

Z aktuálních událostí

■ Zářijové jednání **Podnikového výboru OSZ SŽDC, s. o.**, v Praze 24. 9. mělo rychlý spád. Na jednu z informací v plnění úkolů, která se týkala Hasičské záchranné služby SŽDC, s. o., a novelizace zákona o drahách, reagoval předseda OSZ Bc. Jaroslav Pejša s tím, že HZS v této transpoziční novele, kterou vláda schválila a posílá ji do Poslanecké sněmovny, řešena není a bude řešena až ve druhé novelizaci tohoto zákona. „Naopak zřízení nezávislého regulátora v návrhu zákona je a měl by být vytvořen z části Drážní inspekce, Drážního úřadu a ministerstva dopravy,“ dodal. Za ostudu pro železniční pak předseda OSZ označil zrušení výběrového řízení na opravu tratě Jeseník – Hanušovice, kde vybraný dodavatel není schopen zakázku realizovat.

V další části jednání pak tajemník PV Petr Štěpánek informoval o písemné zprávě zaměstnavatele, která se týká provedených prověrek BOZP na pracovištích v letošním roce. Další informace se týkala závěru ze společného jednání odborových centrál 7. 9. a prvního kola kolektivního vyjednávání 17. 9., kde byla dohodnuta pravidla jednání kdo se jej účastní. Další jednání o uzavření PKS na rok 2016, případně další období, proběhnou 9., 19. a 23. října a následně v prvním týdnu v listopadu. Další jednání Podnikového výboru OSZ SŽDC, s. o., pak bude 22. října a společné jednání Republikových rad (za řízení provozu a infrastrukturu) se bude konat ve dnech 12. až 13. listopadu 2015.

■ Hlavním bodem zasedání **Představenstva OSZ** v úterý 6. října bylo projednání situace po vydání dopisu personálního odboru ČD ze dne 30. září 2015, kterým bylo od nového grafikonu 2015/2016 omezeno užívání režijních jízdenek na trati Praha – Olomouc – Ostrava. Představenstvo OSZ přijalo usnesení, v němž „rozhodně odmítá obsah tohoto dopisu, protože celá záležitost nebyla projednána s odborovými centrály působícími na ČD“, a zároveň požá-

duje, aby tento dopis byl anulován a celá záležitost byla řádně projednána s odborovými svazy působícími na železnici. S takovýmto stanoviskem se předseda OSZ Bc. Jaroslav Pejša dostavil na jednání zástupců odborových svazů ve čtvrtek 8. 10. 2015.

Následoval blok Informací ze zásadních jednání, kterým dominovala čerstvá informace o předání návrhu Podnikové kolektivní smlouvy a souvisejících norem pro rok 2016 ve společnosti ČD Cargo. Jak informovala tajemnice PV OSZ ČD Cargo Marta Urbancová, návrh má v sobě zahrnovat některá restriktivní opatření, zejména v oblasti komplexních ozdravných pobytů, pracovní doby, ztráty zdravotní způsobilosti a příspěvků na penzijní a životní připojištění. Zástupci odborových organizací se sejdou v termínu 21. až 23. 10. 2015, aby zpracovali společný protinávrh PKS 2016 k návrhu zaměstnavatele; jednání se zaměstnavatelem bude poté probíhat od 2. do 6. 11. 2015 v Srbsch u Kladna.

Na SŽDC jsou s kolektivním vyjednáváním, jak uvedl místopředseda OSZ Mgr. Martin Malý, dále – ve čtvrtek 17. 9. obě strany prezentovaly své návrhy. Tajemník PV OSZ při SŽDC Miloš Paleček, který spolu s Výborem OSZ CDP Praha navštívil v pátek 25. září staveniště nové budovy CDP, informoval o tom, že do konce října bude objekt dokončen a začne tříměsíční zkušební provoz. Od 1. února 2016 by se do budovy měli „nastěhovat“ první výpravčí z tratě Beroun – Rokycany.

Reč byla i o probíhající kolektivním vyjednávání u nehrázných firem (EŽ, AZD Praha, ŽPSV Uherský Ostroh). Jak sdělil místopředseda OSZ a předseda NeRVU Miroslav Novotný, velice pozitivně se zatím vyvíjí situace v ŽPSV Uherský Ostroh, kde zaměstnavatel přišel s návrhem 6% nárůstu mezd a vrácení týdne dovolené. V ŽPSV je tak předpoklad brzkého uzavření KS. Naopak jako poslední bude zahájeno kolektivní vyjednávání u Dopravního zdravotnictví a situace je komplikovaná i v LEGIOS Louny.



Zavedení detektorů překážek, úprava dopravního značení a do budoucna i využití systému evropského vlakového zabezpečovače a inteligentních dopravních systémů. S těmito návrhy na řešení bezpečnostní situace na železničních přejezdech přišlo v minulých dnech ministerstvo dopravy ve spolupráci se SŽDC.

Ilustrační snímek Michael Mareš

Pavel Krtek členem vedení CER

Valně shromáždění Společenství evropských železnic (CER), které proběhlo 24. 9. v Oslu, jednomyslně schválilo jmenování předsedy představenstva ČD, a. s., Pavla Krtku, M. Sc., členem vedení této organizace (CER Management Committee). Pro Pavla Krtku je to významné ocenění jeho činnosti při lobbingu v rámci evropského železničního společenství. Pavel Krtek po svém jmenování zdůraznil, že jeho členství v tomto prestižním klubu je pro něj další výzvou k prosazování zájmů Českých drah v rámci evropského železničního společenství. Je to zároveň příle-

žnost k lepší komunikaci se sousedními železnicemi.

Společenství evropských železnic CER zastupuje více než 60 % evropské železniční sítě, na které se odehrává 85 % výkonů v nákladní dopravě a prakticky veškeré výkony v osobní dopravě v Evropě. Hlavním posláním CER je být silným partnerem institucí EU při návrhu, tvorbě a připomínkování evropské železniční legislativy. V současné době se usílí CER soustředuje hlavně na proces projednávání 4. železničního balíčku v jednotlivých institucích EU.

Nezapomněli jsme, že jsme kdysi byli jedním společným podnikem, a zkusíme na této historii stavět

Do Velkých Pavlovic se ve středu 23. září 2015 sjely Podnikové výbory (PV) OSZ ČD Cargo a PV OZZ při ZSSK CARGO, které zde po dva dny společně jednaly o situaci v obou společnostech. Na střední večerní společnou oficiální část dorazili i zástupci obou podnikových managementů. V případě české strany bylo přítomno kompletní představenstvo společnosti ČD Cargo: Ivan Bednárik (předseda představenstva), Ing. Zdeněk Škvařil (pověřený řízením provozu) a Bohumil Rampula (pověřený řízením obchodu), za slovenské ZSSK CARGO dorazili místopředseda představenstva a ředitel úseku obchodu a služeb Ing. Jaroslav Daniška a také ředitel odboru řízení lidských zdrojů Mgr. Imrich Sloboda. Společného jednání Podnikových výborů se zúčastnili i předseda OZZ Mgr. František Zaparaník a první místopředseda OZZ Bc. Anton Anđel.

Úvod obstaral hostitel. Předseda PV OSZ ČD Cargo Radek Nekola připomněl, že obě společnosti i obě země procházejí složitým obdobím, kdy doslova „bojují o své místo na slunci“. „Proto jsem velmi rád, že jsme se v tomto formátu setkali. Všichni asi cítíme, že železniční nákladní doprava nyní prochází obdobím složitých legislativních změn – a to ještě jeden z těch balíčků, ten čtvrtý, není zcela jasně vydefinován – kdy hledá své místo na trhu,“ uvedl s tím, že právě proto je dobré se setkávat a předávat si zkušenosti. „Myslím si, že i pro budoucnost je dobré hledat vzájemnou podporu, protože se domnívám, že hranice jsou už mnohdy přežité, byť se v tuto chvíli někde dál zase staví ploty znovu. Ale to je věc dočasná, hranice přestávají existovat a železniční doprava má svůj potenciál, své mož-

nosti a je jen na nás, abychom je správně uchopili,“ dodal.

