

## Z aktuálních událostí

■ Klasické schéma, standardní body. Zasedání **Představenstva OSŽ**, které se konalo v úterý 12. dubna v sídle OSŽ, mělo tradiční průběh. V úvodu jednání se například tradičně mluvilo o projektu participace na společném projektu ETF a CER „Propagace zaměstnanosti a kvality práce na železnici v Evropě“. V části bodu Informace ze zásadních jednání mimo jiné zaznělo, že v současné době na Českých drahách probíhá aktualizace katalogu prací. Závěr tohoto bodu jednání patřil moderujícímu Radku Nekolovi a dění ve společnosti ČD Cargo. Radek Nekola se zmínil o schůzce s vedením společnosti Unipetrol Doprava, kde byla nedávno z jeho iniciativy založena základní organizace OSŽ. Mluvil také o chystané schůzce na divizi Kaučuki o složitě situaci ve Valašském Meziříčí, kde došlo k zastavení nákladní dopravy a odklonu nákladních vlaků na Slovensko z důvodu vylukové činnosti. V další části pak předseda Revizní komise OSŽ, Pavel Franěk, podal vysvětlení ke kontrolám, které proběhly v regionu Ústí nad Labem a v Parsnova Šumperk, představenstvo dále projednalo dva návrhy (jeden i schválilo) na přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ, projednalo a schválilo dvě žádosti poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem.

Dále se v bodě „Organizační záležitosti“ představenstvo zabývalo zprávou věnovanou kontrole údajů na Evidenčních návratových listech a rovněž projednalo a schválilo předložené návrhy zahraničních pracovních cest a výprav na regionální mistrovství USIC. V závěru pak představenstvo vzalo na vědomí zprávy ze zahraničních pracovních cest.

■ Stejně jako na jednání Představenstva OSŽ, bylo hlavní informací i na jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách**, konaném v Praze 13. dubna, rozhodnutí Dozorčí rady Českých drah o převodu části podniku ČD na Správu železniční dopravní cesty, k němuž má dojít k 1. 6. 2016. „**Jako zástupci zaměstnanců jsme hlasovali proti tomu, aby se za DR předložených podmínek prodala část závodu, vadí nám mj. zcela nevyjasněná oblast budoucího zpoplatnění veřejných prostor, plnohodnotného zabezpečení služeb pro veřejnost souvisejících s touto problematikou a riziky vyplývajících z uzavřených smluv o závazku veřejné jednotlivými VÚSC a MD do roku 2019,**“ řekl v úvodu host jednatel, předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Předseda slova doplnil Vladislav Vokoun, který dále upozornil, že k převodu má dojít za situace, kdy chybí odpovídající legislativa a nebyla dle názoru OSŽ zodpovězena a vyřešena celá řada otázek.

Další host jednání, JUDr. Veselý, ředitel odboru 10 GR ČD, informoval o organizačních přípravách voleb do Dozorčí rady a rovněž o převodu části závodu k SŽDC, kdy by mělo být převedeno k tomuto podniku 322 zaměstnanců Českých drah. „**Chci, aby byl těmto zaměstnancům poskytnut kvalifikovaný informační servis, aby věděli, co jim z této změny vyplývá,**“ řekl JUDr. Veselý.

Třetí host jednání, Ing. Jitka Kubíková, ředitelka organizační jednotky ZAP Praha, informovala o povinném školení pro vlakové čtyři vlakové vyšší kvality a o chystaném školení pro stacionární

zaměstnance, které se má rozběhnout v září 2016. Při přípravě obsahu tohoto školení, které se má zaměřit především na jednání zaměstnanců v krizových situacích, bude zaměstnavatel spolupracovat s PV OSŽ při ČD.

Dlouhá diskuse se otevřela k problematice postihů zaměstnanců ZAP. Vladislav Vokoun zdůraznil, že tato opatření mají mít především výchovný a nikoli pouze represivní charakter, a kritizoval dvojí postih některých zaměstnanců, čímž je snížení či odejmutí prémie plus tzv. žlutá karta. JUDr. Veselý připomněl, že odebrání výkonnostních odměn znamená, že zaměstnanec nespůsobil požadovaná kritéria a žlutá karta se používá v případě závažných pochybení. „**Bylo by ale nelogické, abych někomu, kdo neplní své povinnosti, přiznal výkonnostní odměnu,**“ poznamenal JUDr. Veselý. „**Chápu, že z právního hlediska je to v pořádku, ale zkusíte to říct těm lidem, kteří se cítí ukřivdění,**“ oponoval Vladislav Vokoun a připomněl, že v některých případech jde skutečně o zvláštní vedoucích zaměstnanců. „**Zaměstnavatel někdy nespůsobilně zaměňuje porušení pracovních povinností s neuspokojivými pracovními výsledky zaměstnance,**“ poznamenal vedoucí ESO OSŽ-Ú JUDr. Petr Večeř a připomněl některé náležitosti, které musí tyto dokumenty splňovat. Podnikový výbor bude tuto problematiku dále sledovat. V závěru svého jednání projednal PV některé organizační a další záležitosti, mimo jiné výjezdni zasedání podnikového výboru na jižní Moravu, které se uskuteční začátkem května. **-red-**



S hlubokým zármutkem a lítostí oznamujeme, že nás dne 30. března 2016, ve věku 63 let, navždy opustil dlouholetý funkcionář OSŽ **Petr Kněžour**. Byl obětavým odborovým funkcionářem, předsedou ZV ZO OSŽ TSS Hradec Králové a dlouholetým, a pro náš svaz přínosným, členem Ústředí Odborového sdružení železničářů. My, kdo jsme ho znali blíže, jsme v jeho osobě spatřovali hodného, upřímného a spravedlivého člověka, a hlavně úžasného kamaráda a spolupracovníka. Vždy bude v našich vzpomínkách.

