

## Z aktuálních událostí

**Představenstvo OSŽ**, které za řízení předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, v úterý 6. února, se seznámilo s informacemi ze zásadních jednání, jejichž převážná část se týkala školení ke kolektivní smlouvě Českých drah, ČD Cargo a SŽDC. Místopředsedové OSŽ hodnotili průběh i obsazení školení velmi pozitivně.

Velká pozornost byla věnována žádostem o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. Představenstvo se poté seznámilo s předběžnými výsledky hospodaření OSŽ za rok 2017, projednalo a schválilo rozpočet OSŽ – ústředí na rok 2018, sportovní a kulturní akce železničářů v roce 2018 a vzalo na vědomí informaci Revizní komise OSŽ.

Na jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC** v Praze 20. února vyslechli členové PV z úst předsedy PV Petra Štěpánka informaci o tom, že od 1. 4. 2018 dojde k začlenění organizačních jednotek SON do regionálních jednotek OR SŽDC. Pod metodické vedení náměstka GR SŽDC pro správu majetku bude také spadat organizační jednotka Hasičské záchranné služby. Zároveň dojde k procesu centralizace finančních účtáren v OJ SŽDC. Název SON se má změnit na nový – SNB (Správa nádražních budov). Vzhledem ke stávajícímu počtu současných oblastních ředitelství SŽDC dojde k tomu, že zaměstnanci jedné z OJ SON budou rozděleni v určitém počtu ke dvěma OR SŽDC (OR Olomouc a OR Ostrava). Tato informace pak vedla k diskusi o smyslu tohoto kroku a také k závěru, že stávající samostatný odborový Výbor SON (v rámci OSŽ), který byl při příchodu zaměstnanců k SŽDC vytvořen, bude nadbytečný. Bylo proto přijato usnesení PV, aby bylo zahájeno jednání se členy Výboru SON u každé z příslušných OJ OR SŽDC. Podle slov personálního ředitele OR SŽDC Ing. Kouckého by touto reorganizací nemělo dojít k žádnému snížení počtu zaměstnanců.

**Ústředí OSŽ** zasedalo ve středu 21. 2. v sídle OSŽ v pražských Vysočanech. V úvodní části informoval I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun o jednání Dozorčí rady ČD z 19. 2., která přijala podnikatelský plán. České dráhy jsou podle Vladislava Vokouna nejen schopny plnit všechny závazky z kolektivní smlouvy, ale zároveň i poměrně masivně investovat do kolejových vozidel. Dále zde zazněly informace o situaci ve společnosti ČD Cargo, které přednesl Petr Kubička (společnost počítá s masivními investicemi do parku kolejových vozidel; podnikatelský plán počítá s pokrytím kolektivní smlouvy, ČD Cargo má již vyřešené jízdní výhody pro nové zaměstnance). Předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek informoval o jednání Správní rady SŽDC (na níž generální ředitel SŽDC Pavel Surý oznámil, že k 28. 2. 2018 podá rezignaci) a dále informoval o organizační změně týkající se OJ SON. Místopředsedkyně OSŽ Renata Dousková poté telegraficky informovala o dění v Nedrážním republikovém výboru (NeRV): ve společnosti RYKO Děčín byla uzavřena kolektivní smlouva na jeden rok s navýšením dovolené a odměn, v Dopravním zdravotnictví je kolektivní smlouva rovněž podepsaná a probíhá ve spolupráci se zaměstnavatelem aktivy.

Členové Ústředí OSŽ dále schválili předběžné výsledky hospodaření za rok 2017 i rozpočet OSŽ – ústředí na rok 2018, dále změny ve statutárních orgánech Dozorčí rady OSŽ Slovakia, a. s., a Pacifik, a. s., (vyplyvajících ze VII. sjezdu OSŽ), vzali na vědomí Informaci o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2017 a vzali na vědomí zprávu o činnosti oddělení BOZP v roce 2017, hodnocení železničního sportu 2017 a kalendář železničního sportu na rok 2018.

V závěru jednání mimo jiné referovala Barunka Balázová o činnosti Revizní komise OSŽ a Petr Toman o jednání Správní rady ZPMV (211), respektive o zvýšeném zájmu o příspěvek na KOP u pojistěnců ZPMV. **-red-**



**Negativa převládají! Pozitivem nové haly v Rakovníku je velký manipulační prostor, negativem pak třeba osvětlení pracovních kanálů či nešikovné umístění vypínačů. „Jsmo ale rádi, že tu halu máme, i když nedostatky převažují,“ říká Tomáš Olšiak, předseda ZO OSŽ Rakovník. Snímek Michael Mareš**

## Nová hala v Rakovníku je úzká a nevyhovuje potřebám opravářů. Zase se ušetřilo, ale na nesprávném místě! říká Tomáš Olšiak

V Rakovníku mají od ledna ve zkušebním provozu novou opravárenskou halu, opraváři z ní ale nejsou nadšení: Regionovy nelze zvednout, kanály na oplach motorů se kvůli elektrickým rozvodům nedají používat a zářivky místo na vozidla svítí na zem. Sečteno, podtrženo: Regionovy se dál při opravách motorů, převodovek a dvojkolí musí „přilít“ a s motory se na oplachy jezdit do sousední rotundy. „**Původní rozpočet byl nějakých 120 milionů korun, hala nakonec byla postavena za polovinu, takže to někde musí být znát.**“ konstatuje Tomáš Olšiak, předseda ZO OSŽ Rakovník. „**Snázili se ušetřit, kde se dalo, a tohle je**

**výsledek. Jediným plusem je, že je hala prostorná a je v ní teplo.**“

Rakovníčtí opraváři léta volali po nové hale, teď jí sice mají, ale zase jsou nespokojeni. Proč? „**Protože jsme čekali, že nám ta hala pomůže, že dojde ke zlepšení pracovních podmínek pro údržbu a tím i ke zvýšení kvality oprav. Jenže jak můžeme zlepšovat kvalitu, když místo haly máme akorát tak teplou garáž.**“ říká Tomáš Olšiak našťávně. Zvedáky se totiž nevejdou do průjezdného profilu, a když se nakonec Regionovy podaří na zvedáky dostat, nelze je kvůli překážejícím rozvodům na zdi zvednout. „**Zkoušeli jsme to a je to problém.**“

**Ta hala je prostě úzká. Zase se ušetřilo, ale na nesprávném místě!**“ dodává „**Samozřejmě, ta hala mohla být širší, ale to by byla o jedenáct milionů dražší.**“

Podle Tomáše Olšiaka tak k žádné avizované úspoře času či nákladů zatím nedochází. Podobných nedostatků či nedodělků je totiž v hale víc, například osvětlení prohlídkových kanálů. „**Svítilnice krásné, ale do kanálů a ne na spodek mašiny,**“ ukazuje jí Tomáš Olšiak s tím, že problémem jsou i zásuvky a elektrické rozvody na dně kanálů, kvůli nimž nelze omývat motory v nové hale. **(Pokračování na straně 4)**

## Oddělení provozu a údržby budí emoce!

### Na Českých drahách zanikají depa kolejových vozidel, provoz bude řízen centrálně z jednoho místa

Zefektivnit systém řízení odboru kolejových vozidel, to je hlavní cíl „Změny organizačního uspořádání úseku techniky, servisu a majetku“, kterou před členy Výboru OSŽ DKV přišel ve čtvrtek 22. 2. 2018 (spolu s nově ustaveným ředitelem odboru údržby a opravárenství Ing. Pavlem Rešlem) obhajovat Ing. Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah pro servis, techniku a majetek. Do konce ledna řídil provoz a údržbu vrchní přednostové DKV, nově (od 1. února 2018) se tyto dvě činnosti oddělily a začaly podléhat nově zřízeným odborům na generálním ředitelství – odboru provozu (který vede Ing. Tomáš Mohr) a odboru údržby a opravárenství (Ing. Pavel Rešl). „**Hlavním smyslem je centralizovat řízení provozu a údržby, tzn. řídit naši síťovou službu z jednoho místa, protože jsme dospěli k závěru, že už je přežitik, abychom dále řídili provoz, údržbu a opravy v rámci celé České republiky v pěti autonomních depch. Jsme celostátní dopravce, naše služby musíme řídit z jednoho místa,**“ vysvětlil Miroslav Kupec.

