

Z aktuálních událostí

■ **Konference Podnikového výboru OSŽ Správy železnic (dále SZ) se konala 14. 10. 2021 v kulturním sále pražského hlavního nádraží. Na delegáty čekala nejen směr hlasování, ale i množství informací, bilancujících uplynulé volební období. Jednání se zúčastnilo 116 delegátů ze 132 pozvaných, což je 87,87 %.**

Předseda PV Petr Štěpánek podal podrobnou zprávu o činnosti podnikového výboru za období 2017 – 2021. „Kolektivní vyjednávání se v uplynulém období zaměřilo na udržení podmínek v oblasti stanovené týdenní pracovní doby, doby odpočinku a dovolené, nárůstu tarifních mezd, příplatků a odměn či udržení nárokovosti

me konsenzus, kompromis přijatelný pro všechny, a teprve takto formulované stanovisko prezentujeme jako pozici OSŽ,“ dodal. K dalším prioritám Martina Malého patří modernizace a elektronizace, udržení a další rozšiřování palety členských benefitů OSŽ, obhajoba jízdních výhod a zastupování zájmů členů OSŽ v tripartitě prostřednictvím členství v ASO.

Jedním zahraničním hostem konference byla Ing. Darina Fabulová, místopředsedkyně OZZ (Odborové sdružení železničářů). Ocenila společná setkání slovenských a českých odborářů, která jsou podle jejích slov přínosem pro obě strany a která bohužel byla v loňském roce přerušena pandemií koronaviru. „U nás je situace velmi špatná. Rozpočet je pro ŽSR katastrofální, každý rok nám státní příklepne nižší finanční prostředky, vidí nás jen jako černou díru na peníze,“ poznamenala Darina Fabulová. Vládní politická koalice tvořená čtyřmi stranami bojuje mezi sebou, což se přenáší i do vyjednávání s odbory. „Vypadá to, že si právo na spravedlivé odměňování pravděpodobně budeme muset vydobýt na ulici,“ dodala.

Jednání dále pozdravili místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola a místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková. Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka referoval o problémech spojených s KOP a rekreacemi.

Následovala volba členů Podnikového výboru OSŽ SZ (24 členů), (čtyř) tajemníků a předsedy PV OSŽ Správy železnic (staronový předseda Petr Štěpánek sklídl po volbě velký potlesk), delegátů a náhradníků na VIII. sjezd OSŽ, (tři) kandidátů do Revizní komise OSŽ a v závěru i podniková konference potvrdila návrh Martina Malého jako kandidáta na předsedu Odborového sdružení železničářů.

V závěru Petr Štěpánek poděkoval za zvolení i za spolupráci. „Po počátečních rozbrojích po sloučení infrastruktury a řízení provozu jsme je jednotným,“ řekl.

■ Jednání předsedzových konferencí bylo ukončeno v úterý 19. října, kdy se sešli delegáti **nedrážních základních organizací**. Po schválení programu a jednáního řádu konference vystoupila se zprávou o činnosti NeRV od VII. sjezdu OSŽ Renata Dousková. Konstatovala nelehké období pandemie covidu, nedostatek kvalitních zaměstnanců, ale i přístup některých vedoucích pracovníků k odborům: „Nemalé problémy vznikají u společnosti, kde pro zaměstnavatele jsou odbory „nutné zlo“, a kde je úspěchem „dodržení zákoníku práce a platné legislativy ČR,“ zdůraznila. (Pokračování na str. 2)



Předseda Podnikového výboru OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek.

KOP,“ řekl Petr Štěpánek. Jako aktuální doplnil informaci o tom, že kolektivní smlouva na rok 2022 již byla podepsána (6. 10. 2021), a to se mzdovým nárůstem 5 % při zachování benefitů.

Petr Štěpánek se ve své zprávě dotkl také připomínkování vnitřních předpisů, na nichž se PV podílel, či jednotlivých organizačních změn. Dále uvedl, že poradní orgány PV – Republiková rada infrastruktury a Republiková rada řízení provozu – byly z rozhodnutí obou republikových rad a následně podnikového výboru dne 30. 9. 2021 zrušeny a jejich činnost nahradí aktivy zástupců zaměstnanců SZ. Za hlavní úkoly pro budoucí období označil kromě kvalitního kolektivního vyjednávání a snahy udržet dosažené benefity zvyšování informovanosti členské základny či rozšíření stávajících výhod členství v OSŽ.

S krátkým vystoupením přišel mezi delegáty i první host jednání – personální ředitel Správy železnic Ing. Pavel Koucký. Krátce zhodnotil právě podepsanou kolektivní smlouvu na rok 2022 a zmínil se o nastavení podmínek kondičních pobytů. „Čeká nás další rok rozsáhlých výlukových prací. Předpokládáme v něm lepší plánování a větší tlak na dodavatele, aby byly práce vykonávány v delším časovém rozpětí v rámci dne, ale i využití nočních hodin,“ řekl Pavel Koucký závěrem.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, stejně jako na ostatních konferencích, seznámil delegáty se svými pěti prioritami, s nimiž se bude na jaře na sjezdu OSŽ ucházet o post předsedy OSŽ. K první prioritě, nazvané „konsenzuální rozhodování“, vysvětlil, že nejvyšší svazové orgány, Představenstvo a Ústředí OSŽ, jsou složeny poměrně podle počtu členů z jednotlivých sekcí přibližně z poloviny ze zástupců Správy železnic a z poloviny ze zástupců ČD, ČD Cargo a nedrážních. „V případech, kdy je třeba za OSŽ zaujímat stanoviska k otázkám, kde jsou zájmy těchto jednotlivých zaměstnavatelů třeba i dost protichůdné, by bylo špatné, aby tlačili jedni proti druhým,“ vysvětlil Martin Malý. „Proto vždy hledá-



Předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková.

Namísto plánované revize mimořádná událost, na lanové dráze na Ještěd spadla jedna z kabin!

