

Z aktuálních událostí

Na jednání **Představenstva OSŽ**, které zasedalo 9. února v sídle OSŽ, v domě Bohemika v pražských Vysočanech, se informace ze zásadních jednání týkaly především tří záležitostí: arbitráže se Škodou Plzeň, převodu budov z ČD na SŽDC a nákupu železničních kolejových vozidel přes SŽDC. Obecně lze říct, že ke všem třem tématům zaujímá OSŽ zdrženlivý až odmítavý postoj. „Nákup vozidel přes SŽDC považujeme za nesmysl,“ prohlásil místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun s tím, že podobný názor má on osobně i na arbitráž se Škodou Plzeň. „Její přístup k ČD je prozatím naprosto skandální, tak ani v jinak nazvat nedá. A stejně konzistentní jsme i v otázce převodu budov na SŽDC – pokud nedojde k zásadním změnám, tak ani v tomto případě nezvedneme pro převod ruku!“ dodal. Místopředseda OSŽ Radek Nekola poté hovořil o školeních k PKSCD Cargo 2016, kterých se zúčastnilo bezmála 500 účastníků. Zmínil i kladný hospodářský výsledek ČD Cargo za rok 2015. Místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý referoval rovněž o školeních OSŽ k PKS SŽDC 2016–2017 a o pokračujících pracích na zprovoznění CDP Praha. O zasedání pracovního týmu pro veřejnou správu poté mluvil místopředseda OSŽ Miroslav Novotný i o spolupráci se Sdružením nájemníků (SON), kterou označil za velmi prospěšnou, a také o personálních změnách ve společnosti OHL ŽS (14. 1. 2016 byl po 22 letech z funkce předsedy představenstva odvolán Ing. Michal Štefl, který ale nadále zůstává členem Dozorčí rady společnosti). Z dalších bodů jednání jen telegraficky: Představenstvo projednálo (a schválilo) návrh rozpočtu OSŽ na rok 2016, dále návrh školení OSŽ na první pololetí roku 2016, návrh zahraniční pracovní cesty či Kalendář sportovních soutěží železničářů. Představenstvo rovněž vzalo na vědomí kalendář akcí FISAIC na rok 2016 a schválilo návrh výpravy na květnové Mezinárodní mistrovství USIC v přespolním běhu v Dánsku. Závěr jednání patřil informacím předsedy Revizní komise OSŽ Pavla Fraňka a místopředsedy OSŽ Radka Nekoly o založení nové ZO ve společnosti Litvínov–Doprava.

Podobně jako při jednání Představenstva OSŽ, i úvod jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.**, patřil ve středu 10. února třem okruhům, které vrhají stín na skutečný stav a dobré jméno Českých drah. Jde o prahnou arbitráž se Škodou Transportation, o nedořešený převod budov z ČD na SŽDC a za třetí úvahy o možnosti nákupu železničních kolejových vozidel prostřednictvím SŽDC. Jak zdůraznil předseda PV Vladislav Vokoun i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který se jako host zúčastnil převážné části jednání, jde o nedořešené záležitosti, které se v médiích, ke škodě Českých drah, často přetřásají, přičemž management ČD k nim nezaujímá jasné stanovisko. Podnikový výbor po diskusí jednomyslně schválil usnesení, kterým vyzval management Čes-

kých drah, aby začal razantněji hájit zájmy podniku a zaměstnanců.

V rámci bodu věnovaného organizačním záležitostem předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša opětovně informoval o tom, že na sjezdu v roce 2017 již nehodlá kandidovat do funkce předsedy, ale rád by dokončil svoji práci v Dozorčí radě Českých drah, proto bude v doplňovacích volbách do DR, které se uskuteční letos na jaře, na funkci zástupce zaměstnanců znovu kandidovat. Podnikový výbor se dále zabýval organizační přípravou společného setkání se slovenskými kolegy z OZZ, které se uskuteční 4. – 6. května v Lednici na Moravě.

Pravidelný host jednání JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GR ČD, se mimo jiné vyjádřil k připravovanému převodu částí závodu a potvrdil názor odborářů na to, že původně ohlášený termín převodu k 1. 4. 2016 nelze považovat za striktní.

Zasedání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s.**, se konalo ve čtvrtek 11. února za řízení předsedy PV OSŽ ČD Cargo Radka Nekoly. Za zaměstnavatele se jej zúčastnili ředitel O10 Ing. Mojmir Bakalář a Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového, odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo.

V úvodu předseda PV podal informace z jednání DR, která proběhla 10. 2. Jak uvedl Radek Nekola, finanční situace ČD Cargo dopadla velice pozitivně, společnost se nachází v plusových číslech a podařilo se kromě nových lokomotiv Siemens vysoutěžit i dodavatele na brzdové špalíky a na šrotaci starých, nepotřebných vozů. Bylo diskutována i oblast dalších možných investic v rámci skupiny ČD s dopadem na ČD Cargo. Dále uvedl, že v SOKV Ústí nad Labem byla rozšířena opravárenská linka o nový soustruh a v závislosti na vyhraném výběrovém řízení Siemens se zde chystá centrální opravná těchto typů lokomotiv. Opravárenství je na vzestupu a proto ČD Cargo pocítuje i personální krizi v tomto oboru, neboť se stále méně oprav předává do soukromého sektoru, což znamená další úspory.

Ing. Mojmir Bakalář navrhl za vedení společnosti ČD Cargo zařazení nové pracovní pozice do katalogu zaměstnání (KZ) v rámci technické změny KZ. Jedná se o zaměstnance řízení sledů. Jelikož by se mělo jednat pouze o práci občasnou a na DPČ, domnívají se členové PV OSŽ ČD Cargo, že je výhodnější jak pro ČD Cargo, tak i pro zaměstnance nevyčleňovat tyto práce zvlášť; pracovníci mohou provádět tyto práce v rámci svých povinností při hlavním pracovním poměru. K této pracovní pozici je potřeba absolvovat rozšířenou zkoušku DR–10.

V závěru jednání byla řešena vzájemná informovanost a to jak na úrovni PV a vedení společnosti tak i na úrovni JOS. Bude hledán nový systém, jak zlepšit a zefektivnit spolupráci a projednávání dokumentů ve společnosti ČD Cargo.



Nově si od 1. 3. 2016 budou muset držitelé železničních průkazek ČD i ZSSK nechat před jízdou vystavit evidenční lístek na komerční vlaky ČD. Vystavení přes internet, na pokladní přepážce či v přípojném vlaku bude zdarma, při vystavení vlakovým personálem v komerčním vlaku ale zaplatí držitel železniční průkazky manipulační poplatek ve výši 20 Kč. Výjimkou je pouze vystavení prvního evidenčního lístku v dotčeném vlaku po překonání státní hranice do ČR. Na snímku Michaela Mareše vlak EC 113 Porta Moravica, na který si držitelé železničních průkazek ČD i ZSSK budou muset nechat v úseku z Prahy do Ostravy před jízdou vystavit evidenční lístek.

V Bohumíně budou jezdit vlaky podle výlukového jízdního řádu do odvolání

Pět dní po ničivém požáru, který vypukl v noci z 10. na 11. února 2016 v budově pro řízení provozu SŽDC v železniční stanici Bohumín, projely touto stanicí první osobní spoje. Jednalo se o noční dálkové vlaky mezi ČR, Polskem a Slovenskem. Následující den, 16. února, byly na trať přes Bohumín vráceny i denní vlaky EuroCity, spojující Varšavu s Vídní a Budapeští a o den později (ve středu 17. února) začaly omezeně jezdit i regionální osobní vlaky.

Složité situace, vyznačující se vyřazením dálkového ovládání výměn, návštěvidel, přejez-

dů a dalšího zařízení z provozu, však nadále trvá. Požárem byla zničena téměř veškerá kabelizace, zajišťující dálkové ovládání dopravního zařízení, takže jízda vlaků a posunu je zajišťována nouzově – ručním přetáčením výměn a jejich zamykáním přenosnými výměnovými zámkami.

„Provoz v železniční stanici Bohumín je zajišťován nouzově, na kompletní opravu poničených zařízení bude vypsáno výběrové řízení, přičemž dobu opravných prací odhadujeme v řádu měsíců,“ popisuje současný stav v železniční stanici Bohumín mluvčí

SŽDC Jakub Ptáčinský. Původní odhad škod zůstává na 200 milionech korun, příčina požáru se stále vyšetřuje.

„Podle toho co vím, kabely začaly hořet v rozvodně na dětmarovickém zhlaví a pod zemí se požár dostal až do řídicího stávedla,“ říká předseda ZV OSŽ v Bohumíně František Pavlík. „Teprve tam si požár všimli posunovači a vyvolali poplach, po kterém přijeli hasiči,“ dodává. Požár má fatální následky nejen na jízdě vlaků, ale na celou organizaci práce v Bohumíně.

