

Z aktuálních událostí

Ve dnech 8. a 9. 6. zasedaly v hotelu Oddech podnikové výbory OSŽ ČD a ČD Cargo. V úvodu jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo dne 8. 6. informoval předseda PV Radek Nekola mimo jiné o chystané schůzce s ministrem dopravy na téma budoucího organizačního začlenění společnosti ČD Cargo, a. s., a narovnání majetkových vztahů mezi společnostmi ČD a ČD Cargo. Řeč byla i o úrovni školení hospodářů OSŽ a interních normách, například o normě spotřeby práce (technologické časy). A došlo i na „rotaci ředitelů“, která nedávno skončila a ředitelé PJ se vrátili do svých původních provozních jednotek. „Zaslali jsme zaměstnavateli náš pohled na tuto věc a rádi bychom, aby následovala ještě druhá etapa, tedy zhodnocení toho, do jaké míry bude ten navrativší ředitel aplikovat pozitivu, která získal na jiném pracovišti,“ řekl Radek Nekola.

Podnikový výbor dále řešil administrativní či jiné záležitosti, jako například termínovou listinu jednání ve druhém pololetí letošního roku, kdy se členové Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo například zúčastní i oslav (6. 10. 2017) deseti let existence společnosti ČD Cargo, které proběhnou v SOKV Ústí nad Labem a budou přístupné pro širokou veřejnost (výstava historických i současných lokomotiv).

Jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., probíhalo rovněž 8. června. Úvodem se podnikový výbor zabýval usnesením Představenstva OSŽ k náplni a úrovni školení nově zvolených předsedů a hospodářů ZO OSŽ. Tajemník PV Antonín Leitgeb vyzval přítomné členy PV, aby ve svých ZO OSŽ od účastníků školení zjistili připomínky a náměty ke školení a zaslali je na ústředí do 31. 8. 2017. K této problematice se poté rozputovala diskuse, v níž zazněl i návrh z pléna, aby byla některá školení nabídnuta odborným nezávazným firmám.

Členové podnikového výboru dále vyslechli informaci Miroslava Vorka (předsedy ZO OSŽ DKV Bohumín), člena pracovní komise OOPP, která se zabývala vyhodnocením pilotního projektu nových zmiňovaných reflexních pracovních bund pro vozničky a posunovače. Zazněla i informace, že se odbor 16 GR ČD, a. s., nepodařilo zajistit smluvní čistírny na údržbu výstrojních součástí.

Jak konstatoval předseda PV Vladislav Vokoun, po několikaletém úsilí OSŽ se podařilo prosadit výstavbu služebních přechodů pro zaměstnance ve stanicích, v nichž jsou zřízeny nástupištní hrany se zvýšenou výškou nad temenem kolejnic. „První takto upravené přechody se objevily ve stanicích Olomouc a Havlíčkův Brod. Doufáme, že další na sebe nenechají dlouho čekat,“ dodal Vokoun. Tajemnice Věra Nečasová informovala členy podnikového výboru o aktuální situaci v oblasti sociálního fondu.

V závěru jednání pak proběhla podrobná diskuse týkající se bezpečnosti vlakových čet, které jsou stále častěji napadány ze strany neukázněných cestujících, a to nejen verbálně, ale i fyzicky. Jedná se převážně o velké příměstské aglomerace. S tímto problémem se setkávají i kolegové ze zahraničí, jak zaznívá při jednáních ETF v Bruselu. Jak konstatoval člen PV Martin Janeček, zájemce o práci průvodčích a vlakvedoucích to odráží.

V úterý 13. června se konalo ve školícím zařízení CZ LOKO v České Třebové jednání konference Nedrážních základních organizací OSŽ za účasti místopředsedy Odborového sdružení železničářů Mgr. Martina Malého. Místopředseda OSŽ a předseda NeRV (Nedrážní republikový výbor) Miroslav Novotný v úvodním projevu hodnotil činnost organizací spadajících pod nedrážní výbor od konání VI. sjezdu OSŽ do současnosti. Zdůraznil především potřebu kvalitního kolektivního vyjednávání, neboť ve většině společností sílí tlak na zaměstnance, aby bylo odborové hnutí ve své činnosti oklešťováno, popřípadě přímo eliminováno, a nemohlo prosazovat oprávněné požadavky zaměstnanců. Miroslav Novotný vyzval potřebu dodržovat Stanovy OSŽ a další vnitřní předpisy. Některé problémy se však dosud nepodařilo dořešit a tak zůstává ještě řada nezodpovězených otázek.

Konference nedrážních základních organizací OSŽ měla především volební charakter. Do čela výboru a současně na funkci místopředsedy OSŽ kandidovali Bc. Renata Dousková a Luděk Šebřle. Tajným hlasováním byla zvolena Bc. Renata Dousková. Konference zvolila rovněž své zástupce do Ústředí OSŽ. Na základě vyjádření vedoucího ESO OSŽ-ÚJUDR. Petra Veče-



Předseda NeRV Miroslav Novotný při úvodním projevu.

ře konference nedrážních základních organizací OSŽ stáhla z jednání jeho kandidaturu na předsedu OSŽ a schválila návrh, aby delegáti KNZO na VII. Sjezdu OSŽ volili podle vlastního uvážení.

Konference Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ se konala 20. června v České Třebové, kde 72 přítomných delegátů zastupovalo více než 12 tisíc členů OSŽ - seniorů. Konference zvolila předsedu RRS OSŽ na další období opět Kurta Mužíka a místopředsedy Karla Hybše a Aloise Malého.

Jednání se zúčastnil i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. S výňatky z jeho myšlenek, přednesených na konferenci, se můžete seznámit na jiném místě tohoto čísla.

Podrobnější informace z jednání konference najdete na www.osz.org a v příštím čísle Obzoru. -red-



Na snímku z jednání konference seniorů OSŽ jsou zleva Alois Malý, Bc. Jaroslav Pejša, Karel Hybš a Kurt Mužík.



Něco začíná a něco jiného končí. Zatímco na pražském hlavním nádraží končí náročná rekonstrukce zastřešení haly, prázdniny a letní cestování začínají. Snímek Michael Mareš

Senioři jsou největším a také nejzkušenějším uskupením v OSŽ, řekl na konferenci RRS předseda OSŽ Jaroslav Pejša

Na letošním VII. sjezdu OSŽ v Ostravě budou mít senioři 30 delegátů, takové zastoupení zatím na sjezdu nikdy neměli. „Senioři jsou největším a také nejzkušenějším uskupením v OSŽ, takže zvýšení z 15 na 30 si rozhodně zaslouží,“ řekl v úvodu svého projevu na konferenci Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ, která se konala 20. června 2017 v České Třebové, Bc. Jaroslav Pejša. Předseda OSŽ mimo jiné zmínil i loňské setkání se senioremi v Rajec- kých Teplicích a následnou petici seniorů z jednotlivých klubů k režijním výhodám důchodců a také nutnost oddělit problematiku slev pro seniory od „režijek“. „ANO a ČSSD navrhují cestování od 65 let zdarma, ale co je zdarma, toho si lidé neváží,“ poznamenal s tím, že varováním jsou zkušenosti ze Slovenska. „Řešením je spíše extrémně zlevněná kilometr- rická banka pro seniory, aby stát měl přehled ke kompenzaci nákladů jednotlivým dopravcům. Režijky jsou prestižním úkolem pro OSŽ, čím více uhlájeme, tím více nás budou protivníci respektovat a naopak. Rozsah dopravy provozované ČD určí i rozsah

platnosti režijek,“ zdůraznil. V této souvislosti Jaroslav Pejša mluvil o nutnosti oddělit problematiku režijek na rok 2018 od režijek na rok 2019 a další. „Budu navrhopvat, aby dohodu o režijkách na roky 2019 a další schvalovalo po sjezdu Ústředí OSŽ, to proto, že se to týká prestiže celého OSŽ: úspěch v jednom podniku je úspěchem pro OSŽ i v ostatních podnik- ních a naopak,“ prohlásil.

Podzimní sjezd OSŽ by se měl podle Jaroslava Pejšy věnovat i práci v regionech s cílem upozornit cestující veřejnost, hejtmany i radní pro dopravu na důsledky bezbřehé liberalizace v osobní železniční dopravě. „Při kampani v regionech i při dalších akcích ZO OSŽ je možné využít i spolupráce s důchodci,“ připomněl s tím, že význam seniorů ve společnosti podtrhla i účast Bohuslava Sobotky a Andreje Babiše na sjezdu Rady seniorů v květnu letošního roku. „Řešení zmíněných problémů chci prosadit na sjezdu OSŽ a pokud bude pro to podpora, tak i jako kandidát na předsedu OSŽ (v další části konference byl Jaroslav Pejša delegátem schválen jako kandidát na předsedu OSŽ pro

období 2017–2021),“ doplnil a dodal: „Začátkem roku 2016 jsem sdělil, že už kandidovat na předsedu nebudu, ale vývoj roku 2016 a zmíněné problémy mě přivedly ke změně mého stanoviska,“ vysvětlil, proč se rozhodl znovu kandidovat na předsedu OSŽ. „S mnohými z vás jsem dlouhodobě spolupracoval a doufám, že pokud nám všem budou stačit síly a zdraví, že ještě společně toho hodně pro OSŽ i seniory uděláme,“ uzavřel.

