

Z aktuálních událostí

■ **Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša** poskytl 15. 9. rozhovor České televizi na téma nehod na železničních přejezdích. Uvedl v něm mimo jiné, že OSŽ bude usilovat o legislativní úpravu, která zpřísní postihy. Dále bude požadovat, aby všichni dopravci své strojvedoucí pojistili. „Ríkám záměrně všichni dopravci, protože pokud bychom se dohodli třeba jenom s Českými drahami, nebo s ČD Cargo, tak by tyto dopravci byli znevýhodněni při všech soutěžích a při cenových nabídkách. To je jedna věc. A pokud se ukáže, že tohle bude běh na dlouhou trať, tak zvažujeme v co nejkratší době založit nadační fond na řešení těchto záležitostí.“ uvedl v rozhovoru mimo jiné Jaroslav Pejša.



Jaroslav Pejša při rozhovoru pro ČT.

■ V úterý 22. září se v sídle OSŽ konalo první zasedání Ústředí OSŽ po prázdninách. Naposledy se členové Ústředí OSŽ sešli v červenci na mimořádném zasedání, i proto bod „Informace ze zásadních jednání“ trval zhruba hodinu. Hovořilo se mimo jiné o jednání dopravní tripartity, která se po několika odkladech sešla 10. září. Ta však, kromě v médiích uváděné slevy pro ČD Cargo ve výši 200 milionů korun za použití kolejí pro jednotlivé vozové zásilky, podle slov předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejšy nepřinesla nic zlomového. Dokonce ani v otázce převodu budov z ČD na SŽDC, problémem, kterým se bude na konci září znovu zabývat dozorčí rada společnosti. „Podle mých informací komise v Bruselu neposuzovala tržní cenu, ale pouze to, zda se nejedná o nedovolenou podporu,“ poznamenal k tématu Vladislav Vokoun. Jak dále doplnil místopředseda OSŽ Radek Nekola, ministr dopravy na jednání dopravní tripartity rovněž potvrdil, že se česká vláda hlásí k přesunu komodit ze silnice na železnici. Mluví se také o dvou tragických střetech vlaků s kamiony (Studénce, Sluknov, více na webu OSŽ

www.osz.org) s tím, že nehoda ve Studénce byla médií více sledovaná, což se pochopitelně odrazilo ve vybrané části pro těžce zraněného strojvedoucího. „Sbírkou jsou dobrá věc, ale měly by být systémové,“ shodli se v diskusi členové představenstva OSŽ. Proto OSŽ bude napříště iniciovat vznik Nadace, která by tento problém řešila.

Tajemník PV OSŽ při SŽDC Miloš Paleček pak seznámil členy Ústředí OSŽ s průběhem jednání zástupců osmi odborových centrál, které se uskutečnilo v pondělí 7. září 2015 v Praze nad návrhem Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) SŽDC na léta 2016–2018 (který předložil zaměstnavatel). „Neshodli jsme se na délce platnosti kolektivní smlouvy, takže společný kompromis je na jeden rok.“ O situaci v nedrážních organizacích v gesci OSŽ pak informoval místopředseda OSŽ Miroslav Novotný. Mimo jiné o situaci (o kolektivním vyjednávání) v Dopravním zdravotnictví či o zasedání pracovního týmu pro veřejnou službu a veřejnou správu. Po přestávce Ústředí OSŽ mimo jiné vzalo na vědomí Výroční zprávu Pacifik, a. s. (servisní firma pro OSŽ) za rok 2014 včetně zprávy nezávislého auditora pro akcionáře společnosti Pacifik, a. s., a také výroční zprávu OSŽ Slovakia, a. s., za rok 2014. Předseda OSŽ Jaroslav Pejša také předložil členům Ústředí OSŽ daňové přiznání OSŽ za rok 2014 (Ústředí OSŽ schválilo návrh na rozdělení hospodářského výsledku za rok 2014). Ústředí OSŽ také vzalo na vědomí informaci o vydávání čtrnáctideníku Obzor a Zpravodajství online na webu OSŽ s tím, že o podmínkách předplatného čtrnáctideníku Obzor na rok 2016 rozhodne představenstvo a v říjnu bude informovat Ústředí OSŽ. -red-



Z jednání Ústředí OSŽ.

Aktuální zpravodajství OSŽ sledujte na www.osz.org

Česko poprvé hostilo zasedání Prezidia FISAIC

V Liberci, v hotelu Babylon, se ve dnech 10. až 14. září 2015 konalo v České republice historicky první, zasedání Prezidia FISAIC – Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC – Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). Ve více než šedesátileté historii FISAIC to bylo vůbec poprvé, kdy se tato mezinárodní železničářská federace, jejížž jednání se zúčastnili zástupci patnácti zemských svazů FISAIC, sešla ve vrcholném složení v České republice. Uspořádáním Prezidia byl pověřen Český zemský svaz (ČZS) FISAIC, jehož prezidentem se stal od ledna letošního roku Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ.

Slavnostního zahájení jednání Prezidia FISAIC, které proběhlo ve čtvrtek 10. září večer, se kromě zástupců patnácti zemských svazů, včetně hostitelů a prezidenta Českého zemského svazu FISAIC Vladislava Vokouna, zúčastnili také Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba (člen představenstva ČD a Koordinátor mezinárodních technických komisí FISAIC, který slavnostní večer moderoval) a dva zástupci zaměstnavatelů: Ing. Pavel Koucký, ředitel odborového ústavu SŽDC, s. o., a Ing. Mojmir Bakalář, ředitel odboru lidských zdrojů ČD Cargo, a. s.

„Je mou milou povinností přivítat vás na zasedání Prezidia FISAIC v České republice v Liberci. Toto setkání je pro nás historicky zvlášť velmi významné, protože OSŽ převza-

lo v letošním roce od Českých drah veškerou agendu související s činností Českého zemského svazu FISAIC i se členstvím v mezinárodní federaci FISAIC,“ uvedl na úvod Vladislav Vokoun.

Během dvou jednacích dnů projednali členové Prezidia se zástupci patnácti zemských svazů řadu témat a dokumentů; mimo jiné zazněla zpráva o činnosti FISAIC, dále informace generálního prezidenta FISAIC Guy Gierese, zhodnocení poslední Valné hromady FISAIC, členská statistika, informace o činnosti jednotlivých zemských svazů (například i to, že Švédsko vypovědělo svoje členství), rozpočet na roky 2015/16, aktualizace a doplnění kalendářů akcí na roky 2016 a 2017, návrhy na udělení čestných medailí FISAIC, mimo jiné mezi ně patří i tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová. Zprávu koordinátora mezinárodních technických komisí pak přednesl Dr. Roman Štěrba. V rámci čtyřdenního pobytu v Liberci měli členové Prezidia spolu se zástupci patnácti členských zemských svazů (celkem 25 účastníků) možnost seznámit se nejen s historií tohoto regionu, ale i s českou ruční řemeslnou výrobou skla, ochutnat tradiční českou kuchyni a také české pivo (ochutnávka piva proběhla v pivovarské restauraci v Harrachově), či se podívat na ukázký libereckého národopisného souboru Jizerka (v rámci slavnostního galavečera).

(Pokrač. na str. 2)



Pohled na účastníky zasedání Prezidia FISAIC.



Nejnovější přírůstek do rodiny šelem národního dopravce Českých drah – jednotkou 660 InterPanter (vlevo) – se mohli v úterý 22. 9. 2015 na zkušební okruhu v Cerhenicích svést pozvaní zájemci. Mimo jiné si mohli prohlédnout i čtyři moderní osobní vozy řad Bmz, Apee, Bbdgmea a Bdmpee, které byly připojeny za měřicí vůz MV1 (vpravo) určený pro elektrotechnické a brzdové zkoušky, který je pohledově shodný s elektrickým vozem jednotek SM 488.0 (dnes řada 560). Snímek Michael Mareš

České dráhy se před zástupci státní správy prezentovaly jako moderní národní dopravce

Jízdu novými jednotkami v barvách národního dopravce (konkrétně motorovou jednotkou ČD RegioShark 844 030–7 a novou elektrickou jednotkou ČD InterPanter 661.001–8/662.001–7/660.001–9) si mohli v úterý 22. 9. 2015 odpoledne na zkušební okruhu Výzkumného ústavu železničního v Cerhenicích na vlastní kůži vyzkoušet nejen pozvaní hosté ze státní správy, konkrétně z Parlamentu ČR, Ministerstva dopravy ČR, Drážního úřadu a krajských samospráv, ale i mnozí zástupci bank či odborových centrál.