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nedokázala jsem nikomu odmítnout pomoci, a než jsem se nadála, byla jsem zvolena do výboru seniorů.“

Hovoříme s HELENOU ČIKLOVOU, předsedkyní Sdružení seniorů OSŽ v Ostravě

„Když jsem se vdávala tak jsem si říkala, že nechci víc jak dvě děti a klidný život. Osud mi však nadělil překvapení – k dcerce přibyla trojčata a musela jsem se s tím nečekaným darem poprat. Nakonec jsem vychovala ze svých dětí čtyři zapálené železničáře,“ říká Helena Číková, předsedkyně Sdružení seniorů OSŽ v železniční stanici Ostrava hl. n. a pilná dopisovatelka Obzoru.

Původně jste chtěla studovat pedagogickou školu na učitelku obor matematika a fyzika, tehdejší režim vám to však neumožnil, přestože jste měla vyznamenání. A tak jste se nechala kamarádkou zlákat na dráhu, o které jste do té doby věděla jen velmi málo. Jaká byla vaše železničářská kariéra?

Začínala jsem jako výpravčí v Senici na Hané, odkud pocházím. Po svatbě a narození čtyř dětí jsem přešla jako mistrovka na železniční učiliště v Krmově, kde jsem učila a vychovávala mladé železničáře. Dodnes se ke mně i po letech moji vyučenci hlásí a vzpomínají na tehdejší léta u dráhy, která nebyla tak stresující, jako je tomu mnohdy dnes. Když bylo nutné pomoci ve stanicích při soupisu vozů, úklidu vagonů, úklidu sněhu, či jarním úklidu, účastnit se brigády na výzdobu či vypomoci při změnách GVD a podobně, tak se vždy náležitě obraceli na nás.

S učni jsme pak vypomáhali ve stanicích od Olomouce až po Jablunkov a od Opavy až po Valašské Meziříčí.

Takže váš sen dělat učitelku se nakonec přeje jen svým způsobem vyplnil. A jak jste se dostala ke své současné činnosti – předsedkyni ostravských seniorů – železničářů?

Říkala jsem si, že až budu v důchodu, budu mít klid, nechci nic řídit ani zařizovat. Jenže se stva-

řila jsem dostala svůj první důchod, požádal mne Ing. Čompa, můj první přednostav Ostravě, zdabých mu nepomohla s knihovnou a organizací zájezdů seniorů do Tater. Nedokázala jsem mu odmítnout, a než jsem se nadála, byla jsem zvolena do výboru seniorů. Pak se na mne začala obracet Květa Repková, tehdejší předsedkyně výboru, abych zajišťovala pro seniory nejen zájezdy do Tater, ale i vystoupení a scénky na společenském odpoledne. A už jsem se v tom vezla. Když Květa Repková nečekaně zemřela, byla jsem vybrána zvolena za předsedkyni našeho sdružení seniorů já, a tak již tři volební období vedu náš devítčlenný výbor.

Když si člověk prohlíží váš plán schůzí, výletů a zájezdů pro seniory, tak žasne. Každý rok pro svých 250 členů uspořádáte kolem třiceti akcí – výletů a zájezdů po celé republice, návštěv divadel, a společných setkání. Jak to všechno zvládáte?

Náš výbor je stmelěný kolektiv úžasných pracovníků lidí, kteří se své činnosti naplno věnují. Ing. Miroslav Klimeš a Ing. Josef Juřenič zajišťují výlety a procházky, pomáhá Marie Komárková, Drahomíra Kyjovská, Miluška Janická, Ing. Josef Šotola a Ing. Rudolf Smětek. Kulturní akce, návštěvy památek či divadel má pak na starosti Květa Vysloužilová. Skoro všichni členové výboru mají zkušenosti buď z řídicích funkcí, nebo z práce s lidmi v aktivní službě. Zájem našich členů je potěšující a všechny autobusové zájezdy jsou vždy plně obsazené. Jezdíme samozřejmě co nejvíce vlakem, a jen tam, kam to nejde nebo pro urychlení, objednáme autobus.

Bohužel léta přibývají a s nimi nastávají i odchody našich členů seniorů. V poslední době muselo i z našeho výboru odejít několik členů ze zdravotních důvodů. Ale výbor se omlazuje!



Už máme mladší seniory, kteří ponese štáfetu těch, co zemřeli, nebo kterým to zdravotní stav již nedovoluje.

A na závěr našeho krátkého povídání řekněte, co je u vás ve Sdružení seniorů nového?

Od února spouštíme naše nové webové stránky, o které se bude starat Ing. Jaroslav Šotola. Naši členové se na nich dozvědí, co se pro ně chystá, a také jak probíhaly naše plánované akce. Budou tam k nahlédnutí fotky, prezentace i hodnocení. Bude to práce navíc, ale je to pro lidi a celý výbor má opravdovou radost, když vidí, že jsou naši seniory spokojeni. V naší činnosti bychom se neobešli bez pomoci a spolupráce s naším mateřským ZV OSŽ Ostrava. Díky za to! Vždyť pokud mají seniory nějakou činnost, nenaletí tak snadno různým „šmejdům“ na předváděcích akcích, jak jsme toho někdy svědky.

Děkují za rozhovor

Miroslav Čáslavský

Výstavba tunelů Ejpovice je stěžejní stavbou celého železničního koridoru mezi Prahou a Plzní

Už jen necelý kilometr zbývá razicímu štítu TBM Viktorie (toto označení bylo zvoleno jako symbol vítězství, kdy se konečně po letech příprav, plánování a překonávání různých obtíží podařilo projekt nejdelšího českého tunelu uvést do života) do okamžiku, kdy se opět objeví na povrchu před plzeňskou čtvrtí Doubravka. Viktorka, jak důvěrně pracovníci

Metrostavu 115 metrů dlouhému razicímu štítu přezdívali, už má za sebou více než tři čtvrtiny z 4150 metrů dlouhého úseku pod terénními útvary Homolka a Chlum. Pokud to tedy extrémně náročné geologické podmínky dovolí, měl by se razicí štít v plzeňské čtvrti Doubravka vynořit už zhruba za měsíc, začátkem dubna.

(Pokračování na straně 2)



V těchto místech, před zastávkou Plzeň-Doubravka, se v budoucnu napojí (zleva) přeložka vedoucí tunelem na trať z Prahy do Plzně. Razicí štít by se v plzeňské čtvrti Doubravka měl vynořit už zhruba za měsíc, začátkem dubna.

Výstavba tunelů Ejovice je stěžejní stavbou celého železničního koridoru mezi Prahou a Plzní

(Pokračování ze str. 1)

V polovině ledna, v úterý 12. 1. 2016 dosáhla razba jižního tubusu tunelu Ejovice již hranice 3000 metrů a Viktorka tak vstoupila do závěrečné čtvrtiny. V místech budoucího výjezdového portálu u zastávky Plzeň-Doubavka už je (díky plošnému odstředivému vybudovanému zářezu) vše



Razící štít Viktorie nyní přebíjí na razbu v tvrdých horninách, tzv. spilitech, které se nacházejí pod vrchem Chlum (416 m n. m.) s rozhlednou, kterou můžete od března navštívit o víkendech (10–16 h). Z rozhledny je dobře vidět i na postup stavebních prací na napojení přeložky u zastávky Plzeň-Doubavka.

V Bohumíně budou jezdit vlaky podle výlukového jízdního řádu do odvolání

(Pokračování ze str. 1)

„Posunovací, voznišťní a další zaměstnanci bohumínské stanice musejí zajíždět do Ostravy a do Českého Těšína, kde se provádí výměna lokomotiv a zasilování vlakových souprav, uskutečňované dříve v Bohumíně. Je to nepříjemná komplikace a nikdo neví, jak dlouho bude trvat,“ dodává předseda Pavlík. Podle jeho dalších slov bylo nutné také zesílit počet dozorců v Bohumíně z důvodu výše zmíněné nutnosti ruční obsluhy výměn jak při jízdách vlaků tak při posunu (např. do myčky osobních vozů).

Vzhledem k omezení kapacity tratě i snížené rychlosti jízdy vlaků jezdí vlaky v úseku

připraveno a čeká se na slavnostní okamžik, tedy den „D“, kdy se razícím Metrostavu po více než roce ukáže denní světlo a otevře se před nimi pohled na plzeňskou čtvrť Doubavka.

