

Z aktuálních událostí

■ **Republiková rada seniorů OSŽ**, která zasedala v úterý 21. června, se věnovala mimo jiné přípravě podzimního setkání s předsedy Klubů seniorů OSŽ, které se má konat v rekreačním zařízení Skalka v Rajecových Teplicích na začátku září. Jednání by se kromě vlastních členů RRS mělo zúčastnit na padesát předsedů Klubů seniorů. Půjde o první akci, která by měla přinést lepší spolupráci těchto klubů s radou seniorů a výměnu poznatků o tom, jak seniorské kluby pracují a co dělají pro své členy. Jednání v Rajecových Teplicích se zúčastní také zástupci vedení OSŽ.

Předseda RRS Kurt Mužík hovořil i o plánu činnosti OSŽ na příští rok a o harmonogramu přípravy sjezdu OSŽ. Od května do června 2017 by měla proběhnout i konference seniorů. Za možné místo jejího konání Kurt Mužík označil Českou Třebovou.

■ **Jednání Podnikového výboru OSŽSŽDC** dne 23. června se zúčastnil kromě zástupců SŽDC v čele s Ing. Pavlem Kouckým, ředitelem odboru personálního, také předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun. Hlavním tématem jednání byl převod organizační jednotky ČD Železniční stanice, jejíž součástí jsou regionální organizační jednotky k SŽDC k datu 1. července tohoto roku. Zástupci OSŽ požadovali garance dosavadních pracovních a sociálních podmínek převáděných zaměstnanců.

K přechodu práva povinností z pracovních vztahů vydal personální ředitel Ing. Koucký „Opatření k prodeji části závodu OJ Železniční stanice z akciové společnosti České dráhy ke státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.“ Podle tohoto opatření ponese převáděná organizační jednotka u SŽDC název Správa osobních nádraží (SON), jejíž součástí bude šest Regionálních správ osobních nádraží (RSON) a to v Olomouci, Brně, Hradci Králové, Praze, Ústí nad Labem a Plzni. Opatření podrobně vyměňovává jednotlivé body a dokumenty, jako jsou Pracovní řád, personální a mzdová agenda, pracovní doba, jízdní výhody a Organizační řád. Hovoří i o systemizaci Správy osobních nádraží, životním pojištění, penzijním spoření, vytvoření zálohového přídelu FKSP pro SON a řadě dalších věcí. Názvy povolání u některých převáděných zaměstnanců budou nově zakotoveny v dodatku č. 3 ke Katalogu prací.

■ **České dráhy a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)** v pátek 24. 6. 2016 podepsaly smlouvu o převodu nádraží v hodnotě 3,3 miliardy korun. SŽDC takto získá zhruba 1500 nádražních budov a 316 zaměstnanců, kteří se o ně starají. Převod nabyl účinnosti k 1. červenci 2016. Jak uvedl na tiskovém brífinku předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek, stáří si od převodu nádražních budov slibuje zlepšení údržby často zanedbaných stanic. SŽDC má

na jejich opravy čerpat více peněz z fondů EU než České dráhy, které jsou akciovou společností.

Součástí prodeje nádražních budov má být i pražské hlavní nádraží, naopak se netýká pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně.

■ **Netradičně, v prostorách Českých drah v Praze na nábřeží Ludvíka Svobody** (z důvodu odstávky vody v Domě Bohemika v pražských Vysočanech) se ke svému pravidelnému zasedání v úterý 12. 7. sešlo **Představenstvo OSŽ**. Hovořilo se mj. o jednání koaličních stran ohledně tzv. „státní půjčovny vlaků“ ve čtvrtek 7. 7. „**Pan vicepremiér (Andrej Babiš) se nápadu hodně divil, on sám uvedl, že kolejová vozidla by si měli pořizovat sami dopravci. Takže se domnívám, že tento nápad je v tuto chvíli ve vládě neprůchozí,**“ uvedl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.

Podstatnou část informací ze zásadních jednání zabrala „optimalizace opravárenství“, téma, které nyní hýbe Podnikovým výborem OSŽ při Českých drahách. Nápad představenstva Českých drah oddělit od 1. 1. 2017 provoz od údržby v OSŽ tvrdě narazil. „**Nápad oddělit zbytek provozu od opravárenství je prvním krokem k tomu, abychom od ledna odřídávali vlaky,**“ řekl Jaroslav Pejša a v podobném duchu se vyjádřili i jiní členové představenstva, například místopředseda OSŽ Radek Nekola: „**Do roku 2019 je jakékoliv rozhodnutí v oblasti opravárenství sázkou do loterie!**“ řekl důrazně.

V diskusi mimo jiné zaznělo, že z pohledu OSŽ jde o „nekoncepční materiál“. PV OSŽ při Českých drahách by se touto problematikou měl zabývat na svém zářijovém zasedání.

Na jednání Představenstva OSŽ byla dále tlumočena informace o tom, že bylo ministerstvem dopravy zrušeno nabídkové řízení „veřejné služby v přepravě cestujících“ na lince R16 Plzeň – Most. Řeč byla i o dění na trati Sokolov – Kraslice, kde došlo k nehodě vlaků společnosti GW Train Regio, ta pro svůj provoz využívá pronajatých vozů společnosti Vogtlandbahn. Zazněl názor, že podobně to může dopadnout i na jihočeských tratích, kde tato společnost usiluje o provoz na třech tratích, kde by mohly být masivně používány vozy německých firem.

Radek Nekola dále poznamenal, že se změnou na postu generálního ředitele Drážní inspekce došlo k jistému posunu ve věci „jednoznačné identifikace strojevodoucích“. V další části jednání členové Představenstva OSŽ mj. schválili návrh na přidání dávky z Podpůrného fondu OSŽ pro člena OSŽ, který při výkonu svého povolání utrpěl těžké ublížení na zdraví. V rámci bodu Organizační záležitosti schválilo představenstvo návrh složení výprav na mezinárodní sportovní akce a zazněla i průběžná informace o přípravách VII. sjezdu OSŽ (pokračuje hledání místa konání). **—red—**



Hezkou dovolenou všem čtenářům přeje redakce Obzoru. Inspiraci k výletům, i delším než cyklistickým, najdete v příloze tohoto čísla nebo na webu www.osz.org, kde jsme nově zavedli rubriku Cestujeme s Obzorem.

SOKV Ústí nad Labem je v podstatě jakousi malou „žoskou“ pro opravy nákladních vozů

SOKV (středisko oprav kolejových vozidel) v Ústí nad Labem je jedním z nejlépe a nejmoderněji vybavených SOKV v rámci společnosti ČD Cargo. Výkonná jednotka od října loňského roku využívá modernizovanou a nově zprůjezdněnou halu podúrovňového soustruhu H106. Železniční dvojkolá se na podúrovňovém soustruhu v SOKV Ústí nad Labem v minulosti „točily“ velmi komplikovaně, soustruh byl totiž původně umístěn v hale s koncovou kolejí, tzv. šturcem, a tak každá manipulace s vozidly byla velmi komplikovaná.

Z halys jedním vjezdem a šturcem uvnitř se ale vloni stala hala průjezdná. V rámci částečné rekonstrukce haly, při níž byly vyměněny její oba štíty včetně oken a vrat, byla probourána zadní stěna a koleje prodlouženy do další haly s kolejovou váhou. „Došlo tak ke zjednoduše-

ní manipulace s vozidly a lepšímu využití podúrovňového soustruhu. Investice se společností vyplatila, šetří ji nemalé finanční prostředky,” poznamenal Ing. Karel Skalický, ředitel SOKV Ústí nad Labem.

Zprůjezdnění haly H106 zahrnovalo demolicí bývalé budovy sušičky pisků, která byla v posledních letech využívána jako sklad náhradních dílů a která stála v cestě výstavbě kolejisté propojující haly podúrovňového soustruhu (hala H106) a halu těžkých oprav (HATO). „Díky zprůjezdnění koleje č. 509 lze nyní na podúrovňovém soustruhu H106 obrábět dvojkolá nejen bez vývazu, ale také bez rozpojování vlakových ucelených souprav nebo jejich otáčení na triangu,” dodal ředitel SOKV Ústí nad Labem.

V SOKV Ústí nad Labem, v největší hale pro

opravu vozidel, začali nyní opravovat i kontejnery (typu Innofreight) na přepravu štěpků. „Zatím jsme tady zkušebně na začátku června opravili tři nejvíce poškozené nástavby, ale další opravy jsou odvislé od lidí, kterých je akutní nedostatek,” poznamenal Karel Skalický s tím, že po vyhodnocení efektivity těchto oprav bude jejich nábor možný.

V SOKV Ústí nad Labem si také hodně slibují od rozšíření linky na opravu vozů Eas, kde se provádějí nejtěžší opravy uhláků (výměny stěn, podlah, částí rámů). Část haly už byla před dvěma lety zrekonstruována včetně podlah a namontovalo se sem i velice kvalitní odsávání zplodin ze svařování. Vedle této haly by v budoucnu měla vyrůst hala nová, kde by měl být i tryskací box a odmašťovací a sušicí zařízení na dvojkolá. **(Pokračování na straně 2)**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Chtěl bych poděkovat všem dárcům, a především pak Jirkovi Běhounkovi.“

Hovoříme s **JANEM ČERNÝM**, strojevodoucím DKV Praha

Vloni 22. července řídil strojevodoucí Jan Černý pendolino, které se na přejezdu ve Studénce srazilo s kamionem plně naloženým plechy. Od nehody, při níž Honza přišel o levou nohu a počátkem letošního roku částečně pod kolenem i o pravou nohu, strávil téměř devět měsíců po nemocnicích. Od poloviny dubna se Honza léčí v Rehabilitačním ústavu v Kladrubach.

Od tragické nehody ve Studénce, která vám od základů změnila život, uběhl právě jeden rok. Jaký byl? S jakými pocity na onu nehodu vzpomínáte?

Určitě se mi na to nevzpomíná vůbec dobře, protože mi to od základů změnilo život, a nejen mně, ale celé mé rodině a nejvíce mé životní partnerce. Prostě co nám dřív přišlo jako normální a co všechno jsme mohli dělat, to teď dělat nemůžeme. Dneska už na to vzpomínám jako na jeden z mnoha okamžiků v mém životě, byť to byl okamžik s fatálními následky. Jak se ukázalo, byl jsem v nesprávný okamžik na nesprávném místě. Je to osud a třeba jsem to měl někde nahoře napsané. Kdybych tam nebyl já, tak tam byl někdo jiný. Vlastně ani já jsem tam být neměl, protože jsem si tehdy prohodil směry. Ale to už nezměním, osud si na kdyby nehraje.

Tři dny po nehodě, kdy jste ležel v kómatu v ostravské nemocnici, byl v České spořitelny díky aktivitě předsedy ZO OSŽ DKV Praha Jiřího Běhounka zřízen účet, kam mohli dárci přispívat. Bylo to velmi emotivní a za zhruba půl roku se na účtu sešla docela slušná částka...

Chtěl bych této příležitosti využít a poděkovat všem dárcům a především pak Jirkovi Běhounkovi za to, že jako předseda ZO OSŽ v pražském depu promptně tu sbírku založil. Mé poděkování patří všem dárcům, s malým příspěvkem, s velkým příspěvkem, lidem z cizí-

ny, prostě všem, kterým můj osud nebyl lhostejný a kteří mi chtěli pomoci.

Peníze mám, zatím jsem na ně nesáhl a počítám s nimi do budoucna. Až se rozhodím na základních protézách, chtěl bych si pořídit nějaké lepší protézy, které si už budu muset platit sám. Finanční prostředky ze sbírky chci také použít k návratu do běžného života, i když ne plnohodnotného, ale v rámci možnosti alespoň trochu kvalitního.

Pokud vím, tak se vám dostalo i morální pomoci. Kolegové vám hodně volají, piší, i vás navštěvují.

Jsem velmi rád, že na mě všichni myslí a že mě podporují. Navštěvují mě jak současní, tak i bývalí kolegové z práce, kteří už jsou v důchodu. V pražském depu pracuji od roku 1975, takže těch lidí je opravdu hodně. Ti všichni mě morálně podporují, volají, zastaví se za mnou. Dokonce mi volají i kolegové z jiných dep, z Bohumína, z Břeclavi. Prostě v tom kontaktu s nimi jsem, ale už to není takové, jako když jsem jezdil jako strojevodoucí. Bohužel jejich pracovní starosti užými starostmi nejsou, já teď řeším jiné problémy.

Ze začátku vám asi nejvíce pomáhala vaše životní partnerka Jitka, se kterou žijete už devatenáct let.

Užila si se mnou dost, asi bych se měl konečně oženit (úsměv). Vlastně to se mnou prožívá od samého začátku, bez ní bych vůbec nemohl fungovat. Strašně moc mě drží nad vodou. A vlastně i jí se kvůli nehodě

ze dne na den převrátil život naruby. Aby o mě mohla pečovat, přerušila pracovní proces. Na sportovní aktivity, které jsme dělali společně, nemá čas a ani náladu...

Zatím nechci moc myslet na budoucnost. Teď co nejvíce posiluji, trénuji, zvykám si na protézu, ale běhat jako Pistorius nikdy nebudu. Když budu chodit, tak budu strašně rád, a když to bude ještě o fous lepší, tak budu šťastný.

