

Z aktuálních událostí

Ve čtvrtek 29. října odstartovala v celé Evropě **kampaň za zachování posádky ve vlacích**. ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) touto kampaní lobuje „za zajištění bezpečných a vysoce kvalitních služeb cestujícím“. ETF zároveň požaduje, aby ve všech vlacích byly profesionální posádky, které jsou dobře vyškolené v oblasti bezpečnosti a poskytování služeb „aby se cestující cítili pohodlně a mohli se těšit z ničím nerušené jízdy,“ stojí (mimo jiné) v letáku, který vlakové čety ve čtvrtek 29. 10. 2015 rozdávaly cestujícím v českých vlacích.



Vlakvedoucí Zdeněk Zubiček (SVC Vašské Mezíříčí) rozdávající ve vlaku letáky kampaně ETF.

taktu“. Snížení nákladů zrušením profesionální posádky vlaku navíc jde, podle mínění ETF i OSŽ, proti cílům udržení si a získávání více cestujících.

Dne 26. října jednali v Miláně představitelé železniční dopravy EU o 4. železničním balíčku. Spolu se špičkami železniční dopravy z celé Evropské unie se jednání zúčastnil předseda představenstva ČD, a. s., Pavel Krtek. Ten ve svém příspěvku vysvětlil postavení ČD, a. s., na tuzemském i evropském železničním trhu. Zdůraznil, že ČD, a. s., se nebrání konkurenci ani v oblasti veřejných služeb, ale je třeba bezpodmínečně zaručit rovné podmínky pro všechny hráče. K tomu je třeba zřízení institutu nezávislého regulátora. Soutěž dopravců v EU by také neměla být ovlivněna rozdílným stavem otevírání trhu v jednotlivých členských zemích a rozdílnou pozicí dopravců v rámci či mimo holdingovou strukturu.

Institucionální oddělení infrastruktury od národního dopravce by nemělo být jeho konkurenční nevýhodou v ostatních zemích EU. Není pochyb, že liberalizace trhu prosazovaná Evropskou komisí je výhodná pro kapitálově silné dopravce, zejména pro dopravce integrované do holdingového uspořádání. Z pohledu spravedlivých podmínek na trhu dosud chybí zásada vzájemnosti v rámci členských států EU. Stávající návrh zatím neumožňuje vyloučit ze soutěže dopravce, který je usídlen v jiném členském státě, jehož trh nebyl otevřen. —red—



V letech 2012 až 2013 začaly na řadě tratí v okolí Chebu jezdit nové motorové vozy řady 844 (RegioShark). Setkat se s nimi můžete například na tratích z Chebu do Hranic v Čechách nebo z Chebu do Lubů u Chebu. Na snímku motorový vůz 844.023-2 na osobním vlaku 27207 ve Skalné. V této obci v mládí žil bývalý český fotbalový záložník a reprezentant Pavel Nedvěd. Snímek Michael Mareš

Dopravní vzdělávací institut slaví deset let, ekonomicky se postavil na vlastní nohy

Ve čtvrtek 22. října 2015 proběhly v České Třebové a v Brně oslavy 10. výročí založení Dopravního vzdělávacího institutu (DVI), a. s., (člen Skupiny ČD). Oslavy byly pojety jako neformální setkání přátel a příznivců DVI – v Dopravním vzdělávacím středisku (DVS) v České Třebové byly představeny ukázky z portfolia školení DVI. V Brně pak byla pro pozvané připravena prohlídka dopravního sálu v provozu. Akciová společnost Dopravní vzdělávací institut vznikla jako dceřiná společnost Českých drah (ČD) k 1. 10. 2005 transformací bývalého Ústavu podnikového vzdělávání (ÚPV) v rámci vyvážení servisních činností do dceřiných společností s cílem otočit hospodářské výsledky. „ÚPV totiž bývalo každoročně v několika miliónové ztrátě. Proto na úrovni odboru personálního GŘ ČD a vedení ÚPV se před deseti lety zrodil projekt založení nové dceřiné společnosti, která by se více soustředila na externí klientelu,“ říká člen představenstva DVI a „pamětník“ Ing. Aleš Vodák. „V podmínkách ÚPV, respektive DVI, byly v podstatě dvě možnosti, jak hospodářské výsledky zlepšit. První možností bylo navýšení tržeb od externích firem, tedy získání výkonů pro zákazníky mimo České dráhy, druhou možností bylo omezit náklady, což v podmínkách DVI bylo v podstatě snižování počtu zaměstnanců, protože cca 70 % našich nákladů tvoří náklady personální. Vydali jsme se cestou kombinace obou možností,“ dodává muž, který stál před deseti lety v čele DVI jako předseda představenstva a generální ředitel (dnes tuto funkci zastává PhDr. Jan Bitter).



Ing. Aleš Vodák.

Záměr Českým drahám vyšel, dnes DVI ročně vydělává miliony korun. „Myslím si, že všechny úkoly se podařilo splnit nad plán. Všechny cíle, které byly tehdy stanoveny, byly v podstatě naplněny,“ konstatuje Aleš Vodák. Primárním cílem bylo zvýšení podílu tržeb z prostředí mimo České dráhy ze 7 % až 8 % na 15 % až 20 % do roku 2010. Společnost dnes mimo skupinu České dráhy vykazuje příjmy zhruba 45 %. „Přibližně 20 % z toho jsou příjmy od Správy železniční dopravní cesty, kterou stále tak trochu bereme jako součást rodiny, ale z čistého externa máme 25 %. Cíl byl 15 až 20 %, dneska jsme na 25 %. To znamená, že s tržbami z externa jsme výrazně výš.“

A ke změnám nakonec došlo i u vlastního personálu, jehož „nasazení“ je nyní efektivnější. „Pamatuj si, že tady tehdy bylo přes sto lidí, dneska je nás devadesát. Je nás méně, ale oproti době, kdy bylo DVI založené, nám přibyla spousta dalších činností.“ (Pokračování na str. 3)

Odborové svazy působící u ČD, a. s., se dohodly s vedením společnosti

V úterý 27. 10. 2015 proběhlo jednání představitelů odborových svazů působících při Českých drahách, a. s., s pověřenými zástupci Představenstva Českých drah, a. s., Ing. Michalem Štěpánem a Mgr. Františkem Burešem o používání zaměstnaneckých jízdních výhod u vlaků EC a IC v trase Praha – Olomouc – Ostrava. Zúčastnění se dohodli na úpravě podmínek používání zaměstnaneckých jízdních výhod u vybraných EC a IC vlaků na trase Praha – Olomouc – Ostrava s tím, že od 1. 3. 2016 bude u těchto vlaků při využití zaměstnaneckých jízdních výhod nutná „nulová evidenční jízdenka“. Tato jízdenka bude vydána při použití internetové

objednávky (včetně možnosti z mobilního telefonu), nebo při vyzvednutí v osobní pokladně bezplatně. Další technické podrobnosti budou dohodnuty do 31. 12. 2015.

Všichni uživatelé zaměstnaneckých jízdních výhod, včetně důchodců, budou informováni při prodloužení na rok 2016. Od počátku platnosti nového jízdního řádu 2015/16 se tedy při použití expresních vlaků linky Praha – Ostrava nic nemění až do 1. 3. 2016, kdy vstoupí v platnost nové opatření evidenčních jízdenek.

Bc. Jaroslav Pejša, předseda Odborového sdružení železničářů

Od prosince začnou jezdit osobní vlaky v trase Vlaků svobody

Česko a Bavorsko potřebují kvalitní železniční propojení obou zemí, letos v dubnu se na tom shodli český ministr dopravy Dan Ťok a bavorský ministr vnitra, výstavby a dopravy Joachim Herrmann. První vlaštkou je obnovení železničního spojení Aše a Selbu. První vlaky by na tento sedm kilometr dlouhý přeshraniční úsek měly vyjet letos v prosinci. Rekonstrukce železniční stanice Aš i části tratě ve směru ke státní hranici, včetně doplnění technologického vybavení železniční stanice Aš, je už hotová. Na německé straně hranice v těchto dnech finišují práce na přestavbě železniční stanice Selb Plössberg, intenzivně se pracuje i na obnově tratě včetně zabezpečení přejezdů a na instalaci nové sdělovací a zabezpečovací techniky. K obnovení přeshraničního provozu na trati Aš – Selb dojde v návaznosti na oslavy 150. výročí tratě, které se konaly v září letošního roku.

