

## VII. sjezd OSŽ určil program na další čtyři roky

Sedmý sjezd OSŽ se konal ve dnech 10. a 11. listopadu 2017 v ostravském hotelu Clarion.

Po schválení organizačních opatření vystoupil před delegáty jako první host předseda ASO Bohumír Dušek, který zkonstatoval, že ASO navázalo nadstandardní vztahy s ČMKOS, a že zájmy odborů (včetně železničářů) se daří prosazovat v Bruselu. Následovalo vystoupení předsedy slovenského Odborového sdružení železničářů (OZŽ) Františka Zaparanika, který připomněl nadstandardní spolupráci mezi OSŽ a OZŽ a vyjádřil naději, že budoucnost železnice v obou státech se bude ubírat správným směrem.

Předseda OSŽ Jaroslav Pejša poté přednesl zprávu Ústředí OSŽ o činnosti OSŽ po jeho VI. sjezdu. Pejša zdůraznil mimo jiné fakt, že OSŽ se podařilo zabránit opakovaným snahám o redukování jízdních výhod pro zaměstnance železnic a vyzdvihl fakt, že OSŽ je neobyčejně

úspěšné v hájení práv členů OSŽ v pracovně-právních sporech.

Zprávu o hospodaření OSŽ přednesl Vladislav Vokoun, který zkonstatoval, že hospodaření OSŽ je vedeno hospodárně a bez plýtvání, takže rozpočty za uplynulé roky 2014 – 2017 byly vyrovnané.

Následovala zpráva mandátové komise a volební komise, jakož i zpráva revizní komise OSŽ.

Po krátké přestávce byla zahájena volba nového předsedy OSŽ. Jednotliví kandidáti (Mgr. Martin Malý, Bc. Jaroslav Pejša, Vladislav Vokoun) se představili delegátům a přednesli své představy o dalším směřování OSŽ.

V následujícím hlasování postoupili do druhého kola Vladislav Vokoun a Martin Malý, přičemž Vladislav Vokoun získal 103 hlasů (48,13 %) a Martin Malý 111 hlasů (51,87 %). Předsdou OSŽ na další funkční období se tak stal Mgr. Martin Malý.

Po volbě předsedy byly projednány změny ve Stanovách OSŽ, provedeny byly volby I. místopředsedy OSŽ (Vladislav Vokoun), předsedkyně Revizní komise (Barunka Balážová) a místopředsedy OSŽ pro správu majetku (Martin Vavrečka). Potvrzeno bylo rovněž 21 členů Ústředí OSŽ.

V následné diskuzi se přihlásili delegáti věnovali otázkám režijních výhod, mediální politiky OSŽ a nutnosti rozšiřovat odborovou činnost OSŽ i u soukromých dopravců. Diskutována byla i otázka zastoupení seniorů v OSŽ a další vydávání tiskového Obzoru.

Po ukončení diskuse následovalo hlasování o programu OSŽ do roku 2021 a přijetí návržného usnesení.

Závěrečným vystoupením předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého byl VII. sjezd OSŽ ukončen.

Podrobný průběh VII. sjezdu OSŽ je zveřejněn v příloze tohoto čísla a na webových stránkách OSŽ



Snímek pracovního předsednictva VII. sjezdu OSŽ. Na tribuně zasedlí zleva Martin Vavrečka, výkonný tajemník OSŽ (na sjezdu zvolen místopředsdou OSŽ pro správu majetku), Mgr. Martin Malý, do sjezdu předseda PV OSŽ SŽDC a místopředseda OSŽ (na sjezdu byl zvolen novým předsdou OSŽ), Bc. Jaroslav Pejša, do sjezdu předseda OSŽ, Petr Štěpánek, tajemník PV OSŽ SŽDC, Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ, a Bc. Renata Dousková, do sjezdu tajemnice NeRV OSŽ, která byla na sjezdu zvolena místopředsdkyní OSŽ.

Snímek Michael Mareš

V příloze tohoto čísla najdete podrobné zpravodajství z průběhu VII. sjezdu OSŽ

## VII. sjezd OSŽ v řeči čísel

Celkem 218 delegátů z 219 pozvaných se ve dnech 10. až 11. listopadu sjelo do Ostravy na VII. sjezdu OSŽ. Chyběl jeden jediný, dlouhodobě nemocný člen revizní komise Josef Šlachta.

Téměř padesát let dělilo nejstaršího a nejmladšího účastníka sjezdu – nejstarší účastník VII. sjezdu byla Marie Mrázová (76 let) z Plzně za Republikovou radu seniorů OSŽ (průměrný věk delegátů – seniorů byl 70 let; nejmladší seniorka byla ročník 1953), nejmladším účastníkem byl Zdeněk Polák z Dobřan, delegát Podnikového výboru OSŽ při SŽDC, který shodou okolností právě na sjezdu oslavil 27. narozeniny.

Nejpočetnější delegací byli delegáti ze Správy železniční dopravní cesty – celkem 64, o devatenáct méně (45 delegátů) měly na sjezdu České dráhy, ČD Cargo mělo na sjezdu 20 delegátů,

Nedrážní republikový výbor OSŽ 18 delegátů. Společně s delegáty za SŽDC a České dráhy tento počet činil 147. Tyto delegáty nominovaly příslušné konference OSŽ SŽDC, s. o., OSŽ České dráhy, a. s., OSŽ ČD Cargo, a. s., a konference Nedrážního republikového výboru, které se konaly v květnu, respektive v červnu letošního roku. Zástupce seniorů (30 delegátů plus 1 člen Ústředí OSŽ) nominoval červnový sjezd konference OSŽ seniorů.

Přímou účast na sjezdu měli zajištěni členové Ústředí OSŽ (34 delegátů) a členové Revizní komise OSŽ (9, respektive 7 delegátů - Pavel Franěk odstoupil z funkce a Josef Šlachta se neúčastnil pro nemoc).

Nejčtenějším článkem na webu OSŽ byl článek z prvního dne jednání, jehož čtenost za 24 hodin přesáhla 3 tisíce přístupů.

-mmč-



Na snímku tři pořadatelé před nádražím Ostrava-Svinov. Zprava Miroslav Feber, Martin Markvart a řidič autobusu ČD Cargo.

## Studie proveditelnosti o nádraží v Brně je na scéně

Nejdůležitější loňskou událostí v Brně bylo druhé referendum o poloze nádraží, jehož se zúčastnilo asi 24 % voličů, z nichž kolem 81 % hlasovalo proti odsunu nádraží o jeden kilometr na jih k řece Svatce. V prvním referendu v roce 2004 s účastí asi 25 % voličů se proti odsunu vyslovilo dokonce kolem 86 % hlasujících.

I když ani jedno referendum není platné, tak se dá jistě tvrdit, že odsun nádraží podporuje asi jen 20 % lidí z Brna. A to navzdory více než desetileté obrovské mediální a politické masáži a finanční podpory řady politiků, institucí a osob.

Letošní nejdůležitější událostí v Brně je ovšem dokončení studie proveditelnosti, kterou SŽDC na konci října předala Brnu a Jihomoravskému kraji a která za téměř 23 milionů korun porovnává odsunutou variantu nádraží s názvem „U řeky“ a variantu s nádražím v centru „Pod Petrovem“.

Zastupitelé Brna i kraje mají nyní do tří měsíců vydat stanovisko, kterou variantu či subvariantu preferují, resp. která bude pro Brno a kraj prospěšnější. O výsledku má pak v březnu příštího roku rozhodnout Ministerstvo dopravy, resp. vláda.

Současná koalice politických stran a hnutí ve vedení Brna má přitom ve společné smlouvě napsáno, že podpoří takovou variantu, která bude vycházet ze studie proveditelnosti, zohlední dopravní vazby na MHD, pro Brno bude znamenat nízké investiční a provozní náklady a bude mít podporu brněnské veřejnosti.

A jak si v hrubých rysech obě varianty stojí?

I když zkoumání předložené studie stále ještě probíhá, již nyní je ale známá řada odborných údajů ve prospěch varianty „Pod Petrovem“, resp. nějakých jejích subvariant.

Tato varianta totiž pro Brno znamená úsporu nejméně 1,6 mld. Kč na investičích a také úsporu provozních nákladů za provozování MHD. I když její výstavba je mírně dražší, cca 48 mld. korun celkových investic, než odsun nádraží, cca 42 mld. korun, tak při delším provozování železnice je ziskovější.

