OBZOR 17

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

27. 8. 2018 Cena 5 Kč

Ročník 29

Z aktuálních událostí

■ Ve čtvrtek 16. srpna 2018 se v sídle akciové společnosti České dráhy poprvé sešla **Dozorčí rada ČD, a. s.,** v novém složení. Přítomni byli všichni členové, kteří jednomyslně zvolili předsedu tohoto orgánu Prof. Ing. Petra Moose, Csc.

Po uskutečněné volbě jednání dozorčí rady pokračovalo informací představenstva Českých drah o dosavadním fungování, strategických záměrech a obchodním modelu společnosti po roce 2019. Další jednání Dozorčí rady ČD se uskuteční v úterý 11. září 2018.

Nová dozorčí rada byla jmenována ministrem dopravy Danem Ťokem a schválena řídícím výborem ČD 13. července 2018. Odvoláno bylo pět jejích původních členů, na jejichž místa byli poté jmenováni noví členové. Vedle Moose, který učí na Dopravní fakultě ČVUT, jsou novými členy dozorčí rady Karel Pospíšil z VUT Brno, Josef Kolář z Fakulty strojní ČVUT, Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a ředitel kanceláře předsedy Poslanecké sněmovny Jan Štrof. Členy rady zůstávají Jaroslav Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb z Odborového sdružení železničářů a dopravní odborník Vojtěch Kocourek. Obměněná dozorčí rada by měla vypsat výběrové řízení na management Českých drah. Do něj se budou moci přihlásit i stávající členové představenstva, kteří jsou ve funkcích čtyři roky.

Na tuto situaci reagovalo krátce po změnách v DR všech devět odborových svazů na železnici v čele s OSŽ, kteří následně na jednání s ministrem dopravy dohodli pravidelné schůzky, na nichž budou odbory informovány ministrem dopravy o aktuálním vývoji na Českých drahách. Podle slov Petra Moose po zvolení do čela dozorčí rady bude rada mimo jiné analyzovat současnou situaci na ČD a na základě této analýzy potom rozhodne o případných změnách ve vedení ČD.

Z informace tiskového mluvčího ČD
Radka Joklíka

■ Dne 22. srpna se v Praze, v sídle OSŽ, uskutečnila **pracovní schůzka vedoucích představitelů USIC s novým vedením OSŽ.** Setkání se uskutečnilo na žádost představitelů USIC. Jednání se za vedení USIC zúčastnil Dominique Paget z Francie, prezident USIC, dále Ing. Manfred Hilger z Německa, viceprezident USIC, a Miroslav Kaprálek, generální sekretář USIC. Ze strany OSŽ byli přítomni Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ, Vladislav Vokoun, 1.místopředseda OSŽ, a Ing. Ondřej Šmehlík, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ. Cílem schůzky bylo projednání možností a záměrů na další činnost generálního sekretariátu USIC v Praze.

Na pracovním jednání zástupců USIC a OSŽ se setkali (na snímku zleva sedící): Ing. Manfred Hilger a Dominique Paget, (stojící:) Dr. Miroslav Kaprálek, Mgr. Martin Malý a Vladislav Vokoun.

Na jednání valné hromady USIC ve Švýcarsku v květnu tohoto roku bylo za účasti 19 členských zemí oceněno vytvoření dobrých podmínek ze strany OSŽ pro činnost sekretariátu USIC v České republice a kvalitní činnost od voleb na valné hromadě USIC v roce 2016. Představitelé USIC za to ještě jednou na tomto setkání v Praze osobně poděkovali vedoucím funkcionářům OSŽ. Současně byli ujištěni o další podpoře sportovních aktivit železničářů ze strany odborové organizace OSŽ i železničních společností.

■ Ve dnech 23. – 24. srpna (po uzávěrce tohoto čísla) se konalo v Benešově u Prahy **výjezdní zasedání Podnikového výboru OSŽ Správy železniční dopravní cesty.** K jednání byli za zaměstnavatele přizváni Ing. Jiří Svoboda, generální ředitel SŽDC, Ing. Josef Hendrych, náměstek GŘ pro řízerní provozu, Ing. Marcela Pernicová, náměstkyně GŘ pro provozuschopnost dráhy, a Ing. Pavel Koucký, ředitel odboru 10 GŘ.

Na jednání se má mimo jiné rozhodnout o složení týmu kolektivních vyjednavačů. Informaci o průběhu jednání uveřejníme na webu OSŽ (www.osz.org) a ve zkrácené formě v této rubrice v příštím čísle Obzoru.

–red–

Železnici čeká s koncem prázdnin tradiční nápor cestujících. ***Ilustrační snímek Michael Mareš***

Stop dumpingu – za bezpečnou a sociální železniční dopravu v Evropě

Evropská federace pracovníků v dopravě (European Transport Workers Federation – ETF) na svém V. kongrese v květnu 2017 v Barceloně schválila jako jeden z hlavních bodů svého pracovního programu pokračování boje proti sociálnímu dumpingu. Železniční sekce ETF tím získala mandát k vypracování a realizaci akčního plánu „Stop dumpingu – za bezpečnou a sociální železniční dopravu v Evropě“. Akční plán je strukturován do tří fází a bude probíhat v letech 2017–2022.

První etapa (květen 2018 – duben 2019) je věnována dokumentaci a shromažďování informací a faktů týkajících se sociálního dumpingu. Kromě toho bude stěžejní akcí Železniční sekce celoevropská kampaň za zachování doprovodného vlakového personálu „Jste vítáni – NE vlakům 0–0–S“. Evropští železniční odboráři chtějí touto akcí jednak podpořit kampaň ETF „Za férovou dopravu v Evropě“, ale především chtějí upozornit na nebezpečnou tendenci rušení železničního personálu.

Odborové sdružení železničářů, které se dlouhodobě aktivně účastní jednání ETF včetně činnosti poradních skupin Železniční sekce, se rozhodlo k této kampani připojit. Pracovní skupina pro přípravu kampaně vedená předsedou OSŽ Mgr. Malým vsadila na netradiční, avšak ryze český způsob oslovení cílových skupin. Požádala o spolupráci známého kreslíře Petra Urbana a výsledkem je brožurka „S Rudou Pivrncem na železnici“, kterou budou vlakové čety 4. října (tedy v den zahájení kampaně) rozdávat na vybraných tratích. S trochou černého humoru, typického pro Urbanova Rudu Pivrnce, chceme cestujícím ukázat, co by se jim časem mohlo přihodit, pokud ve vlaku nebude dostatek kvalifikovaného personálu. Věříme, že veřejnost bude poté pozitivněji vnímat snahu nejen odborářů, ale také řady dopravních odborníků prosazovat takové nastavení podmínek veřejných soutěží na provozování dotovaných linek osobní železniční dopravy, aby se předem účinně zamezilo nerozumnému snižování počtu zaměstnanců důležitých pro bezpečné fungování železnice.

PhDr. Helena Romanova
vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ, členka Výkonného výboru ETF

Jedna z kreseb Petra Urbana k celoevropské kampani za zachování doprovodného vlakového personálu.

Železniční zastávka Ramzová získala nový kabát

V Ramzové (železniční trať Šumperk – Krnov) nyní probíhá rekonstrukce tamní železniční zastávky (na snímku) a přilehlého železničního přejezdu v km 20,285.

Práce na zastávce v hodnotě 15,3 milionu Kč zahrnují rekonstrukci železničního spodku a svršku v jejím obvodu, vybudování nového nástupiště s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice, výstavbu nového přístřešku pro cestující, rekonstrukci přístupových cest k zastávce a instalaci nového informačního systému.

