

Z aktuálních událostí

■ Bezsporně nejdůležitější událostí posledních týdnů v OSŽ byl **slavnostní zasedání Ústředí OSŽ k výročí 25 let od založení Odborového sdružení železničářů**, kterého se dne 24. března zúčastnil - kromě některých zakládajících členů OSŽ - i premiér Bohuslav Sobotka a ministr dopravy Dan Ťok. Podrobné zpravodajší najdete v tomto čísle a na webu OSŽ.

■ Dne 25. března v Praze zasedala **Republiková rada seniorů**. Jako každý rok dali všichni členové rady storkorunu do Podpůrného fondu OSŽ. Rada seniorů si velmi váží péče a pozornosti, které se jim ze strany OSŽ a jejich funkcionářů dostává podporou jejich aktivit a častou účastí předsedy OSŽ a dalších funkcionářů na jejich jednáních. Členové rady mimo jiné projednali a odsouhlasili finální návrh metodického postupu při založení klubu seniorů a Statutu Klubu seniorů OSŽ. V organizačních záležitostech rada schválila změny termínů na jednání v květnu a červnu. O nejnovějších aktivitách v klubech seniorů ve svých oblastech pak informovali jednotliví členové rady.

■ Jedním z hlavních bodů letošního třetího jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC, s. o.**, v Praze 26. března bylo stanovisko ke směrnicí č. 75 týkající se posuzování psychické způsobilosti k výkonu vybraných zaměstnání. Po diskusi bylo stanovisko OSŽ schváleno a po-

té předáno zástupcům zaměstnavatele. Mgr. Martin Malý informoval o tom, že u čtyř ze sedmi Oblastních ředitelství SŽDC je uzavřena dohoda s místně příslušnými orgány odborových organizací, týkající se odměňování zaměstnanců. O způsobu rozdělování těchto finančních prostředků pak živě diskutovala část členů PV za řízení provozu.

Na další část jednání PV se dostal ředitel odboru personálního GR SŽDC Ing. Pavel Koucký a další zástupci SŽDC. Ing. Koucký seznámil členy PV s personálními změnami na generálním ředitelství SŽDC. Poslední jednání Správní rady schválilo podnikatelský plán SŽDC na rok 2015, proto bylo možné na společném zasedání odborových centrál projednat v souladu s PKS rozpis MOON, který vychází ze schváleného plánu na přijímání nových (469) provozních zaměstnanců infrastruktury i s potřebným objemem finančních prostředků na přesčasovou práci při výlukách. Dále se mimo jiné mluvilo o postupných krocích v přípravě na obsazení pracoviště CDP Praha a o informování zaměstnanců, kteří by zde chtěli pracovat. Poslední slovo patřilo předsedovi PV OSŽ SŽDC Martinu Malému, který pozval zástupce zaměstnavatele na společné jednání podnikových výborů, českého OSŽ SŽDC a slovenského OZZ ŽSR, které se uskuteční 22. až 24. dubna na Ostravsku.

-red-



Snímek ze slavnostního zasedání Ústředí OSŽ. Zleva Bohuslav Sobotka, Jaroslav Pejša, Dan Ťok a Bohumír Dufek. Snímek M. Mareš

Slavnostní zasedání Ústředí OSŽ k 25. výročí vzniku OSŽ

Zasedání Ústředí OSŽ začalo dne 24. března jako obvykle informacemi ze zásadních jednání, ale hned následující body a také množství přizvaných hostů svědčily o tom, že jde o mimořádné jednání, svolané k 25. výročí založení Odborového sdružení železničářů. Na jednání byli přizváni jednak pamětníci z doby založení OSŽ, jednak novináři a také předseda vlády Bohuslav Sobotka, ministr dopravy Dan Ťok, předseda Asociace samostatných odborů Bohumír Dufek a bývalý zastupující předseda OSŽ a poslanec Miroslav Kapoun.

Bohuslav Sobotka: Musíme udělat všechno pro to, abychom se propojili se západní Evropou

„Jsem rád, že se podařilo otevřít novou kapitolu sociálního dialogu,“ řekl v úvodu svého vystoupení premiér Bohuslav Sobotka. Připomněl, že jde o zásadní změnu oproti letům minulým, kdy byly vztahy mezi vládou a odbory velmi napjaté a společná jednání probíhala velmi nepravidelně. Nyní se tripartita schází každý měsíc. „Stejně tak jsme i změnili systém projednávání jednotlivých vládních dokumentů, to znamená, že nestavíme tripartitu před hotovou věc, ale snažíme se, aby tripartita, sociální partneři, tedy zástupci odborů a zaměstnavatelů, byli zapojeni už do přípravy klíčových koncepčních dokumentů,“ řekl dále premiér a dodal, že jeho cílem je, aby takové tempo a hloubka sociálního dialogu byly udrženy i v budoucnosti.

„Vláda má zájem na tom, aby se v České republice železnice rozvíjela a modernizovala. V minulých letech jsme v řadě oblastí zaspali,“ poznamenal dále premiér a dodal, že za důležitý úkol pro vládu považuje přípravu na vybudování vysokorychlostní železnice v ČR. „Myslím si, že musíme udělat všechno pro to, abychom se propojili se západní Evropou. My již vedeme dialog se Saskem, s Bavorskem, vedeme ho s německou vládou a snažíme se je získat pro myšlenku napojení České republiky na vysokorychlostní železnici. A samozřejmě u nás se musíme bavit o propojení Brna, Prahy a Ostravy do budoucna tak, aby tyto projekty byly připraveny, protože pokud budou připraveny, tak na ně můžeme čerpat

evropské zdroje, protože samozřejmě z národních prostředků to nikdy nepostavíme,“ řekl Bohuslav Sobotka a dále poznamenal, že je třeba rovněž zajistit dostatek prostředků na do-



Bohuslav Sobotka.

končení modernizace železničních koridorů a na údržbu železničních tratí.

„Cílem vlády je udržet vliv státu ve společnosti České dráhy a ve společnosti ČD Cargo. Nechystáme se České dráhy ani ČD Cargo privatizovat, žádné privatizační plány nejsou součástí ani programu vlády, ani koaliční smlouvy,“ poznamenal dále premiér a zdůraznil, že vládě záleží na zlepšení ekonomické situace Českých drah i ČD Cargo, které si v minulých letech prošlo „údolím stínů“.

K otázce liberalizace dopravy na železnici premiér řekl: „Myslím si, že liberalizace nemůže být samoučelná, nemůže být ideologická, ale musí vést k tomu, že se reálně zlepší služby pro veřejnost, že stát bude schopen zajišťovat veřejnou službu v oblasti dopravy a že liberalizace samozřejmě bude probíhat takovým tempem, aby se na ni České dráhy mohly připravit a aby jí zvládly. To znamená, aby i po liberalizaci tady České dráhy zůstaly jako klíčový národní dopravce, který bude ve vlastnictví České republiky. Tady je důležitá i spolupráce s kraji.“

Pro rozvoj dopravní infrastruktury je podle slov Bohuslava Sobotky třeba naučit se využívat všechny možnosti pro její financování včetně využití modernizačních akcí, které existují v Evro-

pě. „To znamená mobilizovat zdroje pro to, abychom v příštích letech měli v České republice moderní a konkurenceschopnou železnici, která bude schopná nabídnout občanům konkurenceschopnou službu z hlediska jejich osobní přepravy, ale současně abychom tady také měli železnici, která má spokojené zaměstnance, kterým je schopná zajistit slušnou odměnu a důstojné pracovní podmínky,“ řekl v závěru svého projevu Bohuslav Sobotka, který pak také odpověděl na několik otázek z pléna.

Dan Ťok: Zahájíme debatu o prodloužení Memoranda

Stejně jako premiér, i ministr dopravy Dan Ťok v úvodu svého projevu zdůraznil, že sociální dialog bere velmi vážně a hodlá v něm pokračovat. Dále uvedl důležitou informaci, která se týká především regionální dopravy: „Na společném jednání s Asociací krajů jsme se letos v únoru dohodli, že oficiálně zahájíme debatu o prodloužení Memoranda z roku 2009 na dalších deset let,“ poznamenal dále a dodal: „Ostatně tento postup nevylučuje ani čtvrtý železniční balíček, který se nyní projednává v Bruselu. Myslím si, že forma Memoranda by byla vhodná i pro další období a bylo by proto

vhodné dojít k nějakému konsenzu.“ Rovněž ministr Dan Ťok poté odpověděl na dotazy zástupců OSŽ. K otázce závazku z koaliční smlouvy o tom, že ČD budou národním dopravcem a ČD Cargo hlavním železničním nákladním dopravcem, Dan Ťok uvedl, že ministerstvo dopravy chce zajistit, aby jimi skutečně byly. „České dráhy nejsou zdaleka v nějaké špatné situaci, přestože mají vysokou dluhovou službu.



Dan Ťok.