Michael Mareš

Obzor v létě

Příští číslo Obzoru vyjde po krátké letní přestávce až 17. července, ale zato bude mít 8 stran. Dále již bude Obzor vycházet v pravidelném čtrnáctidenním intervalu.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Lidé sem jezdí rádi, někteří tady za desetiletou dobu trvání hotelu Skalka byli už několikrát.“

Hovoříme s EMILÍÍ DURAČINSKOU, ředitelkou hotelu Skalka v Rajec- kých Teplicích

Vloni v lednu oslavil hotel Skalka v Rajec- kých Teplicích deset let existence. Letos tedy vstoupil objekt, který je v majetku OSŽ a do něj ročně přijíždějí tisíce zaměstnanců Českých drah (ČD Cargo) a SŽDC na kondiční pobyty i na rodinnou rekreaci, do druhé dekády. Jak se daří zvládat začátek roku, kdy ještě není jasné, kolik účastníků kondič- ních pobytů do Rajec- kých Teplic přijede?

Každý začátek roku je rušný, ale pak se to uklidní. A také se na nás stále více lidí obrací s dotazem, proč je tak málo poukázů do Rajec- kých Teplic, respektive proč se k nám vůbec nemohou dostat. To jsou otázky, na které ale já neumím odpovědět, které neumím vysvětlit, protože neznám do detailů princip přidělování poukázů. Když se kondiční pobyty (tzv. KOPky) na začátku roku připravují, tak máme kapacitu hotelu již od ledna zčásti pokrytou samoplátcí, a ty turnusy v podstatě máme nastavené tak, abychom současně mohli dělat i samoplátcovské aktivity, zejména o víkendech, kdy tady neprobí- hají kondiční pobyty – tedy abychom tu kapacitu měli co neoptimalněji využít. Když potom ohlásí některý z podniků změnu, tak to může být určitý problém, protože jiný program je při- pravěn pro „kopkaře“ (12denní pobyty) a jiný pro rekreaty (7denní pobyty). Nemám však informace, že by sem zaměstnanci na kondiční pobyty nechtěli jezdit, nebo že by se jim tady nelíbilo. Spíše je to otázka větší vzdálenosti od domova, což pro některé může být zásadní věc při rozhodování. Ale mnozí sem jezdí rádi, někteří tady za tu desetiletou dobu trvání hotelu Skalka byli už několikrát, někteří sem jezdili

ještě v době, kdy to patřilo Slovenským kúpe- lom. Někteří mi říkají, že už jsou tady třeba popáté, ale je pravda, že jsou i tací, co chtějí vyzkoušet i něco jiného.

Hotel Skalka připravuje pro své návštěv- níky pravidelně každým rokem něco nového, jednou z novinek je určitě i Adventure golf?

Adventure golf jsme oficiálně otevírali vloni v létě, vlastně jsme s ním otevírali loňskou letní sezonu, i když nějaké úpravy (například výsad- ba rostlin v okolí) probíhaly ještě přes léto. Musím říct, že golfové hřiště dalo parku úplně jiný charakter, řekla bych doslova reprezenta- ční hodnotu, protože lidé z Rajec- kých Teplic i odjinud sem rádi chodí a púčují si i naše koloběžky – ty jsou teď velkým hitem! Zrovna nedávno, v neděli 28. 5. 2017, jsme tady v rá- mci otevírání letní sezony v hotelu Skalka měli letní biatlon pro veřejnost se slovenským mis- trem v biatlonu Dušanem Šimočkem a dalšími biatlonisty, kteří budou reprezentovat Slove- nsko na olympiádě. Děti z toho byly nadšené: v parku jezdily po okruhu na koloběžce a stříle- ly z laserové pušky na biatlonový terč. Mělo to obrovský ohlas. Biatlon je tak neoddělitelnou součástí Aktivity parku hotelu Skalka a vůbec všech aktivit v Rajec- kých dolině.

Když se tak dívám na kulturní a sportovní program v Aktivity parku hotelu Skalka, musím říct, že je bohatý a pestrý. Každý, kdo sem přijede v průběhu roku, může natrefit na něco z programu.



Ano, to je pravda. Snažili jsme se tento program s představenstvem OSŽ Slovakia při- pravit o něco dřív, již začátkem letošního roku, aby byl dostatečný prostor jak pro dolažení programu, až u toho do účasti účinkujících, tak i pro možnost volby našich klientů. Je jen na nich, zda si pobyty naplánují s cílem být takzva- ně při tom, i když částečně vždy záleží na počasí, ale s tím my nic nenaděláme. Všeobecně jsou ale lidé poslední dobou neteční, jako by se jim do volnočasových aktivit nechtělo. I proto většinou oslovujeme jako cílovou skupinu děti, a teď mám na mysli nejen děti tady ubytované, ale i o děti, zvenku, které nás nikdy nezklamou a přijdou na každou akci, i když se dospělým moc nechce. Prostě, chce to vytrvat a nějakým způsobem přitáhnout i ty dospělé.

(Pokračování na straně 2)

Zastávky a nádraží na trati 184 prokoukly

Kdo měl možnost jet vlakem nebo se jen tak toulat okolím tratě Domažlice – Planá u Mariánských Lázní, zejména pak v úseku z Domažlic do Třešně pod Přimdou, nemohl si nevšimnout krásně opravených zastávek a nádraží, která mají jednotný barevný stříh, upravené okolí i přístupové cesty. Oblastní ředitelství Plzeň (SŽDC) v letech 2013 až 2016 provedlo opravu zastávek na trati číslo 184 v úseku Havlovice – Tachov, které má ve své správě. Konkrétně se jednalo o železniční zastávky Klenčí pod Čerchovem, Malý Rapotín, Staré Sedliště, Postřekov, Třešně pod Přimdou, Mutěňín, Nový Kramolín, Tachov (zastávka), Bělá nad Radbuzou (za-

stávka), Havlovice, Pernolec a Pila (objekty stanic Hostouň a Bělá nad Radbuzou se opravovaly ještě v době vlastnictví ČD).

Jedinou výjimkou potvrzující pravidlo je zastávka Újezd Svatého Kříže, proč zrovna na ni nedošlo? „Železniční zastávka Újezd Svatého Kříže je z důvodu stavebně technického stavu zařazena do plánu investičních akcí v současné době se zpracovává projektová dokumentace. V rámci investiční akce dojde k demolicí stávajících objektů zastávky, které jsou v havarijním stavu a výstavbě nového přístřešku pro cestující,“ odpověděl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. -mmč-



Jedna z opravených zastávek - Postřekov.

„Lidé sem jezdí rádi, někteří tady za desetiletou dobu trvání hotelu Skalka byli už několikrát.“

(Dokonečte ze str. 1)

Roste s přibývajícími aktivitami i počet zaměstnanců hotelu Skalka?

Zatím ne, zatím jsme ten tým neposilovali, pouze v případě půjčovních sportovních potřeb máme na léto brigádníky. Ale není vyloučeno, že až tady bude vybudován sportovní areál s objektem půjčovny, včetně dalších aktivit jako je bowling, tak by, myslím si, bylo vhodné přimnout zaměstnance, který by toto všechno měl na starosti. Mohl by se starat o sportovní potřeby, jako jsou jízdni kola a koloběžky, které teď má na starosti recepce, což není úplně ideální, protože ne vždy mají recepční čas zkontrolovat stav kola či koloběžky při vrácení. Proto jsme zavedli i půjčovnu, která, podle mého názoru, plní jistou funkci prevence – přece jenom, co je zadarmo, toho si lidé neváží. Mnozí to sice vnímají negativně, ale každému turnusu vysvětlují, že my z té finanční částky nezbohatneme, že je to spíše psychologický moment a že i ta údržba či oprava něco stojí.

Mluví se o tom, že by v parku měla vyrůst i nová půjčovna sportovních potřeb, už je rozhodnuto, kde bude?

Ano, ještě letos by se mělo začít budovat.

Postavena bude poblíž Adventure golfu. Tam je takový starý stavební základ letního pavilonu, který tam kdysi stával, a na něm by se to mělo postavit. Letošní sezona se už zřejmě nestihne, ale doufáme, že se tento areál v budoucnu využije ve prospěch našich rekreatantů. Objekt půjčovny není myšlen jen jako výdejna sportovních potřeb, ale i jako určité zázemí pro posezení. I v rámci prezentace na jednání Ústředí OSŽ jsem uvedla, že tam bude letní terasa s ohništěm, kde by bylo možné posedět i grilovat v případě špatného počasí. Plánujeme, že bychom toto místo využili i pro různé firemní akce a večírky, aby účastníci těchto akcí nerušili hotelové hosty, zejména ty, kteří tady jsou na rekondačním pobytu.

