

Z aktuálních událostí

■ **Jednání Ústředí OSŽ**, které se konalo ve středu 22. 9. 2021 v sídle svazu v pražských Vysočanech, moderoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Když v úvodu kontroly plnění úkolů předseda OSŽ Mgr. Martin Malý mluvil o jízdních výhodách v JMK a pravděpodobném zachování stávajícího stavu i pro rok příští (Malý: „**Ted se to do konce roku určitě neposune, ale nikdy neříkej nikdy.**“), nikdo patrně netušil, že tomuto tématu bude věnována více než hodina a půl trvající debata, kterou svými dotazy odstartoval Stanislav Hloucha a která nakonec vyústila v usnesení: Ústředí OSŽ schválilo pověření tajemníka PV OSŽ při ČD Antonína Leitgebha, aby jako zástupce OSŽ v tripartitě JMK na jednání krajské tripartity otevřel problematiku režijních jízdének ve vlacích objednaných JMK.

Obvyklým kolečkem poté pokračovalo jednání Ústředí OSŽ informacemi o aktuálních záležitostech. Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., řekl mimo jiné: „**Pořád se také potýkáme s dozvyky organizačních změn k 1. 7., nepovažujeme to za dobrý způsob řešení. Často se velmi liší prohlášení vedení firmy v médiích a to, jak to ve skutečnosti vypadá.**“ dodal. Podle Vladislava Vokouna je ale důležité, že ČD myslí na budoucnost (pořizují nová vozidla, aby nepřišly o trhy). „**Jsem asi jediný stát v Evropě, který národním dopravci nehodlá přispívat na nová vozidla. Od začátku pandemie jsme nedostali jedinou korunu za fungování v době pandemie.**“ konstatoval Vladislav Vokoun. Dále pak mluvil o přípravě Podnikové konference (12. 10. 2021) a KOP.

Plnění podnikatelského plánu v prvním pololetí u společnosti ČD Cargo se poté věnoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola. „**První pololetí byl podnikatelský plán splněn, uvidíme, jak bude vypadat druhé pololetí,**“ prohlásil mj. s tím, že otázkou je, jak s dopravou zamávají výpadky ve výrobě elektřiny a surového železa. Radek Nekola dále informoval o srovnání po tornádu z Moravy do Mostu (tři vlaky týdně) i o tom, že se ČD Cargo vypořádalo s deficitem KOP. Vážným problémem je podle Radka Nekoly narůstající přesčasová práce. „**Přes naše upozornění, že se to může stát, vedení adekvátně nereagovalo a teď na naše slova bohužel došlo,**“ řekl Nekola dále. „**A co se týče kolektivního vyjednávání (stávající PKS platí do 31. 3. 2022), vedeme debaty se zaměstnavatelem a myslím si, že letos bude boj o PKS bude velmi významný.**“

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic (dále SZ), referoval o pomoci zaměstnancům postiženým tornádem: „**Vybralo se poměrně dost peněz. Děkujeme všem, kteří se do toho zapojili,**“ prohlásil s tím, že na jednání 3. 9. byl odborovým centrálem předložen návrh (zaměstnavatele) PKS na rok 2022. „**Máme podepsanou dohodu o kolektivním vyjednávání s termíny: 15. 10., 5. 11., 10. 11.,**“ uzavřel.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ, referovala o posledním jednání NeRV (14. 9.), kde se především řešila Konference nedrážních ZO (19. 10.). „**Poslední NeRV se zabýval i situací u subjektů, kde má OSŽ svoji působnost,**“ uvedla Renata Dousková dále s tím, že u TSS zaměstnavatel změnil pracovní dobu (současné změnil i mzdové výměry, které jsou podstatně nižší), společnost OHL ŽS změnila název na OHLA ŽS (jde pouze o změnu názvu, probíhá příprava kolektivního vyjednávání), u Dopravního zdravotnictví se podařilo vyplatit

zaměstnancům, kteří pracují v mimolůžkových zařízeních, peníze přislíbené Ministerstvem zdravotnictví (v nemocnici Agel v Italské ulici v Praze bylo otevřeno nové CT, aby se zlepšila péče o klienty).

Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), člen Správní rady ŽPMV, referoval o převodu zůstatků prostředků na prevenci z letošního do příštího roku a takzvaných „malých KOPkách“ (šestidenní pobyty) u Správy železnic. Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, informoval o pracovním–společenském setkání MD CR a NOK s partnery České Železnice, které se konalo 14. 9. 2021 v historickém Masarykově salónku pražského Masarykova nádraží.

Závěr Informací ze zásadních jednání patřil předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému a pondělnímu (20. 9.) jednání Tripartity, posledního před volbami (na programu byl návrh státního rozpočtu a výše minimální mzdy pro rok 2022), respektive konference ASO na téma kolektivní vyjednávání.

V další části pak Martin Vavrečka odprezentoval Výroční zprávu a účetní uzávěrku společnosti Pacifik, a. s., a OSŽ Slovakia, a. s., za rok 2020, dále se Ústředí OSŽ zabývalo těmito dokumenty: daňové přiznání OSŽ za rok 2020, rozdělení výsledků hospodaření OSŽ za rok 2020, plnění rozpočtu OSŽ za 1. až 6./2021, informaci o vyhodnocení PKS uzavřených u zaměstnavatelů, kde působí odborová organizace OSŽ, informaci o stavu členské základny OSŽ k 1. 4. 2021 (Ústředí OSŽ vzalo všechny dokumenty na vědomí).

Následovala příprava VIII. sjezdu OSŽ. K tomuto pravidelnému bodu byl předložen písemný materiál z komise pro strukturu; Petr Štěpánek jako gestor představil předložený materiál, poměrně zastoupení jednotlivých sekcí v Ústředí OSŽ (s výjimkou přechodu zastoupení ZO OSŽ v AZD a Škoda PARS do sekce PV ČD) i v Představenstvu OSŽ by mělo zůstat stejné, Ústředí OSŽ předložený materiál schválilo.

■ **Zasedání Představenstva OSŽ**, které se konalo v úterý 5. 10. 2021 v sídle OSŽ v pražských Vysočanech a které moderoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, mělo standardní úvod i program. Informace ze zásadních jednání byly tentokrát podstatně kratší, protože „žádný převrat se od jednání Ústředí OSŽ nekonal“.

I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun, i místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola referovali především o společném jednání PV OSŽ ČD a ČD Cargo na Oddechu (29. 9. až 1. 10.), tajemník Podnikového výboru OSŽ Správy železnic (dále SZ) Miloš Paleček informoval o jednání Republikových rad infrastruktury a řízení provozu v Kralupech nad Vltavou (30. 9. a 1. 10.), na které navázalo jednání PV OSŽ SZ, a Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ, hovořila především o přípravách konference Nedrážních ZO (19. 10.).

Představenstvo OSŽ dále projednalo a schválilo dvě žádosti na přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a tři žádosti o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem (včetně přípravného) a v řízení o náhradě škody v příčině souvislosti s mimořádnou událostí.

Dále se Představenstvo OSŽ zabývalo přípravou VIII. sjezdu OSŽ (za organizační výbor informovala PhDr. Helena Svobodová).

Místopředseda Revizní komise OSŽ Miroslav Škoda referoval o kontrolách na Liberecku (doce-la uspokojivé výsledky, relativně v pořádku, pouze jedna organizace má nedostatky). –red–

Praha-Zahradní Město: otevřeno!

S otevřením nové stanice Praha–Zahradní Město (název Nádraží Zahradní Město nese zastávka MHD vybudovaná v podjezdu pod stanicí) byl oficiálně zahájen provoz i na nové „čtyřkolejce“ z Prahy–Vršovic. Čtyřkolejný úsek měří přibližně 4 kilometry, celková délka trati se díky napřímení zkrátila o 232 metrů. Nový dopravní

terminál, který se nachází nad rozšířenou komunikací (Průběžná), vznikl v místech, kde bylo původně 11 kolejí, nově je zde kolejí pět (pátá primárně slouží nákladní dopravě), zhruba do měsíce by v podchodu nové stanice měly být otevřeny i odbavovací prostory včetně čekárny. –mmč–



Nová železniční stanice Praha–Zahradní Město byla vybudována v rámci nového dopravního terminálu nad rozšířenou komunikací Průběžná.



Na ilustračním snímku Michaela Mareše „perla“ z hlavního nádraží – „Žehlička“ E 458.1011 v retronátěru.

Odboráři ze Zlínského a Olomouckého kraje jsou proti sloučení OŘ Olomouc a Ostrava

Výbor OSŽ při Správě železnic při Oblastním ředitelství (OŘ) v Olomouci vyjádřil ve svém usnesení z 23. září 2021 trvající kategoričtý a zásadní nesouhlas se záměrem sloučení OŘ Olomouc a OŘ Ostrava k datu 1. ledna 2022, a žádá o zastavení, případně odložení účinnosti této organizační změny. Usnesení bylo zasláno generálnímu řediteli Správy železnic Jiřímu Svobodovi, ministru dopravy Karlu Havlíčkovi a Správní radě Správy železnic. Výbor OSŽ Olomouc sdružuje všechny ZO OSŽ při Správě železnic v Olomouckém a Zlínském kraji. Svůj nesouhlas s připravovanou organizační změnou zdůvodňuje Výbor svoji obavou o negativní dopad celkového stavu údržby železniční infrastruktury.