Účastníci tohoto setkání byli mimo jiné i svědky předpremiéry připravovaného televizního spotu s názvem „České dráhy: Lepší cesta každý den“ od Jiřího Kratěny a přímými účastníky předpremiérové zkušební jízdy novou elektrickou jednotkou ČD – InterPanter. (Premiéra byla v sobotu 26. 9. v rámci Národního dne železnice v Hradci Králové.) Jako třešnička na dortu byla pak pro účastníky připravena jízda railjetem po zkušební okruhu VUZ v Cerhenicích.

Nejnovější přírůstek do rodiny šelem národního dopravce je jednotka 660 InterPanter. Na první pohled je velmi podobná svému rodovému sourozenci RegioPanteru. Velká část technických fines byla totiž z této úspěšné elektrické jednotky, představené na podzim 2011, převzata. Podstatná část rozdílů se týká určené

jednotky pro delší trasy. Interiér je více rozlehlejší, ubyto vstupních dveří, naopak více prostoru mají cestující pro svá zavazadla. Trakční výzbroj umožňuje provoz na obou napájecích soustavách, což vozidlo předurčuje k využití na rychlíkových linkách kdekoliv pod měděnou pavučinou. Michael Mareš

ZO OSŽ, NEPŘEHLÉDNĚTE: Předplatné Obzoru na rok 2016

Ve druhé polovině října začne redakce Obzoru rozesílat do ZO OSŽ faktury za odběr čtrnáctideníku Obzor na rok 2016. Žádáme proto základní organizace, které chtějí provést jakoukoli změnu v odběru Obzoru,

aby nám ji do 15. října sdělily e-mailem na adresu: veronika.vrzalova@osz.org. Nahlaste do redakce prosím včas i změny v adrese či názvu Vašeho pracoviště. Děkujeme. Redakce Obzoru

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Rekonstrukce tratí je potřebná, ale pro České dráhy je to obrovský problém.“

Hovoříme s PAVLEM KRŤKEM, M.Sc. předsedou představenstva Českých drah, a. s.

Jaká je aktuální situace v převodu budov, evergreenu, který se stále řeší? Pořád se o něm diskutuje, pořád se říká, že bude, ale pořád není; teď se dokonce objevily na veřejnosti rozdílné ceny za tento majetek. Jaký je tedy aktuální stav v převodu budov z ČD na SŽDC?

K dnešnímu dni máme hotový posudek na tržní hodnotu a teď bychom měli dostat právní posudky k samotné transakci. Zároveň na stůl dostaneme obchodní model segmentů železniční stanice a pak všechny tyto dokumenty poslouží jako podkladové materiály k rozhodnutí, jestli tuto transakci udělat, či nikoliv.

Ríkáte podkladové materiály potřebné pro rozhodování, máte na mysli rozhodování koho, představenstva ČD?

Ono je to složitější. Aby to SŽDC mohla koupit, tak to nejprve musí jít do vlády ČR, která musí posvětit záměr, že ten majetek může SŽDC za tuto cenu koupit. Musí být zároveň připraveno rozpočtové určení, aby byly finanční prostředky na koupi tohoto majetku, a pak teprve jsou potřeba takzvané korporátní souhlasy, tzn. musí to schválit valná hromada, což je řídicí výbor Českých drah, Dozorčí rada (ČD) a představenstvo ČD. Nyní je to ve fázi, že jsou hotové podklady a teď se o tom bude diskutovat.

Diskutovat na úrovni vlády, nebo představenstva ČD?

Na úrovni představenstva (ČD), dozorčí rady (ČD), vlády, řídicího výboru...

V jakém časovém horizontu by tento materiál měl být projednán?

Myslím si, že v řádu týdnů, maximálně měsíců. Chtěli bychom, aby to proběhlo do konce roku, ale nezáleží jen na nás.

Budme konkrétní: jde o částku 3,240 mld. korun? A je prodej budov pro ČD otázkou bytí či nebytí?

Částka je taková, jakou jste uvedl, ale prodej majetku není existenční záležitostí. Ano, pomohlo by to, ale není to tak, že by situace v případě z prodlení byla kritická.

Pojďme k dalšímu tématu: Jestli se nemýlím, tak v představenstvu ČD se nyní diskutuje o nákupu nových lokomotiv a souprav, a to navzdory tomu, že jeden z vašich předchůdců byl v souvislosti se zadlužením Českých drah, které nyní činí zhruba 27 miliard korun, odvolán. Jde podle vás o krok správným směrem?

To, co se má schvalovat, to jsou rámcové smlouvy na lokomotivy a soupravy. Souvisí to se soutěžemi po roce 2019. Rámcová smlouva znamená, že nemusíte nakonec koupit nic. Myšlenka je taková, že když České dráhy, a. s., vyhrájí ve výběrovém řízení na provozování linky, tak mají připravenou rámcovou smlouvu a mohou jít a objednat soupravy, které budou ekonomicky kryté výnosy, tržbami ze závazků, plus třeba i dotačními tituly. Takže to není tak, že by se teď hned měly kupovat lokomotivy, soupravy. Jde zatím pouze o rámcové smlouvy



ale i na to potřebujeme udělat výběrové řízení a to trvá rok, rok a půl.

Takže lze mluvit o jisté připravenosti Českých drah na soutěže na provozování drážní dopravy?

Přesně tak.

Z toho, co koluje v kuloárech, ale vyplývá, že teď jste neuspěli v soutěži na provoz linky Plzeň – Most?

O tom nevím, teprve se o tom rozhoduje. České dráhy podaly námítky a zároveň daly podnět na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ještě není nic definitivně rozhodnuto.

(Pokračování na straně 2)

„Rekonstrukce tratí je potřebná, ale pro České dráhy je to obrovský problém.“

(Pokračování ze str. 1)

Jak, jako představenstvo, vnímáte to kvantum výluk, které komplikuje železniční dopravu a promítá se i do hospodaření Českých drah? Mnohá nádraží se přeměnila na autobusové terminály.

Rekonstrukce je potřebná, konečně se to opraví, ale pro nás, jako pro ČD, a s. s., je to obrovský problém. Protože nejsme majitelé infrastruktury, jsme de facto obětí těchto výluk. Cestující nerozlišuje ČD a SŽDC, cestující si stěžuje na České dráhy, což nás v očích veřejnosti poškozuje. Nejenom, že se to cestujícím nelíbí, ale nám to i zvyšuje vícenásobně na provoz náhradní autobusové dopravy. Celkem to je 400 milionů korun navíc oproti loňskému roku, jenom náhradní autobusová doprava nás zatěžuje čtyřmi sty miliony korun ročně.

Nicméně zase ušetříte na poplatcích za dopravní cestu.

Ušetříme, ale nevykompenzuje to zvýšené

náklady na náhradní autobusovou dopravu. Jak už jsem řekl, náhradní autobusová doprava za vlaky nás stojí přibližně 400 milionů korun. I ta náhradní autobusová doprava se musí současně řešit. Protože je zvýšená poptávka a nedostatečná kapacita, tak ceny šly hodně nahoru.

Poslední věc, mluvíme spolu u příležitosti zahájení 13. ročníku jízdy Preventivního vlaku, který letos vyjíždí z Humpolce. Jak vnímáte tuto aktivitu?

Domnívám se, že prevence je velice důležitá, než pak řešit následky, a je hlavně zaměřena na mládež mezi 14 a 19 lety. Osvěty, jako jsou dětské autoškoly, BESIP, není nikdy dost. Myšlenku bezpečné železniční dopravy řešíme i na dráze a já ji podporuji. Už vznikla komise složená ze zástupců MD, ČD, SŽDC a DÚ a ta jednou měsíčně řeší, jak zvýšit bezpečnost cestujících na železnici. Takže je dobře, že se takováto akce koná.

Michael Mareš

Česko poprvé hostilo zasedání Prezidia FISAIC

(Pokračování ze str. 1)

Účastníci jednání si tak například prohlédli provoz sklárny a muzeum skla v Harrachově, svezli se lanovkou Českých drah na Ještěd, absolvovali exkurzi do jejího technického zámečí, navštívili budovu hotelu a výsilače na Ještědu, prohlédli si Obří sud v Libverdě či zámek Sychrov.