Železniční trať z Chebu přes Františkovy Lázně, Aš a Selb do Hofu dokončili Bavorské státní dráhy v roce 1865, provoz na ní byl slavnostně zahájen 1. 11. 1865. Vlaky tehdy zastavovaly v Aši u takzvaného Bavorského nádraží. Tato budova sloužila až do 12. prosince 1968, kdy byla pro špatný technický stav stržena a na jejím místě byla postavena budova nová (stavba nové staniční budovy skončila v prosinci roku 1970). Vlaky mezi Selbem a Aší jezdily jen do poloviny čtyřicátých let minulého století. S politickými změnami po druhé světové válce skončila i osobní doprava do Německa, jako poslední touto tratí projel osobní vlak 11. září 1951, známý jako Vlak svobody. Osobní doprava byla po revoluci v rámci oslav 125 let trati obnovena jen na několik dní v červenci 1990, kdy byly „otevřeny hranice“ a s nimi i silniční hraniční přechod Aš – Selb. Trať do Selbu se do května 1995 používala pro nákladní dopravu (hlavně uhlí a dřevo), teď po letech ožije i osobní dopravou. Michael Mareš



Traťové mechanizmy na trati z Aše do Selbu (snímek z října 2015) letos v prosinci vystřídají osobní vlaky (až 9 párů denně), které budou společně zajišťovat ČD a Länderbahn.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nejednotnost je největší problém, který nás trápí.“

Hovoříme s ALOISEM MALÝM, místopředsedou Republikové rady seniorů OSŽ a Rady seniorů ČR

V úvodu našeho rozhovoru si dovoluji čtenáře vysvětlit rozdíl mezi dvěma radami, o kterých je v Obzoru často řeč, a také zkratky, které používáme v textu. Jde o dvě instituce – Republikovou radu seniorů OSŽ (RRS OSŽ) a Radu seniorů ČR (RS ČR). U první je už z názvu zřejmé, že jde o skupinu volených členů OSŽ, která zastupuje bývalé zaměstnance, organizované při Odborovém sdružení železničářů. Rada seniorů ČR zastupuje seniorské organizace, kluby i jednotlivé členy, seniory, bez rozdílu, kde před odchodem do důchodu pracovali. RS ČR má evidováno celkem 320 000 seniorů z celé republiky. V Radě seniorů ČR působí také velké celorepublikové organizace sdružující seniory v ČR. V obou sdruženích zastává Alois Malý funkci místopředsedy. A aby toho nebylo málo, tak vedle Rady seniorů ČR ještě působí Svaz důchodců ČR. U něj se mi nepodařilo najít, kolik členů zastupuje.

Nepřijde vám to jako třídění sil, jako tomu je i v případě existence rady odborových centrál, působících na železnici, když je Ing. Pospíšil předsedou Svazu důchodců a zároveň prvním místopředsedou RS ČR?

Máte pravdu. Přesto, že Ing. Pospíšil je statutárním místopředsedou RS ČR, Svaz důchodců má tendenci působit samostatně. Je to tak trochu sezení na dvou židlích. Vzniká tak nejednotnost při prezentaci potřeb seniorů v krajích při jednáních s hejtmany krajů i při jednáních na ministerstvech. Této situace umějí dovedně využívat politické strany a vedoucí činitelé státu, krajů a měst. Nejednotnost je největší problém, který nás trápí.

Radu seniorů ČR, kde jste vlastně i zástupcem seniorů, kteří pracovali na železnici, vnímám jako velmi aktivní instituci, která dobře prezentuje nejen sociální problematiku důchodců, ale má i odborný aparát, který připravuje a předkládá návrhy a požadavky pro jednání vlády, ministerstev a komunikuje s poslanci obou komor Parlamentu ČR. Co vám členství a funkce v těchto dvou orgánech přináší?

Co mi přináší, je špatné slovo. Veškeré funkce, které v seniorském hnutí dělám, jsou naprosto bez nároku na honorář, tedy bez nároku na finanční odměnu. Jediné, co mi to přináší je uspokojení, když se nám povede něco pro seniory udělat, například je to i náš podíl na jednáních a následném schválení zákona o bezplatném očkování proti pneumokokům. Rovněž zrušení odvodu daní pro pracující důchodce je výsledkem naší trpělivé práce. Letošní valorizace důchodů je rovněž výsledkem našich jednání s politiky. Jednání o tom, v jaké výši bude další valorizace důchodů vypadat v příštím roce, stále probíhají. Zatím je výsledkem měsíční navýšení důchodů o 40 Kč pro každého a jednorázová platba zřejmě v březnu o 1000 Kč. Když se to rozpočítá, tak měsíční valorizace by dělala 123,- Kč měsíčně. RS ČR s touto částkou není spokojena a dále jedná s poslanci a ministry vlády o větším navýšení.

Vedle těchto již jmenovaných funkcí jste ještě předsedou Krajské rady seniorů Ústeckého kraje a zastupitelem města Mostu. Navíc s vaší ženou jste hlavním organizátorem jednání a setkání s kolegy z partnerské ně-



mecké organizace EVG a řadu let také organizujete spolu s odborným oddělením OSŽ výměnnou rekreaci železničářů ve Francii. Máte ještě čas na odpočinek a nějaké vlastní koníčky? Oslavil jste sedmdesátku, jak odpočíváte?

Máte pravdu, je toho dost. Musím říct, že kdyby mě to nebavilo, tak bych to nedělal. Nejsm člověk, který by jen seděl u televize. Navíc, jak se říká, je nutné pořád zaměstnávat mozek, pak člověk nemá čas stárnout.

Přes všechno mám čas na odpočinek. Jednáni si snažím plánovat tak, abych měl čas na sebe i rodinu. Moje koníčky jsou chata a cestování. Prožil jsem 10 let ve Francii, takže je to moje srdce záležitost. Jsem rád, že mohu pomoci OSŽ při organizování rekreatantů do francouzsky mluvících zemí.

(Pokračování na straně 2)

„Nejednotnost je největší problém, který nás trápí.“

(Pokračování ze str. 1)

Musím pochválit webové stránky Rady seniorů, jsou pěkně udělané a je tam přehled o činnosti Krajských rad, včetně fotografické dokumentace z akcí pro seniory. To všechno ale stojí nějaké peníze. Můžete nám prozradit, z čeho je RS ČR financována? Ptám se i proto, že Rada seniorů vydává zajímavý časopis Doba seniorů. Můžete poradit, jak se k němu zájemci dostanou?

Otázka financování RS ČR je problematická. Členské příspěvky jsou naprosto minimální. Každý rok je vytipována žádost o poskytnutí grantu na MPSV. Nikdy ovšem nedostaneme částku, o kterou si žádáme, vždy je menší. Ta stačí pouze na provoz, na nejnětější potřeby. Proto RS ČR nemá prostředky, aby aspoň malinko ohodnotila lidi, kteří pro seniory pracují. Co se týká časopisu Doba seniorů, každý rok vzniká deficit, který se kompenzuje finančními dary od různých firem a organizací. Bylo by jistě snazší časopis přestat vydávat, ale jsme toho názoru, že to je jediný seniorský časopis, který je aktuální a kde si seniory mohou přečíst, co největší seniorská organizace pro ně dělá. Časopis je možné najít na internetu a také objednat.

Poslední otázka se týká nedávného přijetí delegace členů Rady seniorů ČR, ve které jste také byl u prezidenta republiky při příležitosti Dne seniorů. Můžete nám sdělit, jaký dojem jste si z této návštěvy odnesl a o co se prezident Miloš Zeman zajímal?

Ano, prezident republiky přijal na Hradě 1. října 31 seniorů z celé ČR. Přijetí trvalo skoro hodinu a půl. Musím zodpovědně prohlásit, že pan prezident byl velmi dobře připraven. Má velmi dobrou paměť. Podrobně jsme probrali návrh zákona o seniorech, který RS ČR podala do vlády a PS. Je to přeložený zákon z Rakouska, upravený na naši legislativu. Velmi dlouho jsme diskutovali o valorizaci důchodů na příští rok. Pan prezident slíbil, v rámci svých možností, pomoci nám při prosazení důstojné částky. Má stejný názor jako my, že částka 40 Kč, kterou by měli důchodci dostat, je urážející a je ostudou celé politické garnitury vůbec s něčím takovým přijít. Návštěvu u pana prezidenta jsme hodnotili jako podnětnou a prospěšnou. Bylo slíbeno opětovné setkání příští rok ke Dni seniorů na Hradě.

