

### Z aktuálních událostí

■ Dne 17. 10. 2019 se na půdě MD ČR uskutečnilo **společné jednání zástupců vedení MD ČR, ČD, a. s., a všech odborových centrál působících na české železnici** k problematice režijních jízdních výhod a to s následujícím výsledkem:

1) Došlo k dohodě na zachování stávajícího znění Tarifu „režijního jízdného“ vydávaného MD ČR ve všech podstatných ustanoveních, což v praxi znamená:

– zachování stávající výše ročních prolongačních poplatků (1100 Kč pro zaměstnance, 600 Kč pro důchodce a děti a 1250 Kč pro rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců vyjma dětí) na příští tři roky, tj. až do jízdního řádu 2021/2022 včetně.

– zachování platnosti „režijek“ ve všech závazkových vlcích ČD (dálkových i regionálních) za dosavadních podmínek, s výjimkou vlaků ČD objednávaných Jihomoravským krajem, kde se dosud nepodařilo dosáhnout shody na dalším postupu všech zúčastněných stran jednání.

– v platnosti zůstává i stávající systém příplatku na komerční vlaky a lanovku ČD.

2) Dále bylo dohodnuto, že se 22. října uskuteční další schůzka zástupců vedení MD ČR, ČD, a. s., a všech odborových centrál na železnici k nalezení shodného právního výkladu některých problematických ustanovení stávajícího znění Tarifu „režijního jízdného“, který je předpokladem dohody na nejhodnějším způsobu zajištění platnosti „režijek“ také ve vlcích objednávaných u ČD, a. s., Jihomoravským krajem.

■ Ve dnech 16. až 18. října 2019 se v hotelu OSŽ Lesní chata v Kořenově konalo **společné výjezdní zasedání PV OSŽ při ČD a PV OSŽ ČD Cargo**.

Jednání PV OSŽ při ČD zahájil jeho předseda Vladislav Vokoun, který v úvodu přivítal hosty – Martinu Maričkovou a Lucii Bauerovou s personálního odboru GR ČD. V rámci informací ze zásadních jednání upozornil zejména na obsah osobní schůzky s novým předsedou představenstva ČD Bc. Václavem Nebeským, kterou vyhodnotil jako velmi konstruktivní a hodnotnou. Jednalo se o další směřování společnosti, investičních záměrů, kolektivního vyjednávání a o dalších otázkách, včetně jízdních výhod.

V otázce jízdních výhod Vladislav Vokoun předsedal, že na podobě „Tarifu“ má OSŽ shodné stanovisko se zaměstnavatelem a sblížení se i stanoviska s MD ČR. „Zásadní problém máme bohužel s dosavadním přístupem Jihomoravského kraje. Doufáme, že ve spolupráci se zaměstnavatelem, a i s přispěním MD ČR a zástupci kraje najdeme přijatelné řešení,“ řekl. Informoval dále přítomné o průběhu kolektivního vyjednávání s vedením Českých drah. Do 21. října by měl zaměstnavatel předložit svůj návrh na novou kolektivní smlouvu a do konce října by mělo být k tomuto návrhu předloženo společné stanovisko odborových centrál.

V další části jednání vystoupily pracovnice personálního odboru ČD Martina Maričková a Lucie Bauerová, které budou účastny kolektivního vyjednávání. K záležitosti, týkající se omezení pracovních míst v osobních pokladnách, které požaduje především Jihomoravský kraj, Martina Maričková sdělila, že podnik (ČD) má snahu zachovat pracovní místa v co nejvyšším rozsahu. Martina Maričková odpověděla na dotazy členů Podnikového výboru, týkající se zvyšující se fluktuační (zejména v pražské oblasti), nevhodného postoje některých vedoucích pracovníků vůči zaměstnancům (oblast Vysočiny) a také potřebnosti změn v posuzování zdravotní způsobilosti.

