

Z aktuálních událostí

V hotelu Oddech na hřebenu Krkonoš proběhlo ve dnech 5. a 6. května **společné jednání podnikových výborů OSŽ při Českých drahách a ČD Cargo**. V úvodu seznámil předseda OSŽ Jaroslav Pejša přítomné členy obou podnikových výborů se současnou situací v obou společnostech z pohledu OSŽ. Zdůraznil přitom skutečnost, že se podařilo zastavit uzavření smlouvy mezi hejtmanstvím Jihočeského kraje a soukromou společností na provozování tzv. Šumavských lokálků. Předseda OSŽ připomněl, že je v zájmu železnice, aby příští rok v krajských volbách kandidovali na členy krajských zastupitelstev také železničáři, kteří by hájili zájmy Českých drah před soukromými společnostmi, které se ve stále větší míře snaží ovládnout lukrativní regionální tratě.

V další části jednání proběhla vzrušená diskuse mezi členy podnikového výboru ČD a členem představenstva ČD a nově jmenovaným členem dozorčí rady ČD Cargo Františkem Burešem (bývalým šéfem DPOV Píerov). Členové obou podnikových výborů poukazovali na neutušené pracovní i mzdové podmínky zaměstnanců opraven a jejich zvyšující se věkovou strukturu. František Bureš uznal, že pracovní podmínky v oblasti opravárenství je nutné zlepšit a provést zde nutnou modernizaci, hájil nicméně nutnost ekonomického a faktického zdůvodnění všech investic a vyčíslení všech nákladů.

Po úvodním společném jednání obou podnikových výborů v hotelu Oddech dne 6. 5. zahájila tajemnice podnikového výboru Věra Nečasová **jednání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách**. Po informacích ze zásadních jednání předala slovo řediteli personálního odboru GR ČD Ivo Veselému, aby členy PV seznámil s aktuální situací v zaměstnanosti na Českých drahách. Ivo Veselý konstatoval, že zaměstnanec základna Českých drah nezadržitelně stárne, přičemž některé profese, ze-



Na snímku z jednání PV OSŽ při ČD je tajemnice PV Věra Nečasová a ředitel personálního odboru GR ČD JUDr. Ivo Veselý.

jména v oblasti správkárenské činnosti, je velice složité obsadit mladými pracovníky. České dráhy sice mají uzavřeny smlouvy se školami a s podniky, s nimiž spolupracují, ale nepřinášejí to potřebný efekt. „**Ze státlid, kteří se seznámí s prací na dráze, jich u podniku zůstane dva, tři a to je žalostně málo,**“ připomněl Veselý. Jak dále dodal, na vině může být i štedrá sociální politika státu, která nemotivuje nezaměstnané k práci na dráze. „**Nejvíce lidí odrazuje práce na směny, časté přesčasové práce a také mnohdy nepřiléhavé pracovní podmínky.**“

Přestože České dráhy jsou „na samé hranici personální únosnosti“, prohlásil nedávno ministr dopravy Dan Ťok, že na Českých drahách je přezaměstnanost a měly by se snižovat stavy zaměstnanců. „**Na dráze existují profese, na-**

příklad u vlakového personálu, které odmitají dělat stále vyšší objem přesčasů z důvodu nadměrné pracovní zátěže a žádají raději náhradní volno, aby se mohli věnovat rodině. Nejsou výjimkou případy, kdy zaměstnanci vlakových čet mají již v dubnu vyčerpan limit přesčasové práce na celý rok,“ reagoval na tvrzení ministra Veselý. Jeho slova potvrdil přítomní členové PV OSŽ při ČD. Příčinou tohoto stavu je podle jejich slov v tomto roce velký rozsah výluk na dráze a v mnoha případech také nekoordinovaná výluková činnost.

Samostatně jednal na Oddechu dne 6. 5. rovněž **Podnikový výbor OSŽ při ČD Cargo**. Předseda PV Radek Nekola informoval v úvodu členy PV o jednání se slovenskými kolegy, které se konalo 15. a 16. dubna v Žilině, v další části vyslechli členové PV zprávu o hospodaření podniku, kterému se sice daří snižovat plánovanou ztrátu, nicméně objem obchodu se v současné době propadá. Radek Nekola informoval členy Podnikového výboru o chystané schůzce vedení PV s řediteli jednotlivých provozních jednotek za účasti generálního ředitele ČD Cargo Ivana Bednářika. „**Budeme jednat především o problémech, které se týkají provozních zaměstnanců, mimo jiné také o úsporných opatřeních, které mohou v krajních případech vést i k vážným provozním závadám, ne-li přímo k nehodám.**“ Členové podnikového výboru kritizovali skutečnost, že část ředitelů PJ nebere odbory jako sociální partnery, ale spíše jako sociální soupeře. Radek Nekola slíbil, že všechny konkrétní připomínky a výhrady zaměstnanců k jednání a chování jejich nadřízených budou na uvedeném jednání s řediteli projednány a vedení PV bude žádat, aby z toho byly vyozeny konkrétní důsledky.

Na zasedání **Představenstva OSŽ** v Praze 12. 5., se jednalo mimo jiné o tom, že OSŽ v příštích volbách uvažuje o sestavení vlastní kandidátky. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša vysvětlil, že OSŽ bude požadovat plnění koaličních smlouvy. „**Když tento volební program nejsou schopny realizovat koaliční strany, tak do toho půjdeme sami,**“ dodal Pejša.

Jak dále vyplynulo z diskuse, nejen OSŽ, ale i vedení drážních i soukromých firem, v nichž má OSŽ své členy, stále častěji čelí různým atakům a výhrůžkám od politiků. Jedním z nejčerstvějších ataků je snaha vytlačit České dráhy (respektive jejich komerční vlaky) z tratě Praha – Olomouc – Ostrava.

Místopředseda OSŽ Radek Nekola hovořil mj. o auditu společnosti Deloitte v ČD Cargo, z něhož například vyplynulo, že jedinou cestou, jak udržet společnost nad vodou, je nemít kolektivní smlouvu. „**Cekám v brzké době nějaký střet,**“ dodal.

Místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o situaci u SŽDC, s. o., mimo jiné o tom, že jsou již uzavřeny na všech OR dohody o čerpání výkonových odměn.

Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný upozornil na situaci v lounských strojárnách, kde se blíží datum splatnosti dlužných částek na zdravotním a sociálním pojištění. Pokud by nebyl dodržen, následoval by na tuto firmu konkurs.

Následovalo projednání právního zastoupení v řízení před soudem a tradiční body organizační a různé.

—red—



Lokomotivy řady 232, u nás pojmenované „Ragulin“, byly u DB nasazovány na vozbu vlaků nákladní a osobní dopravy na neelektrifikovaných tratích. Po rozdělení DB AG na Cargo a osobní dopravu přešla část „Ragulinů“ pod DB Cargo. Na snímku „Ragulin“ 232.303-8 česká v pátek 8. 5. 2015 v depu v městečku Senftenberg na ukončení stávky strojvedoucích.

Léta neprovozovaná železniční trať by mohla znovu ožít a oživit tak turistický ruch v Broumovském výběžku

Čtyři kilometry dlouhá lánová ves Otovice, rozkládající se podél řeky Stěnavy až ke státní hranici s Polskem, přišla před deseti lety o železniční spojení se světem – 11. prosince 2005 byla na úseku z Broumova do Otovic zastávky veškerá doprava zastavena. Na tomto úseku se tak už deset let, s výjimkou zvláštních vlaků pro železniční nadšence, nejezdí, a to jak ke škodě místních obyvatel, tak především turistického ruchu. Malebný kraj pod hřebenem Broumovských stěn a Stolové hory by si rozvojem turistického ruchu určitě zasloužil, potenciál na to rozhodně má. Vždyť pracovních příležitostí je

dnes v obci velmi málo a nabízí je většinou jen zemědělství.