Poté dostali slovo zástupci obou managementů, nejprve promluvil Ivan Bednárik, předseda představenstva společnosti ČD Cargo, který mimo jiné vyzdvihl spolupráci se slovenským ZSSK CARGO, díky níž se podařilo čelit konkurenci, zejména po spojení AWT a PKP Cargo. „To bylo něco, co nám dělalo vrásky na čele a co bylo hlavním důvodem, proč jsme se snažili reagovat koordinovaně,“ řekl a dodal: „Vlastně jsme se shodli na tom, že pokud se k tomuto problému nepostavíme jako bývalé ČSD společně čelem, tak nás převálčí.“ Vznikla tak džentlenská dohoda ČD Cargo a ZSSK CARGO, která funguje dodnes a na níž stojí i obě dceřiné společnosti – jak Koleje Českie (dceřiná společnost ČD Cargo), tak i ZSSK CARGO Intermodal, a. s., jako dceřiná společnost ZSSK CARGO. „Konkurenci jsme tak jasně dali najevo, že tudy cesta nevede. Dnes určitě neuslyšíte, že by nám PKP Cargo či AWT braly v Polsku razantně přepravy, spíše naopak, my přebíráme původně jejich přepravy a podobnou koordinaci jsme dokázali rozšířit v Maďarsku.“

V další části pak Ivan Bednárik popsal spolupráci obou managementů a výměnu zkušeností. „Dnes manažerů na obou stranách řeší velmi podobné problémy, ať už jde o jednotlivé vozové zásilky, vlakovou dopravu či eurofondy. Příští týden ve středu se v Bratislavě koná třídní setkání manažerů, kde bude deset našich topmanažerů a naopak příště přijedou manažerů ZSSK CARGO k nám, abychom nedělali ty samé chyby.“

Podle Ivana Bednárika je zbytečné něco zkou-

šet a objevovat objevené. „Nemá cenu platit si konzultanty a poradce, aby nám za drahé peníze poradili něco, co už naši kolegové mají dávno vyzkoušeno,“ řekl dále. „Stačí zavolat telefonem a zavolat si. Pojdme to nastavit tak, aby byly obě strany spokojené. Nezapomněli jsme, že jsme kdysi byli jedním společným podnikem a na této historii se pokusme stavět.“

(Pokrač. na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Myslím si, že pro obě strany je výměna informací přínosná a inspirativní.“

Hovoříme s **Mgr. FRANTIŠKEM ZAPARANIKEM**, předsedou Odborového sdružení železničářů (OZZ)

Letos uplynulo už 22 let od rozdělení republiky, přesto společná setkávání Čechů a Slováků na odborářské úrovni jsou stále častější a dokonce, jak shodně tvrdí obě strany, přínosnější. Rovněž na posledním společném zasedání Podnikových výborů OSZ ČD Cargo a OZZ při ZSSK Cargo ve Velkých Pavlovicích (23. až 25. 9. 2015) zaznělo, že zkušenosti druhé strany nejsou vůbec marné, naopak že jsou inspirativní, cenné.

Přesně tak! Rádi nasloucháme tomu, jak to dělají u sousedů. Mnohé naše společnosti, ať už ŽSR (správce infrastruktury), ZSSK Cargo nebo osobní doprava, se u vás mohou mnohem přiučit a naopak vy se zase můžete inspirovat u nás. Na společných odborářských setkáních se proto vždy vzájemně informujeme o tom, jak naši zaměstnavatelé pokročili, či jak ministerstvo dopravy dále transformovalo železnici. Myslím si, že pro obě strany je taková výměna informací přínosem. Někde jste vepředu vy, někde zase my. Ostatně i na společném zasedání podnikových výborů OSZ ČD Cargo a OZZ při ZSSK Cargo ve Velkých Pavlovicích zaznělo, že taková setkávání jsou prospěšná, protože i zaměstnavatelé z obou stran hranice velmi úzce spolupracují a vlastně postupují svým způsobem koordinovaně. Musím přiznat, že bychom byli rádi, kdyby se nám v rámci ZSSK Cargo podařilo u jednotlivých vozových zásilkách dosáhnout něčeho podobného, co máte vy. To je pro nás asi největší přínos společného zasedání ve Velkých Pavlovicích. Jednotlivé vozové zásilky jsou největší problém, který nás na Slovensku momentálně nejvíce tíží.



Takže při řešení jednotlivých vozových zásilek jsme dál u nás?

Ano. I my bychom chtěli u ministerstva dopravy najít při řešení tohoto problému pochopení, protože to není jen otázkou zachování pracovních míst, ale svým způsobem jde i o udržení nákladní dopravy na železnici, která je ekologičtější a bezpečnější druhem dopravy, resp. o přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici. To když se nám podaří, budeme velmi rádi.

Je naopak něco, v čem jste vepředu vy?
Naším kolegům z České republiky jsme předali naše zkušenosti z aplikace zákona o drahách. Na Slovensku se nyní připravuje tzv. aplikace části provozního informačního systému (PIS) jako zákona o drahách a který by ukládal dopravcům zveřejnit určité informace o strojevodci a o vlaku. Tento systém by měl zabránit tomu, aby strojvedoucí bez odpočinku pracoval u třetího dopravce na dohodu. Jinými slovy: tento systém by měl znemožnit udělat soupis vlaku v případě, že strojvedoucí, který se přihlásil identifikačním kódem, poruší zákonem stanovenou dobu na odpočinek.

Chcete tedy zabránit i tomu, aby strojvedoucí pracoval pro dva zaměstnavatele?

Tomu, že bude pracovat pro dvě firmy, úplně nezabráníme, minimálně však zabráníme tomu, aby neměl odpočinek mezi dvěma směny. Jde nám především o bezpečnost železniční dopravy. Představa, že několikasetunový vlak veze neodpočinitý strojvedoucí, nás děsí. Ani nechci domýšlet, co by se mohlo stát. Takže pokud jde o bezpečnost železniční dopravy, podařilo se nám konečně na ministerstvu dopravy i na drážním úřadu prolomit ledy a již se připravuje v tomto smyslu legislativní úprava. Provozní informační systém nebude zatěžovat správce infrastruktury, ani výpravčí, ani ostatní profese, které se podílejí na řízení dopravy, bude povinnost každého dopravce přihlásit se do tohoto systému. V případě že ten systém bude mít funkci, o které jsem mluvil, tak vlastně mimo jiné zabráni i výjezdu vlaku s neodpočinitým strojvedoucím.

(Pokračování na straně 2)



Snímek ze společného jednání podnikových výborů OSZ ČD Cargo a OZZ při ZSSK CARGO. Zleva Ivan Bednárik, Ing. Jaroslav Daniška a Mgr. Imrich Sloboda.

„Myslím si, že pro obě strany je výměna informací přínosná a inspirativní.“

(Pokračování ze str. 1)

Kdy by měl být tento systém spuštěn?
Zatím je to pouze ve stádiu dohody. Na tom, co jsem teď ve stručnosti popsal, se nedávno dohodli správce infrastruktury, ministerstvo dopravy a drážní úřad. Začíná se pracovat na paragrafovém znění, aby se to co nejdříve dostalo do zákona. Jinak PIS jako takový už běží, ale ještě nemá tyto výstupy, aby kontroloval ve smyslu zákona, zda je strojvedoucí odpočívající, či ne. Svým způsobem jde o jakýsi upgrade, takže by to nemělo trvat dlouho. Nevíme zatím, kdy se to podaří realizovat, ale už teď lze říct, že je to krok dopředu.

Takže v tomto ohledu jste spokojen?
Samozřejmě, ale stálo nás to spoustu času a energie. Předně jsme museli přesvědčit politiky, že tento systém je potřebný. Byly to desítky jednání s ministerstvem dopravy, drážním úřadem, správcem infrastruktury, s národním

inspektorátem bezpečnosti práce, a nakonec jsme využili i média na to, abychom politiky upozornili na to, že v zákoně o drahách je díra, která umožňuje, že strojvedoucí nejsou kontrolováni na délku směny jako například u kamionů.

Zatímco u řidičů kamionů se kontroluje kde co, všechno možné, počínaje délkou směny a konče technickým stavem vozidel, na železniční nikdo nic nekontroluje. Strojvedoucí jezdí například republikou a nikdo o nich nic neví. Naši snahou není tedy nic jiného, než abychom i tyto věci podchytili. Přesto víme, že to ještě nebude dokonalé. Podchyťci například nebudou strojvedoucí, kteří někde vstoupí na naše území a někde jinde jej zase opouští. Ale na tom, myslím si, bude postavena další budoucí mezinárodní spolupráce. Toto je potřeba řešit v rámci celé Evropy. Takže PIS beru jako začátek, jako otevřený systém, který budeme stále rozšiřovat a zdokonalovat. Myslím si, že je to pro bezpečnost železniční dopravy dobrá věc.

