

Z aktuálních událostí

■ Ve středu 5. 1. 2022 zasedl v sídle OSŽ Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo. Předseda PV Radek Nekola v úvodu referoval o kolektivním vyjednávání ve společnosti ČD Cargo i o 1. změně PKS, vyvolané nařízením vlády o minimální mzdě, o valorizaci příplatků či o referenčních zkouškách. Podle OSŽ by referenční jízdy měly být minimální, ale vymklo se to původnímu záměru, není výjimkou, že vedoucí posunu během směny najede až 200 km! Odbory se budou snažit nastavit nové parametry, které by zneužívání referenčních jízď eliminovaly.

Dalším materiálem byla interní norma PERS-35-B-2009 týkající se penzijního připojištění (je třeba upravit výši příspěvků) a návrh interní normy týkající se KOP (OSŽ navrhlo u některých povolání přesun z tříletého na dvouleté období).

Po přestávce dorazili zástupci zaměstnavatele: personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová a Ing. Josef Kreische, vedoucí oddělení personální strategie. První jmenovaná referovala o odměně za rok 2021 vyplacené zaměstnancům dle stanovených podmínek zálohové již v prosinci 2021 (s výjimkou zaměstnanců, jimž je mzda vyplácena složenkou) a o novém portálu eDaňovka (spuštěn bude od 10. 1. 2022). Radek Nekola znovu otevřel problém vysoké přesčasové práce: „Dávám na zvaženo, zdali je to ještě únosné, zda by neměl jít podnět na inspektorát bezpečnosti práce. Jde především o vedoucí posunu a posunovače a v této oblasti máme vážné pracovní úrazy. Pak-liže to bude pokračovat, nebudeme tolerantní,“ upozornil Anetu Miklášovou. Ta reagovala s odkazem na složitou situaci na trhu práce. V bohaté diskusi k tomuto tématu zaznělo mnoho názorů, například ten, že nový zaměstnanec, který přijde na provozní jednotku a zjistí, co se na něj všechno naválí, kolikrát i zbytečnosti, tak to raději takzvaně „zabalí“.

Závěr jednání patřil organizačním věcem.

■ Zasedání Představenstva OSŽ, které se konalo ve čtvrtek 6. 1. 2022 v sídle OSŽ, se poprvé, zatím pouze s hlasem poradním, zúčastnili i Štěpán Lev, nový předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách.

I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun v rámci „informací ze zásadních jednání“ uvedl mimo jiné, že o formě školení PKS u ČD vzhledem k vývoji koronaviru ještě není rozhodnuto (Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách dne 12. 1. 2022 schválil prezenní formu, pozn. red.).

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o kolektivním vyjednávání ve společnosti ČD Cargo: „Co považují za důležité je, že zaměstnavatel udělal významný ústupek – přestal trvat na výskrtnutí interní normy, která řeší ztrátu zdravotní způsobilosti, a co se týče KOP, zaměstnavatel naopak přistoupil na náš návrh na úpravu nárokovosti KOP, a to snížením z 20 na 18 let,“ poznamenal. Dále se zmínil o extrémní přesčasové práci v loňském roce ve společnosti ČD Cargo a informoval o tom, že upozornil zaměstnavatele na to, že OSŽ přestává být k takovému způsobu nasazování provozních zaměstnanců tolerantní.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ Správy železnic, informoval o posledních jednáních odborových centrál se zaměstnavatelem i o tom, že nedošlo ke shodě ani u Rámcových, ani u Centrálních zásad FKSP. Velký rozpor je i mezi poskytováním/neposkytováním tzv. Karty zaměstnance. V následné diskusi se probíral i nový předpis D1, jehož platnost je od 1. 7. 2022.

Štěpánek: Na to, jak návrh zaměstnavatele vypadal, není výsledek špatný

První a poslední školení k Podnikové kolektivní smlouvě Správy železnic prezenní formou proběhlo v pondělí 10. 1. 2022 v sídle OSŽ v pražských Vysokých. Dvacet dva zájemců si přišlo vyslechnout novinky v PKS u Správy železnic na rok 2022, další aktivy proběhnou distanční for-

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) OSŽ, referovala o aktuálních událostech u nedrážních, především o tom, že se podařilo uzavřít PKS na Dopravním zdravotnictví, a to na jeden rok (5% nárůst tarifních mezd, navýšení stravenek na hodnotu 100 Kč), a v závěru roku byly zaměstnancům Dopravního zdravotnictví vyplaceny pololetní odměny i doplňující odměna od majitele společnosti. U společnosti RYKO Děčín se řeší nárůst mezd a další navýšení benefitů. Renata Dousková dále mj. informovala o kolektivním vyjednávání u společnosti RegioJet (sporné body budou řešeny na konci ledna).

Předseda OSŽ Martin Malý poté informoval o jednání představenstva ASO (4. 1.), které pracovalo na prioritách, které by se podle ASO měly objevit v programovém prohlášení vlády (více v článku na této straně).

V další části jednání Představenstvo OSŽ schválilo dvě žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ, jednu žádost o právní pomoc v řízení před soudem, a projednalo několik organizačních záležitostí.

■ PV OSŽ při Českých drahách, a.s., zasedal v Praze, v sídle OSŽ, 12. ledna 2022 za řízení tajemnice PV Věry Nečasové. V rámci informací ze zásadních jednání hovořil předseda PV Vladislav Vokoun stručně o výsledku kolektivního vyjednávání a poté společně se svým nástupcem ve funkci Štěpánem Lvem informoval o výsledku jednání se zástupci GR ČD k požadavkům organizačních složek na zlepšení pracovních a sociálních podmínek (jednání proběhlo 11. 1. 2022). „Zohlednili jsme, co se dalo,“ zdůraznil Vladislav Vokoun. Požadavky jako obvykle velmi převyšují finanční možnosti. Na oficiálním jednání je zástupci PV navrhnu rozdělit do tří oblastí – na investiční, energetické a klasické požadavky. „Co se týká prvních dvou oblastí, požádáme management ČD, aby došlo k jejich realizaci z jiných zdrojů. Mělo by se tak dostat na více klasických požadavků na zlepšení pracovního prostředí,“ vysvětlil Vladislav Vokoun.

Na další část jednání se dostavily dvě zástupkyně zaměstnavatele – Ing. Monika Horáková, ředitelka odboru 10 GR ČD, a Ing. Lucie Bauerová z téhož odboru. Ing. Horáková nejprve informovala o záležitostech týkajících se covidu a připomněla možnost očkování v budově GR ČD v Praze, na nábřeží Ludvíka Svobody. Ing. Bauerová doplnila informaci o čerpání kondičních pobytů (KOP). Vladislav Vokoun připomněl, že je možno na individuální žádost přikoupit další dny k prodloužení pobytu (samozřejmě v tom případě je třeba čerpat řádnou dovolenou).

V diskusi byla zmíněna i tzv. sociální výpomoc, která se poskytuje zaměstnancům ČD, kteří mají v důsledku vážné nemoci pracovní neschopnost delší než 3 měsíce. Ing. Bauerová zdůraznila, že není možno poskytovat tento příspěvek zpětně, je jej třeba v součinnosti se ZO OSŽ včas nahlásit. Mnozí lidé o této možnosti nevědí, bude se proto o ní hovořit mimo jiné na školeních ke KS, která proběhnou ve druhé půlce ledna na šesti místech republiky (více v Obzoru č. 1 a na webových stránkách OSŽ), přičemž by se měla konat prezenní formou. „Pokud nám ji vládní zařízení nezakážou,“ dodala k tomu Věra Nečasová.

Podnikový výbor dále mimo jiné schválil delegáty do sjezdových komisí a vylechl si informaci od člena PV Zdenka Jindry o tom, že sjezdová komise pro změnu stanov dokončila vypořádání připomínek ke stanovám a uzavřela tak svoji činnost.

■ Pokračování na straně 2



Od 15. října loňského roku je v Praze ve Velké Chuchli v provozu provizorní nástupiště dlouhé 100 m u koleje č. 2 v blízkosti železničního přejezdu. K otevření nových nástupišť dojde 1. 3. 2022 (pro směr Beroun), respektive 30. 6. 2022 pro směr Praha. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 8840 v pátek 14. 1. 2022. zastavuje v Praze Velké Chuchli.

MALÝ: Ve vládním prohlášení postrádám alespoň zmínku o potřebě kvalitního řízení a rozvoje státní železniční společnosti

Na posledním Představenstvu OSŽ (6. 1. 2022) se mluvilo o jednání představenstva ASO na téma programové prohlášení nové vlády a o návrzích či požadavcích ASO k tomuto dokumentu. Když už je obsah programového prohlášení znám, jak jej hodnotíte z pohledu vašich představ? Jak moc vláda vaše připomínky vyslyšela, zejména v oblasti dopravy? zeptali jsme se předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého.

