



21. října 2024

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 8 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, podnikový výbor OSŽ Správy železnic

Výsledek hospodaření OSŽ za rok 2023 je kladný

První jednání Ústředí OSŽ po prázdninové pauze bylo z důvodu nepříznivé povodňové situace přeloženo na 25. září a jako již tradičně jej zahájil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý s informacemi o připravované Valné hromadě Asociace samostatných odborů (ASO). Předseda ASO Bohumír Dufek, který přijal pozvání

na jednání Ústředí OSŽ, představil svůj pohled na priority ASO pro nadcházející období. Ústředí OSŽ po poradě a vyhodnocení všech podstatných okolností rozhodlo kandidaturu Bohumíra Dufka na příští volební období podpořit.

V další části jednání ústředí projednalo výsledek hospodaření OSŽ za rok 2023,

který se pohybuje v kladných číslech. Také plnění rozpočtu OSŽ za první pololetí letošního roku probíhá dle plánu.

Vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí JUDr. Petr Večeř přednesl přítomným informace o vyhodnocení obsahu Podnikových kolektivních smluv uzavřených pro rok 2024 u zaměstnavatelů, kde působí odborová organizace OSŽ.

Předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev informoval o jednání PV, které proběhlo 11. září 2024, předseda PV OSŽ ČD Cargo, a.s., Radek Nekola připomněl jednání podnikového výboru ze 12. září. Poděkoval také vedoucímu sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí, JUDr. Petru Večeřovi, za pomoc při zahájení jednání o kolektivní smlouvě ve společnosti Metrans, které se podařilo obnovit po třech letech.

Petr Štěpánek, předseda PV OSŽSŽ, s.o., se ve svém vystoupení vrátil k jednání odborových centrál se zaměstnavatelem ze dne 22. července, kde byla schválena 2. změna PKS 2024. Na jednání byl zaměstnavatelem předložen návrh Kolektivní smlouvy na rok 2025. Návrh zaměstnavatele zahrnuje i nové benefity, kterými je například motivační odměna za doporučení nového zaměstnance nebo přidělení bytů novým zaměstnancům v majetku Správy železnic.

(Pokračování na str. 2)



Foto: Daniela Houdková

Dušan Gavenda

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Moderní terminál v Jihlavě propojí vlaky s autobusy i MHD

V Jihlavě začala stavba centrálního dopravního terminálu. Slavnostní zahájení stavby se konalo ve čtvrtek 26. září a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda u této příležitosti uvedl:

„Cestující získají pohodlný přestup mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy, v nové nádražní budově najdou veškeré potřebné zázemí. V budoucnu budou tuto stanici navíc obsluhovat také vysokorychlostní vlaky z Prahy do Brna, které tam budou zajiždět po nové trati postavené podél dálničního přivaděče.“

Proměna jihlavského městského nádraží v moderní dopravní terminál začíná, Správa železnic a město Jihlava dnes slavnostně zahájily přestavbu stanice a přednádražního prostoru. Stavbaři vybudují zcela novou budovu, která poslouží jako zázemí nejen pro cestující z vlaků, ale také z autobusů a MHD. Celkovou přestavbou projde i kolejiště včetně nástupišť, bezbariérový přístup k nim zajistí podchod s výtahy. Dokončení prací se plánuje v polovině roku 2026.

Stavbu provede společnost Skanska, která podala nejvýhodnější nabídku ve výši 1 266 866 061 korun. Stanice, která se nachází blízko centra krajského města, zcela změní podobu. Vzniknou nová nástupiště, na která bude přístup podchodem. Dosluhující nádražní budovu nahradí nový objekt, který bude zároveň sloužit jako zázemí nově vybudovaného dopravního terminálu.

Stanice Jihlava město zcela změní svou podobu. Pohodlný a rychlý nástup do vlaků zajistí dvě moderní nástupiště. Pro bezpečný přístup cestujících se vybuduje podchod, který navíc povede pod celým kolejištěm až do Mostecké ulice. Schodiště na nástupiště vždy doplní výtah.

V místě stávající nádražní budovy vznikne okružní křižovatka. Pro novostavbu, která ji nahradí, se využije prostor po zrušených kolejích. V přízemí se bude nacházet společná příjezdová a odjezdová hala, první patro bude tvořit čekárna pro přestupující cestující.

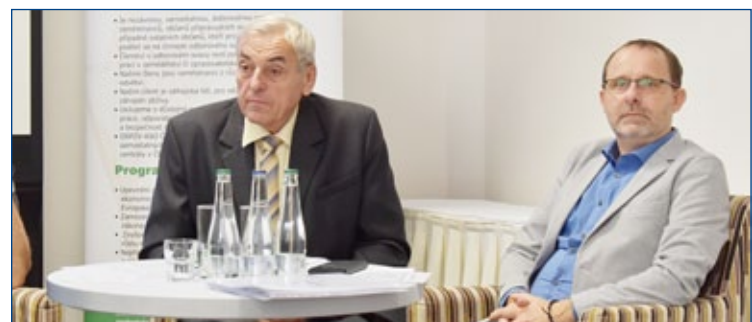
V přednádražním prostoru vybuduje město Jihlava dopravní terminál. Vzniknou zastávky MHD a linkové autobusové dopravy, dále parkoviště P+R s 68 místy a komunikace propojující jednotlivé části terminálu včetně okružní křižovatky. Součástí projektu je i nové veřejné osvětlení a komunikace pro pěší, počítá také se zastávkami náhradní dopravy a rozšířením veřejné zeleně.

