



## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, PV OSŽ ČD, a. s.

# OSŽ patří mezi sedm evropských leaderů železničních odborových svazů

Na únorovém jednání Představenstva OSŽ se v úvodu hovořilo o dokončováném projektu webové aplikace pro organizaci železničního sportu RailSport. Následovaly informace o rekreačních pobytech členů OSŽ, zprávy o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem, jednání dozorčí rady ČD a ČD Cargo. K novým jednáním PV OSŽ Správy železnic se zaměstnavatelem zatím nedošlo. Pokud se týká



Foto: Daniela Houdková

nedrážních organizací, nelehká je situace v ŽPSV Doloplazy, kde došlo k propouštění prvních zaměstnanců.

Předseda OSŽ Martin Malý podal podrobné informace o jednání odborových centrál s ministrem dopravy, mimo jiné o záměru ministerstva rozšířit možnost použití systému jízdného OneTicket ze železnice také na další oblasti veřejné dopravy. Jednalo se rovněž o probíhajících přípravách

důchodové reformy a výstavbě vysokorychlostní železnice.

O jednání Představenstva OSŽ v oblasti zahraniční činnosti podala rozsáhlé informace viceprezidentka Železniční sekce ETF PhDr. Helena Svobodová. Hlavním bodem tohoto jednání byla prezentace projektu „Posilování schopností organizací zaměstnanců řešit sociální problémy v pozemní dopravě v Evropě“. OSŽ nyní patří mezi sedm evropských leaderů železničních odborových svazů (společně se Švýcarskem, Norskem, Německem, Francií, Itálií a Rakouskem) a má možnost se významným způsobem podílet na fungování železniční sekce včetně poradních skupin (strojvedoucí, vlakové čtyry a opravárenství).

V závěru podal Radek Nekola pozitivní zhodnocení sportovní akce v běžeckém lyžování, která se konala na konci ledna ve Vrchlabí. Technické zázemí, reprezentace i průběh akce byly podle jeho slov velice nadstandardní.

Hosty jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., které se konalo 8. února v sídle OSŽ v Praze, byli zástupci personálního oddělení GR ČD a spolu s nimi i náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Ing. Jiří Jeřeta. Hovořilo se zejména o oblasti zaměstnanosti, která se odráží i ve zpomalení údržby osobních vozů. Vedoucí oddělení nábory a rozvoje zaměstnanců Mgr. Petr Valenta informo-

val o novém přístupu vedení Českých drah k řešení problematiky nábory nových zaměstnanců, kde u určených profesí bude namísto původních psychotestů probíhat testování uchazečů formou vytvoření jejich osobnostního profilu. Valenta dále zodpověděl spolu se svými kolegyněmi Ing. Lucií Bauevovou a Bc. Zuzanou Vallovou množství dotazů, které se týkaly problematiky nedostatku klíčových provozních pracovníků a připomněl také zájem podniku České dráhy spolupracovat se školami při zavádění odborných stáží a stipendijních programů.

Po odchodu hostů jednání pokračovalo. Předseda PV Štěpán Lev zmínil průběh lednových školení ke kolektivní smlouvě na rok 2023, tajemník PV Antonín Leitgeb informoval členy PV, že na dalším jednání Dozorčí rady ČD bude projednáván podnikatelský plán ČD pro rok 2023. Poslední bod jednání patřil informacím o připravovaném společném jednání všech tří Podnikových výborů OSŽ (Českých drah, ČD Cargo a Správy železnic), které se uskuteční ve dnech 22. – 24. března na Lesní chatě v Kořenově. Koncem měsíce dubna proběhne tradiční společné setkání se slovenskými kolegy z Podnikového výboru OZZ ZSSK.

Na závěr požádal Štěpán Lev všechny přítomné, aby prověřili problémy, které v současné době vznikly z důvodu distribuce čtrnáctideníku Obzor. „Setkáváme se s problematikou nedoručení všech objednaných (přítom zaplacených) výtisků anebo Obzor není vůbec doručen,“ konstatoval Lev. –RED–



## Projektujeme už více než 300 kilometrů

# VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ

**Správa železnic uzavřela další smlouvu na projekční práce pro budoucí síť vysokorychlostních tratí (VRT). Technický návrh získá úsek VRT Střední Čechy mezi Poříčany a Světlou nad Sázavou, který bude součástí tratí z Prahy do Brna. Projektanti tak od dnešního dne podrobně připravují už více než 300 kilometrů nových tratí.**

Zakázku na vypracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a podkladů pro proces EIA získalo sdružení složené ze společností SUDOP PRAHA, Egis Rail, Mott MacDonald CZ a MOTT MACDONALD LIMITED. Tendr byl vyhlášen v souladu s metodou Best Value, která výrazně přispívá k výběru kvalitního dodavatele a snižuje riziko nedostatku výsledného díla. Správa železnic pomocí této metody stanovila také důležité projektové cíle, které zahrnují ohleduplnost stavby ke svému okolí a životnímu prostředí. Trať by měla také v co největší míře splýnout s krajinou. Zadávací řízení bylo nastaveno s ohle-

dem na dosavadní zkušenosti s projektováním projektu v regionech.

Téměř 80kilometrový úsek navazuje na již projektovanou VRT Polabí z Prahy do Poříčan, která je rovněž součástí nové vysokorychlostní trati z hlavního města do Brna. Harmonogram prací předpokládá získání územního rozhodnutí v roce 2025. Stavba samotná by pak měla začít zhruba o dva roky později. Trať bude sloužit výhradně osobní dopravě a vlaky po ní budou jezdit rychlostí 320 km/h. Cesta mezi Prahou a Brnem se po dokončení celé trati zkrátí na jednu hodinu.

Správa železnic od dnešního dne připravuje technický návrh pro více než 300 kilometrů nových vysokorychlostních tratí. Pokračují také projekční práce pro dva terminály VRT – Praha-východ a Roudnice nad Labem. V letošním roce budou dokončeny technické návrhy několika tratí, zahájeny přípravy na tendry Design & Build a nastaveny procesy pro majetkoprávní vypořádání.

Tisková zpráva Správy železnic



**Kandidaturou na prezidenta ČR „odborář“ Josef Středula sehrál svou velmi trapnou roli v čele Českomoravské konfederace odborových svazů!**

Předseda ASO Bohumír Dušek

Mám-li se vyjádřit k tomu, jakou roli vlastně předseda Českomoravské konfederace odborových svazů (ČMKOS) Josef Středula sehrál svojí kandidaturou na prezidenta České republiky, musím říci, že velmi trapnou, a řekl bych i hloupou. Vždyt touto svou kandidaturou na prezidenta republiky ve své podstatě ztrapnil odbory, a to zejména v očích naší veřejnosti, což není pro něho zrovna dobrá vizitka.