První pravidelný osobní vlak přijel do Otovic v roce 1875, ten zatím poslední 10. prosince 2005. Je až s podivem, že ještě deset let poté vypadá dřevěný přístřešek (až na malé projevy vandalisťácké) jako by sem přijel vlak naposledy včera. Dřevěná čekárna je v zachovalém stavu; uklizená, čistá, jako by místní obyvatelé očekávali příjezd vlaku. Ostatně i samo kolejiště na první pohled vypadá zachovalé. Zvěsti o rozkradených šroubech či přídržnicích jsou v tomto případě zřejmě fámy, alespoň při po-

hledu do nejbližšího okolí zastávky. Někde u Broumova ale nějaké šrouby a přídržnice prý chybějí.

Ačkoliv obnova železničního provozu na úseku Broumov – Otovice zastávka není na pořadu dne, tu a tam se v tisku objeví zmínka o obnově železnice mezi polským Tlumaczowem a Otovicemi. Naděje ožily zvláště poté, co obec Otovice odkoupila starý násep od zastávky v Otovicích až ke státní hranici. „**Tyto pozemky jsme koupili především z obav před spekulanty,**“ říká starosta Otovic Petr Novák.

(Pokračování na straně 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Přechodem tzv. živé dopravní cesty od ČD k SŽDC se na stole objevily znovu problémy s turnusy, které jsme u ČD měli již vyřešeny.“

Hovoříme s **JAROSLAVEM LEŠTINOU**, novým oblastním inspektorem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Plzeň a České Budějovice

Odborové sdružení železničářů vyhlásilo letos v únoru výběrové řízení na obsazení pozice inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Plzeňský a Jihočeský kraj. Požadavkem bylo minimálně středoškolské vzdělání s maturitou, čistý trestní rejstřík, dobré komunikační schopnosti, solidní vystupování a bydliště v oblasti působnosti. Vybrány uchazeč měl být zároveň komunikativní člověk, který bude ochoten se neustále vzdělávat. Výhodou byly pocho-pitelné zkušenosti z práce v odborech, zkušenosti z oblasti BOZP či praxe v oblasti železniční dopravy. Takže z tohoto pohledu jste ideálním nástupcem Ing. Jana Kubrichta.

Hlavním požadavkem v rámci výběrového řízení bylo minimálně středoškolské vzdělání a bydliště v oblasti působnosti. Výhodou pak i zkušenosti z práce v odborech, zkušenosti z oblasti BOZP či praxe v oblasti železniční dopravy. Takže z tohoto pohledu jste ideálním nástupcem Ing. Jana Kubrichta.

Které odborářské funkce máte na mysli? Začínal jsem jako předseda základní organizace v Ševětíně, potom jsem byl v závodním výboru (ZV) ve Veselí nad Lužnicí v železniční stanici, potom v ZV železniční stanice České

Budějovice, v Radě předsedů při OPŘ Plzeň, v Republikové radě dopravy a přepravy v Praze.

Výčet je dostačující, jaké zkušenosti máte s oblastí bezpečnosti práce?

Už více než dvanáct let pracuji jako neuvolněný dobrovolný inspektor BOZP při ZO, takže vím, do čeho jdu. Navíc jsem už šestkrát byl na školeních pořádaných OSŽ v Kořenově. Takže určité zkušenosti z tohoto oboru mám.

S jakými cíli či představami jste do výběrového řízení šel?

Mojí hlavní motivací bylo naplno se věnovat práci v odborech, protože částečně, jako neuvolněný funkcionář, to dělám odjakživa. Svoji roli sehrálo i to, pokusit se něco změnit. Jako neuvolněný inspektor BOZP můžete těžko něco změnit, teď se s titulem nové funkce o to pokusím znovu. Nemyslím si, že to půjde samo, ale určitě to bude snažit.

Pamatují si vás ze školení v Českých Budějovicích, letos v únoru, kdy jste diskutoval a bojoval za určitou věc. Vypadalo to, že nejste se vším úplně spokojen.

Nerad utíkám z boje, být to tak nyní možná vypadá, ale ono – a teď to možná bude znít hloupě – těch sil s přibývajícím věkem nějak ubývá a těch bojů naopak přibývá. A že těch bojů se zaměstnavatelem za ta poslední léta, ať už v Českých Budějovicích, nebo ve Veselí nad Lužnicí, bylo! A ještě navíc se opakují. Přechodem „živé dopravní cesty“ od ČD k SŽDC se na stole objevily znovu ty samé problémy s turnusy, které jsme už měli u ČD vyřešené. To mě strašně



vyčerpává. A zaměstnavatel si myslí, že ho nevidím, že na něj útočím, ale já mu přitom chci pomoci najít řešení k oboustranné spokojenosti – zaměstnavatele i zaměstnanců.

S jakými očekáváními, cíli přicházíte do funkce oblastního inspektora ochrany zdraví při práci?

Přemýšlel jsem nad tím, ostatně – popravdě řečeno – očekával jsem, že tato otázka někdy od někoho přijde. Honza Kubricht (končící oblastní inspektor BOZP) je výrazná osobnost, takže mým cílem je dosáhnout jeho kvality. Hned to asi nepůjde, někdy za čas snad ano. Jedno ale vím přesně: bude to velmi náročné a bude to trvat velmi dlouho, protože on dělá v odborech řadu let, co jen já ho znám. Jako tajemník působil v odborech dlouhá léta, má spoustu zkušeností, zná hodně lidí, takže k mé plné spokojenosti postačí, když budu jednou stejně dobrým inspektorem BOZP, jako byl on. Michael Mareš



Zatímco obec Babylon vzkvétá, stejnojmenná zastávka chátrá

První písemná zmínka o dřevorubecké osadě Babylon (původně se osada jmenovala Pařezov) pochází z roku 1587. Za 1. republiky se především díky výhodné poloze Babylonského rybníku a přilehlým hotelům Praha, Bohmann, Bedniček a Belveder zdejší osada přeměnila na známé a vyhledávané letovisko. Letovisko Babylon je situováno při zalesněných okrajích mělkého údolí potoka Bystřice u Babylonského rybníka. V letní sezoně se v Babylone vystrídá až 5000 rekreantů. V současnosti se letovisko Babylon přetváří na klimatické lázně s wellness

pobyty. Je to umožněno příznivou polohou při okraji CHKO Český les (Babylon leží v nadmořské výšce 470 m), obec je navíc chráněna horským hřebenem s dominantním vrcholem Čerchova (1042 m). V obci je v současnosti řada hotelů, penzionů a restaurací s obcerstvením, autokemp, tenisové kurty, řada sportovišť a hlavně vlaková zastávka. Architektonicky zajímavý sto let starý dřevěný objekt zastávky v obci Babylon letos slaví (alespoň podle informačních tabulí v obci) rovných sto let.

(Pokračování na straně 2)

Modernizace trati mezi Jeseníkem a Šumperkem má dopad do zaměstnanosti regionu

Na Jesenícku, které organizačně spadá pod Provozní obvod (PO) SZDC Olomouc, se v současné době rýsuje složitá situace v zaměstnanosti. Je to v důsledku pokračujících prací na obnově a modernizaci tratě mezi Šumperkem a Jeseníkem (trať č. 292). „V oblasti Jesenícka, kde nezájemnost v minulosti dosahovala až 17 procent, hrozí v důsledku modernizace ztráta práce i u některých zaměstnanců železnice“, uvedl přednosta PO Olomouc Zdeněk Ježior. Jen zavedení úsekového řízení v železničních stanicích Ruda nad Moravou a Bohdík znamená snížení personální potřeby výpravních o deset zaměstnanců. V samotném Jeseníku pak modernizací staničního zabezpečovacího zařízení dojde ke snížení personální potřeby o šest signalistů. „Všem těmto pracovníkům ale zajišťujeme ve spolupráci se zdejším ZV OSŽ náhradní zaměstnání“, zdůraznil Ježior. „Bude to sice znamenat například větší dojíždění, či nutnost zaškolit se do nového zaměstnání, všichni nadbyteční ale dostanou

nabídku nové práce.“ Přednosta rovněž ocenil spolupráci se zdejším ZV OSŽ, kterou označil za vynikající, a to jak v době, kdy zde předsedu dělal Martin Malý (t. č. předseda PV OSŽ SZDC), tak za současného předsedy Milana Blažka.

