OBZOR 20

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

10. 10. 2016 Cena 5 Kč

Ročník 27

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo, a. s., si na svém jednání dne 14. září zvolil tým kolektivních vyjednavačů (Radek Nekola, Bc. Marta Urbancová, Blanka Lomnančíková, Zdeněk Radkovič a Petr Skrečka) včetně rozšířeného týmu (Linda Lišková, Ivana Malounová, Eva Hurychová, Petr Kubička, Pavel Kundrik a Jiří Závora). Předseda PV Radek Nekolauvedl, že základním návrhem PKS 2017 bude stávající platná PKS. Tato slova potvrdil i ředitel Odboru lidských zdrojů Ing. Mojmír Bakalář, který se jednání rovněž zúčastnil, a to spolu s Bc. Věrou Drncovou (vedoucí oddělení personálního).

Radek Nekola mj. krátce představil Analýzu stavu a činností opravárenství ve skupině ČD, a. s., kterou společně zpracoval s tajemnicí PV OSŽ ČD Věrou Nečasovou a asistentkou PV OSŽ ČD Cargo Janou Mulákovou.

Podnikový výbor (PV) OSŽ SŽDC zasedal v Praze, v sídle OSŽ, dne 20. září, tentokrát bez účasti zástupců zaměstnavatele. Při kontrole plnění úkolů PV v rámci sledování problematiky Hasičské záchranné služby otevřel otázku změny kvalifikačních požadavků pro tarifní zatřídění hasičů. Z návrhu zaměstnavatele vyplývá, že značná část hasičů by si potřebovala pro udržení platové třídy buď doplnit vzdělání (přičemž však potřebné odbornosti získávají hasiči průběžně interními školeními), nebo požádat zaměstnavatele o výjimku. PV proto podpořil záměr Výboru OSŽ HZS SŽDC zaslat zaměstnavateli k tomuto návrhu negativní stanovisko.

Předseda PV Mgr. Martin Malý mimo jiné informoval o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem, které se uskutečnilo 19. září a na němž se jednalo například o technologii práce pohotovostních výpravčích v CDP Praha a CDP Přerov a o jejich platovém zařazení.

Podnikový výbor se poté zabýval změnou č. 3, předpisu SŽDC D3, přehledem a plněním plánu akcí BOZP za I. pololetí 2016, změnou plánu akcí BOZP v OŘ Olomouc a OŘ Plzeň. Tyto dokumenty, předložené zaměstnavatelem, vzal podnikový výbor na vědomí bez připomínek. Zazněla i informace o výměně výpočetní techniky na pracovištích SŽDC (výměna již začala a bude probíhat během následujících dvou měsíců).

Dlouhou diskusi vedli členové podnikového výboru o prioritách pro kolektivní vyjednavače OSŽ, ať již co se týká nejsledovanějšího ukazatele, jakým je nárůst mezd, či co se týká kondičních pobytů či profesní odměny.

Správní rada SŽDC projednala dne 23. září přípravu a realizaci oprav nádraží. Pod správu SŽDC přešlo za dva měsíce 1575 budov. Do konce roku proběhnouopravy výpravních budov na osmdesátce nádraží a vyjdou na 166 miliónů korun, uvádí tisková zpráva SŽDC vydaná v úterý 27. 9. 2016. V příštím roce čeká kompletní modernizace výpravní budovy v Břeclavi, Kuřimi, Hradci Králové, Turnově, Lipníku nad Bečvou, Přerově a Sokolově. Vedení společnosti se intenzivně zabývá plány oprav v dalších letech. Konkrétní podoba a harmonogram stavebních akcí při modernizaci nádraží vzejdou z podrobné analýzy.

Rekreační středisko OSŽ v Prudké hostilo ve dnech 23. – 25. září účastníky **výroční konference Českého železničářského esperantského svazu/České sekce IFEF** (ČŽES/IFEF) působící v rámci mezinárodní federace železničářů FISAIC. Význam konference umocňovala přítomnost esperantistů z Rakouska, Francie, Slovenska, jakož i české reprezentace působící v celorepublikovém i celosvětovém esperantském hnutí. Vždyť v rámci FISAIC jsou aktivní esperantisté z 22 zemí a jejich kongresy jsou svými náměty, odbornými přednáškami a doplňkovými akcemi atraktivní nejen pro železničáře. Mezi odbornou část letošní výroční konference lze zařadit prohlídku Zahradní železnice v Drásově. Pro příští rok je 69. kongres IFEF připravován do alsaského Colmaru. **-red-**

Aktuální zpravodajství sledujte na www.osz.org

Předplatné Obzoru na rok 2017

zůstává ve stejné výši jako letos.

Případné změny v odběru nebo v adrese zasílejte, prosím, co nejdříve na adresu:

obzor@osz.org

Návštěva předsedy Senátu Parlamentu ČR v České Třebové

Ve středu 21. 9. 2016 navštívil Českou Třebovou předseda Senátu Parlamentu ČR Milan Štěch. V rámci svého programu navštívil firmy Sintex, a. s., CZ Loko a Depo kolejových vozidel. V DKV diskutoval s vedoucími pracovníky a předsedou ZV OSŽ o současných problémech na železnici i v DKV. Následovala neformální beseda se zástupci odborových svazů ze železničního uzlu Č.Třebová. Zde byl zmíněn i problém výchovy a nedostatku nových kvalifikovaných pracovníků napříč všemi profesemi nejen u ČD, a. s., ale i u ČD Cargo. **M. Hampl**

Výpravčí Hana Francová bude takzvaně „u toho“, když se železniční stanice Úvaly bude přepojovat pod dálkové řízení do Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze na Balabence. Naposledy bude v Úvalech sloužit o přechodové noci z 16. na 17. října 2016. Více informací v rubrice „Navštívili jsme“ na straně 2. *Snímek Michael Mareš*

V Olomouci jednali zástupci středoevropských odborových organizací na železnici o budoucnosti železnice ve střední Evropě

Zástupci odborových železničních centrál zemí střední Evropy se z iniciativy OSŽ sešli v úterý 27. září v Olomouci, aby zde projednali možnosti společného postupu v rámci IV. železničního balíčku, podle něhož by z rozhodnutí EU měla být liberalizována osobní železniční doprava. Přítomni byli zástupci Visegradské skupiny (Polsko, Maďarsko, Česko a Slovensko), jakož i zástupci Srbska, které sice není členem EU ani Visegrádu, ale problémy v železniční dopravě má podobné.

V úvodu shrnul předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša obavy, které má OSŽ z realizace tohoto balíčku. **„Největší problém je v tom, že v rámci liberalizace mohou být menší železnice střední Evropy ohroženy většími a silnějšími železničními správami,“** připomněl Pejša, přičemž konkrétně zmínil nejsilnější evropskou železnici – DB. **„Takovým velkým železnicím nemohou menší železniční správy dostatečně konkurovat.“** Jak dále dodal, velký vliv na dění na evropských železnicích má mezinárodní sdružení evropských odborů na železnici (ETF), v němž by měli zástupci Visegrádu získat větší vliv pro prosazení společných zájmů. K tomuto tématu se ve svých vystoupeních vyjádřili přítomní zástupci odborů na železnicích Maďarska, Slovenska, Polska a Srbska.

Zástupce maďarských odborů Janos Meleg uvítal snahy OSŽ o společný postup v otázce liberalizace železniční osobní dopravy, přičemž připomněl, že v současné situaci jsou odbory jediným subjektem, který může zabránit negativním vlivům, které by mohly s liberalizací přijít. **„Je velice důležité v této věci zaktivizovat všechny zaměstnance železnic a prosadit společný názor na kongresu ETF v příštím roce,“** zdůraznil.

Předseda OZŽ na Slovensku František Zaparanik navázal na slova svého předřečníka, a zdůraznil potřebu jednotného postupu všech odborových centrál na železnicích střední Evropy a dále zviditelnit tuto část Evropy v kontextu celé evropské železniční sítě.

(Pokračování na str. 3)

Společnost DPOV oslavila deset let svého trvání

Příjezdem rekonstruovaného motorového vozu „Stříbrný šíp“ (M 260.001) na přerovské nádraží byly pod heslem „Zpátky na koleje“ zahájeny oslavy 10 let trvání DPOV Přerov.

Tato dceřiná společnost Českých drah organizačně vznikla 1. ledna 2007 a po nelehkých začátcích se vypracovala na předního opravce železničních kolejových vozidel, známého nejen v České republice, ale i v okolních státech, především v Polsku. V krátkém projevu před zaplněným zasedacím sálem v DPOV Přerov to prohlásil první náměstek ministra dopravy a šéf dozorčí rady Českých drah Milan Feranec, který do Přerova zavítal spolu se zástupci vedení Českých drah. **„DPOV má úchvatnou minulost, věřím, že i budoucnost této firmy bude skvělá. Udělám pro to vše,“** dodal Feranec.