Aniž bych tím chtěl jakkoliv snižovat význam ostatních problematik, pro stručnost se zde omezím pouze na hodnocení vládního programového prohlášení z pohledu představitele železničních odborů, jelikož na železnici má zatím OSŽ většinu členů. Domnívám se, že s většinou bodů programového prohlášení v oblasti dopravy lze souhlasit a navíc se většinou jedná o podstatě o pokračování dosavadní politiky ministerstva dopravy, byť třeba s určitými korekcemi. Vesměs se zde hovoří o pokračování investic do dalšího rozvoje železniční infrastruktury včetně modernizace seřadovacích nádraží a nádražních budov, lepší spolupráci MD a krajů při řešení otázek regionální dopravy, budování parkovišť u nádraží, lepší

koordinaci při přípravě výluk, dalším rozšiřování použitelnosti jednotné jízdenky OneTicket a nově i o finanční podpoře modernizace parku železničních kolejových vozidel. To vše samozřejmě vnímám jednoznačně velice pozitivně. Dobře si totiž stále ještě pamatuji časy, kdy byly investice do železnice velmi nízké a kdy někteří publicisté dokonce hovořili o železnici jako o omylu 19. století, který by bylo nejlepší poslat komplet do šrotu.

Co mne však mezi vyjmenovanými prioritami nastupující vlády trochu chybí, je alespoň zmínka o potřebě rozvoje národních dopravců. V programovém prohlášení se totiž mimo jiné také hovoří o dalším otevírání železničního trhu v co nejširším rozsahu a zadávání veřejných služeb v dopravě především na základě nabídkových řízení. Je mi jasné, že samotné ministerstvo dopravy musí při zadávání veřejných zakázek postupovat vůči všem dopravcům nediskriminačním způsobem. Na druhé straně však stát (potažmo vládní koalice) prostřednictvím zastoupení v příslušných orgánech bude vykonávat také práva dosud 100% akcionáře největšího železničního dopravce v osobní nákladní železniční dopravě, tedy ČD a dceřině ČD

Cargo. Očekával bych proto logicky, že bude jako o jedné ze svých priorit hovořit také o řízení a rozvoji těchto státních železničních společností takovým způsobem, aby měly v připravovaných nabídkových řízeních dobrou šanci uspět. Nic takového však vládní programové prohlášení bohužel neuvádí. Toto je ale charakteristické pro většinu vlád v posledních desetiletích, že jejich politika působí dojmem, jako by jim snad ani nevydalo, že českého státního dopravce ČD leckde v závazku veřejné služby nově střídá třeba dceřiná společnost zahraniční státní společnosti. Jinak řečeno, že na tuto věc nahlíží téměř výhradně pouze z pohledu ekonomiky objednatel veřejné služby a jen velmi málo také z pohledu vlastníka významné české státní firmy, která postupně ztrácí svůj podíl na trhu výrazně sanovaném veřejnými prostředky.

Jinou moji výhradu k vládnímu programovému prohlášení je potom malý důraz, který tento dokument přikládá sociálnímu dialogu. Snad pouze v kapitole „Rodinná politika a zaměstnanost“ je zmínka o „zachování důležité role tripartity v jednáních o pracovněprávních a sociálních otázkách“.

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„V kolektivní smlouvě je ustanovení o možnosti obou smluvních stran vyvolat v době platnosti PKS jednání a navrhnout změnu.“

Hovoříme s **PETREM ŠTĚPÁNKEM**, místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru OSŽ Správy železnic

Jak zpětně hodnotíte kolektivní smlouvu u Správy železnic, v níž jste se se zaměstnavatelem dohodli na 5% nárůstu mezd, zvlášť teď, když podle prognózy bude inflace atakovat 10 %?

Hodnocení podpisu PKS SŽ na rok 2022 je vesměs kladné, protože navzdory původnímu návrhu zaměstnavatele je výsledkem zachování většiny všech důležitých benefitů a vylepšení ve mzdové oblasti v nárůstu tarifních stupňů, zvýšení objemu mzdových prostředků k poskytování výkonové odměny a zvýšení odměny při krátké směně a nástupu na směnu v noci. V kolektivní smlouvě je ustanovení o možnosti obou smluvních stran vyvolat v době platnosti PKS jednání a navrhnout změnu.

V pondělí 10. 1. 2022 se v Praze konalo první a zároveň poslední školení k PKS SŽ 2022, které proběhlo prezenní formou, další už s ohledem na epidemii koronaviru se budou konat prostřednictvím MS Teams, na kolik je to pro vás komplikace?

Předpokládám, že pro odboráře je osobní kontakt nejlepší možné řešení. Pro nás, jako pro vedení podnikového výboru, je osobní kontakt také důležitý, ale když sledujeme vývoj epidemie v ČR, tak chceme přistupovat k jednáním zodpovědně a zbytečně nezádat možnou příčinu onemocnění zaměstnanců Správy železnic. Není pro nás žádnou komplikací provádět jednání prostřednic-

tví MS Teams a musím konstatovat, že se na konání aktivů touto formou může přihlásit více posluchačů, než by nám umožňovala kapacita jednacích místností. Myslím si, že je lepší uskutečnit jednání touto formou než nedělat nic.

V pondělí 17. 1., před uzavěrkou tohoto čísla, proběhlo první ze dvou on-line školení k PKS. V čem bylo jiné? A jak je ve srovnání s prezenním hodnotíte?

Věřil jsem, že se zúčastní větší počet účastníků. Bylo přihlášeno 21 posluchačů. Ve srovnání s prezenní formou mám pocit, že účastníci málo diskutují i málo vznášejí dotazy. Jinak to co do náplně jednání a seznamování se změnami v PKS, tak i co do zásad FKSP hodnotím kladně.

Na každém jednání Představenstva OSŽ či Ústředí OSŽ informujete o složitém vyjednávání nad některými spornými body. Konkrétně například zaznělo, že zatím jste nedospěli k dohodě ani u Rámcových, ani u Centrálních zásad FKSP, ale že pokračovat na toto téma budete 14. 1. 2022. Už jste se někam pohnuli?

Tady musím konstatovat, že na zmiňovaném jednání 14. 1. 2022 došlo k dohodě nad Rámcovými zásadami FKSP a Zásadami C – FKSP pro rok 2022. Po několika dlouhých společných jednáních zástupců odborových centrál a zástupců



zaměstnavatele (SŽ), která jsme vedli od října 2021, jsme nakonec došli ke shodě nad konečnou verzí obou dokumentů, platných pro rok 2022.

Zaměstnavatel ustoupil od záměru zavést tzv. Kartu zaměstnance, chce ale vytvořit pracovní skupinu s cílem Kartu zaměstnance aktivovat k 1. 1. 2023, jak se k tomuto novému institutu stavíte?

Ze strany PV OSŽ SŽ není žádný problém s vytvořením pracovní skupiny, která dostatečně a důkladně prodiskutuje tento záměr, kdy budou jasné stanoveny podmínky, možnosti a využití ve prospěch zaměstnanců SŽ. Je to návrh zaměstnavatele a je potřeba mít čas na jeho možnou realizaci.

Michael Mareš



Účastníci školení k Podnikové kolektivní smlouvě Správy železnic.

MALÝ: Ve vládním prohlášení postrádám alespoň zmínku o potřebě kvalitního řízení a rozvoje státní železniční společnosti

(Pokračování ze str. 1)

To na mne působí dojmem, že nová vláda možná dostatečně necítí potřebu co nejširší konzultace připravovaných kroků se sociálními partnery, tedy nejen se zástupci odborů, ale také se zástupci zaměstnavatelů. Přitom právě konzultace připravovaných kroků vlády na půdě tripartity může být pro vládní politiky a úředníky významnou zpětnou vazbou od zkušených představitelů praktického ekonomického života, jejichž připomínky a podněty z aktuální praxe mohou přece vládě pomoci vyvarovat se možného rizika realizace, byť třeba i v nejlepší víře konaných, ale ne vždy do všech praktických důsledků domyšlených nebo třeba neúmyslně škodlivých kroků.

Závěrem bych však chtěl zdůraznit, že jsem si samozřejmě vědom toho, že ze samotného textu vládního programového prohlášení, které obsahuje výčet velmi mnoha priorit, lze jen velmi těžko rozpoznat ty skutečné stěžejní, na které se bude vláda nejvíce soustředit, neboť toto se bude postupně ozřejmovat až při jejím praktickém fungování a také možná měnit v reakci na různé dnes jen obtížně předvídatelné skutečnosti zásadního významu, jako jsou např. vývoj ekonomiky ve vazbě na zatím pokračující pandemii COVID-19, nebo na různé obchodní a politické konflikty v současném světě.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

Štěpánek: Na to, jak návrh zaměstnavatele vypadal, není výsledek špatný

(Pokračování ze str. 1)

Úvod školení patřil aktuálními informacím z Ústředí a Představenstva OSŽ, zmíněny byly i investiční akce na hotelech Ostrý, Lesní chata a Skalka na Slovensku (Ústředí OSŽ schválilo rekonstrukci na apartmánové jednotky) a také blížící se VIII. sjezd OSŽ (25. a 26. 3. 2022, v Kongresovém centru). „I když nevíme, jaké budou konkrétní podmínky pro konání sjezdu, náhradní formy se připravují. Ukončena je už činnost některých pracovních komisí (pro strukturu, nic se měnit nebude), komise pro stanovy finišuje, začíná fungovat komise pro usnesení sjezdu a hospodaření,“ dodal Petr Štěpánek. Zmínil také úmrtí člena Ústředí OSŽ a předsedy RRS Kurta Mužíka. Informace z důležitých jednání OSŽ poté doplnili tajemníci Miloš Paleček (který aktivně v Praze řídil) a Miroslav Mainol (ten například upozornil na zajímavý rozhovor s I. mistopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem na serveru Zdobrav.cz). Vzápětí dorazili zástupci zaměstnavatele, Ing. Evžen Pospíšil a Ing. Hana Kohoutová, a školení PKS mohlo začít.