„**Byť je deklarováno, že se nedotkne provozních zaměstnanců a tudíž ani bezpečnosti provozu a zajištění provozuschopnosti dopravní cesty, uvažovaná redukce řídicích a technických zaměstnanců znamená ohrožení bezpečnosti provozu, dopravní cesty a tím i celé dopravy,**“ píše se v usnesení. Podle názoru Výboru je nutné tuto organizační změnu posoudit Drážním úřadem z hlediska dopadu do výše uvedené

bezpečnosti. Ve svém usnesení upozorňuje Výbor na hrozbu konečné ztráty profesních odborníků a jejich odchodu do soukromého sektoru. Varní také před nebezpečím, které v té souvislosti může nastat v oblasti rozsáhlých investičních akcí s nadregionálním významem. „**Po sloučení OŘ Olomouc a OŘ Ostrava a odchodu zaměstnanců, kteří se na těchto investičních akcích podílejí, hrozí riziko, že nemusí být úspěšně dokončeny,**“ stojí v usnesení. Podle názoru Výboru OSŽ při OŘ Olomouc nebyla vedena objektivní diskuse o umístění sídla nově sloučeného OŘ, přičemž veškerá argumentace zaměstnavatele se Výboru jeví ve vztahu k úsporám jako neuvážená. Uváděná čísla ze zpráv „Informace o záměru zaměstnavatele o hromadném propouštění“ jsou z pohledu Výboru neobjektivní a zkresená a není tudíž možné podle těchto čísel a dat argumentovat.

S usnesením byly seznámeny všechny základní organizace OSŽ v rámci Výboru, které se k nesouhlasu připojily. „**Základní organizace OSŽ (sdružené pod Výborem OSŽ Olomouc) hájící zájmy zaměstnanců jsou připraveny použít veškerých dostupných právních postupů včetně**

vyhlášení stávkové pohotovosti, vedoucích k zastavení této organizační změny,“ stojí v usnesení Výboru OSŽ při OŘ Olomouc. Pod petici, vyjadřující tento nesouhlas, se již podepsalo více než 400 zaměstnanců Správy železnic, s. o., OŘ Olomouc, a nesouhlas vyslovilo i vedení Zlínského a Olomouckého kraje. Odmítnutí této organizační změny vyjádřil i olomoucký Regionální výbor Aliance drážního provozu. Výbor OSŽ OŘ Olomouc žádá o podporu i všechny ostatní železničáře. Podle slov Jiřího Bernarda, jednoho z členů Výboru OSŽ Správy železnic při OŘ Olomouc, je v dnešní době masivních investic do železniční infrastruktury velice krátkozraké realizovat tak rozsáhlou organizační změnu, která má zásadní dopad do řídicích struktur, současně s dopadem až do jednotlivých správ, potažmo středisek. „**Zároveň jde tato organizační změna proti principu subsidiarity, což je základní parametr západní demokracie, snažící se zajistit, aby rozhodnutí byla přijímána co nejlépe občanům,**“ zdůrazňuje Jiří Bernard, jehož názor na tuto změnu je zveřejněn v tomto čísle na straně 2 v rubrice „Představujeme“.

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Výsledek budoucích jednání o režijkách v JMK je v tuto chvíli obtížné odhadnout.“

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM**, předsedou Odborového sdružení železničářů

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý odpovídá na dotazy Stanislava Hloucha, člena Ústředí OSŽ, které mu byly položeny na zasedání Ústředí 22. září 2021

Členové se na mě obracují s dotazy, jak to bude letos s režijkami, příplatkem pro JMK a co pro to děláme. Odpověď, že se jedná, je neuspokojivá a já je chápu a na většinu dotazů ani já neznám jasnou odpověď. Dřív byla na webových stránkách (www.osz.org) sekce aktuální informace o režijních výhodách. Proč zmizela a kdy se vrátí?

Zvláštní sekce o problematice režijek na hlavní straně www.osz.org byla zřízena v době, kdy v poměrně krátkých časových intervalech probíhala zásadní jednání v této záležitosti s důležitými výstupy, navíc často i mediálně probíranými, kdy jednotlivá média o věci informovala ne zcela neutrálně, ale někdy spíše ze svého úhlu pohledu, tedy třeba i různé. Smyslem tedy bylo dávat v této rubrice jasnou seriózní informaci o vývoji věci. Vzhledem k tomu, že v letošním roce již probíhala jednání sice spíše neveřejného charakteru, bez mediálních výstupů a také bohužel bez dosažení nějakého zajímavého posunu ve věci, ustoupila tato rubrika aktuálnějším záležitostem kolem epidemie koronaviru nebo tornáda na jižní Moravě a informace o problematice režijek se objevovaly jen v rámci článků z jednání Ústředí OSŽ. Pokud by však mělo dojít k nějakému novému zajímavému posunu ve věci režijních výhod, tak zvláštní sekci na hlavní straně zase obnovíme.

Jak dlouho víte o tom, že se příplatek na JMK bude platit i letos a proč jste o tom již neinformovali členskou základnu? Poslední informace

na webu OSŽ byla z loňského 9. 11. k prolongaci na letošní rok. Pro vícečlenné rodiny se jedná o značný výdaj na konci roku, se kterým, dle předešlých ujištění, že je příplatek jen na rok 2020 a pak se najde jiné řešení, již nepočítaly...

Příplatek 1500 Kč na vlaky JMK je zřízen písemnou dohodou mezi ČD a JMK, kterou je samozřejmě možné změnit dohodou obou stran, prakticky například k novému prolongačnímu období. Vztahy mezi ČD a JMK nejsou zrovna jednoduché, ale nikdy nelze vyloučit, že nastanou nějaké nové okolnosti v těchto vztazích, které by mohly vést k oboustranné shodě na potřebě změny tohoto nastavení. Stejně tak ovšem také může ještě letos po parlamentních volbách, třeba v důsledku možné změny ve vedení MD, dojít také k nějaké zásadnější změně postoje MD či ČD k aktuálně platnému Tarifní ZJV (zaměstnanecké jízdní výhody). Proto letos zatím ještě nepovažujeme za vhodné vydávat nějakou závaznou informaci směrem ke členské základně ani v této věci.

Jak dlouho ještě budou zaměstnanci příplatek platit, když smlouva ČD s JMK byla uzavřena na tři roky? Platí tedy letos zaměstnanci příplatek naposledy?

Jaké bude nastavení podmínek uznávání ZJV po uplynutí 3letého hlavního kontraktu mezi ČD a JMK bude samozřejmě odvislé od dohody ČD a JMK. Výsledek budoucích jednání o této problematice je však v tuto chvíli obtížné odhadnout, jelikož zatím ani nejsou dohodnuty podmínky bu-



doucí spolupráce ČD a JMK při vlastním zajištění osobní železniční dopravy. Jednou z možných variant je samozřejmě také prodloužení platnosti stávající dohody JMK s ČD o ročním časovém příplatku 1500 Kč k režijce. Budeme však samozřejmě trvale působit na vedení ČD, aby se snažilo pro držitele režijek dohodnout s JMK co nejlepší podmínky.

Nepropásly ČD nejhodnější dobu pro vyjednání lepších podmínek v roce 2019, kdy byly jediným dopravcem, který mohl zajistit obsluhu v celém JMK?

Domnívám se, že dost možná ano, ale jelikož jsem se těchto jednání neúčastnil a neznám tudíž všechny okolnosti, které museli vyjednávat za ČD brát při jednání v potaz, nechci se k tomu vyjadřovat jako onen pověstný generál po boji.

(Pokračování na str. 2)

„Výsledek budoucích jednání o režijkách v JMK je v tuto chvíli obtížné odhadnout.“

(Pokračování ze str. 1)

Loni se upínala pozornost na výsledek krajských voleb a nového vedení krajů. Jak se jedná s novým vedením JMK? Je jednání lepší, nebo se moc nezměnilo? Jak se změnila situace po volbách v ostatních krajích s ohledem na objednávku železniční dopravy?

Pokud se týká postoje nového vedení JMK k problematice uznávání režijek ve vlacích objednaných JMK, tak zde bohužel nedošlo prakticky k žádnému posunu. I nové vedení kraje zatím stále trvá na stanovisku, že roční příplatek 1500 Kč k režijce je nejlepší řešení, které není třeba měnit, pokud nedojde ke změně legislativní úpravy této problematiky. Otázka postoje krajů k objednávce železniční dopravy by potom asi vydala na samostatný rozhovor, neboť každý kraj má samozřejmě svoji vlastní reprezentaci a názory, a postoje se tak pochopitelně různí. Doporučuji však na toto téma rozhovor spíše se členy vedení Podnikového výboru OSŽ při ČD, kteří mají v této problematice pochopitelně podstatně přesnější informace.

Proč se neplní usnesení Ú-OSŽ z 22. 1. 2020 o systémovém řešení ZJV, které mimo jiné mělo jasný datum (květen 2020) a cíl nalézt systémové řešení ZJV, nejen příplatku JMK, ale i dopravu ve vlacích soukromých dopravců v jiných krajích?

Návrhy možnosti systémového řešení ZJV, vzešlé z odborných diskusí zainteresovaných stran, byly písemně zpracovány v materiálu Koncepce veřejné dopravy na roky 2020 – 2025, který MD předložilo k veřejné diskusi již v červnu roku 2020, takže se domnívám, že jedměsíční zpoždění, s ohledem na to, že materiál vznikl v době první vlny koronaviru, kdy bylo vedení železničních společností i většiny veřejné správy zaměstnané především organizací opatření pro potlačení pandemie za podmínek zůstatku nedostatku ochranných pomůcek a zdravotnického materiálu, je pochopitelné a není až tak podstatné. V materiálu popsány varianty možného nového nastavení systému ZJV (řešení prostřednictvím JST nebo nařízení slevy všem dopravcům s příslušnou kompenzací z veřejných zdrojů) však vyžaduje změny zákonů. Tj. není v pravomoci ministerstva ani vlády, ale musí projít parlamentem. Vzhledem k tomu MD, jako gestor této problematiky, realizuje politiku udržování stávajícího stavu až do doby nalezení politické shody na nové podobě systému, která by měla šanci projít úspěšně celým legislativním procesem. Za sebe mohu říci, že tento postoj také považuji za rozumný, jelikož nemá smysl bourat stávající nastavení ZJV, být třeba nedokonale, dokud nemáme přiměřenou jistotu politické podpory jiného řešení.