Spolu s ním přijeli Stříbrným šípem i člen představenstva ČD František Bureš, který v DPOV působil v minulosti jako ředitel, a Roman Kott, současný ředitel DPOV. Přítomni byli i zástupci města Přerov, jakož i zástupci OSŽ v čele s předsedou Jaroslavem Pejšou. V krátkých projevech ocenili řečníci úroveň společnosti, kterou, jak řekl František Bureš, tvoří především lidé. **„Děkuji jim za jejich práci, bez níž by firma nebyla tím, čím je,“** řekl Bureš.

(Pokračování na straně 2)

Mezi vystavenými exponáty byla k vidění historická parní lokomotiva 314.303 i jednotka pendolino.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Pokud se nám podaří navrhnout jednoho kandidáta na post ve vedení ETF, máme šanci zvrátit současný nepříznivý stav v železniční dopravě.“

Hovoříme s **KRYZSTOFEM KNAPIKEM,** předsedou Federace železničních odborářů v regionu Malopolsko

Malopolský region zahrnuje tři polská vojvodství (obdoba českých krajů) **na východě Polska. Jaké největší problémy se vyskytují v tomto regionu v železniční dopravě?**

Nejzásadnějším problémem, a to nejen Malopolska, ale celého Polska, je nedostatek finančních prostředků na železnici všeobecně, ať už je to na údržbu infrastruktury, či na vlastní provoz. Minulá polská vláda s financemi na železnici zacházela nehospodárně – špatně investovala – a z toho pramení současné problémy nedostatku financí. Jako příklad špatných investic lze uvést nákup dvaceti souprav Pendolina, které v současné době jezdí na 280 km dlouhé trati z Krakova do Varšavy, přičemž jeho maximální možná rychlost není využita. Rychlostí 200 km/h jezdí pouze na 15 km této tratě, zbytek pouze rychlostí 160 km/h. Pendolino navíc nemá naklápěcí skříně, není zde WIFI ani možnost zachytit signál pro mobilní telefony.

Mají polské odbory dostatek sil k tomu, aby mohly tuto nepříznivou situaci na železnici zvrátit?

Popravdě řečeno, síla odborů je v tomto případě nedostačující, odbory ztratily nejvíce vlivu za minulé pravicové vlády. Současná vláda sice dialog s odbory vede, preferuje však hnutí Solidarita, které je víceméně politickým uskupením a problémy zaměstnanců jsou v případě Solidarity až na druhém místě. Potěšující však je, že bylo obnoveno jednání tripartity, které za minulé vlády prakticky neexistovalo. V tripartitě mají zastoupení nejen zástupci Solidarity, ale také zástupci naší Federace železničních odborářů a také Federace strojvůdců. Takže existuje jakási šance pohnout s těmi největšími problémy.

Na jednání odborových organizací na železnici, které se týkaly zemí Visegrádské skupiny (27. září v Olomouci) **bylo přijato usnesení, že Visegrádská skupina bude prosazovat do vedení ETF** (Evropská federace pracovníků v dopravě) **kandidáta ze zemí Visegrádské skupiny a Srbska. Jak by se prosazení tohoto kandidáta mohlo projevit v situaci středoevropských železnic?**

Pokud se nám podaří prosadit jednoho kandidáta (Jaroslava Pejšu, předsedu OSŽ) na post ve vedení ETF, máme šanci zvrátit současný nepříznivý stav, kdy železniční dopravě „velí“ silné evropské železnice, zejména DB. V lednu 2017 budeme o této otázce jednat za přítomnosti nejen železnic Visegrádské skupiny, ale i Srbska, Chorvatska, Ukrajiny a Makedonie. Věřím, že se na navrženém kandidátovi shodneme, a že se podaří přinejmenším zbrzdit současný stav, kdy velké železnice rozhodují a „malé“ se musejí podřizovat.

Jaké hlavní věci by se tedy v dohledné budoucnosti měly změnit na evropských železnicích?

Především je to úprava evropské legislativy v otázkách liberalizace železnice, zrovnoprávnění silniční a železniční dopravy (železnice hraje spíše „druhé housle“) a tím posílení železniční dopravy nejen v západní, ale i ve střední, potažmo ve východní Evropě.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Společnost DPOV oslavila deset let svého trvání

(Dokončení ze str. 1)

Rovněž současný ředitel Roman Kott nešetřil chválou: **„V začátcích byla společnost několikrát ve velkých problémech, vždy se však dokázala zvednout a jít dál. Děkuji všem, kteří se na tom podíleli.“**

Také předseda OSŽ Jaroslav Pejša vzpomněl nelehkých začátků společnosti. **„Byl jsem u prvního vyjednávání o kolektivní smlouvě, bylo to složité. Jsem rád, že si vedení firmy váží svých zaměstnanců.“**

DPOV má svá hlavní pracoviště v Přerově, Nymburce a Veselí nad Moravou, další její působiště jsou v Olomouci, Valašském Meziříčí a Břeclavi. Celkem v DPOV pracuje 450 zaměstnanců.

Desáté výročí jejího vzniku bylo pojato ve velkém stylu, nechyběla výstava současných i historických lokomotiv a hnacích vozidel v areálu DPOV, kde velkou pozornost budil novotou zářící Stříbrný šíp, opravený v Nymburce. Areál DPOV byl po celé odpoledne zdarma přístupný veřejnosti za účinkování hudebních skupin Inflagranti, Jelen a No Name, nechyběl ani příjezd parní lokomotivy 464.202 s historickými vozy a jízdy „Hurvínkem“ M 131 po areálu železniční stanice Přerov. Přístupné bylo i zdejší vyhlášené modelové kolejiště. Celou akci uváděl rozhlasový a televizní moderátor Václav Žmolík, známý svojí láskou k železnici.

–čas–

Přes Vnorovy již zase jezdí vlaky

Více než čtrnáct dní (od 13. září do 28. září 2016) trvala výluka vlakové dopravy na trati mezi Strážnicí a Veselím nad Moravou. Vlaky zde přestaly jezdit v důsledku srážky traktoru s osobním vlakem na přejezdu nedaleko zastávky Vnorovy a následného vykolejení nehodového jeřábu ČD. Celá tato událost byla široce komentována sdělovacími prostředky, reportáž z vyprošťování vykolejeného jeřábu je i na webu OSŽ ze dne 24. září.

V současné době vlaky na předmětné trati opět jezdí. Doprava byla obnovena ve středu 28. září, krátce po osmnácté hodině, kdy byla ukončena i náhradní autobusová doprava. Ne však úplně, neboť na trati i po obnovení provozu probíhaly opravné a kontrolní práce. **„V úseku Strážnice – Veselí nad Moravou se opravují přejezdová zabezpečovací zařízení po nehodě vlaku s traktorem. Z tohoto důvodu se budou vlaky v tomto úseku zhruba o 5–10 minut zpožďovat, přičemž jeden pár vlaků každý den nahradíme v úseku Hodonín – Veselí nad Moravou autobusy,“** popsala situaci na trati po obnovení provozu tisková mluvčí ČD Monika Bezuchová. Podle jejích dalších slov nebyla v době obnovení provozu známa příčina vykolejení drážního jeřábu a ze strany SŽDC a Drážní inspekce byla upřesňována i výše celkové škody na trati, vykolejeném vlaku i nehodovém jeřábu. **„Výši škody budeme moci odhadnout až poté, co nám vyčíslí své služby všichni dodavatelé prací – tedy SŽDC** (připravovala speciální komunikaci, odstraňovala a navracela zpět koleje, atd.) **a také firma, která poskytla speciální kolový jeřáb. Výši škody nám také pomůže určit tzv. komisionální prohlídka obou vlaků – jak drážního jeřábu, tak ´nabourané´ Regionovy** (po nehodě s traktorem)“, uzavřela Bezuchová. **–čas–**

120 tun vážící vykolejený jeřáb musel být vyproštěn automobilovým jeřábem o nosnosti 700 tun.

