OBZOR 12

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

10. 6. 2019 Cena 5 Kč

Ročník 30

Z aktuálních událostí

■ Jednání **Podnikového výboru** (PV) **OSŽ SŽDC**, konaného v Praze 23. května, členové PV přivítali za hospodářské vedení SŽDC Ing. Hanu Kohoutovou a Bc. Jitku Dolejšovou.

Předseda PV Petr Štěpánek v úvodu informoval o jednání Ústředí OSŽ (22. 5.), zmínil se o stavu členské základny, čerpání rozpočtu OSŽ, který je vyrovnaný, či o projednání zprávy o poskytování právní pomoci členům. Informoval rovněž o jednání dvou pracovních (profesních) skupin elektro a sdělovací a zabezpečovací, které mají participovat na připravované novelizaci Katalogu prací. Jeho slova doplnil tajemník PV Miroslav Maincl s tím, že i řízení provozu bude mít svoji skupinu, která se bude vyjadřovat ke Katalogu prací. Dále uvedl, že v České Lípě jednali zástupci OSŽ o záměru nahradit venkovního výpravčího staničním dozorcem, což se zaměstnancům moc nelíbí.

Host jednání, JUDr. Petr Večeř, poté podrobněji informoval o poskytování právní pomoci (celá zpráva bude zveřejněna v Obzoru), o vzdělávání a kurzech, které jsou od září připraveny pro členy a funkcionáře OSŽ. Podnikový výbor se pak věnoval otázkám kolem přípravy Katalogu prací, očekávaným změnám a novým názvům povolání atd.

Ing. Hana Kohoutová seznámila členy s personálními změnami u OŘ SŽDC a s údaji o mzdách a stavu zaměstnanců. Na otázky, které se týkaly hospodaření s prostředky FKSP, odpovídala Bc. Jitka Dolejšová.

V bodu „různé“ se pak jednání PV vrátilo ještě k návrhům na jednotné oblečení u zaměstnanců na pracovištích CDP, kdy se objevily i názory, že by mohly být poskytnuty finanční prostředky zaměstnanci na zakoupení oblečení podle jeho výběru, což by se asi vymykalo představě o jednotném oblečení.

■ **Republiková rada seniorů** (RRS) **OSŽ** zasedala v Praze 24. 5 Na jednání RRS byla pozvána její bývalá členka Stanislava Brejníková, která nahradila v Ústřední kontrolní a revizní komisi RS ČR Bc. Jaroslava Pejšu, aby členy rady informovala o činnosti této komise.

Předseda RRS Kurt Mužík informoval o situaci na železnici a obsahu jednání členů Ústředí OSŽ 22. 5. O nabídce volných pobytů v RZ Orion v Řecku od 10. června a možnostech pobytů v RZ Ostrý v Železné Rudě krátce referovala Daniela Švábová, pracovnice MO OSŽ. Předseda RRS seznámil členy s hosty, které chce za RRS pozvat na sportovní hry seniorů v Rajeckých Teplicích. Kromě startujících by se mohlo podle volné kapacity ve Skalce účastnit těchto her i několik rodinných příslušníků. Karel Hybš informoval o své účasti na schůzi seniorů, bývalých zaměstnanců OŘ SŽDC Hradec Králové a o potřebě předávat informace o aktivitách seniorů na webových stránkách seniorů OSŽ.

Na závěr jednání pak zazněly informace členů RRS o dění v regionech.

■ **Představenstvo OSŽ** zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, dne 4. června. V úvodu hovořil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý o plenárním zasedání tripartity, které bylo věnováno především zvyšování platů ve státní sféře, a dále o zasedání poradního týmu tripartity pro dopravní infrastrukturu, jehož se zúčastnil 30. 5. spolu s I. místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem. Hlavním bodem tohoto jednání byly prioritní dopravní stavby (do 300 mil. Kč). Došlo k mírnému navýšení v počtu dokončovaných staveb, přičemž výsledek vyznívá lépe pro železnici než pro silnici. Vladislav Vokoun na tomto jednání navrhl zorganizovat schůzku zástupců SŽDC, velkých dopravců a ministerstva dopravy, na níž by mělo dojít ke sladění požadavků na investice do ETCS (zabezpečovací zařízení) pro infrastrukturu a kolejová vozidla.

Tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb informoval o personálních změnách v představenstvu ČD a o posledním jednání Dozorčí rady ČD (21. 5.), tajemnice PV OSŽ ČD Cargo Marta Urbancová referovala o DR ČDC z 30. 5., kde bylo konstatováno mj., že finanční plán je plněn a z komodit je nejúspěšnější přeprava uhlí, nižší výsledky jsou u přepravy dřeva. V červnu by podle jejích slov mělo dojít k prvnímu jednání o katalogu zaměstnání ČD Cargo. Tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček se zmínil mj. o pravidelném jednání zástupců odborových centrál a GŘ SŽDC, na němž se hovořilo mj. o možných změnách v organizaci rekreace pro zaměstnance. Předseda PV Petr Štěpánek uvedl, že se OSŽ nebrání rozšíření rekreací o nabídky z jiných cestovních kanceláří. Vybrané zájezdy by ČD travel mohl překoupit (bez navýšení ceny). Souhlas s tímto řešením vyjádřily všechny odborové centrály kromě ADP.

Představenstvo se dále zabývalo žádostmi o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ, konkrétně šlo o pět žádostí. Byly schváleny podle návrhů ekonomicko–sociálního oddělení, které přednesl JUDr. Petr Večeř. Uvedl rovněž, že někteří členové OSŽ dosud nevědí, že mohou v případě těžké životní situace požádat o dávku z Podpůrného fondu OSŽ, a někteří nerozlišují tento fond od fondů zaměstnavatele.

Představenstvo OSŽ se dále zabývalo řadou organizačních záležitostí, mj. zahraničními pracovními cestami, dále vyslechlo prezentaci zástupce České spořitelny zaměřenou na zhodnocování volných finančních prostředků a nabídku ZPF realitního fondu ohledně možnosti investic OSŽ do tohoto fondu. Nabídka bude konkretizována a projednána na mimořádném Představenstvu OSŽ dne 10. 6. a návrh bude dne 26. 6. předložen na jednání Ústředí OSŽ.

V závěru člen Revizní komise OSŽ Miroslav Škota informoval o výjezdním zasedání RK, společném se slovenskými kolegy.

■ V Praze, v sídle OSŽ. zasedal 5. 6. **Podnikový výbor OSŽ při ČD.** Jendání řídila tajemnice PV Věra Nečasová, která hned v úvodu přivítala Ing. Michala Vereše, MBA, člena představenstva ČD (od 1. 3. 2019) pro oblast provozu, který před příchodem na ČD působil jako ředitel úseku provozu u ZSSK Slovensko. Michal Vereš mluvil zejména o problémech v oblasti opravárenství. **„Mám ambici jej posunout dále,“** řekl mimo jiné. Dalším hostem jednání byl JUDr. Ivo Veselý, který se se členy PV přišel rozloučit – ve funkci personálního ředitele jej od 1. června nahradila Soňa Schwarzová. **„Chtěl bych vám poděkovat. Naše vztahy považuji za korektní a slušné a jsem bytostně přesvědčen, že to mělo přínos.“** Další informace z jednání naleznete na www.osz.org. **-red-**

Po několika letech se kraj Vysočina a město Jihlava staly centrem oslav na železnici. V sobotu 1. června 2019 se za velké účasti veřejnosti konal v Jihlavě v rámci oslav Mezinárodního dne dětí Regionální den železnice. Snímek Michael Mareš

Regionální den železnice v Jihlavě

V železniční stanici Jihlava a na přilehlých tratích se v sobotu 1. června 2019, v rámci oslav Mezinárodního dne dětí, konal Regionální den železnice.

Na návštěvníky čekala nejen výstava lokomotiv, historické i moderní techniky, drezín, ale i kinematovlak, vagon s výstavou o historii železnice či Vláček Hráček. Připraveny byly rovněž oblíbené jízdy parních vlaků tažených „Kafemlejnkem“ 310.093 (Telč – Jihlava – Dobronín) a „Skaličákem“ 433.001 (Havlíčkův Brod – Jihlava – Rantířov), představil se i brněnský RegioPanter, který pendloval mezi Jihlavou a Jihlavou městem. Nechyběly ani ukázky drážní hasičské techniky (JPO Havlíčkův Brod). Zájemci si mohli vyzkoušet simulaci záchrany lidského života či prohlédnout stánek s vybavením Armády ČR. K tomu všemu byl po celý den (od 9 do 17 hodin) připraven bohatý doprovodný program.

Program Regionálního dne železnice v Jihlavě byl slavnostně zahájen projevy pozvaných hostů. Jako první promluvil Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. **„Velmi si vážíme toho, že budeme dopravcem, který bude zajišťovat železniční dopravu v kraji Vysočina i následujících deset let,“** řekl Miroslav Kupec mimo jiné a dodal, že desetiletou smlouvu s krajem Vysočina vnímá především jako závazek Českých drah, **„...který spočívá v tom, že budeme postupně nasazovat další nová kolejová vozidla, moderní kolejová vozidla, která budou mít wi–fi, která budou mít klimatizaci. Prostě bude to nová generace vozidel i na železnici v kraji Vysočina.“**

Přístup Českých drah při vyjednávání o nové (desetileté) smlouvě kladně hodnotil i MUDr. Jiří Běhounek, hejtman kraje Vysočina. **„Ukázalo se, že složitost dopravy na Vysočině je taková, že České dráhy byly nakonec jediné, které byly ochotné se toho ujmout. Nesmírně si toho vážím,“** zdůraznil.