Na nedalekém přejezdu se pak buduje v rámci další stavby nové PZZ se závorami. Současně se rekonstruuje i železniční spodek a svršek i nedaleký propustek. Výše nákladů na tuto stavbu dosahuje 17,9 mil. Kč. **–mmč–**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Jaroslav Pejša porušil všechny své sliby, nehledě na to, že popřel i sám sebe!“

Hovoříme s **ANTONÍNEM LEITGEBEM,**
členem DR ČD a tajemníkem Podnikového výboru OSŽ při ČD

V době, kdy probíhalo zasedání Dozorčí rady (DR) **Českých drah** (čtvrtek 16. 8. 2018), **zveřejnil server zdopravy.cz prohlášení Jaroslava Pejši, bývalého předsedy OSŽ, že se nehodlá vzdát mandátu člena DR ČD, ačkoliv v roce 2016 – před volbami do DR ČD – veřejně prohlásil, že v případě svého zvolení ukončí své působení v DR na podzim roku 2018 a tím umožní, aby volby všech tří zástupců mohly probíhat společně jednou za pět let** (viz například rozhovor v Obzoru č. 7/2016 ze dne 4. 4. 2016). **Jak jste na tuto informaci reagoval?**

Tuto informaci jsme se dozvěděli v průběhu jednání, takže hned po zasedání Dozorčí rady Českých drah jsem pana Pejšu oslovil s dotazem, zda je článek na webu (zdopravy.cz) pravdivý, a on mi odvětil, že je. Na dotaz, kde jsou jeho sliby a prohlášení ohledně ukončení členství v DR ČD, mi neodpověděl. Tak jsem mu připomenul, že to bude velký problém, neboť Podnikový výbor OSŽ při ČD již zvolil a nominoval tři kandidáty do voleb do Dozorčí rady Českých drah, ale on mezi nimi není, a aktuálně se připomínkuje volební řád, který je postaven na třech kandidátech do Dozorčí rady Českých drah. Podnikový výbor je podle jeho názoru zřejmě úplně zbytečný orgán a my všichni jsme pro něj naprostý „póvl“, který nemá jakoukoliv pravomoc a důvěru. Zástupci zaměstnanců v Podnikovém výboru OSŽ při Českých drahách (PV OSŽ při ČD) nejsou podle Jaroslava Pejši asi dostatečně fundovaní na to, aby sami rozhodli, kdo je bude zastupovat. Vedení svazu (OSŽ) to Jaroslav Pejša mimochodem ještě neoznámil, se svým vlastním svazem se nebaví, ani se nezeptá: Chcete moji pomoc? Takže on se vlastně nechová ani jako člen OSŽ. Podvedl členy OSŽ, členy Ústředí OSŽ i zaměstnavatele. Kdyby byl poctivý člověk, tak přijde a řekne, pánové, nic nechystejte, rozhodl jsem se pokračovat.

Rozhodnutí Jaroslava Pejši o setrvání v Dozorčí radě ČD může ale znamenat komplikaci nejen pro OSŽ, ale i pro samotné volby...

Pochopitelně! Vzniklá situace nemá dobré řešení. Pokud Jaroslav Pejša bude na setrvání v Dozorčí radě Českých drah trvat, dojde k poškození dobrého jména svazu a k vyslání signálu našim oponentům o nejednotnosti OSŽ! Situaci a její variantní řešení probereme 5. 9. 2018 na plánovaném zasedání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách ve Vyšším Brodě, ale už teď je téměř jisté, jak to dopadne. My si máslo na hlavě nenecháme! Podle reakce členů PV OSŽ při ČD na dopis, kterýjsem jim v pátek 17. 8. 2018 rozeslal, je zřejmé, že pan Pejša žádnou podporu od členů PV nemá. V odpovědích si nikdo ze členů PV nebere servítky. Zatím reakce členů na článek ze serveru zdopravy.cz jsou takové, že všichni volají po odvolání Jaroslava Pejši z funkce člena DR ČD, zvoleného zaměstnanci ČD v roce 2016. Alespoň takový je výsledek jakési neoficiální veřejné rozpravy, která se pravděpodobně 5. 9. 2018 stane oficiální.

Původně jste se na zářijovém jednání PV OSŽ při ČD chtěli zabývat jediným tématem – kolektivní smlouvou na rok 2019 a přípravou na kolektivní vyjednávání. Teď jednání dostalo nový náboj. Dalším neméně důležitým bodem programu bude zřejmě odvolání Jaroslava Pejši z DR ČD, protože to údajně v pravomoci PV OSŽ při ČD je.

(Pokračování na straně 2)

„Jaroslav Pejša porušil všechny své sliby, nehledě na to, že popřel i sám sebe!“

(Pokračování ze strany 1)

České dráhy volební řád vykládají tak, že ten, kdo kandidáta navrhl, může navrhnout i jeho odvolání. Ale protože jsme ho sice navrhovali my, ale volili ho zaměstnanci Českých drah, musí zaměstnavatel na základě naší žádosti vyvolat impeachment („postup pro zproštění z úřadu“). Zaměstnavatel by musel uspořádat nové volby a většina zaměstnanců by se musela těchto voleb zúčastnit a odpovědět na otázku: Chcete, aby pan Pejša zůstal v Dozorčí radě ČD, nebo souhlasíte s jeho odvoláním?

A co když České dráhy impeachment nevyvolají?

Tak se bude muset pozdržet volební řád, protože do voleb do DR půjdou dva a ne tři kandidáti. Ani jedna varianta nemá dobré řešení. I když zaměstnavatel nakonec vyvolá impeachment, zaměstnanci se mohou naštvat a k volbám nejít. Nebo půjdou, a ve volbách budou na protest volit úplně někoho jiného, neznámého. Nehledě na to, že naštveme i řadu vlastních lidí.

Takže ve finále se to může obrátit proti OSŽ...

Pochopitelně a proto hodláme udělat vše pro to, aby Jaroslav Pejša odstoupil ještě před volbami.

Lze říct, že vás Jaroslav Pejša zklamal?

Jednoznačně! S nikým z nás to nekonzultoval, jednal za našimi zády a sdělil nám to přes noviny. Jaroslav Pejša porušil všechny své sliby, nehledě na to, že popřeli sám sebe. Několikanásobně porušil svůj vlastní slib, který dal Podnikovému výboru OSŽ při ČD, když před dvěma a půl lety žádal o podporu. On se ani nenamáhal přijít a informovat nejvyšší orgán OSŽ při Českých drahách – Podnikový výbor OSŽ při ČD! Namísto toho poškodil dobré jméno svazu a nahrál na smeč našim oponentům. Zneuctil práci celého podnikového výboru a tím pádem způsobil vícenáklady, které dráze v souvislosti s jeho prohlášením vzniknou. Slušný člověk by tohle neudělal. Ten člověk neumí dodržet ani vlastní slovo.

Dovedete si představit, že volby letos proběhnou, ale zaměstnanci budou volit jen dva zástupce zaměstnanců?

Určitě, může se to stát, ale my očekáváme, že 99,9 % členů podnikového výboru řekne: chování pana Pejši přesáhlo všechny meze, pojďme ho z dozorčí rady odvolat! Alespoň takové jsou jejich prvotní reakce, ty jsou ještě horší, než jsem si myslel.

Přijde mi zvláštní, že v této kauze bojují proti sobě členové OSŽ...

Ano, je to přinejmenším podivné, ale souhlasím s vámi. Uvažujete úplně stejně, jako jsme uvažovali my, když jsme Jaroslava Pejšu před dvěma a půl lety schválili jako kandidáta OSŽ za zaměstnance do Dozorčí rady Českých drah. Dobré tři čtvrtiny členů Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách tehdy z jeho nominace nebyly nadšeny, ale řekli jsme si: nebudeme poškozovat dobré jméno svazu; kdo jiný, než kandidát OSŽ, by měl být ve volbách do DR podporován. Zvlášť, když nás neustále přesvědčoval o tom, že v roce 2018 bude končit, a najednou toto...

Nezkoušeli jste se s bývalým předsedou OSŽ nějak rozumně dohodnout? Něco ve smyslu: Jardo, zvaž to?

Ano, nějaká takováto výzva může na jednání podnikového výboru ve Vyšším Brodě padnout, ale já osobně ji neočekávám. Nálady v mužstvu jsou ostře vyhraněné. Ale máte pravdu, že hlavy vychladnou, takže nějaká výzva, aby pan Pejša přehodnotil svůj názor ohledně setrvání v dozorčí radě, může na jednání skutečně zaznít. A na závěr mi dovolte připojit jeden citát z dob antického Říma, kdy morální hodnoty byly jinak nastavené: Muž, který nedrží slovo, není lepší než zvíře.

Michael Mareš

Rušno kolem brněnského nádraží

Brněnské hlavní nádraží prochází v těchto měsících rozsáhlými opravami dvou mostů na modřickém zhlaví. Na obou památkově chráněných mostech se budou rekonstruovat ocelové konstrukce, dále práce zahrnují sanaci spodních staveb, odvodnění, očištění či výměnu kamenných kvádrů a další činnosti. Celkové náklady na opravu uvedených mostů vyčíslila SŽDC na 343 milionů korun. Souběžně s tím probíhají i opravy 5. a 6. nástupiště (směr Brno-Horní Heršpice, Zastávka u Brna a Moravské Bránice).

