

Z aktuálních událostí

Jak jsme krátce informovali v minulém čísle, dne 27. 6. se v Praze, v sídle OSŽ, uskutečnilo zasedání **Podnikového výboru SŽDC**. Vedoucí personálního oddělení GR SŽDC Ing. Evžen Pospíšil na něm informoval mimo jiné o poskytování náborového příspěvku v SŽDC: „K 30. 6. 2019, bráno od začátku února 2018, kdy byl tento příspěvek vyplácen, bylo podáno 198 žádostí, letos to bylo 137. Pokud jde o zaměstnání, je to 39 elektromotérů, 21 návěstních techniků, 12 osob s licenci strojvedoucího a 94 výpravčích, u 32 zaměstnanců došlo k ukončení pracovního poměru.“ Uvedl Pospíšil. Dále hovořil o investičních akcích sociálně bezpečnostního charakteru (na investicích bylo rozděleno 67 744 000 korun, což je nad rámec uzavřené PKS). Krátce se zmínil o roce 2020, kdy by si SŽDC mělo zajišťovat školení zaměstnanců. „Očekáváme, že v průběhu léta bude zahájeno připomínkové řízení k novelizaci předpisu Bp 1 (předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci) ve variantě rozdělení současného předpisu na tři předpisy.“

Ing. Hana Kohoutová, vedoucí mzdového oddělení SŽDC, sdělila členům PV řadu údajů za období 1. – 5. 2019, zejména o objemu vyplatěných mezd, vývoji zaměstnanosti (evidenční počet zaměstnanců SŽDC nyní činí 17 142 zaměstnanců), vývoji průměrné mzdy u SŽDC, nárůstu reálné mzdy (+7,3 %), průměrné výši výkonové odměny (6,67 % tarifní mzdy) a vyplaceném odstupném (16,3 mil. Kč 74 zaměstnancům). Současně porovnávala poslední údaje zveřejněné ČSÚ o výši průměrné mzdy v ČR a v odvětví dopravy a indexech nominálního a reálného nárůstu hodnotami dosaženými ve stejném období u SŽDC. Ing. Kohoutová dále podala podrobné vysvětlení k poskytování stravenky nebo stravného v režimu přesčasové práce a upozornila na změnu legislativy, která se týká změny limitu pro srážkovou daň u dohody o pracovní činnosti, změně v oblasti srážek ze mzdy u zaměstnanců v exekuci a v insolvenční, a zodpověděla některé dotazy.

Na jednání byla definitivně doplněna jména členů pracovních skupin organizačních jednotek (HZS, TUDC, SS, SŽG, GR), které se chtějí podílet na připomínkování Katalogu prací na vrženého zaměstnavatelem. Závěru jednání PV se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který informoval o důležitých jednáních, a závěrečné slovo patřilo inspektorovi BOZP-U Jaroslavu Leštínovi, který informoval o ukončení tematických kontrola zjištění nedostatků s tím, že budou pokračovat kontroly na venkovních pracovištích a také uvedl termíny školení BOZP pro funkcionáře ZO OSŽ.

■ Těžší jednání Představenstva OSŽ, které zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, dne 9. července, tentokrát – vzhledem k letnímu období – nespíchal v informacích ze zásadních jednání, ale spíše v organizačních záležitostech a ve schvalování žádostí o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a o zastupování před soudem.

V úvodní části, po ověření plnění úkolů, krátce informoval Antonín Leitgeb, tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., o schůzce zástupců PV s novou vedoucí personálního od-

boru Českých drah Mgr. Soňou Schwarzovou za účelem vzájemné informovanosti před blížícím se kolektivním vyjednáváním.

Radek Nekola, předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o tom, že PV obdržel návrh na změnu katalogu prací. Poznamenal, že nová úprava by měla přinést zvýšení tarifních tříd zvláště u pracovníků opravárenství a u některých dalších profesí (vedoucí posunu, posunovač, strojvedoucí). Jak uvedl, jednání o katalogu prací je rozděleno do tří skupin; zástupci OSŽ se zúčastní všech tří.

Petr Štěpánek, předseda PV OSŽ SŽDC uvedl, že vedení SŽDC rozhodlo, že se záměr sloučit OR Ostrava a OR Olomouc neuskuteční. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý pozitivně hodnotil skutečnost, že generální ředitel SŽDC zohlednil věcné argumenty OSŽ pro zachování obou ředitelství.

Bc. Renata Dousková, předsedkyně Ndrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ, seznámila Představenstvo OSŽ se složitou situací zaměstnanců firmy Legios Loco (dříve Lostr). Tato společnost totiž působí v areálu, který vlastní firma Heavy Machinery Services (HMS). Na počátku července vyvrcholil spor o přístup do areálu tím, že insolvenční správkyň s okamžitou platností vypověděla společnosti Legios Loco nájemní smlouvu a zakázala zaměstnancům vagonky Legios Loco vstup do areálu. Zákaz vstupu se týká i Pavla Štillera, předsedy základní organizace OSŽ. Vedení OSŽ prostřednictvím právního oddělení OSŽ vyzve písemně insolvenční správkyň o urychlené řešení této situace. Bc. Dousková na závěr dodala informaci o společnosti DAKO.cz, která o tento pronájem projevila zájem a bylo jí insolvenční správkyňi vyhověno.

Představenstvo OSŽ dále posoudilo tři žádosti členů OSŽ o poskytnutí příspěvku z Podpůrného fondu OSŽ a šest žádostí o právní pomoc zastoupením v řízení před soudem. Ve dvou případech, kdy žadatel neměl nasmělovanou pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavatelem, odsouhlasilo Představenstvo OSŽ částečnou spoluúčast člena OSŽ na hrazení výdajů za právní služby. Představenstvo poté schválilo řadu organizačních záležitostí, například složení delegací na zahraniční služební cesty (na mezinárodní sportovní soutěže ve střelbě, v kopané a na 3. seniorské hry v Rajeckých Teplicích).

Představenstvo OSŽ schválilo **návrh termínu VIII. sjezdu OSŽ, a to na dny 5. a 6. listopadu 2019 v Praze, v hotelu Olišanka**, který bude předložen ke konečnému rozhodnutí na příštím jednání Ú OSŽ. Představenstvo dále vybralo termín a grafický návrh loga pro **oslavě 30 let OSŽ, které se uskuteční v Praze 4. 6. 2020**, a návrh na grafické ztvárnění novoročenek OSŽ.

V bodě „různé“ byly vzaty na vědomí písemné zprávy z valné hromady USIC a ze sportovní soutěže v bowlingu. V závěru jednání Ing. Marcel Baláz, technik IT, odpověděl na dotazy členů Představenstva OSŽ ohledně postupu modernizace SW a HW účtárny OSŽ, připravovaných změn služební pošty OSŽ a dalších záležitostí týkajících se elektronické komunikace se zaměstnavatelem. -red-



Železniční stanice Uhlířské Janovice je důstojnou branou do města. A podobně snad bude příští rok vypadat i železniční stanice Ratboř, která je zatím dost zanedbaná. Ještě letos na podzim by měly podle informací SŽDC být dokončeny opravy Kácova, Leděčka a Zručné Sázkovo. Snímek Michael Mareš

Uhlířské Janovice mají opravenou výpravní budovu

V železniční stanici Uhlířské Janovice na trati Kolín – Leděčko (014) na Kutnohorskou proběhla ve středu 17. 7. 2019 slavnostní prezentace nově opravené výpravní budovy. Investorem investiční akce za 8,4 milionu korun byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), zhotovitelem pak společnost STRABAG Rail. Opravy probíhaly od loňského října do května letošního roku.

Účelem stavby byla především oprava vnějšího pláště výpravní budovy včetně výměny oken a dveří a také revitalizace veřejně přístupného prostoru, tedy čekárny pro cestující a veřejných WC. Kromě toho byl vyměněn i mobiliář pro cestující. Vedle samotné budovy prošel opravou i prostor před nádražím včetně přístřešku, aby byl zaručen komfort cestujících. Ti ocení především nově opravený prostor čekárny, která se nachází ve střední části výpravní budovy a je bezbariérově přístupná dveřmi ze strany nástupiště.

V odbavovací hale pak bylo nainstalováno nové pokladní okno s bezpečnostním zasklením a s komunikačním otvorem. V interiéru pak

stojí za zmínku oprava veřejných WC, která jsou umístěna v přístavbě budovy; opravené toalety zase splňují všechny bezpečnostní i užitvatelské standardy 21. století.

Při opravách budovy se samozřejmě nezapomnělo ani na střešní krytinu, která je velmi důležitou součástí každé stavby. Vně budovy je na první pohled vidět velmi zdařilá barevná kombinace fasády, dále prosvětlené nápisy s označením budovy a ze strany nástupiště pod přístřeškem jsou umístěny typické kulaté nádražní hodiny. Nechybí ani moderní informační zařízení o odjezdech vlaků.

