

## Z aktuálních událostí

Poslední předprázdninové zasedání Ústředí OSŽ se konalo 26. 6. v sídle OSŽ. V rámci informací ze zásadních jednání se Antonín Leitgeb, tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD a člen Dozorčí rady (DR) ČD, vrátil k poslednímu jednání DR ČD, která se zabývala stanovením kritérií pro výběrové řízení na dva chybějící členy představenstva ČD. Dále se zmínil o střednědobém plánu společnosti, který DR vrátila představenstvu k dopracování a doplnění číselných údajů. „Potřebujeme vědět, zda se například nechystají propouštět,“ uvedl A. Leitgeb a dodal: „Podařilo se nám přesvědčit představenstvo ČD, aby navýšilo procenta personálních záloh u vlakových čet a u pokladních“. Antonín Leitgeb telegraficky zmínil i věrnostní program na ČD a snahy některých odborových centrál jej „ohýbat“, mluvil o probíhajících jednáních na téma ETCS či o zprávě agentury Moody's, ve které se píše, že ČD až příliš podléhá politickým vlivům. „Na ČD neustále pokračuje turbulentní doba, našťastí se to nijak nedotýká provozních zaměstnanců,“ shrnul Leitgeb.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola hovořil mimo jiné o jednání Dozorčí rady ČD Cargo, která je po odvolání Miroslava Kupce bez předsedy, má jen čtyři členy, což je nestandardní. Podnikatelský plán společnosti ČD Cargo je podle Radka Nekoly plněn. Podařilo se získat 500 rekonstruovaných vozů na přepravu dříví napadeného kůrovcovou kalamitou. Zaměstnavatel také představil nový návrh katalogu povolání. „Hlavně nám jde o opravárenství, které má dlouhodobé problémy s odměňováním zaměstnanců a i vedení společnosti si uvědomuje, že je potřeba opravárenství podpořit,“ podotkl Radek Nekola a dále uvedl, že ustaly práce na interní normě ke KOP (OSŽ mělo ambice ji změnit, ale tato norma bezprostředně souvisí s katalogem povolání). Reč také byla o snaze zaměstnavatele poskytnout finanční odměnu v rámci minimalizace mimořádných událostí či o problematice ETCS.

Informaci o posledních personálních změnách na SŽDC podal Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC. Dále mimo jiné uvedl, že se všechny odborové centrály (s výjimkou ADP) přiklonily k návrhu OSŽ na rozšíření nabídky dotované rekreace o některé další cestovní kanceláře s tím, že by se objednávky administrativně přes ČD trvaly.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV), informovala o posledním jednání NeRV OSŽ. Uvedla, že kolektivní smlouvy jsou podepsány u všech zaměstnavatelů s výjimkou TSS, kde kolektivní vyjednávání stále probíhá. Připomněla také kulaté výročí společnosti CZ LOKO, která letos slaví 170 let existence. Dále informovala o tom, že společnost HMS Louny je v rukou insolvenční správkyně, která zadržuje členské příspěvky; u stavební společnosti OHL ŽS došlo k podepsání dohody s maji-

teli o navýšení tarifních mezd zaměstnanců o 4,5 %. V závěru se vyjádřila k odchodu ZO OSŽ AZD z Nedrážního republikového výboru OSŽ. NeRV OSŽ na základě usnesení požádal Ústředí OSŽ o odvolání Karla Šimáčka, který přestal být od 1. 5. 2019 členem Nedrážního republikového výboru OSŽ.

Několik aktualit přidal i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, například o jednání mimořádné tripartity z 27. 5. k představám o nárůstu mezd v příštím roce ve státní a veřejné sféře či o jednání poradní skupiny tripartity pro dopravu a dopravní infrastrukturu z 30. 5., na níž zástupci OSŽ připomínali harmonogram zavádění ETCS a kromě toho zde zazněla připomínka na téma financování silniční a železniční infrastruktury pro budoucí období – tímto tématem se zabývala i tripartita 10. 6.). Martin Malý se telegraficky zmínil i o jednání železniční sekce ETF 5. a 6. 6. „Podařilo se nám dále posunout v získávání podpory ETF pro zavedení systému sledování výkonu strojvedoucích v software správce infrastruktury prostřednictvím čísla licence strojvedoucího. Zástupci vedení sekce strojvedoucích to podporují, ale železniční sekce přijala usnesení, aby se o tom ještě nejprve společně jednalo v sekcích strojvedoucích a vlakových čet, takže zatím je to úspěch poloviční,“ dodal Martin Malý.

Ústředí OSŽ dále zvolilo do Ústředí OSŽ za PV OSŽ při ČD Marii Štusákovou (předsedkyně ZO OSŽ Česká Třebová) – za Janu Stančlovou, která ukončila svou odborovou činnost ze zdravotních důvodů, dále schválilo spolupráci Českou spořitelnou a schválilo návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na druhé pololetí roku 2019 (školení na PC). Ústředí OSŽ nakonec jednalo i o návrhu NeRV na odvolání Karla Šimáčka z Ústředí OSŽ (návrh byl zamítnut).

Následovaly Informace Revizní komise OSŽ v podání její předsedkyně Barunky Balázové, která mimo jiné informovala o kontrole v DKV Praha. V bodě „různé“ byla vzata na vědomí zpráva o vzdělávání funkcionářů OSŽ v I. pololetí 2019 a usnesení ze zasedání Republikové rady SON konané 23. 5. 2019, tento materiál okomentoval Miroslav Novotný.

V menším složení jednal Podnikový výbor OSŽ SŽDC 27. června v Praze. Osm členů PV už čerpalo dovolenou a ze stejného důvodu chyběl personální ředitel GR SŽDC Ing. Pavel Koucký, kterého zastoupil Ing. Evžen Pospíšil spolu s Ing. Hanou Kohoutovou a Bc. Jitkou Dolejšovou. Místopředseda OSŽ a předseda PV Petr Štěpánek mj. sdělil, že je dohodnuto jednání s generálním ředitelem SŽDC, kterého se za Hasičskou záchranou službu účastní člen PV Marcel Bortl. Splněn byl úkol jmenovat členy pracovních skupin za OJ HZS, SŽG, TUDC, Stavebních správ a GR, kteří se budou spolu s dalšími skupinami za infrastrukturu a řízení provozu podílet na připomínkách k návrhu zaměstnavatele na novelizaci Katalogu prací - red-



Začalo léto, doba dovolených a výletů. Kam dnes vyrazíme?

Snímek Michael Mareš

## České dráhy nabízejí přepravu jízdních kol ve více než šesti a půl tisících spojů formou spoluzavazadla

Skupina přibližně dvaceti cyklistů cestovala v pondělí 27. 5. rychlíkem Hradečan z Prahy do Chlumce nad Cidlinou, kde přestupovala na spěšný vlak směr Stará Paka/Trutnov. Ten měl oproti běžnému řazení na konci vlaku zařazen přípojný vůz řady 24–29 (535–8 Bdtax), určený pro přepravu cyklistů.

Jak jsou ČD připraveny na zvýšenou přepravu cyklistů a jízdních kol v letní sezoně? Obecně platí, že přeprava skupin cestujících, nebo cestujících s jízdními koly, se zpracovává v objednávkovém systému, který je pro cestující dostupný z internetových stránek ČD (viz: <https://www.cd.cz/objednavka-cesty-slipiny/>). „V případě, že chce mít skupina v počtu pěti a více cestujících, případně i s koly, jistotu přepravy, pak doporučujeme zmíněný objednávkový systém využít. V opačné situaci jsou cestující odkázáni na běžnou kapacitu sou-

prav a může dojít k přeplnění, v případě cestování skupiny s koly pak může nastat i situace, že s ohledem k vyčerpané kapacitě míst pro kola může být přeprava skupiny v daném spoji odmítnuta,“ vysvětluje mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský a dodává, že každá takto nahlášená přeprava se řeší individuálně a hledá se řešení, jak přepravu skupiny, včetně skupiny s jízdními koly, zajistit, obvykle rezervací nebo vyhrazením míst v pravidelných vozech, v případě zvýšené frekvence nebo při očekávaném překročení kapacity se nasazují posilové vozy.

„V některých případech, kdy soupravy není možné posílit, je nutné skupinu rozdělit a přepravit ve více spojích nebo přepravit po jiné trati, kde jsou například k dispozici kapacitnější soupravy. Bohužel v některých případech nemůžeme s ohledem k výše uve-

deným faktorům přepravu skupiny zajistit,“ říká Petr Štáhlavský.

(Pokračování na straně 2)

## Obzor v letních měsících

vyjde 29. 7. (osmistránkový), a 19. 8. (čtyřstránkový) Poté bude vycházet opět ve dvoutýdenním intervalu.

