

### Z aktuálních událostí

Středa 9. prosince byla nejen datem konání posledního letošního zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., ale zároveň datem podpisu podnikové kolektivní smlouvy Českých drah. Podrobněji se o změnách, které přináší, dočtete v rozhovoru s Vladislavem Vokounem na této straně. K PKS ČD bude v lednu 2016 uspořádáno šest aktivit, které proběhnou v těchto místech a termínech:

- 11. ledna - Brno, zasedací místnost PO,
  - 15. ledna - Přerov, zasedací místnost DPOV,
  - 22. ledna - Pardubice, zasedací místnost žst.,
  - 25. ledna - Praha - hl. n., kulturní sál,
  - 27. ledna - Plzeň, zased. m. E-centrum ČEZ,
  - 28. ledna - Č. Budějovice, hotel Malý pivovar.
- Podrobnosti najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org) v sekci PV OSŽ při ČD, a. s.

Informace a podrobnosti k obsahu kolektivní smlouvy společnosti ČD Cargo rok 2016 a postřehy z kolektivního vyjednávání dominovaly rovněž zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo, které se konalo v sídle Ústředí OSŽ ve středu 9. 12. 2015. „Dosáhli jsme historického úspěchu, kdy jsme dotáhli kolektivní vyjednávání – ve shodě všech odborových centrál a na základě zaměstnavatelského návrhu – až do zdárného konce, tedy do té podoby kolektivní smlouvy, kterou jsme podepsali 2. 12. 2015.“ řekl na úvod předseda PV Radek Nekola. Kromě udržení či mírného navýšení dosavadních benefitů byl nasmlouván mzdový nárůst 1 % a zaměstnanci navíc dostali finanční odměnu za splnění, respektive překročení podnikatelského plánu (půl procenta průměrného výdělku za leden až říjen, v průměru jde o 1500 Kč).

V době konání Podnikového výboru OSŽ Správy železniční dopravní cesty dne 10. prosince ještě kolektivní smlouva nebyla podepsána, jak ale uvedl předseda PV Mgr. Martin Malý, „v mnoha věcech bylo dosaženo rozumného kompromisu.“ Dále uvedl, že u SŽDC jsou již podepsány Zásady hospodaření s prostředky FKSP, včetně centralizovaných prostředků FKSP a vysvětlil změny proti loňsku. „K dosti podstatné změně dochází přitom u bývalých zaměstnanců, důchodců. Dnes je jasné stanoveno, kdo je podle data jejich odchodu do důchodu důchodcem SŽDC,“ doplnil tajemník PV Petr Štěpánek. V rámci použití centralizovaných prostředků FKSP budou akce pořádané pro důchodce a jejich finanční limity sjednoceny se zásadami Českých drah.

Na jednání proběhla prezentace osobních ochranných a pracovních prostředků a také fotodokumentace prostor a vybavení pracoviště nového Centrálního dispečerského pracoviště v Praze.

Části jednání se zúčastnili zástupci podniku v čele ředitelem personálního odboru GR SŽDC Ing. Pavlem Kouckým. Členové PV byli rovněž seznámeni s tím, že již bylo přijato 440 nových provozních zaměstnanců a zbývajících počet by měl být přijat do konce prvního čtvrtletí 2016.

Kolektivní smlouva SŽDC byla podepsána dne 14. 12. a bylo v ní dohonuto mimo jiné, že dojde ke zvýšení tarifních mezd o 2,0 % oproti roku 2015, k navýšení výkonových odměn, k rozšíření okruhu zaměstnanců s nárokem na KOP o vybraná zaměstnání infrastruktury.

Na zasedání Ústředí OSŽ v úterý 15. 12. zazněly informace předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejšky jednání vlády (14. 12. 2015), kde byly dva materiály týkající se železnice – první se týkal liberalizace dopravy, respektive přímého zadání tratě Plzeň – Most společnosti GW Train Regio: „Tento materiál byl vládou schválen s tím, že Českým drahám bude jako kompenzace například zadána trať Brno – Břeclav – Olomouc, bez ohledu na to, jak dopadne odvolání Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže,“ uvedl předseda OSŽ a dodal: „Po šesti letech platnosti Memoranda je to první trať, kde jsme neuspěli. Na jednu stranu nejsme s tímto rozhodnutím vlády spokojeni, na druhou stranu mělo být od roku 2009 vysoutěženo 75 % dálkových tratí, takže v tuto chvíli jsme přišli zatím o jednu jedinou trať, takže z tohoto pohledu můžeme být spokojeni.“

Projednávání dalšího materiálu, převodu budov z ČD na SŽDC, vláda přerušila a není jasné, zda bude projednáno 21. 12. nebo až po novém roce. Předseda OSŽ také informoval o zasedání řídicího výboru ČD, který (účelově?) vyměnil dva členy Dozorčí rady Českých drah, a také o posledním jednání Dozorčí rady ČD, na kterém se nestihlo projednat všech 57 bodů, a také o zasedání tripartity, kde se sice o železnici přímo nejednalo, ale tématem číslo jedna byla situace v OKD Ostrava, kde hrozí propuštění až 13 000 zaměstnanců a dalších 13 000 zaměstnanců v navazujících podnicích. V další části jednání byli členové Ústředí informováni o kolektivním vyjednávání a uzavírání kolektivních smlouvách u ČD, ČD Cargo a SŽDC, včetně situace u nedrážních firem (místopředseda OSŽ Miroslav Novotný především referoval o kolektivním vyjednávání v Dopravním zdravotnictví). -red-



Vážení čtenáři - přijměte, prosím, dnešní rozšířené osmistránkové číslo jako náš malý dárek k blížícím se Vánocím. Přejeme Vám jejich klidné prožití a pevné zdraví v novém roce 2016. Redakce Obzoru  
Snímek Michael Mareš

Obzor č. 1/2016 vyjde 11. ledna.