Stanice Jihlava město se nachází v blízkosti centra krajské metropole. V jejím přednádražním prostoru vzniknou zastávky linkových autobusů a městské hromadné dopravy.

Nová nádražní budova bude mít dvě podlaží. V prvním se bude nacházet společná odjezdová a příjezdová hala. Ve druhém podlaží pak bude samostatná čekárna pro přestupující cestující.

Zrekonstruovanou stanici budou tvořit dvě nová nástupiště, bezpečný přístup na ně bude podchodem. Cestující ocení nejen pohodlný a rychlý nástup do vlaků, ale také bezbariérové řešení v podobě výtahů. Nový podchod povede pod celým kolejištěm, v budoucnu se počítá s jeho vyústěním až v Mostecké ulici na druhé straně nádraží.

„Podstatnou část stavby máme zpracovanou jako 3D model, poprvé v ČR budeme přímo na staveništi používat technologii rozšířené reality, což nám usnadní koordinaci prací. V rámci stavby je první na řadě demontáž části kolejiště včetně trakčního vedení a práce na nové technologické budově,“ sdělil za zhotovitele, společnost Skanska, jeho projektový manažer Ondřej Zedník.



Bohumír Dufek byl opět zvolen předsedou ASO ČR na další čtyři roky

Dne 1. října se konala Valná hromada Asociace samostatných odborů, druhé největší odborové centrály v ČR. Během jednání stávající předseda ASO Bohumír Dufek zhodnotil čtyřletou činnost. Během posledního čtyřletého volebního období předseda připomněl důležitá jednání tripartity, kterých se zástupci ASO pravidelně zúčastňují, zavzpomínal na nelehkou dobu covidovou, která měla na občany a ekonomiku ČR negativní dopad. Dále neopomenul připomenout zásadní úspěch odborových zástupců, kdy se podařilo prosadit zrušení superhrubé mzdy.

V druhé části jednání, během tajné volby byl opět na další čtyři roky zvolen předsedou ASO Bohumír Dufek. Do představenstva ASO byli za OSŽ zvoleni místopředsedou ASO ČR Radek Nekola a tajemníkem ASO ČR Martin Vavrečka. Dále se jako delegáti Valné hromady zúčastnili i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková a místopředsedové OSŽ Štěpán Lev a Petr Štěpánek.

Na Valné hromadě se kromě zhodnocení minulého období stanovily nové cíle a úkoly jak pro centrálu, tak i pro její členské subjekty.

Text a foto: Daniela Houdková

(Další informace na www.odborny.info a www.osz.org)

www.odborny.info

Výsledek hospodaření OSŽ za rok 2023 je kladný

(Dokončení ze str. 1)

lezníc se zvýhodněným nájemným. Nárůst mzdy zaměstnavatel nenavrhl.

Čerstvé informace z jednání Ne-drážního republikového výboru, které proběhlo ve čtvrtek 19. září v Praze v Domě Bohemika, přednesla předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková. Tykaly se společností Dopravního zdravotnictví TSS, SKANSKA, OHLA ŽS, Dopravního podniku města Brna a společnosti Trilex. Další informace podal předseda ZO OSŽ AŽD, a.s., Karel Šimáček. Společnost AŽD svým zaměstnancům postiženým povodněmi nabízí příspěvek až deset tisíc korun. René Vrána, předseda ZO OSŽ DKV Přerov, který zastupuje DPOV, a.s., informoval mj. o chystaném setkání podnikového výboru v měsíci říjnu, kde se otevře Kolektivní smlouva DPOV, a.s., na rok 2024–2025.

Závěrem jednání předseda OSŽ Mgr. Martin Malý připojil informace ohledně přípravy Akčního plánu MPSV

pro kolektivní vyjednávání, který vznikl na základě aplikace směrnice EU o přiměřených minimálních mzdách. Na poradě na úrovni členů Představenstva OSŽ a SPO OSŽ-ústředí již byly připomínky k tomuto plánu vycházející z dosavadních zkušeností při kolektivním vyjednávání zpracovány a odeslány. Dále předseda OSŽ informoval o průběhu jednání poradního týmu tripartity pro hospodářskou politiku při MPO a dále také o jednání na Úřadu vlády ČR 17. září, kde se zúčastnil projednávání návrhu Fiskálně-strukturálního plánu ČR. Oba tyto materiály v částech týkajících se problematiky pracovního trhu mimo jiné uvádějí nutnost přijetí opatření k podpoře zaměstnávání osob v předdůchodovém a ranně důchodovém věku.

Pravidelné jednání **Podnikového výboru OSŽ Správy železnic** se uskutečnilo 26. září 2024 za účasti zaměstnavatele pod vedením personálního ředitele Ing. Pavla Kouckého a také předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého.

Na úvod předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek představil bohatý program, který dával tušit, že jednání bude dlouhé a na diskuzi bohaté.