Výstavba tunelů Ejovice pod terénními útvary Homolka a Chlum je stěžejní stavbou celého železničního koridoru mezi Prahou a Plzní. Od východního výjezdového portálu (ve směru od Ejovic), kde vloni (2015) na přelomu ledna a února začala vlastní razba, k západnímu výjezdovému portálu, je to přibližně 4150 metrů. Ejovický tunel se tak stane naším nejdelším železničním tunelem. Každý z jednokolejových tunelů se bude razit přibližně jeden rok a po dokončení celé trasy z Prahy do Plzně by cesta vlakem měla trvat méně než jednu hodinu. Vedením trati po přeložce v úseku Ejovice–Plzeň–Doubavka (km 94,155–100,637) a zmíněným tunelem dojde kromě požadovaného zvýšení traťové rychlosti i ke zkrácení celkové délky trati o cca 6,1 km.

Michael Mareš



Hlavní nádraží v Plzni žije v těchto dnech stavebními pracemi. Na snímku nástupiště č. 3, západní část, během rekonstrukce a před dokončením zastřešení.

NAVŠTÍVILI JSME

Plzeň hlavní nádraží

Železniční stanice Plzeň hl. n. se mění k nepoznání. Nebýt historické budovy uprostřed kolejí, ani byste nádraží nepoznali. Tak moc se za několik měsíců změnilo. Například tam, kde ještě do nedávna býval mezi nástupišti číslo 1 a 2 přechod pro cestující, už dnes přechod není. Rovněž tak byly demolovány původní administrativní budovy uprostřed kolejí (Elektroúsek) a s nimi i původní zastřešení nástupišť 2a a 3a (podle původního značení). Ve spolupráci s městem Plzeň bude ještě letos vybudován nový podchod pro pěší, který bude navazovat na přestupní terminál v ulici Šumavská.

Hlavní nádraží v Plzni v těchto dnech žije stavebními pracemi. Kromě rekonstrukce třetího tranzitního koridoru v úseku Rokycany –

Plzeň totiž probíhá naplno i první etapa přestavby plzeňského nádraží – stavba „Uzel Plzeň, 1. stavba“, financovaná z OPD (Operační program doprava) a spolufinancovaná EU. „Aktuálně jde o výstavbu východního podchodu, který bude sloužit jako přístup na nástupiště z budoucího autobusového terminálu v Šumavské ulici (investice města). Tento podchod bude souběžně s podchodem realizovaným již při stavbě „Průjezd uzlem Plzeň ve směru na Prahu,“ vysvětluje mluvčí SŽDC Marek Illiaš s tím, že v rámci první etapy stavby budou s výstupem do Šumavské ulice propojena pouze nástupiště č. 1 až 4. „A teprve až v rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba“ (veřejnou zakázku na zhotovitele stavby Uzel Plzeň, 2. stavba, vyhlášená SŽDC začátkem února letošního roku) dojde k prodloužení podchodu pod 5. a 6. nástupišťem,“ doplňuje Marek Illiaš a dodává, že u nového podchodu se s výstupem do Železniční ulice nepočítá. Součástí obou staveb (Plzeň 1 a Plzeň 2) bude i nákladový podchod s výstupem pro přepravu zavazadel a zboží na jednotlivá nástupiště.

Stavba nového (východního) podchodu probíhá v rámci rekonstrukce stávajících nástupišť (tedy č. 1 až 4) a kolejiště a nejedná se tedy o samostatnou investiční akci. Podchod bude uveden do provozu (v rozsahu k 4. nástupišti) koncem letošního roku. „Bohužel náklady na vybudování podchodu nedokážou v tuto chvíli vyčíslit, protože se jedná o součást celé přestavby železniční stanice,“ konstatuje závěrem Marek Illiaš.

Michael Mareš



S dokončením první etapy stavby zaničení a různá provizoria, např. budka přečhadě na 1. nástupišti.



Dokončovací práce na 3. (vpravo) a 4. nástupišti, východní část, v blízkosti budoucího východního podchodu. Na snímku končí osobní vlak z Berouna.

ZE SVĚTA

Počet obětí dopravních nehod v Rakousku loni stoupl

V roce 2015 stoupl počet obětí všech dopravních nehod v Rakousku na 475, což byl nárůst o deset procent oproti roku 2014, oznámil 1. ledna VČO (Dopravní klub Rakouska). Za jednu z příčin neutěšeného vývoje označil mluvčí VČO Christian Gratzler fakt, že „mnoho cílů pro trávení volného času není dosud dobře dosažitelných drahou a autobusem. Je proto záhodno rozšířit veřejnou dopravu namísto individuální,“ konstatoval mluvčí. VČO požaduje více spojů S-Bahn do míst s provozem diskoklubů v zájmu snížení automobilové dopravy a tím i ochrany životního prostředí. „Propendery musí být atraktivnější cestovat ve zdravějším prostředí a levněji dopravou namísto autem,“ zdůraznil mluvčí VČO. Za znepokojivý označil deník Der Standard rostoucí počet usmrtných na železničních křižovatkách a přejezděch.

Spolková vláda reagovala již s předstihem v prosinci na nepříznivý vývoj nehodovosti v dopravě připravovanou novelou zákona o automobilové dopravě. Ministr dopravy Alois Stöger (SPÖ) navrhl rozšíření zákazu používání mobilů v tom smyslu, aby psaní a čtení sms a e-mailů a surfování po internetu bylo výslovně zapovězeno. Radarové snímky mají být používány i ke kontrole zákazu mobilů a povinného užívání bezpečnostních pásů, což doposud není právně ošetřeno.

Jan Hála

Čína investuje 500 mld. eur do výstavby nových železničních tratí

Čína chce v průběhu 13. pětiletky (2016–2020) investovat minimálně 3,8 bilionů juanů (cca 500 mld. eur) do výstavby železničních tratí. Tím by se měla železniční síť Číny prodloužit na 150 000 km, z čehož by mělo být 30 000 km tratí vysokorychlostních (VHT). Předpokládá se prodloužení více než 20 vysokorychlostních tratí, přičemž přednost by mělo dostat spojení Peking – Šeng-jiang (provincie Liaon-ing), jakož i linky na středním západě.

Čína investovala v roce 2015 více než 820 mld. juanů (116 mld. eur) do železničních projektů a uvedla do provozu více než 9000 km nových tratí. Tím byl plán nejen splněn, ale i překročen.

Z German.China.org, 5. 1. 2016, zprac.–sh

Krise způsobila mírný pokles přeprav zboží u Ruských železnic

Přes hospodářskou krizi došlo u RŽD za rok 2015 k poklesu nákladní přepravy pouze o 1%. Jedná se především o přepravu cementu (–11%) a ostatních stavebnin (–7,4%). RŽD v roce 2015 přepravily celkem 1,215 mld. t zboží. Přitom celkový hospodářský růst Ruska vykazoval z důvodů poklesu cen surové ropy a ostatních ropných produktů pokles o 3,8%. Některé přepravované

VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÉ DRÁHY** v loňském roce zajistily 5297 zaregistrovaných přeprav cestujících na vozíku, kteří si objednali přepravu prostřednictvím elektronického systému. Je to nejvíce v historii železniční dopravy. Denně jsou ještě přepravováni další imobilní cestující bez registrace. V roce 2014 bylo přitom zaregistrováno více než 4300 přeprav vozíčkářů. Meziročně tak vzrostl zájem o cestování vlakem mezi osobami upoutanými na vozíky skoro o čtvrtinu. V současnosti je v některé dny dokonce taková poptávka vozíčkářů po cestě vlakem, jako byla na počátku 90. let za celý rok. V současném jízdním řádu je nově zajištěna bezbariérová přeprava na rychlíkové lince Brno – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Olomouc a vedle nyní řešené rychlíkové linky Praha – Pardubice – Svitavy – Brno je v plánu národní dopravce během prvního pololetí ještě nabídka bezbariérové přepravy u vlaků Euro-City Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Německo. Osobám se zdravotním postižením včetně vozíčkářů slouží také podrobný informační servis, objednávkový systém, přehled o přístupnosti stanic a vlaků a další informace na webu www.cd.cz/bezprekazek.



● **KNIHY DO VLAKU** si můžete vzít či půjčit na nádraží v Havlíčkově Brodě. Svým způsobem unikátní knihovna umístěná v hale havlíčkovobrodské nádraží nabízí knihy volně k dispozici. A protože nejsou součástí knihovního fondu žádné jiné knihovny, není je nutné vracet, nebo sem lze dokonce po přečtení vrátit i jinou knihu, než jste si zde „zapůjčili“.



● **V RÁMCI MODERNIZACE** hlavní dvojokolejné tratě SŽDC č. 072 Lysá nad Labem – Děčín (vedoucí po pravém břehu řeky Labe) v úseku Litoměřice město – Ústí n. L. – Střekov došlo rovněž k rekonstrukci dvou železničních přejezdů v obci Žalostovice, přičemž tamní přejezd č. 2964 (přes který vede silnice III. třídy do sousední obce Píšťany) byl opětovně osazen výstražníky typu AŽD 71, nyní již s pozitivním bílým světlem. Snímek Tomáš Martinek.