## Ministr dopravy Dan Ťok vypravil první vlak do Selbu po 70 letech

V pondělí 7. 12., ve 12.30 h, vyjel z Chebu do německého Hofu zvláštní vlak Ex 5688, tažený lokomotivou 223.065. Byl to po sedmdesáti letech na této trati první vlak s cestujícími, nepočítáme-li tzv. Vlak svobody a několik jízď v 90. letech. Slavnostního zahájení železničního spojení na trase Chebu – Aš – Selb – Hof se zúčastnila řada významných osobností z obou stran státní hranice. O symbolické vypravení vlaku z Chebu se postaral ministr dopravy Dan Ťok, v Královském salonku železniční stanice Hof pak své projevy přednesli Harald Fichtner (starosta města Hof), Klaus Dieter Josel (DB), Dorothee Bär (státní tajemnice Spolkového ministerstva dopravy), Cesare Bernabei (EU), Martin Havel (hejtman Karlovarského kraje), Joachim Herrmann (bavorský ministr vnitra, výstavby a dopravy) a český ministr dopravy Dan Ťok. „Je pro mě velkou ctí, že mohu dneska stát

v tomto úžasné Královském salonku při příležitosti, která má obrovský symbolický význam pro spojení České republiky a Spolkové republiky Německo, zejména státu Bavorsko. Návrat osobní železniční dopravy na trať mezi Chebem, Aší, Selbem, Rehau a Hofem přichází symbolicky 150 let od vybudování této trati a zhruba sedmdesát let od chvíle, kdy bylo železniční spojení na dlouhé roky přerušeno,“ uvedl mimo jiné ve svém projevu. „Je smutnou bilancí dvacátého století, že tato železniční trať byla téměř polovinu své dlouhé historie pro cestující uzavřena. Dnes je tedy tento region znovu úzce propojen a cestování je tak samozřejmé, že česko-německou hranici prakticky ani nevnímáme. Jsem proto rád, že dnes odstraňujeme poslední pomyslnou bariéru na tomto česko-bavorském pomezí.“ (Pokračování na str. 2)



Vlak do Selbu vypravil ministr dopravy Dan Ťok.

### Vážené kolegyně a kolegové, vážení čtenáři Obzoru,

preji vám všem šťastné a spokojené Vánoce a vše nejlepší do nového roku. Ten letošní byl završen uzavřením kolektivními smlouvami u všech třech velkých podniků, kde OSŽ působí, ČD, a. s., ČD Cargo, a. s. a SŽDC, s. o. A tak můžeme v klidu odejít na vánoční

dovolenou a v kruhu svých blízkých čerpat síly do nastávajícího roku 2016. Všem členům OSŽ děkuji za spolupráci v uplynulém období a těším se na tu další v roce 2016.

Bc. Jaroslav Pejša, předseda

## Olomoučtí výpravčí a operátorky se budou stěhovat do Přerova

V souvislosti s přestavbou železniční stanice Olomouc hl. n. bude zrušeno také současné ústřední stavědlo, z něhož je v současné době řízen provoz v celém uzlu (v některém z lednových čísel Obzoru uveřejníme článek o jeho historii). Za dvacet pět let trvání tohoto řídicího centra se na jeho pracovišti vystřídaly desítky výpravčích a operátorek, přičemž mnozí z těch, kteří zde před čtvrtstoletím začali, jsou dnes již v důchodě nebo přešli na jiná pracoviště a na jejich místa nastoupili jejich mladší kolegové. Všichni jsou však spojeni s tímto stavědlem určitou nostalgii, která nutně provází odchod starého a příchod nového.

„Za ty roky jsme si všichni, kteří dnes na ústředním stavědle pracujeme, na práci zde zvykli, i když mnohdy přináší značné psychické vypětí, především v současné době při náročných výlukách,“ říká Miroslav Chovanec, jeden z výpravčích, kteří na ústředním stavědle pracují od samého začátku. „Myslím, že se nám na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) do Přerova bude těžko odcházet,“ dodává.

Jeho slova potvrzují i další jeho kolegové, jakož i operátorky, které jsou jakousi pravou rukou výpravčích. (Pokračování na straně 2)



V úterý 1. prosince se šlo sedmdesát výpravčích a operátorek (bývalých i současných), aby zavzpomínali na léta strávená ve službě na ústředním stavědle v Olomouci. Přítomno bylo současně i bývalé vedení železniční stanice. Příští rok bude stavědlo zrušeno a provoz olomoucké železniční stanice bude řízen dálkově z Přerova. Na snímku účastníci setkání před budovou ústředního stavědla.

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Věřím, že naši členové budou mít po prostudování nové kolektivní smlouvy Českých drah dobrý pocit.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, předsedou Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.

Dne 9. 12. byla podepsána nová podniková kolektivní smlouva Českých drah. Jak jste spokojeni s výsledkem kolektivního vyjednávání?

Kolektivní smlouvu lze podle mého názoru označit za dobrou. Důležité je, že se podařilo zachovat všechny výhody z minulých let, až jde o delší pracovní doby, dovolené, komplexní ozdravné pobyty, penzijní a životní přípojištění a další benefity, které mnozí zaměstnanci považují za samozřejmost. Tlak na rušení některých výhod pocítujeme každý rok, proto jejich zachování není tak samozřejmé, jak se to může zdát. Jsem si vědom, že mnoho zaměstnanců hodnotí úspěch kolektivní smlouvy především podle výše nárůstu tarifů, ten je 1,7 %, což se mnohým bude zdát málo. Odmítám však redukovat kolektivní smlouvu jen na tento jediný údaj. Kromě tarifního nárůstu a zachování dosavadních výhod se podařilo upravit další platové a pracovní podmínky zaměstnanců, zvýšit některé příplatky, zásadně změnit ohodnocení za praxi, cestovné a hodnotu stravenek. To není vůbec zanedbatelné. Chtěl bych proto poděkovat všem kolektivním vyjednávacím Odborového sdružení železničářů, včetně zástupců odborných oddělení, za dobrou práci. Věřím, že naši členové budou mít poprostudování nové kolektivní smlouvy dobrý pocit.