V úvodní části Ing. Pavel Koucký popsal situaci v oblastech po záplavách. Ve středu 25. 9. 2024 navštívil postižené oblasti i generální ředitel SŽ Bc. Jiří Svoboda, MBA, který na místě osobně deklaroval pomoc zaměstnancům SŽ, které tato povodeň postihla. Jedná se o pomoc nejen finanční, ale i formou zapůjčení prostředků v majetku SŽ, které mohou zaměstnanci bezúplatně využít. Po zmapování situace v celé síti dojde k vyplácení ze sbírky probíhající u SŽ, ale i sociální výpomoci z FKSP. O dojmy z této cesty se se členy PV podělil i Ing. Evžen Pospíšil. Připomenul, že zaměstnanci SŽ mohou dále přispívat do sbírky SŽ, a to pravidelnými srážkami ze mzdy, jednorázovou srážkou, nebo pomocí QR kódu, což je cesta nejrychlejší.

–RED–
(Podrobnosti na www.osz.org)

Ještě ke kreditu ČD...

Než něco napíšu, proberu problém ještě s někým dalším. V případě, že si v Berouně všimnu, že stavba se za rok nepohnula, tak se shodou okolností stalo, že jsem si přečetl článek o dlouhotrvající stavbě a ještě překračující rozpočet a pak píšu (vlastně dotaz na SŽ).

S kreditem to bylo tak, že mi to přišlo neuvěřitelné, že si nemohu na kredit poslat jakoukoli částku, ale jen celé stovky. A to hlavně ve srovnání s jiným dopravcem, kdy si na kredit můžete poslat jakoukoli částku a ještě dostanete slevu, kdežto u ČD platíte stejnou částku. Tenkrát jsem nehodlal v brzké době s Jančurou cestovat a na informacích Regiojetu řekli, že mi částku pošlou na účet. Když jsem se ptal na informacích ČD, a to dokonce po čase podruhé, tak mi bylo řečeno to samé a ani slovo o možnosti zrušení. Vrchol byl když jsem si z kreditu chtěl koupit jízdenku za 244 Kč a na kreditu bylo 243 Kč, tak jsem si jízdenku nemohl koupit a tu korunu tam poslat, abych se kreditu navždy zbavil, tak jsem na informace ČD volal znovu. Tak si myslím, že kdyby otázku kreditu na informacích ČD zjišťovala redakce novin, že by jí řekli to samé. Samozřejmě vím, že redakce není na dotazování oprávněnosti dotazu, ale pokud z tiskového oddělení neodpoví, tak po otištění musí čekat spolu s dopisovatelem na odpověď od dopravce. Pro mne z toho plyne poučení, že se nemám na Wilsonu ptát pouze na spojení, ale že rozumnější bude zeptat se na vše od železnice mého kamaráda Viti Patráka. **Petr Rádl**

Všimli jsme si

● **NIČIVÉ POVODNĚ**, které zasáhly naši republiku v polovině září, postihly také značnou měrou některé železniční tratě. Například trať 292 mezi Šumperkem a Jeseníkem byla natolik poškozena, že zde byla zavedena dlouhodobá vyluka, během níž bude zničená trať opravována. Na snímku část tratě u Rudy nad Moravou, kde rozvodněná řeka Morava podemlela a zcela zdevastovala část železničního spodku i svršku, který si vyžádá zásadní a dlouhodobou obnovu trávající několik měsíců. Se značnými potížemi ve sjízdnosti silnic se potýká i náhradní autobusová doprava.

Miroslav Časlavský



● **Z PARDUBIC DO PRAHY ZA 49 MINUT.** Ačkoliv jízdní řád uvádí dobu jízdy dálkových vlaků z Pardubic do Prahy zpravidla těsně pod 1 hodinu, lze ve skutečnosti tento úsek zajet i rychleji. Stává se to při zpoždění, kdy je tzv. zelená ulice, tj. vlak není brzděn na trase jinými vlaky. Např. railjet 72 zvládl tuto trasu dne 12. 9. za 49 minut. **Martin Hájek**

Jedenáct let po železniční nehodě s 80 mrtvými ve Španělsku byl vynesena rozsudek

(SANTIAGO DE COMPOSTELA) V červenci 2013 vykojil ve Španělsku vysokorychlostní vlak z důvodu nepřiměřené rychlosti. Byla to jedna z nejhorších železničních nehod v Evropě. Soudní verdikt na sebe nechal dlouho čekat.

Téměř přesně jedenáct let na den po železniční nehodě, kde zahynulo 80 lidí na severozápadě Španělska, byli oba obvinění odsouzeni k trestu odnětí svobody na dva a půl roku. Soudce shledal strojvedoucího vlaku a tehdejšího šéfa ostrahy španělské železniční společnosti Adif vinými mimo jiné z usmrcení z „hrubé nedbalosti“ v 79 případech, oznámil Vyšší zemský soud regionu Galicie. Státní zastupitelství pro oba obžalované požadovalo čtyři roky vězení. Soud v Santiagu de Compostela skončil před rokem bez verdiktu. Během desetiměsíčního pojednávání bylo vyslechnuto téměř 700 svědků a znalců. Advokáti v závěrečných řečech vinu svých klientů popřeli a z nehody obvinili druhého obžalovaného. Příbuzní obětí opakovaně volali po „spravedlnosti“ a především tvrdě trestu pro Adif na protestních shromážděních. Podle nich byla primárně odpovědná železniční společnost. Strojvedoucí by neměl být obětí beránek.

