

## Z aktuálních událostí

● **Podnikový výbor (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.,** který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, ve středu 8. června, pozval na své jednání řadu hostů - zástupců zaměstnavatele. Byli to JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GR ČD, Ing. Lucie Bauerová z odboru 10 GR ČD, Ing. Michal Štěpán, člen představenstva ČD, Mgr. František Bureš, MBA, LL.M., člen představenstva ČD, a Ing. Rostislav Novák, ředitel odboru 12 GR ČD. Jednání se zúčastnil i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.

Dlouhá diskuse se rozvinula k otázce nařizování přesčasů u vlakových čet. Podle názoru členů PV zaměstnavatel zneužívá možnosti nařizovat práci přesčas a zaměstnanci jsou přetěžováni. „**Nastoupit do práce v 6 hodin ráno a skončit půlnoci je nelidské,**“ poznamenal člen PV Martin Janeček a zároveň upozornil na nedostatek personálu vlakových čet. Kolektivní vyjednávání budou proto prosazovat do kolektivní smlouvy vymezení délky přesčasů, aby nadále nemohly být vlakové čty přetěžovány. Zaměstnavatel bude rovněž vyzván, aby se zabýval nedostatečným počtem těchto pracovníků.

Podnikový výbor mimo jiné vyslechl podrobný výklad Mgr. Františka Bureše o navrhovaných změnách v opravárenství, při němž Mgr. Bureš kladl důraz na nezbytnost oddělení údržby a provozu. Pokud chystané změny budou muset být doprovázeny personálními úpravami, „**propouštění se určitě nebude týkat odborných pracovníků v provozu, pracujících na opravách,**“ zdůraznil Mgr. Bureš. Jeho názor na nutnost změn v opravárenství podpořil i Ing. Novák, podle nějž je současná struktura DKV těžkopádná a těžko říditelná. „**Velký konkurenční tlak nás nutí vybalancovat tržby a náklady. Tržby jsou na hraně, musíme tedy něco udělat s náklady,**“ řekl Ing. Novák a dodal, že všude v Evropě jsou údržba a provoz odděleny. I on potvrdil, že případné změny nebudou mít žádný dopad do dělnických profesí. Protože OSŽ má k navrhovaným změnám nesouhlasný názor, bylo dohodnuto, že diskuse k problematice opravárenství bude dále pokračovat na dvoudenním jednání Výboru DKV v Plzni ve dnech 29. a 30. června.

● Propojit teorii s praxí a především pak po pěti letech opět navštívit jedno z nejlépe a nejmódněji vybavených SOKV v rámci společnosti ČD Cargo, bylo smyslem **výjezdního zasedání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo** v SOKV Ústí nad Labem ve středu 8. června. Úvod patřil informacím ze zásadních jednání, mimo jiné i křtu nové lokomotivy Vectron v Ostravě během výjezdního zasedání Dozorčí rady ČD Cargo (podrobněji níže). Ostatně informacím z jednání Dozorčí rady ČD Cargo patřil i úvodní blok informací. Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola například zmínil hospodaření společnosti, které se vyvíjí pozitivně. „**Za první čtyři měsíce letošního roku se plní i mírně překračuje podnikatelský plán, nicméně pořadí řešíme pro-**

blematiku ziskovosti jednotlivých vozových zásek, jejich ztrátu se stále nedaří snížit a vypadá to, že u jednotlivých vozových zásek skončíme tento rok se stejnou ztrátou jako vloni,“ uvedl mimo jiné a dále popsal genezi dohody společnosti ČD Cargo na svoz kalamitního dřeva z oblasti Jesenícka a informoval o jednání odborových centrál s vedením společnosti, konkrétně o změně předpisu KV1B, či o projektu „tablet pro strojevedoucí“, kde bude vybrán dodavatel tabletů pro cca 150 strojevedoucí, i o novém tendru na obuv.

V další části pak Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí odd. sociální a mzdové GR ČD Cargo) informovala o vydaných opatřeních a organizačních změnách v managementu společnosti, mimo jiné o jazykových zkouškách u agentů PPS či o opatření 29/2016 (zkušební provoz informačního listu), což je de facto počátek „tabletizace“, takto vybavené tablety by totiž měly v budoucnu nahradit provozní záznam. „**Součástí tohoto programu je i systém GPS, kterým se lokalizuje zaměstnanec v době jeho pracovní doby,**“ dodala Pavla Kreischová. Dále zmínila i podnět OSŽ na vypracování motivačního programu pro strojevedoucí v přípravě, kterým se již vedení společnosti vážně zabývá, i nové interní výběrové řízení na regionální obchodníky.

Na druhou část odpoledního (středečního) jednání PV OSŽ ČD Cargo dorazili zástupci „domácích“ výkonových jednotek: Ing. Miloš Farkaš (ředitel PJ Ústí nad Labem) a Ing. Karel Skalický (ředitel SOKV Ústí nad Labem), aby členům PV představili své organizační jednotky, na závěr prvního dne jednání pak členové PV absolvovali v doprovodu Ing. Skalického exkurzi do objektů SOKV Ústí nad Labem.

● Ke svému poslednímu předprázdninovému jednání se ve středu 22. 6. sešli v sídle OSŽ členové **Ústředí OSŽ**. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša informoval mj. o jednáních na téma „státní půjčovna vlaků“ s tím, že do této chvíle ještě meziresortní připomínkové řízení neproběhlo, ale už příští týden přijíždějí do ČR zástupci Evropské komise, aby ověřili, zda je to vůbec v podmínkách ČR realizovatelné. Dále zazněly mimo jiné informace k chystanému převodu zaměstnanců RSM k SZDC (dojde k němu k 1. 7. 2016) či k dalšímu jednání tripartity o regionální dopravě, která se bude konat v pondělí 25. července.

Další část jednání patřila informacím místopředsedů OSŽ. Ústředí dále projednálo návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na druhé pololetí 2016 a schválilo termínový plán školení OSŽ a vzdělávacích aktivit OSŽ ve II. pololetí roku 2016. Členové Ústředí dále mimo jiné projednali návrh harmonogramu sjezdu v roce 2017 s tím, že rozhodnutí o místě a přesném datu sjezdu padne nehty v září. Podrobnější informace najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org).



Školáci se už brzy dočkají, ve čtvrtek skončí školní rok a začnou báječné dva měsíce prázdnin. Ilustrační snímek Michael Mareš

## Exšéf Českých drah Zelený nedostane „zlatý padák“, ukončil spor soud

Bývalý generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený nemá nárok na kompenzaci za konkurenční doložku, která mu po odchodu od dopravce zakazovala po dobu jednoho roku působit v totožném oboru. V úterý 21. 6. 2016 o tom pravomocně rozhodl soud, píše server iDnes.cz. Podle úterního pravomocného rozhodnutí odvolacího Městského soudu v Praze je doložka neplatná, protože ji neschválila dozorčí rada Českých drah.

Zelený chtěl celkem sedm milionů korun, v aktuální žalobě požadoval 607 000 korun a úroky, píše dále server iDnes.cz, který v této souvislosti cituje předsedkyni odvolacího senátu Janu Knotkovou: „**Ve shodě se soudem prvního stupně mám za to, že žalobci (Zelenému) právo na žalované plnění nenáleží.**

**Zásadní je otázka, zda plnění, které bylo ujednáno v konkurenční doložce, bylo, či nebylo rádně schváleno tak, jak předpokládaly stanovy žalované společnosti... Mezi účastníky řízení přítomni není sporu o tom, že doložka nebyla schválena dozorčí radou.**

„**Připadám si podveden,**“ řekl Zelený podle serveru iDnes dnes novinářům. Přitom už dříve odmítl tvrzení, že by se jednalo o zlatý padák. Vysvětloval, že právě tuto praxi po nástupu v roce 2013 zarazil. Trval proto na tom, že se jednalo o konkurenční doložku. Podle něj měl i po odchodu 3. března 2014 ještě rok dostávat svůj průměrný plat. Zdůraznil, že se musel doložkou po 12 měsících řídit, protože mu hrozila sedmimilionová smluvní pokuta. Podle něj mu firma měla říct při jeho odchodu, že ujednání

považuje za neplatné, což nečinila.

Nárok Zeleného zamítl loni v prosinci odvolací soud, proto se proti rozhodnutí odvolal. Dnes však podle informace uvedené na iDnes.cz nevyšel, že ve věci podá i dovolání – podle něj by to bylo „rozumné“. Nejprve se chce ale poradit s právníkem.

