vedoucí z Lužné do Krušovic, vytvořila zaparkovaná osobní vozidla cca 1 km dlouhou šňůru.

Jak je již při těchto akcích tradiční, byl prostor rozdělen opět na několik sektorů. Svět historie, svět změny a svět zábavy. Národní dopravce představil své „klenoty“. Od historických parních lokomotiv, přes zástupce diesellové a elektrické trakce až po nejmodernější lokomotivu Siemens Vectron 193.902, vybavenou již moderním evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. V prostoru před areálem muzea si mohli zájemci prohlédnout pětičlennou soupravu ČD InterJet. Flotila národního dopravce rozšířil celkem deset těchto souprav. Svět se s nimi budeme moci například na dopravním rameni Praha – Cheb (přes Plzeň i Ústí nad Labem). Samo sebou, že organizátoři Dne železnice pamatovali především na nejmenší návštěvníky, pro které byl připraven dětský stan společnosti VÚZ, a. s., s železničními pohádkami, soutěžemi a rozličnými atrakcemi. Svou bohatou a rozmanitou činností se v areálu pochlubili rovněž členové sdružení FISAIC. Zkrátka k vidění a prožití neuvěřitelných zážitků toho bylo plno.

V sobotu dopoledne zavítal na Den železnice do areálu ŽM ministr dopravy Ing. Karel Havlíček,

v doprovodu vedení Českých drah, a. s.

Součástí obou dnů byly rovněž jízdy historických vlaků po okolí Lužné a do Zátce a zpět. V sobotu před pátou hodinou odpolední opouštěli areál muzea poslední návštěvníci. Již v 19.30 h se ale jeho brána opět otevřela a velmi rychle se zaplnilo pódium před zdejší točnou, neboť od 20.00 hodin následoval „zlatý hřeb programu“, Noční vlaková show, kterou zahájila projekce dokumentu „Parní fascinace“. Za nápadité choreografie se poté na točně při bohatých světelných efektech postupně představila řada lokomotiv od „Brejlovce“ a „Slechtičnu“ po salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka a stroj Siemens Vectron. Noční show byla krátce před 22. hodinou ukončena ohňostrojem a její návštěvníky čekala poté již jen cesta domů noční krajinou.

Jednalo se o důstojné oslavy Dne železničářů. Všem organizátorům a „účinkujícím“ patří naše poděkování. **A. K. Kýzl**

## Pozvánka na Modrý vandr

Letošní Modrý vandr se vrací opět do srdce Jeseníků a Rychlebských hor. V sobotu 9. října budou v Ramzové a ve Starém Městě pod Sněžníkem odstartovány dvě pěší trasy a jedna cyklotrasa.

Start první trasy v délce 14 km vede ze Starého Města přes Paprsek do Ramzové, druhá trasa (rovněž 14 km, ale s větším převýšením) je směřována z Ramzové na Šerák a přes Obří skály zpět, čtyřicetkilometrová cyklotrasa vede z Ramzové přes Horní Lipovou, Dlouhou dolinu a Pyšné louky zpět do Ramzové. Startuje se od 8 do 11.00

h ze Starého Města od 8.30 do 10.30 h), cíl všech tras v Ramzové je u vlakové zastávky Ramzová v rekreačním zařízení ZO OSŽ SDC Olomouc do 16.30 h.

Bližší informace k trasám a startům tras podá Jiří Janský na tel. 774 357 088. Startovné pro zaměstnance a důchodce Správy železnic, Českých drah a ČD Cargo a jejich rodinné příslušníky činí 50 Kč, pro ostatní 80 Kč. V cíli je zajištěno občerstvení. Pochod je pořádán pod záštitou vedení OŘ Olomouc a ZV OSŽ SDC Olomouc.

–čas–

## Sedm sezon Králického Sněžníku

V letošním roce se uskutečnil již 7. ročník jízdy letních vyletních vlaků s parními lokomotivami v severovýchodní části Pardubického kraje. Vlaky jsou vypravovány pod záštitou hejtmána Pardubického kraje ve spolupráci s dalšími sponzory. Ne vždy však stanula v čele parní lokomotiva, několik ročníků se střídala s motorovým vozem, jindy za parní lokomotivu musela zaskočit motorová lokomotiva. Během sedmi sezon se také měnily výchozí a také cílové stanice. Cílem vyletních vlaků byly různé vojenské, historické a technické památky v podhůří Orlických hor a sportovní resorty Buková Hora a Dolní Morava. Cestující si mohli vybrat několik naučných stezek zaměřených na obranný systém z roku 1938.