Začátek školení patřil shrnutí celé geneze vzniku PKS SŽ 2022 od prvního návrhu zaměstnavatele (3. 9. 2021), přes společný protínávrh odborových centrál (23. 9. 2021) či zahájení kolektivního vyjednávání (4. 10. 2021), až po samotný podpis PKS, respektive její vytyštění, kdy se čekalo na rozhodnutí vlády o minimální mzdě. „Bylo to nejrychlejší kolektivní vyjednávání, které jsem zažil,“ podotkla Hana Kohoutová.

Petr Štěpánek procházel kolektivní smlouvu bod po bodu, kapitolu od kapitoly, častými vstupy její doplňovali Evžen Pospíšil a Hana Kohoutová, a nejfrekvencovanějšími slovními spojeními bylo: bez podstatných změn či s drobnými úpravami.

„Výsledek je ten, že v PKS nejsou žádné podstatné změny: máme 5% nárůst tarifních mezd, máme zachované KOP v tom samém rozsahu s jednou jedinou výjimkou (KOP nebudou na

Slovensku), podstatnou věcí je pak to, že od 1. 1. 2022 nejsou papírové stravenky, došlo i k některým změnám v odměnách za nástup na směnu v noci a za krátkou směnu. Na to, jak návrh zaměstnavatele vypadal, výsledek není špatný,“ shrnul Petr Štěpánek.

Evžen Pospíšil například mluvil o úpravách podmínek připojení počítačů do drážní sítě, respektive o chystaném oddělení sítě SŽ, ČD a ČDC (odůvodnil to hackerskými útoky z loňského roku, potřebou zvyšování kybernetické bezpečnosti), informoval i o končícím průzkumu KOP (zda chtějí zaměstnanci využít lázeňského pobytu, zda využijí možnosti čerpat domácí pobyt, nebo zda nemají ani o jednu formu kondičního pobytu zájem) a výběrovém řízení na zajišťování kondičních pobytů – dvě místa v Čechách a dvě na Moravě – a prodloužením termínu pro uchazeče ve výběrovém řízení na dodání doplňujících informací: „Je to veřejná zakázka za 32 milionů korun a tak musí být všechny zákonné náležitosti splněny,“ podotknul Evžen Pospíšil. Miloš Paleček na téma „objektivnosti průzkumu“ poznamenal: „Těžko si mohou zaměstnanci vybrat, když se neví, kam budou moci jet.“

Mluvil se například i o plánu akcí sociálního a bezpečnostního charakteru (na úrovni organizačních jednotek proběhne projednávání návrhů do tohoto plánu, přičemž bude nutné požadavky seřadit podle priorit: „Dopis na organizační jednotky odešel minulý týden,“ poznamenal Evžen Pospíšil), či o příspěvku na dopravu (zůstává stejný: 3600 Kč) a přiměřené době na oddech a jídlo (Pospíšil: „Zaměstnanec by neměl opustit pracoviště, dokonce byl i případ, že zaměstnanec měl úraz v době, kdy měl být na pracovišti.“). V další části školení proběhlo informování a diskuse o dosavadním nesjednání zásad Fondu kulturních a sociálních potřeb SŽ pro rok 2022.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Karel Konopík: „Nelíbí se mi, že se propouštějí lidi, aniž je dokončený katalog prací a systemizace.“

Dlouhá léta platilo Lokomotivní depo v Děčíně rovná se Jaroslav Kavka. Jaroslav Kavka dlouhá léta zastupoval sever republiky v Podnikovém výboru OSŽ při ČD. Bylo tomu tak až do loňského října, kdy byl po jeho odchodu do důchodu na



Podnikové konferenci OSŽ v Praze zvolen místo něj Karel Konopík. Zatímco Jaroslav Kavka do Děčína dojížděl z České Lípy, kde měl jako předseda svoji ZO, Karel Konopík odjakživa pracuje v Děčíně a posledních sedmáct let zde dělá i předsedu ZO. „Přes čtyřicet let (od roku 1979) pracuji v děčínském depu a od roku 2010 jako parták na Moravě. To je ta poslední hala směrem na Prahu. Děláme tam veškeré prohlídky, běžky a popřípadě i tzv. vyvazovačky, teď naposledy na motorových soupravách PESA (RegioShark) nebo na RegioPanterech, takže

pracuji přes čtyřicet let na stejném místě,“ vypráví. Zmíněná hala měla před přestavbou (v roce 2018) dvě koleje: jednu šturcovou a druhou průjezdnou, „Ale teď už je tam pouze jedna kolej, upravovalo se to kvůli RegioPantěrům, které jsou dlouhé, aby se daly celé najednou zvednout. Tak se udělala nová betonová podlaha a položila jenom jedna průjezdná kolej. A Moravanka je pojmenovaná po bývalém technickém náměstkovi Moravcovi, je to jeho práce,“ dodává.

Karel Konopík není v odborech žádným nováčkem, léta byl členem Republikové rady DKV OSŽ a Výboru OSŽ DKV. „Akorát před reorganizací jsme byli pod Prahou (OCÚ Střed), teď jsme v rámci OCÚ Západ pod Plzní,“ říká dále s tím, že nyní jezdí na jednání Výboru OSŽ až do Plzně. „Při práci, i na své osobní volno, naposledy jsem byl na jednání PV v Praze a hned druhý den jsem jel do Plzně na jednání Výboru OSŽ DKV, a to jsem měl také volno.“

Podnikový výbor OSŽ při ČD se od říjnové podnikové konference už sešel celkem třikrát, a jaké má z toho Karel Konopík poznatky? „Nelíbí se mi, že se propouštějí lidi, aniž je dokončený katalog prací a systemizace. Problém Děčína to ale není: u nás se to týkalo pouze dvou zaměstnanců, jeden šel do důchodu a druhý odešel od Českých drah, protože se mu finančně nevyplátilo dojíždět: režijka je mu na nic – mezi Českou Lípou a Děčínem jezdí Arriva (rychlíky) a to dojíždění mu prostě ležlo do peněz, takže dal výpověď a tím se to u nás vyřešilo,“ konstatuje závěrem Karel Konopík s tím, že další propouštění zatím údajně nehrozí. „Ale co říkal Tonda Leitgeb (tajemník PV OSŽ při ČD), tak se chystá propouštění dalších třiceti, čtyřiceti lidí ale jakých profesí by se to mělo týkat, to opravdu zatím nevím.“

Michael Mareš



Do Trhového Štěpánova nejezdí od 12. prosince 2021 osobní vlaky, zvláštní vlak společnosti Railway Capital dne 29. 12. 2021 byl výjimkou.

NAVŠTÍVILI JSME

Trhový Štěpánov

Do Trhového Štěpánova nejezdí od 12. 12. 2021 osobní vlaky. Rada Středočeského kraje jednomyslně schválila úsporná opatření na železnici, s platností od nového jízdního řádu osobní vlaky z Benešova končí ve Vlašimi. A to navzdory tomu, že zastupitelstvo města Trhový Štěpánov schválilo 7. 9. 2021 variantu č. 4, podle níž mělo dojít k ponechání stávajícího rozsahu provozu na železnici a zároveň k omezení autobusové dopravy mezi Vlašimi a Trhovým Štěpánovem. Zjednodušeně řečeno, touto variantou by byly odstraněny souběhy autobusových linek se železnici (a to buď krácením autobusových linek E34 a E24, nebo jejich rušením – v případě linky E11) a vlak by se tak stal páteřním dopravním prostředkem, na nějž by v Trhovém Štěpánově navazovaly autobusy. Při aplikaci varianty 4 měla být vykazována úspora pro Středočeský kraj ve výši 5 074 801 korun ročně, ale nestalo se tak. „Bohužel to zastupitelé schválili až po termínu (30. 8.), takže to kraj i IDSK ignorovaly. Ale aby to nevypadalo, že měli na schválení dost času a že je za to kritizují: z dostupných dat je zjevné, že jim to IDSK poslalo až 26. 8., s tím, že nejpozději do 31. 8. čekalo odpověď, asi schválně takto šibeniční termín, aby to dopadlo, jak to dopadlo,“ říká Štěpán Hálek, autor petice za zachování osobní dopravy na středočeských lokálkách a jeden z cestujících, kteří se 29. 12. 2021 svezli zvláštním vlakem společnosti Railway Capital z Benešova u Prahy do Trhového Štěpánova.