Michael Mareš

Nezapomněli jsme, že jsme kdysi byli jedním společným podnikem, a zkoušíme na této historii stavět

(Pokračování ze str. 1)

O pohled z druhé strany státní hranice se postaral místopředseda představenstva a ředitel úseku obchodu a služeb Ing. Jaroslav Daniška. „Oba podniky cílí velmi podobným problémem: konkurence nám bere výkony, konkurence nám bere ucelené vlaky, obě společnosti mají problémy s jednotlivými vozovými zásilkami, proto taková setkání považují za užitečná.“ řekl. Konkurence je stále agresivnější, proto agresivnější musí být i ZSSK CARGO. „Jak už tady bylo vzpomenu, spolupracujeme s ČD Cargo na dovozu surovin, konkrétně pro US STEEL, a je velmi pravděpodobné, že naše spolupráce se rozšíří směrem do Polska, abychom nemuseli v Polsku využívat cizích dopravců.“ Jak Jaroslav Daniška dodal, bude to sice vyžadovat větší koordinaci, ale zároveň přinese i větší šance na trhu. „Věřím, že když vyeliminujeme zbytečné mezičlánky a budeme společně tyto přepravy realizovat, že máme daleko větší možnosti i uplatnění, zvláště když to tak fungovalo kdysi. V současné době ČD Cargo máme velkou oporu, není problém zdvihnout telefon a ten problém prodiskutovat.“

Spolupráci obou podnikových výborů i managementů vítá i předseda OZZ Mgr. František Zaparanik. „Máme společnou historii a na to bychom měli stavět. Měli bychom společně diskutovat, abychom se vyvarovali chyb, které udělala jedna nebo druhá strana. A jsem rád, že to takto vnímají i zástupci obou managementů.“ řekl a jedním dechem dodal: „Hledáme, co nás spojuje, co nás nerozděluje. Věřím, že společné postupy přinesou více přepravy, a když bude více přepravy, můžeme i více žádat v kolektivním vyjednávání. Nebudeme pak už muset poslouchat to, že kde nic není, ani čert nebere.“

Společnost ZSSK CARGO na Slovensku letos podle Františka Zaparanika prošla velkou transformací. „Nyní žijeme ve zhruba dvouměsíčním novém režimu, to se týká nové dceřiné společnosti Cargo Wagon. To je něco, o čem si myslím, že když to management dobře zrealizuje, že to bude přinášet očekávané výsledky.“ řekl Zaparanik a dodal: „Za nás chci vedení ZSSK CARGO ubezpečit, že uděláme maximum pro to, abychom pomohli i v jednotlivých vozových zásilkách, které na našem trhu dělá jenom Cargo.“ Odborářům z OZZ není lhostejné, jaký bude osud jednotlivých vozových zásilek. „Tento segment zaměstnává zhruba dva a půl tisíce zaměstnanců, takže na tuto oblast pohlízneme i z pohledu zaměstnanosti a sociálních jistot a z tohoto důvodu máme velký zájem na udržení tohoto segmentu. Proto za něj lobujeme i na ministerstvu dopravy.“

Na závěr tohoto bloku vystoupil předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola a připomněl poslední události týkající se společnosti ČD Cargo. „Určitě jste měli možnost v našich médiích zaznamenat naši snahu a náš zdvižený prst nad problémy jednotlivých vozových zásilek, jejich ztrátovostí a nad rozhodnutím managementu, že pokud se nebudete dřípat tuto ztrátu snižovat, bude muset začít tuto činnost omezovat, aby společnost byla v budoucnu schopna vykazovat vyrovnaný hospodářský výsledek.“ řekl v úvodu a dodal: „Po zhruba tříměsíčních jednáních, která jsme vedli – jak zaměstnavatel, tak i odborář – se podařilo dosáhnout cíle – ministerstvo dopravy se rozhodlo povýšit slevu na dopravní cestu pro každého, kdo bude v tomto segmentu podnikat, na úroveň 80 % pro fiskální rok 2016.“

Michael Mareš



Nádražní a letištní hala jsou propojeny krytým průchodem.

NAVŠTÍVILI JSME

Mošnov, Ostrava Airport

Ostravské letiště Leoše Janáčka je jedním v naší republice, kam se dá přímo dojet vlakem. Letiště leží v katastru obce Mošnov, asi 10 km od železniční stanice Studénka. Ze Studénky vede regionální železniční trať směrem na Verovice (SŽDC č. 325), z níž odbočuje na zastávce Sedlnice zcela nová, tři kilometry dlouhá trať na letiště. Z Ostravy jezdí na letiště ve dvouhodinové taktu osobní vlaky, vedené soupravami CityElefant, které svázejí cestující až z Mostu u Jablunkova a Bohumína, prakticky tedy z celé slezské části Ostravska.

„Vlaková doprava do stanice Mošnov, Ostrava Airport byla zahájena 13. dubna 2015. Obvyklé obsazení vlaků se v současné době pohybuje od dvou do čtyřiceti cestujících,“ přibližuje začátky vlakové dopravy na letiště Rostislav Neuvirt z Regionálního obchodního centra Českých drah v Ostravě. Pokud se týká nejbližší budoucnosti, v novém jízdním řádu, který vstoupí v platnost v prosinci, budou do provozu zařazeny jednotky řady 650 RegioPanter, které zabezpečují současnou kvalitu cestování, mají nižší kapacitu přepravy cestujících a jako novinka je možnost zavedení zastávek na znamení.

Nádraží v Mošnově tvoří dvě zastřešená nástupiště, která jsou propojena s letištní halou,



Vlakový provoz na letiště Mošnov byl zahájen 13. dubna 2015.



Nádražní přjezdová hala v Mošnově je přímo napojena na letištní odbavovací halu (na snímku vpravo).

ZE SVĚTA

Německá a rakouská dráha přerušily provoz z Mnichova do Budapešti

V důsledku problémů s uprchlickou krizí byla přerušena pravidelná železniční doprava mezi německým Mnichovem a rakouským Salcburkem. Oznamovaly to společně Deutsche Bahn (Německá dráha) a Rakouská spolková dráha (ÖBB) s tím, že kvůli tomuto opatření bude mimo provoz i linka Railjet mezi Mnichovem a Budapeští. Vlakové spojení do Salcburku bylo zastaveno 17. září po znovuzavedení pohraničních kontrol mezi Rakouskem a Německem. Cestující ze Salcburku do Mnichova se tak budou muset i nadále přepravovat autobusy, uvedl mluvčí ÖBB René Zumtobel.

Jan Hála

Francouzské státní dráhy hrozí pokuta za diskriminaci marockých železničářů

Přibližně 150 milionů eur by mohla dosáhnout pokuta, kterou Pracovní soud v Paříži udě-

lil státní dráze SNCF za zřejmou diskriminaci několika set železničářů marockého původu. SNCF přijala do zaměstnání počátkem 70. let několik set Maročanů, kteří dostali sice pracovní smlouvy na neurčitou dobu, ale nikoli status pracovníků rovných Evropanům, informoval 22. září německý list Die Welt.

Pařížský soud, který se zmínil o více než 800 žalobách na náhradu škody, činící 150 000 až 230 000 eur, odsoudil SNCF kvůli „diskriminaci při vyhotovení pracovní smlouvy a diskriminaci při náročných podmínkách“. Podle listu by SNCF každopádně musela uhradit 150 000 eur.

Advokátka žalujících Clélie de Lesquen označila výrok soudu za „velmi, velmi krásné rozhodnutí“. Ahmed Kati, jehož SNCF přijala do práce v roce 1972 propukl po vyhlášení rozsudku radostí v pláč. „To je obrovské uspokojení, pro Maročany je to uznání jejich důstojnosti.“ Také jeho kolega Mohamed Ben Ali byl šťasten, což komentoval slovy, že „nyní se cítí být stoprocentním železničářem“. Dodal, že „je úžasné, že uznali rozdíl, který předtím SNCF dělala mezi námi a Francouzi“.

Jak uvedl Die Welt, SNCF, jejíž obháječi se nechtěli k soudnímu rozsudku okamžitě vyjádřit, se má možnost proti němu odvolat.