Redakce

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**„Domnívám se, že pokračující seriál změn ve vedení ČD není dobrým signálem ani pro obchodní partnery Českých drah, ani pro zaměstnance ČD.“**

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsedou Odborového sdružení železničářů

Poslední dny a týdny jsou plné personálních turbulencí, jak na ČD, tak i na postech nejvyšších. Jak vnímáte změny na pozici generálního ředitele ČD a ministra dopravy?

Domnívám se, že na hodnocení dopadu těchto změn je ještě velmi brzy. Bývalý ministr dopravy pan Tóth funkci opustil na základě vlastního rozhodnutí a nový ministr dopravy pan Kremlík se i podle jeho vlastních veřejných vyjádření prozatím především důkladně seznamuje s rezortem. Pokud se týká budoucího generálního ředitele ČD, tak zde zatím pochopitelně také není co hodnotit. Obecně se však domnívám, že pokračující seriál změn ve vedení ČD, ať už v představenstvu nebo v dozorčí radě, není dobrým signálem ani pro obchodní partnery Českých drah, ani pro zaměstnance ČD. Jestliže vlastní společnosti, tj. v našem případě stát, mění nejvyšší manažery společnosti, vyjadřuje tím určitou nespokojenost se stávajícím způsobem řízení společnosti, a zřejmě od nových manažerů bude očekávat nějaké změny. Obchodní partneři si potom asi logicky musí klást otázku, nakolik se budoucí směřování Českých drah bude ubírat směrem, který předpokládali, např. při rozhodování o uzavírání smluv o zajišťování osobní dopravy v závazku veřejné služby. A pokud jde o zaměstnance, tak tam pochopitelně každá změna na nejvyšších pozicích přináší obavu, zda obměněné vedení nezačne připravovat nějaké další organizační změny, které zaměstnanci většinou vnímají spíše negativně, ja-

ko něco, co je zbytečně zatěžuje a ubírá jim energii potřebnou pro zajišťování každodenního chodu železnice. Například poslední organizační změny v sektoru DKV, mám na mysli jejich rozdělení na OCÚ a OCP, byly mezi zaměstnanci, a to nejen našimi členy, právě z tohoto pohledu vnímány vesměs velice negativně.

Už jste měl příležitost se s novým ministrem dopravy sejit? A o čem jste spolu hovořili?

Ano, v rámci jakéhosi seriálu schůzek, na kterých se nový ministr podrobně seznamuje s rezortem, jsme se s panem Kremlíkem už také sešli, a prozatím se v diskusi jednalo spíše o výměnu informací o tom, jaké priority OSŽ v rezortu dopravy sleduje a naopak zase informace o představách pana ministra o způsobu řízení rezortu. Dohodli jsme se také na pokračování zavedené praxe jednání důležitých rozhodnutí ministerstva, týkajících se železnice, s odborovými organizacemi. Z dosavadních jednání s panem Kremlíkem jsme nezískali dojem, že by do vedení rezortu přicházel s nějakou hotovou představou o nutnosti změny dosavadní politiky ministerstva dopravy v oblasti železniční dopravy.

Před prázdninami zasedala i tripartita, řešila i problémy železnice?

Ano, problematika železnice byla otevřena nejprve na jednání pracovního týmu tripartity pro



dopravu a dopravní infrastrukturu 30. května, a následně také na plenárním zasedání tripartity 10. června. Na stole je jednak problematika zajištění financování železniční infrastruktury ve střednědobém a dlouhodobém horizontu, a dále také problematika sladění postupu Ministerstva dopravy ČR, SŽDC a dopravců při postupném zavádění ETCS a přechodu napájení trakčního vedení na střídavou trakci. Je dohodnuto, že k těmto okruhům otázek budou ještě před příštím plenárním zasedáním tripartity, které je plánováno na 16. září, svolána samostatná jednání pracovního týmu tripartity pro dopravu a dopravní infrastrukturu.

(Pokračování na straně 2)

## Díky přiznané dávce z Podpůrného fondu OSŽ mám kvalitnější čočky, říká výpravčí Martina Petříková

Martina Petříková pracuje jako výpravčí u OŘ SŽDC Hradec Králové a vzhledem k hroziící ztrátě zdravotní způsobilosti podstoupila vloni v listopadu a v prosinci na oční klinice v Hradci Králové v Kuklenách operaci obou očí. Martina Petříková se rozhodla pro operaci, chtěla totiž i nadále pracovat jako výpravčí. Proto jí velice příjemně překvapila informace předsedy ZO OSŽ Hradec Králové Pavla Ploce, že může na operaci očí čerpat dávku z Podpůrného fondu OSŽ i ze základní organizace, které je členkou (jednou z podmínek pro žádost o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ je totiž členství v OSŽ).

Poslání všech administrativních záležitostí a následně přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ Představenstvem OSŽ jí byla předána

schválená částka, díky níž se jí operace výrazně zlevnila.

„Mimochodem, o této možnosti jsem vůbec nevěděla. Dozvěděla jsem se to úplně náhodou, když jsem těsně před operací potkala ve stanicích v Hradci Králové předsedu ZO (Pavla Ploce) a jen letmo jsem se mu zmínila, že jdu na operaci očí. Díky přiznané dávce z Podpůrného fondu OSŽ jsem si mohla dopřát kvalitnější čočky,“ říká Martina Petříková. „Chtěla bych touto cestou poděkovat jak předsedovi základní organizace OSŽ Pavlu Plocovi, tak i Představenstvu OSŽ za pomoc při řešení mé záležitosti,“ dodává s tím, že významná pomoc jí přišla i ze strany „domovské“ ZO OSŽ pod vedením Pavla Ploce. –mmc–



Ilustrační snímek Michael Mareš

# „Domnívám se, že pokračující seriál změn ve vedení ČD není dobrým signálem ani pro obchodní partnery Českých drah, ani pro zaměstnance ČD.“

(Pokračování ze str. 1)

**Jsmo na začátku prázdnin, jaké podle vás budou? Lze očekávat okurkovou sezonu?**

Když se ohlédnu zpět, tak před dvěma lety jsme se o prázdninách museli intenzivně zabývat řešením problematiky jízdních výhod, v loňském roce zase těsně před prázdninami započal seriál jednání v souvislosti s personálními změnami ve vedení Českých drah a z toho plynoucí turbulence, které se víceméně táhnou až do dnešních dnů. Po celou dobu také trvaly intenzivní diskuse s ministerstvem na téma spravedlivého postupu při otvírání trhu závazkové železniční dopravy, kde jsme se soustředili na zdůrazňování nutnosti nediskriminačních podmínek pro národního dopravce České dráhy při tomto proce-

su. Určitě bych se proto neztrošil, pokud by ty letošní prázdniny byly klidnější. Vezmu-li však v úvahu některé okolnosti, jako například rozbihačící se vyjednávání o podobě státního rozpočtu na rok 2020, kdy vláda na jednání tripartity jasně prezentovala své záměry na úspory v rezortech, včetně zpomalení růstu mezd, ve vazbě na signály o postupném zpomalování ekonomického růstu v ČR, nejjasnější osobou nového generálního ředitele Českých drah, neexistenci jasné dohody všech signatářů memoranda z roku 2017 na další podobě pokračování jízdních výhod železničářů, rozbroje ve vládní koalici pokračující demonstrace namířené proti předsedovi vlády, tak to na klidné léto zrovna moc nevypadá. **Michael Mareš**

## České dráhy nabízejí přepravu jízdních kol ve více než šesti a půl tisících spojů formou spoluzavazadla

(Pokračování ze str. 1)

„To se může týkat především přepravy skupin s jízdními koly, které vyžadují pro uložení jízdních kol zvlášť velký prostor a zařazení speciálně upravených vozů pro přepravu jízdních kol. Některé zvláštní přepravy cyklistů se pak zajišťují formou zvláštních vlaků. Jedná se ale o méně obvyklý případ zvlášť velkých skupin nebo při organizování zvláštních akcí,“ dodává Štáhlavský.

České dráhy nabízejí přepravu jízdních kol ve více než 6 a půl tisících spojů formou spoluzavazadla a ve více než 550 spojích formou úschovy během přepravy. Kapacita míst v jednotlivých spojech je různá podle typu vozidel, od motorových vozů řady 810 s cca 2 až 3 místy pro jízdní kolo po speciální cyklovaky s kapacitou několika desítek míst pro jízdní kolo.

Pro operativní posily a řešení přepravy skupin s jízdními koly nasazují České dráhy různé typy vozů od řady Ds s kapacitou až 50 jízdních kol přes typ BDs s kapacitou cca 20 až 25 jízdních kol až po přípojné vozy k motorovým vozům s kapacitou řádově 4 až 20 jízdních kol – pro posílení dopravy lze využít více než desítku osobních vozů typu UIC-Y a více než 90 přípojných vozů (např. řady Bdtm, BDTax atp.).