Pakliže akce měla za cíl „to trochu rozpumpovat“, jak se před jízdou vyjádřil ředitel Railway Capital Ing. Jan Šatava, úkol byl bezezbytku splněn. Zvláštním vlakem vedle nadšených zájemců o jízdu po více než čtrnáct dní neprovozované trati cestovalo i mnoho známých osob, počínaje starostou Střezimíře Bc. Milošem Jelínkem, až po zastupitele a bývalého radního pro dopravu Ús-

teckého kraje Jaroslava Komínka. Nelze pochopitelně opominout ani starostu Trhového Štěpánova Josefa Korna. „Pan starosta je hodně nas... a hodně rozjetý, takže by z toho něco mohlo být,“ prozradil Jan Šatava.

Podle Jana Šatavy, ředitele společnosti Railway Capital, má starosta Trhového Štěpánova Josef Korn, se kterým ve středu 29. 12. 2021 v Trhovém Štěpánově osobně jednal, eminentní zájem o udržení, respektive o obnovení osobní dopravy v jakékoliv podobě. „Možností je více: od víkendového letního provozu až po školní vlaky, ale zatím není nic definitivního, je to stále otevřené. A já bych k tomu ještě dodal, že na tomto příkladu je vidět, že tady zcela selhala funkce objednatel veřejné dopravy. My, a hlavně obec, tady suplujeme kraj,“ uvedl s tím, že cílem společnosti Railway Capital není nahrazovat České dráhy, ale spíše poukázat na to, že zrušení osobní dopravy byla chyba.

Rozhodnutí vedení Středočeského kraje o zrušení vlaků osobní dopravy z Vlašimi do Trhového Štěpánova má ale ještě jeden rozměr – lidský, respektive personální. Správa železnic zatím výpravní v Trhovém Štěpánově ponechala, kvůli nákladním vlakům. Otázkou je, na jak dlouho. „Říká se, že tady budeme do dubna nebo do května. V podstatě jsme tady jen kvůli nákladním vlakům, protože se do poslední chvíle nevědělo, co bude dál, to je jedna věc. A druhá, že v březnu končí výpravní ve Střezimíři, Ješetích a Heřmanicích, a ti se musí někam umístit, takže i proto se to zatím tady drželo,“ uvedl jeden ze čtyř kmenových výpravních. On sám už má namířeno jínám, „... protože jsem nevěřil tomu, že to tady vydrží, takže jsem už v létě hodil udičku. Další dva výpravní jsou důchodci, a to mu zbývá jicimu, myslím si, nabídl Zruč,“ uzavírá.

Michael Mareš



Úsek Trhový Štěpánov - Dolní Kralovice byl uzavřen v roce 1975 kvůli stavbě Vodní nádrže Švihov na řece Želivce a od té doby se z nádraží stala koncová stanice.

ZE SVĚTA

Francie plánuje do roku 2030 deset vnitrostátních nočních vlaků

Francie chce investovat 800 mil. eur do nových lůžkových vozů a lokomotiv. Paříž má být spojena s více evropskými metropolemi nočními vlakovými spoji. Oznámil to v prosinci u příležitosti znovuzahájení provozu dvou vnitrostátních nočních vlakových spojů francouzský státní tajemník pro dopravu Jean-Baptiste Djebbari. Kromě Berlína zmínil Djebbari také Madrid, Řím, Kodan a Stockholm. Noční vlakové spojení mezi Berlínem a Paříží, které bylo zrušeno v roce 2014, se má znovu uvést do provozu na konci roku 2023.

S novým jízdním řádem obnovily provoz francouzské noční vlaky SNCF mezi Paříží a Brianconem v Alpách a Paříží a Tarbes-Lourdes v Pyreneích. Nové vozy mají být dodávány od roku 2025. Francie podle státního tajemníka plánuje investovat zhruba 800 mil. eur do 300 vozů, zhruba 30 lokomotiv a dvou opraven. Francie poměrně pozdě znovu objevila noční vlaky jako alternativu k vysokospevnostním letům na krátké vzdálenosti.

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) od nového jízdního řádu nabízejí i noční spojení Vídeň - Mni-

chov - Paříž. Nádraží Gare d'Austerlitz v Paříži nově nabízí cestujícím první třídy také možnost se na nádraží zdarma osprchovat. Službu budou moci v budoucnu využívat za poplatek i cestující druhé třídy.

Z APA, AFP, 13. 12. 2021, zpracoval -sh-

Maďarsko: strategie rozvoje železnice schválena

Maďarská vláda přijala strategii rozvoje železnic v aglomeraci Budapešť. Odpovídající rozhodnutí bylo zveřejněno v Úředním věstníku v závěru roku 2021. Cílem dlouhodobého programu, jehož cena se odhaduje na 3 - 4 biliónů HUF, je zdvojnásobit počet užívatelů příměstských a městských vlaků. Za tímto účelem bude ministerstvo inovací spolupracovat s Budapešťským vývojovým centrem (BFK), státní infrastrukturální společností NIF a státními drahami MÁV.

Mezi hlavní projekty strategie patří rozvoj západních, jižních a východních vlakových nádraží (včetně tunelu pod Dunajem), propojení letiště Ferihegy s centrem města prostřednictvím rychlé městské železnice a modernizace několika linek S-Bahn, včetně linky H6 / H7 až na Kálmán tér. Ve finančním rámci EU na období let 2021-27 již bylo

VŠIMLI JSME SI

● **KABINOVÁ LANOVKA** na Ještěd v Liberci bude po říjnové havárii mimo provoz pravděpodobně minimálně tři roky. Jen základní oprava není podle výrobců lanovek, které oslovily ČD, možná s ohledem na stávající technické normy.

● **NA TISKOVÉ KONFERENCI** představí ČD v pondělí 24. ledna 2022 oficiálně nové soupravy InterJet. Akce na hlavním nádraží se zúčastní ministr dopravy Martin Kupka, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednář, generální ředitel Siemens Mobility Roman Kokšal a prezident skupiny Škoda Transportation Petr Brzezina. Po úvodní prezentaci a prohlídce pojedou souprava v 11 h na smíchovské nádraží a zpět.



● **NA NOVĚ OPRAVENÉM** mostě v žst. Praha-Vršovice přes ulici Otakarova/Vršovická vandalové poškodili odvodnění. Na snímku Martina Kubíka je stav dne 5. 1. 2022 za deště. Správa železnic na upozornění Martina Kubíka odpověděla: „Odvodnění bylo bohužel projekčně navrženo a realizováno tak, že zloději a vandalové měli snadnou práci. V současné době je již dokonce veškeré potrubí ukradené. Nyní je připravován projekt a realizace nového způsobu odvodnění zmiňovaného mostu proběhne ve třetím týdnu roku 2022.“



● **STARÉ DOBRÉ** osmsetdesítky zachraňují od Nového roku situaci na mnohých tratích, kde České dráhy, a. s., nasadily od poloviny prosince loňského roku Stadler řady 841. Z důvodu nefunkčního software (údajně skončila platnost licence) jsou „Pavouci“ právě od 1. 1. 2022 mimo provoz. Snímek A. K. Kyzla je ze stanice Upořiny, kde dochází ke křížování vlaků na trati č. 097 (Teplíce v Čechách - Radejčín). „Orchestrařiny“ zde čekají na příjezd „RegioJetů“ na trati č. 131 Ústí nad Labem - Bílina. Je 8. 1. 2022, krátce před jedenáctou hodinou dopolední.



● **DALŠÍ PERLIČKA** z dílny Správy železnic: Bartoušov zastávka (na trati 061), která se dle cedule na nástupišti jmenuje jen Bartoušov. Přitom stejnojmenná (kdysi stanice, dnes výhybna) zastávka Bartoušov (dnes neveřejná) je o kilometr dál, slouží už jen jako výhybna, v jejímž obvodu je zastávka Žitětín. Takže cestující jedoucí do tarílního bodu Bartoušov zastávka si po zastavení vlaku řekne: „Aha, to je Bartoušov, já jedu na zastávku,“ ale přitom už tam je. Vtipné je, že ještě v létě na zast. Bartoušov zastávka cedule se správným názvem byla (viz například mapy.cz panorama), tedy je naprosto nepochopitelné, proč měl někdo potřebu ji nahradit jinou, s nesprávným názvem, resp. ji vůbec nechat špatně vyrobít. Stále tedy platí, že Správa železnic není s to uhlídat ani věc, kterou rozpozná i obyčejný cestující...

na dopravní strategii zaručeno 1,5 biliónu HUF. Z Budapest Zeitung, 1. 1. 2022, zprac. -sh-

CFL chce ženy nadchnout pro kariéru na železnici

Asi 14,4 procenta zaměstnanců Lucemburských železnic (CFL) tvoří ženy. Firma to chce změnit. Z přibližně 300 strojevoducích v CFL je kolem deseti žen. Jednou z nich je i 28letá Jessi. „K řízení vlaku potřebujete nohy, ruce a mozek, takže mám vše, co potřebuji,“ vysvětluje sebevědomě. Osmadvacetiletá žena je strojevodoucí přes šest let a při zkoušce na strojevodoucí obsadila první ze 105 míst. Následovalo roční školení, ve kterém se naučila to, co je potřeba. Jessi dříve pracovala v administrativě. „Mám méně problémů při práci s muži než se ženami. Je to přímochařejší. Někdy zákazníci mají poznámky a dvakrát si pro jistotu zkontrolují, zda skutečně řídím vlak,“ říká Jessi.

