



27. ledna 2025

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 8 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

Pokračují přípravy oslav 35 let OSŽ a IX. sjezdu OSŽ



První jednání **Představenstva OSŽ** v roce 2025 se uskutečnilo v Praze v Domě Bohemika dne 7. ledna pod vedením předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého. Po úvodní kontrole úkolů, na kterých se v průběhu roku intenzivně pracovalo, předal Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku, aktuální informace o stavu prací na apartmánovém domě Orion v Řecku. Zároveň Ing. Ondřej Šmehlík oznámil vypsaní termínů pro využití apartmánů, které již byly rozeslány předsedům základních organizací. Tyto termíny jsou od dnešního dne také veřejně dostupné na webových stránkách OSŽ.

Během jednání bylo schváleno několik žádostí o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a o poskytnutí právní pomoci zastupením v řízení před soudem.

Na jednání se probírala i budoucnost tištěného čtrnáctideníku OBZOR. Vzhledem k omezení příspěvku do fondu FKSP od za-

městnavatele poklesla čísla objednaných výtisků od základních organizací. V jednání je, jak s touto skutečností v příštím roce pracovat. Připomínáme, že pokud ně která základní organizace zatím neposlala objednávku na tištěný čtrnáctideník OBZOR na rok 2025, je potřeba to napravit, aby ho mohla odebrat.

Během projednávání organizačních záležitostí proběhly informace o pokračování příprav **oslav 35 let OSŽ a IX. sjezdu OSŽ**, které se budou konat v roce 2025. Štěpán Lev, předseda Podnikového výboru ČD, a.s., stručně in-

formoval, že Zásady SF ČD, a. s., pro rok 2025 budou během ledna potvrzeny a nedošlo u nich k žádným změnám. V průběhu ledna 2025 se uskuteční aktivity a školení zaměřené na PKS, SF, jízdní výhody a pracovněprávní vztahy. Tyto akce proběhnou nejen v Praze (29. 1. 2025), ale také v Plzni (21. 1. 2025), Břeclavi (27. 1. 2025) a Olomouci (28. 1. 2025). Pozvánka byla rozeslána všem předsedům základních organizací.

Předseda podnikového výboru ČD Cargo, a.s., Radek Nikola začal svůj vstup nepříjemnými událostmi, které rezonují společností ČD Cargo. V prvním kvartálu letošního roku má dojít ve společnosti k propuštění 420 zaměstnanců, z toho 144 strojvedoucích. Je to důsledek dlouhodobého poklesu vozby jednotlivých zásilek a také útlumu vozby základních komodit jako je hnědé uhlí, suroviny a výrobky těžkého průmyslu. Podnikový výbor zaslal k návrhu zaměstnavatele dopis s požadavkem na doplnění předloženého materiálu. Dozorčí rada proběhla 19. prosince a nepřinesla zatím žádné zásadní novinky.

Poté dostal slovo předseda PV OSŽ Správy železnic, s. o., Petr Štěpánek, který připomněl podepsání zásad čerpání FKSP ze dne 16. prosince. Na 15. ledna 2025 je naplánován aktiv zástupců zaměstnanců SŽ ke kolektivní smlouvě a FKSP, který proběhne v kulturním sále Praha hlavní nádraží. Pozvánky obdržely všechny základní organizace.

Předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková shrnula, že většina kolektivních smluv je již uzavřena nebo prodloužena na rok 2025. Momentálně ještě probíhá kolektivní vyjednávání u společnosti OHLA ŽS. Připomněla neblahou situaci ve společnosti WAGON LOSTR, která pomalu, ale jistě utlumuje svoji činnost. V průběhu měsíce ledna jsou naplánovány aktivity u Dopravního zdravotnictví, které jsou zaměřeny na změny v platné PKS na rok 2025. Krátce ještě Renata Dousková informovala o setkání všech zahraničních sekcí ETF a ITF v Bratislavě, které se uskutečnilo koncem minulého roku. Projekt byl zaměřen na růst a podporu odborových organizací a kolektivního vyjednávání v dopravním odvětví nejen na železnici, ale i silniční či lodní dopravě.

Martin Malý informoval o mezinárodní konferenci ASO konané 27. prosince, které se zúčastnil spolu s prvním místopředsedou Radkem Nekolou. Konference byla zaměřena zejména na aktuální ekonomický vývoj v ČR a EU se zvláštním zřetelem na problematiku kolektivního vyjednávání v současných podmínkách.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

NAVŠTÍVILI JSME

Českotřebovská výpravní budova oslavila sto let

Málo se ví o tom, že železniční stanice Česká Třebová měla za 180 let svého trvání hned tři výpravní budovy. Ta první, z dílny architekta Ing. Antona Jünglinga, byla dokončena v roce 1844 při zahájení železničního provozu na trati Olomouc–Praha (1845). Jako výpravní budova sloužila do roku 1850, kdy bylo českotřebovské nádraží rozšířeno o trať z Brna. V témže roce byla uvedena do provozu v pořadí druhá výpravní budova, která prošla několika úpravami a dosloužila po první světové válce. V roce 1922 byla zahájena výstavba v pořadí třetí výpravní budovy, která byla slavnostně otevřena 3. prosince 1924 za účasti ministrů tehdejší vlády, drážních úředníků, ředitelů pošty, starosty města a velkého množství občanů.