Michael Mareš

**Obzor č. 14  
vyjde 18. 7.  
s přílohou  
Železničářské toulky**

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**„Jako velmi naplňující mi přišla myšlenka pomáhat lidem, kteří jsou zdravotně handicapovaní.“**

Hovoříme s **LUBOMÍREM KUČEROU,** výpravčím žst. Třebušice

V minulém čísle Obzoru (12/2016, str. 2), v malém článku „**Výpravčí pomůže handicapovaným, se mohli čtenáři Obzoru poprvé dozvědět o vaší charitativní cyklojízdě, kterou podniknete letos v srpnu, během níž objedete na kole celou republiku. Co je hlavním smyslem této akce a jak jste na nápad pomoci čtyřem handicapovaným Chomutovům přišel?**

Prvním impulsem byla skutečnost, že jsem letos v březnu oslavil padesátiny. Padesátka, to je takový přelomový věk, tak jsem si říkal, že by to chtělo udělat nějakou pěknou zajímavou věc, na kterou by se vzpomínalo. Tak nějak se zrodil nápad pomoci handicapovaným, protože pomáhám druhým je pro mě osobně srdeční záležitost. Moje maminka, když mi bylo sedm let, přišla vinou pracovního úrazu o pravou ruku. Dobře vím, jaké to je být postižený. Ale mamince pomáhám jinak, navíc ona se s tím handicapem už naučila žít, je soběstačná, a dokonce si dokáže jednou rukou i oloupat brambory. Chtěl jsem ale pomoci i jiným a tak se zrodil nápad spojit cyklojízdu se sbírkou na tři zdravotně handicapované děti a jednoho dospělého nevidomého člověka. Inspiroval jsem se Milanem Dzuríakem, který ze zdravotních důvodů musel skončit s vrcholovým sportováním. Vloni na kole absolvoval 2000 km, aby podpořil dva handicapované obyvatele Jirkova.

**Vaši cyklojízdu na pomoc handicapovaným nakonec zaštitilo i město Chomutov.**

Na Městském úřadu v Chomutově jsem pro svůj nápad nalezl pochopení a dnes už je zřízen transparentní účet (9090217/0100), na který je možné posílat finanční dary. Kromě toho jsou ve všech budovách městského úřadu rozmístěny „kasičky“ s nápisem Chomutov pomáhá, sbírka je propagována jak na webových stránkách města ([www.chomutov-mesto.cz](http://www.chomutov-mesto.cz)), tak i na všech akcích pořádaných Městským úřadem v Chomutově. Do sbírky nakonec for-

mou placené reklamy, kterou budu vozit po celou dobu jízdy na tričku, přispěje i město Chomutov.

**Hodláte za 21 dnů, od 8. do 28. srpna 2016, na kole najezdit symbolických 2016 km, to povežete kasičku i s sebou?**

Ne, přispět na tu akci lze jen dvěma způsoby: posláním dobrovolné částky na výše uvedený transparentní účet, který je od toho transparentní, aby se každý dárcem mohl přesvědčit, že je uveden na seznamu dárců, nebo vhozením peněz do kasiček na Městském úřadu v Chomutově. Sběrka už běží a potrvá minimálně do konce září. Cílem je získat alespoň devadesát tisíc korun na nákup pomůcek pro čtyři handicapované obyvatele Chomutova. Nyní obcházím sponzory a nabízím jim možnost zapojit se do akce a přispět handicapovaným a zároveň se tak zviditelnit i na chomutovských webových stránkách.

**Ujet 2016 km za 21 dní, to je v průměru 96 km denně, což je slušná porce...**

Už začínám trochu intenzivněji trénovat (úsměv). Mám v plánu jezdit každý den kolem osmdesáti, sta kilometrů, aby si tělo na ten režim zvyklo. Těch 2016 km je podle letopočtu a 21 dní jako symbolika 21. století.

**Jak jste se dostal ke čtyřem konkrétním lidem, kterým chcete pomoci a proč zrovna čtyřem?**

Chtěl jsem, aby těch uspokojených lidíček bylo víc. Jednoho z nich – nevidomého – už léta znám, protože k němu chodím na masáže, zbývající tři mi byli doporučení. Nedokážu odhadnout, kolik peněz se podaří vybrat, ale vloni se na jednoho postiženého chlapce vybral jeden milion korun. Dál jsem si raději reálný cíl – sto tisíc korun, ale pan primátor Chomutova říkal, že by to neměl být problém, že Chomutováci rádi pomáhají a rádi přispívají na dobročinné



věci. Ze sbírky bude uhrazen nákup speciálního mobilního telefonu pro nevidomého Petra V. (44 let), příslušenství k invalidnímu vozíku pro Radima Z. (11 let), který trpí vrozenou vadou páteře, dále nákup mobilní klimatizace a dalších pomůcek pro Kateřinu Š. (7 let), která trpí těžkým postižením spojeným s mentální retardací a dětského tabletu pro šestiletého Matiasa R., trpícího svalovou dystrofií.

**Jak vás napadlo spojit charitu s jízdou na kole a ještě k tomu se na kole vydat napříč republikou?**

To je zase inspirace od Milana Dzuríaka, kolo je moje druhá láska. Jsem Chomutovák tělem i duší a chtěl bych zároveň lidem v republice blíže představit a propagovat město Chomutov a v něm pak zejména to, co není nikde jinde na světě – Kamencové jezero. Kdybych oslovil třeba jenom třicet lidí, kteří by se pak přijeli do Chomutova podívat, byl bych moc rád.

(Dokončení na straně 2)

## Na výstavě Czech Raildays v Ostravě byla slavnostně pokřtěna první lokomotiva řady 383 Vectron v barvách ČD Cargo

Přeprava na větší vzdálenosti a v co nejkratším čase, to jsou dva základní důvody, proč si společnost ČD Cargo pořízuje moderní a výkonné interoperabilní lokomotivy řady 383 Vectron. Připomeňme, že 13. dubna 2016 byla podepsána smlouva mezi společnostmi ČD Cargo a Siemens o dodávce pěti lokomotiv řady Vectron a již 14. června byla dodána a pokřtěna první z nich. Novou lokomotivu křtil Antonín Panenka a celou akci uváděl Václav Žmolík. Na slavnostním křtu nemohli chybět ani zástupci vedení Siemensu, představenstvo ČD Cargo a předseda dozorčí rady ČD Cargo Pavel Krtek. Všichni popřáli nové lokomotivě řady 383 Vectron mnoho šťastných kilometrů.

Tyto čtyřnápravové interoperabilní čtyřsystémové lokomotivy (výkon až 6400 kW), které jsou schopny jezdit rychlostí až 160 km/h na trakčních systémech 1,5 kV ss, 3 kV ss, 15 kV stř a 25 kV stř, (vyroběny jsou od roku 2010 a v České re-

publice jsou schváleny pro provoz od loňského roku), vlastně neznají hranic, mohou jezdit po celé Evropě (v provedení ČD Cargo jsou lokomotivy vybaveny a schváleny pro provoz v sedmi státech Evropy – ČR, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Rakousko, Rumunsko, Německo). V provedení ČD Cargo budou mimo jiné vybaveny evropským zabezpečovačem ETCS level 2, GSM-R, dálkovým přenosem dat s podporou LTE, moderním kamerovým systémem, hasicím systémem či WiFi sítí pro diagnostiku a přenos dat. Lokomotivy budou dislokovány v SOKV Ústí nad Labem a označeny řadou 383. První z lokomotiv již byla dodána, další budou následovat do konce roku 2016. Společnost ČD Cargo je jednou z největších evropských společností podnikajících v nákladní dopravě na železnici.

Michael Mareš, snímek Bc. Marta Urbancová, tajemnice PV OSŽ ČD Cargo





## „Jako velmi naplňující mi přišla myšlenka pomáhat lidem, kteří jsou zdravotně handicapovaní.“

(Dokončení ze str. 1)

Na webu města Chomutova je zatím uveden seznam 21 měst bez konkrétní trasy, jak se s vámi mohou případní zájemci cestou spojit?

Itinerář cesty je již hotov, vše je podrobně zpracováno podle Mapy.cz a průběh cesty bude denně zveřejňován na webových stránkách města Chomutov (www.chomutov-mesto.cz)

v sekci Zpravodajství z cyklojízdy. Přes Facebook budu posílat informace, včetně zobrazení denní trasy, kudy jsem jel. Za to, že mohu tuto cyklojízdu vůbec uskutečnit, bych chtěl poděkovat svým kolegům v práci. Jedna stránka je moje víze, druhá stránka je podpora okolí, a musím říct, že kdyby nebylo svých kolegů, tak bych tuto akci nemohl nikdy uskutečnit.