V neděli 31. 10. 2021 odpoledne v 13.37 h spadla jedna z kabin lanové dráhy na Ještěd. Při mimořádné události zemřel průvodčí, který byl v kabině sám. Z druhé kabiny lanové dráhy bylo evakuováno 13 cestujících a průvodčí. „Je nám velice líto, že k této tragické události došlo, a chceme vyjádřit hlubokou soustrast pozůstalým po našem kolegovi. Zároveň bychom rádi poděkovali všem, kdo se podíleli na evakuaci cestujících z druhé kabiny a postarali se o jejich přesun do bezpečí,“ uvedly ČD v tiskové zprávě ještě ten den večer s tím, že lanová dráha na Ještěd má předepsaný systém prohlí-

dek, kontrol a revizí, které jsou pravidelně prováděny a vedou se o nich zápisy a protokoly. „Denně se provádí vizuální prohlídky zařízení s vyzkoušením bezpečnostních prvků a každé pondělí pravidelná údržba zaměřená na odstranění případných závad, mazání zařízení a další drobné opravy,“ každý čtrnáct dní pak projde lanovka větší prohlídkou a jednou měsíčně tzv. komplexní kontrolou s protokolárními zápisy. Velké revize se provádějí na lanové dráze dvakrát do roka, vždy na jaře a na podzim mezi letní a zimní sezónou. Lana mají předepsanou defektoskopickou kontrolu, která se provádí u nosného lana každé tři roky a u menších lan, tažného a přítažného, každé dva roky. Poslední defektoskopická kontrola tažného lana proběhla v listopadu 2020. Další defektoskopickou zkoušku znalec doporučil provést do listopadu 2022. „Škody dosud vyčísleny nebyly.

Přesnou příčinu neštěstí objasní vyšetřování, které zahájily České dráhy, Drážní inspekce i Policie ČR.

Tisková zpráva Českých drah a Drážní inspekce



Snímek Drážní inspekce.



Barvy podzimu v Jizerských horách aneb Stadler 840.010-3 na vlaku 2664 linky L1 (IDOL) z Liberce do Harrachova přijíždí do zastávky Desná-Pustimská. Snímek Michael Mareš

Senát schválil Zákon o dráhách, pomůže dále zvýšit bezpečnost na železnici

Od prvních měsíců roku 2022 bude možné lépe zjišťovat, jak strojvedoucí dodržují pravidla odpočinku mezi směnami. Senát ve středu 27. 10. 2021 schválil Zákon o dráhách, který zavádí tzv. monitoring licence strojvedoucích. Zákon také stanovuje jednotné podmínky na železnici v rámci Evropské unie, neboť do české legislativy začleňuje tzv. 4. železniční balíček. Měl by začít platit v prvních měsících roku 2022. „Jedním z našich cílů je další zvyšování bezpečnosti železnice a zlepšení podmínek pro drážní dopravu. K tomu pomůže i schválení elektronický monitoring licence strojvedoucích, kdy bude možné efektivně sledovat dodržování pravidel o délce směny a dobu řízení drážního vozidla,“ říká ministr dopravy Karel Havlíček.

Mezi dalšími změnami v této legislativě je i povinnost oznámit provozovateli dráhy to, že strojvedoucí zahájil a ukončil jízdu; také musí nahlásit Drážnímu úřadu číslo licence strojvedoucího a evropské číslo drážního vozidla. Po diskusích nakonec zákon neobsahuje možnost tzv. konzervace dlouhodobě nevyužívaných drah.

„Přijetí zákonu může pomoci předcházet chybám či přetížení strojvedoucích a budeme tak mít v ruce jednoznačné informace, abychom z nich mohli dělat nějaké závěry,“ doplňuje ministr.

4. železniční balíček pak přehledně stanoví základní podmínky a pravidla provozní a technické propojenosti dráhy celostátní, drah regionálních, vybraných drah jiných členských států a na nich provozovaných drážních vozidel. Vymezení se např. nové podmínky pro uvedení dráhy do provozu či uvedení drážních vozidel na trh. Též se zde počítá s postupným přechodem od národních registrů drážních vozidel k centrální (na úrovni Evropské unie) vedenému registru dle práva Evropské unie v roce 2024.

Zákon o dráhách je další aktivitou v oblasti zvyšování bezpečnosti tuzemské železnice. V září letošního roku vláda schválila plán zavádění evropského zabezpečovače ETCS v ČR. Do roku 2030 má být osazeno ETCS 4800 km tratí s náklady 47 miliard korun. Do roku 2040 má být osazena celá železniční síť.

Aktuálně jsou na traťovém zabezpečení zaslunněny práce přes 8 miliard Kč a i dopravci již využili spolufinancování z evropských zdrojů přesahující 3 miliardy Kč. Technologii je již vybudováno přes 650 km našich tratí za další 3 miliardy Kč, probíhá zkušební provoz, a dopravci mají zajištěno financování pro 475 lokomotiv.

Zároveň probíhá i zabezpečení železničních přejezdů. Správa železnic v roce 2019 zabezpečila 130 přejezdů, v roce 2020 zabezpečila 155 přejezdů a do konce roku 2022 zabezpečí dalších 500 železničních přejezdů. Správa železnic vynaloží na zabezpečení 2 miliardy korun.

Od 1. ledna 2022 by mělo také začít platit nové nařízení vlády, které prodlužuje dobu odpočinku strojvedoucích mezi směnami ze 6 na 7 hodin. Součástí je také garance 6 hodin na lůžku při spánku před další směnou, zpřísnění plánování délky směny, pokud obsahuje režijní jízdu, či zpřísnění plánování dělených směny.

Tisková zpráva Ministerstva dopravy ČR

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„OSŽ bude hostit významnou evropskou železniční konferenci.“

Hovoříme s PhDr. HELENOU SVOBODOVOU, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ a členkou výkonného výboru Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF)

Rozhodnutím EU 2020/2228 Evropského parlamentu Rady Evropy ze dne 23. prosince 2020 byl rok 2021 vyhlášen Evropským rokem železnice. Co je cílem této iniciativy?

Vyhlášení Evropského roku železnice navazuje na Zelenou dohodu pro Evropu (tzv. Green Deal). Hlavním cílem celé akce je propagace železnice jako ekologického a dlouhodobě udržitelného dopravního prostředku. Evropská iniciativa si dále klade za cíl přilákat do vlaků zejména mladé cestovatele, aby místo letecké dopravy využívali železniční dopravu. V této souvislosti se otevřela otázka obnovení nočních lůžkových a lehátkových vlaků a spojů EuroNight. Dalším cílem evropské iniciativy je propagovat atraktivitu zaměstnanosti na železnici, neboť s problémem nedostatku provozních zaměstnanců a zvyšujícím se průměrným věkem zaměstnanců (tzv. „aging“) se potýká řada západoevropských zemí.

Jaké konkrétní akce se v rámci Evropského roku železnice uskutečnily, nebo se ještě budou konat?

V rámci Evropského roku železnice byla naplánována řada akcí pro odbornou i širokou veřejnost, ale bohužel z důvodu epidemie koronaviru nebylo možné všechny uskutečnit, zejména v první polovině roku 2021. Asi nejviditelnější akcí byla jízda evropského expressu „Connecting Europe Express“, který vyjel 2. září 2021 z Lisabonu a 7. října 2021 dojel do cílové stanice v Paříži. Během 36 dnů expres projel územím 26 členských států s více než stovkou zastávek. V České republice jsme měli možnost potkat „Evropský

expres“ 24. září v Břeclavi, v Brně 24. – 25. září, dále o víkendy 25. – 26. září v Praze a odpoledne v Plzni, odkud pokračoval do Německa. ETF se do oslav Evropského roku železnice samozřejmě také aktivně zapojila, ale spíše akcemi regionálního charakteru.