Děkujeme za rozhovor, přeji pevné zdraví, ještě hodně let vašich aktivit a radost z práce!
Miroslav Gloss

Motorové vozy společnosti Arriva zůstanou na trati ze Šumperka do Koutů do června příštího roku

Doprava na trati 293 Šumperk – Kouty nad Desnou bude i po dokončení elektrizace (letos na podzim) organizována jako dosud – na trati budou nadále jezdit vlaky dopravce ARRIVA MORAVA. Novinkou bude pouze nová zastávka na znamení Velké Losiny zámecká a s tím související nárůst jízdních dob všech vlaků a drobné konstrukční posuny, informoval obzor Mgr. Jaroslav Tomík, ředitel KIDSOK (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje). Přitom ještě nedávno proběhly médií informace o tom, že s dokončením elektrizace budou do Koutů nad Desnou zavedeny přímé vlaky Českých drah z Olomouce. „Objednatel veřejné dopravy (KIDSOK) již CD oslovil s návrhem zajištění dopravy v průběhu platnosti jízdního řádu 2016, zahájila se jednání,“ uvedla mluvčí ČD Kateřina Šubová. Přímé vlaky z údolí Desné na Olomoucko jsou podle Jaroslava Tomíka i nadále jedním z nejdůležitějších benefitů celého projektu elektrizace. „Předpokládáme, že v průběhu platnosti jízdního řádu 2016, cílíme na červen, budou na této trati jezdit pouze vlaky Českých drah v rámci prodloužené linky Nezamyslice – Olomouc – Šumperk,“ potvrdil Jaroslav Tomík s dovětkem, že v současné době vede KIDSOK jednání se Svazkem obcí údolí Desné o podobě budoucí dopravní obslužnosti.

Smluvní vztah mezi krajem a dopravcem (společností ARRIVA) bude standardně ukončen, výkony v motorové trakci na této trati se u tohoto dopravce již neobjednají a objednávka ČD se rozšíří o elektrizované spojení od poloviny června 2016. Je to i z důvodu, abychom maximálně prodloužili dojezd naší nejdůležitější regionální železniční linky,“ sdělil s tím, že za předpokladu, že se stavba v termínech řádně dokončí a budou existovat veškeré dokumenty ke spuštění elektrického provozu na této trati, budou zde od druhé poloviny příštího roku provozována elektrická vozidla dopravce ČD, a. s.

Michael Mareš



Konečná železniční stanice Kouty nad Desnou těsně před dokončením elektrizace.

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Maincl: „Pohraniční přechodové stanice by neměly být zahrnuty do CDP.“

Třicet let na dráze jako výpravčí (s dvouletým přerušením, kdy zkoušel, jak „chutná“ práce soukromého podnikatele), v současné době již sedmáctým rokem jako dispoziční výpravčí na ústředním stavědle v uzlové a pohraniční přechodové stanici Břeclav. Taková je stručná pracovní vizitka Miroslava Maincla, který současně působí jako místopředseda ZV OSŽ v železniční stanici Břeclav, kde vykonává také funkci inspektora BOZP. Je rovněž členem Republikové rady OSŽ při SZDC v sekci řízení provozu.



„Jako výpravčí jsem začínal v roce 1985 na lokálce Mutěnice – Kyjov, ta je dnes již zrušena a nahrazena cyklostezkou. Po malém extempore jako soukromník jsem se vrátil na dráhu a sloužil jako výpravčí na hlavním tahu (koridoru) v Zaječci a Modřicích (trať Brno – Břeclav). Dnes sloužím na ústředním stavědle v Břeclavi. Do roku 2014 zde byla reléovka, v současné době, po přestavbě celé stanice, jsou jízdy vlaků zajišťovány s pomocí jednotného obslužného pracoviště (JOP),“ přibližuje Miroslav Maincl svoji práci, která ho podle jeho slov stále velice baví, navzdory dosti vysoké pracovní vyčlenosti. „Naše práce je dnes z velké části tvořena nejen dopravou, ale také kontrolou různých aplikací, údajů v GTN (Graficko-technologická nadstavba). Velké množství různých přečíslování vlaků mi

někdy připomíná nebezpečnou hru s čísly. Na třech kilometrech jízdy se vlak dokáže i třikrát přečíslovat!“

V příštím roce (2016) by řízení dopravy v železniční stanici Břeclav mělo přejít na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově. Jak tuto změnu vnímají výpravčí v Břeclavi? „Myslím, že mohu mluvit za 99 procent svých kolegů, když řeknu, že pohraniční přechodové stanice, včetně Břeclavi, by do CDP neměly být zahrnovány,“ říká Miroslav Maincl. Toto tvrzení zdůvodňuje faktem, že v Břeclavi je velké množství místní práce, jejíž řízení přímo z místa je jednodušší a efektivnější. K tomu přistupuje fakt, že Břeclav je přechodovou stanicí na Slovensko a do Rakouska a působí zde také velké množství soukromých dopravců, s nimiž je výhodnější přímý kontakt. Navíc se přemístěním řízení provozu z Břeclavi do Přerova v podstatě nic nešetří, počet výpravčích (dispečerů) zůstane téměř zachován. „Úspora na plátech je z mého pohledu téměř nulová,“ konstatuje M. Maincl. Navzdory všem těmto argumentům se rozhodnutí o přechodu na CDP nemění. Pokud břeclavští výpravčí přejdou pod CDP, budou první z celé republiky, kteří budou řídit přechodovou stanicí s velkým provozem „na dálku“. Všechny ostatní přechodové stanice (Děčín, Bohumin atd.) jsou řízeny z místa a i v těchto stanicích je proti zavedení CDP odpor.

Pokud se týká práce, kterou Miroslav Maincl vykonává v odborech (OSŽ), je podle jeho slov smysluplná, především s ohledem na kvalitní vyjednávání kolektivní smlouvy, které jsou na dráze oproti jiným podnikům značně nadstandardní. „Co mě ale dosti hněte, je fakt, že na práci OSŽ parazitují odborové neorganizovaní zaměstnanci, kteří se jen vezou a spoléhají ve všem na OSŽ. S tím by se rozhodně mělo něco udělat! Hlavně díky spolupráci s naším předsedou ZO OSŽ, Karlem Tomečkem, věřím v další pokračování společných odborů.“

Navzdory všem problémům zůstává Miroslav Maincl věrným členem OSŽ, v němž působí od jeho založení. Také všichni jeho kolegové výpravčí jsou členy OSŽ, organizovanost na ústředním stavědle v Břeclavi je tak stoprocentní!

Miroslav Čáslavský



Pohled na relační koleje, kde se sestavují nové vlaky.

NAVŠTÍVILI JSME

Brno Maloměřice, spádovištní stavědlo

Na spádovišti v železniční stanici Brno–Maloměřice se spouštějí vozy podle předem stanoveného turnusu, který reaguje na příliv zátěže – převážně ve dvanáctihodinových (v noci jedenáctihodinových) směnách. „V pondělí a v sobotu jsou směny kratší, v neděli se neposunuje. Zajednu směnu zde spustíme v průměru 250 vozů,“ říká vedoucí posunu na spádovištním stavědle (pracovišti 1. zálohy) Lubomír Fiala, který za pomoci tříděnký dávká pokyny posunovači, který vozy vyvážuje. Oba muži mají své stanoviště v rekonstruovaném spádovištním stavědle, odkud vozy „padají“ přes kolejové brzdy na jednotlivé relační koleje. „Oproti dřívějšímu zde máme nová okna, stavědlo je zateplené a původní lokální vytápění kamny je nahrazeno stropními zářiči. S dřívějším stavem se to nedá vůbec srovnat,“ pochvaluje vedoucí posunu zlepšení pracovního prostředí, které zde nastalo zhruba před rokem.

Vyvěšené vozy, buď jednotlivé, nebo v menších skupinách sjíždějí z kopce dolů směrem na tři elektronicky řízené kolejové brzdy, jejichž modernizace proběhla před čtyřmi lety. V závislosti na váze vozů je obsluhuje brzdař, který má své stanoviště na stavědle číslo 2, spolu se signalistou. Ten po přibrzdění vozů přestavuje výhybky na určené koleje, kde již čekají další posunovači, kteří za pomoci zářáček vozy dobrzdí a svádějí je do relačních skupin. „Každý ze čtyř, někdy jen tři posunovačů – zářáčeků má na starosti až osm kolejí, takže za směnu se docela nachodí,“ konstatuje vedoucí posunu, který má s posunovači pod kopcem spojení prostřednictvím vysílačky.