Začátkem prosince 2021 CFL podepsala dohodu „Women in Rail“, jejímž cílem je přilákat ještě více žen do železničního sektoru. V roce 2020 bylo 14,43 procenta ze 4844 zaměstnanců CFL žen.

Z L'Essentiel, 24. 11. 2021, zpracoval -sh-

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 3 – 20. 1. 1997

Na první straně nalezneme otevřený dopis, jímž se manažeři Českých drah, kteří v té době zakládali Odborový klub manažerů Českých drah, ohrazují proti kritice svého počinání. Kritika zaznívala jak od Odborového sdružení železničářů, tak od předsedy Českomoravské komory odborových svazů Richarda Falbra. Ten k jejich dopisu sdělil, že na svém stanovisku nemá co měnit. „**Jsem přesvědčen o tom, že tento Odborový klub manažerů vznikl pouze proto, aby došlo k zablokování kolektivního vyjednávání na Českých drahách, a věřím, že iniciativa ČMKOS, vedoucí ke změně zákona 120, takovéto trapné pokusy o vytváření pseudodoborových organizací ukončí,**“ dodal Falbr.

Na straně jedna je dále stručná zpráva o stále neúspěšném kolektivním vyjednávání o mzdovém nárůstu na Českých drahách pro rok 1997. Vzhledem k tomu, že nedošlo k dohodě, zaměstnavatel prohlásil, že „ošetří“ leden 1997 nárůstem ve výši 15 % nominálních mezd. To bylo ovšem nejméně o 1,2 % proti očekávanému nárůstu mezd České republiky, s čímž odboráři nesouhlasili.

„**Čistá – Mladotice od 1. 1. 1997 bez provozu**“ je titlek článku na straně 2, který uvádí, že z důvodu technické nezpůsobilosti pro provozování dráhy dochází na trati Rakovník – Mladotice a Čistá – Mladotice k nahrazení vlaků autobusovou dopravou. Zároveň byla zastavena nákladní doprava v celé trati Rakovník – Mladotice s výjimkou obsluhy manipulačních míst v žst. Lubná ze stanice Rakovník.

Obzor č. 4 – 27. 1. 1997

„**Premiér Klaus se živě zajímal o informace o stavu Českých drah**“ je titlek rozhovoru s předsedou OSŽ Jaromírem Duškem, v němž informoval čtenáře Obzoru o setkání zástupců OSŽ s premié-

rem Klausem, k němuž došlo 16. 1. 1997. Odboráři byli podle jeho slov příjemně překvapeni jak zájmem, tak časem, který jim premiér věnoval. „**Hovořili jsme o některých oblastech nehospodárnosti na Českých drahách, o nekompetentnosti, nekoncepcčnosti, o porušování pracovních předpisů. Zmínili jsme, že máme pocit, že jsme úmyslně hnáni do porušení sociálního smíru,**“ uvedl Jaromír Dušek, podle jehož dalších slov bylo zřejmé, že premiér slyší některé informace poprvé a určitě si k nim vyžadá další podklady. Václav Klaus poté požádal odboráře o další schůzku, k níž mělo dojít během několika týdnů.

„**Chtějí-li si železničáři vydělat, musí jich být podstatně méně, uvedl ministr Martin Říman na tiskové konferenci MDS**“, je další titlek z první strany. Ministr dopravy na tiskové konferenci dne 17. 1. kromě slov z titulu uvedl, že „**železnice je tady proto, aby přepravovala na delší vzdálenosti hromadné substráty, tam je a bude konkurenceschopná a nezastupitelná, ale ukazuje se, že doprava na vzdálenost několika desítek kilometrů se bude muset železnice vzdát**“.

Podle předsedy OSŽ, jehož vyjádření následovalo, prohlášení vyvolává dojem, že se zřejmě velmi intenzivně pracuje na likvidaci železnice jako konkurence silniční dopravy.

Obzor se dále vrací k otázce rušení hygienické služby u ČD a pozastavuje se nad některými okolnostmi při převedení těchto služeb na firmu Medi-styl, s níž byla uzavřena smlouva na 10 let, aniž by byla podepřena ekonomickým rozбором. Smlouva byla navíc podepsána již předtím, než byla organizační změna projednána s odbory. Přechod činností na tuto firmu byl provázen utajováním a mlčením.

Obzor dále přinesl mimo jiné reportáž z ohrožené lokálky z Nýran do Heřmanovy Huti a obsáhlý rozbor současného stavu i budoucnost dopravně kombinované dopravy u nás.

–zs–

ČD travel info 2022: Věříme, že s létem se bude situace uklidňovat

Vážení klienti, od pondělí 17. 1. 2022 budou personalisté potvrzovat žádosti o rekreace s dotací z C–SF/C–FKSP. Pravidla pro čerpání v roce 2022 jsou stejná, jako v roce 2021 (s výjimkou důchodců SŽ, kteří mohou čerpat pouze 3000 Kč).

S ohledem na pandemii doporučuji vyčkat s objednáním leteckých zájezdů až do vyjasnění situace. Již dnes se nám stává, že se mění letové dny nebo letové časy. Dochází k tomu proto, že klienti obecně málo objednávají letní dovolené. Proto i cestovní kanceláře ruší nasmulovaná letadla a lety jsou sdružované. Nemějte ale obavy. Pokud bude situace příznivá, klienti začnou objednávat ve větší míře a cestovní kanceláře budou objednávat nová letecká spojení. Stejná situace byla i v minulém roce. Nejříve jsme rušili a pak jsme přidávali.

Mnozí z vás sledují ceny hotelů „first minute“, tedy „na první chvíli“. Očekávám, že nabídka bude automaticky prodloužena do února.

Chcete-li v tomto roce strávit dovolenou v tuzemsku nebo pojedete-li autem či busem – neváhejte a objednejte. Očekáváme, že i letos budou české hotely poměrně hodně vytížené. I v letošním roce spolupracujeme s jinými CK – Čedok, Exim, Fischer, Nevda, Mayer Crotus, Canariatravel a dalšími. Pokud si nevyberete na našem webu, podívejte se na jejich stránky. Ve vyplívané žádosti uvedete, že pořádající je jiná CK a my pro vás

zájezd rezervujeme (samozřejmě za aktuální – nejvýhodnější – ceny). My jsme se snažili nejlepší „kousky“ zveřejnit i na www.cdtravel.cz. Ale třeba jsme se ne všem tretili do vkusu. Takhle poradíte i vy nám a třeba se „vás“ hotel zalíbí i dalším.

Nově NENÍ v ceně zájezdů ČD travel zahrnuto KOMPLEXNÍ CESTOVNÍ POJIŠTĚNÍ. Ale doporučujeme si jej objednat za naší VÝHODNOU CENU – zahraničí 300 Kč/osoba/pobyt, tuzemsko 100 Kč/osoba/pobyt (všechny ostatní CK nabízejí TOTOŽNÉ pojištění za cenu od 600 Kč výše). Nezapomeňte tedy na přihlášce vyznačit svůj požadavek na pojištění. Všem klientům doporučujeme i připojištění na COVID–19 (případně i na karanténu). Podrobnosti na našem webu v sekci „pojištění“.

Pro cestování doporučujeme všem klientům absolvovat očkování na COVID–19. I když si neočkovaní zakoupí pojištění Covid Plus, může nastat situace, že destinace, do které cestují, vyhlásí vstup pouze pro očkované. V tu chvíli klienti nemohou vycestovat z vlastní viny a musí zaplatit storno, které se může rovnat až 100 % ceny zájezdu. Ke změně nám pravidel vstupu do země pro neočkované dochází dnes a denně.

Věříme, že s létem se bude situace uklidňovat a naše oblíbené moře si dopřejeme. Přejeme všem hlavně pevné zdraví, klid a pozitivní myšlení.

Mgr. Blanka Jišová, ředitelka ČD travel

PORADNA BOZP

Páni! Prověrky přicházejí!