Bude se některé z těchto akcí účastnit OSŽ?

Samozřejmě. Ve dnech 9. – 10. listopadu 2021 se v Kongresovém centru Praha uskuteční konference zemí střední a východní Evropy. Pořadatelé této významné akce je OSŽ společně s Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) za finanční podpory Evropské komise, z jejichž prostředků budou hrazeny náklady na konferenci. Během dvouhodinného jednání si vyměníme s kolegy z železničních odborových svazů našeho regionu aktuální zkušenosti s dopady liberalizace železniční dopravy na práci odborů. Dalším důležitým bodem jednání bude příprava našeho regionu na 6. Kongres ETF, který se uskuteční v květnu 2022 v Budapešti. Kongres budou předcházet volby do řídicího výboru Železniční sekce ETF, a to již v prosinci tohoto roku.

Z jakých zemí přivítáme delegáty na konferenci?

Do Prahy by mělo přijet téměř 50 delegátů z 10 členských zemí ETF. Kromě zástupců zemí Visegrádské skupiny potvrdili účast kolegové z Pobaltí a také z jihovýchodní Evropy. Díky vstřícnosti a podpoře Ministerstva dopravy ČR se mohou zúčastnit i kolegové ze zemí mimo EU, kterým bylo uděleno povolení ke vstupu do České republiky.



Poděkování patří i Hygienické stanici hlavního města Prahy, která nám pomohla pro tyto účastičky ze zemí mimo EU nastavit individuální karanténní a epidemiologická opatření tak, aby se všichni mohli v předvečer konference zapojit do programu. Čestným hostem konference bude prezident Železniční sekce ETF Giorgio Tuti ze Švýcarska, pozvání na zahájení konference rovněž přijali zástupci nejvyššího vedení ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s.

Nemáte obavu, že by konference mohla být ještě zrušena?

Jsem si dobře vědoma toho, že epidemie koronaviru stále trvá, nicméně věříme, že se konference uskuteční. Všichni delegáti jsou očkováni a budeme dbát na dodržování všech protiepidemiických opatření. Těší nás, že právě Praha bude místem, kde se po dvou letech videokonferencí a on-line komunikace zase všichni osobně sejdeme.

–red–

Z aktuálních událostí

(Pokračování ze str. 1)

Připomněla také fakt, že většina firem v rámci kolektivního vyjednávání podepsala výrazně vyšší plnění náhrady mzdy dle § 209 ZP (části nezačlenění) a nedocházelo ani k propouštění zaměstnanců. Renata Dousková zmínila ve svém vystoupení i některá negativa v činnosti NeRV OSZ, která se týkají především odchodu Výboru OSZ při AZD a ZO OSZ PARS nova Šumperk. Konstatovala také snížení počtu členské základny a nezájem mladých lidí o činnost v odborech. Na závěr poděkovala Miroslavu Novotnému za jeho dlouholetou aktivní činnost v OSZ a navrhla jej za čestného člena NeRV OSZ s hlasem poradním.

V rámci vystoupení hostů předseda OSZ Martin Malý a místopředsedové Petr Štěpánek, Martin Vavrečka a Vladislav Vokoun seznámili delegáty s děním v jednotlivých drážních společnostech a v OSZ. O potřebě změny Stanovy OSZ promluvil diskusí Miroslav Novotný, který podrobil kritice skutečnost, že NeRV OSZ nemá potřebné zastoupení ve struktuře OSZ, v důsledku čehož dochází k odchodu některých ZO k jiným podnikovým výborům OSZ. Na tuto kritiku odpověděl Martin Malý, který souhlasil se změnou stanov, rozhodování jednotlivých ZO OSZ v NeRV však označil za jejich volbu.

Závěrečná část jednání patřila volbám kandidátů VIII. sjezdu OSZ a kandidátů do orgánů NeRV na příští období. Místopředsedkyně OSZ a předsedkyně NeRV OSZ byla znovu zvolena Bc. Renata Dousková, dále byli zvoleni: jako odborný zaměstnanec OSZ v gesci NeRV OSZ Tomáš Šlachta, do Ústředí OSZ Magdalena Stránská a jako náhradníci Luděk Šebřle, Stanislav Foltýn a MUDr. Gabriela Ritterová. Podrobné výsledky voleb jsou zveřejněny na webových stránkách NeRV a ve webovém Magazínu Nedrážní Obzor.

Jednání Podnikového výboru při Správě železnic dne 21. 10. bylo poslední ve stávajícím, a zároveň první v novém volebním období. Díky tomu se mohli setkat jak končí členové, tak podnikovou konferenci zvolení noví členové tohoto orgánu. Hned v úvodu předseda Petr Štěpánek informoval o uzavření PKS na rok 2022, o důvodech tak rychlého podpisu a podstatných změnách oproti stávající kolektivní smlouvě. Hlavním nýsem PKS na rok 2022 je 5% nárůst tarifních stupňů a zachování všech stávajících benefitů. Do konce roku bude třeba ještě zvládnout projednání a schválení rámcových zásad FKSP a zásad C-FKSP na příští rok. Předseda OSZ Mgr. M. Malý informoval o mimořádném jednání tripartity v pondělí 18. 10. k řešení

situace ve Škoda Auto a zmínil se o problematice jízdních výhod v Plzeňském kraji na lince P2 Klatovy – Beroun. Uvedl, že probíhají jednání mezi ČD a Plzeňským krajem o zřízení zaměstnaneckého jízdného pro zaměstnance dopravců a SŽ v rámci krajského integrovaného dopravního systému POVED.

Za zaměstnavatele se částí jednání zúčastnili zástupci odboru 10, v čele s personálním ředitelem Ing. Kocoučkem. V závěru zaznělo poděkování za práci končícím zástupcům v PV jak ze strany všech zástupců zaměstnavatele, tak ze strany OSZ (Jan Hemala, Jaromír Strýček, Bedřich Bednář, František Tomeš, Jiří Jalůvka, Zdeněk Bek, Vladimír Petr).

Ústředí Odborového sdružení železničářů, které zasedalo v Praze 20. 10., řídil předseda OSZ Mgr. Martin Malý. V úvodu byla opětovně řešena problematika režijních výhod v Plzeňském a v Jihočeském kraji. O stavebních pracích v hotelu Ostrý informoval místopředseda OSZ pro správu majetku Martin Vavrečka. Uvedl, že práce na přestavbě na apartmánové zařízení budou zahájeny a provedeny v měsících duben a květen 2022.