Jaký byl průběh letošního kolektivního vyjednávání, lišil se něčím od minulých let?

Myslím, že průběh letošního kolektivního vyjednávání byl standardní a přístup obou stran, zástupců zaměstnanců i zaměstnavatele, byl korektní. V jeho průběhu přirozeně zaznívaly někdy k velmi rozdílné názory na řešení požadavků, ale nakonec se podařilo najít kompromisní



řešení. Za velký úspěch považuji, že se podařilo kolektivní smlouvu podepsat již 9. prosince, což jistě u zaměstnanců přispěje k pocitu klidu v závěru roku. Mnozí zaměstnanci si jistě vzpomenou na dobu, kdy kolektivní smlouva nebyla ještě na konci roku podepsána a jaké z toho vznikly komplikace a napětí. Podepsaná kolektivní smlouva garantuje zájem o udržení sociálního smíru a zajištění slušných sociálních, pracovních a mzdových podmínek zaměstnanců.

Kde se mohou zaměstnanci podrobněji seznámit se změnami v nové kolektivní smlouvě?

Kolektivní smlouva Českých drah by měla být do konce letošního roku vytištěna a poté rozeslána všem závodním výborům OSŽ. Zároveň bude k dispozici i v elektronické podobě. Již nyní je na

webových stránkách OSŽ stručný přehled změn, které kolektivní smlouva přinese. V lednu proběhnou na šesti místech republiky školení pro představitele ZO OSŽ, kde se budou moci s obsahem KS seznámit podrobněji a budou si moci na místě vyjasnit případné sporné otázky. (Termíny a místa konání těchto školení uvádíme v článku Z aktuálních událostí, pozn. red.).

Jak hodnotíte rok 2015 na Českých drahách a co mohou zaměstnanci ČD očekávat v roce následujícím?

Dnes již mohu konstatovat, že tento rok byl mnohem lepší, než jak nám ho prezentují některá média a celá řada „rádoby“ odborníků. Zaměstnanci Českých drah přes značné potíže, spojené především obrovským nárůstem výlukové činnosti, neustálých nespravedlivých mediálních útoků, tlaku konkurence a podkopávání role národního dopravce ze strany odpovědných orgánů, dokázali z drtivé většiny odvádět dobrou práci pro cestující veřejnost. Za to jim patří má hluboká poklona, obdiv a poděkování. Zaměstnavatel plnil vůči zaměstnancům závazky z uzavřené kolektivní smlouvy a nedocházelo k žádným zásadním změnám v zaměstnanosti.

Podnik, přes výše uvedené potíže a přinapjatém rozpočtu, pokračuje v trendu modernizace vozidlového parku a prostor pro cestující veřejnost. Poměrně úspěšně – byť s nemalými problémy – probíhá jednání s kraji o smlouvách závazku veřejné služby v dopravě.

Příští rok rozhodně nebude jednoduchý. Očekávám obdobné problémy jako v tom letošním. Věřím však, že se s nimi – stejně jako v tom letošním, dokážeme poprat. Velmi by nám všem pomohlo, kdyby kolem železnice ubýlo populismu, neobjektivních hodnocení a naopak narostla snaha řešit problematiku železniční dopravy konstruktivně, dlouhodobě a především objektivně. Zdeňka Sládková

# Ministr dopravy Dan Ťok vypravil první vlak do Selbu po 70 letech

(Pokračování ze str. 1)

Dvacet pět let po pádu železné opony a více než deset let po vstupu České republiky do EU, byl podle Dana Ťoka už nejvyšší čas, aby byl tento příhraniční projekt dotažen do konce. „Dnes otevřená železnice nabízí moderní vozový park a zajímavé varianty jízdného a je tak velmi rozumnou alternativou cestování autem. Cheb, Aš, Selb, Rehau a Hof tvoří turisticky velmi atraktivní region a železniční spojení tento turistický ruch dále podpoří. Poslední vlak, který před námi na této trati

vezl cestující, prorážel v roce 1951 na hranicích závoru a lidé v něm riskovali svůj život kvůli tomu, aby se dostali z komunistického Československa do svobodného světa. Organizátoři útěku z tzv. Vlaků svobody museli tajně přehodit výhybku za nádražím v Aši a nasměrovat vlak do zakázané zóny. Opravdu si vážím toho, že jsme dnes opět výhybku přehodili na tu správnou kolej a udělali tak za onou minulostí tečku,“ dodal na závěr svého projevu Dan Ťok.

Michael Mareš



Střihání pásky (zleva): Martin Havel, Dan Ťok, Dorothee Bär, Klaus Dieter Josel a Joachim Herrmann.

## Olomoučtí výpravčí a operátorky se budou stěhovat do Přerova

(Pokračování ze str. 1)

I když do posledních dnů řízení provozu z tohoto pracoviště zbývá ještě více než půl roku (přechod na CDP je plánován na srpen – září 2016, kdy by měla být ukončena přestavba celé železniční stanice), rozhodli se zaměstnanci ústředního stavědla ve spolupráci se zdejšími ZV OSŽ, že uspořádají setkání těch, kteří se na ústředním stavědle za dvacet pět let jeho trvání vystřídali. „Pozvání jsou výpravčí a operátorky, jakož i jejich nadřízení, celkem kolem šedesáti bývalých i současných zaměstnanců, a na společném setkání si všichni vzpomínáme na práci na tomto stavědle a na rozličné příhody, které se v naší práci udály. Určité bude hodné o čem mluvit, přičemž ti starší určitě vzpomenují na doby, kdy ještě ústřední stavědlo nebylo v provozu,“ dodává Miroslav Chovanec, který je jakousi hybnou pákou tohoto setkání (uskutečnilo se v úterý 1. 12.).