Ještě jednou děkuji všem dárcům a moc si přeji, aby mě kvalitnější protézy, alespoň částečně, vrátily do normálního života.

Michael Mareš



Na snímku je Jan Černý společně s Jiřím Běhounkem, předsedou ZO OSŽ DKV Praha (vlevo) a Ing. Václavem Sosnou, vedoucím provozu DKV Praha.

Luženská setkání 2016

Nefornálním vrcholem muzejní sezony v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka bývali červnová setkání lokomotiv rozličných řad. Tak tomu bylo i o letošním víkendu 25. – 26. června, kdy se na akci nazvanou „Luženská setkání 2016“ sjely do areálu muzea na své „rendez-vous“ některé z provozních parních mašinek. Zvláštní vlak z Prahy přivezly v sobotu do Lužné bratislavský „Albatros“ a olomoucká „Rosnička“, stroje 498.104 a 464.202. I navzdory poměrně horkému a dusnému dni, zaplnil se areál ŽM záhy stovkami návštěvníků. O počtu zájemců o prohlídku zdejší expozice svědčí fakt, že po desáté hodině jsem stěží nalezl volné místo k zaparkování motocyklu.

Kromě již tradičních zdejších exponátů se těšil velké pozornosti především zahraniční návštěvník ze Slovenska, bratislavský „Albatros“ 498.104, jediný provozní stroj z původní patnáctikusové škodovacké série této řady parních lokomotiv pro ČSD z roku 1954.



Krátce před desátou hodinou projížděl kolem kukuřičného pole u Nového Strašecí zvláštní vlak, vedený stroji 498.104 a 464.202.

Přes panující horko se kolem jedenácté hodiny zaplnil prostor kolem zdejší točny, kde počalo probíhat slavnostní „defilé“ některých parních krasavic. Role „moderátora“ se ujal vrchní přednosta DHV Ing. Jindřich Rachota, který stručně seznámil přihlížející „obecenstvo“ s technickými daty jednotlivých strojů a s dalšími zajímavostmi. Jako již tradičně, probíhal cílů rucí i kolem zdejšího úzkorozchodného oválu, kde o zájemce o svezení nebyla nouze. Celkovou atmosféru v areálu umocňovala spousta stánků s občerstvením a s rozličnými předměty s železniční tematikou. Zájemci se mohli rovněž svázat parním vlakem z Lužné do Rakovníka a do Krupé a zpět.

Všem, kdož se podíleli na zajištění této akce patří naše poděkování. Připomeňme, že kromě prázdninového víkendového provozu na Kolesovce se vydá 23. 7. z Lužné „Parní vlak z muzea k Berounce“.

A. K. Kýzl

SOKV Ústí nad Labem je v podstatě jakousi malou „žoskou“ pro opravy nákladních vozů

(Dokončení ze str. 1)

„Odsávání ve stávající hale je sice velmi intenzivní, ale když se tady sváří, brosí a zároveň bourají vozy, tak je vidět, jak se tady práší, přestože se ty podmínky docela výrazně změnilly k lepšímu. Proto je nezbytně nutné dodělat část „A“, kde by se prováděly demontaže a těžké manipulace. Práce na tomto pracovišti je nesmírně fyzicky namáhavá, protože jde ze značné části o velký podíl ruční práce, kterou by nová hala měla podstatně urychlit,“ řekl dále Skalický.



SOKV v Ústí nad Labem od loňského roku využívá nově zprůjezdněnou halu podúrovňového soustruhu H106.

Ústecké SOKV se také stane domovem nových Vectronů, výkonných interoperabilních lokomotiv. S výjimkou oprav nárazníků a lisování dvojkolí je tak ústecké SOKV v podstatě jakousi malou „žoskou“ pro opravy nákladních vozů. „Ročně děláme kompletní revizi zhruba 3500 dvojkolí, což je číslo velké, ale zdaleka nedostačuje, protože my jsme zároveň zásobárnou náhradních dílů pro naše vozy poškozené v zahraničí. To, co dříve zajišťovalo ZC Česká Třebová, přešlo od začátku loňského roku do SOKV Ústí nad Labem,“ doplňuje Karel Skalický.

Svým způsobem unikátní je i pracoviště oprav brzdového zařízení DAKO, jediné svého druhu v rámci společnosti ČD Cargo, kde se servisují rozváděče pro celou společnost (je zde zkušební stav na vyzkoušení a diagnostiku rozváděčů).

Když se rozhlednete po rozsáhlém objektu ústeckého SOKV, nemůžete přehlédnout i nejděší zastřešenou správkářskou kolej v České republice (s délkou 241 metrů). „V té samé části je dodnes dochovaná i nejstarší část depa, kterou před téměř 150 lety budovali naši dědové, pradědové a prapradědové,“ dodává závěrem Karel Skalický.

Michael Mareš

Cílem Sdružení ŽESNAD je podporovat rozvoj a prosperitu nákladní železniční dopravy

Ve čtvrtek 19. května bylo v Průhoních založeno profesní Sdružení železničních nákladních dopravců ze zkratky ŽESNAD.CZ. Sdružení si klade za cíl vzájemně si pomáhat při rozvoji železniční dopravy v České republice.

Zakládajícího shromáždění se zúčastnila většina rozhodujících železničních nákladních dopravců, působících na celostátních a regionálních tratích České republiky. Zakládajícími členy se stalo 9 společností: ČD Cargo (dceřiná společnost Českých drah), AWT, Metrans Rail, Unipetrol Doprava, IDS Cargo, Rail Cargo Carrier – Czech Republic, EP Cargo, LTE a RM Lines.

Na ustavující schůzi byly odsouhlaseny stanoviny Sdružení a zvoleno předsednictvo, které

následně zvolilo prezidentem Sdružení Jiřího Samku ze společnosti Metrans Rail, prvním viceprezidentem se stal Ivan Bednářik ze společnosti ČD Cargo a viceprezidentkou Jana Vlčková ze společnosti EP Cargo.

Cílem Sdružení je mimo jiné stát se partnerem státním orgánům v oblasti nákladní železniční dopravy včetně odborné oponentury a aktivním prosazovatelem oprávněných požadavků dopravců v oblasti rozvoje nákladní železniční dopravy. Hlavním účelem Sdružení je podporovat rozvoj a prosperitu nákladní železniční dopravy a současně hájit a podporovat zájmy dopravců provozujících nákladní železniční dopravu.

—mmč—

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Skořepa: Mých čtyřicet let na dráze!

Před časem proběhla tiskem zpráva, že nikdo z výpravčích na Posázavském Pacifiku o práci nepřijde, že o všechny zaměstnance SŽDC bude postaráno. Na konci léta by totiž na části tratě z Prahy–Braník do Týnce nad Sázavou mělo být vše dokončeno a stanice dálkově ovládány. Po více než sto letech tak v některých stanicích pravděpodobně skončí výpravčí. Kde konkrétně a jak se to promítne do personálního obsazení železničních stanic, nebylo v době psaní tohoto článku ještě definitivní.



Pro mnohé železničáře z Pacifiku je určité zmínka o tom, že se nebude propouštět, dobrou zprávou. Nikoliv však pro výpravčího Miroslava Skořepu z Davle, který v Posázavském Pacifiku sleduje spíše s obavami. „S humorem sobě vlastním říkám, že jsem zhrzen, protože mizí ono kouzlo původních stanic, jejich malebnost, kvůli níž sem jezdili lidé z daleka,“ vypráví. „Proč to raději nenechají v původním stavu jako připomínku na doby minulou? Neříkám, že to mají nechat zpusťnou, ale vždyť sem kvůli tomu jezdili fotografové z celého světa. Fotili si stanice, návštěvníci říkali, jak je to tady ještě malebné. Vždyť se to mohlo opravit a ty stanice pronajímat a ti lidé by byli šťastní, že tady mohou na nádražích trávit dovolenou a pozorovat vlaky,“ dodává Miroslav Skořepa s tím, že mu je tak trochu líto končícího koloritu Posázavského Pacifiku. „Ano, ani já o práci nepřijdu, nabídlí mi náhradní práci. Dostal jsem nabídku jít do Trhového Štěpánova, a být je to 75 kilometrů daleko, zkusím to. A když to nepůjde, tak požádám o předčasný důchod.“

Panu Skořepovi je především líto, že pak už v Davli nebude nikdo, kdo by turistům, vyletníkům a důchodcům poskytoval železniční, místní či jiné informace. „A to nemluví o tom, kdo

zajistí opětovně vyměňování přepravních informací, jízdních řádů, vysypávání odpadků z přeplněných košů? Kdo zabráni poškození budov a zcizování majetku, patřícího ČD/SŽDC? Kdo zamezí pospěrování nových betonových ploch, nástupišť i opuštěných budov? A kam budou chodit se stížnostmi a pro pomoc řidiči od blízkého přejezdu se závorami, když závoje budou porouchané (stažené) a nikde nikdo?“

Cestující na Pacifiku sice získali nová moderní bezbariérová nástupiště a tím i snazší nastupování do vlaků, ale vlaky už podle Miroslava Skořepy nebudou nikdo jezdit. „S každou další výlukou, které tu jsou každý rok, ubývají ve vlacích cestující. Léta jsme honili cestující z vlaků do autobusů a dneska je situace taková, že vlaky jsou prázdné, protože autobusy jsou levnější a rychlejší, bohužel.“

Kdysi, před pětácti lety, to byl právě Miroslav Skořepa, kdo na pomník na nádraží v Davli na vlastní náklady nechal umístit vysloužilou neprovozní paměť lokomotivu 310.037, která v Horních Počernicích sloužila jako výtápěcí kotol. Léta také dělá v davelské stanici tematické nástěnky, které cestujícím přibližují nejen krásy dolního Posázaví, ale i jiných regionů v Česku. „Já se s tím chlubím každému,“ říká se smíchem. „Už ty nástěnky dělám pětáctilet let a tohle je nástěnka s pořadovým číslem 303, která je věnována muzeu ve Zdíčích. Dělam to pro lidi, kteří tady čekají na vlak, nebo kteří tady přestupují, aby si to přečetli a jeli se tam podívat. I já jsem se tam jel podívat také a proto hodně fotografií je ode mne.“

Posázavský Pacifik už má Miroslav Skořepa zmapovaný dokonale. „Dokonce dělám kroniku této tratě, do níž sbírám všechno možné. Nehodlám to vydávat, dělám to pro sebe, popřípadě pro někoho, kdo by někdy v budoucnu, až já už tady třeba nebudu (úsměv), chtěl vědět, jak se jmenovali ti, co na trati sloužili, a co se tady kdy stalo. Pořád to zaznamenávám, pro sebe jsem to pracovně nazval Mých čtyřicet let na dráze.“

Na dráhu pan Skořepa nastoupil po škole v roce 1975 a s výjimkou dvouleté vojenské služby je jí věrný pořád. „Takže, když se odečtu ty dva roky vojny, tak tomu bude příští rok 40 let, ale to už Davle jako stanice nebude a já to asi obrečím,“ říká sice se smíchem, ale se slzičkami v očích. „Víte, i když tady už bude všechno nové, tak se obávám, protože jsme blízko Prahy, že to tady dlouho tak pěkně bude dozor nevydrží.“

Michael Mareš



Typická budova z červených cihel sice vypadá z ulice malebně, z kolejiště však působí opuštěně a omšele.

NAVŠTÍVILI JSME

Kout na Šumavě

Znamé české přísloví praví: Sedávej, panenka, v koutě, budeš-li hodná, najdou tě. Zda to platí i pro vlakové nádraží v Koutě na Šumavě, už přísloví nic neříká.

Výpravní budova kouteckého nádraží (česká je uzavřena) totiž nepůsobí moc přitažlivě, tady by se panenka asi nápadníka nedočkala. Budova z červených cihel sice vypadá z ulice malebně, z kolejiště však působí opuštěně a omšele.

Na obecním úřadě jsme se dodatečně dozvěděli, že se možná blýská na lepší časy. „Nádraží v Koutě na Šumavě se v současné době už opravuje. Budova je zavřená a není zde žádná obsluha. V patře budovy jsou byty, které jsou obydlené,“ sdělil Obzor starosta obce Kout (s 1129 obyvateli) Ing. Václav Duffek.

Železniční stanice v Koutě na Šumavě je tak trochu stranou obce a zřejmě i stranou zájmu o ni. Ostatně webové stránky obce Kout v kolonce „dopravní dostupnost“ spíše preferují (formou aktuálních jízdních řádů) autobusové linky



Historický kámen, pocházející z doby Marie Terezie.



V malebné obci pod Rýzmbekem nalezneme i starý pivovar.

Domažlice – Kdyně a Domažlice – Klatovy než železnici. U železničního spojení je zde pouhá zmínka o tom, že obcí projíždí vlak. Jako by přes Kout jel jen jeden spoj denně, který tady nezastavuje. Výpravčí ani osobní pokladní už tady řadu let nepracují. Přesné informace o ukončení prodeje jízdenek v Koutě na Šumavě se různí, podle některých zdrojů to bylo v roce 1996.