Za PV OSŽ SŽDC a RRI OSŽ  
**Petr Štěpánek**



**Rakouský prezident Heinz Fischer a jeho choť Margit přicestovali 11. 4. vlakem na dvou denní návštěvu do České republiky. Po přivítání na pražském hlavním nádraží přestoupili do zvláštního vlaku Ex 10000, který je přepraven do stanice Stochov, kde je přivítal prezident ČR Miloš Zeman. Vlak byl sestavený z muzejních salonních vozů TGM Aza 1-0080, salonního vozů roku 1909 Aza 1-0086, z vozu první třídy Aa 1142 a konferenčního vozu řady SR 022. V čele této soupravy se představila v plné kráse parní lokomotiva 464.008 přezdívaná „Ušatá“ z Výchyní Hradec Králové.**

**Na snímku Víta Mareše vlak projíždí po trati 122, tzv. „Pražském Semmeringu“, po prvním ze dvou mostů přes malebné Prokopské údolí.**

**Ve dnech 25. až 28. dubna proběhnou volby zástupce zaměstnanců do Dozorčí rady Českých drah**

Ve čtvrtek 5. května 2016 uplyne pětileté funkční období člena Dozorčí rady Českých drah, a. s., voleného zaměstnanci Českých drah, a. s., **Bc. Jaroslava Pejši**, který je i kandidátem OSŽ pro další funkční období. Jako kandidáta za OSŽ jej navrhl Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.

-r-

## NA AKTUÁLNÍ TĚMA

**„Na 11 dní letecky do Leptokarie za 7900 Kč v hlavní sezoně? To je na trhu naprostá bomba!“**

Hovoříme s **PANAJOTISEM MARGARITOPOULEM**, ředitelem rodinné Cestovní kanceláře Margaritopoulos Tours

**Cestovní kancelář Margaritopoulos Tours je rodinná řecká cestovní kancelář (CK vznikla v roce 1989 a jejími zakladateli byli rodiče Panajotis Margaritopoulos Ing. Vasilis a Paraskevi Margaritopoulou), zaměřená především na řecké letovisko Leptokaria. CK Margaritopoulos Tours určitě znají a její služby tradičně využívají členové OSŽ a jejich rodinní příslušníci, kteří jezdí na bezkonkurenčně nejvýhodnější zahraniční rekreaci – do apartmánového domu Orion v řecké Leptokarii. Jenže po létech přívětivých poptávek nad nabídkou přišel letos jistý útlum. O pobyt v hotelu OSŽ Orion v řecké Leptokarii najednou není takový zájem jako v minulých letech, možná i vinou uprchlické krize. Lidé jsou takřka každý den v televizi „masírování“ reportážemi o proudech uprchlíků, stanových táborech, nemocech. Je to opravdu tak vážné?**

Na uprchlíky v Leptokarii nenarazíte, máme tam všeho všudy pět čemochů, od roku 2000, a ti, kdo do Orionu jezdí pravidelně, už je určitě znají. Víme, o čem mluvíme. Byl jsem tam naposledy ani ne před čtrnácti dny a je to tam úplně stejné jako tady, v České republice. S uprchlíky v Leptokarii nepřijedete vůbec do styku, přestože je Řecko médií označováno jako tranzitní země a od začátku roku do Řecka přišlo už řádově 40 000 uprchlíků. Uprchlíci jsou problém několika ostrovů při pobřeží s Tureckem. Tam je naloží na trajekty, ty je odvezou do Pirea, kde už na ně čekají řecké autobusy, do nichž přesednou a jedou rovnou nahoru, na hranice, kde jsou tábory hlídané vojáky.

**Mimořádně, nemohu se nezeptat: jak žijete, jak se máte v Leptokarii?**

Narodil jsem se v Příbrami a tam také s rodinou žiji. Moji rodiče přišli do Česka jako uprchlíci v době občanské války v Řecku. Od vzniku

cestovní kanceláře v roce 1989 žiji půl roku v Řecku a půl roku v Česku. Zrovna teď se na půl roku zase do Řecka chystám, máme tam sídlo firmy i své zaměstnance. Během sezony se staráme o tisíce klientů, členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky nevymáje.

**Tak potom asi vnímáte obavy Čechů z cest do Řecka. Možná i proto o pobyt v Orionu není letos takový zájem.**

Vnímám, ale ty obavy jsou liché. To, čeho se lidé obávají, se může klidně stát i tady. Co se má stát, to se stane, před tím neutečete. Navíc si myslím, že Řekové jsou v jistém ohledu temperamentnější, více zantonnější, nenechají si do života mluvit.

Také možná, že mnozí lidé mají ještě v hlavě řeckou ekonomickou krizi, loňské potíže při výběrech z bankomatů. To bylo vloni, padesát dnů jsme se nemohli dostat na účty, ale řecká ekonomika se vzchopila a vše funguje bez potíží, včetně výběrů z bankomatů. Turisté se ale tato opatření nijak nedotkla.

**Dobře, tak prozradte, co je v Leptokarii letos nového?**

Pro klienty, kteří znají třídu Metaxa – to je ta ulice od kostela nahoru, které se říká Václavák – mám dobrou zprávu: místo nevzhledných kiosků, které byly léta nefunkční, je nyní květinový sad, kde jsou vysázeny oleandry a více zeleně. Jinak v Leptokarii bude na pláži otevřen nově zrekonstruovaný pravoslavný kostel.