Michael Mareš

## Komplexní rekonstrukce českolipského železničního uzlu v plném proudu

V současné době je železniční stanice Česká Lípa hlavní nádraží a její okolí jedním velkým staveništem. Probíhají destavební práce na její komplexní přestavbě za zhruba jednu miliardu korun, započaté v měsíci listopadu loňského roku bouráním starého skladiště vedle sousední budovy České pošty. Koncepce zdejšího železničního uzlu je poplatná době jeho vzniku před cca 140 lety, kdy byly postupně budovány okolní železniční tratě rozdílnými společnostmi – Českou severní dráhou (BNB) a Ústecko-teplickou dráhou (ÚTD). Kvůli tomu je stanice dodnes rozdělena na dvě nesouvislé části a pro nezasvěcené cestující je tak docela nepřehledná a nepohodlná pro přestup mezi jednotlivými vlaky. V rámci stavebních úprav to proto dojde ke sjednocení obou částí nádraží a celý prostor určený pro cestující bude posunut blíže k centru města přibližně o 250 m. V tomto místě probíhá výstavba zcela nové přizemní odbavovací budovy (předpokládáné ukončení koncem letošního roku). V souvislosti s tím zde budou vybudována tři nová zastřešená ostrovní nástupiště s výtahy, přístupná nově vybudovaným podchodem, který

navíc propojí obě části města dosud rozdělené nádražím, čímž se zkrátí přístupová cesta do protější městské části Dubice a přílehlé průmyslové zóny. Z tohoto důvodu dojde ve stanici ke změně konfigurace kolejiště, přičemž ve většině kolejí dojde ke zvýšení traťové rychlosti ze 40–60 km/h na 65–100 km/h. Souhrnně modernizované úseky českolipského uzlu budou dále osazeny třiceti dvěma novými výhybkami s elektrickým ohřevem a přestavba se též dotkne dvou železničních mostů a šesti propustků pro odvodnění.

Stávající výpravní budova prochází rekonstrukcí za účelem montáže technologie nového elektronického zabezpečovacího zařízení ESA a zřízení jednotného obslužného pracoviště, jehož prostřednictvím bude ovládan celý uzlu a navazující traťové úseky. (Od roku 2007 je prozatím odsud dálkově řízen přílehlý traťový úsek Česká Lípa – Bakov nad Jizerou o délce 45 km.)

Po dokončení těchto stavebních úprav (předpokládáný termín květen 2017), realizovaných firmou Skanska, se železniční stanice Česká Lípa hlavní nádraží stane bezpečnější a přehlednější.

Tomáš Martinek



Stávající výpravní budova žst. Česká Lípa pocházející z roku 1892 prochází v rámci přestavby zdejšího uzlu rekonstrukcí za účelem montáže technologie nového zabezpečovacího zařízení a zřízení jednotného obslužného pracoviště.

### PŘEDSTAVUJEME

## Jaroslav Smiščík:

„Ke každému se chovám tak, jak bych si přál, aby se choval on ke mně.“

Jaroslav Smiščík pochází z jihomoravského Bzence a k profesi vlakvedoucího se dostal vlastně náhodou. „Vybíral jsem si mezi několika možnostmi zaměstnání a vyšly mi České dráhy, dnes již zde pracuji čtvrtý rok a chtěl bych u nich vydržet až do důchodu, na ten ovšem získám nárok až v roce 2040,“ usmívá se sympatický vlakvedoucí, zaměstnanec ZAP Brno, který jezdí především v rychlíkovém turnuse z Brna do Prahy, do Bohumína, do Šumperka a do Jeseníku.



„Začínal jsem ve Veselí nad Moravou na osobních vlacích, pak jsem dostal nabídku na rychlíkový turnus do Brna a ten mi po všech stránkách vyhovuje, i když při jízdě do práce strávím půldruhé hodiny na cestě,“ vysvětluje Jaroslav Smiščík. Podle jeho dalších slov není profese vlakvedoucího či průvodčího pouze záležitostí kontroly jízdének, ale důležitá je komunikace s cestujícími, vycházení vstřícnosti jejich potřebám a řešení problémů, které mohou při cestě nastat. „Již při kontrole jízdének se snažím předjet různým nedorozuměním, například hlídám přestupy při zpoždění, upozorňuji na výluky a nutnost přestupu na au-

tobus, vyhledávám cestujícím místo, když je vlak plný a pacifikují příliš hlučné cestující nebo cestující bez jízdenky. Neustále s cestujícími komunikuji, vždyť jsem vlastně ve vlaku jejich průvodcem!“ popisuje náplň své práce a vztah k ní.

A o tom, že svoji práci vykonává Jaroslav Smiščík dobře, svědčí množství pochval, které na něj přicházejí od cestujících jeho nadřízeným. „Pochvala samozřejmě potěší a to ne proto, že je spojena s nějakou finanční odměnou, ale především proto, že se ujišťuji, že dělám svoji práci dobře, když cestujícímu stojí za to, aby sedl ke stolu a napsal pár řádek o mé práci.“

Při výkonu své funkce vlakvedoucího se Jaroslav Smiščík snaží řešit vše s úsměvem, který odbourává někdy napjaté situace ve vlaku, dovede si poradit i s „černými“ pasažéry. „Ke každému se chovám tak, jak bych si přál, aby se choval on ke mně,“ prozrazuje úspěch své práce.

A jaký je vztah Jaroslava Smiščíka k OSŽ? „V odborech jsem od prvního dne nástupu k Českým drahám. Není to jen záležitost solidarity, ale členství v OSŽ je také v mnoha směrech výhodné,“ připomíná možnost právního zastoupení, ochranu v pracovníprávních sporech, výhodnou rekreaci, či možnost pojištění. „Byl bych hloupý, kdybych nedal jednou za rok pětistovku na pojištění, abych mohl být klidný, když se něco stane. Vždyť jen rozbité sklo na displeji 'popky' stojí několik tisíc korun. A k podobné škodě může dojít i při největší opatrnosti,“ vysvětluje.

Práce vlakvedoucího Jaroslava Smiščíka nesmírně baví a do zaměstnání se vždy těší. Velkou oporou je mu rodinné zázemí, relaxaci nachází například při rybaření, či výletech do přírody. A co by změnil k lepšímu ve své profesi? „Asi bych zrušil dodatkovou dovolenou a místo ní umožnil dřívější odchod do důchodu,“ říká po chvíli přemýšlení s úsměvem a s úsměvnou nadsázkou na závěr rozhovoru pro Obzor.

Miroslav Čáslavský



Hanušovické nádraží ovládl začátkem června 2016 stavební stroje.

### NAVŠTÍVILI JSME

## Hanušovice

Železniční stanice Hanušovice leží na horské trati 292, vedoucí ze Šumperka do Jeseníku a Mikulovic a přes peážní území v Polsku dále do Krnova. Trať ze Šumperka do Jeseníku probíhá v současné době obnovou, přičemž jednou ze staveb je rekonstrukce železniční stanice Hanušovice. V rámci této stavby dojde ke komplexní přestavbě celé této stanice, což se projeví kromě zvýšení rychlosti jízdy vlaků také zlepšením komfortu pro cestující a zvýšením bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího zařízení.

Právě v rámci nového zabezpečovacího zařízení, které umožní dálkové ovládání výměn, návěstidel a dalších zařízení, přijdou o práci zdejší signalisté, kterým bude nabídnuto nové pracovní uplatnění v obvodu PO Olomouc. Stavěda již jsou zbourána. „Výpravcích se přestavba stanice prakticky nedotkne, přejdou pouze na nový typ zabezpečovacího zařízení – jednotné obslužné pracoviště, horší to je se signalisty. Ti již prakticky končí a hledá se pro ně nové uplatnění,“ říká Miroslav Kreif, předseda zdejší ZO OSŽ, který rovněž sloužil jako výpravčí v Hanušovicích (blíže viz Obzor č. 11). Rekonstrukci železniční stanice Hanušovice provádí sdružení firm Eurovia – Signalbau. „Stavba je logisticky poněkud náročnější, především z důvodu, že těžké stavební stroje se na staveništi mohou přepravovat pouze po odbočné trati ze směru od Lichkova a Dolní Lipky, která má sníženou únosnost,“ konstatuje Filip Červinka, ředitel výstavby, zastupující stavební firmu Eurovia,

který práce v Hanušovicích řídí. Původní harmonogram prací totiž narušily loňské problémy s přestavbou navazující tratě z Hanušovic do Lipové-Lázní, která se opravuje až letos. Také opačný směr, do Šumperka, je v současné době ve výstavbě, čímž jsou „odřezány“ hlavní přístupové cesty po železnici do Hanušovic. „Věřím ale, že harmonogram prací se podaří dodržet a 9. prosince 2016 se přes Hanušovice znovu rozjedou vlaky, již po nových kolejkách,“ říká Filip Červinka.

Jak dále dodává, dva měsíce předtím (od 3. října 2016) již budou jezdit vlaky ze směru od Šumperka po zrekonstruované trati Bludov – Hanušovice.