Hodláme v této věci přispět takovým způsobem, že tam, kde můžeme a kde nám to umožňuje Evropská unie, nebo pravidla Evropské unie, budeme, a stále tak hodláme činit, zadávat Českým drahám významnou část trhu přímým objednávkám. Jedná se zejména o expresní linky s mezinárodním přesahem.“

K převodu staveb od ČD k SŽDC Dan Ťok poznamenal, že je přesvědčen, že do poloviny roku bude v této věci přijato definitivní stanovisko. „Hledáme model, abychom budovy převedli co nejdříve,“ řekl ministr a dodal, že České dráhy by měly dostat férovou cenu třeba i s tím, že by si na část její částky počkaly do doby, než proběhne celá notifikace. Převod budov, jak dále uvedl, umožní, aby Správa železniční dopravní cesty začala budovy opravovat. Ministr dopravy dále podpořil i zachování přepravy jednotlivých vozových zásilek společností ČD Cargo s tím, že je ministerstvo připraveno podpořit slevu za použití dopravní cesty.

Předseda OSŽ Jaroslav Pejša v diskusi připomněl kauzu Pošumavských linek, tedy výběrového řízení, jehož výsledky České dráhy napadly. „Námítky Českých drah mají 20 stran a bylo to již druhé napadení výběrového řízení,“ připomněl předseda OSŽ problematiku soutěže na provoz dopravy na trati Olomouc – Krnov – Ostrava. (Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Každý, koho zajímá železnice, musí brát v úvahu názory a aktivity OSŽ.“

Hovoříme s **PhDr. ZDENĚKEM JÍLKEM**, zakládajícím členem OSŽ, bývalým výkonným tajemníkem OSŽ v letech 1993–2008, nyní vedoucím odboru OŘ SŽDC Ústí nad Labem

Promiňte, ale nemohu začít rozhovor, který je především zaměřený na oslavu 25 let OSŽ, jinak, než sugestivní otázkou: není to tak trochu zázrak, že se před 25 lety dalo tolik lidí dohromady a vytvořilo 25 let fungující organizaci, která byla a je stále postavena na nadšení a práci jednotlivců a která hájí zájmy tisíců zaměstnanců?

Na zázraky nevěřím. Bylo to dáno atmosférou polistopadové doby, zájmem o věci kolem sebe, snahou dělat spoustu věcí i odbory jinak. Podobná atmosféra a nadšení bylo v celých odborech i ve společnosti. Vnímám jsem především úpornou snahu přípravného výboru zapojit všechna odvětví tehdejší železnice, zapojit co největší okruh aktivních lidí. Tu dobu ale není možné idealizovat. Na druhou stranu je potřeba říci, že už tenkrát se na vlně euforie a nadšení stovek a tisíců svezli někteří lidé, kteří v tom uměli chodit. Byla jich jen hrstka a časem odpadli. Cením si dlouhých diskusí, při i hádek, které mnohdy neměly konce a jasný výsledek, ale na nich jsme se učili jednat, argumentovat, hledat řešení. Mělo to svůj význam a má to cenu i dnes. To vás žádná škola nenaučí.

Mimochodem, kolik vám tehdy bylo? Jestli se nepletu, tak jste byl na slavnostním zasedání Ústředí OSŽ 24. března nejmladším z desítky oceněných otců zakladatelů OSŽ?

Tehdy mi bylo třicet. Z prvního Ústředí OSŽ jsem nebyl úplně nejmladší, můj kolega ze Slovenska byl mladší. Z oceněných po 25 letech ano.

Jste jedním ze zakladatelů, jak se s oblibou říká, duchovních otců Odborového sdružení železničářů. Jak na tuto roli vzpomínáte?

Tak to ne, otec zakladatel rozhodně nejsem. Za zakladatele považuji všechny účastníky tehdejšího setkání v depu Praha střed, členy přípravného výboru. Také lidi z aparátu odborového svazu ROH, kteří, mnohdy proti vůli politického vedení, spolupracovali na vzniku nového svazu. Vstoupili do něj a pomáhali nám ho léta budovat. Nesmíme zapomenout, že jsme byli federální svaz a stejným procesem prošli i kolegové na Slovensku. Zakladateli jsou i všichni účastníci ustavujícího sjezdu. Ale jsem moc rád, že jsem se toho všeho mohl zúčastnit, potkat řadu báječných lidí. Spoustu věcí se naučit. Odbory tehdy měly jiné postavení než dnes, nikoho by tehdy nenapadlo jejich roli v podnicích i na celostátní úrovni zpochybňovat. Nikdo na to tehdy také neměl odvahu. Tyhle názory se objevily až později. 25 let je pro organizaci dlouhá doba. Na politické scéně dnes kromě dvou politických stran ČSSD a KDU–ČSL nemá žádný subjekt delší tradici a více aktivních členů než odbory.



Sledujete stále ještě dění v OSŽ? A pokud ano, jak vnímáte současnou roli OSŽ a postoje jejich představitelů? Zjednodušeně řečeno, jak si podle vás OSŽ nyní stojí?

Samozřejmě sleduji. Každý, koho zajímá železnice, musí brát v úvahu názory a aktivity OSŽ. Každý, kdo chce něco dělat a prosazovat na železnici, nemůže pominout formální i faktickou sílu OSŽ a jeho postavení nejen z pohledu železnice. Hodnotit ale nebudu, nebylo by to objektivní. Jsem dnes jinde.

Michael Mareš



Slavnostní zasedání Ústředí se díky pozvaným hostům těšilo velkému zájmu sdělovacích prostředků.

Slavnostní zasedání Ústředí OSŽ k 25. výročí vzniku OSŽ

(Pokračování ze str. 1)

Jeho slova doplnil František Vopátek, člen Ústředí OSŽ, a předložil premiérovi a ministru dopravy usnesení Výboru OSŽ ČD, a. s., RP ZAP České Budějovice, který na svém jednání vyslovil zásadní nesouhlas s výsledkem nabídkového řízení na „Provozní soubor Šumava“.

František Vopátek zdůraznil, že se změnou dopravce ubude vlaků, cestujícím se prodraží cestování a bude ohrožena i zaměstnanost. V diskusi využili někteří členové Ústředí či hosté možnost položit otázky premiérovi nebo ministru dopravy. Zakládající člen OSŽ Jiří Rývola se mimo jiné zabýval otázkou výše důchodů, člen Ústředí OSŽ Adolf Hradílek se zase zeptal na převod pozemků souvisejících s převáděnými stavbami (Dan Ťok opověděl, že se pozemky budou řešit v další vlně) a na modernizaci vybavení Hasičské záchranné služby (dle Dana Ťoka se na modernizaci HZS použijí prostředky z Operačního programu Doprava), člen Ústředí OSŽ Petr Toman kritizoval „zlaté padáky“ při změnách na ČD Cargo („Nechceme mimořádné zlaté padáky, chceme stabilitu a strategii.“ odpověděl Dan Ťok).

Před 25 lety byly položeny základy silné odborové organizace na železnici

Po odchodu premiéra a ministra dopravy vystoupil předseda Asociace samostatných odborů Bohumír Dufek. Připomněl mimo jiné některé protestní akce, které ASO v minulosti zorganizoval a které měly velký význam. „Pomohli jsme uhlítky režijní jízdenky i stravenky. Byli jsme to my, kdo dosáhl toho, že se tripartita koná každý měsíc.“ řekl Bohumír Dufek. „Čekají nás velké boje. Nadnárodní kapitál je připraven zvyšovat své zisky na úkor zaměstnanců.“ řekl předseda ASO dále a zdůraznil, že odbory musí trvat na plnění závazků plynoucích z vládní koaliční smlouvy.

Jaroslav Pejša ve svém projevu krátce připomněl založení OSŽ. „15. února 1990 se sešel mimořádný sjezd odborářů na železnici, kterého se zúčastnilo 1211 delegátů s hlasem rozhodujícím, kteří zastupovali stejný počet základních organizací. V první části jednání proběhl mimořádný sjezd dosavadního odborového svazu, který ukončil jeho činnost a uznal nástupnictví nového odborového sdružení. Druhá část byla ustavujícím sjezdem Odborového sdružení železničářů.“ řekl Jaroslav Pejša a dodal, že podrobněji se bude historie OSŽ zabývat na setkání zástupců základních organizací OSŽ k 25. letům Odborového sdružení železničářů v Kolíně 9. dubna 2015.

Předseda OSŽ se dále mimo jiné zamyslel nad rozhodnutím OSŽ vystoupit z ČMKOS, k němuž vedla mimo jiné nečinnost ČMKOS v době jednání zákona o stávce. „Dnes je vztah s ČMKOS stabilizovaný.“ řekl Jaroslav Pejša.

Předseda OSŽ poté předal deseti zasloužilým pracovníkům či zakládajícím členům OSŽ pamětní listy. Ocenění převzali: Karel Anděl, Zdeněk Brada, Ing. Miroslav Jára, Miroslav Gloss, Milan Jedlička, PhDr. Zdeněk Jílek, Dr. Miroslav Kaprálek, Ing. Jan Komárek, Jiří Komrsk a Jiří Rývola.