Navíc, svou kandidaturu vyhlásil v průběhu jednání VIII. sjezdu ČMKOS, kdy ho delegáti znovu zvolili do čela této odborové centrály proto, aby v této své a vysoce odpovědné funkci hájil zájmy zaměstnanců v České republice.

Víte, jaký dojem na mě učinilo celé to „divadlo“, které se na sjezdovém podiu odehrálo, že tato prezidentská kandidatura má jasný cíl, to je „vyšplhat se po zádech“ řadových odborářů do nejvyšší státní funkce v naší zemi. Tím by překonal kdysi jiného představitele odborů, který kdysi zastával funkci druhého muže ve státě. Zkrátka, dá se to nazvat, že šlo o „koryto“. K tomu mohu jenom dodat, že toto jeho jednání a chování považují za urážku poctivé práce všech našich odborářů!

Celých více než 30 let, co pracuji v odborech, jsem totiž nesouhlasil s tím, aby představitelé odborů usilovali o zvolení do státních a politických funkcí v tomto státě. Podle mne by měli nejprve zanechat všech odborových aktivit a potom, jako řadoví občané, by mohli kandidovat. Jsem toho názoru, že takovéto kandidatury odborářů do vrcholové politiky, a bylo jich v naší zemi několik, našim občanům nic nepřinesly. Jakmile byli tito odborářští „bossové“ ve vrcholných politických a státních funkcích, tak se na odbory, tedy na řadové odboraře, vždy „vykašlali“...

(Celý článek najdete na webových stránkách <https://www.asocr.cz/>)

Tomáš Johánek

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Na letošní rok má Správa železnic zajištěné financování

# A SNAŽÍ SE MAXIMÁLNĚ URYCHLIT PŘÍPRAVU DALŠÍCH STAVEB

Zahájení realizace některých staveb v loňském roce bránila nejistota týkající se dostupnosti finančních prostředků. To se však podle náměstka generálního ředitele pro modernizaci dráhy **Mojmíra Nejezchleba** mění, pomohou úvěry od Evropské investiční banky.

## ■ Jak hodnotíte loňskou stavební sezónu? Jak ji ovlivnily rostoucí ceny stavebních materiálů či energií?

Myslím si, že loňská stavební sezóna byla velmi dobrá, a to jak z hlediska objemu provedených prací, tak i proinvestovaných finančních prostředků. Realizovala se celá řada staveb, které v loňském roce končily. Využívali jsme nově i zdroje z Národního fondu obnovy, což nám umožnilo realizovat i drobnější stavby, jako jsou opravy výpravních budov či rekonstrukce některých železničních stanic. Řada projektů se týkala i zvýšení zabezpečení přejezdů. Pokud jde o vyšší ceny stavebních materiálů a energií, museli jsme to samozřejmě se zhotoviteli řešit. V některých smlouvách máme valorizační doložky, které umožňují legálně využívat vyhlášená procenta inflace v jednotlivých letech stavby. Tam, kde jsme doložku neměli, to řešíme ve spolupráci s Mi-

nisterstvem dopravy. V současné době se připravuje metodika valorizací cen způsobených nárůsty externích materiálových nákladů. Momentálně je v mezirezortním posuzovacím řízení. Pokud jde o velké stavby, které se nám loni podařilo dokončit, je nutné zmínit hned dvě akce na čtvrtém koridoru, konkrétně mezi Soběslaví a Doubím a Sodoměřicemi a Voticemi. Lze také uvést dokončení velké stavby v Praze mezi Smíchovem a Radotínem, stejně jako rekonstrukce v úseku Velim–Poříčany, prakticky hotovo je také v případě další etapy modernizace železničního uzlu Přerov. Rád bych také upozornil na dokončení hned trojice staveb mezi Brnem a Blanskem či na modernizaci a elektrizaci trati Olomouc–Úničov–Šumperk. Některé akce budou pokračovat ještě v letošním roce. To je třeba případ modernizace železničního uzlu Pardubice či stavby Praha–Vysočany–Mstětice.

## ■ Co chystáme na tento rok kromě staveb, které budou pokračovat z roku loňského?

Příprava staveb byla do značné míry ovlivněna nejistotou rozpočtu Správy železnic na rok 2023, a to jak v části tý-



kající se zajištění provozuschopnosti, tak i v části investiční. Nicméně v některých případech jsme dospěli do fáze, kdy již nic nebrání zahájení prací. Nedávno jsme například předávali staveniště pro realizaci stavby Mstětice–Čelákovice, což je poslední dosud nerekonstruovaný úsek mezi Prahou a Lysou nad Labem. Ve stejné fázi jsme i v případě elektrizace a zdvoukolejnění trati ze Střelce do Zastávky u Brna. Smlouva byla podepsána se zhotovitelem projektu modernizace trati z Prahy–Buben do nové zastávky Praha-

(Pokračování na str. 2)



Na letošní rok má Správa železnic zajištěné financování

## A SNAŽÍ SE MAXIMÁLNĚ URYCHLIT PŘÍPRAVU DALŠÍCH STAVEB

(Dokončení ze str. 1)

Výstavě. U dalších projektů se chystáme v blízké době vypsat tendry na zhotovitele, abychom mohli zahájit jejich realizaci ještě během tohoto roku.

### Říká se, že peníze jsou vždy na prvním místě. Máme zajištěné dostatek finančních prostředků na všechny plánované investice?

V tuto chvíli to vypadá, že ano. V oblasti investic i na zajištění oprav a údržby bychom měli mít k dispozici více peněz než v loňském roce. U části zdrojů je předpoklad jejich zajištění formou externího financování z úvěru Evropské investiční banky. Nedávno bylo podepsáno memorandum s EIB právě o financování výstavby železniční infrastruktury. Takto získané finanční prostředky by měly pokrýt výpadky financování ze státního rozpočtu. Díky tomu máme otevřený prostor pro další tendry na realizaci významných staveb. Pokud jde o konkrétní projekty, chystáme se vypsat výběrová řízení na zhotovitele například modernizace stanice Praha-Smíchov, zdvoukolejnění Branického mostu, optimalizace trati Karlštejn-Beroun, modernizace pražského Masarykova nádraží či traťového úseku Praha-Ruzyně-Kladno.

### Realizaci projektu často komplikuje zdlouhavá příprava. Podařilo se nějak tento proces zkrátit a přípravu zjednodušit?

Řekl bych, že ne. Je to setrvalý stav, jednotlivé kroky v případě velkých liniových staveb jsou zdlouhavé, ve většině případů ale nejsou prodávány na straně Správy železnic či projekčních firem. Největší handicap vidím ve všech schvalovacích a povolovacích

procesech, počínaje interními či vnitrozorními schvalovacími procesy, přes proces posouzení vlivu staveb na životní prostředí (EIA) až po územní řízení. Na to navazuje majetkové vypořádání, což je složité zejména u staveb, kde vzniká nová stopa. Ani získání stavebního povolení není úplně jednoduchou záležitostí, zejména v případech, kdy je na část našich staveb vydáváno jiným povolovacím orgánem než Drážním úřadem. Momentálně se schvaluje novela stavebního zákona, která pravděpodobně ale celý proces pro velké stavby nijak nezkrátí a nezejednoduší.