V březnu byla zahájena na trati z Hanušovic do Bludova rozsáhlá několikaměsíční výluka, po jejímž skončení budou výše uvedené železniční stanice (Ruda nad Moravou a Bohdík) zapojeny do dálkového ovládní ze železniční stanice Šumperk. Celkovou modernizací zabezpečovacího zařízení projde Jeseník a přilehlé železniční stanice Písečná a Mikulovice. Celková rekonstrukce čeká i celý úsek mezi železničními stanicemi Jeseník a Hanušovice (cca 35 km), kde bude po rekonstrukci tratě zvýšena traťová rychlost. V souvislosti s tím čekají komplikace v dopravě i cestující na této trati, kde bude zavedena dlouhodobá náhradní autobusová doprava, která v úseku mezi Hanušovicemi a Jeseníkem skončí až v roce 2016.

Miroslav Čáslavský

Zatímco obec Babylon vzkvívá, stejnojmenná zastávka chátrá

(Pokračování ze str. 1)

Budova zastávky, která vzhledem spíše připomíná dřevěnou chatu, chátrá. Rozbitá okna zalují na správcu (SZDC). A ten se chystá zjednat nápravu. „O výroci zastávky Babylon víme. Ačkoliv se nějaká generální oprava této budovy neplánuje, proběhne před sezo-

nou samozřejmě její nutná údržba a drobnější opravy. Při těch dojde i na plánované zasklení všech oken. Jak dlouho to vydrží, neumíme odhadnout. Zastávka bývá častým cílem útoků vandalů,“ uvedl mluvčí SZDC Jakub Ptáčinský.

—mmč—



EC 354 Franz Kafka projíždí zastávkou Babylon.

PŘEDSTAVUJEME

Tomáš Gilg:

„Snažím se nezklamát důvěru, kterou jsem dostal jako člen Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo.“

Tricetiletý Tomáš Gilg patří mezi nejmladší členy Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo. „Někdy si mě kolegové a kolegyně ve výboru dobírají, že by mohli být můji rodiči,“ komentuje s úsměvem situaci ve výboru. Nicméně práci v Podnikovém výboru věnuje značnou část svého volného času a snaží se, spolu s celým výborem, přispět k tomu, aby zaměstnanci ČD Cargo vnímali OSŽ jako organizaci, která hájí jejich práva. „Myslím, že se nám to daří,“ dodává.

Na dráhu se Tomáš Gilg dostal jakoby náhodou. „Nikdo z mých předků nikdy na dráze

moc. Ze železniční stanice Otrokovice reagovali na jeho nabídku z roku 2003 a nabídli mu místo posunovače v železniční stanici Lípa nad Dřevnicí, což je kousek od rodiště jeho manželky. „Vykonal jsem nové zkoušky (ty z OKD České dráhy neuznaly) a nastoupil jsem jako vedoucí posunu ČD na kontejnerovém překladišti Metrans v Lipě nad Dřevnicí.“ Téměř na den s nástupem k Českým drahám se Tomáš Gilg také oženil a letos v dubnu se mu narodil syn, na něhož je patřičně pyšný. „Vážil skoro čtyři kila,“ chlubí se.

Zhruba po půl roce práce u ČD vznikla organizace ČD Cargo, v níž Tomáš Gilg pracuje dodnes. Od roku 2007 se v práci na vlečce Metransu mnohé změnilo. V důsledku poklesu zátěže došlo k podstatné redukci pracovníků ČD Cargo – zrušeny zde byly například funkce tranzitérů, jedno místo posunovače a redukována byla i práce celních deklarantů. „V současné době pracujeme v síle dva vedoucí posunu, jedna nákladní pokladní a na osm hodin je zde celní deklarant,“ vypočítává Tomáš Gilg současné personální složení ČD Cargo na vlečce v Lipě nad Dřevnicí, která spadá pod provozní pracoviště (PP) Otrokovice.

V odborech je Tomáš Gilg od svého nástupu do práce. Nejprve jako člen ZO odborové organizace hornictví, geologie a naftového průmyslu (OS PHGN), kde byli tehdy organizováni zaměstnanci OKD Doprava, po příchodu k ČD Cargo pak přestoupil do OSŽ. „Nejprve jako řadový člen, ve volbách v roce 2013 jsem byl zvolen do ZVO OSŽ Otrokovice, jehož předsedu dělá Josef Gajdošík. V této základní organizaci jsou zastoupeni všichni členové z otrokovického obvodu, včetně zaměstnanců SZDC a Českých drah,“ popisuje svůj vstup do závodního výboru, ve kterém byl následně delegován do Výboru OSŽ při PJ Brno, a tam potom jako člen celorepublikového Podnikového výboru ČD Cargo, jemuž předsedá Radek Nekola. „Zřejmě mě má kolegové ohodnotili jako aktivního člena a já se snažím jejich důvěru nezklamet,“ hodnotí svůj postup v OSŽ. „Za hlavní prioritu považují kvalitní kolektivní smlouvu, od níž se odvíjí vše ostatní. Nejdůležitější úkol odborů pak je dbát na její striktní dodržování ze strany zaměstnavatele.“

Miroslav Čáslavský



nepracoval, všichni byli stavaři. Já jsem však, kdoví proč, stavařem být nechtl a tak jsem vystudoval střední odbornou školu dopravní v Ostravě Vítkovicích.“ Jak dále dodává, na škole ho železniční problematika plně zaujala, zejména díky spolužákům, kteří ho, jak říká, „nakazili“. Po maturitě v roce 2003 nastoupil do zaměstnání v tehdejší podniku OKD Doprava (dnes AWT), neboť na Českých drahách o jeho práci nebyl zájem. „Obeslal jsem tehdy 56 uzlových železničních stanic v celé republice, přišla mi ale jen jedna odpověď s nabídkou místa mazáče výměn v Hrušovanech nad Jevišovkou a jedna nabídka místa dozorce výhybek v Mostě. To však bylo daleko a tak jsem přijal nabídku v OKD Doprava jako posunovač a později vedoucí posunu.“

Po čtyřech letech však jako by zasáhla vyšší



Prostor břevlavského přednádraží by mohl již příští rok zaznamenat podstatné změny k lepšímu ve svém vzhledu.

NAVŠTÍVILI JSME

Břeclav

Na prvním nástupišti železniční stanice Břeclav jsou umístěny celkem čtyři pamětní desky. Ta nejstarší, z roku 1989, připomíná 150 let od dne, kdy na toto nádraží vjel první vlak z Vídně (6. června 1839), další tři se již týkají přestavby této stanice, která probíhala od roku 2004 do roku 2015. Koncem roku 2006 byla ukončena optimalizace traťového úseku Břeclav – státní hranice ČR/SR, v roce 2010 byla ukončena první stavba rekonstrukce železničního uzlu Břeclav a v závěru roku 2014 pak skončila druhá stavba této rekonstrukce, během níž byla Břeclav uvedena do takového provozního stavu, který umožňuje i případné zapojení této stanice do uvažované vysokorychlostní trati (VRT).

Slavnostní ukončení přestavby železniční stanice Břeclav se konalo na prvním nástupišti této stanice v úterý 28. dubna 2015. Slavnostního přestřžení pásky se ujali zástupci investora (SZDC a SFDI), generálního projektanta (SUDOP Bmo), zhotovitele (EŽ Praha a AZD Praha), starosta města a další osobnosti. Přítomni byli samozřejmě i zástupci tisku, rozhlasu, televize a dalších médií.

Generální ředitel SZDC Pavel Surý ve svém úvodním projevu vyzdvihl zejména skutečnost, že náročná stavba (rekonstrukce kolejí, výhybek a trakčního vedení v tzv. „úzkém hrdle stanice“ pro rychlost 160 km/h, přes výhybky 100 km/h) proběhla bez jakýchkoliv problémů a odchylek od harmonogramu. „Je to zásluhou všech, kteří se na stavbě podíleli,“ vyzdvihl Surý. Generální ředitel EŽ Praha Karel Mora zdůraznil skutečnost, že Břeclav patří mezi několik málo kompletně dokončených železničních uzlů v České republice. „Zbývá zde již jen technické zapojení do dálkového řízení, které by mohlo být provedeno již v příštím roce,“ dodal. Generální ředitel AZD Praha Zdeněk Chrdle pak vyzdvihl skutečnost, že Břeclav je vybavena v současné době nejmodernějším zabezpečovacím zařízením typu ESA 44, které má evropskou úroveň a umožňuje postavit 10.350 vlakových a 1700 posunovacích cest. Starosta Břeclavi Pavel Dominik oznámil zájem města na přestavbě přednádraží, které by se mělo stát

jakousi vstupní branou do tohoto města na hranicích se Slovenskem a s Rakouskem.