Nešťastný vlak vjel 24. července 2013 do obilouku rychlostí 192 kilometrů za hodinu v Angrois, pár kilometrů od Santiaga de Compostela v Galicii, když zde byla povolena rychlost jen 80 km/h. Vlak následkem toho vykojil. Kromě obětí bylo také 145 zraněných. Byla to jedna z nejhorších železničních nehod v evropské historii. **sh**

NAVŠTÍVILI JSME

Oslavy na Králicku se vydařily



Davy návštěvníků obdivují parní krasavice v Dolní Lipce



Bojová ukázka legionářů ve Štítech

V sobotu 7. září uspořádal Pardubický kraj ve spolupráci s Českými drahami, Muzeem starých strojů a technologií Žamberk a legionáři velkolepé oslavy 150 let trati Hradec Králové–Letohrad–Dolní Lipka a 125 let Dolní Lipka–Štítý. Při této příležitosti se do Dolní Lipky sjely 4 parní lokomotivy, které svezly návštěvníky ze všech směrů. Od Pardubic a Hradce Králové přijel do Letohradu parní vlak v čele s Ušatou Národního technického muzea, kde

se spojil s vlakem z České Třebové vedeným Rosničkou, a celá tato dlouhá souprava po 11. hodině přijela do Dolní Lipky. Návštěvníky z trati ze Štítů přivezla Ventilovka, po ní se také bylo možné projet Hurvinky a Věžákem, které přijely ze Šumperka. Parní lokomotiva Němka přivezla cestující ze Zábřehu na Moravě a Hanušovic. Kromě těchto návozdových a odvozdových jízdy byly připraveny i další výletní jízdy např. do Hanušovic a Žamberka. Po celý den probíhal doprovodný pro-

gram v Dolní Lipce. Jedním z vrcholů oslav byla bojová ukázka legionářů ve stanici Štítý, kde se za přihlížení několika stovek diváků (část z nich přijela parním vlakem z Dolní Lipky) střetli v bitvě o Nové Zámky v roce 1919 českoslovenští legionáři s Maďary, kteří tehdy jižní Slovensko krátkodobě okupovali. Bitva se zapojením dobové parní lokomotivy a vozů byla skutečně úchvatná. K celkovému zdlaru oslav přispělo i krásné letní počasí.

Text a foto: Martin Hájek



Rosnička před odjezdem parního vlaku z Letohradu do Dolní Lipky

ZE SVĚTA

● STROJVEDOUČÍ EVG POVAŽUJÍ REFORMU ŽELEZNICE ZA NEÚSPĚŠNOU

Martin Burkert, předseda Odborového svazu železnic a dopravy (EVG), vidí současnou situaci u Deutsche Bahn AG (DB) za extrémně obtížnou: „**Nejistá pracovní síla, nespokojení zákazníci a nejasné financování – to je současný krizový scénář v DB.**“ To nyní potvrdil i **Karsten Ulrichs** z Centrální skupiny strojvedoucích EVG.

Strojvedoucí ICE vlaků Karsten Ulrichs, předseda skupiny specialistů centrálního servisu strojvedoucích o současnou krizovou situaci u DB: „**My strojvedoucí v EVG jsme kvůli této rozbité železnici značně naštvaní. Nic už nefunguje, pracovní zátěž je stále větší a reputace železnice každým dnem klesá. Politika a management selhaly a místo renovace kdysi hrdé a spolehlivé železnice je tato na pokraji krachu. Železniční reforma, která měla před 30 lety vyvést DB z čer-**

vených čísel, selhala a restart je nutnější než kdy jindy.

Pokud chcete větší provoz na kolejích, potřebujete nejprve dobrý personál. Můžeme provozovat pouze tolik vlaků, kolik je personálu, a ne naopak. Když my strojvedoucí mluvíme o větším počtu zaměstnanců, máme na mysli kvalifikované, vysoce vyškolené zaměstnance s nejlepšími schopnostmi. Strojvedoucí nezískáte nábořem ze všech zemí světa nebo úzce zaměřeným školením z mnoha různých škol. Vhodnost a dovednost jsou často až na druhém místě – to je medvědí služba pro kvalitu pracovního profilu strojvedoucího a také pro bezpečnost železnice.

Kromě toho musí být organizace práce postavena na nové základy. Potřebujeme spolehlivý základ pro stabilní železniční dopravu v obecném zájmu. Strojvedoucí chápou nový začátek jako stihlé struktury. Personální politika u DB AG je vzhůru nohama! Chybí peníze na to, aby

byly pracovní profily atraktivní a ohodnocené – k tomu patří dobré platy a dobré pracovní podmínky. Přidělování strojvedoucích do divízi DB Cargo, DB osobní dálková doprava a DB osobní regionální doprava je zastaralé a nepronížené – jako celá struktura DB AG. Takhle to dál nejde! Strojvedoucí odmítají plánované oddělení dopravní cesty a provozu, protože by to ještě více zabouchlo dveře celokoncernovému nasazení. Železnice musí být provozována se zaměřením na obecné blaho a potřebuje podporu státu s většími kompetencemi a rozumnými strukturami. Pomohlo by například mít vlastní železniční úřad, který by byl odpovědný za všechny železnice v Německu, a skutečného železničního pověřence, který by měl mít místo v kancelářství a hlasitost relevancí a rozhodovací pravomocí. Je čas jednat. Slovo už bylo vyměněno dost – nyní se počítají pouze činy!