Pan Procházka prohlíží papír – přišel poštou před polednem. Připravte pracoviště, posbírejte papírky pod ponky, proveďte plošný postřik podhoubi pod podlahou, pleveľ pod pražci. Projděte peróny, plechovky pryč! Prach pouklízet, prosmyčit podlahy, poklidit pavučiny! Práce, práce, práce... paráda. Proč povyk? Proč piglovat? Proč proboha prudit? Pak prověřuje představivost příchozích pracovníků. Postávají před panem Procházkou, přešlapují, pak prohlížejí papír pospolu. Páni! Prověrky přicházejí!

Ano, kdo je připraven, není provrpen. O to je větší překvapení pro nás, inspektory BOZP OSŽ–U, když se účastníme prověrek BOZP, abychom zkontrolovali (na základě § 322 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, odst. č. 1, dále zákoník práce), jestli je zaměstnavatel ve spolupráci s odborovou organizací provádí tak, jak naplánoval ve svých opatřeních.

V roce 2021 probíhaly prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci u některých zaměstnavatelů jiným způsobem, než je obvyklé. U drážních zaměstnavatelů mnohdy nebyly dodrženy původní plánované termíny, někde nebyly prováděny fyzické prohlídky všech pracovišť a zařízení a zjišťování závad a nedostatků se provádělo zejména prostřednictvím písemných hlášení vedoucím zaměstnanci a odborovými organizacemi v místě. Je nutné upozornit také na to, že i přes složitou epidemiickou situaci stále platí, že povinnost organizovat prověrky je zákonnou povinností, a jako taková může být zrušena pouze zákonem. U většiny nedrážních zaměstnavatelů v působnosti Odborového sdružení železničářů prověrky BOZP probíhaly standardně, v průběhu kalendářního roku. **I přes veškeré problémy provedli svazový inspektoři bezpečnosti práce OSŽ** (pracovníci oddělení BOZP) **v roce 2021 celkem 60 kontrol prověrek BOZP.** Opakované jsme viděli, že se ona celková revize pracovišť, tedy např. dokumentace BOZP, analýzy rizik na pracovištích, dokumentace strojů, mechanického nářadí a technických zařízení, celkového vybavení pracovišť, ergonomie a přidělování OOPP, zase smrškla na rychlou prohlídku budov.

Pokud si otevřu statistiku z prověrek, kterou si naše oddělení vede z této kontrolní činnosti, dalším

překvapením je i to, že zástupci, které nominovaly ZO OSŽ, z doufejme důležitých osobních překážek, se často nedostavili. Přitom spolupráce odborové organizace se zaměstnavatelem a fyzická účast odborářů je velmi důležitá a často zamezí tomu, že závady zůstanou bez povšimnutí. Minimálně je v těchto případech dobré seznam závad předem připravit a zanechat k dispozici prověřkové komisi. Jinou kapitolou je často zmiňovaná nepřítomnost lékařů pracovnílékařských služeb. Tito se prověrek BOZP na pracovištích zaměstnavatele ve skutečnosti účastnit nemusi, ale jejich povinnost je vykonávat dle vyhlášky č. 79/2013 Sb., o pracovních lékařských službách a některých druzích posudkové péče, § 2 c) odst. 1, *pravidelný dohled na pracovištích a nad výkonem práce za účelem zjišťování a hodnocení rizikových faktorů* (četnost dohledu se odvíjí od zařazení zaměstnanců do kategorie práce; 1 x ročně, příp. 1 x za 2 roky u zaměstnanců zařazených do 1. kategorie práce). Jen pro zajímavost – legislativou stanoveným obsahem pravidelného lékařského dohledu je mj. *zjišťování a hodnocení rizikových faktorů, hodnocení riziků využitím informací o míře expozice rizikovým faktorům při výkonu práce a výsledků analýzy výskytu nemocí z povolání, pracovních úrazů a nemocí souvisejících s prací a spolupráce při vypracování návrhů pro zaměstnavatele na odstranění zjištěných závad, včetně návrhu na zajištění měření rizikových faktorů pracovních podmínek* – to vše zároveň ve spolupráci s odborovou organizací, kdy tato povinnost je lékaři pracovnílékařských služeb stanovena § 57 odst. 1 d) zákona č. č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách.

Pevně doufám, že letošní prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které má zaměstnavatel za povinnost dle zákoníku práce, § 108, odst. 5, mj. **organizovat nejméně jednou v roce na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a zjištěné nedostatky odstraňovat**, budou jiné. Nezasažené covidovými opatřeními, takové, které přinesou další zlepšení pracovního prostředí zaměstnanců, také, na kterých se zase všichni setkáme.

Přátelé, prověrky 2022 přicházejí!

Dana Žáková,

svazová inspektorka bezpečnosti práce

Termíny seminářů OSŽ na I. pololetí 2022

6. 27. 4. – 29. 4. RZ Prudká u Tišnova
Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast pracovní právní
Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZV ZO OSŽ, členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovní právní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

7. 9. 5. – 11. 5. Hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA – oblast BOZP
Třídenní seminář pro pokročilé inspektory BOZP ze ZO OSŽ.

8. 11. 5. – 13. 5. Hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast pracovní právní
Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZV ZO OSŽ, členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovní právní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

9. 25. 5. – 27. 5. Hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast hospodaření
Třídenní seminář pro hospodáře, případně předsedy, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

Pokyny pro účastníky seminářů (školení)

Přihlášky na semináře:

e–mail: monika.vitnerova@osz.org
telefonicky: Monika Vitnerová – 737 275 104

Přednášková činnost bude zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ – ústředí a externím lektorem. Dále je stanoveno, že na každém semináři bude do programu zařazena oblast z působnosti RK OSŽ (např. činnost a působnost RK OSŽ, praktické příklady z kontrolní činnosti RK OSŽ apod.).

Účastnický poplatek seminářů (Kč/osoba): **do 3 dnů** je ve výši **300,– Kč; nad 3 dny – 500,– Kč.** **Potvrzení o úhradě poplatku** obdrží každý účastník od organizátorů daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři obdrží každý účastník od organizátorů daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

JUDr. Petr Večeř

NÁZORY

Proč kraj prvně nezrušil bezplatné cestování v PID busech?

Zastupitelstvo města Třhový Štěpánov schválilo 7. 9. 2021 variantu č. 4 znamenající ponechání stávajícího rozsahu provozu na železnici s tím, že zároveň dojde k omezení autobusové dopravy mezi Vlášimí a Třhovým Štěpánovem. Vlak by se tak stal páteřním dopravním prostředkem, na něj by v Třhovém Štěpánově navazovaly autobusy. Jenže rozhodnutí přišlo po termínu, nutno dodat, že šibeničním, a tak vlaky navzdory rozhodnutí zastupitelstva Třhového Štěpánova přestaly u úseku Vláším – Třhový Štěpánov jezdit. Proč ale rozhodnutí zastupitelstva nevztít v potaz pro GVD 2022/23, případně v kombinaci s jinými variantami, tzn. s nějakým příspěvkem města, obcí, firem...? Nutno dodat, že spoje linky 798 jsou pro město zdarma, takto kraj „uplatil“ i jiné obce, kde se rušily či redukovaly vlaky. Dal jsem na výběr: buď vlaky za miliony, nebo autobusy zdarma... Je to stejná strategie jako u jízdného pro 70+ v autobusech PID zdarma a vlaky zpoplatněné.

Pokud chce kraj šetřit, pak je v rozporu s tím např. ponechání bezplatné přepravy pro osoby nad 70 let, držitele ZTP a psy při jízdě na 24 h v autobusech, když celostátně je to řešeno 75% slevou a doplatkem jízdného od státu. Dále i ve zdraženém tarifu se od 1. 8. vyskytuje jízdenka na 15 min., ale opět jen v autobusech. Kolik na tom kraj ročně trátí a proč? Proč tím znevýhodňuje železniční dopravu a celkově tím přispívá ke snížení tržeb a cílenému přesunu cestujících z vlaků do autobusů? Proč? Nebo tomu tak není?

Dochází také dokonce k tomu, že v některých trasách je cena autobusu uměle až o třetinu nižší

Ad: Vozit vzduch

Pan Petr Rádí v článku Vozit vzduch (Obzor č. 24/2021) píše, jak ve Švýcarsku viděl, že na méně vytížené vlakové spoje nasazovali z důvodů šetření autobusy. To nebylo na můj vkus. Západe nic neobvyklého, ale jak se ukázalo v dalším vývoji, bylo to pro vedlejší tratě nikoli záchranou, ale řízenou a cílenou likvidací nejprve železniční osobní dopravy na té které trati, ale v devadesátých letech to vedlo i k fyzické likvidaci desítek tratí, a to zvláště v Bavorsku, ale i v Rakousku.

Autobusové proklady jsme mohli spatřovat například v jízdních řádech DB téměř na všech tratích u hranic bývalé železné opony. A ty tratě tam dnes najdeme pouze jako cyklostezky – Waldsassen, Eslarn, Haidmühle. Ano do Haimühle začalo první DB nasazovat proložené busy, až to bylo obrácené a před likvidací tratě tam jezdil jako vlak pouze jeden pár vlaků! V Rakousku na to konto dohrála většina úzkokolejové ÖBB, ale i normálně rozchodných tratí, nebudu unavovat čtenáře seznamem.