Současné releové zabezpečovací zařízení na ústředním stavědle je sice spolehlivé a podle

názoru zdejších pracovníků by mohlo ještě dlouho sloužit, vývoj techniky se však nedá zastavit a tak stará dobrá „releovka“ bude nahrazena moderním elektronickým jednotným obslužným pracovištěm (JOP), s jehož pomocí bude celá olomoucká stanice (stejně jako všechny stanice na této trati z Přerova až do České Třebové) od druhé poloviny příštího roku řízena dálkově. S postupem prací a novou konfigurací kolejiště je část stanice řízena JOP již dnes a postupně se k tomuto systému zabezpečení přidávají další obvody. Původní řídicí panel RZZ je dnes z velké části přelepen šedými páskami v místech, kde byly zrušeny výhybky a koleje a jeden z výpravčích obslužných zařízení JOP v obvodu, který je již zapojen do tohoto nového typu zabezpečení.

Budova původního řídicího stavědla prošla důkladnou obnovou (nová okna, zateplení a klimatizace) a bude sloužit nadále jako technologické centrum řízení dopravy v Olomouci.

Miroslav Čáslavský

## PŘEDSTAVUJEME

### Jiří Zeman: „Praxe je, že spíše přijde člověk, který chce dělat strojevedoucího, než člověk, který posílí dílenskou kapacitu.“

Nedostatek kvalitních odborníků a vysoký věkový průměr, to jsou dva základní problémy, které trápí železniční opravárenství. I tam, kde se to snaží řešit, narážejí na podobné problémy: když už noví zaměstnanci do dílen nastoupí, dříve či později odcházejí. A ti, co tam už léta pracují, postupně stárnou a odcházejí do důchodu, mnozí i do předčasného. „To je všude stejné,“ hodnotí Jiří Zeman, předseda OSŽ v PJ Liberec (DKV Česká Třebová). „Spousta mladých lidí nemá o tu práci zájem, protože to je



většinou hodně špinavá práce. A ti, kteří nakonec zůstanou, utečou na strojevedoucí, protože jsou tam většinou peníze a neuspínají se tak,“ dodává s tím, že praxe je taková, že „spíše přijde člověk, který nakonec zamíří na strojevedoucího, než člověk, který posílí dílenskou kapacitu“.

Jiří Zeman jako neuvěřitelně funkcionář a opravář v své, vidí totiž problémy opravárenství z první ruky. „Například tady v Liberci máme jen jednoho elektronika na dvě party. V praxi to znamená, že ta druhá parta, kde elektronika nemají, mu na stole nechává karty z počítačů, aby je opravil,“ vypráví. S výjimkou elektroniků ale podle něj už není jiná specializace v opravárenství tak vyhraněná. „Dřív se každý staral pouze o svoji specializaci – například motorář dělal jenom motory. Dnes už taková potřeba specializace není, už to víceméně provázané,“ konstatuje Jiří Zeman. „Samozřejmě jsou činnosti, které zvládne každý, a činnosti, které jsou vyložené odborně. Ale obecně pla-

tí, že jeden za druhého může zaskočit.“

Podle Jiřího Zemana jsou ale ještě jiné, zcela zbytečné překážky, které opravářům komplikují život. „Například, když do Liberce přišly Stadlery, nebyla k nim česká dokumentace. Tehdy dva, tři dobrovolníci trávili několik večerů doma u počítačů a ty návody pracně překládali. To bylo úplně zbytečné. Myslím si, že v dnešní době by měl být návod v češtině u tak drahých strojů samozřejmost!“

Vyhráno však není, ani když přijde nový, mladý, zapálený, čerstvě vyučený opravář. Chybí mu praxe v oboru. „Železniční opravárenství je velmi specifický obor, zácvik je určité potřeba,“ zdůrazňuje Jiří Zeman. Příchody nových zaměstnanců do opravárenství jsou ale zatím spíše výjimečné, letos do Liberce nastoupil jeden elektrikář a jeden zámečnický. „Na dílně máme zatím jeden dva lidi podstav, to ještě jde, ale podstav začíná být znát hlavně v provozu a u posunu,“ vypráví dále. „Ale pamatují si dobu, a není to tak dávno, před třemi, čtyřmi lety, kdy byl – ale tabulek – u posunovačů nadstav a tak jsme je museli redukovat. Každý rok se asi někdo v Praze podívá do tabulek a řekne: letos máme hodně zaměstnanců této profese, tak je snížíme. Přijde mi to chaotické, neorganizované,“ stěžuje si.

V Liberci se běžné provozní ošetření a drobné opravy provádějí převážně v noci; malé prohlídky, složitější a těžší opravy pak provádějí pracovníci na denních směnách. „Z důvodu nedostatku zálohových lokomotiv je totiž poměrně značný tlak na to, aby byl dostatek schopných strojů, což lze někdy splnit jen se značným úsilím,“ tvrdí Zeman.

Celkem na dílně v Liberci pracuje cca 40 lidí, kteří jsou rozděleni na dvě party, které se střídají v „krátkém“ a „dlouhém“ týdně, a na pracovníky na tzv. ÚTD, kde se opravují osobní vozy a kde se provádějí vyvazovací opravy. „Nejmladšímu zaměstnanci je něco málo přes 20 let, nejstarší má téměř důchodový věk. V příštích pár letech hodně lidí odejde do důchodu,“ říká Jiří Zeman s tím, že do budoucna nebude problémem ani tak nedostatek specialistů, jako pracovníků obecně. „Jestli se najdou jeden, dva noví pracovníci za rok, tak je to moc. Spíše odcházejí. A mnozí, kteří se k dráze hlásí, se vůbec na tu práci nehodí, protože k tomuto zaměstnání je potřeba mít i kousek toho nádražáckého srdce,“ uzavírá. Michael Mareš



V rámci investiční akce SZDC byla letos v Havlíčkově Brodě rekonstruována dvě nástupiště (druhé a třetí) včetně přilehlých kolejí a celý podchod pod všemi nástupišti.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Havlíčkův Brod