### Mění se podle vašich zkušeností zájem firem o zakázky na železnici?

Zatím se nám zdá, že účast firem ve vypisovaných tendrech je velmi slušná. Velký zájem byl i o zakázky v řádech stovek milionů korun. Myslím si, že pozitivním signálem pro stavební firmy je to, že díky předpokládaným úvěrům od EIB máme zajištěno financování až na pět let.

### Co vám osobně přinesl loňský rok a co očekáváte od roku 2023?

Z loňského roku mám dobrý pocit, daří se nám realizovat a dokončovat řadu velkých staveb, což vyžaduje mnohdy značné úsilí. Všichni víme, jaké byly problémy například s realizací výlukové činnosti, jaká byla zpoždění vlaků. Museli jsme vyvinout maximální snahu, abychom firmy motivovali ke zkrácení termínů. Navíc jsme řešili finanční nejistotu, což komplikovalo zahájení dalších staveb. Dnes je díky zajištěnému financování situace opačná, některé věci se proto snažíme maximálně urychlit. Do tohoto roku máme určitě dobře našlápnuto. ■

## Ježkův most – kulturní památka na břehu řeky Svitavy



Ježkův most váží 56 tun, na délku měří 24,5 m, na šířku 5,5 m

Na břehu řeky Svitavy poblíž nádraží ve městě Blansko stojí železniční most, který sloužil jako vlečkový pro továrnu na výrobu hospodářských strojů K. & R. Ježek (dnes ADAST). Vyroben byl pravděpodobně ve Vídni a od roku 1862 překonával řeku Berouнку u obce Dolní Mokropsy. Poté, co byla zdejší trať zdvoukolejněna, koupila most v roce 1912 od státních drah Ježkova firma za 4862 tehdejších korun a po železnici nechala převézt do Blanska. Most zde byl zkrácen na potřebnou délku a za pomoci točny propojen s kolejištěm železniční stanice Blansko. Vagony byly do továrny dopravovány pomocí lana a navijáku.

V průběhu první ani druhé světové války nebyl most zničen. Až na konci druhé světové války, 9. 5. 1945, byl most podminován ustupujícími německými vojsky. Most tenkrát zachránil pan Karel Musil, zaměstnanec Ježkovy továrny, který s nasazením vlastního života přetřhal dráty vedoucí k minám. Díky tomuto statečnému zásahu most jako jediný v Blansku přežil konec války.

Vlečkový most plnil svoji funkci až do roku 1996, poté již nesloužil svému úče-

lu a jeho okolí bylo přestavěno. Během plánování nutných úprav koryta řeky Svitavy se objevila hrozivá varianta, že tento 150 let starý nýtovaný most bude snesen a rozebrán. Proto se o něj v roce 2009 začalo zajímat Občanské sdružení KolejoVá, které se rozhodlo most zachránit, renovovat a zachovat příštím generacím jako významnou technickou památku.

Město Blansko jej sdružení prodalo za jednu korunu a za pomoci státního podniku Povodí Moravy a speciálních jeřábů byl most 9. 11. 2009 přesunut na současné místo. Okolí mostu bude upraveno a osázeno historickými artefakty, vztahujícími se k železnici. Jako poslední plánovaný bod by měl být na most usazen železniční vůz, v němž bude umístěna stálá expozice s železniční tematikou, čímž zde vznikne „Malé železniční muzeum.“

Jako jediný nýtovaný most z ocelových plátů na území České republiky byl 24. února 2010 most vyhlášen kulturní památkou.

(Zdroj: Informační tabule blanenské informační kanceláře „Blanka“.)

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Budova železniční stanice Písečná slouží svému účelu od roku 1888

## NAVŠTÍVILI JSME

### Písečná

Železniční stanice Písečná je vzdálena pouhých sedm kilometrů od slezského města Jeseník, s nímž ji spojují koleje, vedoucí dále směrem na polské hranice – do pohraničních Mikulovic – a dále přes polské území (Glucholazy) do Jindřichova ve Slezsku a dále do Krnova. Vzhledem k faktu, že se jedná o pohraniční území, není zde ani vlaková doprava příliš silná (v jízdním řádu lze za 24 hodin napočítat pouhých pět párů vlaků) – o to však potřebnější pro místní obyvatele, s nimiž je spojuje prakticky s celou železniční sítí.

Přes obec Písečná teče vcelku nenápadná říčka Bělá, která však zde při svém rozvodnění v roce 1997 dokázala napáchat velké škody. Nádraží, které leží na vyvýšenině, se sice tehdy velká voda nedotkla, zcela však zničila část silnice, tři mosty a také lávky pro pěší a dva obytné domy. Více než třetinu z celkem 200 domů pak zatopila. Dnes už po této katastrofě není ani stopy.

Důvod, proč se Písečná nazývá právě Písečná (do roku 1948 Sandhübel (německy Sandhübel)), je fakt, že se zde nalézají rozsáhlá ložiska šterkopisků, jehož těžba byla zastavena v roce 1981, kdy do lomu začala prosakovat spodní voda, která postupně lom zatopila. Ten je tak v současné době využíván k rekreaci jako soukromý rybník Florián a leží jen pár kroků od nádraží.

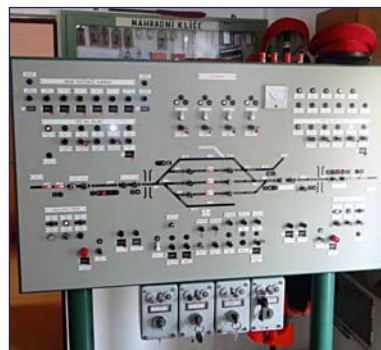
Ale vraťme se zpět ke kolejím. Prakticky všechny vlaky, které zde projíždějí, jsou vlaky spěšné, s výjimkou jednoho páru vlaků, který v sousedních Mikulovicích odbočuje na lokální trať do Zlatých Hor. Není to však každý den – pouze o víkendech. Kromě toho je v Mikulovicích přípoj do Zlatých Hor ještě od jednoho páru spěšných vlaků. Navzdory této nepříznivé dráhy se však ve Zlatých Horách dějí neuvěřitelné věci: místní občané (Okrašlovací spolek zlatohorský) si vzali pod svůj patronát tamní nádraží, které zvelebují a ze

všech sil se snaží o navrácení jeho původní slávy. Snad se jim časem podaří přilákat do této oblasti další zvidávané turisty, kteří sem budou chtít přijet vlakem a rozmožní tak zatím poněkud chudou vlakovou nabídku.