Varianta má samozřejmě také nejlepší vazbu na MHD, takže vylepší její stávající koncepci a pro cestující zajistí úsporu času asi pěti milionů osobohodin ročně. Je proto logické, že tato varianta má stále vysokou podporu obyvatel Brna.

Opozice složená z ODS, ČSSD a KSČM ovšem může stále trvat na odsunu nádraží, neboť upřednostní spíše procesní hledisko, nikoliv odborné. Varianta „U řeky“ je totiž v souladu s územním plánem, část stavby má nepravomocně územní rozhodnutí, již se do ní investovalo asi 600 milionů korun a snadněji se bude stavět.

Bude tedy proto hodně záviset na zodpovědnosti a serióznosti politiků stávající brněnské koalice, zda při rozhodování použije odborná kritéria ze studie a ta, která má v koalici smlouvě, nebo zda zvolí méně důležitá nebo odborně nepodložená kritéria, která budou nevýhodná pro cestující a také k provozování železniční dopravy a MHD v Brně.

Nicméně pozitivní aspoň je, že si každý může

prostudovat odborné údaje o všech variantách sám, neboť studie je veřejnosti k dispozici: <https://europointbrno.cz/studie-proveditelnosti-zeleznicniho-uzlu-brno-ke-stazeni-2>

Miroslav Patrik (autor je předsdou Děti Země a zástupcem aliance Občané pro nádraží v centru)

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# „Zachování a další rozvoj benefitů, zejména jízdních výhod, je jednou z mých čtyř hlavních priorit.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsdou Odborového sdružení železničářů

V pátek 10. 11. 2017 jste byl zvolen předsdou Odborového sdružení železničářů, odborové organizace, která má přibližně 40 000 členů. Jaký jste si vytkl cíl, čeho chcete v nejbližších čtyřech letech dosáhnout?

V tuto chvíli bych to rychle a stručně shrnul do čtyř bodů: další zlepšování mzdových a pracovních podmínek zaměstnanců, zachování a další rozvoj benefitů, zejména jízdních výhod zaměstnanců, rodinných příslušníků a důchodců, rozšíření stávající škály členských výhod OSŽ, pokračování modernizace organizačních postupů a způsobů přenosu informací v OSŽ ve směru většího využívání prostředků elektronické komunikace.

Jak hodnotíte výsledek a průběh VII. sjezdu OSŽ v Ostravě? Využijete služeb odcházejícího letištního předsedy Bc. Jaroslava Pejši? Když ano, jak?

Domnívám se, že sjezd proběhl ve velmi důstojné atmosféře a volební výsledky jsou výrazem svobodného rozhodování delegátů, kteří při svém hlasování pečlivě zvažovali všechny možné důsledky svého rozhodnutí. Vyrovnané počty získaných hlasů svědčí o pozitivním vnímání všech kandidátů. Pokud se týká odcházejícího předsedy Bc. Jaroslava Pejši, tak se z mého pohledu jedná o člověka s mimořádnými zkušenostmi, zásluhami a kontakty, a rozhodně mám zájem o další spolupráci. I když už samozřejmě mám určité představy, považoval bych za nezdvořilé o nich veřejně hovořit dříve,

než se na konkrétní podobě spolupráce spolu dohodneme.

Rozumím. Vaše zvolení do čela OSŽ znamená, že budete muset svolat konferenci Podnikového výboru OSŽ SŽDC a zvolit nového předsedu Podnikového výboru OSŽ SŽDC. Kdy se tak stane?

Mimořádná podniková konference OSŽ SŽDC se uskuteční ve středu 6. prosince v Praze, v kulturním sále železniční stanice Praha hl. n., a měl by na ní být zvolen jednak nový předseda PV OSŽ SŽDC – podle platného volebního řádu podnikového výboru bude volen ze dvou stávajících tajemníků za sekci infrastruktury – a také zde proběhne volba druhého tajemníka PV za sekci řízení provozu. Přípravu této konference bychom měli dokončit na nejbližším jednání PV OSŽ SŽDC ve čtvrtek 23. listopadu 2017.

„Je to v první řadě zlepšování mezd a sociálních podmínek zaměstnanců a nalezení vhodné podoby jízdních výhod a jejich zajištění do budoucna,“ taková byla vaše první odpověď médiím, konkrétně serveru ZDopravy.cz na otázku, co hodláte změnit či zlepšit s tím, že vaším klíčovým tématem je liberalizace železnice. Mimochodem, v otázce jízdních výhod a liberalizace železničního trhu se chcete ubírat vlastní cestou, nebo navázete na práci svého předchůdce?

V obou případech budu pochopitelně na-



vazovat na práci svého předchůdce, nicméně s ohledem na dosavadní vývoj v obou těchto oblastech bude pochopitelně nutné posoudit další konkrétní kroky.

Pokud se jedná o otázku liberalizace železniční dopravy, tak v uplynulém období vedení OSŽ zaměřovalo své úsilí, stejně tak jako většina ostatních odborových organizací působících na evropské železnici, především na snahu přesvědčit politické vedení své země, že liberalizace nemusí být vždy ta nejlepší cesta pro další rozvoj železnice, neboť s sebou přináší vedle možných pozitiv také celou řadu rizik.

(Pokračování na straně 2)



Hlavní nádraží v Brně na ilustračním snímku Michaela Mareše.



# „Zachování a další rozvoj benefitů, zejména jízdnicích výhod, je jednou z mých čtyř hlavních priorit.“

(Pokračování ze str. 1)

Nicméně přijetím čtvrtého železničního balíčku v Evropském parlamentu byla zřejmá zásadní otázka, zda liberalizace na železnici ano, či ne, pro nadcházející časové období už rozhodnuta.

V této situaci tedy bude třeba se spíše soustředit jednak na prosazování spravedlivého nastavení podmínek, které umožní podnikům ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s., úspěšně působit na postupně stále více liberalizovaném trhu, a jednak, což je z mého pohledu odborového předáka snad ještě důležitější, bude třeba nalézat a prosazovat vhodné legislativní či politické garance, že se soutěž mezi dopravci, ať už v osobní nebo nákladní dopravě ve snaze o snížení nákladů, nakonec nevydá cestou soutěže dopravců ve schopnosti snižovat cenu práce svých zaměstnanců, jako se to stalo u dopravy autobusové. V dnešní době ekonomického růstu se sice aktuálně dopravci začínají v některých případech o zaměstnance spíše přetahovat lepšími nabídkami, tato situace však nemusí trvat dlouho, neboť v případě zpomalení růstu nebo dokonce recese v ekonomice by tato zvýšená poptávka po zaměstnancích v dopravě mohla rychle vzít za své. Pokud se týká problematiky režijních výhod, tak dosavadní vývoj našeho jednání s ministerstvem dopravy, Českými drahami, ČD Cargo a SŽDC o této problematice se podle mého soudu vyvíjí pozitivně a tomu je třeba průběžně přizpůsobovat naše další kroky.

Jaroslav Pejša v jednom ze svých posledních vystoupení ve funkci předsedy OSŽ – právě v souvislosti s vývojem kolem jízdnicích výhod – navrhl vyhlášení stávkové pohotovosti. Jaký je váš názor na toto prohlášení?

Tady bych navázal na předchozí odpověď. Na poslední návrh tarifů jízdnicích výhod, zpracovaný ministerstvem dopravy, odborové centrály přes určité výhrady na svém jednání 6. listopadu reagovaly zasláním návrhu textu memoranda, které by mělo do budoucna garantovat postup ministerstva dopravy, Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty v duchu dosud dosažených dohod. To je dle mého soudu reakce adekvátní k dosavadnímu vývoji vyjednávání. Vyhlášení stávkové pohotovosti bych vnímal jako vhodný krok jedině v případě, že by se ministerstvo dopravy nebo vedení železničních společností stavěly k problematice řešení režijních výhod negativně. Domnívám se proto, že za současného stavu vyjednávání by stávková pohotovost musela představitelům ministerstva dopravy připadat trochu jako vlamování se do již otevřených dveří.

„Přeji všem, aby se nám dařilo fungovat jako tým, protože jenom takto se podaří zrealizovat co nejvíce z programu, který jsme si na toto období uložili.“ Citují vaše poslední slova na sjezdu v Ostravě. Co jste měl konkrétně na mysli slovním spojením „fungovat jako tým“?

