

Z aktuálních událostí

Na programu jednání **Republikové rady seniorů OSŽ**, která se konala v Praze 26. listopadu, byla mimo jiné příprava sportovních her seniorů. Hodně se diskutovalo o návrhu, aby byly zastoupeny všechny kraje republiky, to by ale kapacitně nebylo možné v zařízení Skalka v Rajčech realizovat. Nakonec byla shoda na počtu družstev, kterých by mělo být celkem devět, z toho jedno by tvořili nedrážní a další příslušné družstvo by tvořili slovenští kolegové, kteří na letošních hrách nebyli, ale požádali o možnost účasti na 4. Sportovních hrách seniorů.

Hostem jednání byl I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, který informoval o dění na železnici a zvláště o jednáních, která se týkala jízdnicích výhod. Seniori, bývalé zaměstnance ČD, potěšil sdělením, že zásady pro použití SF ČD již byly v září dohodnuty a bude tedy možné přispívat na akce seniorů ZO. Totéž platí u FKSP pro seniory, bývalé zaměstnance SZDC.

Na závěr jednání proběhlo obvyklé „kolečko“, informace jednotlivých členů o aktivitách, které již proběhly, nebo se budou konat v jednotlivých oblastech a klubech seniorů, které zastupují. Jsou to nejen zájezdy a exkurze, ale ještě letos předvánoční setkání členů, pořádání mikulášských nadílek pro děti a návštěvy vánočních trhů doma i v zahraničí.

Hned v úvodu jednání **Podnikového výboru OSŽ při ČD**, který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, dne 11. 12. 2019, se dostavil první host, ředitel odboru 30 (odbor bezpečnosti) GR ČD, a. s., Ing. Josef Kopecký, jednak aby se odborářům představil (odbor řídí od 1. 6. 2019), jednak aby je informoval o organizačních změnách odboru 30, které již proběhly, či o svých plánech na zkvalitnění práce tohoto odboru. V diskusi se hovořilo především o nutnosti více se věnovat bezpečnosti vlakových četa a potřebě lepší spolupráce s Policií ČR.

Dalšími hosty z generálního ředitelství ČD byly Ing. Martina Maričková, pověřená řízením odboru 10 (hovořila především o organizačních změnách v rámci odb. 10), a Ing. Lucie Bauerová z téhož odboru (informovala o řešení jízdnicích pro zaměstnance ČD v Jihomoravském kraji).

Předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Vladislav Vokoun informoval o stavu kolektivního vyjednávání na ČD: „**Je nasmlouváno, že v nové kolektivní smlouvě zůstanou zachovány všechny benefity z letošního roku, včetně pracovní doby, dovolené, kondičních pobytů, stravenek a dalších výhod oproti zákoníku práce,**“ řekl a dodal, že rozhodující jednání, které mělo přinést dohodu na procentní nárůstu tarifních platů, proběhne ve čtvrtek 12. 12. (PKS byla podepsána 12. 12., více v rozhovoru na této straně).

V závěru jednání tajemnice PV Věra Nečasová spolu se členem PV Štěpánem Lvem informovali o postupu při elektronickém ročním zúčtování daní u Českých drah.

Posledním hostem jednání byl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Informoval členy PV především o průběhu a výsledcích jednání o řešení jízdnicích výhod v Jihomoravském kraji. Podle jeho slov jednání ztroskotala v důsledku nedohody mezi Českými drahami a SZDC.

S informacemi z kolektivního vyjednávání, o dokončeném katalogu zaměstnání či z jednání Dozorčí rady ČD Cargo vystoupil hned v úvodu jednání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo** středu 11. 12. 2019 předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola. „**Co se týče finančních prostředků na pokrytí mzdových nákladů, počítá podnikatelský plán s nárůstem objemu ve výši zhruba 5%. Navýšený objem peněz v sobě má už ovšem zahrnuté předběžné náklady na nový katalog zaměstnání a mzdové náklady pro první kvartál roku 2020. Jako zástupci zaměstnanců v Dozorčí radě jsme proto konstatovali, že takto navržený podnikatelský plán nemůžeme podpořit a nebudeme pro něj hlasovat,**“ uvedl Radek Nekola.

Na druhou část jednání dorazil Ing. Zdeněk Škvařil, člen představenstva pověřený řízením úseku provozu. Členové PV se zajímali zejména o dopady Opatření číslo 6 a 8 na fungování jednotlivých provozních pracovišť. V diskusi došlo i na další témata. Například Blanka Lomnančíková se zeptala, zda se optimalizace týká celého ČD Cargo. „**Zatím sice nemusíme nikoho propouštět, ale je třeba i personální kapacity optimalizovat vzhledem k výkonům a požadavkům obchodu. Prozatím, kam jsem přišel, tak nikde nikdo z mého pohledu nebyl přetížen,**“ odpověděl Škvařil.

Členové Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo zaspaly Zdeňka Škvařila dalšími dotazy (najdete je spolu s dalšími podrobnostmi z jednání na www.osz.org).

V závěru jednání pak Radek Nekola poděkoval členům Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo za práci v letošním roce.

Členové Podnikového výboru OSŽ SZDC se sešli 12. prosince v Praze, týden po podepsání PKS na rok 2020; a zaznělo proto i poděkování kolektivním vyjednavcům za odvedenou práci. Za nekorektní považuje Pavel Lněnička, předseda ZO ČDP Praha a již tři roky účastník kolektivního vyjednávání, postoj některých zástupců odborových centrál, kteří nedozrují dohodnutá ujednání. Podle předsedy PV Petra Štěpánka bylo letošní jednání hodně „nestandardní“ a bude nutné změnit Dohodu o pravidlech kolektivního vyjednávání.

Členům PV se krátce představil zástupce TÚDC a předseda ZO Bořek Pecina, který byl navržen a následně zvolen do PV. Nahradil odstupujícího člena Ing. Vladimíra Vinklera, který odchází do důchodu.

Jaký byl poslední den kolektivního vyjednávání, kdy se ještě rozhodovalo o výši příspěvku na dopravu, přiblížil Petr Štěpánek. Jeho slova doplnil tajemník PV Miroslav Maincl informací, že celá PKS s dalšími prováděcími předpisy je již na webu OSŽ.

Hodně se diskutovalo o cestování v Jihomoravském kraji. K této věci se podrobně vyjádřil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Podle Petra Štěpánka se nyní čeká na opatření, které by měly vydat České dráhy, že držitel režijky, který má „prolongováno“, by měl byt možnost pořídit si na pokladnách ČD časový příplatek k režijce na vlaky ČD objednané JMK za 1500 Kč.

-red-

Na brněnské hlavní nádraží se vracejí vlaky

Více než rok trvala výuka hlavního brněnského nádraží, kam se od 15. prosince vrátila vlaková doprava v plném rozsahu. Po dobu výuky bylo celé jižní zhlaví nádraží mimo provoz s výjimkou vlaků ve směru na Znojmo a Jihlavu, které jezdí z 5. a 6. nástupiště. K nástupišťům 1. až 4., které byly kusé, jezdily končící osobní vlaky a rychlíky od České Třebové, o víkendech i posilové vlaky do Brna–Králova Pole. Zbytek nádraží byl po dobu výuky podroben pracím na výměně kolejí, návštěv, výhybek, trojeleho vedení a veškerého kabelového vybavení.

Opraven byl rovněž most přes řeku Svratku a ulici Hybešovu. Po větší část roku probíhala také rekonstrukce nádražní budovy a prvního nástupiště, které bylo v té době uzavřené. Z původních pěti staveb zůstala stát jako technická památka pouze dvě (St. 4 a St. 5), ostatní šla k zemi, stejně jako přízemní budova někdejší drážní jídelny, na jejímž místě vyrostla zbrusu nová technologická budova, v níž kromě technologického zázemí mají své sídlo také výpravčí, kteří se sem přestěhovali z původní dopravní kanceláře na prvním nástupišti.

(Pokračování na str. 4)



Pohled na brněnské nástupiště z nové provozní budovy SZDC.



Veselé Vánoce a šťastný nový rok přeje redakce Obzoru.

Snímek Michael Mareš

Cestující z Jihlávky a okolních zastávek dostali předčasný vánoční dárek: úplné zrušení osobní regionální dopravy

V neděli 15. prosince 2019 začal platit nový jízdnicí řád 2020, který v regionální vlakové dopravě na Vysočině přinesl řadu poměrně významných změn. Oproti roku 2019 sice došlo k navýšení rozsahu objednané regionální dopravy o 8,8 %, na druhou stranu i k úplnému zrušení osobní regionální dopravy v úseku Počátky–Žirovnice – Horní Cerekev. Kvůli časovému posunu rychlíkové linky R11 se na trati 225 zcela zásadně změnil dopravní model vlaků. Trať se v podstatě rozdělila na několik samostatně obsluhovaných úseků: úsek ve směru od hranic s Jihočeským krajem po železniční stanici Počátky–Žirovnice bude nově obsluhován pouze dvěma páry osobních vlaků v pátek a třemi páry o víkendech s konečnou stanicí v Počátkách–Žirovnici. V úseku Počátky–Žirovnice – Horní Cerekev dojde k úplnému zrušení osobní regionální dopravy a úsekem budou (bez zastavení) projíždět pouze vlaky kategorie rychlíky (rychlíky nově obsluží železniční stanice Batelov a zastávku Dolní Cerekev).

Na dalším úseku Horní Cerekev – Jihlava pojedou rychlíky v prokladu s osobními vlaky Tábor – Jihlava vedenými motorovými jednotkami 814. A konečně v úseku Kostelec u Jihlavy – Jihlava budou spoje zahuštěny spěšnými a osobními vlaky z tratě 227 vedenými motorovými vozy 841 (RegioSpider).

(Pokračování na str. 2)

Vážené kolegyně a kolegové,

jelikož nám vánoční a novoroční svátky už téměř klepou na dveře, rád bych Vám na tomto místě popřál jejich příjemné prožití v kruhu lidí Vašemu srdci nejbližších a také co nejvíce tohoto svátečního poklidu, který člověku umožňuje více vnímat druhé a také dává více prostoru k bilancování a zamýšlení nad tím, jaká si snad dát předsevzetí a kam v následujícím roce zaměřit své úsilí. Do nového roku bych Vám chtěl popřát



jen vše nejlepší, hlavně pevné zdraví, dobré vztahy s lidmi kolem sebe a uspokojení ze všeho, čemu se věnujete. Rád bych Vám také pokorně poděkoval za Vaši celoroční práci a přizeň, kterou věnujete OSŽ a hodnotám, které se snaží prosazovat, a doufám, že i přes nelehké výzvy, kterým je OSŽ vystaveno, si OSŽ udrží Vaši podporu i v roce příštím.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

Příští číslo Obzoru vyjde 6. ledna 2020

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„V určitých okamžicích kolektivního vyjednávání jsem měl značné obavy o celkový výsledek.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru OSŽ při ČD

Rok 2019 pomalu končí, kolektivní smlouva Českých drah, a. s. na příští rok je podepsaná a tak lze bilancovat. Jak vidíte právě uplynulý rok?

Byl doslova hodně „divoký“ a pestrý. Po většinu roku jsme byli účastníky neustálých personálních výměn a různých organizačních změn. Považuji to za projev naprosto nezodpovědného chování vlastníka ČD (státu). Nejvíce „živo“ bylo v představenstvu Českých drah. Během roku 2019 došlo k obměně celé řady členů představenstva a rovněž ke změně na postu předsedy představenstva. Personální změny se rovněž dotkly DR ČD, a. s., a některých dceřiných společností. České dráhy navíc stály před nelehkým úkolem dokončit jednání ohledně smlouvy se státem a všemi kraji o závazku veřejné služby v železniční osobní dopravě. Čekali nás vyjednávání s MD ČR ohledně jízdnicích výhod na další tříleté období. Jistě si dovedete představit, jak „dobře a konstruktivně“ se pracuje za těchto okolností.