V malebné obci pod Rýzmbekem nalezneme i starý pivovar (založen 1736). „Pivo z Kouta na Šumavě, to působí vždycky zdravě. Nikdy nestačí jen lok, okouzující je to mok. Ať je teplo nebo zima, Koutské pivo je vždy prima,“ hlásá slogan zdejšího pivovaru. Koutské pivo by se mohlo v horkých letních dnech hodit. Oblast Chodska, kraje Psohlavců, Jana Sladkého Koziny a Lomikara, je známa svým folklorem i hustými pohraničními lesy na česko-bavorském pohraničí. Turistických cílů je zde nespočet: Muzeum Chodska v Domažlicích; Muzeum pohraničí ve Kdyni; Dřevorubecké muzeum v Peci pod Čerchovem.

Na vrcholu Čerchova, nejvyššího vrcholu Českého lesa, pak můžete vystoupat na 19 m vysokou Kurzovu rozhlednu. Jiná, 45 m vysoká rozhledna Bolfánek u Chudčovic, byla zase vystavěna na místě původního kostela. Mimo chodem, právě obec Chudčovice je považována za bránu Šumavy; nedalekými Všemruky kdysi vedla významná obchodní stezka. Na hranicích s Německem ještě najdeme pamětníka těchto časů, dnes již historický kámen, pocházející z doby Marie Terezie.

Pokud vás výše uvedené řádky zaujaly, pak vězte, že letos byla k výročí 700 let obce vydána kniha o Koutě, kterou je možné zakoupit na obecním úřadu. Cena knihy je 250,- Kč.

Období letních prázdnin je vhodnou dobou pro návštěvu různých koutů České republiky, najdete-li čas i pro návštěvu Koutu na Šumavě. Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

● **ZMATENÍ** mohou být někteří cestující při jízdě vlaku IC 552 „Moravan“ z Přerova do Prahy. Po odjezdu tohoto vlaku z Pardubic, kde naposled zastavuje, se totiž na displeji informačního panelu ve vozech objeví údaje o tom, že vlak jede do Budapešti. Ve skutečnosti jde o pravdivou informaci, neboť souprava po zastavení v Praze hl. n. skutečně po půlhodině pokračuje jako vlak EC 275 Jaroslav Hašek z Prahy do Budapešti. Pro některé cestující, kteří Moravou jedou poprvé, však může tato poněkud předčasná informace být malým šokem.

● **JAKO DOMA** si mohou cestující připadat v některých zrekonstruovaných vozech ČD při návštěvě vlakové toalety. Některé vozy jsou totiž opatřeny polemím, který interier této místnůstky pozoruhodným způsobem vylepšuje. Stěny jsou obloženy modrobílými kachličkami, v příhrádkách jsou umístěny mycí a prací potřeby, na věšáčku visí ručník z froté materiálu. Nad mísou visí obraz krajinky... Vše samozřejmě pouze vizuálně, na papíře, ale rozhodně to působí dobrým dojmem. Snad se časem dočkáme i příjemné vůně, která bude rozprašována po spláchnutí WC, jak o tom před pár lety bylo uvazováno na rakouských železnicích.



● **KOCOŮŘÍ** na postrku rychlíků z Prahy! Nenápadná změna v dopravě, které si všimnou jenom fajnšmekři, je k vidění v okolí Chebu. Už od 29. května je na trati 140 v úseku Tršnice – Cheb neplánovaná výluka a všechny vlaky, které jsou vedeny v elektrické trakti, využívají dieselové postrky z důvodu chybějícího trakčního vedení. Výluka potrvá do 28. července 2016.



Jako přes kopírák! Dvě různé nehody, ale stejná lokomotiva

V sobotu 25. 6. v 6.10 h ráno projela v Brně na hl. n. posunovaná vlaková souprava s lokomotivou 362.161-2 návštěvního zakazujícího jízdu a následně se bočně srazila s protijedoucím samostatně jedoucím lokomotivou (362.024-2), která jela od nástupiště na odstavné nádraží. V důsledku srážky, při níž lokomotiva soupravy určené k jízdě do Prahy vykojela, byl zraněn strojevodoucí samostatně jedoucím lokomotivou. Škody na vlakových soupravách byly odhadnuty na 3 milióny korun, na trati pak na 300 000 Kč. Lokomotiva 362.161-2 už ale jedou takovou (závažnou) nehodu měla, před rokem a půl (30. 12. 2014) v Poříčanech (na snímku). Dražní inspekce tehdy v závěrečné zprávě uvedla, že „vinou nedovolené jízdy vlaku Os 9329 (CityElefant) kolem návštěvního S1 zakazujícího jízdu, došlo k vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak R 983 (s lokomotivou 362.161-2) s následnou srážkou drážních vozidel a vykojením (důsledek selhání lidského činitele). Je to náhoda, ale určitě zajímavá. Dodejme, že za letošní půlrok již došlo k 61 případům projetí návštěvního, přičemž v minulých letech evidovala Dražní inspekce okolo 90 případů za celý rok.“

—mmč—
(snímek Dražní inspekce)

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn plánuje autonomní provoz vlaků

Deutsche Bahn chce za několik let provozovat vlaky bez strojevodoucích. „Počítám, že tak v roce 2021, 2022 nebo 2023 budeme tak daleko, že na některých tratích na síti DB budou vlaky vedeny bez strojevodoucích“, sdělil předseda představenstva Rüdiger Grube novinám „Frankfurter Allgemeine Zeitung“. Autonomní provoz je komplexní železniční provoz, kde jezdí pomalé i rychlé vlaky osobní dopravy, jakož i nákladní vlaky, jen těžší je to s provozem U–Bahn – ale je to rovněž možné.

Grube sdělil, že s pilotním projektem již bylo započato a to u Krušnohorské železnice na testovací trati 30 km dlouhé (mluvčí DB doplnil, že testy by měly začít na podzim). Motorová lokomotiva bude přestavěna a mj. vybavena kamerami a senzory. Systém by měl rozoznat překážky a včas zastavit.

Z Transportweb, 11. 6. 2016, zpracoval—sh—

Údolí středního Rýna má obavy ze zvýšení železniční dopravy

S otevřením základního tunelu Gotthard je předpoklad nárůstu počtu nákladních vlaků a tím i nárůstu hluku v údolí středního Rýna. Do roku

2035 má dojít i ke zkapacitnění železniční trati v této oblasti, která je důležitou spojnicí na ose sever–jih. Odpůrci železničního hluku předpokládají, že dojde k nárůstu až o 100 nákladních vlaků denně a tyto vlaky budou i delší, protože již nebudou muset překonávat Alpy. Ve středním Porýní za tím účelem vznikla občanská iniciativa proti škodám ze železničního provozu.

V současnosti dle údajů železnice v údolí středního Rýna denně projede cca 400 vlaků, z toho 250 nákladních. Občanská iniciativa mluví o 600 vlacích a v budoucnu uvádí vlaky v tříminutovém taktu, což ještě více ztíží život v této oblasti. Iniciativa proto požaduje výstavbu trati pouze pro nákladní vlaky vedenou mimo údolí. Výstavba této trati do roku 2030 však není prioritou Spolkové vlády.

Z Transportweb, 2. 6. 2016—sh

Rakouské lokomotivy v Řecku

Rail Cargo Group získala potřebná povolení pro vedení vlaků svými lokomotivami až do Řecka. Jedná se o dopravu nákladních vlaků z bulharské státní hranice do Soluně a zpět, jakož i do přístavu Pireus a zpět. Tím by ÖBB byly prvním konkurentem státním řeckým železnicím (OSE).

Rail Cargo Group působí v Řecku již od roku 2014 a je zde zastoupena dceřinou logistickou společností Goldair.

Z Eisenbahn—Revue 4/2016, zpracoval—sh—

Ruské plány vysokorychlostních tratí se realizují

Ruská vláda na počátku letošního roku schválila další kroky k výstavbě první vysokorychlostní trati (VRT) v zemi, která povede z Moskvy přes Nižnýj Novgorod do Kazaně. Bylo zahájeno detailní plánování 770 km dlouhé VRT. Rovněž je plánováno vstupit v jednání s Čínou, aby se na výstavbě podílela. Na prosinec 2016 je připraveno vypsání výběrového řízení pro kolejová vozidla, která budou po této VRT jezdit, když bude upřednostněna výroba v Rusku. Z Eisenbahn—Revue 4/2016, zpracoval—sh—

Americký podnik ukončuje spolupráci

Americký podnik XpressWest oznámil, že ukončí spolupráci s China Railway International při stavbě vysokorychlostní trati mezi Las Vegas a Los Angeles. Ředitel podniku XpressWest, Tony Marnell, uvedl, že China Railway není schopna včas a efektivně projekt realizovat. China Railway sdělila, že vyjádření podniku je předčasně, protože bilaterální jednání ještě probíhají a vyjádření tak porušuje rámcovou dohodu ze září 2015. Dle vyjádření managementu China Railway XpressWest předkládá stále nové požadavky, které jsou pro čínský podnik nepřijatelné. Z China. org, 11. 6. 2016, zpracoval—sh—

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 27 – 9. 7. 1991

I během letních prázdnin se články týdeníku Obzor zabývaly závažnými tématy. Hned úvodní článek „Plnění kolektivní smlouvy ohroženo!“ informuje o tom, že na jednání Ústředí OSŽ, které se konalo dne 25. 6. 1991 za účasti zástupců Ústředního ředitelství, s. o., ČSD, zaznělo, že ÚŘ nezaručuje slibený nárůst mezd ve výši 22 % pro II. čtvrtletí. Z vystoupení zástupců ÚŘ dále vyplynulo, že je ohrožen druhý prvek sociálních jsthot železničářů, týkající se výpovědi při organizačních změnách, a nebyl splněn harmonogram prací na nové mzdové soustavě. S argumentací přítomných zástupců ÚŘ nebyli členové Ústředí OSŽ spokojeni a uložili předsedovi OSŽ Zdeňku Škopovi projednat sporné body s ústředním ředitelem ČSD Ing. Ivo Malinou.

O postupu při přípravě nového mzdového systému ČSD informuje Obzor v dalším článku podrobněji. Přijetí termín jeho zpracování – 1. 7. 1991 – totiž nebyl dodržen. Obzor otiskuje dlouhé zdůvodnění, které Odborovému sdružení železničářů zaslalo Ústřední ředitelství ČSD. Protože došlo k porušení dohodnutých termínů harmonogramu prací, požádala mzdová komise OSŽ o projednání tohoto stavu s ústředním ředitelem ČSD. Jednání mělo proběhnout za účasti předsedy OSŽ Zdeňka Škopa.

„Schyluje se k tragédii: Zničení železničářského dopravního systému republiky“, píše se v nadtitulku článku věnujícího se dopadům rušení tratí na ekologii. Podepsali jej odboráři z OSŽ i Federace strojvůdců na Šumpersku. Článek kritizuje fakt, že na ČSD probíhají úspory za každou cenu a navíc vláda uvažuje o zrušení 35 % železniční sítě. „Obdobím rušení části železniční sítě prošlo mnoho států. Dnes si tyto národy zoufají nad znečištěným ovzduším a vynakládají obrovské částky na zlepšení životního prostředí.“, připomíná článek a zdůrazňuje, že veškerá nákladní doprava v oblastech ze zrušenou železnicí přejde na silnici. „Výstavba, údržba a modernizace těchto železnic znamenala mnoho dřiny, potu a mnohdy i značného sebezapření každého jednotlivce. Rozvrátí se pouze to, co se více než před 100 lety vybudovalo, a konečný efekt musí být zákonitě velmi záporný. Lze přece pouze nahradit na ekologická opatření za hranice naší republiky.“ zdůrazňuje se v článku.

V rozhovoru s ředitelem odboru železničního opravárenství ÚŘ ČSD s názvem „Chceme být součástí ČSD“ se Obzor věnuje otázce chystané privatizace železničního opravárenství. „Je přece zjevná chyba, aby se ČSD zbavovaly značného majetku, který byl v minulosti z jejich prostředků pořízen, a navíc se zbavovaly i relativně vysokých zisků z této činnosti. Jde nám o to zachovat si i v nových ekonomických podmínkách tržního hospodářství svoji opravárenskou identitu; privatizovalo by se jenom ve formě dceřiných akciových společností v rámci ČSD s tím, že by byl zabezpečen požadavek ČSD na všechny druhy oprav a vytvořen maximální prostor pro podnikatelskou činnost jednotlivých závodů železničního opravárenství s možností rozhodování o rozdělení zisku.“ zaznívá v rozhovoru mimo jiné.

Na 4. stránce Obzoru najdeme informaci právníka OSŽ o možnostech podnikání orgánů a základních organizací OSŽ.

Obzor č. 28 – 16. 7. 1991

V obsáhlém rozhovoru s pracovníkem ekonomického a právního oddělení Ú OSŽ J. Stejskalem pod titulkem „Problémy se mzdovou reformou“ jsou rozebírány souvislosti týkající se zavádění změn v mzdovém systému. Co se týká časového skluzu při jeho přípravě, je označen za vážný, neboť může ovlivnit uplatnění vlastních mzdových systémů v podnicích, k nimž má dojít k 1. 1. 1992.

Krátký rozhovor s ministrem dopravy ČSFR Jiřím Nezvalem se věnuje především novému organizačnímu uspořádání na ministerstvu, k němuž došlo od 1. 6. 1991. Změna byla vyvolána potřebou nové dělby kompetencí, potřebou zkvalitnit informační tok a upravit činnosti v souvislosti s postupující ekonomickou reformou.