**Michael Mareš**



Ilustrační snímek Michael Mareš.

## PŘEDSTAVUJEME

### Pavel Svoboda: „Modelářina dokáže vzbudit u dětí zájem o železnici.“

Pokud někdy pojedete přes Šternberk, město ukryté pod hřebeny Nížkého Jeseníku, zkusíte se dát proti proudu řeky Sítky Hvězdným údolím. Hned na začátku údolí stojí nenápadné stavení s vyhlídkou na šternberský hrad. Dům je označený tabulkou iiiLand. Tato nezvyklá zkratka znamená, že se zde nalézá zeměpanáček (ty představují ona písmenka „i“). V domě vás přivítá příjemný člověk Pavel Svoboda se svojí manželkou Olgou.

vagonku a vyjme určitý počet „cestujících“). Pak případně pár zase stejným způsobem nastoupí a vlak jede dál. Projíždí celým městem, mezi kopci, údolím řeky, míjí hrady a zámky, domečky, silnice a louky s pasoucím se dobytčím, lesy. Vidět je možné i dělníky, pracující na trati, vodní jeřáb, přestavníky ke všem výhybkám. Až potud snad pro znalé modeláře nic moc neobvyčejného.

Co je však na celém výtvaru Pavla Svobody nejzajímavější, je fakt, že čas od času vypukne v tomto městě „válka“, při níž padají za oběť nejen pracně vyrobené výtvarky, ale dochází i k obětem na „životech“. Válka je nemilosrdná, obě proti sobě zápasící strany se ani trochu nelitují, nemilosrdně rozslapávají a ničící pracně vyrobené výtvarky. A jaký je smysl toho všeho? „Válka, bohužel, patří k dnešnímu životu a zde se mohou děti, které jsou častými návštěvníky tohoto městečka, přesvědčit o její nesmyslnosti,“ říká Pavel Svoboda.

A v této části můžeme Pavla Svobodu blíže představit. Působí jako odborný asistent pedagogických studií na Univerzitě Palackého v Olomouci a jeho hlavním zaměřením je práce s dětmi, především s těmi, které trpí mentálními postižením, dysgrafií (porucha grafického projevu – psaní, kreslení) a dalšími podobnými výjimečnostmi. Jednou z léčebných metod je i hra v městečku iiiLand. „Děti zde získávají o skutečném životě představu mnohem plastičtější, než třeba u počítače. Modelářina tak výborně nahrazuje počítačové hry a dokáže u dětí vzbudit i zájem o železnici,“ přibližuje význam zdejší expozice její autor. Možná poněkud neobvyklý pohled na železnici, avšak nepochybně originální. Takže zkusíte někdy při toulkách Jeseníky zajet do Šternberka a seznámete se s tímto neobvyčejným a pozoruhodným člověkem. **Miroslav Čáslavský**



A co je v tomto obydlí zajímavého? Celý jeden jeho pokoj je jedním velkým městem, vystavěným z malých dřevěných domečků. A protože iiiLand je vlastně muzeum oživlého modelářství, v každém domečku žijí „lidé“ – to jsou oni panáčky, vyřezaní v miniaturní velikosti a „žijící“ pod střechami svých domů. Stačí sejmout střechu a uvidíte pokojíčky i jejich vybavení a panáčky při své „práci“.

„Pro železničáře je v tomto miniaturním městě určitě zajímavý fakt, že se zde nalézá i železniční trať a ve vlacích, které po ní projíždějí, sedí i cestující,“ přibližuje Pavel Svoboda zajímavost této modelářské práce. Jak dále dodává, železniční vystavěl jeho bratr, který se železniční modelářinou zabývá. „Železnice zajíždí i pod zem, kde se z ní stává jakési malé metro,“ ukazuje Pavel Svoboda. Stiskem tlačítka se vlak dává do pohybu, zastavuje na nejbližší stanici, zde mohou lidé vystoupit (samozřejmě s přispěním Pavla Svobody, který seje me střechu



Celkový pohled na halu C, kde probíhá oprava podvozků.

## NAVŠTÍVILI JSME

### DPOV, a. s., provozní pracoviště oprav podvozků v Olomouci

Část haly C olomouckého Oblastního centra údržby (OCÚ Východ) má pronajatou společnost DPOV, a. s., která zde zajišťuje opravy podvozků pro svoji mateřskou společnost České dráhy. Na pracovišti je zaměstnáno celkem 11 mechaniků, v jejichž čele je četař Petr Kravák. S opravami železničních vozidel má 33leté zkušenosti a jak sám říká, vyučil se ve specializovaném železničním učilišti. „Dnes již taková možnost pro mladé neexistuje, takže každý, kdo k nám přijde jako mechanik, musí nejprve podstoupit důkladné seznámení se specifickou železniční problematikou,“ říká Petr Kravák. A tato znalost je nutná i pro údržbu a opravy železničních podvozků. „Po příjezdu vozu do opravy jsou podvozky vyváženy, umyty a rozebrány na jednotlivé součástky,“ přibližuje práci na podvozcích Petr Kravák. Poté, co jsou všechny součásti podvozků očistěny, následuje jejich prohlídka, popřípadě oprava, opětne složení a nalokování.

Práci na demontáži a montáži, jakož i následnou kontrolu ulehčuje pracovníkům montážní a demontážní lis, jakož i měřicí a diagnostický lis švýcarské výroby Nencki. Do haly bylo rovněž instalováno nové jeřábky o nosnosti 8000 kg. Podvozky totiž váží přibližně 7 tun a původní jeřáb v hale má nosnost pouze 5000 kg. Velice důležitou práci zde odvádí defektoskop, který odpovídá za to, že v opraveném podvozku neexistují žádné, byť mikroskopické trhliny,

kteřé by mohly ohrozit bezpečnost provozu. Za rok by mělo opravou projít zhruba 37 párů podvozků SGP300 a dalších typů, to znamená za optimálních podmínek cca jeden vůz týdně. V poslední době se ale práce zdržely z důvodu čekání na náhradní díly, konkrétně pryžové silentbloky německého výrobce. „Bez těchto součástek není možné opravu dokončit a tak jsme museli dokonce na čas přerušit práce nucenou dvoudenní dovolenou,“ konstatuje Petr Kravák. Také logistika má v opravě podvozků své důležité místo. Podvozky se totiž přepravují na mytí mezi Olomoucí a Přerovem, a dvojkolá na opravu do Nymburka.

Přes občasné problémy s dodávkou náhradních dílů, na jejichž řešení nemají zdejší pracovníci vliv, probíhají potřebné práce na podvozcích plynule. Laik při pohledu na práci jednotlivých mechaniků jen žasne, jak na jednotlivé součástky rozebraný podvozek opět dostává svoji původní podobu.

Pokud se týká vozů, na nichž oprava podvozků probíhá, jedná se převážně o vozy řady Ampz (první vozová třída), Bmz (druhá vozová třída), či WRmz (bufetový vůz), které jsou konstruovány na rychlost do 200 km/h. Opravované vozy stojí do doby, než jsou jejich podvozky opraveny, na odstavné koleji před halou na pracovních podvozcích. A takto téměř volně přístupné stávají se terčem zlodějí, kteří se zaměřují především na měděné kabely topných spojek, které mají v průměru cca 6 cm a jsou 2 metry dlouhé. „Za takový kus mědi dostane zloděj ve sběrně pár stovek, skutečná škoda se však počítá na desetitisíce,“ říká Petr Kravák.

Ochranou před nenechavci by mohlo být uzamčení opravovaných vozů do haly, ta však pro tyto účely kapacitně nevyhovuje a vedení DPOV proto usiluje o pronájem a získání celé haly, v níž dosud využívá pouze její polovinu.

**Miroslav Čáslavský**



Četař Petr Kravák při kontrole opraveného podvozku.

## ZE SVĚTA

### SBB Cargo pokročilo v automatizaci nákladní dopravy

SBB Cargo plánuje testy automatizované zkoušky brzdy pro nákladní vlaky do konce roku a zvyšuje tak úsilí o digitalizaci nákladní dopravy. Dopravce již více než rok zkušebně používá samočinná spřáhla na 130 vagonech kombinované přepravy. SBB Cargo má strategii „migrace“ k nasazení automatického spřáhla na cca 1000 vagonů a v zájmu synergických efektů přistoupilo k testům automatizované zkoušky brzdy. To má snížit potřebu personálu, kterému odpadne zkouška brzdy u vozů a obchůzka vlaků, což může v některých případech uspořit až jednu hodinu. Úsporou času a zvýšením bezpečnosti zaměstnanců očekává dopravce snížení nákladů v řádu několika milionů franků ročně. Automatizace zkoušky brzdy vyžaduje vybavení vagonů senzory, které budou stav každé brzdy přenášet rádiovým signálem do tabletu strojevodoucího.