Pane Rádle, tak jednoduché to není. Tam nás právě chtějí kraje dostat. Ve Středočeském kraji ruší vlaky a nyní zjistili, že za ně nemají náhradu. Jaksi není řidičů. Takže navrhuji panu Boreckému aby zavedl náhradní vlakovou dopravu a to natrvalo, dokud jsou strojvedoucí a je po čem jezdit. Třeba taková nově rekonstruovaná trať by se náramně hodila do sběru, že? No to samé dělali komunisté, když vytrhali nově rekonstruovanou trať Lovčkovice – Vernerice v roce 1979...

Martin Kubík



Pohled na stejné místo, na trať č. 097 u Prostějova dne 27. 12. 2021 a 7. 1. 2022. Najdi rozdíl.

Refundace mzdy ze strany OSŽ – ústředí se neposkytuje.

Doprava na školení bude uvedena v pokynech na pozvánce na daný seminář.

Mimo výše uvedené semináře jsou v níže uvedených termínech a místech plánovány speciální **jednodenní semináře** pro hospodáře a členy ZO OSŽ, případně i předsedy ZO OSŽ se zaměřením na provádění roční závěrky v ZO OSŽ, rozpočet, inventarizaci majetku, pohledávek a závazků a na případné změny v legislativě ve vztahu k hospodaření ZO OSŽ.

Jednodenní semináře budou uskutečňeny v následujících termínech a místech:

- 1. 2. Praha** – zasedací místnost – Dům Bohemika
- 2. 2. Brno** – budova žst. Brno hl. n.
- 3. 2. Pířerov** – budova DPOV Pířerov
- 7. 2. Pardubice** – zasedací místnost – bude upřesněno v pozvánce
- 8. 2. Ústí nad Labem** – zasedací místnost Správy železnic
- 9. 2. Plzeň** – zasedací místnost – bude upřesněno v pozvánce
- 10. 2. České Budějovice** – zasedací místnost SOKV (ČD Cargo)

Semináře se uskuteční v uvedených termínech a místech od 9.00 hodin do 15.00 hodin. Občerstvení bude pro účastníky zajištěno v hodnotě do 90,– Kč na osobu. Přednášejícím na uvedených seminářích bude externí lektor.

Gestor: JUDr. Petr Večeř

Přihlášky na semináře:

e–mail: monika.vitnerova@osz.org
telefonicky: Monika Vitnerová – 737 275 104

Potvrzení o účasti na semináři obdrží každý účastník od organizátorů daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Refundace mzdy ze strany OSŽ – ústředí se neposkytuje.

Žádáme předsedy ZO OSŽ, aby byli nápomocni při zabezpečování účastníků (členů ZV ZO OSŽ) na výše uvedených seminářích. Přihlášky zasílejte v co nejkratší době.

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř

JUDr. Petr Večeř



Konec koleji u sesuvu na straně od zastávky Radejčín.

Sesuv u Dobkoviček – a co dál?

V měsíci červnu tomu bude už devět (!) let, co náhlý sesuv svahu nad obcí Litochovice nad Labem zavalil rozestavěnou dálnici D 8 a strhl s sebou cca 200 metrů koleji a drážního tělesa. A zatímco po dálnici se již dávno jezdí, poškozený úsek trati mezi zastávkami Radejčín a Dobkovičky (trať č. 097) stále čeká na opravu. Vlaky Českých drah, a. s., končí v Radejčíně a dál, do Lovosic, jezdí náhradní autobusová doprava (NAD). Bohužel, zvláště v zimním období, nejsou autobusy příliš spolehlivé, neboť to závisí na sjezdovosti silnic III. třídy mezi Velemínem a Radejčínem, s četnými zatáčkami a stoupáními, jako například za sněžení a ledovky v ranních hodinách dne 26. 12.

V prvních letech po této tragické události slibovali politici (pokaždé před volbami), dle rčení „slibem neurazíš“, že dojde k opravě trati a na poškozený úsek se vrátí brzy vlaky. Leč jeden termín stíhal druhý a skutek utek. Před loňskými parlamentními volbami již toto téma asi nebylo příliš aktuální, neboť tentokrát se oprava těchto kolejí v předvolebních slibech žádné z kandidujících stran neobjevila. Již pomalu devět let tak musí cestující, jedoucí z Teplic do Lovosic, přestupovat v Radejčíně z vlaku do autobusu. Koleje, vedoucí přes České středohoří, mají dozajista velký turis-

tický potenciál. Bohužel třeba s jízdními koly vás do autobusu nevezmou. I to je možná jeden z důvodů, proč zde cestujících rapidně ubývá. Na druhou stranu, obyvatelům Chotiměře a Velemína současná situace vyhovuje, neboť autobus NAD jim zastaví přímo v obci a nemusí tak šlapat téměř kilometr na nádraží.

Na jednu stranu lze chápat, že náklady na opravu strženého úseku trati by byly jistě nemalé, když asi nejlepším řešením by bylo „údolí“, vzniklé po odtěžení sesunutého svahu, překonat postavením mostu. Na druhou stranu připomeňme, že našim předkům trvalo jen něco málo přes rok (1896–97) vybudování celé trati z Řetenic do Lovosic (36 km) a to včetně proražení 234 m dlouhého tunelu u Úpořin a vylámání zářezů ve skalách pod zříceninou hradu Oparno. Vše za pomoci „mechanizace“ v podobě krompáčů, lopat a koňských povozů.

Pokud (konečně) dojde k opravě poškozeného úseku, bude se muset opravit i několik let neprojektovaný traťový úsek za Radejčínem. Koleje jsou zde na několika místech zvláště natolik, že dozajista by tudy nic neprošlo. Jak se říká, „naděje umírá poslední“ a tak doufejme, že se jednou přece jen dočkáme toho, že nebudeme muset přeseďat z vlaku do autobusu a „Pavouci“ řady 841, které zde ČD, a. s., v poslední době nasadily, nás pohodlně dovezou z Teplic až do Lovosic a opačně.

A. K. Kýzl

Praha–Bubny a Památník ticha

Výpravní budova v žst. Praha–Bubny má být po rekonstrukci prostoru nádraží Bubny přestavěna na Památník ticha (památník transportu pražských Židů do nacistických vyhlazovacích táborů). V původních plánech měla být i tato budova zbořena.

V roce 2011 jsem napsal na Izraelské vyslanectví, aby se někdo pokusil o záchranu, tak se stalo v roce 2012, kdy vznikl Památník Šoa Praha. Do 30. ledna je prodloužena jedna z výstav o Šoa. Unikátní fotografie jsou umístěny ve vestibulu výpravní budovy Praha–Bubny s pokračováním výstav v domě U Černé Matky Boží v Celetné ulici.

Je udivující, že vestibul v Bubnech byl při návštěvě 15. 1. uzamčen, klíka utřena, přitom v budově nádraží Bubny sídlí oddělení Policie ČR. Naopak pokladní v UMPRUM v domě U Černé Matky Boží vůbec neví, že výstava je i na nádraží Bubny. V areálu žst. Praha–Bubny zbyla pouze



Výstava v žst. Praha–Bubny a v domě U Černé Matky Boží na Ovocném trhu je prodloužena, ale vestibul byl uzavřen, stav 15. 1.

jediná památkově chráněná budova a tou je vodárna, ostatní objekty – zbytek výtopny Buštěhradské dráhy u bývalého st. 3, až zcela nedávno dostal novou střechu a všude jsou nová plastová okna, je vystěhován a asi čeká na demolici. Kocourkov se všim všudy pokračuje na všech úrovních naší covidové společnosti.

Martin Kubík

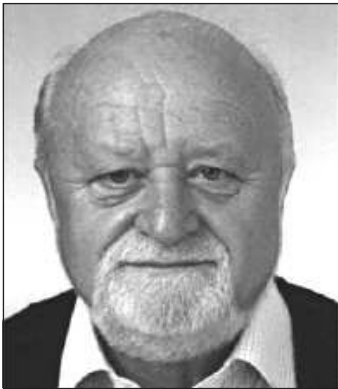


Až byla nedávno na objektech druhy Buštěhradské dráhy v Bubnech obnovena střecha a štítový objekt v současnosti chátrá. Turecké hospodářství v ČR, stav 15. 1. 2022.

Poslední rozloučení s Kurtem Mužíkem

Ve čtvrtek 13. ledna 2022 proběhlo na opavském hřbitově poslední rozloučení s Kurtem Mužíkem, který zemřel na selhání srdce 9. ledna 2022 ve věku nedožitých 78 let. V OSŽ zastával mimo jiné funkci místopředsedy OSŽ a po odchodu do důchodu působil jako předseda Republikové rady seniorů OSŽ. Zájmy seniorů hájil i v Radě seniorů České republiky. Byl znám jako vzácný člověk, kolega a kamarád, nadmíru obětavý, slušný a poctivý. Jeho vstřícnost a skromnost ho řadily mezi osobnosti, kterých si všichni váží a které nelze přehlédnout.