Ředitelka Regionálního obchodního centra Českých drah v Jihlavě, Lenka Horáková, pozitivně hodnotila především fakt, že je kraj Vysočina a konkrétně Jihlava po letech centrem železničního svátku. Zároveň upozornila návštěvníky na největší raritu – lokomotivu Kyklop: **„Dnes už je životaschopná pouze jedna ze dvou lokomotiv vyrobených v roce 1974, a to právě ta, co dnes stojí v Jihlavě, a která jedodnes držitelkou rychlostního rekordu v motorové trakci, kdy dosáhla rychlosti 176 km/h.“**

Ing. Jiří Ješeta, ředitel odboru regionální dopravy GŘ ČD, připomněl mimo jiné plánovanou modernizaci vozového parku v kraji Vysočina. **„Domluvili jsme se na nákupu nových vlaků** (6 nových RegioPanterů) **a na modernizaci některých stávajících. Proto bych vás rád pozval na projížďku právě vlakem RegioPanter, který jsme si protentokrát ještě zapůjčili z Brna, ale od roku 2022 už bude nasazen v běžném provozu v kraji Vysočina.“**

Ing. Libor Tkáč, ředitel OŘ Brno SŽDC, upozornil mj. na vystavený moderní stroj pro údržbu a úpravy železničního svršku (MUV 75), který byl vyroben právě v Jihlavě. **„Dámy a pánové. hezký den a přeji spoustu šťastných kilometrů nejen národnímu dopravci, ale jeho prostřednictvím po kolejích SŽDC v kraji Vysočina i vám,“** uzavřel.

Michael Mareš

České dráhy ukázaly studentům své zázemí

V úterý 4. 6. 2019 se v železniční stanici Klatovy konal prezentační den pro studenty Střední průmyslové školy dopravní v Plzni. Čtrnáct studentů druhého a třetího ročníku, kteří studují obor železničář, si do Klatov přijelo prohlédnout některá pracoviště Českých drah a Správy železniční dopravní cesty: konkrétně u ČD osobní pokladny, zázemí ve zbrusu novém SVČ (Středisku vlakových čet) a jeho vybavení, dále osobní vůz od soupravy rychlíku R 763 Berounka, kde se mimo jiné dozvěděli, v čem spočívá náplň práce vlakvedoucího. Na závěr pak absolvovali „Vědomostní kvíz“.

„Proč tuto akci pořádáme? Proto, abychom studenty druhých a třetích ročníků zaujali jako možné budoucí zaměstnanci naší firmy, ať už ve skupině Zákaznického personálu (ZAP), **nebo v jiných organizačních jednotkách v rámci skupiny ČD,“** řekl Bc. Jaromír Půta, manažer regionálního pracoviště Zákaznického personálu České Budějovice.

Prezentační den Českých drah v Klatovech v rámci RP ZAP České Budějovice byla premiérou, ale manažer RP ZAP Bc. Půta se netajil tím, že by ji rádi v budoucnu zopakovali. Však také zhruba třetina studentů plzeňské Střední průmyslové školy dopravní připustila, že vážně uvažuje o tom, že bude pracovat u Českých drah, mnozí z nich by pak chtěli být vlakvedoucími.

-mmč-

Studenti plzeňské SPŠD se při prohlídce osobního vozu soupravy rychlíku R 763 od supervizora Ondřeje Míška z RP ZAP České Budějovice mimo jiné dozvěděli, v čem spočívá náplň práce vlakvedoucího.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Přestrojení zaměstnanců SŽDC bude stát téměř 70 milionů korun.“

Hovoříme s **MILOŠEM PALEČKEM,**
tajemníkem Podnikového výboru (PV) OSŽ SŽDC

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) **představila v úterý 21. 5. nové uniformy pro své zaměstnance. Oproti předchozím jsou ty nové z výrazně kvalitnějšího materiálu a v nových korporátních barvách** (tyrkysové, tmavě modré a oranžové). **Pokud se nemýlím, o nových uniformách se už mluví dlouho...**

Od loňského dubna, kdy se funkce ujal současný generální ředitel Bc. Jiří Svoboda MBA. Ten nedlouho po svém nástupu oznámil, že jednou z jeho priorit je přestrojit zaměstnance SŽDC, kteří nosí uniformu, do něčeho kvalitnějšího a lepšího, aby to odpovídalo dnešní době. Současné uniformy jsme si totiž přinesli z Českých drah. Doznaly sice některých změn, ale skutečně jen drobných.

Jak se vlastně nové uniformy „rodily“, měli jste možnost ovlivnit jejich výslednou podobu?

Vloni na podzim jsme byli s Petrem Štěpánkem (předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC a místopředseda OSŽ) pozváni na generální ředitelství (SŽDC), kde nám byla představena firma Blažek a její pobočka Vestimentum, která připravila návrhy nových uniforem, ale tehdy jsme je viděli pouze namalované na papíře (střihy). Shodli jsme se, že to, co je na papíře, je sice pěkné, ale že chceme vidět nějaké konkrétní vzorky. Zhruba za dva měsíce nám na generálním ředitelství udělali jakousi módní přehlídku nových uniforem a tam jsme řekli první připomínky a nápady na zlepšení. Některé návrhy byly zrealizovány a poté cca 30 zaměstnanců po dobu jednoho měsíce uniformy zkoušelo a připomínkovalo.

Po „módní přehlídce“ na hlavním nádraží (21. 5. 2019) **jste byli s předvedenými uniformami spokojeni, přesto jsem zaznamenal některé výhrady na adresu nových uniforem...**

Naše původní představa byla, že se nové uniformy budou zkoušet minimálně půl roku, aby se mohly i několikrát vyprat, ale nakonec to dopadlo tak, že z toho byl jenom ten zhruba měsíc. Zaměstnanci, kteří je zkoušeli, na závěr poslali zaměstnavateli vyplněný dotazník, kde hodnotili vzhled, použitý materiál, střih, a tak dále, a zaměstnavatel z toho udělal souhrnný výstup, který nám předložil na jednání komise OOPP a stejnokrojových součástek. Uniformy, které zaměstnanci zkoušeli, už byly zčásti upravené podle našich připomínek. Samozřejmě, někteří byli nadmíru spokojeni, ale našli se i zaměstnanci, kteří si je třeba od těch, kteří je měli oficiálně, půjčili a vyzkoušeli – a kteří měli výhrady, a z toho vznikl další, neoficiální výstup. Nejvíce výhrad bylo vůči vzorkování u pulovrů, kde proužky byly vodorovné a na kravatě šikmé, takže jsme se nakonec na komisi dohodli, že firma udělá pulovry hladké, bez proužků. Původně měla ta módní přehlídka být 17. dubna, ale vzhledem k tomu, že jsme na jednání komise OOPP, která byla čtrnáct dní před tímto datem, vznesli řadu připomínek, zaměstnavatel je ještě konzultoval s návrháři.

Takže ona módní přehlídka 21. 5. byla až po zapracování vašich veškerých připomínek?

Ano, některé naše připomínky byly již zakomponované, pulovry už byly bez proužků, byť musím přiznat, že teď vypadají až moc usedle, ale jinak ta módní přehlídka – myslím si – dopadla relativně dobře.

Na komisi OOPP a stejnokrojových součástek prý také padl návrh, že by bylo dobré, aby si zaměstnanci mohli nové uniformy někde předem vyzkoušet...

Bylo by dobré, aby byla lidem dána možnost vyzkoušet si uniformu předem. Rozumím tomu, že do Zásobovacího skladu v Hradci Králové může kdykoliv, každý zaměstnanec, přijet a uniformu si vyzkoušet, a to, co mu padne, mu zabalí a pošlou. To je ale přijatelné pro lidi z okolí Hradce, ale těžko tam pojede někdo z Chebu, protože je to pro něj celodenní výlet. Padl návrh, aby na oblastních ředitelstvích byla lidem dána, třeba na týden, možnost si tam uniformu vyzkoušet, protože jsou to nové střihy a ty nemusí co do velikosti odpovídat starým uniformám.

(Pokračování na straně 2)

„Přestrojení zaměstnanců SŽDC bude stát téměř 70 milionů korun.“

(Pokračování ze str. 1)

Ale zaměstnavatel argumentoval tím, že na to nemá lidi, takže to nakonec možná dopadne tak, že těm lidem přijde balíček, oni si to vyzkouší, pošlou to zpátky do Hradce, že jim to nesedí, přijde jim další balíček, zase to vyzkouší, buď jim to sedne, nebo to opět pošlou zpátky. Důležité je, aby těm lidem uniforma seděla. Proto bychom byli rádi, kdyby každý měl možnost vyzkoušet si různé velikosti.

V tuto chvíli jsou tedy nové uniformy primárně určeny pro koho, pro které profese?

Především pro zaměstnance, kteří přijdou do styku s cestujícími, tedy hlavně výpravčí a dozorčí, ale na uniformy mají nárok i přednostové stanic, ale oni nemají bodový systém, mají systém přídělový s určenou vynášecí dobou.

Zaznamenal jsem také výtku, že tak nákladná věc se dělá pro zaměstnance, kteří už dnes nepřijdou s cestujícími tolik do styku...