Jan Hála

VŠIMLI JSME SI

● PARNÍ LOKOMOTIVA Matěj (433.002) táhla zvláštní historický vlak z Valašského Meziříčí přes Kroměříž do Zlína–středu a Vizovic. Stalo se tak v sobotu 3. října u příležitosti pátého ročníku Dne Zlínského kraje. Pře-kvapení čekalo na cestující v Kroměříži, kde probíhal Den uniformovaných sborů, jehož součástí byla i bitva o Zborovský most. Na „baťovském“ nádraží ve Zlíně–středě přivítali vlak zástupci krajské samosprávy a Českých drah a divčí pěvecký sbor Kalinka. Děti se mohly pobavit v Kinematovlaku nebo ve Vláčku–Hráčku.

● PROJEKT Kniha do vlaku, jehož zorem se stala podobná služba na nádraží v jiho-moravském Mikulově, zahrnuje vybrané železniční stanice Českých drah, kde je možno si bezplatně zapůjčit knihu, ať již pro zkrácení dlouhé chvíle ve vlaku, či při čekání na něj. Cestující si mohou půjčit libovolnou knihu, kterou nemusejí vracet. Do polic napak mohou vložit svoje vlastní nepotřebné knihy, které následně mohou sloužit jiným cestujícím. Ve čtvrté 1. října se do tohoto projektu zapojilo také nádraží v Přerově, kde byla umístěna police jednotného vzhledu s knihami. Přítomen byl ředitel Městské knihovny v Přerově Pavel Cimbálik.

● BACHA NA ZMIJE! Vyfotit si budovu nádraží v Ostružně z kolejiště mohlo být letos v létě nebezpečné. Nejen z důvodu velkých veder, ale především kvůli výluce, kdy nejezdily od konce července mezi Hanušovicemi a Jeseníkem vlaky. Zmijet taktikou změly klid a často se vyhřívaly na pražících. Jak nám potvrdil jeden z výpravčích, zmijie se jednou vyhřívala dokonce až u vchodu do dopravní kanceláře.



● ZASTÁVKA ČERNUC

na trati 095 Zlínice – Straškov, kde denně zastaví čtyři vlaky, leží zhruba kilometr od obce, ale je pěkně upravená, skoro lze říct až bezbariérově. Jednou vadou na krásu je, že v příštích někdo ukradl sedátko – lavičku. „Zastávku jsme opravili na naše náklady před třemi roky, konkrétně to tehdy realizovala Správa budov a bytového hospodářství OR Praha,“ potvrdil mluvčí SŽDC Jakub Ptáčinský s tím, že SŽDC ví i o zcizené lavičce. „Zloděj odnesl i jednu ze směrových cedulí. Oboje je již nahlášeno a připraveno k opravě. Každopádně děkujeme za zprávu.“

Počítá? Nepočítá!

Ministři dopravy ČR a Německa se na konci srpna dohodli na účasti ČR při přípravě společného plánu dopravních čísel. Jedním z hlavních témat schůzky českého ministra dopravy Dana Toka a německého spolkového ministra Alexandera Dobrindta byly i železniční tratě. Oba ministři se shodli, že projekty vysokorychlostních tratí musejí být pro oba státy ekonomicky výhodné a měla by je využívat i nákladní doprava. Ministři dále mluvili o splavnosti Labe nebo o otevření zbyvajících úseků dálnice D8 v příštím roce. V této souvislosti zaznělo, že česká vláda udělala poslední kroky ke schválení zakázek pro odstranění sesuvu na této dálnici. „Měli bychom být bezesky schopni splnit slib, že uvedeme dálnici do provozu v roce 2016. Bude to důležitý milník pro spojení s Berlínem,“ slíbil český ministr dopravy Dan Tók. Počítá se tedy ve stejném tempu i s odstraněním sesuvu u Dobkoviček na železniční trati z Lovosic do Teplíc?

„V současné fázi sanace sesuvu se nepočítá s obnovou železniční tratě poškozené sesuvem. Aktuální varianta zahrnuje statické zajištění pouze tělesa dálnice a nepočítá se statickými prvky pro obnovu drážního tělesa v této fázi sanace sesuvu,“ odpověděl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení MD. –mm–

PŘEDSTAVUJEME

Petr Břečka: „Jednotlivé vozové zásilky rozhodně nejsou okrajovou záležitostí.“

Petr Břečka je zaměstnán u ČD Cargo ve Veselí nad Moravou (PP Otrokovice) jako vedoucí posunu. Pravidelně podle určeného turnusu vyjíždí s manipulačními vlaky na určená vozební ramena, aby odsud převezl naložené či vyzložené vozy z jednotlivých stanic, či do nich převezl došlou zátěž. „Na denní směně jezdím sám (četa 1/0). V pondělí, středu a pátek zájezdíme z Veselí do Bojkovic, v úterý a ve čtvr-



tek do Velké nad Veličkou, Strážnice a Uherského Ostrohu,“ přibližuje stanice a tratě, kde provádí obsluhu. Na noční směně je četa posílena o posunovače (četa 1/1), neboť zátěž je posunu bývá víc. „Na noční směně obsluhujeme stanice na trati do Kyjova a Nematic, zvláště náročný přítom bývá Kyjov, kde je několik vleček a mnoho posunu,“ dodává. V Kyjově se na noční směně sjíždí další manipulační vlaky z Otrokovic a Brna-Maloměřic, takže vzájemná koordinace posunu je velice důležitá. Podle dalších slov Petra Břečky za směnu rozveze či

převezze zhruba 20 vozů o celkové váze kolem tisíce tun. Nejvíce bývá vozů se dřevem, v Uherském Ostrohu pak v poslední době bývá k odvozu připraveno zvýšené množství vozů s betonovými pražci na výtluky po celé republice.

„Rozhodně se nedá říci, že by jednotlivé vozové zásilky stály na okraji pozornosti přepravců,“ říká Petr Břečka. „Nedokážu si představit, že by manipulační vlaky byly zrušeny,“ dodává s poukazem na občasně úvahy o zrušení jednotlivých vozových zásilek pro jejich údajnou nerentabilitu. Jak Petr Břečka, tak i ostatní jeho kolegové v celé republice proto s ulehčením přijali zprávu, že pro jednotlivé vozové zásilky byla dohodnuta sleva za dopravní cestu. „Je to určitě krok správným směrem.“

Kromě své práce vedoucího posunu je Petr Břečka také členem ZV OSŽ Slovácko ve Veselí nad Moravou, kde má mimo jiné na práci také funkci inspektora BOZP. Podle jeho slov je zdejším závodním výbor s přehledem řízen jeho předsedou Jožkou Matušou a při jednání se zástupci zaměstnavatele dochází téměř vždy ke vzájemné shodě. „Dokážeme se domluvit,“ říká Petr Břečka s tím, že častým tématem jednání bývá změna turnusu, což někdy bývá složitější, ale vždy se podaří najít společné stanovisko.

Jako inspektor bezpečnosti práce se Petr Břečka zúčastňuje pravidelných prověrek BOZP, při nichž se kladě důraz nejen na bezpečnost práce, ale i na uspokojivé pracovní prostředí provozních zaměstnanců a na vyhovující sociální zázemí. V této činnosti mu velice pomáhají také školení, pořádaná oddělením BOZP na OSŽ–Ú. „Je to bezvadná škola. Můžeme se tam zeptat na vše, co potřebujeme ke své práci vědět a vždy se nám dostane kvalifikované odpovědi,“ říká závěrem vedoucí posunu z Veselí nad Moravou Petr Břečka.

Miroslav Čáslavský

„Vláda chápe a hodlá řešit problémy dopraváků“ – článek s takto optimistickým titulkem vyšel poté, co premiér federální vlády Marián Čalfa přijal dne 15. 10. ministra dopravy Jiřího Nezvala a předsedu OSŽ a zároveň předsedu Asociace odborových svazů v dopravě Václava Vaňka. „Došlo tak k vyvrcholení snah uvést problematiku čs. dopravy na úroveň federální vlády a řešit situaci, která v dopravním systému tohoto státu nastává,“ píše se v úvodu článku. Předseda OSŽ na jednání mimo jiné poukázal na to, že úloha dopravy v našem hospodářství je neustále podceňována a v důsledku dělení kompetencí je drobená a dělena. Na jednání se diskutovalo především o nutnosti řešit hospodaření ČSD i postavení zaměstnanců (v té době železničáři věřili ve splnění svých představ o definitivě). Předseda vlády projevil snahu nastolené problémy řešit a přislíbil svoji účast na jednání se zástupci Asociace odborových svazů v dopravě.

