OBZOR 5

Čtrnáctideník
Odborového sdružení
železničářů

7. 3. 2016 Cena 5 Kč
Ročník 27

Z aktuálních událostí

■ **Ústředí OSŽ** zasedalo v pondělí 22. února 2016 v pražském sídle OSŽ, v Domě Bohemika. V úvodu předseda OSŽ mimo jiné informoval o zasedání prezídia USIC v Praze (na konci května proběhne kongres USIC, který zvolí své nové představitele), kde padl návrh, aby generální sekretariát USIC v budoucnu sídlil v Praze. **„Tento návrh podporujeme,"** řekl Bc. Pejša.

Vladislav Vokoun, první místopředseda OSŽ, poté mluvil mj. o úskalích chystaného převodu budov z ČD na SŽDC v kontextu nedotažené legislativy. Místopředseda OSŽ Radek Nekola informoval o dění ve společnosti ČD Cargo: mimo jiné o jednání dozorčí rady či o jednání skupiny pro opravárenství v Bruselu. Místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o dění na SŽDC a připomněl, že PKS umožňuje na jednotlivých oblastních ředitelstvích nasmlouvat pro zaměstnance na nejzatíženějších pracovištích vyšší výkonovou odměnu. Dále zopakoval informace o aktivaci CDP Praha s tím, že zatím nebylo s podnikovým výborem zahájeno žádné projednávání případného propouštění. Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval mimo jiné o pokračování spolupráce se Sdružením nájemníků (SON) či o kolektivním vyjednávání u společnosti Skanska, u které nebylo zaměstnancům pět let přidáno.

Ústředí OSŽ dále mimo jiné vzalo na vědomí čerpání rozpočtu OSŽ v roce 2015 a schválilo i návrh rozpočtu na letošní rok.

■ Zasedání **Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ** proběhlo dne 23. 2. 2016 v Praze, v sídle OSŽ. Jako host se jej zúčastnil Vladislav Vokoun, 1. místopředseda OSŽ, který také informoval o situaciu Českých drah: především o arbitráži s plzeňskou Škodovkou, o převodu majetku ČD, a. s., na SŽDC, s. o., o nákupu vozidel přes SŽDC a kraje. Zmínil se i o opatření ČD, a. s., ve vztahu k nepovinně místenkovým vlakům v JŘ 2015/2016 a zdůraznil, že situace ČD zdaleka neodpovídá tomu, jak ji líčí média.

Dále seznámil členy RS s historií USIC i se změnami, které tuto sportovní organizaci čekají: bude to změna sídla prezidia a volba prezidenta a výkonného tajemníka USIC. OSŽ se bude při těchto volbách o některé pozice ucházet.

Poté Rada seniorů dále odsouhlasila příspěvek 1500 Kč do Podpůrného fondu OSŽ.

Další host jednání, místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý, seznámil členy Rady s členěním důchodců ve vztahu k datu odchodu do důchodu, tedy zda jde o důchodce ČD, nebo SŽDC, což budou nutné údaje potřebné k vyúčtování rekreace a zájmové činnosti důchodců. Členové Rady seniorů přednesli k tomuto opatření své připomínky a vyjádřili naději, že na jejich základě bude opatření v budoucnu zjednodušeno.

Plánované březnové výjezdní zasedání Rady bylo odloženo na duben, konkrétní datum bude upřesněno podle volné kapacity některého z rekreačních zařízení v majetku OSŽ. Na závěr pak proběhlo tradiční kolečko, kdy každý člen Rady informoval o (seniorské) práci v klubech seniorů ve svém regionu. Členové rady mimo jiné informovali i o a stále se zhoršujících podmínkách v zabezpečování místností pro setkávání seniorů a schůzovou činnost.

■ Ve čtvrtek 25. února 2016 se v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží konalo **výroční zasedání Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC** (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů). Jednání moderovala tajemnice ČZS Ing. Jarmila Šmerhová, jednání pozdravili i 1. místopředseda OSŽ a prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun. **„Rok uběhl jako voda a mohu prohlásit, že za minulý rok jsme splnili všechno, co jste po nás chtěli. Z jednotlivých sekcí jsem neobdržel jedinou stížnost, že bychom nedodrželi něco, co jsme slíbili, takže plán je splněn,"** řekl Vladislav Vokoun a dodal, že se řada věcí dokonce povedla „nad plán".

Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC) sdružuje železničáře věnující se různým volnočasovým aktivitám. V současnosti jsou v Česku činné skupiny sdružující fotoamatéry, filmaře, malíře, filatelisty, esperantisty a modeláře. K nim se 15. února 2016 připojili i Literáti na trati, osmá zájmová skupina (poezie, próza) pod křídly FISAIC a OSŽ. Jak připomněl Miroslav Kaprálek z mezinárodního oddělení OSŽ–Ú, jádrem této skupiny se stala zájmová skupina Literáti na trati (více na str. 4 tohoto čísla). **-red-**



Zleva Jarmila Šmerhová, Miroslav Kaprálek a Vladislav Vokoun.



S pádem stromu do kolejiště a s větvemi v trolejích se potýkali traťováci i mezi Prahou-Běchovicemi a zst. Úvaly. Čerstvě napadaný sníh tady vytvořil nádhernou přírodní scenérii, která přilákala i nemálo fotografů. *Snímek Michael Mareš*

Vydatné sněžení působilo dopravě nemalé problémy, železnice tentokrát obstála

Komplikace, a to jak na silnicích, tak i na železnici, způsobilo vydatné sněžení v pondělí 29. 2. 2016 večer a v noci na úterý (1. 3. 2016). Během několika hodin napadlo od 5 do 15 cm mokrého sněhu, na některých místech i více. Železničáři proto v některých lokalitách bojovali se sněhem ještě v úterý 1. března. Celkem tři vlaky narazily do spadlých stromů, sněhová kalamita zastavila na několik hodin provoz i na pražském smíchovském nádraží.

Nejvíce sněhu napadlo a nejvíce komplikací způsobila sněhová nadílka paradoxně v Praze a ve Středočeském kraji, kde popadané stromy zastavily na několik hodin dopravu na tratích z Vraného nad Vltavou do Dobříše a Čerčan. Popadané stromy ale komplikovaly dopravu v noci na úterý i na tratích Železná Ruda–Alžbětín – Špičák a Horažďovice – Domažlice. Byly to nakonec jen dva úseky regionální dráhy u Vraného a Dobříše, které v úterý 1. 3. zůstaly zcela neprůjezdné (ale i ty se podařilo plně zprovoznit kolem 14 h). Kvůli poruše trakčního vedení se v noci z pondělí na úterý 1. března jezdilo po jedné koleji i mezi Karlštejnem a Berounem (závada byla odstraněna v úterý 1. března kolem 8. hodiny ranní). Problémy se nevyhnuly ani hlavnímu koridoru z Prahy na Ostravu, když se mezi stanicemi Praha–Běchovice a Úvaly jezdilo pouze po dvou kolejích namísto tří. Padlý strom museli traťováci vyřezat. U klánovické zastávky hrozil v pondělí (29. 2. 2016) večer pád stromu do kolejiště, kvůli němuž došlo k přestavení vlaku Os 9955 ze třetí staniční koleje na „nultou" (odstranění stromu proběhlo od 17.45 h do 17.55 h). S větvemi v trolejích se traťováci v tomto úseku potýkali ještě jednou, a to kolem čtvrté hodiny ranní (tentokrát v první traťové koleji). Vliv na dopravu u obou těchto mimořádností byl ale zanedbatelný.

Pro úplnost dodejme, že překážka na trati poznamenala dopravu také na trati 292 v úseku Mikulovice – Jindřichov ve Slezsku, sněhová kalamita se dotkla i provozu lanovky na Ještěd (trať 900). Nepravidelnosti v dopravě postihly také tratě 341 (v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice) a 330 (v úseku Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště). I když meteorologové varovali, že sněžit bude i v úterý 1. března, situace na železnici už byla klidná.

A co říci závěrem? Železnice obstála. Zatímco energetici vyhlásili kalamitní stav, když bez proudu byly v úterý 1. 3. ráno tisíce domácností a silniční doprava mnohde fungovala jen velmi omezeně, železnice zvládla kalamitní situaci jednoznačně nejlépe. Sice během noci došlo ke zhruba desítce mimořádných událostí, ale až na výjimky se je podařilo během chvíle odstranit, takže k závažnějším omezením železniční dopravy nedošlo.