O změnách v Sociálním fondu ČD hovořila Lucie Bauerová. Sociální fond byl schválen 7.

### 2421 metrů dlouhý tunel pod Poňanou nese jméno generála M. R. Štefánika

Trať z Veselí nad Moravou do Nového Města nad Váhom letos slaví 90 let. Železniční trať, dlouhá 67,5 km, byla totiž slavnostně zprovozněna 1. září 1929. První část tratě z Veselí nad Moravou do Lipova byla s velkou slávou otevřena již 19. června 1927. 2421 metrů dlouhý tunel pod Poňanou byl pojmenován po generálu M. R. Štefánikovi a slavnostně proražen 12. září 1926. Trať je stavebním unikátem, použitá koncepce mimoúrovňového křížování byla totiž ve své do-

řijna 2019, přičemž jeho znění nedoznalo větších změn oproti letošnímu roku.

Dále vystoupil ředitel odboru obchodu osobní dopavy Jiří Jeřeta, který informoval o jednání s kraji, týkajícími se smluv o dopravní obslužnosti. „Šest krajů má s ČD uzavřeno tzv. **brutto smlouvy, kde riziko podnikání přechází na objednatele (kraje). Část těchto krajů (zejména kraj Jihomoravský) se snaží prosadit ve vlcích krajské tarify, avšak některé již začínají své požadavky přehodnocovat,**“ řekl. Jak dále dodal, velkým problémem se jeví obnova vozového parku ČD, kdy kraje požadují nové, či modernizované soupravy, což ve svém důsledku znamená enormní požadavky na financování v tomto směru. „V současné době je uzavřeno 31 smluv z celkem 45, někde se dosud jedná, přičemž například Plzeňský kraj nepředložil dosud ani návrh smlouvy.“

Jednání PV OSŽ při ČD krátce navštívil také generální ředitel ČD Cargo Ivan Bednářik, který se se členy výboru podělil o své zkušenosti a názory na situaci v podniku ČD Cargo. Pochvalně se přitom zmínil o setkávání vedoucích představitelů podniku s odboráři, která označil za velice důležitou zpětnou vazbu.

■ Na jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo, které proběhlo ve dnech 16. – 18. 10. na Lesní chatě v Kořenově, zazněla mimo jiné informace o tom, že 21. listopadu zástupci společnosti a Dozorčí rady ČD Cargo prověří v Německu první deseti lokomotiv Traxx MS3 od společnosti Bombardier. Informovalo tom host jednání, předseda představenstva společnosti ČD Cargo Ivan Bednářik, MBA. Reč byla i o nákupu nových vagonů s brzdami s kompozitními špalky, či o soupravách InnoFreight, které začaly vykazovat vyšší stupeň opotřebování. Ivan Bednářik se věnoval také každodenním problémům v provozu. „Bez dispečinku nemá naše práce budoucnost,“ poznamenal.

Hodně diskutovaným a z pohledu členů PV i kontroverzním tématem bylo Opatření číslo 6, kterým vedení společnosti zavedlo k 1. 9., a k 1. 10., a k 1. 11. úsporná opatření. „**Toto opatření jsme zavedli hlavně proto, abychom nemuseli propouštět. Třetí kvartál s sebou přinesl velký výpadek tržeb, zejména v ocelářském a těžebním průmyslu,**“ vysvětlil Ivan Bednářik a dodal, že společnost intenzivně pracuje na zajištění alternativních kontraktů s cílem nahradit výpadek a usiluje o zajištění plánu. V diskusi se členové PV dotazovali jak na konkrétní obchodní případy (Olomouc, Dobruška), tak i na příklady dopadu Opatření na provoz. „**Chápou, že je potřeba šetřit, úkol – přehodnotit opatření č. 6, když jde proti byznysu, poznamenal jsem si,**“ odvětil vstřícně Ivan Bednářik.

