

Z aktuálních událostí

Další pravidelné jednání Ústředí OSŽ se konalo dne 25. 9. v Praze. V rámci bodu Informace ze zásadních jednání se I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun věnoval mimo jiné smlouvám s kraji. Uvedl, že v celkovém součtu příjdu České dráhy v roce 2020 o 4,2 % výkonů v regionální dopravě. Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola informoval o jednání valné hromady, která 10. 9. potvrdila ve funkcích staronový management ČD Cargo, a také o hospodaření ČD Cargo – především o problémech nákladní dopravy. Miloš Paleček, tajemník PV OSŽ SŽDC, informoval o návrhu 3. změny stávající kolektivní smlouvy a o návrhu PKS SŽDC na rok 2020. Složitá je podle místopředsedkyně OSŽ Bc. Renaty Douskové situace ve společnosti Legios Loco. Nevýjasněné majetkové vztahy postavily zaměstnance firem HMS a Legios Loco do nezávadlivé situace, která má dopad i na zaměstnance v kooperujících firmách v Horním Slavkově a v Nymburce. Stručně se pak Renata Dousková vyjádřila k situaci dalších nedrážních organizací. Závěr bodu Informace ze zásadních jednání patřil předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému a jednání dopravní tripartity 16. 9. (téma: aplikace ETCS, přechod na střídavou trakci a financování infrastruktury do budoucna). Věnoval se i režijním výhodám: „Návrh MD ČR na úpravu Tarifního režijního jízdného obsahuje hrubou necitlivost k zájmům držitelů režijních výhod a zbytečnou podporu prosazování ekonomických zájmů krajů na úkor ČD a SŽDC, kterým by v důsledku takových změn v oblasti režijních výhod obratem vzrostly osobní náklady. Pro nás je to nepřijatelné,“ řekl. Odborové centrály na železnici společným stanoviskem vyzvaly MD ČR k jednání o nalezení oboustranně přijatelného řešení.

Členové Ústředí OSŽ dále projednali a v roli valné hromady schválili výroční zprávy a účetní uzávěrky společnosti OSŽ Slovakia, a. s., a Pacific, a. s., za rok 2018, vzal na vědomí hospodářský výsledek OSŽ za rok 2018 a schválili návrh na přidělení do fondů z hospodářského výsledku a z rezervního fondu. Dále vzala na vědomí informaci o vypracování a podání daňového přiznání za rok 2018 a informaci o plnění rozpočtu OSŽ za období 1-6/2019. Ústředí OSŽ vzalo také na vědomí informaci o vyhodnocení PKS uzávěrky na zaměstnavatelů, kde působí OSŽ. Dále schválili novou členkou RK OSŽ paní Ivanu Malounovou a vzali na vědomí termín a místo konání oslav 30 let OSŽ (ve čtvrtku 4. 6. 2020 v hotelu Olšanka v Praze) a schválili termín konání VIII. sjezdu OSŽ ve dnech 5. až 6. listopadu 2021 v Praze. Ústředí OSŽ dále schválilo pilotní projekt rozšíření právního poradenství, právní pomoci členům OSŽ v občanském životě.

Závěr pak patřil Organizačním záležitostem, Informaci Revizní komise OSŽ a bodu Různé.

Otevřeným úkolem ovšem zůstává, kdo bude po Karlu Hybšovi dál spravovat webové stránky seniorů na webu OSŽ. Rada se také zabývala vyhodnocením průběhu III. Sportovních her seniorů v Rajčkových Teplicích a také her seniorů v Českých Budějovicích. Kurt Mužik vyzval členy, aby případně další připomínky k tomu, co by bylo třeba zlepšit, předali písemně. Alois Malý, místopředseda RRS, informoval, že Rada seniorů ČR připravuje rovněž v příštím roce sportovní hry seniorů 7. – 10. července 2020 v Mostě.

Část členů RRS navštívila 3. 9. prostory Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, kde je provázal poslanec a I. místopředseda ČSSD Roman Onderka.

O jednání na železnici a zejména o vývoji situace, která se týká jízdních výhod zaměstnanců, informoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který je pravidelným hostem jednání RRS. Jako vždy byla využita návštěva předsedy OSŽ k diskusi, zazněla řada dotazů na kolektivní vyjednávání u železničních podniků, u SŽDC pak na možné změny v FKSP, ale i názor na nedávno prezentovaný požadavek soukromých dopravců a mediální diskusi o použití příjmu „národní dopravce“, že jde o víc než jen o pouhý název.

Z účasti na jednání PV OSŽ Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v Praze 26. 9. se tentokrát omluvil předseda PV Petr Štěpánek a také zástupci zaměstnavatele. Vítanými hosty jednání byli vedoucí oddělení ESO OSŽ JUDr. Petr Večeř, pracovník ESO Luděk Šebrle a inspektor BOZP-U Jaroslav Leština. Po kontrole úkolů následovala podrobná informace o společném jednání odborových centrál se zaměstnavatelem z 28. 8. a návrhu zaměstnavatele na 3. změnu PKS. Tajemník PV Miloš Paleček pak zopakoval některá čísla o zaměstnanosti, mzdovém vývoji, očekávání výše finančních prostředků na činnost SŽDC ze SFDI v příštím roce, tak jak o nich informoval OC zaměstnavatel. Zmínil se také o řadě návrhů, zejména v příplatkové oblasti, které budou kolektivní vyjednávací spolu s ostatními OC předkládat při vyjednávání o nové PKS. JUDr. Petr Večeř mj. informoval o pilotním programu na rozšíření právního poradenství členům OSŽ. Podnikový výbor projednal některé organizační záležitosti (především společné jednání s členy PV ŽSR na Slovensku). Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý hovořil o financování SŽDC v příštím roce, možné půjčce od Evropské investiční banky na investice v SŽDC, důvodech přejmenování SŽDC na SŽ a také o všech jednáních, která jsou vedena na úrovni MD a týkají se jízdních výhod a také postojů některých krajů, které sdělily, že na některých tratích nebudou uznávat režijní výhody.

V Praze se dne 8. 10. uskutečnilo pravidelné zasedání Představenstva OSŽ. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý se zabýval zejména návrhem na 16. Změnu tarifní režijních výhod a zkapituloval všechna jednání, která za uplynulý měsíc v této věci s kolegy vedl. „Naším záměrem je dohodnout takové řešení, které umožní udržení síťového charakteru režijek, tj. jejich uznávání nejen v dálnkové dopravě, ale také ve všech krajích, kde dopravu budou zajišťovat České dráhy,“ uvedl.

Na jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ v Praze 26. září přivítal její předseda Kurt Mužik Stanislavu Břejňákovou, která byla na jednání středočeské oblasti, zastupující seniory, navržena za členku RRS. Nahradila tak zesnulého Karla Hybše, člena rady a místopředsedu RRS. Členové rady pak jednomyslně zvolili paní Danuši Poláškovou za místopředsedkyni RRS.

České dráhy se loučily s tratí do Vejprtu

O víkendy 28. 9./29. 9. vyjely naposledy na trať z Chomutova do Vejprtu a Cranazhlu vlaky Českých drah, na jaře má na trati začít jezdit společnost Die Länderbahn. Zejména neděle setak nesla ve smutném duchu. Souprava složená z motorového vozu řady 810 (810.319-4), vložného vozu (015) a Regionový 814/914/033 byla opatřena nápisy, jako „Poslední spoj“, „96 let provozu státních vlaků na trati 137 končí dnes 29. IX. 2019“ a „nechyběly ani vzky od kolegů železničářů z Německa „Eine der BESTEN Eisenbahnen Europas kommt leider nicht mehr nach Cranazahl. DANKE SCHÖN České dráhy“, smutné štůžkač květiny. „Bylo by nedůstojné, kdybychom neudělali nějakou symbolickou rozlučku, tak se vymyslela tato akce,“ uvedl Ladislav Dobný, vlakvedoucí z Chomutova a člen spolku Vejprtská dráha a spoluoorganizátor rozlučkové akce. Dalším spoluoorganizátorem a spoluoautorem myšlenky rozlučování s tratí 137 byl Jan Martásek, vedoucí provozního pracoviště ČD Cargo, který kdysi na trati pracoval, naposledy (do roku 2007) jako náměstek přednosti ÚZST Chomutov, který je od doby zrušení přeštraničního provozu úseku Vejprty-Bärenstein v kontaktu s německou stranou, konkrétně s panem Lutzem Mehlhornem, vedoucím provozu infrastruktury a jednatelem DB Regio/Netz Erzgebirgsbahn, která se na rozlučce rovněž podílela.



Společná fotka účastníků akce, snímek Jan Limburský.

Na akci se spolupodíleli kolegové z úzkorozchodné železnice Fichtelberghaus Uwe Schulte a Sven Oettel, kteří se vzali početněnou partu kolegů z německých železnic i příznivců vejprtské tratě a posledním vlakem cestovali z Cranazhlu do Chomutova. Cestou vzpomínali na krásné chvíle, které zde zažili s Českými drahami. A protože spojení zpět do Vejprtu nebylo žádné, odvezl je zpět do hor autobus Ikarus 280, který provozuje obchodní značka Retrobus Chomutov.

Souprava posledního vlaku do Cranazhlu měla v čele motorový vůz řady 810 s transparentem, který vyrobil strojvedoucí Milan Truhlář, o smutné vyzdobenou Regionovu, kterou řídil strojvedoucí Ing. Tomáš Horák, se pak postarali němečtí kolegové. (Pokračování na str. 3)



Zajímavosti Jindřichova Hradce je kolejová šplítka mezi výhybkou č. 22 a odbočkou Kanclov. Na snímku Michaela Mareše projíždí rychlík 668 Rožmberk kolem odbočky Dolní Skřýchov.