Doby, kdy se na spádovištním stavědle v Brně Maloměřicích denně rozposunovávalo více než tisíc vozů za směnu, jsou dnes již nenávrtnou minulostí. Pokles zátěže se zákonitě projevil i na počtu obsluhujících pracovníků, přede-

vším posunovačů. „Pamatuji ještě doby, kdy pod kopcem zachytávalo vozy i osm posunovačů,“ vrací se vzpomínkou do minulosti vedoucí posunu. „Jejich práce opravdu není lehká a tak si určitě zaslouží úpravy, kterých se v posledních dvou letech dočkali,“ dodává s poukazem na malé domečky v kolejkách, v nichž tráví posunovači přestávky v práci.

Podle předsedkyně zdejšího ZV OSŽ Marcely Kohoutové se tyto posunovačské útluky dočkaly v posledních dvou letech podobných úprav jako spádovištní stavědlo, takže odpovídají základním požadavkům bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). „Byla zde vyměněna okna, dveře, provedena rekonstrukce elektřiny, zavedeno nové osvětlení, provedena výměna lokálního topení za elektrické topné panely a došlo i na malování. Jak dále předsedkyně dodává, na BOZP se zde nezapomíná, i když vzhledem k finančním prostředkům, které jsou na tento účel k dispozici, je to někdy složité.“

A k jakým dalším změnám došlo v Brně Maloměřicích v posledních několika letech? Prodána byla administrativní budova, nazývaná Hrad – dnes jsou z původních kanceláří vytvořeny ubikace pro sociálně slabé brněnské občany. Ještě před čtyřmi, pěti lety zde byly ordinace lékařů, kanceláře, zasedací místnosti a další zázemí vedení této uzlové stanice. Dnes zde pro dráhu funguje pouze zasedací místnost (mimo jiné ji využívá i zdejší ZV OSŽ). Přestěhování byly i nocležny, které využívali především strojvedoucí. „V současné době sídlí vedení Provozního pracoviště ČD Cargo v provozní budově přímo mezi kolejemi. Ta by také potřebovala opravu, ale do doby, než se vyřeší majetkové vztahy, se v budově udržuje jen to nejnětější,“ dodává závěrem Marcela Kohoutová. Miroslav Čáslavský



Vedoucí posunu na spádovištním stavědle v Brně Maloměřicích Lubomír Fiala.

ZE SVĚTA

Bratislava zavádí od listopadu nové jízdné

Se záměrem přimět více lidí, aby před cestováním vlastním autem dali přednost využití služeb veřejné městské dopravy, má radním slovenského hlavního města pomoci nová úprava cen jízdného. Cena hodinového lístku bude v Bratislavě od listopadu dražší, neboť místo 90 centů bude stát 1,20 eura. Novinkou však je obnovená půlhodinová jízdenka za 0,90 eura. Přijemná je i zpráva, že čtvrt hodinový lístek za nezměněnou cenu 0,70 eura bude od listopadu přestupní jako všechny ostatní lístky. Cestující si budou například moci zakoupit i jízdenku na elektrickou dopravu na sedm dní za 10,40 eura. Lacinější budou od listopadu i lístky na jeden, tři nebo sedm dní. „Jediný přínos je v tom, že čtvrt hodinový lístek bude přestupní, ale pokud bude někdo cestovat déle, pak zaplatí stejně nebo i více, než doposud,“ upozornila organizátorka akce Zelená Bratislava Mária Fuseková Tallgová v deníku Hospodárske noviny. Jan Hála

Švýcarské dálkové vlaky nebudou čekat na opožděné spoje

Na základě testu, který Švýcarská spojovací dráha (SBB) v současnosti provádí v trojúhelníku Curych – Bern – Basilej, dálkové vlaky neče-

kají na opožděné regionální spoje. Pilotní projekt potrvá vždy od časného rána do téměř 20. hodiny každého dne do poloviny prosince letošního roku. „V tu dobu máme sice nejen značné vytížené spoje, ale i častou nabídku. Pokud pasážér zmešká přípoj na dálkový vlak, zpravidla mu brzy jede další,“ sdělila mluvčí SBB Lea Meyer v deníku Schweiz am Sonntag 24. října. Cílem projektu je dle mluvčí dosáhnout úpravou železniční sítě „spolehlivějších přípojů a více spokojenějších zákazníků“. Přesnost vlaků SBB byla v prvních třech čtvrtletích tohoto roku 87,9 procenta, uvedl deník. Jan Hála

Polská železniční infrastruktura se modernizuje

Modernizace polské železniční infrastruktury se rozjíždí. Oznamil to provozovatel železniční infrastruktury v Polsku PKP PLK. Již letos má být investováno místo 11 mld. zlotých 14 mld. (cca 3,5 mld. euro). Mezi největší projekty patří modernizace evropské trati E59 z Poznaně do Vratislavi a spojení Varšavy na jih a jihovýchod do Radomi a Lublinu směrem na Ukrajinu. Většina financí pochází z rozpočtu EU a to pro léta 2014–2020, kdy má mít Polsko z fondů EU k dispozici něco přes 100 mld. eur. Na rozdíl od předchozích 7 let, kdy se Polsko především soustředilo na výstavbu silnic, tak těchto 7 let by měla mít přednost železnice. Do roku 2020 by samotné

VŠIMLI JSME SI

● V PÁTEK 13. 11. 2015 navštíví v doprovodu studentů pražských středních škol s dopravním a technickým zaměřením ministr dopravy Ing. Dan Ťok výstavu KOLA 2015 v Lysé nad Labem, součástí výstavy bude i prezentace nové elektrické jednotky InterPanter. V železniční stanici Lysá nad Labem budou rovněž vystavena historická vozidla KŽČ zachráněná pro železniční nostalgii a taktéž nejmmodernější motorový vůz řady 813 II. generace od výrobce ŽOS Zvolen. V provozu bude i modelové kolejiště.



● TŘETÍHO LISTOPADU proběhla zátěžkávací zkouška nových železničních mostů na trati z Lovosic do Zálhovic. Zkoušek se zúčastnila plzeňská parní lokomotiva 475.111 a děčínský kolejový jeřáb EDK 750. Na snímku J. Rajnyše právě probíhá měření středního dílu mostů přes Labe. V pozadí se nachází objekt Lovochemie. Vlaky se na trať, která byla z důvodu stavebních prací uzavřena od 1. 8., vrátí opožděně oproti předpokladu výluky až 9. listopadu v půl čtvrté odpoledne. Součástí výluky v tomto úseku tratě č. 087 byla výměna celkem devíti mostů.



● KOLEJOVÉ BRZDY jsou dnes již běžnou součástí spádovištních stavědel. Dřívější přibrzdování spouštěných vozů pomocí kladečných zářáček je téměř zapomenuto a v dnešní době se vozy přibrzdí před vjezdem na relační koleje pod spádovištěm převážně kolejovými brzdami. Na snímku je k vidění v železniční stanici Brno Maloměřice. Je jednou ze tří elektronicky řízených kolejových brzd, ovládaných ze stavědla číslo 2. Více se o práci maloměřického spádoviště můžete dočíst v reportáži na této straně.



● V PLNÉM PROUDU je kompletní přestavba žst. Litoměřice horní nádraží za zhruba 300 mil. Kč, která bude po skončení stavebních prací bezbariérová. Nyní jsou zde již vybudována dvě nová ostrovní nástupiště o výšce 550 mm nad temenem kolejnice s nástupní hranou v úrovni podlahy vlakové soupravy, což umožní pohodlné a bezpečné cestování. Snímek Tomáš Martinek.

● NA NÁDRAŽÍ V PŘEROVĚ byl otevřen nový koutek pro děti. Ve zdejší ČD centru mají děti vyhrazeno místo, kde si mohou hrát, malovat si a krátksi někdy dlouhou chvíli na vlak. Přípravny jsou pro ně pastelky a omalovánky a také hračky, se kterými si mohou pohrát na koberečku. Celý dětský koutek je pod dohledem zaměstnanců Českých drah.