Předseda OSŽ Zdeňk Škop napsal do Obzoru článek s názvem „Slovo do pranic“, v němž se opět zamýšlí nad množstvím odborových organizací, působících na železnici. Ptá se zástupců těchto organizací, co za dobu svého působení dokázali. „Pod rouskou údajně spravedlivé obhajoby zájmů pracujících na železnici proklamativně hlásají, že oni jsou ti praví, že jen jejich představy a cíle představují tu správnou odborovou práci, s nimiž lze dosáhnout úspěchu.“ říká na adresu nových odborových organizací a na závěr svého článku připomíná, že OSŽ vzniklo a formovalo se zespodu, zatímco ostatní jaksí z vrhu.“

Článek „Jsem proti úsporám za každou cenu“ obhajuje právo na existenci tratě Rakovník – Mladotice pro nákladní i osobní dopravu. Pro zachování této tratě se vyjádřili místní občane v protestním prohlášení.

To, že je léto a čas cestování, se připomíná alespoň na poslední straně Obzoru v krátké reportáži v rubrice „Železničářské toulky“ a v rubrice „Z táborového zápisníku“.

Zdeňka Sládková

PRÁVNÍ PORADNA

Státní sociální podpora (SSP)

Co je SSP?

Jsou to dávky, poskytované osobám (rodinným příslušníkům) ve společensky uznaných sociálních situacích, kdy stát prostřednictvím jejich vyplácení zčásti přebírá odpovědnost za vzniklou sociální situaci. Systém SSP je upraven zákonem č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů (zákon o SSP).

Jaké dávky SSP poskytuje?

Přídavek na dítě, rodičovský příspěvek, příspěvek na bydlení, porodné, pohřebné.

Kdo má nárok na dávky SSP?

Pouze fyzická osoba, pokud ona a s ní společně posuzované osoby jsou hlášeny k trvalému pobytu na území České republiky (občané České republiky, dále i „ČR“) nebo mají trvalý pobyt (cizinci) na území ČR a mají zde bydliště. Cizinci, kteří nemají trvalý pobyt na území ČR, jsou oprávněnými osobami po uplynutí 365 dnů ode dne hlášení k pobytu. Do doby 365 dnů pobytu na území ČR se nezapočítává doba, kdy je osoba žadatelem o udělení azylu ubytovaným v pobytovém středisku Ministerstva vnitra. Dávky SSP náleží rovněž dalším, v zákoně o SSP uvedeným osobám, které nemají na území ČR trvalý pobyt, pokud zde mají bydliště. Do okruhu oprávněných osob spadají také občané Evropské unie, krytí nařízením Evropského parlamentu, Rady (ES) a Rady (EU).

Systém SSP chápe rodinu jako soužití rodičů a nezaopatřených dětí ve společné domácnosti. Nezaopatřené dítě je dítě do skončení povinné školní docházky a dále, pokud se buď připravuje na budoucí povolání, nebo je zdravotně postižené, nejdéle však do 26 let. U příspěvku na bydlení jsou společně posuzovány všechny osoby, které jsou v bytě hlášeny k trvalému pobytu, podmínka společné domácnosti se nevztahuje.

Při posuzování nároků na dávky SSP se netestuje majetek rodiny, pouze příjmy, a totaké pouze u některých dávek.

Nárok na výplatu dávek SSP zaniká uplynutím 3 měsíců ode dne, za který dávky náleží. U dávek jednorázových (porodné, pohřebné) zaniká nárok uplynutím 1 roku ode vzniku nároku na dávku.

Dávky vyplácené v závislosti na příjmu rodiny

Přídavek na dítě, příspěvek na bydlení, porodné.

Bez ohledu na příjem rodiny:

a) rodičovský příspěvek

Nárok má rodič, který po celý kalendářní měsíc osobně celodenně a řádně pečuje o dítě, které je nejmladší v rodině, a to až do vyčerpání celkové částky 220 000 Kč, nejdéle do 4 let věku tohoto dítěte.

b) pohřebné

Touto jednorázovou dávkou se přispívá na náklady spojené s vypravením pohřbu.

Pohřebné je stanoveno pevnou částkou ve výši 5000 Kč. Pohřebné náleží osobě, která vypravila pohřeb nezaopatřenému dítěti nebo osobě, která byla rodičem nezaopatřeného dítěte, a to za podmínky, že zemřelá osoba (s výjimkou mrtvé narozeného dítěte) měla ke dni úmrtí trvalý pobyt na území ČR.

Stanovení nároku a výše dávky:

Základem včetně určené hranice příjmů osoby či rodiny je životní minimum, tj. v roce 2016: pro jednotlivce 3410 pro první dospělou osobu v domácnosti 3140 pro druhou a další dos. os. v domácnosti 2830 pro nezaopatřené dítě ve věku do 6 let 1740 6 až 15 let 2140 15 až 26 let (nezaopatřené) 2450

Dávky SSP zohledňují jak příjmovou, tak sociální situaci rodiny. Čím je v rodině více nepříznivých sociálních událostí, tím více a vyšších dávek je rodině poskytováno. Rodina může pobírat více dávek SSP souběžně.

Příjmy rozhodné pro nárok na dávky SSP zahrnují především příjmy ze závislé činnosti, příjmy z podnikání nebo jiné samostatné výdělečné činnosti a dále dávky nemocenského a důchodového pojištění a podporu v nezaměstnanosti nebo při rekvalifikaci včetně obdobných příjmů z ciziny. Do rozhodného příjmu se započítávají tzv. čisté příjmy, tj. příjmy po odpočtu odvodů státu (sociální pojištění, státní politika zaměstnanosti, zdravotní pojištění a daně z příjmu), příp. výdajů vynaložených na jejich dosažení, zajištění a udržení podle zákona o daních z příjmů. Do příjmu se nezapočítává výživné, které v rozhodném období platila osoba dítěti, se kterým je pro účely stanovení rozhodného příjmu osobou společně posuzovanou. Taxativní výčet rozhodných příjmů je uveden v § 5 zákona o SSP.

Vyplácení dávek:

V české měně, podle rozhodnutí příjemce dávky – převodem na platební účet příjemce nebo poštovním poukazem.

Kdo vyřizuje žádosti o poskytování dávek SSP:

Žádosti o dávky se podávají na tiskopisech předepsaných Ministerstvem práce a sociálních věcí (dále jen „MPSV“) na Úřad práce ČR – krajské pobočky a pobočka pro hlavní město Prahu, resp. jejich kontaktní pracoviště dle místa trvalého pobytu osoby, která uplatňuje svůj nárok na dávky. Na stránce <http://portal.mpsv.cz/soc/ssp/local> jsou uvedeny adresy, telefonny a úřední hodiny jednotlivých pracovišť.

Odvolacím místem proti rozhodnutí Úřadu práce ČR je MPSV.

S využitím zdroje: portál MPSV

Luděk Šebrle,

analytik rozborář

JUDr. Petr Večeř,

vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Další podrobnosti k dané problematice naleznete na webových stránkách OSŽ.

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v poslední době došlo ke změnám (míst působení a kontaktním telefonním čísly) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí vám poskytuje následující informaci:

■ JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Pálackého 349, 565 01 Choceň, – e-mail: judr.baborak@seznam.cz

■ JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Pálackého 349, 565 01 Choceň, – e-mail: judr.baborak@seznam.cz

■ JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese: OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc, – tel.: 972 742 391, – e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz

■ JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem, – tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162, – e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat-ul.cz

úřední hodiny: dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

■ JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí: Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n. – 1. poschodí), – tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190

00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068, – e-mail: petr.vecer@osz.org.

úřední hodiny: dle telefonické domluvy v termínech: 18. 7.; 22. 8.; 19. 9.; 17. 10.; 14. 11.; 19. 12. 2016 vždy od 9.00 – 14.00 hodin.

Připravilo ekonomicko-sociální odd. OSŽ-Ú

Pracovní úrazy v roce 2015

K důležité součásti odborové práce tradičně patří péče o oblast pracovní úrazovosti. Odbory mají v této oblasti důležitá práva, která jsou zakotvena v zákoniku práce. Jedná se zejména o právo účastnit se obhajování příčin okolností vzniku pracovních úrazů, právo podílet se na projednávání odškodnění těchto úrazů a právo kontrolovat zaměstnavatele, jakým způsobem pracovní úrazy šetří a jaká přijímá opatření proti opakování pracovních úrazů.

V rámci České republiky bylo v roce 2015 vykázano 132 smrtelných pracovních úrazů, celkově se jednalo o 46 331 pracovních úrazů s pracovní neschopností. V této souvislosti je nutno poukázat na to, že bezpečnost a ochrana zdraví při práci bývá v některých případech ze strany zaměstnavatelů stále podceňována, což pak má v praxi za následek ohrožení zdraví, příp. i ztráty na životech.

Na straně zaměstnavatelů se často vyskytovaly závady typu nesprávná organizace práce, nesprávný pracovní postup, nedostatečně vyhládaná pracovní rizika a rovněž chybějící nebo nedostatečná ochranná zařízení a zajištění zaměstnanců a pracovišť.

Na straně zaměstnanců se pak často jednalo o používání nebezpečných nebo nesprávných pracovních postupů nebo nepoužívání předepsaných a přidělených OOPP apod.

Pokud se jedná o zaměstnavatele v působnosti našeho odborového svazu, tak v roce 2015 se stalo celkem 1076 pracovních úrazů, z toho byly 2 smrtelné.

Oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů každým rokem předkládá nejvyššímu odborovému orgánu – Ústředí OSŽ písemný materiál pod názvem „Informace o vývoji pracovní úrazovosti“. Tento materiál si klade za cíl seznámit čtenáře se statistickými údaji o počtu pracovních úrazů a s existujícími nedostatky a problémy, se kterými se svazová inspekce BOZP setkává v rámci prováděné kontrolní a metodické činnosti u zaměstnavatelů a odborových organizací.

Pro případné zájemce je tento materiál v plné verzi uložen na webových stránkách www.osz.org, v sekci BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín, vedoucí oddělení BOZP OSŽ – ústředí

NÁZORY

Státní půjčovna vlaků nemá smysl

Předně stát ztratí plno peněz: Bude muset vybudovat depa se zázemím, zaplatit právníky pro nepředpokládaná poškození zapůjčených souprav a s tím spojené soudní poplatky, investovat do nákupu vlaků i do jejich obnovy, údržby a renovací. Bude muset ochránit právě nezapůjčené vlaky před vandaly či počasím. Dále bude muset sehnat vlastní odborníky na počítačovou techniku souprav (dnes si strojvůdce vlak už neopraví sám), další spoustu pracovních sil je třeba vynaložit na administrativu, zkušební jízdy, a také na mnohé certifikáty k různým zabezpečením a oprávněním pro jízdu u nás i za hraniční bod.

To vše stojí neuvěřitelně peníze. Peníze, které by však mohl platit někdo jiný, než stát a daňoví poplatníci: dopravce sám. Bylo by naprosto neospravedlnitelné před veřejností,

aby všechno kolem státní půjčovny souprav platilo samo civilní obyvatelstvo. Zvláště nyní ne, když se v ČR rozmáhají dopravci, kteří si vlaky shánějí svépomocí. Stát by stejně ve většině případů musel ve výběrovém řízení upřednostnit dopravce, který už má své vlastní soupravy, protože obsluha vlastních vozidel by měla vyjít levněji, než cizích půjčených, na které by se musel sehnat noví odborníci, kteří by zajišťovali servis pod taktovkou dopravce a nejspíše tedy mimo stávající odborníky, které musí mít půjčovna sama v depu.

Nejsilnější a nejschopnější vyhrát výběrové řízení jsou stejně takoví dopravci, kteří už dnes mají své vlaky. Dopravci bez vlaků, spoléhající na půjčené soupravy, nebudou často vyhrávat a vlaky v půjčovně budou zahálet. Nebudou jezdit, ale budou státní úplně stejně, jako

kdyby jezdily.

Předemsem budiž doposud fungující systémem státní půjčovny: Velká Británie. Základní flotila půjčovaných intercity (Class 43) je přes čtyřicet let stará. Ano, stát přece nemá důvod investovat příliš do nákupu nových vozidel, když vagony reprezentují hlavně onoho dopravce, co je používá. Ten ale není vlastním ani pro něj nemá smysl investovat do nových souprav.

Bud tedy někdo na ministerstvu dopravy věří, že přijde jakási česká verze Charlese Bransona a pořídí si stejně nové vlaky až po výběrovém řízení, nebo je to jenom příhrávka soukromníkům, kteří chtějí na nákupu vlaků ušetřit na úkor daňových poplatníků. A ti zaplatí víc za nižší kvalitu.

Vít Prátek, informátor železniční dopravy

Dálnice? Aneb - co dál?

Jsou to již tři roky, co se sesunul svah na rozestavenou dálnici D8 z Prahy na sever Čech. Spolu s tím s sebou vzal i 200 m železniční tratě z Lovosic do Teplic v Čechách.

Je zřejmé, že toto vše a vzniklá škoda jsou vlastně zbytečné, pokud by se braly od počátku v úvahu připomínky odborníků a odborných organizací. Jenže to by v tom nespělo být tzv. ekologové a organizace typu Děti země, kteří jsou přece škrátci společnosti a tak jim nelze nic věřit...