Kurt Mužík se narodil 26. ledna 1944 v Praze, ale celý svůj život prožil na Opavsku – dětství a mládí v Děhylově, zbytek života v Opavě. Po vyučení nastoupil jako vozmistr u tehdejších ČSD ve vozovém depu Opava. Při zaměstnání vystudoval střední odbornou školu strojnickou a poté pracoval jako vedoucí Stanice technických prohlídek (STP). Po vzniku OSŽ v roce 1990 se stal předsedou ZO OSŽ u vozového depa Ostrava a na sjezdu v Trnavě v roce 1993 byl zvolen jako tajemník Ústředí OSŽ pro vozové hospodářství. V roce 1997 byl na sjezdu OSŽ v Mostě zvolen jako tajemník OSŽ, na dalším sjezdu pak jako místopředseda OSŽ. V letech 2003–2006 byl členem Dozorčí rady Českých drah, kde hájil zájmy zaměstnanců Českých drah a působil rovněž v Nadaci Okřídlené kolo, kterou spoluzakládal. Po svém odchodu do důchodu se obětavě zapojil do členství v Republikové radě seniorů OSŽ, kde byl v roce 2009 zvolen jako předseda této rady. V této funkci působil až do své smrti.



Kurt Mužík byl v mládí aktivním sportovcem, především kanoistou, lákaly ho ale i hory a moře. Na jeho facebooku jsou zaznamenána slova, která stoprocentně vyjadřují povahu Kurta Mužíka: „**Jste pracant se srdíčkem ze zlata. Máte hodně povinností a dost vás to stresuje, vždycky si ale nějak poradíte. Pro svoje nejbližší byste se klidně rozdal. Máte jen jednu slabinu – až moc vám na všem záleží.**“

Pohřbu v Opavě byla přítomna více než stovka jeho přátel, známých, kamarádů, spolupracovníků a členů rodiny. Rozloučit se s ním přijelo rovněž vedení OSŽ v čele s předsedou Martinem Malým, jakož i jeho kolegové z OSŽ na Ostravsku, Opavsku a Olomoucku. **-čas-**

InterJet v Ústí nad Labem

oddíl pro přepravu jízdních kol a invalidních vozíků. Naprostou samozřejmostí je klimatizace, WiFi připojení, klasické zásuvky a USB porty pro nabi-

jení drobné elektrotechniky. Souprava je konstruována pro rychlost do 200 km/h. Tak šťastné a pohodlné cestování, vážení.

A. K. Kýzl



Z Chebu do Ústí nad Labem přivezl dne 12. 1. 2022 soupravu InterJet – R 609 „Krušnohor“ stroj 362.121–6 „Eso“. Z důvodu cca 40minutového zpoždění R 614 z Prahy stál expres asi 20 minut před vjezdem na ústecké hlavní nádraží.

České dráhy využijí 3D tisk při údržbě vozidel

Snížení nákladů a zkrácení dodací lhůty, to jsou dvě hlavní přednosti zavedení 3D tisku v rámci Českých drah při údržbě železničních vozidel. Moderní technologie se zkouší v Praze a v Karlových Varech, v budoucnosti se rozšíří do dalších lokalit. **V úvodní fázi jsme vytipovali 55 různých dílů, které můžeme vyrábět sami prostřednictvím 3D tisku. Jedná se o různé menší plastové díly, matice, objímky, panty, mřížky a podobně, které se často dodávají pouze jako součást většího a dražšího celku. Vyhodnotili jsme si, že v těchto případech se dodání náhradního dílu k opravě zkrátí až o 52 dní a úspora jen u vybraných 13 součástek představuje ročně zhruba 800 000 Kč.** říká Jan Janoušek, ředitel projektové kanceláře, strategie a inovace.

České dráhy se zaměřily na 3D tisk hlavně u dílů s dlouhou dodací lhůtou, dílů dodávaných jen jako součást většího celku, kdy je nutné ale zbytečně vyměňovat velký a drahý celek a adekvátní opravu lze zajistit prostřednictvím malé součástky v „korunové“ ceně, anebo u dílů, které už nejsou na trhu k dispozici a bylo nutné nahrazovat je jinými díly. Pro efektivní využití 3D tisku je projekt uchopen skupinově (zapojení dceřiných společností – ČD Cargo, DPOV) a v rámci společnosti byla vytvořena platforma pro odborníky, kteří se touto technologií zabývají, a centrální digitální sklad datových podkladů jednotlivých komponent určených pro vlastní výrobu. Všechny takové díly přitom musí být schváleny konstrukční kanceláří a dalšími specialisty a některé z nich podléhají i posudku, respektive schválení příslušnými akreditovanými osobami.

Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079,
e-mail:
marie.bartova@osz.org

Moudrost pro tento den

„Jak dlouho žiji, to nezávisí na mně. Ale jestli skutečně žiji, to na mně závisí.“

Seneca, římský filozof
(4 př. n. l. – 65 n. l.)

V soutěži o nejhezčí velikonoční vajíčko podpoříte dobrou věc!

OSŽ vyhlašuje soutěž pro všechny železničáře – o nejhezčí vlastnoručně vytvořený velikonoční výrobek – kraslice, velikonoční vajíčko, textilní, drátovaný výrobek apod. (mohou být použity libovolné techniky).

Porota z dodaných výrobků vybere tři nejhezčí, jejichž autoři obdrží věcnou cenu a fotografie samozřejmě budou před Velikonocemi prezentovány v Obzoru. Výrobky budou následně použity k velikonoční výzdobě v prostoru před os. pokladnami Masarykova nádraží v Praze a v dalším prostoru vybranými SŽ. Zasláné výrobky se tvůrcům nevracejí, ale zařadíme je k prodeji na Zářijovém Dni železnice.

Celý výtěžek z tohoto prodeje bude předán Nadaci Železnice srdcem, obdobně jako se to stalo v roce 2021 při prodeji vánočních ozdob. Svůj výrobek můžete poslat nebo přivést na adresu: Ing. Jarmila Šmerhová, OSŽ, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – Vysočany do 15.3.2022.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Prohlédněte si fotografie z mezinárodní výstavy FISAIC

V minulém čísle jsme vás krátce upozornili na webovou stránku vzniklé z 38. ročníku mezinárodní výstavy foto FISAIC, který se konal 14. – 17. 10. 2021 ve Svitavách, v multifunkčním centru FABRIKA (výstava tam byla celý měsíc, kde si ji mohla prohlédnout široká veřejnost). Vybíralo se z 1706 fotografií v papírové podobě a z 810 fotografií digitálních, celkem v pěti kategoriích. Fotografie zaslalo 7 zemí (ČR, Rakousko, Švýcarsko, Francie, Německo, Belgie a Dánsko).

Celá akce je krásně zdokumentovaná a k vidění na webové stránce, kterou vytvořil Ivan Gavenda (http://virtualtours.hanks.cz/vtour_F-Svitavy21/tour.html).

-red-

Skladištní zmrtvýchvstání

Před třemi roky a půl jsem psal o neutěšeném stavu některých nádražních skladišť, zejména v Bohušovicích nad Ohří. Situace ve stanicích se neuvěřitelně změnila. Tehdy bylo skladiště (koncipované jako dvě spojené budovy) v kritickém stavu s pouhým zbytkem střechy, a s ironicky působícími nápisy: „Zbytkové plovoucí podlahy“, „Stavební bazar“ a „Základní stavební materiál“.

Dnes je tomu úplně jinak. Skladiště má nyní nové střechy, okna, ošetřené stěny, a zahlednout z vlaku zaměstnance stavby není výjimkou; spíš pravidlem. Zdánlivě odepsaný objekt je zvelebován stejně jako byla opravena výpravní budova. Ta dostala novou fasádu pravidelně ověšenou vánoční výzdobou, před nástupištěm rostou keře a okrasné květiny. Město upravuje i přednádražní prostor, ale s tím zmizely tři břízy a jehličnan nad autobusovým přístřeškem. Rozhodně nebyly všechny ve špatném stavu, takže milovníci zeleně cítí křivdu. Samotné drážní objekty však tvoří důstojnou vstupní bránu do města, kam z cizinců míří zejména poněkud morbidnější hledači koncentračních táborů („We are going to nazi camp“). Většina cestujících však přívětivé prostředí ocení. Všechno se zachovat nemůže.

Ve stanicích Okna právě proběhlo bourání nádražního skladu: v „konkurenci“ několika větších a modernějších skladů poblíž by těžko mohl někdy najít uplatnění. Okenské nádraží je však také důstojnou vstupní branou do okolních lesů: stromy tu k radosti milovníků zeleně stále stojí.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

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 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 SOFIPRIIN, expeduje Typa. **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odstěpným 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.**