A jak se přestavba nádraží dotýká provozních pracovníků Českých drah, především zaměstnanců ZAP – vlakových čet a osobních pokladních? „Podařilo se nám uzavřít dohodu s RSM Brno o pronájmu pozemku v areálu nádraží, který bude využit jako parkoviště pro zaměstnance Českých drah. Zatím je to na jeden rok, ale usilujeme o pronájem dlouhodobější,“ říká předseda břevlavského ZV OSŽ Karel Tomeček. Parkoviště budou využívat především vlakové čety, jejichž členové z velké části dojíždějí na pracoviště z okolních obcí automobily. Původně platili řidiči za parkovné soukromé firmě 1750 korun za rok, nyní by to mělo být 250 korun za rok, přičemž vybrané peníze budou sloužit k úhradě pronájmu RSM. „Na parkovišti bývá zhruba 40 aut, vydali jsme ale vzhledem k turnusu 130 parkovacích karet,“ říká Tomeček.

Změny pocití i zaměstnanci osobních pokladen, kteří se budou při opravě osobního nádraží stěhovat z prostoru původních pokladen do zdejšího ČD centra. V místě, kde jsou nyní osobní pokladny, bude vybudován průchod mezi nově postaveným autobusovým nádražím a vlakovým nádražím. „Během několika málo měsíců dojde také k přestěhování vedení PO Břeclav z původní administrativní budovy na ústřední stavědlo,“ dodává předseda Tomeček.

V souvislosti s uvažovaným zapojením Břeclavi do centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově by měla do Přerova přejít i část zdejších výpravních. S tím ale předseda Tomeček nesusouhlasí. „Domníváme se, že pohraniční stanice (Břeclav, Bohumín, Děčín a další) by do dálkového řízení zapojování být neměly,“ vyjadřuje stanovisko zdejšího ZV OSŽ. Komunikace „domácích“ výpravních se sousedními zahraničními partnery je totiž podle názoru předsedy lepší, než komunikace ze vzdáleného centra. „Je tomu tak i v sousedním Rakousku, kde trať z Vídně směrem k Břeclavi je řízena centrálně, výpravní v přechodové stanici Hohenau ale zůstali.“

Miroslav Čáslavský



Slavnostní chvíle těsně před přestřhnutím pásky, které ukončilo přestavbu železničního uzlu Břeclav.

ZE SVĚTA

Je sice po stávce strojvůdců, ale... Spolupráce mezi oběma rivalskými odborovými svazy je v nedohlednu

Poté, co 10. 5. skončila šestidenní stávka strojvůdců, nejdelší v historii Deutsche Bahn (DB) (Německé dráhy), a německé hospodářství postupně sčítá jí způsobené škody, tak nezbytná spolupráce mezi oběma rivalskými odborovými svazy se zdá být i nadále v nedohlednu. Jak konstatoval 12. 5. německý týdeník WirtschaftsWoche, OS strojvůdců (GDL) a OS železničářů (EVG) se každý po svém obává, že jeho případný zisk při dalším vyjednávání s koncernem DB o tarifních podmínkách bude druhým soupeřem přebit či zablokovan.

Rozdílné požadavky obou OS při paralelních vyjednáváních s DB jsou hlavní překážkou pro dosažení nové tarifní dohody. Zatímco mnohem silnější EVG usiluje především o vyšší mzdy pro železničáře, nárokuje GDL zkrácení délky pracovního týdne o jednu hodinu a příznivější sociální podmínky. Zároveň však GDL nechce nic slyšet o nadproporcionálním zvýše-

ní mezd i pro nižší mzdové kategorie, prosazovaného EVG. GDL, jehož počet členů nedosahuje ani třetinu odborářů EVG, rovněž neústupně požaduje začlenění některých profesí pracovníků dráhy, jako průvodčích, personálu ochrany, jídelních vozů či úklidu, pod svou kompetenci.

Jan Hála

Zakázky německých dodavatelů pro dráhu klesly loni o třetinu!

Přestože průmysl Spolkové republiky Německo dosáhl počátkem roku 2014 rekordního obratu, v průběhu téhož roku došlo v důsledku politického napětí i silné zahraniční konkurence k postupnému opačnému trendu. V souvislosti se sankcemi proti Rusku i rostoucí čínskou konkurencí počet zakázek pro německé dodavatele pro kolejovou dopravu však posléze klesl o více než třetinu na cca 9,5 miliardy eur, konstatoval 17. dubna v týdeníku WirtschaftsWoche předseda Svazu drážního průmyslu v Německu (VDB) Martin Lange.

„Je to zklamání,“ prohlásil Lange ve srovnání s loňským rekordním počinkem 12,5 miliardy eur. A zdůraznil, že na vině jsou sankce proti Rusku, vyhlášené Evropskou unií, které navíc ženou Moskvu do rukou Číny, jež stále

VŠIMLI JSME SI

● **VŠEJANSKÁ SPOJKA** má podle záměru ministerstva dopravy posílit spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Nová trať o délce 8,5 km má navázat na trať Lysá nad Labem - Milovice a propojit ji s tratí Mladá Boleslav – Nymburk. Na jednání s hejtmánem Středočeského kraje Milošem Peterou přislíbil ministr dopravy Dan Tok, že nechá prověřit stav studie proveditelnosti, kterou připravila Správa železniční dopravní cesty, případně zadá její dokončení.



● **JIŽ VÍCE** než rok je možno spatřit dvojici odstavených služebních vozů „hytláků“ před bývalou nuselskou vodárnou v žst Praha-Vršovice. Jeden z nich odstaven „nevydržel“ a raději vyhořel. Nebude trvat dlouho a může vyhořet i objekt vodárny. Ještě nedávno v levém křídle vodárny bydlel bývalý výpravní z Prahy–Modřan Josef Štech, ten však po neúměrném zdražení nájemního bytu tento opustil, od té doby je historická budova starých „Nuslí“ zcela prázdná a nezadržitelně chátrá (na snímku Martina Kubíka).



● **VE SPOLUPRÁCI** JHMD, a. s., a společnosti ČD Cargo putují nákladní vagony na podvalnicích i na úzkorozchodnou trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice. Firma Čech odpady je v současné době jediným zákazníkem na této trati, konkrétně jejich pobočka v Lomech, místní částí obce Člunek, která k dopravě používá železnici. Ze stanice Kunžak–Lomy odcházejí do severoitalské ocelárny Tavisio Boscorverde vozy Eas ložené železným šrotem.



Kuriozita na Vysočině: Osobní automobil jako náhrada za osobní vlak

Nádech prázdninových dobrodružství mělo ve dnech 2. až 6. května cestování po trati 225. V té době zde totiž (v úseku Batelov – Veselí nad Lužnicí) probíhala výluka, a tak byly všechny vlaky nahrazeny náhradní autobusovou dopravou (NAD). Tedy až na výjimku – spoje obsluhující zastávku Mnich. Na tuto zastávku totiž z Kardašovy Řečice zajišťovala zvláštní linka v podobě mikrobuse (osobního automobilu značky Chrysler). Cestující tuto možnost hojně využívali. Především to byli obyvatelé půl kilometru vzdálené stejnojmenné obce či turisté, kteří si zastávku Mnich vybrali za cíl svého výletu, během něhož navštívili například nedaleké bývalé poutní místo Svatou Barboru (dnes soukromý objekt).

—mmč—

více sází na vývoz svých zařízení pro železniční dopravu. K silnější exportní expanzi Číny navíc přispívá i fúze obou vedoucích čínských výrobců vlaků CNR a CSR. Nový podnik je totiž tak velký, jako železničářské divize doposud největších světových producentů Siemens, Bombardier a Alstom dohromady.