Chtěl jsem tím zejména zdůraznit myšlenku, že pro splnění obtížných úkolů, které máme před sebou, bude třeba společného úsilí všech funkcionářů OSŽ bez ohledu na příslušnost k jednotlivým podnikům. Považoval bych totiž za velice nešťastné, pokud by mě zvolení do funkce předsedy OSŽ členové vnímali v duchu titulu z deníku Z dopravy, jako „převzetí otevírání v OSŽ“ sekci SŽDC. Předseda OSŽ musí podle mého mínění vyváženě spolupracovat s představiteli všech podniků, kde OSŽ působí.

Michael Mareš



Současnou železniční stanici Vlakov u Tišnova nahradí v budoucnu nová zastávka Vlakov, která bude blíže k obci.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Vlakov u Tišnova

Železniční stanice Vlakov u Tišnova byla dříve provozně velmi důležitou stanicí, vzhledem k nepříznivým sklonovým poměrům v úseku Brno-Maloměřice – Vlakov u Tišnova (v úseku Říkonín – Vlakov 17 promile) byly téměř na všech nákladních vlacích připeřené nebo postrky. V dobách nejsilnější intenzity nákladní dopravy zde bylo pravidelně nasazeno až 9 elektrických postrkových lokomotiv řady S 489.0 (resp. 230) a provoz byl zpravidla organizován tak, že vlaky z Brna měly přípeř a vlaky do Brna zase postrk. Právě ve Vlakově se pak posun s postrkovými lokomotivami odehrával na křižanovském zhlaví, kde přípeř od Brna se přestavila na postrk do Brna.

V současné době se do trati, která příští rok oslaví 65 let, významně investuje. Cílem projektu „Zvýšení tratové rychlosti v úseku Říkonín – Vlakov u Tišnova“, který je spolufinancován EU, je zejména zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zlepšení operativního řešení, především pak zvýšení tratové rychlosti a zkrácení jízdnicích dob. V rámci zmíněného projektu dojde i k rekonstrukci železniční stanice Říkonín a zastávky Nihov, o Vlakově však na informačních panelech není ani zmínka. „Na to vám ani já neodpovím. Byl tady jeden pán, který dlouze vyprávěl, jak to bude všechno jinak, ale pak povídá: my to stejně nakonec zbouráme a postavíme vedle.“ odvětil službu konající výpravčí železniční stanice Vlakov u Tišnova.

Konkrétnější na téma železniční stanice Vlakov u Tišnova byla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. „Dle současného vývoje přípravy předpokládáme její realizaci (žst. Vlakov u Tišnova) v letech 2021 – 2022.“ sdělila s tím, že v rámci této stavby budou odstraněna nástupiště s podchodem a osobní doprava se přesune na novou zastávku blíže k obci (Vlakov). „V rámci stavby

‘Rekonstrukce žst. Vlakov u Tišnova’ se totiž předpokládá i stavba nového provozního objektu v sousedství stávající výpravní budovy a pokud nebude pro stávající budovu využito, dojde k jejímu odstranění.“

Z roku 1953, tedy z doby, kdy byl na „hlavní“ trati z Havlíčkova Brodu do Tišnova zahájen provoz, pocházejí železniční stanice Brno-Královo Pole, Kuřim, Křižanov, Velké Meziříčí a Přibyslav (v Tišnově dodnes funguje původní výpravní budova z roku 1885). Konkrétně ve Vlakově sloužila původně jako výpravní budova administrativní část skladiště (směrem k Říkonínu), v ostatních stanicích byly postaveny provozní budovy (malé přizemní); jedna je například dodnes v Ostrově nad Oslavou (od výpravní budovy směrem ke Sklenému). Provozniční výpravní budova byla ostatně i ve Žďáru nad Sázavou (dřevěné stavební baráky), nová výpravní budova byla otevřena až v roce 1966. V ostatních železničních stanicích byly nové výpravní budovy postaveny až v souvislosti s výstavbou RZZ a autobloku v letech 1976–1982, konkrétně ta ve Vlakově u Tišnova v roce 1977 – jedná se o typickou „prefabrikovanou“ architekturu tohoto období.

Zatím ke stavění vlakových cest používají výpravčí ve Vlakově u Tišnova pult reléového zabezpečovacího zařízení. „Podle koncepce se předpokládá po provedení rekonstrukce křižanovské stanice (v letech 2019 – 2020) a po rekonstrukci vlastní stanice Vlakov (2021 – 2022) dálkové řízení z Křižanova. Výpravčí ve Vlakově trvale nebudou, DOZ bude v budoucnu řešena samostatnou stavbou, která ale dosud není plánována,“ doplnila Kateřina Šubová. Na trati mezi Vlakovem u Tišnova a Říkonínem nyní pokračují denní výluky. „Denní výluky budou probíhat průběžně po celou

dobu stavby až do konce roku 2018, pokud nebudou nahrazeny vícedenními jednokolejními výlukami. Denní výluky pokrývají většinou drobné stavební práce, které závisí i na počasí. Stavba bude odvislá od zimního počasí,“ uzavřela Kateřina Šubová.

Dodejme, že úpravou nástupiště pro bezbariérový přístup a vybudováním informačního systému dojde ke zlepšení komfortu pro cestující. Rekonstrukce technologických zařízení přispěje také ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu v uvedeném úseku. Michael Mareš



„Byl tady jeden pán, který dlouze vyprávěl, jak to bude všechno jinak, ale pak povídá: my to stejně nakonec zbouráme a postavíme vedle.“ odvětil službu konající výpravčí železniční stanice Vlakov u Tišnova.

## ZE SVĚTA

### Polská železniční doprava je masivně podporována

Železniční doprava v Polsku získá v příštích letech masivní finanční podporu. Až do roku 2023 má stát investovat celkem 27 mld. zlotých (přes 6 mld. eur) do údržby a obnovy železniční infrastruktury. Takto to plánuje ministerstvo dopravy. Jsou to peníze navíc ke stávajícím plánovaným investicím, což by pak mělo celkem na těchto 6 let činit 83 mld. zlotých (asi 20 mld. eur). Hlavním cílem je zvýšení přesnosti a rychlosti vlaků osobní i nákladní dopravy. Rovněž by mělo dojít ke zkvalitnění regionální dopravy a k lepšímu napojení obcí, to upřesnil ministr dopravy Andrzej Adamczyk. Zvýšení kvality železniční dopravy by se mělo projevit již v letech 2021/2022. Po skončení modernizací by pak vlaky osobní dopravy mohly dosahovat průměrné rychlosti 120 km/h, u nákladních vlaků by přepravní rychlost mohla dosahovat 45 km/h. Následně je počítáno, že podstatný díl nákladní přepravy by mohl přejít na železnici. Z Transportweb, 9. 10. 2017, zpracoval –sh–

### SNCF se chce otevřít

Otevření na všechny strany: to je motto strategie do roku 2022, kterou zveřejnila francouzská státní železnice SNCF. Otevření znamená nejen umožnit pohled třetím stranám na svá železniční data, ale zabývat se i jinými formami mobility, které jsou z historického pohledu konkurencí pro

železnici, jako je carsharing, nabídka auta s řidičem, či nabídka dálkových autobusových spojení. Za tím účelem se SNCF spojila s autobusovým dopravcem Transdev Véoila, s pařížským dopravcem RATP a servisem Blablacar.

Nejdůležitější ale je modernizace železniční infrastruktury, kde provozovatel SNCF Réseau má ročně k dispozici více než 3 mld. eur. Cílem je vyšší propustnost a nižší náklady na údržbu a to za pomoci internetu. Problémem SNCF je nákladní doprava FRET, která za 10 let vytvořila dluhy ve výši 3,2 mld. eur. Problémem jsou i vysokorychlostní vlaky TGV, které ještě donedávna byly „vlakovou“ lodí. Rovněž provozovatel železniční sítě SNCF Réseau působí problémy, v současnosti jej tíží dluh ve výši cca 40 mld. eur. I za tím účelem se SNCF chce více „internacionalizovat“. Do roku 2025 by mělo být 50 % obrátu vytvářeno v zahraničí, když dnes je to jedna třetina. Hlavními nositeli by měly být společnosti Keolis (městská doprava) a Geodis (logistika). Obrát by se pak měl zvýšit ze současných 10 mld. na 15 až 17 mld. eur. Za tím účelem dojde i k nákupu nizozemské logistické společnosti Ceva. Jako protihodnota má být nabídnut odprodej podílů ve společnosti Ermewa. Z Transportweb, 19. 10. 2017, zpraca –sh–

### Cargo-Partner startuje nový servis z Y-wu do Prahy

Cargo-Partner s okamžitou platností zajišťuje pravidelné spojení z Y-wu v Číně do Prahy.