**Jako znalec Olympské riviéry určité můžete posoudit, zda se pobyt v Leptokarii za nabízené ceny vyplatí. Na 11 dní do Leptokarie letecky za 7900 Kč v hlavní sezoně?**

To je na trhu naprostá bomba! Velká škoda tuto možnost nevyžít. Jedna z cestovek tady v Příbrami prodává za tu samou cenu jenom



letenku, bez transferu, nebo mohu zmínit autobusovou linku, která pro cestu tam a zpět stojí přes 4000 korun. To si myslím, že je pro ostatní cestovky nedostížitelná meta. A to ještě v okrajových termínech se cena dostává na pouhých 5700 Kč. OSŽ pobyt dotuje, čímž jsou ceny bezkonkurenční. Klient má v ceně letenku, transfer, ubytování s klimatizací, služby delegáta, pojištění a ještě výlet. A když si k tomu přičtete, že na základě našeho voucheru v hodnotě 7 euro si každý den můžete v jedenácti okolních restauracích dát jídelního lístku jakékoliv jídlo kromě chobotnice a humra, jinak všechno ostatní včetně ryb máte v ceně, včetně krevet, a k tomu chleba, salát, tak se dostanete na srovnatelnou cenovou úroveň, jaká je běžná v českých restauracích. Voucher platí od 11.30 h do půlnoci, a když ho neprožijete, tak vám druhý den těch sedm euro vrátíme. Navíc nedaleko od Orionu je market Lidl pro možný doplňkový nákup.

(Pokračování na str. 2)

## České dráhy vezly rakouského prezidenta

V pondělí 11. dubna 2016 přijel na dvou denní návštěvu České republiky rakouský prezident Heinz Fischer s choť Margit. Tentokrát dorazil netradičně railjetem z Vídně do Prahy a pak jel zvláštním pamírním vlakem do Stochova, kde jej přivítal jeho český protějšek Miloš Zeman, kde jej přivítal rakouského prezidenta do Československa. Před téměř 95 lety, 15. prosince 1921, přivítal ve Stochově prezident Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk prezidenta Rakouské republiky Michaela Hainische.

Ve Stochově na nádraží proběhl i po 95 letech

uvítací ceremoniál doslova jako za císaře pána; nechybělo ani tradiční přivítání chlebem a solí. Oba prezidenti při té příležitosti odhalili na nádraží, u Salonku T. G. Masaryka, v němž prezident „Osvoboditel“ často pobýval při svých cestách vlakem, pamětní desku s textem: „15. prosince 1921 přivítal ve Stochově prezident Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk prezidenta Rakouské republiky Michaela Hainische. Na památku této události se zde v roce 2016 setkali prezident České republiky Miloš Zeman a prezident Rakouské republiky Heinz Fischer a odhalili pamětní desku.“ (Pokrač. na str. 2)



Ve Stochově proběhl uvítací ceremoniál doslova jako za císaře pána; nechybělo tradiční přivítání chlebem a solí, oba prezidenti při té příležitosti odhalili na nádraží pamětní desku.

# „Na 11 dní letecky do Leptokarie za 7900 Kč v hlavní sezoně? To je na trhu naprostá bomba!“

(Pokračování ze str. 1)

Leptokarie a její okolí jsou sice asi všem notoricky známé, přesto se zeptám: Co všechno s vámi mohou klienti ubytovaní v apartmánovém domě Orion v Leptokarii prožít?

Pořádáme výlety, které jsou v podstatě už několik let stejné: pohorí Litochoro, bájný Olymp, novodobý klášter sv. Dionýse, romantická plavba po moři s návštěvou žraločí jeskyně, plavba pirátskou lodí, pramen nymfy Dafné, kláštery Meteora, Waterland – jeden z největších aquaparků Evropy, dále Lífidra, magnetická hora nebo výlet do Athén. Všichni klienti z řad OSŽ mají v ceně pobytu řecký večer ve venkovním areálu hotelu Orfeas poblíž Leptokarie, kde zazijí večer plný tance, dobrého jídla, i řeckého

vína Retsina. Součástí večera jsou i ukázky národních tanců z různých částí Řecka. Olympská řiviera prostě nabízí nevyčerpatelné možnosti, jak strávit příjemně dovolenou. Letos budeme mít pro naše klienty i jedno překvapení.

**Vaše CK zajišťuje klientům OSŽ už roky kompletní servis, na tom se, předpokládám, nic nemění.**

Samozřejmě, od příletu až po odlet se o vás kompletně postaráme. Naši delegáti pod vedením Lukáše, toho znají asi všichni, se o vás starají od příletu do Soluně, přes ubytování, až po odlet. Tento rituál už všichni určitě znají, protože tam jezdí vesměs stále stejní klienti. Prostě ten, kdo k nám jednou přijede, tak se rád vrací.

Michael Mareš

## České dráhy vezly rakouského prezidenta

(Pokračování ze str. 1)

Zvláštní parní expres 10000 tvořily parní lokomotiva 464.008 „Ušatá“, Masarykův salonní vůz z roku 1930, který prezident T. G. Masaryk dostal k osmdesátinám, čtyřnápravový železniční salonní vůz Aza 1–0086 z roku 1909 (který byl vyroben pro Františka Ferdinanda d' Este), dále vůz první třídy z roku 1958 (Aa 1142), konferenční vůz ČD (89–80 022–4) a jako postrk muzejní „Břejlavec“ 753 101–5 (T 478.3101) z roku 1973.

Zvláštní vlak z Prahy do Stochova jako vlakovodoucí doprovázel Miroslav Lacko z RP ZAP

Praha oblečený v dobové uniformě. Byly to nervy? zeptali jsme se. „Ani ne, protože tyhle vlaky vozím dost často. Pro mě je to spíše rutina,“ poznamenal s úsměvem a dodal, že českého prezidenta (Václava Klause) už vezl, poprvé měl ale to čest doprovázet zahraničního prezidenta. „V tom ta premiéra byla,“ přiznal. A měl jste možnost setkat se s prezidentem osobně? „Není vhodné se kolem něj pohybovat, to je uzavřená společnost, kde se to nedělá,“ uzavřel.