Jak tedy bude vypadat železniční stanice Hanušovice poté, co zde skončí stavební práce? „Bude dokončena rekonstrukce systému nástupišť, včetně vybudování nového poloostrovního nástupiště s úrovnovým přístupem a centrálním úrovnovým přechodem,“ vysvětluje Filip Červinka. „Bude zajištěn i bezbariérový přístup pro cestující a dále budou provedeny nutné rekonstrukční práce na vybraných železničních mostech, propustcích a zárubních zdech,“ dodává.

Při rekonstrukčních pracích budou modernizována také železniční zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá zařízení a rozvody, včetně osvětlení. Bude-li v budoucnu zapojena železniční stanice Hanušovice do dálkového řízení ze Šumperka, jak tomu je u ostatních stanic na trati Šumperk – Hanušovice, je dosud nejasné.

Miroslav Čáslavský



Elektromechanické zabezpečovací zařízení v dopravní kanceláři již patří minulosti.

### ZE SVĚTA

## Rakouská dráha vybírá příštího šéfa ÖBB

Na grémium dozorčí rady 4. července má být vyhlášen nový šéf ÖBB, který nahradí nynějšího prozatimního předsedu Josefa Halbmayera (60). Ten byl do této funkce jmenován na místo Christiana Kerma (50), od 17. května nového spolkového kancléře i navrhového nového předsedy Sociálně demokratické strany (SPÖ). Momentální šéf ÖBB Halbmayer má jistý hendikep – svými postoji je totiž svázán s druhou koalici stranou, lidoveckou ÖVP, s níž SPÖ svádí od počátku vládnutí nejrůznější pětky.

Největší vyhlídka na jmenování má dle názoru listu manažer ÖBB Andreas Matthä, který byl již před více než šesti lety žhavým kandidátem na předsedu představenstva, do něhož byl však nakonec vybrán Kern. Matthä, který řídí dceřinou firmu pro infrastrukturu a je u dráhy zaměstnán již několik desítek let, může, dle tvrzení Die Presse, spoléhat na podporu železničářských odborů. Není však vyloučeno, že se do čela může dostat poprvé i žena – Valerie Höllinger (44), která již pět let řídí Institut pro vzdělávání (BFI).

„Cítím se poctěna,“ vyjádřila se poté, co se dozvěděla o své údajné kandidatuře s tím, že se s ní o takovém návrhu doposud konkrétně nejednalo. Předsedkyně dozorčí rady Brigitte Ederer ujistila, že bez ohledu na to, koho její orgán do čela ÖBB vybere, nic se na současném kurzu řízení dráhy nezmění.

Jan Hála

## Maximálně 500 tis. CHF pro šéfy státních podniků

V červnu 2016 se mělo na základě iniciativy „Pro Service public“ rozhodovat o tom, zda platy šéfů státních podniků ve Švýcarsku budou ohraničeny do výše 500 tis. CHF. Jedná se například o šéfy státní pošty, státních železnic atd. V současnosti např. šéf státních SBB pan Andreas Meyer vydělává měsíčně 1 mil. CHF. Dále by státní podniky neměly mít za cíl „honbu za ziskem“, ale především snahu o co nejlepší služby. Politici platy šéfů státních podniků hájí s odkazem, že v soukromém sektoru by si tyto šéfové mohli vydělat ještě více.

Z 20MINUTEN, 23. 5. 2016, zpracoval-sh-

## Deutsche Bahn chce ztrojnásobit přepravu zboží do Číny

Přes slábnoucí růst hospodářství v Číně chce Deutsche Bahn (DB) růst nákladní přepravy s touto zemí dále zvýšit. Cílem je do roku 2020 přepravit okolo 100 000 kontejnerů ročně mezi Německem a Čínou po kolejkách, což by byl trojnásobek současného stavu. Kontejnery mohou být dopraveny za 16 až 19 dnů, což je proti přepravě po moři cca 2 x rychlejší.

První kontejnerový vlak startoval v roce 2008

### VŠIMLI JSME SI

● V NEDĚLI 29. 5. 2016, v cca 18 hodin, pokřikovala v žst. Jirkov skupina mladistvých osob na vlakový doprovod vlaku 1681 a nakonec hodila na vlak kámen, který rozbil okno na stanovišti strojvedoucího v zadní části vlaku. Na místo byla přivolána Policie ČR, která událost na místě šetřila do cca 18.32 h s příslušným dopadem na včasný odjezd vlaku. Pachatelé z místa činu utekli ještě před příjezdem PCR.

● NA HLAVNÍM brněnském nádraží probíhají od 11. června opravy druhého a třetího nástupiště, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Opravy budou trvat tři měsíce a skončí 11. září. V jejich důsledku se na tomto druhém nejvytíženějším nádraží v republice výrazně sníží propustnost železniční stanice, což si vyžádá úpravu jízdy regionálních vlaků především na linkách S2 a S3. Hlavní změnou je vedení vlaků linky S3 od Tišnova z Židenic odklonem mimo hlavní nádraží po nákladním průtahu. Spojí linky S2 skončí po dobu výluk na hlavním nádraží, do Sokolnice–Telnice můžou cestující využít náhradní autobusy ČD.



● VE VÝHYBNĚ HARRACHOV, ležící na 28 km dlouhé trati z Tanvaldu do Szklarské Poreby (PKP), probíhají v těchto dnech finální úpravy dlažby. Jak oznamuje vývěska na nástupišti, v zimním období nemohla být z důvodu klimatických podmínek zámoková dlažba položena, v současné době však zbývá již jen drobné dodávky. Zastávka tak již slouží veřejnosti k plné spokojenosti a to včetně čekárny, přístřešku na druhém nástupišti a nově otevřeného bufetu. Vlaková doprava na uvedené trati je řešena tím způsobem, že část vlaků z Tanvaldu končí v Kořenově, část v sousedním Harrachově a zbytek vlaků v polské Szklarské Porebě. Dopravu zajišťují České dráhy ve spolupráci s polským dopravcem Koleje Dolnosaskie S. A. převážně soupřevazy řady 840 Regio Shuttle RS 1, které zajíždějí až do Liberce.



● VÝSTAVA velkoformátových fotografií na pražském Železničním mostě mezi žst. Praha-Smíchov a dálkově řízenou výhybnou Vyšehrad byla zahájena 2. června a bude trvat až do 17. července. Umístění fotografií (přý se souhlasem SŽDC) vyvolává ze stran příznivců železnice i umělců plno otázek. Fotografie jsou navíc špatně viditelné, z určitých úhlů pohledu jsou průsvitné a nečitelné. SŽDC by měla spíše začít pracovat na opravě mostu, jehož lak je v katastrofálním stavu – to vidí i každý laik! Tento nejzajímavější most v Praze vypadá vzhledově opravdu velmi sešle. Jistě je jedno – do 17. července je most pro železničního fotografa znehodnocen a pro turisty, jedoucí na Karlštejn u příležitosti 700. výročí narození císaře Karla IV., jsou fotografie překážkou k jinak nádhernému pohledu na Hradčany. Snímek Martin Kubík.

v Duisburgu a v současnosti je ročně dopraveno asi 400 vlaků. DB očekává i profit z rozšiřující se sítě čínských vysokorychlostních tratí, která by do roku 2020 měla vzrůst z 19 000 na 30 000 km.

DB spoléhá, že bude moci Číně pomoci mj. údržbou čínských vysokorychlostních vlaků. Konkrétní dohody o spolupráci s Čínou by se měly podepsat v červnu při vládních konzultacích v Pekingu.

Z Transportweb, 21. 3. 2016, zpracoval-sh-

## SNCF Fret prodlužuje zkoušky s dlouhými nákladními vlaky

Po úspěšných zkouškách z roku 2014 s nákladními vlaky až 1,5 km dlouhým pokračovala SNCF i v roce 2015 v dalších zkouškách. Mezi seřadovacími nádražími Romain a Woippy jezdily na podzim 2015 až 950 m dlouhé a 5400 t těžké nákladní vlaky ložené ocelí. Byly vlastně spojovány dva vlaky do jednoho a taženy byly třemi lokomotivami řady BB 27000. Problém byl pouze v provozu, ve stanicích totiž pro předjíždění takto dlouhých vlaků nejsou k dispozici koleje.

Letos mají tyto pokusy pokračovat s tím, že třetí lokomotiva, řazená uprostřed, by měla být dálkově řízena, aby došlo k úspoře jednoho strojvedoucího.