Michael Mareš

Práce přibývá a funkcionářů ochotných dělat naplno a ve svém volném čase ubývá

Profesionalizace odborů je nutná! Mají-li odbory i nadále plnit to, co od nich lidé očekávají, je nutná jejich nezávislost a také dostatek uvolněných funkcionářů schopných a ochotných naplno pro odbory pracovat. Slučování základních organizací je jednou z možných cest, to si uvědomují i v Havlíčkově Brodě. **„Sondujeme u Michala Kritznera, předsedy ZO OSŽ Světlá nad Sázavou, možnost spojení základních organizací Havlíčkův Brod a Světlá nad Sázavou. Na jaře bude svolána členská schůze, kde se o této možnosti bude hlasovat. Slučování je cesta do budoucna,"** říká předsedkyně ZO OSŽ v Havlíčkově Brodě Vlasta Kovaříková, která je pro funkci v odborech částečně uvolněná. **„Pro mě osobně by se tím nic nezměnilo, práce bude stejná. Akce ze Sociálního fondu jsou pro všechny a členové ten servis dostanou, ať jsou ze Žďáru nad Sázavou, nebo ze Světlé nad Sázavou."** Těch, kteří nejsou v Havlíčkově Brodě odborově organizování, je podle Vlasty Kovaříkové minimum, přesto se najdou. **„Vadí mi tací, kteří na kolektivní vyjednávání nepřispívají, ale akce využívají. Přitom za odbory je práce určitě vidět: řešíme za ně pojistné události, pořádáme kulturní a sportovní akce, pomáháme zlepšovat pracovní prostředí. Zaměstnavatel díky kolektivnímu vyjednávání přispívá na kapitálové životní pojištění a penzijní připojištění, dále to jsou KOPky, stravenky. Spočítejte si ty bonusy! Kdo to má?"**

Vlasta Kovaříková slouží jako osobní pokladní–střídač, kromě Havlíčkova Brodu i ve Žďáru nad Sázavou, v Golčově Jeníkově městě, v Ledči nad Sázavou, v Chotěboři či v Přibyslavi. **„V obvodu regionálního pracoviště ZAP Brno by mě vlastně mohli jako leťáka poslat kamkoliv. Každý leták má ale svoji oblast,"** vypráví s tím, že nejvíce cestujících podle ní jezdí ve Žďáru nad Sázavou a z Havlíčkova Brodu. *(Pokračování na straně 2)*



Vlasta Kovaříková, předsedkyně ZO OSŽ v Havlíčkově Brodě, je profesionalizaci odborů nakloněna.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Asi nejvýraznější změnou v PKS je navrácení nároku na KOP pro pracovníky segmentu infrastruktury."

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM,**
předsedou Podnikového výboru OSŽ SŽDC



Zaměstnanost u SŽDC se od samého jejího vzniku neustále postupně zvyšuje, především z důvodu pokračujících reorganizací Českých drah a přechodem části zaměstnanců k SŽDC. Kolik má v současné době SŽDC zaměstnanců?

V současné době má SŽDC již cca 17 350 zaměstnanců, přičemž zhruba 11 600 je organizováno v OSŽ, což je nejvíce u jednoho zaměstnavatele v rámci působnosti celého OSŽ. V případě převodu budov železničních stanic k SŽDC přejde také něco přes 300 zaměstnanců od Českých drah, kteří se dnes o tyto budovy u ČD starají.

V loňském roce se vyjednavačům z PV OSŽ SŽDC podařilo s vedením podniku uzavřít poměrně kvalitní kolektivní smlouvu na dvouleté období (2016 – 2017). O všech změnách v PKS SŽDC a dalších otázkách s ní souvisejících (FKSP, jízdní výhody atd.) probíhalo od 13. ledna do 11. února školení na šesti místech v republice (Pardubice, Praha, České Budějovice, Plzeň, Přerov a Brno). Jaká byla účast na těchto školeních a kdo všechno se jich zúčastnil?

Účast na školeních v jednotlivých lokalitách se pohybovala v rozmezí cca 40 – 60 osob, přičemž složení účastníků bylo docela rozmanité. Školení se účastnili nejen členové závodních výborů nebo výborů OSŽ při OJ, ale využívala jich také řada zaměstnanců pro vlastní potřebu, stejně jako někteří řídící pracovníci, např. komandující.

O jaká témata se v rámci školení jejich účastníci nejvíce zajímali?

Nejvíce dotazů asi bylo k problematice FKSP, kde je v letošním roce poměrně dost změn, jako např. možnost příspěvku na akce pro důchodce SŽDC z centrálního FKSP, závazný vzor prezenční listiny, limity na stravování při pořádání sportovních a kulturních akcí, limity pro ceny při soutěžích, nebo nový postup při pořizování rekreací s příspěvkem z FKSP SŽDC od CK ČD travel.

Které změny v PKS 2016/17 jsou nejzásadnější a nakolik vycházely z připomínek ke kolektivní smlouvě 2015?

Při kolektivním vyjednávání jsme se drželi priorit, které byly naznačeny již na srpnovém jednání PV OSŽ SŽDC a které byly také následně schváleny v usnesení ze společného jednání republikových rad OSŽ infrastruktury a řízení provozu ve dnech 12. – 13. listopadu 2015 na Seči. Asi nejvýraznější změnou v PKS je letos, po dlouhých sedmi letech, navrácení nároku na KOP pro pracovníky segmentu infrastruktury, kteří o tento benefit přišli v souvislosti s přechodem od ČD k SŽDC v roce 2008. Ostatní změny, které se podařilo vyjednat, jako např. zvýšení tarifních mezd, zvýšení odměny při střežení pracoviště, navýšení základní přislíbené výše výkonové odměny a objemu prostředků na výkonové a mimořádné odměny nebo zvýšení příspěvku na penzijní připojištění u některých profesí jsou samozřejmě pro zaměstnance příznivé a důležité, nejedná se však o změny zásadního charakteru.

Co se naopak prosadit nepodařilo a z jakých důvodů?

Naši členové určitě očekávali vyšší garantovaný nárůst mezd (např. vyšším nárůstem mzdových tarifů nebo kolektivní smlouvou garantovaného objemu prostředků na výplatu výkonových odměn), zde jsme však narazili na předpokládané hospodářské výsledky SŽDC pro rok 2016, které alespoň podle dosavadních informací nedávají k tomuto dostatečný prostor. V případě pozitivnějšího faktického vývoje hospodaření SŽDC v průběhu roku však může dojít k dodatečnému navýšení pohyblivé složky mzdy koncem roku, jako tomu bylo i v posledních dvou letech.

Na stanovení priorit pro příští kolektivní vyjednávání je asi ještě trochu brzy. Přesto – existují oblasti, které jsou v trvalém zájmu kolektivních vyjednavačů?

Mezi trvalé priority určitě patří požadavky zachování stávajících nadstandardů v oblasti pracovní doby, dovolené, KOP a podobně a nepochybně také požadavek reálného nárůstu mezd. Předpokládám také, že se budeme intenzivněji zabývat otázkami různých možností řešení situace zaměstnanců při ztrátě zdravotní způsobilosti.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Práce přibývá a funkcionářů ochotných dělat naplno a ve svém volném čase ubývá

(Pokračování ze str. 1)

„Ze Žďáru nad Sázavou hodně lidí dojíždí do Brna do práce a děti do škol. Tam je ta frekvence opravdu velká, rychlíky tam jezdí po hodině. To tady, v Havlíčkově Brodě, možná jezdí více cestujících, ale na kratší vzdálenosti.“

Nad otázkou, co dělá raději, jestli předsedkyni ZO, nebo osobní pokladní, chvíli přemýšlí. **„Když jsem v pokladně, tak jdu domu s čistou hlavou: ráno otevřu, večer zavřu, spočítám tržbu, což u funkce předsedkyně tak není. Kolikrát mi lidé volají i večer na mobil, třeba při mimořádných událostech nebo když něco urgentně potřebují. Na druhou stranu jsem ale ráda, že tu práci v pokladně mám, protože jsem mezi lidmi a díky tomu mám i kontakt s děním v osobní dopravě a lépe se v té problematice orientuji,“** vypráví.

Vlasta Kovaříková je tak vlastně mezi lidmi pořád. Buď v osobní pokladně, nebo na závodním výboru. **„Práce je pestrá, stále jsem mezi lidmi. Ale někdy toho mám už také dost,“** směje se. Je vlastně takovou vrbou, která naslouchá přáním svých členů a cestujících a která se je i snaží plnit. **„Máme přes dvě stě třicet aktivních členů, prakticky od všech tří velkých drážních zaměstnavatelů, a necelou padesátku důchodců,“** vypočítává.

A co členy OSŽ nejvíce zajímá? **„Například, jak vylepšit podmínky na pracovištích. Už dlouho řešíme stížnost výpravčích v Havlíčkově Brodě ohledně oken. Když probíhalo kolektivní vyjednávání, tak se zase lidé zajímali o kolektivní smlouvu. Máme vlastní webové stránky** (www.oszzvzsthbr.mstranky.cz), **kam dáváme informace, protože kolektivní smlouva obecně zajímá všechny. A když jde čistě o konkrétní informace, dostane je každý do e–mailu. Takže v podstatě ty informace třídím a snažím se členy ničím zbytečným nezatěžovat,“** dodává závěrem Vlasta Kovaříková.

Michael Mareš

Termíny seminářů (školení) OSŽ v I. pololetí 2016

Ústředí OSŽ na svém jednání dne 22. 2. 2016 schválilo termíny seminářů (školení), které jsou organizovány na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZO OSŽ. Jsou to tyto semináře (školení):

- pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ,
- pro inspektory BOZP ZO OSŽ,
- pro předsedy ZO OSŽ,
- pro členy ZV ZO OSŽ a členy Výborů OSŽ,

v pracovněprávní oblasti na I. pololetí roku 2016 se zaměřením na problematiku a změny v daných oblastech od 1. 1. 2016. Zvýšená pozornost bude věnována funkcionářům ZO OSŽ, kteří dosud neabsolvovali žádné školení.

■ **4. až 6. dubna 2016 – RZ Prudká u Tišnova. Gestor: JUDr. Petr Kožmín**
třídenní seminář pro inspektory BOZP ze ZO OSŽ.

■ **13. až 15. dubna 2016 – hotel Lesní chata Kořenov. Gestor: Zdeněk Görner**
třídenní seminář pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ, kteří dosud žádným školením neprošli (do 35 osob).

