

### Z aktuálních událostí

■ **Ústředí OSŽ** zasedalo v Praze dne 19. 3. V úvodu předseda OSŽ Mgr. Martin Malý zmínil mimo jiné zapojení OSŽ do problematiky sledování výkonu práce strojvedoucích prostřednictvím čísla licence v software správce infrastruktury. „**Dosáhli jsme v Bruselu dalšího dílčího úspěchu**“, uvedl Martin Malý s tím, že na poradě řídicího týmu a následně i na poradní skupině pro strojvedoucí železniční sekce ETF bylo konstatováno, že se návrh české strany stane prioritou. Hovořil i o riziku otevření zákoníku práce (příjeho novelizaci), neboť by mohl jeho projednávání v parlamentu nabrat jiný směr. ASO proto navrhuje – s výjimkou případných nutných transpozičních ustanovení evropské legislativy – zákoník práce raději neotvírat.

Stručně o dění u nedrážních informovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ. Uvedla, že u OHLŽS pokračuje kolektivní vyjednávání, u Dopravního zdravotnictví probíhají aktivity s pozitivním ohlasem a ve věci odborové organizace u Dopravního podniku města Brna, která chce vstoupit do struktury OSŽ, již OSŽ obdrželo písemnou žádost o stanovisko.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek referoval o blížícím se jednání odborových centrál (26. 3.), mj. k rozpočtu FKSP a poskytování příspěvku na rekreaci v roce 2020. Dále uvedl, že se společně se zaměstnavatelem řeší první stížnosti na KOP v nové lokalitě v Poděbradech.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o vzniku nové odborové organizace OSŽ u DYKO METRANS Kolín, o schválení předlohy do Sociálního fondu a o rozhodnutí zaměstnavatele přispívat z centrálního SF na oční operace. Dále informoval o harmonogramu jednání na téma KOP na rok 2020 či o minimální mzdě a katalogu zaměstnání a o jednání s kolektivními vyjednávací společností ZSSK Cargo na Slovensku.

I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun mimo jiné kritizoval návrh ministra Toška na zavedení bodového systému na železnici. Stručně informoval o posledních personálních změnách v Představenstvu ČD a o uzavírání smluv na regionální a dálkovou dopravu. Zmínil, že předseda představenstva ČD hodlá ve spolupráci s dceřinými společnostmi ČD založit Nadaci na pomoc zaměstnancům v těžkých životních situacích.

Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka referoval o potřebě zavedení nového modelu provozu na hotelu Ostrý (objekt je zabezpečen smluvně do konce března, dojde k prodloužení pravděpodobně o měsíc), zástupci OSŽ ve správní radě ZP MV – Bc. Petr Toman BA (Hons) a v dozorčí radě ZP MV – Petr Štěpánek, pak podali informaci k dění u ZP MV, re-

spektive Ivana Strbačková o dění u ČD travel.

Ústředí OSŽ schválilo provedení inventarizace majetku k 31. 12. 2018, předběžné výsledky hospodaření za rok 2018, rozpočet OSŽ ústředí na rok 2019 a kandidáty do DR a SR ZP MV ČR (Petra Štěpánka a Petra Tomana).

■ **Podnikový výbor OSŽ SŽDC** jednal v Praze 21. března mimo jiné o možnosti rozšíření nabídky rekreací, o nových uniformách a zkoušce světelných varovných návěstidel. K prvnímu z témat uvedl předseda PV Petr Štěpánek: „**Shodli jsme se na tom, že přes cestovní kancelář ČD travel by mělo být umožněno poskytnutí příspěvku na více možností rekreací nabídek katalogů i jiných cestovních kancelářů.**“ Co se týká pracovní uniformy, podle názoru členů PV působí příjemně, včetně použitého materiálu. Svoje poznatky ze zkoušky světelných varovných návěstidel v Praze-Holešovicích přednesl tajemník PV Miroslav Maincl. Podle jeho názoru toto zařízení bylo účastníky hodnoceno pozitivně, bylo dobře viditelné i za slunečného dne.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o aktuálních událostech, mimo jiné o uznávání jízdních výhod zaměstnanců na železnici. Jak uvedl první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, bude nutné otevřít jednání s ministerstvem dopravy o této věci.

Za zaměstnavatele jednání zúčastnili personální ředitel GR SŽDC Ing. Pavel Koucký spolu s Bc. Jitkou Dolejšovou. Ing. Koucký informoval o rozhodnutí generálního ředitele v záležitosti smluvních mezd (nárůst stanovil o 5,5 % se zohledněním podmínek a náročnosti vykonávané práce zaměstnanců), o postupu prací na přípravě změn v Katalogu prací a změně v nastavení informačního systému SAP HR, kdy došlo ke špatnému nastavení, což se dotklo 222 zaměstnanců, kteří měli chybně spočítanou mzdu. K nápravě již došlo. K otázce dojíždění zaměstnanců tam, kde dopravu nebudou provozovat ČD, Ing. Koucký odpověděl, že SŽDC je připravena předložit návrh na změnu PKS. Na řadu dalších dotazů reagovala Bc. Jitka Dolejšová.

■ **Jednání Republikové rady seniorů OSŽ** dne 20. března proběhlo za účasti předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého a I. místopředsedy OSŽ Vladislava Vokouna. Předseda RRS OSŽ Kurt Mužík poděkoval Mgr. Malému za předání seznamu seniorů a klubů seniorů zpracovaných z Evidenčních navráťových listů. Byly projednány přípravy Sportovních her seniorů OSŽ v Rajčkových Teplicích a byla podána informace o přípravách dvou denního jednání v rekreačním středisku Prudká.

-red-

## Slovní napadání vlakového doprovodu je úplně běžné, zaznělo na jednání poradní skupiny ETF

Na pozvání OSŽ hostila ve středu 20. března 2019 (v Hotelu Olšanka v Praze) Česká republika poprvé v historii jednání Poradní skupiny pro doprovodný vlakový personál železniční sekce ETF (European Transport Workers Federation). Poradní skupina zasedá dvakrát ročně (na jaře a na podzim) v sídle ETF v Bruselu, jednání mimo Brusel se konají pouze výjimečně. Do Prahy přijelo 25 účastníků, kteří reprezentovali 15 odborových svazů z 11 zemí Evropy.

Za hostitele účastníky jednání poradní skupiny přivítal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. „**Velice si ceníme aktivit, které ETF v zájmu doprovodného vlakového personálu koná. Proto jsme se také aktivně přidali ke kampani za zachování železničního personálu, která byla odstartovaná 4. 10. 2018 a v rámci této kampaně jsme oslovili nejen veřejnost, ale také všechny objednatelé osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby, které jsme vyzvali k tomu, aby v rámci těchto závazků explicitně požadovali přítomnost vlakového personálu na vlacích a tím zabránili tomu, aby se přítomnost nebo respektive nepřítomnost vlakového personálu stala předmětem nějaké konkurenční výhody v rámci nabídek jednotlivých dopravců. Neboli jinak řečeno, aby se takto rozbíhal sociální dumping, proti kterému jako odborová organizace bojujeme,**“ uvedl. S velkým zájmem se setkala infor-

mace o stavu vlakových čet u národního dopravce Českých drah v podání ředitelky ZAP ČD, a. s., (Zákaznický personál) Ing. Jitky Kubíkové, kterou doplnili Antonín Leitgeb (tajemník Podnikového výboru OSŽ při ČD), Martin Janeček (člen PV OSŽ při ČD) a Štěpán Lev (člen PV OSŽ při ČD).

A co účastníky v prezentaci Jitky Kubíkové nejvíce zaujalo? Většina dotazů se týkala toho, jak se v Česku vypořádáváme s agresivními cestujícími, což je celoevropský problém. „**Pokud došlo k fyzickému napadení vlakového doprovodu, hlásí se to policii a dotýknoucí zaměstnanec je okamžitě vystřídán, je přivolána lékařská pomoc. A pokud je potřeba, máme v dceřině společnosti i psychology, kteří případně poskytnou psychologickou pomoc, zejména v době rekonvalescence. Je to vždy na žádost zaměstnance,**“ odpověděla Jitka Kubíková a Martin Janeček ji doplnil: „**Slovní napadání je v městských aglomeracích bohužel zcela běžné a kolegové to už berou jako součást své práce. Vlakové čtyřky takové věci, jako je verbální napadání, poměrně často zaměstnavatelé ani nehlásí. Preventivně, ve spolupráci se zaměstnavatelem, jsme proto na rizikové vlaky nasadili bezpečnostní agencuru. Takže tím se problémy eliminují,**“ poznamenal Martin Janeček. (Pokračování na str. 3)



Poradní skupina pro doprovodný vlakový personál žel. sekce ETF zasedala poprvé v ČR.



SŽDC ve středu 20. března, v rámci veřejné besedy k projektu Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla, představila občanům Prahy 6 připravovanou železnici na letiště. Železnice na letiště tak směřuje z papíru do reality. Na ilustračním snímku Michaela Mareše osobní vlak 9824 z Prahy do Kralup nad Vltavou přijíždí do žst. Jeneč.

## Brusel, 27. března 2019: demonstrace ETF v důstojné pracovní podmínky ETF: Cílem je ukázat sílu našeho hnutí!

Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF – European Transport Workers Federation) svolala na 27. března 2019 do Bruselu demonstraci za důstojné pracovní podmínky, kterou vyvrcholil několikaměsíční kampaň ETF „STOP sociálnímu dumpingu – Za férovou dopravu v Evropě“. ETF touto kampaní bojuje za kvalitní pracovní místa pro pracovníky v dopravě a za bezpečné, spolehlivé a cenově dostupné služby pro zákazníky. Do této celoevropské kampaně ETF se aktivně zapojilo také OSŽ tzv. „Akčním dnem“ 4. října 2018 na podporu doprovodného vlakového personálu.

OSŽ vsadilo na netradiční a ryze český způsob oslovení cílových skupin. Místo layoutů a vizuálů vyrobených v Bruselu OSŽ oslovilo kreslíře Petra Urbana a požádalo jej o spolupráci. Výsledkem byla vtipná brožurka („S Rudou Pivnicem na železnici“), kterou členové OSŽ rozdávali cestujícím ve vlacích i na nádražích po

celé republice. Originální kampaň zaujala i kolegy z ostatních evropských zemí. Na podzimním zasedání Poradní skupiny pro doprovodný vlakový personál železniční sekce ETF v Bruselu ocenili OSŽ za netradiční přístup ke kampani.