„Dcera“ MSC kupuje portugalského nákladního dopravce CP Cargo

V Ženevě sídlící lodní společnost Mediterranean Shipping Company (MSC) získala prostřednictvím své dceřiné společnosti MSC Rail Portugal nákladního dopravce CP Cargo. Ta se tak stala nezávislou na portugalské státní železnici. Kupní cena byla 55 milionů eur. Ke koupi došlo v rámci snižování státního dluhu, nařazeného Portugalskou Evropskou unií. Privatizaci nařídila portugalská vláda v březnu t.r. Za prodej CP Cargo obdržel Portugalsko dva miliony eur. Lodní společnost převzala za dopravce veškeré závazky a slíbila i snížit dluhy a zachovat stávající ceny tarifů. Pasiva CP Cargo činila v březnu 190 milionů eur. Jako železniční dopravce nákladní dopravy by MSC Rail Portugal chtěl konkurovat španělskému státnímu dopravci Renfe. Z Transportweb, 14. 9. 2015, zpracoval -sh-

Obzor č. 22 – 3. prosince 1990

V prvním roce existence OSŽ patřila k základním požadavkům odborářů, kteří se právem obávali budoucího propouštění zaměstnanců, takzvaná definitivita. V obsáhlém článku „Definitiva v ČSD“ na první a třetí straně Obzoru č. 22 rozebírá pracovníce Výzkumného ústavu železničního tuto problematiku především na základě praxe některých evropských železnic, které využívají status tzv. definitivních pracovníků, tedy těch, kterým není možno dát výpověď. V článku se vysvětluje poměrně složitý postup, který čeká žadatele o definitivitu, včetně požadavků, které jsou na ně kladeny. Autorka rovněž připomíná, že základním předpokladem pro zavedení definitivy je systemizace služebních míst. Podle jejího názoru by právě tento předpoklad mohl být bariérou pro zavedení definitivy u nás. V závěru článku se uvádí, žeby obdobné pracovní a mzdové perspektivy železničářů měl přinést sociální program, který se v té době dokončoval.

Jednání Ústředí OSŽ, o jehož průběhu přináší Obzor stručné informace na první straně čísla, mimo jiné schválilo jednu z variant budoucího uspořádání Ústředí OSŽ, a to tu dosavadní, tj. 32 členů Ústředí, 4 členů Představenstva, doplněného o 6 tajemníků pro odvětví. Na základě návrhu sekce odvětví doprava a přepravy bylo projednáno vytvoření národních komor OSŽ.

V rozhovoru s náměstkem ministra dopravy se dočteme o budoucnosti železničního škol-

ství a zdravotnictví. Náměstek ministra zde uvádí, že ministerstvo má i nadále zájem o udržení vlastního školství a zdravotnictví. „Předností obou jsou prokazatelné, spočívají v sepětí s praxí,“ uvádí se v článku.

Další obsáhlý rozhovor na straně 3 se věnuje cestovní kanceláři OSŽ, která byla založena na jaře 1990. „Místo bohaté nabídky cest se v našem časopise začaly objevovat omluvné články a informace o zrušených zájezdech,“ píše se v úvodu. Jak z textu vyplývá, Ústředí nemělo vytvořen funkční systém práce cestovní kanceláře a pracovníci, kteří byli touto prací pověřeni, neměli potřebné organizační schopnosti, proto v prvních měsících fungování docházelo k některým nezdárům. Jak vyplývá z odpovědí v rozhovoru, OSŽ se myšlenky vlastní cestovní kanceláře nechtělo vzdát a počítalo se zlepšením práce díky provedeným personálním a organizačním změnám.

V článku „Žeby hráček vášně pana přednosty?“ se dočteme o tom, že v železniční stanici Pardubice byla zrušena jediná zdejší čekárna a přednostka její prostor pronajal soukromé firmě, která zde zřídila hernu. Podle autora textu tento krok nejen odporuje železničnímu přepravnímu řádu, ale navíc přitahuje na nádraží mnoho podivných „živlů“. Autor článku konstatuje, že krátce po zvýšení ceny jízdného tak v Pardubicích došlo ke zhoršení služeb pro cestující.

Zdeňka Sládková

Dopravní vzdělávací institut slaví deset let, ekonomicky se postavil na vlastní nohy

(Pokračování ze str. 1)

Kdybych to měl porovnat na rozsah činnosti, které DVI zajišťoval v roce 2005 a které zajišťuje dnes, tak ten pokles je o třicet lidí,“ říká dále Aleš Vodák s tím, že v době vzniku neměl DVI například Centrum technického vzdělávání v České Třebové se sedmnácti zaměstnanci (to jsou tzv. techničtí školaři, kteří provádějí výchovu a pravidelná školení pro strojvedoucí a vozmistry). „To byl náš první asi i nejvýznamnější projekt na rozšíření produktového portfolia DVI, který byl realizován v roce 2007. Následně jsme našli činnost rozšířili o provozování DVS (Dopravní vzdělávací středisko), kde nyní máme 6 zaměstnanců. Později k nám pak byla převedena Svářecí škola (v České Třebové), která nyní sídlí v prostoru bývalých sovětských kasáren, v budově, která už je naše a kde pracuje šest lidí. Poslední významnou změnou s dopadem na počet našich zaměstnanců bylo převedení Centra psychologických služeb do DVI, kde nyní máme 4 psychology. Naopak cca o 10 zaměstnanců jsme snížili náš stav z důvodu ukončení, respektive

outsourcingu, části činnosti. Zjednodušené řečeno, to co zajišťovalo tehdy devadesát zaměstnanců, dneska dělá šedesát. Když vám o třetinu klesne počet lidí, kteří zajišťují stejnou činnost, tak se to musí projevit v oblasti produktivity práce.“

Ostatně výše uvedené informace jsou i ekonomicky podloženy. „Když jsem přišel na DVI, tak roční tržby na jednoho zaměstnance činily kolem 600 až 700 tisíc, dneska jsme v tržbách přes milion na jednoho zaměstnance za rok, což pochopitelně musí být vidět na hospodářských výsledcích,“ konstatuje Aleš Vodák s tím, že společnost Dopravní vzdělávací institut je díky transformaci po celých deset let v zisku. „Hlavním úkolem v roce 2005 bylo dostat se do černých čísel, být v zisku, a to se podařilo. Náš hospodářský výsledek je prakticky každoročně nad plánem,“ uzavírá.

Více naleznete v reportáži „Dopravní vzdělávací institut slaví deset let existence,“ ze dne 23. 10. 2015 ve Zpravodajství On-Line na webových stránkách OSŽ (www.osz.org).

Michael Mareš

PRÁVNÍ PORADNA

Odborný rozvoj zaměstnanců (3/6)

Ve druhé části uveřejněné v Obzoru č. 21 bylo charakterizováno prohlubování kvalifikace. Ve třetí části tuto problematiku dokončíme.

Zaměstnanec je povinen podrobit se závaznému pokynu zaměstnavatele, aby se zúčastnil školení k prohloubení kvalifikace, bez ohledu na výši nákladů s tím spojených. Jediná výjimka je v případě, že předpokládané náklady na prohlubování kvalifikace hrazené zaměstnavatelem dosahují aspoň 75 000,- Kč. Zaměstnavatel může (ale nemusí) uzavřít se zaměstnancem kvalifikační dohodu (bližve následujících číslech Obzoru), která bude obsahovat stabilizační závazek setrvat u zaměstnavatele po sjednanou dobu, maximálně 5 let po prohloubení kvalifikace, v pracovním poměru. V tomto případě není možné prohlubování kvalifikace zaměstnanci nařídít a zaměstnanec může (ale nemusí) nabídku zaměstnavatele akceptovat. V tomto případě odmítnutí zaměstnancem takového pokynu k prohloubení kvalifikace by nemohlo být považováno za porušení povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci.

Vzhledem ke skutečnosti, že účast zaměstnance na školení a studiu za účelem prohloubení kvalifikace je výkonem práce, za který zaměstnanec náleží mzda nebo plat, lze porušení povinnosti zaměstnance s tím souvisejících kvalifikovat jako porušení povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci. Pokud se zaměstnanec školení neúčastní a jinou práci nekoná, může být dle ustanovení § 348 odst. 3 ZP doba jeho nepřítomnosti na školení pro projednání zaměstnavatele s příslušnou odborovou organizací posouzena jako neomluvená absence.

Finanční náklady na prohlubování kvalifikace nese zásadně zaměstnavatel. Vzhledem ke skutečnosti, že prohlubování kvalifikace je povinností zaměstnance vyplývající z pracovního poměru, představují tyto náklady náklady zaměstnavatele na výkon závislé práce ve smyslu ustanovení § 2¹⁾ ZP.

Jestliže zaměstnanec požaduje finanční náročnější formu prohlubování kvalifikace a vyhoví-li zaměstnavatel žádosti zaměstnance, může se zaměstnanec na nákladech prohlubování kvalifikace finančně podílet. Vhodné bude,

aby o finanční účasti zaměstnance byla se zaměstnavatelem sepsána písemná dohoda. Spoluúčast zaměstnance na nákladech však nesmí být vyšší než částka přesahující náklady na prohlubování kvalifikace původně navržené zaměstnavatelem. V případě, že nebude zaměstnavatel s jinou formou prohlubování kvalifikace souhlasit, je zaměstnanec povinen absolvovat vzdělání stanovené zaměstnavatelem.