Jízdy vlaků přes železniční stanici Písečná jsou zajišťovány za pomoci zabezpečovacího zařízení TEST, který obsluhuje výpravčí. Výpravčí je zde ve službě pouze na denních směnách, v noci je zde zavedena výluka dopravní služby. Ve stanici se nachází dva silniční přejezdy – na každém zhlaví jeden, tři dopravní a dvě manipulační koleje, jen málo využívané, především pro nakládku dřeva. Kolejiště je opatřeno devíti výhybkami, dvěma vjezdovými a několika seřadovacími návěstidly. Jízdenky si cestující zakupují ve vlaku.

Klid, který zde převládá na železných kolejkách, vládne i ve zdejších lesích. Vyjít či vyjet si na kole do zdejších lesů je opravdovým balzámem pro každého, kdo hledá osvobození od svých starostí. Kromě již zmíněného rybníka Florián lze navštívit také jeskyně Na Špičáku, které jsou nejstaršími písemně doloženými jeskyněmi ve střední Evropě. Vyšlápnout si lze také na skalní vyhlídku Čertovy kameny, odkud je to již jen kousek do lázeňského města Jeseníku.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Jízdy vlaků jsou zajišťovány za pomoci zabezpečovacího zařízení TEST

## ZE SVĚTA

### Thalys se změní na Eurostar

Vysokorychlostní vlaky Thalys spojují západ Německa s Bruslem a Paříží již více než 25 let. Teď si brzy budou muset cestující zvyknout na novinku: Eurostar Group v závěru ledna v Bruselu oznámila, že od podzimu t.r. zmizí značka „Thalys“ a vlaky začnou od října jezdit také pod názvem „Eurostar“.

Eurostar Group provozuje vysokorychlostní vlaky mezi evropským kontinentem a Londýnem, které jezdí tunelem pod Lamanšským průlivem od roku

1994. Thalys nabízí spojení mezi Paříží a Bruslem od roku 1995, stejně jako Kolínem n. Rýnem a Essenem a dalšími evropskými městy jako je Amsterdam. Obě společnosti se spojily v květnu loňského roku.

Jméno Eurostar je známější než Thalys, řekla generální ředitelka Eurostar Group Gwendoline Cazenaveová. Představila také nové společné logo: v budoucnu bude ochranná známka hvězdou v otevřeném kruhu. Při prezentaci bylo nové

### Čína zvyšuje kapacitu dopravní linky uhlí

(Tchaj-juan) Celkový objem zboží přepraveného na železnici Watang–Rižao v roce 2022 přesáhl 103 milionů tun, čímž se zvýšila kapacita dalšího čínského dopravního koridoru pro energetický sektor. Tím tak lze ročně přepravit více než 100 milionů tun uhlí, oznámila China Railway Taiyuan Bureau Group Co., Ltd. Železniční trať, kte-

rá začíná ve čtvrti Watang, v provincii Šanxi na severu Číny a končí v přístavu Rižao, ve východní provincii Šandong, spojuje sedm hlavních čínských železničních tratí. Jedná se o „dopravní kanál“ pro přepravu uhlí, který spojuje hlavní čínské regiony produkující uhlí.

Díky společnému úsilí o zlepšení efektiv-

## Všimli jsme si

### • PŘESTOŽE ŽELEZNIČNÍ STANICE

Teplice Zámecká zahrada byla v minulosti degradována na zastávku, zůstala zde zachována malá část neprovozního, zarostlého kolejiště. V rámci případné investiční akce spočívající ve výstavbě bezbariérového nástupiště s přístřeškem (v uplynulých letech toto proběhlo v sousedních zastávkách Bystřany v Čechách a Prosetice při budování bezstopkové koleje), což by jistě znamenalo zánik torza bývalé staniční koleje nacházející se blíže k bývalé výpravní budově (na snímku ze dne 16. 12. 2022) vzhledem k záboru značného množství tamního prostoru, ale bylo by to zapotřebí. Úpravy rozsahu infrastruktury jsou navíc v tomto případě projednávány s objednatelem osobní dopravy (krajským úřadem) a železničními dopravci a měly by vyhovět současným i výhledovým požadavkům dopravní technologie. Sice by bylo dobré, kdyby se tu jednou zprovoznil zbytek zchátralých manipulačních kolejí, obnovilo zdejší nakládkové místo a zmiňovaná zastávka tak byla změněna na dálkově řízenou dopravnu, jenže to by v této oblasti musel existovat nějaký železniční přepravce. To je věc železničních nákladních dopravců, aby oslovovali potenciální klienty a vycházeli jim vstříc.

Tomáš Martinec



### • SPRÁVA ŽELEZNIC plánuje v letošním roce na potřebné stavební úpravy vynaložit 2,5 mld. Kč (přestože nyní probíhá řada velkých staveb). Do konce letošního roku bude opraveno 320 nádražních budov. V loňském roce (13. 9. 2022) započala rekonstrukce rozsáhlé památkově chráněné výpravní budovy žst. Teplice v Čechách (na snímku ze dne 30. 1. 2023) vystavěné v roce 1858 v novorománském stylu (zhotovitelem opravy je firma Chládek a Tintěra), které bude navrácen původní vzhled. Hodnota této investiční akce je přes 300 milionů Kč. Na rozsah zmiňovaných opravních činností má vliv neustálé zdražování vstupů a energie, přesto v posledních letech výrazně zrychlilo tempo jejich realizace.

Tomáš Martinec



logo na fialovém pozadí. Tmavě červené vlaky Thalys si však svou výraznou barvu zachovají, jak ujistila Cazenaveová. Sloučená společnost očekává do roku 2030 třicet milionů cestujících. To se zdá být ambiciózní, protože počet uživatelů se zhroutil kvůli pandemii covid-19 a Brexitu. Loni přepravily Eurostar a Thalys dohromady téměř 15 milionů cestujících, což je jen polovina. Před covidem to bylo v roce 2019 devatenáct milionů cestujících.

Z FAZ připravil sh

Z English.news.cz připravil sh





Zdravotní pojišťovna ministerstva vnitřní České republiky je druhou největší zdravotní pojišťovnou v ČR. ZPMVČR je otevřena všem věkovým, sociálním a profesním skupinám obyvatelstva. Jejich služeb v současné době využívá na 1 190 000 klientů, kteří pochopili, že zdraví je nejcennější hodnotou lidského života, a proto je nutné o něj dbát. Pokud hledáte pobočky v %regionu Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitřní ČR, seřadili jsme je přehledně do okresů. S pojišťovnou 211 má podepsáno smlouvu většina lékařů a zdravotnických zařízení.

#### ZÁKLADNÍ PROGRAMY

Dospělí – až 500 Kč na jednu vybranou položku ze základních preventivních programů, například:

- permanentka na sport v minimální hodnotě 800 Kč (od 65 let není permanentka podmínkou),
- prevence nádoru prsu, děložního hrdla, tlustého střeva, prostaty, kůže,
- prevence cukrovky, osteoporózy, nadváhy a obezity, sestavení jídelníčku, optometrické a podiatrické vyšetření,
- nácvik dentální hygieny, sportovní preventivní prohlídka, lékařská prohlídka řidičů,
- zdravotnické prostředky (sedátko do vany, madlo k WC).