Demonstraci v Bruselu předcházela Akční týden 22. – 27. března 2019. Odborové svazy po celé Evropě, sdružující zaměstnance nejen na železnici, ale také v silniční, námořní a vodní dopravě, v logistice, rybolovu či v docích, svými protestními akcemi upozorňovaly na nebezpečí sociálního dumpingu a vyzývaly k ukončení nekvalitní soutěže. „**Seznam nahlášených protestních akcí se stále rozrůstá,**“ uvádí tisková zpráva ETF. Například dánská členská pobočka ETF promítala dokument o využívání řídicí nákladních vozidel na evropských silnicích. Poté následovala politická diskuse s kandidáty do Evropského parlamentu a dánského parlamentu. Švédská Unie dopravních zaměstnanců (NTF) spolu

s kontrolory zase navštívila přístav Oxelösund.

Férová doprava je nejen otázkou dodržování spravedlivých pracovních podmínek, ale i spravedlivého věku odchodu do důchodu, například pro řidiče a strojvedoucí pracující ve směnách. V Holandsku proto uspořádali 21. 2. 2019 pochod za spravedlivý odchod do důchodu, kdy stovky odborářů ze všech dopravních sektorů pochodovaly přístavem v Rotterdamu. Demonstrace za lepší platy a kvalitní pracovní smlouvy se například konaly i v rámci letecké společnosti LOT (Polsko), a nutno dodat, že byly úspěšné. LOT pilotům slibil nárůst platů o tisíc zlotých (cca 6000 Kč) plus deset zlotých (cca 60 Kč) extra za každou odletanou hodinu. S dalšími akcemi na podporu ETF se připojí Němci, Rumuni, Poláci, Španělé, Italové.... „**Budeme propojeni napříč Evropou,**“ vyzývá ETF. „**Nepřestávejte bojovat!**“

Michael Mareš

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Snažil jsem se, abych nikoho nezklamal, snad se mi to podařilo.“

Hovoříme s JIŘÍM BLÁHOU, bývalým předsedou ZV OSŽ Brno hl. n.



Na železnici se zejména v posledních letech udála spousta změn, další změny jsou na obzoru. Jak se v těchto změnách orientujete?

Orientovat se musím, je to nezbytné, nicméně ke štěstí dráhy podle mého názoru nemělo nikdy dojít. Dráha jako celek fungovala daleko lépe než současný slepenec nejrůznějších organizačních jednotek, výkonných jednotek, pracovišť a dalších složek a útvarů, někdy organizačně jen těžko přehledných. Například jen obvod původní železniční stanice Brno dnes zahrnuje velkou část Jihomoravského kraje a určitě takový kolos je určitě dost složitý. A tomu všemu se svojí organizační strukturou musí přizpůsobit odbory, jinak to prostě nejde. Dnes jsou úplně jiné podmínky v práci na železnici i v odborech – daleko složitější a vyžadující větší nasazení. (Pokračování na straně 2)

**Začátkem dubna odcházíte po bezmála padesáti letech práce u železnice a v odborovém hnutí na zasloužený odpočinek. S jakými pocity se loučíte s celoživotní prací?**

Na jedné straně je to určitý pocit smutku z konce jedné životní epochy, na straně druhé se však těším na to, že si trochu odpočinu. Na mé místo byl zvolen Vladimír Kroupa, člověk, kterého dobře znám a vím o něm, že se práci v OSŽ bude věnovat s plným nasazením. Slíbil jsem mu, že mu prvních pár měsíců budu nápomocen, takže vlastně ještě ani úplně nekončím. Ale hlavní díl práce již bude vykonávat někdo jiný.

**Na železnici jste nastoupil v den svých narozenin (13. března), téměř ve stejnou dobu u ní končíte, rozdíl mezi těmito daty činí přesně 49 let. Co vás vlastně přitáhlo k práci na železnici?**

Původně jsem se sice u železnice nevyučil, ale rodinná tradice nakonec zvítězila – můj otec pracoval celý život na železnici u tehdejší traťové distance. Takže jsem těsně před nástupem na vojnu požádal o práci na tehdejších ČSD jako průvodčí. Tam jsem se ale dostal až po vojně, v roce 1972, úplně začátky jsem prožil v zavazadlovém tranzitu v Brně hl. n. U jízdy byla práce velice zajímavá, setkal jsem se tam se spoustou zajímavých lidí, ale i celoživotních kamarádů. Za všechny mohu jmenovat Vladu Vokouna, který tehdy pracoval také u vlakových čet jako vlakovodoucí, jenže v Přerově.

**Máte zkušenosti z práce předsedy velké ZO OSŽ, působil jste i v Podnikovém výboru OSŽ při ČD, v Ústředí OSŽ a v dalších funkcích. Jaké ale byly vaše začátky v odborech?**

Do odborů (tehdejšího ROH) jsem vstoupil, stejně jako všichni ostatní v té době, hned při nástupu do zaměstnání a po návratu z vojny jsem byl navržen jako kandidát do dílenského výboru u železniční stanici Brno hl. n. Tam jsem v odborech prožil prakticky celý svůj dosavadní život na železnici. Do funkce předsedy brněnského ZV OSŽ jsem byl zvolen před dvaceti lety, poté, co tehdejší předseda Otto Ponížil začal pracovat jako funkcionář Ústředí OSŽ. Začátky v této práci byly pro mě poměrně složité – velká organizace, spousta povinností a poznávání pro mě tehdy dost složitě struktury odborářské práce. Navíc k tomu přispěla zpočátku určitá neúvěra mých odborářských kolegů, kteří si mě pletli s mým jménem, který byl značně neoblíben. Vše se ale nakonec vysvětlilo a já jsem začal pracovat i jako člen tehdejšího OROSu (Oblastní rady odvětvových sekcí), dnes již neexistujícího. Tam jsem také získával četné zkušenosti.

**Co vás na práci v OSŽ nejvíce přitahovalo?**

Bez přehánění to byl dobrý pocit, že mohu někomu pomoci, když se ocitne v nesnázích. Za pomoci odborných oddělení na OSŽ-Ú jsme řešili nejrůznější právní věci, bytové otázky, účastní jsem se i jednání krajské tripartity, kde byla možnost vyjádřit své názory před zástupci zaměstnavatelů a místních politiků. To byla dobrá škola. Lidé se na mě obraceli s důvěrou a tu nešlo zklamát. Snažil jsem se, abych nikoho nezklamal, snad se mi to podařilo. Bez pomoci mých ostatních spolupracovníků bych to ale určitě sám nezvládl. Všem patří mé poděkování. Nutné je však dodat, že ani po těch dlouhých desetiletích u odborářské práci nemohu říci, že bych už všechno věděl. Tak tomu není, věci se stále mění a člověk se učí celý život – i na stará kolena.



# „Snažil jsem se, abych nikoho nezklamal, snad se mi to podařilo.“

(Pokračování ze str. 1)

I to je jeden z důvodů, proč se budu ještě věnovat práci v OSŽ při pomoci mému nástupci. Dobře vím, jaké to bylo, když jsem začínal, a jak mi pomohli kolegové – a to taková byla situace daleko přehlednější než dnes.

**Co byste přál všem zaměstnancům na železnici v následujících letech?**

Určitě bych jim přál, aby práce na železnici byla daleko více vážená než dnes, kdy v mnohých případech dochází z mnoha důvodů ke kritice železnice, kterou i dnes lidé ztotožňují nejčastěji s Českými drahami, i když tomu tak není, a mnohá kritika (například na uzavřené čekárny, výluky, ujždění přípojů, nepořádek na nádražích atd. atd.) patří úplně jinnam. A taky bych jim i sobě přál, aby lidé k sobě znovu našli cestu, měli více pochopení, kolegiální a solidaritu. Zdá se mi, že někdy je jí méně než dříve.

**Mají i železničáři, nehledě na to, ze kterého podniku (SŽDC, ČD, či ČD Cargo), rezervy ve své práci?**

Troufám si tvrdit, že naprostá většina železničářů má svoji práci ráda a i přes potíže, které někdy nastanou, by ji neměnili. Bohužel existují i takoví, kteří dobré jméno železničáře nemají a jejich moc, ale jsou o to více vidět. Co třeba říct na takové případy, kdy dráha přijme člověka, vynaloží na něj spoustu peněz (školení, kurzy) a on

pak po pár týdnech či měsících odejde jinam, třeba ke konkurenci? Ten neustálý shon a spěch může být i příčinou současných častých nehod na železnici. Více loajality a hrdosti na železničářskou práci by mnohdy určitě neškodilo. Ale taková je dnes zřejmě doba, někdy tomu přestávám rozumět.

**Předpokládám, že i po odchodu zůstanete nadále členem OSŽ.**

Určitě zůstanu, přeji všem pod ZO OSŽ v Břeclavi, slibil jsem to svému dlouholetému kamarádovi a někdejšímu dlouholetému předsedovi ZV OSŽ v Břeclavi, Stanovi Misařovi. Prožili jsme spolu kus života a takhle se můžeme setkávat dále.

**Na závěr otázka, týkající se brněnského nádraží. Jak vidíte jeho budoucnost?**

Je to nekonečný příběh, nevěřím, že bude v blízké budoucnosti vyřešen. Podle mého názoru by brněnské hlavní nádraží mělo zůstat tam, kde je, snad trochu posunutě k jihu, ale blízko středu města. Vždyť jen kolik peněz se do tohoto „odepsaného“ nádraží stále vkládá, aby vůbec zůstalo funkční – viz dnešní výluky. A to všechno by mělo přijít nazmar?