Na konci roku nastane v Brně další etapa výluk z důvodu rekonstrukce zastaralého a dosluhujícího zabezpečovacího zařízení, která znamená další nemalý nárůst finančních nákladů. Opravy mostů a přilehlých nástupišť přinášejí určitá nepříjemná omezení pro cestující. Ti vnímají určitý chaos, zdá se, s jistým pochopením, ozývají se však i kritické hlasy: proč se vynakládají stamilionové investice do nádraží, jehož osud je nejistý a které by mělo být zrušeno a nahrazeno novým nádražím na zcela jiném místě? Podle slov generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody však není možno opravy na brněnském hlavním nádraží odkládat. Jak dále dodává, stále není definitivně rozhodnuto, zda nové nádraží bude stát na jiném místě než současné, či zda se začne se zásadní rekonstrukcí nádraží současného, ve středu města. **„Vláda vzala rozhodnutí o výstavbě nového nádraží na vědomí, to však neznamená, že tím stavbu tohoto nádraží nařídila. O tom se zřejmě ještě povedou další politická jednání,“** poznamenává Svoboda.

O přesunu nádraží ve variantě Řeka rozhodli brněnští zastupitelé na konci února a souhlasí s ním i vedení Jihomoravského kraje. Stále však existuje silná opozice, která poukazuje mimo jiné také na skutečnost, že není vyřešena přeprava cestujících z odlehlého hlavního nádraží do centra města, která měla být zajištěna podzemní železnicí. Na její výstavbu však nejsou v rozpočtu města ani kraje potřebné finanční prostředky a nepočítá s ní ani vláda. **Miroslav Čáslavský**

PŘEDSTAVUJEME

Jan Valeš: „Cyklistika mě prostě chytila za srdce.“

K někdejším ČSD nastoupil ještě před vojenskou základní službou – v roce 1988, po vojně se k dráze vrátil a pracuje na ní dodnes, navzdory četným změnám, které na železnici od té doby proběhly. **„V současné době jsem zaměstnán u SŽDC, OŘ Hradec Králové, SSZT Liberec, pracoviště Česká Lípa,“** přibližuje Jan Valeš místo svého zaměstnání elektromechanika.

Jako vrchní návěstní technik řídí skupinu dalších elektromechaniků, kteří se spolu s ním starají o údržbu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení ve svěřeném obvodu. **„Musíme znát nejen starší, stále používané sdělovací a zabezpečovací systémy, ale také novinky, které stále přináší vývoj techniky. Například v současné době zcela nové zabezpečovací zařízení ESA 44, které bylo instalováno do zmodernizovaného nádraží v České Lípě,“** dodává. Nedílnou součástí této modernizace bylo i napojení sousedních stanic do tohoto systému – do Mimoně, Nového Boru, Stružnice a Srní u České Lípy (tato stanice leží na trati z České Lípy do Bakova nad Jizerou, která je od roku 2007 dálkově ovládaná z České Lípy). **„Člověk se musí pořád učit,“** konstatuje Jan Valeš v souvislosti s rozvojem techniky.

Jeho velkou zálibou je silniční cyklistika, které věnuje prakticky veškerý volný čas. **„Na kole jezdím závodně již 27 let, předtím to byly jen takové vyjížďky s kamarády v době, kdy ani pořádná kola na trhu běžně neexistovala,“** vybavuje si v této souvislosti dobu před rokem 1989. **„Po roce 1991 jsem ale ojezdil snad už deset nebo dvanáct kol – i zde existuje vývoj a ten přináší stále nové věci a vylepšení.“**

Jan Valeš je pravidelným účastníkem Mistrovství republiky v cyklistice železničářů, které má své kořeny v roce 1995 v Ústí nad Labem. U jeho zrodu stál Zdeněk Hamala, člen sportovní komise OSŽ, a na startu se tehdy v náročných závodech po svazích Krušných hor scházelo několik desítek cyklistů, mezi nimi pravidelně i Jan Valeš. Jeho největším soupeřem byl tehdy plzeňský Karel Ptáček a tito dva cyklisté si vždy rozdělovali umístění na prvním a druhém místě. **„Karel byl lepší, většinou vyhrával on, byl vždy výborně připravený po fyzické stránce, cyklista, kterému šly jak rovinaté časovky, tak závody v kopcích,“** říká Jan Valeš, nutno však dodat, že to mnohdy bylo opravdu jen „o fous“.

Cyklistické závody v okolí Telnice se pomalu staly minulostí a to i v důsledku toho, že silniční cyklistika již mladé cyklisty zřejmě tak neláká, dávají přednost spíše cyklistice horské a terénní. **„Není se ani moc co divit, na silnicích v dnešním provozu má dnes člověk pomalu strach jezdit,“** konstatuje Jan Valeš. Sám však na „tenkých pláštích“ vydržel, jezdí závodně za klub CYKLO TEAM KILLI Sokolov a v letošním ročníku Mistrovství republiky železničářů v silniční cyklistice v Suchdole nad Odrou se díky svým výkonům opět umístil na prvních místech, takže byl vybrán jako jeden z pětice na mezinárodní závody USIC v cyklistice, které se budou konat v listopadu v Indii. V dosavadních ročnících USIC (dva z nich – v roce 2003 a 2012 byly uspořádány i v České republice – v Ústí nad Labem) dal vždycky do závodu veškeré své síly a zejména časovky do vrchu a jízda v kopcích jsou jeho silnou stránkou. **„Léta sice přibývají, ale dokud to půjde, tak budu jezdit, cyklistika mě prostě chytila za srdce,“** říká závěrem Jan Valeš.

Miroslav Čáslavský

Nejvyužívanější dopravou mezi Modřicemi a Brnem je doprava vlaková.

NAVŠTÍVILI JSME

Modřice

Původně oprýskané, šedivé a zanedbané nádraží, útočiště místních i brněnských bezdomovců, září dnes novotou a příjemným vzhledem. Jedná se o nádražní budovu v Modřicích, obci ležící na okraji Brna na koridorové trati Brno – Břeclav. Budova byla v uplynulých pěti měsících vzorně opravena a stala se tak důstojným místem, kterým denně projde kolem třinácti stovek cestujících mezi Brnem a Modřicemi. Stanice je obsazena pouze pokladní službou, dopravní kancelář je opuštěná, neboť řízení provozu na celé trati mezi Brnem a Břeclaví bylo v nedávné době přesunuto na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) do Přerova. Přes mříže v oknech je možné v dopravní kanceláři spatřit jen opuštěné křeslo výpravčího a systém obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, které je zde v pohotovosti pro případ nenadálé poruchy či mimořádnosti v provozu.

V sousedství opravené nádražní budovy stojí budova technologického zázemí z roku 2015, pohříchu již pomalovaná nevkusnými výtvory sprejerů. **„Uděláme všechno pro to, aby se nádraží a jeho okolí udrželo v nové podobě,“** slibuje starosta pětitisícových Modřic Josef Šiška. Zdejší městská policie má za úkol zvýšený dozor nad nádražím a jeho okolím, aby zamezila útokům sprejerů (které nový nátěr nádraží nepochybně láká) a také shromažďování bezdomovců. Za tím účelem je na modřickém nádraží zajištěno dálkové uzavírání čekárny, která cestujícím slouží denně od půl páté ráno do půl osmé (o víkendu do půl deváté) večer. Čekárna je sice malá, ale útulná, s květinovou výzdobou, prodejními automaty a sociálním zázemím (WC). Na nádraží je rovněž otevřen malý bufet s občerstvením. **„Nádražím denně projde značné množství cestujících, lidé odsud jezdí za prací do Brna a z Brna zase přijíždějí za prací k nám do Modřic,“** přibližuje starosta Šiška frekvenci na modřickém nádraží. I když se to zdá téměř neuvěřitelné, pětitisícové Modřice nabízejí kolem sedmi tisíc pracovních míst a tak není divu, že sem zajíždějí za prací lidé ze sousedního Brna. **„Modřice jsou samostatná obec, i když sem zajíždějí městské autobusy a dokonce i tramvaj z Brna. Vlakem však je spojení nejrychlejší a lidé vlakem opravdu hodně cestují,“** dodává starosta.

Jak již bylo výše řečeno, Modřice leží na hlavní koridorové trati z Brna do Břeclavi a dále do Rakouska a na Slovensko. Proto není divu, že stanicí každou chvíli projíždějí vlaky osobní i nákladní, včetně moderních railjetů, či EC a IC vlaků. V samotné stanici pak zastavují nejen osobní vlaky, ale i vlaky spěšné.

Důležitost železnice v dnešní zahlcené automobilové dopravě si začínají stále více uvědomovat nejen samotní železničáři, ale i politici. Svědčí o tom účast na slavnostním otevření opravené nádražní budovy v Modřicích, kde vedle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody byl přítomen i primátor druhého největšího města v České republice – Brna – Petr Vokřál. **„Snad se i my v dohledné době dočkáme reprezentativního nádraží. Železnice se ukazuje jako dopravní priorita, vidíme to i v Brně, které je doslova ucpané automobily,“** konstatoval brněnský primátor.