Pravda, někteří výpravčí tolik nechodí ven, nebo se nedostanou jako dřív tolik do styku s cestující veřejností, ale ten problém je úplně jiný. Přestrojení zaměstnanců bude stát téměř 70 milionů korun, bylo přislíbeno, že zhruba do dvou let budou mít všichni zaměstnanci novou uniformu. Ale já nejsem v tuto chvíli schopen říct, kolik starých uniforem máme ještě na skladě, zdali budou všechny včas vydány a kdo si vezme na triko rozhodnutí, jak s těmi zbývajícími uniformami naložíme. Takže s tím termínem „do dvou let“ bych já osobně byl opatrný.

Mluvíte o nových uniformách, co všechno si pod termínem uniforma máme představit?

Kalhoty, košili, sako, pulovr s krátkým a dlouhým rukávem, bundokošili, čepici, kravatu, pro ženy ještě sukni, šátek, nebo mašli.

Zastavme se ještě u bundokošilí, jejichž uvažované rušení vzbudilo na Českých drahách v závěru minulého roku velké emoce.

Vzbudilo by jistě i u nás na SŽDC, ale když na zmíněném jednání komise OOPP navrhla ADP spolu se zaměstnavatelem zrušení bundokošilí, protože dámská bundokošile se ani nám nelíbila – byla to taková halenka s mašlí, vypadalo to jako zástěrka, tak osobně jsem se proti tomuto návrhu postavil a výsledkem je, že bundokošile – pánské a dámské – budou. Takže není pravda to, co napsal server Zdopravy.cz, že jsou bundokošile zrušené. Řada lidí totiž preferuje volné triko přes kalhoty. Ale přiznávám, že debata ohledně bundokošilí nebyla jednoduchá. Když už na straně zaměstnavatele docházely argumenty, tak jsem se zeptal, kolik zaměstnanců si v loňském roce nafasovalo bundokošile. Zaměstnavatel uvedl u panských bundokošil číslo přes dva tisíce, tak říkám: když si každý chlap vezme dvě, tak je to tisíc výpravčích, kteří fasují bundokošile, a k tomu dalších více než 300 žen, které si fasují bundokošile. Takže bundokošile jsem obhájil, byť kolem toho bylo rušno.

Uvedl jste, že obměna uniforem proběhne do dvou let. Kdy poprvé uvidí veřejnost nové uniformy na zaměstnancích SŽDC?

Už po novém roce. Je možné, že už v lednu 2020 uvidí cestující někoho v nové uniformě. Teď teprve budeme soutěžit dodavatele – firmu, která nové uniformy bude vyrábět. Blažek – Vestimentum dělal pouze návrhy a vyvzorkování, ale může pochopitelně soutěž vyhrát. Do doby vyhlášení soutěže už budou hotové i upravené dámské bundokošile a uvidíme, jaký o ně bude zájem. Je to zatím otevřené, všechno má nějaký vývoj. Například pánské košile: dřív měly nárameníky, dvě kapsy, příklopky na kapsách, dnes jsou košile bez nárameníků, bez dvojitých švů, bez příklopek, mají jednu kapsičku. Vývoj jde dál, nějaké drobné úpravy tam vždycky budou.

Soutěž na dodavatele nových uniforem by měla být vyhlášená a vyhodnocená kdy?

Možná v létě a vyhodnocená do podzimu, aby se to hned začalo šít. Bude hodně záležet na tom, kolik je na skladě starých uniforem a jakých velikostí, které se budou i nadále vydávat. Jak již bylo řečeno, první vlaštovky s novými uniformami by se mohly objevit po Novém roce.

Nové uniformy se tedy primárně týkají výpravčích, kolik jich je aktuálně na SŽDC?

Něco kolem 3800.

A na CDP dispečeři uniformy mít nebudou?

CDP máme tak dlouho, že i když občas se tam návštěvy ještě objevují, už tam nechodí tolik zahraničních návštěv, jako v době, kdy pražské CDP bylo nové a kdy by bývalo bylo dobré, aby tam dispečeři seděli v jednotném oblečení. Ale když to nebylo tenkrát, tak si myslím, že teď už to vůbec není potřeba. Navíc teď jsme měli jednání PV, kde máme zástupce jak z CDP Praha, tak z CDP Přerov, a ti oba řekli, že žádné uniformy ani polokošile nechtějí, že jim vyhovuje vydaný dress code, což je tričko s límečkem a tmavé kalhoty. Vybraný materiál by jistě nevyhovoval všem stejně.

Michael Mareš

Jedna z budov železniční stanice Brno dolní nádraží.

NAVŠTÍVILI JSME

Brno dolní nádraží

Až 9. prosince 2019 by měla skončit více než rok trvající výluka, která probíhá z důvodu modernizace zabezpečovacího zařízení a stavebních úprav v Brně hl. n. Po celou tuto dobu je provoz na hlavním brněnském nádraží výrazně utlumen a většina vlaků, včetně dálkových a mezinárodních spojů, je přesunuta na okrajové brněnské dolní nádraží, které jinak slouží téměř výhradně nákladní dopravě. Pro provoz bylo otevřeno v roce 1856 tehdejší soukromou společností Brněnsko–rosické dráhy. Aby byly zajištěny veškeré služby cestujícím, byla na dolním nádraží provedena celá řada stavebních úprav. Mezi nejvýznamnější patří nový moderní podchod na nově vzniklé druhé nástupiště, vybavený i výtahem. Na tomto nástupišti je odbavována většina vlaků, které zde zastavují.

V budově nádraží bylo vybudováno zcela nové zázemí pro cestující s osobními pokladnami, rozlehlou čekárnou a sociálním zařízením, které je doslova na evropské úrovni a jeho použití je bezplatné. Další čekárna je umístěna v mobilních buňkách před nádražím. Vše je postaveno na náklady SŽDC. Kromě toho je před nádražím otevřena další čekárna, kterou zde nechalo zřídit město Brno, které zde prezentuje mimo jiné model budoucí podoby této dnes brněnské periferie, kde by mělo výhledově stát nové brněnské nádraží. Stane-li se tak, a kdy to bude, to jsou otázky, na které dnes nedokáže nikdo odpovědět, i když jeho výstavba byla v roce 2018 schválena Jiho moravským krajem a „posvěcena“ vládou.

Podívejme se ale, jak vypadá současná situace v Brně dolním nádraží a jak je postaráno o služby cestujícím. Celkem čtyři otevřené osobní pokladny bez problémů zvládají odbavení cestujících, z nichž mnozí si již zakoupili jízdenku v Brně hl. n., případně prostřednictvím internetu. **„Současný počet osobních pokladen na dolním nádraží je dostačující,“** potvrzuje přednosta Roman Vorálek. **„Nové pokladní nebylo potřeba přijímat, provoz jsme zabezpečili zaměstnanci ze zrušených pokladen v Brně hl. n. Po ukončení výluky se zaměstnanci vrátí zpět na hlavní nádraží. Pokud se vše podaří, do již zrekonstruovaných prostor,“** dodává. Kromě dolního nádraží je vlaková doprava v Brně rozdělena do dalších brněnských nádraží (Brno-Královo Pole, Brno-Židenice), odkud jezdí přímé vlaky do Olomouce, Přerova, či Břeclavi. I na těchto nádražích byla posílena pokladní služba ČD. Informace o dopravě po Brně naleznete doslova na každém rohu, spolehlivě funguje i informační systém SŽDC, přesto se lze setkat s cestujícími, kteří zmateně pobíhají po brněnských nádražích a hledají svůj vlak. Převážná většina cestujících se však po téměř půlročním trvání výluky již bezchybně orientuje. **„Základní poskytování informací je zajištěno prostřednictvím osobních pokladen, další informace lze získat v letácích, vývěskách, dále na webových stránkách Českých drah a koordinátora veřejné dopravy v Jihomoravském kraji. Na hlavním nádraží jsou ve vestibulu v denních směnách informátoři, kteří zákazníkům poskytují potřebné informace,“** doplňuje Roman Vorálek. Výluka na brněnském hlavním nádraží pokračuje – 1. června zde byla zahájena rekonstrukce 1. nástupiště a vestibulu, včetně původních pokladen. **„Tím nastává na hlavním nádraží pětiměsíční provoz v provizorních podmínkách. Bude to náročné období nejen pro naše zákazníky, ale i pro zaměstnance,“** dodává závěrem Roman Vorálek.

Miroslav Čáslavský

Cestující, vystupující na dolním nádraží v Brně, musejí pro cestu do centra města použít náhradní autobusovou dopravu.

VŠIMLI JSME SI

● **RYCHLODRÁHA** z Prahy do Drážďan by podle odhadu mohla být v provozu v roce 2050. Správa železniční dopravní cesty pracuje na variantách trati s tím, že konečnou verzi ještě letos vybere ministerstvo dopravy. Podle informací z médií pojede rychlovlak z Prahy–Vysočan do Lovosic, kde se trať dotkne současného koridoru. Tento úsek má být hotov v letech 2030 až 2035. V Lovosicích vysokorychlostní trať překoná řeku Labe a povede do Litoměřic a odtud tunelem po pravém břehu Labe do Ústí nad Labem. Tady se vrátí na levý břeh a na nádraží, které bude stát poblíž současného západního nádraží. Za Ústím pak začne tunel pod Krušnými horami.

● **NA KRUŠNOHORSKÉ** regionální trati SŽDC D3 135 Most – Moldava v Krušných horách (od roku 1998 národní kulturní památka) průběžně probíhají opravné práce. V následujících dnech bude kupříkladu v traťovém úseku Osek město – Hrob probíhat výměna vadných a shnilých pražců s následným podbitím. Na snímku Tomáše Martínka je zmiňovaný úsek v km 138,9 před zahájením prací dne 4. 5. 2019. Podél trati jsou rozloženy nové bukové pražce připravené k pokládce.