Už dva roky dirigují jindřichohradečtí výpravčí i vlaky na tratích JHMD do Nové Bystřice a Obrataně

Od října 2017 řídí jindřichohradečtí výpravčí a dispečerů z dopravní kanceláře v Jindřichově Hradci provoz na Jindřichohradeckých místních drahách (JHMD) z Jindřichova Hradce do Obrataně a do Nové Bystřice. Výpravčí má na starost dopravu na hlavní trati plus kolejovou šplítku (úsek mezi Jindřichovým Hradcem a odbočkou Kanclov), dispečer pak „lokálky“, tedy úzkorozchodné tratě do Obrataně a Nové Bystřice: „Dispečer je jenom na denní směně, v noci dělá výpravčí všechno,“ konstatuje jeden z výpravčích. Ke změně řízení dopravy došlo po nehodě na „úzké“ v srpnu 2016 u Chválkova. „Na základě toho JHMD nařídili změnit způsob řízení provozu. Do té doby jezdili na pravidlo, odhlásky si dávali strojvedoucí, změny křížování také. Podle zákona o drahách ale na takovéto trati musí být řízení provozu z jednoho místa, a to nebylo,“ dodává výpravčí s tím, že se uvažovalo o dvou variantách: buď že JHMD budou mít svého vlastního dispečera, nebo řízení provozu převzeme SŽDC. „Nakonec to zbylo na nás a bylo zde (v železniční stanici Jindřichův Hradec) zřízeno pracoviště dirigujícího dispečera.“

„Aktuálně pracuje v Jindřichově Hradci osm výpravčích/dispečerů, kteří se na obou postech střídají. Letos v říjnu tomu tedy budou dva roky, co jindřichohradečtí dispečerů řídí i provoz na tratích do Nové Bystřice a Obrataně. Dispečer se strojevedoucími komunikuje prostřednictvím mobilního telefonu, což je vlastně náhradní spojení. Základní spojení na D3 je přes vysíláčky. „Ale vysíláčky jsou zatím v nedohlednu, JHMD na to má výjimku, která se neustále prodlužuje. Aktuálně platí do 30. 9. 2019, do doby vybudování rádiové sítě,“ řekl dále výpravčí a dodal, že spolupracuje se strojevedoucími JHMD je jinak „v pohodě“. „Jen je problém častá poruchovost vozidel, způsobená podfinancovanou údržbou. To způsobuje problémy při řízení provozu na tratích JHMD, kdy musí pro uvážlivý vlak jet náhradní vozidlo, které často není k dispozici. Místo některých vlaků pak jezdí náhradní doprava třeba i několik dní.“

Dodejme, že zajímavostí Jindřichova Hradce je kolejová šplítka mezi výhybkou č. 22 a odbočkou Kanclov. Obě odbočky, jak Dolní Skřýchov

(pro trať do Obrataně), tak Kanclov (pro trať do Nové Bystřice, budova odbočky už je zbouraná), jsou od 16. 10. 2006 řízeny dálkově výpravčím z Jindřichova Hradce pomocí JOP.

Kvůli nesplaceným fakturám měla být smlouva SŽDC s JHMD, na jejímž základě řídí výpravčí a dispečerů provoz na obou jihočeských úzkokolejkách, k 30. 9. 2019 z důvodu nesplacených faktur vypovězena. Dlužná částka byla nakonec ze strany JHMD uhrazena a SŽDC se s JHMD dohodla na dalším pokračování spolupráce.

Michael Mareš

Předplatné 2020

V těchto dnech začneme rozesílat zálohové faktury na předplatné Obzoru na rok 2020. Pokud požadujete změnu v počtu odebíraných výtisků nebo pokud máte změnu v adrese, sdělte nám to, prosím, na adrese marie.bartova@osz.org nebo telefonicky na 737 275 079. Děkujeme. Redakce Obzoru

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Snažíme se přesvědčit vedení ČD, aby z důvodu nezhoršení komfortu cestujících převzalo část pokladních míst na komerční riziko podniku.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, předsedou Podnikového výboru OSŽ při ČD

Část krajů České republiky, především kraj Jihomoravský, rozhodla o tom, že bude snížen počet pokladních míst v železničních stanicích. Jak je možné, že kraje „de facto“ rozhodují o počtu zaměstnanců, kteří jsou zaměstnanci akciové společnosti České dráhy?

Důvodem je především takzvaná „brutto“ smlouva mezi některými kraji a Českými drahami, kdy tržby z osobní regionální přepravy jsou tzv. „rizikem“ objednatelů a on určuje, kolik potřebuje prodejních míst. Mohou tak vlastně diktovat Českým drahám, které výkony nebudou platit, aby usetřily. To je podstata této záležitosti. I když se jedná o legitimní a občas používaný systém, tak by dle mého názoru neměl být praktikován u síťového dopravce s celorepublikovou působností. Objednatel fakticky rezignuje na přirozenou motivaci dopravce získat nové zákazníky a přenáší tuto odpovědnost na sebe. Ve spojení s dalšími „krajskými výmysly“ se navíc jedná o určitou bezohlednost vůči občanům jiného kraje.

Kolik pokladních míst se toto omezení týká a co může v této věci pro zaměstnance ČD udělat OSŽ, konkrétně Podnikový výbor OSŽ při ČD?

Původní návrh bylo snížení o 96 pokladních.

V současné době se tento počet snížil na 74 (Brno 56, Zlín 15 a Ústí nad Labem 3). Toto snížení je výsledkem dlouhých jednání všech zainteresovaných stran. Podnikovému výboru se podařilo prosadit ve shodě s vedením Českých drah, aby došlo ke zvýšení zálohy pokladních o dvě procenta, čímž se snížil počet pokladních, které měly přijít o svoji práci. Vedení PV OSŽ při ČD nadále vyjednává s vedením ČD a snaží se je přesvědčit, aby některá exponovaná pokladní místa převzalo do své režie na komerční riziko ČD. Tato jednání stále probíhají, oslovíme v této věci i nového generálního ředitele ČD, který má snahu - podle dostupných informací - vylepšit postavení našeho podniku v rámci nových smluv. SŽDC samozřejmě nemůže vyjednat přímo s krajem, neboť ten není v této věci partnerem pro vyjednávání. Tím jsou pro PV OSŽ České dráhy. To však neznamená, že se neangažujeme.

Lze ovšem důvodně pochybovat o tom, že České dráhy dojednájí změny v „brutto“ smlouvách s kraji tak, aby všechna pokladní místa zůstala zachována. Jaké budou mít možnosti přebyteční zaměstnanci – pokladní?

Podnikový výbor hledá všechny možnosti, aby co nejméně pokladních přišlo o práci. Ve hrě



jsou kromě odchodu do důchodu také možnosti změny zaměstnání, místa pracoviště, nebo přechod například k SŽDC nebo k jiným drážním podnikům. SŽDC má v současné době nedostatek výpravčích, výhybkářů a dalších profesí, kde by se po provedené rekválifikaci mohla část pokladních uplatnit. Výbory OSŽ při ZAP mohou také a manažery jednotlivých ZAPů dojednat jiné možnosti změny zaměstnání současných pokladních (například na profesní vlakvedoucí), spojený třeba i s dojížděním.

(Pokračování na str. 2)

„Snažíme se přesvědčit vedení ČD, aby z důvodu nezhoršení komfortu cestujících převzalo část pokladních míst na komerční riziko podniku.“

(Pokračování ze str. 1)
Je mi však jasné, že všechny naznačené cesty jsou pro konkrétní pokladní mnohdy nepřijatelné.

Pokud se týká jednání s vedením krajů – má OSŽ nějaké možnosti, jak přesvědčit vedení krajů o tom, že rušení pokladních míst není z jejich strany domyšlené?

Podnikový výbor s krajem samozřejmě nemůže přímo vyjednávat, to však znamená, že na něj prostřednictvím místních funkcionářů nemůže argumentačně působit a to se průběžně děje. Průběžně se snažíme vedení krajů pře-

svědčit, že pokladní nejsou pouze „prodáváckými jízdenkami“, ale mají také další povinnosti, jako například informace cestujícím, nabídka tarifů a další služby, které jsou neporovnatelné například s autobusovou dopravou či MHD. Snížení počtu pokladních míst, spojené s ukončením prodeje jízdenek výpravčími, může vést k přetížení vlakových čet a následným únikům tržeb. Toho si zřejmě kraje dosud nejsou plně vědomy a zde vidíme prostor pro argumentaci z naší strany, spojený i s informacemi v médiích.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Hejtmanka Pokorná Jermanová: Nevidím důvod, proč se nedohodnout s národním dopravcem

Svým způsobem specifické bylo vyjednávání o nové smlouvě na zajištění základní dopravní obslužnosti ve Středočeském kraji na dalších desetilet. Na jedné straně management Českých drah, na straně druhé bývalý člen představenstva Českých drah Ing. Michal Štěpán, v současnosti ředitel IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje). Vedení Středočeského kraje prý ani na chvíli neuvažovalo, že by se vydalo cestou

dávno předtím, než jsme vůbec tušili, že pan Štěpán rozšíří řadu statutárních zástupců příspěvkových organizací Středočeského kraje.

Smlouva bude platit od 15. 12. 2019 do 15. 12. 2029 a je vyhotovena v sedmi pare a je velmi obsáhlá. Smlouva je v reprezentativní podobě, v knižní vazbě.