Informace z předsezdavových konferencí podnikových výborů společnosti České dráhy, ČD Cargo, Správy železnic a „nedrážních“ podali místopředsedové OSZ Vladislav Vokoun, Radek Nekola, Petr Štěpánek a Bc. Renata Dousková (podrobnosti jsme uvedli v minulém a tomto čísle Obzoru a na webových stránkách www.osz.org).

První místopředseda OSZ Vladislav Vokoun se ještě vrátil ke stravenkovým pauzám. Uvedl, že z daňového hlediska může být paušální dávka v budoucnu předmětem daně. I na to je tedy třeba upřít pozornost při kolektivním vyjednávání. Vedoucí ESO OSZ-Ú JUDr. Petr Večeř podal zprávu o tvorbě a použití Podpůrného fondu (uveřejňujeme ji na str. 3). Martin Malý zprávu doplnil o způsob poděkování příspěvátelům do PF OSZ pro členy postižené řádním tornádem na jižní Moravě. Jednání ústředí pokračovalo přípravami VIII. sjezdu OSZ a informací předsedy OSZ Mgr. Martina Malého o plánované regionální konferenci členských zemí ETF ze střední a východní Evropy. Vladislav Vokoun na závěr připomněl jednání USIC, které se bude konat ve dnech 15. až 19. listopadu.

V době uzávěrky tohoto čísla, 2. listopadu, probíhalo jednání Představenstva OSZ. Představenstvo vyjádřilo soustrast pozůstalým po průvodčím, který zemřel při pádu lanovky na Ještěd. Informace z jednání přineseme v příštím čísle a najdete je již nyní na www.osz.org. -red-



Pohled na nádraží se zprovozněným vodním jeřábem. Ten byl slavnostně uveden do provozu 30. října 2021.

NAVŠTÍVILI JSME

Zlaté Hory

Město Zlaté Hory (druhé největší město v okrese Jeseník) leží v severovýchodním výběžku Slezska a od hranic s Polskem na hoře Biskupská kupa, která se tyčí přímo nad městem, je dělí necelé dva kilometry. První vlak do Zlatých Hor přijel před 125 lety – 31. října 1896 po tehdy nově postavené trati z Mikulovic. Trať spojuje Zlaté Hory nejen s lázeňským městem Jeseník, ale vlastně s celým světem a až do roku 2012 zde byl interval osobních vlaků v řádu jedné hodiny.

V uvedeném roce však zde Česká dráha dramaticky zredukovala osobní dopravu, takže v současnosti zde jezdí jen čtyři páry vlaků, tvořené motorovými vozy řady 810, a to pouze o víkendech. Tato skutečnost se odrazila i na samotném pohledu nádraží, které bylo opuštěné, veškeré služby zde byly zrušeny, okna zatlučena deskami. Vegetace začala zarůstat i nejbližší okolí, přiježděná cesta byla rozbahněná. Nádraží bylo nakonec určeno ke zbourání. Tato skutečnost však nebyla lhostejná místním obyvatelům, kteří žijí v blízkosti nádraží. Po troše úklidu kolem nádraží, měsíčním třibením myšlenek a ujištění se, že to má cenu, založili „Okrašlovací spolek zlatohorský“ a pustili se do vyjednávání, nejprve s městem a poté se Správou železnic. Jak říká jeden ze členů spolku, Jiří Pěčonka, Správa železnic (OŘ Olomouc) se k jejich požadavkům postavila velice vstřícně, takže mohli začít svépomocně práce na opravě nádražní budovy a úklid jeho okolí.

V současné době je nádraží a jeho okolí upravené a láká i ostatní obyvatele Zlatých Hor. Na krytém peroně je umístěn funkční klavír, stěny jsou vyzdobené fotografiemi z historie nádraží, okolí je uklizené. „Chodí si sem hrát děti, pro které jsme zde postavili maketu dřevěného vláčku, a my dospělí se zde scházíme na besedách v dovezených vagonech, při nichž spřádáme plány na

další práce, nejen na staniční budově,“ říká Jiří Pěčonka. Podarí-li se spolku uskutečnit i další plány, měla by se nádražní budova dostat do stavu, v jakém se nalézala ve 30. letech minulého století – opravit by se měla střecha i s komíny, okna by měla být v rozměrech z oné doby, v plánu je i postavení původních dřevěných staveb nádražní hospody a záchodů, které budou uvnitř plně funkční a zvenku budou tvořit genius loci původní podoby.

„Když se vše podaří, bude budova znovu obydlena, za rozumnou cenu zde dostanou možnost podnikání i soukromníci, aby byl projekt finančně životaschopný a udržitelný. Ale hlavně bychom chtěli nádraží mít jako důstojný vstupní bránu pro návštěvníky našeho města přijíždějící vlakem a pak ho využívat i jako místo pro relaxaci a sousedskému scházení se,“ plánuje Jiří Pěčonka.

K tomu všemu je ovšem nutné, aby byla budova převedena na právnickou osobu – v tomto případě na město, neboť jinou možnost zatím zákony neumožňují. „Víme, že je to běh na dlouhou trať, ale jsme na to připraveni – až bude nádraží převedeno na město, můžeme ho začít dávat do pořádku,“ říká Jiří Pěčonka s nadšením. Jménem Okrašlovacího spolku zlatohorského, který byl za tím účelem založen, a kde působí ve funkci nástěnkáře, chtějí začít oslovovat členové spolku starosty okolních obcí a budou se snažit je přesvědčit ke spolupráci.

Mezitím dále dobrovolně, pro svou radost a bez nároku na odměnu pracují na dalším zvelebování okolí nádraží a podařilo se jim sehnat dokonce vodní jeřáb, který dokázali zprovoznit v předvečer 125. výročí od příjezdu prvního vlaku do Zlatých Hor. Ten je v současné době skutečnou ozdobou nádraží.

Miroslav Čáslavský

VŠIMLI JSME SI

TRICETIKILOMETROVÝ úsek trati z Olomouce do Uničova je od čtvrtka 4. listopadu řízen dálkově z Ústředního stávedla Olomouč hl. n. Služba výpravčích v těchto dvou stanicích tak končí, stejně jako skončila v létě služba výpravčích v Bohnovicích na téže trati. Všechny tyto změny jsou prováděny v souvislosti s rekonstrukcí tratě 290 Olomouc – Šumperk, jejíž elektrizace a modernizace skončí na konci příštího roku. Bližší informace přineseme na webu OSZ a v příštím čísle Obzoru.