Od 1. 7. 2018 proto definitivně zaniknou depa kolejových vozidel (DKV Plzeň, Praha, Česká Třebová, Brno, Olomouc), a nově vzniknou tři a tři oblastní centra (OC) provozu a údržby; v případě provozu to budou OC Plzeň, Praha, Olomouc, v případě údržby OC Plzeň, Praha a Brno. „**Chtěli bych zdůraznit, že to není tak, že místo pěti dep vznikne šest oblastních center, tedy že nám naopak naroste administrativní – opak je pravdou,**“ zdůraznil Miro-

slav Kupec. „**Tím, jak zeshňujeme řídicí strukturu, vypadne z toho minimálně šedesát technicko-hospodářských pracovníků,**“ dodal. Jak Miroslav Kupec dále řekl, „**nejmí možné, aby si každé depo hrálo dál na svém písečku, čistě v tom svém vlastním lokálním zájmu.**“ „**To už je překonáno! Berte to tak, že máme spoustu racionálních důvodů, proč jsme to udělali. Stojíme si za tím, s plnou odpovědností, a jsme to my, kdo tu firmu řídí. Můžeme tady diskutovat do nekonečna, ale prostě to udělat musíme.**“

V nově vzniklých šesti oblastních centrech by se měla řešit jen prvotní činnost, dva centrální odbory (údržba a provoz) by pak podle Miroslava Kupce měly mít, „**veškeré štábní útvary, jako jsou ekonomika či obchod.**“ „**Provoz tedy bude řízen centrálně z jednoho místa, stejně tak jako opravy a údržba kolejových vozidel,**“ prohlásil Kupec. Výše popsaná změna organizačního uspořádání úseku techniky, servisu a majetku skončí 1. 1. 2019, kdy se z obou odborů – provozu a údržby – stanou samostatné výkonné jednotky. „**Takže to finále organizační struktury bude vypadat tak, že přímo pod mnou bude provoz kolejových vozidel, jako jedna výkonná složka, druhá (výkonná složka) bude správa údržby kolejových vozidel, třetí bude zařízení služeb, které vzniklo v loňském roce, a čtvrtá bude správa a provoz historických kolejových vozidel.**“

**(Pokračování na straně 3)**



**Na snímku z jednání Výboru OSŽ DKV (zleva) Věra Nečasová, Ing. Miroslav Kupec a Ing. Pavel Rešl.**

## NA AKTUÁLNÍ TĚMA

# „Svou práci děláme reklamou železnicí a železničním společenstvem, a to je vlastně cíl webových stránek FISAIC.“

Hovoříme s **Bc. KATEŘINOU VOKOUNOVOU**, spoluautorkou webových stránek FISAIC

**Graficky bohaté, zatím textově chudé, asi tak by se daly ve zkratce popsat webové stránky FISAIC, na jejichž přípravě se podílela Bc. Kateřina Vokounová. Říká se, že webové stránky FISAIC jsou vaše práce, je to tak?**

Ano, ale řekla bych, že je to spíše společná práce moje, co se týče grafické stránky, a vedoucích skupin Českého zemského svazu (ČZS), to pokud jde o obsah. Lze říct, že strukturu stránek, jak by to mohlo vypadat, jsem opravdu vymyslela já. Chtěla jsem, aby to, jak říkáte, bylo graficky bohaté a barevné. Dnes více než kdykoliv předtím žijeme ve vizuální době, zejména mladá generace spíše reaguje na obrázky, symboly a ikony, než na samotný text. Proto jsem chtěla, aby ty stránky měly moderní podobu. A co se týče textu, tak ten se stále doplňuje. Na začátku jsme si řekli, že se o text postarají vedoucí jednotlivých skupin. Hodně jsme se o tom bavili a samozřejmě každý měl svou vlastní představu. Sladit devět skupin do jednotné formy a dát stránkám konzistentní obsah, není skutečně jednoduché. Zvláště když vedoucí skupin jsou každý z jiného konce republiky. Pořád hledáme vhodnou formu a texty průběžně doplňujeme, ale věřím, že brzy najdeme ideální podobu. Hodně jsem s kolegy komunikovala a vysvětlovala jim svoji koncepci, protože někteří vedoucí skupin, jako například esperanto, už mají svoje vlastní webové stránky a ty mají samozřejmě velmi bohaté.

**Kdo webové stránky spravuje?**  
Tak o tom zatím ještě definitivně rozhodnuto není. Zatím dělá administrátora já a pravděpodobně to tak i na delší dobu zůstane. Byla

jsem demokracicky (a tak trochu nedobrovolně) zvolena.

**Jaký je hlavní cíl webových stránek FISAIC?**

Tak to bylo také hodně předmětem debaty. Proszovala jsem, aby to bylo prioritně pro veřejnost, ale že tam budou i nějaké informace, které se můžou hodit členům, jako třeba, že jsme v nějaké soutěži získali medaili. Řečeno obecně, proszovala jsem, aby ty stránky byly zaměřeny na práci členů FISAIC, aby ukazovaly, co členové dělají. Prostě aby to byly stránky informující veřejnost o tom, co jsme, co děláme, jaké máme skupiny a co nabízíme. Někteří členové, nebo i vedoucí skupin, ale naopak preferovali zájem členů, tedy aby tam byly především informace pro členy. Tím by ale stránky neúměrně narostly a ztratily přehlednost.

**A jak to tedy nakonec dopadlo?**

Jak už to v podobných případech bývá – kompromisem. Je několik rovin, proč ty stránky vznikly. První rovina je, že chceme přilákat nové členy, aby se stali členy FISAIC. Chceme také, aby zájemci o FISAIC věděli, jaké skvělé skupiny máme a co všechno může železničář ve svém volném čase dělat; jak a kde se s tím může uplatnit. Protože, když ti zájemci budou ve svém oboru dobří, tak mohou jezdit i na zahraniční akce. Stejně tak mohou rodiče poslat své děti na specializované tábory, které nově organizujeme. Členství ve FISAIC vlastně můžeme brát i jako určitý druh zaměstnaneckého benefitu. Tuto myšlenku prosazujeme s prezidentem Českého zemského svazu (Vladislav Vokoun, poznámka autora) i v zahraničí. A pak



tady máme ještě další rovinu, na kterou já osobně kladu velký důraz: webové stránky by totiž měly sloužit i k tomu, abychom té železniční společnosti nebo společenstvem ukázali, jak jsme dobří. Nechceme být totiž organizací, která jenom nastavuje ruku a jako rozmazlené dítě žádá rodiče o peníze, ale chceme být vnímáni jako organizace, která za ty peníze nabízí nějakou prožitkovou – nějaký benefit pro železničáře, a zároveň chceme být i reklamou pro tyto společnosti.

Uvedu příklad: modelářské výstavy, ty jsou u veřejnosti hodně oblíbené, chodí na ně tisíce lidí a nejsou mezi nimi jen a jen samí železničáři, jsou to i rodiče s dětmi. Takže vlastně tím děláme reklamu určitým způsobem i železnicí a železničním společenstvem, a to je další cíl těchto webových stránek a to je i to, o co jsem se snažila. **(Pokračování na straně 2)**



# „Svou prací děláme reklamu železnici a železničním společenstvem, a to je vlastně cíl webových stránek FISAIC.“

(Pokračování ze str. 1)

Na webu naleznou zájemci přehled všech devíti zájmových skupin v rámci FISAIC, stačí kliknout a vybrat si.

Ano. Zájemci tam naleznou odkazy na jednotlivé zájmové skupiny a také aktuální pozvánky na výstavy, semináře, konference. Aktuálně je to například výstava našich výtvarníků, která se bude konat v březnu v Praze (viz také pozvánka na poslední straně tohoto čísla Obzoru). Na webu máme zveřejněn kalendář akcí na rok 2018. Oblíbené a hojně navštěvované jsou především modelářské výstavy a akce Literátů.

Webové stránky jsou v provozu zhruba tři měsíce, už máte nějaké ohlasy?

Ohlasy mám jak od vedoucích skupin, tak i od některých členů, kteří hodně chválili grafickou stránku. Webové stránky jsme také představovali na Prezidiu FISAIC, které se konalo v září v Bad Tölz (Německo). Musím říct, že prezidenti zahraničních svazů byli nadšení, včetně „nejvyššího vedení“ FISAIC (prezident i viceprezident). Máme ohlasy i od kolegů z Rakouska, Německa, Slovenska, Rumunska, Belgie a Francie. Díky členství ve FISAIC se železničáři vlastně otevírá možnost představit se veřejnosti na různých akcích, ať už to jsou výstavy, semináře či dětské tábory, kde děti natáčejí videa, která pak zveřejňují na facebooku.

Jaké další akce letos chystáte?

Velkou akcí, kterou letos pořádá železnice, bude v září Národní den železnice v Českých Budějovicích, kde budou některé skupiny určité vystavovat a prezentovat se. Z minulosti mohu dát příklad výstavy v rámci mezinárodní soutěže v Berouně, která byla uspořádána ve spolupráci s městem Berounem a byla přístupná veřejnosti. I tam se prezentovaly některé zájmové skupiny FISAIC a například modeláři tam měli obrovský úspěch a dostalo se jim dokonce pozvání na další akce pořádané i mimo dráhu.

Letos proběhnou i akce k výročí staletí ČSD, při té příležitosti, předpokládám, budou také nějaké výstavy. Ano, mnoho akcí bude doprovázeno aktivitami zájmových skupin FISAIC, v Rajeckých Teplicích například proběhne výstava „100 let ČSD“, které se aktivně zúčastníme. V rámci oslav se ale chystá i mnoho dal-

ších aktivit a akcí pro veřejnost, například Literátů připravují vydání už V. dílu své legendární knihy „Literáti na trati“, pokračuje též výstava PHOTOLITERA, která se dostala i k našim sousedům do Žiliny. Také se ale musím zmínit o tom, že Češi jsou velmi aktivní i v zahraničí. Téměř každá naše skupina bude prezentovat svoji práci na zahraničních výstavách, soutěžích, kongresech, atd. Tak například modeláře čeká výstava ve Welsu (Rakousko) a v Moskvě, výtvarníci budou vystavovat v Gentu (Belgie), filmaři se tradičně zúčastní Letní filmové školy ve Strečně, mohla bych ale jmenovat dále a dále.