—mmc—

(Podrobněji na www.osz.org)



Radek Dvořák a Jaroslava Pokorná Jermanová při podpisu smlouvy Českých drah se Středočeským krajem.

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Škota: „Naším hlavním cílem je udržení stability společnosti ČD–Telematika na trhu i uvnitř firmy.“

U železnice začal Miroslav Škota pracovat v roce 1977 jako spojovací dozorce u tehdejší Sdělovací a zabezpečovací distance (SZD) v Kolíně. Předtím ovšem prošel výukou ve Středním odborném učilišti v Nymburce a následně vystudoval Střední průmyslovou školu elektrotechnickou v Kutné Hoře. „Moje rozhodování o zaměstnání nebylo příliš složité – šel jsem k tehdejší ČSD, kde pracovali i můj táta, v té době u Železniční opravny a strojřen (ZOS), které tehdy byly součástí jednotného podniku ČSD.“ vrací se Miroslav Škota ke svým začátkům na dráze.

luje. „Pokud se týká činnosti škodní a likvidační komise, zde pomáháme zaměstnancům, kteří způsobili zaměstnavateli nějakou škodu.“

Prvořadou činností, kterou Výbor OSŽ při ČD–Telematika vykonává pro zaměstnance společnosti ČD–Telematika, a. s., ale i pro společnost ČD–Informační systémy, a. s., je uzavírání kolektivní smlouvy. „Ta je za posledních několik let poměrně dobře dohodnuta a v současné době se každoročně vyjednává především nárůst mezd a hodnota stravenek. Dále je to spolurozhodování se zaměstnavatelem v oblasti čerpání Sociálního fondu, který se vytváří ze zisku společnosti.“

A jaké jsou hlavní činnosti, jimiž se společnost ČD–Telematika zabývá? Zjednodušeně řečeno, na základě smluv s různými subjekty, především se SZDC, zabezpečuje provoz telekomunikačních sítí po celé ČR v rámci celorepublikové vysokorychlostní přenosové sítě. Mimo železnici poskytuje služby i dalším subjektům v oblasti IT, jako je státní správa, mobilní operátoři, ale i silniční telematika. Vlastní také velké datové úložiště. Ve spolupráci s operátory mobilních sítí (O2 či Vodafone) pak poskytuje službu VPN Family s výhodnými tarify pro zaměstnance, kteří pracují na železnici. „Pro České dráhy jsme instalovali mimo jiné také síť wifi ve vagonech osobní přepravy. Pro strojevedoucí udržujeme rádiový systém a systém GSM-R. Budeme se podílet i na systému ETSC, což je Evropský zabezpečovací systém. S rozvíjející se digitalizací se dostává moderní technika až do dopravních kanceláří, díky níž je potom možné zavádět dálkové řízení provozu z jednoho místa (CDP),“ konstatuje Miroslav Škota.

Jak dále dodává, technický pokrok se nedá zastavit, s modernizací tratí dochází také k výměně sdělovací a zabezpečovací techniky, takže je jen otázkou času a financí, kdy se ta která trať začne ovládat dálkově. Pokud se týká budoucnosti společnosti ČD–Telematika, uvítal by Miroslav Škota (a jistě nejen on) především větší zájem mladých lidí o zajímavou práci v oblasti infrastruktury na železnici a to především o práci servisních techniků. „V minulosti se na vojně říkalo, že bez spojení není velení, dnes bychom to mohli poopravit, že bez datového připojení není řízení a to platí bezesbýtky i na železnici. K tomu jsou ovšem mimo jiné potřební kvalifikovaní zaměstnanci, jichž ale začíná v poslední době v souvislosti s jejich stárnutím ubývat.“ dodává závěrem.

Miroslav Čáslavský



Jedním z exponátů železničního muzea v Ostravě je elektromechanický řídicí přístroj, na snímku vlevo původní osobní pokladna.

NAVŠTÍVILI JSME

Železniční muzeum Moravskoslezské Ostrava střed

Železniční muzeum Moravskoslezské (ŽMMS) je v provozu od roku 2013 v prostorách železniční stanice Ostrava střed (trať 323 Ostrava – Valašské Meziříčí). Hlavním cílem muzea je přiblížit historii moravskoslezských tratí, přičemž nemalá část prostor muzea je věnována historickému vybavení a zařízení železnic všeobecně. Jedná se nejen o železniční uniformy, návštěvní pomůcky, zabezpečovací a sdělovací zařízení, či historické vybavení dopravní kanceláře a osobní pokladny, ale také o nově vystavenou parní lokomotivu řady 310.001, historické stavědlo 2 naproti výpravní budově a elektromechanický řídicí přístroj ze železniční stanice Brantice.

Právě tři poslední exponáty byly hlavním „tahákem“ při vernisáži nové výstavy, která je věnována historii Košicko-bohumínské dráhy (KBD), což je úsek tratě mezi Bohumínem a Košicemi, vybudovaný v letech 1866–1872. Na výstavě je představen její slezský úsek mezi Bohumínem a Mosty u Jablunkova. Návštěvník se z informačních panelů dozví prakticky vše, co stavbu dráhy provázelo, jaké byly její začátky i pozdější budoucnost. Výstavě je porádí sedmá tohoto typu – předcházely jí dlouhodobé výstavy o historii tratí pověstné „Ferdinandky“, trať Moravskoslezských měst, Ostravské baňské dráhy a dalších tratí na území Moravskoslezského kraje.

Novou expozici (KBD) představil ředitel muzea Vojtěch Hermann. „Jde o významnou soukromou trať, která spojovala Uhry přes Těšínsko a Karvinsko s Pruskem. Velkou měrou se zasloužila o rozvoj hornictví a hutnictví na Ostravsku a Těšínsku.“ přiblížil historii této tratě. Výstava přináší doposud nepub-

likovaná nová fakta a dokumenty a její nedílnou součástí jsou i zajímavé momenty ze stavby Jablunkovských tunelů v Mostech u Jablunkova. Otevřena bude až do května 2021, kdy si Moravskoslezský kraj připomene 150 let od ukončení stavby úseku tratě z Bohumína do Žiliny.

Na úvodní vernisáži bylo přítomno mnoho vzácných hostů a to nejen z Moravskoslezského kraje. Za vedení SZDC se otevření výstavy zúčastnil odborný poradce generálního ředitele SZDC Roman Štěrba, přítomni byli i zástupci všech Oblastních ředitelství SZDC na Moravě, vedení magistrátu města Ostravy, zástupci ČD a další hosté. Po slavnostních projevech byla přestřižena páska do nových prostor muzea v přízemí, kde se nachází „poklad“ zdejšího muzea, jímž je podle slov předsedkyně správní rady muzea Martiny Baronové řídicí přístroj, převezený do muzea v srpnu tohoto roku, kdy bylo v Brantících (trať 310 Olomouc – Křmlov) instalováno moderní zabezpečovací zařízení.

V místnosti, kde je brantický řídicí přístroj umístěn, je možno zhlédnout i další historické exponáty zabezpečovacích zařízení – elektro-dynamické z Přerova, reléové zabezpečovací zařízení z Karvíně a typové elektrické stavědlo (TEST) z Kunčic pod Ondřejníkem. „Všechna tato zabezpečovací zařízení připravujeme ke zprovoznění, aby si návštěvníci muzea mohli vyzkoušet, jak v praxi tato zařízení fungují,“ připomněla Martina Baronová.

Přímo na nástupišti vedle dopravní budovy je od srpna vystavena parní lokomotiva řady 310.001, která sem byla převezena z olomouckého depa, kde byla vystavena od roku 1967. „Jedná se o nejrozsáhlejší lokomotivu,

jezdící ve své době na lokálkách Rakouska-Uherska. Vyrobená byla ve vídeňském Novém Městě a jezditi začala v roce 1883 v tehdejší Dalmácii.“ představil lokomotivu Vojtěch Hermann.

Účastníci slavnostní vernisáže si poté prohlédli také opravené stavědlo 2, stojící naproti výpravní budově železniční stanice Ostrava střed (bližší na straně 4 tohoto čísla v článku „Ostravské muzeum se rozrostlo o další železniční skvosty“).

Miroslav Čáslavský



Prvorepublikový dopravní stůl je jedním z exponátů železničního muzea v Ostravě.

ZE SVĚTA

Rakousko ochránilo své ÖBB před konkurencí

Poslanci rakouské Národní rady poslali velký dárek státním rakouským drahám ÖBB. Podle jejich rozhodnutí zůstane ÖBB provoz na většině tratí v závazku veřejné služby, a to bez soutěže. ÖBB získá jistotu až do roku 2034, podle schváleného materiálu mají za provoz inkasovat v součtu 11,024 miliard eur.

Krok rakouských politiků vyvolal ostrou reakci zejména u soukromého dopravce Westbahn. ÖBB bude provozovat vlaky v závazku bez jakékoli soutěže a porovnání nabídek, jde o plně přímé zadání. V zemích EU jde o legální, ale ne příliš častý postup. I země se silnými monopolními dopravci, jako je Francie či Španělsko, oznámily postupně otvírání trhu. Podobný byznys bez soutěže nedávno získaly ve své zemi italské státní dráhy Trenitalia.

Podle vyjádření Westbahn je postup státu neefektivní, částku 11 miliard korun považuje za příliš vysokou. ÖBB dostávají od státu na provoz ztrátových linek ročně zhruba 710 milionů eur za 72,3 milionů vlakových kilometrů, cena za kilometr tak přesahuje v přepočtu výrazně hranici 200 Kč.