**Děkuji za rozhovor a přeji hodně zdraví!**

Miroslav Čáslavský

## Na železnici začala jarní sezona

V úterý 19. března uspořádaly České dráhy ve spolupráci se zástupci hlavního města Prahy, Středočeského kraje, KŽC Doprava a organizátory integrované dopravy, tiskovou konferenci, na které se novináři seznámili se železničními novinkami letošní sezony a nejméně zajímavými vikendovými akcemi, které se v rámci Pražské integrované dopravy (PID) chystají. „Cílem našich akcí je dostat hromadnou dopravu blíž občanům a získat nové cestující,“ řekl v úvodu náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy Adam Scheinherr a poté představil – či připomněl – turistické vlaky, které s jarem opět začnou jezdit, jako např. Posázavský pacifik, vlak CykloBrdy z Prahy do Březnice či spěšný vlak Český ráj z Prahy přes Nymburk, Kopidlo a Jičín do Trutnova. „V čele vlaku CykloBrdy a Posázavského pacifiku se budou i letos objevovat lokomotivy Bardotky,“ upozornil Adam Scheinherr.

„Středočeský kraj nabízí řadu krásných cílů,“ řekl Martin Jareš, zástupce ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje, a upozornil mimo jiné na oblíbený Cyklohráček, který je určen především rodinám s dětmi a který vstupuje již do svého 6. roku. „Jeto nejpoblábnější herna na kolejích,“ poznamenal Martin Jareš a připomněl, že turistickými vlaky Českých drah i KŽC je možno cestovat v Praze a ve Středočeském kraji na jízdenky PID.

„Letos jsme pro Cyklohráček připravili velkou novinku. V minulých sezónách pokračoval vždy jednou za měsíc ze Slaného až do Zlonic, kde je oblíbené železniční muzeum. O jízdu do Zlonic byl takový zájem, že letos pojedou Cyklohráček do Zlonic jednou za dva týdny,“ doplnil ředitel ROPID Petr Tomčík.

Jakub Goláš, ředitel regionálního obchodního centra ČD pro Prahu a Středočeský kraj, seznámil novináře mimo jiné s novou okružní zážitkovou jízdou pamí vlakem s historickými vozy ze čtyřicátých a padesátých let s bufetovým vozem, který pojedje z Prahy–Smíchova přes Prokopské údolí, Rudnou, Hostivici a Pražským Semmeringem zpět na Smíchov. Vlak „Párou Prahou“ poprvé pojedje 6. dubna.

Bohumil Augusta, jednatel KŽC Doprava, zmínil vedle dalších pravidelných historických vlaků, které KŽC provozuje, například Posázavský motoráček, který pojedje z Prahy přes Davlí do Cerčan a zpět. „Novinkou bude nasazování legendárních motorových vozů, kterým se říká „Krokodýl“ (M 286.1),“ upozornil Bohumil Augusta.

Do druhé sezony letos vstoupili i Kozel expres, společný projekt Českých drah a Plzeňského Prazdroje. Speciální vlak bude jezdit od 6. 4. z pražského hlavního nádraží přes Strančice do Velkých Popovic.

Zdeňka Sládková

## PŘEDSTAVUJEME

### Dana Jánošová:

## „Nástupní platy se u ZSSK Cargo blíží minimální mzdě.“

Dana Jánošová pracuje v Rušňovém depu ve Spišské Nové Vsi (ZSSK Cargo), zároveň je předsedkyní tamní ZO OZZ. „Nyní máme 206 členů včetně strojvedoucích. Většinou jsou to chlapi z dílny plus administrativní pracovníci. Strojvedoucích v OZZ je aktuálně 62 z celkového počtu 113 (51 jich je ve Federaci strojvedoucích). V dílnách je asi jen deset nebo patnáct lidí, kteří nejsou vůbec odbo-

z domova, takže těch obědů je méně. Průměr je kolem šedesáti jídel.“

Podobně jako v Česku bojují i na Slovensku opravny s nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců a stejně jako v Česku jsou i tam platy nedostatečné. „Nástupní platy se blíží minimální mzdě. Nástupní platy jsou 570 euro, přitom minimální mzda je 520 euro. Mladí k nám nechtějí přijít, protože za tak nízkou mzdu tu nikdo nechce dělat, a staří, většinou odborníci, odcházejí do důchodu. Takže proto nám chybějí lidé,“ vysvětluje Dana Jánošová s tím, že mnozí starší zaměstnanci odcházejí často i do předčasného důchodu. „Stát umožňuje odejít dva roky před řádným důchodem do předčasného důchodu. Takže ani nedoslouží, jdou dřív i za cenu nějakých procentních srážek, které nikdy nedostanou zpět. Než ty peníze, co si tady těžce vydělají, to jsou radši doma.“

Nízké mzdy za práci v dílnách podle Jánošové nikoho nelákají, navíc nový zaměstnanec si může polepsit až po třech letech. „Nástupní plat je dejme tomu u profese elektromechanik a zámečnick 570 euro plus příplatky a prémie, a to i u nově příchozích starších zaměstnanců. Až po třech letech jim mohou zvednout plat o zvýšující 12 až 15 euro, protože mzda se zvyšuje podle odpracovaných let. Už teď máme problém, že když mladí přijdou, je to pro ně jen jakási startovací čára. Oni tady získají praxi pro jinou firmu, anebo čekají na to, až se z nich stanou strojvedoucí, kteří přece jenom mají o něco vyšší mzdy. I když těch 755 euro plus náborový příspěvek, stabilizační příspěvek, prémie a příplatky je i tak strašně málo, ale stále je to lepší než 570 euro. Takže mladí přecházejí buď ke strojvedoucím, nebo odcházejí úplně mimo.“

Fenoménem poslední doby jsou podle Dany Jánošové nově příchozí zaměstnanci nad 40 let. „Mají problémy v zaměstnání, tak hledají práci jinde. Anebo byli v zahraničí a už nechtějí cestovat, chtějí být doma. Ale to není tak, že by jim ty mzdové podmínky stačily, už prostě na všechno rezignovali,“ uzavírá.

Michael Mareš



rově organizování,“ říká Dana Jánošová s tím, že celkový počet zaměstnanců depa ve Spišské Nové Vsi se blíží třem stovkám.

A pracovní podmínky? „Stále je co zlepšovat, ale postupně se věci vylepšují. Například se nyní opravují podlahy v dílnách, pořídily se nové vysokozdvizné vozíky, máme nový jeřáb, takže řada věcí se zlepšila.“ Bez problémů funguje systém stravování. „Máme tady bufet, kam nám vozi obědy z jedné restaurace, ale velmi hodně lidí si jídlo objednává přes donáškovou službu (nejen pizzu, ale i klasické jídlo). Anebo si jídlo přinesou z domova,“ popisuje dále Dana Jánošová. „Máme možnost výběru ze tří hlavních jídel a vždycky každé ráno se lidé chodí nahlast, aby se vědělo, kolik kterých obědů je potřeba uvařit. Po víkendu si lidé často nosí jídlo



Osobní vlak 8280 zastavil v zastávce Mezno. Objekt hradla i vedle stojící obytný dům, který je léta neobyvany, půjdou k zemi.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Hradlo Mezno

Minimum oblouků a vyšší traťovou rychlost (namísto 100 km/h nově 160 km/h) slibuje výstavba IV. železničního koridoru mezi Sudoměřicemi v Táboře a Voticemi. Nová trasa vede prakticky v nové stopě, jen na několika místech se k původní trati Františka Josefa z roku 1871 přiblíží, anebo ji překříží. A to je i případ zastávky Mezno. V tomto případě využili projektanti již existujícího mimoúrovňového křížení železnice se silnicí E55 u zastávky Mezno a novou trať, přibližně v kilometru 98,700 (nově 97,975 km), nasměrovali pod stávající most (3–032). Tak se objekt zastávky Mezno, který je (údajně od padesátých let minulého století) zároveň hradlem, stal překážkou na nové trase a musí být zbourán.

Se zahájením výstavby nové trasy koridoru (05/2018) tak de facto začala odpočítávání: konec hradla byl stanoven na 30. března 2019. Podle informací dostupných v době redakční uzávěrky (úterý 26. 3. 2019) měla mít poslední službu na hradle Mezno Eva Kubecová a posledním vlakem, kterému měla hradlačka postavit vlakovou cestu, měl být rychlík 718 z Českých Budějovic do Prahy. Tak hradlo Mezno definitivně vstoupilo do historie.

Obsluha závor (PZZ P5656) byla s ukončením činnosti hradla předána do Střežimíře a ze dvou úseků Sudoměřice u Táboře – Mezno a Mezno – Střežimíř tak vznikl jeden, necelých 7 km dlouhý úsek Sudoměřice u Táboře – Střežimíř. Hradlo Mezno má smůlu, že nedožije ani ukončení provozu na bývalé dráze Františka Josefa, které je naplánováno až na rok 2021 (k opuštění stávajícího tělesa má dojít po ukončení pozdním nepřetržitě výluky). Smůla to je o to větší, když vezmeme v potaz, že mezi Sudoměřicemi u Táboře a Ješetnicemi se nová trať „dotkne“ původní trať jen čtyřikrát a jednou z toho právě na zastávce Mezno.

Michael Mareš



Nová trasa IV. koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi vede prakticky v nové stopě, jen na několika místech se k původní trati přiblíží, nebo ji překříží, a to je i případ zastávky Mezno.

## ZE SVĚTA

### Wifi v expresech AVE z Madridu bude od 1. dubna zdarma

Španělská železniční společnost Renfe bude od 1. dubna letošního roku poskytovat zdarma službu wifi ve všech vlacích expresu AVE mezi Madridem a Barceloną, které každoročně přepraví na 4,3 milionu cestujících. Jak informoval 6. března deník El País, tato služba pod označením Play Renfe bude platit i na tratích AVE Madrid – Barcelona – Girona, Madrid – Sevilla, Madrid – Málaga a Madrid – Valencia – Castellón včetně televizních sportovních přenosů.

Wifi se dostává do spojí do Barcelony více než dva roky poté, co tato služba byla zafazena do expresů AVE na trase mezi hlavním městem a Sevillou, jež je vůbec nejstarší trať těchto rychlovlaků ve Španělsku.