Z Eisenbahn-Revue 3/2016, zpracoval-sh-



# Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 25 - 25. 6. 1991

Velká část Obzoru č. 25 je vyhrazena zpravodajství z celostátní konference OSŽ, která se konala dne 15. 6. 1991 v Praze. Konference schválila nové stanovny a vyloučila dvojí členství v odborové organizaci. Zúčastnilo se jí 346 delegátů ze 421 pozvaných. K otázce tzv. dvojího členství byla na konferenci bohatá diskuse. „Když se zachová dvojí členství, prakticky se vyhová většině železničářů a navíc se podpoří jednotná odborová hnutí železničářů.“ „Chystá se vznik různých odborů podle politických stran. Z tohoto důvodu si myslím, že by nebylo vhodné, aby bylo umožněno dvojí členství.“ jsou dva příklady rozdílných názorů, které na této téma zazněly v diskusi. Při následném hlasování s převahou vyhrál názor dvojí členství neumožnit, proti bylo 40 delegátů.

Předseda OSŽ přednesl na konferenci zprávu o činnosti OSŽ. V jejím úvodu shrnul vývoj v OSŽ v uplynulém období. „Radnašních funkcionářů volala po radikálních krocích, někteří po stávce, ale často nám nedávili, čeho bychom v současné době stávkou chtěli nebo měli dosáhnout. Ze všech těchto impulsů jsme však vycitili obavy a nejistoty lidí, co bude zítřka, pozítří, za měsíc.“ řekl Zdeněk Škop. V části svého projevu se věnoval i legislativě a připomněl, že přijetí pro odbory velmi nevhodné novely zákonů práce a zákona č. 2/1991 Sb. O kolektivním vyjednávání došlo k zásadním změnám v postavení odborů na pracovišti. „Dřívější spolurozhodování bylo ve většině případů nahrazeno pouze povinností organizace informovat nebo s nimi danou věc projednat, bez možnosti odborového práva veta. To nám znesnadnilo naši práci a některé otázky a jejich řešení poněkud oddálilo.“ poznamenal Zdeněk Škop. Za hlavní úkol pro další období označil předseda OSŽ plnění sociálního programu a obhajobu sociálních a mzdových požadavků odborářů. „Otevřeně říkám, a nechci strašit, že jsme v ústředí rozhodnutí využít tvrdší postupy než dosud. Ustupování s nataženou rukou v roli prosebníka – to není politika našeho sdružení.“ řekl na závěr předseda OSŽ.

Obzor č. 25 dále uveřejňuje obsáhlou reportáž z první jízdy Eurocity (2. června, EC Antonín Dvořák) či otevřený dopis nazvaný „SOS ze severu Čech“, poukazující na to, že vládní orgá-

ny stále neřeší katastrofální ekologickou situaci na českém severu.

Obzor č. 26 - 2. 7. 1991

V rubrice „Co se děje v ústředí“ najdeme informaci o tom, že se dne 18. 6. uskutečnila schůzka představitelů Ústředí OSŽ s předsedou Federálního shromáždění Alexandrem Dubčekem. „Snahou Ú OSŽ bylo seznámit nejvyššího představitele parlamentu se situací na železnici z pohledu provozních zaměstnanců a projednat možnost ustavení permanentní skupiny pro dopravu. Na jednání byla prozatím dohodnuta spolupráce parlamentními komisemi při řešení situace na železnici v dopravě vůbec.“ uvádí se v článku.

Další informací v této rubrice je avizo o ustavení nové odborové organizace, a to Unie železničnických zaměstnanců. Obzor upozorňuje na to, že pod vyzvou přípravného výboru jsou podepsáni vysoce postavení hospodářští pracovníci, kteří mají prosazování sociálních zájmů železničářů přímo v popisu práce, proto je s podivem, že o totéž chtějí usilovat v rámci odborů.

Článek „Dotace železnici – ano, ale se zárukou efektivního využití“ informuje o tiskové besedě u kulatého stolu, která se uskutečnila 3. června v Praze za účasti představitelů vlády ČSFR, federálního shromáždění, UIC a železničnických správ SNCF a ÖBB. Zahraníční hosté na besedě hovořili o vzrůstajícím významu železnice v evropském dopravním systému i o šanci ČSFR stát se jeho důležitou součástí. Ministr hospodářství Vladimír Dlouhý potvrdil, že vláda si je vědoma důležitosti železnice pro naši ekonomiku. „Ovšem očekává od jejího hospodářského vedení, že přijme jasná opatření, směřující ke zvýšení produktivity a konkurenceschopnosti. A to i přesto, že důsledky mohou být sociálně bolestivé a mohou přinést ztrátu zaměstnání až pro sto tisíc lidí. Rovněž je třeba počítat s rušením nerentabilních tratí a vyřazením části vozového a lokomotivního parku.“ dodal Vladimír Dlouhý.

Obzor č. 26 dále přináší mimo jiné článek o nevhodném chování některých železničářů při jízdách lehátkovými vozy ČSD či besedu s předsedy ZO OSŽ na pomezí Moravy a Slovenska. V příloze jsou otištěny Stanovy OSŽ a Statut stávkového fondu, přijaté na celostátní konferenci OSŽ. Zdeňka Sládková

# Návrh nové varianty brněnského hlavního nádraží předložilo 58 projekčních týmů z celého světa

V brněnském Domě umění probíhá do 24. července výstava výsledků soutěže na téma „Budoucnost centra Brna“, na níž jsou prezentovány soutěžní projekční návrhy na nové brněnské nádraží a jeho okolí, zvláště nezastavěného území, nazývaného někdy „Jižní centrum“.

Nové brněnské nádraží, o jehož nové podobě se diskutuje již bezmála sto let, by se podle zadání soutěže, vypsání statutárním městem Brno, mělo nacházet v těsném sousedství současného nádraží, v prostoru památkově chráněného skladiště zvaného Malá Amerika. Součástí výstavy je i variantapřesunutého „Nádraží u řeky“, v místě dnešního dolního nádraží. Jak ale říká předseda poroty a renomovaný německý architekt Roger Riewe, „přesun nádraží v Brně nedává žádný smysl.“

Soutěže o nejlepší projekt nového nádraží a přilehlého jižního centra se zúčastnilo 58 projekčních týmů prakticky z celého světa. Zastoupení zde jsou projektanti z USA, Číny a mnoha evropských států, největší počet pak z České republiky. Po pečlivém posouzení všech projektů vybrala porota vítězný návrh z dílny pražských architektů „UNIT architekti“. Tento návrh počítá s „dvoupodlažním“ nádražím ze skla a mramoru, které by bylo umístěno v prostorách Malé Ameriky, v místech, kde jsou dnes jen parkoviště, zanedbané drážní budovy a spousta volného prostoru. Na vizualizaci vítězného projektu, kterému dominuje vysoká hodinová věž, je zřejmá jeho velkorysost, vyznačující se dostatkem mis-



V prostorách skladiště Malá Amerika (na snímku) a přilehlého okolí by mohlo vyrůst nové brněnské nádraží v centru města.

ta pro vlaky i pro městskou hromadnou dopravu.

Podle slov brněnského primátora Petra Vokřála budoucnost brněnského nádraží patří mezi nejpalčivější témata brněnského rozvoje. „Soutěž Budoucnost centra Brna přinesla řadu atraktivních návrhů a impulsů, které nám pomohou pokračovat vpřed tím správným směrem.“ zhodnotil výsledky soutěže. Spokojenost neskrývá ani dlouholetý zastávce zachování nádraží v centru města, náměstek primátora Martin

Anders. „Pro udržitelný rozvoj Brna považují za výhodnější modernizovat nádraží v jeho stávající poloze, chcete-li, pod Petrovem.“ zopakoval svůj dlouholetý postoj Anders. „Podle výsledků podzemního referenda o poloze nádraží zadáme dopravnímu studiu jižního centra, která se stane závazným podkladem pro změnu územního plánu.“ dodal.

S projektem nového nádraží je spojeno i řešení přilehlého jižního periferie jako obytné, obchodní a rekreační čtvrti, která má v budoucnosti rozšířit Brno. Otázkou zůstává dostupnost financí potřebných na porotu vybraný velkorysý projekt nového nádraží, ta je však spojena s výstavbou nádraží v tzv. odsunutě poloze v místě dnešního Dolního nádraží. Obě varianty mají svá pro i proti a o tom, která z nich bude pro vedení města Brno závazná, by mělo rozhodnout výše zmíněné referendum, spojené s podzimními krajskými volbami. Trumfy však drží v rukou stát, který by měl výstavbu nového brněnského nádraží financovat, a který o definitivním umístění nádraží zřejmě nakonec rozhodne. (S využitím výstavního bulletinu „Budoucnost centra Brna“) Miroslav Časlavský



Vizualizace vítězného návrhu na podobu nového brněnského nádraží v těsném sousedství současného hlavního nádraží.