■ **18. až 19. dubna 2016 – Dům Bohemika, Praha 9. Gestor: Miroslav Novotný**
dvoudenní seminář pro funkcionáře ZO OSŽ – NeRV OSŽ.

■ **25. až 27. dubna 2016 – hotel Oddech – Černý Důl. Gestor: JUDr. Petr Večeř**
třídenní seminář z pracovněprávní problematiky, předpisů souvisejících a prováděcích a vnitřních předpisů OSŽ pro předsedy, místopředsedy ZO OSŽ, členy ZV ZO OSŽ a členy Výborů OSŽ.

■ **4. až 6. května 2016 – RZ Prudká u** Tišnova. **Gestor: Zdeněk Görner**
třídenní seminář pro hospodáře, členy RK ZO OSŽ, případně i předsedy ZO OSŽ.

■ **23. až 27. května 2016 – hotel Lesní chata Kořenov. Gestor: JUDr. Petr Kožmín**
týdenní seminář pro funkcionáře ZO OSŽ působící v ZO OSŽ na úseku BOZP, kteří dosud žádným školením neprošli.

■ **15. až 17. června 2016 – hotel Lesní chata Kořenov. Gestor: JUDr. Petr Večeř**
třídenní seminář z pracovněprávní problematiky, předpisů souvisejících a prováděcích a vnitřních předpisů OSŽ pro předsedy, místopředsedy ZO OSŽ, členy ZV ZO OSŽ a členy Výborů OSŽ (do 45 osob).

Pokyny pro účastníky seminářů (školení) – Přihlášky na semináře
telefonicky: Zdeněk Brada 737 275 064
e–mailem:
– petr.kozmin@osz.org (BOZP)
– zdenek.gorner@osz.org (hospodáři, RK OSŽ)
– ludek.sebrle@osz.org (pracovněprávní)

Přednášková činnost: zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ–ústředí.

Účastnický poplatek seminářů (Kč/osoba): do 3 dnů je ve výši 300,– Kč, nad 3 dny je ve výši 500,– Kč.

Potvrzení o úhradě poplatku: obdrží účastník od organizátora daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři: obdrží účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákoníku práce, v platném znění.

Refundace ze strany OSŽ–ústředí: neposkytuje se.

Doprava na školení: bude uvedena v pokynech na pozvánce na daný seminář.

–red–

PŘEDSTAVUJEME

Ivo Blokš: *„Pendolino je zaslouženě vlajkovou lodí na české železnici.“*



Vedoucí stevard vlaků SC Pendolino Ivo Blokš je zaměstnaný u ZAP Ostrava (bohumínské komando). U dráhy začínal v roce 1987 jako výhybkář v Bohumíně, vojenskou službu vykonal u dnes již zrušeného Železničního vojska v tehdejších ŽOS Louny. **„Železniční vojsko udělalo kus práce, je škoda, že bylo zrušeno,“** vzpomíná. Po návratu z vojny již Ivo Blokš „zakotvil“ u vlakových čet. Nejprve u osobních vlaků do Břeclavi a do Žiliny, pak přešel na rychlíky a vlaky vyšší kvality (IC, EC) a v roce 2006 se přihlásil na konkurs na vlaky SC Pendolino. **„Mezi hlavní požadavky patřilo a dodnes patří znalost předpisů, psychologická odolnost, znalost cizích jazyků – angličtiny a němčiny a uchazeč musí splňovat také morální požadavky, především slušnost, ale i nezbytnou dávku asertivity,“** vypočítává předpoklady, které musí splňovat vedoucí stevard u „vlajkové lodi Českých drah“ – vlaku SC Pendolino. **„Stevard musí být vždy vstřícný, otevřený, trpělivý a musí být připraven zodpovědět každý dotaz týkající se vlakové dopravy,“** dodává.

A jak hodnotí Ivo Blokš klientelu těchto vlaků? **„Pendolinem jezdí hodně obchodní cestující, kteří mají tento vlak ve veliké oblibě a nešetří při jeho hodnocení chválou. Dávají mu přednost i před konkurencí z řad soukromých železničních dopravců. Škoda jen, že není možné využít jízdních vlastností pendolina více, vždyť je stavěno na rychlost 200 km/h. V každém případě je ale nejrychlejším vlakem na české železnici a je zaslouženě její vlajkovou lodí,“** nešetří chválou Ivo Blokš.

A jak přijímají cestující nepravidelnosti v dopravě, zaviněné stále častějšími výlukami? **„V minulém roce probíhala na páteřní trati Praha – Ostrava rozsáhlá výluková činnost, která měla dopad do pravidelnosti v dopravě. I když byl zpracován výlukový jízdní řád, tak se stávalo, že vlaky jezdily zpožděné. Cestující samozřejmě nebyli z této situace nijak nadšeni, hlavně kvůli rozvázání přípojů v jejich přestupních stanicích. Na druhou stranu cestující tuto situaci vnímají jako další krok ke zkvalitnění železniční dopravní infrastruktury,“** shrnuje své poznatky Ivo Blokš.

V ZV OSŽ při OJ RP ZAP Ostrava zastupuje Ivo Blokš vlakový personál a to nejen Pendolina, ale všech vlakvedoucích a průvodčích ze všech druhů osobních vlaků na Ostravsku, jejichž služba je mnohdy velice náročná. Mezi nejčastěji řešené problémy řadí problematiku dělených směn, kdy jsou vlakové čety odměňovány v přestávkách mezi vlaky nižší sazbou a také skladbu turnusu, který u vlakových čet patří k nejnáročnějším s ohledem na nástupy a délku směny. **„Současná kolektivní smlouva je zřejmě maximum možného, čeho je možné v této oblasti dosáhnout, ale stále je co zlepšovat. Naštěstí je v OSŽ dostatek zkušených funkcionářů, kteří mají značné zkušenosti nejen s kolektivním vyjednáváním, ale i s konkrétní prací jednotlivých profesí, vlakové čety nevyjímaje,“** konstatuje Ivo Blokš závěrem.

Miroslav Čáslavský



Dnes již málo vídaná kolejová křižovatka.

NAVŠTÍVILI JSME

Nový Jičín město

Do Nového Jičína vede železniční trať ze Suchdola nad Odrou, která na nádraží Nový Jičín– město po osmi kilometrech jízdy krásnou přírodou Poodří končí. Vlaky jezdí v hodinovém, respektive dvouhodinovém taktu, jsou vedené zpravidla motorovými soupravami Regionova, jezdí bez průvodčího a kontrolu jízdenek provádí strojvedoucí.

Po příjezdu na nádraží si člověk (zejména železničář) nemůže nevšimnout podivuhodného kolejového rozvětvení, včetně dvou kolejových křižovatek, které kdysi sloužily k obsluze několika vleček a nakládkových a vykládkových kolejí. Dnes zajíždí do Nového Jičína nákladní vlak jen velice zřídka, snad jednou za rok, kdy zde charitativní organizace Diakonie nakládá vůz s oděvy a dalšími věcmi pro sociálně slabší občany. **„Nákladní přeprava je zde dnes již spíše historií,“** potvrzuje Marcela Drohslerová, dozorčí ČD Cargo. Nakládka a vykládka zde utichla již předvíce než dvaceti roky. Mezi největší přepravce patřil vojenský opravárenský závod VOZ, podnik Potraviny a pro vykládku štěrku a písku (až čtyři soupravy denně) zde sloužila někdejší stanice soustředěné nakládky a vykládky (SNV).



Osobní pokladní Drahomíra Vagaiová.

Nádražní budova se skví čistotou a úpravností zvenku i uvnitř. Není divu, že toto nádraží bylo v roce 2015 vyhlášeno jako nejkrásnější nádraží v republice. Štafetu převzalo po Chrlicích, které při této příležitosti upekly krásnou perníkovou chaloupku, podobnou té, která stojí před chrlickým nádražím. Letošnímu nejkrásnějšímu nádraží by mělo údajně město Nový Jičín předat klobouk, neboť výroba klobouků (i když dnes již omezená) má v Novém Jičíně více než dvousetletou tradici, stejně jako výroba tabákových výrobků, dnes již zaniklá.

Trať ze Suchdola nad Odrou do Nového Jičína projektoval a o výstavbu trati se významně zasadil zdejší rodák Karel Johann von Schwarz, c. k. vrchní stavební rada, jehož obraz visí ve vestibulu nádraží (před 1. světovou válkou převládalo v Novém Jičíně německé obyvatelstvo). Vlaky zde jezdí od roku 1880. (V Novém Jičíně bylo donedávna ještě nádraží Nový Jičín horní nádraží; trať, vedoucí odsud do Hostašovic, však byla po povodních v roce 2009 zrušena a nahrazena cyklostezkou).

Nádražní budova je obsazena pouze osobními pokladními, které se zde střídají v dopoledních a odpoledních směnách od 4. hodiny ranní do 21. hodiny večerní. **„Kromě jízdenek, včetně mezinárodních, zde obsluhujeme úschovnu zavazadel a kol, podáváme informace a staráme se o to, aby se zde lidem líbilo,“** říká jedna ze zdejších pokladních Drahomíra Vagaiová. Proti bezdomovcům a občas i násilníkům chrání nádraží také Českými drahami najatá ochranka. **„Jsou zde s námi čtyři hodiny ráno a čtyři večer, takže je tu klid,“** dodává pokladní s poukazem na někdejší přepadení jedné z pokladních. Prostor pokladny od té doby chrání mříže.