Neztrácejí postupně režijky význam, hájí se dostatečně? Za poslední čtyři roky jsme přišli o bezplatnou dopravu lanovkou na Ještěd, ro-

dinní příslušníci si nemohou přepravovat spuluzavadla/kola zdarma a zaměstnanci jen za zdanitelný příplatek a ve vlacích v objednávce JMK všichni za plnou cenu; stejné je to s využitím komerčních vlaků.

Ano, režijka určitě na významu částečně ztrácí, ale domnívám se, že ani ne tak z důvodů uváděných v tomto dotazu, jako spíše proto, že v důsledku liberalizace na některých linkách nahradili České dráhy jiní dopravci, u kterých režijka ČD pochopitelně neplatí. Je třeba také vnímat, jakkoliv se nám to samozřejmě nelíbí, že stávající režijka ČD svojí podstatou byla velmi kvalitním a funkčním zaměstnaneckým benefitem zejména v dobách jednotného železničního podniku a jednoho veřejného objednatele. V podmínkách oddělení největšího provozovatele dráhy (Správy železnic) od skupiny ČD, rozdělení objednávky závazkové železniční dopravy mezi MD a kraje, a navíc při existenci celé řady nových železničních dopravců, kteří postupně zvyšují svůj podíl na dopravním trhu, je už samotné udržování režijky v platnosti v praxi často dost problematické, protože vyžaduje dohodu o souvisejících ekonomických záležitostech více subjektů s rozdílnými zájmy a potřebami, než tomu bylo v minulosti. Proto také jednak opakovaně čelíme z různých stran útokům proti samotné existenci režijky a současně se vede odborná diskuse o možnostech transformace ZJV do jiné podoby, která by svými vlastnostmi lépe odpovídala současnému uspořádání železnice a trendům dalšího očekávaného vývoje.

Nezapomíná se v současné době na naše bývalé kolegy? Seniori si mohou koupit příplatek na JMK za 1500 Kč bez rozdílu bývalého zaměstnavatele. Současné situaci nerozumí a informace se k nim dostávají velmi špatně.

Naši bývalí kolegové, seniori, mají možnost zakoupit příplatek k režijce na vlaky JMK za stejných podmínek jako všichni ostatní držitelé režijek na železnici, tj. za 1500 Kč na rok. To sice určité v drtivé většině případů není atraktivní nabídka (zvláště při srovnání se státní slevou 75 % z ceny běžného jízdného pro seniory), nevidím v tom ale nic složitého na pochopení. Potřebné informace jsou přitom podobné jako v minulosti uvedeny v příslušném prodlouženém rozkaze či jeho přílohách (na www.osz.org jsou tyto dokumenty ke stažení v sekci Právní poradna, pod bodem Zaměstnanecké jízdní výhody). Roční jízdenka za 480/990 Kč je produktem JMK a vztahuje se pouze na vybrané zaměstnance dopravců, kteří se podílejí na zajištění provozu vlaků objednaných JMK, přičemž zde není žádná vazba na režijku a seniorů, držitelů režijek, se tedy nijak netýká.

-red-

Redakčně kráceno. Celý rozhovor si můžete přečíst na www.osz.org.

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Bernard, člen Výboru OSŽ při OR Olomouc: „Na Oblastním ředitelství Správy železnic v Olomouci panuje pochmurná nálada.“

Rozhodnutím Správní rady Správy železnic má od 1. ledna 2022 Oblastní ředitelství v Olomouci organizačně zaniknout a nadále má být sloučeno s OR v Ostravě. „Tuto změnu chápeme jako velký regionální zásah do státní instituce/organizace, je to záležitost, se kterou se žádný železničářský patriot nemůže nikdy smířit,“ komentuje tuto situaci Jiří Bernard, jeden z členů Výboru OSŽ při OR Olomouc. „Olomoucké ředitelství želez-

nic má povinnosti výborně i v době pandemie a jako součást kritické infrastruktury naši kolegové zajišťovali bezpečný a plynulý provoz. Lidi jsou velmi vyčerpaní a k tomu tolik nových stresových situací s otázkou, co bude. A další vlna před námi. Nevíme, čemu to prospěje,“ popisuje situaci na OR Olomouc Jiří Bernard.

Jednání s vedením podniku, přímo s ředitelem Správy železnic Jiřím Svobodou, nepřineslo prakticky žádné výsledky, o sloučení se zdá být rozhodnuto, navzdory tomu, že Podnikový výbor OSŽ při Správě železnic své kolegy z OR Olomouc podpořil. „Ředitel nám sdělil, že jako manažer musí něco dělat, že ČD také přistoupilo k podobným krokům. Ale to se vůbec nedá poměřovat. S tím nemůžeme ani z odborného, ani sociálního hlediska souhlasit,“ připomíná Bernard. „Celý náš Výbor, v čele s jeho předsedou Milanem Blažkem, usiluje o to, aby tato změna neohrozila doposud hladce fungující chod OR Olomouc. Byli bychom rádi za podporu všech železničářů, neboť tradice železnic na střední Moravě je pro tento region charakteristická.“

Podle názoru Jiřího Bernarda je řízení dvou regionů NUTS II z jednoho místa přinejmenším nevhodné. Řízení tak velké oblasti nemá v České republice obdobu a dotýká se i dopravní obslužnosti. „Centralizace věcí veřejných může přinášet problémy i třeba z hlediska korupčních tenzí a vznikajícího oligarchického způsobu řízení (demokracie východního typu). To nemůžeme dopustit,“ argumentuje Bernard. Jak dále dodává, na všechny tyto, jakož i další okolnosti, upozornil Výbor OSŽ při Správě železnic, OR Olomouc, v dopise z 23. září 2021 ministra dopravy Karla Havlíčka. Správní radu Správy železnic, s. o., generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobodu a seznáměn s tímto stanoviskem byli Podnikový výbor OSŽ při Správě železnic. „Všichni členové Výboru OSŽ při OR Olomouc se shodli na tom, že celá tato organizační změna zásadně poškozuje region hned z několika aspektů – historických, demografických, ekonomických i provozních a technických,“ říká závěrem Jiří Bernard.

Miroslav Čáslavský



Rozlehlá budova železniční stanice Červenka je v velké části nevyužívána. Motorový vlak je připraven k odjezdu na odbočnou trať do Litovle.

NAVŠTÍVILI JSME

Červenka

Nová budova železniční stanice Červenka (trať Olomouc – Zábřeh na Moravě) byla postavena v roce 1985 na místě budovy původní, o hodně menší. V nové budově se nacházejí kromě kanceláří vedení železniční stanice, dopravní kanceláře, pokladny a rozlehlého vestibulu také nocležny vlakových čet, technologické zázemí, sklady materiálů a další prostory. Budova žila čilým ruchem.

Dnes je všechno jinak. Dopravní kancelář osiřela (stanice je řízena z CDP Přerov), podobně jako většina ostatních uvolněných prostor. Od roku 2013 však byl do prázdných místností v prvním poschodí přestěhován archiv spisovny Českých drah, který sem byl přemístěn z původních prostor z někdejšího oblastního úřadu ředitelství Českých drah. Spolu s celým rozsáhlým archívem sem přešla i Věra Alexová, která jako referent spisovny pracuje ve své funkci již od roku 1997. „V současné době patříme pod RSM Brno a archiv, o který se tady starám, soustřeďuje prakticky všechny archivní materiály z bývalého olomouckého ředitelství,“ říká Věra Alexová. Jak dále dodává, jedná se ponejvíce o stavební plány budov a vleček, různé ročenky státních a soukromých drah, jízdní řády, včetně sešitových, archiv ale obsahuje také různé věstníky, úřední listy, ale i kolektivní smlouvy a spoustu dalších spisů.

Mnohých z těchto „pokladů“ zajímá také badatelé, kteří pátrají po historii železnice. „Máme zde vyčleněnou zvláštní místnost, kde mohou badatelé studovat vyžádané materiály,“ říká Věra Alexová. „Největší zájem je podle jejich slov o různé plány budov či kolejí, úřední listy, či jízdní řády. Úředním dnem, kdy mohou badatelé přijít, je úterý,“ dodává. Mezi badateli převládají zájemci o historii železnice, o archivní materiály se ale zajímají i památkáři, či modeláři. „Dá se říci, že k nám jezdí lidé prakticky z celé republi-

ky. Snažím se, aby odjeli spokojeni, někdy dají ale jejich požadavky pořádně zabrat, připomíná to mnohdy detektivku.“

Hlavní náplní práce archivářky je evidence všech archivních materiálů a vyřazování starých. Nemálo času zabere elektronická evidence, která postupně nahrazuje původní kartotéku. Vyřazování starých dokumentů je prováděno na základě skartačního řádu, některé dokumenty se skladují prakticky natrvalo, nejstarší záznam v archivu má datum z roku 1880.