Zástupce pracovníků dopravy a přepravy v Ústředí OSŽ Zdeněk Škop (pozdější předseda OSŽ) uveřejnil článek s názvem „Máme rozum – použijme ho“ jako zamýšlený nad současným stavem v oblasti dopravy a přepravy, ale i v ostatních službách. „Vznikající federace různých složek, jako komerčních pracovníků lokomotivních čet, posunovačů, lze označit přinejmenším za nezodpovědné,“ zdůrazňuje Zdeněk Škop a vyzývá k odborářské jednotě a k trpělivosti při prosazování specifických zájmů jednotlivých skupin pracovníků. „Domníváme se, že v budoucnosti, až začnou fungovat tržní mechanismy, až společnost přejde jednoznačně na hodnocení korunou, kdy hodnota člověka nebo pracovní skupiny bude finančně zabezpečena podle přínosu k zisku, dočkáte se všeho toho, co právě teď ihned požadujete.“

O tom, že práce komise pro přípravu sociálního programu ČSD nepracuje tak, jak odboráři očekávali, informuje článek s titulkem „Úřztráci dech (nebo zájem?)“. Z článku vyplývá nespokojenost s prací některých členů komise a nedodržování dohodnutých termínů. V informacích z jednání ústředí OSŽ se dozvídáme, že na základě požadavků jednotlivých odvětvových sekcí se sjezd uskuteční v původně plánovaném termínu, tj. 11. 12. 1990. Jak se v článku dále uvádí, rozsáhlá diskuse byla k přípravovanému zavedení 36hodinové pracovní doby pro strojvedoucí. Ústředí OSŽ požádalo Ústřední ředitelství ČSD, aby posoudilo možnost zavedení kratší pracovní doby i u dalších profesí v nepřetržitém pracovním režimu.

Zajímavý článek otiskuje Obzor na straně 2 – jde o zkušenosti odborářů z Velké Británie, kteří přijeli na pozvání OSŽ na týdenní návštěvu do ČSFR. Britští kolegové upozornili naše odboráře mimo jiné na to, že československá železnice stojí před obdobnou situací, kterou jejich železnice prodlávala v šedesátých letech, kdy došlo k zastavení státních dotací do dopravy, k oddělení provozu od infrastruktury a k její částečné privatizaci, což se projevilo velmi negativně. Mimo jiné i tím, že většina přeprav přešla na silnice, což působí velké potíže. „Radili nám, abychom se snažili přimět naši vládu k tomu, aby zaujala k železnici zcela jiný postoj, aby se u nás doprava nedostala do stejné situace jako u nich,“ uvádí se v článku mimo jiné.

Velký prostor na třetí straně tohoto čísla Obzoru je věnován požadavkům železničářů z jižní Moravy, kteří na poradě zástupců z 31 ZO OSŽ sekce 11 (doprava a přeprava) kritizovali především špatnou informovanost v OSŽ, chybějící kontakt Ústředí OSŽ se základními organizacemi či nedostatečné zastoupení služby 11 v Ústředí OSŽ. Zdeňka Sládková

K mezinárodnímu dni nájemníků

Svět si každoročně první říjnové pondělí připomíná významný den – mezinárodní den nájemníků. V městských aglomeracích žije v nájemních bytech často více než polovina obyvatel, protože nájemní bydlení má jednu nespornou výhodu. Zajišťuje pracovní mobilitu a je rozhodující formou pro zabezpečení práva na dostupné přiměřené bydlení tak, jak to garantují mezinárodní úmluvy. Žel, v České republice bylo v 90. letech minulého století propagováno zejména vlastnické bydlení a teprve po roce 2012 vláda

v koncepci státní bytové politiky zdůraznila potřebu rehabilitace nájemního bydlení včetně nezbytných ekonomických nástrojů. Nájemní bydlení bude také základem řešení sektoru sociálního bydlení v připravované koncepci pro ohrožené skupiny obyvatel v ČR.

Sdružení nájemníků ČR dlouhodobě zajišťuje poradenství a osvětu v oblasti nájemního bydlení za významné podpory resortního ministerstva – ministerstva pro místní rozvoj.

—son—

PRÁVNÍ PORADNA

Odborný rozvoj zaměstnanců (1/6)

Současný vývoj společnosti klade důraz na rozvoj celoživotního vzdělávání, které se stává nepostradatelným pomocníkem a nástrojem k trvalému doplňování znalostí a dovedností.

Pokud chtějí být zaměstnavatelé ve společnosti úspěšní a konkurenceschopní, musí věnovat zvýšenou pozornost vzdělání svým zaměstnancům. Měli by formovat pracovní schopnosti zaměstnanců tak, aby práci odváděli efektivně a byli zaměstnavateli přínosem.

Odborný rozvoj zaměstnanců je obsažen v zákoně č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákoník práce, resp. ZP) v ustanoveních § 227 – 235 ZP. V ustanovení § 227 ZP je deklaratorní výčet toho, co obsahuje odborný rozvoj zaměstnanců:

- 1) Zaškolení a zaučení;
- 2) Odbornou praxi absolventů škol;
- 3) Prohlubování kvalifikace;
- 4) Zvyšování kvalifikace.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o neuzavřený výčet, může být péče o odborný rozvoj zaměstnanců zabezpečována i jinými formami (např. exkurze, odborné stáže apod.). Na další formy odborného rozvoje by měla být analogicky aplikována ustanovení zákoníku práce.

Kromě výše uvedeného, v ustanovení § 110 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, je uvedena ještě pátá forma, a to rekvizitace zaměstnanců, prováděná zaměstnavatelem.

1) Zaškolení a zaučení

Zaměstnavatel má právo při výběru svých budoucích zaměstnanců, rovněž i posuzovat, zda splňují předpoklady kladené právními předpisy, popřípadě požadavky zaměstnavatele pro konkrétní pracovní místo. V případě, že zaměstnanec vstupuje do zaměstnání bez kvalifikace, je zaměstnavatel povinen jej zaškolit nebo zaučit. Samotný průběh zaškolení nebo zaučení pro výkon sjednané práce se považuje za výkon práce, za který přísluší zaměstnanci mzda nebo plat. Jedná se o běžné seznámení zaměstnance s prací, které bude podle uzavřeného pracovního poměru vykonávat.

Zaměstnavatel je povinen zaškolit nebo zaučit zaměstnance na nový druh práce, pokud přechází z jakýchkoli důvodů na straně zaměstnavatele, pokud je to nezbytné, na nové pracoviště nebo na nový druh práce. I v tomto případě zaškolení nebo zaučení zaměstnanců je v zájmu zaměstnavatele.

Podmínky zaškolování nejsou „určovány“ žádným právním předpisem. Obvykle zaškolení začíná obdobím, v němž se zaměstnanec seznamuje s pracovištěm, pracovním prostředím, organizací práce, provozními, bezpečnostními a jinými předpisy. V období odborné přípravy by se měl zaměstnanec teoreticky a prakticky se-

známit se všemi operacemi vyplývajícími z kvalifikačních charakteristik vykonávané práce. Vyvrcholením zaškolení by měla být provozní příprava, v níž se zaměstnanec učí vykonávat nové povolání nebo pracovní činnosti podle racionálních pracovních postupů. Období zaškolení by mělo končit uplynutím provozní přípravy, případně kvalifikační zkouškou.

2) Odborná praxe absolventů škol

V ustanovení § 229 ZP je stanovena povinnost zaměstnavatele zabezpečit absolventům středních škol, konzervatoří, vyšších odborných škol a vysokých škol přiměřenou odbornou praxi k získání praktických zkušeností a dovedností potřebných pro výkon práce. V souladu s právem Evropského společenství je stanoveno, že odborná praxe se považuje za výkon práce, za který přísluší zaměstnanci mzda nebo plat. Zaměstnavatel tedy nemůže absolventům nabízet bezplatné stáže za účelem získání pracovních zkušeností pro jejich další uplatnění na trhu práce.