Automatická spřáhla používaná SBB Cargo vyvinul Voith, který jejich ukázkou vystavoval na veletrhu v Mnichově. Východiskem je spřáhlo typu 10 Scharfenburg, které je ve shodě s TSI a již léta je používáno u vozidel osobní dopravy. Standardy definující přenosy dat v nákladní dopravě teprve čekají na souhlas napříč sektorem. Voith neočekává, že by pokročil automatické spřáhlo bylo testováno dříve než na podzim 2020. Voith navrhl i hybridní automatické spřáhlo pro lokomotivy, které může být použito i s kon-

venční sroubovkou. To má snížit riziko jednoúčelového využití lokomotivy jen pro vozbu vagonů s jedním typem spřáhla.

Projekty automatického spřáhla i automatizované zkoušky brzdy jsou subvencovány švýcarskou vládou v rámci projektu 5L ke zvýšení kvality a konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy na přepravním trhu. 5L znamená pro vozidla nízký hluk, nízkou hmotnost, dlouhý proběh, logistickou vhodnost a orientaci na cyklus celoživotních nákladů.

**Roman Štěrba**

### Roboti svařují podvozky vagonů

Nové zařízení na automatické svařování podvozků železničních vagonů otevřel koncem Siemens Mobility Österreich 4. června ve svém výrobním komplexu ve Štýrském Hradci (Graz). Jak informoval 5. června rakouský deník Der Standard, 65 tun těžké a 21 metrů dlouhé zařízení, jež stojí zhruba 1,5 milionu euro, může automaticky svařovat kompletní rámy lokomotiv o hmotnosti do sedmi tun a až do diagonálního rozměru šesti metrů. „Je to nejmmodernější zařízení na robotické svařování v této branži,“ zdůraznil Stefan Erlach, vedoucí oddělení podvozků Siemens Mobility. Martin Merstallinger, předseda IGM Robotersystem AG, jež vyrobila toto robotické svařovací zařízení, upozornil, že „v takové velikosti vyrábíme takové zařízení snad jednou do roka“. Hlavním přínosem je podle jeho slov „zřetelné zvýšení produktivity

## VŠIMLI JSME SI

● **ZAČÍNÁJÍCÍ** horké léto si vybírá svoji daň i u Českých drah a to v podobě nefunkující klimatizace ve vlacích. Ve středu 26. června byly z tohoto důvodu ukončeny jízdy rychlíků IC 511 v Pardubicích a EC 117 v České Třebově. Cestující museli použít následně vlaky, přičemž někteří z nich přestupovali i dvakrát.

● **DĚČÍNSKÝ MAGISTRÁT** podepsal se Správou železniční dopravní cesty společné memorandum, na jehož základě bude vypsaný výběrové řízení na vypracování studie na budoucí využití nákladní části Východního nádraží. Kolejiště nákladní části bude zúženo, čímž se uvolní třináctihektarový pozemek, na němž by mohla vzniknout průmyslová zóna. Na opravu čeká i historická budova tohoto nádraží, kterou hodlá využívat děčínské pracoviště dopravní fakulty ČVUT.



● **PAVLA** Reindlová pracuje v zastávce Sepekov (zastávka s prodejem jízdének na trati 201 mezi Tábořem a Ražicemi) jako zavoračka, která má komerční zkoušky na prodej jízdních dokladů. Ve svém osobním volnu plete malé „ajzboňáčky“ s návrhem na nové uniformy. Snímek Josef Luxemburg.



● **KDE UDĚLALI** soudruzi z NDR (Správy železniční dopravní cesty) chybu? Proč asi cestující nečekají na koridorové zastávce sedíce na lavičkách? Dobrá zpráva z dobrých Správ zní: Autor laviček, které drží vodu i dlouho po dešti na zastávkách koridorové trati 220, je na vlastní náklady odstranil a nahradil lavičkami, kde se dá sedět. Snímek Petr Rádl.



● **PRÁCE** na rekonstrukci zastřešení nástupiště v železniční stanici Krnov se neúměrně prodlužují. Oprava za 10 milionů korun byla zahájena již v září loňského roku a její ukončení bylo plánováno na duben 2019. Ještě koncem června však práce nejsou dokončeny (viz snímek). Pro cestující a zaměstnance stanice to znamená určité nepohodlí – práce přináší zvýšenou prašnost a znemožňují přístup na nástupiště z vestibulu, kde se prodávají jízdénky a kde je v provozu také informační centrum a další služby cestujícím.

● **a výrobních kapacit, ale i optimalizace vztahu mezi člověkem a strojem**. Funkce pracovníka se tak mění od řemeslníka k dozírajícímu techníkovi, uvedl Der Standard. Vedle svařování lze na zařízení provádět i další úkony, jako ořez svařených míst. V Siemens Mobility ve Štýrském Hradci, kde pracuje přibližně 1100 lidí včetně 60 učňů, se ročně vyrobí kolem 2500 podvozků. Podvozky z tohoto závodu se uplatňují na mnoha kolejových vozidlech Siemensu v celém světě včetně Rakouska, dodal deník. **Jan Hála**

### Bonus pro SBB

Curyšský svaz pro dopravu (ZVV) vyslovil spokojenost s kvalitou městské dopravy SBB na linkách S-Bahn v Curychu. Vlaky byly v minulém roce „zvláště přesné a spolehlivé“, což bylo dokázáno automatickou kontrolou přesnosti. Z toho důvodu mají SBB nárok na bonus ve výši 1,8 mil. CHF. Další 200 000 CHF obdrží SBB za oblast čistoty a poskytování informací cestujícím, které jsou hodnoceny na základě dotazů u zákazníků.

Přestože zajímavé podotknout, že na základě stížností z oblasti Kantonu Curych, došlo ke zvýšení stížností zákazníků z tohoto kantonu na zvýšené zpoždění do 5 minut. Zde totiž dochází k tomu, že např. zpoždění 3 minuty se dle ZVV nevykazuje, ale při přestupu dochází k tomu, že návrzné vlaky ujíždějí, protože přestup činí 3–5 minut.

Ze Schweizer Eisenbahn-Revue 3/2019, zpracoval -sh

Obzorč.27/28–11.7. 1994

Dvojičíslo o dvanácti stranách přineslo na první straně článek Zdenka Škopa (kterému 21. 6. 1994 Ustředí OSŽ vyjádřilo nedůvěru) s titulem „Kdo by měl hájit zájmy železničářů“. Předseda OSŽ se v něm vyjadřuje k organizačním změnám na Českých drahách, kde byla od 1. 7. 1994 organizačně vyloučena divize provozu. Uvádí mimo jiné, že se OSŽ dosud nedokázalo organizací ani stylem práce přizpůsobit požadavkům plynoucím ze změn na ČD... „Stále ještě převládají úzké odvětvové zájmy uplatňované často nevybíravým, konfrontačním způsobem,“ uvádí Zdeněk Škop. Vyjadřuje se i k vyjádření nedůvěry – přiznává své pochybení, odmítá však podezření z toho, že by bylo motivováno osobním prospěchem.

„Odbory a vládou mají odlišný názor na oddělení důchodového fondu od rozpočtu“ zní titulky článků informujícího o jednání odborů a vlády v Praze dne 23. 6. Zatímco vláda v čele s premiérem Václavem Klausem oddělení důchodového fondu odmítala, odbory byly jiného názoru... „Peníze vybrané na pojištění se přelévají do státního rozpočtu a používají se jich k jiným účelům než k těm, na které byly vybrány,“ řekl na následující tiskovce předseda

ČMKOS Richard Falbr mimo jiné. Ministr financí Ivan Kočárník naopak argumentoval tím, že „v současné etapě transformace prostě parcele rozpočtu zužuje manévrovací prostor vlády, která jej potřebuje mít.“

Na stránkách letního dvoučísla pokračuje mimo jiné další sada otázek a odpovědí generálního ředitele Českých drah Ing. Emanuela Šípa. Ten odpovídal na některé zapeklité otázky, například „Uvědomujete si, že značná část činnosti managementu ČSD se děje v osobním zájmu zúčastněných podroškou obecného prospěchu včetně vytváření organizačních struktur?“ Ing. Šíp odpověděl: „Neuvědomuji. Nemyslím si, že by byly České dráhy rozebírány zrovna nyní managementem pro osobní zájmy tak, jak naznačujete. Nevím ani, kdo a jak si tu k vlastním prospěchům vytváří organizační struktury. Vím však, že taková nebezpečí ve státních podnicích hrozí a čas od času se uskutečňují, protože žádnému úředníku nikdy nezáleží na státním majetku tolik jako soukromým vlastníkům na majetku vlastním. I to je důvod, proč hledat cesty k privatizaci železnic.“

Jako příloha tohoto letního čísla vyšly čtyřstránkové „Štípkové z dějin“ – zpráva

## SŽDC chystá stavbu nové zastávky Praha–Rajská zahrada

Náplní stavby je rekonstrukce dvoukolejného traťového úseku Mstěnice (mimo) – Praha–Vysočany (včetně), a to v plném rozsahu, tedy železničního svršku, spodku, nástupiště, přejezdů, mostních objektů, pozemních objektů pro technologii, přístřešků pro cestující, trakčního vedení, silnoproudé technologie, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a vyvolaných dopadů na pozemní komunikace a inženýrské sítě. Nová nástupiště budou s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temený kolejnič, a také se schodišti i bezbariérovými přístupy a přístřešky. A co hlavně: na tomto úseku bude zřízena zastávka Praha–Rajská zahrada s jedním ostrovním a jedním vnějším nástupištěm a výhledem (včetně přemostění od stejnojmenné stanice linky metra „B“ přes ulici Chlumecká a stávající železniční trať do ulice Borská v oblasti Na Hutích).