Z Bahnblockstelle připravil sh

VZDĚLÁVACÍ AKTIVITY POŘÁDANÉ OSŽ

I letošní rok připravilo Odborové sdružení železničářů vzdělávací aktivity pořádané pro své členy. Na jaře i na podzim opět probíhaly třídní kurzy „Práce na PC“, které se uskutečnily ve spolupráci s firmou Egenesis, s.r.o., v sídle ústředí OSŽ, Dům Bohemika v Praze-Vysočanech.

Třídní intenzivní počítačový kurz pomůže členům OSŽ se blíže seznámit především s ovládáním uživatelských programů Word a Excel. Někteří účastníci si tento kurz opět zopakovali a mimopražští účastníci kurzu využili i možnost bezplatného ubytování přímo v Domě Bohemika.

Kurz nabídl jak začátečníkům, tak pokročilým uživatelům příležitost zdokonalit své znalosti a prakticky je využít. Pokud jste letos neměli možnost se zúčastnit, OSŽ v příštím roce kurzy jistě opět zopakuje a každý člen bude mít příležitost se zapojit a získat nové cenné dovednosti.

Text a foto: Daniela Houdková



Oslavy železnice s nádechem smutku

V poslední srpnovou sobotu 31. 8. 2024 proběhl v železniční stanici Litovel předměstí (trať Červenka–Prostějov) Regionální den železnice. České dráhy, které tuto slavnost pod záštitou Olomouckého kraje organizovaly, potěšily příznivce železnice vystavenými historickými lokomotivami, které byly rozmístěny po celé ploše nádraží. Mimo jiné zde bylo možno spatřit „Bobinu“ E 499 (140 099-3) s kulatými okny v barvách Gepardexpressu či motorovou posunovací lokomotivu T 334 090, vyrobenou v roce 1961 v závodě ČKD Sokolovo v Praze-Libni. K vidění byl i populární „Hurvínek“ M 131 101, jakož i další železniční poklad „Věžák“ M 120 417 z roku 1931.

Největším lákadlem ale byla parní lokomotiva 464 202 s historickými vagony, která zavítala na trať Litovel předměstí–Senice na Hané a také do Mladče – obě tyto tratě letos slaví 110. výročí od zahájení provozu. Lokomotiva jela

tentokrát s nádechem smutku, neboť ji opustil olomoucký emeritní strojvedoucí Miroslav Svozil, který ji jinak téměř při každé její jízdě věrně doprovázel. Jezdil s ní již od roku 1972, nejprve v turnuse na sklonově náročných tratích Jeseníků (tehdy se jezdilo „kolečko“ Olomouc–Uničov–Šumperk–Jeseník–Glucholazy–Krnov–Olomouc). V roce 1992 byla tato lokomotiva, již jako majetek NTM, dotažena z Čelákovic do Olomouce, kde započaly práce na jejím zprovoznění. Miroslav Svozil byl samozřejmě po celou dobu u toho a své lokomotivě se věnoval do posledních dní svého života. Ten vyhasnul 23. srpna 2024 v 81 letech. Lokomotivní četa i všichni, kdo Miroslava Svozila znali, si jeho památku připomněli černou stužkou na lokomotivě 464 202 při její jízdě na regionálních železničních slavnostech v Litovli.

Miroslav Čáslavský



Emeritní strojvedoucí Miroslav Svozil na lokomotivě 464 202



Historická motorová posunovací lokomotiva T 334 090



Zvláštní vlak z Litovle předměstí do Mladče s lokomotivou 464 202



„Věžák“ M 120 417 a „Hurvínek“ M 131 101

Trápení s bezdomovci

Lidé bez domova se sdružují na různých místech a prostory nádraží jsou pro ně z nějakých důvodů obzvláště přitažlivé. Zvláště když tam na některé z kolejí vypátrají odstavené vagony. Na olomouckém hlavním nádraží si skupinka bezdomovců oblíbila dvojici odstavených osobních vozů přímo naproti nástupišti 1A. Dva osobní vozy řady Bdt zde na odstavné koleji čekají na odvoz do depa, kde nejspíš budou demontovány–svědčí o tom nálepka na boku jednoho z vozů. Do doby, než se tak stane, však jsou vagony obsazeny nevitnými návštěvníky – trojice mladých mužů a jedna mladá žena sedí ve sluncem vyhřátém vagone, klábosí, pokuřují cigarety a oddávají se nečinnosti. Že je kolem nich neskutečný nepořádek – poházené plastové lahve, papíry, hadry, sem tam i injekční stříkačka, jim zřejmě nevadí.

„Bydlíme tady již třetí rok,“ odpovídá ochotně mladá žena s černými vlasy. „I v zimě, ta nám nevadí,“ dodává. Po obdržení slíbené almužny a odmítnutí další však již na další zvědavé otázky i na žádost o fotografování odpovídá vzteklym zavřením okna. Jak se bezdomovci do vagonu dostali, je zřejmé při obchůzce kolem něj. Vstupní dveře jsou sice uzamčené, přechodové dveře mezi vagony jsou však u jednoho z nich vylomené a poskytují poměrně pohodlný vstup do tohoto „Augiášova chléva“ – úděsného a nezvladatelného nepořádku. K dispozici zde je i vlakový záchod, pohled do něj je však jen pro otrlé.