Miroslav Čáslavský

Nově opravená nádražní budova v den svého slavnostního otevření.

VŠIMLI JSME SI

● **SÍŤ** železničních zastávek se opět rozroste, Drážní úřad ČR vydal čtyři rozhodnutí o názvech nových budoucích zastávek. Ty vzniknou ve Středočeském, Jihočeském a Pardubickém kraji. **„Díky výstavbě nových zastávek se železnice přibližuje cestujícím, což má jednoznačně pozitivní následek. Lidé mohou vlaky využít na každodenní dojíždění do škol a zaměstnání nebo využít občasné jízdy za zábavou a výlety,“** hodnotí kladně trend vzniku nových zastávek v tiskové zprávě ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

● **VLAKY** spojující hlavní město s jižními Čechami budou do konce roku 2021 moci nově využívat kapacitní čtyřkolejnou trať mezi pražskou Hostivaří a hlavním nádražím v Praze. Na modernizované trati za více než čtyři miliardy korun by měly vzniknout také nové stanice Praha–Zahradní Město a Praha–Eden a rychlost vlaků by se měla zvýšit až na 120 km/h. Stavbu mají na starosti Metrostav, Swietelesky Rail CZ a SMP CZ.

● **U NÁSTUPIŠTĚ** v žst. Walbrzych (PKP, KD, PKP PR), z něhož odjíždějí víkendové vlaky do Meziměstí (SŽDC/ČD), stojí soška patronky železničářů, svaté Kateřiny Alexandrijské. I když tato světice žila již ve 4. století. váže se k ní legenda, že ji nechal umučit římský císař Maxentius v důmyslném stroji plném ostrých ozubených kol, ostré hroty se však při mučení otupily a princezna přežila, pak byla sťata. Kolo (okřídlené) je od počátku železnice symbolem dráhy, Poláci děkují, že jejich železnice nezhynula a postupně se reaktivizuje po rušící smršti po roce 1989. Snímek Martin Kubík.

● **JEŠTĚ** v době odjezdu (8.54 h) historického vlaku z pražského hlavního nádraží (v sobotu 11. 8. 2018) informovala média o tom, že v čele vlaku jede parní lokomotiva Šlechtična. Tu ale nakonec v čele šestivozové soupravy kvůli suchu a nebezpečí požárů nahradila Bardotka T 478.1008. Jízdou vlaku z Prahy do Stochova, pořádanou v rámci oslav 100 let vzniku Československa, připomněly České dráhy cestu prvního československého prezidenta T. G. Masaryka, který 11. srpna 1921 přijel poprvé k pobytu na lánský zámek, a to právě vlakem. Odjezdu historického vlaku z pražského hlavního nádraží přihlížely desítky lidí, kteří si na nádraží prohlédli vládní salonek. Pro návštěvníky byl připraven bohatý kulturní program ve Stochově na nádraží (prezidentský salonek) a v Lánech, otevřeno mělo také Muzeum T. G. Masaryka v Lánech. Na snímku historický vlak projíždí zastávkou Praha–Stodůlky.

ZE SVĚTA

ETR 500 pro nákladní dopravu

V Itálii bude od října 2018 spojovat vysokorychlostní nákladní vlak stanici Bologna s terminálem „Interporto Sud Europa“ v Marcianise u Neapole. Přestavěná jednotka ETR 500 má trať urazit za 3 hodiny 20 minut, tj. průměrnou rychlostí 180 km/h. Po ukončení provozu poštovních vlaků TGV se bude jednat o první vysokorychlostní nákladní vlak v Evropě. Zboží bude přepravováno ve speciálních kontejnerech. Jednotka bude mít 12 vozů, což nahradí 18 kamionů nebo 2 letadla Boeing 747 Cargo. Jednotka stihne během noci dojet do Boloně a ještě se vrátit. Zatím je známo, že se bude dopravovat zboží pro biosupermarkety „NaturaSi“ a domácí spotřebiče firmy Folletto.

Z Eisenbahn–Revue International, 5/2018, zpracoval **-sh-**

Start pro Corredor Atlántico

V březnu 2018 byly zahájeny přípravné práce pro výstavbu nové trati v Portugalsku z Évory do Elvasu na španělských hranicích (80 km), kde naváže na trať do španělského Badajozu (20 km), která má být rekonstruována. Náklady 530 mil. eur bude z 50 % hradit Evropská unie.

Vlastní výstavba začne v roce 2019 a má být ukončena do konce roku 2022. Trať bude elektrizována a bude mít rozchod 1435 mm. Její výstavbou dojde ke zkrácení vzdálenosti mezi Lisabonem a Badajozem o 140 km. Trať by měla sloužit nejen pro nákladní dopravu, ale také pro mezinárodní osobní dopravu. Pro nákladní dopravu by umožnila více využívat portugalské přístavy, protože lodě by pak z Atlantiku již nemusely zajíždět kolem Gibraltaru do Středozemního moře.

Z Eisenbahn–Revue International, 5/2018, zpracoval **-sh-**

DB Netz přistoupila ke koridoru Orient/East – Med (Berlín)

Provozovatel infrastruktury DB Netz přistoupil k evropskému železničnímu nákladnímu koridoru Orient/East – Med. Jedná o spojení pro železniční nákladní dopravu, které je dlouhé cca 9000 km a vede od Severního a Baltského moře k moři Egejskému a Černému. Cílem DB Netz je na Rail Freight Corridor odstranit překážky na hranicích a nabídnout tak harmonizované dopravní služby v železniční nákladní dopravě.

Koridor vede z velkých německých přístavů, přes Česko, Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko do Turecka a Řecka. Druhý největší německý přechod Bad Schandau/Děčín by tak měl získat na důležitosti. Již dnes zde denně překračuje hranici více než 100 nákladních vlaků s tím, že tendence je vzrůstající.

Z Transportweb, 20. 6. 2018, zpracoval **–sh–**

Němečtí železničáři dostanou nové uniformy ve vínově rudé a modré barvě

Nové uniformy, které má 43 000 zaměstnanců Deutsche Bahn (Německé dráhy) dostat pravděpodobně od konce příštího roku, budou ve znamení vínově rudé a modré barvy. Novinka, jež se nyní horečně připravuje, **„má dodat především průvodčím, strojvůdcům i dalšímu personálu elegantnější, modernější a příjemnější vzhled“,** citoval deník Handelsblatt 13. srpna šéfa DB Richarda Lutze. Podle představ vedení koncernu pracovníci dráhy budou v novém oblečení mít i větší autoritu a díky tomu budou i snáze zdolávat řešení problémů s nepřizpůsobivými pasažéry.

„Dráha potřebuje zaměstnance, kteří budou poskytovat kvalitnější servis a budou také v novém podnikovém oblečení sebevědomější, spokojenější a tím budou spokojenější i naši cestující,“ prohlásil Lutz. Návrhy na nové železničářské uniformy, které mají vystřídat současné, jež zaměstnanci DB nosí již 15 let, pocházejí od módního designéra Guido M. Kretschmera. Novinka v oblečení je součástí širokého programu „Budoucnost dráhy“, který má odhalit slabá místa nejen například ve zvýšení přesnosti vlaků, ale i ve vzhledu železničářů, uvedl list.

Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 33 – 23. 8. 1993

„Dráha prý nebude špinavá,“ uvádí titulek zprávy z tiskové konference zmocněnce vlády ČR a statutárního představitele Českých drah Ing. Emanuela Šípa, která se uskutečnila dne 11. 8. 1993. Ing. Šíp na ní zdůraznil, že chce zprůhlednit účetnictví ČD, uvolnit tarify pro nákladní přepravu a navrhnout zvýšení cen osobní přepravy od 1. 1. 1994 o 50 %. Ing. Šíp měl v plánu také výrazné propouštění v provozu, v roce 1994 to mělo být o 15 – 20 % lidí („horších spolupracovníků“, jak uvedl). Od 1. 1. 1994 mělo dojít k „oživení dopravní cesty“, to znamená, že pracovníci řízení provozu měli přejít do divize infrastruktury. Ing. Šíp počítal i s konkurenčním prostředím (umožněním provozu cizích dopravců), s pronájmy a spolupodnikáním na pozemcích a majetku Českch drah i s prodejem nebo podílem na vedlejších tratích. Zdůrazňoval, že je třeba vrátit do nádražních prostor i do ve vlaků čistotu. **„Nebudu váhat během velmi krátké doby sesadit každého řídícího pracovníka, který tomu nevyhoví. Dráha může být zchátralá, ale nebude špinavá,“** řekl Ing. Šíp. Železniční policie měla být převedena pod ministerstvo vnitra, od čehož se podle jeho slov očekává trochu více profesionality, jako u jiných policistů.