Pro některé zaměstnance upravují prohlubování kvalifikace zvláštní předpisy, které nejsou právní úpravou v zákoníku práce dotčeny (jedná se např. o povolání pedagogického pracovníka²⁾, lékaře, zubního lékaře a farmaceuta³⁾, všeobecná sestra, zdravotní laborant, klinický psycholog⁴⁾, úředník⁵⁾).

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

¹⁾ 1) Závislou prací je práce, která je vykonávána ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance, jménem zaměstnavatele, podle pokynů zaměstnavatele a zaměstnanec ji pro zaměstnavatele vykonává osobně. 2) Závislá práce musí být vykonávána za mzdu, plat nebo odměnu za práci, na náklady a odpovědnost zaměstnavatele, v pracovní době na pracovišti zaměstnavatele, popřípadě na jiném dohodnutém místě.

²⁾ zákon č. 563/2004 Sb., o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

³⁾ zákon č. 95/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání odborné způsobilosti a specializované způsobilosti k výkonu zdravotnického povolání lékaře, zubního lékaře a farmaceuta, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁾ zákon č. 96/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání způsobilosti k výkonu nelékařských zdravotnických povolání a k výkonu činností souvisejících s poskytováním zdravotní péče a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o nelékařských zdravotnických povoláních), ve znění pozdějších předpisů

⁵⁾ zákon č. 312/2002 Sb., o úředních územních samosprávných celcích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2015

I. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ

Stav Podpůrného fondu OSŽ (dále jen „PF OSŽ“) k 1. 1. 2015 činil **6 901 753,28 Kč**

Příjmy celkem I. pololetí 2015:

Příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob **507 865,25 Kč**
Celkem **507 865,25 Kč**

Výdaje celkem za I. pololetí 2015:

Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2015 **265 000,00 Kč**
Celkem **265 000,00 Kč**

Stav prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2015 činil **7 144 618,53 Kč**

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ

Z PF OSŽ za I. pololetí 2015 byly vyplaceny dávky celkem **16** žadatelům v celkové částce **265 000,- Kč**.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny **16** žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobě nemocí, podstoupení operací smyslových orgánů (očí) z důvodu zachování specifické zdra-

votní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **265 000,- Kč**.

Tři žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ nebyly rozhodnutím Představenstva OSŽ schváleny pro nesplnění podmínek pro přiznání dávky z PF OSŽ ze strany žadatele ve smyslu Statutu PF OSŽ (nejednalo se o tíživou sociální situaci).

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ – ústředí. Tyto žádosti jsou vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ – ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocná v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nestačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ – ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvem OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajišťováno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ – ústředí, v souladu s příslušnými funkcemi OSŽ.

ESO OSŽ – ústředí konstatuje, že žádosti čle-

nů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení (k projednání Představenstvem OSŽ) většinou úplné a to i přes uskutečnou novelizaci Statutu PF OSŽ dne 1. 4. 2014. V porovnání s uplynulým obdobím lze konstatovat, že v poslední době je oddělením ESO OSŽ – ústředí zaznamenáno postupné mírné zlepšení. Přetrvávající nedostatky lze shrnout následovně, chybějící údaje o:

- konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny),
- návrhu na výši dávky,
- obdržení podpoře ze SF zaměstnavatele, resp. FKSP nebo prostředků ZO OSŽ.

Nedostatečným se rovněž jeví dodání jednotlivých žádostí písemnostmi, majícími charakter listinných důkazů, i když i zde dochází k postupnému zlepšení. Výše charakterizované skutečnosti představují ve svém důsledku další zbytečnou administrativu.

Stejně jako v předchozích obdobích byly i v průběhu I. pololetí roku 2015 ZO OSŽ i jednotlivci v čtrnáctideníku „Obzor“ vyzýváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zaslali finanční příspěvky, protože tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat finanční pomoc.

Luděk Šerble
analytik rozborů
JUDr. Petr Večeř
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Ještě jednou „Chomutov včera a dnes“, doufám, že naposled

Jako autor tohoto článku v Obzoru č. 18 připomínám jeho závěrečný odstavec, který zní, opakují: „Jsem si vědom, že to, co píši, se řadě příznivců železnice nebude líbit. Mně je to také líto, ale dát si klapy na oči přece jen nemohu.“ Takže s obdobnou kritikou, která se ozvala z pera mého oponenta Martina Kubíka jsem téměř s jistotou počítal. Ze však dělám medvědí službu rušitelům železnice, je dost odvážné tvrzení oponenta a redakce by mu mohla dát přeciště desítky svých článků, jež jsem psal do Obzoru několik desítek let. Pravda, většinu z nich jsem psal pod zkratkou, neboť mé povaze odpovídá nezviditelňovat ani tak své jméno, ale názor.

Abyste mým článkem rádne pochopeni, musím sdělit, že pocházím z rodiny železničářů, takže jsem byl už jako chlapec držitelem režijního průkazu. Z Ústeckého kraje pocházím a trátě, o kterých je řeč, jsem mnohokrát projel jako ze své záliby, tak služebně, neboť celý život jsem nikde jinde než na železnici nepracoval. Pokud píšete nějaký článek, tak je o něčem, co jsem na vlastní oči viděl. Mám před sebou vždy podrobnou mapu oblasti, včetně jízdních řádů železničních i autobusových, a to jak současných, tak i historických, pokud je lze sehnat. V tomto případě to plně platí.

I historii je třeba alespoň obrazně znát, neboť něco, co bylo dávno zrušeno, lze uplatnit i v jiných podmínkách a může přinést i velmi vysoký efekt; příkladem je např. opětovné zavedení zastávek na znamení, které, světe div se, existovaly již za Rakouska-Uherska u smíšených vlaků. V žádném případě však nelze mít k historii vzhledem ke změně podmínek pouze idealisticky nostalgický přístup. Vždy je třeba hodnotit, co má jen třeba malou naději na úspěch, buď hned a nebo v budoucnu, a tyto věci připomínat.

Nyní k věci. Zrušení trati Křimov – Reitzenheim a Vrskaň – Počerady jsem uvedl pouze

Konec pokladny i ve Volyni

Zatímco železniční stanice Strakonice byla nákladně i citlivě rekonstruována zřízením nových nástupišť, podchodu a fungujících výtahů, sousední deset kilometrů vzdálená Volyně na šumavské trati Strakonice – Vimperk – Volary byla od 25. června zbavena posledních zaměstnanců zrušením osobní pokladny a tím i trvalému uzavření čekárny. Je na pováženo, že byla zrušena pokladna ve městě, které je sídlem několika středních škol a významným centrem regionálního významu. Prostě žijeme ve státě, kde nejsou peníze na platy pro obyčejné lidi,

jako historický fakt. Při projíždění trati vidím před sebou sólo motorový vůz – věžák ve stanicích Vrskaň a Počerady, vždy nedostatečně obsazený. Trať Křimov – Reitzenheim – její osud jsem prožil s lítostí, neboť šlo o nejkratší spojení Chomutova s městem Chemnitz, ale její obnova je nerealistická. Nevím, proč můj oponent hovoří o odsunu Němců, neboť jde o známou realitu. Když už jsme ale u toho, tento odsun jsem viděl na vlastní oči a z domu svých rodičů bylo odsunuto pět osob. Bylo mi osm let a vidím to dodnes před sebou. To by dalo na celý román. Vím tedy, jak to vypadalo i po odsunu.

K trati Chomutov – Vejprty nemohu nevidět obloky hned po výjezdu z Chomutova s následkem toho, že z Chomutova do Křimova je to po trati asi téměř třikrát tak daleko než přímo po silnici. To samé je na německé straně. Pro dojíždění do práce či školy je to neúnosné. Nejsme v době První republiky. Nostalgicky je mi velmi líto, když vidím ve Vejprtech krásný hraniční železniční most, po kterém již nejezdí vlaky. Ale přemýšlím, co lze ještě udělat. Poloi-dealisticky si myslím, že alespoň do většího města Annaberg. To vidím jako jedinou smyslupnou věc.

Můj oponent se také diví, cituji: „že řada železničních odborníků zdůrazňuje nevýhodu těch stanic, které jsou vzdáleny od centra měst“. Mírně řečeno, poznámkou jsem překvapen, nebudu na ni odpovídat a doporučím, ať se těchto odborníků sám optá.