## VŠIMLI JSME SI

● **NEJKRÁSNEJŠÍ** české nádraží je v Doksech – nádraží v Doksech v Libereckém kraji bylo letos vyhlášeno nejkrásnějším českým nádražím. Pro nádraží známé především takzvanou Hraběcí čekárnou s vymalovanými obrazy Máchova jezera a zámků v Doksech, ležící na trati mezi Bakovem nad Jizerou a Českou Lípou, hlasovalo 1602 lidí. Na druhém místě se umístily Třebívlice (na Švestkové dráze) s 1429 hlasy. Oznamili to pořadatelé ankety z Asociace Entente Florale CZ.

● **PRŮMĚRNÝ VĚK** v Česku je 42 let. Zatímco průměrnému obyvateli ČR je 42 let, ten slovenský je zhruba o rok a osm měsíců mladší. Češi méně než Slováci stojí o manželství, víc se i rozvádějí. V Česku se také více dětí než na Slovensku rodí mimo manželství. Vyplyváto z údajů ČSÚ a Eurostatu. V Česku žilo ke konci června 10,54 milionu obyvatel, na Slovensku 5,44 milionu. Češi tvoří asi 2 % obyvatel EU, Slováci 1 %.



● **VE VESELÍ NAD LUŽNICÍ** se u zdejší železniční stanice dodnes nacházejí zbytky telegrafních sloupů. Dnes již regionální trať č. 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice kdysi na většině úseku lemovaly z obou stran. Tato trať by si zasloužila elektrizaci a nátrat alespoň dvou párů spěšných vlaků v relaci Veselí nad Lužnicí – České Velenice/Videň, neboť je vedena významnou rekreační a lázeňskou oblastí. Zejména v letním období tu tak bývá vysoká frekvence cestujících. Snímek Tomáš Martinek.



● **VLEČKA** panelárny Revnice (vyráběla i panely pro tramvajové tratě), kterou před pár lety zrušil zahraniční vlastník, byla v říjnu vytrhána. Tímto skončila další vlečka a možný tarifní bod na trati Praha – Beroun. Proslýchá se, že zde bude vybudováno parkoviště. Snímek Martin Kubík.

● **V ŽELEZNIČNÍ STANICI** Jablonec nad Jizerou, která se nachází na trati Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou, dopravce České dráhy, který zde provozuje osobní dopravu, již žádné služby nenabízí (odbavení ve vlaku), přesto se zde čekající cestující mohou zabavit. Pod krytým nástupištěm se nachází houpačka pro děti, před nástupištěm pak šachy, či „Člověče nezlob se“ z přírodních materiálů.

● **V ŽST. HAVLÍČKŮV BROT** došlo před dvěma lety ke kompletní rekonstrukci nástupiště č. 2 a 3, včetně podchodu. Tato investiční akce byla spolufinancována z prostředků Evropské unie – Operačního programu Doprava. Ostatní nástupiště č. 1, 4, 5 rekonstrukce teprve čeká.



Ostravský hotel Clarion - místo konání VII. sjezdu Odborového sdružení železničářů.

## PŘEDSTAVUJEME

### Pavla Krystková: „Martin Malý byla moje volba.“

Pavla Krystková nastoupila na železnici v roce 1992, kdy dostudovala dopravní průmyslovku v Praze v Masné ulici. „Na dráze jsem začínala jako výpravčí v Otovicích. V roce 1993 jsem přešla do Kralup nad Vltavou na perony, a pak od 2009 jsem dělala výpravčí v Nelahozevsi a ve Vraňanech. Celých dvacet let pracuji jako výpravčí v PO Kralupy

boru a vlastně během necelých dvou let jsem postupovala až na funkci místopředsedkyně ZV. Ale ani tím to neskončilo,“ směje se. „Už v roce 2013 mě navrhli do Výboru OSŽ při OŘ Praha a letos od květnové podnikové konference jsem i členkou Podnikového výboru OSŽ SŽDC.“ Tam zatím stihla čtyři jednání, teď se chystá na páté (23. 11.).

A dojmy? „Je to úplně o něčem jiném. Jednání jsou o poznání konstruktivnější, líbí se mi to,“ říká s tím, že na jednání PV se dostane k více informacím než řadový člen. „To se mi líbí, a vlastně stejně to bylo i u Výboru OSŽ při OŘ Praha, kde lze – právě díky těm informacím – věci lépe pochopit než řadový člen.“

Pavla Krystková odjížděla ze sjezdu spokojená, Martin Malý byl její volba. „Já mu fandím, mně se líbí. On má ještě takový ten mladický elán, chce něco změnit, chce tomu dát něco navíc. Například přemýšlil jak rozšířit benefity pro členy OSŽ, prostě uvažuje trochu jinak, je to nový svěží vítr,“ libuje si a stejně tak se jí líbí jeho přístup ke kolektivnímu vyjednávání. „Je strašně dobře, že u kolektivního vyjednávání je. Je na něm vidět, že to má v hlavě srovnané a že má přehled.“

I právě skončený sjezd hodnotí Pavla Krystková pozitivně. „Podstatné je, že jsme všichni zajedno v otázce jízdnicích výhod, tedy že by měly platit i v komerčních vlacích. Občas mě ale překvapí, když se někdo začne ptát na věci, které jsou jasné a dané, ale zase to může být v té informovanosti. Těm, kteří přijedou jenom na sjezd, nebo jednou za čas na nějaké jednání, tak třeba ty souvislosti unikají jako mně dříve třeba u FKSP,“ přiznává. „A dneska už jsem schopna spoustu věcí vysvětlit. Když se mě někdo zeptá, jak například fungují rekreace, respektive příspěvky na ně, tak ráda poradím. Přitom dřív jsem tomu také nerozuměla. Přesně třicet nebo padesát stránek zásad čerpání FKSP je sice jednoduché, ale pochopit to, je věc druhá. Myslím si, že řadě věcí už rozumím, ale spoustě věcí se ještě musím naučit,“ uzavírá sympatická výpravčí z Kralup nad Vltavou.

Michael Mareš



nad Vltavou, „vypráví s tím, že díky tomu začala i provizorium v Kralupech nad Vltavou. „Ale už jsem v něm nesloužila, tehdy (v letech 1993–1994) se výpravčí definitivně stěhovali do nové budovy.“

Od návratu do Kralup nad Vltavou v roce 2013 pracuje jako výpravčí, ale z vlaku ji už neuvídíte. „Sloužím na panelu v pátém patře, jsme tam dva: panelista a dispoziční výpravčí (jeden sjednává vlakové cesty, druhý je stávkový) a pravidelně se točíme – dvě směny na panelu, dvě směny jako dispoziční výpravčí,“ vysvětluje. „Ale s pokračující modernizací je těch zaměstnanců ve stanicích čím dál méně. Kolik jen lidí bylo tehdy v práci v Kralupech nad Vltavou, když jsem nastupovala do zaměstnání, a kolik jich tam je dnes!“

V OSŽ je od svého nástupu na dráhu, nejprve jako řadová členka, později jako funkcionářka. „Až v roce 2012, kdy jsem byla ještě ve Vraňanech, mě navrhli do závodního vý-



Obzor č. 45 – 16. 11. 1992

„Obzor i po novém roce český a slovenský“ – krátká zpráva na první straně informuje o tom, že i po rozdělení republiky (k 1. 1. 1993) bude Obzor přinášet články a reportáže v obou jazycích. „Protože železničáři v obou našich republikách budou mít stále dost společného i po vzniku dvou samostatných států, bude Obzor – ač vychází v Praze – psát nadále také slovensky a o Slovensku. Byli bychom rádi, kdyby se náš časopis stal jediným pojítkem, které mezi námi zůstanou,“ uvádí se v článku.

„Železnice volá SOS“ je článek od pravidelného dopisovatele Obzoru Ing. Pavla Ďáska, který shrnuje hlavní problémy, s nimiž se potýká železnice po roce 1990. Podle jeho slov železnice trpí téměř každoročními personálními změnami na postu ústředního ředitele, existenci nejistotou zaměstnanců, rozpadající se technikou a opravárenskou základnou či nedostatky v tarifní politice. Autor připomíná, že se nová akciová společnost ČSD bude ve státě se zdevastovaným hospodářstvím a klesající výrobou velmi těžko prosazovat. „Čím více budeme kvůli nedostatku v řízení provozu a obchodní činnosti ztrácet z toho mála, co železnici pro její činnost stávající hospodářská základna státu poskytuje, tím dále bude cesta k ozdravení železniční perspektivy trvat,“ uvádí autor.