● **BUDOUCÍ PODOBU** památkově chráněného Nákladového nádraží Žižkov určí architektonicko-urbanistická soutěž. Na mimořádném jednání se na tom shodli zastupitelé Prahy 3. Podle dlouholetých plánů má z rozlehle funkcionalistické budovy vzniknout kulturní a vzdělávací centrum. V soutěži budou specifikovány podmínky tak, byla zaručena nezávislost na střídání zastupitelů. Podle podkladů určených pro zastupitele je už nyní jasné, že by v areálu měla vyrůst škola. K budově povede tramvajová trať.

PŘEDSTAVUJEME

Doc. Dr. Ing. Roman Štěřba: „Naši snahou je otevřít mezinárodní akce FISAIC široké železničářské veřejnosti.“

Urcíte jste už jméno Roman Štěřba zaznamenali, přinejmenším v souvislosti se zasedáním Prezidia FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) vloni v Liberci. Prestižní akce se tehdy Český zemský svaz (ČZS) pod hlavičkou OSŽ zhostil na jedničku. Právě Roman Štěřba (od 10. 11. 2014 člen představenstva ČD) jako koordinátor mezinárodních technických komisí FISAIC (do této významné funkce byl jmenován valnou hromadou FISAIC v září 2014) tehdy slavnostně vedl v hotelu Babylon moderovat. Roman Štěřba je znám také jako vysokoškolský pedagog (od roku 1995 přednáší na Fakultě dopravní ČVUT v Praze) a rovněž jako železniční modelář.

po 62 letech,“ vysvětluje dále Roman Štěřba. Nejvyšším orgánem FISAIC je valná hromada, ta se schází jednou za dva roky. V mezičase pak zasedá prezidium, složené z Byra a zástupců jednotlivých národních členských svazů. Byro je složené z generálního prezidenta (Guy Gieres z Lucemburska), viceprezidenta (Kurt Neuwirt z Rakouska), generálního tajemníka (Barbara Sciesinski z Německa), koordinátora mezinárodních technických komisí (Roman Štěřba z ČR) a pokladníka (Pedro Neuenschwander ze Švýcarska). Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů zastřešuje tyto aktivity: sborový zpěv, hudba, foto, umění, folklór, bridž, film a video, filatelie, amatérské rádio a železniční modelářství.

Mezi prezidenty technických komisí má nyní Česká republika dva zástupce. Ing. Ivo Lanička, který je dlouholetým prezidentem skupiny film a video, a právě Romana Štěřbu, který vede modeláře. „S ohledem na velikost ČR a v porovnání s ostatními zeměmi v rámci Evropy je to, myslím si, solidní úspěch, i určitý výraz důvěry,“ konstatuje Štěřba. A jaké jsou hlavní cíle současného vedení ČZS FISAIC? „Beze sporu nám jde o získání nových, mladších kolegů z řad železničářů a jejich zapojení do volnočasových aktivit. Naši snahou je otevřít mezinárodní akce FISAIC široké železničářské veřejnosti. Velké úspěchy v rámci FISAIC sbírají především modeláři, jejichž výstavy – pořádané v muzeích dopravy nebo železnice – navštěvují tisíce lidí, kteří tak poznají železnici nejen jako cestující,“ dodává Roman Štěřba.

Připomeňme, že ve dnech 31. 3. až 2. 4. bude Roman Štěřba v České Třebové předsedat setkání prezidentů mezinárodních technických komisí FISAIC. Členem ČZS FISAIC se může stát každý zaměstnanec ČD, a. s., SŽDC, s. o., ČD Cargo, a. s., nebo člen OSŽ, který projeví zájem o práci v jednotlivých oblastech činnosti. Podrobnější informace o FISAIC, FIRAC a IFEF lze v případě zájmu o členství získat u Ing. Jarmily Šmerhové, +420 724 563 235 (tajemnice ČZS FISAIC, e-mail: jarmila.smerhova@osz.org), nebo případně na MO OSŽ u Ing. Ondřeje Smehlíka (+420 737 275 076, e-mail: ondrej.smehlík@osz.org).

Michael Mareš



„FISAIC vznikl v roce 1952 ve francouzském Štrasburku. Hlavním motivem bylo nastolení a prohloubení tvůrčí kulturní a volnočasové spolupráce zaměstnanců jednotlivých národních železničních podniků,“ říká Roman Štěřba s tím, že historicky první účast českých železničářů na akcích FISAIC se však datuje až po Sametové revoluci, rokem 1991, kdy se Dr. Anna Abelovská na pozvání francouzských železničářů zúčastnila mezinárodní filmové soutěže FISAIC v Eperny. Hned další mezinárodní soutěž filmařů již byla pořádána v reprezentativních prostorách sídla ČSD (ČD) v Praze na nábřeží Ludvíka Svobody. „Čeští železničáři tedy přistoupili k FISAIC po dlouhých 39 letech, zástupce ČD se do úzkého vedení této mezinárodní organizace dostal dokonce až

Obzor č. 7 – 19. 2. 1991

Zamyšlení na téma „Proč železničáři vystupují OSŽ?“ otevírá první stranu Obzoru č. 7. Článek byl inspirován situací v Třebovicích v Čechách, kde z OSŽ vystoupilo 7 z 18 zdejších zaměstnanců. Jejich rozhodnutí, jak vyplývá z článku, bylo zřejmě vyvoláno zklamáním z dosavadního působení OSŽ, od nějž odboráři čekali razantnější prosazování změn na železnici, ale měli i další důvody. „Vedl mě k tomu nesouhlas s politikou Konfederace odborových svazů, která vyhlásila stávkovou pohotovost v době jednání o kompetencích. Nevycitil jsem, že odbory chtějí nést i odpovědnost za případný dopad špatného rozhodnutí,“ řekl redaktorovi Obzoru jeden ze zaměstnanců, který vystoupil z OSŽ.

„Jak dál, Moravo?“, je článek reagující na tendence vytvořit samosprávu Moravy a Slezska. Autor se dovolává zdravého rozumu a připomíná, že při dohadování o těchto záležitostech by mohly unikát zásadnější věci.

Na straně 3 najdeme reportáž s názvem „Jeden páteční podvečer v Pardubicích“, zaměřenou na kulturu cestování. Všimá si podmínek nejen pro cestující, ale i pro zaměstnance ČSD. Železničáři zde mají, jak se uvádí v článku, nevyhovující a stísněné prostory a ani cestující na tom nejsou o mnoho lépe – byla zde totiž zrušena čekárna, zato je k dispozici herná. V malém čekárničce na téže straně s názvem „Koline, Koline...“ se dočteme o tom, že v této stanici sice čekárna pro cestující je k dispozici, ale jen do 20 hodin, což je obzvlášť v chladném období roku problém. „Obdobně jako jiná nádraží je i Kolín terčem zájmu různých bezdomovců a útlukem osob nikam necestujících,“ uvádí se dále v článku.

Na poslední straně tohoto čísla se můžeme seznámit se záměrem OSŽ zřídit Železniční odborovou pojišťovnu, která měla navázat na činnost Železniční nemocenské pojišťovny působící v Československu v dřívějších letech. Přípravní výbor, který byl k tomuto účelu založen, vyzval odborové organizace k předběžnému projevení zájmu o účast v této pojišťovně.

Obzor č. 8 – 26. 2. 1991

„Nemáme kam ustoupit“ je titulak otevřeného dopisu předsedy OSŽ Zdeňka Škopa

adresovaného ministru dopravy. „Bezvýchodná ekonomická situace, ve které se železnice nachází, nás vede k přesvědčení, že jak současná vláda, tak její i předcházející režim, se chováte k železnici i Vy mírně řečeno macešsky,“ uvádí se v textu. Předseda OSŽ dále vyjadřuje přesvědčení, že by železnice měla mít – jako systém ekonomicky, energeticky i ekologicky neefektivnější – v dopravním systému dominantní postavení. Připomíná špatnou sociální vybavenost pracovišť, nedostatečnou kompenzaci škodlivých vlivů na zdraví i nekonceptní racionalizaci počtu pracovníků. V závěru dopisu předseda OSŽ zdůrazňuje ochotu podílet se aktivně na tvorbě zákona o ČSD, který by většinu problémů řešil systérově.