Děti do 18 let – až 1 500 Kč v součtu na vybrané položky ze základních preventivních programů, například:

- sportovní kroužek/soustředění, lyžařský výcvik, organizované plavání, ozdravný pobyt v přírodě,
- sportovní ochranné pomůcky (např. přilby, chrániče, záchranné vesty),
- prevence nadváhy a obezity, sestavení jídelníčku, optometrické a podiatrické vyšetření, prevence nádoru kůže,
- prevence tupozrakosti, vyšetření poruch imunity před očkováním, sportovní preventivní prohlídka, nácvik dentální hygieny, rovnátka,
- masáže a pomůcky pro novorozence a kojence, cvičení a plavání kojence s rodičem.

Možnost navýšení částky až o 1 000 Kč postoupením příspěvků rodičů dětem.

#### BONUSOVÉ PROGRAMY

Možné čerpat libovolný počet nad rámec základních programů při splnění stanovených podmínek.

#### Nově pro děti a dospělé

Psychotherapeutické a logopedické vyšetření – až 4 000 Kč.

#### Pro děti a dospělé

Očkování – až 2 000 Kč.

**Těhotné a ženy po porodu** – až 3 000 Kč v součtu na vybrané položky, například:

- předporodní kurz, cvičení pro těhotné a ženy po porodu (včetně online kurzů),
- vitamíny a doplňky stravy,
- vyšetření štítné žlázy v těhotenství, genetický screening, 3D/4D ultrazvuk, odběr pupečnickové krve,
- masáže a nácvik dentální hygieny pro těhotné,
- pomůcky pro kojení a laktační poradenství, nákup mateřského mléka.

Navíc až 500 Kč na každého novorozence z vícečetného těhotenství například na pomůcky pro kojení.

#### Dárci

■ až 250 Kč na vitamíny a minerály za min. dva bezpříspěvkové odběry plné krve až 1 000 Kč pro prvodárce.

#### Na lázeňské léčebné procedury

- až 5 000 Kč pro dárce krve za min. šest odběrů plné krve nebo za stanovenou kombinaci odběrů,
- nově až 7 000 Kč pro dárce kostní dřevě,
- nově až 10 000 Kč pro dárce orgánů.

#### Další vybrané bonusové programy

Specifické diety pro děti a dospělé (nově i na nákup antihistaminového léčivého přípravku) – až 4 000 Kč.

Telemedicína, paruky pro onkologické pacienty, odvykání kouření – až 2 000 Kč.

Ambulantní rehabilitace za účast na screeningovém vyšetření (mammograf, cytologie, nebo okultní krvácení) – až 250 Kč.

#### Sezónní akce pro všechny s přístupem do E-komunikace

Na výběr jedna ze tří, bez možnosti postoupení, akce jsou časově omezené, bližší podmínky k čerpání najdete na webu.

Zdravý úsměv (duben) – až 250 Kč na nákup pomůček na dentální hygienu, nutnost pořadového čísla.

Dětské sportovní léto (červenec a srpen) – až 500 Kč na letní pobyt zaměřený na sport a pohybové aktivity.

Vitamíny (říjen) – až 250 Kč na nákup vitamínů a doplňků stravy, nutnost pořadového čísla.

Nově čtyřčlenná rodina může čerpat například:

- až 4 000 Kč na pohybové aktivity nebo jinou položku ze základních programů,
- až 8 000 Kč na očkování,
- až 16 000 Kč na psychoterapii/logopedii,
- až 16 000 Kč na specifické diety,
- až 1 500 Kč na sezónní akce,
- další bonusové programy.

Nabídka z Fondu prevence platí do vyčerpání finančních prostředků pro jednotlivé programy. Změna programů a nabídky vyhrazena. Žádost o příspěvek lze podat online přes E-komunikaci, a to nejpozději do tří měsíců od úhrady zboží, služby nebo ukončení pobytu.

Kompletní informace a podmínky na [www.211.cz](http://www.211.cz).

**Vybral: Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons)**

## Opět neradostná bilance

Následujícími řádky navazují na článek Neradostná bilance z č. 22/2022 Obzoru. V článku jsem ve stručnosti poukázal na některé příčiny nedovolených jízd za návštěvitele se zákazovou návštěví. Za desetileté období 2012–2021 jejich počet neustále stoupal. Z počtu 88 v roce 2012 na 173 v roce 2021. A za uplynulý rok 2022 došlo k opětovnému nárůstu na 184 případů! V článku jsem vyslovil názor, že především naprosto nedostatečná a také velmi uspěchaná příprava nových strojevodoucích si v případě nedovolených jízd za návštěvitele se zákazovou návštěví vybírá svoji neblahou daň.

To se plně projevilo i při vážné nehodě, ke které došlo ve čtvrtek 13. ledna 2022 ve 22.54 hod. v železniční stanici Prosenice na koridorové trati Břeclav – Bohumín. Strojvůdce vlaku Nex 43404 nerespektoval návštěví Stůj odjezdového návštěvitele S1 a následovala srážka – boční najetí na vlak Pn 52479 s vykojením a hmotnou škodou přesahující 20 milionů Kč. Naštěstí nedošlo k žádné újme na zdraví zúčastněných osob. Nezastavení před odjezdovým návštěvitem S1 předcházelo nesprávné vyhodnocení informací, které byly strojevodoucímu Nex 43404 poskytnuty písemným „V“ rozkazem. A také nesprávný způsob jízdy spočívající v překročení rychlosti o 13,4 km/h, když

vjížděl do stanice na přivolávací návštěví (PN). V průběhu jízdy po 1. SK žst. Prosenice dosáhl rychlosti 63,4 km/h. To znamená překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 23,4 km/h. To vše bylo ovlivněno neabsolvováním jízdního výcviku ve stanoveném rozsahu.

Okolnosti této vážné nehody jsou podrobně popsány ve velmi pečlivě zpracované Závěrečné zprávě Drážní inspekce o výsledcích šetření mimořádné události č. j. 6-127/2022/DI ze dne 9. ledna 2023, která je veřejně přístupná na internetu ([www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)). Bylo by nesmírně užitečné, aby si tuto Závěrečnou zprávu DI pozorně přečetli všichni, kteří rozhodují o podobě přípravy nejen nových strojevodoucích. A samozřejmě vyvodili z jejich závěrů potřebná opatření. K tomu ostatně směřuje i bezpečnostní doporučení Drážní inspekce určené pro Ministerstvo dopravy ČR a Drážní úřad.