Změnu k lepšímu v té době zaznamenaly vztahy mezi jednotlivými odborovými centrály na železnici. Na společném jednání dne 4. 11. 1992 se zástupci těchto organizací dohodli na jednotném vystupování vůči zaměstnavateli. „Přestože některé vnitřní a názorové otázky zůstaly nevyřešeny, dohodly se odborové

ústředny na jednotném postupu při jednání se zaměstnavatelem i na potřebě scházet se pravidelně před jednáním ústředním ředitelem nebo před kolektivním vyjednávaním,“ uvádí se v textu.

Obzor č. 46 – 23. 11. 1992

V rubrice „Co se děje v ústředí“ se dozvíme mimo jiné o jednání Federální rady sekce traťového hospodářství OSŽ. To opětovně ukázalo na nedostatek finančních prostředků na hlavní činnost, v jehož důsledku dochází k dalšímu zhoršování stavu tratí a železničního spodku. Neutěšená situace byla v nízké průměrné mzdě v tomto odvětví a také v nejasnostech ohledně privatizace některých činností, zejména traťových strojních stanic. „Na to však Ústředí OSŽ upozornilo již několikrát, ale zdá se, že ze strany hospodářského vedení je celá tato záležitost brána na lehkou váhu,“ konstatuje se v článku.

Na stránkách Obzoru se řešila i otázka zaměstnaneckých zdravotních pojišťoven, neboť v té době nebylo jasné, zda bude připuštěna konkurence vůči Všeobecné zdravotní pojišťovně.

Obzor v tomto čísle začal otiskovat čtyřdílný seriál s názvem „Jak vést kolektivní vyjednávání“ a také rozhovor se švýcarským podnikatelem, který měl za sebou práci ve dvou soukromých železničních drahách. Dotazovaný hovořil o podnikání na železnici a zmínil mimo jiné i to, že většina pracovníků švýcarských soukromých drah je odborově organizována. Zdůraznil, že důležitým akcionářem soukromých železničních drah ve Švýcarsku je stát, který tím dokazuje svou podporu železniční dopravě.

Zdeňka Sládková

Podivná výluka

Železniční doprava se neobejde bez nepřiměřenosti zvané výluka. Koleje potřebují pravidelnou údržbu, již se předchází provozním závdavům, nebo se provádí komplexní rekonstrukce, případně modernizace, přičemž práce se nedají dělat za provozu. Poněkud lépe jsou na tom víceokolejné tratě, na nichž lze provoz – třeba i částečně zredukovaný – zajistit na zbývajících kolejích.

Nejinak je tomu i v zahraničí. Minimum výluk je – jak jinak – ve Švýcarsku, kde na většině tratí končí provoz kolem 1.00 h a první vlaky vyjíždějí na trať kolem 4.30 h. Práce tam musí být zorganizovány tak, aby se za minimum času udělalo hodně práce. Konec konců ve stejné situaci jsou pracovníci údržby tratí v pražském metru, kteří mají na pravidelnou údržbu cca 4 hodiny denně v noční době, kdy metro nejedí. Pouze náročnější činnosti se musí spojit s výlukou, obvykle naplánovanou na „prodloužený víkend“ spojený s některým ze státních svátků. Na jednokolejné trati však musí osobní dopravu nahradit autobus, nákladní vlaky prostě nejedí.

Mezi takové trati patří i jednokolejná trať Otrokovice – Vizovice, kde se obvykle výlukové práce, resp. NAD rozděluje do úseku Otrokovice – Zlín a Zlín – Vizovice. Ale jsou výluky, při nichž se v celé trati vlaky nahrazují autobusem. V prvním říjnovém týdnu pokračovala výluka mezi Zlínem a Vizovicemi, započatá 28. září. Jenže – ve středu 4. října mne velice udivilo, že vlak 14229 ukončil jízdu v 18.09 h ve Zlíně a dále se jelo autobusem, nicméně o několik minut později jel ze Zlína do Lipy nad Dřevnicí kontejnerový nákladní vlak. Takže výluka do Lipy nad Dřevnicí prokazatelně nebyla. Stejně to bylo i o den později.

Kladu si tedy logickou otázku, proč nebyla

NAD provozována jen v úseku Lipa nad Dřevnicí – Vizovice, ale také v úseku Zlín – Lipa nad Dřevnicí. Tím spíše, že docela slušně frekvencované zastávky Podvesná a Dlouhá mají zastávku NAD poměrně daleko od železniční zastávky (v případě zastávky Dlouhá cca 10 minut chůze – ačkoliv cca 3 minuty od železniční zastávky je regulární zastávka MHD v ulici Kvítková). Od tiskové agentury „jedna paní povídala“ jsem slyšel, že prý autobusy NAD zajíždět k železniční stanici nemohou, protože je tam „zákaz vjezdu“ těžkých vozidel (autobusů). Pak je třeba vyjasnit, jakým způsobem se do blízkosti manipulační koleje číslo 3 v Lípě nad Dřevnicí dostává kulatina, velmi pravděpodobně určená k nakládce na železniční vozy a je zřejmé, že se „TAM“ nedovezla na střeše nějakého osobního vozu nebo na přívěsném vozíku. Na leteckých snímcích železniční stanice jsou navíc vidět nákladní auta (satelitní snímky jsou zkrátka nebezpečný udařec). A jak je obecně známo, tak NAD dostává od příslušných správních úřadů běžné výjimky ze zákazu vjezdu.

Pozornost ovšem budí i vozidla nasazovaná na výluku a jejich počet. Například na velmi frekvencovaný vlak 14210 (odjezd z Vizovic 6.52 h) – turnusově nasazovaná jednotka 844 (silná školní frekvence, cca 100 cestujících!!!) byl v některých dnech přistaven pouze jeden autobus. Navíc autobus, který není homologován pro přepravu stojících cestujících, takže podle „předpisu“ by neměl ani řídit, ani doprovázet zaměstnanec ČD připustit, aby v něm byli nějakí stojící cestující... zbytek by měl zůstat ve Vizovicích a čekat na další spoj, podobně by byl vyloučen nástup cestujících na mezipřevážných zastávkách.

Miroslav Zikmund

„Jsi bakalář? Tak to máš dobrý...“ (odposlechnuto)

Nedávno jsem na tramvajové zastávce nechtě vyslechl rozhovor dvou mladíků – zřejmě kamarádů, kteří se delší dobu neviděli. Ten první říkal tomu druhému, že je vyučený a pracuje ve stavební firmě. Ten druhý se pochlubil, že právě dokončil bakalářské studium a že už má školy po krk. Ten první mu na to odpověděl: „Tak to máš dobrý, to už jsi za vodou, teď už máš pohodičku!“ A kamarád mu přitakal: „No, teď ještě musím sehnat nějaký dobre placený flek.“

Jen jsem poslouchal, neptal jsem se, takže nevím, co bylo myšleno touto „pohodičkou“ a „dobře placeným flekem“. Ale mám zkušenosť, že někteří (nebo mnozí?) absolventi bakalářského studia si to představují asi takto: Dejte mi psací stůl, počítač, služební mobil, pracovní dobu, případně časem služební auto, a já budu něčemu šéfovat nebo něco řídit. Nemám zcela konkrétní představu co, ale snad se něco najde, určitě to zvládnou.

Aplikuji-li to na svoji bývalou profesí (návěstní technik) vidím to tak, že dnesní bakaláři si asi vůbec nepřipouštějí, že by mohli (jako absolventi elektro-fakulty) nastoupit k SŽDC. Tedy – začít pracovat v 6. tarifní třídě jako návěstní dozorce (tak, jako kdysi absolventi průmyslové školy, kteří dnes nejsou) a postupně se po získání provozních zkušeností a potřebné praxe stát návěstním technikiem (návěstním mistrem, vrchním návěstním mistrem), který v denním provozu a při poruchových pohotovostech s brašnou nářadí a měřících přístroji udržuje a opravuje zabezpečovací zařízení... Vidím kolem sebe, že tito čerství bakaláři se vidí na docela jiných pozicích. Ale je jich pro ně tolik? A kde bude SŽDC hledat náhradu za stárnoucí a odcházající návěstní techniky a návěstní mistry? To ví snad jen pánbůh.