## Na Vysočině už je polepeno 12 z celkových 13 vozů Regio Spider, propagujících města nebo produkty Kraje Vysočina

Na podnět vedení kraje Vysočina a ROC (KCOD) v Jihlavě vznikla před lety (po dohodě s ROP a ČD) zajímavá myšlenka využít plochu nových motorových vozů jako reklamu pro města a obce kraje Vysočina a dnes už zbývá poslední nepolepený motorový vůz firmy Stadler Regio Spider (841.001-1). Zbylých dvanáct už jezdí s originálními reklamními plochy. Dva vozy mají polep Kraje Vysočina (841.014-4 Kraj Vysočina; 841.012-8 produkty Senior a Rodinné pasy Kraje Vysočina), po jednom pak města Jihlava (841.013-6), Havlíčkův Brod (841.005-2), Třebíč (841.003-7), Náměst nad Oslavou (841.008-6), Chotěboř (841.009-4), Bystřice nad Pernštejnem (841.011-0), Nové Město na Moravě (841.010-2), Velké Meziříčí (841.002-9, na snímku), Jaroměřice nad Rokytnou (841.006-0) a Žďár nad Sázavou (841.004-5). „Zajímá o tuto netradiční formu reklamy byl velký



a této možnosti využila většina větších měst regionu.“ potvrdila tisková mluvčí ČD Kateřina Šubová. –mmč–

## PRÁVNÍ PORADNA

### Poskytnutí úplných informací členy OSŽ = smysluplné poradenství

V poslední době dochází k situacím, kdy členové OSŽ v rámci právního poradenství při řešení pracovníprávních otázek se prvotně neobrací na odborový orgán (Závodní výbor ZO OSŽ) nebo se na něj obrátí, ale poté požadují poradenství i od funkcionářů OSŽ, ESO OSŽ – ústředí nebo smluvních advokátů (což je v souladu s Řádem právní pomoci OSŽ - dále jen ŘPP OSŽ). Dále ovšem postupují tak, že následně osloví subjekty neinformující (někdy i úmyslně zamítlující) o průběhu a stavu řešení své záležitosti s jinými subjekty nebo odborovými orgány (rozpor s ŘPP OSŽ, kapitola I. článek 1.).

Na základě neúplné informovanosti (nebo zdůraznění některé oblasti) jednotlivých subjektů, které poskytují bezplatné právní poradenství, mohou členové OSŽ obdržet různé, i protichůdné porady a stanoviska, která ve svém konečném důsledku ne vždy musí vést k vyřešení věci a k poskytnutí smysluplné právní rady a ochrany členovi OSŽ.

ESO OSŽ – ústředí konstatuje, že: ● OSŽ poskytuje podporu a ochranu členům OSŽ v pracovníprávních otázkách a věcech sociálního zabezpečení, souvisejících s pracovníprávními vztahy, s cílem nalézt co nejvhodnější a efektivní způsob řešení pro členy OSŽ;

● pro poskytnutí smysluplného poradenství členům OSŽ je potřebné doložit komplexní materiály a úplně, nezkrácené informace o skutečnosti (věci), ve které žádá člen OSŽ o poradenství;

● subjekty, které poskytují právní poradenství, nejsou určeny k tomu, aby potvrzovaly názory a představy členů OSŽ, které jsou v rozporu s právním řádem České republiky.

Člen OSŽ se může v rámci právního poradenství obrátit na následující orgány, funkcioná-

- ře, zaměstnance OSŽ a smluvní advokáty OSŽ:
- ZV ZO OSŽ,
- Výbor OSŽ,
- Podnikový výbor OSŽ (NeRV OSŽ),
- Představenstvo OSŽ,
- Ústředí OSŽ,
- předsedu ZO OSŽ (popř. členy ZV ZO OSŽ),
- předsedu Výboru OSŽ,
- předsedu PV (NeRV) OSŽ; tajemníky PV (NeRV) OSŽ,
- předsedu OSŽ,
- odborná oddělení OSŽ – ústředí (zejména ESO OSŽ
- ústředí, BOZP OSŽ – ústředí, KP OSŽ),
- smluvní advokáty OSŽ.

ESO OSŽ – ústředí zdůrazňuje, že členové OSŽ by měli při svých žádostech o právní poradenství zachovávat posloupnost pravidla (např. prvotně ZV ZO OSŽ, po možném nevyřešení následně Výbor OSŽ nebo ESO OSŽ – ústředí apod.) ve smyslu ŘPP OSŽ.

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

1) Právní pomoc (resp. poradenství) poskytuje především závodní výbor základní organizace OSŽ (dále jen „ZV ZO OSŽ“). Každý člen OSŽ má právo, není-li záležitost řešena nebo řešitelná na úrovni ZO OSŽ, obrátit se na kterýkoli odborový orgán v rámci OSŽ, včetně ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí (dále jen ESO OSŽ – ústředí), kde mu bude poskytnuta porada nebo řešena jeho stížnost. V této souvislosti je člen OSŽ povinen informovat o průběhu a stavu řešení své záležitosti vždy další odborový orgán, na který se obrátí.

## NÁZORY

### Křižování v Kácově vskutku „ostré“

Po delší době jsem navštívil trať 212, list GVD 516 – Čerčany – Světla nad Sázavou a projel úsek Čerčany – Kácov. Na trati vládne (zatím) ničím nerušená lokálková atmosféra, vyjma toho, že již ani zde nenajdeme mechanická návěstidla, na ně upomíná pouze návěstní kožlík u dopravní kanceláře žst. Kácov. V žst. Samechov jsou světelná návěstidla označena v době výluky služby dopravních zaměstnanců znakem neplatnosti. Před několika lety byla zlikvidována žst. Český Sternberk a změněna na zastávku a nákladíště. Tím se stal mezinárodní úsek mezi Ledčerkem a Kácovem dlouhý 16,6 kilometru. A zase se ušetřilo „tělo“.

Potom je těžké kouzlit s grafikonem: vyjdou z toho podivuhodné konstrukce: například vlak 9209 stojí v Kácově šilných 26 minut. Je až neuvěřitelné, jak je na této turisticky oblíbené trati možno hazardovat s trpělivostí zákazníků ČD, a. s. – většina turistů i občanů Kácova by jistě ráda dojela až do blízké zastávky centra městečka – Kácov zastávka, místo toho jdou pěšky 1,5 km do centra. Turisté, světe div se, jezdí hlavně tímto vlakem na prohlídku kácovského pivovaru a na oběd do vyhlášené restaurace.

No nic, na některých tratích je i hůř nakreslen GVD (např. 210). Při cestě ze žst. Kácov do centra aspoň turista objeví most přes řeku Sázavu, který si nejen zahrál ve filmu Tmavomodrý svět od J. Svěráka, ale je pozoruhodný hlavně tím, že to je původně válečné provizorium typu Bailey, dodané v roce 1946 UNRROU, zde instalované v roce 1975 – tedy provizorium 41 let! Při návštěvě pivovaru se upře oko turistů-

### Ohlas na článek Loucká – poetická zastávka v polích (Obzor č. 10)

Moc mě upoutal tento článek, především ta část, kde se píše o bývalé žst. Kmetiněves. Tam, v Kmetiněvesi, jsem prožil několik let svého mládí. Dojížděl jsem tehdy z Kmetiněvsí do Zlonic na měšťanku a tudíž jsem dobře znal nádražičko v Kmetiněvesi. Byl to hezký domek a vždy obydlený, s výpravčím, s pokladním a parkem. Proto mě vždy zaujme jakákoli poznámka o Kmetiněvesi. Když soutěžily dvě obce – Kmetiněves a Hospozín o název nádraží a jednou to vyhrál Hospozín – byl uveden jako první v názvu tohoto nádraží.

Ostře odsuzuji zatloučení oken v tomto domku a velkým nezájem o protleho tohoto bývalého nádražička. Proč Správa železniční dopravní cesty neumozní prodej, ale radši domek nechá chátrát a pak je zbourá, tak jako v jiných případech? Vždyť určitě by se našel zájemce, případně i sama obec Kmetiněves by jej zakoupila a nabídla zájemcům, ne, pane starosto? Jiří Krejčí



Do Kácova přijel vlak 9209 a odstojí si zde na „křižování opravdu ostré“ bratru 26 minut, lidé se dávají na pěší pochod do městečka. 11. června ve 12.46 h – odjezd směr Kácov zastávka 13.12 h.

vo i na značné zchátralý zámek, který byl v roce 1919 vyvlastněn Habsburkům, pak ho vlastnil Lesy, pak městys Kácov a nyní ho prý koupil nějaký podnikatel; v zámku je ve třech světničkách muzeum motocyklů – doporučuji navštívit – jsou tam opravdu skvosty, např. německá motorka Wehrmachtu DKW 350, vyrobená

v saském Zschopau (trať Vejprty – Chemnitz) v roce 1936. Dlužno dodat, že vlaky na trati 212 jsou plně obsazeny a některé o víkendech i kapacitně nevyhovují, např. 810+010 na podvečerním vlaku Os 9208 z Kácova do Čerčan byl tak obsazen, že lidé stáli.