PŘEDSTAVUJEME

Zbyněk Svoboda:
„Je potřeba změnit náhled zaměstnavatelů na školství i na výchovu učňů.“

Vnímavý, charismatický, aktivní, tak na mě (na první pohled) zapůsobil elektromechanik ústeckého SOKV (ČD Cargo) Zbyněk Svoboda. Na dráze pracuje nepřetržitě od roku 1984 a pořád, jak sám zdůrazňuje, ve stejné profesi a ve stejném depu. **„Kdysi to bylo klasické lokomotivní depo bývalé Severozápadní dráhy, ale postupně se to přejmenovávalo – na DKV a pak na SOKV. Teď jsme provozní jednotkou ČD Cargo. Takže přes třicet let už pracuji tady v depu na jednom místě, a vlastně i v jedné dílně,“** vypráví. Když ukončil základní školu a rozhlížel se, kam dál, padla volba na obor elektromechanik strojních zařízení. **„Vyučil jsem se v SOUŽ Sobědruhách u Teplic, ale že bych byl od mládí zaníceným elektromechanikem, to se říct nedá. Tak nějak to přišlo samo...,“** vzpomíná.

Dnes pracuje v dílně, kde se opravují mechanické rychloměry. **„Lze říct, že se teď nejvíc točím kolem rychloměrů,“** směje se. Pracuje v denních nerovnoměrných směnách, na tzv. krátký, dlouhý týden, a v současnosti je bez parťáka. **„Kolega mně odešel do důchodu a zatím jsem zůstal na směně sám, vlastně už dva mí kolegové odešli do důchodu,“** říká s tím, že sehnat kvalitní náhradu, tedy dobrého elektromechanika, je dnes nadlidský úkol. **„Najít mladého elektromechanika je skutečně problém,“** konstatuje. **„Byť si nestěžuji, tak na mzdu nikoho nenalákáme. Dneska ti mladí mají trošku jinou představu o platech – když přijdou, tak chtějí rovnou pětadvacet, což tady ze začátku vůbec nehrozí,“** pousměje se. **„I když na druhou stranu, já mám na dílně relativně čistou práci, ale velká správkárenská činnost je většinou špinavá práce. Dneska už na tuhle práci musí být srdcař,“** povzdechne si, **„protože přijít a zjistit, že mám 18 000 Kč základ a nějakých patnáct tisíc čistého, to není zrovna terno.“**

Na benefity garantované kolektivní smlouvou (PKS ČD Cargo) ale nedá Zbyněk Svoboda dopustit. **„Kondiční pobyty jsou dobrým benefitem, ale ty jsou až po dvaceti letech práce, což samozřejmě tomu mladému člověku nic moc neřekne. Ale penzijní připojištění je velmi atraktivní, a také kapitálové životní pojištění je slušným benefitem, škoda jen, že už nově nastupující nedostanou režíjku, určitě by to byl výrazný motivační prvek pro práci u ČD Carga,“** přemýšlí. **„A pro nás, pro zaměstnance, je dobrým benefitem být v odborech, být prostě odborově organizovaný. Díky tomu máme takzvanou pojistku na blbost** (pojistka za škody způsobené zaměstnavateli). **Ta je ohromně levná a tím pádem pro zaměstnance i zajímavá. A velkým plusem odborařiny je i to, že se někdo za vás postaví a zajistí vám slušnou kolektivní smlouvu, v zákoníku práce to totiž hodně skřípe.“**

Zbyněk Svoboda už pomalu patří k inventáři ústeckého SOKV, vnímá tak pochopitelně i problémy, se kterými se potýká opravárenství, tedy především s nedostatkem kvalitních opravářů. **„Kraj a krajské školství, respektive střední školství a učiliště, a především pak zaměstnavatelé, se musí konečně naučit efektivně vychovávat nové odborníky, bez nichž se neobejdeme,“** říká rezolutně. **„Do dneška si všichni zaměstnavatelé své zaměstnance vybírali, včetně dráhy, z úřadů práce, učně si nevychovávali a učňovské školství de facto zaniklo. Je tedy potřeba změnit náhled jak samotného školství, tak i zaměstnavatelů, na výchovu učňovského dorostu, aby spolu tyto instituce začaly více spolupracovat, aby vyhledávaly své nové budoucí zaměstnance právě už v technických školách a učilištích, a to je další z věcí, co se na kraji musí změnit,“** říká dále Zbyněk Svoboda, lídr kandidátky ČSSD (za okres Ústí nad Labem) do zastupitelstva Ústeckého kraje.

Jak Zbyněk Svoboda dodává, propaguje železnici a odbory, kudy chodí. **„To je ostatně i smyslem mého počínání. Pokud budu zvolen, chtěl bych se dostat do malé krajské tripartity a tam hájit zájmy zaměstnanců, nejenom železničářů. Chtěl bych se podílet i na vyjednávání mezi zaměstnanci, zaměstnavateli a krajem co se týče lepších sociálních, pracovních i mzdových podmínek. Protože, co si budeme vyprávět, Ústecký kraj patří mezi nejchudší kraje, je zde druhá nejvyšší nezaměstnanost v republice a máme tady ve srovnání s ostatními kraji i nízkou průměrnou mzdu a i to je třeba změnit.“**

Jak tak Zbyňka Svobodu poslouchám, musím potvrdit, že mu rozhodně nechybí přehled a kuráž. Prostě, kdo ve volbách 7. a 8. 10. 2016 volil Zbyňka Svobodu do zastupitelstva Ústeckého kraje, neprohloupil. **Michael Mareš**

Železniční stanice Úvaly se po dokončení stavby „Modernizace traťového úseku Praha–Běchovice – Úvaly“ změnila k nepoznání. Je rozhodně mnohem bezpečnější než dříve.

NAVŠTÍVILI JSME

Úvaly

Mezi 2. a 17. říjnem 2016 dojde k postupnému zapojování železničních stanic od Velimi (ta byla zapojena jako první v noci z 2. na 3. 10.) po Úvaly (ta přijde na řadu jako poslední, přepojena bude v noci z 16. na 17. října) pod dálkové řízení do CDP (Centrální dispečerské pracoviště) v Praze na Balabence, potvrdil to mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Po mnoha letech tak v Úvalech už nebudou sloužit výpravčí. **„Nicméně po určitou dobu ještě například ve stanicích Pečky a Poříčany zůstanou naši provozní zaměstnanci,“** dodal Marek Illiaš.

Úvaly se po dokončení stavby „Modernizace traťového úseku Praha–Běchovice – Úvaly“ změnily takřka k nepoznání. Kromě celkové modernizace stanice došlo k mnoha úpravám ve prospěch cestujících. Namátkově lze zmínit vybudování nového prvního nástupiště směrem k silničnímu přejezdu a výstavbu nového podchodu pod tratí (u přejezdu), či prodloužení původního podchodu (k ostrovnímu nástupišti) na druhou stranu tratě, čímž došlo k dalšímu propojení obou částí železnicí rozděleného města. V rámci stavby Modernizace traťového úseku Praha–Běchovice – Úvaly byla provedena celá řada úprav směřujících jak ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, tak i k uvedení železničního svršku a spodku do normového stavu. Konkrétně byla provedena rekonstrukce celého železničního svršku, včetně odvodnění, rekonstrukce železničních mostů, podchodů, propustků, opěrných zdí. Například v Úvalech byla provedena rekonstrukce stávající technologické budovy pro umístění železniční technologie i stavební úpravy ve stávající výpravní budově železniční stanice Úvaly.

Podchod k ostrovnímu nástupišti je nově vyzdoben kresbami a texty z historie Úval. Dočíst se tak můžete o dopadech Třicetileté války, která se zdejším krajem několikrát prohnala (většina měst přestala existovat), či o Úvalském viaduktu, zvaném Devět oblouků (nebo také Devět kanálů), který je jednou z nejpozoruhodnějších staveb železničního koridoru v Čechách. Byl postaven pod vedením inženýra Jana Pernera v roce 1844 v rekordně krátkém čase, za 8 měsíců, a je dlouhý 165 metrů. Na stěnách podchodu jsou zobrazeny i historické postavy, jež se do úvalské historie zapsaly v dobrém i ve zlém, za zmínku určitě stojí osobnost prvního československého prezidenta T. G. Masaryka, který několikrát v roce 1919 pobýval na zámku v Kolodějích, odkud podnikal vyjížďky na koni do okolí. Díky tomu jej překvapení obyvatelé Úval mohli i osobně pozdravit. Kresby z historie Úval mohly na stěnách podchodu vzniknout díky dohodě SŽDC se zástupci města. **„Město tedy zdarma dostalo plochu pro vlastní prezentaci a na vlastní náklady výzdobu podchodu udržuje,“** uzavřel Marek Illiaš. **Michael Mareš**

Na snímku je nová část podchodu k ostrovnímu nástupišti.

V Úvalech vyrostlo například první nástupiště vedoucí k podchodu pod tratí (na snímku) u železničního přejezdu, který spojuje ulice Pražskou a Husovu s Náměstím Arnošta z Pardubic.