Článek „Prosazují rozpad republiky“ ostře reaguje na návrh, vzešlý z bratislavské porady prvního náměstka ministra dopravy, zřídit ústřední orgány státní správy v působnosti národních republik. Autor článku to považuje za krok k odtržení České a Slovenské republiky. Jak víme, vývoj v následujících letech mu dal za pravdu. Stejně jako předchozí číslo, i Obzor č. 8 se věnuje tématu kultury cestování. V článku „Půlnoc na pražských nádražích“ redaktor kritizuje především ten fakt, že jsou na nádraží tolerovány pobytové lidi, kteří evidentně nikam necestují. Kdo chtěl svůj nocleh na nádraží zlegalizovat, mohl si tehdy zakoupit jízdenku za pouhé 2 Kč. Ovšem většina „černých nocležníků“ nedělala ani to.

Pravidelná rubrika „Co se děje v ústředí“ krátce informuje o nejdůležitějších jednáních a o práci jednotlivých tajemníků OSŽ. Zaujala nás zde mimo jiné zmínka o návštěvě tajemníka OSŽ v Severočeském kraji. „V té době byla zrovna nařízena vzhledem ke složením ozdušič ochrana respirátory pro všechny obyvatele této oblasti. Největším překvapením však bylo, že i v těchto podmínkách pracovníci železniční dopravy, traťoví dělníci, obvodáři, posunovači apod., museli pracovat na plný výkon i bez těchto ochranných pomůcek. Zajímá vůbec tato situace v železniční dopravě odpovědné pracovníky hospodářských orgánů resortu? Musí to být opět odbory, které budou řešit tuto otázku, jako řadu dalších, i nepopulárních problémů?“ ptá se autor.

Zdeňka Sládková

Termín ukončení prolongace JV se blíží!

V roce 2015 došlo k výměně propadlých ŽP u všech zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků. U důchodců a jejich rodinných příslušníků výměna začala 1. 1. 2016 a ukončena bude do 30. 4. 2016.

ŽP pro rok 2016 je platná po zaplacení prolongační částky 1000,- Kč (zaměstnanci a rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců) a 500,- Kč (děti do 26 let a důchodci – bývalí zaměstnanci). Ta musí být uhrazena u nových zaměstnanců po obdržení průkazky, u ostatních vždy od 1. 1., nejpozději do posledního dne měsíce února. Kdo si zapomněl prolongovat, zaplatí po 29. 2. o 200,- Kč více. Výjimkou jsou ti, kteří dali JV do úschovy.

Pro prolongaci je u některých držitelů třeba doložit potvrzení o invalidním, vdoveckém, vdovském, sирočítném, případně předčasném starobním důchodu. Toto je vždy třeba doložit na Evidenční centrum jízdních výhod (ECJV) dle místa bydliště, a to nejpozději do konce února téhož roku. U dětí, které navštěvují jakoukoli akreditovanou školu, je toto třeba dokladat potvrzením nejdéle do 26 let věku, a to od 1. 9. nejpozději do 31. 10. aktuálního roku.

Nové držitelé ŽP ČD i ZSSK budou od 1. 3. 2016 povinni, pokud nemají místenku, nechat si vystavit evidenční lístek na komerční vlaky ČD. Vystavení přes internet nebo na pokladní předpáče ČD či v přípojném vlaku bude zdarma. Při vystavení vlakovým personálem v komerčním vlaku zaplatí držitel ŽP manipulační poplatek 20 Kč. Výjimkou je vystavení prvního evidenční-

ho lístku v dotčeném vlaku po překročení státní hranice do ČR, v takovém případě vlakový personál vystaví evidenční lístek zdarma. Povinná místenka bude na visuté lanové dráze Liberec – Horní Hanychov – Ještěd a zpět.

Zaměstnanci ČD, a. s., a SŽDC, s. o., a zaměstnanci dceřiných společností s majoritní účastí ČD, a. s., pokud byli již dříve držitelé zahraničních JV a v omezeném rozsahu i důchodci a rodinní příslušníci mají možnost získat zahraniční zaměstnanecské JV dle předpisu ČD Ok 12. Předpis upravuje rozsah, formu a způsob poskytování zahraničních JV na traťích zahraničních železničních správ a dopravních společností pro soukromé cesty.

Pouze na zaměstnance a důchodce ČD, a. s., se vztahuje ještě třetí část předpisu ČD Ok 9 o mimotarijních JV, která určuje pravidla pro vydávání a použití průkazek pro bezplatnou jízdu. Pokud zaměstnanec nevyužil možnosti přidělení JV pro rodinné příslušníky v období zaměstnání, po odchodu do důchodu již na jejich přidělení nemá nárok (je na něj pohlíženo jako na nové rodinné příslušníky důchodce).

Vznik nároku na JV dle Tarifu při skončení pracovního poměru:

- při přímém odchodu do důchodu (starobního, invalidního bez evidence na úřadu práce) je třeba odpracovat minimálně 10 let nepřetržitě (§ 3 bod 3. Tarifu);
- při odchodu do invalidního důchodu z důvodu pracovního úrazu nebo nemocí z povolání pod-

- minka odpracování 10 let nepřetržitě nemusi být splněna (§ 3 bod 3. Tarifu);
- při ukončení pracovního poměru pro nadbytečnost při odpracování minimálně 20 let nepřetržitě a maximálně 5 let do důchodu nebo 30 let nepřetržitě – lze zažádat po přiznání důchodu (starobního nebo invalidního) na ECJV dle místa bydliště o vrácení vnitrostátních JV (§ 3 bod 4. Tarifu);
- při ukončení pracovního poměru z důvodu ztráty zdravotní a smyslové způsobilosti, pokud je odpracováno 20 let nepřetržitě, se JV vrátí po přiznání důchodu (starobního, invalidního – § 3 bod 6. Tarifu);
- při skončení pracovního poměru při odpracování minimálně 30 let v provozu dráhy nepřetržitě – lze žádat po přiznání důchodu (starobního nebo invalidního) ministra dopravy o výjimku přiznání JV (§ 6 bod 4. Tarifu);
- při úmrtí zaměstnance se aplikace ŽP ponechá pozůstalým (i nenarozeným sирočítným) pouze za podmínky, že zaměstnanec odpracoval bezprostředně před úmrtím minimálně 10 let ve stanovené pracovní době, tato doba může být v případě pracovního úrazu nebo úmrtí na nemoc z povolání zkrácena. Pozůstalým po registrovaných partnerech nárok na aplikaci ŽP nevzniká.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ – ústředí

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Koží dráha a železniční stanice Trmice

Ano, ano, Koží dráha i železniční stanice Trmice jsou názornou ukázkou deklace pod rouskou privatizace.

Na obou tratích, a nejen na nich, jsem sloužil jako výpravčí. Začnu zst. Tisá–Libouchec, přestože to nebyly moje první začátky. Po přeložení z zst. Litvínov–mesto a Osek–mesto jsem se ocitl na již zmíněné „Koží dráze“ a všech jejích stanicích. Považuji proto za nutné doplnit pány popisovatele Zdeňka Jílka, Tomáše Martínka a Ing. A. K. Kyzla. V mém případě se jedná o roky 1954, 1957 atd. Začnu rokem 1954, příchodem na „Koží dráhu“. V té době byl železniční provoz na této trati poměrně dostatečně vytižen a v GVD byly dokonce zakresleny i vlaky PP – podle potřeby a vlaky rušící.

Z důvodu úspory tisku uvádím jen okrajově některé významnější stanice jako kupř.: Jílové u Děčína, nz. Bynov (vykládka a nakládká 6 vzj/24 hod.), Malé Chvojnko, Telnice (s návazností MHD do Ústí n. L.), Chlumec u Chabařovic (tato stanice byla nejdelší stanicí na celém tratovém úseku až do Chomutova!).

Drtivá většina dopisovatelů Obzoru se bije za železnici „do krve“

Reagují na dopis čtenáře Ing. Tejkla, který sice nastavuje zrcadlo (některým) dopisovatelům Obzoru, ale podstatně věci opomněl, neboť nejmenoval žádného dopisovatele, kterého kritizuje, jeho dopis je neadresný a používá princip „kolektivní viny“ na všechny dopisovatele.