Původně bylo nádraží Nový Jičín město obsazeno výpravčím, přednostou a silnou komerční službou. Dnes jsou všechny původně služební místnosti prázdné, pouze v prvním poschodí je jeden obydlený byt. I tomuto nádraží hrozilo uzavření, město a jeho občané se však proti tomuto záměru vzbouřili a tak nádraží slouží dodnes. O pořádek v něm se stará najatá soukromá firma, ve vestibulu je otevřená trafika s občerstvením, za osm korun jsou přístupné i záchody, které si cestující pro jejich čistotu pochvalují.

Miroslav Čáslavský



Nádraží Nový Jičín město bylo v roce 2015 vyhlášeno jako nejkrásnější nádraží v republice.

ZE SVĚTA

DB Cargo zakládá v Česku dceřinou společnost

DB Cargo rozšiřuje svoji mezinárodní síť. Dopravce založil vlastní společnost v Česku a to: DB Cargo Czechia, s. r. o. Již v roce 2015 DB Cargo testovalo dopravu prvních vlaků ve vlastní režii mezi Polskem a Ostravou a využívalo za tím účelem licenci, kterou zde má DB Arriva. Se založením nové společnosti DB Cargo Czechia, s. r. o., podnik reaguje na prodej partnera, s nímž kooperovalo, a to společnosti Advanced World Transport (AWT) společnosti PKP Cargo. Tím se změnily podmínky na dopravním trhu v Česku, zdůvodňuje DB Cargo svůj krok. „Vlastní společnost v Česku nám umožní vlastní alternativní trasy při tranzitních přepravách z německých přístavů pro naše společnosti v Maďarsku, Bulharsku nebo Rumunsku,“ zdůvodňuje pan Hans–Georg Werner, vedoucí regionu East v představenstvu DB Cargo.

DB Czechia bude mít k dispozici vícesystémové lokomotivy řady 189 a nákladní vozy od DB Cargo. Zemský dopravce v Česku je již 16. společností zemského charakteru DB Cargo v Evropě. Dopravce bude mít sídlo v Ostravě.

Z Transportweb, 15. 2. 2016, zprac. **–sh–**

Bolívie chce železniční spojení k moři

Bolívie sní o přístupu k moři, a proto podporuje výstavbu železniční tratě, která spojí Atlantský s Tichým oceánem.

Jedná se o megaprojekt napříč Jižní Amerikou: vlak by vyjel od brazilského Porto do Acu u Atlantiku, překonal Andy a končil by v peruánském Puerto Ilo u Tichého oceánu. Projekt by měla financovat Čína, která má zájem se podílet i na výstavbě. Původně měla trať projíždět jen Brazílií a Peru, z výhod chce však profitovat i Bolívie, kde je jejím velkým fanouškem prezident Moráles. Navíc vedení přes Bolívii by mělo trať zkrátit – měla by mít celkovou délku 3500 km.

Výstavba tratě má pro celý kontinent podobnou důležitost, jako měla výstavba Panamského průplavu. Než se však myšlenka stane skutkem, uplyne ještě řada let. Bude třeba vyřešit konečnou podobu trasy, jakož i překonání And, což představuje značný výškový rozdíl. O výstavbu se zajímají také některé německé či švýcarské firmy, jako například Siemens a Molinari z Winterthuru.

Z Berner Zeitung, 4. 2.2016, zpracoval **–sh–**

Německá vláda chce podpořit volnou soutěž na železnici

Německá spolková vláda chce zpřísnit pravidla pro volnou soutěž na železnici. Poplatky za použití dopravní cesty, které vybírá DB Netz od uživatelů, by v budoucnu měly být předem schváleny Spolkovou agenturou pro infrastrukturu. To předpokládá návrh zákona, který předložil ministr dopravy Alexander Dobrindt (CSU). Cílem je transparentní přístup na železniční dopravní cestu a transparentní poplatky za použití pro dopravce, kteří konkurují Deutsche Bahn.

„Cílem je zvýšit konkurenci, kvalitu nabídky – v zájmu zákazníka železnice,“ sdělil Dobrindt. Navrhovány jsou i různé pobídky, které by vedly ke snížení nákladů za použití dopravní cesty. DB Netz provozuje 33 000 km dlouhou železniční síť a stanoví všem uživatelům – i vlastní dálkové a regionální dopravě – stanovené poplatky. Konkurence již delší dobu kritizuje, že poplatky za použití železniční dopravní cesty jsou příliš vysoké.

Z Transportweb, 13. 1. 2016, zprac. **–sh–**

Loni odešlo do důchodu jen 443 rakouských železničářů

V roce 2015 odešlo na odpočinek jen 443 zaměstnanců Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), což byl obrovský propad oproti rekordnímu roku 2006, kdy počet nových důchodců činil téměř 3000. Výrazný pokles způsobilo rozhodnutí v roce 2012 učinit stop penzionování „z organizačních důvodů“. Mimoto je dnes rovněž obtížnější odejít do předčasné penze. V loňské skupině 443 důchodců byl jejich průměrný věk 59,9 roku, přičemž jen 72 jich odešlo z věkových důvodů, ostatní ze zdravotních, informoval rakouský deník Die Presse.

Jan Hála

VŠIMLI JSME SI

● **NA TRATI** 130 prochází řada traťových úseků modernizací. V současnosti se dokončují práce mezi Jirkovem a Mostem, kde by měla být v některých úsecích zvýšena rychlost až na 120 km/h.

● **NOVĚ ZAVEDENÝ** vlak IC 542 Vladislav Vančura, který v neděli spojuje Opavu s Prahou, má u cestujících úspěch. Například v neděli 28. 2. byl na odjezdu z Opavy obsazen tak, že cca 30 cestujících muselo i stát. Dlužno dodat, že z Opavy je veden v síle 1,5 vozu 2. třídy a 0,5 vozu 1. třídy. V čele vlaku je nasazena lokomotiva řady 151.



● **SE ZPOŽDĚNÍM** 100 minut přijel ve středu 17. února 2016 do Prahy Expres (Ex) 540 Ostravan (Návsí – Bohumín – Ostrava hl. n. – Olomouc hl. n. – Č. Třebová – Pardubice hl. n. – Praha hl. n.), jehož souprava v Praze hl. n. „točí“ na vlak Ex 151 Petr Bezruč Praha – Žilina. Přestože ten den na většině území hustě sněžilo, uvedený případ zpoždění s počasím nesouvisí. Zpoždění jde tentokrát na vrub technické závadě na lokomotivě 151.011–4, kterou v čele vlaku musela vystřídat jiná lokomotiva téže řady – 151.016–3. Na snímku porouchanou lokomotivu odtahuje lokomotiva 151.012-2. **„Šlo skutečně o závadu na hnacím vozidle ve stanici Studénka,“** potvrdil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský, a dodal: **„Podle kolegů z dispečinku byl provoz ve vztahu k počasí – sněžení – ten den klidný. Uvedený případ s počasím nesouvisí.“**



● **MOTOROVÝ VŮZ** společnosti Arriva (snímek František Pecho) vezl v úterý 2. 2. 2016 z Prahy do Jeseníku delegaci na tiskovou konferenci stejnojmenné společnostitýkající se zavedení elektronických jízdenek v autobusové dopravě . Jak nám prozradil dobře informovaný zdroj, mělo jít kromě výše zmíněné akce zároveň i o testovací jízdu na trase Praha – Jeseník. Společnost Arriva zájem o tuto trasu na tiskové konferenci sice nepotvrdila, ale ani nevyloučila.

● **PRVNÍ** multifunkční vůz pro linku Praha – Děčín – Hamburk jezdí na zkušebním okruhu ve Velimi. Společnost Pars nova Šumperk totiž dokončila výrobu prototypu multifunkčního vozu pro linku Praha – Děčín – Berlín – Hamburk, ta je provozována v kooperaci národních dopravců Českých drah a Deutsche Bahn. Vůz nyní podstoupí zkoušky a schvalování, na které naváže ověřovací provoz. Při modernizaci vozu, který nyní nese označení Bhmpz, byl původní interiér oddílového uspořádání zcela vybourán a instalován zcela nový ve velkoprostorovém provedení. Vůz má i vhodný prostor pro cestující na vozících a je vybaven moderním audiovizuálním systémem s LCD monitory, na kterých jsou uváděny informace o trase vlaku. K dispozici je Wi–Fi připojení. Modernizace devíti vozů typu Bhmpz je součástí kontraktu na modernizaci celkem 22 osobních vozů. Všechny vozy jsou určeny pro provoz rychlostí až 200 km/h a jsou vybaveny klimatizací.

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 9 – 5. 3. 1991

Několikaměsíční snaha o vytvoření nového zákona o ČSD, který by odpovídal změněným ekonomickým podmínkám, začala – jak se dočteme v úvodním rozhovoru tohoto čísla – konečně nabývat reálnějších obrysů. O přípravě tohoto zákona se dočteme v rozhovoru s ředitelkou právního odboru ministerstva dopravy. Odbory se chtěly přípravy tohoto zákona zúčastnit, dostaly však jen možnost hotový návrh připomínkovat

Ve zprávě ze zasedání Ústředí OSŽ ze dne 26. 2. se dočteme mimo jiné, že Ústředí OSŽ vyjádřilo nespokojenost s plněním generální dohody mezi vládou, zaměstnavateli a odbory a navrhlo důrazně upozornit Československou konfederaci odborových svazů na to, že vláda nerespektuje principy tripartitních jednání. Zároveň doporučilo ČS KOS při prosazování svých práv využít různých nátlakových akcí.