● **SOUČASNÁ DOPRAVA** mezi brněnským hlavním a dolním nádražím je zajištěna kyvadlovým autobusem č. 61, který jezdí v 10 – 15minutových intervalech a platí v něm vlakové jízdenky („režisté“ si však musejí u pokladny vyzvednout jízdenku za 0 Kč, jinak jejich „režijka“ v autobuse neplatí).

● **I NA VRCHOL BUDOVY** žst. Praha–Smíchov vylezli tvůrci graffiti a zničili fasádu, a to i přesto, že na Smíchově chrání bezpečnost jak ochranka, tak oddělení Policie. Graffitisti se nezastaví před ničím; myslím si, že za další rozmach čmáralů může i starší český film Gympl, který byl i reprízován v televizi. V něm jsou čmáralové vydáváni za hrdiny a profesoři cíleně zesměšňováni. Hlavně, že vadí „někomu“ nádražní hostince, ale graffiti neumí zkrotit. Slova TAK znamená v polštině ano, že by to byl zahraniční čmáral?? Stav 15. 5. Snímek Martin Kubík

● **NA DĚČÍNSKÉM** východním nádraží se v pondělí 3. června na více než dvě hodiny zastavil provoz. Příčinou byl vjezd rychlíku na kolej, na které již stál nákladní vlak. Z důvodu vyšetřování příčiny této mimořádnosti musely ČD odřeknout dva rychlíky a čtyři osobní vlaky.

PŘEDSTAVUJEME

Jaroslav Kavka: „Pro údržbu vozidel bychom potřebovali mladou krev.“

Ve čtrnácti letech se Jaroslav Kavka přestěhoval se svými rodiči z Karviné do České Lípy, kde mu na první pohled učarovalo tehdejší lokomotivní depo s parním provozem. Touha po železnici byla tak silná, že po dokončení školy vstoupil do železničního učiliště v Lounech, kde se pro dráhu vyučil profesi mechanik motorových vozidel. Spolu s ním přišlo tehdy do českolipského depa dalších 15 novopečených vyučenců – číslo, o němž si dnešní depa, resp. OCÚ

(střediska údržby) mohou nechat jen zdát. V českolipském depu pak v této profesi odpracoval v dílnách 11 let na opravách a údržbě lokomotiv. **„V té době se jednalo převážně o stroje a vozidla řady M 152, T 478/753, T 466, T 679, 010/012 a další,“** přibližuje Jaroslav Kavka svoji práci u tehdejších ČSD. Postupem času se dostal na pozici mistra, pak technika a v současné době je zařazen do funkce systémový specialista v Oblastním centru údržby (OCÚ) Střed, středisko údržby Děčín. Do Děčína přešel i s ostatními zaměstnanci z České Lípy v roce 2007, kdy bylo tehdejší DKV PP Česká Lípa zrušeno a uzavřeno. **„Dnes tam zůstal pro údržbu jen jeden mechanik a jeden elektrikář pro nejnutnější opravy, jinak je původní depo využíváno jako nástupní místo strojvedoucích, kteří odsud obsluhují ramena směrem na Liberec, Rumburk, Mladou Boleslav a Děčín,“** přibližuje Jaroslav Kavka současný stav někdejšího českolipského provozního pracoviště, spadajícího pod DKV Liberec. Na depo v České Lípě vzpomíná, stejně jako ostatní zdejší zaměstnanci, s určitou nostalgií, vcelku pochopitelnou. **„Práce ale zůstala i v Děčíně stejná, takže ke změně zaměstnání nebyl důvod. A navíc jsme dobrá parta, když je potřeba udělat něco mimořádně, vždy si kluci dají říct a ochotně jdou výzvám vstříc,“** hodnotí své kolegy z údržby. Do Děčína přešlo z České Lípy celkem 26 zaměstnanců, dalších třináct lidí přešlo na údržbu do Liberce.

V letošním roce bude mít Jaroslav Kavka za sebou 44 let u jednoho podniku. V roce 1992, při volbách do závodního výboru OSŽ byl zvolen jako předseda a v této funkci působí dodnes. **„Po přechodu z České Lípy jsou dnes v děčínském středisku údržby dvě základní organizace OSŽ, jednu vede můj kolega Karel Konopík a v té druhé jsou převážně členové někdejší českolipské organizace,“** vysvětluje Jaroslav Kavka. **„V té naší je evidováno 56 aktivních členů a 38 seniorů,“** dodává.

A jak vypadá současná práce v děčínském středisku údržby? **„Je to podobné jako jinde – potýkáme se s nedostatkem náhradních dílů, převážně pak i s jejich cenou, která značně vzrostla. Ale stroje se nám daří udržovat v provozu,“** konstatuje Jaroslav Kavka. Převážně jde o elektrické lokomotivy, elektrické jednotky 440 a motorové jednotky řady 844, přičemž proběhla postupná obměna nové řady 814 (regionova), za řadu 810 a dodání nové řady 440 (regiopanter). Děčínské středisko údržby tak zajišťuje opravu a údržbu strojů, které vozí vlaky do Mladé Boleslavi, Kolína, Havlíčkova Brodu, Ústí n. L.–Střekova, Bíliny, Teplic a Prahy, ale také do Rumburku či do Mostu. Lokomotivy jsou využívány na sto procent, včetně záloh, takže někdy mohou být s údržbou docela „nervy“. Udržují se zde také osobní vozy pro osobní a rychlíkovou vozbu. Ale děčínští údržbáři si dokáží poradit a to nejen s lokomotivami, ale i s vozy pro osobní a rychlíkovou vozbu, které v Děčíně rovněž udržují.

„V současné době máme sice plné stavy, ale potřebovali bychom mladou krev,“ posteskne si Jaroslav Kavka, když hodnotí věkové složení opravářů. **„Nejmladšímu je 28 let, ale převažují ti starší a s novými zájemci o práci na údržbě kolejových vozidel je to složité – někdejší učňovská střediska byla zrušena, takž nabíráme lidi takříkajíc´z ulice´.“** K údržbě se podle slov Jaroslava Kavky vracejí i lidé, kteří to zkoušeli s prací u soukromníka, jistoty, které nabízí dráha, tam ale asi nenašli. **„Snažíme se přilákat také mladé lidi ze zdejších škol, chodí k nám na exkurze i do praxe, ale o práci mechanika je zájem dost malý, větší je o profesi strojvedoucího.“** Pokud se týká profese strojvedoucích, v děčínském depu pracuje v tomto povolání také jedna žena – jezdí na strojích řady 814 (regionova) nebo u posunu.

I přes všechny potíže Jaroslav Kavka věří, že dráha postupem času získá i tolik potřebnou „mladou krev“ a dokáže i nadále zajistit kvalitní údržbu všech kolejových vozidel včetně nových strojů.

Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Železniční lobby chce v Německu reaktivovat 3000 km zrušených tratí

Obnovit provoz 3000 kilometrů zrušených tratí si klade za cíl železniční lobby, tvořená Allianz pro Schiene (Spojenectví pro koleje) a Svazem německých dopravních podniků (VDV). Jak upozornil 20. května deník Handelsblatt, ctižádostivý plán lobby, zveřejněný týž den, počítá se silnou politickou podporou koaličních stran CDU, CSU a SPD, usilujících nejen z dopravních ohledů, ale i kvůli klimatickým podmínkám o reaktivaci bývalých tratí.

Projekt zahrnuje 186 tratí o celkové délce 3072 km, jež mají být znovu využívány pro osobní a nákladní dopravu. **„Je to nejjednodušší nástroj, jak rychle splnit poptávku po rozšíření kolejové dopravy,“** prohlásil předseda VDV Ingo Wortmann. Za příklad uvedl trasu bývalé Západofalcké zemské železnice z Münsteru do Beckumu, jež dříve sloužila k osobní a nákladní dopravě. Jak zdůraznilo Spojenectví, za uplynulých 25 let od železniční reformy a přeměně spolkové dráhy na Německou dráhu AG bylo oživeno 827 km pro osobní a 359 km pro nákladní dopravu. Například obnovení provozu i na krátkém úseku může mít dalekosáhlý přínos, za příklad platí pouhé tři kilometry dlouhé propojení kolejí ze západofalckého Gronau k německo–nizozemské hranici, takže nyní je znovu možná doprava do Enschede.

Jan Hála

Železniční nákladní přeprava v Evropě roste

Výkonnost železniční nákladní přepravy v Evropě v roce 2017 dosáhla téměř stejných výsledků jako v předchozím roce, když vzrostla především u státní železnic Polska, Itálie a Rakouska. Hlavní přírůstek byl způsoben především kombinovanou dopravu na ose sever – jih. Kromě belgických Lineas, které prošly radikální reorganizací, došlo k nárůstu u železničních nákladních podniků PKP Cargo, Mercitalia a Green Cargo. Zvláště PKP Cargo se opět dostalo do zisku. Ostatní podniky, jako např. rakouský provozovatel Rail Cargo Austria, těžily především z dobré hospodářské situace v Evropě.

V Německu došlo ve statistikách dopravní výkonnosti ke korekci přírůstku 13 mld. tunokm, zvyšující dopravní výkonnost je tak především způsobena lepší výkonností soukromých železničních nákladních podniků, které za poslednítři roky neustále zvyšují svůj podíl na trhu. Ostatním státním nákladním dopravcům se podařilo pokles podílu na dopravním trhu zastavit. Často je to na úkor zlepšování pozice v zahraničí, mimo domácí trh.