Havlíčkův Brod se po padesáti letech konečně dočkal nových peronů. I když nejsou úplně nové a ani nejsou ještě všechny opraveny, tamní železniční si jejich úpravu pochvalují. V rámci investiční akce SZDC byla letos firmou Chládek a Tintěra rekonstruována dvě nástupiště (druhé a třetí) včetně přilehlých kolejí a celý podchod pod všemi nástupišti. „Udělalí to pěkně, fakt tady od jara makali,“ říká Vlasta Kovaříková, předsedkyně ZO OSŽ v Havlíčkově Brodě. Jako osobní pokladní má určité právo hodnotit přestavbu peronů, z titulu své profese (osobní pokladní) ji mohla sledovat takřka „v přímém přenosu“. Od půlky dubna téměř do konce října probíhaly v Havlíčkově Brodě výlukové práce a s nimi i ztížený provoz, při kterém se navíc cestující pohybovali „vrchem“ (podchod byl uzavřen). Za bezvadnou spolupráci a zvládnutí celé akce bez mimořádností a úrazů je třeba poděkovat nejen všem výpravčím železniční stanice Havlíčkův Brod, ale i pracovníkům firmy Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod. Kompletní rekonstrukce 2. a 3. nástupiště byla ukončena v pondělí 23. listopadu 2015 slavnostním předáním nástupiště do provozu. Společnost Chládek a Tintěra pro pozvané hosty připravila pohoštění ve vytápěném stanu na třetím nástupišti. Hostů bylo hodně, ale mnoho novinářů na akci nedorazilo. „Byla to příležitost, Havlíčkův Brod zase tak často v médiích nebývá. Škoda. Při střihání pásky zrovna vydatně chumelilo, takže jsme byli jak sněhuláci,“ směje se přednosta Provozního obvodu Havlíčkův Brod Ing. Josef Kaplan. Zatím jsou dokončeny jen dva „rychlíkové perony“, tedy nástupiště č. 2 a 3. Cestující asi nejvíce uvítají nové výtahy na všech nástupištích a pak také nově opravený podchod. Právě na podchodu jsou práce asi nejvíce znát. Perony totiž zůstaly pohledově stejné, všechny původní prvky na

konstrukci byly zachovány a repasovány, pouze krytina byla vyměněna. Zajímavé je, že zatímco původní konstrukční prvky ze šedesátých let jsou i po padesáti letech jako nové, části vyměňované v osmdesátých letech nemohly být prakticky použity. „Vysvětlení je jednoduché. V šedesátých letech ještě mistrovali lidé, kteří se vyučili mezi válkami a prostě na to dohlédli. Pak přišla normalizace, sedmdesátá léta, a už to nebylo ono,“ říká Josef Kaplan. „Osobně si myslím, že je dobře, že i po rekonstrukci má stejnou architekturu. Je to lepší, než kdyby do toho cpali nějaké novodobé prvky. Zvláště, když ty ‘staré’ sloupky jsou z centimetr silné oceli. To nás všechny přežije, to tady bude ještě za tři sta let,“ dodává s úsměvem.

Na čtvrtém nástupišti (pro vlaky směr Humpolec) je zatím hotova pouze část nástupiště v okolí nového výtahu, na prvním a pátém nástupišti se ještě, kromě nových výtahů, obrazně řečeno, ještě „nehrábalo“. Vypadá to až divně: uprostřed dvě opravená nástupiště a vedle nich neoprávená. „Původně se myslelo, že by se čtvrtý peron udělal příští rok formou opravy, ale zjistilo se, že náklady na opravy by dosáhly investičních rozměrů, takže se to příští rok pečlivě připraví a až v roce 2017 by se to mělo dodělat. Aspoň taková je zatím vize,“ vypráví dále Josef Kaplan.

I tak jde pro Havlíčkův Brod o výjimečnou investici po dlouhých padesáti letech. Současné perony byly totiž postaveny v polovině šedesátých let. „V roce 1964 se dělal projekt a o rok později se dělaly perony,“ vzpomíná Josef Kaplan. „Musím dodat, že na tehdejší dobu to bylo uděláno velmi kvalitně, v podchodu nebyla do letošní opravy jediná odpadnutá kachlička,“ uzavírá.

Michael Mareš



Cestující asi nejvíce uvítají nové výtahy na všech nástupištích a nově opravený podchod.

## ZE SVĚTA

### Rakouská dráha dostala státní cenu Public Relations 2015

Státní cenu Public Relations 2015 obdržela Rakouská spolková dráha (ÖBB) za úspěšnou strategickou komunikaci v souvislosti s otevřením nového hlavního nádraží ve Vídni. Kampaní pod heslem „Více než nádraží“ dokázala ÖBB komunikativně podpořit infrastrukturní projekt národního významu, zdůraznila porota udělení letošní ceny, o níž se ucházelo 71 pretendentů – nejvíce za 32 let. Projekty pro soutěž, vybranou spolkovým ministerstvem hospodářství, byly rozříděny do šesti kategorií, v nichž vedle ÖBB (v kategorii Produkt + Service PR) uspěl A1 Telekom Austria, spolková země Salzburg, Mercedes-Benz Österreich, ÖAMTC a ještě jednou ÖBB, jež byla vyhlášena i celkovým vítězem letošní soutěže, informoval 30. listopadu rakouský deník Der Standard. Jan Hála

### Letiště v Helsinkách napojeno na železnici

Kromě Reykjavíku na Islandu byly finské Helsinky posledním skandinávským hlavním městem, které nemělo napojení na železniční síť. Od 1. července to již není pravda. Na letiště v Helsinkách vede nová 18 km dlouhá dvojkolejná okruž-

ní trať pro rychlost 120 km/h. Trať kromě letiště spojuje s centrem i satelitní města Leinälä, Aviapolis, Kivistö a Vehkala. S výstavbou dalších stanic na trati se počítá. Cestující ze severu a východu Finska mohou z dálkových vlaků přestoupit ve stanici Tikkurilla.