V Rakousku použili zastánci státního monopolu tradiční fintu: nechat jednání o nové smlouvě na termín co nejbližší konci stávající, aby

nedošlo případně k výpadku služeb. ÖBB mají dlouhodobě k rakouským politikům blízko: bývalý šéf ÖBB Christian Kern byl rakouským kancléřem, nyní pracuje pro ruské železnice. *Info ÖBB J. Zajíček*

DB a Talgo představují novou generaci dálkových vlaků

Španělský výrobce železničních vozidel a Deutsche Bahn (DB) se dohodli na vývoji a výrobě nové generace dálkových vlaků ECX. Mělo by se jednat o cca 100 vlakových konstrukčních typů „Talgo 230“. První zakázka by měla činit 23 vlaků v hodnotě 550 mil. eur. Vlak by se měl skládat z hnacího vozidla typu Travca (vícesystémové) a 17 vozů v délce 255 m a váze 425 t (prázdné) určených pro max. rychlost 230 km/h. Vozidla budou vyráběna ve španělských závodech.

Souprava by se měla skládat z řídicího vozu, 15 vložných vozů a koncového vozu, kde by mělo být řazeno hnací vozidlo. Souprava by měla být bezbariérová, kromě obou krajních vozů. Vozidla by měla být pro cestující vybavena na úrovni vlaku ICE s wifi, regály pro zavazadla, obrazovkami pro info cestujících. Souprava má 85 míst v 1. třídě a 485 míst v 2. třídě, bistro vůz s 12 místy k sezení. Souprava bude mít i rodinnou zónu s místy pro hraniční děti, jakož i místo pro kočárky a také 3 místa pro vozíčkáře. V konco-

VŠIMLI JSME SI

● **NÁDRAŽÍ VE ŠTERNBERKU** projde radikální přeměnou. Jižní křídlo historické nádražní budovy již bylo srovnáno se zemí, odbourána bude i severní část a první patro. Vznikne zde menší vlakové nádraží. Náklady na rekonstrukci dosáhnou 29 milionů korun. Součástí rekonstrukce je vestavba WC a úprava prostoru pro veřejnost. Budova se kompletně zateplí, zajistí se výměna oken a dveří, nový orientační systém pro cestující a rekonstrukce projde i prostor pro zaměstnance. Hotovo by mělo být do konce příštího roku



● **2. ROČNÍK MOBILIZACE** (1938) – jízda v trati Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem proběhla v sobotu 28. 9. Pořadatelé byli „Staroměstští patrioti“. Velkou vadou na akci byla nulová propagace, žádné plakáty ani jiné informace. V Hanušovicích ani po celé trati o akci lidé nevěděli. Mimořádný vlak tak byl obsazen jen pár náhodnými cestujícími (snímek František Pecho).



● **ZASPOLUFINANCOVÁNÍ EU** se staví nový dopravní „miniterminal“ spolu s novou budovou železniční zastávky Jihlava–Staré Hory. U zastávky je smyčka trolejbusové linky B Na Dolech–Masarykovo náměstí–Hlavní nádraží, navíc je zde nová trafika s miniprodejnou potravin. Je to vlastně dopravní terminál budoucnosti elektrické dopravy – elektrizovaná trať 225 plus trolejbus. Doufáme, že se na trati 225 budou v budoucnu objevovat výhradně elektrické jednotky, nikoli motory pod dráty, jak zde bylo zvykem. Stav 25. srpen. Snímek Martin Kubík.



● **NÁRODNÍ** technické muzeum (NTM) v Praze a Nadace Okřídlené kolo (NOK) se podpisem Memoranda dohodly na prohloubení vzájemné partnerské spolupráce při získávání finančních zdrojů na zajištění oprav historických kolejových vozidel ve vlastnictví NTM. Spolupráce popsaná v Memorandu, podepsaném v úterý 2. 10., se vztahuje i na oblast zachování a využití historických drážních budov a železniční techniky na území ČR. Předmětem spolupráce bude především metodická činnost i v součinnosti se SZDC, s. o., a ČD, a. s., při hledání alternativního kulturního využití drážních objektů, které v důsledku modernizace železnice ztratily svůj účel. Martin Vavrečka (na snímku vlevo), předseda Správní rady NOK a místopředseda OSŽ, při této příležitosti předal generálnímu řediteli NTM Mgr. Karlu Ksandroví symbolický šek na 100 000 Kč, který je určen na renovaci interiéru vozu Ca 4–5086 z roku 1931.

Dobrá zpráva z Rakouska

Spolková země Rakousko Horní Rakousko (Oberösterreich) vydala tiskovou zprávu, že bude masivně investovat (600 milionů euro) do regionálních tratí a bude tak přispívat ke zlepšení klimatu. Všechny vedlejší tratě budou zachovány. Většina regionálních tratí bude elektrizována. Mattigtalbahnen: Steindorf–Branau: elektrizace v celé délce; Innviertelbahnen: Neumarkt–Kallham–Ried–Branau–Simbach: elektrizace do roku 2029 v celé trase; Mühlkreisbahn: Linz Urfahr–Aigen Schlögl: elektrizace v úseku Linz Urfahr–Kleinzell; Donauuferbahnen: Linz–Sarmingstein: modernizace a do stanice St. Nikola Struden elektrizace; Almtalbahnen: Wels–Grünau: elektrizace do stanice Sattledt. 86 nádraží a zastávek bude opraveno a modernizováno. *Martin Kubík*



Dnes je ovšem vše jinak – po několika reorganizacích se původní součást dráhy přeměnila (podobně jako i někdejší ZOS) v akciovou společnost a to pod názvem ČD–Telematika, a. s.

„Postupem času jsem pracoval jako vedoucí návštěvní mistr u SZD, po první reorganizaci jsem ve stejné funkci pracoval u Divize dopravní cesty – Správa železničních telekomunikací, a v roce 2005 se Telematika se svými zhruba 1500 zaměstnanci stala akciovou společností s většinovým podílem majetku Českých drah, kterou je dodnes.“

Souběžně s prací, které Miroslav Škota ve své profesi vykonává již více než čtyřicet let, pracuje i v odborech v současné době jako předseda Výboru OSŽ při ČD–Telematika, a. s., současně také jako člen škodní a likvidační komise za zaměstnance a také jako místopředseda Revizní komise OSŽ. „Naše společnost působí po celé republice, předsedové jednotlivých ZO OSŽ v sedmi oblastech jsou sdruženi do Výboru, kterému předsedám,“ vysvětlil

Obzor č. 39 – 26. 9. 1994

„Ústředí OSŽ ve svém stanovisku k návrhu zásad transformačního projektu s. o. ČD označilo filozofii transformace Českých drah jako hypotetickou a přesahující svým rozsahem Směrnice EHS,“ uvádí se v úvodu stanoviska OSŽ k projektu transformace Českých drah. Podle OSŽ návrh nepředcházela věcná a ekonomická analýza dosavadních transformačních a privatizačních kroků. Vedení ČD se totiž nepodařilo přesvědčit většinu zaměstnanců ČD o smysluplnosti organizačních změn. OSŽ požadovalo, aby byl návrh před schválením podroben odborné oponentuře a aby byly veřejně publikovány všechny kritické momenty jednotlivých kroků transformace. „Po nenaplnění těchto podmínek nemůže Ú-OSŽ návrhem projektu souhlasit a nebuďte jej podporovat,“ píše se v závěru stanoviska.

Obzor č. 40 – 3.10. 1994

„Diskuse transformaci Českých drah vznikla naprázdno“ – je titulík zprávy z besedy zástupců odborových svazů s vedením Českých drah (v čele s generálním ředitelem Ing. Šípem), konané 26. 9. 1994. Značná část diskuze se bohužel točila hlavně kolem odměňování železničářů (v té době stále nebylo dokončeno zavedení nového mzdového systému), a tak bylo diskutováno chystanému návrhu transformace Českých drah věnováno méně času, než by si zasloužoval. OSŽ označilo návrh transformace za nedotažený, chtělo vědět, v kterých odvětvích se předpokládá útlum, co se bude privatizovat, jak bude probíhat rekvalifikace a řadu dalších otázek. Požadovalo uskutečnit oponenturu k tomuto projektu či zpracovat alternativy. „Rozpačitou reakci vzbudil Ing. Šíp svým prohlášením, že hlavním oponentem a kritikem projektu bude cestující veřejnost, která podle svých zkušeností porovná, zda je transformace našeho typu možná(!!),“ uvádí se v článku.

Osmistránkové číslo Obzoru dále obsahuje obsáhlý materiál o vysokorychlostních tratích u nás (pod titulkem Koridory versus VRT). Článek přehledně zaznamenává dlouholeté diskuze na téma stavby koridorů či vysokorychlostních tratí na našem území, včetně návaznosti na evropské tratě. „Koridory, jsou – byť poněkud drahou – rekonstrukcí, jakou naše zanedbané tratě dožadují potřebují, navíc s přínosem pro zaměstnanost lidí. Situaci vysokorychlostní dopravy v kontextu celoevropského systému však neřeší,“ shrnuje článek.