Zasedání Prezidia FISAIC v Liberci se zúčastnila i zakládající členka FISAIC v Československu/České republice, dlouholetá tajemnice PhDr. Anna Abelovská. Při představení skládla obrovský aplaus (pozn.: nejvyšší vyznamenání pro jednotlivce je čestné členství FISAIC a Anna Abelovská je jedinou čestnou členkou FISAIC v České republice). V roce 1990 stála u zrodu Československého zemského svazu. „ČSD se tehdy přihlásily a na zasedání FISAIC byly přijaty za člena FISAIC, tehdy ještě jako ČSD,“ zavzpomínala. „Po rozdělení na dva samostatné státy se tento proces opakoval, jak u ČD, tak i u ŽSR. Obě národní železnice jsou dnes samostatnými zemskými členy FISAIC.“ Českoslovenští, respektive čeští železničáři byli od samého počátku v rámci sdružení FISAIC velmi úspěšní. „Například filmaři si z první soutěže ve Švýcarsku, které se zúčastnili v roce 1995, odvezli dvě zlaté medaile,“ dodala Anna Abelovská. Jako tlumočnicka a jednatelka zasedání FISAIC zúčastnili také Ing. Ivo Laníček, bývalý ředitel odboru na FMD a dlouholetý vedoucí sekce „film a video“, dnes Prezident mezinárodní technické komise pro film a video FISAIC, či současná tajemnice Českého zemského svazu FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová. Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC byla založena západoevropskými železničáři již v roce 1952 a jejím hlavním cílem je organizování a kultivace zájmové činnosti železničářů ve volném čase, a to jak na



Na snímku zleva Tanja Horvat z Chorvatska a Ing. Jarmila Šmerhová, tajemnice Českého zemského svazu FISAIC.

národní, tak i mezinárodní úrovni. Federace nyní sdružuje 20 zemí Evropy. Čeští železničáři jsou členy FISAIC od roku 1990, od ledna letošního roku byla agenda spojená se zajišťováním akcí FISAIC organizačně začleněna pod OSŽ.

Zájmové skupiny Českého zemského svazu FISAIC, které v České republice aktivně pracují: IFEF – Mezinárodní železničářská esperantská federace (Česká sekce Mezinárodního sdružení železničářů esperantistů), FIRAC – Mezinárodní federace radioamatérů (SRŽ – Sdružení radioamatérů železničářů), dále jsou to skupiny – filatelie, foto, film a video, výtvarné umění, modelová železnice a kulturní dědictví železnice.

Podrobnější informace o FISAIC, FIRAC a IFEF lze v případě zájmu o členství získat u Ing. Jarmily Šmerhové, +420 724 563 235, tajemnice Českého zemského svazu FISAIC, e-mail: jarmila.smerhova@osz.org, případně na MO OSŽ (Ing. Ondřej Šmechlik, +420 737 275 076, e-mail: ondrej.smechlik@osz.org).

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Guy Gieres, generální prezident FISAIC

Ve dnech 10. až 14. září 2015 se v Liberci, v hotelu Babylon, konalo zasedání Prezidia Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC). Při této příležitosti jsme položili generálnímu prezidentovi FISAIC Guy Gieresovi několik otázek. Ve více než šedesátileté historii FISAIC je to totiž vůbec poprvé, kdy se zasedání Prezidia FISAIC konalo v České republice. Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů v současnosti sdružuje okolo šedesáti

Intellectuelles des Cheminots), alespoň co do počtu členů, jsou bezkonkurenčně Německo a Francie (cca asi 6000 členů v každé zemi). Na opačném konci tabulky je pak Dánsko, Španělsko a Lotyšsko, které se stanou novými členy FISAIC, budou mít zatím jen málo členů. Stejně jako například Lucembursko, odkud pocházím – tam máme zhruba 120 členů.“ (Česká republika má asi 300 členů).

Původní profesí je Guy Gieres výpravčím. Pětašedesátiletý prezident přišel na dráhu v roce 1970 jako dvacetiletý po skončení střední školy. Jeho koníčkem je malování, maluje už od malička. Může se jako prezident FISAIC účastnit soutěží v malování? zajímali jsme se. „Teď už nesoutěžím, maluji pouze pro radost, ale když jsem ještě nebyl prezidentem FISAIC, zúčastnil jsem se malířské soutěže v Itálii a odvezl si bronzovou medaili,“ pochlubil se. Z řadového člena se stal v roce 2004 na Valné hromadě, která se konala na Slovensku, generálním prezidentem FISAIC. Jaké musí mít člověk předpoklady, aby se stal prezidentem FISAIC? „Podmínkou je, že musí dobře znát zájmové kulturní činnosti železničářů a je žádoucí mluvit třemi jazyky, což je pro Lucemburčana zcela normální,“ zněla jeho odpověď. Generální prezident FISAIC se volí vždy na dva roky, v posledních letech neměl Guy Gieres protikandidáta a tak vždy s přehledem svůj post obhájil. Dvouleté funkční období mu končí příští rok.

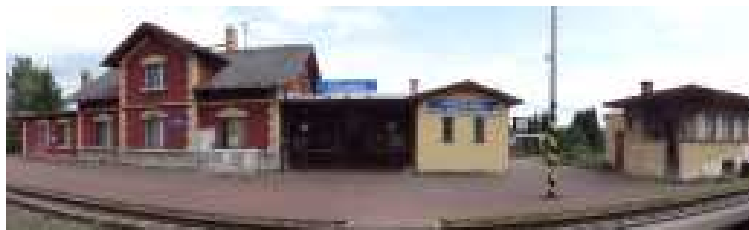
A jak byl Guy Gieres spokojen s organizací a přípravou zasedání Prezidia FISAIC v České republice? „Je tedy všechno perfektní!“ neváhá s odpovědí. „Pro mě osobně je to velmi zajímavá zkušenost. Rád cestuji na východ a všímám si lidí, kteří jsou tady jiní,“ říká s tím, že „východní lidé“ jsou více otevření, srdeční. „Na západě si drží odstup, jsou jaksi odměřenější.“ Díky FISAIC má Guy Gieres navíc možnost se s těmito zeměmi seznámit jinak, než jako řadový turista. „Je to více intimnější způsob seznámení,“ uzavírá s úsměvem.

Michael Mareš



tisíc železničářů z dvaceti aktivních zemí (Belgie, Bulharsko, Česko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Norsko, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Slovensko, Švýcarsko, nově Španělsko a Lotyšsko.)

„Přesné číslo počtu členů vám teď nepovím, protože se neustále mění, ale lze říct, že je to kolem 60 000 železničářů z celé Evropy,“ říká Guy Gieres. Největší zemí FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et



Budova nádraží v Obratani má pořád šmrnc „transverzálky“.

NAVŠTÍVILI JSME

Obratán

Výpravčí Antonín Štefl sloužil v Obratani ještě v době, kdy dopravu na „úzké“ (současná trať 228 J. Hradec – Obratán) i na „transverzálce“ (Českomoravská transverzální dráha vznikla na konci devatenáctého století jako soubor drah lokálního charakteru, které spojily Domažlice, Tábor a Jihlavu s Trenčianskou Teplou) provozovaly ČSD, respektive ČD, tedy v dobách, kdy v Obratani ještě sloužili výpravčí. „Tehdy jsme hlídali i přestupy mezi hlavní tratí a lokálkou, vlastně jsme to celé řídili,“ říká Antonín Štefl, bývalý výpravčí v Obratani. Na dráze začínal v roce 1970 jako signalista v Poříně, v Obratani pak v roce 1972 autorizoval a zůstal tady celkem 34 let, až do roku 2006, kdy byla na trati z Horní Cerekve do Tábora dokončena „dálkovina“. Šest let pracoval i jako substitut, jako výpravčí díky tomu poznal i další stanice na trati mezi Táborem a Horní Cerkví, jako Pořín, Chýnova, Pacov, Novou Cerekve, Pelhřimov. V postdatě lze říct, že od roku 1972 nevytáhl Antonín Štefl z „transverzálky“ paty. Zblízka tak v devadesátých letech sledovali privatizaci úzkokolejek. „Kdyby to tehdy nevzal Šatava, tak to zavřeli,“ vzpomíná. Nelíbí se mu ani současná dopravní politika, kdy nákladní doprava zahrnuje silnice. „Když vidím, co se děje na devatenáctce (silnici číslo 19 z Tábora přes Kámen do Pelhřimova), tak si říkám, že to zboží se musí na železnici jednou vrátit, jinou cestu nevidím.“

Železniční stanice Obratán je od roku 2006 (červenec) dálkově řízena z Pelhřimova, pelhřimovští výpravčí komunikují se strojvedoucími na úzkorozchodce pouze výjimečně. „Například v případech větších zpoždění: Strojvedoucí z úzké zavolá do Pelhřimova dirigujícímu výpravčímu, aby v Obratani počkal na přípoj od Kamenice nad Lipou. A stejně to funguje i obráceně,“ říká dále Antonín Štefl.