Když vás tak poslouchám, napadá mě, proč to všechno není zařazeno webovými stránkami OSŽ, například jako podstránka OSŽ, zvlášť když je Český zemský svaz FISAIC v gesci OSŽ?

Určitě by to šlo, ale zaprvé by to musel někdo spravovat a za druhé by webové stránky OSŽ obrovsky narostly. Vezměte si, že máme devět zájmových skupin a zřejmě to není konečné číslo. Máme zhruba padesát akcí za rok, to také není konečné číslo, navíc počet výstav, seminářů a akcí roste, a kdyby to všechno mělo být pod webem OSŽ, tak nevím, kdo by se v tom vyznal. Myslím si, že to má větší smysl samostatně, FISAIC je velmi specifický. Zatímco OSŽ je zaměřeno spíše na sociálně-právní oblast, FISAIC inklinuje ke kultuře.

Michael Mareš

FISAIC - Fédération internationale des sociétés artistiques et intellectuelles des cheminots, neboli Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů, má od loňského prosince nové webové stránky [www.fisaic.cz](http://www.fisaic.cz).

FISAIC si klade za cíl organizovat a kultivovat zájmovou činnost železničářů ve volném čase, a to jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni. Federace nyní sdružuje 24 zemí Evropy. V rámci jednotlivých států jsou vytvořeny zemské svazy, které sdružují železničáře v jednotlivých oblastech činnosti. Čeští železničáři jsou členy FISAIC od roku 1992 a sídlo ČZS FISAIC je od 1. 1. 2015 v Praze při Odborovém sdružení železničářů. Prezidentem ČZS FISAIC je Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ.

## PŘEDSTAVUJEME

### Alexandr Holub: „Jako nový člen Ústředí zatím sbírám zkušenosti v tomto orgánu.“

Na dráze pracuje Alexandr Holub již čtyřicet let a stejnou dobu je i členem odborů. Jeho profesí je mistr oprav hnacích vozidel v provozní jednotce Valašské Meziříčí, která spadá pod DKV Olomouc, devátým rokem pracuje jako neuvolněný předseda zdejší ZO OSŽ. „Po vyučení v Olomouci a maturitě v Šumperku jsem nastoupil jako elektromechanik do tehdejšího lokomotivního depa Valašské Meziříčí a pracuji zde dodnes, i když v průběhu let se organizačně název depa změnil. Další změna nás čeká v tomto roce, jak ale bude vypadat, zatím nikdo pořádně neví,“ reaguje

A co pro něj práce člena Ústředí OSŽ znamená? „Jako nový člen Ústředí zatím sbírám zkušenosti v tomto orgánu, jednání bývá jednou za měsíc, projednávají a schvalují se tam vnitřní záležitosti OSŽ, hodnocení byly výsledky kolektivního vyjednávání a diskutují se záležitosti, týkající se například zaměstnanosti – to je v současné době v našem odvětví zvlášť aktuální,“ reaguje chystané změny v oblasti opravárenství. „Pokud to bude nutné, vyjádřím se i k novému uspořádání současných DKV, zatím však čekám na bližší informace z vedení OKV,“ dodává.

Převážná většina provozních zaměstnanců v PJ Valašské Meziříčí pracuje v současné době v profesi mechanik a elektromechanik kolejových vozidel. Jednotlivé směny jsou sešnané, takže práce nevážně, vše, co je nutné a potřebné udělat, se bez větších problémů daří zvládnout. Práce je rozdělena na směny, během nichž se provádí údržba hnacích vozidel. Ve Valašském Meziříčí jsou to vozidla řady 844 (RegioShark), motorové vozy řady 842 a 814/914 (Regionova). „Opravujeme také motorové vozy řady 810, privěsné vozy a pár lokomotiv řady 742,“ doplňuje výčet předseda. Jak dále dodává, tratě, na kterých tyto vozy jezdí, se rozkládají od Ostravy po Kojetín, včetně zdejší lokálky do Rožnova pod Radhoštěm. Věkově se složení opraváři pohybuje mezi 45–50 lety, nejmladšímu mechanikovi je 26 let. A jak funguje zdejší ZO OSŽ? „Výhodou je, že jsem prakticky v denním styku se členy naší ZO, takže jim mohu osobně předávat veškeré informace z dění v OSŽ a reagovat na jejich dotazy,“ říká předseda.

Pravidelně se schází zdejší třináctičlenný závodní výbor, kde jsou zastoupeni zaměstnanci jednotlivých profesí. Pro členy OSŽ organizuje závodní výbor výlety za kulturu, sportovní akce (především fotbal a hokej) a také výpravy po českých řekách a jejich sjíždění na lodích. Už tradicí se stala mikulášská nadílka pro děti zaměstnanců, která probíhá na krytém plaveckém bazénu ve Valašském Meziříčí. „Jednou za rok uspořádáme také setkání bývalých zaměstnanců, kde bývá účast kolem dvou set lidí. I když jsou dnes již v důchodu, stále se zajímají, co se na dráze a v jejich oboru děje,“ konstatuje předseda. Pro současně zaměstnané členy OSŽ zajišťuje zdejší ZV OSŽ pojištění odpovědnosti, které mají prakticky všichni. „Nikdy nikdo neví, co se může stát, i když je člověk sebevíc opatrný,“ říká na závěr předseda ZV OSŽ PJ Valašské Meziříčí, nový člen Ústředí OSŽ Alexandr Holub.

Miroslav Čáslavský



V pátek 23. 2. byla rekonstruovaná kovárna slavnostně uvedena do provozu. Na snímku (zleva) ředitel SOŠ s SOU Nymburk Ing. Jiří Hubálek, předseda představenstva DPOV, a. s., Ing. Roman Kott, člen představenstva Českých drah, a. s., Ing. Miroslav Kupec a starosta města Nymburk PhDr. Pavel Fojtík.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Kovárna DPOV Nymburk

Jedno z nejstarších a největších železničních učilišť v České republice bylo postaveno nedaleko nádraží v Nymburce již v roce 1945. Prošlo rozsáhlým vývojem a v současné době na něm studuje kolem 450 žáků, dnes pod hlavičkou Střední odborné školy (SOŠ) a Středního odborného učiliště (SOU) Nymburk. Tato škola však již není předurčena výhradně pro potřeby železnice, ale má všeobecnější rozsah. Hlavní účel (výuka kvalifikovaných pracovníků pro potřeby železnice) tak v posledních letech v mnoha směrech vymizel, přičemž důsledky tohoto stavu jsou nasnadě: „Již několik let trvá nedostatek elektromechaniků, elektrikářů, zámečníků, obráběčů kovů a dalších profesí v našich dílnách,“ říká Ing. Ctirad Pinkas, Ph.D., systémový specialista Provozního střediska oprav (PSO) Nymburk, organizačně spadajícího pod DPOV, a. s. (Dílň pro opravu vozidel), které sídlí v Přerově. „Protože máme historické vazby na zdejší učiliště, napadlo nás tuto nepříznivou situaci řešit vzájemnou spoluprací,“ dodává.

Zatím první vlašťovkou spolupráce v tomto směru je obnovená kovárna v areálu DPOV Nymburk, která vznikla v rámci první etapy realizace společného projektu Centra praktického vzdělávání. Projekt byl vypracován v těsné součinnosti s vedením nymburské školy, v níž probíhá výuka žáků, kteří budou kovárnu a posléze i další prostory Centra praktického vzdělávání využívat ke své odborné přípravě. „Je to ideální cesta návratu k původnímu záměru školy, v němž učiliště sloužilo pro výuku mladých odborní-

ků s uplatněním na železnici,“ vysvětluje Mgr. Gabriela Kuchařová, vedoucí učitelka odborného výcviku v nymburské škole.

Slavnostní otevření rekonstruované kovárny proběhlo v pátek 23. února přímo v areálu kovárny za účasti vedení Českých drah (Ing. Miroslav Kupec), vedení DPOV, a. s., (předseda představenstva Ing. Roman Kott a člen představenstva Ing. Břetislav Polešový), zástupců SOŠ a SOU Nymburk, starosty města Nymburk, představitelů Středočeského kraje a také zástupců Dopravního vzdělávacího institutu (DVI), který poskytuje služby v oblasti železničního vzdělávání.

Kovárna je vybavena původním buharem, stále spolehlivě sloužícím, a čtyřmi novými výhřevkami, které může využívat současně osm učňů. „Učňi se zde naučí základy sváření za tepla, kalení, popouštění a další kovářské práce,“ přibližuje využití kovárny učitel odborného výcviku Bc. Jan Lokajčák. „Věřím, že se nám podaří získat dostatečný počet mladých lidí pro práci na železnici, současná situace začíná být kritická,“ dodává. Vše tak bude záviset nemalé míře na tom, jaké mzdové podmínky dráha bude moci novým zaměstnancům nabídnout. I když DPOV v současné době nabízí motivační a stabilizační program, je otázkou, zda to bude v konkurenci jiných zaměstnavatelů stačit.