VŠIMLI JSME SI

● **DESÍTKY MILIONŮ** korun hodlají ušetřit České dráhy úsporami energie, potřebné na osvětlení a vytápění budov. Půjde především o depa a administrativní objekty, které po prodeji části závodu zůstaly v majetku národního dopravce. Výběr budov pro pilotní projekty proběhne letos, samotná realizace pak příští rok. Návratnost musí být maximálně 5 let. Například při kompletní výměně osvětlení v depu přitom může být úspora až 50 % a návratnost dva roky. Tento projekt je prováděn na základě memoranda, které ČD uzavřely se společností ČEZ, která ponese veškeré náklady na investice, s touto akcí spojené.

● **PŮLROČNÍ VÝLUKA** na trati mezi Zábřehem na Moravě a Hanušovicemi byla ukončena v pondělí 3. října. Současně ale provozovatel dráhy – Správa železniční dopravní cesty, vyhlásil, že v úseku Hanušovice – Jeseník výluku prodloužil od 4. října 2016 nepřetržitě do 7. listopadu 2016. Příčinou prodloužení výluky je pokračování stavebních prací při rekonstrukci železniční stanice Hanušovice a odstranění propadu rychlosti v traťovém úseku Jindřichov na Moravě – Lipová Lázně. Všechny vlaky na trati č. 292 Hanušovice – Jeseník, č. 294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem a č. 025 Hanušovice – Dolní Lipka (Lichkov) zde proto budou až do do 7. listopadu nahrazeny autobusy (na trati 025 až do 4. prosince 2016).

● **HRADLOVÝ PŘÍSTROJ** řídící žst. Česká Kamenice, který sloužil a umožňoval stavět vlakové cesty nejen na hlavní trati, ale pamatoval i provoz na lokálce Česká Kamenice – Kamenický Šenov – (Česká Lípa, Střelnice) jde definitivně do důchodu, 16. září právě ležel na „marách“ před dopravní kanceláří v České Kamenici. Snímek Martin Kubík.

● **SOUČÁSTÍ** rozsáhlé rekonstrukce železničního mostu v Ledči nad Sázavou v km 33,178 tratě Kácov – Světlá nad Sázavou (regionální trať SŽDC č. 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou) je též výměna železničního svršku a spodku na trati v okolí. Na snímku odstraněný starý svršek v zastávce Horní Ledeč. Stav ze dne 26. 8. 2016 na snímku Tomáše Martínka.

● **SILNÝ VÍTR** lámal v úterý 4. října na Liberecku stromy a způsobil tak problémy v dopravě. Vítr o rychlosti 80 km/h, který v nárazech překračoval rychlost 100 km/h, zastavil mimo jiné i lanovku na Sněžku (a to na obou úsecích) či kabinovou lanovou dráhu ČD na Ještěd. Nejzávažnějším případem, při kterém asistovali hasiči, byl pád stromu na koleje poblíž Kryštofova údolí. Do stromu narazil rychlík, který následně zastavil přímo uprostřed viaduktu. Všech 33 cestujících na Českou Lípu muselo podle mluvčí hasičů Zdeňky Štrauchové počkat na náhradní lokomotivu.

ZE SVĚTA

Švýcarská dráha zruší do roku 2020 1400 pracovních míst

Úsporný program „RailFit 20/30“, který šéf Švýcarské spolkové dráhy (SBB) Andreas Meyer zveřejnil 22. září, předpokládá zánik 1400 pracovních míst a každoroční snížení nákladů o 1,2 miliardy franků do roku 2020. Rušení míst, jež má započít od konce roku 2017, má postihnout hlavně administrativu, ale i obory informačních technologií a dokonce i strojvůdce, zejména v nákladní, ale i osobní dopravě, uvedl švýcarský deník Neue Zürcher Zeitung.

Úsporná opatření mají omezit zadlužení SBB a zároveň i umožnit další rozvoj a inovace kolejové dopravy. Například zaniknou místa v pokladnách, neboť stále méně jízdenek se kupuje tradičním způsobem. Celkové systémové náklady dráhy stouply více, než rostly zdroje z veřejných prostředků, upozornilo vedení SBB. Cestující veřejnost však z důsledků úsporných opatření nic nepocítí, ujistil vedoucí projektu Geyer. Spokojenost zákazníků, bezpečnost a kvalita mají dle jeho slov i nadále nejvyšší prioritu.

Oznámená opatření ostře kritizoval Odborový svaz dopravního personálu (SEV) a organizace Transfair. Zatímco Transfair projevila ještě jisté pochopení pro reorganizaci s ohledem na technické a hospodářské změny, SEV odmítl program jako „zcela pochybný“. U „Railfit 20/30“ se jedná „o čistě likvidační program, který postihne celé profesní skupiny, jež jsou pro spolehlivý a bezpečný provoz dráhy nepostradatelné, jako například průvodčí,“ prohlásil SEV.

Odboráři chtějí v příštích týdnech pořádat v celém Švýcarsku shromáždění a stanovit další postup. **„Nepochybně dojde k odporu,“** zdůraznil místopředseda SEV Manuel Avallone. Za povážlivou okolnost označilo vedení SEV i to, že SBB chce šetřit na nejohroženějších pracovnících, neboť vypovědělo úmluvu s penzijní pokladnou o pracovní invaliditě. Tímto krokem zanikne ochrana zaměstnanců, kteří už u dráhy ze zdravotních důvodů nedostanou žádnou práci a mohou být masově propouštěni. **Jan Hála**

Stát podpoří DB Cargo a VTG u „tichých“ nákladních vozů

Spolkové ministerstvo dopravy startuje projekt, který má vyvinout tišší nákladní vozy. Za tím účelem poskytne 17 mil. eur. Projekt by měl být ukončen v roce 2018 a má snížit hluk na železnici do roku 2020 na polovinu. Výzkumný projekt „Innovativer Güterwagen“ (Inovativní nákladní vůz) získaly DB Cargo a nájemce nákladních vozů a logistická společnost VTG. V rámci projektu mají být vyvinuty různé typy vozů, které budou tišší a budou mít nižší spotřebu energie – jako například vozy pro přepravu aut, vozy pro přepravu kontejnerů, plošinové vozy či také cisternové vozy. V roce 2018 by měl probíhat zkušební provoz. Výzkum zahrnuje inovativní podvozky, které snižují opotřebení kolejí v obloucích. Pro snížení hluku by měly být zabudovány a zkoušeny různé komponenty, jako např. ochrana proti hluku ve spojitosti s „šeptajícími“ brzdami, které výrazně snižují zdroj hluku. Rovněž možnost používání GPS, senzorů na dohled nad nákladem atd.

Z Transportweb, 19. 9. 2016, zpracoval **–sh–**

Ve Švýcarsku se otevřela debata o dálkových autobusových linkách

S požadavkem na otevření trhu veřejné dopravy pro dálkové autobusy přišel v srpnu švýcarský poslanec Lukas Reimann. Chce umožnit provoz vnitrostátních dálkových autobusů a tím donutit Švýcarské dráhy (SBB) ke změně cenové politiky. To však narazilo na velký odpor u spolků pro veřejnou dopravu a ochranu přírody. Po případné liberalizaci by se zhroutily příjmy SBB z dálkové dopravy, což by ohrozilo celý systém veřejné dopravy. Část dálkové dopravy SBB je totiž výdělečná a nepotřebuje dotace. Podle sdělení zástupců těchto spolků by docházelo „k vyzobávání rozinek“ na úkor drah. Autobusy by mohly nabídnout nižší ceny, protože neplatí žádné poplatky za užití silnic, na rozdíl od železnice. V současnosti mohou být v dálkové autobusové dopravě do Švýcarska vedeny pouze mezinárodní linky, vnitrostátní doprava je zákonem zakázána.

Z 20 Minuten, 9. 8. 2016 zprac. **Martin Hájek**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 39 – 1. 10. 1991

Úvodní článek nazvaný **„O budoucnosti železnice“**, psaný formou rozhovoru s ústředním tajemníkem OSŽ M. Janáčkem, informuje o semináři k restrukturalizaci ČSD, zorganizovaném federálním ministerstvem dopravy. Semináře se zúčastnili představitelé ČSD a odborových centrál na železnici a mohli na něm prezentovat své názory k předloženému materiálu. **„Je potěšitelné, že hospodářští pracovníci do jednoho bojovali o železničáře, o jeho objektivní sociální zařazení a ohodnocení, takže v podstatě nebyl rozdíl mezi postojem odborů a hospodářských pracovníků,“** uvádí se v rozhovoru. Na jednání mimo jiné zaznívaly námitky odborů ke způsobu „zeštíhlování“ na železnici, neboť se nevychází ze skutečných objektivizovaných potřeb, ale z tvrdého plošného snížení stavů. Zároveň bylo dohodnuto, že se tak nadále postupovat nebude, ale že se do konce roku 1991 zpracuje objektivizace norem práce. Zástupci OSŽ dále vyjádřili nesouhlas s předloženým sociálním programem, neboť v něm postrádali mimo jiné zmínku o pracovnících, kteří na ČD zůstanou a kteří stále postrádají kvalitní mzdovou soustavu.