Měla tato skutečnost vliv na kolektivní vyjednávání? Respektive na další směřování podniku?

Logicky ano. S každým novým členem představenstva přicházel nový pohled na chod společnosti a řešení problémů. Navíc se tím museli potýkat s vypořádáním některých špatných rozhodnutí předchozího managementu (např. rozdělení OKV a smlouva s JMK). Mě a mé dva kolegy pak čekal seriál vysvětlování, hledání

společného jazyka a co nejlepší výsledky pro zaměstnance a společnost. Jistě si všichni dovedou představit, jak obtížná situace to byla. Z tohoto pohledu jsem nesmím rád, že v době tohoto rozhovoru již máme uzavřenou novou kolektivní smlouvu. Dnes již mohu říci, že v určitých okamžicích kolektivního vyjednávání jsem měl značné obavy o celkový výsledek. Personální změny ve vedení podniku a na odboru 10 GR měly mj. za následek zcela nové prvky do návrhu kolektivní smlouvy, se kterými jsme se museli vypořádat. Některé odborové centrály navíc logicky „vycitily“ příležitost na své zviditelnění. Nakonec vše dopadlo dobře a společně jsme našli všeobecně akceptovatelné řešení.

Jaká tedy je nová podniková kolektivní smlouva Českých drah, a. s. na rok 2020?

Jsem přesvědčen, že je s ohledem na možnosti naší společnosti a okolní vývoj velmi dobrá. Nejenže zůstaly zachovány všechny dřívější benefity, ale bylo dohodnuto několik nových. Rovněž došlo k navýšení tarifních mezd o 4,9 %, což se započtením některých dalších úprav bude znamenat celkový nárůst kolem šesti procent. Mě osobně například hodně potěšilo navýšení příspěvku na penzijní připojištění. Bližší informace o obsahu kolektivní smlouvy a všech novinkách budou v nejbližší době zveřejněny na webových stránkách OSŽ (www.osz.org, sekce PV OSŽ při ČD). Jako vždy připravujeme v lednu tradiční seriál seminářů k nové kolektivní smlouvě.



Jaká jsou vaše očekávání a přání pro příští rok?

Především doufám, že dojde k personální stabilizaci ve vedení společnosti, což je základním předpokladem pro přijetí stabilní a průřetové strategie, alespoň na střednědobé období. Doufám, že se podaří doladit vztahy se všemi objednateli tak, aby podmínky spolupráce vyhovovaly všem stranám, tedy i zaměstnancům naší společnosti. Uvnitř podniku očekávám zlepšování komunikace mezi vedením a zaměstnanci a hlavně vytváření podmínek pro klidnou a kvalitní práci. Všem pak přeji příjemné prožití svátků vánočních a mnoho zdraví, úspěchů a pohody po celý příští rok.

Michael Mareš

Cestující z Jihlávky a okolních zastávek dostali předčasný vánoční dárek: úplné zrušení osobní regionální dopravy

(Pokračování ze str. 1)

V tomto úseku dojde téměř ke zdvojnásobení stávajícího počtu regionálních vlaků. Suma sumárum: podle železničářů sloužících na této trati to k tomuto konci směřovalo už léta. Přestupy mezi vlaky, zvláště na hranicích krajů, jsou mezi cestujícími neoblíbené. Era vlaků „odnikud nikam“, jak se těmto spojům na pomezí Jihočeského kraje a Kraje Vysočina přezdívalo, v prosinci skončila. „Odstříhli nás úplně, oba kraje, ve směru od Jindřichova Hradce sem budou vlaky zajíždět pouze v pátek (dva páry) a o víkendech (tři páry), kdy cestující docela jezdí. A z Jihlavy sem to zrušili úplně. Vzniklo tak tady umělé vytvořené hluché místo na trati. Ale našťásti tady budou zastavovat aspoň rychlíky,“ říká výpravčí železniční stanice Počátky–Žirovnice Karel Musil s tím, že lidé dokonce proti tomuto záměru sepisovali petice. „Ale nic se nezměnilo.“

Karel Musil však nechápe, proč budou naopak rychlíky zastavovat v Dolní Cerekvi a v Batelově. „To mně hlava nebere, zastavováním rychlíků v těchto nových zastávkách se akorát prodlouží jízdní doba a sníží komfort,“ dodává. „A to si pamatují, že tady jezdily přímé osobní vlaky z Veselí nad Lužnicí až do Jihlavy, a ti lidé s nimi jezdili. Ale od chvíle, co se do toho vložily kraje, se to neustále omezuje.“

Udajně, aspoň podle informací, které kolují mezi lidmi, by Kraj Vysočina býval dopltil cca 1,2

km do stanice Počátky–Žirovnice, kdyby Jihočeský kraj osobní vlaky z Jindřichova Hradce do Počátek–Žirovnice zachoval. „Osobně se ale domnívám, že Jihočeský kraj zrušil vlaky z Jindřichova Hradce do Počátek–Žirovnice až poté, co se Kraj Vysočina rozhodl zrušit veškeré vlaky z Horní Cerekve do Počátek–Žirovnice, ale jak to bylo ve skutečnosti, nevím. Pouze se tak domnívám,“ doplnil Karel Musil. Rodvínov, Jarošov nad Nežárkou, Bednárec, Bednářeček a Popelín na straně Jihočeského kraje tak s výjimkou pátků a víkendů zůstávají zcela bez vlakového spojení, stejně tak jako Horní Vilímec, Jihlávka a Horní Ves na straně Kraje Vysočina, tady bez výjimky. „Tady v Počátkách je Resort Svatá Kateřina, v sezoně sem jezdí hodně lidí. Když se měnily turnusy, vystupovalo tady z osobních vlaků deset, patnáct lidí z obou směrů,“ uvedl strojvedoucí jednoho z posledních osobních vlaků (8366) Richard Čila. „Doslouva unikátem je pak zastávka v Horní Vsi, kde SŽDC letos v září vybudovala nový přístřešek se zámkovou dlažbou a teď tam vlaky vůbec nebudou zastavovat. To je tak, když levá ruka neví, co dělá pravá,“ dodal.

Kraj Vysočina pod názvem Veřejná doprava Vysočiny připravuje nový koncept dopravy. Při jeho prezentaci letos na jaře sliboval, že tam, kde jezdí vlaky, budou autobusy svážet cestující k vlakům. Skutečnost však bude, zdá se, jiná.

Michael Mareš



Kraj Vysočina zřizuje integrovaný systém, říká tomu Veřejná doprava Vysočiny, to aby se nestávalo, že si autobus nebo vlak vzájemně ujedou. To v případě Jihlávky nebude problém, vlaky tady od 15. 12. 2019 nezastavují.

NAVŠTÍVILI JSME

Jihlávka

Nadmořská výška 651 m n. m., počet obyvatel 230, úmoří Černého a Severního moře, průměrná roční teplota 6,8 stupňů Celsia, tolik důležitá geografická data o obci, jejíž jméno je odvozeno od řeky Jihlavy, která nad Jihlávku pramení. Po severozápadní hranici obce vede hlavní evropské rozvodí Dunaj – Labe, okolní krajina je protkána sítí rybníků. Největší z nich je rybník Bor, tzv. Krvavý rybník. Ten je známý především jako dějiště jedné z husitských bitev a místo porážky tábořského oddílu v roce 1423 (u rybníka stojí mohutný pomník se symbolem kalicha postavený v roce 1923). Rybník má tu zvláštnost, že voda při průměrném stavu odtéká do řeky Nežárky, tedy do Severního moře, ale při zvýšeném stavu odtéká voda i do řeky Jihlavy a tím pádem do Černého moře. I to je zajímavost, která do zdejší oblasti láká turisty.

Ti, kteří sem ze všech koutů republiky cestovali vlakem, teď mají smůlu. Od 15. 12. 2019 už osobní vlaky v Jihlavce nezastavují! Jihlávka je přitom typickou výchozí stanicí pro turistické výlety: v zimě na běžky, v létě do přírody. „Lidé se sem docela naučili jezdit vlakem, teď o tu možnost přijdou,“ připomíná výpravčí Daniela Jedličková rozhodnutí Kraje Vysočina zrušit me-



Od 15. 12. 2019 už osobní vlaky v Jihlavce nezastavují.

zi žst. Horní Cerekev a Počátky–Žirovnice osobní vlaky. A přitom sem prý jezdilo hodně lidí o víkendech, od jara do podzimu. „Jak turisté, tak hlavně děti do skautských táborů. Každý pátek večer tady z vlaku vystupuje tak dvacet dětí do skautského tábora a v neděli zase jedou zpátky. Jsem zvědavá, jak na to budou skauti reagovat,“ dodává.

Ale dopad bude mít úplné zrušení železniční regionální dopravy v úseku Počátky–Žirovnice–Horní Cerekev na samotné železničáře, včetně zaměstnanců SŽDC. Opatření kraje se dotkne i výpravčí Daniely Jedličkové, protože do Jihlávky dojíždí z Pelhřimova. „Na denní a na noční jsem se ve všední den do teď dostala vlakem, to padne. Vlakem už se sem nedostanu, jediné autem. Proto vítám příspěvek na dopravu pro zaměstnance SŽDC, který ale stejně dostanou všichni ve stejné výši bez ohledu na to, jestli do práce dojíždějí, či nikoliv. Ale aspoň něco.“

K výše uvedeným turistickým informacím o Jihlavce přidává Daniela Jedličková ještě jednu zajímavost: „Každý rok se na Silvestra koná pochod na Javořici (na nejvyšší vrchol Vysočiny se můžete dopravit pěšky, na kole či na běžkách, Jihlávka je jedním ze šesti míst, odkud se startuje), na který lidé přijíždějí vlakem ve velkém počtu a z našeho nádraží pak pokračovali dále po turistické trase. O to také bohužel přijdou.“

Bliží se Vánoce a tak se Daniely Jedličkové ptám: Máte raději jedličku nebo smrk? „Samozřejmě Jedličku, to je jasné. Smrk by doma neprošel,“ směje se. A jaké je to sloužit o Vánocích v Jihlavce? „Jelikož tady bývá v zimě dost sněhu, máme tady vždycky tu správnou vánoční atmosféru. No a v vymetání výhybek se pak člověk i pěkně zahřeje.“

Michael Mareš



„Každý rok na Silvestra se odtud koná pochod na Javořici, vlakem už se sem turisté nedostanou,“ říká výpravčí Daniela Jedličková.

ZE SVĚTA

Počet strojvedoucích v Německu stoupá

V boji o odborné pracovní síly dosahuje v poslední době železniční obor v Německu stále větších úspěchů. V celé zemi získávají podniky, podle průzkumu Svazu železniční nákladní dopravy (Allianz pro Schiene), i více strojvedoucích, např. v loňském roce jich přibýlo 3100 a v současnosti je cca 47 000 strojvedoucích. Je to nárůst o 7 %, což je více než o rok dříve a je to největší přírůstek za posledních několik let. Za poslední 3 roky přibýlo v Německu 5200 strojvedoucích „Je to kapka na rozpálený kámen“, tak se vyjádřil Dirk Flège, předseda svazu Allianz pro Schiene. „Ofenziva podniků na trhu práce se tak projeví a představuje rekordní přírůstek,“ řekl Flège. „Více zaměstnanců je hlavním předpokladem pro spolehlivost a přenos železnice,“ konstatoval předseda. Přitom je jisté, že i v budoucnu budou tyto odborníci potřeba. „Nedostatek odborných pracovníků sil je výzvou pro železniční dopravu v Německu. V současnosti je v této oblasti nový trend, místo přesčasů a více peněz požadovat více volna, příp. delší dovolenou,“ uvedl Flège. Rovněž je možnost si vybírat pracovní místo i zaměstnavatele, protože železniční doprav-

ců je v Německu velké množství. Nezaměstnanost v oboru strojvedoucí je v Německu pod 1 % z Transportweb, 31. 10. 2019, zpracoval-sh

DB Osobní nádraží – další opatření pro zvýšení bezpečnosti

Během setkání spolkového ministra vnitra Horsta Seehofera, spolkového ministra dopravy Andrease Scheuera s členem představenstva DB odpovědného za infrastrukturu Ronaldem Poffalou došlo k dohodě o dalších opatřeních ke zvýšení bezpečnosti na osobních nádražích. V letech 2021 až 2024 má být zvýšen počet služebních míst spolkové policie na nádražích o dodatečných 1300 míst. DB vynaloží ročně o 10 mil. eur více finančních prostředků na četnější přítomnost bezpečnostních sil na nádražích a ve vlacích.