Na den přesně od uvedení třetí výpravní budovy do provozu, 3. prosince 2024, byla v této budově slavnostně zahájena výstava o její historii, jakož i o historii celého českotřebov-

ského nádraží. Autorem výstavy byl Pavel Stejskal, českotřebovský patriot a celoživotní železničář. Vstříc mu vyšel přednosta provozního obvodu Česká Třebová a někdejší tajemník OSŽ Petr Zelený poskytnutím místnosti ve vestibulu vedle osobních pokladen. Jak při slavnostní vernisáži výstavy řekl Pavel Stejskal, projekt budovy v rázu tradicionalismu, kubismu a rondokubismu vypracovali Miloš Fikr a Josef Tkalců podle návrhu architekta Vojtěcha Krcha.

Současná budova i po sto letech plně vyhovuje současnému objemu osobní dopravy. Dle údajů Wikipedie z roku 2016 se v prostoru osobního nádraží denně pohybuje 12 000 lidí, ve špičkách až 16 000 lidí. Rozlohou i délkou se jedná o největší stanici v České republice a zdejší nákladové nádraží bylo v roce 2016 největší ve střední Evropě.

Petr Zelený doplnil informace o budoucnosti českotřebovského nádraží, (Pokračování na str. 2)

Nela Eberl Friebová

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

I tříkolejný most na pražské Výtoni už má svého projektanta

Příprava kapacitního přemostění Vltavy na pražské Výtoni postoupila do další fáze

Správa železnic vybrala projektanty nového tříkolejného mostu. Ve výběrovém řízení uspěly společnosti SUDOP Praha a TOP CON SERVIS, které podaly nejvýhodnější nabídku ve výši 128 665 000 korun. Jedná se o další klíčový krok pro zajištění bezpečné a kapacitní železnice nejen na území metropole, ale i na páteřní trati do Německa.

Projekční činnost začne nejprve průzkumnými pracemi. Předmětem technického řešení budou také nezbytné přeložky inženýrských sítí. Stavba mostu by měla probíhat v letech 2026 až 2029, předpokládané celkové náklady dosahují 3,4 miliardy korun.

Plánovaná životnost nového mostu bude 100 let, jeho výstavba bude znamenat snížení nákladů na údržbu. Díky tříkolejnému řešení vzroste význam spojení mezi smíchovským a vršovickým nádražím, která propojí nová vlaková linka.

Pro obyvatele okolních domů bude důležité zlepšení životního prostředí zejména snížením hluku a vibrací z železniční dopravy. Současně zmizí jeden z nejnižších tramvajových podjezdů v Praze, kde kvůli přetřesené troleji dochází opakovaně k přerušením provozu. Díky novému mostu navíc vznikne bezbariérově přístupné přemostění Výtoně a Smíchova. Dojde také k propojení páteřních cyklotras v metropoli.

Projekt nového železničního mostu vzešel z výsledků mezinárodní architektonické soutěže, která probíhala v letech

2021 až 2022. Vítězný návrh, vybraný porotou složenou ze zástupců investora, nezávislých odborníků a zástupců hlavního města, nejlépe splnil náročná dopravní a technická kritéria. Stejně důležitý byl při hodnocení soutěžního dialogu i památkový aspekt: součástí zadání byl požadavek, aby design nového mostu nenarušil vizuální integritu místa, které je součástí Pražské památkové rezervace.

Hlavní město Praha ve spolupráci se Správou železnic v uplynulém roce rozhodlo o zachování původní ocelové konstrukce, která bude po vybudování nového železničního mostu pod Vyšehradem sloužit jako lávka pro pěší přes Vltavu v Modřanech.

Podrobnosti o projektu nového mostu jsou souhrnně k dispozici na webu novymostvyton.cz. ■

V Česku chybí ucelený koncept reformy našeho zdravotnictví!

O tom, že v českém zdravotnictví existují již řadu let velmi vážné problémy, se v naší společnosti ví již řadu let. Průběžně vás informujeme o tom, jak probíhají jednání mezi Českou lékařskou komorou a zdravotnickými odbory s ministrem zdravotnictví Vlastimilem Válkem (TOP 09), potažmo i přímo s premiérem Petrem Fialou (ODS) o řešení této složité situace v našem zdravotnictví.

Nyní se u nás velice aktivně hovoří o nutnosti reformovat české zdravotnictví s tím, že pokud by k tomu v nejbližší době nedošlo, tak, podle mnohých odborníků z tohoto resortu, hrozí českému zdravotnictví ve výhledu několika let téměř kolaps.

O názor, jak by měla vláda, potažmo ministerstvo zdravotnictví, jít na to, aby reforma zdravotnictví splnila svůj účel, to je poskytovat řádnou péči našim občanům, jsme požádali předsedkyni OSZSP ČR Dagmar Žitníkovou.

Má vláda, případně i parlament, konkrétní program či koncept, jak reformu zdravotnictví řešit?