Osobní pokladna v železniční stanici Uhlířské Janovice je bohužel uzavřena, cestující jsou odbaveni ve vlaku bez přirážky.

Cílem investora bylo opravit budovu do stavu, který odpovídá době jejího vzniku, což se, myslím, podařilo (provoz na úseku Kolín – Rataje nad Sázavou byl zahájen v prosinci 1900, na zbývajícím úseku tratě v srpnu 1901). Vkusná je i úprava okolí budovy včetně nového trávníku a oplocení. Železniční stanice Uhlířské Janovice se tak stala důstojnou vstupní branou do města.

A když už náhodou budete v Uhlířských Janovicích na výletě, navštivte Muzeum historických kočárků, pokojíčků, panenek a hraček Babiččiny kočárky v Uhlířských Janovicích na náměstí (otevíráno 10 až 12 a 13 až 16 hodin).

Michael Mareš
s využitím tiskové zprávy SŽDC

**Příští číslo
Obzoru
vyjde 19. 8.,
opět v rozšířené formě.
Poté již bude Obzor vycházet
v obvyklém
dvoutýdenním intervalu.**
Redakce

Sportovní hry v Petrohradě

Tým dvanácti sportovců OSŽ se ve dnech 20.– 21. července 2019 zúčastnil na pozvání ruských železničních odborů Rosprofzheľ Sportovních her. Sportovní klání v neolympijských sportech se konalo v ruském Petrohradě na stadionu RŽD „Arena“ (dříve Lokomotiv). Závodnice a závodníci osmi týmů změřili své síly například ve vykonávání kliků, dřepů, sklapovaček, angličtů, zvedání činek, skoku na plybox, skoku přes švihadlo, tahání saní, jízdy na tvrdohlavém kole apod., vše hodnoceno dle dosaženého času. Vedle těchto sportovních disciplín se také soutěžilo v ruských národních zábavách, jako například v přetahování na laně, pytlování, chůzi na skupinových chůdách, nebo v gorodkách. Součástí sportovních her byla i tvůrčí vystoupení týmů na téma regionálních kultur nebo vědomostní soutěž z pracovních témat a odborné tematiky. Pro české závodníky, kteří zde vystupo-

vali v roli zahraničních hostů, sice nebylo stanoveno oficiální pořadí, nicméně jejich dosažené výsledky byly v řadě disciplín velmi dobré. Našemu týmu se dostalo vřelého přijetí ze strany domácích pořadatelů a účastníků her a celá akce probíhala ve velice příjemné a přátelské atmosféře.

Vedoucí sportovní delegace OSŽ předseda Mgr. Malý se během návštěvy Petrohradu sešel s předsedou ruských železničních odborů Nikolajem Nikiforovem a předsedou železničních odborů na Oktjabrské dráze (Leningradská oblast) Alexandrem Golubjevem.

Složení týmu OSŽ (abecedně): Marta Bačová, Jeroným Běhal, Irena Dudková, Martin Janák, Tomáš Khýr, Jitka Kovářová, Patrik Lojda, Eva Marková, Jiří Martinák, Pavel Novotný, Tomáš Pataki a Petr Sístek.
PhDr. Helena Svobodová



Tým sportovců OSŽ při slavnostním zahájení - na snímku zcela vpravo předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nejen pro děti, ale i pro dospělé zajišťuje OSŽ možnost kvalitní rekreace.“

Hovoříme s **DANIELOU ŠVÁBOVOU**, pracovnící mezinárodního oddělení OSŽ-Ú

Ve své pracovní náplni máte mimo jiné také organizaci dětských táborů, které probíhají v prázdninovém období. Kolik takových táborů může OSŽ nabídnout?

V současné době nabízíme ve spolupráci s cestovní kanceláří ČD travel celkem sedm dětských táborů, které se nacházejí prakticky po celé České republice. Na jejich organizaci se podílejí členové, mnohdy i přímo předsedové jednotlivých základních organizací OSŽ ve svých lokalitách. Jde o dětský tábor Letohrad na Ústeckoorlicku, Železničář v Potštejně na břehu Divoké Orlice na Rychnovsku, Čekyně na Přerovsku, Krušnohor na Plzeňsku, Chrudimka na Vysočině, Láseňice v jižních Čechách a Mostek v Podkrkonoší. Každý tábor je zaměřený na jiné téma, takže děti a jejich rodiče si mohou opravdu vybrat.

Jaký je v současné době zájem o pobyt v dětských táborech?

Zájem je již tradičně velice vysoký, dá se říci, že kapacita táborů je po celou sezónu naplněna. Táborů se mohou účastnit nejen děti železničářů, ale prakticky všechny děti, jejichž rodiče projeví zájem a prostřednictvím ČD travel své děti včas přihlásí. Podle našich zkušeností se děti rády vrací a není výjimkou, že jeden tábor

navštěvují několik let po sobě. Začínají třeba v šesti, sedmi letech a vydrží na tábor jezdit až do šestnácti.

Co děti nejvíc na táborech láká?

Zaměření táborů je odlišné, například v Potštejně je to možnost výuky jízdy na koni, v Krušnohoru je letos otevřen ve spolupráci s FISAIC a ČD – Informační Systémy, a. s., kurs pro mladé youtubery, který byl již v předchozích dvou letech organizován v rekreačním středisku Prudká. Ale také na všech ostatních táborech je zajištěn bohatý program, který zahrnuje různé soutěže, táborové olympiády, výlety za poznáním a mnoho dalších zajímavostí, včetně návštěv známých osobností a možnost povídání si s nimi. Děti se na táborech v žádném případě nenudí, svědčí o tom i již vzpomínutý fakt, že se rády každým rokem vrací.

Náklady na provoz táborů každým rokem vzrůstají, především vlivem inflace. Jak se s tímto faktem organizátoři vyrovnávají?

Ano, je pravda, že vzrůstají ceny stravování a energií, děti železničářů to ale prakticky nepocítí. OSŽ totiž ve spolupráci se železničními společnostmi pobyt každého dítěte zaměř-



nance Českých drah, ČD Cargo, či Správy železniční dopravní cesty podporuje dotací ze sociálního fondu či FKSP. Například v letošním roce se dotace na jedno dítě pohybuje v rozmezí 2000 – 3000 korun, což je bezmála polovina ceny za pobyt. Táborů jsou většinou čtrnáctidenní, takže cena po dotaci opravdu není nijak závratná.

(Pokračování na straně 2)

„Nejen pro děti, ale i pro dospělé zajišťuje OSŽ možnost kvalitní rekreace.“

(Pokračování ze str. 1)

Děti si své prázdniny mohou tedy patřičně užít. A co jejich rodiče a další dospělí?

Nejen pro děti, ale i pro dospělé zajišťuje OSŽ možnost kvalitní rekreace. Snad nejdůležitější je pobyt v řeckém hotelu Orion, který je v majetku OSŽ, v tuzemsku pak nabízí OSŽ cenově velice výhodný hotel Ostrý na Šumavě. Řecký hotel Orion je obsazen prakticky po celou sezónu (od 10. 6. do 3. 10.), přičemž velice lákavá je nabídka na poslední turnus, kde je možné se za příplatek zúčastnit relaxačního cvičení s prvky jógy pod vedením zkušené cvičitelky. Tento turnus využijí pro svůj fotografický a literární seminář i členové FISAIC. V letošním roce je velmi oblíbený pobyt v hotelu Ostrý na Šumavě, který je zajímavý také cenovou nabídkou a to po celý rok. OSŽ nabízí tří-, čtyřdenní zvýhodněný pobyt za 250 korun za noc.

Mezi další nabídkou rekreačních pobytů patří (v těchto případech opět ve spolupráci s ČD travel) zařízení OSŽ Pacifik na Ramzové v Jeseníkách, Lesní chata na Jizersko-krkonošském pomezí, hotel Oddech v Krkonoších, či hotel Skalka na Slovensku. Ve všech těchto zařízeních, s výjimkou penzionu Pacifik, lze využít bonusu ve formě čerpání vybraných slu-

žeb. Tento bonus je poskytován z prostředků OSŽ a to pouze členům OSŽ a jejich rodinným příslušníkům.

A co ti, kteří preferují rekreaci v odlehlejších místech, kde je klid, příroda, lesy, pohoda a relativní vzdálenost od civilizace?

Velice mnoho základních organizací OSŽ má v majetku rekreační zařízení, která nabízejí i pro členy jiných ZO OSŽ. Jejich seznam je zveřejněn v katalogu rekreačních zařízení OSŽ, který je zveřejněn na webových stránkách OSŽ. Zde si určitě každý vybere místo, které vyhovuje jeho představám.

Jak se zájemci o rekreaci, pořádanou OSŽ, nejlépe dozvědí o rozsahu nabídky?

Nejjednodušší je sledovat pravidelně stránky cestovní kanceláře ČD travel (www.cdtravel.cz), s níž OSŽ úzce spolupracuje. V nabídce této cestovní kanceláře jsou možnosti rekreace i cestování do 25 zemí světa, jakož i možnost rekreace ve 30 hotelech v České republice. Možností rekreace jsou pak k dispozici i na webových stránkách OSŽ (www.osz.org).