Pod okny archivu projíždí jeden vlak za druhým, ve stanici, která leží na železničním koridoru, zastavují i některé rychlíky a vede odsud odbočka do dva kilometry vzdáleného sousedního města Litovle. Tomuto poměrně významnému hanáckému městu (přezdívá se mu hanácké Benátky) se dráha v roce 1845 vyhnula, údajně proto, že zdejší sedláci odmítli prodat své pozemky s úrodnou hanáckou ornicí. Odbočná trať z Červenky do Litovle pokračuje z Litovle řepnými poli dále přes Senici na Hané a Kostelec na Hané až do Prostějova hl. n.

Ještě před pěti lety byl v Července ve službě výpravčí (i když již víceméně jako pohotovostní), v současné době je v dopravní kanceláři pouze dozorce výhybek, který má kromě údržby výhybek v Července a sousedních stanicích za úkol také sledování vlaků. V osobní pokladně pak prodává jízdenky osobní pokladní, jinak je půlka stanice úplně prázdná a údajně se uvažuje o jejím částečném odbourání.

Obec Červenka tvoří jakési předměstí sousední Litovle, i když je samostatnou obcí s 1400 obyvateli. Zajímavé je její okolí, především lužní lesy, které tvoří zákonem chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví.

Miroslav Čáslavský



Archivní police se vzorně uspořádanými písemnými materiály zaplňují několik místností v prvním patře železniční stanice Červenka.

ZE SVĚTA

Německá železnice nemůže přijímat další přepravy

Část železniční sítě je pravidelně přetížena. V závislosti na denní době se to v srpnu týkalo v průměru až 8 % železniční sítě v SRN – celkem tedy asi 2800 km, což je zřejmě z odpovědi spolkového ministerstva dopravy. Informoval o tom Focus. Koleje jsou tak přetížené, že již nemohou absorbovat žádnou další nákladní dopravu.

Po spolkových volbách bude potřeba 10 let, než bude železnice upřednostňována. Investice by měly být hrazeny ze speciálního fondu, který by kromě půjček a rozpočtových zdrojů měl být hrazen z mýtného pro kamiony. Z odpovědi, kterou obdržela Deutsche Presse-Agentur, však není specifikováno, do jaké míry bylo zatížení ovlivněno důležitými uzly na železniční síti. S taktu úzkými místy se železnice potýká dlouhodobě, například stavbou nových výhybek nebo budováním předjízdových kolejí. Podle počtů využití železnice před coronou byly trasy mezi Kolínem nad Rýnem a Dortmundem využity až na 140 %, další úseky, jako například Fulda – Mannheim, na 135%, Würzburg – Norimberk na 125 % a oblast Hamburku na 120 %. Zpoždění a odklání vlaků může obvykle nastat již z 90 % vytiženosti; trasa je považována za přetíženou při 110 %.

Z Transportweb, 3. 9. 2021, zpracoval –sh–

Čínské jednotky pro dopravce Westbahn

Dne 31. 5. 2021 představil čínský výrobce CRRC v čínské provincii Hunan novou patrovou šestidílnou jednotku v barvách rakouského dopravce Westbahn. Jedná se o jednotku, na jejíž výrobu dopravce uzavřel smlouvu v roce 2019. Jednotka má vyhovovat podmínkám TSI a měla by být schválena v Evropě. Pak by si je měl dopravce Westbahn od výrobce pronajmout. Patrové jednotky jsou podobné jednotkám Kiss-3, které vyrábí výrobce Stadler pro dopravce Westbahn. Jednotky by měly být konstruovány pro rychlost 200 km/h (dle některých zdrojů i 250 km/h). Jednotka je vybavena systémem na dálkový dohled nad vlakem, který např. přenáší místo, kde se jednotka nachází, stav závad a jejich diagnostiku, do centra dohledu a údržby. Vnitřní vybavení jednotky je obdobné jako u jednotky Kiss-3, tj. např. zařízení bistro-koutku, či kožená sedadla. Šestidílná jednotka nabízí 571 míst k sezení. Alternativně je i čtyř- či osmidílné jednotky.

Schválení je předvídáno nejméně pro 5 států, mezi něž např. patří Rakousko, Německo a Maďarsko. První jednotka by se měla v Evropě objevit ještě v tomto roce a měla by se objevit i na VÚZ Cerhenice. Výrobce doufá, že schválení by mělo být do konce roku 2022, příp. na počátku roku 2023, proto že se počítá s uvedením do provozu v létě 2023 mezi Vídní a Salcburkem.

Z Eisenbahn-Revue, 7. 2021, zpracoval –sh–

VŠIMLI JSME SI

● **ČERVENOPOTOCKÝ** kamenný most šel k zemi! Kamenný most v Červeném Potoku (železniční trať 025 Dolní Lipka – Hanušovice) nechal v rámci probíhající výluky na trati 025 město Králíky jako jeho vlastník strhnout. Důvodem je údajně elektrizace trati, ač se mluví o záměru elektrizovat úsek Lichkov – Štýty. Na zbourání kamenného mostu, po němž původně vedla silnice do vyhledávané turistické oblasti Dolní Moravy, upozornil web Moravské pohraniční dráhy.



● **V ŽST. MOST** probíhá v současné době oprava výhybek 16ab a 18ab a výměna pražců v rámci údržby od dodavatelé firmy Chládek a Tintera, díky čemuž jsou zde vyloučeny liché staniční koleje č. 3, 7, 9 (na snímku Tomáš Martínka ze dne 8. 9. 2021).



● **V HUMPOLCI** aktuálně probíhají opravy fasády a střechy budovy. Fasáda má být hotová v říjnu, střecha v prosinci. Rekonstrukce a velké komplexní opravy se v letošním roce týkají 138 budov osobních nádraží, z toho je 73 staveb v průběhu tohoto roku postupně dokončovány a 57 letos naopak průběžně začíná.



● **OD DOBY**, co bylo na trati Praha – Rudná – Beroun (zvaná Hrbatá) zavedeno dálkové řízení, byly současně s ním opuštěny výpravní budovy žst. Praha–Hlubočepy (nyní pouze výhybna, zastávka přesunuta k hostinci Besední) a žst. Praha–Řeporyje. V žst. Řeporyje bylo dramaticky změněno i kolejíště, po něm zmizel i poslední přepravce, Uhelné sklady. Výpravní budova byla nejméně od roku 2014 obydlena, nyní má sice opravenou střechu, ale všechna okna jsou zatlučena prkny a na místě bývalého názvu stanice uprostřed je obskurní volební reklama, budova nyní patří hl. m. Praze a svěřena je části Praha–Řeporyje. Snímek Martin Kubík.

Přispějte také na solidární účet

Po srážce vlaků v obce Milavče na trati Plzeň – Domažlice se zvedla vlna solidarity, pomáhal úplně každý. OSŽ přispělo z Podpůrného fondu, České dráhy z peněz Nadace Železnice srdcem, a nakonec sbírku na pomoc rodinám zemědělských strojvůdců zřídili i sami kolegové strojvůdců.

Přispějte také na solidární účet pomoci rodinám strojvůdců, kteří zemřeli při nehodě u obce Milavče: 6150182329/0800. -r-



nic funguje pod různými názvy nepřetržitě od roku 1895 a již jen z tohoto pohledu si lidé, kteří zde pracují, často celou svoji profesní kariéru, tuto organizační změnu nezaslouží,“ dodává. Podle jeho dalších slov jsou lidé pro každý podnik to nejcennější a v případě OR Olomouc hrozí propuštění vzdělaných a zkušených lidí s největšími provozními zkušenostmi. „Hromadné propouštění v jednom regionu je neférové právě proto, že náš středomoravský. Zahnujeme totiž i území Zlínského kraje. Kolegy z Ostravy to vůbec nepostihne. Jich se to vůbec netýká. Členská základna a nejen odboráři to nesou opravdu velmi těžce a to také proto, že si všichni myslí, jak děláme svoji práci dobře. Zvládli jsme svoje

Rozhovor na první straně s územním tajemníkem OSŽ Petrem Rychtářem se zabývá otázkou pohotovosti na pracovišti v době dopravního klidu nebo v době výluky dopravní služby. Ta byla údajně zavedena jako eliminace důsledků šestatřicetihodinové pracovní doby. Podle názoru odborářů však zaměstnavatel není schopen zajistit podmínky na pracovišti v době dopravního klidu nebo v době výluky, proto vymyslel pohotovost. „Zaměstnanci se tímto nařízením právem cítí být okradeni, protože čas stravený na pracovišti se nezapočítává do pracovní doby,“ říká Petr Rychtář. Kvůli řadě podaných stížností byla tato kauza předána právníkům a odboráři požadovali, aby toto opatření bylo zrušeno.

Na první straně je i stručná informace o tom, že dne 30. 9. 1996 byl podepsán Sociální program ČD. Před původní přísliby neobsahoval personální program ani mzdovou část, proto bylo dohodnuto, že bude v dohledné době o tyto dvě chybějící části doplněn.

Obzor dále informuje o oslavách Dne železnice, které proběhly v Pardubicích 27. září za účasti četných hostů a s bohatým kulturním programem. Při této příležitosti byly vyhlášeny i nejsympatičtější dívky Českých drah.

Na stranách 1 a 3 je uveřejněn obsáhlý rozhovor s předsedou OSŽ Jaromírem Duškem, věnovaný téměř výhradně rádnému sjezdu OSŽ. V těch dnech totiž Ústředí rozhodlo o jeho svolání na 3. a 4. října 1997 do Mostu.