Absolventem je z hlediska zákoníku práce každý zaměstnanec, který vstupuje do zaměstnání na práci odpovídající jeho kvalifikaci do doby, kdy jeho celková doba odborné praxe (nebo běhu doby, pokud praxi nevykonává) nedosáhla po řádném (úspěšném) ukončení studia (přípravy) 2 let. V žádném případě nejde o povinnost zaměstnavatele přijmout do pracovního vztahu jakéhokoliv absolventa, který se u něj bude o zaměstnání ucházet. Jde o ústavně konformní výklad daného ustanovení zákoníku práce vycházející z práva na svobodnou volbu povolání a tedy i svobodnou volbu zaměstnání a práva na podnikání, garantovaných v článku 26¹⁾ Listiny základních práv a svobod.

Praxi může zaměstnanec získávat v pracovním vztahu nebo v dohodě o pracích konaných mimo pracovní poměr, ale rovněž podnikáním jako osoba samostatně výdělečně činná. Do doby praxe se nepočítává pouze doba mateřské nebo rodičovské dovolené.

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

¹⁾ čl. 26 – 1) Každý má právo na svobodnou volbu povolání a přípravu k němu, jakož i právo podnikat a provozovat jinou hospodářskou činnost. 2) Zákon může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností. 3) Každý má právo získávat prostředky pro své životní potřeby prací. Občané, kteří toto právo nemohou bez své viny vykonávat, stávají přiměřeně rozsahu hmotně zajišťuje; podmínky stanoví zákon. 4) Zákon může stanovit odchylnou úpravu pro cizince.

NÁZORY

Regionální železnice na Ústecku – jiný názor

Nemohu souhlasit s některými názory v článku Ing. Vožeha (Chomutov včera a dnes, Obzor č. 18), který prakticky dělá medvědí službu rušitelům nejen regionální železnice v Ústeckém kraji. Trať Chomutov – Vejprty bývala před omezením osobní dopravy slušně využívaná, ale když klesl počet párů vlaků na tři a to

v době dopravního sedla, nemohl se nikdo divit, že zájem cestujících upadal. Trať byla vnitřně vytunelována také cenou za přepravu. Po roce 2000, kdy byl zaveden reformovaný tarif jízdného (obvyčejné a zákaznické), se jízdné vlakem z Vejprt do Chomutova (a nejen tam) stalo oproti autobusu několikanásobně dražší. Dále

nemohu souhlasit s tvrzením ohledně zrušení tratí Počeradý – Vrskmaň a Křimov – Reitzenhain, že o ně nikdo neměl zájem. Tyto tratě se staly obětí poválečného směřování a uspořádání země. Trať Křimov – Hora sv. Sebastiana – Reitzenhain ztratila své zázemi vysídlením Němců, jejichž nahrazení novými osidlení bylo zlomkové. Městys Hora Svateho Sebastiana měl v roce 1930 1670 (!) obyvatel, z toho 41 Čechů; nyní 271, ale v roce 1991 měl jen 106 obyvatel, počet domů se snížil z 241 na 49! Trať Počeradý – Vrskmaň byla zrušena z důvodu sousední těžby uhlí a přeložky tratě Chomutov – Most; kdyby se tak nestalo, jezdila by patrně dosud – je zde průmyslová oblast – elektrárna Počeradý, trať vedla přes větší obce Strupčice či Polerady. Do roku 1984 fungovala ještě coby vlečka v úseku Vrskmaň – Havraň, nyní již není po zt. Vrskmaň ani památka.

Dále mě zarazí tvrzení, že trať Chomutov – Zatec – Praha nemohla konkurovat silniční dopravě. Ano, v celém úseku patrně ne, ale trať spojuje různá regionální významná místa. V Zateci sice „nejezdí na náměstí“, ale s centrem je spojena městským autobusem. Na náměstí nejede ani autobus. Zarazí mě, jak plno dopravních odborníků stále argumentuje, že to které nádraží neleží v centru. Ale vždyť přece potenciální zákazníci železnice žijí a pracují i poblíž železničních stanic, málokterá stanice leží samotatně v polích – vždy se kolem té které stanice vytvořila další „nádražní“ čtvrt, jakýsi dnes módní satelit. Argumentace, že Holedeček leží pět kilometrů od Zatece, je usměvna, ale že leží neobsluhovaná zastávka přímo v obci, je jaksi jedno (ano, opět za to může tarif, že není plně integrován!). Stejně tak leží většina dalších v současné době nepoužívaných zastávek na trati Zatec – Lužná v blízkosti obcí.

Kuriozní je vytrhání všech obodbočných kolejí v bývalé stanici Milostín: při výluce na sousední trati Rakovník – Louny se prý (agentura jpp) v Milostíně ve vlakových přestávkách vykládá materiál na „širé trati“. I tak vypadá situace na železnici 21. století.

Martin Kubík

Řecko na sklonku léta

V následujících řádcích si dovoluji sdílet svoje zážitky z rekreace OSŽ v Orionu v Leptokárii. Přidám i některé poznatky či úvahy. Je jisté, že nebudou totožné se všemi, kdo toto místo navštívili, ale to je v životě zcela běžné.

Naše cestování najih, spíše za mořem než za sluncem, kterého bylo doma dost, započalo, jak jinak, než pravidelným zpožděním odletu. Zhruba o 2 hodiny. Pravidelnost opakující se po pět let, tentokrát zpeřtená poruchou při rolování na start a následně doplněním paliva.

Zajímavostí turnusu byla večerní návštěva pouti (trhu), což je veliký mumraj stánků všeho druhého a hlavně jídla, pití, sladkostí. A všude, Česko, div se, na každou zakoupenou drobnost, dostanete úctenkou. Řecký večer, který máme v ceně, překvapil klidem hlavní organizátorky a prostorným uspořádáním. Jídlo a program byla klasika. Jediným kazem, a to ne nepodstatným, byla kvalita pití. Jako neznalec vína musím použít názor Moraváků – to není k pití, ale...



Ilustrační snímek z Leptokarie.

Skutečností večera bývá, že ženy a dívky jsou vtaženy do viru hudby a tance a jejich smyslné pohyby dávají tušit možné pokračování. Blesky za i nad Olympem evokují poslední noc fantastické světelné divadlo, připomínající Podobensství o jeskyni od Platóna. A tím je uzavřen náš pobyt v řecké Leptokárii.

Pokud lze z tohoto krátkého pobytu dělat závěry, je Leptokarie plná Čechů, které sem dovážejí letadlem, vlakem či autobusem mnohé CK. Mají se zde dobře. Což je dobře. A ta otázka? Leptokarie má biologickou čistíčku! A to svinstvo v moři? Velké lodě mají zásobníky na fekálie a vypouštějí je do moře!

Všem, kteří se na naší krásné dovolené podíleli, nebo ji jinak umožnili, patří dík. Orion, to je dobrá investice pro členy OSŽ.

Antonín Hraše



Kulturní památka, nádraží Praha-Vyšehrad, dnes.

Soukromník je nepostižitelný

V listopadu 2014 skončil ve výhybně Vyšehrad výpravní a byl nahrazen dálkovým řízením, tím byl vrazen poslední hřebíček do rakve kulturní památky nádraží Praha-Vyšehrad. Soukromý vlastník budovy stále odkládá rekonstrukci a tak se na peróně usídlili bezdomovci připomínající „uprchlíky“, které cestující pozorují z oken projíždějících vlaků PID i mezinárodních rychlíků, přes výhybnu Vyšehrad jezdí i prázdné soupravy soukromníka Jančury z technického zámečnického závodu v Smíchově – Severním nástupušti (Bušehrad). Je obžalobou státní správy, že není schopna naříditi majiteli nádraží ochranu budovy a jejího zabezpečení. Prostě Vyšehrad se stal rejdištěm podivných individuí. Nastupišťe nelze

nijak kontrolovat, přístup k nádraží je uzamčen a tyto osoby lezou rovnu svahem k bývalému stavědlu. V Bubeněch ochranka nenechá vyfotit slušným lidem boření dílen, na Vyšehradě je zkáza budovy na očích všem a nezasáhne nikdo. I toto je výsledkem prodeje nádraží Vyšehrad, které mohlo po úpravách kolejiště jistě sloužit i pro výstup a nástup cestujících. SŽDC však již před lety řeklo NE, předpisy to neumožňují. Je zajímavé, jak se měří různými metry. V Obzoru byl článek o novém provozovateli JHMD, který nasadil bez problémů do provozu vozidlo, které nespínáje nízkopodlažní podmínky. U ČD, a s., by to nešlo, ale soukromník má dovoleno vše, že odrazuje cestující od cestování vlakem, patrně kraj Vysočina a Jihočeský vůbec nezajímá – vždyť autobus, miláček kraju, vlaky vždy rád nahradí, že!