Obzor dále uveřenil rozhovor s předsedou ZV OSŽ Elektrizace železnice Praha, a. s., která prošla privatizací. Hovoří se v něm jak o ekonomických otázkách, tak o jízdních výhodách, které tehdy zaměstnanci dostávali formou kuponu za 600 Kč. **„Byli jsme ubezpečeni novým generálním ředitelem, že vzhledem k ziskovosti naší akciové společnosti jízdní výhody zatím ponechají. Pokud ovšem tlak vlády nebo parlamentu nebude chtít jinak,“** uvedl pro Obzor předseda ZV.

Obzor č. 34 – 30. 8. 1993

Poslední prázdninové číslo Obzoru vyšlo ve dvojnásobném rozsahu a přineslo řadu zajímavých článků určených především železničním fandům a cestovatelům. Kromě toho obsahovalo rozsáhlý právní výklad týkající se nároku na dovolenou či rozhovor s psychologem Českých drah.

V rubrice věnované názorům čtenářům je například uveřejněna kritika tehdejších změn na dráze. **„Ani v jednom z článků se železničář nedozví o sociální police Českých drah, která by s onou restrukturalizací měla probíhat současně. Zde mám na mysli kromě zlepšení mzdových podmínek především zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců, jejich sociálního zázemí a postavení,“** uvádí se v článku. **–zs–**

INFORMACE

Další benefitní program pro zaměstnance ČD Cargo

Odbor lidských zdrojů GŘ ČDC ve spolupráci se sociálními partnery již přes rok nabízí pro zaměstnance společnosti benefitní program MultiSport (MultiSport kartu lze objednat u zaměstnance odd. práce a mzdy příslušné JOS). Od 1. 6. 2018 činí příspěvek pro zaměstnance 550 Kč/měsíc. Cena pro rodinné příslušníky (ke každé kartě lze objednat 1 kartu pro dospělého rodinného příslušníka) a děti do 15 let (maximálně 3 karty) zůstává stejná (790 Kč za měsíc/rodinný příslušník; 490 Kč/měsíc/dítě do 15 let; Ke každé kartě lze objednat 1 kartu pro dospělého rodinného příslušníka a maximálně 3 karty pro děti do 15 let). Zaměstnanec hradí celou částku formou srážky ze mzdy každý měsíc.

MultiSport karta umožňuje vstup do široké sítě partnerských sportovních a relaxačních zařízení po celé ČR i SR. Více informací o programu Multisport a seznam sportovišť v České republice, kde lze MultiSport kartu uplatnit, naleznete na www.multisport.cz a pro sportoviště na Slovensku je naleznete na www.multi–sport.sk. Další informace podá Ing. Josef Kreische (+420 723 873 450, Josef.Kreische@cdcargo.cz) **-red-**

Potvrzení o studiu dětí pro účely jízdních výhod

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat v termínu do 31. 10. 2018 potvrzení o studiu pro školní rok 2018/2019. Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných organizačních složek dle své evidence jízdních výhod. Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e–mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. 8. 2019. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální. Současně je také zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD. **Šárka Pupíková**, GŘ ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Státní sociální podpora v roce 2018 (2/2)

V minulém čísle Obzoru jsme vás informovali o institutu „Státní sociální podpora“ a několika dávkách státní sociální podpory ve znění pro rok 2018. V dnešním článku se budeme věnovat zbývajícím dávkám a životnímu a existenčnímu minimu.

Porodné

Porodné je dávka poskytovaná v závislosti na výši příjmu, kterou se rodině s nízkými příjmy jednorázově přispívá na náklady související s narozením prvního nebo druhého živého dítěte. Nárok na porodné je vázán na stanovenou hranici příjmů v rodině, která v kalendářním čtvrtletí předcházejícím kalendářnímu čtvrtletí, ve kterém se dítě narodilo, musí být nižší než 2,7násobek životního minima rodiny. Do rozhodného příjmu se nezapočítává rodičovský příspěvek a přídavek na dítě. Porodné náleží ženě, která porodila své první nebo druhé živé dítě. Jestliže žena, která dítě porodila, zemřela, splnila podmínky nároku na porodné a dávka jí nebo jiné osobě nebyla vyplacena, má na porodné nárok otec dítěte. Nárok na porodné má rovněž osoba, která převzala dítě mladší jednoho roku do trvalé péče nahrazující péči rodičů, za stejných podmínek (rozhodný příjem rodiny do 2,7násobku životního minima, první nebo druhé dítě). Porodné náleží v rodině pouze dvakrát, a to buď na první nebo druhé živě narozené dítě, nebo na první nebo druhé dítě převzaté do trvalé péče nahrazující péči rodičů. Porodné je stanoveno pevnou částkou a činí 13 000 Kč na první dítě a 10 000 Kč na druhé dítě.

Pohřebné

Touto jednorázovou dávkou se přispívá na náklady spojené s vypravením pohřbu. Pohřebné je stanoveno pevnou částkou ve výši 5000 Kč. Příjem rodiny se netestuje. Pohřebné náleží osobě, která vypravila pohřeb nezaopatřenému dítěti nebo osobě, která byla rodičem nezaopatřeného dítěte, a to za podmínky, že zemřelá osoba (s výjimkou mrtvě narozeného dítěte) měla ke dni úmrtí trvalý pobyt na území ČR. Touto dávkou se přispívá na náklady spojené s vypravením pohřbu.

Životní a existenční minimum

Životní minimum je minimální společensky uznaná hranice peněžních příjmů k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb. Existenční minimum je minimální hranicí peněžních příjmů, která se považuje za nezbytnou k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb na úrovni umožňující přežití. Existenční minimum nelze použít u nezaopatřeného dítěte, u poživatele starobního důchodu, u osoby invalidní ve třetím stupni a u osoby starší 68 let.

Životní a existenční minimum je upraveno zákonem č. 110/2006 Sb., o životním a existenčním minimu, ve znění pozdějších předpisů. Částky životního a existenčního minima platné od 1. 1. 2012 jsou stanoveny nařízením vlády č. 409/2011 Sb., o zvýšení částek životního minima a existenčního minima.

Životní a existenční minimum je využíváno také v zákoně č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů, při zjišťování nároku na dávky, které zabezpečují adresnou pomoc rodinám s dětmi ve stanovených sociálních situacích (u přídavku na dítě a porodného). V případě dávek pěstounské péče tvoří základ pro výpočet jejich výše. Další využití životního minima je například v soudní praxi pro stanovení alimentačních povinností, v případě exekucí pro nezabavitelné částky apod.

Zdroj: MPSV.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

Částky životního minima v Kč za měsíc:

pro jednotlivce	3410
pro první dospělou osobu v domácnosti	3140
pro druhou a další dospělou osobu v domácnosti	2830
pro nezaopatřené dítě ve věku do 6 let	1740
pro nezaopatřené dítě ve věku 6 až 15 let	2140
pro nezaopatřené dítě ve věku 15 až 26 let	2450

Životní minimum je součtem všech částek životního minima jednotlivých členů domácnosti.
Částka existenčního minima za měsíc je ve výši 2200 Kč.

NÁZORY

Bezprecedentní modernizace tratě Lovosice – Louny. Tentokrát výborně v Ústeckém kraji

Až do 19. října bude z důvodu celkové modernizace, která v tomto rozsahu na vedlejší trati nemá po roce 1989 obdoby, zřízena náhradní autobusová doprava Libochovice – Louny. Mezi žst. Libochovice a novou výhybnou Radonice nad Ohří bude po dokončení revitalizace (v roce 2019) zvýšena traťová rychlost z 60 km/h na 120 (!) km/h.

Vadou na kráse je zrušení dopravny Koštice nad Ohří, která bude předělána na pouhou zastávku, stejně tak Chotěšov pod Házmburkem bude přestavěn na zastávku nákladiště–vlečka. Dále bude zrušen výstup a nástup cestujících v nově koncipované výhybně Radonice nad Ohří. Projekt neobsahuje zřízení potřebné vlečky do cihelny Libochovice, která leží v bezprostřední blízkosti tratě! Takže i nadále budou bortit domy v Libochovicích kamiony s cihlami. Město Libochovice to patrně nezajímá, neboť nemělo dle zápisu k projektu připomínky.

Dále bude zbořena historická budova zastávky Libochovice město a ozdobná dřevěná čekárna z počátku tratě v zastávce Křesín. Na trati budou nově zavedeny i dva páry spěšných vlaků relace Louny – Ústí nad Labem s návazností směr Sasko (zatím v návrhu GVD 2019 však nejsou). Na trati bude zřízeno dálkové zabezpečovací zařízení – automatické hradlo, ovládáno bude do odvolání ze žst. Louny, po dokončení revitalizace tratě na Most bude ovládáno z Mostu. Celkové náklady mají činit půl druhé miliardy korun, z toho zaplatí fondy EU téměř miliardu (976 mil).