„Unie – proč a pro koho?“ je článek informující o jednání zástupců OSŽ s představiteli Federace posunovačů, na níž se jednalo o možnostech spolupráce s OSŽ. Federace posunovačů předložila návrh statutu Unie provozních pracovníků, která měla údajně působit v rámci OSŽ. Předseda OSŽ Zdeněk Škop tento návrh odmítl a argumentoval tím, že Unie provozních pracovníků představuje jen jinou variantu uspořádání sekce služby 11 (doprava a přeprava) a neposkytuje záruky toho, že by byla akceschopnější než dosavadní uspořádání. Nabídl možnost obhajovat zájmy posunovačů a dalších profesí v rámci OSŽ. **„Nenacházím logický důvod, proč by mělo vznikat něco, co tady už funguje, působí, má jisté zkušenosti, potřebný odborný aparát a je připraveno a schopno odborně a fundovaně hájit vaše zájmy. Nemohu vám bránit, abyste si vytvořili něco, co podle vašeho mínění bude lépe hájit vaše zájmy, ale vezměte na vědomí, že nesete plnou zodpovědnost za to, co způsobíte,“** řekl předseda OSŽ na adresu odborářů, přispívajících ke štěpení OSŽ.

„Stojí železnice před rozpadem?“ tento výrazný titulek na straně 2 upozorňuje na snahy o destabilizaci a faktické rozbití struktury ČSD. Rada předsedů OSŽ podniku Železniční stavitelství Brno v něm mimo jiné upozorňuje na návrh vyjmout specializované železničních organizace z infrastruktury ČSD. **„Jejich převedení do kompetence ministerstva pro správu národního jmění zákonitě povede k rozpadu těchto organizací,“** uvádí se v článku.

Obzor č. 10 – 12. 3. 1991

Předseda OSŽ Zdeněk Škop spolu s ústředním tajemníkem OSŽ Miroslavem Janáčkem adresovali svůj článek, uveřejněný na první straně tohoto čísla, **„Všem členům Odborového sdružení železničářů“.** Shrnují v něm hlavní problematiku posledních týdnů a měsíců. **„Bylo nám, odborářům, naslibováno mnoho ze strany ministerstva dopravy i Ústředního ředitelství ČSD, mnoho slibů jsme vyslovovali i my sami. Jediné, co se podařilo – řečeno s jistou nadsázkou – je udržet na železnici permanentní krizovou situaci, která hrozí výbuchem,“** uvádí se v úvodní části článku. **„Stát, který vědomě připustí rozklad dopravní soustavy, k němuž může v krátké době dojít, nasměruje celé hospodářství ke krachu a do záhuby, a to i za stálého řečnění a ujišťování o správnosti této cesty,“** dočítáme se dále. Autoři se obracejí na vládu ČSFR s jasným dotazem: **„Kdy bude zveřejněn skutečný a pravdivý stav, který na železnici je? Jak bude řešen a s jakými cíli a záměry?“** Článek se zamýšlí i nad prací odborů a nad jejich pokračujícím tříštěním, které oslabuje jejich sílu a jednotu. **„Až tuto jednotu svojí nezodpovědností ztratíme, bude pozdě o ní hovořit a volat po ní,“** zdůrazňují představitelé OSŽ.

Na druhé straně čísla 10 najdeme obsáhlý článek podepsaný Ústředním ředitelstvím ČSD, který popisuje finanční situaci ČSD a její řešení. Vláda totiž měla v té době projednat návrh finančního řešení ČSD a také posoudit zásady dopravní politiky ČSFR. Z textu vyplývá, že ČSD zaznamenaly v roce 1990 velký pokles objemu přepravy (meziročně o 10,8 %). K těmto faktům se přidružilo zdražení motorové nafty, devalvace československé koruny a další vlivy. Trend poklesu přepravy byl předpokládán i pro rok 1991. V tomto roce se počítalo s poklesem počtu pracovníků ČSD o 17,3 %, další pokles měl být vyvolán vnitřní racionalizací kvůli pokrytí nasmlouvané výše mezd. Jako řešení vidí představitelé ČSD mimo jiné urychlení přeměny ČSD na obchodně–podnikatelskou organizaci a oddělení těchto činností od oblasti infrastruktury.

Nejistota i rostoucí obavy z budoucnosti jsou na stránkách Obzoru znát. Pro odlehčení bylo na poslední straně tohoto čísla spolu s karikaturou tehdejšího ministra financí uvedeno „Klausovo desatero“: 1. Nejíst. 2. Nepít. 3. Nekouřit. 4. Nejezdit. 5. Nesvítit. 6. Netopit. 7. Nestávkovat. 8. Nekritizovat. 9. Neplakat. 10. Usmívat se.

Zdeňka Sládková

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2015

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků Podpůrného fondu OSŽ (dále “PF OSŽ) ke dni **31. 12. 2014** činil: **6 901 753,28 Kč**

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni **30. 6. 2015** činil: **7 204 618,53 Kč**

Příjmy celkem II. pololetí 2015:

Příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob **389 564,80 Kč**

Výdaje celkem II. pololetí 2014:

Vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2014 **110 000,00 Kč**

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni **31. 12. 2015** činil: **7 484 183,33 Kč**

2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za **II. pololetí 2015** byly vyplaceny dávky celkem **9** žadatelům v celkové částce **110 000,– Kč** (tj. v průměru 12 222,– Kč na žadatele). Týkaly se **mimořádných tíživých sociálních situací rodin**, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **110 000,– Kč.**

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zasílány na OSŽ–ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ–ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek z PF OSŽ jednotlivým žadatelům bylo vždy včas a v pořádku zajišťováno hospodářsko–finančním oddělením OSŽ–ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

V průběhu II. pololetí 2015 zaslali nebo zatelefonovali své poděkování do sídla OSŽ tři příjemci dávky (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

„Děkuji tímto za poskytnutí finanční pomoci z Podpůrného fondu OSŽ v mé svízelné situaci, která mi moc pomůže. Ještě jednou děkuji všem.“ (Citace z dopisu člena OSŽ, kterému byl poskytnut finanční příspěvek z PF OSŽ.) V podobném znění se nesla i další poděkování. Každé poděkování, které je adresováno na OSŽ–ústředí, je možno hodnotit velmi pozitivně, neboť je to ocenění pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají a za jejich solidaritu.

Ekonomicko–sociální oddělení OSŽ–ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které obdrží po doporučení (potvrzení) od příslušného ZV ZO OSŽ, nejsou vždy zcela úplné, což lze charakterizovat stále jako dlouhodobý a přetrvávající stav, který se jen nepatrně zlepšuje. ESO OSŽ–ústředí, než předloží žádosti k projednání Představenstvu OSŽ (zpracování důvodových zpráv), musí si chybějící údaje vyžádat buď u žadatele či u předsedy ZO OSŽ. Převážně chybějí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpoře od zaměstnavatele (SF, FKSP) nebo prostředků ZO OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů. Výše popsané skutečnosti představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy postupováno maximálně vstřícně, korektně, při respektování individuálního přístupu při vyřizování jednotlivých žádostí o přiznání dávky z PF OSŽ, s cílem bezprostředně poskytnout v oprávněných případech finanční dávku.

V průběhu II. pololetí 2015 byli ve čtrnáctideníku Obzor ZO OSŽ i jednotlivci vyzýváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Zničená bohumínská ESA – můj pohled

Co se stalo v Bohumíně 10. února, to všichni víme. Byla to prostě pro tamní staniční zabezpečovací zařízení typu ESA Škaredá středa. Z internetu jsem se dověděl, že hašení požáru trvalo dvě hodiny (mluvčí hasičů P. Kůdela), a že v bohumínském depu zůstaly „uvězněny“ dvě soupravy pendolino a také LEO Express.

A to je to, co mi rozum nebere. Už v době požáru zabezpečovacího zařízení muselo být přece jasné, že v žst. Bohumín se „podle návěstidel“ – tedy „zabezpečeně“ nepohne už ani kolo. Úkol byl tedy jasný – po uhašení požáru vyjet se třemi soupravami odněkud z depa na trať směr Ostrava hlavní nádraží, a to po nepoškozeném železničním svršku a za použití stávajícího venkovního zabezpečovacího zařízení bez elektrických kontrolních obvodů, tedy „nezabezpečeně“. Dá se předpokládat, že pohyb jiných železničních vozidel byl ve stanici minimální a byly na to čtyři hodiny času.

Jak známo, elektromotorický přestavník drží správně přestavenou výměnu výhybky v koncové poloze mechanicky a kontrolním elektrickým obvodem dává staničnímu zabezpečovacímu zařízení „na vědomí“, že tomu tak skutečně je.

V Bohumíně vlastně stačilo nahradit přestavnou sílu motoru točením klikou a kontrolní elektrický obvod přestavníku nahradit pohledem odborně způsobilého pracovníka SŽDC (návěstního dozorce nebo návěstního technika), který by uvnitř přestavníku zkontroloval, že výměna skutečně je v koncové poloze spolehlivě mechanicky držena. To je všechno.

Náročnost: Jeden dopravní pracovník pro přestavování výhybek klikou, jeden pracovník SSZT, jedna klika pro přestavování elektromotorických přestavníků, jeden pětihranný klíč pro otevření elektromotorického přestavníku, jedno radiopojítko do hnacího vozidla, jedno radiopojítko (mobilní telefon) do dopravní kanceláře, případně jedno hnací vozidlo nezávislé trakce, pokud není trolej pod napětím.