Dopravní výkonnost tak v roce 2017 v Evropě vzrostla na 469 mld. tunokm a pro následující dva roky je předvídána výkonnost 474 mld. tunokm. Především je to na trzích Visegrádské čtyřky (Polsko, Česko, Slovensko a Maďarsko) a ve Slovinsku. Hlavním důvodem je opět kombinovaná doprava z námořních přístavů. Pro další zvyšování dopravní výkonnosti jsou však potřebné investice do železniční infrastruktury, digitalizace, automatizace a zrychlení přeshraničních přeprav.

Z Transportweb, 29. 3. 2019, zpracoval **–sh–**

Vysokorychlostní vlak pro dopravu kontejnerů

Společnost „Emeuric Gleizes“ z Francie se chopila myšlenky dopravy kontejnerů vysokorychlostními vlaky Transrapid na elektromagnetickém polštáři. Pro konstrukci vozů vlaku „Spacetrain“ budou výlučně použita uhlíková vlákna. Vzduchový polštář bude získávat energii z baterií, které budou namontovány na střeše vlaku. Vlak by měl dosahovat průměrné rychlosti 540 km/h, do 6 let od uvedení do provozu by však měl jet rychlostí až 740 km/h, jak je uvedeno v projektu.

Pro dopravu kontejnerů společnost vyvinula speciální konvoje. Vlak Spacetrain by měl být 2,5krát výhodnější než konvenční vlaky na kolejích. Jako energie k pohonu by mělo být využíváno i bioetanolu. Vlak by měl být poprvé představen v půli června v Bourget (Francie) na mezinárodním leteckém a kosmickém salonu. V současnosti společnost hledá partnery v průmyslu a pro financování výstavby testovací trati, která by měla vzniknout v blízkosti města Saran, jižně od Paříže. První testovací jízdy vlaku Spacetrain jsou plánovány na konec roku 2020.

Z Transportweb, 29. 3. 2019, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 23 – 6. 6.1994

„Restrukturalizace ČD je nepřipravená a nesystémová“, zní titulek úvodního článku z pera Jiřího Kratochvíla, tajemníka sekce OSŽ řídících a technickohospodářských pracovníků. Článek referuje o setkání všech odborových centrál působících na železnici, z 23. 5., kde mělo dojít k dohodě na společném stanovisku k projektu transformace ČD ještě před jeho případným schválením. Přijaté kritické stanovisko, které podepsali zástupci odborových centrál (kromě Federace strojvůdců, která chtěla prosadit vlastní stanovisko), se zdůrazňuje především to, že se transformace připravuje bez jasného formulování státní dopravní politiky a bez vypracování alternativ. Projekt podle odborářů postrádá řešení ekonomických vazeb a zvláště chybí rozbor, vyčíslující jeho ekonomickou výhodnost. **„Při těchto zjištěních skutečně nezbývá mnoho prostoru pro optimistické představy o budoucnosti české železnice. Některé reakce vedení ČD na pokládané otázky byly značně podrážděné,“** konstatuje autor článku mimo jiné.

Obzor dále mimo jiné představuje jednotku Pendolino (ETR 460), která se v ČR objevila podruhé (jako první se představila ETR 401) v rámci propagace firmy Fiat Ferroviaria. Jeho prezentační jízdy se zúčastnili četní zástupci Českých drah.

Obzor č. 24 – 13. 6. 1994

I další číslo Obzoru v několika různých článcích vyjadřuje kritický postoj funkcionářů OSŽ k chystané reorganizaci Českých drah. Článek **„Odbory přistupují k restrukturalizaci s nedůvěrou“** podrobně popisuje průběh jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 31. 5. a 1. 6. v Senohrabech a jehož se jako hosté zúčastnili zástupci Českých drah. Předmětem projednávání byl návrh zásad transformačního projektu s. o. ČD, k němuž odboráři vyslovili řadu zásadních připomínek jak ke konkrétním krokům (například oddělení dopravy od přepravy či sloučení 46 traťových distancí do 26 nových výkonných jednotek), tak k tomu, že restrukturalizace je nepřipravená, uspěchaná a prosazovaná za každou cenu a na základě politického rozhodnutí. To spočívalo mimo jiné v tom, že k 1. lednu 1995 měly vzniknout dva státní podniky – Železniční dopravní podnik a Železniční dopravní cesta.

Chystaná transformace ČD prolíná celým číslem. V mnoha, převážně kritických příspěvcích, zaznívají konkrétní připomínky a obavy z připravovaných kroků, které podle názoru pisatelů dopadnou jako vždy při podobných změnách především na bedra provozních pracovníků. Obzor otiskl například otevřený dopis provozních pracovníků žst. Úvaly, Český Brod, Poříčany, Pečky, a Velim, kteří vyjádřili zásadní nesouhlas se zavedením tzv. pohotovosti na pracovišti, jejímž důsledkem by bylo snížení platů zaměstnanců. Dopis upozorňuje na to, že toto opatření povede k odlivu pracovních sil v provozu, který může mít vážné následky, neboť zbývající výpravčí nemusí již být schopni zajistit plynulý provoz.

Podle názoru jednoho z pravidelných dopisovatelů, Ing. Pavla Ďáska, navržená transformace vůbec neřeší konkurenceschopnost železniční dopravy, neřeší otázku vlastnictví železniční dopravní cesty, dělení výkonných jednotek a násilné vytváření integrovaných jednotek různých technických služeb a může ohrozit finanční situaci i fungování celého podniku,

–zs–

PRÁVNÍ PORADNA

Životní a existenční minimum 2019

Životní a existenční minimum

- Životní minimum je minimální společensky uznaná hranice peněžních příjmů k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb.
- Existenční minimum je minimální hranicí peněžních příjmů, která se považuje za nezbytnou k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb na úrovni umožňující přežití. Tento institut byl vedle životního minima zaveden z důvodu větší motivace pro dospělé osoby v hmotné nouzi. Existenční minimum nelze použít u nezaopatřeného dítěte, u poživatele starobního důchodu, u osoby invalidní ve III. stupni a u osoby starší 68 let.

Právní úprava

- Životní a existenční minimum je upraveno zákonem č. 110/2006 Sb., o životním a existenčním minimu, ve znění pozdějších předpisů.
- Platné částky životního a existenčního minima jsou stanoveny nařízením vlády č. 409/2011 Sb., o zvýšení částek životního minima a existenčního minima.

Hlavní využití

- Hlavní využití životního a existenčního minima je v zákoně č. 111/2006 Sb., o pomoci v hmotné nouzi, ve znění pozdějších předpisů. Životní minimum plní rozhodující úlohu při posuzování hmotné nouze i jako sociálně–ochranná veličina.
- Životní a existenční minimum je využíváno také v zákoně č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů, při zjišťování nároku na dávky, které zabezpečují adresnou pomoc rodinám s dětmi ve stanovených sociálních situacích (u přídavku na dítě a porodného). V případě dávek pěstounské péče tvoří i základ pro výpočet jejich výše.
- Další využití životního minima je například v soudní praxi pro stanovení alimentačních povinností, v případě exekucí pro nezabavitelné částky apod.

Náklady na bydlení

- Životní minimum ani existenční minimum nezahrnují nezbytné náklady na bydlení.
- Ochrana v oblasti bydlení je řešena v rámci systému státní sociální podpory poskytováním příspěvku na bydlení a v systému pomoci v hmotné nouzi doplatkem na bydlení.

Částky životního minima v Kč za měsíc:

pro jednotlivce	3410
pro první osobu v domácnosti	3140
pro druhou a další osobu v domácnosti, která není nezaopatřeným dítětem	2830
pro nezaopatřené dítě ve věku do 6 let	1740
6 až 15 let	2140
15 až 26 let (nezaopatřené)	2450

Životní minimum je součtem všech částek životního minima jednotlivých členů domácnosti. Měsíční částka existenčního minima je ve výši 2200 Kč.

Příklady životního minima různých typů domácností v Kč za měsíc:

jednotlivec: 3410,
2 dospělí: 3140 + 2830 = 5970,
1 dospělý, 1 dítě ve věku 5 let: 3140 + 1740 = 4880,
2 dospělí, 1 dítě ve věku 5 let: 3140 + 2830 + 1740 = 7710
2 dospělí, 2 děti ve věku 8 a 16 let 3 140+ 2 830 + 2140 + 2450 = 10 560,
2 dospělí, 3 děti ve věku 5, 8 a 16 let: 3140 + 2830 + 1740 + 2140 + 2450 =12 300.

Společně posuzované osoby:

- rodiče a nezletilé nezaopatřené děti,
- manželé nebo registrovaní partneři
- rodiče a děti nezletilé zaopatřené nebo zletilé, pokud tyto děti s rodiči užívají byt a nejsou posuzovány s jinými osobami,
- jiné osoby společně užívající byt, pokud písemně neprohlásí, že spolu trvale nežijí a společně neuhrazují náklady na své potřeby.

Společně posuzovanými osobami jsou i osoby, které se přechodně, z důvodů soustavné přípravy na budoucí povolání, zdravotních nebo pracovních (včetně dobrovolnické služby), zdržují mimo byt.