V rámci stavby bude modernizována i železniční stanice Praha–Vysočany. Ve stanici budou nově navržena tři nástupiště, dvě ostrovní s délkou 300 m a jedno vnější s délkou 200 m. Ochrana čekajících cestujících bude zajištěna zastřešením na všech nástupištích. Všechna nástupiště budou propojena zrekonstruovaným a rozšířeným podchodem v nové poloze, vytvářejícím pěší propojení mezi ulicemi Paříkovská/Podnádraží a U Vinných sklepů. Obě ostrovní nástupiště budou navíc propojena druhým novým podchodem pro přístup cestujících od ulice Krátkého. Ze stávajícího podchodu bude zachován vstupní portál, který bude začleněn do konstrukce nové fasády odbavovací

budovy, která bude sloužit k odbavení cestujících, prodeji jízdenek a bude zde vytvořen čekací prostor a veřejné toalety. Stávající výpravní budova bude zdemolována.

Záměr byl s veřejností projednán v rámci procesu EIA i územního řízení. Stavba (odhadované náklady 4,4 mld. Kč), která by měla začít letos v září (lze počítat s tím, že v určitých stavebních postupech bude provoz v mezistaničním úseku veden pouze po jedné traťové koleji) a jejíž dokončení je naplánováno na 3/2024, přinese zkrácení jízdní doby (stávající rychlost 100 km/h s místním omezením na 60 km/h bude zvýšena na 150 km/h pro klasické soupravy (v úseku dotčeném stavbou bude zvýšena v rozmezí 80 – 160 km/h).

Nová železniční zastávka Praha–Rajská zahrada bude umístěna v nejbližším možném místě u zastávky MHD metra „B“ a autobusových linek stejnojmenného názvu. Přístup na tuto zastávku bude zajištěn pomocí nově navrhované lávky (lávka je součástí stavby MHMP „Rajská zahrada – přemostění“). V případě, že lávka nebude zrealizována v souběhu s realizací stavby „Optimalizace traťového úseku Mstěnice (mimo) – Praha–Vysočany (včetně)“, nedojde ke zprovoznění nové železniční zastávky a některé vybrané části projektu, například schodiště z ostrovního nástupiště na tuto lávku, informační systém, atd., budou mušety zrealizovány až následně v rámci této podmiňující stavby.

Michael Mareš s využitím tiskové informace SŽDC

### PRÁVNÍ PORADNA

## Pracovní posudek

Pracovním posudkem jsou veškeré písemnosti týkající se hodnocení práce zaměstnance, jeho kvalifikace, schopnosti a dalších skutečností, které mají vztah k výkonu práce.

Posudek o pracovní činnosti (pracovní posudek) je dokument (soubor dokumentů) odlišný od potvrzení o zaměstnání, má rovněž odlišný obsah i odlišný právní režim.

**Povinnost zaměstnavatele vydat pracovní posudek je vázána na žádost zaměstnance.** Forma žádosti není předepsána, zaměstnanec proto může žádost učinit jakýmkoli srozumitelným (a prokazatelným) způsobem (např. ústně, písemně, telefonicky, elektronickou poštou apod.). Nepožádá-li zaměstnanec o vydání pracovního posudku, povinnost zaměstnavatele uvedenou v § 314 Zákona práce (ZP)<sup>1)</sup> vůbec nevznikne. Zákon nestanoví žádný časový úsek, ve kterém může zaměstnanec svoji žádost zaměstnavateli podat. Zaměstnanec může tedy žádost podat kdykoli během trvání pracovního poměru a po jeho skončení.

**Zaměstnavatel je zásadně povinen vydat zaměstnanci pracovní posudek do 15 dnů od podání žádosti.** Podává-li však zaměstnanec tuto žádost dříve, než v době dvou měsíců před skončením pracovního poměru (např. týden po uzavření pracovního poměru na dobu 2 let), nastává zaměstnavateli povinnost k vydání pracovního posudku nejdříve 2 měsíce před skončením pracovního poměru. Zaměstnavatel nic nebrání v tom, aby vydal pracovní posudek i jindy, není to však jeho povinnost – vydání posudku v jiném období se nelze domáhat.

Na uvedených závěrech nemůže nic změnit ani skutečnost, že se zaměstnanec nebo zaměstnavatel případně domáhají v soudním řízení podle § 72 ZP určení neplatnosti rozvázání pracovního poměru. Dokud totiž není soudem pravomocně rozhodnuto o tom, že rozvázání pracovního poměru je neplatné, považuje se rozvazující úkon (právní jednání) za platný a pracovní poměr skončený ke dni, kdy měl skončit podle úkonu, který je u soudu napaden.

**Pracovní posudek může obsahovat i hodnocení dalších skutečností, které mají vztah k výkonu práce.** Může tedy obsahovat hodnocení jeho celkového vztahu k práci a k spolu-pracovníkům, hodnocení osobních vlastností, které mají bezprostřední vztah k výkonu jeho práce (např. svědomitost, iniciativnost, dodržování povinností vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci, schopnost řízení a organizování pracovního procesu apod.).

Pracovní posudek je vždy charakterizován vlastními (subjektivními) soudy hodnotitele (zaměstnavatele), zejména práce zaměstnance a jeho schopnosti. Vzhledem k tomu, že hodnotící úsudek nemusí podle názoru hodnoceného zaměstnance vždy odpovídat objektivním skutečnostem, má zaměstnanec možnost domáhat se nápravou žalobou u soudu podle § 315 ZP. Zaměstnavatel by tak při vypracovávání pracovního posudku měl dbát na to, aby uvedené hodnotící soudy byly podloženy objektivními skutečnostmi, jimiž by v případném soudním řízení správnost hodnocení prokázal.

Při vydávání pracovního posudku by měli zaměstnavatel i zaměstnanec postupovat s přiměřenou mírou rozumnosti a s cílem posudek vydat (zaměstnavateli) a převzít (zaměstnanec). Nevydá-li zaměstnavatel zaměstnanci na jeho žádost pracovní posudek ve stanovené lhůtě, může se zaměstnanec splnění této povinnosti domáhat žalobou na uložení splnění této povinnosti u soudu.

ZP neupravuje a nestanoví lhůtu pro uplatnění tohoto práva u soudu, je potřeba vycházet z obecné promlčecí lhůty, která činí 3 roky a běží ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé. Zaměstnanec se se svým právem na vydání pracovního posudku může poprvé na soud obrátit tehdy, kdy zaměstnavatelí uplynuly lhůty, v nichž je povinen pracovní posudek vydat (15 dnů od žádosti zaměstnance o vydání pracovního posudku, nejdříve však 2 měsíce před skončením pracovního poměru).

Jiné informace o zaměstnanci než ty, které mohou být obsahem pracovního posudku, je zaměstnavatel oprávněn o zaměstnanci podávat pouze se jeho souhlasem, nestanoví-li vlastní právní předpis jinak.

Nesouhlasí-li zaměstnanec s obsahem pracovního posudku, může se domáhat do 3 měsíců ode dne, kdy se o jeho obsahu dověděl, u soudu, aby zaměstnavateli bylo uloženo přiměřeně jej upravit (§ 315 ZP). Žaloba zaměstnance musí v návrhu přesně obsahovat, která část pracovního posudku má být změněna a jakým způsobem.

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

<sup>1)</sup> zákon č. 262/2006 Sb., zákon práce, ve znění pozdějších předpisů

## A opět šetření za každou cenu

Peníze jsou vždy až na prvním místě. A jakmile se mluví o jejich šetření, světe div se, mnohé napadne železniční doprava. Devadesátá léta se vraćejí. Potřebujeme šetřit a osobní železniční doprava je opět na ráně. Ta přece rozpočet neskutěčně vysává! A tak byl vypuštěn zkušební balonek, že by se zrušily dolace krajům na tzv. ztrátové železniční spoje. To vyvolalo menší zděšení a tak se to zamlulo, prostě jsme to nepochopili, a jako vždy to bylo myšleno jinak.