A ještě něco! Chuť do práce a vědomí, že dělám užitečnou věc.

Ano, není to podle platných předpisů, ale domnívám se, že VÝJIMEČNÁ SITUACE VYŽADOVALA VÝJIMEČNÝ ČIN, a že nahradit výměnový ambulantní nebo přídržný zámek vizuální kontrolou odborníkem bylo a je v takových případech naprosto dostačující. Nevím, kolik různých pracovníků různých stupňů řízení ČD a SŽDC (a kolik kontrolorů a vyšetřovatelů) se ten večer a tu noc do Bohumína sjelo. Ale žádný z nich asi neměl odvahu rozhodnout, jak výše zmíněné soupravy z depa vyposunovat. Když nebylo dost ambulantních zámků a rukou, tak to prostě předpisově nebylo možné, o jiné možnosti asi nikdo ani neuvažoval. Podle starého známého (trochu alibistického) drážního rčení – „Raději dobře stát, než špatně jet“.

Po události se začaly svážet do Bohumína výměnové zámky. Byl jsem tam v neděli 14. 2., očekával jsem, že zabezpečováci je budou i o víkendu regenerovat, seřizovat, podle potřeby přetypovávat a montovat na výhybky, že budou vyrábět ke klíčům příslušné štítky, aby bylo pro uvažované tabulky na zavěšování klíčů vše připraveno. Ale – všude klid a mír, o víkendu prý zabezpečováci nepracují. Domníval jsem se, že údržbě záleží na každém dnu, který lze pro zprovoznění stanice využít. Ale – asi nejsou peníze na přesčasy (možná by si rádi přivydělali i pracovníci z jiných úseků!), možná se lidem o víkendu pracovat nechce, možná si všichni říkají, že teď už je to stejně všechno jedno. Náhradní autobusová doprava funguje a každý přece musí pochopit, že Bohumín nebude v pořádku ještě hodně dlouho.

A co vy, ostatní zabezpečováci? Pomohli byste v této naprosto mimořádné situaci dopravním zaměstnancům vyposunovat soupravy z depa, jak jsem výše popsal? Nebo byste si řekli, že to není vaše věc, šli domů, a oni ať si poradí, jak umí?

Jiří Tieftrunk

Odpověď SŽDC

Pokud je a v následujícím půlroce nebo roce bude v Bohumíně nedostatek pracovníků pro stavění jízdních cest, proč SŽDC okamžitě neosloví třeba důchodce (bývalé dopravní pracovníky, zabezpečováky a traťováky), jestli si nechtějí přivydělat?

V Bohumíně částečně vyhořela místnost, kde jsou technologické počítače, byly ovšem z větší části zničeny prováděcí počítače. Teplem se zničily i kabelové vývody – v Bohumíně není z venkovních prvků v činnosti NIC. Nesvítí návěstidla, nejdou přestavit výměny, výkolejky, není kontrola jejich volnosti, jejich polohy, není kontrola volnosti kolejí, traťových úseků, nejde 9 přejezdů, které jsou zapojeny do staničního zařízení – ze 153 výměn a výkolejek, které byly zapojeny do staničního zařízení, je nyní 78 osazeno vyměňovými zámky, které umožní stavění nouzových vlakových cest. Výměny přestavují výhybkáři ze dvou nouzových stanovišť. Jízda vlaků se uskutečňuje na písemné rozkazy (přivolávací návěstí též nejde), volnost se zjišťuje pohledem. Klíče od výměnových zámků se zavěšují na tabule pro zavěšování klíčů. Jistou „pikantností“ je, že jsou v Bohumíně výměny s čelisťovými závěry – ty nejdou předělat na ruční stavění, takže se musí elektromotorické přestavníky přestavovat nouzově klikou. To jen pro představu náročnosti.

K nasazení více výhybkářů – jistě víte, že výhybkáře/signalistu může dělat člověk, který má příslušné zkoušky a zácvik v příslušné stanici. Než lidi podle platných předpisů (výjimku ani při průšvihu typu Bohumín nepřipustíme – při jízdě tzv. na „hubu“ totiž hrozí největší průšvihy) vycvičíme, bude zapnuta první část provizorního zabezpečovacího zařízení. Zatím to vypadá na druhou polovinu března.

Zámky se dělají/dělaly v dílnách, a zřejmě v době, kdy jste psal svůj dotaz, již byly pro nejdůležitější cesty osazeny. Provizorium se aktuálně staví v Olomouci, potom se kontejner osadí a teprve potom se zapojí. Dopředu toho není třeba moc chystat, neboť kabely provizoria se budou táhnout na povrchu podle kolejnic. Proto na místě ani ruch nemohl být vidět. Hlavní dění totiž logicky nyní probíhá mimo poškozený Bohumín. Samotná obnova poničené kabeláže bude součástí nového projektu, který jako státní organizace budeme samozřejmě soutěžit.

Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC

Odklony v Krči, opět spadla trolej!

20. února opět spadla trolej v úseku Praha–Smíchov – Praha–Radotín, vlaky byly odkloněny přes žst. Praha–Krč jednokolejnou tratí Radotín – Krč přes „Most inteligence.“ Výpravčí v Krči okamžitě nastala náročná směna, do Krče se při té příležitosti podívalo i pendolino SC 512 do Františkových Lázní.

Snímek zachytil vlak Rx 776, čekající na vykřižování v Krči, vedený lokomotivou 362.079–6 (Rychlé Eso), vedle stojí odstavený nákladní vlak ČD Cargo s přípřeží 363.523–2 (Eso). V nákladním vlaku byly řazeny i vozy do nákladiště Hostouň, ležící u Poběžovic (trať 184), z Javorníka ve Slezsku (trať 295).

Na tomto příkladu je jasně vidět, jak je právě přeprava vozových zásilek z regionálních tratí důležitá a nepostradatelná pro obsluhu území.

Martin Kubík



ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Proč nemá ESA tři dvojice technologických počítačů. Ukazuje se, že je-li jedna dvojice v činnosti a na druhé se provádí údržba (nebo se dokonce shání náhradní díl), není vlastně žádná záloha. Nastane-li v té době porucha technologických počítačů (stačí „přetečení soudků“), je na problém zaděláno. A dva technologické počítače navíc zařízení ESA nijak výrazně nezdraží.

Odpověď: Výpravčí přes zadávací počítač dává pokyny ke stavění posunových a vlakových cest, obsluhuje traťové souhlasy, může individuálně ovládat výměny, výkolejky, návěstidla, přejezdová zabezpečovací zařízení. Zadávací počítač je obdoba pultů na reléových zabezpečovacích zařízeních či řídícího přístroje na elektromechanickém zabezpečovacím zařízení – příkazy ze zadávacího počítače jdou do dvojice technologických počítačů. Dva jsou proto, že na dvou verzích softwaru od dvou dodavatelů přijímají příkazy, které jsou nutné pro splnění pokynu (požadavku) výpravčího. Výstupy z počítačů projdou komparací a jsou-li stejné, z technologických počítačů jdou příkazy do prováděcích počítačů. Každý prvek zabezpečovacího zařízení má svůj prováděcí počítač (je to vlastně jen deska ve stojanu) – tedy každá výměna, výkolejka, kolejový obvod, počítač náprav, návěstidlo atd. Prováděcí počítače jednak provedou příkaz a dále sledují stav prvku, který mají na starost – dávají tedy např. informaci o obsazení koleje, uvolnění koleje, co svítí na návěstidle apod.

Technologické počítače jsou ve dvou dvojicích – jedna pracuje, druhá je horká záloha. Při problémech s jedním z nich se zabezpečovací zařízení automaticky přepne na druhou dvojici. Zálohován je i zadávací počítač. Prováděcí počítače zálohovat nejdou, protože z nich jdou přímo kabely k jednotlivým venkovním prvkům.

Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC

PRÁVNÍ PORADNA

Výdělečná činnost zaměstnance, shodná s předmětem činnosti zaměstnavatele, po dobu trvání a po skončení pracovněprávního vztahu u zaměstnavatele (5/5)

Ve čtvrté části uveřejněné v Obzoru č. 4 byly charakterizovány náležitosti konkurenční doložky. V páté části dokončíme problematiku konkurenční doložky.

Jestliže zaměstnavatel prokáže, že **zaměstnanec** v době, kdy byl vázán konkurenční doložkou, **porušil svou povinnost** zdržet se výkonu výdělečné činnosti, která má vůči zaměstnavateli soutěžní povahu nebo která je vykonávána v rámci určitého okruhu činnosti, a **byla-li sjednána smluvní pokuta**, může zaměstnavatel vyžadovat její úhradu. Zaplacením smluvní pokuty závazky z konkurenční doložky zaniknou. Výše smluvní pokuty je ponechána na smluvních stranách, ale s omezením, že musí být přiměřená povaze a významu těch zájmů zaměstnavatele, k jejichž ochraně je sjednávána. **Zaměstnavatel může od smluvní pokuty odstoupit pouze po dobu trvání pracovněprávního vztahu**.