Samozřejmě, že bezdomovci netráví celý den jen ve vagone. Objevují se i na přilehlém peroně, kde obtěžují cestující i vlakové čety. Občas přivolaná policie řeší tento problém jen na chvíli, po jejím odchodu se bezdomovci vrací zpět – je to začarovaný

kruh. Řešením by bylo, kdyby se vagony přemístily jinam, bezdomovcům by to zřejmě využití tohoto „pohodlí“ nezhatilo, ale alespoň ztížilo. Jak vyplývá z vyjádření manažerky ZAP Olomouc Lenky Hrdinové, vedení železniční stanice Olomouc hl.n. jedná s vedením zdejšího depa a má přislíbeno, že zmíněné vozy budou přemístěny z obvodu železniční stanice na jiné místo, čímž by se měly odstranit problémy, které zmínění bezdomovci působí ve vztahu k cestujícím veřejnosti. I tak to ovšem bude jen částečné řešení – problém bezdomovců je daleko širší a netýká se jen olomouckého nádraží.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

- 1) Z čela vozu je pro bezdomovce poměrně pohodlný přístup do odstaveného osobního vagonu
- 2) Interiér vozu, obývaného bezdomovci

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Zvítězí konečně zdravý rozum?

Drážní inspekce vydala 9. září 2024 závěrečnou zprávu k mimořádné události ze dne 13. února 2023 – srážky R 895 se vzrostlým stromem vyvráceným přes obě provozované koleje v km 69,426 mezi žst. Červenka–Štěpánov na trati Č. Třebová–Přerov. Strom rostl v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí. Po MU došlo k přerušení provozu v obou kolejích po dobu 5 hod. a 19 min. Provoz po TK č. 2 byl obnoven po 19 hod. 34 min. Hmotná škoda dosáhla výše 768 074 Kč.

V souvislosti s touto MU vydala Drážní inspekce v souladu s § 53e odst. 1 zákona o dráhách bezpečnostní doporučení pro Ministerstvo dopravy ČR a Drážní úřad a také zásadní doporučení pro Ministerstvo zemědělství ČR.

Ministerstvu zemědělství ČR se doporučuje, aby zajistilo úpravu zákona č. 289/1995 Sb., o lesích. A to tak, aby části lesních porostů (lesů) nacházejících se v ochranném pásmu dráhy byly zařazeny do kategorie „lesy zvláštního určení“. To je lesů, v nichž důležitý veřejný zájem, kterým je v tomto konkrétním případě bezpečné provozování dráhy pro potřeby bezpečné a plynulé drážní dopravy, vyžaduje odlišný způsob hospodaření. Zařazení lesa nacházejícího

se v ochranném pásmu dráhy do kategorie „lesy zvláštního určení“ umožní vlastníkovi lesa hospodařit s lesem pouze takovým způsobem, aby v ochranném pásmu dráhy pěstoval jen takové dřeviny, které svou výškou a umístěním při pádu nezasáhnou do průjezdného průřezu koleje/kolejí železniční dráhy.

Drážní inspekce potvrzuje závažnost tohoto bezpečnostního doporučení daty, že v době od 1. 1. 2013 do vzniku předmětné MU došlo na celostátních a regionálních tratích celkem k 849 podobným MU. Bylo zraněno 12 osob, vznikla škoda ve výši 94 136 999 Kč a drážní doprava byla přerušena v souhrnu na 129 dní, 9 hod. a 31 min., tedy na 3 105 hod. a 31 min.

Problém padajících stromů není žádnou novinkou a řadu let je diskutován v mnoha sdělovacích prostředcích, Obzor nevyjímaje. Přes všechny pozitivní úpravy, zejména zákona o dráhách, se nedosáhlo zásadního zlepšení. Lze konstatovat, že kdyby se daly všechny sliby politiků směřující k železniční dopravě vyjádřit jednotkami hmotnosti, pak by z nich byla dlouhá řada těžkotonážních vlaků...

Věřme, že oslovená ministerstva budou na bezpečnostní doporučení Drážní inspekce reagovat bezodkladně způsobem zajišťujícím jeho realizaci. Zkrátka, že zvítězí zdravý rozum.

Vladimír Selucký

Konzervace

V médiích proběhla zpráva, že Správa železnic hodlá opět rušit (rozuměj alibisticky konzervovat vytrháním kolejí a vybudováním štedře dotovaných cyklostezek) tratě podle zmenšeného mustru v roce 2010. Správa železnic má v první řadě tratě udržovat provozuschopné, aby si tam dopravci či kraj mohli vlaky objednávat. Je totální ostudou vlastníků tratí od ČD, a.s. (před rozdělením dráhy) počínaje, po Správu železnic konče, že dovedli tratě jako Kralovice–Mladotice, Loket předměstí–Horní Slavkov–Kounice či Dobronín z.–Polná atd. do stavu nesjízdnotratí. Je pak trapné argumentovat, že po té které tratě 27 let či 14 let nejel vlak, že si ho nikdo na nesjízdnotratě (!!!) trati neobjednal! Navíc třeba na trati Broumov–Otočice zastávka chtěl polský železniční přepravce provozovat ucelené nákladní vlaky s lomovým kamenem z lomu Tlumaczow (součást v roce 1945 přerušené trati Ścinawka średna (Stěnavka)–Broumov, svou část tratě, kde se jezdilo 30 let, uvedla polská strana do výborného stavu, jako se děje poslední dobou v celém Polsku, hlavně Slezsku, kde se i 45 let zrušené tratě obnovují a nejen pro turistický provoz (Karpacz, Stronie průběžně v roce 2025, Świeradów Zdrój, Wrocław–Świdnica–Jedlina Zdrój generálně opravena již jezdí). V ČR potřebují nákladní dopravci i trať z Horního Slavkova do Lokte při budování těžbě lithia. Navíc se jedná o pozoruhodnou turistickou trať evropského významu v oblasti Císařského lesa. V ČR se jen akademicky „žvaní“ o Green Dealu a ve formě zákazu kotlů otravují život