V sezonách 2015–2019 byly vlaky vypravovány ve spolupráci s Českými drahami, které zajišťovaly lokomotivy a soupravy. V roce 2020 byl Králický Sněžník omezený covidovou epidemií a jezdil pouze 4 víkendy v srpnu pod novým dopravcem a sloganem „Cestování časem nesmrtelnou párou po Pardubickém kraji“. V čele stanula 431.032 „Ventilovka“ se zcela jinou soupravou než v předchozích letech. Dva čtyřosé osobní vozy Ca a ABA, původně švýcarské, z nichž jeden se dokončil doslova pár hodin před odjezdem. Zbytek soupravy tvořil vůz Be a služební vůz Dsd. Souprava spolu ladila i švýcarské vozy byly v klasické zelené barvě.

Letošní sezona 2021 přinesla v organizaci „Krá-

lického Sněžníku“ další oživení. Předně za pomoci hejtmána získalo Muzeum starých strojů bývalou výtopnu, vodárnu a okolní pozemky v Dolní Lipce. Ty byly určeny k likvidaci, ale našťáště k ní nedošlo. Muzeum tak získalo zázemí pro „Ventilovku“ i vozy, kde se mohou provádět nejnужnější opravy. Dále došlo k dohodě s Klubem historie kolejové dopravy (KHKD) o dlouhodobé zápůjčce parní lokomotivy 555.0153, s tím, že lokomotivu Muzeum opraví a bude ji provozovat. Dále KHKD zapůjčilo také čtyřosý osobní vůz Ca. Také souprava někdejších Švýcarů se rozrostla o služební vůz z roku 1916, ve kterém je umístěn bufet.

Lokomotivu 555.0153, kterou mělo KHKD deponovanou v bývalém depu v Turnově, se během jara povedlo opravit. Byly vyměněny kotlové a přehřívákové trubky, opraveny další části stroje a lokomotiva byla převezena již v zatopeném stavu do Dolní Lipky.

Pod stejným sloganem „Cestování časem nesmrtelnou párou po Pardubickém kraji“, za podpory hejtmána Pardubického kraje a ve spolupráci Leo Expressu a Muzea starých strojů byl dne 3. 7. 2021 zahájen další „Králický Sněžník“, tentokrát již 7. ročník. Změnila se trasa vlaku. První vlak jel z Dolní Lipky do Ústí nad Orlicí, odtud zase do Hanušovic. Z Hanušovic se vlak vracel do Ústí nad Orlicí a zpět do Dolní Lipky. V čele prvního z „Krá-

lických Sněžníků“ roku 2021 stanuly hned dvě parní lokomotivy, 555.0153 a 431.032. Ventilovka byla nasazena hned další sobotu a pak se stala součástí Legiovaku. Zbytek sezony 2021 odvezla lokomotiva 555.0153. Lokomotiva byla nasazena také 18. 9. na parní vlaky z České Třebové přes Letohrad do Žamberka a zpět u příležitosti Dne otevření dveří v Muzeu starých strojů.

Sezona 2021 byla vyhodnocena jako úspěšná, zájem o cestu parním vlakem za turistickými a sportovními zážitky byl velký. Prodáno bylo bezmála 5000 jízdenek, a to bez menších dětí, které se mohly svěřit parním vlakem bez jízdenky. Příští ročník se již připravuje a pořadatelé chystají další vylepšení programu a služeb pro příští sezónu.

**Pavel Stejskal**



Lokomotiva 555.0153 v čele vlaku Králický Sněžník 14. srpna 2021 mezi Dolní Lipkou a Prostřední Lipkou.

## Trati Svitavy – Polička má 125 let

Den železnice v České Třebové se uskutečnil 4. září 2021. V místním depu byly vystaveny historické lokomotivy a lokomotivy Českých drah a ČD Cargo. K vidění zde byla také elektrická lokomotiva 365.008, která patří CZ LOKO a je pronajímána dalším dopravcům. Mezi stanicí a depem jezdily motorové vozy 814, které do depa dovážely nářezníky Dne železnice. Byla také uspořádána jízda přes kontejnerový terminál Metrans. Po uzlu jezdil „Pantograf“ 451.045/46, který také zajel do Jablonného nad Orlicí a Svitav. V depu byly zajištěno občerstvení a prodej suvenýrů.

V rámci Dne železnice byla na vlaky z České Třebové do Borové u Poličky a zpět nasazena parní lokomotiva 464.202 a jízdy po části místní dráhy, známé pod číslem jízdního řádu 261, byly zároveň využity jako připomínka již 125. let existence trati ze Svitav do Poličky. Na ranní jízdě do

Borové na místní trati vypomáhala parní lokomotivě lokomotiva 749.250.

Organizátoři pamatovali i na fotografy a filmaře, kterých bylo okolo trati hned několik desítek, a parní lokomotiva byla při jízdách po místní trati vždy otočena kominem ke slunci.