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Jan Rychnovský: „Doba, kdy lidé na dráze brali top platy, už je minulostí.“

Nedostatečné platové ohodnocení a spousta byrokracie, to je podle výpravčího a člena Ústředí OSŽ Jana Rychnovského přesné to, proč lidé od dráhy odcházejí a proč se funkcionáři do funkcí nehnou. „Na dráze jsou dnes průměrné platy a to některé profese ani ty průměrné platy nemají. Ani turnusy už nejsou pro mladé takovým lákadlem; chtějí mít soboty, neděle volné a pokud možno nedělat ani v noci,“ říká a dodává, že to je jedna z chyb, které se dráze dříve cíl později vymstí. „Když ty lidi za práci neohodnotíš, tak je těžko udržíš,“ myslí si. Svůj podíl viny na tom podle něj má i rozdělení dráhy. „Když mohou v okolních státech, jako

ci SŽDC (118), zhruba pětina zastoupení mají zaměstnanci ČD (aktuálně 33), patnáctinu zaměstnanci ČD Cargo (11) a zbytek jsou důchodci (67). „Okolním ZO členy nevyzobávám, ani to není mým zájmem. Obcházím hlavně nové lidi a vysvětluji jim výhody členství. Hlavně se snažím oslovit členy jiných odborových centrál, jako například ADP, kde se mi podařilo získat zpět asi 12 lidí. Dáří se nám spousta věcí, ale kolikrát se ne všechno podaří. Ne snad proto, že by to nešlo, ale že to neumožňuje legislativa. Odbory mají okleštěné možnosti, navíc narážíme na GDPR, STKR, jako předseda ZO vedu obrovskou agendu.“

Jan Rychnovský přiznává, že administrativní muky nejsou uvolněnému funkcionáři zabírají hroznou moc času. „Pomohlo by, kdybych se to dalo ošetřit tak, že bych jednu, dvě směny měsíčně nemusel odsloužit. Kdo má 500 členů, je uvolněný, já mám polovinu členů a nemám nic.“ Dělat předsedu ZO, je podle něj řešitelné, hlavně v období změn. „To, co se na první pohled dotýká jenom SŽDC (dirigující dispečer je namisto v Moravanech v Chocni), se ve skutečnosti dotýká i Českých drah (s tím související problém kuchyňky v Moravanech pro pokladni).“

Jan Rychnovský často a veřejně kritizuje nešvary, například špatně vynaložené finanční prostředky („Zaměstnavatel nepřipravuje modernizaci s ohledem na věkové složení zaměstnanců, nenabízí signalistům možnost jít dělat výpravčí. Proč by nám měli lidé odcházet do automobilky v Kvasinách, když vědí, jak se na dráze točí kola?“), či zbytečně složité přezkoušky, které lidem ztrpčují život a nic jim nepřinášejí („Já jsem třeba byl v Brně, v areálu AZD, kde má tato firma cvičné sály, a to mně dalo daleko víc než patnáct přezkoušek. Tam skutečně tu znalost předpisů přenášíš do praxe, tady jenom pořád něco papouškuje.“), bije se za zaměstnance tam, kde cítí, že to lidem pomůže, jako například za KOP pro pokladni. „Něco se povedlo, ale netak úplně. Proč pokladni v mezinárodních pokladnách, která je otevřena i v noci, nemůžou mít jednou za dva roky 12denní KOP? Kolik probíhá máme na síti pokladni, kde je mezinárodní pokladna otevřena celou noc? Samozřejmě, chápu, že to s sebou přinese vyšší personální potřebu, ale tak tam půjde někdo jiný. Ať si zkouší generální ředitel ČD stoupnout k okénku a prodávat jízdenky. Jak dlouho tam u toho okénka asi vydrží, když dva se na něj usmějí a čtyři mu vynadaří?“

Jan Rychnovský je předsedou, který funguje takzvané odspodu a dvacet čtyři hodin denně. „Ať jsem na Aljašce, nebo někde jinde. Víš co je chybou OSŽ? Chybou OSŽ je to, že vzniklo ADP. A kdo to umožnil? OSŽ! Chybu hledej doma. Musíme rychleji na všereagovat a pravidelně členy informovat.“ říká důrazně, byť si je vědom, že je pro mnohé osobou v zadní části těla. „Ale snažím se nepolepřit a přemýšlet o všem. Například osobně brojím proti řízení provozu podle předpisu D3. Podle mně je to nebezpečné provozování drážní dopravy. Málokdo si to uvědomuje! Dirigující dispečer v Chocni, který má na starosti tratě Choceň – Litomyšl, Moravany – Borohrádek, Moravany – Chrudim, a Chrudim město – Heřmanův Městec, má za směnu při normálním provozu, aniž by měl manipulák navíc, 250 hovorů – tzn.: co tři minuty, to telefonní hovor. Nechci vidět, až opravdu bude jednou nějaký malér. A co nato zaměstnavatelé? Bud mlčí nebo říkají, že se chovají jako dobří hospodáři, ale sloužit z nich nechce nikdo, už na to asi zapomněli.“ uzavírá. Michael Mareš



Výpravčí v Heřmanově Městci řídí celou trať Přelouč - Prachovice mimo Prachovice a Přelouč, vlaky směrem na Přelouč nabízejí výpravčí na CDP do Prahy.

NAVŠTÍVILI JSME

Heřmanův Městec

Přelouč - Prachovice: svého času to byla asi „nejdražší“, respektive nejmohutnější lokálka v republice. Cementárna na konečné trati v Prachovicích byla v osmdesátých letech minulého století hnacím motorem modernizace tratě 015, i když to nebylo hned, ale „na pokračování“. Po modernizaci se uspořilo 50 % dopravních zaměstnanců, trať se zkapacitnila a vynaložené náklady se velmi brzy vrátily (a stále ještě vrací). Dodnes se denně po trati do prachovické cementárny vozí 40 vozů.

Na svou dobu moderní zabezpečovací zařízení bylo jako první na této trati aktivováno právě v prachovické cementárně (dodnes je zde výpravčí SZDC). Ještě v roce 1996 byla cementárna osmkrát denně obsluhována manipulačním vlakem z Přelouče, teď jsou to „jen“ čtyři páry. „Kleslo to na polovinu,“ komentuje pokles výpravčí v Heřmanově Městci Jan Rychnovský. „Na každém vlaku je většinou dvojice (dvojice lokomotiv řady 742), které zpravidla přiveze 1500 tun, cca 14 vozů; soupravu v Heřmanově Městci rozpůlí a po sedmi vozech to tahají do Prachovic,“ říká Jan Rychnovský a dodává, že problémem je nerovnoměrné přistavování zátěže. „Například dneska pojede jenom jeden pár manipulačního vlaku, ale třeba v pondělí jelo deset, v úterý osm.“ Do cementárny putuje uhlí z Argentiny přes přístav Hamburk a struska z Třineckých železáren, zpátky pak cement (ten poslední dobou velmi málo, spíše jej vozí kamiony) a sliněk (polotovary, kuličky, ze kterých se mele cement) do Dětmovic.

Cementárna není jediný, ale je největší přepravce na trati. Kromě toho se ještě z Kostece u Heřmanova Městce obsluhují sklady státních hmotných rezerv (SSHR). „Tam ta funkce obsluhy závisí od odbytu a také od toho, jak to palivo tam může být dlouho uloženo. Denně se tam nejede, ale pak třeba pětkrát za den,“ doplňuje Jan Rychnovský. Do skladů chodí letecky petrolej z rafinerie Leuna Werke a nafta ze Slovnaftu Bratislava, ze skladů se zásobují letiště Praha Ruzyně a Ostrava Mošnov, dále vojenská letiště Čáslav a Náměšť nad Oslavou. „Do cementárny v Prachovicích bylo v roce

2018 přistaveno 6339 vozů, v roce 2017 pak 6998. Ten loňský pokles byl v důsledku poruchy pece, kdy se na měsíc výroba zastavila. Na vlečku SSHR pak jelo v roce 2018 celkem 2522 vozů.“

Jako zajímavost mi Jan Rychnovský ukazuje vlečkový řád navlečkové panely Rehávk v Kostelci (která dnes už neexistuje) z roku 1953. „Archivní kousek, je to krásně zpracované, i na tu dobu. A přitom ten řád obsahuje všechno, co má i dnes obsahovat a je takhle tenký. Ale nakládka probíhá i v samotném Heřmanově Městci, v průměru se tady nakládá pět, šest vozů dřeva denně.“