Jan Hála

Nesprávná jízda nákladního vlaku

Nákladní vlak, který byl nesprávně směřován, se objevil na frankfurtském hlavním nádraží. Přes dvě hodiny blokoval nákladní vlak koleje hlavního nádraží, jak informoval tiskový mluvčí DB. Chybu udělal jeden z výpravních, kterému bylo nahlášeno nesprávné číslo vlaku a tím došlo k tomu, že vlak se ocitnul v hlavovém osobním nádraží. Jednalo se o nákladní vlak soukromého dopravce, který měl hlavní nádraží minout a místo toho skončil na koleji č. 4 hlavního nádraží.

„Něco takového se stává zcela zřídka,“ řekl mluvčí DB. Proto se to stalo atrakcí. Rada cestujících si pořizovala foto z nápisů na informačních tabulích, které oznamovaly „Bitte nicht einsteigen (prosím nenastupovat)“. Z tohoto důvodu došlo u patnácti vlaků ke zpoždění.

Z Transportweb, 20. 4. 2015, zpracoval—sh—

Obzor č. 10 – 12. června 1990

Na první straně čísla 10 je otištěno stanovisko Představenstva OSŽ na vznik samostatné odborové organizace – Federace strojířů – která byla založena 16. 5. 1990. „Vznik další odborové organizace, která by podle tvrzení předsedy p. Slunky měla organizovat asi 10 % pracovníků na železnici, je tříštěním sil odborářů, nicméně respektujeme právo každého zaměstnance být členem té odborové organizace, kterou si zvolí,“ píše se v úvodu stanoviska. Dále je v něm uvedeno mimo jiné, že stanoví OSŽ nevylučují členství ve více odborových organizacích, OSŽ tedy bude u těch členů OSŽ, kteří budou zároveň i členy federace, dvojitým členstvím respektovat.

Vznikem Federace strojířů zabývalo Ústředí OSŽ na svém jednání dne 31. 5. „Po zhodnocení stanov FS konstatovalo, že Federace je organizací silně centralistickou, kde soustředění pravomocí v rukou dvanačtičlenného představenstva nedává záruky obhajování práv a zájmů členů ani podílů členů na řízení a rozhodování. V OSŽ platí jasná zásada, že nejvyšší pravomoc má základní organizace a jí nemůže nikdo nic nařizovat. Charakter Federace a nejasnost jejich organizačních a finančních koncepcí nedává OSŽ dostatečné záruky navázání partnerských vztahů,“ uvádí se ve stanovisku.

Nad tříštěním odborových sil v důsledku založení nové odborové organizace na železnici

se zamýšlí i autor z LD Přerov, který ve své poznámce píše mimo jiné, že při rozhodování, zda vstoupit, nebo nevstoupit do Federace strojířů, je třeba především řádně promyslet otázku, komu to prospěje. Poukazuje při tom na zkušenosti z jiných zemí, například ze Švédska či Francie, kde stojí silné odbory, sjednocené jen v několika velkých odborových ústředních. „Takto v silném početním stavu si vymohly přímou účast při tvorbě zákonů a právních norem všeobecně.“ Autor zdůrazňuje, že k cíli vytvořit vyspělé odbory je možno jít přímo bez oklik, což je úspora drahocenného času. „A někteří z nás tuto možnost zahazují a dělí malé odborové sdružení na ještě menší celky, místo snahy vytvořit velké dopravní odbory spojením všech dopravních profesí v celém státě. Volí tedy zdlouhavou, klikatou cestu chyb a problémů. To je proti zájmu všech, tedy i nás, strojířů.“

Na stránkách Obzoru č. 10 dále najdeme informaci o chystané racionalizaci systému řízení železniční dopravy, které by mělo být tří-
stupňové (Ústřední ředitelství ČSD), čtyři oblastní ředitelství (Bratislava, Olomouc, Praha, Plzeň) a železniční služebny (výkonné jednotky).

V Obzoru dále mimo jiné najdeme článek informující o nevhodném chování některých železničářů na zájezdech, jehož důsledkem bylo vyhlášení stop stavu pro naše zájezdy do Dánska.

Zdeňka Sládková

INFORMACE

Využití služeb taxi

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdnic o výhodách, že při ujetí posledního přípoje nevzniká nárok na proplacení alternativní dopravy do cílové stanice, například použitého taxi. Tento nárok nevzniká ani v případě, pokud má držitel zaměstnaneckých jízdnic výhod doplatek do 1. vozové třídy (jednorázový nebo časový).

Jízdní výhody jsou zaměstnaneckým benefitem, tudíž podmínky pro jejich čerpání jsou určeny příslušnými předpisy a pokyny ředitele odboru personálního GR ČD. Nárok na proplacení služby taxi je zakotven v SPPO a tedy platí pouze pro cestující z jízdné dle TR 10 a SPPO. Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Přechod práv a povinností z pracovních vztahů (3/3)

Ve druhé části uveřejněné v Obzoru jsme se věnovali zejména problematice nepřipustnosti uzavírání pracovních smluv přejímajícím zaměstnavatelem. Třetí část pojednává o povinnostech dosavadního a přejímajícího zaměstnavatele ve vztahu k odborovým organizacím.

Se zaměstnanci, kteří přešli k přejímajícímu zaměstnavateli se neuzavírá, jak již bylo výše uvedeno, nová pracovní smlouva, ale přejímající zaměstnavatel písemně informuje zaměstnance o změně zaměstnavatele, případně jiných měnících se skutečnostech (§ 37 odst. 1 ZP) a navazuje na pracovní smlouvu. Před dnem nabytí účinnosti přechodu práv a povinností z pracovních vztahů k jinému zaměstnavateli jsou dosavadní zaměstnavatel a přejímající zaměstnavatel povinni v dostatečném časovém předstihu, nejpozději 30 dnů před přechodem práv a povinností, informovat odborovou organizaci (§ 287 odst. 1 ZP) a uveřejněné záležitosti s ní projednat (§ 287 odst. 2 ZP).

Dále je potřeba zdůraznit, že důsledkem přechodu práv a povinností z pracovních vztahů je na druhé straně skutečnost, že nevzniká zaměstnancům nárok na výplatu odstupného, případně ani zvýšeného odstupného, které může náležet z kolektivní smlouvy, a to z toho důvodu, že nedochází k rozvázání pracovního poměru (ani výpovědi, ani dohodou), naopak na pracovní smlouvě zaměstnanec se fakticky nic nemění.

Rovněž je nutné zdůraznit, že přechod práv a povinností z pracovních vztahů jiným způsobem, než v případech stanovených zákoníkem práce nebo jiným právním předpisem, je vyloučen. Smlouva o tom, že práva a povinnosti z pracovních vztahů přecházejí na někoho jiného, aniž by šlo o případ stanovený zákoníkem práce nebo zvláštním právním předpisem, anebo smlouva, jejímž předmětem byl převod zaměstnanců k jinému zaměstnavateli, je pro rozpor se zákonem neplatným právním úkonem (rozhodnutí NS ČR spis. zn. 21 Cdo 253/99). Smluvní převod již existujících nároků zaměstnavatele vůči zaměstnanci, nebo zaměstnance vůči zaměstnavateli, na jiný subjekt je rovněž nepřipustný.

Významnou povinností dosavadního a přejímajícího zaměstnavatele před přechodem práv a povinností z pracovních vztahů je informovat odborovou organizaci nebo radu zaměstnanců o této skutečnosti (§ 339 ZP). Současně jsou zaměstnavatelé povinni se sociálními partnery projednat za účelem dosažení shody:

- stanovené nebo navrhané datum převodu,
- důvody převodu,
- právní, ekonomické a sociální důsledky převodu pro zaměstnance,
- připravovaná opatření ve vztahu k zaměstnancům.