S krátkou vzpomínkou na doby, kdy vznikalo OSŽ, vystoupil zakládající člen OSŽ Karel Anděl. „Jsem vděčen za více než 20 let, které jsem prožil v Odborovém sdružení železničářů.“ řekl Karel Anděl a dodal, že za tu dobu prožil jak chvíle zklamání, tak uspokojení, když se podařilo prosadit dobrou věc. Poděkoval všem, s nimiž na této cestě spolupracoval, a popřál všem současným členům OSŽ hodně zdraví.

Za spolupráci všem i za pozvání poděkoval také Ing. Jan Komárek a připomněl atmosféru zakládajícího sjezdu, do jehož průběhu museli podle jeho slov často zasahovat právníci, aby bylo zaručeno, že vše proběhne podle zákona. „My, kdo jsme se sešli na sjezdu, jsme většinou věděli, co nechceme, ale cesta k tomu, abychom formulovali, co chceme, ta už byla složitější, zvláště u tak velké organizace, neboť ne vše bylo dobré pro všechny.“ poznamenal Ing. Komárek. Jak dále uvedl, odbory by měly požadovat jasnou dopravní politiku. „Po železnici se něco chce, ale zároveň se nevytvářejí podmínky pro to, aby to mohla plnit.“ podotkl v závěru svého projevu Jan Komárek a popřál železničářům, aby železniční doprava měla postavení, které si zaslouží.

Posledním diskutujícím byl bývalý zastupující předseda OSŽ a bývalý poslanec Parlamentu ČR za ČSSD Miroslav Kapoun. Přiznal, že na přelomu let 1989 a 1990 váhal mezi OSŽ a Federací strojvůdců. „OSŽ je o solidaritě, FS je o cech.“ komentoval nakonec své rozhodnutí stát se členem OSŽ. Vzpomněl i na dobu, kdy pracoval jako poslanec a viděl tedy události i z druhé strany. „Pořád si myslím, že lepší než stávka je jednání a jsem rád, že to vedení OSŽ dělá a umí.“ řekl dále a připomněl, že díky tlaku OSŽ bylo možno prosadit v parlamentu některé změny ve prospěch zaměstnanců.

Slavnostní zasedání Ústředí OSŽ skončilo společným obědem. Během něho a poté i „v kuloch“ však ještě pokračovaly diskuse členů Ústředí s těmi, kdo před 25 lety položili základy dnešního Odborového sdružení železničářů.

Zdeňka Sládková, Michael Mareš
Snímky Michael Mareš



47 vlaků osobní dopravy projede za 24 hodin železniční stanicí Leština u Světlé nad Sázavou.

NAVŠTÍVILI JSME

Leština u Světlé nad Sázavou

Železniční stanice Leština u Světlé nad Sázavou leží na romantické trati 230 (Praha – Kolín – Havlíčkův Brod, na které v úseku mezi stanicemi Golčův Jeníkov a Světlá nad Sázavou plně obkrouží jezdí vlaky maximální rychlostí 75 km/h. Úseky tratě z Kolína do Kutné Hory a Golčova Jeníkova, rovněž tak ze Světlé nad Sázavou do Okrouhlice a Havlíčkova Brodu, jsou však „rychlejší“, 120, 100 a 90 km/h. Ale právě díky četným obloukům máte chvílemi pocit, že jedete po Semmeringu. Konkrétně úsek z Golčova Jeníkova do Leštiny u Světlé nad Sázavou a ostatně i úsek z Leštiny do Světlé nad Sázavou tak trochu Semmering v Rakousku připomínají. I proto možná se od osmdesátých let minulého století, kdy se na této trati relovka budovala (konkrétně v Leštině u Světlé bylo relovové zabezpečovací zařízení aktivováno v roce 1985), do trati moc neinvestovalo.

„Asi by to bylo moc nákladné, ale pořád je to bráno jako odklonová trať pro případ, když se něco děje.“ říká s úsměvem výpravčí Helena Tesařová. „Z Havlíčkova Brodu do Brna už ty rychlosti jsou jiné, tady ty oblouky asi vyšší rychlost nedovolí.“ dodává.

Když pojedete vlakem přes Leštinu u Světlé ve směru od Kolína na Havlíčkův Brod, tak dopravní kancelář v Leštině u Světlé budete mít vpravo ve směru jízdy. Prvně ale uvidíte původní nádraží, které stojí blíže ke Kolínu. Nová budova s relovkou byla postavena až v první polovině osmdesátých let minulého století. „Snad kromě Světlé nad Sázavou, kde zůstala dopravní kancelář v původní budově, jsou všude jinde na trati tyto přístavby.“ vypráví dále Helena Tesařová s tím, že tyto objekty byly původně stavěny jako provizoria. „Vidíte a slouží doteď.“ Stavba prý tehdy postupovala od Kolína směrem k Havlíčkovu Brodu s cílem ve všech stanicích nahradit původní

elektromechaniku. „Nakonec ale každá relovka na této trati je tak trochu jiná. Tady v Leštině stavíme vlakovou cestu nadvakrát až natřikrát. Konkrétně ve směru na Světlou máme cestovná návěstidla a tam se odjezd stává dokonce natřikrát.“ dodává. „Výčet informací je kompletní, zbývá dodat, že v železniční stanici Leština u Světlé nad Sázavou jsou čtyři koleje dopravní, dvě manipulační a vlečka do zemědělského podniku ZOS. „Z jara i na podzim se tam vozí hnojiva, poměrně často berou uhlí, ale jinak je to slabší.“ poznamenává Helena Tesařová. Předvídané odjezdy se z Leštiny u Světlé do sousedních stanic (Světlé nad Sázavou a Vlkaneč) dávají pouze elektronicky. „Telefonicky se dorozumíváme jedinej v případě poruchy.“ dodává Helena Tesařová.

Jízdenky si cestující musí kupovat venku (třeba i na dešti) u okénka dopravní kanceláře, s výjimkou krátké římsy tady není žádný přístřešek. Čekat venku ale na vlak nemusí. „Je pravda, že čekárna funguje a je poměrně velká, ale už se tam dobrých osm let netopí, takže v zimě lidem asi moc platná není, ale alespoň na ně neprší.“ konstatuje Helena Tesařová s tím, že cestujících na vlak chodí v Leštině u Světlé stále dost. „V Leštině je docela velká frekvence cestujících. Možná, že v jiných obcích mají alternativu v autobusech, ale tady se autobusem šikovně na Havlíčkův Brod ani Golčův Jeníkov nedostanou, tak jezdí vlakem. Na vlak je tady spolehnouti. Ranními vlaky do školy a do práce a odpoledně zpátky jezdí opravdu hodně lidí. Tržby tady jsou, zejména na začátku měsíce, kdy si lidé kupují měsíční jízdenky, opravdu velké.“

Nedaleko Leštiny leží obec Čihošť (cca 6 km), v posledních týdnech často zmiňovaná

v souvislosti s výročním mučednické smrti kněze Josefa Toufara v roce 1950. „A pak je také docela známá chráněná oblast Chraňbož, kde kvete obrovské množství divokých bleudů. Na to se sem jezdí dívat spousty lidí.“ popisuje Helena Tesařová zajímavosti v okolí. Tou poslední (zajímavostí) je sousední zastávka Nová Ves u Leštiny, kde je nejvyšší místo na trati. „Tedy už je to výjimečné, protože ČD Cargo používá dvojčata, tedy dvě sražené lokomotivy, ale dřív tady u nás končila postrková služba.“ dodává závěrem.

Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

● **DVA NÁKLADNÍ VLAKY** se v sobotu 28. března 2015 dopoledne (v 8.40 h) čelně srazily v Žalhosticích na Litoměřicku a následně vykolejily, vlak od Ústí nad Labem narazil do stojícího vlaku rychlostí 50 až 60 km/h, jeho strojvedoucí utrpěl zranění. Škoda na vlacích byla odhadnuta na 25 milionů korun, na trati 1,5 milionu korun. Provoz mezi Velkými Žernoseky a Litoměřicemi byl přerušen, dráhy nasadily autobusy. Vlak s plošinovými vozy jedoucí od Ústí nad Labem měl ve Velkých Žernosekách zůstat stát, ale projel jimi. Zabezpečovací zařízení proto změnilo návěst protijedoucím vlakům uhlím na stáží. Jeho strojvedoucí stáží zastavil, a když viděl, že proti němu jede vlak, vyskočil z lokomotivy.



● **V SOBOTU** 28. března vyjel letos poprvé z Prahy do Slaného Cyklohráček. Zábavní vlak, který je původním prototypem Regionov, na čelech s motorovým vozem Esmeralda a řídicím vozem Kasandra, opět bude vozit především děti a cyklisty. Dvakrát denně, v 9.18 h a 13.18 h, bude Cyklohráček vyjíždět o sobotách, nedělích a svátcích od 28. března do 1. listopadu 2015 z Masarykova nádraží v Praze. Navíc v termínech 6. 6., 25. 7., 22. 8. a 26. 9. 2015 bude po příjezdu ranního vlaku do Slaného na zájemce čekat průvodce Bořek s novou hrou „Cesta za zlatým pokladem ve Slaném“. Vydejte se na dobrodružnou hru, sbírejte indicie, které vás dovedou až ke zlatému pokladu. Odměnou vám bude i unikátní turistická vžitka Cyklohráček. Na snímku první letošní Cyklohráček opouští v Ruzyni první.