běžných lidí a oživují postoje udavačů, ale v globálním měřítku se nedělá k návratu přeprav na ekologickou železnici vůbec nic. A to ani u strategických tratí, které vedou jako alternativa ke skladům hmotných rezerv jako trať Chrudim město–Heřmanův Městec. V době ohrožení státu rušit tratě je komické.

Naopak chválím současný Ústecký kraj, který konečně donutil Správu železnic zprovoznit celou Kozí dráhu! Naopak v Pardubickém kraji se ruší i turistické vlaky v úseku Mlýnský Dvůr–Moravský Karlov, jedná se o další salámovou metodu po useknutí tratě do spádových štítů v Olomouckém kraji. Ve štítech se snad ještě nakládá dřevo nebo se již těší Správa železnic na další konzervaci a dotovanou cyklostezku?!

Martin Kubík

Najdete na
WWW.OSZ.ORG

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ V této rubrice pokračujeme dalšími **Postřehy Miroslava Zikmunda** a doplňujeme je sérií jeho fotografií z oblastí povodní, které naši republiku řádně potrápily, a to podstatně také ve značné části Jeseníků.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Martin Kubík v článku **V Domoušicích se pěstuje chmel** zve cestovatele na trať Rakovník–Louny nejen proto, že je zajímavá pro vyznavače zlatého moku, ale také proto, že trať je obsazena výpravčími, což je zcela jiný pohled.



V mezinárodním silničním závodě v Běchovicích zvítězilo družstvo OSŽ České republiky

Také 128. ročník silničního běhu Běchovice – Praha se neobešel bez zástupců železničářů, kteří zde závodili v rámci Mezinárodního mistrovství ČR železničářů v silničním běhu. Ve spolupráci s OSŽ akcí spolupřátelily České dráhy, ČD Cargo a Správa železnic. Podobně jako v minulých letech na startovní čáře nastoupili mezi více než tři tisíce dalších závodníků také čeští a zahraniční železničáři – letos z Belgie, Dánska, Slovenska a Švýcarska. Další čtyři pozvané zahraniční týmy se letošního klání nezúčastnily, vesměs pro zhoršené finanční podmínky železničních společností a sníženému přidělu financí do sociálních fondů.



Vítězka ženské kategorie Ivana Martincová



Další vítězky Zuzana Rašková (ČR) a Jacqueline Cornet (Dánsko)

Na start závodníci a závodnice vyrazili v neděli 29. září 2024. Start proběhl v několika vlnách od 13. kilometru českobrodské silnice v Běchovicích. Jedním z patronů běhu, který se rovněž závodů zúčastnil, byl známý herec Jakub Kohák, který odstartoval jednu z vln běžců a běžkyň. Závod se již tradičně vyznačoval dobrým počasím, skvělou atmosférou a velkým zájmem ze strany fanů silničního běhu, kteří obestoupili trať závodů po celé její délce.

Po skončení závodů byly vyhlášeny výsledky Mistrovství železničářů v hotelu Olšanka na pražském Žižkově, kde ceny vítězům předal ředitel mistrovství Miloš Paleček, tajemník PV OSŽ Správy železnic. Zvláštní ocenění získal také nejstarší účastník závodů Václav Šůcha, ročník 1946, který do cíle doběhl v čase 1:06:46 hod. Závodů se zúčastnilo celkem 103 železničářů, z toho 22 žen.

Organizačně závody zajistilo Mezinárodní oddělení OSŽ a Regionální sportovní komise OSŽ Praha, celá sportovní akce se konala s příspěvkem ze Sociálního fondu Českých drah, SF ČD Cargo, FKSP Správy železnic a z prostředků OSŽ.



Nejrychlejší muži v kategorii nad 40 let



Miloš Paleček odměňuje nejlepší muže z kategorie do 40 let



Miloš Paleček blahopřeje nejstaršímu účastníkovi Václavu Šůchovi



Zástupci jednotlivých družstev po převzetí pohárů

Výsledky:

Družstva

- 1) Česká republika
- 2) Slovensko
- 3) Belgie
- 4) Dánsko
- 5) Švýcarsko

Ženy

- 1) Ivana Martincová (ČR) čas 49:09 min
- 2) Zuzana Rašková (ČR) čas 49:18 min
- 3) Jacqueline Cornet (Dánsko) 50:23 min

Muži starší (40 let a více)

- 1) Ladislav Kučera (ČR) čas 34:06 min
- 2) Jiří Sobotka (ČR) čas 36:08 min
- 3) Dimitri Van Damme (Belgie) čas 38:31 min