(Zdroj https://zakazky.szdc.cz/contract_display_1184.html).

Martin Kubík

Nově koncipované kolejiště žst. Libochovice, stav 6. 8.

Chvála liberalizace

Když si člověk čte Obzor, tak se občas podle skoro jednotného zaměření článků může dozvědět i něco o názorech redakce. Ale o tom nechci psát. Já se totiž, na rozdíl od názoru některých dopisovatelů, domnívám, že liberalizace trhu je vždy prospěšná a dopravní trh není výjimkou. Pamatuji ČSD a ČD zblízka od roku 1974 a největší revoluce na dráze nebyla v Listopadu, ale po nástupu Jančury na koleje. Snad nebude moje pozorování příliš kacířské, ČD se ohromně zlepšily hlavně díky konkurenci. Tvrdím, že nebýt Jančury, jezdíme na kožence ještě dnes. Studoval jsem Vysokou školu ekonomickou ještě za minulého režimu, ale ani tenkrát nás neučili, že by státní podnik mohl prodělávat. Kdyby například Budvar prodělával, tak je už dávno privatizován, nebo Renault ve Francii býval státní podnikem a jejich auta určitě nebyla na úrovni Záporožce či Škody 1000 MB. A že by ve Švýcarsku profitovaly pouze soukromé železnice a SBB by prodělávaly, tomu opravdu nevěřím. A že i státní podnik, respektive akciová společnost s úplnou státní účastí, umí podnikat, svědčí třeba, že po vzoru Jančury, máme i na ČD výborný program ČD Minibar, přes anglický název moc chválím i projekt půjčoven kol (i když s výhradami neuvěřitelné byrokracie), samozřejmě vlaková doprava ČD je na úplně jiné úrovni, než byla před příchodem konkurence. **Petr Rádl**

Proti pražskému experimentu
(Reakce na článek v Obzoru č. 14)

O dopravci na městské lince Roztoky – Hostivař bude rozhodnuto někdy v průběhu září. Rozhodně ve svém článku netvrdím, že to bude soukromá firma pana Novotného, která bude linku provozovat. Pouze jsem rozebíral nabídku této společnosti objednateli, o níž se dají nalézt informace v poměrně seriozních tiskovinách, jako jsou např. Hospodářské noviny, nikoli vylekaná periodika. Pokud organizátor pražské dopravy preferuje spoje na této lince bez průvodčích, kávu a noviny nebude roznášet strojvedoucí. Na to nemá čas. Takže to bude nejspíš dělat automat. To je jádro informace, nikoli zda osobě kontrolující jízdenky říkáme průvodčí, vlakvedoucí, vlakový personál, doprovod vlaku, nebo jinak.

Od nového jízdního řádu si ROPID i Praha přály půlhodinový interval na celé trati až do Hostivaře, a to i přes kritiku odborníků, jako je ŽESNAD. Netvrdím, že to tak musí dopadnout, pouze že to autority chtějí. Trať do Malešic byla v části trasy zdvoukolejněna právě proto, aby umožnila rozšíření provozu. Uvažovaný interval by znamenal skutečně ostré obraty, zhruba pětiminutové. Alespoň pokud by provoz zajišťovaly pouze dvě jednotky jako dosud. Styl jízdy pět zastávek – úvrať za pět minut – pět zastávek – úvrať za pět minut, čtyřicetkrát denně, vozidlům kdovíjak nesvědčí, myslím že to žabotlamy dorazilo. V žabotlamech ani v 810 či 814 samozřejmě wifi není, takže to vyzkoušené mít nemohu. Měl jsem na mysli signál telefonního operátora, který ovšem přenáší také data do routerů, např. budoucích vozidel, která tak budou mít problém s internetem ve stejných úsecích, jako já nyní s telefonem.

Srovnávat motoráček do Čakovic s městskou linkou nelze. Ten je totiž zcela nový produkt, který tak není s čím porovnat. Městskou linku ale srovnat lze: současnost versus nabídka společnsti Leo Express (LE). Verze soukromníka je planý slib, na tom se shodneme, verze ČD je nyní už i pouze dvouvozová regionova (která ještě v době odeslání původního článku nejezdila), ale stále nízkopodlažní. Sám jsem ale viděl lidi ve špičce stát i v třívozové regionově, samozřejmě ne o víkendu. Nejde tedy o planý povzdech nad nějakou teorií stání.

Teď si to ale neověříte. Během výluky Roztoky – Podbaba jezdí zbytek trasy mnohem méně cestujících. Vozidla, jež jsou ve střední Evropě k mání prakticky okamžitě, jsou vysokopodlažní dvouvozové jednotky známé např. ze soukromých rychlíků GWTR nebo Arrivy. Nic jiného není žádný dopravce bez už vlastněných jednotek schopen sehnat do začátku nového grafikonu. Pochybuji ovšem, že by kdokoli z městských zastupitelů tuto cestu absolvoval častěji než já a mohl tak rozhodovat na výrazně lepším než papírovém základě. Můj článek měl připoutat pozornost k tomu, co firma LE nabízí jako alternativu vůči ČD, a třeba i někoho přinutit se o to zajímat.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Holandská zrada

Po mnoha letech jsem se vypravil do Nizozemí prozkoumat tamní železniční provoz. Několik málo tratí jsem sice projel, ale to bylo v rámci tranzitu do země „Jejího Veličenstva“, za „kanálem“, resp. využití zbývající platnosti jízdenky InterRail. Na rozdíl od minulých let je k jízdence FIP propůjčena „nástupištní propustka“. NS, či spíše „nizozemští dopravci“ ruku v ruce vzájemné spolupráce (o něčem podobném si lze v tuzemských podmínkách jen zdát – zejména z hlediska kapitalistických podnikatelů Jančury a Novotného) vybavují vstupy na nástupiště stanic a mnoha zastávek turnikety. „Domorodci“ si je otvírají pomocí čipových karet sloužících jako jízdenka, jak při příchodu, tak při odchodu.

Jen na okraj – mimo rámec tohoto příspěvku – vypozoroval jsem, že všichni cestující se před nástupem do vlaku, resp. po příchodu na nástupiště, „přihlašují“ do systému a při odchodu z nádraží/zastávky se ze systému odhlašují. V místech, kde působí více dopravců, jsou pro každého dopravce samostatné turnikety i přihlašovací/odhlašovací snímače karet. Cestující s jízdenkou FIP se dostanou přes turniket pomocí „nástupištní propustky“ k jízdence FIP. Držitelé jízdenky InterRail používají „propustkového kódu“, jímž je opatřena obálka této jízdenky.

No a v čem spočívá ona zrada? Když jsem chtěl opustit „vymezený prostor“ nádraží v Amersfoortu, odmítl mne turniket pustit ven. Na displeji vedle snímače kódu se objevilo holandsko/anglické sdělení, že „Barcode used too offten“ = čárový kód se používá příliš často.

Zprvu jsem tuto hlášku považoval pouze za hloupý vtip výpočetní techniky a chybu systému a jal jsem se zkusit jiné turnikety, leč systém trval na svém… co teď? Vzhledem k tomu, že jsem měl jízdenku InterRail, použil jsem tento propustkový kód a vida…, byl jsem propuštěn. Při návratu do „vymezeného prostoru“ jsem nejprve zkusil propustku FIP, leč systém stále trval na „příliš častém“ používání. Tudíž jsem opět použil propustku InterRail.

Během dalšího cestování jsem vždy testoval, zda ve vztahu k propustce FIP přišel „systém“ k rozumu, ale marně. Nu a tak jsem začal počítat „životnost“ fipkové propustky. První den byla použita cca v 8.30 h, třetí den přestala fungovat v 11.00 h. Tedy necelá 51 hodina. Přitom 8 políček představuje platnost 192 hodiny… Nemít s sebou propustku InterRail, nevím, jak bych tu situaci řešil. Staniční asistence sice při potížích svojí služební kartou turniket otevře, jenže asistence není všude… Pravda, turniket se dá překonat přelezením, možná to někde spustí poplach, ale to ať si řeší provozovatel systému… Staniční asistent tak jako tak nemůže zasahovat do systému a pochybuji, že bude ochoten problém řešit s nějakým dozorem sledovacího systému (analogie HELPDESK).

O vzniklé situaci jsem pochopitelně při návratu informoval písemnou formou styčné místo, kde si žádám o FIPky.