Martin Kubík

Inspirace proti vandalům

Některá nádraží britské železniční společnosti First Great Western, minimálně tedy stanice Paignton, mají za sklem dveří jednu neobvyklou bezpečnostní tabulku. V místech, kde se obvykle nachází visačka „pozor schod“ či „nekuřte“ jsem zahlédl žlutočernou značku, která sestává ze soustředných kruhů a čtyř panáčků držících se za ruce. Nejde o znak radioaktivitu; slovní vysvětlení se nachází hned pod pictogramem: „Youth dispense“. To znamená „rozháňč mládeže“. Jedná se o jakýsi alarm s hlasitým a vysokým tónem, že její dospělí nedokáží detekovat. Pubertální mládež má však citlivější sluch a onen tón jim vysloveně vadí. Stačí tedy zmáčknout knoflík, a potenciální vandalové sami rádi odejdou.

Majetek ČD a SŽDC by mohl být v kritických stanicích (větší města bez nočního provozu nádraží) označen podobně. Vůbec nejde o to, zda se tam takové zařízení vyskytuje. Jde pouze o dojem, že by tam něco takového mělo být. Věřodnost by dané bezpečnostní tabulce poskytovalo poměrně nenápadné umístění kupříkladu na vstupních dveřích mimo dosah prvního pohledu. Čím méně bude tabulka nápadná, tím bude působit lépe. Zatímco samotné zařízení musí stát značnou sumu, pouhá bezpečnostní tabulka svou investicí může brzy vrátit. Tabulku s pictogramem na prání lze pořídit za asi 50 Kč.

Vít Patrák

informátor železniční dopravy



I přejezd v Chvalčovicích dostane nové přejezdové zabezpečovací zařízení.



27. 9. kolem 13. hodiny: posun 475.111 na Smíchově kolem bývalé parní výtopny navozuje atmosféru před červnem 1973, kdy skončil parní provoz smíchovského depa, budovy depa stále stojí, ale jsou ohroženy budoucí revitalizací stanice Smíchov. V knize Nádraží a železniční tratě od I. Mahela je možno spatřit fotografie posledních dnů parního depa Smíchov v režii Papouška 477.007 a jiných strojů.

Parní vinobraní v Karlštejně

Ve dnech 26. – 27. 9. jako by ožil pravidelný parní provoz na trati 171. Po oba dny byly vedeny čtyři páry zvláštních osobních vlaků v úseku Praha–Smíchov–Karlštejn v parní traktaci v režii plzeňské „Slečtičky“ 475.111. Vlaky byly velmi obsazené. V Karlštejně se totiž konalo tradiční vinobraní. Do Karlštejna jsem jel v neděli v 13.05 h, v soupravě parního vlaku byl zařazen krásný dřevák Či3–9194 (r. v. 1921, Kopřivnice, majitel DHV ČD, opatrovatel spolek Plzeňská dráha),

tento vůz je vybaven otevřenými plošinami takže navozuje neřádnou atmosféru starých časů. Skoda, že se dochovalo velmi málo těchto vozů. K nostalgickým vlakům totiž výhradně patří dřeváky, cestující je také vyžadují a když nejsou zařazeny, jsou zklamáni. Výlet na vinobraní nebyl levnou záležitostí, navíc byl zoplatněn i průchod jedinou možnou komunikací přes Karlštejn ve směru ke hradu v sobotu 200.–Kč (!) a v neděli 100.–Kč. Kdo chtěl Karlštejnem projít jako turista na značené cesty Českým krasem, měl smůlu.

Martin Kubík

Město Litovel, dnešní náš cíl

Dne 17. 9. 2015 upořádal Klub seniorů OSŽ DKV Česká Třebová pro své členy vlakový zájezd do královského města Litovel, jinak také zvaného Hanácké Benátky. Město leží na šesti ramenech řeky Moravy. Dominantou města je radniční věž, která je postavena nad jedním ramenem řeky Moravy a je vysoká 72 metrů. Fyzicky zdatní naši členové na vyhlídkovou věž po schodech vystoupili a měli nádherný výhled nejen na město, ale i do celé krajiny. Ve městě se mimo jiné nachází kostel sv. Marka, který má stejné zasvěcení jako slavný chrám v italských Benátkách, dále náměstí Přemysla Otakara, které od roku 1724 zdobí morový sloup. Další památkou města je Svatojánský most, který je nejstarší funkční kamenný most na Moravě a patří k nejhezčím stavbám ve městě.

V Litovli jsme měli také zajištěnou exkurzi do městského pivovaru. Důvod – celé léto, ale i uvedený den, byly tropické teploty, takže bylo nutné dodržovat pitný režim. V pivovaru se vaří pivo nepřetržitě už druhé století, od roku 1893, a prosadilo se nejen u nás, ale vyváží se také do mnoha zemí v zahraničí. Pivo se zde vyrábí klasickým způsobem: vařením, kvašením a zrání, při kterém potom vzniká 9 druhů piv alkoholických a 2 druhy nealkoholických. Nejvíce nás zaujalo pivo Litovel Premium 12° a Moravan 11°. Celý tento zájezd zorganizovala a zajistila předsedkyně Klubu seniorů OSŽ DKV Česká Třebová Blanka Tomková, která má pivovarnictví v genech, protože její maminka Jitka Dolečková pracovala ve vedoucí hospodářské funkci v bývalém pivovaru v České Třebové. Všech 38 členů OSŽ, zúčastněných na této akci, bylo spokojeno a moc za to Blance Tomkové všichni děkujeme.

Mirek Hampel

Obnova tratě na Mšeno zahájena!

Po roce čekání a nejistoty bylo rozhodnuto o generální opravě tratě Mělník–Lhotka u Mělníka – Mšeno (trať 076). V současné době již probíhají revitalizační práce. Úsek Mělník–Lhotka opravuje firma GJW, zbytek tratě rekonstruuje známá firma Strabag, která se často podílí i na obnovách tramvajových tratí v Praze. Trať se prakticky staví znovu: nové propustky, odvodnění, pražce i koleje, zvýší se nápravný tlak. Jestli se zvýší i tratová rychlost, je otázka pro SŽDC s. o. Logicky by se zvýšit měla! Také se hovoří, že by se na trati měly jezdit ucelené vlaky Skody/VW Mladá Boleslav. Hlavní je, že se trať zprovozní nejpozději k novému grafikonu a nepromění

se v cyklostezku, jak předpovídali skeptici. V dopravně Lhotka u Mělníka by měly být obnoveny tři staniční koleje včetně nových výhybek, 28. 9. již byla část výhybek složena a dopravně a hlídána pracovníkem ostražky.

Trať jsem prošel z Mělníka do Lhotky a na několika místech jsem byl svědkem cíleho stavebního ruchu i v den české státnosti a Sv. Václava. Trať je léta řízena dle zjednodušené dopravy D3, do roku 1995 byl dirigující dispečer v malebné staničce Skalsku, od doproduvo autobusu se dozvídám: „Poslední přednosta ze Skalska nedávno zemřel.“ Kolorit živé železnice nenávratně mizí.

Martin Kubík



Revitalizace zastávky Velký Borek, v dálce Mělník.

Vzpomínka na Jiřího Boudy, malíře železnice

Dne 31. srpna jsme se v zaplněné Velké obřadní síni strašnického krematoria rozloučili se vzácným člověkem, který byl i jedním z nás. S akademickým malířem a grafikem Jiřím Boudou. Za zvuků pískání a rozjezdu parní lokomotivy, jedoucí do dál, nám na velké fotografii usmívající se Mistr, jedoucí na svém cestovním kole, kynul rukou, jakoby na cestu, ze které není návratu.