Stejně nenápadně se začalo mluvit o tom, že i ty zavedené slevy jsou nějak špatné a že i tam by se dalo ušetřit. To vše je důkazem, že se v ČR stále věci neřeší konceptně ani odborně. A tak vítězí soukromé zájmy, teorie a ideologie. Scházejí skutečné prořoky nákladů a škod celého systému dopravy, souvisejících dopadů (např. na klima, suroviny, zdraví lidí, stabilitu a obyvatelnost krajiny apod.). Nejsou výpočty efektivnosti a ceny jednotlivých systémů dopravy. Jediné tak by se dalo objektivně stanovit, jaká doprava je vhodná, užitečná, únosná. Místo toho se dopřává sluchu lidem, kteří znalosti v tomto mezioborovém řešení nemají. A to se pak projevuje v doslova diletantských názorech i na ty úspory. A kupodivu v první řadě na železnici. Neúnosné náklady a dopady silniční dopravy se neberou v úvahu. Efektivní je zřejmě likvidace prostředí a krajiny silniční dopravou, investování desítek miliard do často zbytečných a neodůvodněných silničních staveb.

Dočkáme se konečně, že co největší část dopravy přejde na koleje? A hlavně nákladní! Pokud i na místních tratích bude nákladní doprava, zdroj nákladů a vykládky, průmysl, služby, není třeba mít obavu o jejich rentabilitu. Logicky tam pak vzroste i doprava osobní a pokud to konečně bude zase jeden systém (tedy trať jako celek, bez oddělování osobní a nákladní dopravy), pak bude i ekonomická. To je to pravé šetření! A opět stejná otázka: kde je koncepce celostátního systému dopravy?

A podobné je to i u těch slev. Víme, proč je chceme? Cílem musí být dostat co nejvíce cestujících do veřejné dopravy a do té kolejev

v první řadě. A lépe, když budou lidé spokojeni ve veřejné dopravě, než když je budeme opát do aut a přispívat tak k nehodám, zamoření krajiny a našeho života v důvypřítomnou silniční dopravou. Byly ty slevy takto myšleny? Asi ne. Už dříve jsem psal, že to není úplně to pravé. Jen namátkou. Slevy pro uvedené skupiny obyvatel jsou v pořádku, ale měly být zavedeny jen u systému doprav, který zajistí uje dopravní obsluhu ČR a je financován z veřejných prostředků. Slevy by neměly být v žádném případě hrazeny dopravcům, kteří jsou mimo tento systém a jezdí pro zisk. Uvedené slevy by se možná mohly uplatňovat jen v osobních a spěšných vlacích a místních autobusových linkách. U dálkových spojů by mohla stačit sleva 50%. Nutné je však zavést slevy na celostátní a místní síťové jízdenky (hlavně je ale i vytvořit – tedy např. jako IN 100), kde by platily významné slevy pro uvedené skupiny obyvatel. A koncipovány by měly být i tak, že by byly zavedeny pro místní autobusy i MHD v ČR. Tím vším by i klesly nároky na doplatky ze státního rozpočtu a hlavně by zde byla skutečná motivace využívat veřejnou dopravu.

A tvrzení, jak je veřejná doprava přeplněná, je rovněž daleko od pravdy. Přeplněnost je pouze u některých dálkových spojů ve špičkách a u příměstské dopravy v okolí velkých měst (jsou však mimo taková města pracovní příležitosti – není chyba i zde?).

A že je nedostatek dopravních prostředků? Už od počátku 90. let se rušilo a likvidovalo, takže dnes např. ČD nemají z čeho posilovat vlaky, neexistuje operativní možnost tvorby kapacity souprav, protože si někdo vymyslel ucelené jednotky a ty jsou buď plné nebo prázdné. Takže i ta výroba motorových vozů pro lokálky a „dlouhých“ pro Sp a R vlaky s řidičimi vozy a vlaky schází. Prostě schází konceptní ucelené řešení. S diletanty a teoretiky toho nedosáhne. A připomínám, jestliže v šedesátých letech v ČR přepravila železnice víc než 500 milionů cestujících, pak dnešních cca 180 milionů je nic a neexistuje jediný důvod, proč by se to nemělo zvládat. Jenže to se musí chtít a na příslušných místech musí být zkušeni odborníci a ne diletanty a lidé bez praxe a potřebného vzdělání.

Ing. Antonín Minařík



Rychlík č. 1082 společnosti GW Train Regio na lince R 25 z Plzně do Mostu v čele s řidičím vozem 928.239-2 „Janička“ zachytil fotografický objektiv dne 11. 6. u Vroutku. Příští zastávka Podbořany.

## Fragmentace železniční dopravy a la Ústecký kraj

Jak již bylo v Obzoru uvedeno, od nového grafikonu osobní dopravy v prosinci t. r., budou České dráhy, a. s., v Ústeckém kraji zajišťovat již jen cca 2/3 dopravních výkonů. O zbytek se podělí čtyři soukromí dopravci a zhruba 0,5 % výkonů případně na malé dopravce turistických linek. Vyskytují se (z mého pohledu oprávněné) obavy, že pro cestující toto rozhodnutí nepřinese nic pozitivního. Je otázkou, jak to bude se vzájemným (ne)uznáváním jízdních dokladů a nebudete-li muset mít k jízdě z některých směrů, např. do Českého středohoří či do Lužických hor, několik jízdenek. Pravda, ve všech vlacích by měly být uznávány jízdní doklady DÚK, ale co cestující z jiných krajů?

Každopádně taková fragmentace a rozdrobení trhu mi přijdou přinejmenším sporné. Ostatně, na svůj názor mám právo. Je otázkou, jak budou jednotlivé subjekty schopny dostát svým závazkům, budou-li mít dostatek vozidel pro případ mimořádných událostí, zajištěnou jejich údržbu, opravy apod. Aby nenastal případ „sorry, ale z těch a z těch důvodů končíme“. Již jsou známy případy, kdy si zadavatel při soutěži vybral nejnižší cenovou nabídku a posléze zplakal nad výdělkem, když se ukázalo, že vítěz soutěže není schopen splnit své závazky. Samozřejmě

nelze také od Českých drah požadovat, aby byly neustále připraveny nahradit svými vozidly a personálem výpadky konkurence. Zastávám dlouhodobě názor, že po roce 1989 si měl stát pohlídat, aby klíčová odvětví (energetika, bankovníctví, doprava) zůstala v jeho majetku, případně aby zde měl rozhodující slovo. Bohužel heslo dnešní doby zní „privatizovat, privatizovat, privatizovat“.

Jaký přínos bude mít rozhodnutí radních Ústeckého kraje pro dopravu v kraji, poznáme až v příštím roce. Jen aby už nebylo příliš pozdě. Pokud by se stejnou cestou vydaly v budoucnosti i další kraje, snad jen ti největší optimisté by si dále požívali například IN karty ČD.

V prosinci 2016 vyjel první na rychlikovou linku, objednanou Ministerstvem dopravy ČS, soukromý dopravce. Jedná se o linku R 25 Plzeň - Most a zasloučení vědí, že se to zkráje neobešlo bez menších potíží. Trasou dlouhou 157 km zdořávají soupravy společnosti GW Train Regio za zhruba 2,5 hodiny. Soukromý dopravce na linku nasadil motorové jednotky řady 628, odkoupené od DB Regio, pocházející z let 1987–89 a zmodernizované společností CZ LOKO. Jedná se o dvouvozové jednotky ve složení motorový (ř. 628) + řidičí (ř. 928) vůz. Pohoněn je jen jeden podvozek motorového vozu, výkon 410 kW; max. rychlost 120 km/h; hmotnost 66 tun.

A. K. Kýzl

## Potřeby staršího cestujícího a myšlení managerů GR ČD

Od loňského 1. září jezdí studenti a stařečkové nad 65 let veřejnou dopravou za 25 procent plného jízdného. Tato výhoda se mne více projevila u autobusů, protože jsem měl In-Kartu In-50, tak se mi jízdné při cestách s „národním dopravcem“ zas tak nezlevnilo. Již předtím mne problémy s In-Kartou iritovaly, na ni nahraná jízdenka se některým průvodčím neukázala, mne zas nebylo hledat někde kód. Vrchol byl, když jsem jeden den jel čtyřmi vlaky po stejné trati a třem průvodčím se jízdenka ukázala a čtvrtému ne, a tak až do Lštění jsem měl nepřijemný pocit černého pasažéra, protože na služební telefonní linku se prý nedovolal a mou výzvu k napsání hlášenky nevyšlyšel. Zkrátka a dobře, přešel jsem na jízdenky PID (Pražské integrované dopravy), žádné problémy nemám a výrazně šetřím, třeba do Poděbrad platím půlku než s „národním dopravcem“.