Provoz na trati zajišťují širokorozchodné jednotky Flirt řady Sm5. Jednotky jezdí samostatně nebo spojené ve dvojici. Nástupiště jsou dlouhá 230 m, což by umožňovalo i spojení 3 jednotek. Cesta z hlavního nádraží na letiště přes stanici Tikkurilla trvá 27 minut, přes Huopalahti 32 minut. Oběh tak trvá 1 hodinu. Přes den jezdí vlaky v obou směrech v 10minutovém taktu.

Výstavba byla zahájena v roce 2009 a stála 770 mil. eur, když výstavbu kromě státu, města Vantaa, provozovatele letiště, financovala i EU. Z E-R International, 10/2015, zpracoval-sh-

### Nová trať v Chorvatsku

V Chorvatsku by měla být postavena nová jednokolejná neelektrizovaná železniční trať, která spojí Gradec (na trati Zagreb – Križevci – Madarsko) se Sveti Ivan Žabno na trati (Križevci – Bjelovar). Stavební práce měly být zahájeny v říjnu a dokončeny do konce roku 2017. 85 % nákladů hraje EU, což je 25,6 mil. eur, zbytek hraje Chorvatsko.

Toho času trvá cesta z hlavního města Zagrebu do Bjelovaru (40 000 obyvatel) v průměrně

## VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÁ REPUBLIKA** přestává být tranzitní zemí, od nového jízdního řádu, který platí od neděle 13. 12. 2015, většina mezinárodních vlaků v České republice končí. Zlepšilo se večerní spojení Prahy s Olomoucí, obnoven byl provoz na tratích Aš – Selb-Plossberg, Bohumín – Chalupky a Hostovice – Středokluky. České dráhy rovněž omezily počet spojů SC Pendolino na trati z Prahy do Ostravy, prokládají ho vlaky InterCity. Zůstává jeden pár vlaků pendolino do Košic, který bude poprvé stavět i v Kolíně a v České Třebové. Dvě pendolina denně rovněž pojedou z Prahy přes Plzeň do Chebu.



● **U NÁDRAŽÍ** v Přerově byla 11. 12. slavnostně otevřena první cyklověž na Moravě. Šestisposchodová věž slouží k bezpečné a levné úschově až 118 jízdních kol či elektrokol, včetně přileb a dalšího vybavení. Bezpečnou úschovu přivítají zejména majitelé dražších bicyklů, které jsou nejvíce ohroženy zloději a nenechavci. Tento parkovací dům pro kola byl zřízen z iniciativy zdejšího magistrátu a poplatek za úschovu jednoho kola na den činí přijatelných 5 Kč. Majitelé In-karet CD však budou mít od 1. března 2016 po dohodě Českých drah s magistrátem možnost úschovy na jeden den zdarma. Úschova je řízena počítačem, trvá cca 30 vteřin a je plně automatická. Podrobnosti v článku na webu OSŽ a na www.cykloperov.cz.



● **V ŽST. JIRKOV – ZASTÁVKA** je hotova rekonstrukce nástupištních přístřešků (vlastovek), které dostaly nový moderní nátěr. Zároveň tu došlo k opravě staniční budovy, jenž má nyní okrovou fasádu. Před nádražím se nachází velké obchodní centrum Otvice. Snímek Tomáš Martinek.



● **OD NEDĚLE 13. 12. 2015** jezdí mezi Prahou a Děčínem nové pojmenované rychlíky 684/685 Petr Ginz. V pondělí 14. 12. odjedne byl slavnostně vypraven z Masarykova nádraží (odj. 14.53h) za účasti zástupců izraelského velvyslanectví, Česko-izraelské obchodní komory, Českých drah, žijících příbuzných Petra Gince a dalších pozvaných hostů, zahráli a zapřivali žáci Přírodní školy z Prahy 7. Petr Ginz se narodil 1. 2. 1928 v Praze – Těšnově ve smíšené židovsko-křesťanské rodině, v říjnu 1942 byl deportován do terezínského ghetta, koncem září 1944 byl zařazen do transportu do Osvětimi-Birkenau, kde krátce po příjezdu umřel v plynové komoře. Petr Ginz byl velmi nadaný; namaloval stovky kreseb a linorytů, psal povídky, naučné články a neustále hledal odpovědi na otázky o smyslu života. Světově proslulým se stal v roce 2003, když jeho kresbu vzal na palubu raketoplánu Columbia první izraelský kosmonaut Ilan Ramon. Nyní je po něm pojmenován i vlak.

### První trať s ETCS v Norsku

Dne 31. srpna 2015 byl zahájen pravidelný provoz na první trati v Norsku vybavené ETCS Level 2 Ski – Mysen – (Sarpsborg). Jedná se o vedlejší trať v oblasti hlavního města Oslo, kde chce provozovatel norské železniční infrastruktury Jernbaneverket získat zkušenosti s ETCS.

Na jižní části mezi Rakkestad a Sarpsborg začaly první zkušební jízdy již v roce 2013. Současné byly železniční stanice a zastávky na trati modernizovány na úroveň standardu S Bahn. Investováno bylo 130 mil. eur. Pro provoz ETCS jsou určeny nové vlaky Flirt 75-01 až 75-03. Tyto jednotky jezdí mezi Skoyen přes Oslo a Ski do Mysenu.

V Norsku je téměř 50 % všech zpoždění způsobeno poruchou vlakového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Proto se do ETCS vkládají velké naděje. Do roku 2030 by měla být celá norská železniční síť vybavena tímto systémem. Z E-R International, 10/2015, zpracoval-sh-





## Mikulášský vlak na Karlštejn

Snímek z proslulého mlhavého rána zachycuje Mikulášský pamí vlak (Praha–Smíchov – Karlštejn a zpět) v režii podmokelské (děčinské) Šlechtičny 475.179 (r. v. 1948, Škoda Plzeň), při průjezdu plnou parou žst. Zadní Třeboň (5. 12. v cca 10.20h). Z důvodu dlouhé soupravy

a vytápění jela na postrku historická motorová lokomotiva T 478.3001 (r. v. 1968, ČKD Praha). Přijíždě zpět z Karlštejna tak byla v čele vlaku motorová lokomotiva, takže vůně parního kouře byla lehce okořeněná naftou.