Podrobná zpráva na první straně je věnována jednání 11. sněmu Českomoravské komory odborových svazů, jejíž bylo OSŽ členem. Sněm se kromě jiných otázek zabýval návrhem růstu mezd. Předseda ČMKOS Richard Falbr uvedl, že odbory nemohou v žádném případě vyzývat své členy a organizace ke mzdové zdrženlivosti, jak je k tomu nabádají někteří vládní činitelé. Odmítli i nařčení z případného roztáčení inflace. „My žádné peníze netiskneme a nemáme na svědomí miliardové daňové a jiné úniky,“ řekl Richard Falbr a dodal, že podle oficiální statistiky má 60 % zaměstnanců mzdu pod celostátním průměrem. „To značí, že mzdy rostou především v manažerské sféře a vytváří se neúměrná mzdová diference.“

Obsáhlá reportáž ze zst. Smiřice popisuje velmi neutěšené pracovní podmínky železničářů pracujících v této stanici. Na poslední straně najdeme informace o úpravě ceny předplatného Obzoru od ledna 1997 (ze 3 na 4 korun), s výjimkou odběratelů více výstisků. —zs—

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Itálie a Rakousko zkouší jazykový překladač pro přeshraniční vlaky v rámci projektu Translate4Rail

Po laboratorním testování pokročil projekt Translate4Rail do ověřeného prototypového jazykového překladače v podmínkách reálného provozu. Provedení probíhalo v režimu statickém i dynamickém na hranici mezi Rakouskem a Itálií. V červenci 2021 strojvedoucí a dispečeré z obou zemí v praxi zkoušeli prototyp jazykového překladače.

Podle projektového týmu Translate4Rail byl test úspěšný, neboť se prokázal bezpečný provoz s jazykovým překladačem. Strojvedoucí a provozní dispečer zdárně vzájemně komunikovali přes systém předdefinovaných zpráv.

Testu se účastnili experti obou provozovatelů dráhy, z italské Rete Ferroviaria Italiana (RFI) a rakouské ÖBB Infra a čtyři dopravci: DB Cargo Italy, Lokomotiv, ÖBB Rail Cargo Austria a Rail Traktion Company. Testy začaly na italské straně 30. června v úseku Tarvisio – Pontebba/Pontebba – Tarvisio a pokračovaly na rakouské straně 1. července v úseku Arnoldstein – Villach – Arnoldstein, kde byly testovány různé moduly.

Železniční nákladní doprava je závislá na přeshraničním provozu. Ale jednou z překážek je najít vhodné strojvedoucí splňující jazykové znalosti na úrovni B1 pro vedení vlaku v jiné zemi. V zájmu překonání jazykových překážek přišly Mezinárodní železniční unie (UIC) a RailNet Europe (RNE) s projektem Translate4Rail k 1. prosinci 2019. Projekt je financován z prostředků Shift2Rail.

Projekt Translate4Rail běží 24 měsíců do 30. listopadu 2021. Podle Evropské komise je hlavním cílem projektu Translate4Rail „zvýšit přepravní proudy přes hranice, zajistit bezpečnost dopravy a zvýšit konkurenceschopnost železničního sektoru“.

Proto je vyvíjen prototypový jazykový překladač, který umožní strojvedoucímu a provoznímu dispečerovi

rozum v přeshraniční dopravě spolu komunikovat v běžných i mimořádných situacích bez toho, že mluví stejným (jedním) jazykem. Projekt Translate4Rail nabízí strojvedoucímu a dispečerům sadu předdefinovaných zpráv (PDM), které pokrývají jejich komunikační potřeby ve všech provozních situacích.

Vývoj jazykového překladače v rámci projektu Translate4Rail, který využívá databázi předdefinovaných zpráv (PDM), přešel do další fáze. Půjde o zapracování zpětné vazby od strojvedoucího a provozních dispečerů, ergonomii (použití tabletu) a přizpůsobení pro každodenní používání. —rs—

Zdroje: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/08/23/italy-and-austria-test-translation-tool-for-cross-border-trains/>; <https://translate4rail.eu/>; <https://youtu.be/pOYVofLICH4>.

„SUEZSKÝ průplav na kolejích“

Egypt podepsal dohodu o vybudování vysokorychlostní železnice za 4,5 miliardy dolarů, která spojí pobřeží Rudého a Středozemního moře. O smlouvě mezi Národním úřadem pro tunely a konsorciem, které zahrnuje společnosti Siemens Mobility, Orascom Construction a Arab Contractors, informovala egyptská vláda. Šéf Siemensu Roland Busch projekt nazval „Suezským průplavem na kolejích“.

Vlaky zkrátí dobu jízdy na polovinu, budou dopravovat pasažéry i náklad. —mmč—

Zdroj: Teletext ČT.

PORADNA BOZP

Přes čáru

Když je něco přes čáru, tak je toho moc. Obvykle raději honem vycouváme, abychom nepřekročili pomyslnou hranici mezi tím, co je ještě správné, a tím, co už je nad míru. O to víc bychom měli zbystřit, pokud je to čára žlutá, což je elegantním šrafováním, podobným těličku bodavého hmyzu. Právě v přírodě znamená tato kombinace jasné varování před nebezpečím a v tuto chvíli si vybavím minimálně u nás žijící druhy vos, sršče obecnou, některé druhy pavouků a mloka skvrnitého, který toto zbarvení ale používá spíše jako mimikry a jeho jedovatost byla dlouho lidmi přeceňována.

Nejspíš proto dnes stejný způsob barevného značení používáme i v oblasti BOZP pro zvýraznění upozornění na možnost nebezpečí, protože žlutá je velice výrazná barva a lidské oko je na ni mimořádně citlivé. Žlutá je též barvou slunečních paprsků, bohatství, závislosti a symbolem čínské monarchie. Nejvyššího účinku na vnímání dosahuje v kontrastu s černou a tato kombinace je v rámci evropských zvyklostí obecně uznávána jako kombinace barev pro výstražné značky a tabulky.

Pokud bychom zabrousili do bezpečáckých vod, tak povinnost zaměstnavatele je umístit na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví, bezpečnostní značky a značení a zavést signály, které poskytují informace nebo instrukce týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a seznámit s nimi zaměstnance, je požadavkem § 6 zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a neméně důležité požadavky, a to na vymezení nebezpečného prostoru, je definován nařízením vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, § 2 odst. b), jako prostor uvnitř nebo vně zařízení, ve kterém je zaměstnanec vystaven riziku ohrožení zdraví, a vymezuje se právě pomocí žluté barvy nebo žlutočerného šrafování. Může to být např. nebezpečný prostor stroje,

zúžený profil, nebezpečné hrany a vyčnívající části zařízení, nebo prostor pro jízdu manipulačních vozíků. Podle nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, přílohy 1, m. j. spodní hrana sklopných a zdvižných mechanicky ovládaných vrat musí být označena značkami (například šikmým bezpečnostním šrafováním), volné okraje rampy musí být trvale označeny značkami označujícími nebezpečnou hranu a v bezprostředním okolí pracovní jámy musí být na podlaže vyznačen ochranný manipulační prostor.

Není bez zajímavosti, že bezpečnostní značení technických a pracovních zařízení na železnici je specifikováno i v nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, Příloha č. 4, odst. 2, kdy je m. j. zaměstnavatel povinen na pracovišti označit bezpečnostními značkami stožáry, sloupky, konstrukce, pevné objekty, zařízení a jiné předměty zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru. Rozměr nebezpečného prostoru a způsob (rozměr) značení v mnoha případech pak uvádějí související normy nebo přímo návod výrobce, a způsob používání a rozmístění bezpečnostních značek vymezuje nařízení č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů. Tady se musím přiznat, že uprostřed sepsování toho ohromného množství legislativních odkazů, mi do hlavy vlezla neodbytná myšlenka – moc by mne zajímalo, proč takové ty malé mušky lezou právě na signální žlutou. Pokud to někdo víte, klidně mi napište – ráda se poučím, protože strejda Google tentokrát mlčí a já se jen můžu dohadovat.

Tak jen doufám, že i nás žlutá pokaždé trkne a uvede do pohotovosti, případně správně napoví, že jít přes čáru se musí minimálně s rozmyslem.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

NÁZORY

Nechceme úspory zadarmo

Pak že se staré časy nevracejí. Při současném dění ve Středočeském kraji vzpomínám se slzou v oku na 70. a 90. léta. Tedy v souvislosti s rušením osobní dopravy na železničních tratích. Stejná argumentace, stejné důvody, poučení za ta léta žádné. Prostě doprava na místních tratích je ztrátová a lidé tam vlakem nejezdí. A to je důkazem toho, že o tu dopravu nemají zájem, takže budeme v rámci úspor rušit osobní vlaky a tzv. dosáhneme roční úspory 52 milionů Kč a železnici nahradíme autobusy nebo také ničím. Prostě aut máme všude stále málo.

Naproti

Povinnost zakrýt dýchací cesty ve vlaku je neusledovatelná. Nemyslím z hlediska kontroly, ale z hlediska přehledu, ve které zemi je to kdy povinné a za jakých okolností. O nějaký ten přehled se právě pokusím. Různé světové trip-advisory to již dávno vzdaly. Ve Švédsku nic povinného není, určitý čas byly roušky doporučeny v pracovní špičce. Ve Finsku nebyly povinné, ale svého času doporučené bez ohledu na špičku. V Norsku byly povinné jen krátce. V Británii byly nejprve povinné v Anglii, mnohem později ve Skotsku a Walesu, ovšem v Anglii byly dávno zrušeny, následovány prudkým poklesem nákazy, zatímco v mnohem méně infikovaném Skotsku a Walesu zůstaly. Zůstaly také v MHD. Podobná situace je v Nizozemí: ve vlacích se již nic nenosí, v MHD ano. Dánsko zavedlo roušky sofistikovaněji: podle naplněnosti spoje. Sedící lidé jí mít nemuseli, stojící a popocházející ano. Přesně podle logiky: nacpaným spojem (a tedy přenosu viru usnadňujícím) je ten, v němž se lidé nevejdou na sezení. A kdo si rozznáší pivo z jídeláku skrz vlak, může skrz něj také roznést virus. Island uzákonil roušky mezi posledními a zrušil mezi prvními; ovšem povinné byly pro cestující, kteří cestovali více než 20 minut.