V článku **„OSŽ odmítá nechat se vtáhnout do boje o moc“** je zdůvodněno, proč OSŽ nepodpořilo stávkovou pohotovost, vyhlášenou zbylými šesti odborovými svazy v dopravě. Důvody protestu jsou sice totožné s výtkami OSŽ (neexistence dopravní politiky, chybějící základní právní normy ČSD či neřešení organizační struktury ČSD aj.), podle názoru OSŽ se však odbory v čele s Federací strojvůdců nechaly vtáhnout do boje o moc a prestiž na Ústředním ředitelství ČSD, na ministerstvu dopravy a ve vládě.

Na první stránce se dále dočteme o jmenování nového ústředního ředitele ČSD – od 25. 9. 1991 se jím stal Ing. Jan Hampl. Obzor dále informuje o jednání některých odvětvových sekcí OSŽ. Na jednání federální sekce OSŽ služby 24 (elektro) například zazněl požadavek na rozšíření počtu profesí, které by měly mít nárok na delší dovolenou a také povzdech nad malou informovaností na pracovištích.

Obzor č. 40 – 8. 10. 1991

V rubrice „Co se děje v ústředí“ na straně 1 zaujme titulek **„Železnice vře“**, v němž je opět vysvětlován postoj OSŽ ke stávkové pohotovosti vyhlášené šesti odborovými centrálami na železnici. **„Přes řadu výhrad k postupu a některým rozhodnutím ministra dopravy se Ú OSŽ neztotožňuje s úsilím FS dosáhnout jeho odstoupení,“** uvádí se v článku s poznámkou, že paradoxem je i ten fakt, že k vyhlášení stávkové pohotovosti se přihlásila i Unie železničních zaměstnanců, v jejímž čele stojí ti, kteří z titulu svých hospodářských funkcí mají v povinnostech všechny stávající problémy ČSD řešit.

Obzor dále přináší názory nového ústředního ředitele Ing. Jana Hampla z tiskové konference po jeho nastoupení do funkce. Jan Hampl bezprostředně po svém nástupu do funkce odvolal – kromě prvního náměstka – všechny zbývající náměstky a ředitele odborů. Zdůraznil, že důvody nebyly politické nebo stranické, ale čistě jen profesní. Řekl, že požaduje, aby v těchto funkcích byli lidé schopní prosadit takové změny, které povedou k prosperitě železnice. **„Veškerá má rozhodnutí i rozhodnutí týmu mých spolupracovníků budou podřízena jednotnému, jedinému a hlavnímu kritériu – kritériu ekonomickému,“** zdůraznil Ing. Hampl.

Obzor přináší i informaci o tom, že Federace strojvůdců (FS) trvá na odstoupení ministra dopravy a pokud tak ministr do 27. 9. neučiní, bude vyhlášena stávka (předpokládaná délka v článku není uvedena). Po jednání s prezidentem Václavem Havlem se FS rozhodla stávku zkrátit na jednu hodinu.

Na straně 3 je uveřejněna obsáhlá reportáž z trati Otrokovice – Vizovice s názvem **„Jak vyrobit rentabilní trať“**. Na této trati totiž došlo od 18. srpna 1991 k rozšíření osobní dopravy poté, co u Dopravního podniku Zlín byly zvýšeny ceny jízdenek. Zásluhou iniciativy zdejších železničářů bylo zavedeno 65 motorových osobních vlaků s výhodnými přípoji, které mohly cenově konkurovat dosud zavedenému přepravci. Jak se v článku uvádí, **„trať bude mít ve své části mezi Otrokovicemi a Zlínem nejhustší osobní dopravu v celé síti ČSD. Nevyrovná se jí ani trať Praha–Smíchov – Beroun, kde jezdí 62 osobních vlaků.“**

V čísle 40 Obzor uvedl první díl nově zavedené rubriky **„Co vám ztrpčuje život ve vaší profesi“**, která byla tentokrát věnována vlakovým četám. **„Průvodčí a vlakvedoucí osobní dopravy dělají ve vlaku vlastně policajty, a to bez jakýchkoli pomůcek a právní ochrany,“** uvádí se v článku mimo jiné. Podle autora textu by měli dostat zpět statut ochrany veřejného činitele a také by si zasloužili vyšší platové ocenění.

Zdeňka Sládková

V Olomouci jednali zástupci středoevropských odborových organizací na železnici o budoucnosti železnice ve střední Evropě

(Pokračování ze str. 1)

„Na Slovensku v současné době máme největší problém s tím, že po nedávných volbách není dosud stabilizovaná situace na příslušných ministerstvech, což se neblaze odráží v dalším vývoji na slovenských železnicích,“ přiblížil problémy slovenských železnic Zaparanik, přičemž jako nejdůležitější v současné době na Slovensku označil potřebu zahrnout do liberalizace osobní dopravy i regionální tratě. **„Odborové združenie železničiarov** (OZŽ) **má připraven v tomto směru balíček návrhů, čeká však na nového ministra dopravy, jehož místo dosud po nedávných volbách není plnohodnotně obsazeno.“**

Kryzstof Knapik, zástupce polských odborů, připomněl, že i v Polsku existují problémy, zejména v malé konkurenceschopnosti polských železnic vůči železnici DB. **„Na vedoucích místech v polské vládě však nyní sedí lidé, kteří mají o železnici zájem, stejně jako zástupci odborů. Předchozí vláda ale dělala velké chyby, které nyní řešíme,“** připomněl například nehospodárnost, s níž bylo nakoupeno pro polské železnice dvacet souprav pendolino.

Předseda srbského odborového svazu pracovníků železnic, Dragan Randelovič, zdůraznil, že v Srbsku se v současné době sice poměrně značně investuje do železniční infrastruktury, na druhé straně však vláda hodlá zrušit 800 km nerentabilních železničních tratí. **„Usilujeme o to, abychom dosáhli úrovně středoevropských železnic, abychom po vstupu do EU nemuseli dohánět velké zpoždění,“** dodal, přičemž připomněl fakt zaostalého parku osobních železničních vozů na srbských železnicích.

V další části jednání se zástupci jednotlivých zemí shodli na tom, že v dohledné budoucnosti je nutné jasně stanovit priority, které bude potřeba řešit na kongresu ETF, který proběhne v květnu 2017. **„Musíme se pokusit ovlivnit evropskou legislativu, zejména v oblasti bezpečnosti na železnici,“** připomněl v této souvislosti Jaroslav Pejša. Maďarský zástupce Janos Meleg zdůraznil, že je nutné sjednotit společné požadavky železničních odborů ve střední Evropě a zapracovat je do návrhu rezoluce pro kongres ETF. **„Nejdůležitější je prosadit zájmy samotných zaměstnanců železnic,“** dodal Meleg. Nutnost respektovaného zástupce železnic na evropském kongresu ETF zdůraznil Kryzstof Knapik z Polska. František Zaparanik (OZŽ – Slovensko) navrhnul do funkce viceprezidenta ETF Jaroslava Pejšu. **„Je to kvalifikovaný odborník jak v odborových otázkách, tak i s dostatečným přehledem o potřebách železnice v našem východoevropském regionu.“** S tímto návrhem vyjádřili souhlas všichni přítomní zástupci odborů na východoevropských železnicích. Jaroslav Pejša na tuto nabídku odpověděl v tom smyslu, že OSŽ je schopno tuto záležitost řešit personálně i finančně. **„V příštím roce pořádá OSŽ sjezd, na kterém bude zřejmě zvolen nový předseda. Chtěl bych tuto funkci předat někomu mladšímu, takže bych se mohl naplno věnovat případné práci jako viceprezident ETF,“** vysvětlil Jaroslav Pejša.

Pohled na účastníky zasedání při projevu předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši (stojící).

V závěru odsouhlasili účastníci jednání návrh Jaroslava Pejši, aby veškeré podněty, vzešlé z jednání byly projednány na širším plénu zúčastněných odborových složek a jednotlivé závěry předloženy ke schválení na jednání, které by se mělo uskutečnit před zahájením kongresu ETF.

Miroslav Čáslavský

INFORMACE

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2017

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 2. prosince 2016 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2017.