Nad vzniklou situací zůstává rozum stát. K síťové jízdence, opravňující v době platnosti k neomezenému počtu jízd (logicky tedy neomezného počtu vstupů a výstupů do/z vymezeného prostoru), je vydána „propustka“, u níž má systém nastaven limitovaný počet použití nebo četnost použití. Tím spíše, že některé turnikety jsou umístěny tak „inteligentně“, že při přestupu z jednoho vlaku do jiného je nutno v téže stanici opustit „vymezený prostor“ a při vstupu na jiné nástupiště znovu do „jiného“ přes turniket vstupovat. Konkrétně stanice Den Haag Central (a jsou i další). Naproti tomu „propustka InterRail“, která je vlastně na každé obálce jízdenky, jež je spotřebním tiskopisem vydávaným v tisícových počtech, nějaké omezení nemá. Prakticky v témže čase může propustku využívat libovolný počet cestujících současně…

Miroslav Zikmund

Pantograf před odstavením z provozu trucoval

Předposlední den provozu legendárního pantografu zvaného Žabotlam jsem neodolal a svezl jsem se s ním pro mě naposledy v 15.15 hodin ze žst. Praha–Libeň do Prahy–Podbaby, která leží v km 416,026 v obvodu výhybny Praha–Bubeneč. Cesta do Podbaby probíhala normálně, avšak při zpáteční cestě došlo k nečekané poruše pantografu v žst. Praha–Holešovice. Po výstupu z pantografu jsem slyšel ze strojovny mlácení kladiva. V 17 hodin byla závada na pantografu odstraněna a jednotka byla navrácena do provozu. Myslíte si, že u nových sofistikovaných e–jednotek by někdo závadu odstranil kladivem? Holt staré časy jsou nenávratně pryč.

Zde mě napadá jedna příhoda ze SPŠD Masná, kde nám říkal profesor na dopravu Ing. Zvonař, blahé paměti, při líčení jedné dopravní situace zaviněného zadržení vlaku u vjezdového návěstidla: **„...a fíra vám bude pak ukazovat kladivo!“** Jojo. Kladivová doba je pryč.

Martin Kubík

Poslední provozní pražský pantograf 451.025–1 s i ještě předposlední den zatrucoval v žst. Praha–Holešovice na 1,5 hodiny. 9. 8. v 15.34 h směrem na Libeň opravdu neodjel.

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

S fotografickou kamerou jsme si na poslední jízdu „pantografu“ počkali u železniční zastávky Želenice nad Bílinou. V pozadí bájná hora Bořeň (539 m), údajně největší znělcové těleso ve střední Evropě. Z vrcholu je krásný kruhový výhled po okolní krajině.

Derniéra posledního Mohykána

Nebývale velká mediální pozornost byla ve sdělovacích prostředcích věnována ukončení provozu jedné naší železniční legendy, slavných pantografů, panťáků, žabotlamů. Dokonce i ČT 1 zařadila při této příležitosti krátkou reportáž ve své hlavní zpravodajské relaci. A tak nejen odborná veřejnost a železniční fanoušci, ale i široké obecenstvo bylo informováno, že pátek 10. 8. bude v Praze posledním dnem pravidelného provozu jednotky řady 451 (EM 475.1). Tyto příměstské elektrické jednotky patřily přes padesát let neodmyslitelně ke koloritu našich kolejí v okolí velkých městských aglomerací, zejména v hlavním městě. Krom Prahy bylo možno se s nimi v průběhu let vídat i na severní Moravě, v okolí Ústí nad Labem, mezi Pardubicemi a Hradcem Králové a v Košicích.

V sobotu 11. 8. byl z Prahy Libně vypraven zvláštní vlak do Chomutova. Soupravu tvořila poslední jednotka, zařazená do pravidelného pražského provozu – 451.025/026, v doprovodu muzejní jednotky 451.045/046. Soudě dle obsazenosti obou jednotek „panťáku“, byl o poslední jízdu opravdu velký zájem. Zvláštní vlak jel z Prahy přes Ústí nad Labem–západ, Teplice a Most. Po příjezdu do Chomutova byla jednotka 451.025/26 slavnostně předána do Depozitáře NTM. Zpět do Prahy se odpoledne vracela samojediná muzejní jednotka 451.045/046.

Uzavřela se tak další kapitola naší železnice. V šedesátých letech minulého století (první sériově vyráběné jednotky řady EM 475.1 byly do provozu nasazovány v průběhu roku 1964) svým zjevem působily tyto stroje vedle parních lokomotiv velice futuristicky, jako z jiného století. Jejich hlavní předností na předměstských linkách s četnými zastávkami byla velká akcelerace a díky širokým, centrálně ovládaným dveřím, i poměrně rychlá výměna vystupujících a nastupujících cestujících. Původně předpokládanou životnost (cca 15 let) překonaly tyto stroje několikanásobně. Byť v posledních letech provozu bylo zajišťování jejich provozuschopnosti stále obtížnější. Čas a pokrok nelze zastavit a tak od roku 2000 byly postupně nahrazovány modernějšími „CityElefanty“.

Nicméně za dlouhé roky své služby u ČSD a ČD odvedly „pantografy“ poctivý kus práce. Budiž proto čest jejich památce.

A. K. Kýzl

Vyjde nová kniha: Železnice v srdci Evropy

K 100. výročí našich drah připravila známá autorská dvojice Josef Schrötter, spisovatel a malíř, a Bohuslav Fultner, malíř, knihu „Železnice v srdci Evropy“.

Tato výpravná kniha je jedinečným průvodcem stoletou historií naší železnice od jejich počátků až do dnešních dnů. Seznámíte se s vývojem lokomotiv i s legendárními vlaky. Dozvíte se, jak se v průběhu doby měnily stejnokroje, jak se vyvíjelo řízení železnice, jak vznikaly nové železniční uzly a poznáte též železničářskou terminologii. To vše je doplněné spoustou technických zajímavostí.

Kouzlo knihy podtrhují nádherné ilustrace Bohuslava Fultnera. Oba autoři jsou členy výtvarné skupiny FISAIC a Josef Schrötter je také členem skupiny Literáti na trati. Kniha přijde na knižní trh 8. října 2018 v předvečer výročí 100 let vzniku ČSR a ČSD.

–er–

Elektronici na „zubačce“

Modelářskou sobotou, konanou 4. 8., vstoupila jizerskohorská „zubačka“ do srpnové části sezony. Tradiční akce byla letos navíc vyšperkována o oslavy 30 let od výroby lokomotiv řady 743 z ČKD Praha, vyrobených speciálně pro sklonově náročné tratě. Právě lokomotivy řady 743 vystřídaly v nákladní i osobní dopravě na „zubačce“ legendární ozubnicové lokomotivy T426.0 „Rakušanky“.

Díky kladnému přístupu ČD Cargo, a. s., byli na akci zapůjčeni dva „Elektronici“ 743.002 a 743.007, kteří se předvedli v čele zvláštních vlaků se soupravou vozů Balm mezi Libercem a Harrachovem.

Třešničkou na pomyslném dortu byly jízdy zvláštních nákladních vlaků pro železniční nadšence v okolí Tanvaldu. Při příležitosti oslav byla také vydána kniha mapující vznik, vývoj a provoz lokomotiv řady 743. Tu můžete získat v muzeu „zubačky“ v Kořenově například při dalších akcích, které tu pro vás každoročně pořádají – jejich seznam najdete na internetových stránkách www.zubacka.cz.

Vít Mareš

Sobotní zvl. osobní vlak s Elektronikem 743.007 projíždí po trati 036 za mostem přes údolí Jizery mezi Harrachovem a Kořenovem.

Viadukt u Sychrova

Doslova pár metrů od železniční stanice Sychrov (trať SŽDC č. 030) najdeme zajímavý kamenný viadukt, po kterém překonávají koleje údolí říčky Mohelky. Železniční most je zajímavý svou neobvyklou stavbou, uspořádáním oblouků do dvou pater nad sebou, což není u nás běžné. V horní části se klene 8 oblouků o rozpětí 9,5 metrů, dolní část mostu má pak oblouků šest.

Most byl postaven v letech 1857–59 na „Pardubicko–liberecké (severojižní) dráze“. Trať byla postavena (mimo jiné) i ze strategických důvodů, spojovala pevnosti v Josefově a Hradci Králové s Olomoucí.