Tentokrát podle logiky: krafoučká cesta – krafoučká expozice případnému viru. V Bělorusku nebyly zavedeny povinné roušky ve vlacích nikdy. Státní aparát se vydal cestou izolace od veškerého cizího vlivu, tedy i od doporučení WHO. Na nákazě se ovšem vůbec nic neprojevovalo. Toto neplatí o Estonku, kde povinné roušky po většinu éry covidu nebyly, ale náказа u nich rostla zrovna v době, kdy jiné země zpřísňovaly ohledně materiálu roušek. Maďarsko kromě povinných roušek zavedlo do vlaků pravidlo, že jimi nesmí přes hranice přijet cizinec. Velmi přísné opatření, během něj náказа celou dobu stoupala, platilo přes půl roku, aby bylo zrušeno zcela. Povinné roušky ve vlacích jsou dlouhodobě v jižních zemích: Itálii, Katalánsku, Španělsku, Portugalsku, dále ve Francii, Belgii, Irsku, Švýcarsku a také u všech sousedů. Rakousko přestalo vyžadovat konkrétní materiál, kdežto v Německu a na Slovensku musí být cestující vybaveni vložkou respirátorem, aby v Polsku stačila pouze chirurgická rouška. Tak takhle to vypadá v dnešní době sjednocené Evropy v Roce železnice. Jak tohle usledovat? A lze si vůbec udělat názor, co je nejlepší? Jisté je, že model Islandů nebo Dánů má to, co zde Ústavní soud postrádal: selektivní zdůvodnění. Ono by asi bylo opravdu nejlepší, kdyby byla motivace jet prázdnějším spojem bez roušky místo nacpaným s ní. Takhle se náš národ to jediné opravdu funkční opatření (co největší diskrétní zónu) nemá motivaci učit a běžně je jeden vůz plný i k stání a v jiném sedí jen dva cizí lidé, a ještě naproti sobě... Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Pro neznalé to zní možná zajímavě, ale pro ty, co snahy o likvidaci železnice v dobách uvedených a prosazování její náhrady dopravou silniční zažili, je to nepochopitelné a nepřijatelné. Ano, nikdo se nebrání šetření, ale jen tehdy, pokud jsou řešení podložena a zakládají se na odborných předpokladech. A ne podle toho, co se komu hodí a za co lobbuje. A přetrvává i pokřivená ekonomika. Nadále se nic neudělalo s nerovnými podmínkami mezi železnici a silniční dopravou. Prostě silniční doprava je považována za levnou. A že třeba nemá započítanu ani dopravní cestu, ani externality, ani dopady do zdraví, nevádí. To se nám to pak jezdí levně. Podivné na rozhodování vedení kraje je i to, že se vychází z nízkého počtu cestujících zejména v koncových úsecích tratí, kde se zcela logicky musí počet cestujících snižovat.

Nejhorší na tom ale je, že nikde neexistuje nějaká analýza negativního stavu, co by se dalo zlepšit. Nediskutuje se o tom, jak zvýšit počty cestujících, k čemu vlastně dotyčná trať slouží či sloužit může. A zásadní chybou je to, že se vlastně vůbec neuvažuje o nějakém provázaném a koordinovaném systému autobusové a železniční dopravy. Takže autobusy si jezdí po svých trasách a že by navazovaly či svázaly cestující k tratím, ani náhodou. To se pak ta neefektivita jen hrme a svou funkci pak neplní ani autobusy, ani železnice.

Zcela nelogicky jsou nastaveny i tarifní podmínky. A pokud je na to vše kraj upozorňován, reakce žádná. Prostě, my jsme rozhodli, my máme pravdu! A že má někdo nějaké jiné řešení? Nezájímá. Prostě my tu železnici nechceme. A následky do budoucna lze očekávat ještě horší. Protože na těch zbylých úsecích postupně poklesne doprava (ti, co jezdili dál, nepojedou), tak další redukce bude na světě. Budeme rušit dál, až zrušíme celou trať.

Že se o tom nemluví? Ale mluví, ale jen v kuloárech a mluví se i o dalších tratích a nejen lokál-

kách. Takže se možná zase dpracujeme dávného cíle – zrušit tak nejméně třetinu železniční sítě a vesele používat drahou silniční dopravu s jejími negativními dopady. Autoři redukci odmítají brát na vědomí řadu faktů. Jakých? Třeba to, že zanedbaná údržba silnic v kraji se odhaduje na cca 50 mld. Kč. No a my budeme šetřit 52 milionů omezením železniční dopravy. Jak to souvisí? Pokud kraj bude převádět dopravu na silnice a tedy i na ty autobusy, potřebné náklady na silnice porostou a s tím bude narůstat částka zanedbanosti. Ty miliardy se jen tak nenajdou.

A o čem se dál nemluví? On totiž ten autobus vyvolává na 1 km nějaké náklady na dopravní cestu – na regionálních silnicích např. kolem 30 Kč (ale i více, je to individuální).

Takže příklad: nově zavedený autobus na trase 10 km a 10 párů spojů denně tak vyvolá oproti využití v části 6000 Kč a za rok je to cca 1,2 mil. Kč. No a když to převedeme na všechny uvažované úseky tratí? Pak jednou se ta vykazovaná úspora ztrácí. Čili odpovědný hospodář by naopak usiloval o snížení provozu na silnicích, aby ušetřil, a současně by usiloval o převádění dopravy ze silnic na koleje (a u nákladní především). To by už skutečné úspory nastaly a možná i ve stovkách milionů ročně. Jenže to by musela být nějaká koncepce, nějaká komplexní znalosti problematické dopravy, ale i třeba životního prostředí, zdravotních dopadů apod. A už vůbec asi dotyčné nezájímá, že silniční doprava má propočteny náklady na zdraví obyvatel ročně v ČR kolem 70 mld. Kč, které by zcela oprávněně měly jít do zdravotnictví. No a externality jsou stále ročně v ČR víc než 200 mld. Kč. Kolik z toho připadá na silniční dopravu v tomto kraji? A kolik by tedy uživatelé silnic měli platit ve skutečnosti? Určitě víc než 52 milionů Kč. I když o tom všem dotyční byli informováni, nijak je to nezažalo, z míry nevyvedlo a šetřit se bude na těch nepravých místech.

Prostě vše při starém a doplácet na to a platit to budeme my všichni. Ale proč? Ing. Antonín Minařík

Hranice bez vlaků

Ještě před pár lety se dalo cestovat vlakem z Prahy téměř kamkoli do „Orientu“. V roce 2015 začala uprchlická krize, v jejímž důsledku (?) byly uzavřeny železniční přechody do směru Východ. Uprchlíká krize se zmírila, ale přišla další katastrofa v podobě COVIDU-19. Lze se domnívat, že v jejím důsledku nebyla řada železničních přechodů obnovena? Jsou to jen domněnky, ale fakta hovoří jasně. Spíše to vlády na něco svlechl! Vlakem se nedá již od roku 2018 dostat do Bosny–Hercegoviny, nedá se dostat ani z Maďarska do Osijeke v Chorvatsku, nedá se dostat vlakem do Bělehradu (zde prý z důvodu dlouhodobé rekonstrukce tratě, kterou provádí čínsko–ruské konsorcium), v Bělehradu bylo navíc definitivně zrušeno původní nádraží v centru! Vlakem se nedá dostat ani z Budapešti do Istanbulu. V roce 2008 jsem jel přímým vozem Budapešť – Istanbul, nyní spoj neexistuje. V roce 2009 jsem jel přímým vlakem Budapešť – Sarajevo, ten z výše uvedených důvodů neexistuje.

Špatná železniční situace ve směru Východ – Orient začíná již na nešťastném Slovensku, už za Moravou jsou léta uzavřeny tratě přes přechody Holíč, Sudoměřice, ostatní jsou omezeny. Mezi Slovenskem a Maďarskem jsou kromě hlavní tratě přes Stúrovo a Košice, či pár obnovovaných osobáků přes Rusovce, všechny přechody pro osobní vlaky uzavřeny (např. Filakovo, Lenártovce, Slovenské Nové Mesto, Kalonda, Komárno).

Neveselé zprávy z Příbrami

Při mé poslední návštěvě v žst. Příbram 19. 8. jsem byl nemile překvapen sdělením nájemce nádražního hostince, že dostal od Správy železnic výpověď, což tam platil řádně nájemné od poloviny 90. let. Hostinec byl vyzdoben železniční tematikou – fotografie lokomotiv, staré železniční cedule či návštěvní petrolejové (olejové) svítilny.

V žst. Příbram od ledna 2021 již nenajdeme ani mezinárodní pokladnu, dle mých informací byla hojně využívána místními občany při cestách do zahraničí, včetně možnosti zakoupit cestovní doklady do autovlaku na Slovensko atd. Nejbližší mezinárodní pokladna tak zůstává ve vzdáleném Berouně, což plno zákazníků Českých drah patrně odradí od cest vlakem vůbec.



Vkusná výzdoba nádražky Příbram má dny sečteny, Správa železnic má asi radši prázdné objekty!