K bývalé zastávce Holeděček musím říci, že neleží v centru obce, ale na jejím konci, a nejde o podstatnou záležitost. Podstatné je to, že nikdo z ní nepojede do Žatce přes další tři vložené zastávkové body 9 km s přestupem na autobus do města, což jsou další 2 km. Po silnici je to jen 5 km a to bez přestupu a autobus zastavuje na několika místech. Nikdo nemůže

přítvat časem, ani penězi. Taková doba dnes není. Nevím, kolikrát tuto cestu přestupním autobusem podstoupil oponent, já sám také nevím kolikrát, ale dvojnásobné číslo je to určité. Nevím, co je na tom autorovi, jak sám píše, usměvného. Toto slovo měl, dle mého názoru, lépe zvážít. Já si zase vzpomněl na jeden slavný český román, jehož hrdina proslul rčením, že z Tábora se dá jít do Českých Budějovic i přes Písek. I to je možné.

Při jízdách občanů z Chomutova do Prahy, ale i z Mostu do Prahy, jsou dva nešťastné limitující úseky a to Žatec – Lužná u Rakovníka a Louny – Slaný. Rozhodující jsou kilometry a jízdní doby. To se nezmění a utajovat tyto skutečnosti je nesmysl.

Je spousta případů, kdy železnici v tomto kraji bylo ublíženo. Tyto konkrétní návrhy jsou obsaženy v mém článku, který leží v redakci již několik týdnů pod názvem „Několik poznámek k železnicím Ústeckého kraje“. Pokud ho redakce zveřejní spolu s tímto článkem, pak to vytvoří obraz, jak to s železnicí myslím doopravdy. Závěrem chci mému oponentovi poděkovat za kritiku, která mě donutila napsat ještě něco víc. Vím, že je autorem mnoha velmi dobrých článků a žije pro železnici tak aktivně, jako málokdo. Děkuji mu též za výměnu názoru, ve kterých ho chápu, jen se vším zcela nesusouhlasím. To však pokládám za zcela normální a své názory a zejména návrhy nikomu nevnucuji a ponechávám to zcela na čtenářské obci.

Ing. Ludvík Vožeh

Několik poznámek k železnicím Ústeckého kraje

Nelze pominout to, co se výborně povedlo, a to je stávající osobní doprava na hlavní Severozápadní magistrále, kde lze řešení označit za perfektní. Možná by se hodilo několik drobných připomínek, které by se mohly hodit dříve či později. Nelze zapomenout, že je možno jezdit okružním způsobem Ústí n. L. – Most – Louka u Litvínova – Ústí n. L., tedy vést vlaky bez jejich ukončení v Mostě, kdy by se ztožnila výchozí a cílová stanice v jednu. Nelze též přestat usilovat o elektrizaci velmi krátkého úseku (2 km) Louka u Litvínova – Litvínov. Ještě též zbývají pro elektrizaci dva krátké úseky, a sice Kadaň – Pruněřov – Kadaň předměstí a Chomutov město – Jirkov.

O nápravu je třeba usilovat v případech, kde byly ČD neúspěšně vyhnány autobusovou dopravou a sice:

a) prodloužit vlaky na trati 160 z Plzně až nejméně do Podbořan,

b) obnovit osobní dopravu na tratích Oldřichov u Duchcova – Děčín a Most – Lovosice.

Se zvláštní intenzitou hlídám, aby nedošlo ke zrušení železničního spojení Teplice – Lovosice a trať byla opravena. Ještě bych chtěl připomenout osud moldavské tratě. Provádět zde jednou či dvakrát do roka nostalgické jízdy nestačí k tomu, aby trať nedopadla tak, jako Chomutov – Vejprty. Nutno přijít s něčím novým. Reálně uskutečnitelné by bylo, kdyby k oněm málo vlakům, které na Moldavu zajíždějí, byly v letním období zavedeny mikrobusey do stanice Holzhaus a tím chybějící trať na německé straně přemostěna. Obnova traťového úseku je nereálná. Psal jsem o tom již vícekrát. Jenom skutečnost, že trať je kulturní památkou, její horní část nezachráná.

Ing. Ludvík Vožeh



Vykládka uhlí ve Volyni; dříve stál vůz k vykládce v každé „vesnici“ každý den.



Zvláštní vlak v čele lokomotivou T435.003 „Malý Hektor“ přijíždí do Českého Šternberku.

Putování šternberskou historií

S přicházejícím podzimem a končícím měsícem říjnem přichází i konec turistické sezony. Při této příležitosti se koná již tradiční slavnost na hradě Český Šternberk tzv. „Putování šternberskou historií“. Jedná se o akci, při níž v okolí hradu a na hradě samotném při prohlídce ožívají postavy, které žily na hradě a v okolí. Připomínají různé mezníky historie hradu.

Na tuto zajímavou akci byl v sobotu 24. 10. 2015 vypraven společností Posázavský Pacifik

zvláštní nostalgický vlak z Benešova u Prahy do Kácova a zpět. Samozřejmě neopomenut zastavit na zastávce pod hradem Český Šternberk. V čele soupravy přípojných vozů 020 Bix se představil „Malý Hektor“ T 435.003 z roku 1959. V jednom z přípojných vozů je udělán barový pult a kromě občerstvení a prodeje upomínkových předmětů nechybějí ani točený pivo a mok.

Vít Mareš

Cyklohráčkem do Zlonic

V sobotu 31. 10. byla na závěr sezony prodloužen (jako upoutávka na příští sezonu, kdy bude jezdit pravidelně až do Zlonic odpolední pár) zážitkový vlak Cyklohráček z Prahy Masarykova nádraží přes Noutonice až do Zlonic. Ve Zlonicích byl přípoj muzejní Karosou k soukromému železničnímu muzeu v Lisovicích, vzdáleného asi 1,2 km od žst. Zlonice. Muzeum sídlí v bývalém statku, bohužel není napojeno na železniční síť. Jistě by bylo lepší, kdyby muzeum zůstalo jak bylo původně založeno v objektu výtopny a prostoru manipulačních kolejí v žst. Zlonice. Patrně to nešlo kompetičně vyřešit a výsledkem je chát-

rání budovy výtopny, která má již vyražená vrata. Muzeum ve statku je pěkné, expozice je nostalgická, že pravému železničáři je až do pláče, že tento svět spolehlivě elektromechaniky a dopravních kanceláří obsazených výpravčími nezadržitelně mizí. Ještě, že jsou lidé jako muzejník Ing. Tomáš Cech, který exponáty s láskou zachránil a opatruje. Škoda, že takoví lidé jsou z dráhy odcházejí. V expozici je také historický nákreš jízdní řád staré Pražsko-duchcovské dráhy, na níž leží i Zlonice. Impozantní jsou i stará kamna musgráfky.

Martin Kubík



Takové „hafo“ lidí bylo v žst. Zlonice po příjezdu Cyklohráčku, 31. 10. kolem 15.30 hodin.

120 let místní dráhy Benešov – Vlašim a 40 let od zrušení dráhy do Dolních Kralovic

Dne 29. října 2015 byla v zámku ve Vlašimi za účasti veřejnosti a zájemců zahájena výstava k výročí těchto železničních drah. Jejím autorem je historik František Kavka, připravil ji ve spolupráci s Podblanickým vědecko-technickým klubem Benešov, s Muzeem Podblanicka ve Vlašimi a se Státním okresním archivem Benešov. Ve zcela zaplněné obřadní síni měl úvodní slovo k výstavě její autor. Hudebníci Karel Lédla a Luboš Průša doplnili atmosféru skladbami patřícími právě k železnici.

Trasa 23 km dráhy z Benešova do Vlašimi vede členitým terénem, byla dána do provozu v prosinci roku 1895. Dobře je zdokumentována také historie a vývoj české železnice včetně pobočné tratě z Českých Velenic přes Benešov do Prahy. Historické fotky a dokumenty zachycují provoz dráhy, plány stanic a zastávek.

Druhá část výstavy je zaměřena na 40 let od zrušení dráhy Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice, která od zahájení pravidelné dopravy v říjnu 1902 byla základním

dopravním prostředkem pro celou oblast. Zájemci a návštěvníci si mohou prohlédnout velkou dokumentaci tohoto zrušeného úseku tratě včetně stanic a strojního vybavení pro provoz na dráze, včetně vývoje motorizace tratě.

Výstava se koná do 29. 11. 2015, otevřena je denně kromě pondělí od 9.00 do 12.00 hodin a od 13.00 do 16.00 hodin. Zájemci jsou srdečně zváni, výstava je vhodná i pro školy.

Petra Řihová



František Kavka, autor výstavy, často odpovídal na dotazy návštěvníků.

Legiovlak zastavil v Brně

V letošním roce vyjela na koleje SŽDC replika Legiovlaku. Vidět živě vzpomínku připomínající život našich legionářů v letech 1918 až 1920 měli možnost obyvatelé Brna a okolí od 20. 10. do 5. 11. Vlak byl navíc v sobotu 24. 10. doplněn o zatopenou parní lokomotivu řady 423.041. Legiovlak, který čítá jedenáct vozů, byl vystaven u prvního nástupiště železniční stanice Brno-Královo Pole.