Nutno podotknout, že drtivá většina dopisovatelů se bije za železnici doslova „do krve“ a mezi ně se počítám i já. Vždy jsem bojoval a budu bojovat za železnici, sice jen formou článku a to nejen v Obzoru, ale i v jiných českých i zahraničních (německých) periodikách. Bohužel samo vedení české železnice po roce 1989 svou vlastní líknavostí, nepodporou provozních zaměstnanců, kteří šli pro železnici, ale i neproduktivní politikou v 90. letech zavinilo současný stav. Tento stav se však musí změnit a on se změni, protože i jiné evropské železniční správy se začínají probouzet – viz DB AG a její generální ředitel Rüdiger Grube – Obzor 3, titulní strana. Nikdy není pozdě, dokud je s číma po čem jezdit. Zdaleka na tom nejsme tak špatně jako Slovensko, kde za bývalého premiéra Dzurindy došlo ještě před vznikem kraje k neobjednání dopravy na 24 traťích a posléze i na 9 hraničních přechodech (to většinou již za premiéra Fialy) do soudebních států. Tento stav tam trvá i dosud! Sice tam jezdit důchodci a děti zdarma, ale po zlomku sitě šel před rokem 2003. **Martin Kubík**

Nepochopitelná cenová politika rakouských železnic

Na tiskové konferenci rakouských železnic ÖBB k novému jízdnímu řádu bylo oznámeno zvýšení osobních tarifů o 1,1 %, ale o změně tarifů v regionální přeshraniční osobní dopravě nepadlo ani slovo. Zrušením tarifu Euregio–Ticket, který umožňoval z Rakouska výhodně cestovat tam i zpět do příhraničních stanic Česka, Slovenska a Maďarska, došlo k dramatickému zvýšení cen jízdného. Důvodem je údajně zjednodušení nabídky. Namísto toho je nyní nutno zakoupit jízdenky za nevyhodný mezinárodní tarif. Tak např. v relaci Gmund–České Velenice zaplatí dosud cestující za Euregio–Ticket 2 eura, nyní zaplatí za zpáteční jízdenku 14,40 eur. Podobně i v jiných relacích: Retz – Znojmo dosud 5,- eur, nyní 16,80 eur; Wien – České Budějovice dosud 34,- eur, nyní 89,60 eur; Marchegg – Bratislava dosud 5,- eur, nyní 17,20 eur. Speciální Donau–Moldau–Tarif v relaci Linz

Na zmiňované trati bylo 12 párů vlakových osobních přepravy, z toho převážná většina byla provozována klasickými soupravami, které byly doplněny motorovými vlaky z důvodu nižší frekvence v dopoledních a nočních hodinách. Klasické soupravy měly služební vozy (D) vzhledem k velké nakládce a vykládce kusového, zavazadlového zboží a spěšňin. Někdy se vozilo i tzv. živě. Pro doplnění, tato trať zvládaly 4 páry Pn vlakov a 2 páry Mn vlakov, včetně jednoho sudého Mn vlakovu v nočních hodinách. Nelze se nezmínit o poštovním voze zafazovaném, v určité době, vždy do klasické soupravy. Z tohoto důvodu bylo možno ve stanici poslat dopis, ale i telegram. Telegramy se posílaly i ze železniční stanice.

O svátečních dnech byly soupravy všeobecně posilovány. Kupř. v zst. Malé Chvojnko byl, k tomuto účelu, odstavený lehký motorový vůz! Šlo o žel. stanici na vrchol trati a proto zde byl i vozmiř (12/24) pro provádění úplných zkoušek brzdy u všech nákladních vlakov.

Dokonce jsem zažil na této „Koží dráze“ (z důvodu velké nehody v zst. Podmokly–Jih) jízdu motorového rychlíku do Plzně.

O „Koží dráze“, dnestak opomíjená a podceňovaná, by se daly napsat romány. Nesmyslnou modernizací s úsporou pracovních sil a hlavně privatizací, došlo a dochází k devastaci všeho, co dříve bylo plně funkční po všech stránkách. Dnes by byl velký problém natočit historický film se železniční tematikou.

Karel András

Konec výluky na trati Varnsdorf–pivovar Kocour – Seifhennersdorf se stále odkládá

Již několik měsíců je zastaven provoz vlakov (respektive konec výluky se stále odkládá) na česko-německé trati v úseku Varnsdorf–pivovar Kocour – Seifhennersdorf (trať 089, dopravce Trilex). Z tohoto důvodu jsem žádal o vysvětlení zástupce dopravce Vogtländbahn–GmbH/Trilex pana Uwe Miertschischka, který mi obřatem odpovéděl česky:

„Co se týká Varnsdorf Pivovar Kocour – Seifhennersdorf, tak je to věc mezi DRE a německým železničním úřadem (EBA). Nechci posoudit, kdo z nich má větší vinu. Na traťovém úseku Seifhennersdorf – Eibau naprosto nikdo nechce objednat vlaky. Na druhé straně by připoj do Dráždan s krátkým přestupním časem nebyl možný, protože v cílové koncepci jízdního řádu má být nulový uzel v Žitavě, potom paralelní odjezd vlakov do Dráždan a ve směru na Varnsdorf. Po zprovoznění elektronického stávedla budou obě koleje mezi Žitavou a Mittelherwigsdorfem úplně použitelné v obou směrech.“

Seifhennersdorf jsem navštívil spolu s pivovarem Kocour v červnu 2015. Stanice Seifhennersdorf je velká staniční budova, která je zcela prázdná, výpravčí byl po převzetí soukromou společností DRE zrušen. Z důvodu úšetření personálu, který obsluhuje PZZ před vjezdem do stanice, byla zastávka přenesena před přejezd jako nevyhovující provizorium.

Výsledek je žalostný. Původní spojovací dráha do Eibau na hlavní trať na Dráždany je léta mimo provoz. Zpuštěl je i přednádraží – pošta byla zrušena a přenesena na jiné místo, restaurace i kino byly postupně také zlikvidovány. Přes PZZ jezdí mezistátní regionální autobus Varnsdorf – Rumburk, takže obrázek stavu nádraží si udělá každý sám. Naopak na české straně došlo k výraznému zlepšení infrastruktury – byla vybudována nová zastávka Varnsdorf–pivovar Kocour a rekonstruováno nz. Varnsdorf staré nádraží, kam je trasován i Mn vlak.

Přístup Německa k regionální železnici je velmi rezervovaný. Například po zastavení provozu na trati Meissen–T. – Nossen – Döbeln byl vlak nahrazen autobusem, kde nově platí tarif VVO a Labe/Eibe až do Döbeln. Když jezdit do 12. 2015 vlak, tak to jaksí nešlo! Viz Obzor ze 7. 12. 2015. **Martin Kubík**

P. S. Na webových stránkách Českých drah se o této výluce na Seifhennersdorf nedozvíte nikdo nic, protože se jedná o soukromého provozovatele, takže cestující je trvale zmaten. Dělení dráhy přineslo zhoršení cestování, rozklad sitě a dezorientaci v jízdních řádech. V jízdním řádu ČD, a. s., chybějící trasy soukromníkům panů Novotného a Jančury, avšak jiné soukromé vlaky, např. trať Milovice – Vrbovo G. JHMD, tam jsou. V oddíle Zvláštních vlakov vládně již chaos opravdu není – některé trasy tam jsou, jiné ne. Chybí třeba parní vlak ČD Praha–Dobříš (!), přitom vlaky KČZ tam jsou. V jízdním řádu nejsou ani mezistátní spoje. Patrně mají lidé do zahraničí použít letadlo, auto či autobus. Zcela jinak je to v elektronickém jízdním řádu SŽDC. Takže se v tom, páni a občané českého Kocourkova, vyznejte. Již jsem viděl leccos, ale tomuto se lidově říká bor... **Martin Kubík**

Přeložil a upravil J. Zajček
Zdroj: Eisenbahn–Revue

Seznam nepovinné místenkových komerčních vlakov ČD 2016

Seznam nepovinné místenkových komerčních vlakov ČD, na které si budou muset od 1. 3. 2016 držitelé železničních průkazek ČD i ZSSK nechat před jízdu vystavit evidenční lístek, čítá 30 pravidelných celoročních vlakov plus 4 vlaky (dva páry) posilové na Dny NATO (17. a 18. 9.). Až na dvě výjimky (Rx 762/763 Berounka a EN 406/407 Chopim) jsou to všechno vlaky kopírující trasu Praha - Ostrava/Čadca buď v celé délce, nebo aspoň v její části. Na seznamu nepovinné místenkových komerčních vlakov ČD je deset párů vlakov (3xEC/5xEx/1xEN) relace Praha - Ostrava a jeden páteční vlak (IC 543 Vladislav Vancúra) v relaci Praha – Opava východ, respektive nedělní IC 542 (Opava východ – Praha).