Prezidentka Renfe Isaias Táboas, která o těchto novinkách 5. března oficiálně informovala veřejnost, dále sdělila, že její společnost plánuje uvést do provozu i superychlé vlakové spojení mezi Barceloną a tamními letišti El Prat, jež bude jezdit každých sedm minut, namísto plánu napatnáctiminutovou frekvenci, o níž uvažovala katalánská vláda. Paní Táboas rovněž odmítla kritiku na nedodržení dohodnutých expresů Renfe s tím, že španělské rychlovlaky vykazují průměr přesnosti dojezdu 95,6 procenta, tedy

vyšší, než je výkon železnic v mnoha evropských zemích.

Jan Hála

### Restrukturalizace LG

V Litvě probíhá restrukturalizace národního železničního podniku Lietuvos Geležinkėliai na státém vlastněný holding s dceřinými společnostmi pro infrastrukturu, osobní dopravu a nákladní dopravu. Vláda plánuje strukturální reformu státní dráhy dokončit ve druhém čtvrtletí letošního roku. Volba holdingového uspořádání LG není náhoda, tamní vláda se poučila z vývoje v Evropě za posledních 25 let. Podle samotné LG byla změna vyvolána potřebou zvýšit transparentnost a provozní efektivitu a zároveň dostát požadavkům práva Evropské unie ve znění 4. železničního balíčku.

Provozovatel osobní dopravy LG Keleiviams byl formálně registrován 28. února 2019 a přebírá veškeré vlaky osobní dopravy. Společnosti předsedá Linas Baužys. Nový podnikatelský cíl dopravce je 8 mil. přepravených cestujících ročně. Podle šéfa LG Mantase Bartušky chtějí být moderním a konkurenceschopným dopravcem, který dostojí očekáváním cestujících a nabídne služby na úrovni doby. Mezitím Národní dopravní bezpečnostní regulátor LTSA udělil licenci nové společnosti LG Cargo, která byla formálně založena v prosinci 2018 a hodlá se stát do roku 2030 lidrem v poskytování logistických služeb ve střední a východní Evropě. Po-

## VŠIMLI JSME SI

### PRÁVĚ V TĚCHTO DNECH

začíná rozsáhlá modernizace kolejí i zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Mikulášovice dolní nádraží, nádraží během ní projde zásadní modernizací. Dodavatelem stavebních prací jsou společnosti PORR a AŽD Praha, investorem pak SŽDC. Plánovaná výše investic dosáhne částky 121 milionů korun. Náplní rekonstrukce je především modernizace staničního zabezpečovacího zařízení včetně instalace moderního zabezpečovacího zařízení, které nahradí stávající systém ručního přestavování výhybek a jejich uzamykání výměnovými zámkami. Nové zabezpečení získá i železniční přejezd přes silnici III. třídy v blízkosti zastávky Vilémov u Šluknova.

**NEDÁVNO** vyšel inzerát v MF Dnes, nabízející práci u Traťové strojní společnosti, a. s., kde hledají traťové strojníky. To je v podstatě totéž jako strojvedoucí, jen s tím rozdílem, že tady může řídit kolejová vozidla speciální, jako jsou třeba supermoderní podbíječky. Nabízený nástupní plat je inzerován ve výši 60 000 korun, což může vést k odchodu strojvedoucích od Českých drah už proto, že v TSS jistě nejsou turnusy a nástupy služby v nočních, nebo brzkých ranních hodinách.



### DOSUD ZACHOVALÝ

viadukt z roku 1882 na zrušené části Modřanky v Krčském (dle katastru však v Michelském) lese. Provoz na viaduktu byl zrušen již 15. 8. 1960, současná trať je vedena po přeložce. 1. 7. 1956 nařídil můj otec na viaduktu osobní vlak s párou, patrně ř. 524.1 směřující od bývalé zastávky Praha–Spořilov do žst. Praha–Krč. Hlavní cesta od viaduktu vedla ke konečné tramvaji na Kačerově. Tramvaj z Budějovického náměstí na Kačerov byla zrušena v říjnu 1970. Na Budějovickém náměstí byla zrušena tramvaj 9. 5. 1974, trať má být obnovena v blízkém časovém horizontu. Snímek Martin Kubík.



### NA ŽELEZNIČNÍM PŘEJEZDU

P 2048 v obci Novosedlice (na snímku Tomáš Martinka) nacházejícím se na opuštěné Kozí dráze (regionální trať SŽDC D3 Děčín – Oldřichov u Duchcova) jsou již odcizeny legendární výstražníky vzoru SSSR, zřejmě se hodily někomu do sbírky. Tento přejezd byl kdysi opatřen též výstražníkem VUD 62, což byla u přejezdu s automatickými závory rarita. (Výstražníky VUD u mechanických závor jsem si všiml u železničních přejezdů v Klášterci nad Ohří, či v Malých Svatoňovicích. Zmínované přejezdy jsou již zabezpečeny moderním přejezdovým zabezpečovacím zařízením s automatickými závory a plastovými výstražníky AŽD 97.) Kéž by jednou tato trať dopadla podobně jako například nedaleká Švestková dráha a byl zde zaveden alespoň turistický provoz.

### Luxusní vlak v Japonsku

Železnice Hokkaido Railway Corporation, známá jako JR Hokkaido, a firma Tokyu plánují provozovat vlak Tokyu Royal Express na tratích v severní části hlavního ostrova Japonska. Obědy v luxusních vozech budou připravovány renomovanými kuchaři a budou podávány během jízdy vlaku Royal Express mezi stanicemi Jochama a Šimoda. Obě místa se nacházejí nedaleko hlavního města Tokia. Vlak by měl zajíždět i do dalších regionů ostrova Hokkaido. Výrobce luxusního vlaku nabízí různé balíčky. Nejdražší nabídka by měla stát 35 000 jenů (280 eur) za osobu a jízdu. Skupina JR, která dříve patřila japonským státním železnicím, zatím jen zcela výjimečně nabízí „koleji“ cizím dopravcům. Zřejmě se však situace pomalu mění a je pravděpodobné, že provozovatel infrastruktury Hokkaido, který sídlí v Sapporu, potřebuje peníze. Současně společnost JR Hokkaido očekává, že kromě vlaku budou hosté využívat i jejich síť hotelů. Ze Sumikai, 28. 1. 2019, zpracoval -sh-



Obzor č. 13 – 28. 3. 1994

Celá první strana Obzoru č. 13 byla vyhrazena reportáží z první společné demonstrace všech odborových svazů Českomoravské komory, která se uskutečnila 22. března 1994 na pražském Staroměstském náměstí. Účast se pohybovala kolem 40 tisíc lidí.

Odboráři protestovali především proti novelizaci zákoníku práce, který dával více práv zaměstnavatelům a zhoršoval mj. postavení těchto žen a matek, a proti zákonu o důchodovém pojištění, který zvyšoval věkovou hranici pro odchod do důchodu.

Demonstrace se setkala s nevolí vládních představitelů, například premiéra Václava Klause, který ji označil jako parciální demonstraci malé skupinky občanů. To reflektoval ve svém vstupu jeden z řečníků na demonstraci, místopředseda ČMKOS Richard Falbr, když řekl, že ho reakce našich představitelů překvapila. „Nevědí zřejmě, že demonstrace takového druhu patří běžně k demokracii. Všichni, kdo pracují v odborech, jsou v současné době vystaveni velkému tlaku. Patologická nenávisť, rozlévající se z některých článků našich „objektivních“ novinářů, nám naši práci ztěžuje,“ uvedl mimo jiné.

Obzor č. 14 – 5. 4. 1994

Obzor v čísle, následujícím po první velké odborářské demonstraci z 22. 3. 1994, reflektovaly ohlasy vládních představitelů i ohlasy v tisku. Titulky „Já se stydím, pane premiére“ či „Kdo

vám dal právo urážet?“ jsou dosti výmluvné.

Obzor dále otiskuje Výzvu poslanců parlamentu České republiky, přijatou účastníky demonstrace. Ti v ní vyzvali poslance, aby při schvalování novely zákoníku práce a zákona o základním důchodovém pojištění vzali v úvahu požadavky Českomoravské komory odborových svazů. Dodejme, že argumenty odborů u většiny poslanců neměly úspěch a příslušné zákony byly schváleny. Podle odborářů toto schválení představuje další nezakrytý útok na práva zaměstnanců a ve svém důsledku i na životní úroveň většiny občanů.

Obzor č. 14 byl osmistránkový, mohl se tedy podrobněji věnovat i dalším tématům, jako byla např. první část odpovědi generálního ředitele ČD Emanuela Šípa na otázky „na tělo“ od členů Obzoru. Na dotaz, jaký je cílový stav ČD po privatizaci, Ing. Šíp odpověděl mimo jiné: „Současný monopol Českých drah se rozpadne na více samostatných celků. Ve sféře osobní a nákladní dopravy vznikne a přežije více samostatných dopravců s výrazným podílem soukromého kapitálu. Zbývající komplex tratí společně s odvětvím řízení provozu vytvoří společnost s výrazným vlivem státního vlastnictví a případným kapitálovým podílem velkých bank či zahraničních drah. Železniční síť snad příliš neubude, ubude však podstatně zaměstnanců (zčásti do ne-železničního podnikání při dráze) a ti zbylí budou odměňováni podstatně lépe, na úrovni specialistů jiných složitých soukromých systémů.“

Slovní napadání vlakového doprovodu je úplně běžné, zaznělo na jednání poradní skupiny ETF

(Pokračování ze str. 1)

Podle Jitky Kubíkové se spolupráce s policií „stále vyvíjí a kontakty s ní vylepšují a utužují“, podle Antonína Leitgeba bylo krokem zpátky, že byla v devadesátých letech zrušena železniční policie.

Účastníci zasedání se zajímali také o to, kolik osob tvoří u ČD vlakový doprovod: „Máme nastavená pravidla, v některých případech jde o nad rámec pravidel. Pokud běžně obsazení vlakovým doprovodem nestačí, doplníme vlakovou četou dalšími zaměstnanci, ať už vlakovým doprovodem, nebo revizorem,“ uvedla Jitka Kubíková. „Ono to zase tak idylické není,“ kontroval Antonín Leitgeb. „Stát kraje vyložení diktují, jak silná má být vlaková četa.“ „Ano, ČD se nacházejí v období, kdy někteří objednatelé si sami určují pravidla, kdo a v jakém počtu bude vlak doprovázet. Takže momentálně v rámci jednání s objednateli (kraji i státem) vysvětlujeme, že je nutné dbát i na bezpečnost ve vlacích. Možná nám dáte nějakou inspiraci pro zlepšení. Rozhodně se nebráním jakýmkoliv nápadům, se kterými máte pozitivní zkušenosti,“ připustila Jitka Kubíková.