Dnes už, obrazně řečeno, není v Obratani ani noha. A to zde ještě relativně nedávno sloužili společně ve směně výpravčí, dozorce výhybek a osobní pokladní. A v Obratani se také běžně křižovalo, ale i to je už historie. „Osmdesát procent křižování na trati probíhalo právě v Obratani s návazností na úzkou. Když ale úzkou v devadesátých letech převzal pan Šatava (bývalý ředitel Jindřichohradeckých místních drah), tak dráha začala dělat na schvály: vlaky si ujížděly, křižování bylo přeloženo do Nové Cerekve, Pacova, či do

Chýnova, a v Obratani pak nakonec nezbylo ani jedno křižování. Letos se tam aspoň jednou křižuje,“ dodává.

Ani samotná budova nádraží v Obratani není, co bývala, i když šmrnc „transverzálky“ má pořád. Budova chátrá, čekárna je doslova vybydlená, ústřední stávková prodávna soukromníkovy, který na nádraží provozuje obchod se dřevem. A to ještě na konci osmdesátých let měla Obratán našlápnuto „k lepším zítřkům“. Pamětníci si určitě vzpomenou, že koncem osmdesátých let minulého století (cca v roce 1987) padlo rozhodnutí, že se v Obratani budou z vagonů vykládat rakety SS20. Stanice i okolí prošly modernizací (namontováno tady bylo mimo jiné reléové zabezpečovací zařízení TEST 13, vzniklo zde i obrovské překladiště pro vojenské účely), jenže pak přišel pád komunismu a s ním vzaly za své i veškeré totalitní plány. Vstup vystřídal pád, a to se – bohužel – týká i „úzké“. „Nedávno tady JHMD nasadily rekonstruované motorové vozy z Rumunska. Tím akorát odradily zbylé lidi, protože kdo s tím jede, řekne, že už vickrát s tím nepojede: je to vysoké pro nástup, nejdou stáhnout okénka a do nedávna tam nebyly ani věšáky. Lidé tomu přezdívají Nautilus nebo Ponorka,“ uzavírá Antonín Štefl naše povídání o Obratani.

Michael Mareš



Antonín Štefl, bývalý výpravčí v Obratani.



Rekonstruované motorové vozy z Rumunska, přezdívané Nautilus nebo Ponorka, jsou vysoké pro nástup a nejdou v nich stáhnout okénka.

ZE SVĚTA

Indická metropole Dillí prodloužila metro o 13,9 km

O 13,9 kilometru je od letošního 6. září delší metro v indické metropoli Dillí. Novou (fialovou) linku, vedoucí z jižní části asi devítimilionového velkoměsta do satelitního města Faridábad, otevřela slavnostně indická ministerská předsedkyně Narendra Modí. Na nové trase je devět stanic, vybavených solárními systémy, mosty pro pěší, výtahy a eskalátory. Interval vlakov jsou 6,40 min. v ranní a odpolední špičce a 7,30 min. v sedle, informoval Railway Gazette 7. září. Očekává se, že se po nové lince denně přepraví na 195 000 cestujících. Další nová trasa metra v délce 3,2 km se má otevřít v severní části Dillí v roce 2017.

Jan Hála

Dopravce Westbahn počítá s další expanzí

Dopravce Westbahn, který dosud provozuje v hodinovém taktu vlaky mezi Vídní a Salcburkem hl. n. plánuje od prosince 2017 další expanzi. Vlaky mají jezdit v 30minutovém taktu střídavě z nádraží West a hlavní. Každé dvě hodiny budou vlaky pokračovat do Innsbrucku, prodloužení do Bregenzu se zatím prověřuje.

Pro zajištění vozidel bude u firmy Stadler objednan jeden šestidílný a devět čtyřdílných patrovlakových vlaků. Vlaky by měly být následně schváleny i pro provoz v Německu. Přestože vlaky Westbahn jsou konstruovány pro maximální rychlost 200 km/h, dopravce slibuje, že by v budoucnu měly dosahovat stejné cestovní rychlosti, jako vlaky railjet. Pokud tento slib dopravce bude naplněn, mohlo by docházet k „úzkým místům“ na vídeňském hlavním nádraží mezi ním a ÖBB. Z Schweizer E-R, 07/2015, zpracoval -sh-

Volno pro dálkové autobusy ve Francii

Ve Francii došlo k dalšímu uvolnění podmínek pro dopravu dálkových autobusů, tj. hlavně pro vzdálenosti nad 200 km. Dálkové autobusy do 200 km mohou regiony zakázat, pokud v nich vidí ohrožení subvencované regionální železniční dopravy. Francouzské Národní shromáždění chtělo původní vzdálenost stanovit do 100 km, Senát však rozhodl o hranici 200 km. S konečnou platností musí rozhodnout „dohadovací“ komise. Železniční regulační úřad (ARAF) bude do budoucna rozhodovat i o dálkové autobusové dopravě, jakož i o koncesích pro dálnice a bude nově pojmenován „Arafer – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières“.

Německý lídr trhu „Mein Fernbus/Fixbus“,

VŠIMLI JSME SI

ZE ŠUMPERSKÉ VAGONKY

Pars vyjede během letošního a příštího roku celkem 62 modernizovaných vozů řady Bdpce, které jsou určeny pro vnitrostátní rychlíky a mezinárodní expresní spoje. Úpravy jejich interiéru spočívají mimo jiné také v zavedení klimatizace, zvětšení prostoru pro uložení objemných zavazadel či možnosti přepravy jízdních kol. Vozy prošly zásadní technickou modernizací a mohou jezdit prakticky po celé Evropě. Významnou změnou je zvýšení jejich rychlosti na 160 km/h a účinnější kolejničková a elektro pneumatické brzdy. Do zkušebního provozu jsou v těchto dnech první vozy uváděny na trati Praha – Plzeň – Cheb.

PO TRUTNOVĚ

Jindřichovské Hradci, Chebu a dalších místech v republice oslavily České dráhy Den železnice také v Olomouci. V sobotu 12. září zde byly na programu jízdy historických motorových vozů Hurvínek a Věžák na trase Olomouc hl. n. – Olomouc-město a zpět a v muzeu Českých drah si návštěvníci mohli prohlédnout legendární parní lokomotivy 464.202 (Rosnička), 534.0432 (Kremák) a další exponáty.



V POSLEDNÍM „VŠIMLI“

(Obr. z č. 18) byla informace o chýněném bournáři dílen Společnosti Rakousko-uherské státní dráhy STEG v Praze-Bubnech. 11. září jsem se vydal na místo a zjistil jsem, že dílny byly v tento světové symbolický den téměř zbourány. Bohužel ochranka demoličního místa není ostatním „nostalgikům“ znemožnila fotografování. Takže dílny, ahoj! Kdyby nebyla záhadně sejmuta památková ochrana dílen, mohly dopadnout jako brněnská Vaňkovka poblíž žst. Brno hl. n., ta byla přestavěna na imponantní koncertní sál. V Praze se holt „myslí jinak“. Na snímku M. Kubika pomník židovských transportů před žst Praha-Bubny jako by symbolizoval i celý železniční konec Buben, neboť po zamýšlené přestavbě bude žst. Bubny zcela jiná – víceméně zakrytá.

V PRAZE-HOSTIVAŘI

je od 15. 9. v provozu nové nástupiště, které bylo vybudováno v rámci přestavby nádraží. Místo úrovněvého příchodu kolem původní budovy slouží cestujícím nový podchod a nové odbovací prostory v blízkosti autobusových a tramvajových zastávek Nádraží Hostivař. Zkrátí se tak docházková vzdálenost mezi vlaky a linkami MHD. Nová nástupiště jsou ta nová ve stejné úrovni s podlahou ve vlacích CityElefant, které obsluhují místní linku S9 Praha – Benešov u Prahy. Po dokončení celé stavby v příštím roce bude nádraží Praha-Hostivař další bezbariérovou vlakovou stanicí v Praze.

Den železnice 2015

Národní den železnice proběhl letos v Hradci Králové v sobotu 26. září. Pro návštěvníky byla připravena výstava historických lokomotiv, jízdy parních vlaků, ukázky nejmodernějších kolejových vozidel či závody drezín. Novinkou letošního Národního dne železnice byla exkluzivní světelná show, plná historických lokomotiv. Uspokojila se ve večerních hodinách na točné královéhradeckého depa kolejových vozidel a nabídl téměř dvě desítky historických exponátů ve scénickém osvětlení.