Ohledně způsobů řízení zdravotnictví se u nás již dlouhá léta vedou spory. Základem reformem je otázka, jak má zdravotnictví fungovat. Zda má být solidární dostupnou veřejnou službou, nebo ho má regulovat trh. Podle toho, kdo zrovna vládne, se řeší reformy. Každá pravicová vláda zatím řešila koncept zdravotnictví na základě vložení tržních principů. Současná vláda není výjimkou. Hned na počátku vládnutí zdravotnictví ekonomicky omezili, to je snížili platby za státní pojištění o 14 mld. Kč, přičemž zavedli valorizační vzorec plateb za státní pojištění, který platby státu zvyšuje minimálně. A po celou dobu pravicoví odborníci tvrdí, že jsme před kolapsem. Ano, k němu můžeme dospět, ale díky krokům této vlády a tohoto parlamentu. Následně nám pak nabídnou záchranu ve formě připojištění...

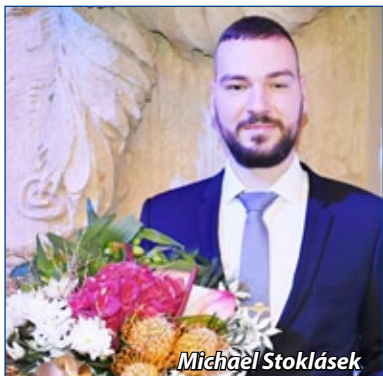
Miroslav Svoboda

(Odpovědi na další otázky najdete na www.odbory.info)www.odbory.info

České dráhy uspořádaly slavnostní večer u příležitosti ocenění 36 statečných zaměstnanců



Michal Krapinec a Martin Kupka



Michal Stoklásek



Na rozloučenou s rokem 2024 se dne 18. prosince v historických prostorách Obecního domu v Praze uskutečnila slavnostní akce na počest zaměstnanců Českých drah, a.s., kteří prokázali mimořádnou odvahu a profesionalitu při plnění svých povinností. Tato událost měla za cíl ocenit jednotlivce, jejichž činy přispěly k záchraně životů, ochraně majetku a bezpečnosti na železnici.

Celkem bylo oceněno 36 statečných zaměstnanců, kteří svým příkladným jednáním ukázali, jak významnou roli hraje lidská odpovědnost a nasazení na železnici.

Akci zahájil generální ředitel ČD, a.s., Michal Krapinec a ministr dopravy Martin Kupka. Michal Krapinec vyjádřil upřímné poděkování nejen oceněným zaměstnancům, ale všem, kteří denně přispívají ke spolehlivosti a bezpečnosti provozu na železnici. „*Vaše práce je klíčová pro bezproblémový chod dopravy a bezpečí cestujících,*“ zdůraznil.

Ministr dopravy Martin Kupka poté vyzdvihl odvahu a nasazení oceněných, kteří jsou vzorem pro ostatní.

Mezi oceněnými zaměstnanci nechyběl ani člen OSŽ, strojvedoucí Michael Stoklásek, ze základní organizace ZO OSŽ DKV Břeclav, o kterém jsme psali v OBZORU č. 20/2024.

Michael Stoklásek zavítal na akci do Prahy se svými kolegy, aby si mimo jiné vychutnal příjemné chvíle při poslechu výběru filmových melodií prostřednictvím koncertu Pražské filharmonie. Mezi největšími hudebními zážitky zazněla i ikonická melodie z filmu Sedm statečných, která svou symbolikou dokonale zapadala do atmosféry večera.

Tato akce byla nejen oslavou hrdinských činů zaměstnanců, ale také připomínkou toho, že lidská statečnost, odpovědnost a profesionalita mají nenahraditelné místo v každodenním životě na železnici.

Text a foto: Daniela Houdková

NABÍDKA PRACOVNÍ POZICE NA SPO OSŽ-ÚSTŘEDÍ

ODBOROVÉ SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ, oddělení sociálně-právní OSŽ-ústředí (SPO OSŽ) se sídlem: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – Vysočany, nabízí možnost uzavření pracovního poměru (příp. DPP, DPČ) na některou z níže uvedených oblastí.

SPO OSŽ se v rámci své působnosti plní zejména následující úkoly:

- **právní poradenství a pomoc v pracovněprávních vztazích a občanském životě;**
- **pojištění odpovědnosti;**
- **kolektivní vyjednávání, problematiky sociálního zabezpečení;**
- **Podpůrný fond OSŽ, FKSP a sociální fondy zaměstnavatele;**
- **legislativní činnost a spolkový rejstřík;**
- **školení OSŽ (organizace a zabezpečení);**
- **odborová práva a činnost odborové organizace;**
- **právní vztahy k nemovitostem.**

Předpoklady a požadavky:

- **vzdělání: USO, VŠ,**
- **uživatelská znalost práce na PC – Microsoft Office,**
- **znalost problematiky odborové organizace a oblasti železniční dopravy výhodou.**

V případě vašeho zájmu zasílejte nabídky na e-mailovou adresu:

petr.vecer@osz.org

doplňené strukturovaným životopisem, včetně spojení.

JUDr. Petr VEČEŘ,
vedoucí sociálně-právního oddělení
ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ
– ústředí

NAVŠTÍVILI JSME

Českotřebovská výpravní budova oslavila sto let

(Dokončení ze str. 1)

kde by měla být v roce 2025 zahájena zásadní rekonstrukce, během níž budou do roku 2030 vyměněny koleje a výhybky, provedena rekonstrukce nástupišť, vybudován nový podchod a nadchod a zvýšena průjezdová rychlost.