Zjednodušeně řečeno, ve směru z Prahy do Ostravy je to (až na jednu výjimku) každý vlak jedoucí z Prahy hl. n. v sudou hodinu a 24. minutu (4.24 h, 6.24 h, 8.24 h, 10.24 h, ... 23.09 h). Seznam nepovinné místenkových komerčních vlakov ČD dále obsahuje jeden pár vlakov relace Pířerov – Praha/Pardubice – Pířerov IC 552/553 Moravan (pracovní dny + soboty), dále jeden pár (nedělní) vlakov relace Plzeň – Mariánské Lázně (a zpět), (Rx 762/763), jeden pár vlakov (IC 513/514) relace Opava východ – Ostrava–Svinov, jeden pár vlakov relace Ostrava–Svinov – Čadca a zpět (EC 242/243) a jeden pár vlakov EN relace Břeačlav – Zebrzydowice a zpět (EN 406/407). **–mm–**

PŘÁVNÍ PORADNA

Výdělečná činnost zaměstnance, shodná s předmětem činnosti zaměstnavatele, po dobu trvání a po skončení pracovního vztahu u zaměstnavatele (4/5)

Ve třetí části uveřejněné v Obzoru č. 3 byla charakterizována konkurenční doložka. Čtvrtá část se zabývá náležitostmi konkurenční doložky.

Zaměstnavatel může se zaměstnancem sjednat konkurenční doložku i hned při vzniku pracovního poměru v pracovní smlouvě (může i samostatně), i když s ním současně sjednává zkoušební dobu.

Neplatí žádné časové omezení, od kdy lze sjednat konkurenční doložku. Může být sjednána od samého počátku pracovního poměru, bez ohledu na zkoušební dobu, nebo v průběhu zkoušební doby, jakmile zaměstnavatel nabude dojmu, že je třeba, aby chránil své provozní tajemství (s ohledem na dikci zákona je třeba podotknout, že zcela správně by konkurenční doložka neměla být sjednávána ihned, tedy úplně na začátku pracovního poměru, ale s určitým, i když třeba jen krátkým odstupem, až ve chvíli, kdy zaměstnanec získá poznatky ze své práce pro zaměstnavatele, jejichž konkurenční a komerční využití by později mohlo ztížit zaměstnavateli činnost).

Uzavřením konkurenční doložky dochází u zaměstnance k určitému omezení jeho ústavně zaručeného práva na práci a práva na svobodnou volbu povolání (článek 26 Listiny základních práv a svobod), a to za účelem ochrany především majetkových práv zaměstnavatele (např. know-how, postavení na trhu apod.), tedy práv, která rovněž požívají ústavní ochrany. Zákoník práce řeší vyrovnání střetu dvou ústavně chráněných práv stanovením podmínek, za nichž lze konkurenční doložku uzavřít: a) omezením nejvyšší přípustné doby trvání závazku zdržet se výdělečné činnosti; b) prostřednictvím dalšího závazku, který musí být součástí konkurenční doložky, a to povinností zaměstnavatele poskytovat zaměst-

nanci přiměřené finanční vyrovnání. Výše kompenzace se řídí především dohodou smluvních stran. Zákoník práce smluvní volnost omezuje potud, že přiměřené finanční vyrovnání nesmí být nižší než 1/2 průměrného měsíčního výdělků, kterého zaměstnanec dosahoval v době trvání pracovního vztahu. Smyslem povinnosti finančního vyrovnání spočívá v tom, že vůči (bývalému) zaměstnanci vyrovnává hospodářský prospěch, který má zaměstnavatel z toho, že zaměstnanec nevykonává výdělečnou činnost soutěžní povahy nebo shodnou s předmětem činnosti zaměstnavatele. Pro zaměstnance představuje zdroj příjmu, který je kompenzovaný nemožností získat finanční prostředky pro svou obživu výdělečnou činností.

Jestliže by byla konkurenční doložka sjednávána bez přiměřeného finančního vyrovnání, byla by pro rozpor se zákoníkem práce absolutně neplatná.

Finanční vyrovnání musí zaměstnavatel bývalému zaměstnanci vyplatit v jednotlivých měsících (zpětně za měsíční období), není-li dohodnuto něco jiného. Není zcela vyloučeno, že si zaměstnavatel se zaměstnancem sjednají vyplacení finančního vyrovnání jednorázově nebo v jiných než měsíčních intervalech.

Další nezbytnou náležitostí konkurenční doložky musí být sjednání doby, po kterou se má závazek zaměstnance uplatňovat. Výše uvedená doba nesmí přesáhnout 1 rok. Pokud byla konkurenční doložka sjednávána na dobu delší než 1 rok, uplatnila by se navzdory ujednání zaměstnavatele se zaměstnancem jen na dobu 1 roku.

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



Motorový vůz M 262.0180, zvaný „Kredenc“, společnosti KŽC, projíždí po trati 122 nedaleko zastávky Praha-Jinonice.

Pražský motoráček

Letos již sedmou sezónu společnost KŽC (Klub železničních cestovatelů) vypravuje celoročně o víkendech a státních svátcích zvláštní nostalgický motorový vlak tzv. „Pražský motoráček“. Celkem čtyři páry vlaků vyjíždějí mezi pražským hlavním nádražím a železnič-

ní stanicí Praha-Zličín. Cestujícím se naskytají nejen zajímavé výhledy na Prokopské údolí, které cestou překonávají přes dva železniční mosty, ale i na stovčatou matku měst, tedy na Prahu. Společnost KŽC nasazuje na Pražský motoráček své stroje řady M 262 a nejvíce tomu bylo dne 6. 2. 2016, kdy se na Pražském motoráčku představil v plné kráse po dílnách opravený motorový vůz M 262.0180, takzvaný „Kredenc“ v nátěru ČSD – v barvě červené se širokým žlutým pruhem.

Vít Mareš

Do Cieszyna opět vlakem

Před šesti lety informoval Obzor číslo 7 krátkou zprávu na poslední straně o zastavení pravidelné osobní dopravy na přechodu Český Těšín – Cieszyn. V letošním roce však má Obzor pro čtenáře lepší zprávy. Mezi už známé novinky letošního jízdního řádu platného od 13. prosince 2015 patří obnovení přeshraničního spojení Český Těšín – Cieszyn.

Nově proti minulosti zajišťují provoz osobních vlaků na tomto přechodu České dráhy ve spolupráci s polským dopravcem Koleje Śląskie. A tak mohlo být přes hranici v Těšíně zavedeno šest párů vlaků denně, na které jsou nasazovány motorové jednotky Regionova v rámci prodlouženého obrátu vlakové linky S7 Morav-

skoslezského kraje Frýdek Místek – Český Těšín.

Vedle jízdního řádu pro staronové přeshraniční spojení cestující určitě zaujmou i možnosti jízdného. Ve vlacích přes hranici platí regionální jízdenky obou slezských regionů nebo je možné zaplatit jednotné jízdné mezi pohraničními stanicemi ve výši 16,- Kč.

Doufáme tedy, že nové vlaky si rychle najdou své cestující, aby je někdo zase nenavrhnuť zrušit. Ono rušit, omezovat a likvidovat jde rychle. Horší je něco zase obnovit. A tak všem, kteří mají zásluhu na znovu obnovení osobní dopravy na přechodu Český Těšín – Cieszyn, patří můj velký dík.

Martin Kalousek



Ve stanici Cieszyn s návratem vlaků došlo i na výstavbu nových nástupišť.

Železniční ocelový most přes Mladotický potok se původně nacházel na Plzeňsko-březenecké dráze

Na dnes již neprovozané vedlejší trati Mladotice do Kralovic u Rakovníka se nachází torzo železného příhradového mostu přes Mladotický potok o výšce osmi metrů. Tento viadukt byl původně vybudován na Plzeňsko-březenecké dráze v úseku Mladotice – Potvorov v délce 6 km se započítám v roce 1871. Jeho stavba byla přerušena z důvodu sesuvu zeminy v hlubokém zářezu před zastávkou Potvorov. Tehdejší několikadenní přivalové deště podměčely Potvorovský vrch (546 m n. m.) do té míry, že jeho západní svah, narušený zářezem trati a někdejší těžbou kamene, se sesunul do údolí a přehradil Mladotický potok. Stalo se to v noci z 25. na 26. května roku 1872. Na kopci se navíc po staletí nacházela řada pískovcových lomů, což snižovalo stabilitu svahu. Díky této přírodní katastrofě vzniklo v tamní oblasti Odlezelské jezero o ploše přes 5 ha, jehož výška hladiny v průběhu času klesá. Jde se o významnou přírodní památku (pod jezerem potok vytváří několik kaskád a dva vodopády o výšce 1 m).

uvažoval) a strhala tak i oněch 6 km nově postavené železniční tratě. Kvůli tomu musela být stavba tratě Plzeň – Zatec přeložena na západní stranu údolí a její původní těleso, na němž se nachází onen viadukt přes Mladotický potok, bylo o pár let později využito pro stavbu místní dráhy Mladotice – Rakovník, jež byla zprovozněna 9. července roku 1899, přičemž od roku 1997 je bohužel v její zmiňované části doprava pozastavena. Kéž by zde jednou došlo k obnovení provozu! Tehdejší zmiňovaná železniční pohroma napáchala v oblasti povodí řeky Střely rozsáhlé škody.