Při prohlídce bylo možno navštívit, a to i s odborným výkladem, všechny vozy vyjma vozu obytného, který byl určen pro doprovázející personál. V soupravě vlaku tak veřejnost měla možnost zavítat jak do vozu prodejního, kde si do památníků měla možnost otisknout pamětní razítka nebo zakoupit některou z publikací věnujících se tématu legií. Dále zde byl vůz sanitní, kde byla na ukázkou připravena dřevěná protěza dolní končetiny, vůz poštovní, těluška, kovářský s funkční výhni, krejčovský, kde se pro legionáře opravovaly oděvy. Ve štábním voze bylo k vidění nejen několik map z míst bojů, ale i psací stroj či polní telefon. Na jednom z plošinových vozů bylo dobové obrněné vozidlo a na dalším polní kuchyně. V obrněném voze, který má zesílené stěny bočnic vyplněné štěrpkem, bylo vidět několik kulometů a v čele vlaku dokonce přes jeho otevřené čelo

směřovalo na trať před vlakem dělo.

Replika legionářského vlaku bude letos k vidění ještě ve Zlíně a v Břeclavi, kde letošní prezentační jízdu ukončí měsíc před vánočními svátky.

Jaroslav Rajnýš



„Legionáři“ ochotně zapožovali před štábním vozem.

Moudrost pro tento den

Daleko snáz se hledá chyba, než pravda.

Johann Wolfgang Goethe

Skončila další vlečka

Drážní úřad vydal dne 10. září 2015 povolení ke snesení železniční vlečky Kovohutě Holding DT. a. s., v Mníšku pod Brdy. Takto vypadá dopravní politika tohoto státu – zrušení připojení železniční dopravou do průmyslové zóny Mníšek pod Brdy.

Vinikem je i ČD Cargo a dlouholetá politika železnice, která si nedokázala po roce 1989 udržet prakticky žádné zákazníky. Zrušení vlečky Kovohutě je obžalobou „nové doby“, která dovolila takovým podnikatelům vytunelovat, co se dá. Místo, aby byl majitelem vlečky stát, zmocnil se jí jakýsi Pavol Bartoš, který ji nechá nenávratně vytrhat, neboť dojde i k úpravám terénu, což znamená, že bude zničen spodek dráhy a umělé stavby, zůstane zachováno pouze 1,2 metru (!!) vlečky z důvodu jednoho jediného vlastníka pozemku pod tratí, který se snesením nesouhlasil. To je vsměch.

Když si vzpomenu, že se na vlečku před rokem 1989 jezdilo i čtyřikrát denně, je mi k pláči. Obsluhy se konaly i v noční dobu, např. 1.30 h s nezavěšeným postrkem do km 18.055 a zpět do Čisovic.

Martin Kubík



Interiér sanitního vozu.

Literáři na trati pokřtili svou druhou knihu

Ve čtvrtek 15. 10. se v prezidentském salónku pražského hlavního nádraží uskutečnil křest nové knihy „Literáři na trati II“. Oproti loňské knize Literáři na trati se tentokrát sešly práce od 40 autorů, z nich jeden z příspěvků je až z Austrálie. Všechny autory nějakým způsobem spojuje železnice nebo cestování po železnici. Někteří pracují na dráze celý život v různých funkcích, pro jiné byla železnice pouhou pracovní epizodou. Další autory dráha a cestování po ní inspirovaly ke psaní. V knize můžete najít vzpomínky na zaměstnání v různých profesích na železnici nebo na pracovní zážitky, různé povídky, pohádky a také celou řadu básní. Někteří z autorů své příspěvky doplnili svými kresbami nebo fotografiemi.

Úvodní slovo na křtu knihy měl František Tylišar, hlavní autor celého díla, který dal dohromady tento tým autorů. Oproti loňskému křtu se jednotliví autoři již sami nepředstavovali, všechny podle abecedy představil František Tylišar. Ten také na-

značil další vizi v pokračování literární řady Literátů na trati. Autorského čtení se pak ujala paní Jitka Dolejšová, autorka několika pohádek, a přečetla jednu z nich: „O staničním rozhlase“. Druhé autorské čtení patřilo Martinu Videňskému, úspěšnému básníkovi. Přednesl z knihy „Literáři na trati II“ několik svých básní.

Po autorských čteních pak došlo na samotný akt křtu. Kmotrem knihy se měl stát Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. Ten se ale omluvil pro pracovní nasazení a kmotra tedy zastoupil Václav Rubec, vedoucí redaktor časopisu Železničář. Spolu s Františkem Tylišarem



Společná fotografie přítomných autorů knihy „Literáři na trati II“. Snímek Petr Pulc.

rem otevřeli láhev šampaňského a popřáli nové knize mnoho úspěchů.

Pak následovalo společné fotografování přítomných autorů a poté proběhla autogramiáda. Celý akt křtu knihy „Literáři na trati II“ doprovázelo lidovými písněmi hudební těleso Řehečské kvarteto, které vede jeden ze spoluautorů právě pokřtěné knihy.

Pavel Stejskal

Ostravští senioři na orientačním pochodu

Sdružení seniorů OSŽ Ostrava hl. n. připravilo pro své členy opět sportovní akci – orientační pochod. Senioři se sešli i přes nepříznivé počasí dne 14. října 2015. Velmi pěknou akci připravil člen sdružení seniorů ČD Ing. Josef Juřeník, který je také členem sportovního klubu orientačního běhu a výborný orientační běžec, který reprezentoval a i v důchodu reprezentuje naši republiku v této kategorii a umístil se vždy na předních místech. Trasu pochodu vybral – zaznačil do mapy – označil značkami a vyznačil i kontrolní místa na trase v lesoparku Bělský les; v uvedených místech pak umístil sedm kontrolních staniček. Nanič pak umístil „lampionky“ a kleštíčky, kterými se označuje startovní průkaz pro kontrolu, zda byla nalezena všechna označená stanoviště.

Bělský les se rozkládá na ploše 160 ha na okraji Ostravy. V Bělském lese je také studánka, která je označována jako Starobělské Láry, malebné místo s lesním pramenem a kapličkou vybudovanou z vysokopeční strusky ve stínu bukového porostu je na jižní části Bělského lesa.

Všichni senioři, kteří se pochodu účastnili, měli na závěr pěkný pocit z toho, že překonali lesní překážky a i přes nepřízeň počasí došli do cíle. Tam bylo připraveno hodnocení a usměrnění se i zajímavá beseda s uměleckým sochařem, který v areálu opravoval lipové klády na sochy, které budou představovat

„ráj“ a obohat tak areál o další dřevěné sochy.

Na závěr bylo vysloveno poděkování panu Ing. Josefu Juřeníkovi za jeho profesionálně připravenou akci, která všechny zúčastněné obohatila o krásný zážitek a procházku podzimní přírodou.

Helena Číková,

předsedkyně seniorů OSŽ Ostrava hl. n.



Ostravští senioři si sportovní akci užili i přes nepřízeň počasí a všichni dorazili úspěšně do cíle.

SPORT

V Olomouci se konalo mistrovství republiky v badmintonu

Ve dnech 21. – 22. října 2015 proběhlo v olomouckém sportovním centru OMEGA Mistrovství ČR železničářů v badmintonu, kterého se zúčastnilo 16 mužů a 12 žen, kteří se kvalifikovali z jednotlivých oblastí. V případě nenaplnění kvóty, především z plzeňské oblasti, byli hráči doplněni z oblastí pořádatelky, tedy olomoucké. Všechna utkání proběhla v duchu fair-play, za což patří všem účastníkům dík pořadatele, kterým byla Regionální sportovní komise OSŽ Olomouc.

V soutěži mužů zvítězil Aleš Majer (SŽDC, Oř. Plzeň) před Romanem Lukoszem (ČD Cargo, SOKV Ostrava), jako třetí se umístil Stanislav Ozimý (SŽDC, Stavební správa západ). V ženské kategorii zvítězila Šárka Gruszewska (SŽDC, PO Ostrava), druhá byla Marta Ondrušáková (SŽDC, HZS Přerov) a třetí Barbora Muchová (ČD, ZAP Olomouc).

Vladimír Tomášek

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9722 42390), odborná referentka (předplatně) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org). Sídlo redakce: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. Korespondenci zasílejte na adresu: Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. Stránka OSŽ: www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - Objednávky předplatného vyřizuje redakce (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X