V roce 2010 byla dokončena dva roky trvající rekonstrukce přednádražního prostoru, při níž byl uveden do provozu přestupní terminál, nové autobusové nádraží a podzemní parkoviště. Prostor před výpravní budovou současně tak získal novou a přitažlivou tvář. Výstava, věnovaná 100. výročí postavení výpravní budovy, byla přístupná do 14. prosince 2024. Během této doby ji navštívila celá řada nejen železničních patriotů, ale také cestujících a laické veřejnosti.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Pavel Stejskal a Petr Zelený při otevření výstavy



Současná nádražní budova oslavila sto let trvání

Nepříjemná změna

Nepříjemná změna zasáhla cestující používající vlaky na trati Hodonín–Poubovice. Na koridorové trati Břeclav–Bohumín je od 8. ledna t. r. uskutečňován veškerý provoz pod plným dohledem jednotného evropského zabezpečovače ETCS. To bylo s dostatečným předstihem známo. Dopravce Arriva, který na uvedené trati převzal od 15. 12. 2024 osobní dopravu na základě soutěže vyhlášené Jihomoravským krajem, nemá všechna vozidla vybavena palubní jednotkou ETCS. Tedy v úseku Hodonín–Rohatec nemůže jezdit.

Jihomoravský kraj, jako objednatel regionální dopravy, tuto skutečnost věděl ještě před uzavřením smlouvy s dopravcem. Přesto ji pro výhodnost podmínek ze strany dopravce uzavřel. To však neznamenalo porušení žádných právních předpisů.

Nabízí se ovšem otázka, proč nebyli cestující s předstihem informováni. Tak JŘ platící od poloviny prosince do znal po necelém měsíci zásadní změny. Změněný jízdní řád, vedený pod označením S 91, byl zveřejněn na internetových stránkách IDS JMK opožděně teprve 7. ledna dopoledne. A jak

informovalo regionální zpravodajství ČT, tak řada cestujících o této změně neměla vůbec žádné informace.

Cestující tedy musí v Rohatci přesehat do osobních vlaků jezdících na koridorové trati a v několika případech do meziregionálních rychlíků Brno–Břeclav–Olomouc, které budou v Rohatci zastavovat.

Nevím, zda jihomoravští radní dohlédli ze vzdáleného Brna na potřeby cestujících v této příhraniční oblasti, nebo jim za vzor slouží radní z pověstného Kocourkova. Úsudek si jistě udělá každý sám.

Vladimír Selucký

ZE SVĚTA

• DB CARGO SE MÁ ROZDĚLIT

Hluboce ztrátový německý státní nákladní dopravce DB Cargo se má rozdělit. Místo jedné společnosti jich má vzniknout 7, což by mělo vést k opětovnému návratu k ziskovosti. Otázkou je, zdali tomu tak opravdu bude.

Podle plánů se DB Cargo má rozdělit na 7 nezávislých společností. Dvě se bu-

dou zabývat kombinovanou dopravou (jedna vnitrozemskou a druhá spojením vnitrozemí s přístavy), další 4 na ucelené vlaky (1. na ocel, 2. na automotive, 3. na chemikálie a 4. na další ucelené vlaky) a jedna na jednotlivé vozové zásilky (JVZ).

Každá společnost má hospodařit zcela nezávisle na ostatních – s vlastními zaměst-

nanci, lokomotivami a vagony. Tím by se měly zprůhlednit náklady, což je mj. důležité i z důvodu dotací na JVZ, na které bude DB Cargo nově získávat od spolkové vlády dotace. Starší naftové lokomotivy by měly být nahrazeny moderními dvouzdrojovými (elektrina+nafta). Cestou k ziskovosti by mělo být i jiné plánování směn strojvedoucích, kteří

by měli jezdit na delší vzdálenosti a více dní po sobě (až 10), za což budou odměněni příplatky ke mzdě. Rovněž se počítá se zrušením 2300 pracovních míst a souvisejících místních pracovišť. Zruší se ústřední dispečink a místní zaměstnanci jako vozmistři či posunovači, budou přiřazeni ke společnosti JVZ, přičemž ostatní společnosti si jejich vý-

kony budou muset nakupovat a hradit. Nejen zaměstnanci DB Cargo se ptají, zda tento záměr bude fungovat a řada jich uvažuje o změně zaměstnavatele. Vedení však očekává větší pružnost a menší výdaje a s tím související zvýšení kvality přepravy.

Z Bahn-Jahrbuch 2025
připravil Martin Hájek

V OLOMOUCI BYL ZPROVOZNĚN NOVÝ NADJEZD PŘES ŽELEZNIČNÍ KORIDOR

V předvečer svátku sv. Mikuláše – 5. prosince 2024 byl v Olomouci slavnostně otevřen nový nadjezd přes frekventovaný koridorem trať Olomouc–Přerov. Původní úrovněvový přejezd, zabezpečený závorami, byl z důvodu vysoké frekvence vlaků značnou překážkou silničnímu provozu a zejména v době dopravní špičky se před ním tvořily až několik stovek metrů dlouhé fronty aut. Otevřením nového nadjezdu mezi městskými částmi Hodo-lany a Holice došlo nejen ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, ale i ke snížení hluku a emisí v okolí.