ROZSÁHLÁ REKONSTRUKCE výpravní budovy ve stanici Hanušovice (trať Šumperk – Jeseník) byla slavnostně ukončena v úterý 26. října 2021. Stavba probíhala od konce roku 2019 a investiční náklady na ni činily bezmála 51 milionů korun. Součástí oprav bylo vytvoření bezbariérového přístupu do budovy a na WC, její zateplení, nová fasáda, okna a dveře. Část budovy byla ubourána, nic to však neubralo na jejím novém vzhledu, který odpovídá původní podobě nádraží z přelomu 19. a 20. století. Zhotovitelem skutečně podařené rekonstrukce byly Hroší stavby Morava. V návaznosti na tuto rekonstrukci plánuje město Hanušovice také revitalizaci přednádraží.



REVITALIZOVANÁ žst. Čelákovice: vlaky do Prahy většinou přijdou na nové vzdálené nástupiště, takže cestující, co přestupují na Brandýs – Neratovice či na v té době ještě nezrušený Mochov, se docela proběhnou, při trvalých zpožděních na trati v přestavbě je to pro starší lidi nad lidský výkon, není každý, kdo může běžet. Od doby, co výpravčí nevypravují vlaky s ohledem na cestující (jsa každý jiný podnik), skončila na železnici jistota, a jistota je hodnota, která je k nezaplacení. Stav 28. 9. ráno. Naopak vyje PID v poslední době čekají při zpoždění jeden na druhého: to jsou věci, že?! Snímek Martin Kubík



KRUŠNOHORSKÁ regionální trať č. 135 Most – Moldava v Krušných horách nyní prochází průběžnými opravami. V uplynulých dnech byla v okolí dopravní D3 Dubí a zastávky Mikulov v Krušných horách realizována výměna kolejí a starých dřevěných pražců za betonové, přičemž zde byl využit vyvízkový materiál z tratě 134 Oldřichov u Duchcova – Litvínov, která nedávno prošla kompletní rekonstrukcí. Zároveň tu došlo k úpravě šterkového podloží, dospívání šterku, podbití železničního přejezdu v Dubí, důkladnému vyčištění průjezdného profilu, či vyřezání náletových dřevin a stromů v těsné blízkosti trati. V úvratové dopravě D3 Dubí stavební práce zasahovaly ke krajním výhybkám č. 1 a 2 (na snímku Tomáše Martínka ze dne 23. 10. 2021).

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Pěčonka, Okrašlovací spolek zlatohorský: „Rozhodli jsme se zachránit nádraží pro další generace.“

„Bydlíme kousek od nádraží ve Zlatých Horách a při jedné úklidové brigádě ve městě padl mezi sousedy nápad, že bychom si znovu postavili dřevěnou nádražní hospodu, at' je kam chodit. Pak jsme se ale náhodou dozvěděli, že má být nádraží zbouráno a rozhodli jsme se, že nejen pro současnou, ale i pro další generace, zachráníme i nádraží,“ popisuje s úsměvem a nadšením Jiří Pěčonka začátky neobvyklé akce, na jejímž konci stojí velká naděje, že nádraží Zlaté Hory bude opět sloužit lidem.

Abyste mohli zdejší nadšenci vůbec něco začít dělat, potřebovali k tomu samozřejmě souhlas dráhy, konkrétně Správy železnic, která je majitelem nádražní budovy i přílehlých pozemků. Založili proto za tím účelem spolek pod názvem „Okrašlovací spolek zlatohorský“. Postupně se k nim přidali další a nejen místní nadšenci, například někdejší zaměstnankyně železničních stanic Zlaté Hory a sousedních Mikulovic, a v současné době má spolek 15 členů. Vznik spolku urychlil i vstřícný přístup města, kde 13 z celkem 15 zastupitelů tento záměr podpořilo. Jménem spolku pak mohl jeho předseda (jazykem zdejších spolkových – nástěnkářů) zahájit jednání o záměru zachránit nádraží se Správou železnic, prostřednictvím jejího Oblastního ředitelství v Olomouci. Tam se podle jeho slov setkal v podstatě se vstřícným postoje, ale hlavně, zřejmě protože to štěstí tak chtělo, s nádražáckými srdcaři! Díky tomu mohli zlatohorští začít na „svém“ nádraží pracovat. „Nejprve bylo třeba vyčistit přístupové cesty k nádraží, které zarůstaly stromy, keři a plevelem. Lidé, kteří přijeli vlakem, vstupovali vlastně do buše,“ líčí Jiří Pěčonka začátky oživování zdejšího nádraží a okolí. I když nádraží stále patří Správě železnic, podařilo se udělat velké množství práce – na jedné koleji stojí dva vagony, ve kterých je v současné době spolkové zázemí.

Skoro neuvěřitelnou se zdá zpráva, že spolek získal starý vodní jeřáb z roku 1942, a dokázal jej oživit, postavit a znovuzprovoznit. „Nádraží začíná být skutečnou vstupní branou do našeho města

a jsme na to hrdí,“ konstatuje Jiří Pěčonka. Jak dále dodává, sám by nic nezmohl, pomoc a jak věří i budoucí iniciativa všech ostatních účastníků však dokáže divy.

Plánů má spolek nemálo: vystavět onu vysněnou zbouranou hospodu, která zde původně stávala, vybudovat historickým zařízením, opravit celou budovu, pořídit i dřevěné závoje a dobové (!) opravit zanedbané nástupiště – prostě vrátit na nádraží hlavně dopravní, ale i společenský život. Největším snem spolku je získání vyřazené parní lokomotivy, která by nádraží výrazným způsobem oživila. Památkový úřad zde mohl mít i spisovatel Franz Kafka, který ve Zlatých Horách pobýval v letech 1905 a 1906. Přicestoval sem vlakem a první otisk jeho bot na území Zlatých Hor je tudíž někde na zdejších nádraží. Nemalou zajímavostí jeho pobytu určitě je, že se při první návštěvě Zlatých Hor Franz Kafka stal z panice mužem!

„Nyní sem jezdí vlaky v omezeném počtu jen o víkendech, chtěli bychom i toto změnit a začali jsme již jednat s KIDSOKem, což je koordinátor integrované dopravy v Olomouckém kraji, kam Zlaté Hory územně patří.“ Turisté sem přiláká nejen opravené nádraží s historickou tvář, ale také zdejší historie, kam patří, jak jinak, i dobývání zlata.

Nedaleko od Zlatých Hor, v sousedních Ondřejovicích, je v provozu Zlatokopecký skanzen, kam se lze pohodlně dopravit vlakem. „Zbývá jen zprovoznit zastávku, která tam už vlastně fyzicky je, jen v ní nestaví vlaky,“ říká opět s úsměvem Jiří Pěčonka. „A vozit cestující by mohl mezi Zlatými Horami, polskými Glucholazy, Jeseníkem, Lipovou Lázní, Vápennou, Vidnavou a Javorníkem historický motorový vůz se jménem Turistická vlaková hvězda – M 131 Hurvinek,“ odhaluje další ze záměrů a snů členů spolku. Není mnoho takových nádraží, kde by se samotní občané, kteří třeba ani vlakem moc nejedou, o „své“ nádraží tak starali. Zlaté Hory budí příkladem a povzbuzením, že žádná věc není předem ztracena.