Michael Mareš



**Souprava vozů národního dopravce České dráhy vedená historickou lokomotivou 103.245-7 hrála 31. března hlavní roli ve zdařilé akci managementu koncernu Deutsche Bahn u příležitosti penzionování koncernového zmocněnce Ingulfa Leuschela, velmi dobrého známého již zesnulého Ing. Jaroslava Kocourka. Podobně jako byl Ing. Jaroslav Kocourek u ČSD a ČD, je Ingulf Leuschel železniční legendou Deutsche Bundesbahn i Deutsche Bahn. Ingulf Leuschel začínal svoji činnou službu u DB před 50 lety právě v Altoně, na stavědle. Zvláštní vlak vezl jubilanta a desítky manažerů DB včetně šéfy DB Fernverkehr Birgit Bohle. Akce se účastnil i člen představenstva ČD Roman Štěrbá. Po příjezdu do Berlína již na hosty čekalo představenstvo DB v čele s Dr. Rudigerem Grubem, a předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Oslavy trvaly dlouho přes půlnoc. Jak na setkání zaznělo, „život bez železnice je sice možný, avšak smysl nemá“.**

—rš—

## PŘEDSTAVUJEME

### Petr Skrečka je bojovník, který nemá rád kompromisy

Petr Skrečka přišel do Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, kde nahradil Zdeňka Gómera, zhruba před rokem. Vloni v únoru byl zvolen předsedou Výboru OSŽ při Provozní jednotce (PJ) ČD Cargo Praha, kde pracuje jako uvolněný předseda (v 31členném Výboru OSŽ PJ Praha mu místopředsedy dělají Bořek Jiránek z Nymburka a Linda Lišková z Mladé Boleslavi). Tím se odbory (OSŽ) svojí strukturou definitivně přizpůsobily zaměstnavateli, který v roce 2014 sloučil PJ Praha a PJ Nymburk.



„Předtím jsme byli odborově rozdělení na dvě organizace, v podstatě každý jednal sám za sebe. Od letošního ledna máme jedno jednání se zaměstnavatelem a to probíhá v Libni,“ konstatuje Petr Skrečka. Ve Výboru OSŽ jsou pak zastoupeny všechny oblasti, kde PJ Praha působí (tj. Praha, Benešovsko až po Střeziměř, z Prahy směrem na Plzeň po Příbram, z Berouna po Rakovník, Kolínsko po Čáslav, Nymbursko, Liberecko a Mladoboleslavsko) a Petr Skrečka má z titulu své funkce právo vyjednávat s ředitelem PJ Praha Ing. Milošem Krátkým. A také že toho využívá!

Povahou je Petr bojovník, který nemá rád kompromisy. „Snažím se vždy v rámci možnosti tlačit na zaměstnavatele s cílem získat pro lidi maximum, ale samozřejmě i já musím někdy dělat ústupky, abychom dosáhli nějaké rozumné shodě, k nějakému kompromisu,“ říká s tím, že „kompromis někdy i bolí“. „Myslím si ale, že se nám zatím daří, tak trochu i díky jednotě celého našeho Výboru OSŽ při PJ

Praha. Přece jenom ta síla je znát a zaměstnavatel jí musí respektovat.“

Laika určitě napadne, že k největším „případům“ Petra Skrečky musí nutně patřit ukončení činnosti na kontejnerovém překladišti Nákladové nádraží Žižkov k 31. 12. 2015, ale není tomu tak. „Jsou to obecné úspory zaměstnanců, restructuralizace a takové ty 'vyčtyčky', co pravidelně chodí ze shora,“ vypráví Petr Skrečka dále. „Bohužel zaměstnavatel neustále něco vymýšlí. I když začátek letošního roku byl poměrně klidný, už zase začíná zaměstnavatel vystrkovat růžky a hledat, kde by se ještě dalo něco ušetřit. Ale to je celorepubliková záležitost. Nejdej bože, abychom lokálně přišli o nějaké přepravce! Ale na ředitelství máme snad schopné obchodníky, kteří umějí firmu prodat (zamysli se), kteří by se měli snažit nabízet firmu a hledat možné přepravy. Ale sami vidíme, jak se to daří, spíše nedaří.“

O zaměstnance na zmíněném Žižkově bylo nakonec podle Petra Skrečky dobře postaráno, i když se částečně muselo „tnout do živého“. „Dotčeným zaměstnancům (tranzitěři, vedoucí posunu, nákladní pokladní), celkem šlo o cca 20 lidí, bylo nabídnuto místo v Mělníku, kam se firma Intrans po vypovězení smlouvy přestěhovala. Pan ředitel Krátký dokonce přišel s tím, že by některým zaměstnancům nabídl jiná místa blíže bydliště. Tak se udělala akce 'škatulata, škatulata, hejbejte se': někdo toho využil, že se posunul blíže k domovu, pro jiného bohužel nic nezbylo, tak se v podstatě muselo i sáhnout do živého. Ale našťastí za patřičné odstupné, protože se převážně jednalo o velmi kvalitní, stabilní, dlouholeté zaměstnance – kteří díky tomu dostali až dvánáctiměsíční odstupné (9+3 měsíce od ředitele PJ), což je, myslím si na dnešní dobu velmi slušné a mnohým i to pomůže překonat ne snadné období po ztrátě zaměstnání.“

Výbor OSŽ při PJ Praha zastupuje 550 členů OSŽ. Vzhledem k tomu, že PJ Praha zaměstnává cca tisíc zaměstnanců, je více než polovina zaměstnanců organizována v OSŽ.

Michael Mareš



Odbočka České Zlatníky je místem, kde se z tříkolejky (Bílina – České Zlatníky) stává dvoukolejka (Č. Zlatníky – Most) a kde odbočuje (jednokolejná) trať do Obrnic.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Odbočka České Zlatníky

Venku studeně pofukuje, ale v dopravní kanceláři Odbočky České Zlatníky je příjemně teplo. Odbočka České Zlatníky je místem, kde se z tříkolejky (Bílina – České Zlatníky) stává dvoukolejka (Č. Zlatníky – Most) a kde odbočuje (jednokolejná) trať do Obrnic. Tak nějak by se dalo popsat dopravní schéma odbočky, která byla vybudována v roce 1968.