Výpravčí v Heřmanově Městci má před sebou na panelu celou trať z Přelouče do Prachovic. Největší, co do kolejiště, je Heřmanův Městec; Choltice jsou zmodernizovány a dálkově (z H. Městce) ovládaný pomocí JOP. Kromě toho výpravčí na panelu vidí ještě dopravní koleje v Kostelci u H. Městce. Prachovice už obsluhuje prachovický výpravčí, a to jak co se týče dopravy nákladní, tak i osobní. „Osobní vlaky do Prachovic jede akorát v sobotu a v neděli, a to je špatné, to jsou ty divné úpravy kraje. Ano, nikdy nejezdily do Prachovic mraky lidí, ale deset, dvanáct lidí, dělnické vlaky jezdily plné, jenže kraj to ostrouhl a kdo v pracovní dny pojede do Prachovic, tak skončí v Heřmanově Městci a přistě už pojede autem nebo autobusem. Je za tím i nezáměr starostů,“ myslí si Jan Rychnovský. „Přitom v Prachovicích je možný přestup vlak/bus, takzvané hrana/hrana.“

Podobně před lety dopadla trať z Heřmanova Městce do Chrudimského města; také se to osekávalo, osekávalo, až byl provoz ukončen. „Koleje jsou vyločeny, může tam jet pouze údržba (i zarostlé účelové kolejiště tratových je sjízdné a občas se používá při výlukách),“ doplňuje Jan Rychnovský s tím, že výpravčí v Heřmanově Městci řídí celou trať (015) mimo Prachovice a Přelouč. „V Přelouči už není nikdo, vlaky z Heřmanova Městce proto výpravčí nabízí na CDP Praha a komunikujeme s řídicím dispečerem, popřípadě s výpravčím pohotovostního pracoviště v Pardubicích.“

Podle Jana Rychnovského se říká, že životnost reléovky v Heřmanově Městci je ještě deset let. „Všechno to ale směřuje k tomu, že by se to celé nahradilo JOPkou a že by pak v Pardubicích vzniklo RDP (regionální dispečerské pracoviště). V té době půjde už do úvodu, takže víceméně nám všem tady by to mohlo vydržet až do důchodu, ale já bych dnes víceméně zvažoval, jestli bych na RDP šel. Abych v šedesáti někam dojížděl, to si radši najdu práci tady, třeba i mimo dráhu,“ uzavírá. Michael Mareš



Problémem tratě Přelouč - Prachovice je nerovnoměrné přistavování zátěže.

ZE SVĚTA

Evropská komise přispěje na rozvoj drah

Evropská komise oznámila 2. dubna 2019 přidělení 4 mld. eur z Kohezního fondu pro 25 infrastrukturalních projektů v 10 členských státech EU, z nichž mnohé představují rozvoj železniční dopravní cesty v ČR, Itálii, Polsku, Portugalsku a Rumunsku. V případě ČR se jedná o příspěvek EU ve výši 76 mil. eur na modernizaci tratě Praha - Plzeň s cílem snížit jízdní dobu na polovinu, zlepšit bezbariérový přístup k železniční dopravě a zvýšit atraktivitu města Plzně jako regionálního hospodářského centra. V případě Itálie se jedná o příspěvek ve výši 358 mil. eur pro rozšíření úzkorozchodné dráhy Ferrovie Circumetnea v Katánii (s rozchodem 950 mm) o 6,8 km trati a 8 stanic. Cílem pomoci z fondu EU je snížení kongescí a znečištění z dopravy a zlepšení efektivnosti železniční infrastruktury. Součástí projektu je i pořízení kolejových vozidel v ceně 60 mil. eur.

Polské metropolitní železnici ve Štětíně přispěje Evropská komise 126 mil. eur na zlepšení radiálních tratí z města směrem na Stargard, Police a Gryfino, kde je v plánu modernizace 23,7 km trati, výstavba 10 stanic a obnova 30 nádraží. V plánu je dále 39 mil. eur na nákup 16 elektrických jednotek pro Koleje Mazowieckie pro aglomeraci Warszawa, 58 mil. eur pro nákup 20 elektrických lokomotiv a modernizace 152 vozů pro PKP Intercity. Pro Portugalsko schválila Evropská komise

199 mil. eur pro modernizaci úseku Ovar - Gaia na trati Lisabon - Porto, která je součástí Trans-eurovské dopravní sítě TEN-T, čímž cestující získají užitek z kratších jízdních dob, většího komfortu a vyšší bezpečnosti. V případě Rumunska se jedná o 97 mil. eur pro obnovu tratě a nová vozidla pro trasu druhého metra v Bukurešti. Podle railwaygazette.com -r-

CoolRail odstraní ze silnic 12 000 nákladních automobilů

Skupina Euro Pool System, dodávající logistické služby a vratné obaly pro zemědělské a ovocnářské produkty, uvedla do provozu CoolRail první přímé železniční spojení pro přepravu čerstvého ovoce a zeleniny ze španělské Valencie, se zastávkami v Barceloně a Portbou, do nizozemského Rotterdamu. Nový spoj jezdí zatím třikrát týdně, koncem roku zvýší svou frekvenci na pět. Tato nová podnikatelská iniciativa si klade za cíl stát se „katalyzátorem ekonomiky“ a nabídnout udržitelnější dopravu, jež umožní vytláčit ze silnic více než 12 000 nákladních automobilů ročně, ušetřit 22 milionů kilometrů a snížit o 15 000 tun emisí CO₂, zdůraznil 19. června španělský deník El País. Oficiální prezentaci, kterou Euro Pool System uskutečnila ve Valencii 19. června, předcházela první jízda již 6. května. Každý Cool

VŠIMLI JSME SI

● **VLASTNÍK**, „Švestkové dráhy“ (Most - Litoměřice) - společnost AZD - hodlá na trať od prosince 2019 nasadit čtyři modernizované nízkopodlažní motorové jednotky Regio Sprinter. Jejich precizní modernizaci provedla společnost CZ LOKO, která jednotku představila na veletrhu Czech Raildays v Ostravě. V nových úsecích dráhy budou vlaky vedené touto jednotkou dosahovat rychlosti 100 km/h.



● **VÝPRAVNÍ BUDOVA** zst. Strážnice (Hodonín - Rohatec - Veselí nad Moravou) prochází rekonstrukcí (stav prací 26. června na snímku Martina Kubíka). Strážnice je známá folklorními slavnostmi, které rády za svého života navštěvoval spisovatel a dlouholetý fejetonista Lidových novin Ludvík Vaculík (1926-2015), vždy rád jezdil vlakem. Místní strojvedoucí v důchodu mi řekl: „Tady to opravují, ale prý sousední Vnorovy mají zburat, taková pěkná budova to je a bude tam ten betonový bunker!“



● **I PŘES** všeobecně platný zákaz kouření v budovách a na nástupištích byly např. v zst. Břvany (trať 126 Most-Louny) pod střešinou staniční budovy hned vedle lavičky a tabulek upozorňujících na zákaz kouření instalovány nové odpadkové koše se zabudovanými popelníky, snad aby se zde přece jen podporovalo kouření? Snímek Štěpán Hálek.



● **NETRADIČNĚ**, ve vlaku, proběhlo předávání vysvětlivacího zájmu 1. stupně základní školy ze Zdechovic. Ačkoliv se tato obec nenachází na žádné železniční trati a k nejbližšímu nádraží do Řečan nad Labem (trať 010) to jsou zhruba 2 kilometry, vybral ředitel zdejší školy (jako každoročně) další originální místo, kde předal zájmu vysvětlivacího. Děti se nejprve přepravily autobusem do Přelouče, kde přestoupily do objednaného zvláštního vlaku, vedeného motorovým vozem řady 810, a vydaly se směrem do Heřmanova Městce a zpět. Během této zhruba hodinové jízdy, která byla pro řadu dětí nevšedním zážitkem, jim byly předány výsledky jejich celoročního snažení a následně se mohly odebrat na prázdniny. Jak je vidět z přiložené fotografie Martina Hájka, motorový vůz byl zcela obsazen, nikoliv ovšem na úkor běžných cestujících, protože šlo o zvláštní jízdu objednanou ředitelem, kdy byl využit prostor motorového vozu v Přelouči.

Rail, který má kapacitu odpovídající 42 nákladním kamionům, má 42 kontejnerů s vlastní regulací teploty a je vybaven technologií GPS umožňující jeho dálkovou lokalizaci a kontrolu. Při zpáteční jízdě se z Rotterdamu vrací vratně obaly, avšak existuje i možnost přepravy různé zboží ze severu Evropy. Tarify se mohou pohybovat mezi 1800 euro za kontejner v letu a 2500 euro v zimě v závislosti na druhu přepravovaného produktu. Doba jízdy z Valencie do Rotterdamu se udává na 48 hodin.

CoolRail uvažuje o rozšíření tohoto druhu přepravy v budoucnosti i do dalších destinací, jako do Německa, Velké Británie a Skandinávie, prohlásil jménem společnosti Bartolomé Saro. Záměrem je i transportovat tímto systémem zemědělské a ovocnářské produkty i přímo z jihovýchodní provincie Murcie, odkud se zatím musí převážet do Valencie. Jan Hála

Flixbus dále nakupuje

Francouzský koncern Transdev prodal autobusového dopravce Eurolines dopravní Flixbus. Eurolines je činný v 25 zemích Evropy. Ve Francii provozuje vnitrostátní linky pod značkou „Islines“. Ve Francii také patří ke třem největším autobusovým dopravcům.