Dále má DB investovat 12,5 mil. eur do kamerových systémů s biometrickým rozpoznáváním obličejů. Ministerstvo dopravy schválením spolkovým sněmem podpoří DB částkou 50 mil. eur v letech 2020 až 2024.

V neposlední řadě došlo k dohodě o zřízení pracovní skupiny „Technická bezpečnost“ obou ministerstev (dopravy a vnitra), DB a Spolkové

VŠIMLI JSME SI

● **PRVNÍ DEN** nového jízdního řádu (15. 12. 2019) provázely zmatky. Například v Mostě chyběl kvůli poruše vlak firmy RegioJet, další uvízl na trati rychlík Českých drah za ním nabral velké zpoždění. Arriva ve dvou ze 30 souprav nasadila padesátileté lokomotivy od nákladních dopravců se starými vagony „ČSD“. Na lince Brno – Bohumín ale změna proběhla bez potíží. Cestující ale často nevěděli, jaký lístek si mají koupit. RegioJet oznámil, že do konce roku bude vozit i lidi s jízdenkou Českých drah.



● **CHODNÍK** kolem magistrály od žst. Praha hl. n. směrem k Muzeu byl po 41 letech od zprovoznění magistrály konečně rozšířen, tím nyní splňuje bezpečný prostor. K rozšíření došlo pravděpodobně kvůli zvyšujícímu se počtu osob, které předtím používaly uzounký chodník, kdy vyhýbající se lidé museli vstoupovat do jízdní dráhy. Rozšíření můžeme jediné chválit, neboť Hlavní nádraží se tak stalo dostupnější chodcům a magistrála se tímto začala konečně „humanizovat“. Stav 30. 11., Martin Kubík.



● **SOUČASNÉMU TRENDU** omezování občerstvení ve stanicích se nevyhýbají ani západní Čechy – 20. prosince byla uzavřena nádražní restaurace v Rokycanech. Litovat můžeme o to více, jelikož nešlo o pouhou pivnici, ale byly zde podávány také chutné pokrmy za lidové ceny v rámci poledního menu. Na snímku Stanislava Musil je restaurace ještě v provozu.



● **ŽELEZNICE** v podkrušnohorské oblasti Ústeckého kraje prochází výraznými proměnami. Na začátku listopadu letošního roku se v Krušnohorském divadle v Teplicích uskutečnilo zahájení tří předmetných staveb v okolí (rekonstrukce žst. Řetenice, modernizace tratového úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina, kde v říjnu došlo k vybudování výhybny v Želénkách za účelem zvýšení propustnosti tratě, revitalizace tratě Oldřichov u Duchcova – Litvínov). Poslední jmenovaná stavba obsahuje elektrizaci 1,5 km dlouhého úseku Louka u Litvínova–Litvínov, neboť dopravní koncept Ústeckého kraje počítá se zavedením přímých elektrických Os vlaků z Ústí nad Labem do Litvínova. Na zmiňovaném úseku současně dojde k zabezpečení přejezdu P1989, jenž byl dosud osazen pouze výstražnými kříži. Na snímku z listopadu letošního roku jsou zde již vybudovány základové patky pro výstražníky. Snímek Tomáš Martinek.

PŘEDSTAVUJEME

Stanislava Čarková:

„Nemoc mi toho hodně vzala, ale díky ní jsem se zase naučila paličkovat.“

Se vztlahem k ručním pracím se nejspíš narodila, již na základce navštěvovala různé kroužky, později byla jejich vedoucí. Vystudovala střední pedagogickou školu, obor vychovatel, kde maturovala z estetiky. Věnuje se především paličkování, teneříky, korálkování, drhání, tvorbě z papíru a mnoha dalším technikám, toklu stručné curriculum vitae Stanislavy Čarkové. Už několik

Nic neunesu, nic nepřenesu, nikam nevylezu. Usmyslím si například, že budu něco vyrábět, ale zapomenou na to, že to mám někde nahoře, a tak nakonec nevyrábím do doby, než přijde manžel a vše potřebné mi podá.“

Letos na podzim již počtvrté vystavovala s manželem v oranžerii Lázní Hodonín. On fotografie, ona paličkovanou krajkou. „Půvab ženy, jak se vystava jmenovala, navštívily stovky nejen lázeňských hostů. „Jezdím sem pravidelně každý rok na měsíc, z toho týdne je Mirek tady se mnou. Zaplatím mu to, aby těch jedenáct měsíců se mnou zase vydržel,“ říká s úsměvem. Do lázní v Hodoníně jezdí paní Stanislava hlavně kvůli zdejší léčivé vodě (prastará jodobromová minerální voda třetího horního původu). „Od doby, kdy mně vyměnili klouby za železné, do slatiných lázní nesmím. Poradili mi Hodonín a už sem jezdím šestnáct let, nejlépe v září, kdy je burčák.“

Jak už bylo řečeno, paličkuje od roku 1997, mimo to dělá i spoustu dalších nádherných věcí. „Miluji korálky, miluji paličkování, nejraději paličkuji motýly a anděly. A jestli se ptáte na to, zda mě to uživí, tak vám hned odpovím – neuziví, ale já se tím nepotřebuji uživit. Něco prodám a aspoň si vydělám na další materiál.“ S manželem bydlí v Křižanově a ráda své zkušenosti předává dál, ale její zdravotní stav jí to bohužel neumožňuje. „Jednou za čas bych mohla, ale ne pravidelně. Občas mě zavou do nemocnice, občas do lázní. Vést pravidelně nějaký kroužek nemohu. I když: když se cítím dobře, tak mám pocit, že bych mohla skály lámat, ale to je tak dvě hodiny za měsíc,“ říká s nadsázkou.

Vystavuje i mimo FISAIC. Například v roce 2018 v Blatné – paličkovanou krajkou vkládanou do fotky. „To se Mirek vyřádl,“ směje se. „Mirkovy kytičky a na nich můj paličkováný motýl, nebo moře a na něm paličkováná plachetnice. Vystavovali jsme to už třikrát, ale klidně by se to mohlo vystavovat znovu na druhém konci republiky.“

Parní mašinku ještě nepaličkovaná, ne snad proto, že by to nedokázala, ale prostě nenašla vzor. Ty většinou dělají ženy, které takováto témata příliš nezajímají. „Ale budu pátrat dál, a nebo se pustím do nakreslení podvínku sama. Ale Mirek dokáže vyfotit krásnou kytku i mezi pražci a já k tomu udělám motýla; jsou tam koleje, jsou tam pražce, je tam kytička a je to krásná a také železniční,“ uzavírá.

Michael Mareš



let doprovází na fotoseminářích Českého zemědělského svazu (ČZS) FISAIC svého manžela Miroslava, prý hlavně proto, aby – jak sama říká – se doma nenučila. „Tajemnice ČZS FISAIC paní Šmerhová mi říká: proč tě Mirek (manžel Miroslav Čarek je členem skupiny foto) nepřihlásí do odborů. Vždyť bys mohla jezdit s námi a kreativní ruční práce potřebují šikovné holky! No a vloni jsem se nechala přemluvit a letos poprvé jsem byla na seminářích takzvaně na zkušební. Nakonec se mi na tom hrncářském kruhu i s těmi šišatými prsty podařilo něco kloudného vyrobit,“ prohodí s úsměvem. „V odborech jsem byla, ale u učitelů. Sama bych se nikam necpala.“

Na akce pořádané ČZS FISAIC jezdí ráda. „Děvčata mě s sebou berou, ale jestli jsou i ona ráda, nevím,“ pousměje se. „Ale pomůžu mi, odnesou mi věci, a mě tvořit fakt baví.“ Paní Stanislava je třicet let v invalidním důchodu. „Nemoc mi toho hodně vzala, ale díky ní jsem se v roce 1997 naučila paličkovat. Je to při léčbě revmatismu ruky výborná terapie,“ vypráví. „Uvařím, ale nenakupím.“



„Je čas vánoční a tak na herdule (látkový váleček, na kterém je připevněna předloha – podvíněk) nyní věvodí andělé, hvězdičky, zvonečky a také betlém,“ dodává paní Čarková, jejíž dva paličkováné betlémy byly v letošním roce vystaveny na soutěžní přehlídce betlémů v Loučce u Vizovic.

Obzor č. 49 – 5. 12. 1994

Krátká informace ze zasedání Správní rady Českých drah uvádí, že opětovně nebyly schváleny žádné transformační změny na ČD a prodávání bylo přesunuto na 5. 12.

Obzor na první straně přináší reportáž z oslav výročí pěti let od změn z roku 1989. Na slavnostním zasedání, jehož se zúčastnil i prezident Václav Havel, zaznělo jak uspokojení z dosavadního vývoje („**Já si myslím, že si většina z nás nemá na co stěžovat**“ – předseda ČMKOS Richard Falbr), tak nespokojenost („**Je smutné, že vláda, o kterou jsme se my přičinili generální stávkou v roce 1989, přestává slyšet názory svých občanů**“ – zástupce odborového svazu horníků).

Na první straně najdeme i článek z dalšího pardubického setkání příznivců vládní koalice, kde zazněla tvrdá kritika řádu, že vedoucí funkce na všech úrovních řízení Českých drah zastávají z velké části bývalí komunisté. Na jednání, v pořadí již sedmém, byla nižší účast než dříve a v diskusi bylo mimo jiné konstatováno, že mnozí pilní účastníci dřívějších pardubických setkání o ně ztratili zájem hned po svém jmenování do vedoucích funkcí na ČD, ke kterým jim dopomohla mj. i pardubická iniciativa.

Obzor č. 50 – 12. 12. 1994

Na první straně je otištěn výťah z prvních výsledků konzultační firmy Triton, která mapovala vnitřní fungování Českých drah. Podle firmy Triton se kromě apriorní nedůvěry k vý-

sledkům transformačního projektu mezi zaměstnanci projevuje rozladěnost z neznalosti tohoto projektu a také obavy z represí po vyslovení názorů odlišných od linie názorů vedení s.o. ČD. Studie kritizuje neustálé změny ve vedení ČD i v organizačních jednotkách, přestáté technické vybavení železnice, nepřehlednou organizační strukturu a řadu dalších nedostatků. Jako pozitivní se hodnotí, že i za současných potíží vlaky jezdí.

Na ČD v té době stále pokračovala jednání o mzdovém řádu. Podle odborářů (jak vyplývá ze stanoviska skupiny ustavené při OROS Plzeň) vývoj mzdového řádu probíhá živelně, zcela nahodile a nekoncepčně.

Celá šestá strana Obzoru je věnována kauze ukončení pracovního poměru s přednostou žst. Plzeň hl. n. Ing. Miroslavem Šimandlem. Podle OSŽ, které vyjádřilo se způsobem odvolání přednosty nesouhlas, stál neprofesionální přístup vedení 150 tisíc korun.