Železniční historie v údolí řeky Bíliny je ale mnohem bohatší. Jak železniční tratě, tak i samotná odbočka, jsou úzce spjaty s těžbou uhlí na Mostecku. Jako první údolím řeky Bíliny projely vlaky společností, které měly přepravu uhlí takřka v popisu práce. Těmi společnostmi byly Pražsko-duchcovská a Plzeňsko-březenzácká dráha s odbočkami do Mostu a Duchcova. Stalo se tak v roce 1872, kdy obě společnosti položily mezi Obrnicemi a Bílinou své koleje, tedy zhruba v místech, kde dnes stojí Odbočka České Zlatníky: Pražsko-duchcovská dráha 21. 9. 1872 a Plzeňsko-březenzácká dráha zhruba o měsíc později – 24. 10. 1872.

Tolik historie. Odbočka České Zlatníky vznikla v souvislosti se zrušením přímého spojení mezi Mostem (starým nádražím) a Duchovem (přes Mariánské Radčice a Břežánky) a v návaznosti na vybudování druhé (traťové) koleje mezi bývalým (starým) mosteckým nádražím a nově budovanou Odbočkou České Zlatníky, čímž byla odstraněna pro přepravu uhlí nevyhovující úvrať v Obrnicích (do té doby byla z kapacitních důvodů nepostradatelná).

Dnešní podobu i zabezpečovací zařízení pak odbočka získala v roce 1979, kdy zde bylo instalováno nové reléové zabezpečovací zařízení třetí kategorie (dle TNŽ 342620) a kdy mezi Bílinou a Odbočkou České Zlatníky byla

položena třetí kolej, dopravně označená jako druhá traťová.

„Mě nefotíte, fotte si raději zabazř,“ namítá s úsměvem výpravčí Jana Boudová poté, co v doprovodu přednosty PO Most Ing. Miroslava Čepka vstupují do dopravní kanceláře. Právě odtud výpravčí řídí dopravu mezi Bílinou a Mostem, respektive mezi Českými Zlatníky a Obrnicemi. „Stavíme vlakovou cestu na všech kolejkách, které jsou banalizované,“ dodává Jana Boudová. Pro ty, kteří snad neznají pojem banalizované koleje, malé vysvětlení – všechny koleje v obvodu odbočky je možné pojezdět oběma směry. A stejně tak je možné na odbočce přejíždět i z jedné koleje na druhou – zabezpečovací zařízení to umožňuje. V praxi to ale většinou vypadá tak, že vlaky z Mostu do Bíliny jedou po první traťové koleji, tedy po koleji od budovy (odbočky) nejvzdálenější; směrem opačným, tedy z Bíliny do Mostu, pak po druhé traťové koleji – nejbližší k budově. „A nulťá kolej (prostřední) mezi Českými Zlatníky a Bílinou slouží hlavně k jízdě nákladních vlaků,“ doplňuje přednost Miroslav Čepka. Na Odbočce České Zlatníky naleznete pouze vjezdové (a všechna světelná) návěstidla: tři od Bíliny, dvě od Mostu a jedno od Obrnic. „Vjezdové návěstidlo je pro mě jako odjezdové. Pro vlak tedy mohu postavit vlakovou cestu až tehdy, když jsou splněny všechny podmínky,“ doplňuje výpravčí Jana Boudová.

Pro úplnost pak už jen zbývá dodat, že v obvodu Odbočky České Zlatníky odbočuje i vlečka společnosti Keramost Obrnice (závod BENTONIT), která je označena jako 101 a měří 250 metrů.

Michael Mareš



„Stavíme vlakovou cestu na všech kolejkách, které jsou banalizované,“ říká výpravčí Odbočky České Zlatníky Jana Boudová.

## ZE SVĚTA

### Platy strojvedoucích SBB Cargo

Strojvedoucí, kteří mají své pracoviště ve Švýcarsku, musí obdržet mzdu, která odpovídá úrovni mzdy ve Švýcarsku, tak rozhodl na konci roku 2015 švýcarský správní soud. Spolkový úřad pro dopravu (BAV) přitom zastával názor, že ve Švýcarsku mohou v nákladní dopravě platit podmínky zahraničních dopravců, kteří ve Švýcarsku aktivně působí. Je přitom stále možné odděleně posuzovat vnitrostátní a hranice překračující nákladní dopravu. O soudní rozhodnutí požádal Crossrail, který v Brigu zaměstnává italské strojvedoucí za nízké italské platy.

Ze SER, 2/2016, zpracoval –sh–

### Rail Cargo a Slovinské železnice se sblíží

Rakouské spolkové železnice (ÖBB) chtějí v oblasti nákladní přepravy více spolupracovat se Slovinskými železnicemi (SŽ). Za tím účelem byl podepsán „Letter of Intent“ (dokument vymezující obsah budoucí smlouvy). Cílem je strategické partnerství v logistice ve Slovinsku, Maďarsku, Itálii a jižní Evropě. Kooperace by měla zkrátit dopravní časy, jakož i zvýšit a zlepšit využití logistické infrastruktury, jako je železniční síť, přístavy a terminály. První vyhodno-

cení by mělo být provedeno po prvním pololetí roku 2016. Další rozšíření, v případě příznivých výsledků, by mělo následovat v roce 2017.

Z Industrie Magazin, 28. 1. 2016, zpracoval –sh–

### Středoněmecká dráha zavádí bezpečné oddíly pro matky s dětmi

Středoněmecká regionální dráha (MRB) zavádí ve vlacích mezi Lipskem a Chemnitz (Sasko Kamenicí) zvláštní oddíly, vyhrazené výlučně samostatně cestujícím ženám s dětmi. V každém vlaku regionální expresní linky RE6 budou zřízeny vždy dva oddíly pro ženy, jejichž bezpečnost má zvýšit umístění těchto kupé vedle služebního, informovalo vedení MRB 24. března.