„Zájem o práci se podle našich zkušeností přenáší z generace na generaci a tady vidíme výhledisko. Děláme proto osvětu mezi našimi zaměstnanci, aby své potomky vedli k lásce k železnici a práci na ní,“ nastiňuje budoucí



Na snímku záběr z prvních ukázkových prací v nové otevřené rekonstruované kovárně, které je součástí provozního střediska oprav DPOV Nymburk.

možný vývoj v této oblasti Ctirad Pinkas. Záviset přitom bude samozřejmě nejen na postojích vedení ČD (které je této myšlence nakloněno), ale i na podpoře státu v této oblasti, například pomocí grantů či stipendií pro učňovské obory. „Nedostatek mladých lidí pro učňovské profese se projevuje nejen na dráze, každou chvíli nám telefonují zástupci nejrušnějších firem, kteří mají zájem o absolventy školy. Bohužel jich je stále málo,“ konstatuje Gabriela Kuchařová. Jak ona, tak i zástupci podniku (ČD, DPOV) však věří, že se situace v této oblasti v blízké budoucnosti změní k lepšímu. Pomocí k tomu by mělo Centrum praktického vzdělávání, jehož součástí bylo i otevření nové kovárny a další kroky, které vedení DPOV v tomto směru chystá.

Miroslav Čáslavský

## ZE SVĚTA

### DB letos dostane na infrastrukturu rekordních 9,3 mld. eur

Rekordní částku 9,3 miliardy eur vynaloží Deutsche Bahn (Německá dráha) v letošním roce do další výstavby kolejové dopravy a modernizace železničních nádraží. Jak oznámil 15. února koncem, tato částka je o 800 milionů eur vyšší, než kolik bylo na tyto účely investováno loni. Většina z této sumy bude z peněz spolkové vlády. Plánované stavební práce, jež se mají uskutečnit na přibližně 20 důležitých tratích, však způsobí i narušení přesnosti provozu dráhy, takže vlaky budou mít zpoždění od deseti minut až do půl hodiny, uvedl deník Handelsblatt. Ve špičce budou stavební práce probíhat současně až na 800 místech, sdělil Ronald Pofalla, člen představenstva DB, odpovídající za infrastrukturu. Od dubna do října 2018 se bude stavět například mezi Kolínem nad Rýnem a letištěm v Düsseldorfu.

Mezi Würzburgem a Mnichovem se má od července do října obnovit vodící technická zařízení. V důsledku těchto stavebních činností bude však dráha provozovat v celé Spolkové republice v průměru o šest až sedm procent méně vlaků, poznamenal Pofalla. V roce 2021 plánuje DB dle jeho slov investovat do obnovy a údržby infrastruktury 5,5 miliardy eur. Bude se jednat o 1600 kilometrů kolejí, asi 220 mostů a více než 1700 výhybek.

Jan Hála

### Nový druh vlaku

Od platnosti jízdního řádu na počátku prosince 2017 byla u společnosti Deutsche Bahn (DB)

zavedena nová kategorie vlaků – ECE (EuroCityExpress). Jedná se o pár vlaků jezdících mezi Frankfurtem nad Moh. a Milánem, který je veden jednotkami 610 SBB. Tato jednotka odpovídá kategorii A (jako TGV a ICE), proto označení ECE.

Z LOK Magazin, 12/2017, zpracoval –sh–

### První zcela autonomní nákladní vlak

V říjce osídleném regionu Pilbara v západní Austrálii se v říjnu 2017 uskutečnila první jízda nákladního vlaku na kontinentu bez strojvedoucího. Vlak jel po trati 100 km dlouhé ze stanice Wombat Junction do stanice Paraburdo a byl kontrolován řídicím týmem z centrály v Perthu. Trať patří důlní společnosti Rio Tinto, která obhospodařuje železniční síť Hammersley and Robe Railway o celkové délce 1700 km, která končí v přístavech Dampier a Port Walcott. Zkušební jízda autonomního vlaku je začátkem toho, že do konce roku 2018 by měl být zaveden zcela automatizovaný provoz. Cílem společnosti je být první na světě se zcela automatizovaným provozem. Řídící systémy dodala společnost Ansaldo STS.

Z LOK Magazin, 12/2017, zprac. –sh–

### Kytarové struny mají snížit hluk vlaků

I když kytarové struny a kolejová doprava nemají na první pohled nic společného, ve skutečnosti inspirovaly známý koncert Semperit k využití jejich vlastností jako zvláštní vložky mezi pražce a koleje s cílem snížit hluk projíž-

## VŠIMLI JSME SI

● **PŘESUN** brněnského nádraží začíná nabírat stále konkrétnější podobu. Přes odpor části veřejnosti proti přesunu nádraží na brněnskou periferii schválili nejprve zastupitelé kraje (leden 2018) a poté rovněž zastupitelé města (27. února 2018) variantu „Nádraží u řeky“ – asi kilometr vzdušnou čarou od současného nádraží. Účtů naplátná na tuto změnu by mohlo být navrženo a zastupitelstvem Brna schváleno propojení přesunutého nádraží s centrem města podzemní dopravou – jakýmsi brněnským metrem. Spory o polohu brněnského nádraží názorově rozložily brněnskou městskou koalici, definiční slovo bude mít vláda.

● **ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU** v blízkosti nymburského DPOV využívají zdejší zaměstnanci a zaměstnanci sousedního podniku ČD Cargo k jízdám do práce a z práce. Zastávka je určena pro služební účely, v budoucnosti by však mohla sloužit jako oficiální zastávka pro širší veřejnost pro dopravu do zdejší průmyslové zóny. O dalším osudu zastávky rozhodne SZDC, která plánuje v místech se zastávkou sousedících stavební změny.



● **VODÁRNA** ve Valašském Meziříčí je věrnou kopií vodárny v Roudnici nad Labem (viz článek v Obzoru č. 4). Na rozdíl od ní je ta valašskomeziříčská uzamčená a na první pohled v dobrém stavu. Její provoz však byl ukončen již před lety, kdy skončila éra parních lokomotiv. Na její další využití se čeká, případný prodej do soukromých rukou (podobně jako v Roudnici n. L.) však komplikuje to, že vodárna je umístěna přímo v centru valašskomeziříčského nádraží.



## V ŽST. PARDUBICE HL. N.

stojí u prvního nástupiště zachovalý vodní jeřáb, který dotváří atmosféru doby parního provozu. Zdalipak je funkční pro případné nostalgické vlaky? Z prvního nástupiště jezdily pamí vlaky poměrně dlouho ve směru Rosice – Chrudim – Havlíčkův Brod ještě tak v polovině sedmdesátých let. Snímek Martina Kubíka je pořízený přes okno z vlaku Os 5024 relace Česká Třebová – Kolín, 20. 2., 16.16 h. Není bez zajímavosti, že vlak 5024 stojí například v Chocni 50 minut.

## Strojvedoucí stárnou

„Pokud dopravci neseženou během několika málo let nový kvalifikovaný personál, mohou mít do budoucna problém s obsazením lokomotiv,“ řekl ředitel Dřážního úřadu Ing. Jiří Kolář na tiskové konferenci dne 21. února. K 31. prosinci 2017 bylo evidováno 9199 strojvedoucích os oprávněním k jízdám na celostátních a regionálních drahách, přibližně polovina z nich (51 %) je však ve věku nad 50 let. Ve věku 61–65 let je evidováno 1380 strojvedoucích, ve věku 66–70 let 288 strojvedoucích, 38 strojvedoucích je ve věku 71–75 let a dva strojvedoucí jsou dokonce ve věku 76–77 let. O získávání nových strojvedoucích by se podle Ing. Koláře měli přičinit sami dopravci a vhodná by byla i pomoc státu při podpoře učňovského školství. –zs–



na změny, které chystá vedení odboru kolejových vozidel na GR ČD. „Informace k nám pronikají pomalu a nejasně, takže ani jako člen Ústředí OSŽ zatím nemohu svým kolegům v práci říci nic konkrétního,“ dodává.

V OSŽ působil Alexandr Holub jako řadový člen do roku 2009, kdy odešel do důchodu tehdejší předseda zdejší ZO OSŽ Ladislav Častulík. Jako jeho nástupce byl zvolen právě Alexandr Holub. „Členská základna této organizace čítá 76 členů, z toho deset členů máme v depu Olomouc, kteří tam před rokem přešli po zrušení místního pracoviště oprav osobních vozů. Ostatní členové jsou až na několik málo výjimek prakticky všichni zdejší zaměstnanci opravárenství,“ přibližuje předseda složení zdejší ZO OSŽ. Do Ústředí OSŽ byl Alexandr Holub zvolen na VII. sjezdu OSŽ v Ostravě, navržen byl Výborem předsedů OSŽ DKV.

Jan Hála



Obzor č. 9 – 8. 3. 1993

V době vydání Obzoru č. 9 žilo Odborové sdružení železničářů jednak tím, že na ČSD dosud nebyla uzavřena kolektivní smlouva, a jednak přípravami na mimořádný sjezd OSŽ. Odráželo se to i v aktuálních zprávách na první straně. Tam čtenáře jistě také zaujal titulek „Volání o pomoc“, který je dalším upozorněním Severočechů, tentokrát ZV OSŽ lokomotivního depa Chomutov, na kritický stav životního prostředí v severních Čechách, který může ohrožovat zdraví zaměstnanců, především těch, kteří pracují venku. Odboráři proto požadovali zavádět útlum elektrárén vždy již při zhoršení rozptylových podmínek a nikoli až po vzniku živelní pohromy.