Obzor č. 51/52 – 23. 12. 1994

Osmistránkové číslo Obzoru bylo laděno převážně ve svátečním duchu a obsahovalo řadu článků s železničními zajímavostmi či s cestovatelskou tematikou. A samozřejmě také nezbytné silvestrovské legrácky. Tak na závěr aspoň jednu z nich: „**Franto, ty si tady škrábeš brambory a vlakvedoucí Syčák se ti miluje s manželkou na komandě.**“ „**Dobře, žes mi to řekl. Budu muset přiškrábat půl kila navíc.**“

Ohlasy na opatření v Jihomoravském kraji

■ Tak už je to tady. Základní kámen k pomníku režijní výhody byl položen. Kládkem poklepali zástupci JM kraje a bohužel s pomocí ČD za přihlížení OSŽ.

Kam jsme to dopracovali? Kde je ta bojovnost OSŽ, kterou bylo tak pověstné? Zákon je na naší straně a přesto to dopadlo takhle. To už jsme jako stádo ovcí čekající na porážku?

Na dráze jsem odpracoval a členem odborů jsem byl 45 let. Po tzv. revoluci jsem až do důchodu byl v ZV OSŽ. Zažil jsem úspěšné stávky za zachování nejen režijních výhod. OSŽ byla respektovaná organizace, která dokázala bojovat za své členy. Nyní mám dojem že už tomu tak není. Ustavil se stávkový výbor. K čemu, když se nevyhlásila ani stávková pohotovost a postupně se přistoupilo na podmínky JM kraje, ke škodě jak zaměstnanců na jihu Moravy, tak i SŽDC, které to stojí nemalý peněz? Důsledky pocitů v blízké budoucnosti všichni držitelé režijních výhod.

Lze namítnout že přece dostali zaměstnanci (SŽDC) finanční náhradu. Ale ta pokryje zaměstnance a pouze jednoho rodinného příslušníka. Mnoho zaměstnanců má také děti. Z tohoto pohledu jsou na tom zaměstnanci ČD téměř ještě hůře.

Samostatnou kapitolou jsou důchodci. Ano, mají slevu 75 %. ALE! Ne všichni důchodci a rodinní příslušníci jsou 65+. Takže tyto osoby. Je to spravedlivé? Není to náhodou tak trochu vůči nim diskriminační? A kde je jistota, že tato sleva vydrží i po příštích volbách?

Takže zase jsme něco prosvíhli. Vlk se dosyta nažral, ale na té koze toho ještě dost zbylo, to na přítěž!

Josef Čejka, důchodce SŽDC

■ Dle zpravodajství na stránkách internetového Obzoru o jednání s Jihomoravským krajem a následném tragickém ústupu ČD SŽDC ze scény to vypadá na velkou prohru a tato prohra se může vymstít příští léta i v ostatních krajích. Bude to pro ně stejný vzor, jako se tak děje v soudnictví; když jeden soudce v případě například sporných restitucí rozhodl v neprospěch restituanta, nebylo mu vydáno v jiných krajích také nic. To jsme před 15 lety viděli na případu Oldřicha (knížete) Kinského, který ani po smrti nemohl být poříben ve své hrobce, kterou mu zestátinil stát. Je to to samé, jako například když i mě za mého dětství šikanoval spolužák; až když jsem ho k jeho překvapení zmlátil, měl jsem pokoj.

Prostě tak. Režijky budou k ničemu. Za chvíli se poplatky za ně vyplňají do závratných výšin a většina zaměstnanců je uloží do depozitů (plno jich to dělá již nyní, cena není již nízká a nabídka není lákavá). Vlastně do hrobu.

Prostě železnice jde tam, kam jí chtěl poslat již ministr dopravy Stráský a generální ředitel Emanuel Šíp. Viz i Obzor – psali jsme před 25 lety. Staří železničáři, co dráhu buďovali svou krví, se obracejí v hrobě. Howgh!

Martin Kubík

■ Jako dlouholetý člen OSŽ (od r. 1990) považuji zveřejněné „dočasné řešení“ ve věci platnosti jízdních výhod za naprosto nepřijatelné. Platba 1500 Kč se držitelům železničních průkazek s bydlištěm zejména mimo Jihomoravský kraj nevplatí a nesetká se s kladným ohlasem. Bohužel tím vznikne precedens, který vzápětí využijí další „protirežijní“ kraje, resp. jednotlivci, kteří mají tuto problematiku na starost. Zapřičiní se tím rozpad celého systému

Zrušené pokladny – neúcta k cestujícím a historii železnic

Rušení výdejen jízdenek probíhalo postupně již od roku 1989. Každá změna v řízení železnic se podepsala na něčem, co k železnici patřilo od jejího vzniku. Železnice byla kdysi jednotlivý podnik s jedním jasným vedením, všichni zaměstnanci spolu se svými nadřizenými byli jedna rodina, měli společné podnikové chaty, měli okresové lékaře, kteří lidi nezabavovali zdravotní způsobilostí, ale snažili se je léčit, aby způsobilost neztratili. Škola skutečně vyučovali, sami vyučeni provozem, školení železničářů bylo formou rozhovorů a poznatků, nikoli zaškrťování odpovědí a biflování odpovědí jako ve středověku nesrozumitelné latiny.

O papírový knižní jízdní řád by byl zájem!

Chtěl bych napsat o letošním problému, o jízdním řádu. Nedávno pan Martin Kubík mluvil o konci prodeje jízdního řádu pro cestující a bohužel je to pravda. Obyčejný člověk si už jízdní řád nekoupí. Uvádí se, že cestujícími jsou k dispozici informace, máme internet a buňh už co jíst. Je však dost lidí, kteří internet nemají. Ať mi nikdo netvrdí, že nebyl o knižní jízdní řád zájem. To prosím v srpnu ministerstvo dopravy tvrdilo, že nic se měnit nebude a obyčejný cestující si v prosinci koupí jízdní řád.

Je prosinec a cestující si koupí co? Je vidět, že na ministerstvu ani nevědí, co říkají před půl rokem, natož před týdnem. Vidíme, jak se to střídá na postech a ministr dopravy je tam též krátce. Má ale více starostí s dálnicí než se železnici. Zde je vidět, jak někdo vymyslel to jízdní řád nebude prodáván, ale nedomyšlel to do detailů. Chceme nalákat cestující, ale tímto je spíše odlákáme. Takže páni ministři, až budete něco tvrdit prosinci, tak se podívejte, co jste říkali v 7. červenci.

Petr Hájek

jízdních výhod, v přímém důsledku i zahraničních. Zejména ministerstvo dopravy má na celé situaci lví podíl a někteří krajsí politici si na tom péstují své ego. Z výše uvedených důvodů navrhuji „přivrdit“ a vyhlásit stávkovou pohotovost. Pokud by v krajním případě ČD i SŽDC zastavily provoz, nepohnou se ani soukromí dopravci, ministerstvo i JMK by rázem situaci muselo řešit. Souhlasit s postupem JMK znamená také velmi negativní vliv na členství v odborech. Věřím, že odbory zůstanou odbory a nepodlehnu tlaku MD a JMK.

David Mičunek, žst. Šumperk

Vyjádření předsedy OSŽ

Vážení čtenáři, v reakci na výše uvedené příspěvky k problematice režijních výhod bych zde rád prezentoval také svůj pohled na věc. Na pohřbívání režijek je po mém soudu ještě trochu brzy, protože určitě přibývají, a je také pravda, že v letošním roce byla jejich existence hned dvakrát velmi vážně ohrožena. V obou případech se nám však podařilo intenzivním vyjednáváním ohrožení odvrátit.

První velmi vážné ohrožení se objevilo na jaře a to v podobě poslanceckého pozměňovacího návrhu Martina Kolovratníka, který do poslancecké sněmovny předložil návrh na zrušení § 33, zákona 77/2002 Sb., který zmocňuje Ministerstvo dopravy (MD) ČR k vydávání tarifu režijního jízdného. Pokud by tento paragraf byl zrušen, byl by to samozřejmě okamžitý konec celého stávajícího systému režijek. Intenzivní informační kampaní OSŽ, včetně osobní účasti v diskusi při prodávání tohoto pozměňovacího návrhu přímo na jednání hospodářského výboru poslancecké sněmovny, se nám podařilo toto nebezpečí zažehnat.

Podruhé byla v letošním roce existence režijek velmi vážně ohrožena návrhem 16. změny tarifu režijního jízdného, jak nám ho počátkem září MD ČR zaslalo k připomínkám. Zde kromě jiného MD ČR navrhovalo přidat nové ustanovení, které by umožňovalo v případě dohody objednatel (příslušného kraje) a ČD vyloučit platnost režijky prakticky ve kterémkoliv vlaku. Je samozřejmě, že pokud by se toto ustanovení do tarifu režijních výhod dostalo, okamžitě by byly ČD ve velkém tlaku na zrušení platnosti režijek zejména od krajů, kde se jednalo o uzavření brutto smluv, a dnes už bychom byli velmi předpokladně v situaci, že by režijky neplatily minimálně v šesti krajích. I toto vážné ohrožení se nám intenzivním vyjednáváním s ČD a MD ČR nakonec podařilo odvrátit a inkriminované ustanovení se to 16. změny tarifu režijních výhod nakonec nedostalo (na rozdíl od zachování stávající výše prodloužených poplatků na další tři roky, což lze určitě hodnotit jako pozitivní doplnění textu tarifu).

Nevyřešeným problémem je ale existence ustanovení, které se do tarifu jízdních výhod MD ČR dostalo před dvěma lety v důsledku postupující liberalizace v reakci na stížnosti ČD na diskriminaci při soutěžích z důvodu nutnosti kalkulovat do nabídkové ceny při soutěžích náklady na ušlé tržby za držitele režijek mimo zaměstnance ČD, tj. zejména za SŽDC, dceřiných společností ČD a za důchodce. MD ČR proto v roce 2017 do tarifu vložilo ustanovení o tom, že v případě, kdy je smlouva mezi objed-

natelem a ČD uzavírána na základě nabídkového řízení, režijka zde nebude platit a náklady za ušlé tržby tedy ČD nemusí v nabídce kalkulovat. Současně však ministerský tarif zmocňuje ČD prodávat na své komerční riziko doplatek k režijce na používání těchto vlaků (obdobně jako je tomu u příplatku na komerční vlaky), přes který by měly ČD zprostředkovat přes držitele režijek získat peníze od SŽDC a dceřiných společností ČD za „jejich“ režijky. Toto ustanovení až dosud držitelům režijek prakticky nepůsobilo žádně potíže, protože objednatelé (kraje) v drtivé většině smlouvy o dopravní obslužnosti neuzavírají s ČD na základě nabídkového řízení, ale naopak formou přímého zadání vybranému dopravci (byť většinou po předchozím neformálním porovnání nabídek více dopravců) a to zejména proto, aby se vyhnuli potížím v případě stížnosti neúspěšných soutěžitelů. Režijka v těchto vlacích však automaticky platí. Pouze když kraj uzavírá smlouvu s ČD na základě nabídkového řízení, což je právě případ Jihomoravského kraje (JMK), režijka neplatí a ČD jsou oprávněny prodávat časový doplatek na používání vlaků JMK. To by samo o sobě opět nebyl problém v případě, že by byla smlouva netto smlouva. V případě brutto smlouvy je však situace komplikovanější z důvodu nutnosti jednat s JMK o kompenzacích. A právě průtahy v tomto jednání nakonec vedly k tomu, že se SŽDC rozhodlo raději vyplatit zaměstnancům příspěvek na dopravu v peně-žích, než zdlouhavě vyjednávat způsobu úhrady alikvótního příspěvku na kompenzace za případné časové příplatky na vlaky JMK poskytnuté ČD režistům ze SŽDC.