Víte, co nechápu, že na rozdíl od slečen a mladíků si stařečkové nemohou koupit týdenní a měsíční jízdenky. Tak to je další důvod, že jsem udělal dobře, protože u PIDu měsíční jízdenky pro stařenky a stařečky mají, teď si budu kupovat čtvrtletní a budu šetřit ještě víc, což důchodci potřebují. Trochu mi je pořád líto nevyužívat na krátké cesty jízdenky ČD, když jsem u ČSD a „národního dopravce“ strávil tolik let, ale co mám dělat, když národní dopravce potřebám kmetů vůbec nerozumí.

Petr Rádl

## Bude i žst. Radotín bez restaurace?

I v žst. Praha–Radotín (trať 171) je ohrožena nádražní restaurace. Nedávno byl s provozovatelem panem Suchým rozhovor v deníku E15, kde říkal, že má smlouvu vždy prodloužovanou jen na tři měsíce. V poslední době (stav 16. 5. 2016) je však hostinec uzavřen z důvodu nemoci provozovatele, který za sebe nemá náhradu.

Žst. Praha–Radotín byla v minulosti nákladní dopravou celkem vytižena, nyní našťastí ještě zbyla vytižena vlečka pro cementárnu Lochkov, a méně používaná vlečka do strojiny Kondor, či Uhelnyh skladů, ostatních asi pět vleček buď zaniklo fyzicky nebo jsou bez úředního povolení.

Martin Kubík



Os 9947 relace Řevnice–Praha hl.n. s řidičím vozem 80-30004-3, 16. 5. v žst. Praha–Radotín.



Parní lokomotiva 354.195 se svojí soupravou projíždí po trati 203 obcí Radomyšl, v pozadí kostel Sv. Martina.

## Jihočeské Léto s párou 2019

I v letošním roce připravila ČD Nostalgie tradiční jízdy parních vlaků v Jihočeském kraji.

### Na filmový festival do Kraslic

Bohatý program nabídne 1. ročník festivalu „Kraslický filmVLáček“, který se uskuteční ve dnech 26. až 28. července na „homím“ nádraží v Kraslicích. Je zaměřen na filmovou tvorbu věnovanou železnici nebo filmům na železniční se odehrávajícím. Během hlavních festivalových večerů budou v improvizovaném nádražním amfiteátru promítány filmy „Poupata“ (v pátek 26. 7.) a „Přednosta stanice“ (v sobotu 27. 7.). Po celou dobu festivalu budou zejména děti moci navštívit kinovůz ČD. Zde budou také v pátek i v sobotu vždy od 15.00 h ke zhlédnutí snímky „Freonový duch“ a „Páni kluci“. V nádražní hale budou prezentovány nyní již historické instruktážní filmy ČSD, v Muzeu Kraslické dráhy, které se nachází v bývalé nádražní restauraci, pak snímky amatérských filmařů a krátké filmy o železnici v ČR i v sousedním Německu.

Bližší informace získáte na tel. č. 602 203 548 nebo adrese Koutny@rotava.cz.

## Nikdy se nevrátí pohádka mládí

### Vzpomínky na dobu, kdy vlaky jezdily často

Zdá se dnes neuvěřitelné, ale pamatuji doby, kdy jsem neměl zapotřebí zjišťovat si předem, kdy můj vlakový spoj z pražského smíchovského nádraží pojedě do Blatné (s obyčejnými přestupy ve Zdicích a Březnici, odkud pak motoráčkem), kde jsem tehdy trávil prázdniny. Vlak, tažený parní lokomotivou (o elektrických se zatím jen snilo), totiž jezdil v oněch časech tak často, že jsem se prostě odebral na smíchovské nádraží s jistotou, že max. do půl hodiny ten můj pojedě. A opravdu jsem pak nikdy nečekal déle.

Její interiéry nebyly tehdy tak moderní, toalety obvykle postrádaly papír či mýdlo, mnohdy voda v kohoutku „stávkovala“, v odděleních většinou chyběly kožené řemeny pro vytažování a stahování oken, jež si pánové v nestřeženém okamžiku odřezávali na opasky ke kalhotám. Zato i na menších nádražích nabízeli prodáváci občerstvení. Dodnes slyším jejich halasně vtíravé výkřiky: „horký párek, studené pivo“ a nutno dodat, že zájem cestujících byl vždy velký, zejména v horkých dnech. Stačilo, aby se zájemce vyklonil z okénka, prodáváči mu požadované jídlo a nápoj podal a hbitě převzal příslušnou sumu. Ale jak už tak bývá od nepaměti u pubertální mládeže zvykem, ráda exhibuje. Takže tu a tam některý škodolibý mladík do tohoto vábení zakřičel: „studený párek, horký pivo“. Nicméně mám pocit, že ani touto škodlivou propagandou neodradil pasažéry, aby nevyužili služeb prodáváče horkých párků a studeného piva.

Právě vzhledem k tak časté frekvenci železniční dopravy nebyvaly vlaky většinou tak naranvané, jako je tomu v současnosti, zejména na příměstských trasách kolem Prahy, ale zdá se, že i leckde jinde. „Nikdy se nevrátí, pohádka mládí, ze všech pohádek ta nejsladší“, zní kdysi tak oblíbená píseň našich babiček a dědečků. Dodal bych, že se bohužel asi nikdy nevrátí ani ta železniční „pohádka“ neboli sladké doby, kdy vlaky i do menších měst mívaly tak častou frekvenci, že ani nebylo nutno se o jejich odjezdu předem informovat.

Jan Hála

## Baví Vás komunikovat s lidmi a organizovat volnočasové aktivity? Staňte se součástí týmu mezinárodního oddělení OSŽ-Ú v Praze

**Náplň práce:** organizování a administrace rekreačních a sportovních a kulturních akcí pro železničáře.

**Co požadujeme:** komunikaci na úrovni, příjemné vystupování a pozitivní přístup; výbornou znalost AJ; dobrou znalost práce na PC (MS Office, facebook, zveřejňování na internetu, jednoduchá práce s grafickými soubory); časovou flexibilitu; řidičský průkaz – skupina B; středoškolské vzdělání s maturitou.

**Co nabízíme:** samostatnou práci v přátelském prostředí, bohatý systém benefitů. Svůj životopis a motivační dopis zašlete do 20. 7. 2019 na adresu [ondrej.smehlik@osz.org](mailto:ondrej.smehlik@osz.org); případně další informace na telefonu 737 275 076.

## Chcete se stát spoluautorem stolního kalendáře OSŽ?

Odborové sdružení železničářů každoročně vydává pro své členy a funkcionáře stolní kalendář s fotografiemi s železniční tematikou. V letošním roce bychom rádi do přípravy kalendáře zapojili širokou členskou základnu OSŽ či jejich rodninné příslušníky.

Je známo, že čeští železničáři jsou vášniví cestovatelé a milovníci dalek a spousta z vás si z těchto cest přiváží spoustu krásných fotografií, mezi nimiž nechybí ani fotografie železnic. Pokud takové fotografie máte a jste ochotni je OSŽ poskytnout, zašlete nám své fotografie s železniční tematikou (z Česka i zahraničí) na mailovou adresu: [fotograf.osz@seznam.cz](mailto:fotograf.osz@seznam.cz) nejpozději do 31. srpna 2019. Od jednoho autora prosíme max. 5 fotografií.

Preferujeme fotografie bez detailů a portrétů osob. V případě, že na fotografii bude někdo zachycen, budeme od autora fotografie (pokud fotku vybereme k publikaci), vyžadovat prohlášení, že má souhlas od dané osoby ke zveřejnění fotografie. Autory, jejichž fotografie budou vybrány, budeme kontaktovat v počátku září.

Přejeme vám krásné léto, pohodovou dovolenou a těšíme se na vaše fotografie!

**Technické požadavky a specifikace fotografií** – barevné fotografie bez retuší, přidaných efektů a filtrů a ideálně bez vložených barevných profilů v barevném režimu RGB nebo sRGB, – fotografie musí být v minimálním rozlišení 15 x 10 cm na 300 dpi (bodů na palec), tj. 1772 x 1181 bodů – náhledy či zmenšené snímky z webových galerií nelze otisknout, nemají dostatečnou velikost pro tiskovou kvalitu, – fotografie musí být komponovány na šířku ideálně v poměru 4:3,

– fotografie musí být ve formátu jpeg s minimální nebo lépe s žádnou kompresí (při exportu/ukládání zadat vysokou kvalitu nebo žádnou, či minimální kompresi).