Na druhé straně čísla je reportáž (psaná ve slovenštině) ze železniční stanice v Lučenci. Odráží mimo jiné nejistotu železničářů z budoucnosti – dotazovaným zaměstnancům této stanice nebylo jasné, jak se bude železnice organizovat, zda budou existovat uzlové stanice, provozní pracoviště – „to vlastně zřejmě neví ani vedení drah“, dodal k tomu přednosta.

Na straně 3 najdeme polemiku nad Obzorem a nad odbory vůbec. Autor se zamýšlí nad tím, zda by měl Obzor dostávat každý člen OSŽ (což ovšem považuje pro ZO za ekonomicky neúnosné), bylo by to však podle jeho názoru realizovatelné při využití stránek Obzoru i ke komerčním účelům (inzerce). Za hlavní úkol nového vedení OSŽ označil odstranění neshod mezi jednotlivými odvětvími a profesemi na železnici.

Obzor č. 10 – 15. 3. 1993

Rubrika „Co se děje v Ústředí“ informuje o tom, že o termínu a místu konání mimořádného sjezdu OSŽ již bylo rozhodnuto: 29. 5. v Trnavě. Klíč pro určení delegátů stanovilo Ústředí OSŽ na 1 : 500. Další důležitou aktualitou byla informace o dosažení dohody odborových centrální na příplatku ke mzdě strojvedoucích za jednočlennou obsluhu, čímž byla konečně otevřena cesta ke kolektivnímu vyjednávání.

Obsáhlý rozhovor s odborníkem OSŽ na otázky zaměstnanosti se zabývá úlohou odborů při restrukturalizaci Českých drah. Dotazovaný PhDr. Dekoj zdůraznil, že projekt restrukturalizace by měl být zpracován ve spolupráci s odbory, aby bylo zajištěno citlivé řešení sociálních dopadů transformace. Připomněl, že transformace železnic v Anglii, Španělsku, Švédsku či Francii byly realizovány v průběhu deseti a více let a snižování počtu pracovníků probíhalo řízeně, a to hlavně přirozenými odchody do důchodu, někdy i snížením věkové hranice odchodu do důchodu, vysokým odstupným či rekvalifikacím.

V reportáži z Ostravských oprav a strojůren, s. r. o., se Obzor věnuje situaci v tomto patrně nejstarším opravárenském závodě na území ČR. Připomněme, že železniční opravárenství v té době procházelo rozsáhlým procesem privatizace – vznikaly akciové společnosti či společnosti s ručením omezeným, zrušena v té době byla již první „zoska“, a to ŽOS Praha Bubny, kde v té době pracovalo cca 50 lidí na likvidaci pod hlavičkou ŽOS Plzeň.

–3–

INFORMACE

Výměna In Karet 1. generace za In Karty s MAP strukturou pro držitele jízdních výhod

Informujeme držitele In Karet 1. generace (tj. karty s „krátkým“ číslem pouze v délce 10 číslic) bez MAP struktury (multiplikační karta), že k 31. 05. 2018 bude ukončena jejich platnost. Výměna In Karet 1. generace se týká i držitelů, kteří mají aplikaci železniční průkazka v tzv. úschově.

1. Držitel In Karty 1. generace s aplikací železniční průkazka v období od 26. 2. 2018 do 31. 5. 2018 požádá na pokladně přepážce ČD s UNIPOK nebo u příslušného personalisty o duplikát In Karty.

2. Pokud držitel žádá o duplikát na UNIPOK, předá pokladníkovi svou stávající In Kartu, vyplněnou žádost o In Kartu (tiskopis je k dostání na pokladnách ČD) a svou aktuální fotografii (na její zadní stranu napíše své příjmení a datum narození). Pokladník na žádost nalepi fotografii držitele, stávající In Kartu 1. generace v UNIPOK zablokuje a požádá v UNIPOK o duplikát. Dle Opatření č.j. 59145/2013–022 ke stanovení výše poplatků za úkony ze služeb In Kartou ČD (viz bod 78, předpisu ČD Ok 10) uhradí žadatel s aktivovanými jízdními výhodami ČD při žádosti o duplikát In Karty na UNIPOK poplatek 100 Kč. Žadatel obdrží po podání žádosti na UNIPOK doklady „Zablokování In Karty“

a „Předběžná In Karta“. Předběžnou In Kartou bude prokazováno ve vlaku nárok na jízdní výhody do doby výdeje duplikátu. Na předběžné In Kartě je uveden předpokládaný termín výdeje duplikátu In Karty.

3. Pokud držitel In Karty 1. generace potřebuje do doby výroby duplikátu využívat čipovou In Kartu, např. ke vstupům do budovy, k přihlášení k tiskárně, k čerpaní nařad, apod., požádá o duplikát In karty prostřednictvím svého příslušného personalisty. Personalisty donese předem na pokladně přepážce ČD zakoupený doklad o úhradě manipulačního poplatku „Duplikát služební In Karty“ v ceně 100 Kč. Personalista požádá v portále Modrá karta o duplikát In Karty bez blokace původní karty, k jejímu zablokování dojde až při výdeji duplikátu. Žadatel obdrží po podání žádosti doklad „Potvrzení žádosti o duplikát In Karty“ s uvedením předpokládané doby a místa výdeje duplikátu In Karty.

4. Prostřednictvím příslušného personalisty požádá o duplikát In Karty také držitel In Karty bez jízdních výhod. Tomuto držiteli bude vyroben duplikát In Karty bezplatně.

Sárka Pupiková, GR ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Úřad pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) (1/2)

Úřad pro ochranu osobních údajů (dále jen „ÚOOÚ“) (se sídlem: Pplk. Sochora 27, 170 00 Praha 7) byl zřízen 1. 6. 2000 jako nezávislý ústřední správní orgán vykonávající působnost dozоровého úřadu pro oblast ochrany osobních údajů a je nezávislým orgánem.

Činnost ÚOOÚ je vymezena zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOOÚ“), a některými dalšími zákony.

Smyslem ZOOÚ je Listinou základních práv a svobod (dále jen „LZPS“) zaručené právo na ochranu občana před neoprávněným zasahováním do jeho soukromého a osobního života a neoprávněným shromažďováním, zveřejňováním nebo jiným zneužíváním osobních údajů. V současné společnosti je vlivem rozvoje informačních technologií toto právo stále více narušováno.

Působnost ÚOOÚ se týká rovněž odborových organizací a jejich činnosti jako právnických osob a v odpovědnosti jednotlivých funkcionářů.

ÚOOÚ je orgánem, který:

- provádí dozor nad dodržováním povinností stanovených zákonem při zpracování osobních údajů,
- vede registr zpracování osobních údajů,
- přijímá podněty a stížnosti na porušení povinností stanovených zákonem při zpracování osobních údajů a informuje o jejich vyřízení,
- zpracovává a veřejnosti zpřístupňuje výroční zprávu o své činnosti,
- vykonává další působnosti stanovené mu zákonem,
- projednává přestupky a uděluje pokuty podle tohoto zákona,
- zajišťuje plnění požadavků vyplývajících z mezinárodních smluv, jimiž je Česká repu-

blika vázána, a z přímo použitelných předpisů Evropské unie,

- poskytuje konzultace v oblasti ochrany osobních údajů,
- spolupracuje s obdobnými úřady jiných států, s orgány Evropské unie a s orgány mezinárodních organizací působících v oblasti ochrany osobních údajů. Úřad v souladu s právem Evropské unie plní oznamovací povinnost vůči orgánům Evropské unie.

Působnost ÚOOÚ v oblasti ochrany osobních údajů:

- výkon správních činností, kdy postupuje podle ZOOÚ a podle obecného procesního předpisu – zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů;
- výkon dozoru se řídí zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů a § 37 až 40a ZOOÚ. Vzor průkazu kontrolujících je upraven nařízením vlády č. 277/2011 Sb., o stanovení vzoru průkazu kontrolujícího ÚOOÚ;
- vykonává správu informačních systémů veřejné správy podle zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- vede registr oznámení o činnostech, oznámení o majetku a oznámení o příjmech, darech a závazcích podle zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů, ve znění pozdějších předpisů;
- poskytuje informace vztahující se k jeho působnosti podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Zdroj: www.uoou.cz  
Luděk Šebřle, analytik rozborář ESO OSŽ–ústředí  
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–ústředí

Oddělení provozu a údržby budí emoce!