Dceřiná společnost SNCF „Ouibus“ je rovněž prodávána a to společností pro spojování Blablacar, která se chce prezentovat novou značkou „Blablabus“.

Z Eisenbahn-Revue 4/2019, zpracoval -sh-

Obzorč. 29/30 –25. 7. 1994

Letní dvojčíslo Obzoru začíná „neletně“, článkem s titulkem „OSZ vyslovuje vážné obavy o osud Českých drah“, který obsahuje memorandum OSZ ke zřízení divize obchodně přepravní a divize provozu (došlo k němu k 1. červenci 1994). Uvádí se v něm, že OSZ podporuje přeměnu Českých drah na prosperující moderní organizaci, probíhající transformační projekt však podle odborářů nemůže toto očekávání naplnit, neboť v ČR neexistuje jasná a jednoznačná dopravní politika; organizační změna se začíná realizovat, aniž byla ekonomickým projektem prokázána efektivní funkčnost zaváděného modelu, není provedeno ekonomické zhodnocení, nejsou dřešeny ekonomické vazby a memorandum uvádí řadu dalších argumentů proti tomuto kroku. „S ohledem na uvedená závažná argumenty nemůže Odborové sdružení železničářů souhlasit se zaváděnými opatřeními a s plnou odpovědností se od nich distancuje,“ uvádí se v memorandu, podepsaném Miroslavem Kapounem, místopředsedou OSZ.

Obzor dále přináší mimo jiné zpravodajství z aktivy předností výkonných jednotek lokomotivních a vozových dep a předsedů základních organizací, které probíhalo 14. července 1994.

Brněnský soud bude projednávat žalobu na územní rozhodnutí pro odsun brněnského nádraží

Jako technicky a stavebně nepoužitelné označuje žaloba Děti Země pozemek, na němž má vzniknout nové brněnské hlavní nádraží. Územní rozhodnutí pro odsun nádraží v Brně vydal úřad Brno–střed v září 2013 a loni v prosinci ho potvrdil Krajský úřad Jihočeského kraje. Podle žaloby je však toto rozhodnutí nezákonné. Žalobou se bude zabývat Krajský soud v Brně, který by měl rozhodnout do tří měsíců. „V žalobě namítáme absenci závazného stanoviska na ochranu krajinného rázu a nezákonnost závazného stanoviska na ochranu před hlukem, neboť se opírá o nekvalitní hlukovou studii z roku 2012, která účelově podceňuje vyšší intenzitu hluku v okolí trati, zejména v Židenicích, a ještě nelogicky zohledňuje starou hlukovou zátěž,“ uvedl v tiskové zprávě 9. července předseda Děti Země Miroslav Patrik.

První územní rozhodnutí z roku 2006 v minulosti Krajský soud v Brně zrušil. Žalobu tehdy podávali Děti Země, spolek Stará Osada – Žide-

nicka a lidé ze Židenic. Druhé územní rozhodnutí z července 2010 zrušil brněnský magistrát v listopadu 2011. Soud tedy bude řešit zákonnost třetího územní rozhodnutí. Brno chce nové nádraží postavit v místě dnešního nákladového dolního nádraží, zhruba kilometr na jih od současného hlavního. Náklady na výstavbu činí podle studie proveditelnosti zhruba 50 miliard korun, přičemž město bude muset postavit infrastrukturu zhruba za tři miliardy korun, aby bylo vůbec možné nádraží dopravně obslužit. Město s krajem také chtělo s nádražím stavět podzemní železnici v severojižním směru, což však vlada ve svém rozhodnutí nezhlednila.

Ministerstvo dopravy nechce ohledně modernizace brněnského železničního uzlu a přesunu hlavního nádraží sdílet žádný termín, kdy by se mohlo začít stavět. Ministr dopravy Vladimír Kremlík (ANO) v červnu řekl, že se chce nejdříve rádně seznámit se situací. Miroslav Čáslavský, s využitím zpravodajství ČTK

nic a lidé ze Židenic. Druhé územní rozhodnutí z července 2010 zrušil brněnský magistrát v listopadu 2011. Soud tedy bude řešit zákonnost třetího územní rozhodnutí. Brno chce nové nádraží postavit v místě dnešního nákladového dolního nádraží, zhruba kilometr na jih od současného hlavního. Náklady na výstavbu činí podle studie proveditelnosti zhruba 50 miliard korun, přičemž město bude muset postavit infrastrukturu zhruba za tři miliardy korun, aby bylo vůbec možné nádraží dopravně obslužit. Město s krajem také chtělo s nádražím stavět podzemní železnici v severojižním směru, což však vlada ve svém rozhodnutí nezhlednila.

Ministerstvo dopravy nechce ohledně modernizace brněnského železničního uzlu a přesunu hlavního nádraží sdílet žádný termín, kdy by se mohlo začít stavět. Ministr dopravy Vladimír Kremlík (ANO) v červnu řekl, že se chce nejdříve rádně seznámit se situací. Miroslav Čáslavský, s využitím zpravodajství ČTK

PRÁVNÍ PORADNA

Potvrzení o zaměstnání

Při skončení pracovního poměru, dohody o pracovní činnosti nebo dohod o provedení práce je zaměstnavatel povinen vydat zaměstnanci potvrzení. S ohledem na Směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, která se promítá do ZOOÚ nesmí zaměstnavatel vydat potvrzení o zaměstnání nikomu jinému než zaměstnanci.

Vydání potvrzení o zaměstnání zaměstnanci nemůže zaměstnavatel vázat na jiné skutečnosti, než je skutečnost vlastního skončení pracovního poměru. Nelze třeba vázat vydání potvrzení o zaměstnání na včasné odevzdání pracovních pomůcek, předání pracovní funkce nebo uhrazení náhrady škody. **Zaměstnavatel je povinen vydat zaměstnanci potvrzení o zaměstnání při skončení pracovního poměru,** tedy v poslední den jeho trvání, pokud se s ním samozřejmě nedohodne jinak.

Zaměstnanec se může domáhat splnění této povinnosti zaměstnavatele **žalobou u soudu.** Lhůta k podání žaloby není stanovena, je potřebné právo u soudu uplatnit v obecné promlčecí lhůtě, která činí 3 roky a běží ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé (kdy se poprvé mohl zaměstnanec se svým nárokem obrátit na soud).

Není-li zaměstnanci vydáno potvrzení o zaměstnání, lze mít zároveň za to, že zaměstnanci, kteří ve smyslu § 11 ZP jednají jménem zaměstnavatele (a nesplnili povinnost vydat zaměstnanci potvrzení o zaměstnání) porušili právní povinnost v rámci plnění úkolů zaměstnavatele. Zaměstnanec může požadovat vydání potvrzení o zaměstnání i u právního nástupce zaměstnavatele, na kterého přešla práva a povinnosti vyplývající z pracovního poměru vztahu dle § 338 – § 345a ZP, pokud bude schopen prokázat, že u jeho předchůdce byl zaměstnán. Pokud by se například stalo, že by zaměstnanec byl v důsledku nevydání potvrzení o zaměstnání odmítnut v dalším zaměstnání, odpovídá mu za škodu tím způsobenou zaměstnavatel, který byl povinen potvrzení vydat.

Zaměstnanec musí prokázat, že jiný zaměstnavatel jej nepřijal do zaměstnání právě proto, že mu nemohl předložit potvrzení o předchozím zaměstnání. Povinnost zaměstnavatele k vydání potvrzení o zaměstnání je vztažena pouze k zaměstnanci, proto ji zaměstnavatel nemůže splnit tím, že potvrzení vydá např. novému zaměstnavateli zaměstnance, manželce zaměstnance nebo jiné osobě odlišné od zaměstnance.

Potvrzení o zaměstnání (s údajem o tom, zda byl nařizen výkon rozhodnutí srážkami z jeho mzdy, kterým soudem, v čí prospěch) musí zaměstnanec podle § 294 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, předložit novému zaměstnavateli.