Nový nadjezd, dlouhý 468 metrů, tvoří železobetonová konstrukce, po níž vlakový koridor bezpečně překonají nejen auta, ale díky vyhrazeným pruhům i cyklisté. Před svým uvedením do provozu prošel nadjezd zatěžkávací zkouškou, při níž bylo použito šest čtyřnápravových nákladních automobilů o celkové hmotnosti 192 tun.

Slavnostního přestřižení pás-ky byli přítomni zástupci investora (Správa železnic), zhotovitele (společnosti FIRESTA-Fišer, TOMI-REMONT a IDS Olomouc), Olomouckého kraje, města Olomouc a projektanta. Všichni přítomní vyjádřili radost nad ukončenou stavbou, která je jednou z osmi, které Správa železnic buduje nad železničními tratěmi. Dalším chystaným přemostěním tratě je úrovněvový přejezd v železniční stanici Studénka, kde v uplynulých letech došlo k několika vážným dopravním nehodám zaviněných nesvědčitými řidiči.

Práce na stavbě nadjezdu trvaly 18 měsíců, výše celkových nákladů dosáhla bezmála 375 miliard korun, financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Nový nadjezd byl pro motoristy otevřen následující den – 6. prosince 2024.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Původní úrovněvový přejezd (foto SŽ)



Nově vybudovaný nadjezd



Stříhání pásky při otevření nového nadjezdu

Rybova mše vánoční na českořebovském nádraží

Rybova Česká mše vánoční je zřejmě nejznámější mši, hranou v období Vánoc v kostelích i na veřejných prostranstvích po celé České republice. Už celou řadu let se hraje a zpívá těsně před vánočními svátky na pražském hlavním nádraží. V sobotu 4. ledna 2025 se Rybova mše zahrála a zazpívala ve vestibulu českořebovského nádraží. Vestibul 100 let staré výpravní budovy zde vytvořil velice příjemnou akustikou koncertní sál. Vestibul zcela zaplněn, veliký zájem o koncert nejen mezi cestujícími, ale přilákal i mnoho místních občanů. Orchester byl tvořen členy Sopotnické filharmonie s hostujícími muzikanty. Smíšený sbor byl sestaven členy hned z několika pěveckých těles ze širokého okolí, jen členové místního Bendlova sboru byli v menší přesile. Vše řídil dirigent Josef Vondráček, který byl také iniciátorem celého koncertu. Sólisty se během koncertu vystřídal hned několik a atmosféra nádraží dávala celému koncertu zajímavý ráz. Při běžném koncertu se posluchači usadí v křeslech, při mši v kostele do lavic, ale nikdy nezažijí, že během koncertu a zpěvů se ozve rozhlas oznamující příjezd určitého vlaku, ve chvíli tohoto koncertu bylo hlášení zeslabené. Ani pěveckému sboru se jen tak nepoštěstí zazpívat Rybovu mši pod informační tabulí, na které naskakují odjezdy vlaků a nástupiště. Také torzo starého klavíru, které na nádraží slouží jako knihovna, znovu posloužilo svému původnímu účelu, jen s tím rozdílem, že v jeho útrobách byla klávesnice elektronických varhan. Hudebníci obklopili vánoční strom, který je během svátků umístěn ve vestibulu, a poslucha-

či měli možnost nahlédnout i do partitur hudebníků. Koncert měl velký úspěch, při každé části Rybovy mše byl potlesk a na konci koncertu vedle potlesku odměnil všechny aktéry veliký aplaus. Nutno podotknout, že vestibul českořebovského nádraží nebyl koncertním sálem poprvé. V minulosti zde proběhl koncert skupiny Čechomor, prvenství v rámci projektu "Koncerty na nádraží" zde proběhl koncert, řízený Karlem Hamplem, kterého jsme mohli spatřit v hudebním tělese výše popsaného koncertu jako hostujícího houslistu. Rybova vánoční mše má v Čechách velikou tradici a koncert na nádraží v České Třebové byl důstojným zakončením vánočních a novoročních svátků.

Pavel Stejskal



NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

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 prvé 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 dovedly tratě jako Kralovice–Mladotice, Loket předměstí–Horní Slavkov–Kounice či Dobronín z.–Polná atd. do stavu nesjízdnosti tratí. Je pak trapné argumentovat, že po té které trati 27 let či 14 let nejel vlak, že si ho nikdo na nesjízdné (!!!) trati neobjednal! Navíc třeba na trati Broumov–Otovice zastávka chtěl polský železniční provozovatel vozit ucelené nákladní vlaky s lomovým kamenem z lomu Tlumaczow (součást v roce 1945 přerušené trati Ścinawka średna (Stěnavá)–Broumov). Svou část tratě, kde se nejezdilo 30 let, uvedla do výborného stavu, jako se děje poslední dobou v celém Polsku, hlavně Slezsku, kde se i 45 let zrušené tratě obnovují, a to nejen pro turistický provoz (Kar-

pacz, 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 budoucí 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 zá-kazu kotlů otravují život běžných lidí a oživují posty 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 Ústec-ký 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