Nezbytnou náležitostí odstoupení zaměstnavatele od konkurenční doložky musí být uvedení důvodu, pro který k jednostrannému zrušení došlo. Protože **zákoník práce neobsahuje žádné důvody**, **musí být důvody pro případné odstoupení sjednány přímo v konkurenční doložce.** Další podmínkou odstoupení od konkurenční doložky je skutečnost, že důvody k odstoupení nastaly a byly v právním jednání, jímž došlo k odstoupení od smlouvy, vymezeny. Odstoupení od konkurenční doložky ze strany zaměstnavatele, aniž by tato možnost byla sjednána, nebo na základě jiných než sjednaných důvodů, by bylo pro rozpor se zákonem a se zásadou zvláštní ochrany právního postavení zaměstnance **absolutně neplatné**. Neplatné by rovněž bylo, kdyby si zaměstnavatel se zaměstnancem sjednali v konkurenční doložce možnost odstoupení od smlouvy bez uvedení důvodu.

Pokud by zaměstnavatel nesplnil svou povinnost poskytnout zaměstnanci, který je vázán konkurenční doložkou, dohodnuté finanční vyrovnání nebo jeho část ani do 15 dnů po jeho splatnosti, může zaměstnanec konkurenční doložku vypovědět. Účinky konkurenční doložky zaniknou k prvnímu dni měsíce, který následuje po měsíci, ve kterém byla výpověď doručena.

Výpověď konkurenční doložky je právem, nikoli povinností zaměstnance. Záleží tedy na zaměstnanci, jestli zaměstnavatel nedodrží finanční vyrovnání, zda konkurenční doložku vypoví, nebo se bude domáhat plnění povinnosti, kterou na sebe zaměstnavatel převzal.

Zákoník práce předepisuje pro uzavření konkurenční doložky, stejně jako pro odstoupení od ní nebo její výpověď, povinné dodržení **písemné formy**. Případné nedodržení písemné formy při sjednávání konkurenční doložky je možné dodatečně odstranit a zachovat tak platnost dohody. Odstoupení od konkurenční doložky nebo její výpověď jsou jednostranná právní jednání, proto je s případným nedodržením písemné formy spojena **neplatnost**.

V ustanovení § 311 ZP je vymezen **zvláštní zákaz sjednání konkurenční doložky** ve vztahu k pedagogickým pracovníkům. Pokud by s nimi zaměstnavatel sjednal konkurenční doložku, byla by pro rozpor se zákonem a se zásadou zvláštní zákonné ochrany zaměstnanců neplatná.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–

„Tak nám zabili Ferdinanda, paní Müllerová!“

Tento citát ze Švejka uvádím jen proto, abych sdělil, že nám na Českých drahách zrušili slevu za nákupy na automatech a na internetu. Asi to srovnatelná tragédie není, světovou válku kvůli tomu vyhlašovat nebudu, také místo peněz nám České dráhy nabízejí body, které můžeme získat jen a jen za nákupy na internetu. Když si kupujete lůžko, třeba v třímístném oddíle, tak vám to nabídne vybrat si spodní, prostřední nebo horní lůžko. Když si vyberete spodní, tak vám to 3x za sebou nabídne horní, a když se ptáte na informační lince, tak vám poradí, že to musíte zkoušet víckrát. Podotýkám, že plánek ukazuje, že mimo jedno kupé jsou všechna lůžka volná. Když si zadáte cestu zpět, tedy ze Slovenska do Čech, tak si pozici lůžka vybrat nemůžete, ale přidělí vám to spodní. Asi se mýlím, ale když už z platby na internetu České dráhy neposkytují mimo bodů žádnou finanční slevu, což na internetu většinou bývá, tak by se měly možná postarat o to, aby zákazník měl při nákupu na internetu stejné možnosti výběru, jaké má u přepážky, nemyslíte? **Petr Rádl**

Odpověď: České dráhy zavedly už před přibližně dvěma roky pro nákup na eShopu věrnostní program, podobný jaký mají jiné společnosti, např. Tesco, Česká spořitelna a další. Věrnostní program ČD Body nahradil dosavadní slevu při nákupu. Jeho cílem je motivovat zákazníky k opakovaným cestám vlakem a k nákupu na eShopu. Čím častěji budou využívat vlak na úkor jiných dopravních prostředků a při nákupu k tomu budou využívat eShop, tím mohou získat více bonusových odměn za získané body.

Pokud jde o nabídku rezervovaných míst v lůžkových a lehátkových vozech, a také na „sedačkách“ při nákupu v eShopu, cestující může zadat své priority a místo je mu nabídnuto, pokud je k dispozici. Pokud jsou však místa obsazena nebo jinak blokována, například jimi disponuje zahraniční železnice, pak tato místa nabídnuta být nemohou. Při nákupu ze zahraničí, nebo také u některých spojů z ČR, jsou rezervační data spravována zahraniční železnicí. V takovém případě je volba konkrétního místa významně omezena již při zadávání údajů a výběr konkrétního místa podle schématu není vůbec možný.

Mgr. Petr Šťáhlavský, mluvčí ČD

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



Jak jsme již čtenáře Obzoru informovali, byl ve dnech 15. a 16. 2. vypraven opět z Ústí nad Labem hl. n. na Moldavu v Krušných horách zvláštní motorový vlak, tvořený dvojicí „Žraloků" řady 844. Za železniční stanicí Hrob překonávají koleje (SŽDC č. 135) údolí potoka Bouřlivce po 117 metrů dlouhém příhradovém mostě, který se klene ve výšce 33 metrů nad údolím. Dne 16. 2. zachytil fotografický objektiv na tomto mostě dvojici „Žraloků", mířící z Hrobu na Moldavu. A. K. Kýzl



Saxíkův pivovarnický expres v čele s „Prasátkem" T 212 0581 projíždí po trati 210 před Poříčím nad Sázavou.

Literáti na trati pod křídly FISAIC

V pondělí 15. února 2016 se sešli Literáti na trati v pražských Vysočanech na pracovním jednání s představiteli Českého zemského svazu FISAIC, aby společně pohovořili o možnostech spolupráce v rámci této mezinárodní organizace. Jednání se uskutečnilo pod záštitou Vladislava Vokouna, prezidenta Českého zemského svazu FISAIC.

Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC) vznikla po druhé světové válce jako evropská organizace, sdružující železničáře věnující se různým volnočasovým aktivitám. V současnosti jsou v Česku činné skupiny sdružující fotoamatéry, filmaře, malíře, filatelisty, esperantisty, modeláře a další.

V úvodu setkání zazněla slova představující organizaci FISAIC a její skupiny, které přešly v loňském roce z gesce ČD pod patronaci OSŽ. To v současnosti zajišťuje průřezově činnost pro všechny železničáře, a to bez ohledu na zaměstnavatele či odborovou příslušnost.

Ponejvíce se však hovořilo o možnostech spolupráce literátů s ostatními. Literatura je totiž odvětví, které je zajímavé nejen pro ty, kdo píší texty, ale též pro výtvarníky, fotografy, historiky, potažmo pro každého, kdo má zájem výsledky své zájmové činnosti jakkoli publikovat. A možnosti spolupráce se přímo nabízejí. Koneckonců i náš projekt Literáti na trati je toho důkazem. V námi vydané knize nalezneme nejen autory povídek, pohádek, či básníky, ale také odborné statě, vyprávění cestovatelů, fotografů či ilustrace.

V diskusi se pak probralo mnoho témat. Hovořilo se například o propojení fotografií s poezií, kde by jednotlivé snímky mohly být doplněny verši, či naopak. Z výstupu by mohla vzniknout expozice, kalendář či publikace. Ale to je jen vrcholek ledovce plodné diskuse, ze které se nakonec zrodilo založení Literární skupiny, do jejíhož čela jsem byl navržen a odsouhlasen všemi přítomnými.

Členství ve FISAIC nám přinese různé výhody. Nejčastěji se hovoří o možnosti čerpání finanční podpory pro naši činnost. Já však vidím jako mnohem významnější fakt, že se stáváme součástí fungující mezinárodní organizace, v jejímž rámci můžeme spolupracovat se železničáři v ostatních sekcích.

Asi vás napadne, a co to znamená pro kohokoli osobně. Tak například, budete-li chtít vydat svoji vlastní knihu, požádáme výtvarnou sekci, zda by se někdo z jejich členů nechtěl stát jejím ilustrátorem. Můžete se také spolupodílet na dalších společných činnostech, jako je např. výše navrhované propojení poezie s fotografiemi a tímto způsobem propagovat svoji tvorbu. Prostě možností je mnoho a s postupem času budu přibývat další.



Členové skupiny FISAIC Literáti na trati.

Co je potřeba k tomu, abyste se stali součástí FISAIC? Stačí, když jste železniční zaměstnanec, kterékoli drážní organizace nebo železniční důchodce. Pak už jen **vyplníte přihlášku** (formulář na www.osz.org) **a pošlete ji naskenovanou na e–mail:** smerhova@gr.cd.cz nebo v obálce na adresu: Ing. Jarmila Šmerhová, OSŽ, Na břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Protože je FISAIC nezisková organizace, **neplatíte žádné členské příspěvky.**

Další informace o aktivitách v rámci FISAIC i o projektu Literáti na trati najdete na stránkách www.osz.org.

František Tylšar,
vedoucí skupiny FISAIC Literáti na trati

Moudrost pro tento den

Cokoli slyšíme, je názor, nikoli fakt. Cokoli vidíme, je úhel pohledu, nikoli pravda.
Marcus Aurelius

Saxíkův pivovarnický expres

V sobotu 27. 2. 2016 vypravila Muzejní společnost z Výtopny Zdice letos již potřetí tzv. „Saxíkův pivovarnický expres". Letos se tento zvláštní vlak vydal ze Zdic přes Prahu po dolním i horním Pacifiku do Kácova a odpoledne zpět. Zde, pro předem přihlášené cestující, byla připravena prohlídka místního pivovaru „Hubertus", malého lihovaru a expozice starých motorek. Saxíkův pivovarnický expres byl sestaven z osobního vozu Ce, zvaných „Rybák", a služebního vozu Da–k. Tuto soupravu vezla průmyslová mašinka T 212.0581, přezdívaná „Prasátko". Ve vlaku vládla příjemná atmosféra a nechyběl ani prodej občerstvení a točeného piva.