(Pokračování ze str. 1)

Hlavním cílem organizační změny je podle tvrzení Miroslava Kupece zvýšení efektivity řízení provozu a údržby v rámci celé sítě. „aby České dráhy dostaly všem svým závazkům, a to jak v oblasti dálkové dopravy vůči ministerstvu dopravy, tak i v oblasti regionální dopravy vůči jednotlivým krajům“. Podle Kupce není daleko doba, kdy České dráhy budou opravovat i vozidla, která nejsou v majetku ČD. Tak tomu může být například v Jihomoravském kraji v souvislosti s dodávkou 31 nových jednotek, které si kraj objedná, ale zatím neví, kdo a kde je bude opravovat. „A my říkáme, samozřejmě, že je opravovat budeme, ale za podmínek, které si předem dohodneme. Stavíme tam novou halu, možná tam budeme stavět další, ale i v tom opravárenství musíme být konkurenceschopní, musíme být transparentní, abychom ukázali, že dokážeme dělat i pro třetí firmy.“

Miroslav Kupec také na jednání Výboru OSŽ DKV prozradil, kdo bude jednotlivá oblastní centra provozu a údržby od 1. 7. 2018 řídit: Oblastní centrum provozu Praha: Jiří Slezák, Jan Blazek; Plzeň: Karel Sidlo, Tomáš Petříček; Olo-

mouc: Jan Podstavka, Alois Kotrba; Oblastní centrum údržby Praha: František Kozel, Michal Rousek; Plzeň: Vladimír Janoušek, Michal Heindl, Brno: Zbyněk Rederer a Miroslav Pražák.

V následné diskusi zahrnuli členové Výboru OSŽ DKV Miroslav Kupce spoustou otázek, směřujících jak na smysluplnost oddělení provozu a údržby, tak i na budoucnost opravárenství u Českých drah. Konkrétně Věra Nečasová, tajemnice Podnikového výboru OSŽ při ČD, která jednání řídila, v rámci diskuse uvedla, že OSŽ je proti této organizační změně. „Nejsme proti změně, ale jsme proti rozdělení údržby a provozu, protože vzniknou zbytečné hádky mezi lidmi.“ „Není to pravda, nemyslím si to,“ kontroval Miroslav Kupec.

Věra Nečasová se také zajímala o to, co bude s Českou Třebovou (DKV)? „Jedná se přirozeně o prodej Metransu, nebo CZ LOKO, je to pravda? Co vlastně bude Česká Třebová zajišťovat?“ dotázala se. „V České Třebové se změni to, že tam nebude vedení DKV, ani tam nebude vedení oblastního centra, tedy centra údržby či provozu; v horizontu několika měsíců tam

prostě nebudou ani administrativní pracovníci, kteří řídili DKV Česká Třebová,“ reagoval Miroslav Kupec s tím, že „jinak se tam nic zásadního nezmění, pořád tam bude pracoviště údržby“. „Ale, samozřejmě, jedná úvaha je i na téma, co bude Českou Třebovou dál,“ připustil a dodal: „To je právě to pracoviště, kde máme dvě rotundy vedle sebe a kde to není úplně optimální. Pokud bychom ta vozidla předisponovali jinam, tak budeme diskutovat o tom, že to pracoviště utlumíme. Máme na to v podstatě půl roku, abychom si ty věci vyjasnili ve všech souvislostech a pokud dojdeme k závěru, že to dané pracoviště nepotřebujeme a že ho utlumíme nebo zavřeme, tak vám to včas řekneme. A projednávat to budeme zejména s těmi lidmi, kterých se to týká. Musíme to samozřejmě vždycky udělat ke změně grafikonu, abychom předisponovali vozidla jinam, abychom zajistili údržbu v rámci oběhu vozidel. Takže v tuto chvíli jediné, co se změni od 1. 7., je to, že tam nebude současný počet THP a nebude tam ani vedení depa.“

Michael Mareš (Vice na www.osz.org)

NÁZORY

Výpravčí již jízdenky prodávat nebude. HURÁ!

Dovolují si tímto reagovat na článek podobného názvu zveřejněný v Obzoru č. 2/2018. Jsem výpravčí SŽDC, který měl tu čest jízdenky prodávat a mohu se podělit o svou zkušenost. I proto jsem si dovolil ten nadpis upravit trochu podle svého gusta. Když v naší stanici před sedmi měsíci tihle povinnost zrušili, ani nevíte, jakou nám udělali radost. Celých 35 let, co tihle práci dělám, tvrdím, že výpravčí nemá za tím okýnkem v pokladně co pohledávat, zlobte a mrače se na mě, jak chcete.

Nechci tedy rozebírat, co bylo – nebylo kdysi tenkrát idyllické, a jak se to všechno pokazilo z rozhodnutí někoho. I přesto, že se spousta věcí z toho článku souhlasím, už se to prostě stalo a není nejspíš síla, která by to vrátila zpět. Z mého pohledu ta šlamastyka s prodejem jízdenek výpravčími vypadá trochu jinak a k něčemu podobnému by došlo časem tak jako tak: Když odcházeli výpravčí od ČD k SŽDC, měl být ukončen i prodej jízdenek výpravčími a považují za chybu, že vznikla smlouva, která umožnila pokračování toho, co drhlo a nefungovalo už za dob, kdy výpravčí byli zaměstnanci ČD.

Za neustálé upozorňování na to, že to někde drhne a nefunguje, ba je to i nebezpečné a jsou porušovány jak předpisy SŽDC, tak ČD, jsem si mnoho pochval od té či oné strany nevysloužil, na to vemte jed. Nastřádal jsem cca 15 dotazů, na které jsem buď dostával protichůdné odpovědi, případně jsem žádné nedostal, neb prostě text odpovědi nešlo zformulovat tak, aby byl v souladu s předpisy obou smluvních stran.

Já bych dokonce ten hlavní důvod vůbec nehledal tam, že „se dráha rozkousovala“. Ono to nastalo i proto, že najednou, zčistajasna začala vozit lidi i konkurence: ČD totiž nejsou jediným zákazníkem SŽDC, SŽDC nechává vydělat i pan Jančura, ona si platí u SŽDC dopravní cestu i Arriva, LEO a další. A když může výpravčí prodávat pro ČD, proč by nemohl za stejné „výhodných podmínek“ prodávat i pro RJ, Arrivu, LEO? A pro ty ostatní taky, aby byly ty podmínky pro všechny spravedlivé...

České dráhy poté, co pocitily tlak konkurence, se začaly chovat tržně a vrhly za těch pár let na dopravní trh přehršlí různých obchodních nabídek, ve které se dnes stěží orientují i jejich kmenové pokladní, natož pak obyčejní výpravčí, kteří mají dost svých starostí se zajišťováním bezpečnosti a pravidelnosti vlakové dopravy, s včasnou obsluhou počítačových provozních aplikací a dalších povinností, jak jim kážou předpisy. Jen zkuste srovnat: zatímco „kdysi“ jsem dokázal prodat za 3 minuty i 20 lepenek, v době přehršlové, byt počítačové (a tudíž jednoduché a rychlé), tento

výsledek nedocílíte. Když vám dneska přijde k okýnku cestující, který se v tom z pochopitelných důvodů neorientuje a potřebuje (stejně jako kdysi) jet z bodu A do bodu B, tak neví, jakou tu nabídku má vlastně využít. Zákaznickou? Obyčejnou? Akviziční? Víkendovou? Skupinovou? Akční? Lidlovou? Na veletrh? A co zkusit regionální nebo peshraniční? A mistenku: u okna, v uličce, po směru a nebo proti směru jízdy, s internetem a zásuvkou pro holičí strojek? Je libo tichý oddíl? Dámský oddíl? Jak rače, uctivost! Než to s ním nějak dáte dohromady, stojíte u okna v vjezdu ten vlak, na který jste mu vypotil tu jízdenku. Dispečerovi pak musíte zkusit nalhat, že to zpoždění, které vlak nasbíral ve vaší stanici, způsobilo přistání vrtulníku s japonskými turisty v kolejišti z důvodu pořizování selfieček a nebo ještě můžete vymyslet nástup maminky s kočárkem, s kojencem v náručí, s pěti batolaty, obtěžkané metrakovým rucksakem na zádech a doprovázené slepou babičkou, kterou navíc bolela levá noha a ne a ne se vykrábat do vlaku. Když řeknete, že jste jako obyčejně prodávali jízdenky a zapomněli vlak u vjezdu, máte zaděláno na průvih. Odbavováním cestujících výpravčími na úkor pravidelnosti dopravy nelze zpoždění zdůvodnit. Věřte – nevěřte. A poté, co se ČD zaintegrovaly do různých

systémů integrovaných městských a příměstských doprav, PIDů, ROPIDů, ODISů, IDOLů, IDSKŮ, a já nevím, čeho ještě, musíte jako pokladník zvládnout aspoň základy, jak odbavit cestující i pro tento způsob dopravy.

V současné době je práce pokladníka ČD natolik specializovaná a na vědomosti a znalosti náročná práce, že výpravčí nemá ve funkci pokladníka šanci na přežití. SŽDC za tento krok chválím a děkuji, nejspíš nejen za sebe, ale i za ostatní kolegy. O České dráhy strach nemám, rozjízdi několik let nyní už celkem funkční e-shop, čímž tak po vzoru té obávané konkurence, která to tak dělá od svého vzniku. Sice si nejsem jist, zda ta nepřehlédná přehrášle nabídek Českým drahám k něčemu pomůže, ale možná se pokoušejí vytvořit něco, pro co jsem si vymyslel pracovní název Efekt Bědy Trávníčka. To je podle vzoru: bažen si můžete koupit za stejnou cenu od několika prodejců. Ale jen z Mountfieldu půjdete s pocitem, že jste ušetřili 2/3 z kupní ceny! Za svou kariéru jsem nepotkal výpravčího, který by se těšil do práce jen proto, že může prodávat jízdenky.