Michael Mareš

Zájemci o pobyt v hotelu Skalka v Rajecích Teplicích na 7 nebo 11 nocí mohou – pokud jsou členy OSŽ – využít pro sebe i své rodinné příslušníky bonus OSŽ v hodnotě 20,– eur na sportovní aktivity, wellness procedury a stravovací služby. Pro nárok na tento bonus je nutné, aby na závazné objednávce bylo mimo jiné razítko OSŽ a podpis předsedy ZO OSŽ. Více informací získáte na ČD travel (Lenka Paurová, 604 500 824, lenka.paurova@osz.org).

Pardubické přednádraží má novou tvář

V prostoru před hlavním nádražím v Pardubicích (náměstí Jana Pernera) je v těchto dnech dokončována nová podoba přednádražního prostoru. Vítězný architektonický návrh klade důraz především na odpočinkový prostor, snadnou orientaci a nezapomíná ani na cyklisty. Přednádražní budovou z roku 1958 se objevily nové pohodlné lavičky, nechýbí dostatek zeleně a cyklisté zde mají dostatečný prostor pro umístění svých kol – buď ke střešce krytým stojanům nebo také do nové cyklověže (Biketower), která uchová bicykly před zloději. Přednádražní prostor je současně také místem stanoviště městské hromadné dopravy.

Projekt, nazvaný „Multimodální uzel veřejné dopravy“ je podpořen z Programu česko-švýcarské spolupráce, celkové náklady

na něj činily necelých 177 milionů korun, přičemž výše dotace přesáhla částku 108 milionů korun. Úpravy pardubického přednádražního prostoru probíhaly od listopadu 2012 do června 2017. Slavnostní otevření je naplánováno na 1. červenec 2017.

–čas–



Odpočinkový prostor před nádražím je vybaven lavičkami a novou zelení.

PŘEDSTAVUJEME

Kumulace funkcí u vozmistrů je velký problém, říká nový člen PV OSŽ ČD Cargo Rostislav Heinz

Ve čtvrtek 8. 6. 2017 zasedal v hotelu Oddech v Krkonoších Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo, kterého se s výjimkou omluveného Jindřicha Nohala zúčastnili všichni členové PV, tedy včetně tří nově zvolených členů: Petra Doležala (SOKV Ústí nad Labem), Pavla Antolice (PJ Ústí nad Labem) a Rostislava Heinze, vozmistra PJ Ostrava (PP Ostrava-Kunčice). „Příjemná atmosféra, zajímavé informace,“ hodnotil jednání PV OSŽ ČD Cargo, kterého se poprvé zúčastnil, posledně jmenovaný.

„Zajímavé pro mě byly především informace Radka Nekoly z Dozorčí rady ČD Cargo,“ dodal Rostislav Heinz. Před třiceti lety se v Ost-

ru směnu udělat. Dnes je každé pracoviště natolik specifické – někde se dělá přípravářská práce, jinde zase tranziterská nebo dokonce posun – že to nejde. Kumulace funkcí u vozmistrů je velký problém. Nelze jen tak poslat na toto pracoviště někoho jiného, který nemá odbornou způsobilost a nezná místní situaci,“ konstatuje s tím, že vozmistrů sice mají zkoušky na tuto profesi, ale jednotlivá pracoviště se od sebe dost liší a jsou svým způsobem hodně atypická. „Dřív jsme udělali kurz na vozmistra a mohli jsme jít na kterékoli pracoviště, práce byla pořád stejná. To už teď není.“

Práce vozmistra je tak teď svým způsobem pestřejší, ale výpočetní technika dělá některým lidem stále problémy. „Neustále se musíme učit nové programy a zapisování v PRIS, protože se do systému zavádějí nové úkony,“ dodává Rostislav Heinz. Na to, že není uvolněný, bude mít dost práce. „Jsem si toho vědom, bude to stát hodně času, ale prostě nějak to skloubím,“ nestěžuje si. „Navíc mě ta práce vozmistra i v odborech baví a naplňuje mě, takže jsem spokojený,“ říká optimisticky.

V podnikovém výboru jsou nyní dva vozmistři, Bořek Jiránek z PJ Praha a právě Rostislav Heinz z Moravy. Lze říct, že bude tedy zastupovat především vozmistry z Moravy? „Takhle bych to neformuloval, s Bořkem spolupracujeme, sbíráme podněty odevšad, vzájemně se informujeme a vyměňujeme informace,“ říká s tím, že na „sbírání podnětů z pracovišť“ se těší. „Budu je přenášet na podnikový výbor a následně řešit se zaměstnavatelem a případně budeme i napravovat nedostatky jak v interních normách, tak i přímo na pracovištích, protože je asi veřejným tajemstvím, že na různých provozních jednotkách se dělají některé věci různě.“

Na Oddechu byl na jednání podnikového výboru poprvé, za několik dní ho čeká společné jednání se slovenským Podnikovým výborem OZŽ ZSSK Cargo. Stihne vůbec chodit do práce? „Mám štěstí, že mi zaměstnavatel, a hlavně pak komandující, vycházejí vstříc, že mi ty směny naplánují tak, že mohu na odborové jednání docházet. Navíc jsem zařazen letmo, takže se to dá zvládnout,“ říká odhodlaně. Určitě se jako Ostravák zařadí mezi nejdále dojíždějící členy podnikového výboru. „Ales cestováním nemám problém, nevadí mi,“ uzavírá.

Michael Mareš



Nová budova zastávky byla postavena až v roce 1923, později přestavěná (1958) a upravená (1997). Zvláštností zdejší zastávky jsou mechanická návěstidla kryjící zdejší vlečku.

NAVŠTÍVILI JSME

Šárovce Lhota

Obec Šárovce Lhota leží 3 km jihozápadně od Lázní Běláhrad a 9 km od Hořic (a 1797 km od Moskvy, jak vtipně ukazují směrovky v obci) v nadmořské výšce 282 m n. m. (vlaková zastávka pak v nadmořské výšce 278,330 m n. m.). Název obce je odvozen od jména jejího zakladatele – Šárovce; jeho poddaní byli na čas zbaveni daní, dostávali takzvané lhůtu, a od toho vznikl název Lhota Šárovce. V Šárovce Lhotě se nachází železniční i autobusová zastávka, i obecní hospoda s terasou. Obci dominuje komin kruhové cihelny z dvacátých let minulého století. Cihelna je dnes technickou památkou, ve které je umístěno muzeum. Šárovce Lhota získala v letech 2002 až 2004 diplom za vzorné vedení kroniky v rámci programu „Vesnice roku“ Královéhradeckého kraje, v roce 2005 dokonce tuto soutěž vyhrála (získala zlatou stuhu) a v celostátním kole se umístila na 3. místě.

Třetí místo jí je, zdá se, zřejmě souzeno. V roce 2008, ve druhém ročníku soutěže „O nejkrásnější nádraží ČR“, se totiž zdejší vlaková zastávka umístila na třetím místě. Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o. s., ve spolupráci s o. s. Píseňská dráha, Mikroregionem Konstantinolažeňsko, ČD, SŽDC a Českým rozhlasem 2 tehdy udělily železniční zastávce Šárovce Lhota zvláštní ocenění za nevšední a obdivuhodný přístup obce ke zvelebení nádraží, za čistotu a kvalitu prostředí nádraží a jeho okolí, i za bohatou květinovou výzdobu a za neobyčejnou souznělost místních obyvatel.

Obnova a úprava železniční zastávky do dnešní podoby byla provedena před dvaceti lety (v letech 1994 – 1997) dle návrhu DESIGN STUDIA 90 Jiřího Sehnala a za účasti a podpory obecního úřadu a občanů Šárovce Lhoty. Zastávka zde ale nebyla vždycky. Stavba tratě z Nového Bydžova do Staré Paky započala

v roce 1870. Původně měla vést z Ostroměře Mezihorím a ne do Lhoty, jak vede nyní. Jenže, jak uvádějí webová stránka obce, tamní obce hájily svoje pozemky a tak trat' vede přes Lhotu. Stavba dráhy však přinesla obyvatelům Šárovce Lhoty obživu; podle obecní kroniky si dokonce lidé brali domů celé kolejničky, které pak zaorávali na polích, aby z nich později dělali pluh a jiné nástroje. 2. 5. 1871 projel obcí první vlak: kdo chtěl, mohl se zadarmo svézt. Mnoho lidí ale této možnosti nevyužilo, protože se prý báli a vlakům nevěřili. Datum 11. 9. 1885 je pak v místní kronice uváděno jako počátek výstavby zdejší zastávky. Nová budova zastávky, tak jak ji známe dnes, byla ale postavena až v roce 1923, později přestavěná (1958) a upravená (1997). Zvláštností zdejší zastávky jsou mechanická návěstidla kryjící zdejší vlečku (Vlečka Progres zn. Šárovce Lhota, provozovatel dráhy DBV-ITL, s. r. o.), odbočující v prostoru vlakové zastávky výhybkou číslo 1 (v km 55,529) ze širé trati.