V úvodu zmíněného článku z čísla 22/2022 Obzoru jsem poukázal také na doslova zběsilé šetření, které s vývojem nehodovosti na železnici souvisí. Ušetřit za každou cenu – ať to stojí co to stojí. Vyhrát výběrové řízení s nejnižší cenovou nabídkou, ušetřit zaměstnance v provozu, zlevnit přípravu nových zaměstnanců... A pak je zde bilance nehodovosti: Podle výroční zprávy Drážní inspekce za rok

2021 se v tom roce událo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách 1146 mimořádných událostí. Z tohoto počtu vyšetřovala Drážní inspekce v souladu s § 53 b zákona o dráhách 26 mimořádných událostí. Jen při těchto 26 MU zahynulo osm našich spoluobčanů, 67 jich bylo zraněno a hmotná škoda činila téměř 297 milionů korun. K tomu můžeme přičíst stovky hodin zastaveného provozu, odřeknuté vlaky a odklony vlaků, nepočítaje zpoždění a „dobrou“ náladu našich zákazníků, tedy cestujících a přepravců. Kde tedy jsou ty úspory?

Ale vraťme se k názoru o nedostatečné přípravě nových strojevodoucích. Podle aktuálního seznamu dopravců na síti Správy železnic ze dne 16. ledna 2023 zde působí 120 dopravců. Z toho licenci k provozování osobní i nákladní dopravy má 40 dopravců. Licenci jen pro nákladní dopravu má zbývajících 80 dopravců. A teď otázka pro příslušné státní orgány: Neměla by být příprava nových strojevodoucích u dopravců majících sídlo na území České republiky soustředěna pod jednu organizaci (právní osobu), tak jak tomu bylo za jednotných Československých státních drah a pod následným dozorem Drážního úřadu ??? Nápověda je obsažena v popisu vážné nehody v železniční stanici Prosenice v úvodu tohoto zamyšlení.

**Vladimír Selucký**

## ČD Cargo zdražuje vlečné – neuvěřitelné

Místo aby stát formou ČD Cargo podporoval železniční nákladní přepravu, tak od 1. ledna 2023 došlo k dalšímu razantnímu zvýšení tarifních poplatníků při obsluze vleček – vlečného. Zde příklad z předpisu ČD Cargo tarif vozových zásilek:

#### Tarif ČD Cargo, a.s.

#### Rok 2023

#### účinnost od 1. 1. 2023

Nejdůležitější změny proti roku 2022

- ▶ hodnoty tabulek dovozného jsou zvýšeny o 35 %;
- ▶ hodnoty poplatků reprezentujících ¼ hodinu úkonů souvisejících s prací zaměstnance ČD Cargo zvýšeny ze 155,- Kč na 200,- Kč včetně úpravy vztažných poplatků;

▶ vlečné upraveno ze 200,- Kč na 260,- Kč (první km) a z 300,- Kč na 390,- Kč (další km); posun na vlečkách zvýšen ze 760,- na 950,- Kč, ostatní vlečkové poplatky +30 %;

▶ hodnoty ostatních poplatků (s výjimkou pobytu a některých sankcí) zvýšeny o 20 až 30 %.

Možná je zvýšení cen pro některé vlečkaře poslední kapka k tomu, aby přešli na kamionovou dopravu a vlečky navrhli ke zrušení a to i fyzickému. Vlečky se ruší průběžně od roku 1989, vznikají pouze mizivé (viz Nepomuk). Pak ať se cestovatel, co jezdí vlakem s otevřenými očima, nediví, že vidí kolem sebe zarostlé vlečky nebo jejich torza. Menší přepravci tak nakládají na VNVK, ale při zdražení dovozného o 35 procent odejdou na silnici asi také. Takto se chovalo DB AG v roce 2000, kdy zlikvidovalo většinu vleček razantním zdražením poplatků (MORA C) a kdo to neakceptoval, ten byl odpojen od sítě DB AG. Proto máme teď plně a často neprůjezdné dálnice vlivem kamionů. Asi to tak naše vlády od roku 1990 chtějí. Je toto Green Deal? Otázka pro ČD Cargo: zvyšování poplatků vlečného za použití vlečky je zcela mimo chápání podnikatelů, kteří nemají s dráhou nic společného a chtějí-li by třeba vozit po železnici. Vlečné odporuje logice myšlení. Požaduje někdo od kamionové firmy poplatky za to,

že jim vjede kaminon na dvůr fabriky? Kdyby to fabrika chtěla, kamionová firma by se jim vysmála. ČD Cargo požaduje vlečné za vjezd na vlečku, a to jsou kolikrát krátké vlečky na manipulačních kolejích. I za to se platí. Vlečné je pozůstatek socialismu, kdy k železnici neexistovala žádná alternativa. V moderní době je to poplatek dinosaurů a řízené železniční sebedestrukce. Proto zrušte vlečné, včera bylo pozdě.

**Martin Kubík**

### Po třech letech v Německu

V médiích se objevily informace, že po zrušení povinnosti nosit respirátory tři roky v dopravě v Německu se ozývají jednotlivci, kteří žádají Deutsche Bahn, aby vyhradila speciální prostory ve vagónech, kde se bude smět cestovat nadále pouze s respirátorem. DB tyto požadavky jednoznačně odmítla. To je velice zajímavé z psychologického hlediska. Ti samí, kteří si nasadili respirátor z důvodu, že nejvyšší autorita v zemi (tedy stát) vyhodnotil situaci jako tomu odpovídající, teď odmítají, aby si mohli smět (ne muset) respirátor sundat, přesto, že ten samý stát nyní vyhodnocuje situaci jako odpovídající tomu, aby nebyly vyžadovány.

Hraje hlavní roli setrvačnost či obava z náklady? Myslím, že nikoli. Svět před covidem byl složitý. Bylo těžké nalézt v životě nějaké poslání. Nebyla myslitelná žádná prudká změna, která by poskytovala psychologickou útěchu ohledně užitečnosti pro své okolí. Předpisové dodržování covidových opatření ale naráz nabídlo možnost obyčejnému člověku okamžitě dosáhnout nejvyššího morálního kreditu: osoby, které nedokázaly nijak lidem ve svém okolí pomáhat, se staly náhle těmi, které chrání ostatní. Nejen chrání, ale vlastně zachraňují od nejhorší nemoci v Evropě za sto let. Nemusí vynakládat žádné úsilí, a přesto svým jednáním zachraňují. Jednoduché a snadné uspokojení. Se zrušením povinnosti nosit respirátory se tato skupina lidí stává zase obyčejnými. Jejich poslání jim bylo vzato. Hrozí prázdnota...

A tak tlačí na Deutsche Bahn, která je přitom covidem jednou z nejvíce zasažených firem zeměkoule. Jednoduchý svět si přece nemohou nechat vzít. Proč by měli žít v tom složitém, od kterého je covid zachráněn? Pokud se obávají o své zdraví, budou respirátory nosit dál. Ale pro ty, pro něž dával smysl jen jako povinný, se hrouť představy o svém místě ve společnosti.