O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze požádat na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Dále oznamujeme, že s účinností od 1. ledna 2017 je do Sdružení FIP přijata železniční společnost Koleje Dolnoslaskie S.A. (KD). U této železniční společnosti bude prováděna pouze minimální výměna – tj. jízdní doklady bude možné zakoupit na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného.

U železniční společnostiŽeleznice Srbije (ŽS – Srbská republika) došlo k reorganizaci a nově má ve své kompetenci záležitosti jízdních výhod akciová společnost pro osobní dopravu „Srbija Voz“. Z tohoto důvodu bude s účinností od 1. ledna 2017 na jízdních dokladech FIP nový název Akcionarsko društvo za železnički prevoz putnika „Srbija Voz“ (SV). Nárokovost na jízdenky FIP zůstává zachována beze změn.

Šárka Pupíková, ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Úřad pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) (1/2)

Vážení čtenáři,

v následujících čtyřech vydání čtrnáctideníku OBZOR Vám přiblížíme problematiku spojenou s ochranou osobních údajů. První dva články jsou věnované instituci, která tuto problematiku zabezpečuje, a to **Úřadu pro ochranu osobních údajů** (ÚOOÚ). V první části bude sděleno, na jakých principech ÚOOÚ pracuje, a ve druhé si přiblížíme jeho činnost na základě příslušných zákonů. Třetí článek bude věnován problematice kamerového systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů a poslední, čtvrtý článek se bude zabývat problematikou provozování kamerových systémů na pracovišti.

Úřad pro ochranu osobních údajů (se sídlem: Pplk. Sochora 27, 170 00 Praha 7) byl zřízen 1. června 2000 jako nezávislý ústřední správní orgán vykonávající působnost dozorového úřadu pro oblast ochrany osobních údajů a je nezávislým orgánem. Činnost ÚOOÚ je vymezena zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (dále jen „ZOOÚ“), a některými dalšími zákony. Smyslem ZOOÚ je Listinou základních práv a svobod (dále jen „LZPS“) zaručené právo na ochranu občana **před neoprávněným zasahováním do jeho soukromého a osobního života a neoprávněným shromažďováním, zveřejňováním nebo jiným zneužíváním osobních údajů.** V současné společnosti je vlivem rozvoje informačních technologií toto právo stále více narušováno.

Působnost ÚOOÚ se týká rovněž odborových organizací a jejich činnosti jako právnických osob a v odpovědnosti jednotlivých funkcionářů.

ÚOOÚ je orgánem, který:

- **provádí** dozor nad dodržováním povinností stanovených zákonem při zpracování osobních údajů,
- **vede** registr zpracování osobních údajů,
- **přijímá** podněty a stížnosti na porušení povinností stanovených zákonem při zpracování osobních údajů a informuje o jejich vyřízení,
- **zpracovává** a veřejnosti zpřístupňuje výroční zprávu o své činnosti,
- **vykonává** další působnosti stanovené mu zákonem,
- **projednává** přestupky a jiné správní delikty a uděluje pokuty podle tohoto zákona,
- **zajišťuje** plnění požadavků vyplývajících z mezinárodních smluv, jimiž je Česká republika vázána, a z přímo použitelných předpisů Evropské unie,
- **poskytuje** konzultace v oblasti ochrany osobních údajů,
- **spolupracuje** s obdobnými úřady jiných států, s orgány Evropské unie a s orgány mezinárodních organizací působícími v oblasti ochrany osobních údajů. Úřad v souladu s právem Evropské unie plní oznamovací povinnost vůči orgánům Evropské unie.

Působnost ÚOOÚ v oblasti ochrany osobních údajů

- **výkon správních činností**, kdy postupuje podle zákona č. 101/2000 Sb. a podle obecného procesního předpisu – zákona č. 500/2004 Sb., správní řád;
- **výkon dozoru** se řídí zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), a § 37 až 40 zákona o ochraně osobních údajů. Vzor průkazu kontrolujících je upraven nařízením vlády č. 277/2011 Sb., o stanovení vzoru průkazu kontrolujícího ÚOOÚ;
- **vykonává správu informačních systémů veřejné správy** podle zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů;
- **vede registr oznámení** o činnostech, oznámení o majetku a oznámení o příjmech, darech a závazcích podle zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů;
- **poskytuje informace** vztahující se k jeho působnosti podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů;.

Zdroj: www.uoou.cz

Luděk Šebrle,
analytik rozborář ESO OSŽ–ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Rozvrat pohraniční stanice Jiříkov

14. září jsem po několika letech navštívil kdysi průmyslové město Jiříkov. Právě z důvodu napojení vleček průmyslových podniků vznikla v letech 1930–1933 typická prvorepubliková stavba železniční stanice Jiříkov. Do té doby bylo společné nádraží tehdejších železničních správ DRG a ČSD Ebersbach–Georgswalde ležící na území Německa (Saska).

Trať Rumburk – (Jiříkov) – Ebersbach uvedla do provozu Česká severní dráha (BNB) v roce 1873, která byla současně napojena na saskou trať Ebersbach – Löbau. V současné době mají tyto dvě tratě mnoho společného. Na saské trati Ebersbach – Löbau byla osobní doprava zastavena v roce 2002 (v provozu je pouze trať Zitttau – Bischofswerda – Dresden) a na trati Ebersbach –Rumburk v roce 2010, avšak první krok ke dnu udělal již v roce 2006 Ústecký kraj, když neobjednal osobní vlaky na trati Rumburk – Jiříkov.

Žst. Jiříkov je velmi atypická – kolejiště na české straně je „šturcové“ a dá se tam zajíždět pouze od Rumburka, v obvodu žst. Jiříkov (návěstidla L a S) je pouze průběžná traťová kolej tratě Rumburk – Ebersbach. Již před pár lety byl zrušen výpravčí žst. Jiříkov a stanice je ovládána dálkově ze žst. Rumburk. Zde by se dalo mluvit také v minulém čase, neboť i když dle plánků stanice stále existují v Jiříkově návěstidla Sc1 a Sc2, při mé návštěvě žst. Jiříkov jsem zjistil, že byla snesena. Celé kolejiště žst. Jiříkov je zarostlé trávou a neudržované.

Nedávno podal jeden německý novinář dotaz na Ústecký kraj, zda uvažuje o opětném objednání vlaků na této trati, a odpověď zněla - tak typické - NE. Přitom zcela logicky po obnovení přechodu Sebnitz/Dolní Poustevna v roce 2014 mělo následovat obnovení Jiříkov/Ebersbach, jedině tak se mohly křivdy napáchané na železnici v tomto regionu napravit. V Jiříkově se vyráběly mimo jiné klavíry známé firmy Förster a Scholze, za období socialismu přešly pod klavíry Petrof. Firma Petrof po privatizaci v 90. letech výrobu klavírů v Jiříkově zrušila, tím zde hudební tradice zcela zanikla. Nyní existuje v Jiříkově pouze několik malých kovoobráběcích firem, jedna sídlí blízko žst. Jiříkov v bývalém objektu zrušené firmy Elitex, po železnici však z Jiříkova nevozí nic, ono také není odkud! Kdysi význačný hraniční tarifní bod Jiříkov je využíván pouze při živelních katastrofách kolem hlavní tratě Praha – Berlín.

Kolejiště žst. Jiříkov je zcela bez údržby, stav 14. 9., návěstidla Sc1, Sc2 zmizela, budova je obydlena. Výpravčí není v Jiříkově, ale ani v Ebersbachu – ten je dálkově řízen až z Bischofswerdy.

Martin Kubík

Konec přímého spojení do Wroclawi?

Od 11. prosince přestane existovat přímé mezistátní spojení přes Lichkov do Wroclawi, které v současné době střídavě zajišťují polské elektrické jednotky EN57 a české klasické soupravy s lokomotivou řady 163. Úroveň cestování přes přechod v Lichkově tak bude horší než před nákladnou modernizací a elektrizací tratě Letohrad – Miedzylesie, která byla provedena v letech 2007 – 2009. Do roku 2007 jezdil přes přechod Lichkov dokonce rychlík Praha – Wroclaw.

Po elektrizaci bylo sice rychlíkové spojení obnoveno hned ve dvou párech, dlouho však nevydrželo. O rok později byla nabídka rychlíkového spojení přes Lichkov zredukována na jeden pár rychlíků a jen v úseku Wroclaw – Pardubice, který za další rok nahradila rozšířená nabídka mezistátních spěšných vlaků Pardubice – Wroclaw. Ze spěšných vlaků se nakonec staly osobní, ale stále se dá cestovat bez přestupu v pohraniční stanici.