Velký prostor je v tomto čísle věnován i budoucnosti železničních lékařů a železničního zdravotnictví, a to v rozhovoru s praktičkou lékařkou, působící na pražském hlavním nádraží, a ředitelem nemocnice v Italské ulici v Praze. Administrativním zásahem bylo totiž tehdy rozhodnuto, že od 1. srpna 1994 budou všechny prohlídky (vstupní, periodické a další) staženy z bývalých lékařských železničních stanic do nově otevřeného Centra preventivní péče v Železniční nemocnici Praha. Ochravující lékaři dostali výpověď – či na návrh ředitele nemocnice ukončili pracovní poměr dohodou – a většina z nich přešla do soukromé praxe (pro železniční poté pracovali smluvně). Bývalá okrsková lékařka připomněla, že v Železniční nemocnici Praha dělají periodické prohlídky lékařů, kteří zaměstnanci neznají, neznají konkrétní pracovní prostředí posuzovaného zaměstnance, zatímco okrskoví lékaři, kteří dlouhodobě sledovali zdravotní stav svých pacientů, mohli posoudit zdravotní způsobilost zaměstnanců objektivněji. Ředitel Železniční nemocnice Praha odůvodňoval zrušení smluv s okrskovými lékaři především ekonomickými důvody i dalšími chystanými organizačními změnami. „Nemocnice tak jako tak vstoupily do privatizačního procesu,“ uvedl v rozhovoru.

České dráhy se loučily s tratí do Vejprt

(Pokračování ze str. 1)

V Cranzhlu pak bylo symbolické rozloučení s provozem, kde promluvil Lutz Mehlhorn, který Českým drahám poděkoval za dobrou spolupráci, za České dráhy se rozloučily zúčastnila Eva Jelínková, dozorčí osobní přepravy stanice Chomutov, vlakvedoucí Milan Kuřil a průvodčí Roman Malecký.

Navzdory tomu, že akce byla nikde inzerována, tak se ve vlaku sešly desítky cestujících. „Mělo to být neformální, protože když se před lety (13. 12. 2014) dělalo rozloučení se zimním provozem, tak jsme vezli přes čtyři sta lidí a to už bylo moc, ani ta posílená souprava na to nestačila,“ řekl Ladislav Drobný s tím, že informace se tentokrát šířila jen mezi „nádražáky“. „Jeli s námi například důchodci, kteří v minulosti na této trati pracovali, a pak zástupci německé strany. Oni (Němci) jsou větší patrioti, u nás je to už lidem jedno. Pochybují, že například průběh nějaké loučení s provozem na Lužnici. Maximálně nějaký srdečný výrobi plakátek,“ poznamenal Ladislav Drobný a závěrem dodal: „Mně se ani nelíbí to, že tady Länderbahn nasadí jednotky RegioSprinter, to jsou jednotky lehké konstrukce stavěné podle předpisu pro stavbu a provoz tramvajových drah (BO-Strab), vyráběné v letech 1995–1999. Původně neměly ani toalety a teď setakové stroje tady budou nasazovat na lokální tratě. Mají nízkou pasivní bezpečnost způsobenou velmi lehkou konstrukcí, nehledě na to, že to jsou vozy, které se v Německu vyvíjejí z provozu, a tady v Česku se to skupuje a bude to jezdit jako novinka. Připadám si jako v rozvojové zemi.“

Michael Mareš



Souprava poslední vlaku do Cranzhlu měla v čele motorový vůz řady 810 s transparentem, který vyrobil strojvedoucí Milan Truhlář (na snímku).

PORADNA BOZP

Trocha olejíčka dělá řemeslníčka...

...byla jedna z prvních pouček, které jsem dostala po příchodu na dráhu od kolegy Sváti. Pak přišlo ještě, co si kde vezmeš, vrac na své místo, a když uvidíš na skle stojící mašiny pohyblivě, zdřeh, protože se už rozjela, a mohla jsem vyrazit na svoji dlouhou cestu dráhou.

Tohle jsem si vybavila, a ještě pár věcí k tomu, když jsem psala poslední kontrolní protokoly ze svých cest. Zdánlivě to s ničím nesouviselo, ale když jsem začala více uvažovat, pojitko jsem našla. Bylo to slovo ÚDRŽBA.

Ano, všichni máme nějaké plány práce, a v době počítačů i hezky vyvedené v barvách, všechno se v kolejkách udržuje, ladí a kontroluje v přesných termínech, aby vlaky jezdily všude a včas, ale pár věcí nám při té snaze uniká nebo možná ne, jen je to jakási provozní slepota. Jak jinak si vysvětlit místa, kde jsou fleky na stěnách, plísň, odřbaná lina na podlaze a uplatněné vypínače? Jak jinak pochopit, že bojler na pracovišti je mimo provoz několik měsíců a nikdo to neřeší?

Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, § 2, dává zaměstnavateli, tedy všem vedoucím zaměstnancům na všech stupních řízení, odpovědnost za bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a za to, aby pracovní podmínky odpovídaly bezpečnostním a hygienickým požadavkům – mj. i za vybavení pracoviště, osvětlení, povrchy komunikací, mikroklimatické podmínky, prostory pro hygienu a převlékání, a to podle pravidel, které jsou přesně stanoveny legislativou, případně normami. Ve stejném místě zákona je i podmínka, aby všude byla zajištěna pravidelná údržba, úklid a čištění. Stejným způsobem je stanovena i údržba veškerého zařízení, které při práci používáme, včetně jeho pravidelných kontrol 1 x za 12 měsíců, které nemají pranic společného s revizemi e-

lektro, jak si dodnes mnoho z vás myslí. O tomhle si zase můžete počíst v nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí – a jak už jsem několikrát psala, veškerou legislativu máte k dispozici zcela zdarma na internetu.

Ale pozor, nezapomínejme, že zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, dává za povinnost i nám, obyčejným zaměstnancům, svým § 106 f) povinnost oznamovat svému nadřízenému vedoucímu zaměstnanci nedostatky a závady na pracovišti.

A úplně na závěr si dovoluji všem odborově organizovaným, ať už kdeokoli, opět připomenout § 322 zákoníku práce – právo odborových organizací vykonávat kontrolu nad stavem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci u jednotlivých zaměstnavatelů, zejména bod a), který úzce souvisí s mým dnešním rozjímáním nad pravidelnou údržbou – právo odborových organizací zajistit možnost prověření toho, jak zaměstnavatel plní své povinnosti v péči o bezpečnost a ochranu zdraví při práci a zda soustavně vytváří podmínky pro bezpečnou a zdravou neohrožující práci.

Údržba, úklid, kontrola, nejsou prostá slova. Je to něco, co doma děláme automaticky, jen se nám to jaksi nelíbí napsané na úředním papíru, zkrátka když člověk něco musí. Také nerada uklízím a žehlim, ale na druhé straně je mi jasné, že když se do toho nepustím včas, pak se to nahromadí a nestihá. Dnes se tomuhle způsobu odkládání vědecky říká prokrastinace (z lat. pro–crastinus = patřící zítřku), ale lék na ni nikde neprodávají a nejspíš ani nebudou. Bohužel.

Dana Žáková
svazová inspektorka BOZP, OSŽ-Ú

NÁZORY

Česká Lípa hl. n.: o průběhu jednání s „dobrým koncem“

Na začátku roku 2019 byl přednesen OŘ Hradec Králové návrh na zredukování výpravek v České Lípě hl. n. - mělo dojít ke zrušení venkovního výpravečního a jeho nahrazení staničním dozorcem. Článek o této situaci byl vytištěn v 11. čísle Obzoru. Jak v tomto čísle bylo psáno, došlo by ke snížení bezpečnosti řízení železniční dopravy a ke zvýšení bezpečnostního rizika, protože by přešlo množství povinností na dispozičního výpravečního, nehledě na to, že zrušením venkovního výpravečního by došlo ke ztrátě zastupitelnosti a tím i nároku na čerpání zákonných bezpečnostních přestávek. Tento krok měl začít platit již od července 2019.

Výpraveč žst. Česká Lípa hl. n. okamžitě oslovil příslušné orgány OSŽ, PV OSŽ SZDC, ale i ostatních odborových organizací, aby společně vůči tomuto opatření vedli příslušné kroky. Probíhala určitá jednání, která vyústila ve schůzku. Ta se uskutečnila ve čtvrtek 16. 5. 2019 v České Lípě za účasti výpravečích, vedení PO Liberec, náměstka OŘ Hradec Králové Ing. Martina Koleča a příslušných odborových organizací - za OSŽ Mladá Boleslav Libora Šimůnka, za PV OSŽ SZDC tajemníku Palečka a Maincla. Jednání se zúčastnili i zástupci ADP.

Co bylo na schůzi předneseno, jste si mohli přečíst v již zmiňovaném Obzoru č. 11, ale jak i zde bylo psáno, schůze přinesla ještě více otázek. Bylo zde ale dohodnuto, že bude probíhat monitoring práce výpravečích pracovníků OŘ Hradec Králové v délce 10 pracovních dnů, aby se přesvědčili, zda je tedy opravdu potřeba venkovního výpravečního v České Lípě hl. n., a na základě tohoto monitoringu pak bude do konce června předneseno finální stanovisko, aby mohlo nabýt platnosti v září 2019, což bylo o dva měsíce posunuto. Výpraveč se tomuto kroku nebránil, ba i řekl: „Jo, jen ať klidně přijdou“.

V polovině června začal monitoring výpravečích v celé jejich 12hodinové denní směně pra-

Jeden pytel na tříděný odpad

(Reakce na článek Petra Rádl a vyjádření ředitele OŘ Praha SZDC Ing. Vladimíra Filipa v Obzoru č. 19)

Na nekvalitní úklid poukazovala před časem také jiná dopisovatelka Obzoru a odpověď SZDC mě tehdy pěkně „nadzvedla“. Vybrat úklidovou firmu byl prý složitý „administrativně-technologický proces“... Dodávám – za jehož vyřešení dostali manažeři SZDC jistě mimořádné odměny.