Jan Hála

### Zvyšování prodeje jízdenek z prodejních automatů

SBB startují od dubna 2016 nový projekt - naučit své zákazníky nakupovat jízdenky v prodejních automatech. Za tím účelem budou na 40 nádražích najatí pracovníci „přemluvat“

## VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÉ DRÁHY** obnovily od pátku 8. dubna provoz většiny svých vlaků přes bohumínské nádraží. Správa železniční dopravní cesty instalovala ve stanicích provizorní zabezpečovací zařízení, které umožňuje obsluhu příbližně třetiny výhybek a návěstidel. Vlaky na Slovensko již nepojedou odklonem přes Havířov a osobní vlaky pojedou opět podle platného jízdního řádu. Do bohumínského železničního uzlu se také vrátí většina technologických činností národního dopravce. Obsluha bohumínského depa se sice ještě nevrací do původního stavu, přesto budou možné potřebné bezpečnostní prohlídky či další nezbytné technické úkony pro obnovení bezmála plného provozu.

● **V ÚTERÝ 12. DUBNA 2016** byl za přítomnosti ministryně dopravy Belgie Jacqueline Galant a náměstka ministra dopravy ČR Kamila Rudoleckého v Antverpách slavnostně zahájen pravidelný provoz přímého nákladního železničního spojení mezi Ústím nad Labem a Antverpami. ČR tím získala novou možnost napojení na námořní dopravu v antverpěmském přístavu, které bude alternativou silniční dopravě.



● **NA VÍTKOVICKÉM NÁDRAŽÍ** (na snímku Hany Dostálové) jsem vystupovala jediná. Obrovská budova nádraží dožívá. Stanice je skoro bez života, neudržovaná, zanedbaná a koupit si tam lístek na tramvaj je nad lidské síly. Paní z trafiky, kde seděli chlapi v pív, mě poslala na opačnou stranu k pokladně Českých drah, ale protože zpáteční cestu budu absolvovat jiným směrem, potřebovala jsem dvě různé jízdenky. Po 15minutové transakci cestujícího předemnou (zpáteční Pendolino) jsem se dozvěděla, že pokladní má pouze jeden druh jízdenky, pro další mě poslala k automatu na druhém konci nádražní haly, jenže tu rozdělují jakési plošeni a východ je zase na opačném konci kdesi za rohem. No, zábava...



● **VEDLE** dopravního pavilonu v žst. Praha-Vršovice umístil bývalý přednost ucelených Vršovic pan Pokluda včelí úly (na snímku Martina Kubíka). Bylo to v době, než bylo definitivně zrušeno seřadovací nádraží. Včely sem pokusně přestěhoval z venkova. Poslední dobou plno včelařů zkouší chovat včely ve městech, kde není zemědělská chemizace, která včely decimuje, což autor textu a snímku může potvrdit, neboť je také včelař. Pamatuje si i na jeden bilanční „Rozkaz přednosty“ pana Pokludy, kde se zmiňoval o rozkladu seřadovacího nádraží Vršovice koncem 90. let 20. století: „Co nám ve Vršovicích nerozkradou zloději, to si rozbijeme sami.“ Měl pravdu. Plno firem pak přecházelo na kamiony! Vršovice svou labuť píseň brzy dopěly a brzy skončí i památka seřadovacího nádraží úplně, až dojde ke koridorizaci úseku Hostivař – Vršovice. Spolu s ní zanikne i oblíbená zastávka Strašnice, kde bylo svého času i hradlo.

zákazníky stojící ve frontě u pokladny, aby si jízdenku zakoupili v prodejním automatu. K podpoře tohoto projektu má přispět i omezení otevírací doby osobních pokladen.

Ze SER, 2/2016, zpracoval –sh–

### Flying Scotsman opět v provozu

Deset roků trvala náročná oprava historického vlaku „Flying Scotsman“. Nyní se opět vydal vlak, původně vyrobený v roce 1923, na cesty. Restauraovaný vlak „Flying Scotsman“ přišli na londýnském stanici King's Cross Station přivítat stovky obdivovatelů a železničních fanoušků. Jeho první cesta vedla do 280 km vzdáleného Yorku, kde bude nejdříve vystaven v „National Railway Museum“ (Národní železniční muzeum). Náklady na renovaci byly přibližně 4,2 mil. liber (5,5 mil. eur). „Flying Scotsman“ je symbolem britské železniční historie. Vlak byl vyroben v roce 1923 a od roku 1928 jezdil na trati mezi Londýnem a skotským hlavním městem Edinburghem. V roce 1963 byl vlak zprivatizován a začal jezdit po světě, jako například po USA a Austrálii. Majitelé se měnili, až se Národní železniční muzeum rozhodlo vlak koupit a vrátit tak do rukou státu. Od března 2016 je opět využíván k turistickým účelům.

Z StN.de, 25. 2. 2016, zpracoval –sh–





Lokomotiva T 435.003 „Hektor“ se svojí soupravou přijíždí do Lededka.

## Jarní výlet Posázavského Pacifiku na zahájení sezony v Posázaví

V sobotu 9. dubna 2016 uspořádala společnost Posázavský Pacifik dvě zajímavé akce. První byla jízda zvláštního nostalgického vlaku z Benešova u Prahy do Kácova a odpoledne zpět. Jízda se konala u příležitosti zahájení turistické sezony v Posázaví. Cestující měli možnost navštívit turistické pamětihodnosti jako sázavský klášter či hrad Český Sternberk, a nebo pivovar a lihovar v Kácově. Cyklisté si mohli vzít do zvláštního vlaku kolo a udělat

výlet malebným údolím řeky. Soupravu sestavenou z vozů Balm a služebního vozu Da-4 vezl muzejní „Hektor“ T 435.003.