● **VE STŘEDU 1. DUBNA** byl v Praze na hlavním nádraží a poté v Praze-Libni představen vůz Bbdgme 236, upravený pro přepravu zdravotně hendikepovaných občanů. České dráhy budou mít těchto vozů celkem k dispozici 64.

Železniční konference Pardubice

26. března se konala v pardubickém zámku „Železniční konference Pardubice 2015“ pod patronací SŽDC, VUZ a Univerzity Pardubice. Konferenci moderoval Ing. Martin Kolovratník místopředseda Hospodářského výboru PSP ČR. Hlavní řečníci byli generální ředitel SŽDC Ing. Pavel Surý, náměstek hejtmana Pardubického kraje Ing. Jaromír Dušek či generální ředitel VUZ Ing. Antonín Blažek. Za stavbu vysokorychlostních tratí lboval Ing. Petr Slégr. Náměstek ministra dopravy Ing. T. Čouček mluvil o podpoře železniční nákladní dopravy oživováním vleček. Doufáme, že nezůstane jen u práni, stejně optimisticky se hovořilo o převodu budov ČD na SŽDC, přitom bylo zmíněno, že některá nádraží i nadále zůstanou ve vlastnictví ČD, a s., např. Praha–hl. n. či Praha–Masarykovo. Bylo také připomenuto, že v letošním roce uplyne 200 let od narození a 170 let od úmrtí stavitele železnic, vrchního inženýra státních drah Jana Pernera; s tímto výročím bude spojeno několik kulturních akcí v Pardubicích. Na rozloučenou dostal každý účastník konference lokomotivu z pravého pardubického peronu. Generální ředitel SŽDC, s. o., přijel na konferenci rovnou ze zasedání správní rady služebním vozem.

Martin Kubík

PŘEDSTAVUJEME

Iva Holzknichtová: Odborařiny mám někdy až pokrk, přesto tu práci dělám ráda.

Iva Holzknichtová pracuje v trutnovské tribotechnické laboratoři (DKV Česká Třebová, PJ Trutnov) už téměř 34 let. Když v roce 1980 začínala, dělaly se občas ještě rozbory vody pro parní lokomotivy. „Když se z páry přešlo na motory, převážily rozbory olejů, ale to bylo ještě pár let před mým nástupem na dráhu.“ dodává. Dnes už Iva Holzknichtová v Trutnově „krouží“ svoji pětácti letou sezónou. „A víte, že mě to stále baví?“ říká s úsměvem. „A bavilo by mě to ještě víc, kdyby dráha byla více podnikavá, kdyby dokázala podle lvy využít naše služby!“ Tribotechnika podle Ivy Holzknichtové ve vývoje za těch více než třicet let výrazně pokročila, ale dráhy jako by stále přešlapovaly na místě.

vozní jednotku Trutnov i metrologii. „To je kalibrace měřidel. Kolegyně má zase na starosti veškeré hasičské přístroje v obvodu PJ.“ dodává. Iva Holzknichtová kromě toho, že je členkou Ústředí OSŽ, pracuje i ve funkci předsedkyně Výboru OSŽ při DKV Česká Třebová. „Často jezdím i na jednání komise pro opravárenství. Vedle toho samozřejmě starost o domácnost, byt děti už máme velké a jsem trojnásobnou babičkou, ale někdy je toho na mě opravdu dost a cítím se unavená. Ještě ale nemám na důchod nárok, chybějí mi dva roky, už se však docela těším.“ směje se: „Ale spočítali mi, že bych trávila 1500 Kč měsíčně, což se mi zatím zdá hodně.“

Na jednom místě, v trutnovské tribotechnické laboratoři (taje v bývalém trutnovském depu, dnes PJ Trutnov) pracuje, jak bylo v úvodu řečeno, dlouhých třicet let, ale na nudu si rozhodně nestěžuje. „Jsem taková menší jednotka, kde lidé hodně drží pohromadě. A pokud mohu hodnotit, tak za těch více než 34 roků se to tady hodně změnilo k lepšímu, ať už co do sociálního zázemí, tak i pracovních podmínek. Teď nám například dodávají šatny. Myslím si, že se toho pro lidi, nejen v naší základní organizaci, udělalo a stále dělá dost.“ V Ústředí OSŽ pracuje druhé volební období, od sjezdu OSŽ v roce 2009 v Koutech nad Desnou. „Nezastírám, odborařiny mám někdy pokrk, občas mě něco pořádně vytočí, přesto mě ta práce baví a dělám ji ráda.“ řekne bez dlouhého přemýšlení. „Byť, jak říkám, někdy je to ubíjející. Spousta lidí ještě nedoceníla význam odborů. Mají pocit, že se pro ně nic nedělá, a neuvědomují si, že nebyť odborů, mnohé by nebylo. Ano, je to tak bohužel nastavené, že i odborové neorganizované zaměstnanec může využívat výhody kolektivní smlouvy. To je věc, která mě štve, která mi vadí, ale nic s tím nenadělám.“

Sama přiznává, že občas díky své povaze dokáže lidi naštvát. „Pár jich už přišlo s průkazkou, ale do druhého dne si to většinou rozmysleli.“ připouští. „Vzápětí totiž zjistili, že jim stále máme co nabídnout, ať už jde o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavatelem, nebo o Podpůrný fond OSŽ. Kvůli tomu si myslím stále stojí za to být v OSŽ!“ Zakladní organizace OSŽ při PJ Trutnov má 78 aktivních členů a 11 seniorů.

Michael Mareš



Výpravčí Helena Tesařová.

ZE SVĚTA

SNCF plánuje zrušit 9000 míst

SNCF v závěru února po zasedání dozorčí rady představily rozvojový plán podniku pro následující 5 let. Podnik v současnosti zaměstnává 149 000 zaměstnanců. Toto číslo by se mělo snížit na 140 000. SNCF se právě nachází ve strukturálních reformách. Podnik totiž není právě v lehké situaci. Podobně jako v Německu byla povolena konkurence autobusů v dálkové dopravě, což do budoucna povede ke ztrátě cestujících. Na druhé straně se filozofie TGV dostává do slepé uličky. V mezinárodní dopravě vlaky TGV nejsou dost komfortní a jsou drahé. SNCF sází vše na TGV a ostatní síť zanedbává, což vede k tomu, že na některých linkách zastavuje častěji, aby nahradil rychlíky. TGV se stalo na druhé straně symbolem. Z vysokorychlostního vlaku se stal moderní vlak. Na vedlejších tratích jezdí tzv. „Intercit“, které jsou složeny z renovovaných starých vozů. Důsledek – jen 42 % zákazníků SNCF je se službami spokojeno.

Další problém SNCF je v regionální dopravě, když 2/3 denních uživatelů je z aglomerace Paříž a okolí, tj. pendleři. Ti si především stěžují na stav vlaků, na zpoždění a stávky.

Rušení pracovních míst se především chystá v oblasti „mobility“, tj. provozu vlaků. Naopak v oblasti údržby infrastruktury by mělo dojít k nárůstu počtu zaměstnanců. SNCF za posledních 10 let zrušila 25 000 pracovních míst. Letos

má být zrušeno 1000 pracovních míst. Z Tageblatt.u, 28. 2. 2015, zpracoval -sh-

Smělé plány šéfa ÖBB: Privatizovat osobní dopravu, snížit správní náklady, omladit personál

Naši největší výzovou jsou zděděné struktury a náklady, ale i řešení věku našich zaměstnanců, konstatoval šéf Rakouské společnosti dráhy (ÖBB) Christian Kern v rozhovoru pro deník Die Presse z 6. března. „Musíme nejen ušetřit na správních výdajích, ale řešit i problém vysokého průměrného věku našich pracovníků. Typické je to u průvodčích, jejichž průměr je 52 let, zatímco u Westbahn (soukromé Západní dráhy) je pod 30 let.“ zdůraznil Kern, od jehož nástupu do čela dráhy uplyne letos v červnu pět let. Připustil, že problém stárnutí personálu lze řešit buďto předčasným penzionováním a propouštěním, neboli dělat z lidí nezaměstnané, což by ale národní hospodářství nepřišlo laciněji, anebo podřezat stávající zaměstnanec, postupně omlazovat jejich řady a racionalizovat provoz. Ujistil, že ÖBB, jež zdárným hospodařením již loni poprvé vyrovnala kapitálové náklady, letos docílí vytyčeného zisku 200 milionů eur. „Současnými zisky však musíme splácet dluhy

minulosti.“ podotkl Kern. Podle jeho názoru jsou dálkové autobusy pro ÖBB sice větším problémem, než Westbahn, avšak toto konkurenci umí dráha čelit zeštíhlováním, pohotovější organizací provozu a služeb. Jan Hála