To však skončí v letošním roce se změnou jízdního řádu. Co to udělá s cestujícími, kteří si sotva zvykli u některých vlaků na přestup navíc v Ústí nad Orlicí, se dá těžko předpokládat. Nárůst počtu cestujících to asi nepřinese. Zda bude opět zaveden rychlík Praha – Wroclaw, který by mohl nově plně využít i zvýšené traťové rychlosti i v úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad a v některých nově opravených úsecích na polském území, ukáže asi až čas.

Martin Kalousek

Spolu s přímým přeshraničním spojením do Wroclawi skončí i současné zajíždění polských elektrických jednotek EN57 do Ústí nad Orlicí (na snímku u Dolních Libchav).

Také železničáři si zaslouží lepší ohodnocení

Peníze jsou zapotřebí všude, ve zdravotnictví, školství, ale kolik dostaneme přidáno my, železničáři, co děláme v provozu? Nyní dostali přidáno učitelé, prosím, nezávidím jejich práci, ale co náš ministr dopravy Dan Ťok, přidá nám, železničářům? Ne jedno nebo dvě procenta, ale aspoň deset procent.

Jen si vezměte, co všechno musí v provozu zaměstnanci konat, aby vlaky jezdily včas a byly v pořádku. Strojvedoucí má v rukou lidské životy, ale i materiální hodnoty, do práce chodí ve dne v noci a ve svátky. To platí i pro další profese na železnici, ať to jsou posunovači, vozmistři, průvodčí, ale i dispečeři. Prostě tyto profese by si zasloužily lepší finanční ohodnocení. Učitel musí učit žáky a studenty, ano, dnes to není práce lehká, ale učitelé nechodí do práce v sobotu a neděli, o Vánocích a svátcích jsou doma. Železničáři v nepřetržitém provozu nevědí, co jsou svátky.

Proč ministr dopravy nedělá více pro železnici a její zaměstnance? V Německu, když nedostali přidáno, šli železničáři do stávky, a co požadovali, to i dostali, a kolik bere takový strojvedoucí v Německu a u nás? Poslední dobou vidím, že na železnici kašle každý – vláda, stát – nyní se hlavně zabýváme mýtem, opravou dálnic apod. Vše se vozí po silnici a pak je to vidět na její kvalitě. Co už se namluvilo, že budeme více vozit po železnici!

Železničáři si zaslouží lepší ohodnocení, takže doufám, že od ledna bude v kolektivní smlouvě uspokojivě řešena i otázka finanční.

Petr Hájek

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

Karlštejnské parní vlaky

24. a 25. 9. jezdily každoroční parní vlaky z Prahy–Smíchova do Karlštejna na tradiční vinobraní. Vlaky vedla plzeňská Šlechtična 475.111 vyrobena Škodovými závody v Plzni v roce 1947, majitel lokomotivy Iron monument klub Plzeň se o stroj příkladně stará. Parním vlakem jsem jel 25. 9. v 11.33 h. Mezi žst. Praha–Radotín a Dobřichovice byla porucha zabezpečovacího zařízení, vlak jel kolem hradel (Kosoř, Kazín a Horní Mokropsy) na ruční přivolávací návěst. Tato návěst je v poslední době rušení lidského faktoru na železnici čím dál vzácnější. K parnímu vlaku však vytvářela jakousi dobovou kulisu. **Martin Kubík**

Člověk a stroj: lokomotivní četa před odjezdem parního vlaku z Prahy–Smíchova, 25. 9.

Mračilo se Posázaví naposledy?

Neděle, 25. září 2016, pomyslně ukončila letošní rekreační sezonu na trati 212 – horní větvi Posázavského Pacifiku. Naposledy tak kolem řeky duněly lokomotivy a velké soupravy, aby přímými vlaky odvezly chataře, vodáky, turisty a vandrovníky zpět domů, do matky měst.

Podobně jako v minulých letech zazníval na „prvních houslích" posázavského orchestru jedinečný šestiválec Bardotky 749.006. Té se začátkem letních měsíců dostalo darem k jejím 50. narozeninám patřičné péče, když strojvůdci PP Čerčany a páni fotografové z okolí Prahy spojili své síly, místo na diskusních fórech, na její kompletní očistě a lesku.

Závěrem prázdnin, když se na střeše po mnoha letech blýskly také zlaté trumpety, užívala si „Šestka" s každou jízdou neustávající pozornosti dětí, cestujících, i nadšenců této řady z mnoha zemí.

Přesto, že bylo v kuloárech v souvislosti s ní letos velmi často skloňováno slovo „odprodej", bez větších závad a bez jediné neschopnosti věrně odsloužila „dráze" i svou padesátou sezonu. Nemaje mandátu se ke zmíněným skutečnostem vyjádřit, ve snaze zachovat pozitivní nádech článku, dovolím si tak za malé depo nad Sázavou už jen poděkovat partě fotografů, která k očistě neváhala přispět svým časem, ani nemalými finančními prostředky. Věříme, že malá kytička a černá stužka, která ozdobila čelo stroje na poslední jízdě, zůstane symbolikou ukončení sezony a s jarním táním, sluncem a vodáky se k nám do Posázaví vrátí i „naše Šestka".

Martin Liška, strojvůdce PP Čerčany

Vzpomínka na jízdu z roku 2015 – Chabeřice. Snímek Pavel Martoch

Moudrost pro tento den

Je jenom jedna cesta za štěstím, a to přestat se trápit nad tím, co je mimo naši moc.

Epiktetos

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ŘÍJEN

Kunčice nad Labem – Vrchlabí
1. 10. 1871 – **145 let**

Zábřeh na Moravě – Šumperk – Petrov nad Desnou – Sobotín
1. 10. 1871 – **145 let**

Kraslice předměstí – Klingenthal (přechodová stanice)
1. 10. 1886 – **130 let**

Děčín – Oldřichov u Duchcova
2. 10. 1871 – **145 let**

Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
15. 10. 1891 – **125 let**

Suchdol nad Odrou – Fulnek
15. 10. 1891 – **125 let**

Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách
15. 10. 1906 – **110 let**

Plzeň – Domažlice/Furth im Wald
15. 10. 1861 – **155 let**

Přerov – Olomouc
17. 10. 1841 – **175 let**

Kroměříž – Zborovice
24. 10. 1881 – **135 let**

Pečky – Zásmuky/Kouřim (nákladní doprava)
25. 10. 1881 – **135 let**

Mikulovice – Zlaté Hory
31. 10. 1896 – **120 let**

Den železnice v Chebu

Oslavy Národního dne železnice proběhly v sobotu 24. září tentokrát v Chebu a právě tam železnice veřejnosti předvedla to nejlepší, co mohla nabídnout za přispění ranní mlhy a později krásného počasí, kdy vynikly nádherné barvy podzimu.

Z Prahy byly vypraveny hned dva zvláštní vlaky. První jel spodní trasou přes Beroun a Plzeň a byl veden soupravou railjet, druhý byl veden severní trasou, po níž jezdíval legendární „Krušnohorský expres", čili přes Ústí nad Labem a Chomutov. Na tomto vlaku ČD, a. s., nasadily lokomotiv a motorových vozů na točně při světelné show před jedenáctou hodinou noční. Pro ty, kdo si zařídili v Chebu nebo okolí nocleh, byl připraven na nedělní ráno z Chebu s odjezdem v osm hodin další zvláštní parní vlak, v jehož čele byla parní lokomotiva „Albatros" s cílovou stanicí v Praze.

Za akci takové rozsahu je třeba poděkovat a to nejen organizátorům, ale také veškerému personálu včetně průvodčích v přeplněných vlacích, kteří museli snést větší nápor cestujících.

Jaroslav Rajnyš

V čele zvláštního vlaku č. 11204 ze Sokolova do Chebu, sestaveného z patrové jednotky Bpjo, při odjezdu ze stanice Kynšperk nad Ohří byl Papoušek 477.043.

Interpantery. Některé pravidelné vlaky byly posíleny o tři vozy. Mezi historickými stroji bylo předvedeno sedm parních lokomotiv včetně hostujícího „Albatrosa" řady 498.104, domovem z Bratislavy. Oslavy nevynechal ani příští rok stoletý „Čtyřkolák" 434.2186, známý především z jízd na Posázavském Pacifiku. Dále bylo předvedeno devět dieselových lokomotiv včetně rychlostního rekordmana T 499.0002 „Kyklop". Představen byl rovněž historický motorový vůz M 120.417 „Věžák", který letos oslavuje 85 let od vyrobení a zároveň 25 let od znovuzprovoznění. Horkou novinkou byl historický motorový vůz M 260.001 „Stříbrný šíp", jehož interiér nadchl nejednoho návštěvníka.