Martin Kubík



Parní lokomotiva 464.008 Ušatá projíždí se soupravou Legiovaku stanicí Unhošť.

## Legionářský vlak ve Stochově

V neděli 13. 12. 2015 uspořádala Československá obec legionářská výstavu legionářského vlaku ve stanicí Stochov. Ve Stochově po příjezdu vlaku přijel přivítat a prohlédnout Legiovak prezident České republiky Miloš Zeman. Kopie soupravy Legiovaku byla vytvořena začátkem letošního roku podle soupravy, která jezdila za 1. světové války v Rusku. Po prohlídce vlaku se podával oběd z polní kuchyně (legiouláš) na

nádraží ve Stochově. Celý další program legionářů v uniformách z první světové války, společně s prezidentem republiky Milošem Zemanem, pokračoval v Lánech pietním aktem u hrobu T.G. Masaryka a poté v muzeu T. G. Masaryka. Vlakovou soupravu pěti vozů Ce přezdívaných „Rybák“ přivezla z Prahy Masarykova nádraží do Stochova pamí lokomotiva 464.008 zvaná „Ušatá“ z Výtopny Hradec Králové. **Vít Mareš**

## V pražské galerii Amadeus vystavují železničáři

V úterý 1. 12. 2015 byla v Galerii Amadeus (Klimentská 48, Praha 1) zahájena výstava fotografií členů Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC. Expozice 60 fotografií od dvacíti autorů s názvem „Železniční setkání v čase a prostoru“ je otevřena až do 23. prosince 2015.

O slavnostní zahájení výstavy se postaral prezident ČZS FISAIC a první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Se zajímavým projevem poté na vernisáži vystoupil i známý český fotograf RNDr. Milan Fara, CSc. „Dnešní digitální fotografie se uvedla do našeho života především svojí kvantitou, okamžitým přenosem do médií. Již pramálo se ale dbá na kompozici a na obrazovou kvalitu, k níž nepochybně patří nerozpoznatelný účel sdělení.“ řekl mimo jiné ve svém proslvu a dodal: „Naši dnešní autoři mají naprosto civilní povolání a také hledají onen kontakt s krásou. Od krásy přírody, přes krásu tvarů po krásu lidského bytí. Každý jinak, ale všichni upřímným amatérským citem. Jejich profese, obrázkové řečeno, jsou koleje, které se staly symbolem spojení měst, zemí i kontinentů. A také cestou ke spojení lidských osudů.“



Na snímku diskutuje autorka několika vystavovaných snímků Ivana Nováková, civilním povoláním výpravčí žst. Dobříš, s Martinem Kubíkem, dopisovatelem Obzoru, který je na jednom z vystavených snímků z zachycen při parní jízdě v Malé Hraštici.

Železnice a vše kolem ní je nosným tématem výstavy, kterou můžete navštívit do středy 23. prosince 2015. **—mm—**

## Sbírka pro Klokánek

Již několikátým rokem pořádají zaměstnanci Ústředí OSŽ sbírku na Fond ohrožených dětí - Klokánek v pražské Láskové ulici. Ke sbírce se v letošním roce přidali členové Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., a Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s., kteří velmi ochotně přispěli na potřeby dětí žijící v tomto zařízení. Za příspěvek byly dětem nakoupeny školní a hygienické potřeby, které jsou součástí jejich každodenního života, a hračky, které udělají radost pod vánočním stromčkem. Za tuto podporu všem děkujeme. **Magda Kopecká**



O slavnostní zahájení výstavy se postaral prezident ČZS FISAIC a první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun (třetí zleva).

## Z Lubné přes Krakovec a pak dál

I v zimních dnech je možno uskutečnit delší pěší výlet spojenýs projetím ranami osudu zkoušené lokální tratě Rakovník–Kralovice–(Mladotice). Výlet zahájíme v dopravně D3 Lubná. V Lubné odbočuje vlečka firmy Lasselsberger a. s. v km 4,499, dle všech známek se na vlečku jezdí pouze výjimečně. V Lubné se našly pozůstatky pravěkého osídlení starého 21 tisíc let.

V centru Lubné na napojíme na červenou značku a pokračujeme asi 10 kilometrů polními a lesními cestami přes obec Malinová, rozpadlý dvorec Zhoř ke zřícenině Krakovec, odkud v ro-

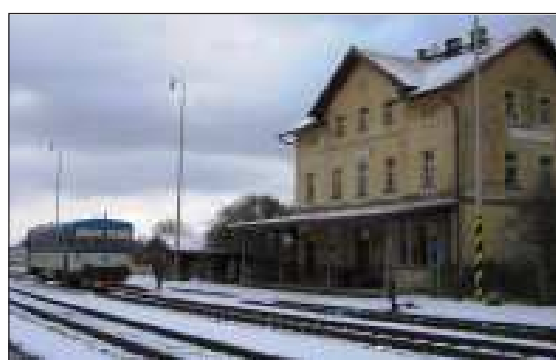
zazděná okna v přízemí a budovy, kde by mohlo být radost bydlet, jsou prázdné a pusté. Již se o této trati psalo několikrát nejen v Obzoru, ale i v Lidových novinách či regionálním tisku, ale jak dle Smoljakova humoru ve filmu Jáchyme hoď ho do stroje – je to marný, je to marný... O obnově úseku tratě Kralovice – Mladotice se zasazoval i prezident Zeman na poslední návštěvě v Kralovicích. Zatím bezvýsledně. Vždyť ony z Kralovic na Plzeň jezdí hýčkané zastaralé kloubové autobusy a o ten šolich byautobusový dopravce nerad přišel, že? **Martin Kubík**



Gotický hrad Krakovec, 24. 11. s netradiční sochou Jana z Husi z roku 2010.

ce 1414 nastoupil cestu do Kostnice Mistr Jan Hus. Z Krakovce dojdeme posilnici mimo značku přes obec Bělbožice, kterou v roce 1420 vypálili husité, obec byla pak pustá až do počátku 18 (!) století.