E-shop národního dopravce

Začal bych s webovými stránkami našeho národního dopravce. Před časem, když byly České dráhy ve ztrátě, měly peníze na nové webové stránky. Nevím, komu a čemu všemu ten výdobytek moderní doby má sloužit, ale pro zákazníka, který kupuje na e-shopu ČD, to bylo zhoršení. Jedna věc byla a zůstala možnost si nechat (zdarma) poslat sms, že za 5 nebo 10 nebo 15 minut vám odjíždí vlak, na který jste si koupili jízdenku. Tak to bylo v těch starých webovkách, že si cestující mohl vybrat. V nových už je jen jedna možnost, a to ta pro většinu cestujících k ničemu, totiž jen ta, že vlak vám odjíždí za 5 minut. Když zapomenete a přetčete si zaslano sms, za 5 minut třeba z dolní haly Praha hl.n. nádraží prezidenta Wilsona na 7. peron skoro vždy nedoběhnete. Že ten e-shop je opravdu zvláštní, zjistíte u koupě mezinárodních jízdenek, třeba e-shop vám nabídne spojení z Polska do Prahy, napíše tam cenu, a přesto si

na tento vlak výhodný jen s jedním přestupem jízdenku na e-shopu nekoupíte. A když se ptáte na informační lince národního dopravce, tak vám buď nedoporučí nic, nebo že máte zkoušet www.pkp.pl, tedy webovou stránku polských železnic. Chápu, že jsou některé věci na světě, které nikdy nepochopím. Nakonec tohle je jedna věc, e-shop patrně znamená česky obchod, a tak jeden nechápe, že je něco, co obchod nabízí, ale tu věc vám neprodá. To jako, kdybyste si v nějakém obchodě na regálu vyhlédli nějaké zboží s cenovkou, rozhodli se ho koupit a pak se od prodáváče dozvěděli, že toto zboží se dá koupit jen v Polsku. Tak si říkám, jestli by se takový shop, v příkladu prodejna, neměl spíše jmenovat e-Koukanda nebo e-Pozlátko nebo e-neprodejna.

Ještě k tomu výběru smsky jen s jednou možností, tomu totiž Angličané říkají Hobson's choice, jídelní lístek s jedním jídelnem nebo volby za komunistů.

Petr Rádí

Zrádné elektronické vyhledávače spojení

Známý „nenormální“ cestující spadající do kategorie „železničních cestovatelů“ znalý místních poměrů si mi stěžoval, že mu elektronické vyhledávače spojení pracující „on-line“ nedokáží najít spojení se čtyřminutovým přestupem mezi NAD a vlakem ve slovinské stanici Brezovica. I když zadá „nulový“ čas na přestup, vyhledávače jej odkazují na spoj jedoucí o nejméně 64 minut později. Přitom v „kursbuchovém“ provedení je přestup uveden.

Zadal jsem požadované spojení do vyhledávače IDOS „OFF-LINE“. Při ponechání „standardního“ přestupního času bylo nabídnuto spojení s oněmi 64 minutami, při zadání nulového času na přestup se spojení se čtyřminutovým přestupem v nabídce objevilo.

Zřejmě slovinská databáze přestupních dob nezahrnuje výlukovou NAD BUS a přestup na vlak v nepřestupní stanici a s mimořádným přestupem při NAD se nepočítá...

Někdejší rakouská verze vyhledávače spojení HAFAS (OFF-LINE) mi při vyhledávání spojení v Rakousku nabí-

zela, s uvažovaným přestupem ve stanici Wien Medling, jiná spojení, než mi nabízel IDOS „OFF-LINE“. Problém spočíval v tom, že HAFAS měl „natvrdo“ – bez možnosti hodnotu změnit – definovanou minimální dobu na přestup delší, než byla v IDOSu zapracována jako standardní.

Miroslav Zikmund

Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Končí leden, ale stále tu máme nový rok, rok s mnoha výzvami, a to i v silniční a pro nás především v železniční dopravě. Podívejme se tedy společně s tiskovým mluvčím Ministerstva dopravy ČR Františkem Jemelkou na **Novinky v dopravě pro rok 2025.**

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Nyní se opět vrátíme do českých luhů a hájů, a to s pravidelným autorem této rubriky Martinem Kubíkem článkem **Ve Zruči nad Sázavou dosud žije Baťova tradice.**

Jízdy parních mikulášských vlaků v Podkrkonoší

V sobotu 7. prosince 2024 se konaly jízdy parních mikulášských vlaků v Podkrkonoší. Za finanční podpory Libereckého kraje se na trati mezi Martinicemi v Krkonoších a Rokytnicí nad Jizerou přestavila v plné kráse parní lokomotiva 423.094, zvaná „Velký Bejček“. Je to už pěkná prababička mezi vlaky, vyrobená již roku 1928 v Praze 8 v akciové společnosti Českomoravská-Kolben-Daněk.

Parní lokomotiva se postavila do čela soupravy vozů řady „Cí“, v níž nechyběl ani bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů. Celá souprava a parní lokomotiva patří společnosti KHKD.

Během jízdy procházel vlakem Mikuláš se svojí družinou. Hodné děti byly obdarovány drobnými dárky, ty méně hodné pak dostaly od čerta uhlí, zato přímo z parní lokomotivy.

V neděli 8. prosince vypravila společnost KHKD pro příznivce železnice nákladní manipulační vlak z Martinic do Rokytnice n. J. a zpět. Program ráno začal focením „Velkého Bejčka“ před topírnou ve stanici Jilemnice.