Podle Martina Janečka není problematika síly vlakových čet otázkou na odboráře, ale na politickou reprezentaci. „Ze strany politiků cítíme pouze tlak na cenu služby, aby oni před voliči mohli prokázat, jak dobře nakoupili.“ Předseda OSŽ Martin Malý zdůraznil, že politici stojí spíše o hlasy zákazníků, než o hlasy železničářů. „Tento trend se nám zatím nepodařilo otočit.“ Antonín Leitgeb na dokreslení politické situace v České republice uvedl, že právě rok 2019 je pro České dráhy zlomový, protože ČD obhajují staré a uzavírají nové smlouvy: „České

dráhy mnohdy prohrávají s lowcostovou společností, která nemá ani lidi, ani vozidla, a ani vůbec žádné zájmy a servis pro ta vozidla, a přesto tu zákazník získá a od 15. prosince 2019 začne jezdit: bez lidí, bez vozidel, bez zájmů.“

Evropou „hybe“ i snaha dopravců zavádět vlaky bez doprovodu vlakových čet, „Reklabych, že provoz vlaků bez personálu má u nás klešající tendenci a že si objednatelé, tím myslím stát nebo kraje, objednávají většinou vlaky s doprovodem,“ zareagovala Jitka Kubíková.

„My se ale obáváme toho, co udělají soukromí dopravci, protože vysoctěžná cena je někdy tak nízká, že se domníváme, že v ní nemůže být započítán kvalifikovaný personál,“ doplnil Jitku Kubíkovou Martin Janeček: „V ČR je nyní cca 3% nezaměstnanost. Získat kvalifikovaný personál je velký problém i pro nás pro ČD jako národního dopravce. Potýkáme se s velkou mírou přesčasové práce, takže tam vidíme problém. Myslíme si, že soukromí dopravci budou kraje tláčet k tomu, aby jim v rámci smluv umožnily zvýšit u obsazení vlakovými četami.“

Další část jednání byla věnována interním záležitostem, jako je např. definice úlohy vlakového personálu v Evropě, či diskusi o společných bezpečnostních úkolech, včetně pokračování kampaně proti vlakům 0/0/S z října 2018. Probírala se i problematika výpravy vlaků, „V některých zemích se pro výpravu vlaků používá chytrý telefon. Například Norské dráhy mají vlastní síť a speciální telefony, které používají k výpravě vlaků,“ zaujala Antonína Leitgeba. Mluvil o se i o kampani ETF, „za férovou dopravu v Evropě“, která vyvrcholila ve středu 27. 3. 2019 v Bruselu. Michael Mareš

Modernizace? Ale pro koho?

Za snahu modernizovat vozový park si České dráhy zaslouží uznání. Ale má to malý háček. Opravdu je vždy ta modernizace to pravé ořechové? Pokud pomínu likvidaci vozů s „kupyty“, vnucování autobusového uspořádání sedadel, či nulová snaha chytit po výrobcích malé motorové vozy pro lokálky a velké pro R a Sp vlaky, nelíbí se mně také přestavba (vůbec myšlenka vozů s kombinací jídelna + 1. třída) jídelních vozů na bistrovozy s otevřenými oddíly 1. třídy. Proč? Je to zkušenost člověka, který s tím musí jezdit. Tento vůz většinou slouží jako průchozí pro uživatele jídelní části a pro používání WC hosty jídelní části. Z toho vyplývá, že v tomto voze není žádná pohoda cestování. Neustálý hluk, obtěžování průchozími cestujícími, vrážení do sedících cestujících (protože sedadla nejsou oddělena od chodbičky žádnou stěnou). Samozřejmě pak cestující 1. třídy mají i problém využití WC pro neustálou jeho obsazenost a čistota a vzhled tohoto zařízení také pak příliš nevybízí k jeho použití. Často také tyto cestující trpí nadměrným veselím (zejména zahraniční), pod vlivem alkoholu a v důsledku jejich nedostatečné výchovy, jak se chovat mezi lidmi ve vlaku a v 1. třídě k tomu navíc. Takže suma summarum, cestování v takovém voze je za cest a těžko může být nazýváno něčím nadstandardním, za což náleží příplatek.

Bohužel, to však není nic neobvyklého. V dnešní době vůbec kvalita 1. třídy značně poklesla a představuje těch, co o tom rozhodují, se nějak mijejí s přáním cestujících na kvalitu cestování. Základem 1. třídy by mělo být zajištění určitého pohodlí, soukromí, klidného a čistého prostředí. Pokud už někdo rozhodl o takové přestavbě

presně polovinu jízdenky národního dopravce. Na stánku ROPID a v pokladně v Benešově se shodli, že jízdenka ze 4. do 5. pásma je na dvě pásma pro člověka nad 65 let 4.–Kč, tak jsem si takovou zakoupil, na nástupišti v označovací řádce označil a s očekáváním bezproblémové cesty do Benešova nastoupil dne 4. 3. 2019 do vlaku 2513. Za Mračí přišel vlakový doprovod, kterému jsme dříve říkali průvodčí, dlouho si prohlížel PIDovou jízdenku, popodešel, studoval jakousi tabulku, tu mi potom ukazoval a sděloval, že 24 děleno čtyřmi je 6, a že přístřeží mám mít jízdenku za 6.–Kč. To slyšeli všichni cestující ve vagoně a já se zase cítil jako odhalený černý pasažér. Argumentoval jsem, že PIDová jízdenka z pokladny z Benešova na 2 pásma stojí 4 Kč, nic to nepomohlo. Udělal jsem si z toho závěr, že jízdenka z Pyšle do Benešova je dražší než jízdenka z Benešova do Pyšle. Pak jsem si svou jízdenku poprvé prohlédl, je tam napsáno, že je zvýhodněná na dvě vnější pásma. Kdyby si to pan vlakový doprovod na jízdence přečetl, nemusel by ve vlaku šířit bludy a mne před ostatní cestující veřejnosti ostouzet. Petr Rádl

Stížnost na situaci, kterou popisuje pan Rádl, řešili kolegové z centrálního zákaznického servisu. Při interním prošetření zjistili, že vlakovodoucí podal Pan Rádlovi ohledně jízdného v rámci IDAS PID mylnou informaci. Došlo k tomu prostým přehlédnutím v přepočítací tabulce. Pochybní vlakovodoucí bylo projednáno v rámci interních pravomocí naší společnosti motivačním pohovorem, jehož cílem je, aby se v budoucnu podobné nedostatky ze strany našich provozních zaměstnanců neopakovaly. Podnět pana Rádlu zároveň využijeme i k metodickému působení na ostatní zaměstnance vlakového doprovodu. Za vzniklou situaci se panu Rádlovi omlouváme. Mgr. Petr Pošta, tiskové oddělení České dráhy, a.s., Generální ředitelství

Aktivní průvodčí

Co už nemám režijku, tak si dávám extrémní pozor, abych měl ve vlaku správnou jízdenku. Hodně mi vyhovovalo, že jízdenka koupená na e-shop byla na mě In-karté. Ale narůstaly problémy, někdy průvodčí tvrdil, že ji na kartě nemůže najít, nebo jiné „renency“. K vrcholu došlo někdy loni v září, přijíždě tam a zpět k jednomu dni jsem jel čtyřmi vlaky po stejné trati, u tří průvodčích jízdenka na kartě byla, kdežto čtvrtý průvodčí ji na inkarté nenašel a na mne hleděl velmi nepřijemně jako na černého pasažéra. Ponoukl jsem ho k napsání hlášenky, k tomu se mu moc nechťelo, tak jsem mu poradil číslo na služební linku, šel telefonovat na představek a vrátil se, že se nemůže dovolat. Já naopak mám s touto linkou, když neuspějí s dotazem na zákaznické lince, velmi skvělé zkušenosti, vyjmečně jsem tam v neděli 3. 3. zavola a ten pán byl tak ochotný a pomohl mi zjistit něco, na co bych já do smrti nepišel, moc mu děkuji za trpělivost, jak se starcem jednal. Ale zpět k mým jízdenkám, po zářijové zkušenosti, že nemám zapotřebí, aby mi vlakový doprovod (úžasné slovo, dříve se jmenoval průvodčí), nepřátelskými pohledy kazil cestu na podvozků z 80. let, tak jsem na krátké vzdálenosti přešel na jízdenky Prážského Integrovaného Systému (PID). Nehledě na to, že jsou levnější, někdy výrazně, třeba z Prahy do Poděbrad stojí jízdenka PID

Stížnost na situaci, kterou popisuje pan Rádl, řešili kolegové z centrálního zákaznického servisu. Při interním prošetření zjistili, že vlakovodoucí podal Pan Rádlovi ohledně jízdného v rámci IDAS PID mylnou informaci. Došlo k tomu prostým přehlédnutím v přepočítací tabulce. Pochybní vlakovodoucí bylo projednáno v rámci interních pravomocí naší společnosti motivačním pohovorem, jehož cílem je, aby se v budoucnu podobné nedostatky ze strany našich provozních zaměstnanců neopakovaly. Podnět pana Rádlu zároveň využijeme i k metodickému působení na ostatní zaměstnance vlakového doprovodu. Za vzniklou situaci se panu Rádlovi omlouváme. Mgr. Petr Pošta, tiskové oddělení České dráhy, a.s., Generální ředitelství

Arriva bude vládnout všude?

Nestačí se divit. Po rošádě vedení ČD, a. s., a loňském vyhazovu generálního ředitele Krka, který, světe div se, chtěl koupit konkurenci a vrátit ČD, a. s., v základní postavě, jaké jim právem přísluše, začíná nově vedení prohrout jako Napoleon u Waterloo. Všechny lukrativní motorové rychlíky hvězdíkové kolem Prahy (Rakovník, Č. Budějovice přes Písek, Tanvald přes Mladou Boleslav a teď i Stará Paka – Železný Brod, k tomu návdavkem Kolín – Nový Bor) ČD prohrálo.