Druhá akce proběhla v sobotu večer 9. dubna v kulturním domě v Čerčanech – a to 13. Country ples Posázavského Pacifiku, na kterém hrála místní populární Country skupina Bessoni. Další příležitost udělat si jarní výlet tímto muzejním vlakem opět z Benešova do Kácova bude 7. května 2016 **Vít Mareš**

## Víkend s motoráčkem KŽC

Stalo se již tradicí, že dvakrát do roka organizuje společnost Klub železničních cestovatelů tzv. Víkend s motoráčkem. Letos se tento víkend uskutečnil od 1. 4. do 3. 4. 2016 a cílem se stala Jemnice, která je na železniční trati z Moravských Budějovic konečnou stanicí. Bohužel tato trať je bez pravidelné osobní dopravy. Soupravu tří vozů, sestavenou ze dvou vozů řady B a jednoho vozu BDs natřeného v retro zeleném nátěru, vešla „Zamračená“ T 478.1215. Celá souprava včetně „Zamračené“ patří společnosti KŽC. Vlak svoji cestu zahájil v pátek 1. dubna dopoledne ve středoevropských Úvalech a dále projel přes Vysočinu do Křížanova, odtud se jelo lokálkou přes Studenec do Třebíče. Zde cestující měli možnost navštívit minipivovar Urban.

V podvečer odjel zvláštní vlak přes Okříšky a Moravské Budějovice do Jemnice. Tady byla naše i zahraniční klientela zážitkového vlaku

na dva dny ubytována a proběhl zde i kulturně společenský program.

V sobotu (2. 4.) byl pro cestující naplánován výlet vlakem z Jemnice do Znojma a v podvečer zpět. Ve Znojmě proběhla prohlídka města a návštěva pivovaru spojená s ochutnávkou piva.

V neděli ráno se vydal zážitkový vlak na zpáteční cestu z Jemnice přes Havlíčkův Brod, se zastávkou do Rozsochatce a do Světlé nad Sázavou, a po legendárním tzv. „Homím Posázavském Pacifiku“ do Čerčan. Akce byla následně ukončena v Praze.

Právě tato jízda po trati 212 se stala velkým lákadlem pro příznivce železnice, protože v osmdesátých a na začátku devadesátých let minulého století jezdily o víkendech podobné soupravy, přezdívané „rekreáky“, po trati 212 ze Světlé nad Sázavou přes Čerčany do Prahy.

**Vít Mareš**



„Zamračená“ T 478.1215 se zelenou retro soupravou projíždí po trati 212 mezi stanicí Vlastějovice a zastávkou Lazišť.

## Česká Třebová hostila prezidenty technických komisí FISAIC

Po loňském premiérovém zasedání Prezidia FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) v Liberci hostila Česká republika na přelomu března a dubna další významnou akci FISAIC – setkání prezidentů mezinárodních technických komisí (FISAIC). Slavnostní jednání, které se konalo ve dnech 31. 3. až 2. 4. v České Třebové, se zúčastnili zástupci osmi zemí: Belgie, Francie, Lotyšsko, Lucembursko, Německo, Rakousko, Švýcarsko a Česko. Každý z prezidentů zastupujících jednotlivé zájmové skupiny (sborový zpěv, hudba, foto, umění, folklór, bridž, film a video, filatelie, amatérské rádio, esperanto a železniční modelářství) podal souhrnnou zprávu o činnosti za uplynulé období (většinou za poslední rok) a provedl vyhodnocení akcí pořádaných v rámci jeho zájmové skupiny (mezinárodní soutěže, výstavy apod.). Součástí hodnocení zprávy byla i komplexní informace o činnosti zájmové skupiny (s jakými náklady akce proběhly, kolik se jich zúčastnilo zemských svazů FISAIC, z jakých zemí apod.).

„Na jednání jsme rovněž potvrdili plán akcí na letošní rok a prodiskutovali a schválili plán akcí na další tři roky. Zároveň jsme s potěšením přijali zprávu o vstupu Lotyšska, Řecka a Španělska do FISAIC (noví členové budou oficiálně přijati na valné hromadě letos v září),“ uvedl Doc. Dr. Roman Štěrba, koordinátor mezinárodních technických komisí



Účastníci setkání prezidentů mezinárodních technických komisí (FISAIC).

FISAIC, který byl do této funkce jmenován valnou hromadou FISAIC v září roku 2014 (mezi prezidenty technických komisí má ČR dva zástupce: Dr. Romana Štěrba a Ing. Ivo Lančíka, který je dlouholetým prezidentem skupiny film a video).

Setkání prezidentů mezinárodních technických komisí FISAIC je již druhou akcí tak velkého formátu, jejíž uspořádání bylo svěřeno Českému zemskému svazu (ČZS) FISAIC, jehož prezidentem je od loňského roku první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun.

FISAIC vznikl v roce 1952 ve francouzském Štrasburku; hlavním motivem bylo nastolení a prohloubení tvůrčí kulturní a volnočasové spolupráce zaměstnanců jednotlivých národních železničních podniků. Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů v současnosti sdružuje okolo 60 000 železničářů z celkem dvaceti aktivních zemí (Belgie, Bulharsko, Česko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie,

Chorvatsko, Itálie, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Norsko, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Slovensko, Španělsko, Švýcarsko), v České republice je registrováno zatím jen cca 300 členů.

Členem ČZS FISAIC se může stát každý zaměstnanec ČD, a. s., s. r. o., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., nebo i člen OSŽ, který projeví zájem o práci v jednotlivých oblastech činnosti.

Podrobnější informace o členství lze získat u Ing. Jarmily Šmerhové, tajemnice ČZS FISAIC (jarmila.smerhova@osz.org) nebo případně na Mezinárodním oddělení OSŽ – Ú u Ing. Ondřeje Šmelhlika (ondrej.smelhlik@osz.org). Účastníci mezinárodního setkání měli i zajímavý doprovodný program: během pátečního odpoledne (1. 4. 2016) navštívili v doprovodu vrchního přednosty DKV Česká Třebová Ing. Jiřího Slezáka, tajemnice PV OSŽ při ČD Věry Nečasové a předsedy tamního ZV OSŽ Zdenka Jindry, českořebovské depo, kde se zajímali především o historické provozní mašinky, včetně parní lokomotivy 423.009, která vyjíždí při nostalgických jízdách. **Michael Mareš**

## Praha–Hlubočepy, nyní Výhybna Prokopské údolí

Je jaro a Pražané opět houfně navštěvují Prokopské údolí, někteří ještě i nyní zabloudí na původní žst. Praha–Hlubočepy a zjistí, že již od 19. srpna 2015 skončilo zastavování vlaků u původní výpravní budovy Praha–Hlubočepy.