**Vít Patrák, informátor železniční dopravy**

## PORADNA BOZP

### To dáte! aneb BOZP v kostce

Protože víme, že oblast BOZP je náročná a z časových důvodů není možné předat všechny informace v rámci klasického formátu školení OSŽ Ú, rozhodli jsme se nabídnout základním organizacím rozšíření možností, které již v současnosti využívají jako benefity členství.

POZOR, POZOR!!! Nově jsme pro vás připravili systém tematických MINIškolení, která mohou velmi dobře doplnit znalosti ZV OSŽ, inspektorů BOZP ZO OSŽ, příp. členů. Jejich obsah jsme pečlivě vy-

bírali – usnadní vám nejen odborovou činnost na pracovištích, ale i jednání se zaměstnavatelem. Tato MINIškolení mají dobrou využitelnost v praxi a jsou koncipována do formátu přibližně hodinového rozsahu, který může být po dohodě se ZO OSŽ jakkoli navýšen. Za samozřejmě považujeme následnou konzultaci konkrétních dotazů na dané téma. Nespornou výhodou je, že MINIškolení proběhne na vaší domácí půdě, např. jako součást schůze ZV OSŽ, a vaším lektorem

bude místně příslušný inspektor BOZP OSŽ Ú, se kterým obvykle spolupracujete.

Doufáme, že ZO, které dosud váhaly s vysláním svých zástupců na vícedenní akce, tuto nabídku ocení, případně ji využijí jako pozvánku na pravidelná školení BOZP OSŽ Ú.

Objednávky MINIškolení směřujte na adresu vedoucího oddělení BOZP, JUDr. Petra Kožmína, LL.M., MBA ([petr.kozmin@osz.org](mailto:petr.kozmin@osz.org)).

**Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ**

#### MINIškolení pro ZO OSŽ

OOPP a vše, co s nimi souvisí
Pracovní úrazy, jejich šetření a odškodňování
Provedení BOZP a jak je provádět v praxi
BOZP na pracovišti (se zaměřením na místní podmínky pracoviště)
Bezpečná práce ve výškách
Kontroly a revize technických zařízení, nástrojů a nářadí
Mikroklimatické podmínky a ergonomie pracoviště
Komunikace se zaměstnavatelem v oblasti BOZP (právo na informaci a projednání)
Kontrolní činnost odborové organizace
Školení na přání (pokud jste si nevybrali z nabídky, lze se domluvit i na jiném tématu)





**Dobří lidé vždy dokáží vidět dobro v ostatních**

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková

**K recenzi knihy  
ZADNÍ TŘEBAŇ  
–  
LOCHOVICE**

Vážená redakce, v Obzoru číslo 1/2023 pan Martin Kubík konstatuje, že v obsáhlé publikaci o místní dráze Zadní Třebaň–Lochovice chybí pasáže o období, kdy byl nejen v Hostomicích, ale i ve Všeradicích výpravčí vlaků. Já mohu tyto údaje doplnit.

Narodil jsem se ve Vižině, čtyři roky jsem dojížděl vlakem do školy do Hostomic. 1. září 1951 jsem byl přijat jako provozní dorostelec k ČSD v žst. Lochovice. V tuto dobu jsem byl přítomen při oslavách 50. výročí zmíněné tratě.

Do roku 1953 byl lochovický výpravčí dirigující dispečer pro úsek Lochovice–Líteň podle předpisu D 9. Od roku 1954 začal v tomto úseku platit předpis D 2 s obsazením stanic Hostomice pod Brdy a Všeradice, kde sloužil celé období výpravčí pan Josef KADLEC. V Hostomicích se střídali začínající noví pracovníci, jako pozdější náčelníci V. Boháč, V. Pílecký, J. Pokorný, Bruno Hlava, až v červenci 1954 jsem vystřídal Bohouše Novotného ze Stodůlek já a vydržel tam až do nástupu na vojnu v říjnu 1955. Díky krásnému nedělnímu mrazivému a slunečnému počasí si příznivci parních strojů užívali jízdy plnými doušky.

K tomu bych ještě dodal, že kromě předpisu D 2 zde platil rozkaz číslo 56 000, který řešil skutečnost, že na trati hlavní návestidla vjezdová nahradily lichoběžníkové tabulky.

Na vedoucí místa nastupovaly kádry. Přednosta z Hostomic šel v roce 1950 do Berouna (Vlk).

V roce 1951 Šperl z Lochovic šel do Žlutic a nahradil jej Tomášek.

V Hostomicích také vypomáhal výpravčí v důchodu pan Jedlička z Čenkova a jako výhybkář o prázdninách student Jan Švéd ze Řevnic (později Ing.).

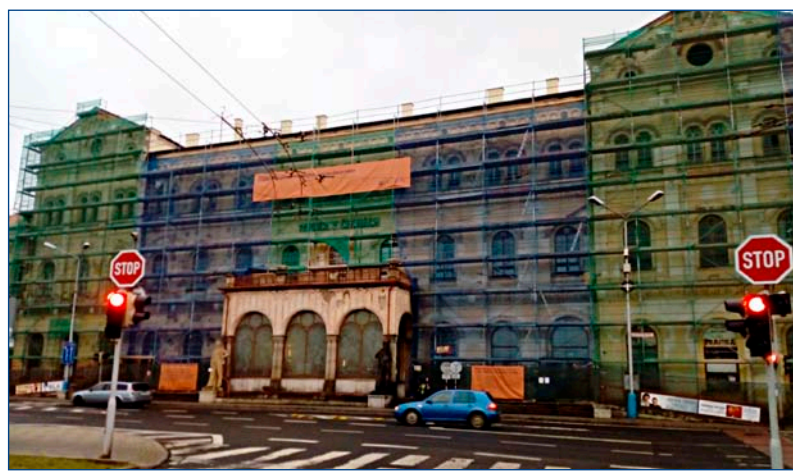
**Václav Ksandr**

**Čtyřladvacátý reprezentační ples železničářů se konal 3. února v Kulturním domě Delta v Břeclavi. Pořádala ho ZO OSŽ ŽST Břeclav společně s ZO OSŽ DKV Břeclav, tedy stanice a depo. Že se čtyři stovky návštěvníků dobře bavily, bylo především zásluhou členů PV OSŽ při ČD, a.s., Karla Tomečka, předsedy ZO OSŽ ŽST Břeclav a Stanislava Holačika, předsedy ZO OSŽ DKV Břeclav. Vysokou hladinu kvalitní zábavy udržovaly dvě kapely – dechová hudba Zlatuška a cimbálová muzika Vladimíra Beneše a nechyběla ani – dnes už na takových akcích běžná – diskotéka.**

**V tombole bylo třiadesát cen. Tu hlavní – týdenní pobyt v hotelu Ostrý v Železném Rudě, věnovalo Ústředí OSŽ. Poděkování si ovšem zaslouží také vedení Správy železnic, Českých drah a ČD Cargo za finanční podporu i příspěvi cenami do tomboly. Spokojení účastníci plesu železničářů se tak mohli rozcházet až v ranních hodinách. Kdo by také chtěl skvělou zábavu opouštět dříve.**

**Daniela Houdková**

*Na fotografiích z plesu jsou mimo dalších v detailu zachyceni manželé Krbcovi, manželé Rozbořilovi, Jiří Zháňal, manželé Mainclovi, Karel Tomeček a členové kapely Zlatuška*



## Generální oprava výpravní budovy Teplice v Čechách

Po téměř osmdesáti letech chátrání přistoupilo současné vedení Správy železnic ke generální opravě výpravní budovy žst. Teplice v Čechách.