Rakouští železničáři odcházejí příliš brzy do penze

V oblasti penzí pro zaměstnance Rakouské společnosti dráhy (ÖBB) je nutno provést ještě mnoho reform, konstatoval ve své nové zprávě Účetní dvůr (obdobu českého Nejvyššího kontrolního úřadu). V období let 2002–2013 odcházeli rakouští železničáři na odpočinek v průměrném věku 52,5 roku, přičemž většinou ze zdravotních důvodů, citoval deník Der Standard 12. března zprávu ÚD. Tak v roce 2013 se dalo penzionovat kvůli nemocem 531 osob, avšak jen 41 odešlo do důchodu z důvodu věku. Pracovníci ÖBB dostávali ve srovnání se státními úředníky dokonce vyšší penze. Přitom zaměstnanci dráhy pracují od svého 54. roku jen několik hodin týdně, což vedení ÖBB zdůvodňuje vyšší náročností této profese. Například železničář, narozený v roce 1955, odešel v regulérním věku do důchodu s měsíční částkou 3590 eur brutto, zatímco klasický státní úředník stejného věku a stejné délky pracovního období obdržel pouze 3000 eur, upozornil ÚD s tím, že je nezbytné sladit důchodový výpočetní systém. Jan Hála



Iva Holzknichtová na svém pracovišti.

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 7 – 18. dubna 1990

Odměňování na železnici – to bylo další z velkých témat, o nichž se hojně diskutovalo na stránkách Obzoru již od počátku ustavení Odborového sdružení železničářů. Článek o této problematice je také nosným článkem Obzoru číslo 6. Ředitel odboru práce a mezd ÚŘ ČSD v něm reaguje na nejčastější podněty, požadavky a kritické připomínky železničářů k odměňování na železnici. Většina kritických připomínek se týkala složitosti a nevhodnosti mzdového systému, nízké pohyblivé složky mzdy a z ní plynoucí malé motivace. „Realizace všech uváděných námětů v oblasti odměňování železničářů by vyžadovala téměř 2 miliardy korun ročně,“ píše v článku Ing. Jaroslav Veselý a vysvětluje, že finanční prostředky, které mají ČSD k dispozici, mohou pokrýt jen nepatrný zlomek požadavků. Ústřední ředitelství ČSD však uznalo, že systém odměňování na železnici má mnoho nedostatků a proto započaly práce na tvorbě zvláštního mzdového systému pro železniční dopravu. „Lze předpokládat, že do systému bude zapracováno i takové kritérium, které u některých kategorií pracovníků zohlední zkušenosti získané odpracováním určitého počtu let i na železnici. Nový systém má být zaveden do praxe nejpozději v roce 1992 a jeho zásady by měly být schváleny vládou ČSSR ještě v průběhu tohoto roku,“ uvádí se v článku.

O struktuře ČSD je rozhodnuto – to je titulček krátkého článku, který informuje o tom, že na aktivu zástupců FMD, ÚŘ, organizačních jednotek ČSD, OSŽ a občanských iniciativ, který

byl svolán na 13. 4. do Prahy k projednání organizační struktury ČSD, bylo rozhodnuto, že ČSD budou od 1. 5. 1990 organizačně rozčleněny do čtyř oblastí; pracovní skupina, která bude ustavena, zpracuje návrh kompetencí a pravomocí provozních pracovišť a do 30. 4. budou zpracovány zásady ekonomického řízení a pravomocí oblastí.

Článek „Odbory kontra Občanské fórum“ se zamýšlí nad situací, kdy se na mnoha pracovištích obě tyto instituce považují za mluvčí většiny lidí, ale názorově stojí v některých případech proti sobě. Jako příklad je uvedena schůze Občanského fóra ve Vozovém depu Plzeň, kde OF požadovalo odvolání vedoucího pracovníka, zatímco odbory jeho setrvali ve funkci podpořily, neboť neshledávaly na jeho práci žádné závažné pochybení. Podobně chtělo Občanské fórum zasahovat i do odměňování zaměstnanců. Článek sice neuvádí, jaký byl výsledek tohoto sporu, neboť v době jeho napsání nebyl vyřešen, ale spíše upozorňuje na to, že tam, kde již fungují demokraticky zvolení odboroví zástupci, by již nemělo Občanské fórum do dění na pracovištích zasahovat.

Z informací z jednání ústředí OSŽ (dne 28. 3.) je důležitý mimo jiné návrh na ustavení odborových orgánů na úrovni oblastních ředitelství s názvem Oblastní rady odvětvových sekcí (OROS). Ty jako důležité oblastní orgány OSŽ existovaly až do roku 2005, kdy byly IV. sjezdem OSŽ v Nymburce v důsledku organizačních změn na železnici a s tím související změnou struktury OSŽ zrušeny.

Zdeňka Sládková

V SOKV Ústí nad Labem byla zahájena velká investiční akce – zprůjezdění podúrovňového soustruhu. Do 30. září má být hotovo

Zatím se železniční dvojkolá na podúrovňovém soustruhu v SOKV Ústí nad Labem „točí“ velmi komplikovaně. Podúrovňový soustruh je totiž umístěn v hale, kde je koncová kolej, tzv. šturc, a tak každá manipulace, každé najetí vozidla na soustruh, jsou velmi složité, navíc se zde nedají opravovat delší kolejová vozidla. Ale to se má letos změnit. Z haly s jedním vjezdem a šturcem uvnitř se stane hala průjezdná. „V případě, že tady takzvané ‘točíme’ delší jed-

notku, například RegioShark, takjsemeschopni udělat první, druhý podvozek, ale dál už se nedostaneme,“ říká ředitel SOKV Ústí nad Labem Ing. Karel Skalický a dodává: „Pak nezbyvá nic jiného, než s tím vozidlem objet triangel (kolejové propojení Ústí nad Labem západ – jih a hl. n.) a dostat se vozidlo druhou stranou.“ Po kompletní rekonstrukci, během níž se celý objekt podúrovňového soustruhu opraví (včetně výměny oken a vrat), zmodernizuje a za-

ské RegioPantery, které se sem zatím také nevejdou,“ připomíná dále Karel Skalický a dodává, že přestavba haly podúrovňového soustruhu právě začala. „Akce byla schválena, byla podepsána smlouva v rozsahu plánované investiční akce – zprůjezdění podúrovňového soustruhu a jeho napojení na kolejovou váhu – a stavební firma už na hale pracuje. Po dokončení této investiční akce tady budeme schopni ‘točit’ i pendolino.“

Přestavba haly podúrovňového soustruhu je investiční akce, o níž se mluví už řadu let. Myšlenka naposledy ožila před zhruba dvěma lety, kdy vznikla idea společného opravárenství ČD, ČD Cargo a DPOV. Původní záměr se sice nerealizoval, ale zájem na zprůjezdění haly ze strany ČD trvá. „V rámci služeb pro České dráhy ‘točíme’ vozidla pro DKV Plzeň, PJ Děčín (DKV Praha), PJ Liberec (DKV Č. Třebová) a v případě potřeby i další. Nově pro ně budeme schopni dělat i jednotky RegioPanter, dislokované v Děčíně, které jsme zatím nebyli schopni ‘točit’ a oni je musí vozit buď do Nymburka, nebo v případě nouze až do Přerova (DPOV). Takže tím dojde jak k časové úspoře, tak i k úspoře finančních nákladů za dopravní cestu,“ konstatuje dále Karel Skalický.

Firma vzešlá z výběrového řízení je už vybrána a do 30. září letošního roku by měla být hala hotova. „Nechci mluvit o finančním objemu, který není rozhodný a celý, ale jedná se o investici, která ČD Cargo i Českým drahám ušetří značné finanční prostředky,“ uzavírá Karel Skalický. Michael Mareš



Zadní stěna haly podúrovňového soustruhu v SOKV Ústí nad Labem bude probourána a hala kolejově propojena se sousední halou, v níž je kolejová váha.

Příklad dobré spolupráce v Sokolově

„5. října 2013 v 19.20 h došlo na koleji č. 92 v železniční stanici Sokolov k usmrcení civilní osoby vlakem R 614. Provoz ve směru Citice byl zastaven, zavedena náhradní autobusová doprava. Provoz po sousední koleji č. 91 obnoven ve 21.35 h.“

Takto by mohla znít oficiální zpráva o přejetí sedmnáctileté dívky, ke kterému došlo v prostoru chebského zhlaví osobního nádraží v Sokolově. Další střet vlaku s člověkem je v operativním hlášení Správy železniční dopravní cesty zaznamenán o měsíc později. O tom, že tyto případy nejsou ani první (a bohužel ani poslední), svědčí také pomníček a květiny se svíčkami, které se zde pravidelně, při výročí těchto tragických událostí, objevují.