Jiří Tiefertunk,

emeritní návěstní technik

Posunovač - podceňovaná profese

Dnes bych se rád v Obzoru zmínil o jedné profesi, která je nedostatek v ČD i ČD Cargo – posunovač. Ano, profese, která je v Českých drahách jak u osobní, tak i nákladní dopravy potřeba a bude v budoucnu potřeba stále. Samy se vagony nerozvěšují, pokud nemají samospáhlou. To je profese, která je nejen namáhavá, ale i náročná. Nezapomeňte, že pracujete venku za jakéhokoliv počasí, sněh, mráz, déšť, vedro.

Bohužel je to i profese, ke které se moc lidí nehlásí. Po letech strávených v posunu to mohu posoudit. Bolení zad, kdy se člověk ohýbá, poté samozřejmě páteř je namáhána, nohy a ruce také. Dříve v této profesi bylo také málo lidí, pamatují, kdy u železnice pracovali vojáci základní služby. To vše už je za námi a nyní pracují v posunu většinou lidé starší, neboť mladí lidé nemají zájem za dvacet tisíc se hlásit k posunu. Za prvé málo peněz, za druhé zodpovědnost a také mít k tomu lásku a dělat to rád a ne z donucení. Víte, být venku v kolejišti za každého počasí není med, takže dnes za dvacet tisíc raději jdou do skladu skládat krabice,

Všemocná ochranka

Z 10. na 11. října jsem se zdržel v noční Praze a protože mi jel poslední vlak ve směru Beroun ze žst. Praha-Smíchov v 0.35 h, krátil jsem si čekání četbou pěkných výstavních panelů (o uskutečněných projektech obnovy památek) v odjezdové hale, když tu ke mně v 0.31 přistoupil robustní muž ochranky stanice (zprvu jsem se domníval, že jde o bezdomovce a chce žebrat) a rázně mě vyzval k opuštění odjezdové haly (patrně jsem vypadal podle něj jako bezdomovec já), na mé chabé protesty, že si chci dočíst rozečtený odstavec a pak jdu na perón, zvyšoval hlas a tak jsem radši odešel. Na vyklízení prostor odjezdové haly přitom neměl právo, neboť se hala včetně výdejny jízdenek dle informací o stanici na stránkách ČD, a. s., https://www.cd.cz/stanice/praha-smichov/5457226 uzavírá až v 1.00 h Domnívám se, že by najatá ochranka měla cestující chránit a ne je vyhazovat z nádraží 30 minut před uzavřením. To mi připomíná jinou perličku. Onehdy mi odmítli natočit pivo v restauraci Potrefená husa v odjezdové hale žst. Praha hl. n., jelikož prý zavírají – bylo však 20 minut před zavírání hodinou. Takže k čemu vlastně nějaké uzavírací hodiny jsou, když si každý dělá „svobodně“, co chce, ač je placen úplně někým jiným?!

Martin Kubík

Ohlas na článek „Kdy jindy, když ne teď?“ v Obzoru č. 21

Jsem sice už důchodce, ale i tak mám zájem, aby odborová funkcionář, kteří budou řídit vyjednávání o kolektivní smlouvě, dosáhli při jednání se zaměstnavatelem úspěšných výsledků. Nyní se všude hovoří o zvyšování mezd. Říká se, že naše republika je nyní bohatá, tudíž musí zbohatnout, v rozumné výši, i pracující na naší dráze, ne? Zdůrazňuji, že nepřehlédnutelnou roli v kolektivním vyjednávání k tomuto tématu má naše OSŽ. Kéž jsou odboroví vyjednávači nezlomní v dosažení vstřícnosti ze strany zaměstnavatele. Je dobré, když odborové centrály na dráze budou v tomto vyjednávání jednotné. Přáním všech pracujících na dráze je, aby jednání byla úspěšná a prospěšná všem.

Mnoho zdaru přeje i důchodce Jiří Krejčí

ODD. BOZP OSŽ-Ů UPOZORŇUJE

Jak Franta spolkl brouka aneb co dělat při akutní otravě

Každý z vás si jistě dovede představit ten krásný letní den, kdy chodíte v kolejišti a slunce, tráva a kytky voní tak silně, že skoro zapomenete na práci a na to, že ráno se vám ten nápad vedoucího natírat ani trochu nelíbí. Vzduch se tetelí a kolem bzučí mouchy. A jak si tak létají a všichni otravují, vedle vás začne Franta šilet, že jednu velkou spolkl a prská, kašle a nadává, pak začne rudnout a šátrat v brašně. Potud by to byl příběh pro zasmání, dával by se k dobru po práci u piva, ale milý Franta se při tom hrabání v tašce přehmatne a místo vody si přihne ředidla.

Že se to nemůže stát? Jistě, že může, a není to nic neobvyklého. Jen si sáhněte do svědomí a pořádně se rozhlédněte po dílnách. V regálech máte různé skleničky od jogurtů, lahve a pikslíčky plné bůhvíčeho, jen ne jídla nebo něčeho pitného. Pokud budete optimističtí, příběh skončí tím, že už budete znát zásady první pomoci díky proškolení z Bezpečnostního listu ředidla. Frantu v lepším případě odvezou do nemocnice na pozorování, možná si tam pár dnů polejí, a pak se vrátí mezi vás. V opačném případě ho čeká doživotní problém s poškozením plic a jiných vnitřních orgánů, nebo se mu, pokud to bude příběh se špatným koncem, budete rovnou skládat na kytku.

Přítom stačí tak málo. Na pracovišti musí být k dispozici bezpečnostní listy – tedy jakýsi rodový list chemické látky, zaměstnanci s jejich zněním musí být seznámeni právě i proto, že obsahují, mimo jiné, pokyny k provádění první pomoci. Nádoby od potravin nebo neoznačené nádoby s chemickými látkami by se neměly na pracovištích tolerovat – vše se musí skládat

vždy v originálních a označených uzavřených obalech!

Při požití nebo zasažením chemickými látkami volejte vždy lékařskou pomoc. Další telefonní číslo, které by měl každý z vás mít ve svém mobilu, hned za tísňového volání, je kontakt na nepřetržitou službu Toxikologického informačního střediska (TIS – mobil 224 919 293, 224 915 402). Na tomto čísle vám kdykoliv pomohou právě v případech akutních otrav, ať už lidí nebo domácích mazlíčků.

**První pomoc** – chemické látky, které mohou poškodit plíce (benzín, nafta, petrolej, terpentýn, směsová ředidla apod.):

– NIKDY NEVYVOLÁVEJTE ZVRACENÍ!

– pokud postižený zvrací, dbejte, aby nevdechl zvratky (hrozí nebezpečí poškození plic), volejte lékaře (předložte originální obal s etiketou, popřípadě bezpečnostní list dané látky),

– při stavech ohrožujících život nejdříve provádějte resuscitaci postiženého a zároveň zajistěte lékařskou pomoc,

– při nadýchání okamžitě přerušete expozici chemikálií, dopravte postiženého na čerstvý vzduch a zajistěte lékařské ošetření.

– při styku s kůží sundejte znečištěný oděv, omyjte postižené místo velkým množstvím, nejlépe vlažné vody a mýdlem, zajistěte lékařské ošetření,

– při zasažení očí ihned řádně vypláchněte oči proudem vody, rozvěfete oční víčka (třeba i násilím); pokud má postižený kontaktní čočky, ihned je vyjměte, zajistěte lékařské, nejlépe odborné, ošetření.

Dana Žáková,

oblastní inspektorka BOZP

PRÁVNÍ PORADNA

Nepojištění členové OSŽ – upozornění

V poslední době dochází ke značnému nárůstu mimořádných událostí (dále jen MU), resp. škodních událostí (např. dopravních nehod, poškození výpočetní a kopirovací techniky, na přenosných osobních počítačích, ztráty mobilů apod.), způsobených vámi, některými členy OSŽ, kteří nejste pojištěni za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (dále jen „pojištění odpovědnosti“) u Kooperativa pojišťovny, a. s., prostřednictvím ZO OSŽ.

Členům OSŽ, kteří jsou pojištěni, v převážné většině případů provede pojišťovna likvidaci vzniklé škody s tím, že zaměstnanec po obdržení písemného sdělení od Kooperativa pojišťovny, a. s., o provedení likvidaci, zaplatí pouze minimální spoluúčast (tj. ve výši 5 %, minimálně 500,- Kč, maximálně 3000,- Kč).

Argumentace některých členů OSŽ, že mají sjednané individuální pojištění u jiné pojišťovny je v pořádku, ale je třeba si současně uvědomit skutečnost, že spoluúčast při likvidaci škody bude podstatně vyšší (v řádu tisíců Kč), protože v jejich případě určitě nejde o tak výhodný produkt oproti pojištění odpovědnosti v rámci OSŽ. Pojištění odpovědnosti se navíc vztahuje i na další odpovědnosti za škodu nad rámec Všeobecných pojištních podmínek.