A výsledek? Po firmě, která uklízela dobře, přišla jiná, která to dělala špatně, ale je s ní třeba mít trpělivost(!). O možnosti smlouvu vypovědět ani slovo. Tentokrát se dozvídáme, že úklid včetně vyprazdňování košů „provádí v rámci out-sourcingu vysoutěžený subkontraktor, který se specializuje na tuto činnost“. A že to, jak to provádí, je jeho odpovědnost.

Mně v té skoro cizojazyčné odpovědi pana ředitele chybí to, co zřejmě i panu Rádlvi. Informace, kdo má v tomto případě kontrolovat a zjednat nápravu, když podle citovaného zákona o odpadech dělá někdo něco špatně. Kdo by měl „bouchnout do stolu“ a říci – „Uděluji vám pokutu a buď to budete dělat tak, jak se má, nebo to bude dělat lépe a správně někdo jiný!“ SZDC si prostě „myje ruce“ a tvrdí – nás se to netýká. To je asi ten „vývoj doby a současný trend“, jak pan ředitel argumentuje v jiné své odpovědi. Já si ale myslím, že se to SZDC týká, protože je to stále její nádraží, v jejím vlastnictví a správě. A tak to vnímají i cestující.

Jiří Tieftrunk

Alternativa pro krajské podmínky

Média v poslední době hodně propírají, ve kterém kraji budou ve vlacích takéové nebo jinaké podmínky. Někde bude platit jen tarif kraje, jinde tarif kraje nemají ještě vůbec, někde plně tarif kraj je elektronicky, jinde naopak elektronicky nepůjde vůbec, někde může platit například jedna z nejzávažnějších nábidek (například přes rok nezakoupitelný IN-Senior) a ostatní nabídky ne, spekulace dokonce dosahují rozměru absurdního rozdělení vstupních dveří na skupiny cestujících podle druhu tarifu. Někde bude muset dopravce uvažovat tarif konkurence, jinde naopak ani svůj vlastní. To vše má záležet i na tom, jestli je daný spoj přeskrajský, nebo vnitrokrajský. Co to udělá se spokojeností cestujících, to snad ani nelze slovy vyjádřit.

Proto nemožu pochopit, proč kraje nezačnou jednat o smluvu s dopravci zcela jednoznačně se nabízející alternativou: nastavit datum spuštění překročných změn se zavedením celostátního tarifu, byť jeho pilotní verzí. Každý cestující by si pak až současně se změnami mohl vybrat, zda si pohodlně koupí jednu jízdenku, nebo se bude zabývat výjimkami krajských systémů.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

covniky OŘ Hradec Králové. Vystřídali se zde jak vedoucí odboru dopravy OŘ HK, hlavní dopravní kontrolor, tak i všichni dopravní kontroloři OŘ HK, ale na jednu celonoční kontrolu přijel i sám náměstek OŘ HK.

V polovině července přišlo od pana náměstka prohlášení s tím, že na základě monitoringu by zůstal venkovní výpraveč pouze na denní směny a noční směny by byly obsazovány staničním dozorcem od GVD 2019/2020. Obsazení stanice již nechal na vedení PO Liberec.

Toto rozhodnutí se ale zaměstnancům staniční stále nelíbilo a přáli si, aby vše zůstalo ve starých kolejkách. „Proč rušit něco, co funguje a nikdy s tím nebyl problém?“ bylo skleslým hlasem slyšet snad od každého z nás ve stanici.

Na základě tohoto vyjádření bylo svoláno jednání vedení PO Liberec se zaměstnanci žst. Česká Lípa hl. n., kde byly předloženy další detaily k plánované redukci. Při tomto sezení bylo předneseno, že by mohlo dojít i k tomu, že by venkovní výpraveč by mohl být dokonce obsazen pouze na 8 hodin a ještě by byl v nižší tarifní třídě. Na základě tohoto vyjádření se rozpoutala diskuse, která měla za výsledek výpověď, žádosti o přeložení, které byly podepsány, další zaměstnanci přemýšleli, co budou dál dělat, a jednání bylo u konce. Příslušné orgány OSŽ, PV OSŽ SZDC i ADP byly informovány o tomto výsledku, který vedl k obrovské nelibosti a vedení dalších kroků k této situaci.

Mezitím proběhla další jednání, která měla za výsledek žádost prostřednictvím tajemníka PV OSŽ SZDC Miloše Palečka svolání další schůzky se zaměstnanci žst. Česká Lípa hl. n., kde bude přítomen i náměstek OŘ HK.

Schůzka byla svolána na čtvrtek 12. 9. v České Lípě za účasti předsedy OSŽ Mladá Boleslav Libora Šimůnka, tajemníku PV SZDC Miloše Palečka a Miroslava Maincla a náměstka OŘ HK Ing. Martina Koleča. Byl přednesen záměr a budoucnost železničního uzlu Česká Lípa na základě pokynu GŘ a hlavně personální obsazení stanice. Bylo předneseno konečné stanovisko ohledně situace kolem výpravečích, které nakonec zní, že vše zůstane tak, jak je nyní, a že je třeba udržet kvalitní a schopné zaměstnance pro budoucnost uzlu v České Lípě a do budoucna se nepředpokládají podobné kroky k redukci. Na otázku, zda je pro něj nyní

nejdůležitější udržet zaměstnance do budoucna, Ing. Koleča řekl, že ano. Potvrdil, že by se nic nezměnilo, ale poté navrhl, aby nám vyhověla a zůstala zastupitelnost, že by probíhalo ve směnách tzv. „kolečko“, kde by se zaměstnanci uprostřed směny protáčeli a tím by bylo i dodrženo zákonné čerpání bezpečnostních přestávek, což zaměstnanci pozitivně přijali a došlo rovnou k dohodě, že toto opatření vstoupí v platnost ke GVD 2019/2020. „Nový GVD přinese opět navýšení dopravy a další novinky, takže se toto opatření určitě hodí,“ pronesl jeden z účastníků.

Tímto došlo k ukončení celé situace kolem žst. Česká Lípa hl. n. a nyní je na zaměstnancích, jakým směrem se mají dít, i když mají lepší nabídky. Na základě tohoto výsledku všichni děkujeme všem účastníkům v této situaci, kteří se zasloužili o pomoc v celé situaci, a to zástupcům PV OSŽ SZDC Milošovi Palečkovi a Miroslavu Mainclovi, předsedovi OSŽ Mladá Boleslav Liborovi Šimůnkovi a také ostatním.

A na závěr něco pro všechny: „Nebojte se s jakoukoliv situací obrátit na své odborové zástupce, od toho tu přece pro vás jsou! I když se to třeba nepodaří, můžete si říct, udělali jsme pro to maximum!“

Kolektiv zaměstnanců
žst. Česká Lípa hl. n.

Kraje zcela ovládly železnici

Po přečtení článku v Obzoru 19 ohledně rušení výdeje jízdních dokladů, zvláště v moravských krajích, jsem nabyl dojmu, že podnik České dráhy, a s., již není svéprávný podnik, ale žije pod protektorem a jako rukojmí kraji i co se týká zaměstnanosti. Dosud jsem si myslel, že zaměstnanost na ČD, a s., určuje ČD, a s., nikoli kraje.

Je to velmi zvláštní situace a zajímalo by mě, podle jakého evropského či zákonnéhoustru je toto umožněno. Kdo to schválil a kdy? Vláda? Brusel? Nebo krajský rozmar? Je to podobné, jako by soukromý majitel obchodu byl krajem nucen propustit prodáváče. Jako by majitel domu byl nucen vypovědět nájemníka, kdyby mu to nařídil kraj nebo místní samospráva. Není toto nová totalita?

Jsem opravdu zděšen, jaký vše bere vývoj.
Martin Kubík

Někteří manažeři svým protizákaznickým přístupem kazí dojem z práce SZDC

Dovolím si reagovat na odpovědi ředitele OŘ Praha, Správa železniční dopravní cesty (SZDC), Ing. Vladimíra Filipa v Obzoru číslo 19. Předem sdělují, že rozhodně netřím žádnou osobní animozitou vůči SZDC, naopak mám k SZDC velmi kladný vztah a těší mě nejen její úspěchy, nýbrž i skutečnost, že po prvních letech její existence se začala alespoň v části své působnosti konečně chovat vůči svým zákazníkům podstatně vstřícněji. Bohužel je smutnou skutečností, že poslední dobou někteří výše postavení manažeři celkový dojem z práce SZDC svým protizákaznickým a neprofesionálním přístupem kazí. Jasně to dokumentují právě některé výroky v odpovědi pana ředitele.