Rakouská nákladní doprava zaznamenala vloni rekord

Rakouská spolková dráha se může pochlubit rekordem, když v roce 2014 přepravila 22,5 miliardy nettotonových kilometrů nákladů. Je to zvýšení o šest procent oproti roku 2013 a o dvě procenta nad dosavadním rekordem z roku 2008. Loni tak činil výkon nákladní dopravy v Rakousku v souhrnu 113 milionů tun zboží, o nějž se nejvíce zasloužila společnost Rail Cargo Austria, (dceřiná firma Rakouské spolkové dráhy), uvedla Maria-Theresia Röhler, jednatelka Rakouského regulačního úřadu pro kolejovou dopravu při prezentaci výroční zprávy za rok 2014. Jak informoval 22. září deník Der Standard, na růstu nákladní dopravy se podílely zvýšeným výkonem i soukromé železniční podniky, v prvé řadě privátní Westbahn (Západní dráha), následovně přepravci Cargoserv, LTE, TXL a Wiener Lokalbahn (Vídeňská místní dráha). Jan Hála

Úvodním článkem tohoto čísla Obzoru je rozhovor s ředitelkou odboru Ústředního ředitelství ČSD k nové mzdové soustavě, jejíž návrh byl v té době zaslán do výkonných jednotek. „**Téměř všude vyvolal zklamání a nespokojenost.**“ uvádí se v úvodu rozhovoru. Železničáři totiž věřili, že nová mzdová soustava bude maximálně jednoduchá a jasná, což se nestalo. Další částou námítkou odborářů bylo, že nová mzdová soustava není příliš motivující a podhodnocuje provozní profese, projevilo se v ní totiž výraznější mzdové rozlišení mezi dělníky a technicko-hospodářskými pracovníky. I z tohoto důvodu ji odmítli mimo jiné zástupci ZO OSŽ z odvětví 13 (traťové hospodářství), jak se uvádí v dalším článku, zpráve z jednání této sekce OSŽ. K nové mzdové soustavě bylo vyhlášeno připomínkové řízení za účasti Odborového sdružení železničářů a Federace strojvůdců a její zavedení bylo předpokládáno od 1. 7. 1991 (pozn.: tento termín však nebyl dodržen; v létě 1991 byl dohodnut další: 1. 1. 1992; v listopadu 1991 bylo pro řadu pokračujících rozporů dohodnuto další posunutí termínu na 1. 4. 1992; přes mnohé nevyřízené připomínky odborů byla mzdová soustava od 1. 4. 1992 z rozhodnutí ústředního ředitele zavedena; byla však označena za „prozatímní“ s tím, že se

bude dále upravovat s přihlednutím k připomínkám odborů). Obzor dále informuje o další schůzi pracovní komise zabývající se tvorbou sociálního programu ČSD. „**Zástupci Odborového sdružení železničářů přišli na jednání s požadavkem zpracovat do sociálního programu prvky definitivy pro železničáře a označili tento úkol za prioritní.**“ uvádí se v článku. Obzor zároveň na straně 3 uveřejňuje studii Výzkumného ústavu železničářů, která by mohla sloužit jako podklad pro tvorbu sociálního programu ČSD. Na straně dvě se dočteme informaci o přípravách řádného sjezdu OSŽ. Pracovaly všechny komise a byly již hotovy některé materiály, přestože v té době ještě nebylo jisté, ve kterém termínu sjezd proběhne – základním organizačním byla totiž předložena na zvažení možnost posunout jeho termín z prosince 1990 na duben 1991. Nejtěžší úkol měla před sjezdem podle autora článku komise pro strukturu: „**Na základě požadavků slovenské části OSŽ dojde k vytvoření české a moravské komory.**“ uvádí se v textu. Tento požadavek předznamenává vzrušenou dobu, která předcházela rozdělení federálního Československa na dvě samostatné republiky. **Zdeňka Sládková**

Preventivní vlak ČD projel Vysočinou

Třináctý ročník úspěšného projektu Českých drah „Preventivní vlak bezpečné železnice“ byl v pondělí 14. září slavnostně zahájen na nádraží v Humpolci. Každý den, od pondělí do pátku (18. 9.) nabídl netradiční projekci filmu „To nedáš!“, diskusi s drážními vyšetřovateli či návštěvu první pomoci včetně ukázky práce hasičského záchranného sboru SZDC. Preventivní vlak se tak letos poprvé představil veřejnosti, především studentům a žákům středních a základních škol, na pěti místech kraje. Z Humpolce zamířil Preventivní vlak do Havlíčkova Brodu (15. 9.), ve středu do Zďáru nad Sázavou, v Jihlavě zastavil ve čtvrtek 17. 9. a svoji cestu zakončil v pátek v Třebíči.

ným hazardem, frajerstvím nebo obyčejnou neopozorností. Na tiskové konferenci k zahájení jízdy Preventivního vlaku na Vysočině se o tom zmínil i předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „**České dráhy jako národní dopravce, jako nejdůležitější železniční dopravce v České republice, cítí určitou společenskou zodpovědnost a chtějí řešit i prevenci. Vím z vlastní zkušenosti, že nemá cenu dětem něco direktivně nařizovat, to nefunguje. Je třeba vysvětlovat a vysvětlovat, uvádět příklady, třeba i ty odstrašující.**“ České dráhy se aktivně zapojily do projektu za bezpečnější železnici. „**Společně jsme vytvořili pracovní skupinu, ve které jsou zástupci ČD, SZDC, Ministerstva dopravy ČR, Drážního úřadu a ČD Cargo. Jednou měsíčně se tato pracovní skupina schází a řeší, jak vylepšit bezpečnost železničního provozu.**“ dodal Pavel Krtek. **Michael Mareš**



Snímek z předvádění práce hasičů Hasičského záchranného sboru SZDC Havlíčkův Brod.

PRÁVNÍ PORADNA

Dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr (3/3)

Ve druhé části uveřejněné v Obzoru č. 18 byla charakterizována dohoda o provedení práce. Třetí část se zabývá dohodou o pracovní činnosti.

2. Dohoda o pracovní činnosti

Dohodu o provedení pracovní činnosti (§ 76 ZP) je zaměstnavatel povinen uzavřít písemně. Jedno vyhotovení této dohody zaměstnavatel vydá zaměstnanci. Podle dohody o provedení pracovní činnosti může zaměstnanec **vykonávat práce jen do poloviny stanovené týdenní pracovní doby.** V případě, že je pracovní doba 40 hodin týdně, může být rozsah dohody do 20 hodin týdně. Dodržení sjednaného a nejvýše přípustného rozsahu poloviny stanovené týdenní pracovní doby se posuzuje za celou dobu, na kterou byla uzavřena dohoda uzavřena, nejdéle však za období 52 týdnů. Jedno vyhotovení dohody o pracovní činnosti je zaměstnavatel povinen vydat zaměstnanci.

V této dohodě musí být uvedeny její **podstatné náležitosti**, kterými jsou sjednané práce, sjednaný rozsah pracovní doby a doba, na kterou se dohoda uzavírá. Zde je vhodné rovněž stanovit odměnu za vykonanou práci a místo výkonu práce. V uvedené dohodě, ve vnitřním předpise nebo v kolektivní smlouvě, lze dále sjednat právo zaměstnance na dovolenou a její výměru, případně jiné důležité osobní překážky v práci (§ 77 odst. 3 ZP). Do textu dohody se doporučuje zakomponovat pouze konkrétní detaily dohody a možná ujednání, kterými se práva a povinnosti odlišují od ustanovení zákoníku práce tam, kde to jednotlivá dispozitivní ustanovení zákoníku práce umožňují.

Stanovení pracovní doby v dohodě o práci

covní činnosti je z toho důvodu, že v případě dočasné pracovní neschopnosti zaměstnance, který pracuje podle této dohody, bude zaměstnavatel povinen poskytovat v době prvních 14 kalendářních dnů náhradu odměny z dohody. Je-li obsahem dohody o pracovní činnosti poskytování náhrad vyjdávejících spojených s výkonem práce, toto se sjedná vždy odděleně od ujednání o odměně za vykonanou práci. Uvedená dohoda se uzavírá jak na dobu určitou, tak na dobu neurčitou. V dohodě lze sjednat způsob jejího zrušení. Není-li sjednaný způsob zrušení dohody o pracovní činnosti, je možné ji zrušit dohodou o smluvních stranách sjednanému dni; **jednostranně může být zrušena z jakéhokoliv důvodu nebo bez uvedení důvodu s 15denní výpovědní dobou**, která začíná dnem, v němž byla výpověď doručena druhé smluvní straně. Okamžitě zrušení dohody o pracovní činnosti může být však sjednáno jen pro případy, kdy je možné okamžitě zrušit pracovní poměr (§ 55 ZP a § 56 ZP).