U členů OSŽ, kteří nejsou pojištěni, požaduje zaměstnavatel zaplacení výše skutečné škody dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (až do 4,5násobku hrubé měsíční mzdy) buď najednou celou částku nebo opakujícími se srážkami ze mzdy (při průměrné hrubé měsíční mzdě 20 000,- Kč se jedná o finanční částku 90 000,- Kč).

**Ve výše uvedené věci znovu doporučujeme nepojištěným členům OSŽ, aby si bezprostředně sjednali, prostřednictvím své ZO OSŽ, pojištění odpovědnosti.**

V Řádu právní pomoci OSŽ, článku IV. „Podmínky pro poskytování právního zastoupení v řízení před soudem“ je mj. jednoznačně uvedeno, že při rozhodování odborových orgánů o poskytnutí právní pomoci se rovněž přihlíží k tomu, zda je žadatel pojištěn na náhrady škod způsobených v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli.

Vzhledem k současné společenské a ekonomické situaci a z důvodů finanční náročnosti soudních řízení (načtyřicet vynaložené finanční prostředky ze strany OSŽ – ústředí na náklady soudního řízení) bude ESO OSŽ – ústředí doporučovat Představenstvu OSŽ při rozhodování o poskytnutí právní pomoci zohlednit skutečnost, zda je člen OSŽ pojištěn prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s. V případě, že člen OSŽ nebude pojištěn, nelze vyloučit, že:

**■ ve zvlášť závažných důvodech** bude poskytnuta právní pomoc v nižší výši, např. jen ve výši 50 % úhrady nákladů soudního řízení ze strany OSŽ – ústředí. Členové OSŽ si budou zbývajících část finančních nákladů hradit z vlastních prostředků (z praxe se jedná o částku ve výši cca desítek tisíc Kč).

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



Nákladové nádraží v Jičíně (tzv. Jičín „staré nádraží“) dodnes plní významnou roli v železniční nákladní dopravě. Jedním ze zdejších železničních přeprávců jsou uhelné sklady. Vybudovat v tomto prostoru autobusové nádraží není na místě.





Legendární motor dopravce ČD, a. s., 810.152-9 (původně M152.0152) zastavil jako Os 18106 v nejvýše položené dopravně Kubova Huť za mírného sněžení 6. 11. ve 12.39 h.

## Šumava prožívá poslední dny s ČD, a. s.

Dopravná D3 Kubova Huť je naší nejvýše položenou stanicí na síti dopravce ČD, a. s., v nadmořské výšce 995 metrů nad mořem. Od 10. prosince bude sice stále nejvýše položenou stanicí v Česku, ale již na síti soukromého dopravce GW Train Regio, želez tak převezme dopravná D3 Pernink s nadmořskou výškou 902,347 metrů nad mořem.

Kubovu Huť jsem navštívil 6. listopadu, tedy měsíc před zásadní změnou provozovatele trati. Změnu pocítí i cestující, neboť ve vlacích jezdil dosud průvodčí, ten bude nahrazen samoobslužným způsobem odbavování, takže při zpoždění se nebude moci cestující dovolat pomocí při zadržení přípojných vlaků. Navíc samoobslužný způsob činí některým cestujícím potíže, zvláště těm s poruchou zraku a jinak handicapovaným. Při mé návštěvě byla na trati

Strakonice – Volary další z nekonečných výluk na šumavských lokálkách – tentokrát v úseku Lenora – Volary. Soukromník zahájí svou činnost na zcela rekonstruovaných tratích, letité výluky odnesl dopravce ČD, a. s.

Opět vznáším otázku na Jihočeský kraj: když je údajně dopravce GW Train Regio tak výhodný, proč kraj neobnoví osobní dopravu i na před pár lety zastavených tratích, jako byly Divčice – Netolice či Čičenice – Týn nad Vltavou? Nebo proč tyto tratě jako kompenzaci obnoví kraj pro dopravce ČD, a. s.? Jihočeský kraj za sesazeného hejtmana Zimoly devastoval železniční dopravu v kraji, pak ať se ČSSD, KSČM či ODS nedívá, že občan volí jiné strany, které zatím alespoň v krajské dopravě nic nestály pokazit.

Martin Kubík

## Happening ve stanici i na trati

Na svatého Martina po ránu, tedy dne 11. listopadu 2017, se v nádražní hale železniční stanice Františkovy Lázně shromáždila poněkud neobvyklá sešlost, hovořící směsí českého a německého jazyka. Saxofonista a jeho kolega s valchou, tvořící česko-německé DUO FASANO, harfenistka Zbyňka Šolcová i s harfou, taneční pár, jehož oděv vypovídá o dobách, kdy železná opona byla ještě napůl otevřená, Jiří Werich Petrášek, spisovatelé, malíři, muzikanti, účastníci 14denního festivalu Literární Františkovy Lázně, sponzoři, mediální partneři. Prostě jen jejich výčet by dal na celou stránku. A stále přicházeli další a další.

Po úvodních slovech Aleny Vávrové, která je hlavní organizátorkou festivalu Literární Františkovy Lázně, se rychle rozjela ta pravá happeningová atmosféra. Střídala se vystoupení hudební slovní, občas přerušovaná náhodnými vstupy dalších účastníků. Nejčastěji ve chvílích, když se objevila některá nová příchozí osobnost, kterou vítalo hlasité skandování jejího jména. Halou se pak ozývalo například: „Páral, Páral, Páral!“ (spisovatel Vladimír Páral) nebo „Jára, Jára, Jára!“ – samozřejmě Cimman, kterýžto jako největší z umělců, literátů, hudebníků a vůbec všech Čechů nesměl chybět. Snad jen drobnou potíž způsobila policejní hlídka, která se snažila v mnoha zemích hledaného Jaroslava „C“ zatknout. Bohužel se neshodli na jeho podobě, a tak náš velikán opět unikl. A bylo to dobře, protože letošní motto festivalu bylo „Zpívaná poezie“, což je Mistrova parketa.

Mnoho dalších hostů přijelo soupravou happeningového vlaku z Chebu, který měl za úkol pod vedením strojvedoucího Jiřího Kotouse a oblíbeného průvodčího „Jarouška“ – čili Jaroslava Klyeisea po přestávce vyrazit se všemi hosty směrem k německé hranici a dále do bavorského města Hof. A když už hovořím o železnici, nesmím zapomenout na železničáře Ing. Vladimíra Omelku, který se nebyvalou měrou o tuto jízdu zasloužil, Františka Týlšara – zástupce Jihočeského klubu Obce spisovatelů a FISAIC, který je velkým železničářsko-literárním propagátorem, či hudebníka Petra Jandu, jehož „Vlak, co nikde nestaví“ zná snad každý. Bavorskou literární stranu zastupovala např. spisovatelka Sabine Dittrich. Svět se přijel i františkolázeňský starosta a mnoho dalších osobností obou spřátelených regionů.

Po výpravě, kterou byl poctěn „Jahodový básník“ František Týlšar, přesně v 10.20 hodin, se dala souprava, tvořená moderní motorovou jednotkou Oberpfälzabahn řady 1648, do pohybu. Německý dopravce zajistil soupravu, ale ani náš „národní dopravce – České dráhy“ nezůstal stranou. Dodal kvalitní vlakový doprovod i velmi vítané občerstvení nápoji, které roznášela

elegantní vlakuška. Za jízdy se také rozdávaly dárky od účastníků, zněla živá hudba, četly se ukázky z poezie. Nezapomenutelné bylo vystoupení harfenistky Zbyňky Šolcové, s jejímiž doprovodem zazpíval árii z opery Rigoletto anglický hudební skladatel a operní mistr Barry Webb. Zajímavé bylo, že toto bravurní vystoupení nebylo sečtené, neboť Barry Webb mohl přiletět jen na dva dny a nenašla se žádná příležitost ke zkoušce, natož k nacvičení. Když potom vzala do rukou akustickou kytaru rocková ikona – Petr Janda, rozepíval se jeho písničkami celý vlak. K programu se pochvalně



Na snímku z happeningu jsou zleva Petr Janda, František Týlšar a Alena Vránová.

vyjádřil také Mistr Cimman, který cestu vlakem absolvoval „sedící, bdící“. A to díky šikovnosti dětí ze ZUS Járy Cimmanova Františkovy Lázně, které ho vyrobily.