Železniční viadukt je vysoký 32 metrů, dlouhý 120 metrů a široký 11 metrů. Vystavěn je do oblouku o poloměru 386 metrů. Zajímavostí je také to, že na mostě se nachází poslední výhybka železniční stanice Sychrov. Železniční koleje „Pardubicko–liberecké dráhy“ procházejí poměrně náročným terénem podél řeky Jizery (zejména v úseku mezi Semily a Železným Brodem), který musely překonat i za pomoci osmi tunelů. Nejdelší z nich „Sychrovský“, který se nachází mezi Doubím u Turnova a Sychrovem, měří 636,5 metrů. Všechny tunely jsou stavěny pro dvě koleje, ale položena v nich je pouze kolej jedna. „Železniční“ část výletu můžeme spojit s návštěvou nedalekého známého zámku Sychrov, přestavěného francouzským šlechtickým rodem Rohanů do novogotické podoby. Jinak zdejší krásný kout naší země nabízí opravdu nepřeberně turistických cílů. Tak pěkný výlet a hezké zážitky, vážení.

A. K. Kýzl

Po kamenném, 120 metrů dlouhém viaduktu u železniční stanice Sychrov, projíždí právě rychlík č. 1272, jedoucí z Pardubic do Liberce. Je pátek 3. 8.

Moudrost pro tento den

„Vědět málo je nebezpečné. Vědět mnoho také.“

***Albert Einstein**, německo–americký fyzik, autor teorie relativity (1879 – 1955)*

Nabídka kalendářů a diářů pro členy OSŽ na rok 2019

Odborové sdružení železničářů – ústředí připravuje jako každoročně výrobu kalendářů a diářů s logem OSŽ. Nabízíme všem základním organizacím OSŽ možnost objednat si pro své členy níže uvedené kalendáře:

- kapesní plánovací kalendář „Diář železničáře“, stejná grafická úprava i velikost jako v předešlých letech, cena za kus Kč 25,–,
- stolní týdenní kalendář s fotografiemi na téma: Vlaková nádraží a železniční architektura v ČR, cena za kus 60,– Kč,
- velký nástěnný kalendář s ilustracemi Petra Urbana (Ruda Pivrnec) s železniční tematikou. Cena za kus 150,– Kč.

Vaše objednávky očekáváme na e–mailové adrese: osz@osz.org (sekretariát, M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo mobil 737 275 101) nejpozději do pondělí 1. října 2018. Distribuce a přefakturace kalendářů se předpokládá koncem listopadu. Prosíme, abyste na své objednávce uváděli číslo své ZO.

Helena Romanova, kancelář předsedy OSŽ

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ZÁŘÍ

Plzeň – České Budějovice
1. 9. 1868 – **150 let**

Petrovice u Karviné – Karviná místní nádraží (spojka)
1. 9. 1898 – **120 let**

Bohumín – Chalupki (PKP)
1. 9. 1848 – **170 let**

Žabokliky – Žatec západ
7. 9. 1873 – **145 let**

Krupá – Kolešovice
15. 9. 1883 – **135 let**

Svojšín – Bor
20. 9. 1903 – **115 let**

Kácov – Světlá nad Sázavou
24. 9. 1903 – **115 let**

Trutnov střed – Teplice nad Metují
24. 9. 1908 – **110 let**

Kadaň–Prunéřov – Kadaň předměstí
27. 9. 1978 – **40 let (přeložka)**

Z nejkrásnějšího nádraží ČR do největšího anglického parku v Evropě

OSŽ Mladá Boleslav a PO Liberec připravily i na letošní prázdniny výlet pro rodiny, děti i důchodce, tentokrát do Bad Muskau.

Od Liberce jsme téměř celou cestu mapovali řeku Nisu, projeli jsme Goerlitzem a v městečku Nieskyse začaly objevovat dvojjazyčné tabule – lužická srbština je stále živý jazyk. Kdysi Horní Lužice patřila k zemím Koruny české a v historii pak byly snahy ji s námi znovu spojit, ale kdo ví, jestli by pak jejich kultura nesplynula s naší tak, že by se nezachovala jako v Německu.

V Bad Muskau (srbsky Mužakov) jsme navštívili nádherně zpracovanou výstavu, připomínající život a dílo, lásky a cesty zámeckého pána knížete Pücklera. Prohlídka parku a zámku byla individuální, popisky a nahrávky jsou v němčině a polštině, protože řeka Nisa, tvořící hranici, dnes dělí park na německou a polskou část. V parku je prý 50 km cest. Kníže Pückler budoval park 30 let, propojil rostliny a krajinu do uměleckého díla tak, že park je od roku 2004 zapsán do Seznamu dědictví UNESCO.

Posledním vlastníkem panství byla rodina von Arnim. Jim je také věnována výstava ve druhém patře zámku – ale trvá jen do 9. září 2018. Pravě hrabě Herman von Arnim propojil své četné firmy v roce 1895 úzkorozchodnou nákladní železnicí – pouze její první část byla koňská dráha, další parní železnice se rychle rozšiřovala, až dosáhla délky 80 kilometrů. Ovšem v roce 1978 téměř celá zanikla, ale v roce 1992 se ji podařilo částečně obnovit jako muzejní železnici. Dnes je nejdelší úzkokolejkou v Německu s rozchodem kolejí 600 mm. A jejích sedm kilometrů jsme v otevřených vozech projeli. Historické lokomotivy, drezíny, vagony a dějiny úzkokolejky byly naším posledním cílem.

Květa Slabá

Reportáž z výletu v nezkrácené verzi najdete na www.osz.org v rubrice Cestujeme s Obzorem.

Park a zámek knížete Pücklera v Bad Muskau.

Navštivte Železniční muzeum v Lisovicích

Mašiny, vagony, návěstidla, uniformy, koleje, výhybky a vše ostatní, co s životem na železnici souvisí, můžete až do neděle 28. října (do konce srpna je s výjimkou pondělí otevřeno denně, v září a v říjnu pak pouze o víkendech a svátku) vidět v Železniční muzeum v Lisovicích nedaleko Zlonic.

Železniční muzeum v Lisovicích u Zlonic, které původně sídlilo ve výtopně na zlonickém nádraží a v nedalekém rodinném domku, oslavilo vloni na podzim dvacet let činnosti. **„V roce 2010 jsme do Lisovic přestěhovali expozici zabezpečovacího zařízení, v roce 2012 lokomotivy a úzkorozchodku, a to stěhování se vším všudy jsme dokončili v roce 2016,“** vypráví Ing. Tomáš Čech, provozovatel a majitel muzea v jedné osobě. **„Letos jsme ještě upravili v horní části muzea parčík, aby si měly maminky s dětmi kde hrát.“**

Ve dvoře starého statku jsou k vidění i cukrovarské lokomotivy.

V úvodní části expozice jsou k vidění různé dokumenty, fotografie, výrobní štítky z lokomotiv a vagonů, následuje expozice věnovaná osobní přepravě a model železniční zastávky Tmáň. Ve dvoře starého statku jsou pak k vidění nákladní vagony, cukrovarské lokomotivy, hasičské stříkačky a průmyslová drážka, v suterénu budovy je expozice zabezpečovací techniky, kde jsou nejen zabezpečovací zařízení, ale i návěstní technika – telegrafy, uniformy, lampy. **„A tady této místnosti říkáme hladomorna,“** ukazuje Tomáš Čech nejstarší část expozice. **„To jsou prostory z 16. století, kdy se tento dům, který patřil rodině Vopršalů, začal stavět.“**

Železniční muzeum ve Zlonicích letos navštívilo už 4000 návštěvníků. **„To jsme vloni neměli ani za celý rok. Nechci to zakřiknout, ale pokud to vydrží, bude to nárůst kolem padesáti procent,“** uzavírá Tomáš Čech.

–mmč–

Zpráva z Řevnic: přestavba v plném proudu

Původní výpravní budova České západní dráhy (BWB) v žst. Řevnice byla prodána soukromé firmě, která budovu přestavuje na minipivovar. Tím byla historická budova z doby, kdy byla trať na Beroun jednokolejná (do roku cca 1910), zachráněna.

V současné době jsou renovační práce v plném proudu. Pamětníci vzpomenou, že do počátku sedmdesátých let 20. století byl přímo u budovy železniční přejezd s mechanickými závorami, ovládanými ze St. 2, takže na lávku přes Berounku nad jezem se jezdilo křivolace. Stavědlo z roku 1910 je stále funkční.

Žst. Řevnice se od roku 1910 změnila pouze částečně v době elektrizace tratě, kdy byly vybudovány podchody a 2. nástupiště a mechanická návěstidla byla nahrazena světelnými, vzor SSSR, z nichž většina slouží dosud.

Přestavbové práce na původní výpravní budově žst Řevnice jsou v plném proudu, stav 14. 8.

To se změní až po dokončení zamýšlené generální rekonstrukce tratě. Nejvíce by této přetížené příměstské trati pomohl tunel Praha (Barrandov) – Beroun, který by odlehčil trať od dálkové dopravy. Tím by se poberounská trať nemusela vizuálně „zkazit“ betonizací – koridorizací.

Martin Kubík

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X