Výpravní budova byla od roku 1856 sídlem Ústecko-teplické dráhy (Ausig-Teplitzer Eisenbahn).

V objektu byla reprezentativní restaurace s nádhernou štukovou výzdobou, která byla v posledních letech degradována na prodejnu použitého oblečení. Nyní není v objektu ná-

draží vyjma kiosků žádná restaurace, restaurace není ani v přednádražním náměstí. Teplice patřily před rokem 1989 do skupiny zanedbaných měst severočeské hnědouhelné pánve. Jejich stav se zlepšuje až nyní. V Teplicích jezdila kdysi tramvaj (1895–1959), její zrušení degradovalo lázeňské město, naštěstí byla tramvaj nahrazena alespoň trolejbusy. Nyní jezdí trolejbusy v některých lokalitách jako elektrorolby.

**Martin Kubík**

## Parní víkend na Horehroní

První víkend v únoru, to jest 4. a 5. února 2023, se uskutečnila jízdy parních vlaků na Horehroní.

Pro příznivce železniční nostalgie se na svou domovskou trať jako v 70. letech minulého století vrátila parní lokomotiva 479.196 přezdívaná „Šlechtična“. Tato lokomotiva byla vyrobena v roce 1950 v Závodech V. I. Lenina v Plzni. O tuto lokomotivu se s láskou starají ve výtopně Vrútky. Parní mašina vezla

pětivozovou soupravu zelených retrovozdů.

Druhý den se na trase z Mlynků do Telgártu představila na čele muzejní soupravy v plné kráse parní lokomotiva 477.013 „Papoušek“ z výtopny Poprad. Lokomotiva byla vyrobena v roce 1951 v ČKD v Praze.

Díky krásnému nedělnímu mrazivému a slunečnému počasí si příznivci parních strojů užívali jízdy plnými doušky.

**Vít Mareš**



## Železnice pohledem Petra Rádra

### Tři muži ve člunu

Předpokládám, že znáte tuto skvělou humoristickou knihu někdy z 19. století od Jerome Klápyky Jerome. Jedna ze scén je z londýnského nádraží, tuším, že Watterloo, kdy nikdo neví, kam vlak přistavený na nástupiště jede, a v podstatě se to dá o dost později trochu krkolomně zjistit dotazem u strojvedoucího tohoto vlaku. Nebudete věřit, že podobná příhoda se může stát i ve vysoce IT století (21.) na vysoce sofistikované stanici Praha hl. n., dříve nositel Řádu práce, dnes Nádraží prezidenta Wilsona. A to ve skutečnosti, ne v humoristické knížce z předminulého století. Na odjezdové tabuli ve středu dne 7. září 2022 byl odjezd vlaku ve 14:05 do Benešova stanoven na sedmé nástupiště J. Byl jsem tam již od 13:45 a očekával, že jednotka od Benešova přijede k nám, jak bylo inzerováno

na příjezdové tabuli. Ten kupodivu přijel na 6. nástupiště a spojil se s čekající jednotkou. Bylo mi divné, že by u nástupiště tato souprava čekala tak dlouho až na odjezd ve 14:35, ale do 14:01 Správa železnic stále inzerovala odjezd bez zpoždění ve 14:05 ze sedmého nástupiště z (jiho)západní části, zde označeného jako J. Mezitím na peronu byly nejen desítky cestujících, ale i dva průvodčí, kteří očekávali svůj vlak u odjezdového návestidla na pravé straně nástupiště směrem do Vršovíc. Když strojvedoucí z připravené soupravy na 6. peronu vykroukl, začali se s ním bavit a zakrátko zjistili, že náš společný vlak je na tom 6. peronu. Hlasitě sdělili cestujícím, že se máme přesunout a poté toto bylo zjištěno i ve velínu tohoto moderního nádraží a rozhlas začal hlásit změnu koleje, jednalo se i o změnu peronu. Takže nejen Orwell, Leonardo nebo Verne předpověděli budoucnost, ale i po-

tomci autora knihy „Tři muži ve člunu“ se mohou radovat z jasnozřivosti jejich předka. Abychom se pobavili ještě víc, tak Správa železnic nám vyzdobila cestu na nástupiště bigboardem s textem: „Správa železnic řídí, spravuje a inovuje železniční síť“, tak jen nevím, jestli popsaná příhoda vyjadřovala řídicí, inovační nebo správcovskou činnost. Třeba nám to sdělil v odpovědi, na kterou se možná těší ne jeden čtenář, pokud je zároveň i cestovatelem z nádraží prezidenta Wilsona.

### Děje se tu něco podivného

Nepopírám, že jde o velmi důležitou práci, kterou Správa železnic pro železnici v našem státě vykonává. Kdyby si ale na hlavním nádraží v Praze cestující cestou k nástupišti nepřečetli velko-

rozměrové bigboardy s textem z nadpisu, tak by třeba tyto poutače, velikostí se skoro rovnajícím prvomájovým transparentům, mu jeho v dalším popsané zážitky na nádraží nepřipadaly tak absurdní a vysoce legrační. Ať už jde o scénu jako vystřiženou z humoristické knížky z předminulého století, kdy až do 4 minut do odjezdu na celém Wilsonu nikdo mimo strojvedoucího neví, kam ten vlak ze 6. nástupiště pojede nebo když dne 18. 9. 2022 kolem 21:50 zjistil, že na tomto pozoruhodně spravovaném, řízeném a inovovaném nádraží není problémem ani čarování. A to, jestli je možné, aby odjel vlak, který na toto nádraží nepříjel. Možné to je, respektive se to stalo, ani na jedné (ze dvou) příjezdové tabuli v hale u prostředního podchodu v uvedené hodinu žádný Elefant od Benešova nebyl uveden, ale možná překvapivě stejně na 7 J přijel, a na Benešov ve 22:05 odjel, na odjezdové tabuli vzorně předem uveden. Tak možná jestli to není poučení, že někdy méně zname-

ná více, tak třeba jestli až v budoucnosti ubude bigboardů této státní organizace, jestli legrace a čarování pro cestující také ubude.



Ilustrační foto: Jan Buchta