„Návěstidla jsou tady hlavně proto, aby mohl manipulační vlak zajíždět na vlečku,“ dozvídám se od závoráky s tím, že obě mechanická návěstidla ovládají posunovači sami ze stávedla, které stojí hned vedle budovy zastávky. „Posunovači dávají návěstidlo do polohy stůj a tím pádem při obsluze vlečky nemohou tady projíždět jiné vlaky,“ dodává závoráka s tím, že návěstidla jsou tedy mimo čas obsluhy vlečky stále v poloze volno (paradoxně pro vlaky z obou stran) a do polohy stůj se dostávají jedině po dobu obsluhy vlečky. Prý se ale vlaky na vlečku „nezamýkají“. „Aspoň mně se zatím nestalo, abych měla na vlečce zamčený manipulační vlak a přijel sem jiný vlak,“ dodává závoráka – strážáčka. Obec je známa i během na Zvičinu (Šárovce Lhota – Zvičina), letos se konal již padesátý ročník.

Vypráví se, že nápad se zrodil v hospodě u piva a na začátku všeho byla sázka, která padla po nějakém tom pivu. Letos už turisté, běžci a cyklisté zamířili na Zvičinu popadesáté! „Startovalo se od vlakové zastávky z mostu a zrovna byl vlak projíždějící před startem závodu zpožděný, takže to bylo do poslední chvíle napínavé, ale vyšlo to,“ směje se závoráka.

Zvláštností mostů v Šárovce Lhotě jsou vyobrazené erby měst, kterými protéká zdejší říčka Javorka. Obcí prochází i zelená turistická značka KČT ve směru Ostroměř – Lázně Běláhrad a několik cyklotras. Michael Mareš



Obě mechanická návěstidla ovládají posunovači sami ze stávedla, které stojí hned vedle budovy zastávky. Návěstidla jsou tedy mimo čas obsluhy vlečky stále v poloze volno a do polohy stůj se dostávají jedině po dobu obsluhy vlečky.

ZE SVĚTA

Expanze Deutsche Bahn do Asie i Tichomoří

Získat nové zakázky na výstavbu nových železničních projektů především v Asii i Tichomoří si vzala za cíl Deutsche Bahn (Německá dráha) a její dceřiná firma DB Engineering + Consulting (DB E+C). „Investice by do tamních kolejových systémů činily ročně v souhrnu asi 90 miliard eur,“ prohlásil 3. června šéf DB E+C Niko Warbanoff v rozhovoru pro agenturu DPA. Jeho firma proto nyní otevře nová zastoupení, mj. v Číně, Indii, Malajsii, Singapur a Austrálii. „Naši strategii přitom je prosadit naše zkušenosti úspěšně v mezinárodním měřítku a zároveň se i učít v zájmu naší země z celosvětového vývoje,“ poznamenal Warbanoff.

Přednost pro infrastrukturu představenstva DB Ronald Pofalla vidí obzvláště velký potenciál v Číně, „kde se do roku 2030 plánují anebo již běží projekty na 230 staveb metra či dálničních systémů, zčásti nových, zčásti rozšiřovaných“. Právě v této zemi má DB E+C vlastní společnost a dvě projekční kanceláře, přičemž další se připravují. V Indii se podílí na plánování výstavby trasy pro nákladní dopravu na severovýchodě země.

Jiným prestižním projektem za německé účasti je metro v Kataru o délce 300 kilometrů. V Jižní Africe jde zase o efektivní dopravu uhlí do přístavu na pobřeží Indického oceánu. „Jed-

nou z našich největších zakázek je vysokorychlostní trat' v Saúdské Arábii, Al Haramain High Speed, kde jsme uprostřed realizace,“ uvedl dále Pofalla. Na trase dlouhé 450 km mezi Mekkou, Džiddou a Medinou mají od příštího roku jezdit vlaky o rychlosti až 320 km/h. DB E+C, jež zaměstnává v současnosti více než 4300 pracovníků ze 73 zemí, školí rovněž v zahraničí i kádry pro železniční dopravu. Jan Hála

Modernizace prodeje jízdenek v Rakousku

Jízdenkové automaty Rakouské spojové dráhy (ÖBB) budou od letošního léta postupně modernizovány. Jak informoval 29. května deník Der Standard s odvoláním na sdělení ÖBB, přechod na nový systém, který se uskuteční po 15 letech od zavedení prodejních automatů, zahne všech sedm dopravních podniků. Napříště si tak cestující v Rakousku budou moci zakoupit lístky na regionální i dálkové spoje vlaků, autobusů i pouliční dráhy. Jan Hála

Nový vlak Giruno

První nový vysokorychlostní vlak pro trat' procházející základovým tunelem Gotthard byl představen firmou Stadler Rail na kolejích v Bussnangu. Vlak Giruno je dlouhý 400 m a nabízí až 810 míst k sezení. Vlak je vybaven wifi a zesilováním pro mobilní telefonování. Dosahuje rych-

VŠIMLI JSME SI

OSMNÁCTÝ ROČNÍK veletrhu drážní techniky (Czech Raildays) se konal od 13. do 15. června na nákladovém nádraží v Ostravě. Kromě nových lokomotiv a pracovních vozů SŽDC zde byly vystaveny i modernizované vozy Českých drah, k vidění byli i drážní hasiči, jakož i firmou DPOV rekonstruovaný historický vůz Ce (domovská stanice Valašské Meziříčí), ekologický trolejbus, rekonstruovaný trolejbus Škoda 17 TR a další zajímavosti pro odbornou i laickou veřejnost. Blíží informace na webu OSŽ.



NA OSTRAVSKÉM hlavním nádraží byly v úterý 13. června uvedeny do provozu nové osobní výtahy. Ostravské nádraží patří k největším v ČR a doposud postrádal bezbariérový přístup. V současné době zde již slouží šest nových výtahů v celkové hodnotě 20 milionů korun. Dva průchozí výtahy jsou umístěny v odbovací hale (nosnost 1000 kg/13 osob), čtyři neprůchozí (630 kg/8 osob) jsou pak na jednotlivých nástupišťích. Výtahy měly být spuštěny již v únoru 2017, vlivem nepředvídaných výcepcací se termín o zhruba čtyři měsíce posunul.



V SOUČASNÉ DOBĚ finišuje rekonstrukce nádražní budovy žst. Rakovník v hodnotě 4,2 milionů Kč, zajištěná Správou železniční dopravní cesty. Tato investiční akce spočívá v opravě fasády, výměně oken a dveří, aby se zamezilo tepelným ztrátám. Zhotovitelem je firma Lzomat. Zdejší nádraží tak dostane svěží vzhled a důstojné prostředí. Snímek Tomáš Martinek.



NA PODZIM loňského roku byl uveden do provozu zbrusu nový železniční most v Ledci nad Sázavou, nacházející se v km 33,178 tratě Kácov – Světlá nad Sázavou (tzv. Horní Posázavský pacifik). Hlavním investorem této investiční akce v hodnotě 22 milionů Kč byla Správa železniční dopravní cesty, přičemž kraj Vysočina investoval do opravy a rozšíření silnice II/150 pod mostem. Nová mostní konstrukce je ploská, ocelová, nýtovaná bez mostovky, traťová kolej je na mostě nyní uložena v kolejo- vém loži na hlavních nosnících oproti dřívějšímu umístění na mostnicích. V souvislosti s tím došlo k rekonstrukci železničního svršku a spodku v okolí mostu. Tím byl nahrazen původní, 113 let starý železniční most z roku 1903, který byl na některých místech značně poškozený a zkorodovaný. Díky tomu tu došlo k výraznému zvýšení komfortu a bezpečnosti železničního provozu. Snímek Tomáš Martinek.

lostí až 250 km/h a je tak vysokorychlostním vlakem. Objem zakázky má činit 29 vlaků, jejichž hodnota je téměř 1 mld. CHF. Firma Stadler vyhrála výběrové řízení na dodávku před firmami Siemens, Alstom a Talgo.

Do pravidelného provozu by jednotky měly být nasazeny v závěru roku 2019 a to mezi Basilejí a Milánem. Jednotky by měly být vybaveny třemi druhy WC: dámské, pánský pisoár a unisex WC.

Z Blick, 18. 5. 2017, zpracoval –sh–

RŽD chtějí investovat 5,2 mil. eur do autonomního ježdění

RŽD chtějí investovat 318 mil. rublů (cca 5,2 mil. eur) do vývoje nové technologie řízení autonomních vlaků. Svěřila to zpravodajská agentura Interfax. Technologie má být nejdříve nasazena na regionálních tratích „Moskovská železnice doroga“ a „Otkjabskaja železnice doroga“. Práce na vývoji by měly být ukončeny nejdříve do konce roku 2019.

Je to jeden z důležitých kroků digitalizace v RŽD, jehož program by měl být ukončen do konce roku 2020. Digitalizace je rovněž důležitý krok ve směru „inteligentní železnice“. Rovněž údržba vlaků v RŽD směřuje k digitalizaci. Siemens proto podepsal smlouvu s RŽD k digitalizaci údržby vlaků „Lastočka“ a „Sapsan“.