Místem výše uvedených tragédií je prostor v sokolovské Nádražní ulici, kde do přelomu 50. a 60. let minulého století existoval silniční přejezd a kde ještě před pár lety, tj. do rekonstrukce staničního kolejíště, existovala lávka pro pěší. Ta

byla zrušena v návaznosti na výstavbu nového podchodu, kterým je napojeno nejen ostrovní nástupiště č. 3, ale také část města zvaná Šenvert, jež se nachází za staničním kolejíštěm. Na spolufinancování podchodu se podílelo i město. Bohužel cesta podchodem je pro občany směřující na sokolovské předměstí ve směru od historického centra města poněkud delší a tak si nedovoleně zkracují cestu přes kolejíště, kde je vyslapáno několik cestiček. Koleje zde přecházejí nejen žáci nedaleké střední školy, ale také třeba důchodci obtěžkaní nákupními taškami. Přítomní nedávno rekonstruovali stanice a výstavbě přilehlého autobusového terminálu byla podél něj vybudována skleněná protihluková stěna, která končí právě před inkriminovanými místy.

„První, koho jsme v této záležitosti oslovili, byl náměstek policejního ředitele Karlovarského kraje plukovník Mgr. Jiří Matouš,“ informuje nás předseda Demokratické Unie Odborářů a člen dopravní komise Hospodářské a sociální

rady Sokolovská Zdeněk Fojtík. „Policisté se skutečně pochlapili,“ říká předseda. Zvýšili zde dohled a současně také provedli preventivní akci zejména mezi středoškolskou mládeží. Zpracovali také informativní leták, který dali k dispozici nejen školám, ale i dalším institucím. Obdobně reagovala i Městská policie v Sokolově.

Byla oslovena také Správa železniční dopravní cesty a také starosta města Sokolova (a donedávna radní odpovědný právě za bezpečnost v městě) Bc. Jan Pícka. Výsledkem těchto snah bylo jednání, které se uskutečnilo 5. března t.r. Zástupci Oblastního ředitelství Ústí nad Labem a městské samosprávy se dohodli, že město nechá zpracovat projektovou dokumentaci oplocení. Jakmile bude projekt dokončen a bude také známá částka, kterou si realizace dila vyžádá, opět se obě strany sejdou a budou jednat o harmonogramu prací a jejich spolufinancování.

Realizaci oplocení tak dojde nejen k záchráně lidských životů. Investiční ocenění také zaměstnanci Českých drah a SŽDC, kteří tak nebudou muset být přítomni u nepřijemných situací, kterými přejetí člověka drážním vozidlem bezesporu je.

Robert Koutný

teplí, bude možné vozidly projíždět. Probourá se totiž zadní stěna haly a objekt se kolejemi propojí s další halou, kde je kolejová váha. „Tím dojde k výraznému zjednodušení manipulace s vozidly a zvýší se tak možnosti využití podúrovňového soustruhu, hlavně ve směru v Českých drahách, protože ČD Cargo dlouhé jednotky nevládní, respektive lokomotivy a vozy nemá tak dlouhé,“ říká dále Karel Skalický.

A zájem ze strany Českých drah je podnět velký. „Protože kapacita podúrovňového soustruhu v DPOV v Nymburce není neomezená, je zájem ze strany Českých drah tady ‘točit’ i některé motorové jednotky, případně děčín-



Zatím se pro ČD v hale „točí“ například lokomotivy řady 380, nově se zde bude moci „točit“ i pendolino.

PŘÁVNÍ PORADNA

Zaměstnanecské jízdní výhody

Zaměstnanecské jízdní výhody (JV) upravuje předpis „Tarif jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podléhajících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy“ (dále jen „Tarif“), a prováděcí předpis Českých drah – ČD Ok 10.

Ministr dopravy ČR schválil dne 8. 9. 2014 úpravu „Tarifu“ (změna předpisu č. 14 je platná a účinná od 1. ledna 2015), která ponechává prolonační částky pro roky 2015, 2016 a 2017 ve stejné výši jako v roce 2014! Předpisy se vztahují na zaměstnance v nich vyjmenované.

Zaměstnanec má právo požádat si bezprostředně po nástupu do zaměstnání k některé z výše uvedených organizací o vydání In-karty s naranou aplikací „železniční průkazka“ (ŽP). Pro rodinné příslušníky si může požádat nejdříve po 6 měsících od nástupu. Dětem se ŽP vydává nejdříve ve věku 3 let.

ŽP pro rok 2015 je platná po zaplacení prolonační částky 1000,- Kč (zaměstnanec a rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců) a 500,- Kč (děti do 26 let a důchodci – bývalí zaměstnanci). Ta musí být uhrazena u nových zaměstnanců po obdržení průkazky, u ostatních vždy od 1. ledna nejpozději do posledního dne měsíce února. Kdo si zapomněl prolonační částku zaplatit po 28. únoru o 200,- Kč více. Vyjimkou jsou ti, kteří si dali jízdní výhody do úschovy.

Pro prolonační částku je u některých držitelů třeba doložit potvrzení o invalidním, vdovském, vdoveckém, sirotčím, případně předčasném starobním důchodu. Toto je vždy třeba doložit na Evidenční centrum jízdních výhod (ECJV) dle místa bydliště, a to nejpozději do konce února téhož roku. U dětí, které navštěvují jakoukoli akreditovanou školu, je toto třeba dokládat potvrzením nejdříve do 26 let věku, a to od 1. září nejpozději do 31. října aktuálního roku.

Na základě Smlouvy o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a. s. (ČD) a Železničnou společností Slovensko, a. s., (ZSSK) platí ŽP k bezplatné přepravě i na Slovensku, a to i na tratích Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice (TREŽ), Tatranské elektrické železnice (TEŽ), Ozubnicové železnice (OŽ). Na Slovensku doporučujeme vždy zjišťovat, zda se na vámi zvolený vlak vztahují jízdní výhody (např. na tratě ŽSR č. 131 Bratislava – Komárno se již nevztahují a na SC Pendolino je příplatek 5 eur).

Zaměstnanci ČD, a. s., a SŽDC, s. o., a jejich rodinní příslušníci a důchodci ČD, a. s., a SŽDC, s. o., včetně rodinných příslušníků mají možnost

získat mezinárodní jízdní výhody dle předpisu ČD Ok 12. Předpis upravuje rozsah, formu a způsob poskytování zahraničních zaměstnanecských jízdních výhod na tratích zahraničních železničních správ a dopravních společností pro soukromé cesty.

Pouze na zaměstnance a důchodce ČD, a. s., se vztahuje ještě třetí část předpisu ČD Ok 9 o mimotarifních jízdních výhodách, která určuje pravidla pro vydávání a použití průkazů pro bezplatnou jízdu.

Pokud zaměstnanec nevyužil možnosti přídělení JV pro rodinné příslušníky v období zaměstnání, po odchodu do důchodu již na jejich přidělení nemá nárok (je na ně pohlíženo jako na nové rodinné příslušníky důchodce).

Vznik nároku na jízdní výhody dle Tarifu při skončení pracovního poměru:

– při přímém odchodu do důchodu (starobního, invalidního bez evidence na úřadu práce) je třeba odpracovat min. 10 let nepřetržitě (§ 3 bod 3. Tarifu);

– při odchodu do invalidního důchodu z důvodu pracovního úrazu nebo nemoci z povolání podmínkou odpracování 10 let nepřetržitě nemusí být splněna (§ 3 bod 3. Tarifu);

– při ukončení pracovního poměru pro nadbytečnost při odpracování minimálně 20 let nepřetržitě a max. 5 let do důchodu nebo 30 let nepřetržitě – lze zažádat po přiznání důchodu (starobního nebo invalidního) na ECJV dle místa bydliště o vrácení jízdních výhod (§ 3 bod 4. Tarifu);

– při ukončení pracovního poměru z důvodu ztráty zdravotní a smyslové způsobilosti, pokud je odpracováno 20 let nepřetržitě, se jízdní výhody vrátí po přiznání důchodu (starobního, invalidního – § 3 bod 6. Tarifu);

– při skončení pracovního poměru při odpracování minimálně 30 let v provozu dráhy nepřetržitě – lze zažádat po přiznání důchodu (starobního nebo invalidního) ministra dopravy o výjimku přiznání jízdních výhod (§ 6 bod 4. Tarifu);

– při úmrtí zaměstnance se aplikace ŽP ponechává pozůstalým (i nenarozným sirotkům) pouze za podmínky, že zaměstnanec odpracoval bezprostředně před úmrtím minimálně 10 let ve stanovené pracovní době, tato doba může být v případě pracovního úrazu nebo úmrtí na nemoc z povolání zkrácena. Pozůstalý po registrovaných partnerech nárok na aplikaci ŽP nevnáší.

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

NÁZORY

Na výlet do Polska vlakem přes Glucholazy, zpátky jak?