Začalo to nenápadně – Arriva přišla do Prahy a aby si udělala lincenci, jezdila tu do Kralup nad Vltavou pod dráty, tu do Benešova, opět motor pod dráty, tyto spoje opustila, aby sebe korunovala městskou linkou, opět motorem pod dráty. Začínám mít docela rozpačité pocit z vedení ČD, a. s., které si však pochvaluje ministr Ťok. Korunu všemu nasadil nyní premiér Babiš, který chce sebrat krajím všechny (! viz Lidové noviny 7. 2.) dotace – bratru tři miliardy na iluzorně prodělečné železniční spoje. Že je železnice dotovaná v celém civilizovaném světě, patrně zdejší politici ještě nevstřebali, hlavně že mají obědy za dvacku a v autobusech PID, na rozdíl od vlaků PID mimo obvod Prahy, jezdí důchodci zdarma. Ode zdi ke zdi. Nejprve se nalákají do vlaků lidi různými slevami a pak se jim vlaky zruší. To si připadá jako v experimentálním ústavu důvěrního zdraví. Odesou to cestující, kteří budou opět přestupovat a neustále kupovat jízdenky, budou jim ujíždět přípoje. Martin Kubík

Sociální média na železnici

V médiích (například LN) se mihla zajímavá zpráva. Strojvedoucí, který dříve pracoval u ČD a měl svůj vlastní blog na twitter, ukončil svou „publikační činnost“ právě ve chvíli, kdy podepsal smlouvu s firmou pana Jančury. Prý je to náhoda. Otázka je, nakolik náhoda. Skoro to vypadá, že se soukromý dopravce obává, aby někdo znal veřejně nesrovnával, potažmo neprozradil detaily, jak to chodí u soukromníků na lokomotivách se zákonnými přestávkami, střídáními apod. Oni totiž kontrolní Dražního úřadu také mohou číst twitter... Každý extrém má svoji opačnou stranu mince, a tou je zákaz nezveřejňování. Václav Klaus ml. navrhuje zákon, který by trestal smazání jakéhokoliv příspěvku, jenž by nebyl v hrubém (!) rozporu se stávající legislativou. To znamená, že lehké výhrůžky, názky vydrápaní, napadání atd. by se musely zveřejňovat na všech sociálních médiích (například na facebooku ČD, nebo diskusním fóru K-report), jinak hrozí poskytovateli velká pokuta, popřípadě ještě horší tresty v případě nezaplacení pokuty. Netřeba zmiňovat, že v jiných zemích je to přesně obráceně: takové příspěvky musí pod hrozbou pokuty poskytovatel neproděně smazat. Nezbyvá než doufat, že si jak voliči tak zákonodárci uvědomí, co je správné. A že my cestující se nebudeme muset bát, že to, co víme nebo nevíme o bezpečnosti provozu, je zrovna vrtoch politiků nebo podnikatele. Vít Patrák

Vyjádření ke kritice

Stížnost na situaci, kterou popisuje pan Rádl, řešili kolegové z centrálního zákaznického servisu. Při interním prošetření zjistili, že vlakovodoucí podal Pan Rádlovi ohledně jízdného v rámci IDAS PID mylnou informaci. Došlo k tomu prostým přehlédnutím v přepočítací tabulce. Pochybní vlakovodoucí bylo projednáno v rámci interních pravomocí naší společnosti motivačním pohovorem, jehož cílem je, aby se v budoucnu podobné nedostatky ze strany našich provozních zaměstnanců neopakovaly. Podnět pana Rádlu zároveň využijeme i k metodickému působení na ostatní zaměstnance vlakového doprovodu. Za vzniklou situaci se panu Rádlovi omlouváme. Mgr. Petr Pošta, tiskové oddělení České dráhy, a.s., Generální ředitelství

vozu, pak by se sem hodilo jediné uspořádání uzavřených oddílů nebo alespoň polooddílů, které od chodbičky mají sedadla oddělená částečně stěnou (to mají některé vozy DB, dřív jezdící u nás na EC, a některé vozy 1. třídy slovenských železnic). Samozřejmě by nadále mělo být, aby WC v takovém voze sloužilo pouze cestujícím oddílu 1. třídy. A co navíc, aby také konečně každé sedadlo mělo vlastní lampičku nad sebou tak, aby sloužilo jen tomuto sedadlu a svítilo kdykoliv, kdy to cestující chce a intenzita byla dostatečná pro pohodlné čtení. Doje to vše sluchu představitelů ČD? Ing. Antonín Minařík



Postřehy z tratě 210

2. března byla zachycena „Zamračená“ 749.107-9 (na snímku) na vlaku Os 9066 na vršovickém zhlaví žst. Praha-Krč, relace Čerčany – Vrané – Praha hl. n. Vlak 9066 patřil mezi těch několik šťastných, které z důvodu poruchy trakčního vedení jely bez omezení a ukončení v žst. Praha-Vršovice do 11. 3. Cestující se mohou „těšit“ na další omezení na trati 210, kdy prý budou vlaky končit a vycházet v zastávce Praha-Kačerov, z důvodu uzavřené rekonstrukce žst. Praha-Vršovice, osobní nádraží. 2. března jel přes žst. Praha-Krč i pamí vlak Sv 11752 s plzeňskou „Šlechtičnou“ 475.111 v, pracující se z dvoudenního natačení v žst. Bakov nad Jizerou, filmu z období socialismu. Tu jsem však už fotil za úplné tmy z důvodu zpoždění cca 90 minut. Zpožděn byl 2. 3. například na trati 210 Os 9068 asi 60 minut z důvodu poruchy lokomotivy 754.

Na vlacích kolem Prahy poslední dobou není doslova s čím jezdit, objevují se roztdivné náhradní soupravy (i Honeckery) za chybějící Elefanty na trati 171, ale i za regionový jsou na trati 210 nasazováni i nerekonstruované motory 810. Není to voda na mlyn soukromníků?

Co na to nové vedení ČD, a. s., a profesor Moos? Když ono je to téžké – privatizace (všech?) tras do roku 2028 je totiž přímo nařízena evropskou směrnicí o liberalizaci železniční dopravy, kterou posluně vláda A. Babiše schválila. A pak „babo, rad“! To je to samé jako bych ve vlastním nájemním domě byl EU nucen každý rok věnovat cizinci jeden byt, a ž by zjistil, že již nemá dům a skončil bych coby bezdomovec. I takový je scénář ČD, a. s. Martin Kubík

Pane Filipe, dost!

SŽDC OŘ Praha v čele s jejím ředitelem Ing. Vladimírem Filipem si patně vytkla za cíl zlikvidovat všechny provozovny na nádražích v obvodu OŘ Praha, které slouží obyčejným tuctovým lidem s průměrným platem či starodůchodcům. Poslední dobou je uzavírána jedna nádražní hospoda starého typu za druhou (již před časem Vysochaň, Masarykova atd.) Z nádraží jsou vyháněni vietnamští prodejci (např. Smíchov), stánky pro normální lidi či jiné provozovny, zvláště ty, které nevoní osobám s nadstandardním platem. Myslím si, že to není rozumné, je to hlavně sociální, ale i protilevicově zaměřeným a sociálně citlivým lidem a organizacím, potažmo odborům. Proslýchá se, že dostala výpověď i nádražní vietnamská restaurace v Benešově u Prahy, Oáza na Smíchově má smlouvu pouze do roku 2020, ohrožena je i dějvická nádražka, možná i Braník či Hostivař. Je zajímavé, že původní vedení pražské SŽDC a ještě předtím, když budovy patřily ČD, a. s., se tyto provozovny podporovaly a bylo se rádo i za přijatelné nájemné, než žádné. Pane inženýre, v Praze a do Prahy jezdí vlakem a chláň obchodní a stravovací služby používají a nahláží občané, nikoli jen ti, co si koupí půllitr piva za 67.–Kč, jako nahlavním nádraží nebo espresso v Costa café za astronomické ceny! Jestli se SŽDC chová jako italský majitelé domů na Vinohradech, kde se skokově zvyšuje nájemné, aby se Pražané vystěhovali na venkov, je to hodně, hodně špatně. Proto lidé před 30 lety na demonstrace nechodili. Martin Kubík

OŘ Praha věnuje poskytování služeb maximální pozornost

V současné době je snahou SŽDC, s. o., zlepšit komfort pro cestující a vytvořit podmínky pro bezproblémové cestování zvyšujícího se počtu cestujících využívajících dražní dopravu a poskytovat služby odpovídající standardu 21. století. Právě časté podněty a stížnosti od cestujících, či články v novinách, které jsou v rozporu s tímto tvrzením, nás utvrzují o správnosti těchto kroků. Dále musíme konstatovat, že vše, co činíme, je v souladu se zákonem a směrnicemi, kterými se řídíme. Veškeré veřejné soutěže jsou zřejměny a vypsané transparentně. Z tohoto důvodu se jich může zúčastnit kdokoli, kdo je schopen provozovat služby v kvalitním standardu potřeb pro cestující. Jsme rádi za každý podnět, který vede ke zkvalitnění služeb pro

širokou cestující veřejnost a nikoliv, co by vedlo ke krokům v kvalitě služeb o 30 let zpět. Věříme, že každý slušný cestující toto zlepšování vítá, o čemž nás utvrzují právě podněty cestujících stěžujících nás na kvalitu a hygienu služeb, které vy zmiňujete.

Chcivás ubezpečit, že ze strany OŘ Praha je věnována činnosti poskytování služeb maximální pozornost. V návaznosti na narůstající objem cestujících chceme poskytovat služby odpovídající standardu dnešní doby a charakteristickému vzorku cestující klientely. Snahou je též poskytnout služby rodinám s dětmi, aby se cítili v prostorách bezpečně a též garantovat cestujícím dodržování všech hygienických norem našimi provozovateli a v prvé řadě nebyť zaměřen na prodej levných alkoholických nápojů. Na tento trend již máme pozitivní reakce.