Miroslav Čáslavský



Zleva Jiří Pěčonka, Jiří Karlík a Antonín Stavarčík – část členů Okrašlovacího spolku zlatohorského. Snímek archivu spolku.



Na pracích, spojených s opravami, se podíli i několik bývalých železničářů, které se začaly jako dobré holubice vracet na místo činu.

ZE SVĚTA

Začíná testování automatizovaných nákladních vlaků

Na trati pro nákladní vlaky Betuwe, která spojuje přístav Rotterdam s oblastí Porúří, byl zahájen německo-holandský projekt „Testování technologií automatického provozu vlaku pro cargo“, který je k dispozici pouze pro nákladní vlaky v Nizozemsku. Řízení a dálkové monitorování automatizovaných vlaků v železniční nákladní dopravě mají být testovány do konce roku 2025. Projekt mimo jiné zahrnuje roční zkušební provoz automatizovaných nákladních vlaků na trati v nizozemské části trati Betuwe. Projekt je financován Spolkovým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury v rámci programu „Budoucí železniční nákladní doprava“ částkou 18,9 mil. eur, z toho společnost DB Cargo obdrží 17,5 mil. eur. Projekt je společným projektem společnosti DB Cargo, Digital Schiene Deutschland (DSD), German Aerospace Center a nizozemského provozovatele infrastruktury ProRail.

S automatizací provozu vlaku by mělo být dosaženo lepšího využití traťových kapacit a také zlepšení kvality dopravy prostřednictvím příslušné optimální volby rychlosti. Konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy ve srovnání se silniční dopravou lze tak výrazně zlepšit. Technologie je důležitou hybnou silou při přesunu objemu dopravy ze silnice na železnici, šetrnou k životnímu prostředí.

Z Transportweb, 5. 10. 2021, zpracoval –sh–

Velký železniční tunel pod Alpami

Výročí 150 let od slavnostního otevření v té době nejdelšího železničního tunelu v Alpách, tunelu Mont-Cenis, mne vedl ke zpracování tohoto článku. Tunel Mont-Cenis své výročí oslavil 17. září 2021, je dlouhý 13,7 km a jinak se mu také říká tunel Fréjus. Až do otevření Gotthardského tunelu v roce 1882 to byl nejdelší tunel na světě. Před několika lety (v roce 2015) však byla zahájena výstavba 57 kilometrů dlouhého základového tunelu Mont-Cenis, který má být součástí nového železničního spojení mezi Lyonem a Turínem. Tunel má být určen především pro nákladní dopravu a měl by být uveden do provozu do roku 2026. Jako součást devíti hlavních železničních koridorů finančních komisí EU je vysokorychlostní trasa Lyon – Turín důležitým prvkem při plánování evropské železniční infrastruktury. Plánovaná nová trať má být dlouhá 140 km a její součástí je základový tunel Mont-Cenis.

Tunel by měly tvořit dva samostatné autobusy a po svém dokončení v roce 2026 by měl být jedním z nejdelších železničních tunelů na světě. Náklady na výstavbu přeshraničního úseku by měly činit cca 8,5 miliardy eur, celková investice do nové trasy je pak cca 26 miliard eur, z čehož 40 % bude financováno z fondů EU. Tato trasa je nesmírně důležitá pro železniční nákladní dopravu v celé Evropě, protože je klíčovou částí transevropské sítě (TEN) na koridoru 6 mezi Španělskem a Maďarskem. Stávající trasa Lyon – Turín je stará 145 let a dlouhodobě

dosahuje svých kapacitních limitů. Vlaky osobní dopravy by v budoucnu měly využívat plánovaný základový tunel Mont-Cenis maximální rychlostí 220 až 240 km/h, což by zkrátilo dobu přepravy z 3,5 hodiny na 1,47 hodiny. Nákladní vlaky mají jezdit rychlostí 100 až 120 km/h.

Z Deutschlandfunk + SBB, 2016 + 18. 9. 2021, zpracoval –sh–

Z ECx bude ICE L

V roce 2019 objednala Deutsche Bahn (DB) u španělského výrobce železničních vozidel Talgo nové vlaky pro mezinárodní a vnitrostátní dálkovou dopravu. Nyní došlo k přepracování jejich vnějšího vzhledu a pracovní název „ECx“ přejmenován na nový název „ICE L“. Přičemž písmeno „L“ znamená „Low Floor“ a charakterizuje jeho „nízkopodlažnost“. Při výšce hrany nástupiště 76 cm to znamená, že umožňuje úroveň nástupu i výstupu do/z vozu. Venkovní vzhled lokomotivy, řídicího vozu i vložených vozů byl zcela přepracován a proti roku 2019 je libivější. Na řídicím voze bude uveden nápis „ICE“. Souprava ICE L se bude skládat z víceúsečkové lokomotivy, řídicího vozu a 16 vložených vozů. Ty jsou svojí délkou 13 m poloviční proti klasickým konvenčním osobním vozům. Souprava pojme 85 sedících cestujících v 1. třídě a 477 sedících cestujících ve 2. třídě. Nejvyšší rychlost vlaku má být 230 km/h. První vlaky by měly být uvedeny do provozu v prosinci 2023 na lince IC 77 Berlín – Amsterdam.

Z Eisenbahn-Kurier 10/2021, zpracoval –sh–



31. říjen 2021 byl posledním dnem osobních vlaků na trati Straškov – Zlonice (1882 – 2021).

Podzimní rozloučení se středočeskými lokálkami

Na konec října připadlo ukončení pravidelné osobní dopravy na třech tratích ve Středočeském kraji. V pátek 29. 10. se cestující mohli naposledy svést mezi Čelákovicemi a Mochovem, kde vlaky provozoval KŽC Doprava. A využili toho ve velké míře. Dopravce na poslední vlaky nasadil soupravu 810+Btax+810, které odpoledne jezdily značně obsazené. Desítky fotografů podél trati využily nádherného slunného podzimního počasí k pořízení snímků z této trati.