Jako OSŽ jsme se velice snažili vedení JMK, ČD a SŽDC přimět k větší vzájemné vstřícnosti při hledání společného všestranně vyhovujícího řešení časových příplatků k režijkám. Bohužel zájmy těchto tří subjektů jsou v tomto konkrétním případě z celé řady důvodů velice rozdílné, komunikace mezi nimi složitá a spolupráce nevalná. Výsledkem řešení režijních výhod ve vlacích JMK je v důsledku toho výhoda nedokonalá a osobně jej rozhodně nevím jako optimální výsledek.

Nedomnívám se sice, že by se objednatelé regionální železniční dopravy (kraje) v nejbližších letech nějak překotně zbavovali možnosti uzavírat smlouvy s dopravci formou přímého zadání, postupně však nějaké soutěže a z nich plynoucí komplikace pro režijní výhody přibývají určitě budou. Proto se po vyhodnocení dosažených zkušeností a zvažením všech okolností domnívám, že stávající systém režijek nám sice určitě ještě nějakou dobu vydrží, ve střednědobém horizontu však musíme hledat nějaké nové nastavení legislativních pravidel jízdních výhod, které bude lépe použitelné v podmínkách liberalizace a bude mít větší podporu u MD ČR, dopravců, objednatelů dopravy i SŽDC, a nebudou z něj vznikat zbytečné spory mezi těmito subjekty. Pokud se nám jej nepodaří užasn nalézt a prosadit, bude do budoucna udrávání jízdních výhod na stávajícím legislativním základě určitě čím dál komplikovanější.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

Honba za jízdním řádem

Po loňské vlně zájmu o kompletní jízdní řád se SŽDC rozhodla jej sama vydat knižně. Jistě jsem nebyl zdaleka jediný, kdo loni dotazoval možnost objednatky takové verze, ale bylo mi bohužel sděleno, že změna tisku na přání by vyšla jednoznačně nad 10 000 Kč. Raději jsem si tedy mnoho hodin sám doplňoval tehdejší pro mě nedostatečnou verzi. Ono letošní řád ale nakonec vyšel v mizivém množství a téměř všechny výtisky dostali zaměstnanci SŽDC.

Když jsem se znovu dotazoval na možnost si jeden objednat zařinancováním rozšíření jeho nákladu, tentokrát bez dalších úprav, bylo mi odpovězeno, že SŽDC takto nemůže podnikat a prodávat (ten den média paradoxně zveřejnila, že SŽDC prodala trat do Hevlína, ale to byl mnohaletý proces) a že žádný distributor nakonec neprojevil zájem.

Jedna možnost mi však nabídnuta byla: sou-těž o jeden z 300 výtisků. Soutěž byla zveřejněna na facebooku SŽDC, což pro neregistrované neuzivatele, kteří chtějí knihu právě proto, aby nemuseli koukat do obrazovky, znamenalo také sehnat osobu facebookového prostředí znalou. Nepřipouštěl jsem si neúspěch, abych nemusel spoléhat na jakýsi alternativní dotisk od jednoho internetového zpravodaje, a otázky konzultoval s živými i neživými zdroji. Odpověděl jsem na ně týž den, ovšem ne správně. Do tolerance jsem se ale díkybohu vešel.

Po prolistování musím konstatovat, že číslování a dělení tratí fluktuuje a po čase se vrací (např. trať 140 už zase začíná v Chomutově). Rekordní počet změn má správnou logiku (méně listování v poloprázdných arších), jen v případě Praha – Cheb a Plzeň – Ž. Ruda došlo přeorganizováním k nárůstu ze dvou tratí na tři, a tím více listování. Jediné, co z pohledu cestujícího skřípe, je mapa rozdělená na tratě „hlavní“ a „vedlejší“, místo tratě s dálkovou dopravou a ty s jen regionální. Snad to nebude lidí podvědomě směřovat z méně využívaných tratí na ty přetížené...

Jediné, čeho se ale opravdu bojím, je: Jakasi jízdní řád získám příští rok?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Školení na počítačích – první pololetí 2020

Oddělení kanceláře předsedy OSŽ připravilo pro zájemce z řad členů a funkcionářů OSŽ jarní kurzy „Práce na PC“. Kapacita kurzu je 8 účastníků, pokud mají účastníci své vlastní notebooky vybavené operačním systémem Windows 8 (8.1), 10 a Microsoft Office 2013 nebo 2016, může se kurz rozšířit ještě o 2 účastníky. Minimální počet účastníků pro otevření kurzu je 6 osob. Díky malému počtu osob ve skupině se lektor může individuálně věnovat každému účastníkovi.

Na první pololetí roku 2020 jsou naplánovány dva třídní semináře: jeden pro začátečníky a jeden pro pokročilé uživatele.

- 24. března – 26. března (úterý – čtvrtek) – začátečníci
- 31. března – 2. dubna (úterý – čtvrtek) – pokročilí

Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,- Kč/osobu.

Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění. Refundace ze strany OSŽ-Ú se neposkytuje!

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemka, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimopražské účastníky. Obědy jsou zajištěny, snídaně a večeře si účastníci zajišťují sami, na své náklady. Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e-mail: helena.svobodova@osz.org. S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obračtejte na vedoucí oddělení kanceláře předsedy Helenu Svobodovou (tel: 972 241 907).

PhDr. Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy

PRAVNÍ PORADNA

Ukončení penzijního připojištění (nově doplňkového penzijního spoření)

Ukončení doplňkového penzijního spoření je možné několika způsoby: **jednorázovou výplatou** (platí se 15% daň z výnosů a příspěvků zaměstnavatele) nebo **rentou kratší než 10 let** (platí se 15% daň pouze z výnosů), **doživotní penzi**, **výsluhovou penzi** nebo **pozůstalostní penzi**, u účastnických fondů ještě **výplatu předdůchodu**.

Při podpisu smlouvy (zahájení spoření) si každý mohl určit způsob, jakým rádně ukončí toto spoření na penzi, tzv. strategii spoření. Každá penzijní společnost nabízela několik různých strategií spoření, ze kterých si pojištěnci vybírali. V současné době se ukončení penzijního spoření stalo pro mnoho zaměstnanců aktuálním. Pokud se ukončí penzijní spoření výplatou jednorázové platby, pak se z výnosů a příspěvků zaměstnavatele zaplatí vždy 15% daň z příjmu. Neplatí se při výplatě formou různých penzí (starobní, doživotní atd.), ale výběr musí trvat minimálně 10 let, výjimku má invalidní penze, u té stáčí 36 měsíců, u starých smluv ještě výsluhovou penzi nebo rentou delší než 3 roky.

Přestoupit od jedné penzijní společnosti k jiné penzijní společnosti je možné, ale podmínka je minimálně 60 měsíců před ukončením smlouvy, a navíc již nelze přejít k transformovanému fondu, ale do penzijní společnosti, která již nezaručuje výplatu 100 % naspořených prostředků.

V případě, že smlouva byla uzavřena v počátcích existence penzijního spoření a končí ke dni dosažení 50 let věku, pak se doporučuje,

z této smlouvy vybrat jen výsluhovou penzi a smlouvu nechat dále pokračovat, až do odchodu do řádného nebo předčasného důchodu. Výhodou v tomto případě je, že se smlouva může kdykoli vypovědět bez rizika sankcí. Podobný postup se doporučuje i u smluv končících při dosažení 60 let a při hranici odchodu do důchodu vyšší než 60 let.

S účinností **od 1. 1. 2016** došlo o doplňkovém penzijním spoření k následujícím změnám:

- **změna podmínky pro vznik nároku na dávku** – nově vzniká dosažením věku 60 let při minimální době spoření 60 kalendářních měsíců,
- **osvobození od daně** – penze vyplácené po dobu 10 let a více jsou osvobozeny od daně z příjmů fyzických osob (platí i pro výnosy z penzijního připojištění),
- **účinností od 1. 1. 2017** se změnilý limity pro osvobození od daně z příjmu:
- **účastník** si může odečíst od základu daně částku měsíčního příspěvku na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění, která převyšuje 1000 Kč. Maximálně je možné odečíst 2000 Kč za kalendářní rok (úspora na daních až 3600 Kč),
- **zaměstnavatel** si může ze základu daně odečíst až 50 000 Kč ročně za příspěvky na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění za zaměstnance.

Bc. Alena Šimáčková, odborná referentka ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Přehled základních rozdílů mezi oběma typy fondů v roce 2019

	Transformovaný fond	Účastnické fondy
likvidita – kdy lze vybrat	v 60 letech	nově už v 60 letech
likvidita – forma výběru	jednorázové, doživotní penze, renta na nejméně 3 roky, výsluhová penze	jednorázové, doživotní penze, renta na určitou dobu (min. 3 roky), předdůchod (min. 24 měsíců)
likvidita – polovinu lze vybrat po 15 letech spoření	ano	ne
likvidita v případě úmrtí	pozůstalost = celá částka	pozůstalost bez státních příspěvků
částečné odbytné	není možné	ano, u smluv pro děti po dosažení 18 let věku
investiční strategie	povinně konzervativní	konzervativní až dynamická
garance nezáporného zhodnocení	ano	ne
poplatky	0,8 % + 10 % z výnosu	1,0 % + 15 % z výnosu
předdůchod	ne	ano, při splnění podmínek



Na odpolední cestu z Letohradu přes Králíky do Štítu se opět vydala parní lokomotiva 423.009, tentokrát však táhla čtyři historické vozy Cí (rybák) a služební vůz, který sloužil jako bufet. Snímek Martin Hájek

Loučení se štíteckou tratí

V sobotu 7. 12. 2019 proběhla v Letohradě tradiční Mikulášská jízda. Vlak jel s Mikulášem, čertem a andělem z Letohradu do Dolní Lipky a zpět a v čele s parní lokomotivou 423.009. Právě letohradské Mikulášské vlaky mají v České republice nejdelší tradici, ten letošní byl již 31. ročník. A právě možná tento ročník byl poslední v řadě, alespoň na trati z Letohradu do Dolní Lipky. Od 15. 12. 2019 na této trati jezdí nový dopravce Leo Express. Pořadatel České dráhy a Letohradský železniční klub využily zapomenuté parní lokomotivy zároveň k připomenutí výročí 120 let trati Dolní Lipka – Štít, které připadá na 30. prosince. A tak po návratu Mikulášského vlaku z Dolní Lipky do Letohradu odstopila parní lokomotiva do zdejšího depa, dobrala vodu a vyměnila soupravu, která byla tvořena historickými vozy.

Vlak, který byl odpoledne vypraven z Letohradu v čele s lokomotivou 423.009, měl konečnou stanicí právě ve Štítech. Stanice Štít je několik let bez osobní dopravy, pravidelná doprava končí na zastávce Mlýnský Dvůr a tento stav se nezmění ani po příchodu nového dopravce. Vlak, vypravený k výročí trati, nebyl ozdoben girlandami, ani číslem, připomínajícím počet let existence trati, jen pod číslem lokomotivy byla malá tabulka NEZAPOMENE a v pravém horním rohu cedulky byla černá páska.

Pavel Stejskal



Rozlučkový vlak z Letohradu do Štítu právě zastavil v cílové stanici. Kromě loučení připomněl, že trať Dolní Lipka – Štít se dožívá 120 let. Snímek Pavel Stejskal

Zájem o olomouckou Mikulášskou jízdu byl obrovský

Dva Mikuláši s anděly, doprovázení strašidelnými čerty, procházeli v sobotu 7. prosince zvláštní vlak z Olomouce do Prostějova. Osazenstvo vlaku bylo složeno vesměs ze zaměstnanců někdejšího DKV Olomouc (dnes středisko údržby Olomouc), železniční stanice, Oblastního ředitelství SŽDC a Železniční polikliniky Olomouc a jejich rodinných příslušníků, především pak dětí všech věkových kategorií. V čele vlaku dýmala „domácí“ lokomotiva 464.202 (Rosnička) DHV Lužná, která za sebou táhla osm plně obsazených historických vozů Ce („dřeváky“). „Soupravu jsme posílili o jeden vůz, přesto bychom zaplnili ještě další vozy, zájem byl obrovský,“ říká předseda ZV OSŽ DKV Olomouc Martin Zatloukal, hlavní organizátor této Mikulášské jízdy, která se v Olomouci koná každým rokem.