Z Ostexperte.de, 24. 4. 2017, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 25 – 29. 6. 1992

V již téměř prázdninovém Obzoru je znát úleva po dlouhém kolektivním vyjednávání. Ubylo konfrontačních článků, přibýlo více odlehčujících či nadčasových, například o cestování či historii železnice.

Jednou z výjimek je rozhovor s ředitelem železničního učiliště v Karlových Varech, jehož titul „Nejistá budoucnost“ vyjadřuje tehdejší situaci železničních učilišť. Od 1. 7. 1991 byla Střední odborná učiliště zcela vyčleněna z ČSD a stala se příspěvkovými organizacemi, přímo řízenými federálním ministerstvem dopravy. Odrazila se na nich i probíhající restrukturalizace na železnici. „Dráha snižuje počet žáků a pro školní rok 1992/93 požaduje u nás přípravu pouze 25 žáků, tj. jednu třídu. Pro další rok, kdy nebude zájem ČSD, počítáme s tím, že asi nebude mít zájem ani školský úřad a budeme se muset zaměřit na něco jiného,“ odpovídá ředitel v rozhovoru. Na závěr je zde otištěno i stanovisko Ústředního ředitelství (ÚŘ) ČSD k situaci železničních učilišť, z něhož vyplývá, že vzhledem ke snižování počtu pracovníků na železnici dochází k zásadnímu snížení nábory žáků, a to až na pětinu. „Zejména u provozních profesí v odvětví dopravy a přepravy se nabízí Československým státním drahám ekonomicky i organizačně výhodnější získávání pracovníků jednak z trhu pracovních sil, nebo z absolventů ostatních typů středních škol,“ odpovídá ředitel odboru péče o pracovníky ÚŘ ČSD.

V rubrice „Co se děje v ústředí“ se můžeme mimo jiné dočíst strohou zprávu o tom, že 1. 7. 1992 končí svou činnost Železniční opravny a strojírny (ŽOS) Praha Bubny, ŽOS Horní Slavkov se převádí pod ministerstvo vnitra ČR a ŽOS Křov, Ostrava, Česká Třebová, Louny, Liberec a Děčín přecházejí do Fondu národního majetku s vypisáním veřejné soutěže k privatizaci první vlně. Zbývající ŽOS (Zvolen, Vrútky, Trnava, Šumperk, České Velenice, Plzeň a Nymburk) byly určeny pro druhou vlnu privatizace. Ústředí OSŽ kladně kvitovalo, že pracovníci těchto opravárních chtěli i po privatizaci zůstat členy

Obdovného sdružení železničářů. V příloze Obzoru č. 25 vyšla kolektivní smlouva s. o. ČSD na rok 1992 v plném znění.

Obzor č. 26 – 7. 7. 1992

V informacích ze zasedání Ústředí OSŽ se dočítáme, že předseda OSŽ na jednání mimo jiné zdůraznil, že Československo je jedinou zemí z bývalého východního bloku, které má podepsanou kolektivní smlouvu na železnici. Například v Polsku, Maďarsku či Bulharsku se tak nestalo. Ústředí OSŽ na svém jednání dne 23. 6. 1992 schválilo záměr převést zařízení ÚKDŽ (Ústřední kulturní dům železničářů) v Praze na obchodní společnost s ručením omezeným. Ústředí se rovněž zabývalo novou mzdovou soustavou, která byla nevyhovující zvláště pro infrastrukturu a některé další profese v provozu. Mzdová komise proto vyvolala jednání k její rekonstrukci a nápravě nejvíce kritizovaných nedostatků.

Připomeňme, že v roce 1992 ČSD ani OSŽ ještě nebyly rozděleny, Obzor tedy obsahoval články ze Slovenska a ve slovenštině. Na straně 3 se zabýval mimo jiné osudem tzv. Tratě mládeže, úzkokolejky z Hronské Dúbravy do Banské Štiavnice, jejíž osud byl v té době nejistý, neboť byla prohlášena za ztrátovou a zbytečnou. Jak vyplývá z uvedeného článku, pracovníci ČSD i občané této oblasti se rozhodli za její zachování bojovat. Stěžovali si však na nezáměr vedoucích pracovníků na železnici.

(Pro úplnost dodejme, že v roce 2012 ministerstvo dopravy Slovenské republiky oznámilo, že z ekonomických důvodů od 9. prosince 2012 osobní dopravu na této trati zruší. I díky petici místních aktivistů však ministerstvo své rozhodnutí změnilo a trat byla zachována.) Na mnoha dalších článcích již je znát, že nastala doba prázdnin, neboť zde nacházíme více železničních zajímavostí, poznatků z cestování či například fotokvíz. Velký prostor na čtvrté straně je věnován mezinárodnímu mistrovství USIC ve volejbalu, který se konal v Piešťanech. Zdeňka Sládková

ČD nabízejí Jízdenku na léto

Jízdenka na léto Českých drah, jejíž předprodej již byl zahájen, je nabízena ve dvou verzích s platností na sedm nebo čtrnáct po sobě jdoucích dnů. Sedmidenní stojí 790 Kč, pro držitele průkazu ISIC ještě o stokrát méně. Cena čtrnáctidenní jízdenky je 1119 Kč a zlevněné 990 korun. Jízdenka je nepřenositelná a bude platit s osobním dokladem v období od

1. července do 31. srpna. Cestovat s ní bude možno po dany počet dnů ve druhé třídě všech vlaků ČD bez omezení počtu cest nebo ujetých kilometrů.

Pro letošní turistickou sezonu zavedy už dříve České dráhy také novou celodenní síťovou jízdenku pro přepravu jízdních kol, která stojí 99 korun.

PRÁVNÍ PORADNA

Potvrzení o zaměstnání

Při skončení pracovního poměru, dohody o pracovní činnosti nebo dohody o provedení práce je zaměstnavatel povinen vydat zaměstnanci potvrzení. S ohledem na Směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, která se promítá do ZOOÚ¹, nesmí zaměstnavatel vydat potvrzení o zaměstnání nikomu jinému než zaměstnanci.

Vydání potvrzení o zaměstnání zaměstnanci nemůže zaměstnavatel vázat na jiné skutečnosti, než je skutečnost vlastního skončení pracovního poměru. Nelze třeba vázat vydání potvrzení o zaměstnání na včasné odevzdání pracovních pomůcek, předání pracovní funkce nebo uhrazení náhrady škody. Zaměstnavatel je povinen vydat zaměstnanci potvrzení o zaměstnání při skončení pracovního poměru, tedy v poslední den jeho trvání, pokud se s ním samozřejmě nedohodne jinak.

Zaměstnanec se může domáhat splnění této povinnosti zaměstnavatele žalobou u soudu. Lhůta k podání žaloby není stanovena, je potřeba toto právo u soudu uplatnit v obecné promlčecí lhůtě, která činí 3 roky a běží ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé (kdy se poprvé mohl zaměstnanec se svým nárokem obrátit na soud).

Není-li zaměstnanci vydáno potvrzení o zaměstnání, lze mít zároveň za to, že zaměstnanec, kteří ve smyslu § 11 ZP jednali jménem zaměstnavatele (a nesplnili povinnost vydat zaměstnanci potvrzení o zaměstnání) porušili právní povinnost v rámci plnění úkolů zaměstnavatele. Zaměstnanec může požadovat vydání potvrzení o zaměstnání i u právního nástupce zaměstnavatele, na kterého přešla práva a povinnosti vyplývající z pracovněprávních vztahů dle § 338 – § 345a ZP, pokud bude schopen prokázat, že u jeho předchůdce byl zaměstnán. Pokud by se například stalo, že by zaměstnanec byl v důsledku nevydání potvrzení o zaměstnání odmítnut v dalším zaměstnání, odpovídá mu za škodu tím způsobenou zaměstnavatel, který byl povinen potvrzení vydat.

Zaměstnanec musí prokázat, že jiný zaměstnavatel jej nepřijal do zaměstnání právě proto, že mu nemohl předložit potvrzení o předchozím zaměstnání.

Povinnost zaměstnavatele k vydání potvrzení o zaměstnání je vztahována pouze k zaměstnanci, proto ji zaměstnavatel nemůže splnit tím, že potvrzení vydá například novému zaměstnavateli zaměstnance, manželce zaměstnance nebo jiné osobě odlišné od zaměstnance.

Potvrzení o zaměstnání (s údajem o tom, zda byl nařízen výkon rozhodnutí srážkami z jeho mzdy, kterým soudem, v čí prospěch) **musí zaměstnanec** podle § 294 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, předložit novému zaměstnavateli.