Stavbu této dálnice od počátku provázejí pochyby a nejasnosti. Již v šedesátých letech byl k nynějším trasě připomínky a pochybnosti a přesto se stále prosazovala. Proč ale? Rada odborníků z oblasti geologie upozorňovala na možnosti sesuvu v této oblasti a proto požadovala spíše jinou trasu nebo výstavbu delšího tunelu, aby se právě sesuvům předešlo a nakonec aby se i uchránila význačná krajina Českého středohoří. Nicméně odborné názory nebyly vyslyšeny, ekologové i ekologové byli ostouzeni a tak se zvolila varianta v pásmech sesuvů a byla zařistěna, víceméně, posudkem jednoho odborníka.

Ukazuje se však, že pravda byla přece jen spíše na straně těch hrozných ekologů a dalších oponentů. Pokud by se totiž respektovaly jimi předkládané posudky a znalosti, stát by ušetřil nějakou tu miliardu a nakonec i ten tunel Kubačka by už byl levnější, ale hlavně by bylo postaveno.

Je tu tedy velký otazník. Co vlastně bylo skutečně rozhodující a proč se řadě připomínek jiných odborníků nedostalo sluchu? A jak je tonakonec převodem dopravy na koleje, když se usiluje jen o dopravu po silnicích a dálnicích? Zvláště je i to, že se nějak nespěchalo a nespěchalo s určením příčin a viníků, natož aby se posuzovala činnost projektantů, znalců, ŘSD, ale i tehdejších funkcionářů Ústeckého kraje, který nakonec v dopravní politice má již delší dobu dost specifické názory, zejména pokud jde o likvidaci železniční dopravy.

Náhle se ale přece jen objevil viník. Na základě zadaného posudku je viníkem kamenolom nad sesuvem. To je ale poněkud diskutabilní. Lom je tu již řadu desítek let, podléhá nějakému státnímu dozoru, k jeho činnosti jsou vydána nějaká pravidla. A nakonec, neměla být také jeho činnost v hledáčku tehdejších projektantů ŘSD? To nikdo tehdy netušil, že je něco v nepořádku, že jeho činnost může ohrozit stabilitu svahu? Nebo ano? Proč tedy třeba nikdo nejednal s vedením lomu a neupozornil je na to, proč nikdo nezměnil pravidla, proč

činnost lomu nebyla zastavena? Nebo že by bylo vše opět jinak?

Zajímavější by přístup k narušené trati. Samozřejmě bylo i jak jinak u nás, že?, že se trať zruší a nikoho to na ministerstvu dopravy a třeba i životního prostředí nijak nepřekvapovalo a tlak na zrušení byl až neúnosný. A SŽDC neprotestovala. Přece hlavní je jezdit po dálnicích a silnicích a tratě zrušit, zejména místní. Že by se někde mluvilo o tom, že se má přece převést doprava ze silnic na koleje, to ani náhodou. Nakonec i ta dálnice D8 je v podstatě neefektivní stavbou, protože vše, co se po dálnicích vozí (až na pár výjimky), by se dalo přepravovat po kolejkách a došlo by tak tím i ke snížení dopadů silniční dopravy.

Nakonec ani současné zatížení této trasy není pro stavbu dálnice přesvědčivé. A my bychom nakonec ušetřili a byli i zdravější. Ale to by se nesměly stavět sklady v polích a na loukách a k nim přivádět dálnice, silniční doprava by si musela zaplatit vše, co stojí.

Nelze se pak divit, že při takové dopravní politice a politice životního prostředí nám ubývá kvalitní půda, přibývají klimatické extrémny, v krajině začíná scházet voda. A nakonec tu máme i nečekané situace a škody.

Čili tady už nejde jen o nějaký sesuv a z toho vzniklé maléry, ale jde o podstatu řešení dopravy v ČR jako celku a k řešení funkce krajiny a uchování života. O to více je to vše překvapující. Na druhou stranu nepřekvapuje, že obnova tratí jaksí vázne a i přes současný příslib, že se s ní začne něco dělat, je ticho po pěšině.

Ke změně přístupu k trati přispěla i petice občanů a tak se snad přece jen začne s její obnovou. Ale kdy? Nebo že by se tak dlouho otálelo, až se po nějaké době v tichosti na ni zapomene? Dálnice se slibuje do konce roku, ale provoz železnice jaksí není v dohlednu. Přitom přerušení provozu železnice někdo způsobil, někdo je odpovědný, tedy náklady na to musí jít k jeho těži a do doby vyřešení a zjištění viníků, musí vše zaplatit stát. A to co nejdříve, nejlépe ihned.

A co SŽDC? Uplatňuje nárok za uniklé tržby z použití dopravní cesty, za vzniklou škodu? Požaduje oprávněně rychlou nápravu? Na provozování trati by měl být stejný tlak, nejméně stejně tak silný, jako u tlaku na dostavbu poškozené dálnice. A od věci by ani nebylo dosáhnout toho, aby se tratě rozumně zrekonstruovala, zmodernizovala, se zvýšením rychlosti a s obnovením podniků na její trasě, s obnovou nákladní dopravy a další takové žádoucí věci.

To by ale skutečně museli rozhodovat od-

borníci a ne lobbisté a dopravní silniční fanatici, ale také lidé zodpovědní k druhým, ke svému okolí a myslící do budoucna.

Současné se ale vyskytuje i další otázka, která by mohla vše ještě více změnit a zhoršit. Mluví se ze strany odborníků o tom, že zde v trase zamýšlené dálnice by mohlo dojít k dalším sesuvům a že by tedy spíše bylo rozumné celou tuto trasu opustit a pokorně se vrátit k původně zamýšlenému tunelu. Jinak by se také mohlo stát, že by se vše v poněkud jiné podobě mohlo zopakovat a škody by už byly víc než neúnosné.

Takže, co se tak vsadit, jak to dopadne? A dočkáme se urychlené opravy a modernizace tratí? Nebo až v dalších „pětiletkách“? Nebo až po dalších sesuvech? Nebo nikdy? A stojí taková dálnice skutečně za to? A omluví se někdo těm oponentům, ekologům a podlékajícím jim za jejich činnost? A poučí se z toho všeho odpovědní?

Ing. Antonín Minařík

Informační Kocourkov SŽDC

V minulých dnech jsem cestoval z Ostravy do Poličky přes Českou Třebovou. Z České Třebové jsem odjížděl vlakem ve 12.35 h. Na informační tabuli byl uveden v hlášení staničního rozhlasu ohlášen jako vlak do Svitav, i když v jízdním řádu je uveden pro jízdu Č. Třebová – Borová u Poličky. Po nástupu do vlaku se tam objevil správný nápis Borová u Poličky přes Svitavy atd. Při příjezdu do Svitav na 1. kolej se ozvalo hlášení staničního rozhlasu, že vlak zde končí a cestující se žádají, aby vystoupili, načež se po pár vteřinách ozvalo další hlášení k nástupu do osobního vlaku do Borové u Poličky na 1. koleji. Tedy dokonala třetí etapa na podivném informačním dortu. Takže několik cestujících, nezalých drážních informací, vystoupilo a vzápětí opět do stejného vlaku nastoupilo k další cestě do Poličky a dále.

No uznejte sami, není to informační „Kocourkov“? Jako bývalý železničář dovedu pochopit, že vlaky jedou po různých tratích pod jinými čísly, ale běžný cestující to takto neregistruje a ne každý má k dispozici jízdní řád a umí si ním pracovat. To by si měli tvůrci informačních sítí už konečně uvědomit, aby nebyla železnice k posměchu (to platí i o jiných podobných případech lomených čísel vlaků).

Miroslav Klímeš

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.



Zvláštní vlak z Prahy přivezly do České Kamenice „Bardotky“ T478.1215 (vlaková) a T478.1010 (přípřežní). Vláček jsme fotografovali u železniční zastávky Veselé pod Rabštejnem.

Šenovská dráha slavila

V sobotu 18. 6. probíhaly v České Kamenici a v Kamenickém Šenově oslavy 130 let Šenovské dráhy, vedoucí z České Kamenice do Kamenického Šenova. Úsek někdejší „sklářské lokálky“, dnes muzejní železnice o délce 4,5 km, byl uveden do provozu 10. 2. 1886. Trať byla postavena především pro potřebu přepravy materiálu a výrobků místních sklárů. 29. 8. 1903 byly poté koleje prodlouženy z Kamenického Šenova do České Lípy. Trať sloužila dlouhé desítky let nejen nákladnímu provozu, ale i osobní dopravě. V září roku 1979 byla na trati zastavena osobní doprava a koleje v úseku Česká Lípa - Kamenický Šenov byly sneseny. Bývalé drážní těleso z Práchně do České Lípy dnes slouží jako cyklostezka „Varhany“ (viz. Obzor č. 16/2015). Díky úsilí členů Klubu železničních cestovatelů, který je dnes majitelem dráhy, byla pro letní muzejní provoz zachráněna alespoň část trati z Kamenice do Šenova.

U příležitosti „kulatin“ trati byl v sobotu 18. 6.

vypraven v režii KŽC z Prahy do České Kamenice zvláštní vlak, vedený motorovými „legendami“ – „Bardotkami“ T478.1215 (vlaková) a T478.1010 (přípřežní).

Hlavní část oslav probíhala na nádraží v Kamenickém Šenově, kam se mohli zájemci dostat z nádraží v České Kamenici zdarma historickými motorovými vozy. Organizátoři připravili pro návštěvníky opravdu bohatý kulturní program, včetně ukázky vojenských uniforem, ochutnávky pív z místních regionálních pivovarů, až po možnost absolvovat po okolí jízdy historickými autobusy. Děčínské depo navíc toho dne nasadilo na osobní vlaky z Děčína do Rumburku klasické „pamětníkové“ soupravy osobních vozů řady Bai v čele s „Brejlovi“ řady T478.3. Odpoledne se sice krajem přehnal bouřky, ale to pranic neubralo na skvělé atmosféře.

Naše poděkování patří organizátorům akce, zejména členům Klubu železničních cestovatelů. Děkujeme.

A. K. Kýzl



Ranní vlak z Havlíčkova Brodu do Nedvědice veze „Rosňa“ 464.202, projíždějící po trati 251 u obce Mělkovice.

Slavnosti Pernštejnského panství

První víkend v červenci se konaly v Nedvědicích, nacházejících se na trati 251 mezi Tišnovem a Žďárem nad Sázavou, tradiční slavnosti Pernštejnského panství. Na kulturní program probíhající pod hradem Pernštejn ve městě Nedvědice vypravily České dráhy v sobotu 2. 7. 2016 zvláštní pamní vlaky.

První pamní vlak jel z Havlíčkova Brodu přes Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě do Nedvědice a v podvečer zpět. Druhý pamní vlak jel z Brna hl. n. přes Tišnov do Nedvědice a v podvečer zpět. Pro návštěvníky oslav vyjel dopoledne vyhlídkový pamní vlak z Nedvědic do Bystřice nad Pernštejnem a zpět. Na čele soupravy vozů řady Ce se představily v plné kráse pamní lokomotivy 464.008 „Ušatá“ z výtopny Hradec Králové a 464.202 „Rosnička“ z výtopny Olomouc. Cestující zvláštních vlaků a příznivci železnice si s nadšením užívali jízdu vlakem v nádherné kopcovité krajíně Českomoravské vysočiny.

Vít Mareš

Železničářské hry 2016: Ukažte druhým, co ve vás je!

Ve dnech 6. až 8. září 2016 se v Beskydech, v areálu Pustevny, koná již pátý ročník tradičních Železničářských her. Přípraveny jsou tradiční soutěže pro čtyřčlenné smíšené týmy. Přihlášky na e-mail: olympiada@osmb.cz, nebo na tel. číslo 603 212 851. Startovné za celé družstvo 8000 Kč lze hradit prostřednictvím FKSP nebo sociálních fondů zaměstnavatelů. Kapacita akce je omezena, proto s přihlášením neváhejte. Libor Šimůnek, OSŽ Mladá Boleslav

Modrý vandr ani letos nezklamal

Na poslední jarní sobotu (18. června) připravili pořadatelé ze ZO OSŽ železniční stanice Olomouc a ZO OSŽ SDC Olomouc, ve spolupráci se SŽDC, OR Olomouc, tradiční turistický pochod Modrý vandr. Pochody na 10, 12 a 28 km, jakož i čtyřicetkilometrová cyklotrasa, vedly malebným podhůřím Orlických hor s cílem v Potštejně, v areálu letního tábora Železničář, který patří ZO OSŽ železniční stanice Olomouc.

Těto oblíbené akce, konající se střídavě v Orlických horách, Jeseníkách, Beskydech a Litovelském Pomoraví, se letos zúčastnila více než stovka zaměstnanců všech odvětví železnice (ČD, ČD Cargo, SŽDC). „O Modrý vandr je každý rok veliký zájem, ze strany organizátorů to předpokládá dosti práce, ale výsledek – spokojení lidé – stojí za to.“ řekl v cíli předseda ZV OSŽ železniční stanice Olomouc Milan Blažek, který byl letos hlavním garantem tohoto pochodu. Velkou část „pochodníků“ tvořili, stejně jako v minulých ročnicích, rodiče s dětmi, které byly doslova kořenem celé této zdařilé akce.



Jiří Janský předává diplom nejpočetnější skupině Modrého vandru – osobním pokladním z Olomouce.