Pro každé dítě byl připraven dárkový balíček plný sladkostí, některé děti se ale strachovaly, že skončí v čertově pytli. Nakonec však vše dobře dopadlo, děti měly navíc možnost (kromě jízdy ve „starobylém“ vlaku) prohlédnout si také vnitřek parní lokomotivy s „pekelným“ ohněm

i dobírání vody v Prostějově, které zajistili zdejší hasiči. Mikulášskou družinu tvořili studenti olomouckých škol, zpestřením pak byla přítomnost Jaroslava Macečky ze Vsetína v dobové, na míru ušité železniční uniformě adjunkta ČSD z první republiky. Na lokomotivě se čínila trojice

olomouckých strojevedoucích mladší generace, kteří svoji náročnou úlohu splnili na jedničku. „Pokud se nevyskytnou žádné nepředvídané okolnosti, uspořádáme za rok Mikulášskou jízdu opět,“ dodal na závěr Martin Zatloukal.



Mikulášská družina před odjezdem zvláštního vlaku z Olomouce.

Na brněnské hlavní nádraží se vrací vlaky

(Pokračování ze str. 1)

V nových prostorách čeká výpravčí nejen zcela nová technika, ale také dokonalé sociální zázemí (šatny, WC, sprchy, kuchyňka).

„Původní elektromechanika byla nahrazena nejmodernějším zařízením ESA, které je ovládáno čtyřmi výpravčími a dvěma operátorkami. Stanice je rozdělena na úseky A – D, přičemž každý výpravčí má přidělen jeden úsek,“ přibližuje rozdělení práce v nové dopravní kanceláři jeden ze zdejších výpravčích Jan Koudelka. Jak dále dodává, původně zamýšlené páté místo výpravčího (pro operativní zásahy) zůstává zatím neobsazeno pro nedostatek výpravčích. „I tak v současné době sloužíme ve snížených stavech, což nahrazujeme přesčasovou prací, výpravčí prostě chybí.“

Brněnské nádraží muselo opustit více než třicet signalistů (jejichž práci nahrazuje technika), avšak přestože část z nich se přeskolila na výpravčí, chybí jim potřebná praxe v této profesi na velkém nádraží, jímž Brno bezesporu je. Brněnským nádražím totiž projede za 24 hodin 650–670 vlaků (převážně osobních), k čemuž je nutné připočítat zhruba 500 minut místní práce (posunu). Ve špičkách odjíždí z brněnského hlavního nádraží vlak každé tři až čtyři

minuty, což předpokládá vysokou kvalifikaci, přehled a praxi. Objem práce brněnských výpravčích se dá smělé přirovnat k pražskému hlavnímu nádraží, kde sice projede v souhrnu zhruba dvakrát více vlaků, není tam však tak vysoký podíl místní práce a má daleko více kolejí. „Signalisté nám budou zřejmě trochu chybět,“ zamýšlí se výpravčí Koudelka, „zejména při mimořádnostech, které jsme dokázali s jejich pomocí operativně vyřešit. Teď zbývá všechno na výpravčí.“

Nikdo zatím ani neví, zda se brněnské výpravčí nebudou v budoucnosti stěhovat na Centrální dispečerské pracoviště do Přerova, podobně jako jejich kolegové z Břeclavi či Bohumína. „O tom zatím raději nepřemýšlíme,“ říká Jan Koudelka.

A jak zdejší výpravčí srovnávají moderní techniku s původní elektromechanikou? „Výhodou techniky je větší bezpečnost, více vlaků než dříve se však vzhledem k propustnosti nádraží již vyjezdí nedá. Bylo sice více telefonování se stavebly, ale na druhé straně nehrozily výpadky proudu, či jiné podobné mimořádnosti,“ shodují se výpravčí, kteří pracovali na původním pracovišti. „Byli jsme sehraná parta a odjelo se všechno.“

Miroslav Čáslavský



Dopravní kancelář železniční stanice Brno hl. n. týden před spuštěním do „ostrého“ provozu.

ZV OSŽ žst. Brno hl. n. na Prudké

ZV OSŽ žst. Brno hl. n. se sešel na výjezdním zasedání v Rekreačním středisku Prudka dne 6. 12. 2019. Pravidelné každoroční zasedání je příležitostí ke zhodnocení celoroční aktivity členské základny. Vyjmenovat jednotlivé akce zde není možné, ale z těch významných připomeneme mariášový turnaj, konaný 2x ročně, zájezdy do Vysokých Tater, Českého Krumlova.

Předmětem jednání byla i činnost rekreačního střediska, jehož postupná nová vybavenost dělá radost především jeho návštěvníkům. K těm novým patří malé wellness, zateplení pláště domků a nové vnitřní vybavení společenských prostor. Závěr roku patřil tradiční gastronomicko – společenské akci Kateřinský brunch, dvoudenní akci s ochutnávkou zabičkových specialit a tanečním večerem.

Průběh jednání kazil jen „režijní jihomoravský kolaps“. To odsoudily i dvě setkání se-

niorských klubů. Jeden konaný v Bílovicích za účasti 80 členů, bývalých pracovníků žst. Brno hl. n., a druhý 30členný kolektiv seniorů bývalého PO Brno, konaný na Prudké.

Na závěr bych chtěl poděkovat bývalému předsedovi Jiřímu Bláhovi za jeho pomoc a spolupráci.

Vladimír Kroupa,
předseda ZO OSŽ ŽST Brno hl. n.



Kolejníci převzal z rukou ředitele muzea Vojtěcha Hermanna (vlevo) výrobní ředitel TŽ Česlav Marek.

111 let staré kolejnice našli při bourání rodinného domu

Neobvyklý dárek ke 180. výročí získají v předvánočním čase Třinecké železářny z rukou ředitele Železničního muzea moravskoslezského v Ostravě Vojtěcha Hermanna. Od soukromého dárcе získal dvě třímetrové kolejnice z dob Těšínské komory, vyválcované už zřejmě na území Třince, z roku 1908. Jednu na žádost dárcе věnuje Třineckým železářnám.

„Kolejnice jsme našli s mým bratrem Václavem. Během stavebních prací při bourání starého rodinného domu jsme narazili na přibližně třímetrové ocelové části, které zpevňovaly stropní konstrukce. Při bližším zkoumání jsem si všimnul, že jde o kolejnice s vyraženým logem tehdejší Těšínské komory a rokem výroby 1908,“ vypráví ředitel muzea Vojtěch Hermann.

„Napadlo mne jednu z nich darovat Třineckým železářnám, z nichž s největší pravděpodobností pocházejí a jsou s historií zdejšího regionu pevně spjatý,“ doplňuje Václav Hermann, bývalý zaměstnanec Třineckých železáren. Podle jeho bratra Vojtěcha Hermanna

Moudrost pro tento den

„Život utíká jako prázdniny. Zprvu pomalu, pak stále rychleji.“

Gilbert Cesbron,
francouzský spisovatel (1913 – 1979)

Orion pod stromeček

Nabídka výhodných rekreačních pobytů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii již byla zveřejněna. Pobyt jsou určeny pro všechny členy OSŽ (bez rozdílu zaměstnavatele) a jejich rodinné příslušníky. Kompletní nabídku pobytů naleznete na www.osz.org v kolonce Rekreace, sport a volný čas.

Další informace podá Daniela Švábová na telefonnu 972 241 920.

Prátelům historie dopravy

Rád bych Vás pozval na 58. přednášku z cyklu seminářů Historie dopravy, která se tradičně koná na Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera na Florenci, ul. Pod Výttopnou 2, páté poschodí.

Přednášku „Železniční spojení Praha – Drážďany – historie“ proslaví doc. Ing. Karel Sellner, ČSC, v úterý 7. ledna 2020 od 15.00 h.

Doc. Sellner absolvoval v r. 1960 VŠZ, obor provoz a údržba železničních vozidel, a pracoval mimo jiné na MD, postupně na pozicích vývojového pracovníka, hlavního inženýra a ředitele železničního odboru MD a náměstka ministra dopravy, poradce ministra a poradce náměstka ministra dopravy. Od r. 2005 je docentem Fakulty strojního inženýrství na Univerzitě J. E. Purkyně v Ústí n. L.

Účast na seminářích je bezplatná, pozvěte své přátele a známé.

Na setkání se těší Vlastislav Mojžíš

Pozvání na výstavu olejomalb v knihovně KD Mlejn v Praze

V současné době probíhá v knihovně KD Mlejn výstava olejomalb člena Sdružení výtvarníků Mgr. Miloše Hájka (1946). Kvůli autorově poutavému zdravotním problémům, částečně trvajícím dosud, byla instalována jenom díky obětavosti vedoucí knihovny Marty Kravčíkové jako příspěvek do kulturního života Stodůlek. Autorovo krédo: vytváření pocitu jasu, tepla a harmonie s finálním pocitem životní jistoty a niterného štěstí.

Návštěvní hodiny knihovny KD Mlejn, Kovářova 4: Út 9 – 16 h, Stř 12 – 19 h, Čt 12 – 19 h, Pá 9 – 16 h. Výstava trvá do konce roku 2019. →

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává 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), redaktori PhDr. Zdenka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bartová (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 Bartová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední redakce 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

Tři veteráni z Hradce Králové: 45 let u jednoho podniku a na stejném pracovišti

Vyučili se v roce 1974 a letos společně odchází do důchodu, po 45 letech u dráhy. Tolik stručné curriculum vitae tří mechaniků/opravářů z Hradce Králové.

Karel Věříš (63 let) se vyučil mechanikem motorových lokomotiv a motorových vozů (kolejových vozidel) v Nymburce, Petr Haltuf (64) elektromechanikem v České Třebové a Milan Jirásek (63) mechanikem motorových lokomotiv a motorových vozů v České Třebové.

V březnu 1974 podepsali s podnikem (ČSD) smlouvu a po vyučení všichni tři nastoupili do depa v Hradci Králové, kde pracovali, respektive pracují dodnes. Kdysi samostatně hradecké depa je dnes provozní jednotkou Oblastního centra údržby Střed (Oblastní centrum údržby Střed, Středisko údržby Hradec Králové) Českých drah. „Konkrétně já mám nástup 4. 7. 1974. Prostě jak skončilo učení, tak hned od července jsem nastoupil. Všichni tři jsme 45 let u jednoho podniku a v podstatě na stejném pracovišti.“ říká Karel Věříš. „Začínali jsme na páře. Dělati jsme, co bylo potřeba. Tehdy vás šoupli, kam potřebovali. Parták řekl: tohle běž udělat, tak se šlo. Ale ne, že by s námi zametali, ale člověk si musel všechno osahat a vyzkoušet.“ vzpomíná Milan Jirásek. „Třeba i vlezl do popelníku, na topeniště, na rošty.“ přitakává Karel Věříš. „V té době zrovna začínali Brejlovcí, jezdili tady především M 296.0, Karkulky, Rosničky, Hurvínci.“ doplňuje Petr Haltuf.