PhDr. Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ

## Moudrost pro tento den

„Inteligentní lidé vědí, že lze věřit jen polovině toho, co slyší. Velice inteligentní vědí, které polovině.“

George Bernard Shaw, irský dramatik (1856 – 1950)

## FISAIC – v Domě Bohemika se otvírala nová galerie

V úterý 11. 6. 2019 odpoledne v Domě Bohemika v Praze proběhla slavnostní akce – otevření Galerie Bohemika a vernisáž Photolitera 2017, společný projekt fotografů a literátů. Tato galerie bude sloužit k dlouhodobým výstavám členů skupin ČZS FISAIC, hlavně fotografů a malířů. Akci moderovala Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC, k poslechu hrálo saxofonové kvarteto „2 + 2 Sax Quartet“ z Prahy.

Zahájení se ujal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun, kteří vydvihli práci členů ČZS FISAIC a jejich šikovné ruce. Poté k přítomným promluvil RNDr. Milan Fara, profesionální fotograf, který přednesl úvodní slovo k zahájení vernisáže. Projekt Photolitera 2017 představil Jan Týc, vedoucí skupiny fotografů ČZS FISAIC. Následovalo slavnostní přestřižení pásky k zahájení Galerie Bohemika,



Mgr. Martin Malý (vpravo) a Vladislav Vokoun přestřižili pásku ke slavnostnímu otevření Galerie Bohemika.

kteřé se ujal Mgr. Martin Malý společně s Vladislavem Vokounem. Tím byla galerie otevřena, výstava Photolitera 2017 zahájena. Pro všechny přítomné bylo připraveno malé pohostění.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

## SPORT

## Putovní pohár generálního ředitele mají fotbalisté OŘ SŽDC Olomouc

Už XVII. ročník turnaje v kopané „O pohár generálního ředitele SŽDC“ má svého držitele. Na hřišti v České Třebové se 18. června sešla celkem čtyři družstva, která postupovala z oblastních kol. Dvě z každé oblasti. Z turnaje ve Smitčích 9. května družstva OŘ Plzeň a OŘ Hradec Králové a z turnaje v Kozlovicích 30. května pak družstva OŘ Olomouc a OŘ Ostrava.

Proběhlo celkem šest utkání, vždy dvakrát dvacet minut. První zápas Plzeň s Ostravou nepřinesl žádný gól, v dalším zápase Olomouce s Hradcem Králové už to padalo, Olomouc vyhrála 4:0. Nejvíce gólů padlo v pátém zápase, kdy Olomouc porazila Ostravu 7:0! V posledním utkání porazila Plzeň 2:1 Hradec Králové a dostala se v tabulce na druhé místo. Skvělý výkon podali hráči OŘ Olomouc, kteří prošli všemi zápasy bez ztráty bodu a zakončili svůj postup kulovým skóre 14:0 a tedy prvním místem. Mužstvo OŘ Hradec Králové bralo třetí místo a na Ostravu

zůstalo místo čtvrté. Hrál se za velmi teplého počasí, bezvadně opět fungoval servis, který se svým týmem obstaral místopředseda OSŽ Petr Štěpánek, skvělebyly i ceny pro všechna finálová družstva. Generálního ředitele SŽDC zastoupil personální ředitel GR Ing. Pavel Koucký, který předával ceny, zahájil a také zakončil celý turnaj poděkováním všem hráčům. Na část turnaje kromě řady dalších hostů zval i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Ještě je třeba zmínit, že ocenění byli také tři nejlepší hráči. Nejlepším střelcem turnaje se stal Aleš Fryčák z OŘ Olomouc se šesti góly, nejlepším hráčem Zbyněk Vorel z OŘ Plzeň a brankářem Štěpán Prinz, také z Plzně. Velkou nadějí pro budoucnost české kopané a možná i jednou hráče za SŽDC je pak syn jednoho z plzeňských fotbalistů, který celý turnaj neúnavně prohnal balon.

Miroslav Gloss



Vítězné družstvo OŘ SŽDC Olomouc.

## Regionální mistrovství USIC v bowlingu

Ve dnech 17. – 19. 6. se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC v bowlingu, které pořádala Česká republika v Plzni, za účasti družstev Dánska, Německa, Velké Británie a domácí České republiky.

Naši sportovci podali standardní výkony a hodnocení družstev se umístili na třetím místě, o 798 sražených kuzelek za druhými Němci. Na prvním místě se umístilo družstvo Dánska s celkovým počtem 13720 sražených kuzelek. V soutěži jednotlivců se nejlépe umístil Roman Vavřina, který obsadil 6. místo a Svatava Závlažská, která skončila těsně pod stupni vítězů.

Celá akce proběhla v přátelské atmosféře a byla ze strany organizačního výboru bezchybně zajištěna. Děkuji organizátorům

za výborné zajištění regionálního mistrovství, našich sportovců za vzornou reprezentaci a přejí mnoho úspěchů v další sportovní kariéře.

Dušan Richter, tajemník PV OSŽ SŽDC Vedoucí výpravy



Družstvo českých železničářů na soutěži USIC v bowlingu.



„Prasátko“ T 212.0094 překonává v sobotu 8. 6. statečně náročné stoupání trati u Malého Března, vlekouc za sebou přívěsný vůz BDI m.

## S motoráčky DÚK za zážitky

Letošní turistická sezona na víkendových Turistických linkách Dopravy Ústeckého kraje (DÚK) je v plném proudu. Motoráčky jsou opět připraveny povozit zájemce, turisty a cestovatele při cestách za krásami našeho kraje. Jinak tomu není ani ve východní části Českého středohoří, u železniční stanice Velké Březno, odkud odbočuje z hlavní trati SŽDC č. 072 lokálka, která, kopírujíc zdejší terén, šplhá místy až se stoupáním 30 promile mezi kopečky Středohoří.

Trať z Velkého Března do Zubnic a dále do Verneřic byla uvedena do provozu 18. 8. 1890 a od 11. 9. téhož roku byly její koleje prodlouženy do Úštěku. Pravidelný provoz zde byl ukončen až 27. 5. 1978 a část trati mezi Verneřicemi a Úštěkem byla posléze odstraněna a koleje vytrhány. V roce 1993 se podařilo uspořádat několik zvláštních jízd vlaků mezi Velkým Březnem a Zubnicemi. Obnovení nepravdivého provozu „Zubnického motoráčku“ bylo zahájeno až

27. 10. 2010. Dnes, jako linka T3, jezdí „Zubnický motoráček“ v rámci integrovaného systému DÚK o víkendech a svátcích mezi Ústím nad Labem Střekovem a Zubnicemi pravidelně každou letošní sezónou. Turisté a ostatní zájemci tak mají možnost prohlédnout si například parní vodárnu Střekov, státní zámek Velké Březno, či zdejší pivovar Březňák.

Na konečné v Zubnicích je k vidění zajímavá expozice „Zubnické museální železnice“ a skanzen lidové architektury. Zdatnější turisté mohou odsud „ztéci“ cca 5,5 km vzdálenou Bukovou horu (683,3 m.) a pokochat se pohledem na údolí řeky Labe z Humboldtovy vyhlídky.

Přejme provozovateli „Zubnické museální železnice“, společnosti MBM rail, s. r. o., aby se jednou povedlo prodloužit tyto koleje, vedoucí malebnou krajinou, ze Zubnic až na původní konečnou v Úštěku.

A. K. Kýzl

## Letní aktivity DPOV, a. s., v Čekyni

Společnost DPOV, a. s., dlouhodobě spolupracuje se ZO OSŽ DKV Pířerov a v rámci této spolupráce pořádá každoročně pro děti svých zaměstnanců tzv. Den dětí s DPOV, a. s., který se koná v prostředí dětského tábora v Čekyni u Pířerova. Letošní již jedenáctý Den dětí byl věnován zaměstnancům společnosti a především jejich rodinám, které měly celý den nabýt animačními programy a aktivitami.

Na stejném místě – v Čekyni u Pířerova – bude Odborové sdružení železničářů pod záštitou předsedy představenstva DPOV, a. s., Ing. Romana Kotta pořádát již podvedenácté Letní tábor pro zdravotně postižené v Čekyni. Hlav-

ním tématem celého tohoto tábora bude „Svět čar a kouzel“. Pestrý program tábora se uskuteční od 5. do 10. srpna a jeho hlavním cílem bude získání nových zážitků a zkušeností, navázání nových přátelství a v neposlední řadě také rozvoj týmové spolupráce. Kromě tematických her a soutěží mohou účastníci tábora, kteří jsou v péči Sociálních služeb města Pířerova, zhlédnout v rámci programu například ukázkou výcviku psů Městské policie.

—čas—



Záběr ze Dne dětí v Čekyni.

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

OBZOR