Muži mladší (39 let a méně)

- 1) Yanick Van Lunter (Belgie) čas 33:20 min
- 2) Ondřej Paleček (ČR) čas 39:26 min
- 3) Libor Semančík (ČR) čas 41:58 min

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Herec Jakub Kohák startuje jednu z vln silničního běhu v Běchovicích

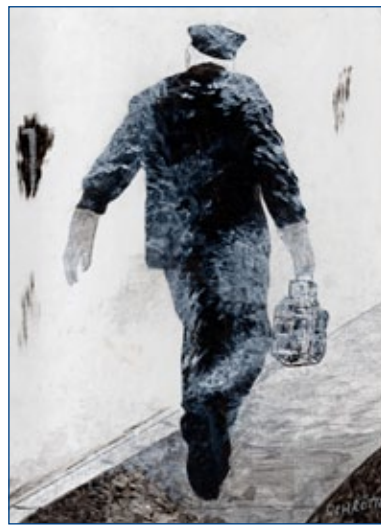
34. Mezinárodní výstava FISAIC v Chorvatsku

Zájmové sdružení evropských železnic FISAIC uspořádalo 34. Mezinárodní výstavu výtvarných děl v Chorvatsku. Výstava se koná každé dva roky v některé zemi členů FISAIC. V České republice se konala výstava v roce 2006 v Litoměřicích. V Chorvatsku byla výstava v městečku Otočac zahájena 19. září a trvá do 19. října 2024. Na vernisáž výstavy přijely delegace vystavujících zemí. Svá díla v různém počtu vystavovali malíři a výtvarníci z Rakouska (25), Belgie (25), České republiky (25), Francie (25), Řecka (10), Chorvatska (25), Německa (25), Polska (23) a Rumunska (3). Celkem zde bylo vystaveno 186 výtvarných děl. V delegaci České republiky OSŽ FISAIC byl Ing. Josef Schrötter, Jaroslav Mokřý, Marcela Štolová a Hana Popovičová. Z České republiky zde vystavovalo celkem 10 autorů. Byli to Jana Čáblíková (2), Ludmila Kubásková (2), Jiřina Marášková (2), Jaroslav Mokřý (2), Hana Popovičová (3), Ing. Josef Schrötter (3), Marie Šimpachová (2), Ing. Jarmila Šmerhová (4) a Marcela Štolová (3). Slavnostní vyhodnocení a předání cen se uskutečnilo v neděli 22. září 2024. Soutěžilo se v šesti kategoriích: A1 Železnice, B2 Oleje a akryly, B3 Akvarely a kvaše, B4 Kombinovaná technika, B5 Kresby a grafiky a B6 Sochy a instalace. Organizátorka výstavy Tanja Horvat z Chorvatských železnic roztrídila exponáty tematicky – osoby, krajina, moře, zvířata a ryby, architektura a abstrakce, což bylo velmi přehledné a lepší než podle jednotlivých zemí. Za Českou republiku byl vyhodnocen pouze obraz v kategorii A1 Železnice „U ranního vlaku“ Ing. Josefa Schröttera. Nejvíce cen si odvezly delegace Francie, Německa, Rakouska a Chorvatska. Organizace výstavy a program pro účastníky byl velmi pěkný a zajímavý. Kde bude výstava za dva roky se ještě neví.

(er)



Závěrečné vyhodnocení; na snímku vpravo Česká delegace – Hana Popovičová, Jaroslav Mokřý, Marcela Štolová a Ing. Josef Schrötter



Josef Schrötter – U ranního vlaku (Acryl)



Nejlepší způsob, jak se do něčeho pustit, je přestat o tom mluvit a začít to dělat.

Walt Disney

–bl–

Dne 17. září zemřel ve věku 77 let náhle pan Petr Polák, dlouholetý předseda klubu důchodců při OSŽ Praha-Vrsovice. Do odchodu do invalidního důchodu sloužil na trati Praha–Dobříš jako výpravčí, naposledy v 90. letech v žst. Praha-Malešice. V roce 1972 byl spoluzakladatelem Kozel klubu. Kozel klub sdružoval vesměs železničáře z tratě 210, ale někteří členové byli až z Havlíčkova Brodu či Berlína. Klub dlouhá léta také zajišťoval bezpečnost provozu při akcích pivovaru Velké Popovice na přejezdech (do roku 2005). Pohřeb se konal 27. září v krematoriu Praha-Strašnice, kde jsem měl tu čest vykonat u jeho rakve čestnou stráž v uniformě bývalého výpravčího. Čest jeho památce!

Martin Kubík

<https://www.oszvrsovice.cz/aktualne/>

Literáti na trati XII aneb Příběhy (Poezie) kolejí

Motto: „Koleje skrývají tisíce příběhů (veršů)...“

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší dvanáctý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, jejichž námětem, múzou či inspirací je prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Příběhy kolejí“ a „Poezie kolejí“.

Vášim úkolem je dodání textu, který se dotýká železnice, a **odkoupení alespoň dvou výtisků knihy**. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články, pohádky... Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stoletné party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvalu a pojďme do toho! „Stojí to za to!“

Další informace získáte na webu: <http://obecspisovatel.blogspot.com/>, na e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

Fanda © Tylšar,
vedoucí literární skupiny
ČZS FISAIC a tvůrce knihy