Práce v lokomotivním depu byla tehdy „pestrá“. „Když jsem poprvé přišel do práce, tak si pamatuji, že nám dali škrabat kanály. To bylo první, co jsem tady dělal.“ říká Milan Jirásek s úsměvem. „A první lokomotiva? To muselo být až za půl roku, patrně asi M 296.0. Tenkrát zrovna začínaly dvanáctky a my jako mládežnický kolektiv, jak se tomu tehdy říkalo, jsme dělali především běžné prohlídky na M 296.0.“

V té době (1975) se v Hradci Králové začaly zavádět noční směny. „Lákaly mě na ně už před válkou, ale to nemělo smysl. Takže až po válce (1977) jsem byl zařazen do turnusu a dělal jsem denní, noční a dělám je do dneška.“ vypráví Karel Věříš, který jako jediný z trojice ještě do konce roku pracuje. „Pokud se ptáte na zdravotní stav, tak to je individuální. Záleží na každém jedinci, jak je odolný, já žádnou zdravotní újmu vinou nočních necítím. Samozřejmě, po noční vás bolí hlava, máte pocit nevyspaní, ale to je normální, zvykl jsem si.“

V depu (všichni tři) prožili svá nejlepší léta, práce byla těžká a namáhavá, přesto by dnes neměnili. „Určitě by se našla lehčí a hlavně čistší práce.“ říká Milan Jirásek. „Ale dneska je jiná doba, moderní doba. Každý radši sedí u počítače, ale to by pro mě nebylo.“ přidává se Karel Věříš. „A myslím si, že pro nikoho z nás.“

Mladí se dnes na tuto profesi přilíhají nehmou, žádné fronty zájemců o práci na vrátnici nestojí, a když už přijdou, tak spíše chtějí dělat strojevodce. „Nástupní plat tady není nic moc.“ podotýká Karel Věříš. „Navíc lidem z ulice chybí znalosti, někteří ani nevědí, jak se leze na mašinu.“ dodává s tím, že i s tímto hendikepem (tj., že nemá odbornou školu zaměřenou na mechaniku či elektromechaniku) ale může zájemce o profesi mechanika obstat. „Ale to musí mít o tu práci zájem.“ přidává se Milan Jirásek. „Kdo to má jako hobby, tak asi ano, ale kdo hledá jen práci, tak strašně rychle vystřízliví.“



Na snímku (zleva) Karel Věříš, mechanik motorových kolejových vozidel (63 let), Petr Haltuf, elektromechanik (64), a Milan Jirásek, mechanik motorových kolejových vozidel (63).

Když se ptám, po čem se jim bude stýskat, shodnou se: „Já asi budu nejvíce vzpomínat na naši partu.“ přizná se Petr Haltuf. „To jo, kolektiv tady nikdy nebyl špatný.“ přitakává Milan Jirásek. „Jednou za rok společně vyjždíme někam přes noc. Posedíme, popijeme, objednáme jídlo, ti šikovnější to opečou.“

I proto ti, kteří jsou už v důchodu, občas zajdou do depa mezi kolegy. „Popovídat si, podívat se, co je nového. Aspoň do doby, než ten zájem vyhasne. Ono to asi časem vyšumí a pak už se nám nebude chtít – tuhle něco píchá, tady něco bolí. Ale jestli mi kluci řeknou, pojed' s námi, tak zase pojedou!“ říká

buje Milan Jirásek. Ptám se i na pracovní nástroj, který symbolizuje jejich profesi, který drží v ruce nejčastěji. „U nás to byl asi šroubovák.“ reaguje Petr Haltuf. „A u nás zase kládivo a šprinták, to je takový nástroj na špalky, na brzdý, je to zahnuté a má to vykovanou špičku na vytahování závlaček (vyražejí se tím závlačky). Je to na všechno možné, mimo jiné i na vytloukávání šavlí.“ vysvětluje Milan Jirásek.

Karel Věříš, Petr Haltuf a Milan Jirásek jsou příkladem generace, která s dráhou srostla. Vyučili se pro dráhu a prožili s ní dobré i zlé. Na jejich místo zatím nikdo nepříjde. „Co já vím,

tak stavy se spíše snižují. Jediní, co sem přišli, byli chlapi z Pardubic, kde se rušily dílny.“ konstatuje Milan Jirásek. „Noví se občas objeví. Zaškolovali jsme tady učedníky/učně ze školy, třeba osmnáct lidí každý rok, ale všichni se pak rozprchlí do světa, nikdo sem nepříšel.“ uzavírá Milan Jirásek.

Michael Mareš

PS: ZV OSŽ DKV Hradec Králové a kolegové děkují svým členům Milanu Jiráskovi a Karlu Věříšovi a dlouholetému členu ZV OSŽ Petru Haltufovi za práci v depu a do důchodu jim přejí hodně zdraví a pohody.

Žacléřsko – po vzniku krajů železničně nevzkvétá

22. listopadu jsem podnikl cestu linkovým autobusem z Trutnova do Žacléře. Do Žacléře se již od března 2009 nedá dostat vlakem, a to ani s ČD, a.s., ani s jiným železničním dopravcem. Již po roce 2003 začala do Žacléře redukce vlakových spojů, která skončila v roce 2009 na čtyřech nepoužitelných párech vlaků. To mi potvrzuje i jeden místní občan Královce: „Dříve zde bylo dobré a využívané železniční spojení, ale to je již tak dvacet let, pak to začali omezovat, na nic to nenavazovalo a jezdilo v době, když se s tím nemohli lidé dostat do práce ani do škol, jo, také tady byl výpravčí i výhybkář a náklady jezdily do Polska, teď je tady konec světa a prý chtějí zbořit nádraží jak v Královci, tak v Žacléři, v místním kostele je mše jen jednou za rok na Vánoce, obchody jen vietnamské, já jezdím do Polska do Lubawky, tam je vše levnější a kvalitní, i lev-



Osud pěkné výpravní budovy Žacléř v dopravně s jednou kolejí je víc než nejistý, stav 22. 11. V roce 2010 chtělo MD trať zrušit, řízení bylo přerušeno z důvodu odvolání, tento stav trvá dosud.

né maso, ne, že ne!“

Je s podivem, že v jiných případech rušitelé železniční dopravy odkazují na dalekou vzdálenost nádraží od centra, v Žacléři však leží nádraží přímo na náměstí a v Královci také skoro v centru obce. Cesta linkovým autobusem do Žacléře je velmi nepřijemná, autobus byl přetopen a bez informačního systému a hlášení zastávek, cesta vede serpentínami po špatné silnici, v Trutnově jsou silniční zácpy. Při výstupu v zastávce Žacléř-kolonie byl za mnou vystupující cestující přivřen mezi dveře, jen taktak se vyprostil. Říkal: „Vlak by byl stokrát lepší!“

Kraj Královéhradecký rozhodl jinak. Další autobusový spoj jezdí od Žacléře do Královce, kopíruje neprovozní trať, řidič byl Polák. „Dojždím sem z Kamenne Góry (leží na trati Královce – Lubawka – Sedzislav), u nás v Polsku si nic moc nevydělám, proto jezdím v Česku, ale u vás lidi tady v těchto místech nevěří v nic, jen jdou do práce a z práce jako stroje, to je mi nepochopitelné.“

Od 20. listopadu byla zavedena do odvolání (prý bude brzká oprava... tak držme palce) NAD i pro soukromého dopravce GW Train Regio, z důvodu sesuvu půdy na trati Královce – Trutnov jezdí NAD v celé trati až přes Lubawku do Sedzislavi. Na můj dotaz, proč nejždí alespoň vlaky v nevyloženém úseku, mi bylo odpovězeno z GW Train Regio, že prý by při poruše vozidla nebyli schopni zajistit na polském území opravu ani zbrojení. Výpravní budova v Královci je, jak jinak v dnešní době, zcela prázdná, místo aby v budově mělo třeba být GW Train Regio a budova byla využita, má GW Train Regio svou vlastní buňku před opuštěnou budovou, pouze



Dopravná, původně pohraniční přechodová ČD/CPK žst. Královce, je opuštěna tak jako tento kraj bývalých Sudet.

z budovy odebírají přidělený proud, stejně tak mají vlastní pojezdové WC. Tak vítěje na česko-polském pomezí!

Martin Kubík



Mechanické závory v Královci na Lubawském zhlaví kdysi obsluhoval výhybkář, nyní (když není NAD) průvodčí GW Train Regio, druhé mechanické závory na trutnovsko-žacléřském zhlaví byly užity a nahrazeny křížem.

Perličky ze života vlakových čet

Zázrak

Polovina vozu obsazena cestujícími, na zbytek sedadel povalující se batohy, tašky a další zavazadla.

Vchází průvodčí a již ode dveří zní jeho hlas: „Za každé neoprávněné obsazené místo budu vybírat 400 korun.“

Pak mizí do dalšího vozu spolu se zavčujícími se zaměstnancem. Po cestě mu šeptá do ucha: „Za chvíli se vrátíme a něco uvidíš!“

Když projdou celým vlakem, kde v jednotlivých vozech opakují svoji výzvu, vracejí se zpátky, aby zkontrolovali jízdenky. Žádná pokuta již není nutná – všechna zavazadla ze sedáček jakoby zázrakem zmizela.

Eiffelovka

Z Nezamyslic do Koutů nad Desnou jezdí přímo osobní vlak. Na trati je celkem 37 zastávek. Pokud jede starší „klasická“ souprava, znamená to pro průvodčího v každé stanici čtyři schůdky z vlaku, dát potřebnou návěst a znovu čtyři schůdky do vlaku.

Suma sumárum tak našlape při jedné jízdě 296 schodů. Za směnu se souprava do Koutů dvakrát otočí, takže průvodčí našlape celkem 1184 schodů.

Docela slušný výkon, přihlédneme-li ke skutečnosti, že na vrchol Eiffelovy věže v Paříži vede přibližně stejný počet schodů. A kdo z nás kdy vyšlapal pěšky Eiffelovku?

Vítaná pomoc

Nakládací plošina pro imobilní cestující se zasekla. Vlak stojí ve stanici, vlakvedoucí manipuluje páčkami a tlačítky, leč marně. Cestující na invalidním vozíku trpělivě čeká, i on však po chvíli začne být poněkud nervózní: dostane se dnes do cíle své cesty? Zpoždění narůstá, cestující netrpělivě vyhlížejí z oken vlaku, co se děje.

Pak přichází rozhodující chvíle – z vozu vystupují dva silní mladí muži, uchopí vozík s invalidou a jako pírkou ho zvednou do vozu. Situace je zachráněna, vlak může odjet.

Vlakvedoucí vozíčkář si mohou oddechnout, ale jen dočasně. Najde se při výstupu opět pár ochotných siláků?

Hromosvod

Letní vedro, rychlík naplněn k prasknutí, klimatizace ve voze nefunguje. Okna není možno otevřít, neboť na to nejsou zařízení. Co teď? Vlakvedoucí telefonuje dispečerovi, oznamuje situaci a žádá řešení. „Cestující musejí opustit vlak, nevezmu si na triko, aby někdo ve voze zkolaboval.“ nařizuje dispečer.

Cestující, ač neradi, v příští stanici přestupují do následujícího rychlíku, ten však po chvíli jízdy kolabuje také. A nakonec se tak veze frekvence tří vlaků ve vlaku jednom – našťastí klimatizace již „drží“.

Ne, to není legrace, to se opravdu letos v létě stalo na trati Praha – Ostrava. A kdo se stal hromosvodem, na němž si nespokojení cestující zchladili žáhu? Hádejte!

Diskriminace?

Mladý muž prochází rychlíkovým vozem a hledá volné místo k sezení. Vlak je plný a mladík se pomalu smiřuje s tím, že bude celou cestu stát. A ejhle! Zde je kupé skoro prázdné. Mladík slušně pozdraví a tiše se usadí na jedno z volných míst. Zakouká se do mobilu, takže nevidí pobouřené pohledy dvou dam v kupé, ani jejich významné pokašlávání.