Kromě zvláštních vlaků a to včetně dvojice nákladních, kde se předvedla na jednom vlaku přípřež „Štokru" 556.0506 se „Sergejem" T 679.1600, nebylo zapomenuto ani na elektrické lokomotivy. Na jednom páru pravidelných vlaků sestavených z tzv. vozů Ypsilon byla nasazena prototypová „Laminátka" S 489.0001 a „Plecháč" S 499.0213 v retrostylu.

Zatímco ale railjet odvážel cestující zpět do Prahy již ve čtyři hodiny odpoledne stejnou cestou, jako přijel, souprava InterPanter jela rovněž přes Plzeň s odjezdem z Chebu po předvedení

Kam na výstavu?

Jarmila Šmerhová „NATURA"

Galerie Spektrum, Komunitní centrum aktivního života Blatná, Nádražní 661, 1. 10. až 30. 12. 2016, úterý až sobota 9 až 16 h, zahájení výstavy a setkání s autorkou 1. 10. 2016 od 16 hodin.

Železniční setkání v čase a prostoru

Přijměte pozvání na výstavu Železniční setkání v čase a prostoru, výstavu fotografií členů Českého zemského svazu FISAIČ, skupiny foto, v Kulturním centru ZAHRADA (Malenická 1784, Praha 4 – Chodov) ve dnech 1. až 30. října 2016. **-r-**

Literáti na trati III aneb železnice bez hranic

Jste srdečně zváni na autogramiádu a křest knihy od více než padesáti autorů „Literáti na trati III", které se konají ve středu 12. října od 10 hodin ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží, o hudební doprovod se postará Řehečské kvarteto. **-r-**

Zamykání točny v Olomouci

Na závěr sezony v železničním muzeu v Olomouci, v bývalé motorové remíze, se konala v sobotu 1. 10. akce Zamykání točny. Návštěvníci této akce se kromě předvedení vystavených strojů na točně mohli setkat i s legendárním nedávno znovu zprovozněným motorovým vozem Stříbrný šíp a oslavit 60 let od vyrobení parní lokomotivy 464.202 v plzeňské Škodovce. Tato lokomotiva se v dopoledních hodinách vydala na jízdu z Olomouce do Domašova nad Bystřicí a zpět se soupravou čtyř vozů řady 050 Bmx. Odpolední vlak se stejnou soupravou z Olomouce do Domašova vezly jako „panťák" „Zamračené" 749.250–7 a 749.265–5. Oba vlaky byly cestujícími hojně využity. Podél trati si nenechali ujít tyto zvláštní vlaky příznivci železnice, aby je mohli zachytit svými fotoaparáty ve sluncem prozářené podzimní přírodě. **Vít Mareš**

Ranní snímek v železničním muzeu v Olomouci, v bývalé motorové remíze.

Náhradní řešení za parní vlak na Dobříš

10. září měl být zaveden tradiční zářijový parní vlak na Dobříš. Z důvodu katastrofálního sucha byl vydán rozkaz o zákazu vedení parních vlaků. Jízda již nebyla odvolána, ale vlaky Zvl Os 2087/86 a odpolední jízdy Dobříš – Malá Hraštice Zvl Os 2088/2089 byly nahrazeny „Zamračenou" T478.1008 se soupravou „dřeváků".

V této podobě jezdily vlaky na Dobříš v sobotním posilovém vlaku ještě v roce 1985, osobně jsem takový vlak vypravoval tehdy v Mníšku pod Brdy. Dřeváky mimořádně jezdily do té doby občas i ve všední den, když byl nedostatek patrových souprav. Krásně se v jejich kupátkách po noční leželo. Malá Hraštice byla 10. 9. obsazena výpravčím, ve stanici je nové zabezpečovací zařízení – světelná návěstidla skupinová, výměny zůstaly ručně stavěné, doplněny odtlačnými zámky. Nové zařízení neumožňuje průjezd vlaku, či odjezdové návěstidlo nelze postavit na volno z odbočné 3. koleje, když je ve stanici druhý vlak. Prostě nová trochu zvláštní technika.

Martin Kubík

Malá Hraštice – dopravní kontejner – obsluhující pracoviště výpravčího, odpolední Zvl Os 2088 s lok. T478.1008 na koleji č. 1 na koleji č. 3 vlak Os 2057. 10. září, 14.13 h.

Výstava 145 let železnice v Benešově

Podblanický vědecko–technický klub železniční Benešov a Státní okresní archiv Benešov Vás srdečně zvou na výstavu 145 let železnice v Benešově. Výstava pana Františka Kavky se koná do 27. 10. 2016 v budově Státního okresního archivu Benešov, Pod lihovarem 2145.

Otevřeno: Po, St: 8.00 – 17.00 h; Út, Čt, Pá: 8.00 h – 15.30 h (13. a 14. 10. zavřeno).

V rámci výstavy se konají dvě přednášky Františka Kavky: první proběhla 4. 10. na téma Železnice v Benešově do konce Velké války, druhá bude 11. 10., od 17.30 h pod názvem Železnice v Benešově ve 20. století.

Na všechny akce je vstup zdarma. **-r-**

SPORT

Zástupci jednotlivých družstev Mistrovství silničního běhu železničářů po převzetí ocenění. Za české družstvo převzala pohár Pavlína Žáčková (v popředí).

Na letošních Běchovicích byli letos železničáři velice úspěšní

Letošního 120. ročníku silničního běhu Běchovice – Praha se za krásného slunečného a téměř letního počasí zúčastnilo v neděli 25. září kromě 3500 účastníků z celé republiky i ze zahraničí také 120 železničářů v barvách OSŽ. Závod byl totiž pojat (podobně jako několik minulých ročníků) jako Mezinárodní mistrovství ČR železničářů v silničním běhu na rok 2016. Kromě reprezentantů České republiky přijelo také dalších sedm železničářských týmů – z Belgie, Německa, Polska, Rakouska, Slovenska, Švýcarska a Velké Británie. Mistrovství železničářů zorganizovalo Odborové sdružení železničářů (Mezinárodní oddělení Ú – OSŽ Praha a Regionální sportovní komise Praha) ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a SŽDC.

Železničáři byli letos velice úspěšní, celá řada z nich se ve své kategorii umístila na předních místech závodu. K výkonům závodníků přispěla kromě překrásného počasí také již tradičně vynikající atmosféra, kterou vytvořili přihlížející diváci po celé trati.

Po skončení závodu proběhlo slavnostní vyhlášení vítězů v sídle OSŽ – Ústředí v Praze – Vysočanech. Medailemi, poháry a věcnými cenami byli odměněni nejlepší muži, ženy a také všechna zúčastněná družstva podle pořadí.

Nejrychlejším mužem na Mistrovství železničářů byl Ladislav Kučera (SŽDC - OŘ Hradec Králové), nejrychlejší ženou Zane Grike z Německa. V družstvech byli nejúspěšnější reprezentanti České republiky, kteří měli nejlepší součet časů prvních tří běžců. Oceněn byl i nejstarší účastník Mistrovství železničářů, 78letý Jiří Engliš z Opavy.

Běchovický závod se koná nepřetržitě od roku 1897, jeho historie tak zahrnuje již tři století! Rekord trati o délce 10 031 metrů drží od roku 1996 keňský běžec Laban Chege (28:33 min.), který překonal 21letý rekord Vlastimila Zweifelhofera (VŠ Praha) z roku 1975 (28:35 min). Letošní vítěz MČR železničářů Ladislav Kučera zaběhl trať za vynikajících 33:32 min.

Miroslav Čáslavský

Mistrovství ČR ve volejbale železničářů smíšených družstev

Ve dnech 22. – 23. září se v Hradci Králové v hale Slavie konalo mistrovství ČR železničářů ve volejbale smíšených družstev, kterého se zúčastnilo šest týmů, po dvou z každé oblasti. Vítězem se stal tým Pardubic, který zvítězil ve všech utkáních a nepoznal hořkost porážky. Další pořadí: Ústí nad Labem, Brno, České Budějovice, Ostrava, Písek. O vyrovnanosti všech účastníků svědčí, že z patnácti odehraných utkání jich sedm skončilo výsledkem 2:1.

Celé mistrovství proběhlo v přátelské atmosféře jak na sportovním kolbišti, tak i mimo ně. K tomu přispěla i dvojice kytaristů z Plzeňské oblasti, kteří se postarali o výbornou náladu. MČR bylo organizováno členy regionální sportovní komise Praha, kterým patří poděkování za zdárný průběh soutěže. Celou akci zakončil tajemník OSŽ Miloš Paleček, který předal ceny vítězům a poděkoval všem za účast.

Václav Slezák

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Petra Sojková. Předplatné obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). 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