A již přicházíme do městečka Čistá, kde končí většina vlaků výše zmíněné tratě. Pozor! Jsme totiž na krajských hranicích. V pracovní dny jede do Kralovic pouze jeden pár odpoledních vlaků (o víkendy tři), což je magnet pro romantického železničního cestovatele, avšak jinak je to naprostá ignorance potřeb cestujících – místních občanů, i přes protesty a petice nebyl počet vlaků navýšen. Plzeňský kraj nemá dlouhodobě tuto trať v lásce. Patrové výstavní budovy dopraven Čistá i Kralovice mají



Do Kralovic přijel první a poslední vlak dne 24. 11., u nádraží je dokonce přípojný autobus na náměstí (kuriozní zastávka Kralovice WC) a dále do Manětína (i tam měla vést železnice, ale nebyla realizována).

## „Ervěnický koridor“ prochází modernizací

Jedná se o mohutný násep zvedající se od dna uhelné pánve misty až do výšky 170 m. Vede územím, kde se až do druhé poloviny dvacátého století nacházela obec Ervěnice, jež zanikla v důsledku těžby uhlí. Proto nese název „Ervěnický koridor“. Nachází se v severozápadních Čechách a jeho délka činí přibližně 11 km. Vznikl vyuhlením zásob uhlí a postupující změnou směru těžby. V důsledku toho byla vytvořena výsypka, na níž byla z důvodu tehdejšího rozmachu těžby uhlí v polovině osmdesátých let minulého století vystavěna přeložka hlavní tratě č. 130 v úseku Chomutov – Most, v roce 1989 elektrizovaná. Bylo zde vybudováno přemostění přes část vodní nádrže Újezd. Traťový úsek Třebovice – Kyjice byl vystavěn jako čtyřkolejný s max. rychlostí 40 km/h, protože se předpokládalo klesání náspu až o půl metru za rok, tak se vždy po dvou kolejkách jezdilo a další dvě se průběžně opravovaly. Po roce 2000 byl tento úsek změněn na dvojkolejný a došlo tu ke zvýšení rychlosti.

V současné době právě probíhá firmou Strabag Rail revitalizace části tratě č. 130 v úseku Most – Chomutov v hodnotě 800 746 574 Kč, spočívající v komplexní rekonstrukci kolejí za účelem zvýšení rychlosti a třídy zatížení. Největší stavební

## Moudrost pro tento den

Dobře žít, to znamená udělat z každého roku svého života nejlepší rok svého života. **Maurice Chevalier**

## Nabídka dotovaných rekreačních – LÉTO 2016

Každoroční možnost cenově výhodné rekreace v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii se již stala tradicí. Pobyt jsou určeny pouze členům OSŽ (všem bez rozdílu zaměstnavatele, včetně důchodců) a jejich rodinným příslušníkům. Nabídka bude tentokrát rozeslána 30. 12. 2015 elektronicky všem předsedům ZO OSŽ a následně po týdnu zveřejněna včetně formuláře závazné objednávky společně s kompletní nabídkou dotované rekreace ČD travel pro všechny zaměstnance železničních společností na stránkách [www.osz.org](http://www.osz.org) (viz níže).

Nabídku dotované letní rekreace na rok 2016 pro zaměstnance skupiny ČD a SŽDC zveřejní ČD travel v pátek 8. 1. 2016 v odpoledních hodinách na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) a bude k dispozici následně také na [www.osz.org](http://www.osz.org). Sledujte pozorně uvedené webové stránky. **Mezinárodní oddělení OSŽ**

## Vyšlo další číslo Vědeckotechnického sborníku ČD

Na adrese [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika bylo publikováno již 40. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Najdete v něm například články o historii železničního výzkumu v ČR, o vývoji mobilní aplikace pro nákladního železničního dopravce ČD Cargo, o problematice provozu dlouhých nákladních vlaků o délce až 740 m, o historii technické normalizace v Česku, v Evropě i mimo Evropu, o problematice přípojních vazeb v přestupních uzlech, zejména mezi železniční, veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravou a řadu dalších příspěvků. **—red—**



Předmětem stavebních prací na trati č. 130 mezi Mostem a Chomutovem je komplexní rekonstrukce kolejí, zcela vpravo spojovací trať Most nové n. – Třebovice.

## Roční bilancování Klubu seniorů žst. Hradec Králové

Klub seniorů při ZV OSŽ železniční stanice Hradec Králové hl. n. má v současné době 160 členů. Program v roce 2015 byl pestrý - a možná poslouží i jako inspirace pro jiné.

V únoru jsme navštívili městskou knihovnu a keramický betlém u kostela církve československé. V březnu přišlo na výroční schůzi 118 členů a uskutečnili jsme také exkurzi na centrální dispečerské pracoviště v Přerově. V dubnu byl naším cílem obnovený areál v Kuksu, akce se zúčastnilo 56 členů. Další akce byla prohlídka rakytinové farmy ve Lhotě pod Libčany. V květnu jsme navštívili kostelík a tvrz Václava Křofáče v Dobříčkově u Chocné a v Praze roz-

hlednu a bludiště na Petříně. V červnu to byla exkurze do pivovaru Náchod a na lanovku na Ještěd v Liberci. V červenci jsme si prohlédli Žitavu, včetně lázní Oybín a město a přírodní bludiště v Brandýse nad Orlicí. V srpnu jsme se věnovali zámekům Lemberk a Poštejn. V září jsme uskutečnili turistický výlet na Malou Skálu, Frýdštejn a Kopaninu a dále prohlídku města Hustopeče u Brna. V říjnu navštívilo nové planetárium v Hradci Králové 48 členů a líbila se i procházka hradeckými lesy. V listopadu přišlo na členskou schůzi 100 členů. Rok zakončíme v prosinci prohlídkou vánočního Brna. **Ing. Jaroslav Novotný**