Ze sestry ho vyruší až průvodčí: „Jízdenku máte sice v pořádku,“ oznamuje při kontrole, „leč sedíte v nesprávném kupé,“ oznamuje mladíkovi diskriminace a ukazuje na cedulku na dveřích: „Dámský oddíl“. Nic nepamohají námitky, poukazující na diskriminaci mužů, mladík musí zbytek cesty strávit vestoje.

Černá jízda

Červené světýlko, oznamující, že vlakové WC je obsazeno, svítí nepřiměřeně dlouho. Pozorný vlakvedoucí si toho všimne a zaklepe na dveře s výzvou: „Kontrola jízdenek, otevřete prosím.“

Po menší prodlevě se dveře otevírají. „Je mi špatně,“ hlásí mladík z místnůstky.

„A té slečně, co je tam s vámi, je také špatně?“ táže se vlakvedoucí.

Následuje kratší rozhovor, z něhož vyplývá, že dvojice nemá nejen jízdenky, ale ani peníze, ani občanské průkazy. „Zavoláme tedy policii,“ rozhoduje vlakvedoucí. Dvojici se tentokrát opravdu udělalo špatně, ale pobyt na WC to nespravil. V nejbližší stanici museli oba ven.

Zrušené pokladny

Osobní vlak přijíždí do přestupní stanice, část cestujících spěchá do přípojných rychlíků a s napětím očekává, co se bude dít: nemají totiž jízdenky. Poté, co byl zrušen předjížděnek výpravčími, nestihají mnohdy vlakové čtyry prodat jízdenky všem, kteří v takových stanicích po celé trati nastoupili.

„Co budeme dělat, když přijde průvodčí?“ ptá se jedna z cestujících svého muže. „No, přeče jako vzdychky, řekneme, že jsme si jízdenku chtěli zakoupit, ale nebylo u koho,“ odvětí manžel. Když se po necelé hodině jízdy chystají vystupovat, odtuší manžel vítězoslavně: „No vidíš. Máno, zase to vyšlo, průvodčí se k nám nedostal. Ať žijí České dráhy!“ –čas-

Novinky (nejen) na Švestkové dráze v roce 2020

Jak již byli čtenáři Obzoru informováni, od 15. prosince se na koleje Švestkové dráhy, vedoucí malebnou krajinou Českého středohoří, vrátí každodenní železniční provoz. Od tohoto dne se budou moci cestující denně svázat na nově prodloužené lince z Litoměřic horního nádraží do Mostu, která z velké části povede právě po kolejích Švestkové dráhy. Společnost AŽD Praha, s. r. o., která je jejím majitelem, do těchto kolejí v uplynulých letech mohutně investovala a v její režii bude také provoz zajišťován. Právě prostředky vložené do této dráhy z ní bez nadsázky činí jednu z nejmodernějších regionálních tratí v Evropě.

Ve vlacích AŽD budou platit papírové jízdenky i elektronické čipové karty Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Společnost AŽD Praha, která je významným českým výrobcem a dodavatelem zabezpečovací, telekomunikační a automatizač-

ní techniky se zaměřením na oblast silniční a železniční kolejové dopravy, plánuje na Švestkové dráze postupně představit nové technologie, které naleznou uplatnění nejen v regionální dopravě.

Na závěr připomeneme, že Ústecký kraj pro rok 2020 také rozšiřuje od 15. prosince platnost svého integrovaného tarifu. U vlaků budou integrované jízdenky DÚK nově využitelné i při cestách do části Středočeského kraje. Například na linkách R 23 a U 23 budou moci cestující využít těchto jízdenek až do Mělníka (dosud jejich platnost končila ve Štětí). Na lince U 22 bude tarif DÚK platit nově až do Vraňan (dnes končí v Horních Beřkovicích), přičemž v jednání je rozšíření uznávání jízdenek DÚK na linkách U 4 a R 20 do Kralup nad Vltavou.

Tak šťastné cestování, vážení.

A. K. Kyzl



Od 15. 12. se vrátí na koleje Švestkové dráhy každodenní provoz. Cestující se budou moci svázat na nově prodloužené lince z Litoměřic horního nádraží do Mostu. Provoz bude zajišťovat společnost AŽD Praha. Na ilustračním snímku z letošního srpna zachytil náš fotografický objektiv soupravu v barvách společnosti AŽD Praha u zastávky Libčevěs.

Silvestrovské bublinky

Preference

Studie prokázala, že 9 z 10 mužů preferuje ženy s obličejem tvaru. Ten desátý preferuje těch devět mužů.

Na Silvestra

Připlave jeden rum do žaludku a spokojeně se usadí. Najednou shora přilítne fernet a za ním guláš, vodka a dva chlebičky. Po chvíli je následuje griotka a zelená a ten rum říká: Co tady, nahoře je nějaký mejdlo, skočíme se podívat, co se tam děje...

Větrno

„Víte, proč je dneska v Krkonoších větrno? Ptá se rekreant na Oddechu.“
Krkonoš měl k obědu fazole.

Lichtotka

Mladá řidička zastaví přímo u zákazu zastavení.

Hned je u ní policajt a ptá se: „Paní řidičko, nevidíte nic?“

Dáma na něho mile pohlédne: „Máte krásnou uniformu, sluší vám!“

Odborná komise

Odborná komise je dvanáct lidí, kteří dělají práci jednoho člověka.

Dotčená šéfka

„Můžeš mi říct, proč je na tebe naše šéfová tolik naštvaná?“
„Chtěla, abych hádal, kolik je jí let.“
„No a?“
„Uhádl jsem!“

Přání

Dopis Ježíškovi: „Milý Ježíšku, naděl, prosím tě, mamince tučné konto a štíhlou postavu. A nesplet to jako loni!“

Hedvábné šaty

Mladá dívka obdržela jako vánoční dar večerní šaty. „Mami, co je to za látku?“
„To je přírodní hedvábní.“
„Od toho malinkého, nehezkého červíka?“
„Že se nestydíš takhle mluvit o svém vlastním otci!“

Dvě blondýny

Dvě blondýny se rozhodnou, že vyrazí do lesa pro vánoční stromček. Bloudí po lese, hodinu, dvě, tři... Pak se ozve: „Ivano, máš něco?“
„Ne, vůbec nic. A ty?“
„Já taky ne. Tak co kdybychom vzaly nějaký bez ozdoby?“

Dobré řešení

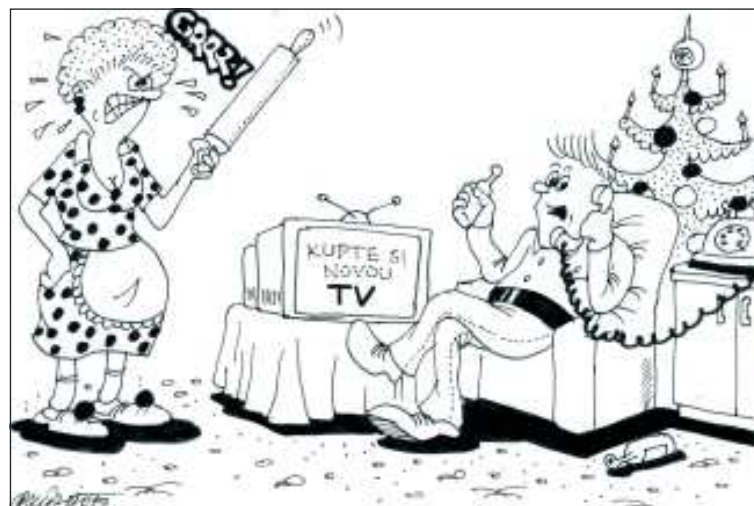
V práci se ženy začaly hádat. Zavolali vedoucího, aby udělal pořádek.
„Ticho!“ vykřikl. „Ať mluví nejstarší!“
V tu chvíli všechny zmlkly.

Návrh

Povídá vedoucí své sekretářce: „Věrko, když chcete, odvezu vás autem.“
„Děkuji, pane vedoucí, ale dnes opravdu pospíchám.“

Znalec

Vedoucí vysílá na služební cestu zásobovače, který není v podniku dlouho: „Znáte Plzeň?“
„Jo, výborně, vždyť já ani nic jiného nepiju!“



„Haló, haló, platí ještě ta akce, že když od vás koupím tu novou televizi s DVB-T2, tak si odvezete moji starou?“

Silná káva

Říká pan Novák manželce: „Cos mi to ráno udělala za silné kafe? Celý den jsem v kanceláři nemohl usnout!“

Zedník

V jedné drogerii pracoval přes poledne zedník. U oběda si drogista vzpomněl, že nechal v místnosti láhev s kyselinou sírovou. Vyděšeně přiběhne a vidí, že láhev je prázdná.
„Propána, člověče, vy jste to vypil?“
„No vypil...“

„To je malér, vždyť to byla kyselina sírová!“

„Mně to bylo nějaké divné. Jak si teď odplivnu, zůstane v podlaze díra...“

Zapomnětlivost

Dva zedníci jdou ulicí tři metry za sebou a oba drží pravou ruku nad hlavou. Lidé se po nich udíveně ohlížejí, až si toho zedníci všimnou. „Hej, Pišto, nevíš, proč na nás tak zírají?“ „No jo, vždyť jsme to prkno, co neseme, zapomněli na stavbě!“

Prskavky

Nemáme to my ženatí ani trochu lehké, vánoční stromek vidíme jednou za rok, ale prskavku každý den!

Originální dárek

„Franto, co dostaneš k Vánocům?“
„Člověče, asi chlapa. Viděl jsem ho u manželky ve skříní.“



„Člověče, vy jste ho přejel!!!“
„Kdepak, zastavil jsem a zdvořile mu pokynul, aby přešel přes ulici. A on překvapením omdlel!“

Nezdvořilost

„Tedy synovče, jak je možné, že si vy mladí neumíte vážit nás dříve narozených? Člověk se nad vámi v tramvaji kýve jako list ve větru, ale sednout ho nepustíte.“

„To je těžké, strýčku. A kdy si mi mladí podle tebe budeme moci sednout?“

„No až budete tak staří jako já nebo ještě starší.“

„Copak ty si, strýčku, myslíš, že nás, až budeme staří, mladí pustí sednout?“

Po dovolené

„Tak co, paní, dovolená vám už vypršela?“ „Kdyby jen to. Sem tam nám padaly i kroupy.“

Chyba

Do kanceláře přišla nová pracovnice a hned utrhla list z kalendáře. „To jste tomu dala,“ napomenula ji kolegyně, „teď jste vzala vedoucímu práci na celý den.“



„Dlouho jsme se té anekdotě pana šéfa smáli, než jsme pochopili, že jde o pracovní úkol!“

Disciplína

Zlobí se mistr na dělníky: „Tak to teda ne, v pracovní době se mi tu chlastat nebude! Tady nejsme v poslanecké sněmovně!“

Šlechtný šéf

„Člověče, ten náš nový šéf je opravdu šlechtný. Představ si, že tě pozve na večer, zaplatí dvě lahve vína a ještě tě nechá u sebe přespát.“

„A tobě se to už někdy stalo?“
„Mně ne, ale mojí ženě už třikrát.“



„Všechny ty dárky mi přinesl Ježíšek?“
„Pochopitelně, kdo jiný?“
„Takže vy jste se na mě zase jako vždycky vybodli!!!“



„Stihnu ještě vlak do Brna?“
„To záleží na tom, jak dovedete běžet. Prozatím má před vámi náskok osm minut.“
Všechny kresby Antonín Klech



„Mám pro vás dvě zprávy, jednu dobrou a druhou špatnou. Tak prvně tu dobrou. Vlak dnes přijede přesně za deset minut sedm. Tak a teď tu špatnou. Vlak zde ode dneška nezastavuje.“

ŠTĚSTNÝ A VESELÝ ROK 2020
PŘEJE
VŠEM SVÝM ČTENÁŘŮM
REDAKCE OBZORU