Odpolední jízda z České Třebové do Svitav byla zároveň souběžnou jízdou s „Pantografem“. To byla v čele lokomotiva T 466.0007, která pak parní lokomotivu na místní trati ze Svitav do Borové pomohla do příkrohu stoupání do Květné. V Borové byly obě lokomotivy 464.202 a T 466.0007 přehozeny, a tak parní lokomotiva jela z Borové do Svitav opět v čele vlaku. Den železnice v České Třebové i připomenutí výročí místní trati Svitavy – Polička se povedlo a snad byli všichni návštěvníci i fotografové spokojeni.

**Pavel Stejskal**



## Předplatné Obzoru

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

Jízda parní lokomotivy 464.202 v čele vlaku z Borové u Poličky do České Třebové v rámci Dne železnice zároveň připomněla již 125 let místní dráhy Svitavy – Polička.

## Parní vlaky na trati Břeclav–Lednice

Druhou sobotu v září (11. 9.) se konalo v Lednici na jižní Moravě vinobraní. Při této příležitosti byly posílány turistické vlaky na trati číslo 253 Břeclav – Lednice. Celou turistickou sezónu jezdil na této trati motorový vůz M131.1 zvaný „Hurvínek“ s přípojným vozem Bdm. V sobotu 11. 9. vyjely na trať 253 čtyři páry parních vlaků. V čele soupravy vozů „Rybák“ se představila parní lokomotiva 433.001 přezdívaná „Skaličák“. Celá série těchto parních lokomotiv byla vyrobena v roce

1948 jako pokračování lokomotivní řady 423.0. Závěr provozu tyto lokomotivy řady 433 prožily na bývalé Moravské západní dráze, odtud pochází jejich místní přezdívka „Skaličák“. Poslední byly zrušeny v roce 1980. Všechny spoje byly využity širokou veřejností v hojném počtu a v soupravě nechyběl ani bufetový vůz s prodejem občerstvení. Díky krásnému slunečnému dni si přišli na své i fotografové a příznivci železnice.

**Vít Mareš**



Pravidelný osobní vlak v čele s parní lokomotivou 433.001 „Skaličák“ projíždí po trati 253 mezi zastávkou Lednice rybníky a zastávkou Charvátská Nová Ves.

## SPORT

## Putovní pohár předsedy OSŽ v kopané obhájili hráči Správy železnic

Mistrovství v kopané železničářů vyvrcholilo ve středu 15. září v Kozlovicích u Přerova. O putovní pohár předsedy Odborového sdružení železničářů zde zápolili hráči Správy železnic, Českých drah, Elektrizace železnic a ČD Cargo. Mistrovství pořádalo Odborové sdružení železničářů ve spolupráci s Českými drahami, a. s., ČD Cargo a. s. a Správu železnic, státní organizací, přičemž organizací mistrovství zajistila Regionální sportovní komise OSŽ Olomouc.

Celá tato sportovní akce se konala s příspěvkem ze Sociálního fondu Českých drah, a. s., SF ČD Cargo a. s., C-FKSP Správy železnic, státní organizace a z prostředků OSŽ. Celkem bylo odehráno šest zápasů systémem každý s každým, o vítězi rozhodovaly dosažené body, event. vzájemné utkání, lepší brankový rozdíl, případně větší počet vstřelených branek, nebo los. Soupeři byli velice vyrovnání, takže do posledního zápasu nebylo jasné, kdo se stane vítězem.

Putovní pohár nakonec obhájili loňští vítězové – hráči Správy železnic, druhé místo patřilo zástupcům Českých drah, na třetím místě skončili hráči Elektrizace železnic a poslední příčku obsadili hráči ČD Cargo. Putovní pohár si tak z rukou ředitele turnaje – předsedy OSŽ Martina Malého odvázejí hráči Správy železnic, kteří celým turnajem prošli

s jednou remízou bez porážky.

Turnaj provázelo slunečné počasí a všechny zápasy měly vysokou úroveň. Shodli se na tom všichni zúčastnění hráči, trenéři, přihlížející i zástupci zaměstnavatelů jednotlivých mužstev.

Výsledky jednotlivých zápasů, hraných dle určeného klíče:

Správa železnic – České dráhy 2:0  
Elektrizace železnic – ČD Cargo 4:1  
České dráhy – ČD Cargo 2:0  
Správa železnic – Elektrizace železnic 0:0  
Správa železnic – ČD Cargo 2:0  
České dráhy – Elektrizace železnic 2:1

**Miroslav Čáslavský**



Na snímku hráči Správy železnic s pohárem za vítězství, který převzali z rukou ředitele turnaje – předsedy OSŽ Martina Malého (druhý zprava).

**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), redaktori PhDr. Zdenka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bartová (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 Bartová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, č. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevýžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.