V potvrzení o zaměstnání je nezbytné uvést: - údaje o zaměstnání, zda se jednalo o pracovní

poměr, dohodu o provedení práce nebo dohodu o pracovní činnosti a o době jejich trvání, - druh konaných prací, - dosaženou kvalifikaci, - zda byl pracovní právní vztah zaměstnavatelem skončen z důvodu porušení povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávanému práci zvlášť hrubým způsobem, - odpracovanou dobu a další skutečnosti rozhodné pro dosažení nejvyšší přípustné expoziční doby, - zda jsou ze zaměstnancovy mzdy prováděny srážky, v čí prospěch, jak vysoká je pohledávka, pro kterou mají být srážky dále prováděny, jaká je výše dosud provedených srážek a jaké je pořadí pohledávek,

- údaje o započítatelné době zaměstnání a i. a. II. pracovní kategorií za dobu před 1. lednem 1993 pro účely důchodového pojištění. Dále se v potvrzení o zaměstnání uvádějí údaje o výši průměrného výdělku a o dalších skutečnostech rozhodných pro posouzení nároku na podporu v nezaměstnanosti podle § 39 a násled. ZoZ². Tyto údaje je zaměstnavatel povinen na žádost zaměstnance v odděleném potvrzení.

Nesouhlasí-li zaměstnanec s obsahem potvrzení o zaměstnání, může se domáhat do 3 měsíců ode dne, kdy se o jejich obsahu dověděl, u soudu, aby zaměstnavatel bylo uloženo přiměřeně jej upravit (§ 315 ZP). Žaloba zaměstnance musí v návrhu přesně obsahovat, která část potvrzení o zaměstnání má být změněna a jakým způsobem.

Potvrzení o zaměstnání při smrti zaměstnavatele

Dojde-li ke smrti zaměstnavatele – fyzické osoby a v živnosti není pokračováno k tomu oprávněnými osobami, zaniká rovněž pracovní právní vztah zaměstnance k takovému zaměstnavateli. V takovém případě vzniká povinnost k vydání potvrzení o zaměstnání krajské pobočce úřadu práce příslušné podle místa činnosti zemřelého zaměstnavatele. Na rozdíl od povinnosti zaměstnavatele vydat potvrzení o zaměstnání bez jakékoli součinnosti zaměstnance (s výjimkou převzetí), povinnost vystavit potvrzení o zaměstnání vzniká krajské pobočce úřadu práce teprve na žádost zaměstnance, jehož pracovní poměr uvedeným způsobem zanikl. Navíc je zaměstnanec povinen předložit k tomu potřebné doklady.

Mikuláš Hubičský, manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

¹ zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů

² zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v poslední době došlo ke změnám (kontaktní telefonní čísla) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí Vám poskytuje následující informace:

JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí, – e-mail: judr.baborak@seznam.cz
úřední hodiny: – dle telefonické domluvy u asistentky advokátní kanceláře paní Stanislavy Švorcové
– tel.: 491 617 551, 603 535 501, – tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí), – OSŽ – ústředí, Dům Bohemka, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese: OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc, – tel.: 972 742 391, – e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz
úřední hodiny: – každé pondělí a pátek v měsíci od 09.00 – 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Ivana Homolová).

JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: – Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem, – tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162, – e-mail: m.vejlupek@volny.cz,

www: http://www.advokat-ul.cz
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko – sociálního oddělení OSŽ – ústředí: – Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n. – 1. poschodí), – tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemka, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068, – e-mail: petr.vecer@osz.org,

úřední hodiny: dle telefonické domluvy v termínech: 17. 7.; 14. 8.; 18. 9.; 16. 10.; 20. 11.; 18. 12. 2017, vždy od 9.00 – 14.00 hodin.

Zpracoval ekonomicko – sociální oddělení OSŽ – Ú

NÁZORY

20 let od nové etapy autovlaku na české a slovenské železnici

Dne 6. 6. 2017 uplynulo 73 let od vyložení spojenců v Normandii, nicméně v rámci české železnice to bylo právě 20 let od nové etapy autovlaku na české a slovenské železnici.

6. června 1997 byl vypraven „první“ vlak přepravující společně s cestujícími jejich auto, vět v té době v zemích na západ od Šumavy a Krušných hor zcela běžná. V roce 1974 byl sice pokus o letní autovlak na trase Praha / Bratislava – Varna (dle vzoru tehdejších východoněmeckých DR), ale z důvodů, které mi nejsou známy, se v dalším roce již neobjevil. Tehdejší vlak 225 z Prahy do Košic ve z Prahy do Popradu jeden vůz pro přepravu automobilů.

Cituji ze svého archívního materiálu: „Pro jízdu jsou připravena pouze dvě auta. Jejich nakládku probíhá hladce. Již ve 20 hodin je vůz uzavřen a záloha DKV Praha 742.271–0 přestavuje speciální vůz typu Hccrs 23 50 291 1966–8 (pozn. autora : v čísle železniční správy není chyba), pronajatý od firmy ARS Altman Rail System GmbH WOLNZACH z Německa, spojuje s lehkotýmovým vozem, který nám bude následující dvě noci domovem. Souprava rychlíku 225 přijíždí z ONJ s malým zpožděním po půl desáté ke II. nástupišti. Zatímco záloha přidává oba vozy, na vlak nastupuje vlaková 150.016–4. Přesně ve 22.05 h dává výpravčí rozkaz k odjezdu. Historie prvního autovlaku začíná psát své první řádky. Celní odbavení proběhlo sice rychle – další jednání s celními orgány však budou pokračovat – jsme zvědaví na reakci celníků v Horní Lidči. Nasazení uzavřeného vozu Hccrs je totiž požadavkem celní správy. Původně byl uvažován v Evropě běžně používaný vůz DDM, vybavený jak průběžným kabelem el. topení, tak žlutým napájecím potrubím, které jezdí na autovlacích i přes celní hranice EU, ovšem pro autovlak v rámci česko-

slovenské celní unie nevyhovuje... Naše obavy o celní „osud“ autovozu v Horní Lidči – podrobná celní prohlídka by znamenala odstavení mimo kolej s trojeřevným vedením, pochopitelně i s lehkotýmovým vozem a čekalo by se na další vlak – byly zbytečné, nicméně vzbuzení za účelem pasové kontroly nás neminulo.

S jedenáctiminutovým zpožděním zastavujeme v 6.52 h v Popradu. Tatry nás vítají nevýhledným chladným a deštivým počasím. Odvěšení včetně el. kabelu probíhá rychle, Hornád je připraven v 6.55 h k odjezdu. Mezitím přijíždí záloha 731.038–6 a oba vozy odstavuje. Protože v Popradě nemají koncovou vykládací rampu, musí být jako „čelní“ rampa použit plošinový vůz Res (Na) 31 56 393 6025–6, přes který se bude najíždět a vyjíždět. Proto je nutné oba vozy přeházet a tak je lehkotýmové odstaveno na manipulační kolej a teprve pak se autovůz přistavuje k rampě. ŽSR předpokládá, že jde o provizorní řešení, používané do doby, než získají rampu, kterou mají ČD v Praze. Jako obvykle jsou problémy peníze. I přes dané peripetie je v 7.19 h, za 27 minut od zastavení,

vůz vyložen, přestože se musíme couvat. Čas srovnatelný se zahraničím.“

Na rozdíl od západoevropských železnic používajících nakládací rampy různého technického provedení, často téměř archaického vzhledu, slouží na pražském hlavním nádraží jednoduchá nájezdová rampa pohyblivou plošinou, která se dokáže snadno přizpůsobit výšce podlahy vozu... později byla tato rampa instalována i v Popradu a v době, kdy byl provozován autovlak na trase Praha – Split (zvláště nízký komerční vlak Jadran) byla instalována i v Brně... Léto 1997 bylo provozováno i ničivými povodněmi, které zastavily provoz na standardní trase přes Olomouc a Horní Lideč, nicméně autovlak Hornád si s touto překážkou dokázal poradit a jezdilo se po odklonové trase přes Břeclav a Bratislavu, resp. Povážím do Püchova.

„Zkušební provoz“ v roce 1997 prokázal, že autovlak směrem na Slovensko je životaschopný projekt, který se stal součástí standardní nabídky českého a slovenského „národního“ dopravce. Miroslav Zikmund

Důchodcovské úvahy o všem možném

Už čtvrtý rok si užívám důchodu a dění na železnici sleduji jen zpovzdálí. Nedávno jsem jel vlakem z Ostravy do Brna a zpět. Pokladní i vlakový personál příjemní, vlak čistý, zpoždění s nízkou mírou, S čím se ale nemohu smířit, je fakt, že „plechové huby“ nádražního rozhlasu nehlasí cestujícím skutečný čas příjezdu vlaku a při zpoždění ani skutečný čas jeho odjezdu. Informaci o pravidelném odjezdu, tu si může

SŽDC při zpoždění vlaku strčit za klobouk, k ničemu mi není.

Jinak si snad České dráhy nevedou špatně, ale bohužel, třeba heslo „kamiony na vlaky“ se asi skutkem nikdy nestane. Silniční lobby je příliš silná, budeme se tedy asi stále častěji setkávat s tím, že se na našich dálnicích převrátí kamion, vezoucí proti předpisům přes půl Evropy neznámou nebo nebezpečnou látku. Ostatní řidiči si pak v dlouhých kolonách jistě rádi počkají, mají přece to, co chtěli.