Jen o dva dny později, v neděli 31. 10., proběhly hned dva „pohřby“ a to díky skončení sezónního víkendového provozu. Naposledy se jezdilo mezi Dolním Bousovem a Bakovem nad Jizerou. Za zmínění u této trati jistě stojí, že Správa železnic v průběhu října vybudovala úplně nový železniční přejezd na silnici I/14 u obce Obrubce. Aneb další příklad investice do trati, kde následně objednatel neobjednal žádný provoz. Ve velkém stylu probíhalo loučení s provozem

na jedné z větví Podřípských lokálek a sice mezi Zlonicemi a Straškovem. Vyzdobený motorový vůz ř. 809 byl po trase rovněž zvětčován mnoha fotografy. Na palubě se podávalo občerstvení, které zajistili zaměstnanci, jež mají k této oblasti a trati vztah. Slavnostní rozloučení pak proběhlo před odjezdem posledního vlaku ze Zlonice do Straškova, kdy dokonce „bouchlo šampaňské“ a po krátké smuteční řeči se vlak za mohutného houkání vydal na poslední cestu do Straškova.

Nutno dodat, že toto byla pouze první část letošního loučení s pravidelnou osobní dopravou na středočeských tratích. Ta druhá se odehrála před koncem jízdního řádu. V pátek 10. prosince naposledy projedou vlaky po zdvihačím mostě v Lužci nad Vltavou a v sobotu večer skončí provoz mezi Březnicí a Rožmitálem pod Třemšínem, Vlašimí a Trhovcem u Stěpanova a Rakovníkem a Mladoticemi.

Martin Hájek, Pardubice

Labutí píseň na lince L 4

České dráhy, a. s., přijdou od platnosti nového jízdního řádu v prosinci (mimo jiné) také o linku L 4 z Rumburku do Mladé Boleslavi. Pro motorové vozy řady 843 „Apollo“ („Rakev“), které zde ČD nasadily na místo méně hospodárných vozů „Katr“ řady 854, se tak jedná o onu pověstnou „labutí píseň“ na této lince. A s největší pravděpodobností je na kolejích, vedoucích hlubokými lesy Lužických hor, už neuvídíme. Pokud je dopravce nenasadí na linku U 8 Děčín – České Kamenice – Rumburk na místo Regionov, které se zde střídají se „Žraloky“ řady 844. Kdo si chce proto tyto motorky ještě vyfotografovat, například u zastávky Svoboda se siluetou vrcholu Klíč (759 m), nebo ve stanici Jedlová s panoramatem stejnojmenného vrchu Jedlová (774 m), má pomalu nejvyšší čas. Pro držitele „režijek“ a In Karet se jedná o další trať (č.

80), na které zákazníci Českých drah nebudou moci uplatnit slevu na jízdném. Osobní vlaky zde převezme společnost Die Länderbahn CZ pod značkou Trilex.

Linka L 4 vede třemi kraji a výběr dopravce měl na starosti Liberecký kraj. Po ovládnutí Poslanecké sněmovny PČR a Senátu „sjednocenou pravici“ se obávám, že proces „privatizace“ (nejen) Českých drah, a. s., nabere na obrátkách. Je totiž potřeba uspokojit přátele přátel.

Motorové vozy řady 843 byly vyrobeny v letech 1995–97 Moravskoslezskou vagonkou a na jejich výrobě se rovněž podílely ČKD Trakce a ČKD Lokomotivka. Výkon 2x 300 kW, přenos výkonu střídavě stejnosměrný, oba podvozky jsou trakční, max. rychlost 110 km/h, hmotnost 28 tun, míst k sezení/stání 60/59.

A. K. Kýzl



Obrazek, který bude za několik týdnů již historii. Motorový vůz „Apollo“ 843.010–0 zachytí náš fotografický objektiv dne 27. 10. na zastávce Nová Huť v Lužických horách (dříve Jedlová zastávka). Osobní vlak č. 6008 míří z Mladé Boleslavi do Rumburku.

Plnou parou do historie v České Lípě

V polovině října, v sobotu 16. 10. 2021, proběhla v České Lípě nostalgická železniční akce pod názvem „Plnou parou do historie“. V místním železničním depu se setkaly dvě provozní paměťové lokomotivy 434.2186 „Čtyřkolák“ a domácí 475.179 „Pěťasedma“ či „Šlechtična“. Ve zmiňovaný den byly vypraveny čtyři páry zvláštních paměťových lokomotiv. V depu proběhla výstava paměťových lokomotiv. Kromě toho měli návštěvníci možnost vyslechnout vystoupení hudebních skupin a nechyběl ani prodej upomínkových předmětů a občerstvení.

V neděli 17. 10. 2021 se uskutečnila jízda zvláštního nákladního fotovlaku z České Lípy přes Jedlovou a Rumburk do Mikulášovic a zpět přes Panský, Krásnou Lípou a Českou Kamenicí do České Lípy. V čele devítivozové soupravy nákladního vlaku se představila paměťová lokomotiva 434.2186, zvaná „Čtyřkolák“, z roku 1917. Většina jízdy paměťových lokomotiv proběhla za krásného slunečného podzimního počasí, což přitáhlo do vlaků velké množství cestujících i nadšenou parní železnici z celé naší vlasti i ze zahraničí.

Vít Mareš



Parní vlak v čele s paměťovou lokomotivou 434.2186 „Čtyřkolák“ projíždí po trati 087 mezi zastávkou Křavač a Cechách a stanicí Blíževce.

Před železniční stanicí Vranovice došlo k první železniční nehodě v Rakouském císařství, pomník byste tady ale hledali marně

Šest let poté, co v Anglii vznikla první opravdová železnice, byla ve Vídni založena společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinand-Nordbahn, KFNB), jejímž cílem bylo propojit Vídeň s polskou Haličí tzv. „severní dráhou“. Trať dlouhá přes 400 kilometrů vedla z Dolních Rakous přes Moravu a Slezsko do Haliče. 7. dubna 1837 byla započata stavba Severní dráhy císaře Ferdinanda (na stavbě úseku z Břeclavi do Brna, který vedl Karl Ghega, pracovalo 9 inženýrů, 16 asistentů a 14 000 dělníků) a již 7. července 1839 byla zahájena pravidelná doprava na trati Vídeň – Brno.

Datum 7. 7. 1839 se zapsalo nesmazatelně do historie železnic na našem území: ten den při zpáteční jízdě zahajovacích vlaků došlo před železniční stanicí Vranovice k první železniční nehodě v Rakouském císařství. Slavnostní vlaky byly čtyři a táhly je paměťové lokomotivy Bruna, Herkules, Gigant a Bučefalos: první vlak zastavil ve stanici Vranovice lo-

komotivou před výpravní budovou, druhý vlak těsně za ním s koncem vlaku na zhlaví, a právě do něj narazil třetí vlak (nutno podotknout, že vjezd do Vranovic od Brna je v zářezu, jedná se tedy o dost nepřehledné místo).