Například v článku o výpravní budově v dopravně Líteň uvádí, že je potřeba respektovat vývoj doby a současný trend. Už ale neuvádí, že tento současný trend je pouze trendem jednostranným, trendem prosazovaným jen z čistě ekonomického pohledu jedné složky SZDC, nikoliv z pohledu celku, tedy cestujících, okolních obyvatel, návštěvníků a kvality života v obcích. Tedy nikoliv trend zákaznický, který je naopak zcela opačný. Nemožu souhlasit s tvrzením, že o využití objektů není dlouhodobý zájem. Naopak, zájem je, což by si pan ředitel mohl zjistit velmi rychle, kdyby si udělal průzkum mezi cestujícími veřejnosti a mezi obyvateli a jejich volenými zástupci v obcích. Pokud je budova celoročně zamčená, nepřístupná a postupně zarůstá křovím nebo je obkloповána odpady a bezdomovci, tak samozřejmě zájem není a ani být nemůže. Rovněž tak se nelze divit, že i námějnici a podnikatelé se z drážních objektů stěhují jinam, neboť požadované nájemné je neúměrně vysoké vzhledem ke kvalitě bydlení a celkových podmínek ze strany SZDC. Řada obcí měla a má zájem výpravní budovy odkoupit, přestože jejich snaha neúspěšná z důvodu neúměrně vysoké požadované ceny a proto budovy chátrají, až jsou nakonec navrženy k demolicí. Rovněž jakékoliv snahy obcí spolupracovat se SZDC na řešení této problematiky narážejí ve většině případů na nepochopení nebo odmítavý postoj SZDC. Rozumím tomu, že v řadě případů je pro SZDC udržování budov v malých stanicích a zastávkách obtížné, o to více zaráží neochota k prodeji nebo ke spolupráci s obcemi. V řadě případů je možné porovnávat zákaznický přístup privátního vlastníka těchto budov (viz např. JHMD nebo sdružení obcí Osoblazská) se zcela opačným přístupem SZDC.

Na jedné straně se SZDC opírní skutečností, že pro cestující opravuje stovky výpravních budov, na straně druhé těm samým cestujícím

výrazně snižuje cestovní komfort (ten nespočívá zdaleka jen v moderních vlakových soupravách, ale v celé logistice přepravního procesu). Příčinou tohoto stavu je skutečnost, že manažeři SZDC jsou jednostranně motivováni pouze k ekonomickým úsporám, nikoliv ke kvalitnímu uspokojování potřeb zákaznických dopravců. Jsou odměňováni ve stejné výši nezávisle na tom, kolik vlaků a kolik cestujících po tratích SZDC jezdí.

Tvrzení pana ředitele o vývoji doby a současném trendu v oblasti výpravních budov lze snad ještě částečně omluvit snahou o slepé plnění stanovených úkolů ze strany jeho nadřízených. Ale z vyjádření pana ředitele k článku o vybírání tříděného odpadu a jeho sesypávání do jednoho pytle je zcela zřejmé, že pana ředitele nechává informace o nekvalitní práci vysoutěženého subkontraktora zcela klidným. Pan ředitel si zřejmě neuvědomuje, že SZDC v tomto případě platí vysoutěženou firmu za nekvalitní práci z veřejných prostředků a on je do funkce ustaven také proto, aby za nemalý plat rovněž z veřejných prostředků s těmito veřejnými prostředky hospodárně nakládal ve prospěch zákazníků, tj. dopravců a cestujících. Jak pracovníci vysoutěženého subkontraktora činnost provádějí, není tedy jen odpovědností tohoto subjektu, jak pan ředitel uvádí, ale je povinností toho, kdo si za veřejné peníze službu objednal, kontrolovat, jak je služba vykonávána a pokud je vykonávána nekvalitně, přijmout okamžitě příslušná opatření. Pokud na to, že vysoutěžená firma neprovádí objednanou činnost kvalitně, nedokážou přijít sami zaměstnanci SZDC a obdrží (už dokonce podruhé) na nekvaitu upozornění od cestujících, očekával bych, že SZDC bude usilovat o okamžitou nápravu a vyžádá si stanovisko dodavatelské firmy, s nímž seznámí veřejnost v těch novinách, které informaci o nekvalitní práci uveřejnily. Navíc v tomto případě jde i o znevážení práce stovek hendikepovaných, kteří se svou prací podíleli na výrobě nádob na tříděný odpad a také znevážení úsilí těch pracovníků SZDC, kteří veřejnost prezentovali pokrokovostí a vstřícností, s jakými SZDC přistupuje k práci hendikepovaných a k ochraně životního prostředí.

Mrzí mě, že takovým přístupem někteří vedoucí pracovníci mají celkový dlouhodobě pracně budovaný obraz SZDC a zavádají tím příčinu k vnímání osobní železniční dopravy částí populace jako „socky“, mřhání veřejnými prostředky, hlavnímu nazývání přepravy cestujících přepravou substrátu a slogan o „dobře správe“ se tak stává vyhledávaným terčem posměchu nejen na sociálních sítích.

Bohumil Pokorný



Slavnostního otevření výstavy a odhalení pamětní desky se zúčastnil velvyslanec SRN, zástupce spolkového sněmu a pamětníci události z doby před 30 lety.

30 let Vlaků svobody

V sobotu 28. 9. 2019 přijel do stanice Praha-Libeň zvláštní Ex 10001 dopravce DB Regio s historickými vozy DR. Vlak objednal velvyslanectví SRN u příležitosti oslav 30 let od tzv. Vlaků svobody. Před 30 lety, ve dnech 30. 9. až 4. 10. 1989, odjelo z Prahy do bavorského Hofu přes Drážďany 14 zvláštních vlaků s téměř 13 tisíci občany tehdejší NDR. Až 4000 osob přitom na ambasádě tehdy strávilo několik týdnů. Na Zvl. Ex 10001 se vystřídal lokomotivou ČD 371.003 (Dresden-Altstadt – Bad Schandau), ČDC 372.008 (Bad Schandau – Děčín) a ČD 162.037 (Děčín – Praha-Libeň).

Ve výpravní budově stanice Praha-Libeň se

velvyslanec SRN, zástupce spolkového sněmu a pamětníci události z doby před 30 lety vyslovili k výročí, slavnostně otevřeli malou výstavu a odhalili pamětní desku ve vstupních dveřích do odbavovací haly.

Velvyslanectví SRN pořádalo bohatý doprovodný program oslav 30 let Vlaků svobody až do 30. 9. 2019, jehož součástí byla i výstavka dobových východoněmeckých automobilů na Malostranském náměstí. Jen za sobotu 28. 9. 2019 se oslav v rámci Cesty za svobodou zúčastnilo na 6000 návštěvníků. Večer 28. 9. 2019 odjel Zvl. Ex 10000 z Prahy-Libně zpět do Drážďan.

Ostravské muzeum se rozrostlo o další železniční skvosty

V železniční stanici Ostrava střed, kde se nalézá Železniční muzeum Moravskoslezské, bylo v úterý 1. října vedením tohoto muzea slavnostně představeno opravené stavědlo číslo 2 (St 2), které sloužilo k zajišťování provozu v této stanici od roku 1905 až do roku 1990, kdy bylo opuštěno a postupem času devastováno. Přespávali v něm dokonce bezdomovci, a proto si lze představit, v jakém stavu ho zanechali. Stavědlo bylo v roce 2003, spolu s budovou železniční stanice vyhlášeno kulturní památkou a je posledním z původní trojice stavědel v této stanici, zbylá dvě byla v minulých letech zbourána. Postaveno je z rezného cihelného zdiva s hrázde-



Lokomotiva 310.001, vystavená na nástupišti železniční stanice Ostrava střed.



Opravené původní hrázdečné stavědlo v železniční stanici Ostrava střed. V pozadí bývalý areál koksovny Karolina, dnes nákupní centrum Nová Karolina.

ným patrem a vnějším přístupovým schodištěm. Zásadou ostravského oblastního ředitelství SŽDC bylo toto historické hrázdečné stavědlo v letošním roce opraveno a uvedeno do původního stavu v době svého vzniku. Oprava byla provedena velice citlivě, zachováno bylo původní dřevěné schodiště, dosazeny byly i repliky dobových elektrických zásuvek a původních oken. První patro je připraveno na dosazení stavědlového přístroje. Návštěva stavědla, které je jedním z exponátů Železničního muzea Moravskoslezského (ŽMMS), je možná po dohodě s vedením tohoto muzea.

Kromě rekonstruované budovy St 2 je v ŽMMS k vidění opravená lokomotiva řady 310.001, která stojí na prvním nástupišti železniční stanice. Zásadou železničních nadšenců byla lokomotiva opravena a budí zaslouženou pozornost nejen návštěvníků muzea, ale i běžných cestujících. Podarilo se získat finanční prostředky, mohla být lokomotiva uvedena do provozního stavu, což je snem všech, kteří se na opravě podílejí. Odhadovaný objem peněz na zprovoznění lokomotivy činí cca osm milionů korun.

Třetím novým exponátem, kterým se ŽMMS může pochlubit, je původní elektromechanický řídicí přístroj německého typu Einheit, který sem byl převezen ze železniční stanice Brantice. Zde sloužil osmdesát let a byl to svého druhu unikát na české železnici. Přístroj měří 6,5 metru, váží 3,5 tuny a jeho přeprava z Brantice do Ostravy byla značně náročná – neobešla se bez pomoci zdejších hasičů. Součástí tohoto přístroje jsou i mechanická návěstidla, napínák drátovodu a stojan s klikou pro ovládání mechanických závor, které jsou v současné době v depozitáři muzea. I zde se čeká na finanční prostředky, za něž by bylo možno tato a další zařízení zpřístupnit veřejnosti.

Miroslav Čáslavský

SPORT

Mezinárodní mistrovství USIC v orientačním běhu

Ve dnech 23. – 27. 9. se konalo v Bělorusku, ve městě Brest, Mezinárodní mistrovství USIC v orientačním běhu. Tohoto mistrovství se zúčastnilo devět států – Bulharsko, Švýcarsko, Česká republika, Bělorusko, Velká Británie, Norsko, Dánsko, Polsko, Belgie (pořadí států odpovídá konečnému umístění).

vídá konečnému umístění).