Po Ervěnickém koridoru jezdí od května vlaky rychleji

Svým způsobem je tzv. Ervěnický koridor unikátní! Až 140 metrů vysoký násep, ukládaný báňským způsobem do vyuhleného prostoru mezi velkolomem Československé armády a dolem Jana Švermy, vznikl na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let minulého století. Soustředěny sem následně byly, kromě toku řeky Bíliny (Bílina se pod vodním dílem Újezd poblíž železniční stanice Kyjice převádí po tzv. Ervěnickém koridoru čtyřmi ocelovými rourami délky 3,5 km s celkovou kapacitou 10 m³/s do oblasti Mostecky, jde o světově unikátní technické řešení), i železnice a silnice. Původně se z důvodu nestabilitního podloží očekávaly značné poklesy celé pláně, a to až o několik metrů. Dnes už je vysoký násep, po němž vede železniční trať z Chomutova do Mostu v prostoru bývalých povrchových dolů, stabilizován a nevyžaduje žádná mimořádná opatření. Proto zde mohla být v roce 2015 zahájena a letos dokončena rozsáhlá oprava celého úseku přelozky (z roku 1984) Most – Kyjice, financovaná z prostředků OPD. V rámci stavby bylo v železniční stanici Kyjice i zkráceno ostrovní nástupiště na délku 90 metrů.



V žst. Kyjice bylo zkráceno ostrovní nástupiště na délku 90 metrů.

Po ukončení zmíněných opravných prací (od 2. 5. 2016) byla v celém traťovém úseku Třebušice – Kyjice zvýšena traťová rychlost ze 100 km/h na 120 km/h (předchozí traťová rychlost byla do roku 2002 40 km/h, od roku 2002 do 2. 5. 2016 pak 100 km/h). Železniční stanici Kyjice, kam chodí podle výpravčích na vlak především houbaři, turisté a studenti, vznikla na přelozce tratě mezi Třebušicemi a odbočkou Velký Rybník v roce 1984 (2. června).

Michael Mareš

Břeclavští senioři opět cestovali - tentokrát lodí

Klub důchodců při ZO OSŽ DKV Břeclav nelení a opět připravil pro své členy zájezd do Děčína a Drážďan. Ve čtvrtek 9. 6. v 11.07 h odjel 36 důchodců vlakem Hungaria do Děčína. Po ubytování v hostelu Děčín jsme si prohlédli část města, děčínský zámek a jeho zámeckou zahradu. Večer jsme se sešli ve společenské místnosti hostelu a při pohárku dobrého vína a pěkné písničky jsme zakončili večer.

Ráno nás probudilo velmi hezké počasí a po snídani jsme se nalodili na loď Poseidon a nabrali kurz Drážďany. Romantická plavba lodí probíhala skalním kaňonem Českého Švýcarska. Zahlédli jsme hrad Königstein, který obdivoval i spisovatel H. CH. Andersen. Propluli jsme historickou Pírnou, krajinou vinic, a připluli k zámku Pilnitz. Skvělé počasí a živá hudba se zpěvy umocňovaly dobrou náladu na lodi. Po obědě jsme pomalu připluli do Drážďan a zakotvili u vyhlídkových Labských teras. Pak jsme si prohlédli chrám Frauenkirchen a galerii Zwinger. Je jen škoda, že na prohlídku města nám zbylo málo času. V 15.00 h nás opět čekala loď Poseidon. V průběhu plavby nás překvapila posádka lodí ochutnávku německých vín a bohatým rautem. To už jsme se blížili k Hřensku, kde na nás čekal autobus a přepravil nás do Děčína. Nočním vlakem Metropol jsme spokojeně odjeli zpět do svých domovů.

Božetěch Dvořáček, předseda Klubu důchodců při ZO OSŽ DKV Břeclav

S hlubokým zármutkem a lítostí oznamujeme, že nás dne 28. května 2016 ve věku 71 let náhle opustil dlouholetý bývalý pracovník žst. Frýdek-Místek

Jaroslav Tománek.

Zůstává navždy v našich vzpomínkách jako spolehlivý spolupracovník a kamarád a také jako vynikající hlavní vedoucí dětských táborů žst. Frýdek-Místek.

Zarmoucení kolegové

Moudrost pro tento den

Existují tisíce způsobů, jak zabit čas, ale žádný, jak ho vzkřísit.
Albert Einstein

Dovolená – Teplicko-adršpašské skály

Rekreační zařízení v žst. Teplice n. M. 1x2 lůžka (+ přistýlka) + 1x4 lůžka, akum. kamna, TV, kuchyň, soc. zařízení. Koupaliště, turistika, cykloturistika, přechody do Polska, Broumovské stěny. Cena/noc: 160 Kč dospělý, 145 Kč dítě do 15 let. Tel. 972 345 478 nebo 724 539 519.



Na začátku letních prázdnin nás zastihla velmi smutná a nečekaná zpráva, které se nechťelo ani věřit. Po těžké nemoci ve středu 6. července 2016 zemřel ve věku 59 let

Ladislav Havránek,

správce hotelu Oddech v Krkonoších. Všichni, kdo jej znali nebo hotel v minulosti navštívili, si jej budou pamatovat jako veselého a milého člověka. Cest jeho památce!

SPORT

Mistrovství železničářů v půlmaratonu se běželo ve zničujícím vedru

Mezi šesti tisíci běžci na sedmém ročníku Olomouckého půlmaratonu (Mattoni 1/2 Maraton Olomouc), který se běžel 25. června, stalo také šedesát železničářů. Ti v rámci tohoto závodu běželi Mistrovství republiky železničářů v půlmaratonu pro rok 2016. Největším soupeřem jim tentokrát nebyli jen fenomenální keňští běžci, ale především horké a dusné počasí s teplotou 36 stupňů Celsia. To v průběhu závodu donutilo mnoho běžců vzdát. Někteří z nich podleli kolapsu z vyčerpání na trati, či po doběhu do cíle.

Železničáři však došli i v horku. Nejlepší z nich, Ladislav Kučera (OR Hradec Králové), dosáhl času 1:20:36 h, což je úctyhodný výkon. Jisté k němu přispěla také v Olomouci již tradiční podpora diváků kolem trati. Nejlepšího času dosáhli již tradičně závodníci z Keni, z nichž nejrychlejší byl Stanley Biwot (1:00:47).

V olomoucké restauraci U Drápa byla ve večerních hodinách vyhlášeny oficiální výsledky Mistrovství železničářů v půlmaratonu. V mužské kategorii se za vítězstvím Ladislavem Kučerou umístil na druhém místě Lubomír Čapek (PJ Ústí nad Labem) v čase 1:27:09 h, osmáct vteřin za ním pak doběhnu a bronzovou medaili získal Zdeněk Doležal (PP Přerov). V ženské kategorii byla nejrychlejší Radmila Mitrovová (OSŽ nedrážní) v čase 1:56:30 h, druhá byla Eva Marková z OPT Olomouc (2:08:48 h), na třetí příčce se pak umístila Barbora Dostálová (CSS Olomouc) s časem 2:38:05 h. Zvláštní ocenění zaslouží také nejstarší závodník olomouckého půlmaratonu, 78letý Jiří Engliš, důchodce ČD z Krnova, který doběhl v čase 2:28:33 h.

Medaile a věcné dary předal vítězům závodníkům a závodnicím předseda OSŽBc. Jaroslav Pejša. Mistrovství republiky železničářů v půlmaratonu zorganizoval OSŽ, Regionální sportovní komise v Olomouci, za podpory ČD, ČD Cargo a SŽDC. Čestným ředitelem mistrovství byl Radek Steiger, manažer Regionálního pracoviště ZAP Olomouc (který se běhu rovněž aktivně zúčastnil), ředitelem byl Mgr. Martin Malý, předseda PV OSŽ SŽDC. Skvělou organizační práci odvedli členové RSK OSŽ Olomouc Libor Kiš a Ivo Šimek, spolus Janem Kubáčem, který měl na starost dobrovolníky na trati (občerstvovací stanice a dohled na křižovatkách).

Miroslav Čáslavský



Nejrychlejší železničáři na olomouckém půlmaratonu: zleva Ladislav Kučera (1.), Lubomír Čapek (2.), Zdeněk Doležal (3.).

Mistrovství ČR v rybaření

Pro 4. ročník MČR v rybaření si připravilo počasí malou komplikaci. Po Orlicích plavala spousta větví, sena a věšho, co voda brala s sebou po vydatném lijáku cestou z hor. A tak se na řece nechtalo. Obě čtyřhodinová klání se uskutečnila na chovném rybníku v rybárně v Hradci Králové – Mašlovicích. Na dobu závodu se počasí umoudřilo, a tak za příjemného tepla někteří rybáři měli žně. V první části od 7.00 do 11.00 h se prosadilo trio loňských medailistů v tomto pořadí: Zdeněk Neumann, Jiří Darebný a Karel Skalický. Po obědě se pokračovalo a Jiří Darebný tahal jednu rybu za druhou, a to mu přineslo vítězství nejen v druhé části, ale i v celkovém hodnocení. Ve druhé části bylo pořadí Jiří Darebný, Zdeněk Geprta a Vladimír Halounek.

Posečtení obou částí bylo následující pořadí: 1. Jiří Darebný, 2. Zdeněk Neumann a 3. Karel Skalický.

Účastníci závodu přijeli povzbudit předseda představenstva ČD Cargo, a s., Ivan Bednárik, místopředseda OSŽ Radek Nekola a Bc. Marta Urbancová, tajemnice PV OSŽ ČD Cargo. Na závěr byly vítězům předány ceny (medaile, poháry a dárkové balíčky).

Stanislav Nosek, snímek Marta Urbancová



Na snímku zleva Zdeněk Neumann, SŽDC OR Plzeň (2.), Jiří Darebný, SŽDC OR Hradec Králové (1.), a Ing. Karel Skalický, ČD Cargo, SOKV Ústí nad Labem (3.).

Lesní železnice v Maďarsku

Maďarsko nabízí mnoho zajímavostí, které stojí za to poznat. Pro železničního nadšence to jsou bezesporu úzkorozchodné železnice. Těch se zde nachází a je v provozu okolo dvaceti. Seznamování s nimi jsem zahájil na jihozápadě Maďarska, poblíž hranice s Chorvatskem a Slo-

žádný autobus, čtvrteční vlak byl dosti vytižen. Lesy v okolí jsou totiž součástí přírodního parku a patří mezi turistická lákadla. Přímou v Kaszó proto bylo vybudováno několik penzionů a ubytoven, jejichž návštěvníci si svůj pobyt zpestřují právě touto jízdou.



Pobyt vlaku v Csömödérú před pokračováním do Kistolmács.

vinskem. Zde se nachází lesní železnice, na níž jsou denně v provozu osobní vlaky mezi obcemi Lenti, Csömödér a Kistolmács, tj. na úseku dlouhém 32 km. Celková síť však měří úctyhodných 109 km a jako jedna z mála slouží stále svému původnímu účelu, tedy dopravě dřeva do dřevozpracujících závodů v Lenti a Csömödér. Po síti Maďarských drah je nejlepší dojet do stanice Lenti (na trati Zalaegerszeg – Rétság), kde se nachází výchozí stanice této lesní dráhy. Z Lenti trať vede hlubokými lesy do Csömödér (depo, pila), přičemž 2x úrovně kříží zmiňovanou normálněrozchodnou trať. Pak pokračuje do Kistolmács, kde končí v místě vzdáleném asi 1 km od obce. Odsud lze pokračovat autobusem (s přestupem) do Nagykanizsa a pak kamkoli vlakem.

Z Nagykanizsy jsem pokračoval přes Gyékényes do městečka Somogyuszob. Zhruba 7 km od něj se v lesích nachází další dráha a sice Kaszó – Szentá. Na ní jezdí vlaky pouze ve čtvrtek a v sobotu a to do pouhé 2 km vzdálené Baláty. Další 5 km lze pokračovat lesem pěšky po neprovozní trati až do Senty, což je stanice na trati Gyékényes – Kaposvár. Ač se jedná o dost nepřístupnou oblast (do osady Kaszó nejezdí



Ve stanici Kaszó čeká vlak na své cestující do Baláty.

Následoval přesun na sever do pohoří Börzsöny. V pohraniční stanici Szob, kde každé dvě hodiny zastavují také EC vlaky z Prahy, začíná další lesní železnice. Nádraží úzkorozchodné

dráhy se nachází hned vedle normálně rozchodného. Trať byla v minulých letech opravena, takže je v dobrém stavu. Opět mě čekala jízda v otevřeném voze do 7 km vzdálené stanice Máriónoszt. Odsud lze od května letošního roku nově pokračovat po obnoveném úseku nádherné tratě s velkým stoupáním do Nagytárs. Tento úsek byl opraven s pomocí evropských peněz. Jde o nejhezčí úsek trati, protože převýšení asi 300 metrů překonává vlak na 7 kilometrech i pomocí smyček. Z vrcholové stanice lze pokračovat dalších 7 km opět dolů do Nagybörzsöny. Na tomto úseku jsou dvě úvratě, pomocí nichž vlak překonává převýšení.