Nedávno jsem se doslechl, že SŽDC počítá je nedostatek návestních techniků, a že jejich průměrný věk prý dramaticky stoupá. Staří, kteří vystudovali tento specializovaný obor, totiž odcházeli do důchodu a noví s odpovídajícím odborným vzděláním prostě nejsou. Na to jsem se svými kolegy upozorňoval na jednání odborných komisí a psal v Obzoru už před mnoha lety. Zkuseny a neomylný management SŽDC ale tento problém – zdá se – podcenil. Mnoho řečí a slibů, ale skutek utek.

Jak tak o tom přemýšlím, v důchodu je mi vlastně dobře, dožil jsem se ho po téměř čtyřiceti letech v provozu bez velkých úrazů a průvihů. Teď už jen odpočívám a dále rozvíjím své hobby. Zažil jsem reálný parní provoz, následnou elektrifikaci i moderní rychlovlaky, jako zabezpečovač jsem si osahal vše, od nejmodernější mechaniky, přes elektromechaniku až po starou dobrou reléovku a nejmolekulárnější stavědo ESA. Od závor na drátovody až po nejmolekulárnější přejezdová zařízení, od hlásek až po oboustranný autoblok.

Vezmu-li to širěji, uměl jsem si postavit kyslíkatku, pamatují elektronkové radiopřijímače se zeleným „magickým okem“, černobilou televizi i tranzistorovou přenosnou techniku. Rukama mi prošly gramodesky šelakové i vinylové, pásky, kazety, mini-disky i cédéčka. A nemám problém ani s mobilním telefonem, počítačem, internetem, HD televizí, ani s digitálním zpracováním a šířením obrazu, zvuku a informací vůbec. No, není to paráda tohle všechno zažít, pamatovat si a umět? Myslím, že patříím ke šťastné generaci, která byla během krátké doby svědkem úžasného technického pokroku.

-jt-

Mám radost i z cizí radosti!

Vždy mě zaujme a potěší, když čtu v „našem Obzoru“ o zdařilých akcích klubů důchodců, věřte mi, nebo ne, ale mám radost z cizí radosti všech těch důchodců z naší dráhy.

Sám už pro své zdravotní potíže nemohu dojíždět do klubu důchodců na hlavním nádraží v Praze, ale potěší mě zájem bývalých spolupracovníků z hl. n., že na mě nezapomínají, ať už to jsou ženy (důchodkyně) z nocležny, či ženy z kanceláře.

Nezávidím členům klubů důchodců, ale ze srdce jim přeji, že se často podívají po naší republice. Je moc hezké, že jim Obzor věnuje takovou pozornost, důchodci si to plně zaslouží. Jiří Krejčí

K nápravě došlo neprodleně



11. května jsem zjistil v nz. Všeďarce (trat Zadní Třeboň – Lochovice, 172) velmi zanedbaný a zarostlý výstražný kříž (foto vlevo, stav 11. 5.), po mém upozornění na SŽDC byla okamžitě zjednána náprava (foto vpravo, stav 31. 5.). A právě v těchto maličkostech spočívá práce novinářů, které by prezident Zeman „likvidoval.“ Martin Kubík



Tolik lidí Bochov již dlouho nezažil, 3. 6. v pravé poledne.

Parní vlak do Bochova provázal organizační zmatek

3. června byl vypraven z DHV Lužná u Rakovníka parní vlak vedený „Boševikem“ či „Všudybylkou“, 354.195 k 120. výročí tratě Rakovník – Protivec – Bochov. Tato trať byla otevřena 27. června 1897, 20. 11. 1898 byla prodloužena z odbočné stanice Protivec do Bečova nad Teplou. Původně se plánovalo prodloužení tratě z Bochova do Karlových Varů. Změnou politik-

Při jízdě parním vlakem si mohli cestující všimnout, že nebyla dosud zahájena oprava krásné budovy vodárny a nádraží v Protivci, že byla zbořena budova nádraží ve Vahanech na trati do Bochova, že je staniční budova Bochova stále neobydlena, to vše lidé ve vlaku komentovali.

Jelikož jsem chtěl pokračovat na Bečov, musel jsem při cestě zpět jet autobusem do Žlutice, spolu se mnou muselo použít bus dalších asi patnáct lidí od pamí jízdy z důvodu výše popsaného nepřípoje, včetně jednoho bývalého topiče na trati Protivec – Bochov, jezdil tam na páře 423.0 počátkem sedmdesátých let, pamatoval i mohutnou vykládku vozů sovětské okupační armády v nz Vahanech – vedle je VVP Hradiště Doupov, sovětské vojáci tam prý vykládali ručně uhlí z vozů pomocí nějakých malých lopatek. Prostě doba po roce 1968.

Při jízdě parního vlaku mímě zahořelo mezi Chyší a Lubencem, protože po postřiku proti plevelům suchá tráva lehkou chytne. Možná by to chtělo stříkat dřív...

Doufáme, že se podobná akce bude opakovat, ale lepší organizace je zapotřebí. Nejlepší by bylo, kdyby Karlovarský kraj do Bochova obnovil nějaké pravidelné vlaky jako podporu venkova, ale to bychom chtěli asi moc. Při jízdě jsem se sešel i s dalším dopisovatelem Obzoru, panem Martínkem z Teplíc, při té příležitosti jsme pak navštívili radniční restauraci v Bochově.

Martin Kubík



Směrová cedule na parním vlaku 3. 6.

kých poměrů po roce 1918 a jiných priorit k tomu již nedošlo, tímto se trať stala slepým ramenem, přičemž její hlavní spádovost by byla právě na Karlovarsko.

V roce 1996, za vlády ministra dopravy Římana, došlo k zastavení osobní dopravy a tím odříznutí některých vesnic nejen od železničního světa. Například obec Těšetice, která leží přímo u tratě, byla zrušením osobní dopravy postižena nejvíce. Občané vesnice Těšetice proto parní vlak při projíždění obcí mohutně zdravili, bohužel zde vlak nezastavil!

Vůbec organizace výročního vlaku byla poněkud nešťastná. Nejprve na stránkách ČD nostalgie, ale i Želpage bylo nesporné datum akce, naopak na stránkách DHV bylo datum správné, dále byl zmatek v tom, jaké vozy budou řazeny – na stránkách DHV byly vozy Bam, na ostatních stránkách rybáky, o zařazení bufetového vozu nebyla zmínka nikde, dále konstruktér zvláštního jízdního řádu v zájmu objednavatele (aby nemusel hodit dvě výměny navíc) rozvázal přípoje v odbočné dopravně Protivec, takže ujel přípoje na Žlutice a Bečov o celou jednu minutu (!). Na mé upozornění byly alespoň opraveny termíny jízdy, ale změnit jízdní řád se již nepodařilo.

Vlak byl plně obsazen a pípa s rakovníckým pivem v bufetovém voze se téměř nezastavila. Za zařazení bufetu patří díky DHV Lužná, stejně tak za to, že byl vlak složen s rybáků, které na této trati jezdily na rozdíl od lokálně nepohledných Bamů.

Jako u Šípkové Růženky

Pomalou jako u zakletého zámku pohádkové Šípkové Růženky připadá ten, kdo se vydá po kolejkách od železniční stanice Radejčín směrem na Lovosice (trať SŽDC č. 097). Jak zasvěcení vědí, traťový úsek odsud až do Lovosic je od června 2013 mimo provoz. Tehdy s sebou velká voda po vydatných deštích odnesla nad Litochovicemi nad Labem kus železničního náspu s kolejemi v délce cca 100 metrů. A od té doby v lesích podél zdejších kolejí panuje ticho. Koleje pomalu a tiše zarůstají vegetací tak, že místy nejsou skoro vidět. Lze tak obdivovat onu úžasnou sílu a schopnost přírody regenerovat, navzdory lidské činnosti. A ruku na srdce, vážení,

nebyť této obdivuhodné schopnosti přírody, dávno jsme už, jako lidský druh, vyhnuli díky tomu, jak se mnohdy k přírodě chováme.

Obnova poškozeného železničního úseku je stále v nedohlednu a asi jediným řešením je překonat jej pomocí mostu. Bohužel jako vždy, vše je především o penězích. Jak je vidět na obrázcích ze dne 29. 5., čím déle se bude s opravou trati otálet, tím více peněz to bude nakonec stát. Doufáme, že příslušné orgány se už konečně pustí do opravy této malebné trati, vedoucí Českým středohořím. Všichni, jimž není osud těchto kolejí lhostejný, držíme palce.

A. K. Kyzl



Železniční zářez u Radejčína. Zde je nejvyšší bod trati a odsud koleje klesají na obě strany, k Lovosicím a k Úpořinám.