Hlubočepy byly po optimalizaci a přejmenování na Výhybnu Prokopské údolí (km 4,161), rozuměj zavedení dálkového řízení na „hrbaté“, rehabilitovány vložením křížovací dopravní koleje č. 3. Současně s tím již nebylo obnoveno nástupiště u koleje č. 3, přitom právě na místě zbořeného továrny u nádraží bylo nyní postaveno několik nových domů, takže by zde určitý přepravní potenciál byl.

V Hlubočepích se tímto opakuje model Podbaba–Bubeneč, jedno se zřídí a druhé zruší, přitom v linkách typu S by měly být zastávky co nejbližší vedle sebe, aby uspokojily potřebu co největšího počtu možných cestujících. I přesto dávám nové zastávce Praha–Hlubočepy palec nahoru, protože leží přímo v centru obce a u zastávky autobusů MHD spojující Hlubočepy s Barrandovem. Vedle zastávky leží oblíbená lidová restaurace Besední, kde byl svého času i biograf, tím vlastně vznikla nová „nádražní“ restaurace v Praze. Pro úplnost dodávám, že původní žst Praha–Hlubočepy byla zrušena již v listopadu 2009.

**Martin Kubík**



Vjezdové návěstidlo L dálkově řízené Výhybny Prokopské údolí stojí těsně před novou zastávkou.



Nová zastávka Praha–Hlubočepy leží v oblouku (!) v km 3,485. Stav 27. března, vlak Os 19916 relace Praha–Smíchov – Beroun.

## Esperanto a železnice

Spojení těchto dvou pojmů není tak nelogické jak by se zdálo. Železnice, stejně jako esperanto, spojuje lidi vzájemně mezi sebou. Není tedy divu, že se mezi esperantskými spolky a kluby záhy objevily i ty, které sdružují železničáře esperantisty. Tato tradice přetrvává i do dnešních dnů. Dokladem toho je i Český železničářský esperantský svaz, z. s. – ČZES, z. s. (v esperantu Ceha Fervojojista Esperanta Asocio, r. s.), který dlouhodobě působí v České republice a svou činností se prezentuje i ve světě v rámci Mezinárodní železničářské esperantské federace IFEF, jejímž je dlouholetým členem. Významnou podporu své činnosti svaz získal svým členstvím v České zemské sekci FISAIC, kterou nyní řídí Odborové sdružení železničářů.

Hlavní pilíře činnosti ČZES, z. s. jsou zaměřeny na rozšiřování a propagaci esperanta mezi železničáři a příznivci železnice, na využívaní esperanta pro informování zájemců o odborných



tématech, týkajících se železnice, pořádání exkurzí a návštěv veřejnosti s železniční tematikou, pořádání prezentací a přednášek o železnici u nás a v cizině.

Velmi důležitou činností je práce v terminologické oblasti, kde se naši členové významně podílejí na tvorbě, definicích a zavádění nových odborných termínů do esperantského železničního slovníku, který je součástí multijazykového slovníku UIC Rail Lexic.

Esperanto železničáři využívají nejen pro odborné aktivity, ale také jako výhodný a užitečný prostředek pro komunikaci při cestách do ciziny, protože esperantista má „amiko“ – přátele“ po celém světě. Pro více informací navštivte naše webové stránky a servery našich partnerských organizací: ČZES, z. s.: www.ifef.wz.cz; e-mail: cefea@centrum.cz IFEF: www.ifef.net; e-mail: ifefesperanto@gmail.com Český esperantský svaz – sdružující různé zájmové skupiny esperantistů v ČR: www.esperanto.cz **-LK-**

## Vzpomínka na bývalého přednostu železniční stanice Chomutov OŘ Ústí nad Labem pana Rudolfa Galbavého

U příležitosti 5. výročí úmrtí našeho bývalého přednosty, pana Rudolfa Galbavého, který zemřel 3. 5. 2011, vzpomínáme s úctou na léta společně prožitá v kolektivu zaměstnanců chomutovské stanice. Pan Rudolf Galbavý, přestože byl přísný, tak byl zároveň i spravedlivý a pro své zaměstnance chtěl vždy jen to nejlepší. To se také odrazilo na prostředí a podmínkách, které pro své zaměstnance vybudoval. Ti, kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.



Za ZV OSŽ Chomutov **Alena Kyšová** členové ZV OSŽ

**OBZOR**  
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktorky PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslava Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatně) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org). **Sídlo redakce:** žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 008 184). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevýžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X

**Moudrost pro tento den**

Představuj si, že každý den, jenž se rozzářil, je tvůj poslední. Vděčně pak přijmeš každou hodinu, se kterou tvoje naděje již nepočítala.

*Quintus Flaccus Horatius*

## Pobyťový zájezd na Slovensko

**Poznávací pobyt – památky UNESCO, 2. – 9. 7. 2016**

Zájezd spojený s poznáváním okolních pamětihodností, návštěvou muzeí, s pěší turistikou a s koupáním v termální bazénu. Součástí zájezdu jsou tři celodenní autobusové výlety.

**Pro členy OSŽ další zvýhodnění.** Více informací najdete na stránce [http://www.cdtravel.cz/userfiles/file/DOTOVANY-%20KATALOG%202016/CDtravel2016\\_vy-tazek\\_SLOVENSKO\\_final.pdf](http://www.cdtravel.cz/userfiles/file/DOTOVANY-%20KATALOG%202016/CDtravel2016_vy-tazek_SLOVENSKO_final.pdf)  
Kontakt: **Lenka Paurová**, tel.604500824

**PŘEDPLATNÉ OBZORU**

vyřídíte na telefonu  
9722 41909,  
mob. 737 008 184

e-mail:  
veronika.vrzalova@osz.org