V potvrzení o zaměstnání je nezbytné uvést:

- údaje o zaměstnání, zda se jednalo o pracovní poměr, dohodu o pracovní činnosti nebo dohodu o provedení práce a o době jejich trvání,
- druh konaných prací,
- dosaženou kvalifikaci,
- zda byl pracovní poměr vztah zaměstnavatelem skončen z důvodu porušení povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávanou práci zvlášť hrubým způsobem,
- odpracovanou dobu a další skutečnosti rozhodné pro dosažení nejvyšší přípustné expoziční doby,
- zda jsou se zaměstnancovy mzdy prováděny srážky, v čí prospěch, jak vysoká je pohledávka, pro kterou mají být srážky dále prováděny, jaká je výše dosud provedených srážek a jaké je pořadí pohledávek,
- údaje o započitatelné době zaměstnání v I. a II. pracovní kategorii za dobu před 1. lednem 1993 pro účely důchodového pojištění.

covní poměr, dohodu o pracovní činnosti nebo dohodu o provedení práce a o době jejich trvání,

- druh konaných prací,
- dosaženou kvalifikaci,
- zda byl pracovní poměr vztah zaměstnavatelem skončen z důvodu porušení povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávanou práci zvlášť hrubým způsobem,
- odpracovanou dobu a další skutečnosti rozhodné pro dosažení nejvyšší přípustné expoziční doby,
- zda jsou se zaměstnancovy mzdy prováděny srážky, v čí prospěch, jak vysoká je pohledávka, pro kterou mají být srážky dále prováděny, jaká je výše dosud provedených srážek a jaké je pořadí pohledávek,
- údaje o započitatelné době zaměstnání v I. a II. pracovní kategorii za dobu před 1. lednem 1993 pro účely důchodového pojištění.

Dále se v potvrzení o zaměstnání uvádějí údaje o výši průměrného výdělků a o dalších skutečnostech rozhodných pro posouzení nároku na podporu v nezaměstnanosti podle § 39 a násl. ZoZ. Tyto údaje je zaměstnavatel povinen uvést na **žádost zaměstnance v odděleném potvrzení.**

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

Potvrzení o zaměstnání při smrti zaměstnavatele

Dojde-li ke smrti zaměstnavatele – fyzické osoby a v živnosti není pokračováno k tomu oprávněnými osobami, zaniká rovněž pracovní poměr vztah zaměstnance k takovému zaměstnavateli. V takovém případě vzniká povinnost k vydání potvrzení o zaměstnání krajské pobočce úřadu práce příslušné podle místa činnosti zemřelého zaměstnavatele. Na rozdíl od povinnosti zaměstnavatele vydat potvrzení o zaměstnání bez jakékoli součinnosti zaměstnance (s výjimkou převzetí), povinnost vydat potvrzení o zaměstnání vzniká krajské pobočce úřadu práce teprve na žádost zaměstnance, jehož pracovní poměr uvedeným způsobem zanikl. Navíc je zaměstnanec povinen předložit k tomu potřebné doklady.

Mikuláš Hubičsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSZ – ústředí

¹ zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

² zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů

Přehlížené změny v návrhu nového řádu

Některé změny pro příští jízdní řád neziskaly mediální odezvu, ačkoli jsou mnohem zajímavější, než která společnost bude měnit název na „něco tenders“ nebo „něco UK“ podle toho, kde se jim podaří vyhrát například nabídkové řízení na elektrický provoz motorákem.

Za přínosnou změnu můžeme považovat třeba prodlování rychlíků Kolín – Ústí až do stanice Ústí n. L. hl. n.. Dosud končily na Západním nádraží. Perličkou je, že by poslední kilometr cesty trval rychlíků kvůli úvratí neskutečných 19 minut, zatímco pěší přesun je do 15 minut, ale v tabulce řádu je značka, že vlak může odjet ihned po výstupu cestujících jak ze Střekova, tak ze Západu, a navíc je obvykle obsluhují vratné soupravy. Jediným minusem tedy zůstává pozdní poloha prvního spoje na sever, tedy že nejranější rychlík jede z Litoměřic do Ústí až v 8.45 h.

Návrat každodenních vlaků na trať Lovosice – Most by dle návrhu znamenal nezastavování (ani na znamení) v pěti stanicích včetně přestupního bodu Obnovec. Cestující z této trati na směry Louny nebo Postoloprty by museli přejít do Mostu, a pak se přes Obnovec vracet. Uzel obrnického významu zatím nikde v ČR osobní vlaky neprožívají. Překvapuje mě také situace kolem zastávky Semeč: nástupiště bylo původně umístěno vůči jediné přístupové cestě tak, že cestující museli přecházet koleje. Asi před rokem bylo postaveno nové nástupiště na opačné straně. Jistě nemalá investice na to, aby tam už nikdy žádný vlak nezastavil!

Osobní vlaky by se měly konečně vrátit také na hlavní spádovou stranu z Horšovského Týna: ke trati Plzeň – Domažlice. Dnes v pracovních dnech jezdí vlak jen na opačnou stranu do Pobežovic. Nově by však měly některé začínat až v Holýšově, počkat na přestupující za západních expresů, například od Prahy, a pak se vydat přes Staňkov do „Horšáku“. Skoda však, že by neměly už vůbec stavět na zastávce Semošice–Peřina. Pro zaměstnance ČD bylo vždy osvětlením obslužit cestujícího, který říká „já chci zpátky do Peřiny“.

Dodržování zákonů si u nás často vysvětlujeme jinak než v zemích na západ od nás

Když zákon někdo porušuje, bývá v cizině za to postižen a přitěž se dá pozor. V ČR tomu bývá jinak, třeba na hlavním nádraží v Praze kuřák na peroně nikdo ani neupozorní, natož aby ho pokutoval pro porušení zákona. V Pyšelicích na zastávce je to samé, zvláště za deště si kuřáky ve většinou zakouřito do krytého prostoru na nástupišti, které je „chytré“ umístěné na kraji dlouhého peronu a ne uprostřed, aby všichni cestující nastupovali do jedné dveří a co nejvíce zdrželi vlak. Dne 21. června 2019 ráno byl kuřák v krytém prostoru tak náhle překvapen příjíždějícím vlakem, že na sedátku v „čekárně“ zapomněl nejen cigarety, ale i zapalovač (viz snímek)

Petr Rádł



Ničení cenných budov v Olomouckém kraji

SŽDC OR v Olomouci zjevně ovládl barbarství, když hodlá k nepoznání tzv. prostorové zmenšovat i tak historicky cenné staniční budovy, jako jsou Domašov nad Bystřicí, Stemberk, Prostějov místní nádraží a jiné.

Např. ve Stemberku je aktuálně provozováno obchřevání v obytném přívěsu a stanu přímo před staniční budovou, zřejmě aby tato mohla být prohlášena za tzv. využitou. Je toto kultura cestování v EU dle předstáv SŽDC, které teprve nedávno obdrželo do správy nádražní budovy, které jsou často součástí trati už od dob jejich výstavby a tím pádem i vyhledávané turisty, aby je v honbě za většími čerpaní dotací nenárazně zničilo? Připomíná to dobu, kdy se bořila stará zástavba a místo ní vznikala panelová sídlišť.

Je zajímavé, že domy spravované jinými subjekty se zpravidla citlivě opravují, dle možností přistávají a dokonce vznikají novostavby k bydlení i v bezprostřední blízkosti frekventovaných tratí, jen u budov nyní spravovaných SŽDC je trend zcela opačný, Správa železniční dopravní cesty by místo skutečné snahy o využití budov a zajištění návazných služeb pro cestující při-

Od roku 2006 nejedzí pravidelně spoje do Kolešovic. Nové pojedou dokonce jako přímé společné vlaky ČD z Prahy hl. n.! Sice jen o víkendech od 28. 3. do 1. 11., zdá se však, že s běžným tarifem.

V návrhu najdeme ještě zvláštní vlak z Děčí-

na do Telnice. To musí znamenat, že „výluka skalní stability“, o níž jsme se mohli dolehnout např. z filmu Záhada lokálék, je konečně vyřešena. Pokud tedy nakonec nepojede jen náhradní autobus.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

První třída, která někdy je a někdy není

Jednotky řady 844, známé hezkým českým označením jako „RegioShark“, které jsou provozovány v Ústeckém a Karlovarském kraji, disponují kromě 111 místy ve 2. třídě také devíti sedadly ve třídě první. „Jednička“ je zde od ostatních prostor jednotky oddělená skleněnou stěnou; k dispozici jsou zde pohodlnější sedadla potažená červenou textilií v uspořádání 1+2.

Pokud jsou tato vozidla nasazována na tratích č. 140 Klášterec nad Ohří – Cheb a 170 (Praha–) Plzeň – Cheb, funguje oddíl 1. třídy skutečně jako „jednička“. Určitou výjimkou je v pracovních osobní vlak č. 7029 z Chebu do Karlových Varů a spěšný vlak č. 1989 z lázeňského města přes Cheb do Plzně, kdy z důvodu zvýšení kapacity je označení oddílu vyšší třídy překryto tabulkou s číslicí 2. Obdobně je tomu i při nasazení „žraloků“ na některých vedlejších tratích v západočeském regionu – z Karlových Varů do Potůčků a saského Johannegeorgenstadtu, nebo z Chebu do Lubů u Chebu, kdy je jedničkový oddíl opět považován za oddíl 2. třídy.