Dále uvádím fakta k jednotlivým zmiňovaným provozovnam předloženého podnětu: - Žst. Praha-Vysochaň bude v dohledné době demolována v návaznosti na investiční akci a přeložení kolejí stavební správou. Výpověď byla dána ještě před mým příchodem. - Žst. Masarykovo nádraží je ve správě ČD, a. s. - V žst. Benešov končí rádná smlouva a bude vypsaná nová veřejná soutěž, kam se může kdokoli přihlásit. - V žst. Praha-Smíchov začne v průběhu roku rekonstrukce na nové prostory – následně bude vypsaná nová veřejná soutěž. - Žst. Praha-Smíchov – restaurace Oáza má platnou smlouvu dle smluvních podmínek, která je respektována a po rekonstrukci smíchovského nádraží bude vypsaná rádná veřejná soutěž - V žst. Praha-Dejvice je platná smlouva, řídíme se smluvním vztahem. - V žst. Praha-Hostivař je činnost ukončena za dob ČD, a. s.

Z výše uvedeného plyne, že informace v podnětu se nezákládají na realitě uzavřených smluvních vztahů.

Dále vás chceme ubezpečit, že podporujeme a rozvíjíme prodej potravinářského zboží, který je vhodný pro rychlý nákup či velmi přijatelná a levně občerstvení do vlaku (např. Zábka v Praze Klánovské), nikoliv však večerky prodávající levný alkohol. Snahou OŘ Praha je především služby rozšířit a většinu cestujících přesvědčit, aby byli ochotni využívat služby v nádražích a ne je rychle opustit.

Ing. Vladimír Filip, ředitel Oblastního ředitelství Praha Správa železniční dopravní cesty, s. o.

PŘÁVNÍ PORADNA

Nepodepisujte důležité písemné dokumenty bez konzultace!!!

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy zaměstnanec – členové OSŽ podepíše písemný dokument (iv souvislosti s mimořádnou událostí) a následně se obrací se žádostí o pomoc při jejich řešení na funkcionáře OSŽ a ekonomicko-sociální oddělení OSŽ – ústředí (dále jen ESO OSŽ – ústředí).

Zaměstnanec přes mnohá další upozornění podepisuje různé pracovní právní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem rádně seznámil, popřípadě si vzal tzv. čas na rozhodnutí, není-li jim obsah zcela jasný anebo s ním nesouhlasí (v souladu s dobrými mravy). V takové situaci se nelze vůbec spoléhat na tvrzení zaměstnavatele, že jde o tzv. formální záležitosti, které nemají žádný vliv na cokoli.

Zaměstnanci si neuvědomují, že podpis jakékoli písemnosti, zejména dohod: - o rozvázání pracovního poměru (§ 49 ZP); - změny pracovní smlouvy (§ 40 ZP); - kvalifikační dohody (§ 234 ZP); - uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody (§ 263 odst. 2 ZP); - protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP (§ 263 odst. 3 ZP); - odsouhlasení pracovního úrazu (§ 269 ZP a násl.) apod.; může mít v některých případech do budoucna pro členy OSŽ významné – negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze výjimečně a velice obtížně. U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), který je komplikovatelně napadnutelný. Dochází pak k neřešitelným situacím v oblasti pracovního poradenství, právní pomoci nebo

ochrany oprávněných zájmů zaměstnanců. Výše uvedené skutečnosti nabývají na významu i v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

**ESO OSŽ – ústředí doporučuje členům OSŽ, aby nepodepisovali žádný jim nejasný nebo z jejich pohledu problematický písemný dokument předložený zaměstnavatelem, bez porady (konzultace) s funkcionáři OSŽ, smluvními advokáty nebo ESO OSŽ – ústředí.**

Sdělení některých vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že tyto dohody (nebo jiné písemnosti) musí podepsat ihned, jsou naprosto nepravdivé. Jedná se o dohody, tedy o dvoustranné právní jednání, tj. obě smluvní strany (tedy i zaměstnanec) by měly mít dostatek času si dohodu důkladně přečíst (prostudovat), než přistoupí k jeho podepsání. Na výše uvedeném sdělení zaměstnavatele lze pohlížet jako na jednání proti dobrým mravům, v některých případech zřejmě až šikanózní a určitě zneužívání postavení silnější strany v pracovním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovního vztahu dle zákoníku práce (např. ustanovení § 1a, písm. a), e) ZP.

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





Osobní vlak 9207 „Posázaví“ s lokomotivou 749 264-8 projíždí po trati 212 mezi zastávkou Zlenice a stanicí Hvězdovce.

## Výletní víkendové vlaky v okolí Prahy

Sobotou 23. března 2019 započala v okolí Prahy vozba turistických vlaků Českých drah. Díky tomu můžou výletníci do 28. října využít víkendové vlaky „Cyklo Brdy“ do Břežnice, „Český ráj“ přes Jičín do Tumova, „Cyklohráček“ do

Slaného a osobní vlak „Posázaví“, spojující metropolís horním Posázavím. V sobotu 23. 3. 2019 vezla vlak „Posázaví“ lokomotiva 749 264-8, zvaná „Zamračená“ či „Bardotka“.

Vít Mareš

## Praha-Vršovice ožije

V letošním roce proběhne generální rekonstrukce žst. Praha-Vršovice osobní nádraží spojená s vybudováním nových nástupišť a prodloužením podchodu do Čestmírový ulice v Nuslích. Tím dojde k historické akci – podle mého názoru by mohlo dojít i k opětovnému zavedení historického názvu Praha-Vršovice-Nusle.

V Nuslích, jak se železniční hantýrkou dosud nazývá osobní nádraží, začínala od roku 1882 trať Nusle – Modřany, od té doby se používá proto název Modřanka. Jako památník na tuto trať můžeme v Nuslích dosud spatřit obytnou vodárnu. Ve vodárně žil jako poslední nájemník někdy do roku 2010 bývalý výpravčí z druhdy obsazené žst. Praha-Modřany, pan Josef Štěch. Následně mu byl přidělen náhradní byt, neboť po vystěhování MTZ byla budova zcela prázdná a vydána na milost bezdomovcům a pochybným existencím, injekční stříkačky se dají dosud nalézt v okolí. Budova byla prodána soukromé firmě Rezdence vodárna, s. r. o., doufáme, že ji uvede do náležitého stavu, jsa kulturní památkou, a neopadne jako nádraží Vyšehrad. Nový podchod povede právě kolem vodárny. V Čestmírové ulici žil zpěvák „Holubiho domu“ Jiří Schellinger (1951–1981, tragicky zahynul v Dunaji v Bratislavě), na domě má od roku 2011 pamětní desku.

Martin Kubík



Budova vodárny, vpravo bude ústí podchodu.



Ne, nejsme na hradě Trosky, ale ve zbýtcích nákladního obvodu žst. Praha-Vršovice, osobní nádraží, stav se brzy zlepší. Průhled na Os 2010 z Dobříše, který z důvodu poškození troleje a výluky ukončil jízdu ve Vršovicích, 1. 3. 2019.

## Schůze Klubu důchodců DKV Břeclav (LD)

V pátek 15. března 2019 se konala řádná členská schůze Klubu důchodců při ZO OSŽ Břeclav (LD). Na úvod přivítal předseda Božetěch Dvořáček přítomné členy klubu a také pozvané hosty a spolu uctili památku zesnulých kolegů v uplynulém roce. Potom předseda předložil program schůze a také plán akcí klubu na rok 2019, kterých je skutečně dost: koupání v termálních lázních v Dunajské Středě, prohlídka letiště v Náměšti, elektrárny Dalešice, zájezd do penzionu Pacifik Ramzová s výjezdem do Osvětí, Krakova včetně prohlídky solných dolů ve Věličce. Po letních měsících budeme pokračovat v koupání v Dunajské Středě.

Předseda ZO OSŽ Břeclav (LD) Stanislav Halačik seznámil přítomné s činností ZO OSŽ Břeclav. Vedoucí OSŽ Břeclav Ing. Bazala osvětlil činnost organizace do budoucna. Tak jako v uplynulém roce, tak i na letošní schůzi se členové rozhodli, že každý člen věnuje částku 10 Kč do Podpůrného fondu OSŽ. Po ukončení schůze následoval společný oběd a volná beseda s hosty. Pro dobrou náladu k tanci poslechu zahrála skupina ESO.

Božetěch Dvořáček, předseda KD

## Moudrost pro tento den

„Nikdy se nebojte zkusit něco nového. Nezapomeňte: amatéři postavili archu, zatímco Titanic postavili odborníci“.

Dave Barry, americký humorista (nar. 1947)

## Pozvánka

Institut Jana Pernera, Regionální středisko Praha, zve na seminář k aktuálnímu tématu **Právní aspekty smluv o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou**, který se uskuteční **16. 4. 2019** na pracovišti Institutu Jana Pernera, o. p. s., v Praze 8 – Karlín, Pod Výtupnou 2 (Hostel Florenc), 5. patro, učebna A, od 9 do cca 12.30 h. Lektor semináře Mgr. Ing. Jaroslav Menčík, LL.M., advokát a partner advokátní kanceláře MAVE-RICKS advokáti s. r. o.

Přihlášky: Institut Jana Pernera, o. p. s., Pod Výtupnou 367, 186 00 Praha 8 – Karlín, e-mail: milena.foglarova@perner.cz. Na základě závazné přihlášky bude vystavena faktura k placení. V přihlášce uveďte jména účastníků a fakturační adresu včetně IČ a DIČ. Vložené: 1500 Kč bez DPH, 1815 Kč vč. DPH 21 %.-r-



Seniři OZ Liberec pořídili společné foto na Hřebienku.

## Výlet seniorů OSŽ Liberec do Tater

Členové výboru seniorů OSŽ Liberec s v březnu 2019 vyrazili na výlet do Vysokých Tater. Zázemí jsme našli v nově zrekonstruovaném penzionu Tatranská Strba, odkud jsme vycházeli na výlety. Jeden z výletů byl na Štrbské pleso a dále na Popradské pleso. Cesta byla místy zavátá čerstvým sněhem a tak jsme se bořili až po kolena ve sněhu. Další výlet byl do Starého Smokovce a pak pozemní lanovkou na Hrebienok. Pobyt jsme zakončili návštěvou Tatranské Lomnice. Plánovali jsme ještě lanovku na Lomnický štít, ale viditelnost byla jenom ke Skalnatému plesu a tak jsme to neuskutečnili, snad někdy příště. S výletem byla celková spokojenost, viděli jsme krásy slovenských hor a nadýchali se čerstvého tatranského vzduchu.