Započitatelné příjmy

S životním minimem se porovnávají všechny čisté peněžní příjmy jednotlivce nebo společně posuzovaných osob (z pracovní činnosti, z podnikání, z kapitálového majetku, z pronájmu, důchody, dávky nemocenského pojištění, dávky státní sociální podpory a ostatní sociální dávky, podpory v nezaměstnanosti a při rekvalifikaci, výživné atd.) s výjimkou:

- příspěvku na bydlení, doplatku na bydlení a jednorázových sociálních dávek,
- příjmů z prodeje nemovitostí a odstupného za uvolnění bytu použitých k úhradě nákladů na uspokojení bytové potřeby,
- náhrady škody a finančních prostředků na odstranění následků živelní pohromy,
- peněžní pomoci obětem trestné činnosti,
- sociální výpomoci poskytované zaměstnavatelem,
- podpory z prostředků nadací a občanských sdružení,
- stipendií,
- odměn za darování krve,
- daňového bonusu,
- příspěvku na péči (v okruhu společně posuzovaných osob),
- části příspěvku na úhradu potřeb dítěte, který náleží ze zdravotních důvodů,
- příspěvku na mobilitu a příspěvku na zvláštní pomůcku,
- zvláštního příspěvku k důchodu pro účastníky národního boje za vznik a osvobození Československa,
- příjmu plynoucího na základě rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva z titulu spravedlivého zadostiučinění nebo z titulu smírného urovnání záležitostí.

Valorizace životního a existenčního minima

- Životní a existenční minimum je zvyšováno nařízením vlády.
- Při zvyšování částek životního a existenčního minima se zachovává jejich reálná úroveň.
- Vláda je zmocněna zvyšovat částky životního a existenčního minima od 1. ledna podle skutečného vývoje spotřebitelských cen, pokud nárůst nákladů na výživu a na ostatní základní osobní potřeby přesáhne ve stanoveném rozhodném období 5 %.
- Částky životního a existenčního minima může vláda za mimořádných okolností zvýšit také mimo termín pravidelné valorizace.

Informace a žádosti

Žádosti o dávky pomoci v hmotné nouzi a dávky státní sociální podpory se podávají na kontaktních pracovištích krajských poboček Úřadu práce ČR podle místa trvalého pobytu občana.

Zdroj: MPSV

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

NÁZORY

Školení a zkoušky zaměstnanců zasluhují inovaci

V posledních číslech Obzoru i na některých internetových stránkách týkajících se dopravy a v nejrůznějších komentářích v poslední době rezonuje téma školení a přezkušování znalostí zaměstnanců.

Naprosto souhlasím s tím, že zaměstnanci musí být pravidelně školeni a přezkušováni. Práce na dráze je velice specifická a dynamicky se vyvíjí, pro zachování bezpečnosti a plynulosti provozu je naprosto nezbytné, aby měli zaměstnanci určitou úroveň znalostí. Ovšem způsob, jakým je to v současné době řešeno, je naprosto nedostačující a zbytečný. Např. testy, co máme na STKR, to je výsměch. Krátký článek seznamující nás s nějakou novinkou a na závěr testík, kde máte na výběr tři odpovědi. Uznávám, že je to lepší, než jen dát něco na podpis do Normálií (spousta lidí to ani nečte, jen podepíše), ale i tak si z toho nepamatuji skoro nic. Za týden ani nevím, o čem to bylo a že jsem nějaký test dělala.

Pracuji na dráze přes 30 let jako výpravčí a zažila jsem už ledacos. Možná se velkou oklikou vrátíme k původnímu stavu. Kdysi nás školili lidé, kteří už měli dlouholetou praxi v provozu a hlavně znali místní poměry. Měli určitý obvod působnosti a znali všechny tamější zaměstnance. Od vedení dostali téma, které měli proškolit, a sami si připravili, co nám budou říkat, a hlavně přizpůsobili vše místním poměrům. Proč by nás školili o dvoukolejce, když jsme na jedné koleji? Proč by nás školili o mechanických návěstidlech, když je tu rychlostní návěstní soustava? Proč by nás školili o reléovce, kterou jsme nikdy neviděli, když pracujeme na elektromechanice? A do toho jsme ještě měli „komerčku“, která byla objemem práce a nutných znalostí stejně obsáhlá jako doprava (osobní i nákladní pokladna, spěšniny, úschovny, vozová, museli jsme umět udělat komplet vlakovou dokumentaci, …), to si současní zaměstnanci nedovedou představit. Abychom uměli úplně všechno, co nám bylo předepsáno „rozsahem znalostí“ v každém předpisu, bylo nereálné. Vedení neznalost nepodstatného tolerovalo a z toho plyne i současný stav, jen ta tolerance se vytrácí.

Nesmyslně nastavené rozsahy znalostí, kdy všichni mají umět všechno, jsou zbytečné, zaměstnanci to vědí a podle toho se chovají. Zaměstnavatel si je toho vědom také, proto dělá školení a testy tak, jak je dělá. Školí všechny stejně a stejným způsobem, aby to měl jednodušší. Test, který každý rok děláme, je stále stejný. Stejné otázky i odpovědi. Co jsem našprtala před pár lety, už dávám téměř automaticky, aniž bych se nad otázkami vůbec zamyslela. Citování předpisů je jedna věc, ale pro práci v provozu potřebujete umět použít ta správná ustanovení. Znám takové, kteří odříkají předpis zpaměti, ale při sebemenší mimořádnosti si nevědí rady a dělají strašné chyby.

Školení by mělo být adresné a mělo by řešit konkrétní situace. Ne že nám školitel přečte něco z předpisu a zeptá se nás, jestli je nám všechno jasné. Každý to odkýve, aby školení odsýpalo. Podle mě by měli nastínit nějakou konkrétní situaci a krok za krokem s předpisem v ruce požadovat po školených, aby odpovídali, co by udělali a proč. Zapojit je do procesu školení a ne něco odříkat a jít domů. Přezkušování by také mělo jít udělat na míru, jen to bude chtít víc práce po školitelích, kteří by to museli připravit. Písemné testy, kde se vybírá ze tří odpovědí, z toho některé jsou úmyslně úplně mimo, aby byly zodpovězeny vždy správně nebo odpovědi lišící se v takových detailech jako je „a“ nebo „–“, na které stačí trocha nervozity, a uděláte chybu, to podle mě není ověření znalostí, ale zkouška štěstí, kolikrát se trefím do správné odpovědi.

Aby toto všechno šlo udělat, je potřeba změnit rozsah znalostí. Nač jsou výpravčímu znalosti o návěstech pro elektrický provoz, copak budu někdy někam nějaká návěstidla umisťovat? Nebo co má dělat strojvedoucí, kdy má stáhnout sběrač apod.? K čemu potřebuji vědět, jaká světla svítí na návěstidle, co to je, když bliká pomalu nebo rychle, žlutě nebo zeleně? Co je a co není dvousvětlová návěst? Jaké označovací štítky se na návěstidla dávají a co znamenají? To má snad vědět strojvedoucí. Já nebudu ani vyměňovat žárovky ani umisťovat štítky, ani natírat stožáry. Potřebuji znát to, co je v „mých“ stanicích, jak to vypadá, jak to funguje, jak to vypadá, když to nefunguje, a co dělat, když to nefunguje. Umět se v předpisu orientovat. Pokud nastane situace, kterou jsem ještě nemusela řešit, najít to v předpise rychle a umět to použít. Všechno ostatní by mělo stačit znát informativně.

Všichni ti, co nás chodí kontrolovat (mě může ve službě kontrolovat až 12 osob), by se měli podílet na tvorbě školicích a zkouškových materiálů. Jeden člověk, co sedí někde v Praze za stolem a kdoví jestli vůbec jezdí vlakem, nemůže obsáhnout celou síť s detailní znalostí místních poměrů. Ten si vezme předpis, listuje a vymýšlí, na co by se zeptal, a odpovědi vymýšlí tak, aby někoho nachytal na nepodstatném detailu.

Schvaluji snahu zaměstnavatele zreformovat školení a zkoušky zaměstnanců, jen doufám, že se toho ujmou kompetentní lidé a bude to ku prospěchu a spokojenosti všech.

Dana Voňková,
výpravčí

Ad: GVD – již neplatí nic, co bylo pevné

Dovolil bych si v několika řádcích reagovat na příspěvek „GVD – již neplatí nic, co bylo pevné“, zveřejněný v Obzoru číslo 8 v rubrice „Názory“. Autor článečku, velice plodný pisatel příspěvků do několika periodik, se pohoršuje nad skutečností, že pravidla pro číslování vlaků, kdysi mu vštípená během studia na SPŠD, se jaksi časem pozměnila. A jak jinak, než k horšímu. Téměř psychickou újmu („s hrůzou jsem zjistil…“) mu zřejmě způsobilo zjištění, že „na trati Praha…Beroun jezdí některé nákladní vlaky ve stejném směru sudé i liché…“ Celou kauzu hodnotí jako hazard s bezpečností provozu a dovozuje, že event. následky „…odnese to nikoli ten nahoře…ale vždy provozní zaměstnanec.“

Subjektivní, navíc radikálně podaná stanoviska, se mohou líbit, leč často se míjí s reálem. Toto platí obecně a v případě argumentace pana M. K. dvojnásobně. Neznám průběh jeho profesní kariéry, je však s podivem, že se ve funkci výpravčího – kterou v příspěvku zmiňuje – nesetkal se systémem číslování vlaků, zavedeným s GVD 1973/74. Ano, již před 46 (!) roky přešly tehdejší ČSD (na základě výnosu FMD č.j. 21479/72–11) na jednotný systém číslování vlaků. Ten krom jiného stanovil zásadu, že každé číslo vlaku se v síti ČSD může vyskytnout jen jednou, přizpůsobil používání lichých a sudých čísel mezinárodně stanoveným směrům a zavedl pětimístné, výhradně numerické označení vlaků (bez do té doby užívaných písmenových indexů a účelových zkratek).