Klid a dobrou práci všem od kolejí přeje bývalý pokladník s oprávněným vypravováním vlaků, nyní zase již jen výpravčí

Zdeněk Klíma z Heřmaniček

Letohrad

V rubrice Navštívili jsme – tentokrát Prahu–Jinonice (Obzor 4) se objevila fotografie nové zastávky Jinonice, která má nahradit zastavovací vlak u v historické žst. Praha–Jinonice, kde se zčásti natáčel v roce 1941 i legendární film Vlastou Burianem (1891–1962) a Zitou Kabátovou (1913–2012) Přednosta stanice režisérem Janem Svítákem (1898–1945), kterého zavraždil vydrážděný revoluční dav 10. 5. 1945. Přeložením zastavování vlaků tím ztrácí původní nádraží pro cestující význam, stejně tak jako byly před časem zrušeny pro zastavování osobních vlaků Praha–Hlubočepy na „Hrbatě“.

Překládání zastavování vlaků od původních výpravních budov blíž k osídlení je trendem na DB AG, ale i jinde. Souvisí to s rušením místní obsluhy dopravní cesty a jiných, dříve nezbytných služeb železnice, ale i pošta restaurací. Je zajímavé, že jak v nových Hlubočepích, tak i v Jinonicích je nová zastávka situována do obloky, přitom při neobnově Prahy–Vyšehradu a Prahy–Vinohrad se argumentovalo právě oblokou, ale to bylo ještě jiné vedení SŽDC, že? Dále mě zarazí, že současně s generální rekonstrukcí „Semmeringu“ nebude obnovena zastáv-

Zamyšlení nad posledním zasedáním Výboru OSŽ DKV

26. února byly na webových stránkách OSŽ zveřejněny dva velmi obsáhlé články ze zasedání celostátního Výboru OSŽ DKV v Praze dne 22. února 2018. I ti, kdo nebyli přímými účastníky, si tak mohli udělat představu o vzrušené diskusi zástupců OSŽ s Ing. Miroslavem Kupcem, členem představenstva Českých drah, a. s., zodpovědným za servis, techniku a majetek. Člen představenstva ČD seznamoval přítomné se záměrem zrušit k 30. 6. 2018 depa kolejových vozidel a oddělit dosavadní provoz DKV od opravárenství. Z řad členů výboru zaznělo mnoho argumentů proti tomuto záměru a autor článku Michael Mareš to uvedl v nadpisu „Ne, ne, ne! I tak lze shrnout reakci členů Výboru OSŽ DKV na avizovanou změnu“.

Je to efektivní nadpis, ale my se musíme zamyslet, jak dál. Buď tedy opravdu NE a zastavíme tento záměr, i když Ing. Kupec nekompromisně sděloval: „Stojíme si za tím, s plnou odpovědností, a jsme to my, kdo tu firmu řídí. Můžeme tady diskutovat donekonečna, ale prostě to udělat musíme.“

Tak jaký prostředek použijeme k zastavení tohoto projektu? Vyhlásíme stávkovou pohotovost? Nebo použijeme jiný prostředek? Musíme si to na březnovém jednání Výboru OSŽ DKV jasně říci. Pokud říkáme NE, tak to musíme zastavit. A nebo se nám ten záměr zastavit nepodaří, tak si musíme říct, jak budeme dále hájit oprávněné zájmy a práva našich členů i ve změných podmínkách.

Rád vyslechnu všechny nápadů na dané téma a nejen od předsedy ZO OSŽ, ale i od řadových členů v dosavadních DKV. Pokud mi chcete sdělit svůj názor, tak moje e-mailová adresa je zatloukal.oszolomouc@seznam.cz. Já opravdu nechci, aby únorové jednání bylo jedním z posledních zasedání Výboru OSŽ DKV.

Martin Zatloukal

ředseda ZO OSŽ DKV Olomouc (Touto problematikou se zabýváva dále bude zabývat i Podnikový výbor OSŽ při ČD, pozn. red.)

Co bude s nádražím v Dolní Poustevně?

Poznovuotevření přehraničního úseku Dolní Poustevně – Sebnitz přestala být Dolní Poustevna konečnou a novou budoucnost měla mít i mohutná třípatrová nádražní budova, jejíž koupí schválili před třemi lety zastupitelé Dolní Poustevny. Nevěděli však, co s nádražím dál, a tak o dva roky později své rozhodnutí zrušili a zůstalo jen u nájmů. Mezitím skončila ještě nádražní restaurace, a protože reálný nápad na využití rozsáhlých nádražních prostor nepř-

cházel, nájem byl nakonec ze strany města ukončen. Nádraží tak může získat jiný zájemce, který by ho zachránil. Správka železniční dopravní cesty vyhlásila veřejnou soutěž o nevhodnější nabídku s minimální nabídkovou cenou 2,1 milionu korun.

Co s nádražím, které je dominantou Dolní Poustevny, do budoucna bude, se snad ukáže už po 30. březnu, kdy končí lhůta pro předložení nabídek.

Martin Kalousek



Co bude s mohutnou budovou nádraží v Dolní Poustevně?





K negativům nové haly patří i nevhodné boční zvedáky, okolo nich není prostor pro manipulaci ani pro pohyb osob, při plném zvednutí zase překážejí rozvodny plynů a elektriny.

## Nová hala v Rakovníku je úzká a nevyhovuje potřebám opravářů

(Pokračování ze str. 1)

Nedostatků má i zbrusu nové sociální zázemí pro zaměstnance. „Na první pohled vypadá hezky, ale záchodová mísa není uprostřed, nýbrž u stěny, s bídou deset centimetrů od přepážky. To je pro hubené lidi!“ Člověk se až diví, že něco takového je vůbec možné, že takové věci někomu mohly uniknout, že na to zatím nikdo neupozornil: „Nás se nikdo na nic neptá, jenom si sem přišli poplácat po ramesnou, jakou tady máme krásnou novou halu, ale tu techniku a technologii nikdo neřeší.“

Bohužel ani tím ale výčet nedostatků nekončí. Další „drobný“ nedostatek mi ukazuje Tomáš Olšiak přímo uprostřed kanálu: „Tady měla vzniknout rovina, jakýsi přechodový můstek, aby kluci s károu s náhradními díly nemuseli objíždět půl haly, a také osvětlení haly není zrovna ideálně umístěno.“ Přesto Tomáš Olšiak očekává, že se někdo

začne závadami zabývat, že to někdo začne konečně řešit. „Celá léta jsme poslouchali, když jsme například chtěli opravit vrata v rezi: Budete mít novou halu a tím se to vyřeší. A teď budeme zase poslouchat – máte novou halu za šedesát milionů, tak co byste ještě chtěli. Respektuji, že hala je ve zkušebním provozu, že ne všechno ještě funguje, jak má, protože řada věcí se ještě dodělává, ale na novou halu je těch nedostatků nějak moc.“

V nejbližších dnech se mají zástupci odborů sejit s vrchní přednostkou DKV Plzeň Květou Skřivanovou. „Tam se určitě o tom zmíníme a uvidíme, jestli v rámci připomínek se ty nedostatky budou řešit. Pochybujeme o tom, že by například tu elektroinstalaci a kabeláž v kanálu předělávali. Přijde mi to celé šitě horkou jehlou,“ uzavírá Tomáš Olšiak.

Michael Mareš

## Technická památka u Pekla

Necelého půl kilometru ve směru na Českou Lípou od železniční stanice Zahrádky u České Lípy (stanice se může mimochodem pochlubit titulem „Nejkrásnější nádraží roku 2009“) nalezneme technickou památku: železniční most, klenoucí se nad údolím Robečského potoka. Odsud je to jen kousek od vstupu do „Pekla“ – Národní přírodní památky.

Původně měly vést koleje společnosti Ústecko-teplické dráhy od stanice Zahrádky do České Lípy právě Pekelským údolím. Proti tomuto záměru se ale vzdmlula vlna odporu občanských iniciativ, přírodních a vlastivědných spolků. Na nátlak jejich, i pro nesouhlas majitele pozemků hraběte Kinského, se dne 6. 9. 1881 uskutečnila politická pochůzka, která trasování trati přes Peklo zamítla, a pro koleje byla vytyčena trasa nová, po které jezdí vlaky do dnešních dnů. A to se, prosím, stalo v Rakousku-Uhersku, na které dnes někdy hledíme (neprávem) s despektem. Nevím, zda by

bylo něco podobného možné v dnešní době, známe-li z mnohých příkladů bezohledná jednání rozličných developerů a P.T. podnikatelů, sledujících toliko svůj zájem, osobní prospěch a co největší zisky za každou cenu. Ve stylu „po nás potopa“. Žel mnohdy bez ohledu na přírodu a ochranu životního prostředí.