Byla-li výpověď zaměstnance podána ve lhůtě 2 měsíců ode dne nabytí účinnosti přechodu

práv a povinností z pracovních vztahů, nebo nabytí účinnosti přechodu výkonu práv a povinností z pracovních vztahů, nebo byl-li pracovní poměr zaměstnance v této lhůtě rozvázán dohodou, může se zaměstnanec u soudu domáhat určení, že k rozvázání pracovního poměru došlo z důvodu podstatného zhoršení pracovních podmínek v souvislosti s přechodem práv a povinností z pracovních vztahů, nebo přechodem výkonu práv a povinností z pracovních vztahů (§ 339a ZP).

Došlo-li k rozvázání pracovního poměru z důvodů uvedených v předcházejícím odstavci, má zaměstnanec právo na odstupné (§ 67 odst. 1 ZP).

Právní úprava zaměstnanci nabízí možnost nepřejít k novému zaměstnavateli, a to i tehdy, pokud se zaměstnanec doví o přechodu práv a povinností, respektive výkonu práv a povinností z pracovních vztahů v době, kdy by nestihl podat výpověď z pracovního poměru tak, aby dvouměsíční (či jinak sjednaná) výpovědní doba uběhla ještě před účinností přechodu. Při výpovědi zaměstnanec podle ustanovení § 51a ZP neplatí obecná pravidla pro běh výpovědní doby – pracovní poměr skončí vždy nejpozději v den, který předchází dni nabytí účinnosti přechodu práv a povinností z pracovních vztahů.

De facto se může jednat i o okamžitě zrušení pracovního poměru. Podmínkou je, aby výpověď byla dána písemně a bylo nepochybné, že je dáována v souvislosti s přechodem práv a povinností z pracovních vztahů. V zájmu právní jistoty lze doporučit, aby byl tento důvod ve výpovědi zaměstnance výslovně uveden. Při tomto způsobu skončení pracovního poměru zákoník práce nezakládá zaměstnanci další práva (např. na odstupné).

Aplikace příslušných ustanovení zákoníku práce o přechodu práv a povinností z pracovních vztahů (§ 338 a násl. ZP), uplatnění všech práv a benefitů ve prospěch zaměstnance, vyplývajících z pracovní nebo kolektivní smlouvy je významným právem zaměstnanců v pracovních vztazích, které je nutno respektovat.

Do našeho právního řádu byla, v souvislosti s výše uvedeným prostřednictvím „harmonizační“ novely zákoníku práce č. 155/2000 Sb., implementována směrnice č. 77/187/EEC, ve znění směrnice č. 98/50/EC, kterou se zakotvuje ochrana práv zaměstnanců při převodu zaměstnavatele nebo činnosti zaměstnavatele na jiný subjekt s cílem zachovat všechna práva zaměstnanců v případě změn zaměstnavatele.

Mikuláš Hubičský, manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí



Otopovice zastávka. Konečná, kam už 10 let vlaky nejezdí.



Broumov, dočasná konečná stanice vlaků na trati 026.

Léta neprovozovaná železniční trať by mohla znovu ožít a oživit tak turistický ruch v Broumovském výběžku

(Pokračování ze str. 1)

„Prostě abychom mohli do případné obnovení trati mluvit, s cílem obnovit chybějící železniční svršek na přibližně necelých dvou kilometrech poměrně zachovaného železničního náspu na našem území, kde už vlaky téměř sedmdesát let nejezdí (veškerá doprava přes hranice byla údajně zastavena v roce 1946). Nové koleje možná jednou Polsko a Otopovice, jak v minulosti sliboval kraj a o co už léta usilují i železniční nadšenci, skutečně spojí,“ dodává starosta Novák.

Na české straně hranic chybí 1,7 kilometru kolejí, další dva kilometry by bylo třeba dostavět v Polsku. Královéhradecký kraj i dolnoslezské vojvodství už svůj zájem o propojení trati deklarovaly i u českého ministerstva dopravy, zatím ale bez výrazného efektu. Kromě osobních vlaků se uvažuje i o dvou párech nákladních vlaků denně, které by nahradily nákladní automobily nyní složitě objíždějící Broumovský výběžek. Po trati mezi Otopovicemi a Meziměstím

by mohly jezdit nákladní vlaky přepravující nejen polský melafyr, ale i písek z písníků či dřevu z Polska k českým zpracovatelům. Lidé v Otopovicích se totiž bojí chvíle, kdy úřady povolí průjezd nákladní dopravy z Polska přes Broumovský výběžek.

Podle Petra Nováka je však nákladní doprava po železnici spíše „zbožným přáním“. „Nakládat něco na vlak kvůli deseti kilometrům je neekonomické,“ říká s tím, že by bylo pochopitelně krásné, kdyby se nákladní doprava dostala ze silnic na koleje. „Ale v tomto státě to nemůže nikdo zaručit. Bohužel pro dopravce je levnější a jednodušší převézt kámen kamionem než vlakem. Někde na webových stránkách Královéhradeckého kraje je představena dopravní studie 'Brána k sousedům'. Mě tam upoutala myšlenka zokruhování tratě Nowa Ruda – Walbrzych – Meziměstí – Otopovice – Nowa Ruda. To si myslím, že by bylo turisticky velmi zajímavé, ale ekonomicky to nedokáží posoudit,“ uzavírá Michael Mareš



Osiřelý hektometrovník v Otopovicích.

NÁZORY

Glucholazy. Tomu říkám politická neschopnost!

Nedávno byl v Obzoru článek o situaci v Glucholazech. V t. č. platném GVD byla po téměř jedenácti letech obnovena osobní doprava na krátké odbočce Glucholazy – Glucholazy Miasto. Trať do zastavení provozu 31. 7. 2004 pokračovala ještě o kilometr dál, do konečné stanice Glucholazy Zdrój.

Trať ležící v tehdejší říši Německu byla otevřena v květnu 1914, v době vrcholu evropského lázeňství. Přežila několik režimů i států, ale nepřežila šetřilkovství protizelezničnické nalažené společnosti. Přešlo deset let a někdo si vzpomněl, že by se trať mohla reaktivovat. Vše má však své ALE. Trať sice byla zprovozněna, ale pouze dvěma alibistickými páry o víkendech, které vesměs nenavazují na smysluplné přípoje jak pro české turisty, tak pro polské. Polák se nedostane do Jeseníků ranním spojem, Čech se zase nedostane podvečerním spojem do Jeseníků.

Má takováto neschopnost odpovědných politiků, kteří zadávají grafikon, vůbec smysl? Bu-



Polský vlak 60910/60834 přijel do konce zastávky Glucholazy Miasto, za chvíli se vrací zpět. Je sobota, 18. dubna



Zničené přejezdové zabezpečovací zařízení směr Glucholazy Zdrój.

Demagog Jančura

V internetové verzi iDnes Brno byl 3. 5. zveřejněn rozhovor s Radimem Jančurou. Odpovědi majitelé firmy Student Agency jako by z oka vypadly majiteli Leo Expressu Novotnému. Oba dva pánové mají dvě věci společné – vyzobat železniční rozinku v podobě lukrativních spojení na trati Praha – Ostrava – Košice a usilovat o likvidaci železniční regionální dopravy. Pan Novotný nedávno ostře napadal regionální pošumavské dráhy a pan Jančura pro změnu by rád zlikvidoval všechny regionální, dle jeho slovníku „motoráckové“ tratě, a radí hejtmanům, aby měli odvahy tyto tratě zrušit (!).

Ze slovníku obou pánů je zcela evidentní, že dané problematice rozumějí ještě méně, než někteří protizelezničnické nalažení krajští vládcí. Žádný hejtman nemá pravomoc tratě zrušit, ale pouze si na nich neobjednat dopravu (také to již od roku 2004 hojně využívají, že?!). Sice je to někdy jedno a to samé, ale to nevádí. Na příkladu myšlení obou pánů je zcela jasné, o co jim jde – pouze o jejich vlastní zisk, a pojmy jako železniční infrastruktura, železniční propojená síť, ekologická doprava či kulturní krajina jsou jim jaksí cizí, o nějaké lásce k železnici ani nemluvě. Lokálky jsou možná pomalé, ale ony jsou pomalé hlavně kvůli uživatelům automobil-

de tímto vlakem někdo jezdit? V mezinárodním provozu patří těžko. 18. dubna jsem jel tímto obnovovým vlakem z Nisy, nejen že byl opožděn o 20 minut, ale přípoj do Jeseníků neexistuje, pokračoval jsem tedy vlakem do konce kusé zastávky Glucholazy Miasto a šel podél zrušené tratě do Zdróje, přejezdové zabezpečovací zařízení v centru města je zasařované a zničené, takže obnova do Zdróje je již těžko možná.