Martin Kubík

## Poděkování Bobovi

Četla jsem v Obzoru mnoho článků o cestování. Cestuji ráda a hodně a to hlavně díky našemu předsedovi ZO OSŽ SEE SŽDC Praha Bohuslavu Smcovi. Tento člověk pro nás již řadu let připravuje úžasné zájezdy, naposledy 25. – 29. 5. 2016 do Francie. Znáám ho již přes 20 let a spolu s mojí rodinou si myslím, že jsme se s Bobem natolik sblížili, že se můžeme počítat mezi jeho blízké přítele.

Začínali jsme takzvanými zájezdy na sedačku. Navštívili jsme spoustu míst ve Švýcarsku, Polsku, Itálii, Francii, Maďarsku, aj. Byli jsme na pobytové dovolené ve Španělsku u moře, v Itálii na ostrově Ischia. Často jezdíme na koupací zájezdy do termálních lázní v Maďarsku i na Slovensku. Bob má tyto zájezdy vždy perfektně připravené, věnuje tomu spoustu volného času, jedná s cestovními kanceláři ohledně našeho ubytování a ještě se za ty roky nikdy nestalo, že by se někdo vrátil nespokojený a nebo že by se mu na zájezdu nelíbilo. Vždy je vše dokonale připraveno do posledního detailu. Jednou se nám sice stalo, při odjezdu, že u nás bylo velmi špatné počasí. Odpoledne přišla bouřka, silný vítr a prudký neustávající déšť. A to se stalo prvně, že ten večer nám vůbec nejel vlak z Prahy do Maďarska a my byli nuceni strávit noc v Praze, kde se dalo, a hlavně prvním ranním vlakem odecestovat na místo. Vzpomínám si, že u Boba

nás trávil noc asi osm v jeho garsonce. Noc byla zajímavá, polehali jsme si, kde se dalo, a snažili se trochu si odpočinout. Ráno proběhla rychlá hygiena a pak přesun na hlavní nádraží a odjezd do lázní. Pak se taky stalo, že rychlík, kterým jsme se měli vrátit z Maďarska do Prahy, měl z Rumunska takové zpoždění, že jsme strávili necelé čtyři hodiny na schodech před nádražím Budapest–Keleti pu. Ale to nebylo vinou Boba.

Máme na tyto zájezdy vždy ty nejlepší vzpomínky, včetně našich dětí. Letošní zájezd byl taktéž úžasný. Vše opět báječně připraveno ve spolupráci s CK ABC Znojmo. Navštívili jsme spoustu památek, mezi nimi dva zámky na Loire, Normandii, Klášter Saint-Michel a mnoho dalších památek. Nocování spolu se snídaní jsme měli zamluvené na hotelech F1, a další den jsme putovali zase na jiná místa. Prostě úžasné a to-bě, Bobe, patří obrovský dík za to všechno, cos už pro nás připravil. A jak řekla naše úžasná delegátka Alča, za roky své práce se ještě neseťkala s člověkem, který by se o své ovečky staral tak, jako náš Bob.

Myslím si, že se nikdo z účastníků nebude na mě zlobit, když ti jejich jméno poděkuji. Letos nás ještě čeká jeden koupací zájezd do termálních lázní v Maďarsku, už se všichni moc těšíme.

Za všechny moc děkuji, Bobe!

Hana Moravcová





Páteční (10. 6.) vlak se „Šlechtičnou“ 475.111 projíždí po trati 122 mezi Odbočkou Jeneček a zastávkou Hostivice–U hřbitova.

## Párou Prahou

V sobotu 11. 6. 2016 zorganizovala Výtopna Zlíchov ve spolupráci s IMC Plzeň jízdu zvláštních parních vlaků Prahou. Pamí lokomotiva 475.111, přezdívaná „Šlechtična“, vyjžděla z Prahy–Smíchova celkem třikrát na okružní jízdu kolem Prahy. Při těchto jízdách se naskytly cestujícím zajímavé výhledy z oken vozů Ce přezdívaných „Rybák“ na Prahu a údolí řeky Vltavy i na okolí nákladních spojek, kde pravidelné osobní vlaky nejezdí. Večer pak v rámci

muzejní noci byla otevřena Výtopna Zlíchov i s parní lokomotivou 475.111 a dalšími muzejními exponáty.

Den předem, v pátek 10. 6. 2016, vypravila pro pozvané hosty společnost IMC Plzeň Prátleckou jízdu Prahou, kde opět v čele soupravy vozů Ce se představila „Šlechtična“ 475.111. Jelo se z Prahy Masarykova nádraží přes Hostivice, Rudnou u Prahy, Vrsovice a Malešice zpět na Masarykovo nádraží. **Vít Mareš**

## Tradiční oslava Mezinárodního dne dětí

Již poosmé v řadě byla pořadatelé ZV OSŽ Pobežovice zorganizována oslava Mezinárodního dne dětí pro ratolesti svých zaměstnanců. Stejně jako v předchozích letech byly připraveny soutěže pro děti na zahradě jednoho z členů odborové organizace Reného Vydry.

Letošní téma bylo ve stylu Military, jak je možné se přesvědčit na fotografii. Soutěžilo se ve shazování plechovek, hodu do basketbalového koše, v opičí dráze, ale i ve stylové střelbě vzduchovkou. Po vyhodnocení a ocenění soutěžních disciplín se zúčastnění pustili do občerstvení. Všem se den líbil a díky krásnému počasí si ho i velmi užili. **Jan Vydra**



Děti při jedné ze soutěžních disciplín.

## Další nádražní hostinec padl - Praha-Vysočany

Na nádraží Praha–Vysočany byl od 1. dubna zrušen lidový nádražní hostinec. Co k tomu vedlo nájemce i pronajímatele, mi není známo. Každopádně je jasné, že v časopisu Železničář vyšla

v březnu kritika nejen tohoto hostince, ale i nádražní hospody v Dejvicích či na smíchovském nádraží. Na nádraží Vysočany tak zůstala jen trafikta, která nemá v sortimentu ani lahovité pivo.



Žst. Praha–Vysočany, celkový pohled.

Prýho „nesmí prodávat“, což mi připadá velmi zvláštní, když v trafikách nahlavním nádraží je pivo celá sbírka. Prostě pro obyčejného člověka v Praze již není místo.

Vysočany, dříve čtvrť továren na výrobu lokomotiv a ráj železničních vleček, už nejsou, co bývaly. Místo toho zde vznikají stavby ze skla a betonu, nevyužitá O<sub>2</sub> aréna či oplocené a kamrami sledované nové bytové domy (Podvinní), poblíž bývalého viaduktu Kolčavka tratě Těšnov – Vysočany vznikl další minipivovar. **Martin Kubík**

## Zázrak z medu – Marlenka

Klub seniorů OSŽ DKV Česká Třebová uspořádal v měsíci červnu 2016 pro své členy vlakový zájezd do Frýdku–Místku, na prohlídku firmy Marlenka. Město Frýdek–Místek leží na úpatí Moravskoslezských Beskyd, kterým vévodí nejvyšší vrchol Lysá hora. Proběhla krátká prohlídka centra města Frýdku, jehož dominantou je renesanční kostel svatého Jošta ze 17. století, barokní poutní kostel z 18. století a původně gotický hrad z 1. poloviny 14. století, přestavěný do dnešní podoby na zámek.

Po prohlídce města jsme měli v kavárně Radhošť zajištěný oběd. Jídlo bylo výborné a mladé servírky, které nás obsluhovaly, svým úsměvem přispěly k tomu, že nám všem velice chutnalo.

Na 13 hodin jsme měli rezervovanou prohlídku firmy Marlenka. Přesně v tuto dobu si nás převzal zástupce firmy a odvedl nás do návštěvnického centra s kavárnou. Zde pomocí projekce dokumentárního filmu, doprovázené

ho výkladem, nás seznámil s firemní historií a nynější výrobou produktů Marlenka. Zázrak z medu – Marlenka – vznikl podle rodinné receptury arménského podnikatele, který od ruční výroby přešel až po dnešní automatizovaný provoz. Dále následovala ochutnávka výrobků firmy, včetně speciální kávy Marlenka Café. Druhá část exkurze pokračovala ve výrobní hale, kde jsme viděli výrobu medových dortů. Protože na pracovišti musí být dodržována hygiena nejvyššího stupně, návštěvníci procházejí zasklenou chodbou, aby byli odděleni od pracoviště. Výroba je plně automatizována, ale poslední úkony, zkoušení těsnosti obalů a balení do krabic, se provádí ručně. Po skončení prohlídky jsme měli možnost nákupu výrobků Marlenka za zvýhodněné ceny.