U dohody o provedení pracovní činnosti jsou z odměny prováděny **sračky na daň z příjmu**, zaměstnanec je účasten dále **nápojivním a sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti (6,5%), pojistném na veřejném zdravotním pojištění (4,5%)**, za předpokladu, že nejde o tzv. příležitostné zaměstnání a započítatelný příjem dosahuje alespoň částky 2500 Kč za kalendářní měsíc. Výdělek v dohodě o pracovní činnosti se tedy zaměstnanci započítává tzv. do důchodu, stejně jako odpracovaná doba.

Mikuláš Hubičák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Zvratíme upadající stav české železnice!

Volné sdružení dopravních odborníků se obrátilo otevřeným dopisem na ministra dopravy, aby vyjádřilo znepokojení z přístupu vrcholové politické reprezentace k řešení rozvoje české železniční dopravy, a to kontinuálně v celém časovém období po změně politických a hospodářských poměrů v roce 1989. Z textu vyjímáme:

Železniční doprava je politickou reprezentací vnímána po celou tuto dobu jako něco druhořadého ve srovnání s dopravou silniční. Nezávislost na ropě, bezpečnost provozu a přátelské chování vůči životnímu prostředí jsou považovány za parametry méněhodnotné než okamžité politické a finanční zisky z provozování silniční dopravy. O nutnosti harmonizovat podmínky provozování jednotlivých dopravních módů se vedou pouze retorická cvičení a ta pozitivní rozhodnutí, která vedou ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu, jsou politiky přijímána spíše jen jako nutnost plnění požadavků EU než jako přesvědčení, že je tomu tak skutečně třeba. To se odráží i v technických parametrech modernizovaných železničních tratí, které ve většině případů představují pouze generální opravu s určitým vylepšením, daným především kvalitnějšími materiály a nově používanými technologiemi, jaké původní stavitelé neznali, nikoliv tvůrčím přístupem.

Odborné povědomí rozhodovací politické úrovně je vzhledem k železniční dopravě veskrze velmi nízké. Příčinou je většinou téměř úplná neznalost problematiky těmi, kteří rozhodují, nezájem a neochota naslouchat odborníkům, v neposlední řadě pak libivé upřednostňování populárnější problematiky před řešením problematiky železniční nebo naslouchání tzv. odborníkům, prosazujících zájmy své nebo různých skupin na

úkor zájmu společnosti. Politici nenacházejí čas, aby si vyslechli názory odborníků a přemýšleli o jejich doporučeních. Z logiky věci vyplývá, že manažeři státem vlastněných podniků SŽDC, ČD a ČD Cargo se v těchto záležitostech angažovat nebudou, neboť by tak byly přímo ohroženy jejich pozice, a to zejména po Vašich vystoupeních proti železničním podnikům, jejichž řízením je pověřeno MD, která jsou plná polopravd a neprávem dehonostují železnici. A manažeři privátních osobních i nákladních dopravců jsou v podstatě spokojeni se získáním významných podílů na té malé části přepravního trhu v obou segmentech přepravy, které jsou ziskové.

Bohužel! Vy, pane ministře, jste jedním z těch v řadě, který projevuje základní neznalosti problematiky železniční dopravy a nevnímá její právní a ekonomický smysl v kvalitní přepravě osob a zboží. To se bohužel projevuje ve Vašich vystoupeních, v poslední době např. ve vystoupení po nehodě ve Studénce, po Vašem jednání s bavorským ministrem dopravy ohledně vylepšení železničního spojení Prahy s Mnichovem (podle jehož závěru bude po mnoha letech příprav a drahé výstavby dosaženo cestovního času o půl hodiny horšího, než jaký dosahují autobusy po současné silniční síti). Ovšem už vůbec nevíme milčet k Vašim vyjádřením v rozhovoru pro Hospodářské noviny ze dne 21. 8. 2015. Je naprosto evidentní, že Vaše názory nekonkretizujete ani se svými podřízenými, neboť ti, co působí jako řadoví specialisté nebo i na střední řídicí úrovni Vašeho úřadu, by Vám zřejmě připravili podklady kvalitní a věcně správné. Především Vaše konstatování, že naše země je pro vysokorychlostní trať malá, nás zcela bezpečně utvr-

zuje v domněni, že vůbec nejste informován o výsledcích práce Vašich podřízených a závěrech mnoha studií, které Vás úřad z veřejných peněz již přes 10 let platí. Nejde prosím jen o prezentaci Vaší osoby, ale Vašimi vystoupeními i negativně ovlivňujete většinu společnosti, která se v problematice nevznáá a znechucuje práci stovkám lidí z projektových firem, jejichž práce je v podstatě jen zakládána do šuplíků MD ČR.

Plně chápeme, že jakýkoli politik včetně těch s manažerskými zkušenostmi nemůže být odborníkem ve všech oblastech. Proto Vás žádáme, abyste tuto neblahu kontinuitu posledních 25 let přerušil a nastavil na ministerstvu dopravy konečný odborný přístup k řešení problémů, nepodléhající okamžitému politickému zalíbení. K tomu Vám i Vašim nejbližším spolupracovníkům rádi pomůžeme zcela nezištně včetně odborními konzultacemi, pokud se rozhodnete nám věnovat několik hodin svého drahocenného času. Pokud by se takové konzultace vzájemně osvědčily, navrhuje Vám vytvoření stálého poradního orgánu, složeného z odborníků z oblasti železniční dopravy. Tyto naše návrhy si nečiní žádné jiné ambice, než pomoci zvratit dosavadní upadající stav české železnice, který nám rozhodně není lhostejný, a zabránit dalšímu zbytečnému plýtvání finančních prostředků českých daňových poplatníků.

Z dopisu Volného sdružení dopravních odborníků ministru dopravy

Několik slov

K čemu? K článku „Koncepte železniční dopravy a výběrová řízení“ z č. 15 Obzoru. Především bych chtěl poděkovat autorovi tohoto článku za uvedené názory, ke kterým se plně připojuji. Jeho význam vidím především v tom, že udržuje v povědomí železničářů, jak má železnice či veřejná doprava vypadat. Realita je ve skutečnosti jiná a řada lidí by mohla postupně na předliberalizační stav zapomenout. Jen náznakově připomínám, že je organizačně oddělena osobní doprava od nákladní, železniční cesta od dopravců, dálková doprava od dopravy místní. Někdo financuje ministerstvo, něco kraje, které se chovají jako 14 samostatných republik, v místech našich výkonných jednotek se do nich vtěsna několik firem či firemek atd.

Otázka zní: může být v takovýchto poměrech zpracována koncepte železniční dopravy, nebo musí být železnice nejdříve v hlavních segmentech sjednocena a teprve pak zhotovena koncepte? Jde vůbec v atomizované železnici s řadou soukromých subjektů mluvit o nějaké koncepci? Pokud by se v takovýchto poměrech práce jen nějaká koncepte zpracovala, nebyl by to jen nereálný vzduchopis?

Myslím však, že můžeme být klidní. Nic takového se asi nestane, neboť ti, co o železnici rozhodují, si žádnou koncepci nepřejí. Jim pro jejich záměry vyhovuje bezkonceptní stav. Na odlehčení našich silnic můžeme zapomenout, neboť ti, co rozhodují, to nedopustí. Alespoň ne v dohledné době. Naše články mají proto jen ten význam, že připomínají žádoucí stav po odborné i logické stránce, aby nebyl zapomenut, s určitou nadějí, že jednou se některá z myšlenek práce jenom uchytí.