V těsné blízkosti lázni Glucholazy vede peážní trať do Mikulova, kdyby se zde zřídila aspoň zastávka, tak by si turista

prošel lázně a nastoupil zde pohodlně po dvou hodinách do „přípojného vlaku“. No nic. Šel jsem pěšky sedm kilometrů až do Mikulova jako za časů, kdy nebyla ani EU. Tak o co go, že? Martin Kubík

Kdo to má po nich uklízet?

Snímek na konci článku je ze smíchovského nádraží, stanoviště Regiojetu. Denně kolem chodím do práce a vidím, že místo, aby odpad z vlaků ubýval, naopak přibývá. Vždy po větším větru se krabice, které osádka vyloží z vagonu na zem, větrem roznáší po kolejišti a okolí. Leží až v pásu zelené podzličovskou spojku. První odpad se objevil již konce března, náš snímek je z dubna. Přesto tato firma neuklidila ani ten nepořádek, co leží v těsné blízkosti vagonů. Navíc tato firma umývá vagony přímo v kolejišti a zřejmě používá nějaké saponáty, protože je vidět slabá pěna na bočnicích vagonů. -z-





Souprava prvního parního vlaku v zastávce Kunžak-Lomy v čele s parní lokomotivou Px 48 během křižování s pravidelným osobním vlakem Os 256 (T47.005 + 2x Balm/ú + Z/ú).

Českou Kanadu zahalil kouř z parní lokomotivy, začala sezona pravidelných výletních vlaků

V sobotu 2. května 2015 vyjel letos poprvé z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice (a zpět) vlak vedený parní lokomotivou Px 48 z roku 1953. Zmíněný pár vlaků bude jezdit z Jindřichova Hradce (odjezd v 10.50 h) do Nové Bystřice (příjezd 12.45 h/odjezd zpět v 14.20 h) pravidelně každou sobotu až do prázdnin (tj. v květnu a v červnu), a pak ještě v září (naposledy 26. září). Přes léto (červenec, srpen) bude parní vlak jezdit denně a podle stejného jízdního řádu pouze s tím rozdílem, že na zpáteční cestu se z Nové Bystřice vydá o necelou hodinu

později (v 15.13 h). Parní vlaky v červenci a v srpnu vyjedou i na druhou úzkokolejnou trať z Jindřichova Hradce do Obrataně (respektive do Kamenice nad Lipou), a to vždy v pracovních dnech od 1. 7. do 28. 8. 2015 s odjezdem z Jindřichova Hradce v 9.55 h a s příjezdem do Kamenice nad Lipou v 10.54 h (odjezd zpět ve 12.49 h, příjezd J. Hradec 13.42 h). Jindřichohradecké místní dráhy vypravují i další speciální parní vlaky mimo jízdní řád. Více informací na www.jhmd.cz.

—mmč—

Konec elektromechaniky v Hostivaři

V květnových dnech 70. výročí Pražského povstání jsem navštívil žst. Praha–Hostivař. 5. května totiž skončila více jako stoletá éra elektromechanického zabezpečovacího zařízení v Hostivaři. Elektromechanika byla instalována v Hostivaři v souvislosti s výstavbou druhé traťové koleje v letech 1903–1905, tedy přesně před 110 lety. V té době byla v Hostivaři postavena i nová výpravní budova dle rakouského vzoru – podobné najdeme i na trati Praha–Beroun nebo v Rakousku na trati do Bad Ischlu (Salzkammergut) a jinde. Původní výpravní budova z prvních let provozu Dráhy císaře Františka Josefa stojí dosud v Hostivaři vedle nadchodu přes koleje u nárožní restaurace. Optimalizace žst. Praha–Hostivař je hrazena z evropského Fondu soudržnosti a pod Operačním fondem

doprava v celkové částce 1 468 808 127,- Kč, z toho 836 671 519,- Kč hraje EU. Po dokončení investice budou cestující do vlaků nastupovat z ostrovních nástupišť, která budou navazovat na podchod ke konečné tramvajů Nádraží Hostivař. Tímto opatřením dojde, stejně jako předtím v Říčanech, k odstavení původní secesní staniční budovy z provozu. V žst. Hostivař je nyní instalováno zabezpečovací zařízení SZZ ESA 44 JOP, Hostivař má být po dokončení Balabanky ovládána dálkově. 5. 5. došlo i ke zrušení dopravní služby v Odb. Záběhlice včetně mechanických závor, odbočka je nyní řízena dálkově z Hostivaře. Od 5. 5. bylo zrušeno i Hradlo Železný Most, nahrazeno automatickým hradlem. Kus staré dráhy opět zmizel.

Martin Kubík



Vybagrovaný prostor v žst. Praha–Hostivař, stav 7. 5. 2015.

Nová trať se může stát turistickou atrakcí, a to nejen pro seniory železničáře

Dne 15. dubna se sešlo 50 seniorů bývalých železničářů, aby se projeli po nově otevřené trati ze Studénky na letiště Mošnov. Nejprve však seniory navštívili železniční muzeum ve Studénce, které bylo pro ně mimořádně otevřeno. Odborně komentovanou prohlídku exponátů tohoto muzea zajistil předem Ing. J. Juřenik. Muzeum je umístěno do tří pater zámecké věže. Seniors proto museli nejprve vyšlápnout více než 100 schodů, ale vystavené exponáty jim za tu námahu stály. Byly to bývalé železničářské současně připomínkou železničního nostalgického. Průvodce také ochotně a odborně zodpověděl všechny dotazy týkající se železniční historie a exponátů. Toto muzeum by si jistě také zasloužilo větší propagaci a to nejen pro železničáře, ale i veřejnost.

Po ukončení prohlídky přešli seniory na zastávku Studénka město a motoráčkem pak dojezdili do zastávky Mošnov. Nová souprava vlaku, která jezdí až z Mostu u Jablunkova, seniory odvezla na zastávku Mošnov, Ostrava Airport. Okolí nové otevřené tratě čekají ještě menší terénní úpravy. Na závěr si pak seniory prohlédli nejen novou železniční zastávku, ale i koridor na letišti a odbavovací halu letišti Mošnov. Počasí přálo

a seniory si odnášeli domů nejen pár prospektů a pěkných fotografií, ale také příslib, že jízda po této trati není poslední. Tato trať nemusí sloužit jen těm, kteří odletají z letiště Mošnov, nebo zde budou pracovat v připravované zóně,

ale jako propojení dvou turisticky zajímavých oblastí jedním přímým vlakovým spojem může přinést nejen pro seniory ale i cyklisty a ostatní turisty zajímavou nabídku cestování a poznávání severomoravského regionu. **Helena Číková**



Ostravští seniory vystupují na zastávce Mošnov, Ostrava Airport.

PRO CESTOVATELE

Informace o sezonním spoji 1481/1480 (1471/1470) v relaci Budapest – Varna/Burgas

Informujeme držitele zahraničních jízdních výhod, že v případě cestování sezonním spojem 1481/1480 (1471/1470) při průjezdu Rumunskem **nebudou Rumunské železnice (CFR) v tomto sezonním spoji akceptovat jízdenky FIP** a mezinárodní jízdní doklady vydané pro účely pracovní cesty po území CFR. Ostatní doklady NRT (včetně jízdenky zakoupené na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50 %) a RPT jsou akceptovány bez omezení.

Dále oznamujeme, že v sezonním spoji 1481/1480 (1471/1470) **budou Bulharskými železnicemi (BDŽ) uznávány jízdní doklady FIP s ručně psaným příplatkem**. Na základě souhlasu BDŽ je povoleno vystavovat tyto příplatky pro destinace Burgas a Varna.