V Příbrami již není ani obsazeno místo pohotovostního výpravčího. Jediný provozní pracovník je vnitrostátní pokladna ČD a útulek vlakového doprovodu nákladních vlaků (Mn), který sídlí v bývalém skladě, kde byla dříve vozová služba. V Příbrami je také deponován pro potřeby Mn vlaků služební vůz–hytlák. Vlečka do Kovohtu Příbram je téměř nepoužívána, pouze se po ní jezdí pro obsluhu nákladisté Vojenský lesů. Dřevo se také ještě nekládá v nákladním obvodu žst. Příbram, občasí uhlí. Těžba stříbrskočínčila v Příbrami v roce 1978, uranu v roce 1991, okamžitě po „sametu,“ byly to nehlubší doly v Evropě, navíc nedotěžené. Teď se bude uran dovážet... doly byly zatopeny, v některých uranových dolech je aspoň zásobník plynu. Martin Kubík



Opuštěný komerční prostor v žst. Zádka Třebeň.

Dobří lidé ještě žijí!

Stačila chvilka nepozornosti a náš dopisovatel Vít Mareš v neděli 26. 9. 2021 odjížděl z Hostivice do Prahy bez penězky včetně dokladu.

„Seděl jsem venku na lavičce, a jestli jsem si jí tam položil a zapomněl na to, nebo jestli mi vypadla z kapsy, si už nepamatuji, o to větší to byl pro mě šok, když mi do vlaku volala pani z hostivické osobní pokladny, že má u sebe moje doklady,“ vypráví s tím, že díky patří i poctivému nálezci, který penězku do pokladny zanesl.

Vít Mareš proto ve Veleslavíně vystoupil a vrátil se do Hostivice. „Ve spěchu jsem si pro penězku doběhl, abych stihl ještě vlak do Prahy, od kterého jsem měl příjod domů, ale zapomněl jsem poděkovat. Čtěl bych tak učinit aspoň takto dodatečně prostřednictvím Obzoru,“ dodal.

Redakci se podařilo zjistit, že tou akční paní z Hostivice je osobní pokladní Dagmar Trpišová. Tuto cestou jí jménem Vít Mareš dodatečně děkujeme za bleskrychlou reakci a pomoc v nouzi. —red—



Parní lokomotiva DR 99.3301 byla nejstarší lokomotivou na Dni otevřených dveří v Muzeu starých strojů v Žamberku.

Podzimní vůně páry v žambercké Vonwillerce

V někdejší textilní továrně Vonwillerka v Žamberku se rozvíjí celou řadu let Muzeum starých strojů. Majitelům se povedlo nashromáždit velké množství různých strojů, zčásti poháněných párou. Početná část exponátů muzea je získána formou zápůjčky. Jedním z lákadel muzea jsou také parní lokomotivy. Samotná továrna a muzeum neměla a nemá žádné napojení na železniční síť, i tak se za léta činnosti muzea povedlo vybudovat úzkokolejné kolejiště o rozchodu 600 mm, z části také s rozchodem 760 mm.

A právě na úzkých kolejkách, které slouží také jako zkušební tratě, se ve dnech otevřených dveří přestavují úzkokolejné parní lokomotivy. V areálu muzea je velká opravárenská dílna, trať také slouží jako zkušební pro zde opravené lokomotivy. Muzeum doposud není zařízeno na pravidelnou otevřenou dobu, ale několikrát do roka pořádá Dny otevřených dveří.

Letošní podzimní Den otevřených dveří připadl na sobotu 18. 9. a nabízel rozsáhlý program. Pro příznivce parních strojů a lokomotiv byla největším lákadlem přítomnost hned pěti úzkokolejných lokomotiv. Navíc byly vypraveny dva zvláštní vlaky, které navázely návštěvníky do Muzea starých strojů v Žamberku, z nádraží k Vonwillerce jezdil autobus. Jeden z vlaků byl vypraven z České Třebové přes Žamberk do Doudleb nad Orlicí a zpět. Tento vlak vezla parní lokomotiva 555.0153, kterou má Muzeum starých strojů v dlouhodobém pronájmu. Druhý vlak byl vypraven z Litomyšle přes Týniště nad Orlicí do Žamberka a zpět. V čele tohoto vlaku stála lokomotiva 751.232, patřící Východočeské drá-

ze. Když tedy přičteme lokomotivu 555.0153, bylo při Dni otevřených dveří k vidění hned šest parních lokomotiv.

Z těch úzkokolejných byly nejzajímavější hned tři stroje. Prvním z nich byla lokomotiva, označená DR 99.3301. Lokomotiva byla také nejstarší ze zde představených strojů, vyrobená byla v roce 1895 v lokomotivce Krauss Mnichov. Další zvláštností tohoto stroje je přívěsný tendr, u úzkokolejných lokomotiv nebývá tak často. Lokomotiva v dílnách muzea absolvovala rozsáhlou opravu a zde byla její premiéra po zprovoznění. Lokomotiva patří Parkové dráze v Cottbusu, ale původně jezdila na lesní železnici v Muskau. Z Muskau, kde dnes funguje muzejní dráha, je druhá z německých lokomotiv, která zde prodělala rovněž generální opravu. Jedná se o stroj vyrobený firmou Jung v roce 1938, jako typ pro stavební a důlní dráhy v Německu. Tato lokomotiva před vyřazením jezdila v povrchových dolech.

Také třetí z nejzajímavějších lokomotiv je nově zprovozněná v dílnách muzea a patří rovněž mezi průmyslové lokomotivy. Tato byla vyrobena v ČKD Praha jako typ BS 70 v období Protektorátu pro německé stavební firmy. Lokomotiva dnes patří Muzeu starých strojů.

Další dvě parní lokomotivy, které zde byly představeny, patří rovněž muzeu. Tou první je stroj postavený v roce 2014 jako novostavba podle původních plánů firmy Orenstein & Koppel. Druhá lokomotiva pochází z Polska, kde jezdila v uhelných dolech.

Parní lokomotivy vozily zájemce v areálu muzea a pózovaly pro četné fotografy. Kromě parních lokomotiv na nádvorí a přilehlém pozemku jezdily parní válce a nákladní auto Škoda Sentinel, v činnosti zde byly další parní stroje a lokomotivy. Na parkovišti byla přehlídka historických aut a motocyklů, další historická auta spolu se zemědělskými stroji byly v bývalých továrních halách.

Celý den byl doprovázen také průvodním slovem a živou hudbou, občerstvení bylo zajištěno na několika místech muzea. Na nádvorí před dílnou i v dílně samotné bylo k vidění hned několik lokomotiv, které se zde opravují, nebo čekají na opravu. To dává naději, že v příštím roce bude v Muzeu starých strojů při Dnech otevřených dveří opět co k vidění.

Pavel Stejskal

Spojte příjemné s užitečným, navštivte Knihovnu Českých drah v Kralupech nad Vltavou

Pár kroků od železniční stanice Kralupy nad Vltavou je za bývalými objekty Buštěhradské dráhy, v areálu bývalého depa, ukryta Knihovna Českých drah, která udržuje a zpřístupňuje ojedinělý knihovní fond tuzemské a zahraniční odborné literatury z oblasti dopravních oborů a odborné periodiky z tuzemské a zahraniční produkce. Naleznete zde i unikáty jako například kompletní sbírku tuzemských jízdních řádů od roku 1894 do současnosti.

Ve dvou podlažích na celkem 350 metrech čtverečních je uloženo přes 120 000 titulů, od nejstarších, které byly vydány v polovině 19. století, až po ty nejmladší, staré jen pár hodin. Základem fondu jsou tuzemské a zahraniční monografie, vázané časopisy, ČSN a technické normy železnice, resortní předpisy včetně historické sbírky, mapy, jízdní řády, a pouze pro zaměstnance skupiny ČD normy UIC, OSŽD a resortní výzkumné zprávy. Knihovna zároveň nakupeje a zpřístupňuje uživatelům současná odborná i populární železniční periodika z tuzemské a zahraniční produkce.

Knihovna, jež je přístupná každému, je znovu otevřena od letošního 4. května v těchto výpůjčních dnech: úterý 12 až 15 hodin, středa 9.30 až 15.30 h, čtvrtek 9.30 až 12.30 h.

—mmč—



Ve dvou podlažích Knihovny Českých drah v Kralupech nad Vltavou je na celkem 350 metrech čtverečních uloženo přes 120 000 titulů.

FISAIC – seminář skupiny Kreativní ruční práce na Potštejně

Ve dnech 9. – 12. 9. 2021 proběhl v malebném údolí Divoké Orlice pod hradem Potštejn v areálu LT Železničář seminář skupiny Kreativní ruční práce Českého zemského svazu FISAIC. Přítomně „tvůrčí“ přivítala výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová. Program semináře připravila a zároveň jej vedla zakládající členka skupiny, paní Marie Havlínová. Šikovné ruce 34 členek během prodlouženého víkendu vytvářely košíky z pedigu a vánoční dekorace. Program byl rozdělen na dvě části. A to na výuku plnění z pedigu a vytváření workshop, ve kterém si členky skupiny postupně vyzkoušely čtyři různé techniky výroby vánočních dekorací. Pokročile pleťáky pleny příborníky a nosiče, začátečnice se nejprve seznámily s materiálem a jednodušší technikou plnění. Pod odborným vedením lektorky brzy vznikaly pod

jejich rukama první košíky.

Sobotní den byl podle programu věnován výtvarnému workshopu, během kterého vznikaly lampy ze zavařovacích sklenic, dekorované technikou decoupage, trpělivé hvězdy z korálků, klíčenky z patron a šperkařských komponentů, všem se líbila tvorba závěsných dekorací z macramé a andělů z dřevěných výřezů. Celý seminář doprovázelo krásné počasí, dobrá nálada a chuť vyrobit nějakou zajímavou dekoraci. V neděli dopoledne se dokončili práce a proběhla výstava výrobků, která měla velký úspěch, neboť z areálu kempu přišlo mnoho diváků, také místní personál a všichni obdivovali vystavené výrobky.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC
Snímek Miroslav Čarek



Účastnice semináře skupiny Kreativní ruční práce ČZS FISAIC se svými výrobky.