Celou akci pro 34 členů OSŽ DKV Č.Třebová připravil a zorganizoval pan Pavel Svatoš, kterému patří naše velké poděkování. **Mirek Hampel**

## Dětský den v Podkrušnohorském technickém muzeu

V sobotu 4. června přivítal areál bývalého dolu Julius III, který se před několika lety proměnil v Podkrušnohorské technické muzeum, děti z mosteckého regionu. K dopravě se dalo použít dvou párů zvláštních vlaků, které byly na vlečku PTM vypraveny z Mostu. Byly sestaveny z historického motoráčku M 131.1513 a přívěsného vozu Blm společnosti Loko–Motiv z Křimova.

Pro děti a jejich doprovod bylo připraveno velké množství soutěží, ale i ukázek, mezi nimiž nechyběla městská policie s výcvikem psů, ukázka historických zbraní, svezení se na mašině, k čemuž posloužila zdejší lokomotiva 701.722 zajišťující občasný posun. Vysokozdvíhací technika umožnila zájemcům nezvyklý pohled na zdejší těžní věž i okolí. Nechyběla ani ukázka

dobývání rud na Měděnci. Pro děti byly dále přichystány chůze na chůdách, skákání v pytli, střelba ze vzduchovky, chytání rybiček, házení panák, dětská šola nebo malování perníčků.

V areálu si také návštěvníci prohlédli dvě dochované lokomotivy. První, parní, s označením 853, zde našla místo po vzniku muzea a dříve bývala lokomotivním pomníčkem u vrátnice v Komořanech u Mostu. Druhou byla dochovaná elektrická odklízová lokomotiva vyrobená ve Škodových závodech V. I. Lenina v Plzni pod výrobním číslem 3818 v roce 1959, u níž probíhala soutěž v chytání ryb.

Pořadatelům a kamarádům patří za děti a jejich zážitky velké poděkování. **Jaroslav Rajnýš**



Vysokozdvíhací plošina s těžní věží v pozadí a „odvážlivci na palubě“.

## SPORT

## Česká republika hostila Regionální mistrovství USIC v golfu

V historii golfových turnajů pod hlavičkou USIC (Mezinárodní sportovní organizace železničářů) je to již potřetí, co se v České republice konalo mezinárodní mistrovství USIC v golfu. Po Poděbradech, kde se v roce 2010 regionální mistrovství USIC konalo v ČR vůbec poprvé, a takzvaném „velkém USICu“ v roce 2011, který má možná ještě mnohdy z nás v živé paměti v souvislosti s ostrou kampaní proti OSŽ v době 24hodinové stávky na železnici a v pražské MHD, přišla na Českou republiku letos řada potřeť.

Ve dnech 20. 6. až 22. 6. 2016 se na berounském golfovém hřišti (Beroun Golf Club) konalo Regionální mistrovství USIC v golfu za účasti týmů z České republiky, Belgie, Německa a Velké Británie. Golfový areál leží nedaleko královského města Berouna, které vyrostlo na soutoku Berounky a Litavky. Jen asi málokdo by očekával, že pouhých 14 km od Prahy a pět minut z dálnice D5 nalezne uprostřed nedotčené přírody 18jamkové mistrovské hřiště s nezapomenutelnými výhledy na hřebeny Brd, rozlehlé Křivoklátské lesy a údolí romantické řeky Berounky.

Autorem 6078 metrů dlouhého hřiště je kanadský architekt Les Furber. Design berounského hřiště nese typický rukopis svého autora, všechny dopadové plochy jsou viditelné na dálku a pojetí hřiště umožňuje strategická rozhodnutí mezi riskantní přímočarou cestou k jamce, nebo delší, ale bezpečnou cestou bez

rizika. Hřiště prověří nejen profesionálního hráče či amatéra s nízkým hendikepem, ale přinese radost i rekreačnímu nebo začínajícímu hráči.

A radost určitě přineslo i všem 23 hráčům a hráčkám ze čtyř zemí, kteří se v úterý 21. 6. 2016 dopoledne postavili na fervej hlavního závodu regionálního mistrovství USIC v golfu. Regionální mistrovství USIC v golfu organizačně perfektně připravilo mezinárodní oddělení OSŽ v čele s jeho vedoucím Ing. Ondřejem Šmehlíkem. Ten také spolu s tajemnicí Podni-



Vítězné družstvo Regionálního mistrovství USIC v golfu je z Německa.

kového výboru OSŽ při ČD Věrou Nečasovou mistrovství slavnostně zahájil. **Michael Mareš**

### VÝSLEDKY

#### Muži:

1. Německo (240),
2. Velká Británie (244),
3. Belgie (263),
4. Česká republika (276)

#### Ženy:

1. Německo (160),
2. Belgie (190),
3. Česká republika (219),
4. Velká Británie (108)

## Čtrnáctý ročník turnaje v kopané byl opět skvěle připraven

Na tradičním místě, v areálu sportu ASKO v Kozlovicích u Přerova, se 15. června odehrálo finále zápasů v kopané „O pohár generálního ředitele SŽDC“. Celkem čtyři mužstva se probojovala ze dvou oblastních kol, české a moravské části: OŘ SŽDC Praha, TÚDC/SŽE, OŘ SŽDC Olomouc a Hasičské záchranné služby SŽDC. Turnaj byl zahájen za účasti ředitele OŘ Olomouc Ing. Ladislava Kašpara a radního města Přerov Ing. Jiřího Kohouta. Hned první zápas TÚDC/SŽE s hráči OŘ Praha přinesl pět gólů a poměrem 4:1 zvítězilo mužstvo TÚDC/SŽE. To byla také největší gólová úroda celého turnaje.

Po šesti vzájemných zápasech měla tři družstva shodně po šesti bodech. Smolný den měli hráči HZS, kteří skončili bez bodu, když nevyhráli ani jeden zápas. O vítězi rozhodlo skóre, které měli nejlepší hráči TÚDC/SŽE – 6:3. Druhé místo vybojovali hráči OŘ Praha, na třetím místě skončilo družstvo OŘ Olomouc. Už poslední zápas hasičů s TÚDC/SŽE probíhal za prudkého lijáku, který narušil i další z plánovaných utkání. Velmi očekávané utkání managementu SŽDC s mužstvem odborářů OSŽ se už nemo-

hl k velké lítosti početného obecenstva odehrát.

Turnají přihlížela a fandila řada hostů, zejména ředitelů Oblastních ředitelství, a nechyběla ani menší výprava slovenských kolegů z Odborového sdružení železničářův s místopředsedkyní Ing. Darinou Fabulovou a místopředsedou Bc. Ludevitem Miklošem. Odpoledne dorazil z Ostravy i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, na turnaj zavítal rovněž předseda Republikové rady seniorů OSŽ Jiří Kratochvíl. V bohatém doprovodném programu vystoupily mj. mažoretky skupiny GINA z Brodku u Přerova, taneční

skupina Colloredo, nechybělo ani travesti show a závěr večera zpestřila ohňová show.

Ceny spolu s generálním ředitelem SŽDC Ing. Surým předal účastníkům turnaje i primátor města Přerov. Jako každý rok je třeba ocenit organizaci turnaje a poděkovat všem, kdo se na ni podíleli. **Miroslav Gloss**

## Volejbal v Olomouci

Regionální sportovní komise OSŽ v Olomouci uspořádala na domácí půdě dva volejbalové turnaje. Ve středu 8. června se konalo oblastní mistrovství železničářů v plážovém volejbalu s následujícími výsledky:

**Muži:** 1) Fořtek – Smiga (SŽDC, OŘ Brno – ČD Cargo, SOKV Ostrava), 2) Raška – Běhal (SŽDC – OŘ Olomouc), 3) Kania – Šponar (SŽDC, OŘ Ostrava – SŽDC, OŘ Olomouc).

**Ženy:** 1) Bařinková – Voltová (SŽDC – SSV), 2) Přivřelová – Mlčochová (důch. SŽDC – důch. ČD Cargo). Uvedené dvojice postupují na MČR v plážovém volejbalu, které se uskuteční v listopadu 2016 v Českých Budějovicích.

V úterý 14. června pak v Olomouci proběhlo oblastní mistrovství železničářů ve volejbalu smíšených družstev. Zvítězili v něm hráči a hráčky z kombinovaného družstva jižní Moravy (Brno, Břeclav), před družstvem SŽDC Olomouc. Na třetím místě skončilo družstvo severní Moravy (Ostravsko), čtvrté a páté místo pak obsadila družstva SŽDC – Stavební správa východ a ČD – ZAP Olomouc. **–čas–**



Hráči družstva TÚDC/SŽE se radují z vítězství.

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktorka PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborní referentky Petra Sobjková a Veronika Vrzalová - předplatné (veronika.vrzalova@osz.org). **Sídlo redakce:** žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzor, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-mail: 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 731 648 117). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X

**OBZOR**  
WWW.OSZ.ORG