Když mi bylo deset let, v roce 1964, tak mne v knihkupectví u nás v Chlumci nad Cidlinou zaujala malá knížka z edice OKO Svět na kolejkách s ilustracemi Jiřího Boudy, kterou jsem si koupil. Když si nyní po tolika letech prohlížím tuto lety poznamenanou knížku, už jenom vzpomínám. S jeho obrázky jsem se občas setkával na stránkách tehdejšího Železničáře. S jeho tvorbou jsem se však více seznámil až na jeho výstavě v Chrudimě v roce 2002, kde jsem si zakoupil velkou litografii nádraží Praha–Těšnov. Přímou jsem se s Místrem setkal až na vernisáži jeho výstavy v Chocni téhož roku. Ač pocházel z významné umělecké rodiny a byl akademickým malířem, tak se tento skromný člověk dokázal vlídně bavit s každým, ať to byl kdokoliv. Bylo to dáno také tím, že po ukončení Vysoké umělecko–průmyslové školy, aby lépe poznal prostředí, které maloval, pracoval několik let jako signalista hlavně na nádraží v Praze–Bubenci. To leželo přímo pod vilou čtvrti na Babě, kde v ulici Na Ostrohu bydlel. Tam jsem ho také mnohokrát navštívil.

Po zazení se ozval štěkot. Jeho pejsek Rup, který před rokem také zemřel, dal znamení, že přišla návštěva. Vždy jsem byl pohoštěn kávou nebo čajem a něčím dobrým k zakousnutí. S panem Boudou se dalo bavit o všem možném. Rád jsem se ho vyptával, jak a co kdy bylo v Praze, kterou tak rád maloval. Od něho jsem se například dozvěděl, že na autobusové zastávce U Matěje v Dejvicích, kde jsem vystupoval, byla původně Matějská pouť. Znalosti měl díky tomu, že se svojí manželkou Janou šest let restauroval počený Langweilův model Prahy. Vzpomínal také na zážitky z cest, když mezi lety 2003–2009 podnikl tři samostatné cykloputi do západní a jižní Evropy a najel tisíce kilometrů.



Jiří Bouda (vlevo) na snímku s autorem textu.

On na oplátku se mě zase vyptával co nového na dráze a na mém pracovišti signalisty, nejprve v Novém Bydžově, kde mě také navštívil, když se léčil v Lázních Běláhrad na pádu z kola před



Litografie, kterou vytvořil Jiří Bouda na přání, zobrazuje železniční stanici Butoves.

Paříži, a v Hradci Králové–Slezském Předměstí, kde pracuji doposud. Po zakoupení litografií mi ještě přidal nějakou malou navíc a vždy mě doprovodil až ke vrátkům. Právě, že pan Bouda poznal z blízká dráží prostředí, majícího postavy a děj, s důrazem na detail, ve spojení s kvalitou provedené práce, smysl a každý z nás, ať má funkci jakoukoliv, se v nich najde. Velké znalosti o železnici měly díky spolupráci s Národním technickým muzeem.

Loni na podzim jsem Mistra poprosil, jestli by pro mě vytvořil nějakou menší litografii a namaloval jsem mu pastelkami obrázek. Byla to příhoda, která se udála v železniční stanici Butoves u Jičína v polovině šedesátých let, kde můj otec pracoval jako výpravčí a já jsem u něj byl na návštěvě. Od Jičína jel vlak, kterému měl otec dát návest „Odjezd“ výpravkou a na který se také



Ex libris s chlumeckým zámekem.

spešovalo. Tehdy byla ještě ruční jízdní návest tabulka „Kratké pravidelnou jízdou“, a tak mně ji dal do ruky a za druhou mě držel. Samozřejmě, že to bylo porušení předpisů se vším všudy, ale snad po půl století to prošlo. Když jsem panu Boudovi řekl, jestli mu to nebude vadit, mávl rukou a odpověděl, že na dráze se nedělalo většího volání. Myslím tím za provozu, které se utulaly. A právě tímto malým obrázkem prokázal svou lidskost, že jsme i lidé chybující. Jako překvapení pro mě ještě udělal malou ex–libris se zjednodušeným obrázkem

chlumeckého zámku s předvěstí na tratích u Převýšova a Městce Králové.

To bylo letos v lednu, co jsme se naposledy viděli. Jestli v červnu jsem mu zavolaal a on mi odpověděl, že jde další týden na vyšetření do nemocnice. V souvislosti s jeho úmrtím a letošními dvěma posledními litografiemi, které Mistr vytvořil, jsem si uvědomil, že se přece jen rozloučil na úrovni a posvem. Naprvní je parní lokomotiva „Zelený Anton“, snad poslední, která mu v sérii jeho lokomotiv chyběla. Na druhé je „Štůrc v Bubenci“. Zachycuje kusou kolej se zarážedlem u již neexistujícího skladiště na nádraží, na kterém pracoval a které tak rád maloval. Vzadu za dýmající parní lokomotivou se tyčí obrysy zříceniny na Babě, kde nedaleko bydlel. Štůrc jakoby symbolizoval konec jeho životní pouti, ale právě díky svému dílu, které pan Bouda vytvořil, bude s námi napořád. Zdeněk Pšenička

SPORT

V silničním závodě Běchovice - Praha startovalo 110 železničářů

Silniční běh Běchovice–Praha (10 031 m) je pořádán každoročně bez přerušení již od roku 1897. V neděli 27. září 2015 tak byl od silničního kilometrovniku číslo 13 odstartován již 119. ročník, v němž jako samostatná kategorie bylo zahrnuto mistrovství republiky železničářů ze zahraniční účasti, organizované OSŽ. Na startu tohoto mistrovství stálo letos rekordních 110 běžců a běžkyň v kategoriích muži do 40 let, muži nad 40 let a ženy. Ze zahraničí letos přijeli pozvaní závodníci ze sedmi evropských zemí – Belgie, Německo, Polsko, Rakousko, Slovensko, Švýcarsko a Velká Británie. Celkem letos v Běchovicích startovalo 3333 závodníků.

Slunečné počasí, provázené mírným bočním severním větrem, závodníkům vyhovovalo, organizace byla již tradičně skvělá a rovněž davy diváků podél celé trati motivovaly běžce k co nejlepšímu výkonům. Železničáři se nedali zahanbit a nejlepší z nich v cíli atakovali hranici 33 minut. Nejrychlejší byl David Green (Velká Británie) s časem 33:23 min., druhý doběhl Ladislav Kučera (33:33) a jako třetí Michal Horáček (33:38).

Slavnostní vyhlášení výsledků mistrovství železničářů v silničním běhu se uskutečnilo v sídle OSŽ – Ústředí, kde byly nejlepšími závodníkům předány medaile a poháry z rukou vedoucího Mezinárodního oddělení OSŽ–Ú a aktivního účastníka tohoto závodu Ondřeje Šmehlika. Kromě vítězů jednotlivých kategorií bylo vyhodnoceno také pořadí družstev, které bylo stanoveno po součtu umístění jednotlivců. Zde se na prvním místě umístilo družstvo České republiky (součet umístění 11) před Polskem (25) a Velkou Británií (27).

Jednou z novinek letošního závodu byla, kromě jiných vylepšení, také obnovená omítka domu, stojícího u startu závodu, na níž jsou vyobrazeny siluety běžců tohoto nejstaršího běžeckého závodu v Evropě. Příští ročník, v pořadí již 120.,

je opět plánován jako mistrovství železničářů, kteří se pravidelně ocitají mezi nejlepšími závodníky Běchovic.

Výsledky mistrovství železničářů v silničním běhu na 10 km za rok 2015

Kategorie muži do 40 let:

- 1) David Green (Velká Británie) 33:23 min.
- 2) Ladislav Kučera (SŽDC s. o., OŘ Hradec Králové) 33:33 min.
- 3) Radoslaw Russ (Polsko) 34:51 min.

Kategorie muži nad 40 let:

- 1) Michal Horáček (SŽDC s. o., OŘ Hradec Králové) 33:38 min.

- 2) Dariusz Starzynski (Polsko) 35:56 min.
- 3) Miroslav Sojka (ČD Telematika, a. s.) 36:07 min.

Kategorie ženy:

- 1) Grike Zane (Německo) 42:14 min.
- 2) Gabriele Kenkenberg (Německo) 43:46 min.
- 3) Ivana Martinová (AŽD Praha s. r. o.) 43:56 min.

Družstva:

- 1) Česká republika
- 2) Polsko
- 3) Velká Británie
- 4) Švýcarsko
- 5) Německo
- 6) Slovensko
- 7) Belgie
- 8) Rakousko

Miroslav Čáslavský



Nejrychlejší muži v kategorii do 40 let (zleva): Ladislav Kučera (ČR, stříbrná medaile), David Green (Velká Británie - zlatá medaile), Radoslaw Russ (Polsko, bronzová medaile).