Do Hofu vlak dorazil včas a bezpečně. Na nástupišti ho již očekávala bavorská delegace, s níž uvedme alespoň některá jména: Peter Nürmberger – vedoucí kulturního odboru města Hof, Peter Herold – ředitel Městské knihovny v Hofu, Alexander Dietz, zástupce jednatele EUREGIO EGRENSIS, či německý spisovatel Dr. Albrecht Bald. Delegace také po krátkém proslovu pozvala účastníky do historického salonku, kde bylo přichystáno malé občerstvení a velké překvapení.

Hlavní tvář vlaku letos byla německá spisovatelka Sabine Dittrich, která se jízdy účastnila už podruhé. Nyní však měla velikou výsadu – ve slavnostním královském salonku jsme pokřtili její knižku „Pomocí mlčení“. Ano, čtete správně – kniha je opravdu v češtině! Kmotrou se stala česká spisovatelka Alena Vávrová. U „kolébky“ knihy stál i sám Karel Hynek Mácha, dále dvě krásné dámy z nakladatelství Mladá fronta, které Sabině knihu vydalo. A samozřejmě také paní Olga Kupec, která má asi němčinu v malíčku, protože celé setkání včetně křtu nádherně tlumočila do obou jazyků. Zajímavostí je skutečnost, že v Německu zvyk „křít knihy“ neznají. Možná se jednalo i o celostátní premiéru.

Co jiného napsat na závěr, než slovo děkujeme. Děkujeme Českým drahám, jmenovitě Ing. Omelkovi, Alence Vávrové – duši celého projektu, prostě všem účastníkům.

-FJB-

## Úsek Tišnov – Vlkov u Tišnova je nejen stavebně náročný, ale hlavně atraktivní pro turisty a fotografy

Mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem v současné době probíhají dvě stavby, jedna mezi Říkonínem a Vlkovem u Tišnova (délka 10,7 km, zhotovitelem je společnost Chládek a Tintěra), druhá pak v úseku Kuřim – Tišnov (délka 11,4 km, zhotovitelem je společnost Kuřim, vedoucím účastníkem pak Šubterra). V obou případech je cílem stavby „zvýšení traťové rychlosti“ (respektive zkrácení jízdních dob) a zkvalitnění železniční dopravy (respektive zlepšení jízdního komfortu) pro cestující veřejnost.

V případě první stavby („Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova“) je cílem stavby i rekonstrukce železniční stanice Říkonín a zastávky Níhov, zřízení nových bezbariérových nástupišť a nástupištních přístřešků, a také zvýšení rychlosti (ze 100 km/h až na 140 km/h, respektive až na 160 km/h pro vozidla s naklápacími skříňmi). Toho bude dosaženo především úpravou geometrické polohy kolejí (přeložky trati na výše uvedeném úseku nejsou navrženy). Součástí této stavby je i rekonstrukce dvou tunelů: Lubenského (délka 213 m) a Níhovského (531 m), včetně jejich očištění od náletové vegetace a mechu, pročištění povrchového odvodně-



Cílem stavby je i rekonstrukce železniční zastávky Níhov.



Pohled na Velký železniční viadukt Kutiny je připomínkou tragické nehody expresu Pannonia a zároveň vzpomínkou na 1 českého a 30 polských občanů, kteří na tomto místě zahynuli při železničním neštěstí 11. 12. 1970.

ní portálových příkopů a sanace betonových tub portálů. Kromě toho se na trati provádějí úpravy skalních masivů (denní výluky budou probíhat až do cca 15. 12. 2017).

Hlavní výluky budou pokračovat i v příštím roce, začnou od 3. 4. 2018 (a budou trvat do 30. 11. 2018.) V těchto výlukách bude rekonstruován celý úsek od železniční stanice Říkonín až po železniční stanici Vlkov u Tišnova; práce se budou týkat především trakčního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, mostních a elektroobjektů, a také samozřejmě železničního spodku a svršku.

Úsek Tišnov – Vlkov u Tišnova je nejen stavebně náročný (maximální stoupání 17 promile), ale hlavně atraktivní a zajímavý pro turisty a fotografy; před Loučským tunelem (ten je dlouhý 632,55 m) vede trať po viaduktu „Mezihoří“ (ten tvoří 10 oblouků, délka viaduktu je 217 m), fotografy vyhledávané je zejména Loučský viadukt o devíti obloucích a celkové délce 282 metrů (největší z oblouků má rozpětí 107,5 m).

Kamenolom mezi Tišnovem a Loučským tunelem byl otevřen při výstavbě trati počátkem čtyřicátých let minulého století a vedla z něj úzkorozchodná dráha pro přepravu materiálu na stavbu trati. Po přerušení stavby v období druhé světové války byla v úseku Tišnov – Níhovský tunel postavena úzkorozchodná dráha pro dopravní potřeby továrny na výrobu letadel Diana, jejíž hlavní výrobní prostory byly



## Zachraňte vodárnu Zbytiny!

Ve Zbytínách zatím stojí pěkná původní památná věžovitá vodárna pro parní lokomotivy, její střecha vyžaduje okamžitou opravu nebo bude pozdě. Zbytiny leží na trati Nové Údolí – Volary – Čičenice. Snímek Martin Kubík

právě ve třech výše zmíněných tunelech.

Druhá ze staveb (Kuřim – Tišnov) se pak nachází v obvodu železniční stanice Kuřim. I v tomto případě jde především o rekonstrukci staničních kolejí a zabezpečovacího zařízení, což umožní zvýšení rychlosti až na 120 km/h v tomto úseku. Náplní této stavby je odstranění stávajícího nevyhovujícího stavebně-technického stavu železničního svršku a spodku, původních ostrovních nástupišť, trakčního vedení a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. V rámci stavby dojde i k nápravě trvalého překračování limitních hladin hluku ze železniční dopravy. Letos výluky staničních kolejí potrvají do 30. listopadu 2017.

Michael Mareš

## SPORT

## Šachisté po mnoha letech vyhráli malý USIC

Ve dnech 10. – 13. října proběhl na Lesní chatě v Kořenově malý USIC v šachu za účasti šachistů železničářů ze šesti zemí. Na šachovnicích se v pěti kolech utkali šachisté Belgie, Německa, Rakouska, Švýcarska, Velké Británie a našeho družstva.

Hned na úvod jsme začali s dlouhodobými vítězi malých USIC v šachu, s družstvem Německa. Po velmi dlouhém zápoleji jsme zvítězili 4:2. To byl historický úspěch a první krůček k našemu celkovému vítězství. Postupně jsme vyhráli nad Rakouskem 5:1, Belgií 5:1, Švýcarskem 4,5:1,5 a Velkou Británií 4,5:1,5.

Družstvo Velké Británie překvapilo novým, omlazeným mužstvem a překvapivě remizovalo s Německem 3:3 a o umístění na druhém místě muselo rozhodnout až pomocné hodnocení. Ze všech odehraných šachových partií naše družstvo pouze v jedné partii prohrálo, což je ojedinělý výsledek v rámci malého USIC v šachu. Ing. Zdeněk Růžička vyhrál všechny své partie.

Na úspěchu našeho družstva se podíleli Michal Horák – OŘ Ústí nad Labem, Ing. Mar-

## Moudrost pro tento den

Dávejte si pozor, co předstíráte, neboť se tím časem stanete.

Ernest Hemingway

## Zemřel Václav Dostál



Dlouholetý zaměstnanec ČD, kterému by bylo 75 let, byl velký fanďa železnice a věnoval jí celý život. Pracoval v depu kolejových vozidel, kde začínal jako zámečnický elektrický lokomotiv, poté technolog, vedoucí oprav vozidel, inženýr železniční dopravy, technik atd. Byl to též sportovec a dlouholetý funkcionář fotbalu, aktivní při zajišťování celostátního turnaje dep kolejových vozidel. Neobešel se bez něho snad žádný „Národní den železnice“. Byl členem okresního a krajského fotbalového svazu, jeden čas pískal 1. ligu. Jak o něm říkal kolega Emil Efler, „byl to výborný člověk a vášnivý fotbalista tělem i duší“. To potvrdila jeho manželka Zdena, kterou miloval; byli spolu přes padesát let. Jejich dvě dcery Ilona a Martina trávily na hřišti s tátou hodně času. Starší Martina pokračuje v nádražské rodinné tradici.

Milý Václave, dráze a fotbalu zdar! Budeme vzpomínat. –jih–



Vítězné družstvo českých železničářů.