Další železnička pohoří Börzsöny se nachází nedaleko. Jde o trať Kemence – Hajagos. Z původních 7 km jsou v provozu čtyři k penzionu ve Feketevölgy. Ty zbývající 3 km značně poškodila stoletá povodeň v roce 1999. Vlak jede nejprve obcí Kemence a pak stoupá lesem až ke zmiňovanému penzionu. Jízda opět probíhá v otevřených vozech a při velkém zájmu jedou i 2 vlaky za sebou.

Za poslední lesní železnici jsem musel dorazit až na samý severovýchod Maďarska. Vlakem jsem dojel do Sátoraljaiújhegy (město rozdělené po 1. světové válce hranicí – na slovenské straně se nachází jeho menší část – Slovenské Nové Mesto). Odsud lze autobusem dojet do Pálházy,



Parní lokomotiva 434.2186 se soupravou vozů Ce projíždí po trati 212 mezi stanicí Sázava-Černé Budy a zastávkou Samopše.

Sázavská pouť ve znamení páry

Stalo se již tradicí, že na začátku prázdnin, vždy, když se koná pouť v Sázavě, vypravují České dráhy zvláštní parní vlak.

Letos vyjel zvláštní parní expres z Prahy-Braník přes Čerčany a Sázavu do Kácova a v podvečer zpět. V čele soupravy vozů Ce, přezdívaných „Rybák“, se v plné kráse představila stálá parní trakce v Posázaví, lokomotiva 434.2186 „Čtyřkolák“ z depa v Praze Vršovcích. Další možností svést se tímto parním vlakem ve stejné trase, je jízda na tradiční pouť do Kácova v sobotu 20. srpna.

Přímou ve stanici Sázava-Černé Budy uspořádala po oba víkendové dny 9. a 10. 7. společnost Posázavský Pacifik pro širokou veřejnost jízdy zvláštních vyhlídkových vlaků na sázavské tunely a ke kapličky. Přívěsný vůz řady 020 Bix vozil „Hektor“ T 435.003 a pro svezení na stanovišti po obvodu stanice Sázava-Černé Budy jezdil „Hektor“ T435.0509. Nechyběl ani bufet v přívěsném voze 020 Bix, v němž se kromě občerstvení prodávaly upomínkové předměty a kde bylo možné získat otisk pamětního razítka.

Vít Mareš



Posázavský parní Expres projíždí po trati 210 Chrástem nad Sázavou.



Nedělní vlak společnosti Posázavský Pacifik se vrací ze Sázavské pouti zpět do Benešova u Prahy na trati 212 ve Stříbrné Skalici.



Setkání vlaků ve vrcholové stanici Nagytárs v pohoří Börzsöny.

Do Zubrnice pravidelně o víkendech

Další trať, která byla v rámci Ústeckého kraje zahrnuta do víkendového pravidelného provozu, je muzejní trať Velké Březno–Zubrnice (do zrušení tratě Velké Březno–Věrneice/Ústě h. n. k 27. 5. 1978 trať 7k).

6 km dlouhý úsek do Zubrnice dosahuje úctyhodného stoupání/sklonu až 39 promile, na jednom místě tratě je zavedena pomalá jízda 5 km/h, s níž si dle strojvedoucího starý Hurvinek M 131.1280 hravě poradí. Na trati jsou osazeny sklonovníky, takže se pozorný cestující může za jízdy kochat pohledem na to, v jakém stoupání se právě nachází. Na trati byly obnoveny i zastávky Malé Březno–zastávka a Leština (ta se ke konci provozu jmenovala Malé Březno–Leština). Zastávka Leština je fotogenická, s pohledem na kopečky Českého středohoří.

Vlaky do Zubrnice odjíždějí a končí již v Ústí

nad Labem–Střekově. V Zubrnici jsem v roce 1993 dělal výpravčího, neboť při zkušebním provozu muselo být n. Zubrnice obsazeno dopravním zaměstnancem dle tehdejších předpisů. Vlaky jsem nabízel do Velkého Března vysílačkou. Stal jsem se tak patrně úplně posledním výpravčím, co kdy v Zubrnici sloužil.

Nyní je tato dráha vlečkou s přepravou cestujících. Jako dráha je od roku 2009 vedena celá bývalá trať přes Lovečkovice do Ústěka, ač mezi Zubrnice a Lovečkovice je trať nesjízdná – částečně chybějí koleje a přejezdová zabezpečovací zařízení jsou odstraněna – mezi Lovečkovice a Ústěkem jsou koleje od roku 1987 vytrhány mimo bývalou dopravní ústě h. n. Úsek Lovečkovice–Věrneice je od roku 1979 bez kolejí a nyní je na prodej.

Martin Kubík



M 131.1280 odjíždí ze zastávky Leština, 25. června odpoledne, horko 32 stupňů motoru nevádí. Motor opravoval Bohdan Ociepka, prodejce Obzoru ve stánku na Masarykově nádraží. Tento motor jsem fotil již v roce 1980 ve Volarech, kde byl tehdy odstaven ve šturcu.

kde začíná 9 km dlouhá lesní dráha do Rostalló. Provoz na ní je zajištěn denně třemi páry vlaků. Trať vede zpočátku loukami a pak mírně stoupá do lesů. „Zlatým hřebem“ tratě je krátký, asi 50 m dlouhý tunel před zastávkou Kókapu. Zde většina cestujících vystupuje a občerství se ve zdejšímu hotelu. Vlak však pokračuje ještě 1 km do koncové stanice. Maďarské úzkokolejky rozhodně stojí za návštěvu. Obdivuhodné je, že i v dnešní době se některé z nich zdárně rozvíjejí a některé dokonce slouží i pravidelné nákladní dopravě.

Podrobnosti o jednotlivých navštívených dráhách se bude možné dočíst na webových stránkách OSŽ.

Martin Hájek

Ze Svoru přes Oybin do Frýdlantu

Na známé žitavské úzkokolejce se dá vypravit i zcela netradičně. Výlet lze započít ve stanici Svor (trať 080). Stanice Svor je známá bývalou spojovací dráhou přes Cvikov do Jablonného v Podještědí. Tato trať byla vystavěna etapovitě - v roce 1886 do Cvikova a v roce 1904 prodloužena do Jablonného. Trať se jako první stala obětí Závěřů 14. sjezdu KSČ o rušení tzv. nerentabilních tratí, v tomto případě to sloužilo hlavně

Cvikov byl až do roku 1986 obsazen komerčním pracovníkem a pamatují, že jsem tam někdy posílal filmy až z Mníšku pod Brdy. Zlikvidování spojovací tratě mezi 080 a 086 byl vskutku dopravní zločin.

Nechme trať a nastupme do autobusu ze Cvikova do Krompachu, kde nás uvítá vyhořelý zámecký hostinec, vydáme se po červené značce do kopce a dojdeme na hranice se Saskem,



Kurort Oybin, děti očekávají příjezd parního vlaku ze Žitavy, 15. 6. 2016, 14.50 h.

po směrovkách dojdeme (4 km) až na úzkokolejnou koncovou nádraží Kurort Oybin. Nad stanicí na skále se nachází gotický hrad, který obléhl v roce 1346 letošním jubilem Karel IV., základnu pro obléhání hradu měl právě ve Cvikově.

Z Oybinu je možno jet například vlakem v 15.03 h, tímto vlakem se dostaneme přes odbočnou stanici Bertsdorf do další konečné stanice Kurort Jonsdorf, po prohlídce odjedeme parním vlakem až do Žitavy. Pozor, v některých případech se přestupuje v Bertsdorfu! Ve vlacích je v letním období zařazování i otevřený vůz, někdy i bufetový vagon. Společnost myslí i na vozíčkáře, viděl jsem celou výpravu, která byla na vozících nakládána zdvíhací plošinou do služebního vozu.

Přeprava osob na trati opět stoupá, za mě návštěvy byly vlaky plně vyletu školních dětí i invalidů. Prostě úzkokolejky opět žijí. Škoda, že se dnešní dnů nedožila celá síť, která do roku 1945 propojovala 750 mm přes Bogatyň (dříve Reichenau) do Heřmanic a Frýdlantu, kde byl provoz zastaven v roce 1976, v roce 1996 byly koleje vytrhány, prý nelegálně! Od roku 2004 usiluje spolek, sídlící v úzkokolejné výtopně v žst. Frýdlant, o obnovu tratě. Přejme mu vše dobré! V bývalé stanici Bogatyňa sídlí také spolek polských nadšenců pro obnovu tratě, ale patrně zůstane u snu, ledaže by zařadily fondy EU? Nebo je lepší je vracet do Bruselu?!

Pro cestu lze využít např. jízdenku Euro-Neisse, která platí i na úzkokolejce; 160,- Kč/os platí celý den u všech dopravců v regionu.

Martin Kubík



Bývalá stanice úzkokolejky Bogatyňa, Polsko, 15. 6. 2016 večer. Do Bogatyně se dá dojet pěšky ze Žitavy, večer v cca 20.20 h odjíždí autobus až do Frýdlantu kolem zrušené tratě... Já došel pěšky až do Dětríchova, kde byla úvratě. U bývalého nádraží je malý skanzen a pár metrů kolejí, budova je oplocena a železničně znehodnocena...

Zpráva o poskytování právní pomoci v rámci OSŽ v roce 2015

Členové OSŽ mají podle Stanov OSŽ a zejména Řádu právní pomoci OSŽ právo na právní pomoc v oblasti pracovněprávní, ve věcech sociálního zabezpečení a trestněprávních, souvisejících s pracovněprávními vztahy.

Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ – ústředí

1) Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem

V období od 1. 1. 2015 do 31. 12. 2015 byla na základě žádosti členů OSŽ zprostředkována ESO OSŽ – ústředím právní pomoc zastoupením v řízení před soudem 22 (dvacet dvěma) členům OSŽ. Dále došlo k navýšení finanční částky u poskytnutých právních pomoci 4 (čtyřem) členům OSŽ.

Z uvedeného počtu bylo (blíže viz příloha číslo 1):

● **20 případů** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 273 (obecné ohrožení) trestního zákoníku (dále jen TZ); ustanovení § 148 TZ (ubližení na zdraví z nedbalosti) – zastoupení poškozených v trestním řízení a současně problematika náhrady škod;

● **1 případ** – se týkal pracovněprávní problematiky – neplatné rozvázání pracovního poměru výpovědí zaměstnavatelem;

● **1 případ** – se týkal správního řízení v souvislosti s dopravní nehodou.

V 16 (šestnácti) případech zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem schválených v roce 2015 a 4 (čtyřech) navýšených finančních částek u schválených právních pomoci se OSŽ – ústředí podílelo na úhradě nákladů řízení 100 %, maximálně však do výše 50 000 Kč. V 5 (pěti) případech zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem se OSŽ – ústředí podílelo 90 % na úhradě nákladů řízení, omezeno maximálně do výše 45 000 Kč. V 1 (jednom) případě zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem se OSŽ – ústředí podílelo 80 % (resp. po dvou měsících rozhodnuto Představenstvem OSŽ o zvýšení spoluúčasti členů OSŽ na 50 %) na úhradě nákladů řízení, omezeno maximálně do výše 40 000,- Kč (resp. 25 000 Kč).

Při rozhodování o stanovení výše podílu, jakým se zastupovaný člen OSŽ podílí na nákladech řízení, bylo zohledněno, v jaké míře člen OSŽ svým jednáním způsobil skutečnost (míra zavinení), že se věc může řešit jen soudní cestou. Dále bylo přihlídnuto k doporučení příslušného ZV ZO OSŽ a k pravděpodobnosti úspěchu sporu. V případech týkajících se povinnosti nahradit škodu zaměstnavateli nebo v trestních věcech v souvislosti se škodou způsobenou zaměstnavateli bylo přihlídnuto i k tomu, zda žadatel má uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s.

V roce 2015 bylo ukončeno 28 řízení (soudní), všechna byla ukončena úspěšně (blíže viz příloha číslo 2).

20x – nezáhájeno trestní stíhání ze spáchaní přečinu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. b) TZ;

1x – podmíněné zastavení trestního stíhání pro spáchaní trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. b) TZ se zkušební dobou 18 měsíců;

2x – nezáhájeno trestní stíhání ze spáchaní přečinu těžkého ubližení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 147 odst. 1, 2 TZ (resp. ubližení na zdraví § 148 odst. 1 TZ);

1x – podmíněné zastavení trestního stíhání se zkušební dobou 14 měsíců; přečin těžkého ubližení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 TZ;

1x – podmíněné odsouzení pro spáchaní

přečinu těžkého ubližení na zdraví dle ustanovení § 147 odst. 2 TZ, trest odnětí svobody na 1 rok (zkušební doba v trvání 2 roků);

1x – ve věci porušení zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích skončeno správním řízením projednáním jako přestupku, sankce ve výši 2000 Kč (s náhradou nákladů řízení ve výši 1000 Kč);

2x – ve věci náhrady škody při společné odpovědnosti za škodu v příčinné souvislosti se škodní událostí – inventurní rozdíl (manko) zaměstnavatel nepožadoval náhradu škody.

V současné době je právní pomoc v řízení před soudem poskytována aktuálně 34 členům OSŽ (údaje se průběžně mění a je ke dni zpracování této zprávy).