Soutěžilo se ve třech disciplínách: sprint, klasický závod a štafety. Naši sportovci podávali výborné výkony a v jednotlivých soutěžích se umístovali ve výsledkových listinách většinou v první desítku. Ve sprintu se umístila Ema Marková na třetím místě. Ve štafetě se umístily ženy na druhém místě a muži na třetím místě. V celkovém pořadí všech států skončily ženy na třetím místě a muži taktéž na třetím místě. V součtu bodů ze třech závodů se naše výprava umístila na výborném třetím místě.

Děkují všem účastníkům a celé výpravě za příkladnou reprezentaci a přeji do dalších závodů mnoho úspěchů.

Petr Štěpánek, vedoucí výpravy



Reprezentanti České republiky.

Družstvo České republiky zvítězilo v mezinárodních závodech železničářů v silničním běhu

Také v rámci letošního 123. ročníku běžeckého závodu na 10 km Běchovice – Praha, který se konal v neděli 29. října, zajistilo mezinárodní oddělení OSŽ konání mezinárodního mistrovství železničářů v silničním běhu, jehož se zúčastnila družstva železničářů z devíti evropských zemí. České družstvo si přitom vedlo velice dobře, když v celkovém hodnocení získalo první místo. Za české družstvo převzal ocenění z rukou Miloše Palečka a Ondřeje Šmelhlika běžec Zdeněk Doležal, který v kategorii mužů nad 40 let obsadil druhé místo.

Složení mezinárodních týmů bylo ovšem velice silné, výtečně si vedli zejména Poláci, ale také Belgičani, Němci a Dánové. V kategorii žen zvítězila Hemelsoetová z Belgie, v kategorii mužů do 40 let byl prvním vítězem z Polska a barvy českého družstva výtečně hájil Ladislav Kučera, který zvítězil v kategorii mužů nad 40 let a současně měl také nejlepší čas (33:04 min) mezi všemi zúčastněnými železničáři. Nejrychlejší ženou v barvách OSŽ České republiky byla Renata Glierová.

Závod Běchovice – Praha se běžel za účasti tří tisíc běžců a běžkyň, z nichž více než 150 bylo závodníků mezinárodního mistrovství železničářů. Vyhodnocení výsledků a předání cen účastníkům Mezinárodního mistrovství železničářů proběhlo v hotelu Olšanka na pražském Žižkově. Medaile a poháry za umístění v závodech předávali tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček a vedoucí MO OSŽ Ondřej Šmelhlik. Oceněn byl i nejstarší železničář závodů Jiří Engliš (1938) z Krnova.

Miroslav Čáslavský
Výsledky najdete na www.osz.org



Předání cen účastníkům Mezinárodního mistrovství železničářů v silničním běhu.

Vzpomínání s nádechem nostalgie: Libeňské depo slaví 70 let

1. září 2019 tomu bylo 70 let od zahájení provozu v tehdejší Hlavním motorovém depu Praha-Libeň (dnes Oblastní centrum údržby Střed, Středisko údržby Libeň). Toto kulaté výročí si v sobotu 5. října 2019 v deštivém odpolední připomněla zhruba stovka bývalých a současných zaměstnanců libeňského depa, kteří se v půl druhé odpoledne sešli na vlakovém nádraží v Libni, odkud je „Regionova“ odvezla (přes šturc na Vítkově) do depa. V doprovodu současného vedoucího Josefa Sadílka si účastníci prohlédli provozní halu i další pracoviště depa a poté se přesunuli do blízkého hotelu STEP, kde bylo pro ně připraveno malé pohostění.

Nevedněná zázitka s nádechem nostalgie a vzpomínek pro své kolegy ve spolupráci s Federací strojvedoucích připravili zejména bývalý provozní náměstek Jan Střelka a bývalý předseda ZO OSŽ a strojvedoucí Karel Anděl. „Ne-

lze nevzpomenout stovky spolupracovníků, kteří prošli tímto depem podobně jako náčelníci a přednosty zdejšího depa: pány Žahoura, Fučíka, Chládky, Doskočila, Vostřeho, Chomy, Horského, Padevěta a Mareše. Stejně tak si můžeme připomenout nepřebernou řadu vozidel, která pod střechami tohoto lokomotivního depa našla svůj domov i dlouholetou spolupráci s ČKD Lokomotivka při zkoušení nových motorových lokomotiv,“ připomněl Karel Anděl historii depa, sepsanou a vydanou v podobě malé brožurky „50 let Lokomotivního depa Praha-Libeň“ v roce 1999.

A pak přišla na řadu volná zábava; povídalo se, vzpomínalo se, prohlížely se fotografie, a ti, co měli zájem, pak v 17 hodin nasledli do „Regionovy“ a nechali se odvézt zpátky do Libně na nádraží.

Michael Mareš

(Celý text najdete na www.osz.org)



V doprovodu současného vedoucího Josefa Sadílka si účastníci prohlédli provozní halu i další pracoviště depa.

Setkání bývalých posunovačů v Brně

Brněnské hlavní nádraží doznalo v minulých letech mnoha změn, zejména co se týká počtu pracovníků dopravních profesí. V minulosti pracovalo na tomto nádraží až 80 pracovníků posunu, tedy vedoucích posunu a posunovačů. Byla to vždy poněkud zajímavá skupina pracovníků, často podeceňovaná pro jejich spínavou práci, mnohdy byli titlo pracovníci považováni za lidi s nižším vzděláním či nižším IQ.

Netroufám si hodnotit, jak tomu bylo na jiných podobných pracovištích, ani mi to nepřísluší. Co se však týká brněnské „rolí“, jak se hlavním nádraží v Brně říká, mohu s čistým svědomím napsat, že zde pracovat někdo s nižším IQ u posunu ani nemohl. Pokud se zde někdo takový objevil, dlouho se zde neohrál, zpravidla brzy vzhledem k výsledkům své práce poznal, že zde na to prostě nemá.

Brněnský „hlavák“ totiž měl a možná bude nadále mít svá specifika, snad u nás nesrovnatelná. Co se týká vzdělání zdejších „šupáků“, asi by se člověk neznalý věci mohl divit. Totiž. Nacházelo se zde dost pracovníků posunu, kteří se mohli pochlubit maturitou, dokonce se zde našli posunovači s vysokoškolským vzděláním, jeden dokonce i s akademickým titulem. Ano, mnozí sem přišli jako nevyučení, ale ti si většinou dříve nebo později vzdělání rozšířili. Byly totiž dříve doby, kdy se zde při této práci dalo přestávkách

studovat. Někteří se svým vzděláním s taktických důvodů nechlubili a bylo podezření, že mají vzdělání vyšší. Nyní je zde již jen hrstka pracovníků posunu, asi pouhá jedna čtvrtina z původního počtu, nikdo tuto práci již nechce dělat, tak je pracovníků u posunu podstat.

Před třemi lety vyvstala myšlenka, pokusit se svolat bývalé pracovníky posunu, kteří odtud odešli přírodním způsobem, tedy do starobního či invalidního důchodu. Nebylo to snadné, někteří odešli před mnoha lety a kontakt na ně se ztratil v propadlých nemilosrdného času. Nakonec se podařilo najít poměrně dost bývalých „šupáků“, u některých se žel zjistilo, že již nejsou na živu.

První setkání se setkalo s úspěchem a bylo dohodnuto pořádat ho každým rokem. Nakonec se na třetím setkání postesklo, že 1x za rok se sejít je málo. Proto se tento rok konala dvě setkání. V pořadí již čtvrté setkání v Brně se uskutečnilo letos v září. Byl učiněn pokus, pozvat na něj i nyní aktivní pracovníky posunu brněnské „role“. Nutno podotknout, že se to setkalo s úspěchem. Všichni se dobře bavili a vzpomínali. Jelikož každá vzpomínka jde vždy proti neúprosnému proudu času a paměť lidí někdy selhává, byly vzpomínky u některých podstatně oživeny. Účastníci se pochopitelně nebavili jen o tom, co se kdysi veselého i méně veselého

odehrálo u posunu v Brně. Tedy došlo i na to, jaké má kdo brambory, či jaké zrovna sbírá hrozny a kolik bude mít vína, nebo jak mu roste prasátko, či jak mu dupou králíci. Debatovalo se o různých osobních zálibách, prostě o všem možném.

Obava, že pokud budou pozváni aktivní pracovníci, zvrhne se zábava na „šibování“ se kupodivu vůbec nenaplnila. Až jsem se i sám divil, neboť mám dosud v paměti ta posezení v hospůdce, kdy se nehovořilo o ničím jiném, než o tom, jak odeskakovaly zarážky, jak co nejrychleji vyhodit ze soupravy správkou a podobně. Nic takového se tentokrát nedělo! Kdyby nebylo vzpomínek na doby minulé, ani by člověk netušil, že je mezi nádražáky. Působilo to alespoň na mně tak, že aktivní „šupáci“ moc neřeší, co se bude po dokončení rekonstrukce hlavního nádraží na něm vůbec dít. Pokud to tak opravdu je, asi by se nebylo v dnešní době vůbec čemu divit.

Setkání se ovšem vydařilo, jeho organizátor předběžně upozornil na termín dalšího setkání. Jelikož se letos již konat žádné nebude, obdržel každý účastník originální kalendářik na příští rok z limitované série, jak jinak než v historickém provedení. Je na něm zachycena část odstavného nádraží „B“ s kotelnou pro parní vytápění osobních vozů, která již desítky let neexistuje.

Miroslav Vaněk, Brno

OVydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktorka PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org**. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X