Co se týče „výběrových řízení“, je škoda jakýchkoliv slov. Jen dodávám či se ptám, kdy bude vysáno výběrové řízení na posun v mosteckém či českotřebovském ranžíru, nebo na manipulačních či přestavovacích vlnicích? Kdy se o tyto druhý výkon budou předbíhat jednotliví soukromí dopravci? A když nebudou, komu tyto výkony zbudou? Odpovědi na tyto otázky jsou jednoduché. Zbudou buď Českým drahám, nebo, což je pravděpodobnější, očitnou se na silnici. **Ing. Ludvík Vožeh**

nika „zabezpečovák“ trvá pár let a nově nastupující zaměstnanci nemají samozřejmě žádnou praxi, takže ještě hodně let samostatně pracovat nemohou. Specializovaná učiliště a školy, které by připravovaly odborníky právě pro potřeby železnice, jak slyším, prakticky neexistují. A to neplatí jen o železnici, řadě podniků dnes chybí některé učební obory a z nich vycházející mladí pracovníci. Některé velké firmy se proto rozhodly pro zřízení vlastních odborních škol, specializovaných na to, co potřebují pro svůj provoz. O tom, že jsme někde zaspali a je třeba něco změnit, mluví profesor Milan Zelený v rozhovoru, který nedávno vyšel v MF Dnes pod názvem – „Školy nestíhají, vytvářejí další nezaměstnané“. V něm se kriticky zamýšlí nad naším systémem vzdělávání. Řešení vidí i ve změně přístupu k učení a vyslovuje názor, že by měly vzniknout podnikové univerzity. „**Musíme je (žáky) vzdělávat k tomu, aby je firma mohla využít okamžitě, musí vznikat podnikové univerzity**“, říká profesor Zelený a pokračuje: „**Co se žáci naučí ve státní škole, je nepotřebné už v okamžiku, kdy jdou na trh. Univerzity, jak je znám, nejsou schopné se vypořádat s dimenzí rychlosti, tudíž jsou nefunkční, nepomáhají generování nezaměstnanosti, protože absolventi jsou nepoužitelní!**“ To je pohled člověka, který nás vidí zvenku, jehož názory stojí za zamýšlení. Po přečtení celého rozhovoru s profesorem Zeleným se pak přímo nabízí úvaha, jestli by právě tak velký podnik, jakým je SŽDC, s. o., neměl uvažovat o vzniku vlastní, ne snad přímo vysoké, ale odborné školy zaměřené specificky na obory, které železnice potřebuje.

Miroslav Gloss
(profesor Milan Zelený působí na newyorské Fordham University. Zaměřuje se na produktivitu práce, teorii řízení a podnikovou ekonomiku)

Napodobí naši chudáci a vydědění ilegální imigranty?

Už z dětství a nezvrhlého mládí víme, že příklady táhnou – a ty špatné dvojnásob. Toto poznání však může mít platnost i v současném neutěšeném dění kolem nás, konkrétně v hrozivě neustávajícím přílivu přistěhovalců z Afriky a Asie, táhnoucích z jihu a jihovýchodu Evropy i přes naše území do (západní) Evropy zaslíbené. Představme si ale, že by se jejich příkladem inspirovali i naši bezdomovci, nezaměstnaní (i nezaměstnatelní), chudí seniory a jiní vydědění, živořící na okraji společnosti. A – vidouce úspěšnost drzého vymáhání sociálních výhod ilegálních imigrantů ze Třetího světa od doposud štedré Evropské unie – by i oni přistoupili k bezostyšnému tažení za lepším životem a živobytím.

Dočkáme se jednou situace, kdy čeští vydědění, pobouření sociální velkorysostí i našich úřadů vůči nevídaným a nezvaným hostům, odhodí poslední zábrany a dají se rovněž na pochod a začnou drze vymáhat okamžité vylepšení svých důchodů či příspěvků v nezaměstnanosti a řešení své zoufalé bytové situace?

Popustíme uzdu fantazie a spatříme tisíce českých nespokojenců, jak se náhle vydají, ti o něco majetnější autobusy nebo vlaky, ti zcela bez prostředků pěšky po kolejkách, jako již po měsíce putují z Řecka přes Makedonii, Srbsko, Maďarsko, Slovensko, Česko a dále desetitisíce jejich vzorů z méně vyspělých zemí. Zatímco početnější ilegální cizinci si chtějí vymoci lepší životní a sociální podmínky na západ od našich hranic, jejich čeští kolegové se zprvu odtažou před vládními úřady, kde se budou halasně domáhat splnění svých požadavků. Nebudou-li vyslyšeni, mohou však přejít i k razantnějším formám boje za své lepší příští: vnikat bez zábran do vil a luxusních bytů našich miliardářů a jiných zbohatlíků, přičemž nějaké ploty jim budou si takovou překážkou, jako ploty na hranicích například mezi Bulharskem a Tureckem nebo Maďarskem a Srbskem pro afghánské irácké, pákistánské, syrské, libyjské a jiné běžence.

Máme se za stávající situace, kdy kompetentní politici zcela nekompetentně donekonečna diskutují o přiměřenosti či nepřiměřenosti tak nezbytných opatření proti nekončící migraci, skutečně obávat tak katastrofického scénáře? Anarchie se práce může stát v očích lechko, kdo nemá co ztratit, ale naopak násilím leccos získat, velmi lákavým prostředkem. Zatím se moje úvaha může někomu jevit spíše jako námet na bláznivý tragikomický film, ale, je jeho reálná podoba opravdu tak nereálná? **Jan Hála**

Demolice ve znamení revitalizace

Odvrácenou stranou revitalizační trať jsou současně probíhající demolice většiny nepotřebných budov zastávek a dalších objektů. Po skončení dlouhodobých výluk tak na zastávkách zůstává místo původní budovy často jen betonový přístřešek pro cestující. Ve stanicích pak většinou mizí skladiště nebo rampy. S možným návratem některých přeprav se už asi nepočítá.

Až se opět vrátí vlaky na trať mezi Hanušovicemi a Šumperkem, cestující už nenajdou ani budovu zastávky Bohutín, která byla zbou-

rána na konci července. Bohutín tak přišel o jednu z význačných budov, kterou uvádí i obec na svých webových stránkách. Současně zmizel i další kus železniční historie. Budova pocházela z roku 1905. I přes zanedbaný stav byl pohled na budovu rozhodně lepší, než bude na prázdno nastupišť s jednoduchým přístřeškem. Krásnou kulisu budově zastávky dělala udržovaná zahrádka, o kterou se někdo staral ještě v loňském roce.

Text a snímek Martin Kalousek



Se zastávkou Bohutín zmizel další kus železniční historie.



V rámci dne PID byl nasazen na pravidelný osobní vlak „Žabotlam“ 451.025 a 451.026. Na snímku přijíždí do zastávky Praha-Kyje.

Den pražské integrované dopravy v Českém Brodě

V sobotu 12. 9. se v Českém Brodě uskutečnil den Pražské integrované dopravy. Místo bylo vybráno u příležitosti oslav 170 let tratě Praha – Český Brod a 15 let od integrace autobusů v okolí Českého Brodu a Kostelce nad Černými Lesy. Mezi Prahou-Masarykovým nádražím a Českým Brodem vyjely dva páry parních vlaků s parní lokomotivou 475.179, zvanou „Slečtična“. Na pravidelné vlaky linky S1 končící v Českém Brodě byly nasazeny dvě historické vlakové soupravy. První soupravu, sestavenou z patrové jed-

notky „Bpjo“, vozily elektrické muzejní lokomotivy 140.004 a 140.085, přezdívané „Bobina“, na druhé soupravě jezdila elektrická jednotka 451.025/451.026, přezdívaná „Žabotlam“. První a poslední spoj byl posílen o další soupravu 451.001/451.002, která byla během dne na výstavě v Českém Brodě. Do okolí Českého Brodu vyrážely na okružní jízdy historické autobusy a na nádraží probíhal kulturní program spojený s prodejem regionálních produktů, nechyběl ani promítací vůz ČD. **Vít Mareš**



Dopolední parní vlak jede z Trutnova do Vrchlabí po trati 040. Snímek pořízen kousek před stanicí Pilníkov.

Den železnice v Trutnově

Druhou nedělí v měsíci září 13. 9. 2015 se za podpory kraje uskutečnil regionální oslav Dne železnice v Královéhradeckém kraji, konkrétně v Trutnově. V místním lokomotivním depu probíhal Den otevřených dveří. Návštěvníci měli

možnost si prohlédnout výstavu lokomotiv a drážní techniky, byla zde i výstava železničních modelů a modelových kolejí a stavebnic Merkur, nechyběl ani prodej občerstvení a u pomínekových předmětů a různá hudební vystoupení.

Na tuto akci byl vypraven zvláštní vlak z Hradce Králové přes Jaroměř do Trutnova a v podvečer zpět. Pro návštěvníky oslav byly vypraveny dva páry zvláštních parních vlaků z Trutnova do Vrchlabí a zpět. V čele historické soupravy vozů Bam se představila v plné kráse parní lokomotiva 464.008 „Ušatá“ z výtopny Hradec Králové. **Vít Mareš**



Snímek zachycuje parní vlak u vjezdového návěstidla „L“ žst. Malá Hraštice, 12. 9. kolem 14.40 h, za 2,5 hodiny se na něm opět objeví znak neplatnosti.