Po ranním focení se vlak vydal z Jilemnice do Rokytnice nad Jizerou. Při zpáteční cestě do Martinic se zastavovalo v malebném zákoutí této lokální tratě. Krásnou krajinu tvoří údolí řeky Jizery. Lokomotivy řady 423 měly velkou sílu a v době parního provozu jezdily na lokálkách jak v osobní, tak i v nákladní dopravě po celé naší vlasti.

Dalším velkým lákadlem pro účastníky této akce se stala stanice Martinice, která má v muzeu zabezpečovací zařízení s mechanickými návěstidly. Tato jedinečnost je prohlášena za funkční kulturní národní památku. Kolem stanice vede i naučná stezka a ve stanici je malé muzeum. Je zde možnost dohodnout prohlídku funkční památky s průvodcem.

Organizátorům patří velký dík za nádherné zimní jízdy parních vlaků na sněhu v překrásné přírodě pod vrcholky Krkonoš. I v letošním roce 2025 se na dva víkendy o letních prázdninách rozezní klapot a píšťala parního stroje na stejné malebné trati jako v roce 2024.



Vánoční parní vlak odjíždí z Kořenova do Harrachova



Kafemlejnec se soupravou projíždí po mostě přes Jizeru mezi Kořenovem a Harrachovem



Motorový vůz M 152.0617 se soupravou přijíždí do stanice Kořenov



Motorový vůz M 152.0617 se soupravou projíždí po trati 036 mezi Harrachovem a Kořenovem

Ke konci roku 2024, přesně od 27. do 30. prosince, ožila tak trochu nostalgicky železniční trať na nejstrmější železniční trati v České republice za finanční podpory Libereckého kraje a organizátora společnosti Zubačka. Tato náročná trať vede z Tanvaldu do Harrachova a dále pak do polského města Szklarska Poreba. Díky velkému a náročnému stoupání je trať doplněna o ozubený hřeben, který je upevněn v ose kolejí. V pátek 27. prosince bylo vypraveno několik zvláštních vlaků s lokomotivou

743.010 zvanou „Elektronik“ s přípojnými vozy 020 Bix. Ty jezdily kyvadlově mezi Tanvaldem, Kořenovem a Harrachovem několikrát během dne.

V dalších dnech od 28. do 30. prosince byl vypraven celkem pětkrát za den zvláštní vlak mezi Kořenovem a Harrachovem s parní lokomotivou 310.0134 nazývanou „Kafemlejnec“. Její výroba je datována do roku 1913. O tuto parní mašinu se s láskou starají členové Klubu přátel železnic Českého ráje v bývalém železničním depu v Turnově. „Kafemlejnec“ měl soupravu sestavenou ze slu-

Nový jízdní řád s rychlejšími vlaky

Nový jízdní řád vlaků přináší některá zlepšení. Cestující ocení rychlejší jízdu po zmodernizovaných úsecích, Správa železnic navíc obnovuje provoz na dalších tratích poškozených povodněmi.

Vlaky výrazně zrychlily na zmodernizovaném úseku z Vlkova u Tišnova do Křižanova, kde se namísto dosavadních 100 km/h může jezdit 160 km/h. Podstatně vyšší tratěv rychlost, 100 km/h, je také na nové dvoukolejce z Kladna do Kladna-Ostrovce. Stejně rychle je možné jezdit v Praze po zdvoukolejňeném úseku od Branického mostu přes Kačerov po Zahradní Město. Vlaky už nemusí zpomalovat ani před Schwarzenberským mostem přes Orlickou přehradu, nová oblouková konstrukce umožňuje stejně jako navazující úseky rychlost 65 km/h.

Od prosincové změny jízdního řádu poprvé vyjely elektrické vlaky na celou zmodernizovanou trať z Brna do Zastávky u Brna. Stejně tak ji po nepřetržité výluce, která trvala od loňského dubna, začaly opět využívat rychlíky z Brna do Jihlavy.

Naopak začne omezení související s modernizací stanice Jihlava město. Po celou dobu platnosti jízdního řádu jí budou vlaky pouze projíždět.

Po dvaceti letech budou opětovně zastavovat vlaky v Holubicích na jižní Moravě, kam se prodlužuje linka S2 ze stanice Křenovice horní nádraží. Obnovení osobní dopravy po dvou desetiletích si vyžádalo dílčí úpravy, které zahrnovaly především přípravu nástupišť a přístupových cest pro cestující, adaptaci čekárny i zařízení zvukového informačního systému.

Ve spolupráci s dopravci dochází s novým jízdním řádem také ke změně odbavování vlaků v osobní dopravě. Cílem je zvýšit dochvilnost spojů. Podob-



Za účasti předsedy vlády ČR Petra Fialy, ministra dopravy Martina Kupky a generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody byl slavnostně zahájen elektrický provoz na trati Brno–Zastávka u Brna

Foto Filip Houdek

ně jako v některých sousedních zemích se budou moci rozjet hned s prvními sekundami v minutě pravidelného odjezdu. Příprava vlaku k odjezdu tedy začne o něco dříve a nebude už možné dobíhat na poslední chvíli.