Součástí nové trasy pro železného oře se stal vzpomínaný most nad údolím Robečského potoka. Most tvoří dvě ocelové příhradové konstrukce doplněné třemi kamennými oblouky. Dlouhý je celkem 209 metrů a vysoký 24 metrů. Traťový úsek z Litoměřic do České Lípy byl uveden do provozu 14. 12. 1898. Od tohoto dne sloužil železniční most bez závad až do roku 2013, kdy byla provedena (v rámci rekonstrukce trati) jeho oprava. Tuto technickou památku doporučuji navštívit nejlépe časné zjara, kdy samotné Peklo a jeho okolí rozkvetle tisíci květy chráněné bledulejemi. Tak pěkný výlet a hezké „pekelné“ zážitky, vážení.

A. K. Kýzl



Po železničním mostě, klenoucím se ve výšce 24 metrů nad údolím Robečského potoka, přejíždí právě osobní vlak č. 6103 jedoucí z Postoloprta do České Lípy. Je sobota 3. 2., 11.20 hodin.

## Zavidov, pěkný lokálový soubor budov ve špatném stavu. Kdy SŽDC zahájí avizované opravy?

Os 17711 vedený motorem 810.585-0 relace Kralovice – Čistá – Rakovník opouští dopravu Zavidov (trať 162). Dopravu Zavidov jsem první navštívil v roce 1980 jako student SPŠD na praxi jako vlakvedoucí na D3. V té době byla tato trať ještě řízena dirigujícími dispečery z Kralovic u Rakovníka, brzy nato byl přenesen do Mladotic a nyní sídlí v Rakovníce. Na trati byla čilá osobní i nákladní doprava. Dopravní Lubná, Zavidov, Kozlany a Čistá byly, světe div se, obsazeny komerčními pracovníky, protože tehdy bylo ještě co vozit a nešetřilo se za každou cenu na každém kroku. Kam vedlo šetření zahájené již před rokem 1989, vidíme dnes. Neobsazené stanice, zanedbaná

okna, to v lepším případě. V Zavidově vedle nádraží vytrval do dnešních dnů pouze obchod Coop. Jeho paní vedoucí mi řekla: „Šetří na všem, i tady nám vzali ledničku, takže pivo je teplé.“ „Vedle byla hospoda, a je zrušena,“ dodává. „To ji dorazilo EET a zákaz kouření, že?“

Dopravní Zavidov (dříve Zavidov-Petrovice)

je typickým souborem lokálového nádraží s vodárnou a byla by velká škoda, kdyby bylo snad zbořeno. V blízkých Petrovích se nachází poutní místo se záračnou studánkou „Boží studna.“ Z Petrovic se dá dojet pěšky do další zastávky na trati Příčina, ta byla jako jediná na této trati nedávno vkusně opravena.

Martin Kubík



Zavidov, 6. 2., 14.37 h.

## SPORT

### Infrastruktura porazila živou dopravní cestu v hokeji

Dne 7. 2. 2018 proběhl v České Lípě pod záštitou OSŽ letos již druhý zápas mezi „živou dopravní cestou (ŽDC)“ a „infrastrukturou“. Zápas byl tak napínavý, že jej občas přihlížející diváci přirovnávali k extraligovému střetnutí. Celou půl hodinu brankář svými zákroky držel stav nerozhodný 1:1, ale pak se projevila kvalita „infrastruktury“ a marodka klíčových hráčů ŽDC. A „infrastruktura“ se štěstím vyhrála 8:3. Co je

ale důležité, že nikdo neutrpěl zranění a všichni hráči si zápas náležitě užili. Zvláště bychom rádi poděkovali Ing. Pavlu Holasovi za to, že se ujal role rozhodčího a zápas spravedlivě, kvalitně pískal.

Druhou hodinu pak probíhalo již tradiční, hojně obsazené, bruslení rodičů s dětmi, kde si mnozí hráči vychovávali posily do svých týmů pro další zápasy.



Na snímku většina hráčů - ve žlutém ŽDC, v oranžovém infrastruktura.

## Český zemský svaz FISAIC se má čím pochlubit

V Praze, v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží, se ve čtvrtek 22. února uskutečnilo jednání členů Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC. Jednání moderovala výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová, která v úvodu přivítala hosty: Vladislava Vokouna, I. místopředsedu OSŽ a prezidenta ČZS FISAIC, Ing. Ondřeje Šmehlíka, ve-

Ing. Jarmila Šmerhová poté přednesla informaci z jednání prezidia FISAIC, které se konalo počátkem září 2017 v jihobavovském Bad Tölzu za účasti 16 členských národních svazů. Českému zemskému svazu zde patřila velká pozornost a ocenění, mimo jiné za zorganizování letního tábora pro mladé youtubery. Kladně bylo hodnoceno i spojení s odborovou organizací.

Důležitou součástí jednání byly i informace o činnosti jednotlivých skupin a příprava plánu akcí na rok 2018. V českém zemském svazu působí skupiny výtvarného umění, film a video, kreativních ručních prací, fotografů, literátů, filatelistů, modelové železnice, radioamatérů a esperantistů. Jejich zástupci na jednání prezentovali nejdůležitější akce a aktivity uplynulého roku. Podrobněji se o akcích jednotlivých skupin můžete dočíst na webu fisaic.cz a o některých z nich přibližně informujeme i na stránkách Obzoru či na webových stránkách OSŽ.

Zdeňka Sládková



Jednání členů Českého zemského svazu FISAIC moderovala výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová.

doucího mezinárodního oddělení OSŽ, a Bc. Kateřinu Vokounovou, která tvoří webovou stránku FISAIC. Jednání se zúčastnilo několik desítek členů Českého zemského svazu FISAIC.

„Jsem rád, že se vás zde sešlo tolik; je to důkaz o tom, že FISAIC funguje,“ řekl v úvodu Vladislav Vokoun a vyzvedl některé zajímavé aktivity uplynulého roku, ať již to byla mezinárodní soutěžní přehlídka v oboru film a video, na níž v říjnu 2017 v Berouně získali čeští filmaři 4 bronzové medaile a 3 diplomy FISAIC, či akce pro mladé – letní youtuberský tábor, který vzbudil velký ohlas. Připomněl, že se FISAIC zapojí do oslav 100 let Československých státních drah, které vyvrcholí v září v Českých Budějovicích, a také společných oslav se slovenskými kolegy v Rajeckých Teplicích začátkem srpna letošního roku.

Ing. Ondřej Šmehlík na několika číslech dokladoval vzrůstající zájem o aktivitu FISAIC: v roce 2015 se akcí FISAIC zúčastnilo 343 lidí, v roce 2016 již 497 lidí a v loňském roce to bylo dokonce 604 lidí. Podle jeho slov tedy přechod FISAIC pod Odborové sdružení železničářů aktivitám jednotlivých skupin velmi svědčí. „FISAIC se začíná dostávat do širšího povědomí,“ dodal Ing. Šmehlík.

Bc. Kateřina Vokounová představila některé novinky na webových stránkách FISAIC (www.fisaic.cz), především tu, že stránky jsou propojeny s webem OSŽ; časem by podle jejích slov měl přibýt i „proklik“ na České dráhy. Jak dále uvedla, nový, vylepšený plán stránek poskytuje větší možnosti pro jednotlivé skupiny. Vyzvala proto zástupce zájmových skupin k větší aktivitě a spolupráci s webmasterem tak, aby byly stránky co nejživější a nejzajímavější.

## Ohlédnutí za Zbraslaví

V prosinci roku 2012 bylav žst. Praha–Zbraslav definitivně zrušena služba výpravčího. Od té doby je stanice dálková řízena z Vraného nad Vltavou. Ještě po roce 2000 byla ve Zbraslavi silná nákladní přeprava, byly zde uhelné sklady a manipulační sklad dřeva, dřívě i zeleniny a brambor, i aféry s LTO či cigaret. To vše se stalo minulostí. Vymístování provozních pra-

covníků a opuštění železnice ze strany přepravní jde ruku v ruce s likvidací i ostatní občanské vybavenosti kolem té které stanice.

Koncem roku 2014 ukončila činnost i tradiční výletní restaurace s penzionem proti nádraží. Restaurace U Chladů vznikla přiboum vylétu na Zbraslav jak parníky, tak nově postavenou „Modřankou“ v roce 1897. Po vybudování cyklostezky u Vltavy se restaurace ocitla i mimo hlavní turistický proud. Jediny pozůstatek po přepravní činnosti je pavilón jakési truhlárny a příležitostná nakládká dřeva – to se děje bez meziskladu dříví. Zmizeli nejen výpravčí a osobní pokladna, ale i zaměstnanci uhelných skladů a dřevařů. Nyní je kolem žst. Praha–Zbraslav doslova mrtvo. Holt se časy mění. Železniční svět bez lidí je trochu smutný. Oni totiž dálkové výpravčí skrytí očím veřejnosti pro veřejnost přestali existovat, ale jsou, jako ve známém výroku z filmu Věry Chytilové K...a hoší gutentág. No, vždyť to znáte.

Martin Kubík



Žst. Praha–Zbraslav a Os 9014 relace Čerčany – Vrané n. Vlt. – Praha hl. n., vlevo za stromy zrušený hostinec U Chladů, nad ním keltské oppidum Závist, které je vidět ze vzdálenosti desítky kilometrů. 15. 2., 16.08 h.