Určitou kuriozitou byl v jízdním řádu platném od 11. prosince 2016 vlak č. 27207 z Lubů do Chebu, na kterém byl dle KJŘ zařazen přímý vůz

z této stanice do Mariánských Lázní. Obdobně byl tento spoj označen i na trati č. 170, zde už pod číslem Os 7377. Na lubecké trati byla v tomto vlaku jen druhá třída, zatímco dál z Chebu zde byly uvedeny již třídy obě. Pokud tedy někdo do vlaku nastoupil na regionální dráze do oddílu s červenými sedadly a po hlavní trati pokračoval dál směr „Mariánky“, musel v Chebu tento oddíl opustit, neboť zde proběhla proměna oddílu dosud 2. třídy na třídu první. Tedy obdobná proměna, k jaké dochází v cimmanovském divadelním kusu „Dlouhý, Široký a Krátkozraký“, kdy se postava muže proměnila ve fešnou princeznu.

Jako oddíl 2. třídy je „jednička“ označena i v hnacích vozídech ř. 844 a řídicích vozzech ř. ABřbrtn 795 provozovaných na trati č. 160 Plzeň – Zatec.

Výše uvedeným postupem tak dochází k určité degradaci 1. třídy, kdy za vyšší kvalitu cestování si zákazník někdy musí připlatit a někdy ji dostane jako jakousi přímí za cenu něčeho méně kvalitnějšího. Současně se také mate cestující veřejnost, když vnější označení vozidel žlutým nadokemním pruhem a číslicí 1 pochopitelně zůstává.

Robert Koutný



Jednotka 844.019-0 21. července 2015 na vlaku Os 27206 Cheb – Luby u Chebu v dopravě Skalná.

Reakce na článek: Proč má zůstat v žst. Převýšov muzeální zabezpečovací zařízení?

Příspěvek „nespokojeného zaměstnance“ s titulkem „Proč má zůstat v žst. Převýšov muzeální zabezpečovací zařízení?“, který vyšel v Obzoru č. 14 (8. 7. 2019), obsahuje řadu nepravdivých informací, na které musíme reagovat.

Výluka Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek bude pouze sedmidenní ve dnech 16. – 22. 7. 2019 a nebude v ní probíhat žádná rekonstrukce. Bude využito pouze vozů udržených práce na železničních svršcích, svařování, podbíjení a oprava výhybek č. 6 a č. 7 v žst. Převýšov. Navíc při této výluce bude v rámci plánované preventivní údržby provedena v žst. Převýšov oprava drá-

tovných tras a oprava závorových stojanů.

Železniční stanice Převýšov je vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly a přejezdovým mechanickým zařízením. Na zařízení probíhá pravidelná údržba pracovníky Správy sdělovací a zabezpečovací techniky a jeho parametry odpovídají předepsaným požadavkům, které se pravidelně kontrolují při technických prohlídkách. Na rekonstrukci zabezpečovacího zařízení si musí nespokojený zaměstnanec počkat do roku 2025 na realizaci akce „Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)“, při které dojde ke kompletní rekonstrukci technologie v žst. Převýšov. Tato rekonstrukce ale neproběhne v sedmidenní výluce, předpokládaná doba výstavby celého úseku je 43 měsíců. Mgr. Radka Pastoriová, tisková mluvčí,

Správa železniční dopravní cesty

Poznatky z tratě Beroun – Rakovník

Městečko u Křivoklátku bývala stanice obsazená výpravčím, kde se občas nakládalo dřevo a pravidelně i mimořádně křižovalo, po zrušení dopravní služby (aby se opět ušetřilo „tělo“) byly všechny odbočné koleje vytrhány a stanice degradována na neobsazenou zastávku.

Při mé návštěvě letos v květnu byl se dle otevřených mříží v čekárně daleko tušit, že je čekárna přístupná veřejnosti, ale na stránkách ČD o provozní době čekárny není žádná informace. Zrušení stanice zřejmě mělo s kapacitou čim dál vyloučenější tratě, kde jezdí vedle ČD, a. s., o víkendech i KŽC. Navíc do 3. 6. se na trati konala nepřetržitá výluka v úseku Beroun – Roztoky u Křivoklátku, kdy NAD jezdila z Nižboru křivolakými silničkami křivoláckých lesů. V Roztokách u Křivoklátku byla kdysi vlečka do továrny Permon, po přemístění výroby do jiné lokality v té samé (!) obci, ale mimo dosah železnice, je všechna výroba přepravována kamiony a dělníci musí jezdit vlastními auty do práce! Vše souvisí se vším, říkal již klasik jedné ideologie, a v tomto případě měl pravdu.

Martin Kubík



Tzv. prostorové zmenšení se má týkat i tak historicky cenné staniční budovy, jakou je Domašov nad Bystřicí.

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



Zamračená 749.121-0 se soupravou zvl. vlaku pro hosty a novináře, v rámci zahájení provozu po výluce na trati 212, se vrací zpět ze Zruče; na snímku právě projíždí po trati 212 mezi Lštěním a Čerčany.

Konec výluky na trati 212

28. červen 2019 neznamenal jen konec strasti pro školní mládež, ale i ukončení dlouhodobé výluky na trati 212 mezi Ledečkem a Zručí nad Sázavou.

Úplně první vlak, který v tento den projel po opraveném úseku, byl vypraven pro novináře a hosty. Lehkou soupravou sestavenou ze dvou historických vozů řady Ce vezla libeňská „Zamračená“ 749.121-0. Pravidelné vlaky začaly v uvedeném úseku jezdit v sobotu 29. 6. 2019. Stavba vyšla na půl miliardy korun, třicet kilometrů dlouhý úsek se dočkal například výměny kolejnic a pražců, strojního vyčištění kolejového

lože, opravy přejezdů, nástupišť, mostů a proputků nebo sanace a očištění skal. Chválně lze říci, že se tato stavba stihla dokončit do začátku letní turistické sezóny, kdy je zájem veřejnosti o vlaky v údolí Sázavy největší. Vít Mareš

FISAIC – fotografové ve Svitavách

V předposledním červnovém víkendě se uskutečnil seminář skupiny foto ČZS FISAIC. V pátek 28. 6. večer proběhlo jednání skupiny, které vedl vedoucí skupiny Jan Týc. Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC, informovala o programu semináře, zaměřeného na prověření podmínek pro konání 38. mezinárodní soutěže foto FISAIC, která se bude konat ve Svitavách v říjnu 2020. Je třeba zdůraznit, že tato výstava FISAIC s mezinárodní účastí se bude konat v České republice poprvé. Svitavy mají fotografickou tradici, neboť se tady každoročně koná výstava amatérské fotografie Českého svazu fotografů.

Pro mezinárodní akci FISAIC byly na jednání navrženy dva výlety – město Litomyšl a Mladějovská železnice s projíždkou pamíním vlakem, kde jistě fotografové ocení příležitost zajímavého fotografování.

Na závěr jednání proběhly prezentace fotografií všech fotografů semináře. V sobotu se uskutečnila návštěva FABRIKY, jak výstavního prostoru, tak předsálí a samotného velkého sálu, kde se budou promítat digitální fotografie a bude tam uspořádán slavnostní večer s předáváním cen. Dalším cílem návštěvy bylo Městské muzeum, kde budou po konání akce prezentovány všechny skupiny ČZS FISAIC.

Odpoledne se všichni účastníci individuálně rozešli a fotili město Svitavy, nejen celky, architekturu, ale i detaily. Večer proběhla soutěž – každý fotograf si připravil svých deset nejlepších fotografií ze Svitav, které byly prezentovány

Vyšla kniha Železniční trať Brno – Česká Třebová na starých pohlednicích

Letošní výročí 170 let od zahájení provozu na trati Brno – Česká Třebová si připomenula města ležící na této trati několika výstavami i jízdami parních lokomotiv. Stále pokračuje velká výstava k výročí trati pod názvem „Železniční údolím Svitavy“ v Městském muzeu a galerii ve Svitavách. Výstava je otevřena mimo pondělí denně přes celé prázdniny a končí bude 22. září 2019. V ranních přípravách je další výstava k výročí trati v Muzeu Blanenská v Blansku, která by měla být zahájena v listopadu letošního roku.