Ve skladbě právního zastoupení v roce 2015 nadále zůstal zachován požadavek ze strany členů OSŽ o zastupování v trestním řízení (včetně přípravného). Jde o případy MU, kdy jsou žadatelé trestně stíháni pro trestný čin obecného ohrožení podle ustanovení § 273 TZ a pro trestný čin těžkého ubližení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 147 odst. 1, 2 TZ (resp. ubližení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 148 odst. 1 TZ). Uvedené případy jsou pro členy OSŽ velmi důležité, zejména z hlediska včasnosti efektivního právního jednání (úkonů) a v tomto čase zpravidla nenahraditelnými a téměř nezastupitelnými v dalším období při ochraně základních práv a chráněných zájmů zaměstnavance.

2) Poskytování právní pomoci členům OSŽ jinou formou než zastoupením v řízení před soudem

Ekonomicko-sociální oddělení OSŽ – ústředí poskytlo v roce 2015 celkem 3071 porad a konzultací v oblasti pracovněprávní, trestněprávní a sociálního zabezpečení. Z uvedeného počtu bylo 1963 řešeno telefonicky, 471 osobně a 637 bylo písemných podání.

Formy právní pomoci (poradenství) se převážně týkaly problémů v následujících oblastech:

● vznik, změna a skončení pracovního poměru (např. způsoby ukončení – dohoda, výpověď, mzdové nároky při skončení pracovního poměru, změna druhu vykonávané práce, místa výkonu práce a pravidelné pracovní místo pro účely cestovních náhrad apod.);

● pracovní doba (ve vztahu ke kolektivní smlouvě, zákoníku práce, NV č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a NV č. 590/2006 Sb., kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních přechůzků v práci);

● náhrada škody (včetně problematiky pojištění u Kooperativa pojišťovny, a.s.) a stanovení její výše;

● mzda a náhrady mzdy (zejména zařazení do tarifních stupňů – katalog prací, smluvní mzda, uplatňování výkonových odměn, mimořádných odměn a mzdových příplatků, odměna za pracovní pohotovost mimo pracoviště apod.);

● zastupování při výpovědích členů OSŽ před vyšetřovacími orgány provozovatele dráhy, dopravců, Oblastních inspektorátů práce, Drážní inspekce ČR a orgány činnými v trestním řízení.

Dalšími frekventovanými oblastmi byly problematika FKSP/sociální fondy (SF), pracovní úrazy a jejich odškodnění.

ZV ZO OSŽ poskytovalo ESO OSŽ – ústředí právního poradenství v oblasti návrhu interních pracovněprávních předpisů zaměstnavatelů, pracovněprávního postavení odborových orgánů a převodů (prodeje) nemovitostí, uzavírání kolektivních smluv a z nich vyplývajících práv, kolektivních sporů.

V prvotní informovanosti o vzniklých MU v roce 2015 došlo k mírnému zlepšení, přestože v praxi má konkrétní činnost členů OSŽ při vzniklých MU nadále rezervy. ESO OSŽ – ústředí přijalo řadu opakovaných opatření s cílem zlepšit prvotní činnost účastníků MU. Tato problematika byla detailně rozebírána na školeních, publikována v čtrnáctideníku OSŽ Obzor a opakovaně zveřejňována na webových stránkách OSŽ.

Článek – „Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevyprávět“ – byl uveřejněn v č. 5/2015, č. 12/2015 čtrnáctideníku Obzor, ze dne 9. 3. 2015, resp. 27. 7. 2015 a opakovaně umístěn na hlavní straně webových stránek OSŽ (v části „DŮLEŽITÉ“).

V celé řadě případů v oblasti náhrady škody zaměstnavatelé porušovali ustanovení § 263, odst. 3 ZP – projednání výše náhrady škody zaměstnavatele s odborovou organizací, a dále obcházelí stanovení výše skutečné náhrady škody dle ustanovení § 272^o ZP (tj., že se při určení výše škody na věci vychází z ceny v době poškození nebo ztráty) požadované po členovi OSŽ, které je rovněž obsaženo v některých interních předpisech (např. SZDC, s. o. – Směrnice č. 110; ČD, a. s. – Op 21 apod.). Ve výše uvedených interních předpisech zaměstnavatel zakotvil povinnost a priori (předem) projednat s odborovou organizací výši náhrady škody požadované po členovi OSŽ, před samotným projednáním se zaměstnavatelem. Problematice náhrady škody byla ze strany OSŽ (ESO OSŽ – ústředí) věnována zvýšená pozornost a byla poskytována opakovaně metodická pomoc.

Další odborná oddělení OSŽ – ústředí poskytovala poradenství členům OSŽ v převážně míře telefonicky v oblastech svého působení.

Oddělení BOZP – poskytlo 912 porad a konzultací (z uvedeného bylo 330 řešeno telefonicky, 353 osobně a 229 písemně), zejména v oblasti BOZP. Další problematikou byly pracovní úrazy, nemoci z povolání a jejich odškodnění (podrobněji viz „Zpráva o činnosti BOZP OSŽ – ústředí za rok 2015“).

Hospodářsko-finanční oddělení – zodpovídalo 1137 dotazů (z uvedeného bylo 1069 řešeno telefonicky, 68 osobně), nejčastější dotazy byly k pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání – administrativních (např. vyplnění přihlášky, předávání přihlášek apod.) i věcných záležitostí (např. sazby pojistného, platnost pojištění, pojistné krytí, výše plnění/spoluúčast, pojištění na vyšší částku v průběhu roku apod.), problematiky výpočtu důchodů a stanoveného věku pro odchod do důchodu. Dále hospodaření ZV ZO OSŽ v oblasti účetnictví, problematiky členských příspěvků (dlouhodobá dočasná pracovní neschopnost, insolvence, exekuce) a problematiky individuálního členství.

Mezinárodní oddělení – zodpovídalo 256 dotazů (z uvedeného bylo 225 řešeno telefonicky, 22 osobně a 9 písemně) v převážně většině se jednalo o dotazy k zásadám používání finančních prostředků SF a FKSP na dotace poukazů na rekreaci. V problematice SF/FKSP docházelo i k duplicitní činnosti MO OSŽ za činnost personalistů zaměstnavatele. Dále bylo poskytováno poradenství k uvolňování zaměstnanců pro sportovní činnost a také pro činnost vedoucích na táborech dětí a mládeže. Byly zodpovězeny i otázky týkající se způsobu přidělování KOP a cestovního pojištění, které je ke KOP poskytováno.

Redakce čtrnáctideníku Obzor – v hodnoceném období sehrála pozitivní roli, zejména v oblasti předávání a zprostředkování dotazů a žádostí členů OSŽ o právní poradenství příslušným odborným oddělením, včetně publikování nejfrekventovanějších aktuálních témat v právní oblasti.

Revizní komise OSŽ – poskytla 42 porad a konzultací (z toho bylo 6 řešeno telefonicky a 36 osobně), těžiště činnosti spočívalo v kontrolní činnosti, kontrole účetních dokladů a s tím souvisejících



materiálů a v metodické pomoci ZO OSŽ.

Republiková rada seniorů OSŽ – poskytla 45 porad a konzultací (z uvedeného bylo 32 řešeno telefonicky a 13 písemně) zejména v oblasti čerpání příspěvků na rekreaci rodinného příslušníka člena OSŽ, jízdních výhod, čerpání příspěvků na činnost Klubů seniorů a k účasti na sportovních akcích pořádaných OSŽ a vztahů Klubů seniorů OSŽ a Republikové rady seniorů OSŽ.

Poskytování právní pomoci uvolněnými funkcionáři ZO OSŽ

Uvolnění funkcionářů poskytli v roce 2015 8830 porad a konzultací (z uvedeného bylo 4265 telefonicky, 3460 osobně, 1105 písemně).

Právní poradenství poskytnuté členům OSŽ, zejména v oblastech pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu povolání u Kooperativa pojišťovny, a. s.; SF/FKSP; domácí zahraniční rekreace, sportovní činnosti; pracovní doby (včetně dovolené, práce přesčas, pracovní pohotovosti), benefitů poskytovatelných zaměstnavatelem (např. životní a doplňkové penzijní spoření apod.), mzdy a náhrady mzdy, problematiky uzavírání kolektivních smluv, kolektivních sporů.

U poskytování poradenství ze strany uvolněných funkcionářů pro členy OSŽ je patrné zlepšení, které je nezbytné v dalším období dále prohlubovat.

Zabezpečování provozu krizové linky, jako časově nepřetržitého právního servisu členům OSŽ, zejména při vzniku MU, při organizování a provozování drážní dopravy za účelem právní ochrany a oprávněných zájmů členů OSŽ, patří mezi základní formy prvotního právního poradenství, má své nezastupitelné místo a jednoznačné, nezpochybnitelné opodstatnění.

Na zabezpečování provozu krizové linky se v průběhu roku 2015 podíleli zaměstnanci ESO OSŽ – ústředí a oddělení BOZP, v součinnosti se smluvními advokáty OSŽ.

V roce 2015 bylo poskytnuto 29 telefonických porad členům OSŽ, včetně těch, které byly aktuální v reálném čase a souvisely se vznikem MU.

Na webových stránkách OSŽ v „Právní poradně“ byly aktuálně zveřejňovány a doplňovány informace z oblasti právního poradenství, ochrany a pomoci, Podpůrného fondu OSŽ, mezd a odměňování a z dalších oblastí. Nejdůležitější články z oblasti právní poradny jsou zpřehledněny v sloupci „DŮLEŽITÉ!“ V současné době je na webových stránkách OSŽ v uvedené problematice zveřejněno 101 souborů o celkové kapacitě cca 24,6 MB.

ESO OSŽ – ústředí organizovalo a metodicky řídilo činnost smluvních advokátů s důrazem na právní pomoc a ochranu členů OSŽ – účastníků MU. Z celkového počtu 22 žádostí o právní pomoc zastoupením v řízení před soudem byli smluvní advokáty zainteresováni ve 20 schválených žádostech, které se týkaly členů OSŽ – účastníků MU.

ESO OSŽ – ústředí pravidelně zpracovávalo a novelizovalo **přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ**. Tento přehled byl mj. zveřejněn ve čtrnáctideníku OSŽ Obzor (č. 11/2015 a v tomto čísle) a průběžně je aktualizován. Na webových stránkách OSŽ – www.osz.org v „Právní poradně“ v sekci „Právní poradenství, ochrana a pomoc“ je umístěn aktuální přehled smluvních advokátů a právníků.

Dalším pokračujícím trendem u členů OSŽ zůstává, že zaměstnanci i přes mnohá upozor-



něním podepisují různé pracovněprávní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali čas na rozmyšlenou, pokud jim není obsah zcela jasný nebo s ním nesouhlasí. V dané situaci se nelze spoléhat na tvrzení zaměstnavatele, že se jedná o pouhou formální záležitost. Zaměstnanci si nadále plně neuvědomují, že podpis jakékoliv písemnosti, zvláště pak dohody (zejména skončení pracovního poměru dohodou, změny pracovní smlouvy, protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP, uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody, dohody o odškodnění pracovního úrazu apod.) může mít do budoucna pro členy OSŽ negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit nebo je lze změnit pouze výjimečně a velice obtížně. U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), které je komplikované napažitelné. Následně dochází k neřešitelným závěrům z hlediska pracovněprávního poradenství.

Na tyto skutečnosti ESO OSŽ – ústředí opakovaně upozorňovalo na webových stránkách a v čtrnáctideníku Obzor č. 6/2015, č. 11/2015, č. 16/2015, č. 23/2015, ze dne 23. 3. 2015, resp. 1. 6. 2015, 17. 8. 2015, 23. 11. 2015 – „Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!“, „Pojištění odpovědnosti zaměstnavance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli“, „Kvalifikační (resp. rekvalifikační) dohoda – upozornění“.

Novými fenomény v pracovněprávních vztazích při poskytování právního poradenství v roce 2015 byly:

- snaha o uplatňování směnek v pracovněprávních vztazích;
- u (re)kvalifikačních dohod – požadování uhrazení dluhu při nesplnění odborných zkoušek zaměstnavatelem;
- snaha o průlom ustanovení zákona č. 89/2012 Sb. (občanský zákoník), ve znění pozdějších předpisů, do pracovněprávních vztahů, zejména při zajišťování náhrady škody jako dluhu zaměstnavance.

Přetrvává trend v oblasti právní pomoci, kdy u členů OSŽ, na základě jejich žádosti o posouzení jejich nároků v pracovněprávní oblasti, odborné oddělení konstatuje evidentní porušení předpisů ze strany zaměstnavatele, ale členové OSŽ v obavách z možné ztráty zaměstnání nebo z možné diskriminace ze strany zaměstnavatele (přímá nebo nepřímá), **nechtějí a nepožadují řešit pracovněprávní spor**. V těchto případech se uplatní svých nároků a zájmů nedožadují, ať již formou podnětu, požadavku, stížnosti, respektive soudní cestou.

Právní poradenství bezplatnou formou, je službou, kterou členové OSŽ velmi intenzivně využívají.

Z ekonomických a sociálních důvodů to bude často jediná možnost, kterou se může člen OSŽ domáhat svých právních nároků, chráněných a oprávněných zájmů.

Přes výše uvedené skutečnosti lze konstatovat, že v roce 2015 byly všechny žádosti o právní poradenství, jak členů OSŽ tak i funkcionářů OSŽ, kvalifikované a bez prodloužení průběžně vyřizovány.

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

¹⁾ Při určení výše škody na věci se vychází z obvyklé ceny v době poškození nebo ztráty a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit.