Za nehodu patrně stála nepozornost a nepřiměřená rychlost (nejvyšší povolená rychlost tehdy byla 32 km/h) strojvedoucí třetího vlaku. Při nehodě bylo těžce zraněno sedm cestujících a několik desítek lehce zraněných osob, ale žádná usmrcená. Vyšetřování začalo hned po nehodě (v prvním zápisu je uvedeno špatné jméno strojvedoucího – William). Strojvedoucí třetího vlaku Whalley byl zproštěn služby a přeřazen do dílen a koncem roku odešel od KFNB. Soudní proces s ním zřejmě vůbec neproběhl, v podstatě se nedalo dokázat, jakou rychlostí jel (nebyly tachometry) a zda dodržel osmiminutový rozestup mezi vlaky.

Hmatatelný výsledek soudního jednání byl ten,

že KFNB bylo nařízeno upravit a zpřesnit provozní předpisy a instrukce, což se stalo k 15. 8. 1839. Podstatné změny: interval mezi vlaky byl zvětšen na 30 minut (při zastavení se vlak musel kryt a ve stanici se vlak mohl zdržet pouze po nezbytné nutnou dobu). Marně byste ale dnes hledali pomník připomínající tuto událost, ani správce železnice, ani obec údajně neprojevili (podle Wikipedie) iniciativu k jeho zřízení.

Z Vranovic od roku 1895 odbočuje z hlavní tratě krátká osmikilometrová lokálka do Pohořelic. Už v polovině 90. let zde byl, jako na jedné z první trati, zaveden zjednodušený systém odbovování cestujících (0/0-S); nedlouho před zastavením dopravy byla pravidelná osobní doprava na trati provozována pouze v pracovní dny.

K zastavení pravidelné osobní dopravy nakonec došlo 12. prosince 2008. V nákladní dopravě je od jízdního řádu 2008/2009 veden jeden pár manipulačních nákladních vlaků denně, v roce 2012 byla dráha přeřazena do kategorie vleček. Ve Vranovicích je samostatné kolejiště místní dráhy, do Pohořelic se z něj odjíždí severním směrem. Z „velkého“ nádraží se do Pohořelic dá odjet pouze z koleje č. 3 (nejvzdálenější od výpravní budovy), z téže koleje blíže k břeclavskému zhlaví odbočuje i zarostlá kolej dnes již zrušené vlečky (původně cukrovar).

Objekt bývalé výtopny místní dráhy dnes slouží pro potřeby SZ/ST Brno. Na místní nádraží dráhy Vranovice – Pohořelice vedle původní lávky, to se změnilo při koridorové přestavbě stanice koncem 90. let, kdy zde byl postaven podchod. Jako zajímavost zbývá dodat, že při rychlostních zkouškách s pendolínem (680.001) bylo v roce 2014 (18. 11.) v úseku Břeclav – Hrušovany u Brna dosaženo u Zajecí ve druhé traťové koleji rychlosti 237,04 km/h. Předtím 10. 4. 2002 při zkušebních jízdách na 200 km/h v úseku Břeclav – Vranovice souprava s Taurusem dosáhla rychlosti 216 km/h.

Michael Mareš



Železniční stanice Vranovice dnes.

Mochov: konec

29. října se konala rozlučková akce s pravidelnou dopravou na příměstské trati S 24 Čelákovice – Mochov.

Středočeský kraj, po-tažmo Česká republika, je téměř jediný stát v Evropě, kde se v této složité koronavirové době likvidují ekologické vlaky. „Téměř“ uvádím záměrně, neboť spojitost s Rakousko-Uherskem v myšlení a rozhodování o podobných „zhůvěřilostech“ je čistě náhodná. Od 1. listopadu, v den Všech svatých, potažmo Dušiček, likvidují poblíž Štýrského Hradce – Grazu lázeňskou elektrickou trať Feldbach – Bad Gleichenberg. O trati jsem psal v jednom příspěvku v rubrice Cestujme s Obzorem (na webu OSŽ).

Evropa se napanuje pořádáním konferencí o ochraně klimatu jako nyní v Británii, ale skutek tak



Ředitel KŽC Bohuslav Augusta (na snímku vpravo) se starostou Lužce pohřbívají na rozkaz Středočeského kraje (Pir/STAN, ODS, Spojenci) trať Čelákovice – Mochov, 29. 10. 2021 odpoledne. A bude se pohřbívat dál, železniční funebráci kraje si mnou ruce.

jako vždy utekl. Místo převádění kamionů a autobusové dopravy zpět na železnici se ruší jedna trať (pardon „pouze“ neobjednaná doprava) za druhou. Dost smutná realita roku 2021. **Martin Kubík**

FISAIC – fotografové vystavovali ve Svitavách

38. ročník mezinárodní výstavy foto FISAIC se konal 14. – 17. 10. 2021 ve Svitavách, v multifunkčním centru FABRIKA (výstava tam bude celý měsíc, kde si ji může prohlédnout široká veřejnost). Tato výstava se měla konat v minulém roce, ale byla zrušena z důvodu pandemie covid-19.

Vybíralo se z 1706 fotografií v papírové podobě a z 810 fotografií digitálních, celkem v pěti kategoriích. Fotografie zaslalo sedm zemí (Česko, Rakousko, Švýcarsko, Francie, Německo, Belgie a Dánsko). Zahraniční účastníci (celkem 18) byli ubytováni v Garni Hotelu Svitavy, ostatní účastníci v dalších dvou hotelích, neboť ve Svitavách jsou ubytovací kapacity hotelů omezeny. Stravování bylo zajištěno v Hotelu Slavia.

Program proběhl dle plánu, včetně prohlídky zámku Litomyšl, prohlídky města Svitav s průvodcem, návštěvy delegátů u starosty města, které se také zúčastnil předseda OSŽ Martin Malý, jednání delegovaných.

Dále proběhla návštěva Mladějovské železnice (fotovlak), což se setkala s velkým nadšením všech zúčastněných.

Závěrečný večer s rautem a občerstvením se konal v Kongresovém sále ve FABRICI, kde se také odehralo vyhodnocení celé soutěže. Vyhodnoceným byly předány medaile a diplomy, zástupci delegací obdrželi katalogy, účastnické listy a flešky se všemi daty soutěže.

Naši fotografové obdrželi tři zlaté, dvě stříbrné a dvě bronzové medaile a deset diplomů. Udělenou Zvláštní cenu města Svitavy předal německý fotografce Sonje Molter starosta města David Šimek, který přebíral záštitu nad celou akcí. Zvláštní cenu prezidenta ČZS FISAIC předal českému fotografovi Miroslavu Čarkovi Vladislav Vokoun.

Během večera vystoupilo hudební Trio musset. Nakonec si všichni mohli zatančit v reprodukované hudby.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Návštěva Mladějovské železnice se setkala s velkým zájmem všech zúčastněných.