Správa železnic dokončuje opravy dalších tratí poškozených povodněmi. Díky tomu opět vyjely vlaky z Krnova do Skrochovic, z Jeseníku do Písečné a z Mikulovic přes polské Glucholazy do Jindřichova ve Slezsku. Zprovozuje se také úzkokolejka Třemešná ve Slezsku–Osoblaha a trať Mikulovice–Zlaté Hory. Nesjízdné tak zůstanou poslední čtyři úseky.

SŽ

Cílem našeho života je být šťastný.

Dalajláma

–bl–

žebního vozu „Da-k“ a ještě dalších dvou přípojných vozů 020 Bix a na postrku, aby neprobíhalo objíždění soupravy v Harrachově, vypomáhal ještě motorový vůz M 152.0617 zvaný „Orchestrion“.

Slunečné zimní počasí přilákalo na rozhraní Jizerských hor a Krkonoš pěknou řadu nadšenců železnic. Příznivci železnice a cestující veřejnost měli také možnost navštívit v nádražní budově muzeum ozubnicové trati Tanvald–Harrachov. V místním depu si mohli prohlédnout sbírku muzejních železničních vozidel a lokomotiv, které v dřívějších dobách jezdily při pravidelném provozu na této trati. Organizátorům patří velký dík za snahu oživovat a provozovat železniční vzpomínky ozubnicové trati. Pro letošní rok 2025 je na této ozubnicové trati plánována dlouhá nepřetržitá výluka. Celá trať tak projde generální rekonstrukcí.

Vít Mareš

Doba Šarišanová skončila

Se změnou „cestovního poriadku ŽSR/ZSSK“ k 15. prosinci 2024 skončila dlouholetá „doba Šarišanová“. První páteční vlak „Šarišan“ Bratislava–Prešov v neděli zpět (+ vyjmenovaná data) jedoucí „Obišovskou spojkou“ jel naposledy tažen Gorilou v pátek 13. prosince. Jak se souprava vracela zpět v neděli netuším.

Na vozebním rameni Bratislava–Košice došlo od 15. prosince k zásadní změně. Byly zrušeny vlaky kategorie IC, vlaky kategorie Ex jezdí v hodinovém taktu místo předchozího dvouhodinového. V důsledku hodinového taktu došlo ke zrušení „posilových“ spojů jezdících v hodinovém mezitaktu, zpravidla v pátek a v neděli, tedy i Šarišanů. Cestující do/z Prešova musí přestupovat v Kysaku, leč nabídka spojení mezi těmito stanicemi je široká.

Změnil se i doby odjezdů – první „Tatran“ z Bratislavy vyjíždí již ve 3:27, v Košicích je cestující v 9:17. Z Košic odjíždí první vlak ve 4:07, Bratislava 9:33. O podobném časném ranním spojení a četnosti vlaků např. na rameni Praha–Ostava si mohou zákazníci ČD nechat jen zdát, týká se i spojení do Českých Budějovic. Zatímco z ČB odjíždí první „zastávkový“ R do Prahy ve 4:10, v opačném směru až v 6:46.

Kromě 14 párů Tatrů BA–KS jedou dva páry vlaků s povinnou rezervací „Kriváň“ a noční pár „Zemplin“ do/z Humenného (po dobu výluky Bánovce nad Ondavou). Další tři páry „Tatranů“ jedou mezi Bratislavou a Žilinou, resp. Vrútkami a Martinem. Spojení mezi Bratislavou a Žilinou je obohaceno o sedm párů „Považanů“ a dalších devět párů „Považanů“ jede mezi Púchovem a Bratislavou. A aby toho nebylo málo, další tři páry „Považanů“ spojují s Bratislavou okresní město Trenčín.

„Tatran“ mají 10 vozů včetně WR. Zvláštností je část vozů „s povinnou rezervací“. Jedničky jsou ve vnitrostátní přepravě „s povinnou rezervací“ již řadu let, u relace BA–KS–BA jsou „povinné“ dvojky čísel 3, 4, 5. Na tuto skutečnost jsou cestující upozorněni poznámkou v jízdním řádu R4.

Podobný rezervační míšmaš existuje na některých tratích i v Maďarsku...

Hodinový takt na „Povážské“ trati je v kontrastu s dvouhodinovým taktem na „Valašské trati“ a nabízí se otázka, zda by „Ostravany“ a „polské“ vlaky jezdící v proloženém taktu s Valašskými expresy neměly mít z Hranic na Moravě „panterový“ přípoj do Púchova.

Text a foto: Miroslav Zikmund



Velký Bejček 423.094 se soupravou nákladního vlaku zdolává stoupání mezi Hraňčovem a Jilemníci



Parní fotovlak projíždí po trati 042 mezi Jabloncem nad Jizerou a zastávkou Jablonec nad Jizerou-Hradsko



Sobotní mikulášský parní vlak projíždí kolem vjezdového návěstidla stanice Martinice v Krkonoších



Velký Bejček 423.094 se soupravou nákladního vlaku projíždí po trati 042 mezi Rokytnicí nad Jizerou a Jabloncem nad Jizerou

Tábor Železničář, Potštejn, 20.7.–1.8.2025

ŘECKÉ BÁJE

Zažij sílu antických bohů na vlastní kůži!



Letní tábor Železničář Potštejn
Hlavní vedoucí: Petr Kašpar - 608 181 718
Přihlášky na: www.tabor-rjcz.cz