Tomáš Martínek



Osm metrů vysoký železniční ocelový příhradový most přes Mladotický potok na severu Plzeňska byl původně součástí nedostavěné tratě z Mladotic do Potvorova, jejíž stavba byla v důsledku rozsáhlých povodní přerušena. O pár let později byl využito pro místní dráhu Mladotice – Rakovník, do provozu uvedené v roce 1899. V důsledku několika let pozastavenému železničnímu provozu z něj dnes zbylo pouhé torzo.



Modelářská burza v Pardubicích

Pardubický spolek historie železniční dopravy pořádá 12. března 2016 (od 8 do 11 h), v kulturní místnosti Depa kolejových vozidel PJ Pardubice (v ulici Na Staré poště, č. 2865; přístup z třídy Jana Palacha po schodech nproti kavovním pěšky cca 50 metrů, nebo příjezd z ulice V Ráji) tradiční pardubickou modelářskou burzu. Vstupné 10 Kč, děti do šesti let zdarma.

Akce je pořádána za podpory Českých drah, a. s., DKV Česká Třebová, PP Pardubice.

Pardubický spolek historie železniční dopravy vás zve i do Muzea v Rosicích nad Labem, které letos zahájí sezónu jízdy historických vlaků, trolejbusů a parkové železnice o víkendu 30. 4./1. 5. 2016.

Muzeum bude poté otevřeno každou sobotu (plus mimořádné termíny: 1. 5., 26. 6., 21. 8., 7. 10.) až do 9. 10. 2016.

–mmč–

Nejen železniční muzeum, ale také malá „školička“ pro budoucí železničáře

Prostory v železniční stanici Ostrava střed, kde původně byla také nádražní restaurace se zázemím, spolu s bývalou místností pro zavazadlové tranzito a také prostorami pro cestující veřejnost, jsou nyní využity jako železniční muzeum s názvem Železniční muzeum moravskoslezské.

V přízemí jsou exponáty sdělovací a zabezpečovací techniky, které dříve ve stanicích sloužily výpravčím a signalistům k dorozumívání, ale také k zajišťování bezpečnosti při stavění vlakové cesty na elektromechanickém zabezpečovacím zařízení. Především je zde však umístěno velké modelové kolejiště představující hornatou slovenskou krajinu. V modelovém kolejišti se dvěma nádražními depem, zastávkou, řadou staveb, dokreslujících prostředí slovenské krajiny, se současně pohybují tři soupravy vládků. Modelové kolejiště zabírá plochu cca 30 m². Maketa byla postavena ve spolupráci se slovenskou firmou Mikado z Banské Bystrice a za výrazného přispění Moravskoslezského kraje.

Obsluhu tohoto zařízení při ukázce pro návštěvníky zajišťují seniory, bývalí železničáři ze železniční stanice Ostrava hlavní nádraží. Jsou to fandové železnice, kteří se této činnosti věnují ve svém volnu a mají radost z toho, když dětem září oči, když sledují pohyb malých vládků. V místnosti vedle sálu si pak malé děti mohou samy postavit samostatně nebo pod dozorem rodičů z dřevěné skládací stavebnice kolejiště a vláčky. Nebo si také mohou vyzkoušet na jedné soupravě vládků její pohyb a osahat si i stavění vyhybky a představovat si, že jsou třeba výpravčí.

V přízemí je rovněž umístěn trenážer představující stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 742. Zde si mohou děti, ale i dospělí, vyzkoušet na simulátoru, jaké to je být strojvedoucí a řídit lokomotivu vlaku jedoucího po tratích Ostrava – Svinov – Opava východ – Krmov – Olomouc – Zábřeh na Moravě. Tento trenážer může být využit i jako učební pomůcka pro adepty a zájemce o práci strojvedoucího. Zde se mohou pod dozorem bývalých strojvedoucích při-

učit profesním vědomostem a dovednostem.

V prvním poschodí budovy ve čtyřech místnostech je další část expozice tohoto muzea mapující historii vzniku Severní dráhy císaře Ferdinanda, banské dráhy a dalších železničních tratích na území dnešního Moravskoslezského kraje. Dále jsou zde předměty, které se dříve na dráze používaly a dnes nám připomínají jen staré časy na železnici. Muzeum má také svůj depozitář, archiv, badatelskou a místnosti se zázemím pro vedení muzea.

Chtěla bych touto formou poděkovat všem seniorům ze Sdružení seniorů při ČD Ostrava, kteří přispívají k tomu, aby mohlo být toto muzeum v provozu. Jedná se zejména o Ing. Josefa Juřenika dále pak o Jiřího Krále a Milušku Janickou, Dašu Guthovou, Vlastu Vengřínovou, Martu Piskořovou, Marii Supíkovoou, Marii Čme-

lovou, a také Marcelu Rakovou, Jožku Deuschovou, Marii Verčimákovou, kteří se podle svých časových možností věnují průvodcovské činnosti. Svoji činností přispěl k tomu, že v loňském roce návštěvnost muzea překročila počet 2600 platících návštěvníků. Každý železničář by měl alespoň jedenkrát navštívit toto muzeum a pokud má vnoučata, tak také ho ukázat jim. Možná v nich probudí také tu jiskřičku železničářského fandovství a zaujetí pro železnici.

Řediteli panu Vojtěchu Hermannovi a i všem dalším jeho spolupracovníkům z dalších bývalých výkonných jednotek ČD panům Pavlovi Sládkovi, Zbynkovi Královi, Ing. Ladislavu Drozdovi, kteří se zasadili o vznik a rozjezd tohoto muzea přeji hodně úspěchů do další činnosti a tvárnosti tohoto muzea.

Helena Čiklová, předsedkyně sdružení seniorů železničářů



Malí „strojvedoucí“ na trenážeru, simulujícím řízení lokomotivy 742.



Snímek na památku před muzeem na zámku Kinských.

Klub důchodců DKV Břeclav navštívil Valašské Meziříčí

Ve čtvrtek 21. 1. 2016 se členové Klubu důchodců DKV Břeclav vypravili do Valašského Meziříčí, aby si prohlédli zajímavosti města. Na nádraží nás očekával Mirek Ondruš, kolega z Republikové rady seniorů OSŽ, aby nás provedl městem.

Nejdříve jsme navštívili muzeum na zámku Kinských. V první části jsme se seznámili s výrobou gobelínů od nejstarší doby až po dnešní výrobu, která se stále provádí ručně. Velmi zajímavé byly stroje, na kterých se gobelíny vyráběly. Měli jsme možnost si také zkusit na historických stavech něco vyrobit, avšak moc nám to nešlo.

V další části zámku jsme si prohlédli výstavu Tradice osvětlovacího skla a křišťálových lustrů. Prohlédli jsme si také dobové zařízení všech pokojů původních majitelů.

Moudrost pro tento den

Přemýšlejte, jak těžké je změnit sám sebe, a budeš vědět, jak zanedbatelné jsou tvoje možnosti změnit ostatní. **Voltaire**

Orion v Řecku není ještě plně obsazen

Reagujeme na četné dotazy a dáváme na vědomí, že apartmánový dům Orion v řecké Leptokarii není ještě v některých termínech zcela obsazen. K dispozici jsou kvalitní, dobře zařízené apartmány, mj. s klimatizací, balkonem a kuchyňkou s lednicí. Je možné ještě využít tuto cenově výhodnou dotovanou rekreaci, určenou především pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky.

Veškeré informace, včetně postupu objednání, termínů pobytu a cenových podmínek najdete na www.osz.org v části rekreace.

Případně další informace poskytneme také na tel. 9722 41928 (sl. Gojňá).

Mezinárodní oddělení OSŽ

PŘEDPLATNÉ OBZORU

tel. 9722 41909,
mob. 737 008 184,

veronika.vrzalova@osz.org

VII. ročník turnaje v Pršii, Velká cena Penzionu DoNi

Tento způsob zimy zdá se poněkud rozmanitý, proto Vás zveme na tradiční jarní turnaj v karetní hře Pršii, který se však uskuteční v zimě, před jarní rovnodenností, v Penzionu DoNi v Libosovicích dne 19. 3. 2016.

Tento turnaj je jubilejní desátý v pořadí, proto budeme nadělovat více cen v nových kategoriích. Oceněn bude vítěz každého kola a nejlepší tři týmy v celkovém pořadí. A protože se turnaj uskuteční na Josefa, dárek obdrží každý účastník jménem Josefa a Josefka.

Způsob nahlášení, pravidla a další informace najdete na stránkách www.libosovice.cz. Turnaj se hraje v nekuřáckých prostorech, proto je nekuřácký.

Za pořadatele se těší **Miroslav Vaněk**