Vršovice jdou do finále!

Kompletní rekonstrukcí prošla v uplynulých letech žst. Praha–Vršovice, mimo jiné byla rozšířena o nové nástupiště (č. 4). Vršovice mají nyní sedm nástupišť hran.

„Aktuálně se dodělávají podhledy na 2. nástupišti, nádraží Praha–Vršovice bude hotové přibližně do měsíce. Do konce roku pak ještě proběhnou finální terénní úpravy a na jaře výsadba zeleně,“ sdělil Dušan Gavenda, mluvčí Správy železnic.

—red—

NTM financuje z prostředků EU opravy historických lokomotiv

„Ani v době covidové jsme nezaháleli,“ řekl generální ředitel Národního technického muzea (NTM) v Praze Karel Ksandr na pracovním – společenském setkání MD ČR a NOK s partnery České železnice, které se konalo dne 14. 9. 2021 v historickém Masarykově salónku na pražském Masarykově nádraží. Jednání navázalo na předchozí setkání na hlavním nádraží v Praze z listopadu roku 2018, které také organizovala NOK s MK ČR, MD ČR a dalšími partnery. „Zpracovali a uspěli jsme s projektem u Integrovaného operačního programu (IROP) a za podpory ministerstva kultury nyní realizujeme projekt, kde jen podíl prostředků EU činí více než 23 milionů korun,“ uvedl

Karel Ksandr s tím, že finanční prostředky budou využity na opravu parní lokomotivy 210.001 s názvem Serený, původem z trati Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, a to do vystavovatelného stavu. „Za necelých 4 miliony korun bychom měli lokomotivu opravit do kompletního stavu, vrátit se totiž z výpůjčky totálně rozebráná,“ dodal Karel Ksandr.

Opravena také bude (už je i podepsaná smlouva) lokomotiva Conrad Vorlauf (411.019) s tendrem, třetí nejstarší dochovaná parní lokomotiva v Česku: „Lokomotiva bude uvedena do vystavovatelného stavu, avšak při splnění podmínek, které neznemožní případné zprovoznění

lokomotivy v budoucnu. Původní představa opravy za 3,6 milionu korun z roku 2017 se zvýšila na necelých 8,9 milionů korun,“ řekl dále Karel Ksandr.

Do provozního stavu bude naopak opravena parní lokomotiva „Ušatá“ 464.102, pro kterou se finalizuje zadávací dokumentace veřejné zakázky. „Byla vyježděná do poslední součástky, v čase předání měla propadlý kotel. Do tří let by ale měla být opravena a ve spolupráci s ČD poté provozována,“ doplnil generální ředitel NTM v Praze.

Ve spolupráci s ČD mimo IROP je připravena i oprava elektrického motorového vozu M 400.001, tzv. Křížkovy „Elinky“. „Také u ní jsme připravili se z našeho rozpočtu na opravě podílet. Takže, když to dobře dopadne, tak bychom za pár let měli mít k dispozici sedm hnacích kolejových vozidel, které budou plně provozní (jsou to: parní

lokomotiva 464.102 „Ušatá“, elektrický motorový vůz M 400.001 „Elinka“, parní lokomotiva 464.202 „Rosnička“ (na snímku), parní lokomotiva EP1000, motorový vůz M 131.101 „Hurvinek“, motorový vůz M 120.417 „Věžák“ a parní vůz M 124.001 „Komařek“ a šest provozuschopných vagonů.“

Dodejme, že NTM koupilo letos od Českých drah 66 vozidel za účelem jejich trvalého uchování pro budoucí generace. Vozidla nejsou primárně určena k provozování, protože řada z nich je v nedobřím technickém stavu, nebo na pokraji životnosti; řada z nich je potom v provozuschopném stavu zastoupena ve sbírce ČD, např. „Panfák“. „Tato rozsáhlá akvizice však zásadně vyplňuje mezeru ve sbírce kolejových vozidel NTM a tím, že jsou vozidla zachována, je do budoucna dán prostor k diskusi nad možností nějaké další vozidlo zprovoznit,“ uzavřel Karel Ksandr.

Michael Mareš

Lysá nad Labem má druhou cyklověž

V pondělí 9. 8. 2021 byla za účasti prvního místopředsedy vlády a ministra vnitra České republiky pana Jana Hamáčka slavnostně otevřena druhá cyklověž, v pořadí devatenáctá v ČR. Tento automatický parkovací dům pro 118 jízdních kol byl vybudován na litolské straně nádraží. Tento projekt v hodnotě 19 mil. Kč byla městu přidělena dotace ve výši téměř 15 mil. Kč. V souvislosti s tímto projektem byla provedena za 3 mil. Kč rekonstrukce přilehlého parkoviště a příjezdové komunikace v ulici U Nové hospody. Slavnostního přestřižení pásky se zúčastnili i reprezentant České republiky v cyklokrosu Stanislav Bambula, který dříve jezdil za Slovan Lysá a pracoval v Kovo-

ně. Delší čas žije v Táboře, kde trénoval reprezentační mužstvo. V současnosti tam trénuje mládež. Na závěr mu starosta Karel Otava předal čestnou medaili města Lysá nad Labem za zásluhy, která mu byla udělena 4. 3. 2021.

Mezi příslušensví této věže patří tzv. EBIKE CHARGE, což je unikátní modulární systém nabíjecích boxů se dvěma zásuvkami v každém boxu s nepřetržitým provozem, sloužící pro nabíjení baterií elektrokol a mobilních zařízení. Další užitečná věc je veřejná pumpička na duši u kola, kočárku, vozíčku atd. Samozřejmostí je servisní stojan se základním náradím.

—mmč—

Moudrost pro tento den

„Můžete mít buď výmluvy, nebo výsledky. Nikdy ne obojí.“

Arnold Schwarzenegger,
rakousko–americký sportovec,
herec a politik (nar. 1947)

85 let tratě Margecany – Červená Skala

Trať Margecany – Červená Skala byla v úseku Margecany – Mníšek nad Hnilcem postupně přestavována z úzkého na normální rozchod. 26. 7. 1936 byla přestavba trati a novostavba do žst. Červená Skala ukončena. V současné době je v prostředním úseku tratě provoz čistě sporadický mezi žst. Dobšinská Ladová Jaskyňa a Červená Skala jedomo mimo sezonu pouhé dva páry vlaků – rychlíků, osobní zastávkový vlak ani jeden. V žst. Telgárt je trvalá dopravní výluka, světelná návěstidla, ač svítí na Stůj, nejsou označena znaky nepatnosti, jsou zneplatňována rozkazem V v osvedních stanicích!

4. září byl k 85. výročí trati vypraven parní vlak z železniční skvosty – na příprěži jel „Zelený Anton“ 486.007 (Škoda Plzeň, r. v. 1936), jako vlaková byl „Papoušek“ 477.013 (ČKD Praha, r. v. 1951), oba má na starost Výchrevia Vrútky. Nepochopitelně a velmi odvážné bylo, že dva topiči lokomotivy 486.007 byli po celou jízdu v tendru a uhlí přehazovali k topeništi. Zvlášť v smyčkovém tunelu Telgárt si asi užili svoje. Prostě jízda, jak má být.

Martin Kubík



Zvláštní parní vlak vjíždí 4. září dopoledne do žst. Mlynský 486.007 a 477.013.

SPORT

České družstvo se na Běchovicích umístilo na druhém místě

125. ročníku populárního silničního běhu Běchovice – Praha (10 km) se letos zúčastnila, stejně jako v předcházejících letech, také silná skupina železničářů. Na startu pod hlavičkou OSŽ stálo letos 102 závodníků a závodnice, rozdělených do kategorií do 40 let, nad 40 let a ženy. Kromě účastníků z České republiky stálo na startu již tradičně také družstva ze Švýcarska, Polska, Dánska, Rakouska, Belgie a Slovenska.

Nejrychlejším mužem se ve vynikajícím čase 32:08 min stal Elias Gemperli (1995) ze Švýcarska, těsně za ním se umístil nejrychlejší reprezentant Česka Josef Novák (1997) z HZS Česká Třebová (33:01 min). Mezi ženami byla nejrychlejší Polka Agnieszka Kujachová (43:17 min), z českých žen pak Ivana Martinová z AZD (48:37 min). V kategorii starších mužů (nad 40 let) byl nejrychlejší Dimitri Van Dame (1979) z Belgie. Ocenění si zaslouží i nejstarší účastníci Běchovic za OSŽ – Jiří Engliš z Krnova (1938) a Eva Cupalová (1947) z Holubic u Brna.

Závěrečné vyhlášení výsledků kategorie OSŽ proběhlo v hotelu Olšanka na Žižkově. Ocenění byli jak nejrychlejší závodníci a závodnice, tak i jednotlivá družstva v pořadí: 1) Polsko, 2) Česká republika, 3) Belgie, 4) Slovensko, 5) Rakousko, 6) Švýcarsko a 7) Dánsko. Oceněným předal diplom a poháry ředitel závodu Miloš Paleček, tajemník OSŽ. Do závodu i letos negativně zasáhl Covid, jakož i Brexit – nepřijeli tradiční účastníci z Německa a z Anglie.

—čas—



Nejrychlejší muži v dresu OSŽ na 125. ročníku Běchovic: (zleva) Josef Novák (ČR), Elias Gemperli (Švýcarsko) a Sebastian Chmielars (Polsko).