Jinak řečeno, tzv. protisměrné číslování, kterému pan M. K. náležitě vyspílal ve svém textu, je na tuzemských kolejích záležitostí již letitou; nic nového, navíc pro desítky pracovníků řízení vlakové dopravy představuje rutinní záležitost, postrádající frustrující či hazardérský prvek. Ale to se zmínit zřejmě nehodilo.

Jako kouzlo nechtěného proto na mne zapůsobilo zařazení příspěvku pana Glosse přímo pod výtvorem pana M. K. Jeho název „Vždyť psát je tak snadné…“ se v kontextu jeví jako velmi příhodný.

Pavel Schreier

Zbytiny – v pozadí pila s kamionem, manipulační sklad dřeva vlevo mimo snímek je plný dřeva, ale vůz nikde.

Quo vadis, Šumavo, pod kuratelou Jihočeského kraje?

21. května jsem letmo navštívil šumavské lokálky, kde nyní vládne z rozhodnutí Jihočeského kraje soukromá společnost GW Train Regio. Jelikož jsem si chtěl zjistit stav na jednotlivých stanicích, volil jsem po vzoru kontrolních orgánů vlastní vozidlo.

Zjistil jsem zanedbaný úklid nádražních prostor, nejhůře dopadly Zbytiny – drahnou dobu neodvezené hromady odpadků se válely na krytém nástupišti. Kdyby se toto dělo za provozu Českých drah, byla by toho plná média, že? Ve stanicích (Vodňany, Prachatice), kde za časů Českých drah, a. s., byly obsazovány osobní pokladny, jsem zjistil sice otevřené čekárny, avšak nedostupné WC, ve stanici Volary je výdejna jízdenek dopravce GW Train otevřena pouze ve všední dny 6.20 – 11.30 h, 12.30 – 14.50 h, soboty, neděle a svátky, kdy je zvýšená frekvence turistů, je pokladna uzavřena!

Na Šumavských tratích již za doby ČD, a. s., probíhaly posledních 15 let každý rok nepříjemné dlouhodobé výluky, to se děje i za nového dopravce. Je chvályhodné, že SŽDC tratě opravuje, ale nešly opravy udělat urychleně, s rozmyslem a s ohledem k cestujícím? Pakliže na té které trati probíhají léta chaotické výluky, vede to nutně k odlivu cestujících a posledních zbytků nákladní přepravy.

Šumavské tratě sleduji dlouhodobě a zjišťuji, že zde trvale klesá přeprava dřeva. Ve Zbytinách je obrovská pila, ale ve stanici jsem neviděl žádný vůz a dle ojetosti manipulační koleje zde již dlouho nebyl, zato kamionů jsem zahlédl několik a na silnici jsem se jim sotva vyhýbal, málem jsem padal do škarpy. Stejně tak nebyl žádný vůz ani v Černé v Pošumaví (kde je také pila), ale ani v Nové Peci (kde je také pila!). Jediný (!) ložený vůz se dřevem jsem uzřel ve Volarech.

Možná jsem na Šumavě byl pouze v nepravou chvíli, je-li výjimka pravidlem, ptám se na stav věcí ČD Cargo a manažera přes přepravu dřevem. Ano, vozy se léta šrotovaly a odstavovaly do kopřiv, tak kde je teď vzít, že??

Martin Kubík

Regionální den železnice v Jihlavě – druhá strana mince

Na stránkách www.osz.org byla informace o Regionálním dni železnice v hlavním městě kraje Vysočina Jihlavě. Chválilo se ze strany kraje hejtmana MUDr. Běhounka (který chtěl ještě nedávno neobjednávat dopravu na některých tratí a také ji například z Horní Cerekve do Počátek–Žirovnice hodlá neobjednat, navíc jsem nečetl nic o rozvoji, třeba, že by chtěl reaktivovat příměstskou trať Jihlavy: trať Dobronín – Polná, když už do Dobronína jel parní vlak…) i ze strany generálního ředitele ČD, a. s., Miroslava Kupce.

To je sice hezké, ale druhá strana mince je naprosto nedostatečná dálková doprava do Jihlavy na rameni Praha – Jihlava – Znojmo. Z Jihlavy a do Jihlavy či Znojma se víceméně nedá smysluplně dostat z hlavního města Prahy. Již léta neexistuje přímé spojení, na rychlíky do Prahy se musí ostře přestupovat v Havlíčkově Brodě, takže spojení je nespolehlivé. Již několikrát jsem vyslechl od lidí, že jim ten který přípoj v Brodě ujel.

Nejhorší situace se mi stala osobně v předvečer Regionálního dne železnice. Na trati Jihlava – Havlíčkův Brod totiž byla porucha trakčního vedení a v Jihlavě panoval večer 31. 5. naprostý dopravní chaos, náhradní autobusová doprava nebyla na poslední přípoj na Prahu zajištěna a bylo mi oznámeno, že poslední večerní rychlík R 972 Brno –Praha v Havlíčkově Brodě nebude v žádném případě čekat. Další spojení bylo až ráno 1. 6. Nezbývalo mi nic jiného, než ve 20 hodin dojít pěšky do centra Jihlavy a cestou hledat ubytování. Levné penziony a ubytovny byly zavřené, a když jsem tam volal, slyšel jsem obligátní „vše plné“ nebo „nemohu přijet k ubytovně, vypil jsem už pivo,“ takže mi nezbývalo než použít nejdražší hotel v Jihlavě – hotel Mahler, kde se dokonce ubytoval jednou prezident Klaus, když byl ještě ve funkci. Zde stál pokoj bez snídaně 1080,– Kč, se snídaní 1200 Kč!! Zaplatil jsem to se skřípěním zubů, abych neležel na lavičce v parku, a odjel do Prahy, těsně před zahájením vychváleného Regionálního dne železnice. Doufám, že tam představitelé dráhy přijeli vlaky a ne po ještě horší dálnici D1. Ono to vyjde vlastně na stejno.

Kdyby České dráhy, a. s., měly pro tyto případy v Jihlavě nocležnu, bylo by vše jinak. Ale ono se musí vše zrušit a nejlépe včera. Jedna průvodčí mi řekla: **„Nejezděte posledním vlakem.“**

Martin Kubík

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

„Papoušek“ 477.043 v čele zvláštního vlaku míří z Loun do Lužné u Rakovníka na Rodinný den. S fotografickou kamerou jsme si počkali u železničního mostu z roku 1871 za stanicí Měcholupy, kde trať překonává říčku Blšanku. Most je od roku 1958 registrovanou technickou památkou. Na kdysi hlavní trati, jejíž některé úseky byly dvojkolejné, se před léty proháněly pražské rychlíky. Dnes rezavějící levé pole železničního mostu je důkazem toho, že celá dnešní trať SŽDC č. 124 má svá nejlepší léta již dávno za sebou a druhá kolej byla snesena. Dnešní provoz mezi Chomutovem a Lužnou u Rakovníka zde čítá denně pouhé čtyři páry osobních vlaků v režii regionov.

S párou na Rodinný den

U příležitosti Mezinárodního dne dětí, vydává se každým rokem první sobotu v červnu z Loun do Lužné u Rakovníka parní vlak, aby svezl děti do zdejšího železničního muzea. Jinak tomu nebylo ani letos, v sobotu 1. 6., kdy se krátce před osmou hodinou ranní vypravil na cestu „Papoušek“ 477.043. Již několik let vede trasa zvláštního vlaku oklikou a úvratí v železniční stanici Žatec.

V ČD Muzeu čekala na malé i velké návštěvníky prohlídka zdejších zajímavých expozic, parních a motorových lokomotiv, modelového kolejiště, svezení se po úzkorozchodném okruhu apod., Ostatně, jak jsme na to v tomto muzeu už zvyklí. Jako obvykle, nechyběly zde ani stánky s občerstvením a s upomínkovými předměty s železniční tématikou. A protože opět plno návštěvníků přijelo do Lužné po vlastní ose, všechny parkovací plochy se záhy zaplnily. Dlužno říci, že vzhledem ke zdejší vzorné organizaci a pěknému počasí se celá akce Rodinného dne vydařila. Při zpáteční cestě domů byli všichni bohatší o spoustu zážitků.

A. K. Kýzl

Pečky 2019

I v letošním roce se v Pečkách konala největší výstava modelových kolejišť a železničních modelů u nás. Na tuto výstavu a další program spojený s akcí, která probíhala ve dnech 24. až 26. 5. po celých Pečkách, se sjelo velké množství lidí z blízkého i vzdáleného okolí. V rámci této akce byly po všechny dny vypravovány zvláštní historické vlaky na trati 012. Zatímco první dva dny jízd brousily koleje údolí Výrovky motoráčky M131.1, v neděli se do Plaňan a Bošic vydala parní lokomotiva 423.009 se soupravou vozů Rybák.

Vít Mareš

Parní lokomotiva 423.009 projíždí po trati 012 mezi zastávkou Chroustov a zastávkou Vrbčany v údolí říčky Výrovky.