Jak v Maďarsku našli důvod pro obnovu železnice

Ze malá sdružení nadšenců mají v boji za záchranu nebo obnovu zrušených železnic jen malé šance na úspěch, je známou skutečností. Většinou bohužel vítězí spíše jiná sdružení, která prosazují přeměny opuštěných železnic na cyklostezky. Jde to však jinak. Stačí, aby z okolí zrušené trati pocházel někdo hodně významný jako třeba v Maďarsku současný premiér Viktor Orbán, který prožil své dětství v obci Felcsút, kudy vedla železniční trať Székesfehérvár – Bicske. Potom, co se v rodné obci Viktora Orbána dostavěl v roce 2014 stadion evropských parametrů na podporu jeho oblíbeného sportu, přišla na řadu i obnova železnice. Nejednalo se už o normálně rozchodnou železniční trať, ale o no-

z autobusu je zastávka Felcsút Terményraktár v blízkosti nového stadionu, odkud vede cesta k zastávce úzkokolejky Puskás Akadémia. Vlaky jezdí zatím jen po obnoveném úseku přes již zmíněnou stanic Alcsút-Felcsút do zastávky Alcsútdoboz Arborétum v sousedství zámeckého parku.

Do budoucna by však úzkokolejka měla být prodloužena až do Bicske, kde vznikne ideální přestupní vazba k vlakům na trati Budapest – Komárom – Rajka. Odpadne tak nutná jízda autobusem a nová úzkokolejka už nebude vozit lidi jen tak, sem a tam pro zážitek z jízdy, ale může patřit i do systému veřejné dopravní služby.

Martin Kalousek



Nová úzkokolejka podle nejnovějších evropských parametrů, tak vypadá současná stanice Felcsút (na snímku).

vostavbu 5,7 km dlouhé úzkokolejky v trase původní železnice. V rámci stavby došlo také k výstavbě depa, parkoviště P+R a revitalizaci původní staniční budovy ve stanic Alcsút-Felcsút, kde bylo pamatováno i na místo pro občerstvení cestujících. Dopravu na nové maďarské úzkokolejce zajišťují vozidla původem z Nyíregyházy, kde byl v roce 2009 zcela zastaven provoz na úzkém rozchodu. Dvě motorové úzkorozchodné lokomotivy Mk48.2012 a Mk48.2016 se soupravou osobních vozů tak našly nové využití na nové trati.

Pro zájemce, kteří by se novou maďarskou úzkokolejkou chtěli svěřit, dodejme, že do obce Felcsút se dostanou autobusem od nádraží v Bicske, které leží na hlavní trati Budapest – Komárom – Rajka. Ideálním místem pro výstup

Rekreace v Orionu zahájena

Cestovní kancelář ČD travel ve spolupráci s fockou kanceláří Margaritou poulos zajistila od 5. června 27 seniorům OSŽ pobyt v řecké Leptokari.

Delegáti této cestovní kanceláře, Lukáš a Mirka, připravili pro seniory nejen řecký večer s programem a občerstvením, ale i tři zajímavé zájezdy.

Slunečné počasí se sice střídalo s deštivým, ale ani tato maličkost nedokázala seniorům pokazit dobrou pohodu. Na snímku první letošní rekreatanti u hotelu Orion.



Helena Číková

Vychází nový Vědeckotechnický sborník ČD

V polovině června vychází nové, v pořadí již 43. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je pro širokou veřejnost k dispozici na webových stránkách www.ceskedrahy.cz v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika. Sborník vychází dvakrát ročně a publikují v něm vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů.

V aktuálním čísle najdete příspěvek doc. Ing. Radovana Dolečka, Ph.D. a Ing. Jaromíra Hrubého zabývající se určováním spotřeby elektrické energie vlaků v osobní a nákladní dopravě; příspěvek Ing. Petra Cervinky, shrnující informace o výměně dat nákladních a vozových listů mezi železničními dopravci; dále otázky související s otevřením trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici od prof. Ing. Václava Cempírka, Ph.D.; příspěvek doc. Dr. Ing. Romana Štěrbý, k možnosti zlepšení konkurenceschopnosti ekologické elektrické traktice v dopravě prostřednictvím odběrněných od poplatků na obnovitelné zdroje energie; příspěvek Ing. Pavla Purkarta, DiS a Ing. Tomáše Javoříka o posílení významu železnice v dopravní obsluze regionu Rokycanska; příspěvek Jaromíra Pivoňky, DiS, a Ing. Emila Filipa o historii a využití technologie frézování kolejnic u německého správce infrastruktury DB; příspěvek od prof. Ing. Václava Cempírka, Ph.D., doc. Ing. Jaromíra Širokého, Ph.D., a doc. Ing. Jaroslava Matušky, Ph.D. k tématu Registr osvědčení strojvedoucích; příspěvek Ing. Ladislava Kováře a Ing. Josefa Koukala o využití dat z diagnostiky jedoucích vozidel; příspěvek doc. Ing. Dušana Teichmanna, Ph.D., ke stanovení kapacity mezi-staničního úseku a příspěvek Ing. Ivo Maliny věnující se památce inženýra Pilmanna. -r-

Moudrost pro tento den

Ze všech tvorů jen člověk pije, ač nemá žízeň, jí, ač je bez hladu, mluví, ač nemá co říct.
Steinbeck

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ČERVENEC

- Kopidlno – Libáň
1. 7. 1882 – 135 let
- Tanvald – Kořenov
1. 7. 1902 – 115 let
- Poříčany – Sadská
1. 7. 1882 – 135 let
- Praha-Smíchov – Hostivice
3. 7. 1872 – 145 let
- Kájov – Nová Pec
4. 7. 1892 – 125 let
- Moravské Bránice – Oslavany
14. 7. 1912 – 105 let
- Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa
14. 7. 1872 – 145 let
- Praha-Smíchov – Plzeň hl. n.
15. 7. 1862 – 155 let
- Teplice v Čechách – Duchcov (nákladní nádraží)
15. 7. 1867 – 150 let
- Zlonice – Kmetiněves
17. 7. 1882 – 135 let

SPORT

Mezinárodní mistrovství USIC v bowlingu

Ve dnech 29. 5. – 2. 6. se naše výprava zúčastnila mezinárodního mistrovství USIC v bowlingu v bulharské Albeně.

V hodnocení jednotlivců jsme obsadili 4. místo. 1. se umístilo Německo, 2. Bulharsko, 3. Francie, 5. Finsko, 6. Slovensko, 7. Dánsko, 8. Velká Británie, 9. Rusko, 10. Polsko a 11. Norsko.

V kategorii ženy zvíťazila Kateřina Fajdeková, nejlepší z mužů Roman Vavřina se umístil na místě sedmém.

Mistrovství se bohužel odehrálo na nekvalitních drahách ve Varně z důvodu opožděné do- stavby bowlingové haly přímo v Albeně, za což se organizátoři omlouvali. Přestože hráči nebyli



Na snímku zleva: trenérka Šárka Mužíková, František Mičák, Anna Randová, Josef Janů, Roman Vavřina, Kateřina Fajdeková, Miloš Paleček, tlumočník Jaroslav Kuchta a František Hnilica.

se svými výsledky spokojeni, patří jim poděkování za bojovnost.

Miloš Paleček, vedoucí výpravy

Naši fotbalisté, vítězové turnaje O pohár předsedy OSŽ, reprezentovali na Slovensku

Dne 1. června 2017 se naše výprava šestnácti hráčů ZO OSŽ při OR SŽDC Brno utkala s výběrem hráčů OZZ ŽSR v reprezentačním utkání. Kromě hráčů v naší výpravě nechyběl trenér a fyzioterapeut. Přátelské utkání se ko- nalo na pozvání slovenských kolegů v Novém Tekově na stadionu TJ Družstevník. Počasí hráčům přálo trochu víc, než by bylo třeba, úmorné vedro panovalo ještě v sedmáct hodin, kdy turnaj začal slavnostním zahájením s čestným výkopem starosty obce pana Ladislava Nagye.

Po bezbrankovém prvním poločase, když naši hráči v závěru poločasu neproměnili vlož- ženou šanci, se ve druhé poloovině utkání začala projevovat převaha slovenských hráčů, jejichž průměrný věk byl podstatně nižší, než našich hráčů. Naším se bohužel nepodařilo střelecky prosadit a soupeři se ve 47. minutě podařilo dát první gól, další góly do naší sítě

padly pak po šedesáté minutě hry a do konce utkání ještě další tři. Tak jako po nezdařeném výsledku při utkání našeho národního mužstva, by se i tady dalo říci, že naši měli více ze hry, bohužel se nestačili tak rychle aklimatizovat. V každém případě se hrálo slušně, bez zranění, a to je podstatné! Naše odborová reprezentace tak prohrála 4:0.

Utkáni se ze slovenské strany zúčastnili: I. místopředseda OZZ Bc. Anton Anđel, vedoucí referátu organizačních a zahraničních vztahů OZZ Anna Poliaková a člen regionální rady OZZ Zvolen a současně trenér reprezentace Slovenska Marián Kubinec.

Hostitelům patří poděkování za organizaci i za závěrečný program, který nám dal trochu zapomenout na prohrané utkání!

Jaromír Strýček, předseda ZO OSŽ při OR SŽDC Brno



Družstvo ZO OSŽ při OR SŽDC Brno.