Jaroslav Ševčík

## Železniční muzeum ČD slaví letos 20 let

Už je to tak. Naše největší (a nejkрасnější) železniční muzeum oslaví letos své dvacáté narozeniny. Uplynulá léta ukázala, že volba objektu bývalé výtopny společnosti Buštěhradské dráhy, nacházející se na samém okraji křivoklátských lesů v Lužné u Rakovníka na trati z Kladna do Chomutova, byl dobrý krok. V průběhu let zde vznikla naše největší železniční expozice, těšící se každým rokem značnému zájmu a pozornosti širokého obecnstva. O tom, co nového se v tomto (pro Železniční muzeum ČD tak významném) roce chystá, jsem si přijel do muzea popovídat s Ing. Františkem Kaplanem.

Brány železničního muzea se zájemcům letos poprvé otevřou o víkend 6. – 7. 4. Při této příležitosti se budou moci první nedočkavci svést **parním vlakem po trase Lužná u Rakovníka - Zatec**. O letošní první parní premiéru by se měla postarat „Všudybylka“ 354.195. Ten, kdo zná z let minulých „itinerář“ akcí pořádaných v ČD ŽM, nepříjde o nic ani v letošní sezoně. Přesto, že u některých už zaběhlých „podniků“ došlo ke změně názvů (např. „První parní víkend“ = „Parní víkend“, nebo „Dětský den v ŽM“ = „Rodinný den“ apod.).

Bezespornu vrcholem letošních oslav 20. výročí ŽM bude zde připravovaná akce, která má zatím pracovní název „**Den železnice – 20. výročí ČD Muzea**“ a konat se bude ve dnech **21. – 22. 9.** Z důvodu nižší kapacity areálu muzea (oproti jiným místům, kde se v minulosti konaly NDŽ), půjde o dvou denní akci a po oba dva dny bude probíhat naprosto identický program. Samo sebou, že do Lužné budou v tomto termínu vypraveny zvláštní parní vlaky.

Z dalších akcí jmenujme alespoň „**Setkání prototypů motorové traktce**“ (29. – 30. 6.), či vypravované vlaky do Depozitáře NTM v Chomutově. Oficiální **ukončení muzejní sezony** se v ČD Muzeu chystá na víkend **26. – 28. 10.** I v těchto dnech se bude možno dopravit Prahy do Lužné parním vlakem.

Podrobnosti o všech plánovaných akcích, včetně otevřacích dob, naleznou zájemci nejlépe na stránkách ČD ŽM, či Českých drah, a. s.

Jak mi potvrzuje Ing. Kaplan, v železničním muzeu si opět přijdou na své příznivci a milovníci železnice všech věkových kategorií. Ať již se jedná o prohlídku stovek zdejších zajímavých exponátů s možností využít ochotného odborného výkladu bývalých pracovníků ČSD a ČD, nebo o svezení se po kolejích oblíbené Kolečovky.



V prvních letošních slunečních paprscích se před rotundou v Lužné vyhřívají „Malý Hektor“ T 435.0139, „Němka“ 555.0153 a „Štokr“ 556.0298.

V současné době se například v opravárenské hale finišuje s opravami osobních vozů „Rybák“ a „Bai“, které jsou po celou muzejní sezónu v plné permanentě. Připravuje se zde rovněž jeden „velký parní návrat“ a to mašinky 414.096 s předvíčkou „Heligón“ z roku 1906, která stála dlouhá léta jako železniční pomník v Českých Velenicích. Pokud půjde vše podle plánů, mašinka se prvně představí o „**Parní víkend**“ 11. – 12. 5., nebo na „**Dni železnice**“ 21. – 22. 9.

Do příštího roku by se měl vrátit do provozního stavu i stroj 365.024 z roku 1923. Jeho tendr byl již opraven u externí firmy. Pojezd lokomotivy je v současné době ve specializovaných dílnách DB v Meiningu. Během letošního roku by se měl vrátit zpět na koleje také vršovický „Čtyřkolák“ 434.2186, jehož kotel nyní opravuje kolínská firma SEA.

Přejme všem pracovníkům z Lužné u Rakovníka, aby se jejich plány v letošním, jubilejním roce, vyplnily a odměnou za jejich práci jim byly tisíce spokojených návštěvníků ŽM ČD. Tož, někdy v průběhu roku na viděnou v železničním muzeu, vážení.

A. K. Kýzl

## Vysočany v Roztokách

Stálá expozice modelové železnice Klubu železničních modelářů v Roztokách u Prahy (klubovna KŽM, druhá nádražní budova) je jednou měsíčně, vždy v sobotu od 10 do 17 hodin, přístupná veřejnosti. Nejbližší termíny: 13. 4., 18. 5., 15. 6. 2019. Vstupné dospělí 50 Kč, děti 6–15 let 25 Kč. K vidění je kolejiště s motivem žst. Praha-Vysočany a okolí ve velikosti H0, provoz osobních a nákladních vlaků, digitální ovládání kolejiště PC programem „ModelJOP“. Akci pořádá Klub železničních modelářů Roztoky u Prahy, Nádražní 2393, 252 63 Roztoky, více informací na [www.kzmr.cz](http://www.kzmr.cz)

—red—



Na snímku ohořelé pozůstatky bývalé libřické zastávky.

## Bývalá libřická zastávka vyhořela

Místní trať Praha-Vršovice – Čerčany (s odbočkou z Vraného nad Vltavou do Dobříše) vznikla v letech 1882 až 1900 spojením několika stavebních sekcí. Jako první byl zahájen provoz na úseku Nusle-Vršovice – Modřany 1. 3. 1882 (úsek Praha-Vršovice – Praha-Braník byl v letech 1929–1930 přeložen), stavebně nejtěžší úsek z Jilového do Skochovic byl otevřen až jako poslední – 1. 5. 1900. Na celé trati 210 bylo postaveno celkem devět tunelů o celkové délce 1321 metrů, dodnes se dochovalo 8 tunelů s celkovou délkou 1239; v kilometru 33,232–33,625, pod vrchem Homole, je dodnes nejdelší tunel na trati (393 m Jarovský). Mezi Skochovicemi a Davlí jsou celkem tři tunely: 209 m (Skochovicový), 98 m (Libřický) a 180 m (Davelský). Mezi Libřickým a Davelským tunelem stávala v kilometru 30,938 do roku 1975 zastávka Libřice, která sloužila trampům a obyvatelům nedaleké osady Orlík.

—mmč—



V opravárenské hale se dokončuje oprava „Heligónu“, parní mašinky 414.096 z roku 1906, kterou čeká letošní „velký parní návrat“ na koleje. Pracovník depa, pan Pavel Frič, dokončuje právě montáž rychloměru.

## SPORT

### Výzva k účasti zaměstnanců nebo jejich dětí na mezinárodní atletice

Ve dnech 10. – 13. 9. 2019 organizuje OSŽ ve spolupráci se železničními společnostmi v Trutnově mezinárodní mistrovství USIC železničářů v atletice. Vzhledem k tomu, že je nutné doplnit náš reprezentační tým, obracíme se na vás s touto výzvou. Pokud jste aktivní v některé z níže uvedených disciplín a máte chuť reprezentovat, přihlaste se nám. Reprezentovat mohou všichni zaměstnanci nebo jejich děti (finančně závislé na rodičích a musí mít minimálně 16 let a maximálně 21 let v tomto kalendářním roce).

**Muži:** 100 m, 200 m, 400 m, 800 m, 1500 m, 5000 m, skok do výšky, skok do dálky, vrh koulí, oštěp, hod diskem a 4x 400 m štafeta.  
**Ženy:** 100 m, 200 m, 400 m, 800 m, 3000 m, 4x 100 m, skok do dálky, vrh koulí, oštěp, hod diskem.

**Kontakt:** Bohuslav Šimek, tel: 702 056 777, [bigbobs@seznam.cz](mailto:bigbobs@seznam.cz). Zašlete především jméno, příjmení, zaměstnavatele a disciplínu, kterou provozujete.

Miroslav Kaprálek

## Na Moravě rozhodnuto

Hotel Senimo v Olomouci se stal novým místem šachistů Moravy. V krásném zázemí hotelu byly připraveny kvalitní podmínky bez jakýchkoliv rušivých vlivů.

K turnaji Moravy v šachu pro letošní rok se přihlásilo 19 šachistů železničářů, aby si vybojovali účast na Mistrovství ČR v šachu pro rok 2019, které se uskuteční ve dnech 26. – 28. dubna 2019 v Kořenově na Lesní chatě.

Po úvodním projevu Jiřího Jiřího zahájil turnaj hlavní rozhodčí Karel Volek. Dva garantí klidného až kamarádského turnaje, které dlouhodobě zajišťují.

**Výsledky turnaje:**

- Ing. Martin Mužík, 6,5 bodů, OŘ Ostrava
- Václav Mítura, 5,0 bodů, OŘ Ostrava
- Ignac Pospíšil, 4,5 bodů, důchodce ČD
- Jan Čihal, 4,5 bodů, OŘ Brno
- František Havel, 4,0 bodů, důchodce ČD

Turnaj se hrál Švýcarským systémem na sedm kol, s tempem hry 20 min., na partii pro každého hráče. O umístění na 1. až 19. místě muselo v pěti případech rozhodnout pomocné hodnocení.



Na snímku zleva Ignac Pospíšil, Ing. Martin Mužík a Václav Mítura.

Na Mistrovství ČR bylo nominováno 9 šachistů.

Na závěr všichni účastníci turnaje doporučili další ročníky turnaje uspořádat v hotelu Senimo, pro naprosto ideální podmínky turnaje a vstřícný přístup vedení hotelu a obsluhujícího personálu. Poděkování patří Jiřímu Jiřiovímu Karlu Volkovi za bezchybný průběh turnaje.

Kurt Mužík