Archeologický průzkum zbrzdil rekonstrukci železniční stanice Jaroměř

Zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při přístupu k vlakům a také zlepšení operativního řízení i zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, to vše si kladl za cíl projekt Rekonstrukce železniční stanice Jaroměř. Realizace projektu byla původně naplánována v termínu od 13. 2. 2018 do 10. 12. 2018, jenže stavba se nakonec zastavila. Jak uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš, lokalita byla označena jako archeologicky významná a práce tedy mohou pokračovat pouze ve vazbě na probíhající archeologický průzkum. Přineslo to významné zpomalení stavebních prací a kompletní zborcení stavebních postupů ve vazbě na plánované výluky pro zachování alespoň omezeného železničního provozu včetně vytvoření mnoha provizorních stavů, které i nadále brání dostavbě sudé skupiny kolejí.

–mmč–

Skautský vlak

17. 5. kolem 19.30 h přijel do dopravny D3 na trati Rakovník – Kralovice – (Mladotice) skautský vlak z Prahy Zvl Os 11880 v režii ČD, a. s., vedený „Zamračenou“ 749.264–8 se dvěma patry a salonem (!) na postrku 749.121–0. Skauti šli na noc do Vojtova mlýna u potoka Javornice na skautský sraz.

Je vidět, že i na této lokálce je zájem o dálkovou dopravu na objednávku. Trať je v úseku Kralovice – Mladotice trvale ignorována SŽDC z Plzně, která není schopna 22 let dát trať do sjízdného stavu. Místní aktivisté i starostové z blízkého i dalekého okolí tratě zvyšují tlak na obnovu tratě.

Držme jim palce! A dle skautského Vždy připraven bojujte o záchranu proti přežilé demagogii minulého století stran rušení tratí.

Martin Kubík

Vlak 11880 ukončil skautskou jízdu v dopravně Čistá u Rakovníka, ještě by to chtělo opravit budovy na celé trati! Nikoli bořit.

FISAIC – malíři v Blatné

Ve dnech 16. – 19. května se uskutečnil jarní výtvarný seminář ČZS FISAIC v Blatné. Ve čtvrtek večer proběhlo jednání skupiny výtvarníků. Vedoucí skupiny Jarmila Šmerhová seznámila účastníky s činností a akcemi ČZS FISAIC v roce 2019, zdůraznila účast na národním Dni železnice v Lužné u Rakovníka (září), kde budou vystavovat ukázky svých prací jednotlivé skupiny ČZS FISAIC. Na těchto akcích budou vystavovat také malíři (10 výtvarných děl – obrazy se železniční tématikou). Informovala o zahájení nové galerie – Galerie Bohemika v prostorách Domu Bohemika, kde bude také možnost vystavovat obrazy.

V měsíci červnu proběhne vernisáž první výstavy nových fotografií jako společný projekt fotografů a literátů ČZS FISAIC – Photolitera 2018.

V pátek 17. května bylo celkem příznivé počasí, takže malíři měli možnost celý den kreslit a malovat v terénu (plenéru) v malebném okolí zámku Blatná a v sobotu dopoledne si prohlédli interiér zámku s galerií obrazů. Ve výtvarné tvorbě se pokračovalo i v sobotu odpoledne kolem zámku, historického kostela, v přilehlé zahradě nebo zámecké oboře. Večer Pavel Hladík přednesl zajímavou přednášku na téma „malba a la prima“ a „malířské dílny“.

V neděli dopoledne byla uspořádána výstavka vzniklých výtvarných děl, kde proběhlo hodnocení jednotlivých prací. Výstavku si měli možnost prohlédnout také hosté a personál hotelu Beránek. Všem se moc líbila.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Snímek z výstavky, uprostřed J. Mokrý.

Na okružní jízdu Párou Prahou se v sobotu 11. 5. vypravil v čele vlaku „Velký bejček“ 423.009, kterému na postrku „sekundovala“ „Karkulka“ T 444.162. Vlak právě projíždí Hlubočepským zářezem – přírodní památkou. Železniční zářez vznikl při výstavbě trati společnosti Pražsko–duchcovské dráhy v letech 1872–73.

Po měsíci opět Párou Prahou

Jak již bylo na stránkách Obzoru uvedeno, milovníci naší železnice a parních mašinek mají v letošní sezoně další možnost svézt se po kolejích v okolí Prahy parním vlakem.

Souprava se ve vybrané dny vydává dvakrát denně z pražského smíchovského nádraží na „okružní jízdu“. Po „Hrbaté“ trati (SŽDC č. 173) do Rudné u Prahy, odkud pokračuje do Hostivice. Aby poté, po kolejích někdejší „Buštěhradské dráhy“ (SŽDC č. 122), zamířila přes „Pražský semmering“ zpět na smíchovské nádraží.

Zatímco dubnové jízdy byly v „režii“ „Štokra“ 556.0506, v sobotu 11. 5. se v čele vláčku činil „Velký bejček“ 423.009, kterému na postrku „asistovala“ „Karkulka“ T 444.162. Příští možnost, svézt se po pražském okruhu budou mít zájemci 22. 6. a 19. 10.

A. K Kýzl

Moudrost pro tento den

„S dětmi, s nimiž si rodiče nedělali starosti, často mívají starosti dějiny“.

Wieslaw Brudziński (1920 – 1996), polský spisovatel a satirik

KRASLICKÝ FILMVLÁČEK

Soutěž pro amatérské filmaře

Základní umělecká škola Kraslice spolu s dalšími spolupořadateli vyhlašuje u příležitosti 1. ročníku festivalu filmů s železniční tématikou „Kraslický filmVLáček“, který se uskuteční ve dnech 26. – 28. 7. 2019, soutěž amatérských filmařů nazvanou **„O kraslické návěstidlo“**.

Soutěž je vyhlášena ve věkových kategoriích do 20 let a nad 20 let s tématy:

– železniční provoz,
– historie železnic,
– akce pořádané pro veřejnost,
– činnost železničních spolků a muzeí.

Doporučenými formáty jsou FMV, mpeg, avi a mp4, maximální délka snímku je 30 min.

Snímky (nejvíce tři na jednoho účastníka) zasílejte **do 30. června 2019** na adresu:

ZUŠ Kraslice, PS 67, 358 01 Kraslice. Současně poukažte za každý přihlášený snímek částku 200,– Kč na účet ZUŠ Kraslice, č. 157664083/0800.

Bližší informace o akci poskytne Robert Koutný, tel. 602 203 548, Koutny@rotava.cz.

-rk-

Pozvánka na přednášku

Zveme zájemce na přednášku z cyklu seminářů Historie dopravy, která se tradičně koná na Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera v Praze, na Florenci, ul. Pod Výtopnou 2, páté poschodí.

Přednášku p. Ing. Jiřího Adamovského **„Elektrické motorové jednotky pro příměstskou dopravu“** prosloví doc. Ing. Jaroslav Opava, CSc., dne 18. června 2019 od 15.00 h.

Účast na seminářích je bezplatná, pozvěte své přátele a známé. Těším se na setkání!

Vlastislav Mojžíš

SPORT

V Čekyni byl zahájen první ročník Putovního poháru míčových her

Ve čtvrtek 30. května byl v Čekyni u Přerova slavnostně zahájen první ročník Putovního poháru míčových her, v němž se utkala družstva, složená ze zaměstnanců Českých drah (OCP a OCÚ z celé republiky), DPOV, a. s. a Pars nova, a. s. Soutěže probíhaly v malé kopané, volejbalu smíšených družstev a nohejbalu. Hlavním účelem tohoto turnaje je novou formou navázat na předchozí dvacetiletou tradici fotbalových turnajů DKV, která zanikla po reorganizaci DKV v roce 2018. Pořadatelem turnaje je OSŽ ve spolupráci s ČD, a. s., a DPOV, a. s.

Slavnostní zahájení proběhlo na hřištích Dětského tábora (rekreačního střediska) ZO OSŽ DKV Přerov za účasti předsedy představenstva DPOV, a. s. Ing. Romana Kotta, ředitele O 20 GŘ ČD, a. s., Ing. Pavla Rešla, tajemnice PV OSŽ při ČD Věry Nečasové, předsedy ZV OSŽ DKV Přerov Reného Vrány, a zástupce města Přerov Petra Kouby. Věra Nečasová vyjádřila naději, že po tomto prvním ročníku budou následovat ročníky další. **„Věřím, že trvání tohoto turnaje bude nejméně tak dlouhé, jako dosavadních dvacet let turnajů DKV ve velké kopané.“**

Po úvodních slovech následovaly souboje jednotlivých družstev ve zvolených disciplínách – malé kopané, volejbalu smíšených družstev a nohejbalu.

Do soutěže bylo přihlášeno sedm osmnáctičlenných družstev – Oblastní centra provozu a údržby (OCP a OCÚ) střed, východ a západ. Zápasy probíhaly v dresech někdejších DKV (Brno, Praha, Plzeň, Česká Třebová a Olomouc), DPOV Přerov a Pars Šumperk.

Vítězové 1. ročníku poháru – DKV Česká Třebová (oranžové dresy) ve volejbalovém souboji s DKV Praha.

Druhý den, v pátek 31. května byly soutěže ukončeny finálovými zápasy, do nichž postoupila nejúspěšnější družstva z minulého dne. V kategorii malé kopané celkově zvítězili hráči Pars nova, v nohejbalu byli nejlepší hráči DPOV a ve volejbalu hráči a hráčky České Třebové. Celkový vítěz Putovního poháru byl určen součtem umístění ve všech třech disciplínách a stalo se jím družstvo České Třebové.

Bližší informace o průběhu turnaje na webu OSŽ.

Miroslav Čáslavský

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, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). 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