České vlaky při jejich zajištění peážním úsekem do polské stanice Glucholazy nově od 14. 12. 2014 doplňují každou sobotu, neděli a polské státní svátky dva páry vlaků dopravce Przewozy Regionalne na přilehlé trati do Nysy. Je tak možné se opět dostat vlakem přes Glucholazy do polského vnitrozemí. Časová poloha vlaků relace Nysa – Glucholazy však musela být způsobena polohám vlaků na trati Opole – Nysa, kdy místo prostoje v Nysy stihne motorová jednotka obrát do Glucholazy. Pro cestující z České republiky to tak znamená ranní výhodné spojení do Nysy a dále do Opole ve směru z Jeseníku, kam se dá pohodlně dostat rychlíkem i z Olomouce ke kterému je v Zábřehu na Moravě přípoj také z Prahy.

Zpět je to však horší. Kdo by se chtěl vracet z Nysy vlakem přes Glucholazy a Jeseník, musel by si počkat ve stanici Glucholazy téměř dvě a půl hodiny na přípoj. Podobné to je i ráno pro cestující z Polska, kteří by přes Glucholazy chtěli jet vlakem na výlet k nám do hor. A o moc lepší nejsou návaznosti mezi českými a polskými vlaky ve směru Krnov – Nysa. Takový jízdní řád vyhovuje jen cestujícím z Glucholazy, pro které



Po čtyřech letech opět zajíždějí do Glucholaz vlaky i z polské strany.

polský vlak zajíždí i na zastávku do města. Český cestující, pokud se nenechá jízdním řádem odradit, může využít času při zpáteční cestě v Glucholazech k prohlídce města nebo využít

po cestu z Nysy do Glucholazy autobusu, který umožňuje stihnout odpolední spěšný vlak do Jeseníku. Autobusové jízdní řády se v polských podmínkách můžou změnit, proto se doporučuje před cestou ověřit spojení na konkrétní čas a termín prostřednictvím internetové vyhledávače e-podroznik.pl, popř. na stránkách dopravce PKS Nysa.

Autobusové nádraží v Nysy je hned vedle vlakového. V Glucholazech autobusy přímok nádraží nezajíždějí, proto je třeba vystoupit na zastávce Glucholazy, ul. Wroclawska, odkud je to k nádraží cca 600 m. Další možností návratu do České republiky je cestovat vlakem přes Brzeg, Wrocław a Lichkov. To je však varianta spíše pro dobrodruhy vzhledem ke krátké době na přestup mezi vlaky v uzlu Wrocław. I v případě vlakového spojení se doporučuje před odjezdem ověřit např. na stránkách rozklad-pkp.pl, zda nedošlo ke změnám v jízdních řádech.

Změny jízdních řádů v Polsku jsou časté i na železnici. Možná tak dojde i ke zlepšení návaznosti mezi polskými a českými vlaky. Stejně tak však může dojít i ke zrušení vlaků. Všem, kdo o výletu vlakem do Polska přes Glucholazy uvažují, se proto doporučuje výlet zbytečně neodkládat.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Martin Kalousek



Zvláštní vlak projíždí po trati 121 mezi Zákolany a bývalou stanicí Kolec.

Do Okoře bez oře

V sobotu 28. 3. 2015 se konal již tradiční turistický pochod s názvem Do Okoře bez oře. V rámci této akce byly za podpory města Kralup nad Vltavou vypravěny společností Zubnická museální železnice zvláštní nostalgické motorové vlaky z poválečného období.

Souprava složená z motorových vozů, zvaných „Hurvínek“, M 131.1081 a M 131.1009, a dvou přívěsných vozů BDIm, jezdila někdy

krát denně mezi Kralupy nad Vltavou a Zákolany, kde byl start jedné z tras pochodu.

Další pár vlaků vyjel z Kralup nad Vltavou přes Podlešín do Noutonic, kde začínala nejkratší, 2 km dlouhá, trasa pochodu. Nádhernou nostalgickou vzpomínku na provoz Hurvínků v okolí Kralup nad Vltavou umocnilo sobotní odpolední jarní slunce.

Vít Mareš

Slovenský koridor se blíží k Žilině

Vloni 16. dubna 2014 schválila slovenská vláda „Operační program Integrovaná infrastruktura 2014–2020 (tzv. OP II jako nástupce Operačního programu doprava OPD)“. Tento materiál je základním strategickým dokumentem Slovenské republiky (SR) pro čerpání fondů EU v období 2014–2020 v sektoru dopravy a v oblasti zlepšování přístupu k informačním a komunikačním technologiím. Vláda SR pak následně svým Usnesením č. 311/2014 ze dne 25. 6. 2014 schválila „Strategický plán rozvoje

dopravní infrastruktury SR do roku 2020“, který obsahuje návrh konkrétních vizí, cílů, projektů a projektových záměrů včetně jejich finančního krytí.

Jedním z konkrétních strategických cílů je i modernizace koridoru v úseku Povážská Teplá–Žilina. Tento úsek tratě by měl být dokončen v průběhu příštího roku (2016), o dva roky později (do konce roku 2018) by pak měl být hotov i úsek Púchov – Povážská Teplá.

Ve směru ze Žiliny na Košice se připravuje realizace staveb Palúdzka – Liptovský Hrádok a Poprad – Lučivná. Nyní probíhá aktualizace studie proveditelnosti staveb na V. koridoru (Žilina–Košice–Čierna nad Tisou), jejíž závěry by měly být známy ještě v průběhu letošního roku.

Z výše uvedených dokumentů vyplývá, že by výstavba nádraží Žilina–Teplička a navazující železniční infrastruktury měla být dokončena do konce roku 2020.

—mmč—



Nový krytý perón v Púchově.

Členové Klubu důchodců Břeclav (LD) pojedou do termálního koupaliště

Tak jako každý rok, i v letošním roce svolal Klub důchodců při ZO OSŽ Břeclav (LD) řádnou členskou schůzi. Na pátek 13. 3. 2015 bylo pozváno 195 členů KD do Dělnického domu v Břeclavi. Za účasti 134 členů schůzi zahájil její předseda Božetěch Dvořáček. Přivítal všechny účastníky a také pozvané hosty. Na úvod uctil památku zemřelých v minulém roce. Poté předseda rozhodl práci Klubu důchodců v uplynulém roce. Poděkoval všem, kteří se podíleli na přípravě a organizaci akcí Klubu důchodců. Plán akcí na rok 2015 předložil ke schválení nebo doplnění člen výboru Michal Korol. Jedná se o zájezdy do termálních koupališť na Slovensku, třídní návštěvu Severní Moravy, exkurzi do pivovaru Litovel a další akce konané během roku. Návrh plánu byl jednohlasně schválen, takže je jen potřeba plán akcí naplnit.

Poté dostali slovo hosté. Vedoucí Opravny kolejových vozidel Břeclav Ing. Bazala seznámil přítomné s děním v podniku a plánem do příštích let. Předseda ZO OSŽ Břeclav zst.

Karel Tomeček ocenil dobrou spolupráci s Klubem důchodců zst. Břeclav a popřál mnoho úspěchů v další spolupráci. Předseda ZO OSŽ Břeclav (LD) Standa Holáčik poděkoval Klubu důchodců za zdárný rok 2014 a zároveň seznámil s oslavami 25. výročí založení OSŽ, které se budou konat 9. 4. 2015 v Kolině.

Jelikož už bylo schůzování dost, pozval předseda Klubu důchodců na malé občerstvení, které připravila restaurace U Klečků.

Po občerstvení došlo na kulturní část schůze. K tanci a poslechu přišla hudební skupina Františka Holuba. V tanci a zpěvu, družném debatování o věcech odborářských, drážních, ale i osobních se pokračovalo až do pozdních odpoledních hodin. Po zakončení schůze se všichni rozcházeli spokojeni do svých domovů s přáním dalších setkání při akcích pořádaných Klubem důchodců.

Božetěch Dvořáček, předseda KD Břeclav



Na členské schůzi Klubu důchodců se sešlo 134 členů.

Krušnohorská železnice ožila

Po dobu jarních prázdnin (7. 2. – 15. 3.) ožily v úseku Osek město – Moldava v Krušných horách koleje „horské dráhy“, vedoucí z Mostu na Moldavu (trať č. 135) denně čtyřmi páry vlaků. Jinak končí ve všední dny všechny osobní vlaky z Mostu ve stanici Osek město a provoz na Moldavu je zachován jen o víkendech a svátcích.

Připomeňme, že jde o trať někdejší společnosti Pražsko–douchcovské dráhy, která zprovoznila poslední, sklonově nejnáročnější úsek z Hrobu na Moldavu dne 6. 12. 1884. V dobách největší slávy této železnice, sloužící především k přepravě uhlí do sousedního Saska, jezdily zde prý vlaky i v pouhých desetiminutových intervalech, což je na jednokolejnou trať jistě úctyhodný výkon. Bohužel uhlí se už po této železnici dávno nepeváží a od konce II. světové války, kdy byly vytrhány koleje, je přerušeno železniční spojení do Saska. Dnes trať slouží po většinu roku jen o víkendech a to především pěším, cy-

kloturistům a v zimě lyžařům. Na rozdíl od dráhy Chomutov – Vejprty ale budme rádi alespoň za to. Znalcům naší železnice je známo, že ve stanici Dubí koleje končí a vlaky pokračují dále na Moldavu úvratí. Za železniční stanicí byla kdysi i točna pro lokomotivy, do dnešních dnů beznadějně rozebraná především „zásluhou“ našich „sociokulturně znevýhodněných“ spoluobčanů. Kdysi byl také v Dubí zajištěn přestup na (z) autobusy MHD Teplice. To je ale již hudba daleké minulosti.