Dalším připomenutím významného výročí trati Brno – Česká Třebová je vydání knihy Železniční trať Brno – Česká Třebová na starých pohlednicích. Jak už název knihy napovídá, na více než 130 stranách publikace se nachází téměř 150 historických pohlednic a snímků, doplněných plány a mapkami z této trati. Vše je doplněno textem popisujícím historii trati. Knihu vydalo nakladatelství Tváře ze Žďáru nad Sázavou v edici Nostalgická železnice. Kniha právě vychází a k dostání je v knihkupectvích. Kniha je k dostání rovněž v Městském muzeu a galerii ve Svitavách, kde lze kromě návštěvy výstavy „Železniční údolím Svitavy“ zakoupit pohlednice a turistické vizitky, či získat sběratelská razítka, vydaná k výročí trati. Pavel Stejskal



Snímek účastníků semináře.

a z nich byly vybrány tři nejlepší. 1. místo získala Radmila Stanovská, 2. místo Jiřina Marásková a 3. místo Miroslav Čarek. V neděli dopoledne se pokračovalo ve fotografování. Všichni odjžděli z tohoto semináře velmi spokojeni. Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Na výletě v Litoměřicích

Senioři OÚ č. 18 při ZO OSŽ GR ČD Praha se mohli v úterý 18. června zúčastnit vlakového výletu do královského města Litoměřic, který uspořádala Ing. Jarmila Šmerhová, jejich úseková důvěrnice. Senioři se nejprve prošli na vyhlídku s krásným pohledem na historické město, kolem gotického dvojčete, stavby, která pochází z 2. pol. 15. stol. a je nejstarším zachovalým měšťanským domem v Litoměřicích. Byla možnost nahlédnout do litografické dílny a pokračovalo se do oblastního muzea, kde byla zajištěna prohlídka stálé expozice historie regionu od pravěku až po současnost a příležitostní výstava Thonetky – svět obyčejného nábytku. Po výborném obědě v restauraci Budvarka se výletníci vydali procházkou kolem Máchovy světničky do kavárny „Káva s párou“, jejíž součástí je i modelová železnice s dominantami Litoměřic a s lanovkou. Kavárna se nachází v bývalé nádražní budově Litoměřice město, poblíž je vidět opuštěný železniční tunel. Senioři byli s výletem velmi spokojeni a těší se na příští, který se bude konat na jaře příštího roku. Ing. Jarmila Šmerhová



Součástí kavárny „Káva s párou“ je modelová železnice s dominantami Litoměřic.



S hlubokým zármutkem oznamujeme, že nás v pondělí 15. 7. 2019 ve věku 58 let navždy opustila naše kolegyně a kamarádka

Jana Štanclová.

Zemřela po dlouhé těžké nemoci. Jana Štanclová byla více než 20 let předsedkyní základní organizace OSŽ v České Třebové, členkou Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, členkou Ústředí OSŽ a za České dráhy také kolektivním vyjednávačem. V Janě jsme ztratili skvělou kolegyni, vždy ochotnou pomoci, ale hlavně vždy usměvavou a pohodovou kamarádku. Kolegové

Poděkování

Dne 24. června 2019 se v Krnově konalo poslední rozloučení s Jiřím Lisztwanem, který zemřel náhle dne 17. června 2019 ve věku 54 let. Pracoval u ČD 35 let, naposled ve funkci strojvedoucí. Jméno rodiny děkují vedení Českých drah, kolegům a přátelům mého bratra, kteří se ve velkém počtu posledního rozloučení zúčastnili. Drahomíra Garecová

Seminář Negrelliho viadukt

V úterý 3. 9. 2019 se uskuteční seminář „Negrelliho viadukt“, spojený s exkurzí na tuto vzácnou, právě rekonstruovanou památku, s následujícím programem:

12.00 – 13.30 h: Zahájení na Vzdělávacím a informačním pracovišti Doprovodu fakulty Jana Pemera, ul. Pod Vytopenou 2, páté poschodí, poučení o bezpečnosti, přednáška Ing. Tomáše Martínka, SUDOP Praha „Historie a rekonstrukce Negrelliho viaduktu“, přesun na Autobusové nádraží Florenc.

13.30 – 14.30 h: Exkurze pozemní cestou mimo obvod staveniště z veřejných prostor autobusového nádraží Florenc a z chodníku ul. 1. Pluku;

14.30 – 16.00 h: Převzetí helem a vest, exkurze po Negrelliho viaduktu do Buben a zpět – jen pro fyzicky zdatné, oděvněním helem a vest. K dispozici je omezený počet helm a vest (cca 30 ks). Pokud vlastníte svoji helmu a vestu, přineste si, prosím, tyto pomůcky s sebou. Vlastislav Mojžíš

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

SPORT

Železničářskému tenisu vládne Česká Třebová

Hráči z českotřebovského Carga zcela ovládli letošní mistrovství republiky železničářů v tenisu, které se konalo ve dnech 19. a 20. června za poměrně příznivého počasí na perfektně připravených dvorcích Tenisového klubu Česká Třebová, s jehož vedením se při všech akcích železničářů výborně spolupracuje.

V turnaji žen za účasti čtyř hráček s přehledem bez ztráty setu vyhrála Jana Kupčoková ze RP Cargo Česká Třebová před dvěma Zuzanami ze SŽDC Olomouc, a to Novotnou ze Stavební správy východu a Raškovou z OŘ, který zdatně sekundovala v poradí čtvrtá Ida Bandyová ze ZAP Ostrava. V soutěži mužů hrané systémem na dvě porážky dominovali tenisté z ČD Cargo Česká Třebová, kteří obsadili první tři místa.

Ve vyrovnaném finále po napínavém souboji dvou strojevedoucích z PJ zvítězil Jiří Hipský nad Alanem Brusenbauchem 4:6, 7:5 a 7:5, třetí skončil Wolfgang Wiesinger z RP a čtvrtý Miloš Langmann ze SŽDC, OŘ Brno. Oba finalisté na pelomu května a června úspěšně reprezentovali české

Moudrost pro tento den

„Děti neznají ani minulost, ani budoucnost a - co se nám dospělým stává zřídka - užívají si přítomnost.“

Jean de la Bruyere, francouzský spisovatel (1645 – 1696)

Zemřel Jan Stejskal

Odešel dne 26. 6. ve věku 75 let, po dlouhé a těžké nemoci. Jan Stejskal pracoval dlouhá léta v ústředí Odborového sdružení železničářů (a v původním odborovém svazu, na který OSŽ navázalo), a to v právním a ekonomickém oddělení. Čest jeho památce! Redakce Obzoru

INZERCE

Systémový specialista – rádiové systémy

Generální ředitelství Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), hledá uchazeče/uchazečky o zaměstnání.

Druh PPV: pracovní poměr na dobu neurčitou

Pracoviště: Křížkova 2, 186 00 Praha 8

Možný nástup: ihned, případně dle dohody

Kontakt: Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlejte v elektronické podobě na adresu o10sek@szdc.cz do předmětu e-mailu uveďte: „Systémový specialista – rádiové systémy“

Požadované vzdělání: SŠ nebo VŠ technického zaměření

Požadovaná praxe: zkušenost s rádiovou technikou

Kvalifikační předpoklady: – znalost anglického jazyka na základní úrovni (psaná i mluvená forma) – komunikační schopnosti a práce v týmu Pracovní náplň

– zavádění a rozvoj moderních technologií na železnici; bude se jednat zejména o MRS (místní rádiové sítě), TRS (traťový rádiový systém) a GSM-R (digitální mobilní síť pro železnice) – spolupráce s dodavateli na vývoji nových zařízení – vyjadřování k dokumentacím staveb – účast na poradách k přípravě a realizaci staveb – tvorba specifikací a pokynů – spolupráce na aktualizaci TTP (tabulky traťových poměrů) – jednání s ČTÚ a drážním úřadem – účast na jednáních UIC (Mezinárodní železniční unie)

Nabízíme: – možnost osobního rozvoje (např. jazykové kurzy) – pružnou pracovní dobu 37,5 h týdně – 6 týdnů dovolené – jízdní výhody ČD, po 6 měsících i pro rodinné příslušníky – příspěvek na dovolenou – stravenky – volnočasovou kartu MultiSport – po roce příspěvek na životní a penzijní pojištění aj.



Zvláštní vyhlídkový vlak z Čerčan do Sázavy v čele s lokomotivou T 444.162 „Karkule“ přijíždí do Stříbrné Skalice.

Sázavská pouť 2019

Každoroční červencovou pouť v Sázavě, připomínající sv. Prokopa, který žil v okolí sázavského kláštera, doplňují v posledních letech i jízdy zvláštních historických vlaků. Nejinak tomu bylo i letos, kdy do Sázavy mířily zvláštní vlaky Českých drah a spolku Posázavský Pacifik. Kromě tradičního poutového programu mohli návštěvníci zhlédnout i program v muzejní huti František, prezentující provoz místních skláren Kavalier.

Vratme se ale na sázavské nádraží. Sem přijel v sobotu 6. července historický vlak Českých drah z Prahy, tentokrát s historickou motorovou lokomotivou T444.162 „Karkulka“, o kterou s láskou pečují v Praze – Vršovicích. Nejen

pro místní byly vypraveny i dva vyhlídkové vlaky ze Sázavy – první mířil do nedalekého Ledečka, druhý po proudu řeky Sázavy do Čerčan. Druhého dne zavítal do Sázavy zvláštní vlak spolku Posázavský Pacifik. Tento spolek se prezentoval svou perlou – motorovou lokomotivou T435.003 „Malý Hektor“ a soupravou vozů Balm. Pro tento vlak nebyla Sázava konečnou stanicí, spoj dále pokračoval po nově opravené trati z Ledečka přes Kácov do Zruče nad Sázavou. Chcete-li se svězt historickým vlakem podél malebné řeky Sázavy i vy, můžete využít dalšího zvláštního vlaku Českých drah, který pojedje z Prahy přes Sázavu do Kácova 17. srpna 2019. Vít Mareš



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), redaktorky PhDr. Zdenka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Časlavský (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, č. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**