Vít Mareš

Znovuzrození Stříbrného šípu

Na přelomu let 1938 a 1939 byl v pražském závodě ČKD vyroben prototyp rychlíkového motorového vozu řady M 260.0 (M 260.001). Další vývoj vozů této řady zhatila druhá světová válka a tak zůstalo pouze u tohoto jediného vyrobeného kusu.

Po roce 2011 byla v DPOV Nymburk zahájena kompletní rekonstrukce s jasným cílem uvést Stříbrný šíp do provozuschopného stavu. Letos byl poprvé nastartován (14. 1.) ve stacionárním stavu a v pondělí 8. února pak Stříbrný šíp poprvé vyjel, i když zatím jen po firemním kolejišti. V nejbližších dnech proběhne zkouška jízdních vlastností i na síti SŽDC, s největší pravděpodobností v úseku Nymburk – Praha–Vysočany a zpět. V úterý 15. 3. 2016 se v nymburském DPOV uskuteční závěrečný kontrolní den za účasti hejtmana Středočeského kraje Miloše Petery, během dubna proběhnou zbývající zkoušky na Zkušebním centru VUZ ve Velimi a na květen se plánuje slavnostní roll–out. **–mmč–**

Na přestupný rok přestupná jízda

Tak znělo motto výletní jízdy zvláštního vlaku na Doupovské dráze, který v sobotu 27. 2. 2016 nabídl cestujícím svezení po trati z Kadaně do Kadaňského Rohozce a zpět. Motorový vůz řady 810 byl plně obsazen a k dobré náladě přispěl i hudební doprovod v podobě harmonikáře, který vlakem rovněž cestoval. Během letní sezony by na této trati měly jezdit vlaky každý víkend. **Martin Hájek**



JEŠTĚ LEVNĚJŠÍ VOLÁNÍ VE VPN FAMILY

Od března pro vás benefitní program VPN Family přichystal speciální akce. Díky nim budete vy i vaše rodina volat z mobilu ještě levněji. Benefitní program VPN Family je výhodou od vašeho zaměstnavatele.

Paušál na dva měsíce ZDARMA

Pokud si objednáte novou hlasovou SIM kartu, neplatíte v březnu ani v dubnu paušální poplatek. Celkem si můžete pro sebe a svou rodinu objednat 12 SIM karet ve VPN Family – O_2 nebo 6 hlasových SIM ve VPN Family – Vodafone (a k tomu 6 datových SIM). Výhodná nabídka paušálu zdarma se vztahuje na měsíce březen a duben na tarify: Vím, Mluvím, Začínám a Volám. Při volání ze služebních mobilních telefonů vašeho zaměstnavatele navíc voláte do VPN Family – O_2 zcela zdarma.

Poštovné ZDARMA

Od měsíce března je zrušeno poštovné pro zasílání smluv a nových SIM karet. Ušetříte 121 Kč za doporučenou zásilku.

Volejte a textujte neomezeně za 449 Kč a bez závazku

Všechny neomezené tarify ve VPN Family jsou od měsíce března ještě levnější. S VPN Family můžete neomezeně volat a psát do všech sítí jen za 449 Kč. Cena neomezených tarifů včetně velké porce dat je nyní 669 Kč. Ve VPN Family – Vodafone můžete prosurfovat 4 GB dat a ve VPN Family – O_2 jsme navýšili data z 1,5 GB na 3 GB. Všechny naše tarify jsou bez závazku. Nečekají vás žádné smlouvy na rok či na dva – s VPN Family budete prostě spokojeni.

Chcete se dozvědět více? Volejte zákaznickou linku **972 326 459** a naši operátoři vám ochotně poradí a p omohou s objednávkou. Výhodné mobilní i datové tarify VPN Family si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a SŽDC objednat na portále http://family.cdt.cz po bezplatné a nezávazné registraci. Na portále je umístěna také kalkulačka, ve které si každý srovná ceny za mobilní služby a nalezne tam i přehledný ceník výhodného volání VPN Family. Zapojit se můžete i do naší jarní fotosoutěže o hodnotné ceny. A ti z vás, kteří nemají přístup na internet, si jednoduše vyplní papírovou objednávku, která je přílohou tohoto vydání. Objednávku pak stačí zaslat na adresu, která je v ní uvedena.

Už více než 45 000 zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!

SPORT

Další ohrožené tratě v Sasku

Při své nedávné cestě do Drážďan jsem projel již po několikáté i trať Pirna – Neustadt – Sebnitz. K mému překvapení se i tato za miliony nově rekonstruovaná trať ocitla na seznamu ohrožených tratí spolkové země Saska. V novinách Dresdner Neueste Nachrichten ze dne 26. 1. se vychvaloval provozovatel tratě Städtebahn Sachsen, že jezdí přesně na 99 procent a jeho vlaky jsou poměrně dost obsazené, ale stejně se ocitl na černé listině. V Německu, které má roční přebytek 13 miliard euro, se začíná opět šetřit na železnici, jako by nestačilo, že po roce 1989 byly hlavně v nových spolkových zemích zrušeny dvě třetiny regionálních tratí. Ohrožena je i část tratě Aue – Chemnitz a to úsek Aue –Thalheim, tím by došlo k likvidaci souvislého vlakového spojení Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt–Chemnitz.



Rekonstruované nádraží Neustadt s vlakem Städtebahn Sachsen. Kde jsou ty časy (+2004), kdy vlaky odsud jezdily až do Bautzenu (Budyšína)? Stav 12. 2. 2016 odpoledne.

Ale zpět k trati Pirna – Sebnitz. Dopravní politika v Německu je v poslední době naprosto chaotická, což ukazuje i na investice, které by neobjednáním dopravy na této tratě přišly vniveč. Nádražní budova v Neustadtu byla generálně opravena, ve vestibulu je zřízena příjemná kavárna s pivnicí lahvového piva, přednádražní prostor byl upraven jako terminál Vlak/Bus. Pakliže by vlaky nejezdily ve směru Neustadt – Sebnitz, přišla by i česká strana o výhodné železniční přípoje v Českosaském Švýcarsku. Nebýt nově zprovozněného přechodu Dolní Poustevna–Sebnitz a využívaného spojení Rumburk –Sebnitz – Bad Schandau – Děčín, patrně by byl zrušen i úsek Sebnitz – Bad Schandau.

V Sebnitz panují v nádražní budově zvláštní poměry – za mé návštěvy byl vestibul, kde se nachází jinak i pekárna, uzavřen po dobu dovolené pekárny, kryjící se s dobou zimních školních prázdnin v Sasku. Zvláštní poměry panují i ve výpravě vlaku v Sebnitz, vlak je sice četou ČD, a. s., doprovázen, ale doprovod je prý zbaven dávání souhlasu k odjezdu na území Saska. Byl jsem svědkem toho, že skupina tří osob dobíhala vlak na poslední chvíli, ten se však rozjel, vždyť jede za dvě hodiny další, tak o co jde, že? Místo a čas záměrně neuvádím. Ale vždy se zamyslete radši dvakrát, než dáte vlak do pohybu.

Martin Kubík

Mistrovství České republiky železničářů v bowlingu

RSK (regionální sportovní komise) Plzeň uspořádala za účasti ředitele OŘ Plzeň Ing. Týra a místopředsedy OSŽ Miroslava Novotného v Třemošné ve dnech 16. – 17. února mistrovství ČR v bowlingu.

V základním kole (8 her) se představilo 36 mužů a 18 žen, kteří postoupili z jednotlivých oblastních kol. Zastoupeny byly organizace ČD, a. s., ČD Cargo a. s., SŽDC s. o., ale i členové OSŽ z nedrážních organizací. Do finále na 6 her postoupilo 24 mužů a 12 žen. V základním kole se někteří, i ostřílení borci, trápili a štěstěna přála jiným. U mužů výsledky ve finále korespondovaly, až na malé výjimky, se základním kolem. U žen se pořadí ve finále hodně přelévalo. Vítězové měli ve finiši chladnější hlavu a pevnou ruku a vcelku přesvědčivě zvítězili. Povedlo se i stmelení kolektivu.

V příjemné atmosféře se MČR vydařilo a účastníci se mohli rozjet domů spokojeni. První čtyři muži a dvě ženy postupují na USIC do Berlína, který se koná 1. – 3. 4. 2016.

Výsledky – muži:
1. Radim Kočí (SŽDC, OŘ Olomouc) 2638 bodů
2. Josef Šrámek (ČD, DKV Olomouc)2623 bodů
3. Jiří Málek (SŽDC, OŘ Brno) 2583 bodů
4. Zdeněk Dvořák (ČD, DKV Plzeň) 2556 bodů

Výsledky – ženy:
1. Kateřina Fajdeková (Cargo, OPT Olomouc) 2494 bodů
2. Iveta Špuláková (SŽDC, OŘ Plzeň) 2380 bodů
3. Václava Kubešová (ČD, ZAP Plzeň) 2362 bodů

Václav Kesl,
organizační pracovník



Nejúspěšnější hráči Mistrovství ČR v bowlingu.

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) , redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org) . **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 008 184)**.** 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