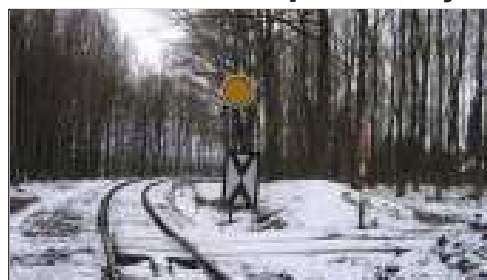
Jízda vláčkem, který na své cestě překonává značný výškový rozdíl, stojí rozhodně za to. Hluboká údolí překonávají koleje pomocí vysokých příhradových mostů a horský masiv proráží trať dvěma tunely. Nouze není také o hluboké zářezy ve skalách a vysoké náspy. Případným zájemcům připomeňme, že opět denně bude vláček jezdit až na konečnou na Moldavě od 13. 6. do 31. 8. Příjemné cestování! A. K. Kýzl



V pátek 13. 3. jsme si s fotografickou kamerou počkali u zastávky Mikulov v Krušných horách na osobní vlak č. 26801, jedoucí z Moldavy do Mostu, který právě vyjíždí ze 334 metrů dlouhého Mikulovského tunelu.

Na Malou Svatou u Mníšku pod Brdy

Tentokrát zvu na výlet na Malou Svatou Horu. Cestu doporučuji zahájit například na nové zastávce Praha–Kačerov. Po zevrubné prohlídce zastávky nastoupíme do vlaku 2007 s odjezdem v 8.04 h směr Vrané nad Vltavou – Dobříš. Projedeme si celou horní trať Pacifiku, po cestě si všimneme změn na trati 210; již pár let nenajdeme výpravčí v Modřanech (dálkové řízení, ovládá se do konce roku 2015 z Braníka, pak z Vrané-



Předvěst (Př. L) v lese před žst. Mníšek pod Brdy.



Kaple Malá Svatá. Hostinec u kaple byl až do uzavření v roce 1979 soukromý (jako jeden z mála za socialismu), pak chátral, pak roce 2000 rekonstruován.

ho), Zbraslavi (dálkové řízení, ovládá se z Vraného), Měchenicích (trvalá VSDZ, PO Benešov) a v Malé Hraštici (trvalá VSDZ, PO Benešov). Na trati v posledních letech probíhaly rozsáhlé opravy, takže železniční svršek je ve výborném stavu – v některých místech dřevěné pražce nahrazeny zcela novými betonovými, např. Mníšek – km 16,3 atd.

V roce 2015 má probíhat další revitalizace tratě osazením PZS na vybraných přejezdech. Naštěstí pro milovníky staré techniky: mechanické závory v km 14,711 v žst. Mníšek p. B., které prošly nedávno rekonstrukcí, zůstanou (zatím) zachovány.

V 9.29 h vystoupíme v žst. Dobříš, po prohlídce stanice (nakládká dřeva, občasná vykládká cisteren na vlečce u závor) se odebereme do města, kde je možno navštívit zámek rodiny Colloredo–Mansfeld, provozují i vlastní rybí sádky. Na náměstí nastoupíme na autobus PID linka 317, která jezdí každou hodinu v .33 směr Praha (opět dýchodci nad 70 zdarma) a vystoupíme na zastávce Mníšek p. B., kaple. Zde si prohlédneme kapli Panny Marie z roku 1809, postavenou na poutní cestě na Svatou Horu u Příbrami, vedle kaple je historický hostinec, nově renovován, renovovány jsou i ceny – menu 145,- Kč. Hostinec stojí u staré strakonické silnice v místech zaniklých Andělských schodů – tak se nazývala zvlněná klesající silnice do Voznice.

Z Malé Svaté pokračujeme podjezdem pod dálnici a kolem chatové kolonie k trati 210, lesem dojdeme až do Mníšku pod Brdy na vlak. V lese spatříme funkční mechanickou předvěst Př. L, jedná se o poslední plně funkční předvěst na dobříšské větvi tratě. V Mníšku je také u žst. restaurace. Zde bych dnešní výlet ukončil.

Martin Kubík

Zubnickou trať podpoří Ústecký kraj

Spolek by mohl dostat milionovou objednávku na víkendový provoz kvůli rozvoji turistiky. Tato zpráva se objevila koncem února v krajském tisku. Nemělo by jít jenom o tuto trať a tzv. „Zubnickou museální železnici“, jak zní její název. Tato železnice oslavila v září roku 2013

lokálkách jako je Švestková či Kozi dráha kvůli regionálnímu rozvoji turistiky, mohl by na to kraj vynaložit přibližně 12,2 milionu korun. Provoz Zubnické museální železnice by ve zvažovaném rozsahu mohl činit orientačně až 2 miliony korun ročně.

Miroslav Gloss



Snímek z expozice Zubnické museální železnice.

dvacetilet trvání. Po 16 letech trvání privatizačního projektu se v roce 2008 tato lokálka konečně stala majetkem občanského sdružení a od roku 2010 mohl začít i provoz lokálky s cestujícími. Jde jen o část tratě, kterou se podařilo zachránit. Další část ze Zubnic do Úštěku je z části rozebrána a v kolejích už jsou dnes vzrostlé stromy. Rozhovors jedním z aktivních členů tohoto spolku, Liborem Juráškem, náměstřím mistrem SZDC, přinesl také před časem i časopis Obzor. Podle mluvčího kraje Zdeňka Rytíře by v tomto roce mělo jít o provoz čtyř párů vlaků z Ústí nad Labem přes Velké Březno do Zubnic. Krajští radní odsouhlasili Plán provozu turistických železničních linek pro rok 2015. Ten se zaměřuje právě na tratě, které stojí mimo běžnou objednávku Ústeckého kraje. Kromě Zubnické museální železnice se to týká například i Kamenické lokálky, Kozi dráhy a Švestkové dráhy, Doupovské dráhy a dalších. Ve sdružení Zubnické museální železnice je nás kolem pětadvaceti členů. „Mezi námi je i několik zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty“, sdělil na můj dotaz Libor Jurášek. Pokud letos Ústecký kraj objedná víkendový provoz na železničních

Moudrost pro tento den
Člověk se nikdy nezabaví toho, o čem mlčí.
Karel Čapek



Originální formu pozvánky

zvolilo Železniční muzeum výtopna Jaroměř. Už poněkud tímto způsobem láká potenciální návštěvníky (cestující projíždějících vlaků) k prohlídce více než 110 let staré výtopny parních lokomotiv. Ve čtvrtek 30. dubna 2015 zahájí muzeum novou sezónu jízdy parního vlaku (310.0134) po trase Jičín – Ostroměř – Hradec Králové – Jaroměř. V pátek 1. května pojedou parní vlak v trase Jaroměř – Česká Skalice – Staroč – Malé Svatoňovice a zpět, v sobotu 2. 5. v trase Jaroměř – Staroč – Václavice – Náchod a zpět a konečně v neděli 3. května po trase Jaroměř – Hradec Králové a zpět, respektive Hradec Králové – Ostroměř – Jičín – Turnov. V jaroměřském muzeu naleznete desítky exponátů, mimo jiné i parní lokomotivu Conrad Vorlauf z roku 1873, nebo jedinou zachovanou českou parní ozubnicovou lokomotivu z roku 1901 či unikátní elektrickou akumulátorovou lokomotivu Ringhoffer z roku 1916.

—mmč—

PŘEDPLATNÉ OBZORU
vyřídíte na telefonu
9722 41909,
mob. 737 275 085
e-mail:
veronika.vrzalova@osz.org

SPORT Hráči kulečnicku, ozvěte se!

Regionální sportovní komise OSŽ Praha, ve spolupráci s ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., a SZDC, s. o., připravuje v druhé polovině září (všední den) turnaj v kulečnicku. Podle počtu přihlášených se předpokládá turnaj v hrách pool, karambol a snooker.

Vyzýváme všechny zájemce o některou z uvedených kulečnickových her, aby se přihlásili Jiřímu Vráželovi (mail: vrazj@centum.cz, tel.: 739 011 597). V přihlášce uveďte jméno, příjmení, zaměstnavatele, jakou hru byste chtěli hrát (pool, karambol nebo snooker) a kontakt (email, telefon). Pokud hrajete nějakou organizovanou soutěž, uveďte jakou a své postavení v žebříčku. Podle zájmu budou v červnu zveřejněny propozice s bližšími podrobnostmi o turnaji (datum, místo, jaké hry se budou hrát, systém atd.) Jiří Vrážel