Malá Hraštice: konec nostalgie

Dne 12. září se vydala na cestu lokomotiva 434.2186 s tradičním pozdně letním vlakem na Dobříš. Jako vždy byla při této příležitosti v době od 10.40 h do 17.20 h obsazena žst. Malá Hraštice výpravčím. Ještě v loňském roce byly v provozu obě dvě předvěsti, při jízdě v květnu se dala ještě obsluhovat předvěst od Mníšku, nyní jsou obě předvěsti P.L (poškozena při výluce v říjnu 2014) a P.S (poškozena v květnu 2015) mimo provoz a to asi navždy. Navíc se plánuje rozsáhlá modernizace tratě 210, nejprve v dolní části Pacifiku, takže kouzlo zabezpečovací techniky z trampských dob zmizí, po dokončení modernizace patrně zmizí i všechny manipulační koleje, takže „vesnická“ nákladní doprava skončí, ČD Cargo to patrně mrzet nebude, neboť má jistě jiné priority, například zrušit dalších 200 výpravních oprávnění. Co bude vozit potom, když ucelené vlaky dávno vozí soukromníci, je ve hvězdách! **Martin Kubík**



Unikátní reléové zabezpečovací zařízení bude při rekonstrukci žst. Lovosice nahrazeno moderní „jokou“.

Království železnic: Liberecký kraj přijde od října o svoji dominantu

V sobotu 12. září 2015 byl v Království železnic na pražském Smíchově představen nový exponát, ten je příspěvkem k probíhajícím oslavám 140 let městské hromadné dopravy v Praze. Zmíněným exponátem je funkční kokpit tramvaje T3. Slavnostního aktu přestřižení pásky se ujali Matěj Horn, statutární ředitel obecně prospěšné společnosti Království železnic, a Ing. Jaroslav Duříš, generální ředitel a předseda představenstva Dopravního podniku hlavního města Prahy. „Tramvaj s netradičním číslem třináct (z důvodu pověrčivosti pražského dopravního podniku linka 13 v Praze běžně nejjezdí) je určena hlavně pro děti, které si konečně vyzkou-

roku.“ Matěj Horn momentálně zaměstnává spory ohledně modelu výsíláče na Ještědu v Libereckém kraji. „Někdy v květnu nebo v červnu minulého roku jsme museli kvůli autorským právům Ještěd skryt. Nakonec jsme se pak vloni v září dohodli na licenčních podmínkách, ty ale platí jen na jeden rok. Protože částka na obnovení těchto licenčních podmínek byla na nové období vyšší, tak jsme si řekli, že to není trvalé řešení, že nemá smysl věst další hádku o tom, jestli Ještěd na modelu Libereckého kraje ano, či ne. Tak se vrátíme do období výstavby výsíláče na Ještědu. Od



Dominanta Libereckého kraje - Ještěd - bude nahrazena staveništěm.

šejí, jaké to je řídit tramvaj a případně s ní i odjet,“ uvedl Matěj Horn a s úsměvem dodal: „Doufám, že nám tady zůstane.“ Generální ředitel DP hl. m. Prahy Jaroslav Duříš k tomu poznamenal, že myšlenka výchovy dětí ve vztahu k MHD je mu velmi blízká. „Tvrdím, že pokud si děti udělají vztah k MHD už v dětství, že jim to vydrží na celý život. Takže popřejte této třináctce, aby měla hodně kvalitních řidičů a vydržela co nejdéle. V tomto případě určitě platí škola hrou.“

Království železnic je stálou expozicí největší modelové železnice v ČR. Ta je situovaná ve dvou podzemních podlažích administrativního centra Andělův Cítý, kde se postupně buduje zjednodušený železniční model České republiky. Již nyní je v provozu více než 574 čtverečních metrů modelových kolejí, čímž je modelové kolejiště největším podobným centrem zábavy nejen u nás, ale i ve střední Evropě. Zatím posledním krajem, který byl vloni v dubnu dokončen, byl kraj Liberecký. Kdy a jaký kraj přijde na řadu nyní, není zatím stoprocentně jasné. „Museli jsme nejdříve dodělat projekční práce na dalších krajích, aby to na sebe logicky navazovalo,“ popsal Matěj Horn důvod zdržení. „Na 99% to ale budou kraje Pardubická a Královéhradecký, datum jejich dokončení ale zatím neumím odhadnout. Vzhledem k jejich velikosti tipuji druhé pololetí příštího

října návštěvníci uvidí na Ještědu pouze staveniště, protože na staveniště autorská práva nejsou.“

Expozice je otevřena denně, včetně svátků od 9 h do 19 h, poslední vstupenky se prodávají v 18 h. Adresa expozice: Stroupežnického 23, Praha 5. **Michael Mareš**



Tramvaj s číslem třináct je určena hlavně pro děti, které si konečně vyzkoušejí, jaké to je řídit tramvaj a případně s ní i odjet.

Moudrost pro tento den

Vidíš-li, že se někdo mýlí, nehněvej se naň. Pomni, že není možné mýlit se schválně. **Seneca**

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky
ŘÍJEN

Studénka – Bílovec

1. 10. 1890 – 125 let

Kojetín – Tovačov

1. 10. 1895 – 120 let

Lovosice – Ústí nad Labem (hl. n.)

1. 10. 1850 – 165 let

Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem

4. 10. 1905 – 110 let

Duchcov – Chomutov (původní trať Ústecko-teplické dráhy)

8. 10. 1870 – 145 let

Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

12. 10. 1905 – 110 let

Lichkov – Miedzylesie (Mezilesí)

15. 10. 1875 – 140 let

Neratovice – Všetaty – Turnov

16. 10. 1865 – 150 let

Kralupy nad Vltavou – Neratovice (přeložka úseku Kralupy nad Vltavou – Úžice od roku 1963)

16. 10. 1865 – 150 let

Opava západ – Kravaře ve Slezsku – Chuchelná

20. 10. 1895 – 120 let

Roudnice nad Labem (–Bezděkov) – Straškov – Kmetiněves

23. 10. 1900 – 115 let

Kladno (Vejhybka) – Stochov (koněspřežka Bruska – Lány)

25. 10. 1830 – 185 let

Dívčice – Netolice (od 26. 2. 2011 osobní doprava zastavena)

28. 10. 1895 – 120 let

Kolín – (Velký Osek) – Nymburk hl. n.

29. 10. 1870 – 145 let

Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav

29. 10. 1870 – 145 let

Trutnov hl. n. – Trutnov-Poříčí

29. 10. 1870 – 145 let

Literáti na trati II

Ve čtvrtek dne 15. října od 10.00 hodin proběhne ve vládním salonku pražského hlavního nádraží (1. nástupiště u sochy Nicolase Wintona) autogramiáda a křest knihy Literáti na trati II, na které se letos podílelo 40 autorů – železničářů profesí, či srdcem. Kromě přítomnosti autorů, kteří vám vytisknou knihy ochotně podepíší, se můžete těšit také na staropražské písničky v podání Rehečského kvarteta či autorské čtení ukázek z knihy. **-r-**

SPORT

Fotbalisté SŽDC získali do trvalého vlastnictví putovní pohár předsedy OSŽ

V pátek 11. září se v Přerově uskutečnilo Mistrovství České republiky železničářů ve fotbale. Zúčastnila se ho mužstva ČD RSM, ČD ZAP, ČD DKV Praha, ČD Cargo, Legios Louny a SŽDC. Po vyřazovacích zápasech ve skupinách postoupili do finále hráči SŽDC a ČD Cargo, jejichž poměrně vyrovnaný souboj skončil nakonec vysokým vítězstvím SŽDC v poměru 5:0. Protože hráči SŽDC vyhráli tento turnaj již potřetí za sebou, převzali z rukou předsedy OSŽ putovní pohár do trvalého vlastnictví. Zahájení mistrovství byli přítomni také zástupci vedení OSŽ a jednotlivých drážních pod-

niků, organizací turnaje zajišťovali členové Regionální sportovní komise v Olomouci. Podrobnosti o průběhu mistrovství naleznete na webu OSŽ i s fotografickou přílohou.

Výsledky VI. mistrovství České republiky železničářů ve fotbale „O pohár předsedy OSŽ“:

1. SŽDC
2. ČD Cargo
3. Legios Louny
4. ČD RSM
5. DKV Praha
6. ČD ZAP

–čas–



Na snímku vítězné družstvo SŽDC, které vyhrálo tento turnaj již třikrát za sebou.