Odbavení těmito příplatky je umožněno takto:
a) oprávnění vystavovat tyto příplatky má na

ČD pouze pracoviště UMIKA (ÚRK) Praha, p. Oliver Píratka, tel. 972241888, a to s okamžitou účinností. Při požadavku o vystavení takového příplatku odkazuje mezinárodní pokladna ČD nebo smluvní partner na odbavení prostřednictvím výše uvedeného pracoviště.

b) další možnost je odbavení prostřednictvím mezinárodních pokladen MÁV–START ve stanicích Budapest–Keleti.

Cenik příplatků:
Ruse – Burgas (nebo jakákoliv stanice na trase) 2. třída 15 EUR, 1. třída 20 EUR
Ruse – Varna (nebo jakákoliv stanice na trase) 2. třída 10 EUR, 1. třída 15 EUR

Příplatek se netýká cestujících s jízdenkou zakoupenou na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50 %.

Sárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

Motoráček Mayrau zahájil pravidelné jízdy do hornického skanzenu

Na nejstřednější železniční trať v Praze vypravila společnost KŽC v sobotu 9. 5. kromě pravidelného (celoročního víkendového) provozu Pražského motoráčku občasný sobotní zvláštní

vlak z Prahy hl. n. přes Hostivice, Kladno, Kladno Dubí na vlečku Mayrau do Vinařů do Hornického skanzenu. Cestující tohoto vlaku měli možnost zhlédnout zajímavou expozici o těžbě černého



Zvláštní vlak Motoráček Mayrau společnosti KŽC projíždí po trati 122 nedaleko bývalé stanice nyní hlásky Praha–Jinonice.

Oddech má nového kuchaře

Horský hotel Oddech leží na jednom z krkonošských hřebů a z jeho oken je přímý a nerušený výhled na nejvyšší českou horu Sněžku, Obrův dům a Studniční horu. Hotel je v majetku OSŽ a statečně odolává konkurenci, která jej obklopuje v podobě okolních horských bud. „Máme štěstí na kuchaře,“ říká s úsměvem manželé Havránkovi, kteří zdejšímu středisku dlouhá léta s přehledem „šéfuji“. „Dobrá kuchyně je základem díky našemu mladému kuchaři, kterého jeho práce neobvykle baví, máme velkou výhodu vůči sousedním boudám.“

Avšak nejen dobrá kuchyně a příjemný personál, ale také vybavení tohoto moderního hotelu wellness centrem, saunou, dětským hřištěm s velkou trampolínou a především na hřebenech hor nevidaným multifunkčním hřištěm na tenis, fotbal, nohejbal a volejbal nezklamou snad žádného jeho návštěvníka. Na své si zde přijdou nejen pěší turisté, ale i cykloturisté. Prostory hotelu Oddech využívá OSŽ k po-



Hotel Oddech stojí v nadmořské výšce 1120 metrů, a je vzdálen 2,5 km od Pece pod Sněžkou.

řádání různých školení a také k jednání podnikových výborů. Poslední takové jednání zde proběhlo 5. a 6. května, kdy zde jednaly Podnikové výbory OSŽ při ČD Cargo a Českých drah.

Jaro je v plném proudu a personál hotelu Oddech se těší na návštěvníky, kteří do něj zavítají, ať již na kratší pobyt, či na dovolenou. —čas—

Moudrost pro tento den

Lidé obětují zdraví, aby vydělali peníze. Pak obětují peníze, aby znovu získali zdraví. Pak se tak znepokojují budoucností, že nežijí v přítomnosti. Žijí tak, jako by neměli nikdy zemřít. A nakonec zemřou bez toho, aby před tím žili. **Dalajláma**

Dovolená - Teplicko-adršpašské skály

Rekreační zařízení v žst. Teplice n. M. 1x2 lůžka (+přistýlka) + 1x4 lůžka, akum. kamna, TV, kuchyň, soc. zařízení. Koupaliště, turistika, cykloturistika, přechody do Polska, Broumovské stěny. Cena/noc: 160 Kč dospělý, 145 Kč dítě do 15let. Tel. 972 345 478 nebo 724 539 519.

uhlív okolí Kladna včetně okruhu prohlídky v dole. Tento vlak pod názvem „Motoráček Mayrau“ bude vyjíždět ve dnech 13. června, 11. července, 8. srpna, 12. září a 28. října 2015.

V sobotu 9. května vezl Motoráček Mayrau motorový vůz M 152.0535, zvaný „Orchestrión“ a na pražském motoráčku mezi Prahou hl. n. a Prahou-Zličínem jezdil motorový vůz M 262.1212 zvaný „Kredenc“. **Vít Mareš**

Modrý vandr letos v Orlických horách

Sedmnáctý ročník Modrého vandru se tento rok „přestěhoval“ z Jeseníků do oblasti předhůří Orlických hor. Pro zájemce o tuto vyhledávanou turistickou akci jsou v sobotu 13. června připraveny tři trasy, jejichž společný cíl je v areálu Letního tábora Železničářů v Potštejně. Tento turistický výšlap pořádají společně ZO OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. (která uvedení tábor provozuje) a ZO OSŽ SDC Olomouc, vedené předsedy Milanem Blažkem a Jiřím Nevřelou za vydatné pomoci členů těchto ZO, včetně seniorů, především pak Jirky Janského, který je neúnavným tahounem této akce již od jejího vzniku. Za zaměstnavatele akci podporuje SŽDC, s. o., OŘ Olomouc.

Letošní „vandrování“ má tři místa startu (na nichž bude prováděna prezentace) – první, na 18 km, je od železniční stanice Choceň (start od 7.30 do 10.00 h), odkud se jde přefrázovat přírodou přes Podlesí a Lhoty u Potštejna podle turistických značek až do cíle v Potštejně. Druhá trasa, dlouhá 7 km a vhodná především pro rodiče s menšími dětmi, vychází ze železniční stanice Litice (start 12.00–12.15 h) a vede přes zříceninu stejnojmenného hradu opět do cíle v letním táboře Potštejn. Případně čekání na vlakový přípoj si u této trasy mohou účastníci vandru zkrátit prohlídkou velice zajímavého muzea v Letohradě. Třetí trasa je určena pro cykloturisty, měří 40 km a vychází od nádraží v Ústí nad Orlicí (start od 7.30 do 10.00 h).

V cíli je připraveno pro všechny účastníky občerstvení, možnost využití zdejšího sportoviště včetně plaveckého bazénu, večer diskotéka a zábava. Zájemci o ubytování si mohou rezervovat nocleh u organizátorů (telefon 972241609, příj. web www.osz.olomouc.sweb.cz). —čas—

SPORT

Na Pardubické devítce ukázali železničáři své kvality

V Pardubicích se běžel 29. dubna závod „Pardubická devítka“, v němž byly zařazeny i kategorie „železničář“ a „železničářka“. Účast železničářů na tomto závodě zajistila Regionální sportovní komise OSŽ Praha, jejíž vedoucí je Stanislav Nosek, za podpory Českých drah, ČD Cargo a SŽDC. Ředitelem turnaje byl Miloš Paleček, tajemník OSŽ–Ú.

Závod se běžel na rovinatém, 9600 metrů dlouhém okruhu, vedoucím kolem pardubického zámku. Závodů se zúčastnilo celkem 403 startujících, z toho v „železničářské“ kategorii 25 mužů a 10 žen.

Reprezentanti železničářů opět ukázali své kvality, když v první desítkě doběhli tři z nich – Michal Horáček, Ladislav Kučera a Jan Lachnit (všichni kategorie „železničář“ do 45 let). V kategorii „železničář“ nad 45 let se na stupně vítězů postavili Martin Osoba, Oto Kubišta a Radmil Brožek, v ženské kategorii do 45 let to byla Eva Povalová, Barbora Muchová a Simona Toušová, nad 45 let pak Radka Miturová, Ivana Črhová a Irena Procházková.

Zvláštní ocenění v kategorii „železničář“ získali 75letý Jindřich Tomíšek a 70letý Jiří Bubeník. —čas—



Nejstarší železničáři na Pardubické devítce: vpravo Jindřich Tomíšek (1939), vlevo Jiří Bubeník (1944).