Členové Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo dále schválili tým kolektivních vyjednávačů ve stejném složení, jako v loňském roce (Nekola, Bc. Urbanová, Radkovič, Lomnančíková, Doležal, Skřečka) a rozšířil tým kolektivních vyjednávačů (plus Hurýchová, Kubička, Malounová, Heinz, Kundrík, Závora), který se seje nad návrhem nové kolektivní smlouvy, kterou má zaměstnavatel odborovým centrálám předložit na začátku listopadu.

Informací ze zásadních jednání dominovaly postřehy z jednání 7. 10. 2019 ke Katalogu zaměstnání, řeč byla i o půlročním pilotním projektu rozšíření právního poradenství a o právní pomoci členům OSŽ v občanském životě. -red-

■ Dne 23. 10. zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, **Ústředí OSŽ**. Stěžejním bodem jednání byly jízdní výhody. Podrobně se o průběhu zasedání dočtete na [www.osz.org](http://www.osz.org) a v příštím čísle Obzoru. -red-

bě velmi ojedinělá. Na trati bylo vybudováno mnoho dalších náročných stavebních objektů, jako například Čachtický a Poriadský tunel (250 x 486 m), Javornický zářez (délka 2 km, hloubka 13 m) a 5 viaduktů: Lipovský 209 m, Devánský 209 m, Myjavský 196 m, Poriadský 254 m (výška 27 m) a Lipovecký 114 m. Mostů a propustků bylo celkem vystavěno 167. Bohužel se během stavby stalo i 21 smrtelných úrazů, z toho šest v tunelu pod Poňanou. -mmč-



Podzim hříví všemi barvami, ani na regionální trati 184 z Domažic do Plané u Mariánských Lázní tomu není jinak. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 7239 v mlhavém podzimním dni na zastávce Pila.

## „Režijky budou i nadále platit ve všech závazkových vlcích ČD s výjimkou regionálních vlaků objednávaných Jihomoravským krajem, kde se zatím řešení hledá,“ řekl Martin Malý

Hned po společném jednání zástupců vedení Ministerstva dopavy (MD) ČR, ČD, a. s., a všech odborových centrál působících na české železnici k problematice režijních jízdních výhod dne 17. 10. vyrazil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun na jednání Podnikových výborů OSŽ při ČD, a. s., a ČD Cargo do Kořenova, aby účastníky informovali o výsledku jednání na ministerstvu dopavy, kterého se za MD ČR zúčastnil náměstci Tomáš Čoček a Ladislav Němec.

„Jsem rád, že se zde v Kořenově mohu s oběma podnikovými výbory setkat najednou, je to svým způsobem výjimečná situace,“ řekl na úvod předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a shrnul celou genezi vývoje sporu kolem režijních jízdenek počínaje 3. 9. 2019, kdy byl MD ČR odborovým centrálám zaslán návrh znění 16. změny Tarifu, přes společné stanovisko odborových centrál (13. 9.), které tento návrh změny tarifu rozporovalo, až po dnešní jednání na půdě MD ČR. „S prvním navrženým novým

ustanovením (zachování stávající výše ročních prolongačních poplatků: 1100 Kč pro zaměstnance, 600 Kč pro důchodce a děti, a 1250 Kč pro rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců vyjma dětí, na příští tři roky, tj. až do jízdního řádu 2021/2022 včetně) **nemáme problém, pokud ovšem neubude vlaků, na které tento tarif platí. Naopak druhé navržené nové ustanovení (zavádějící možnost v případě dohody objednatel, tj. kraje, a ČD vyloučit platnost režijky prakticky v jakémkoliv regionálním vlaku) nám samozřejmě zásadně vadilo, protože by omezilo počet vlaků, ve kterých by platilo režijní jízdné. Je proto důležité, že na dnešním jednání na MD ČR došlo k dohodě na jeho vypuštění**“ dodal Martin Malý.

Jednáním dne 17. 10. tedy došlo k dohodě, že prolongační poplatky zůstávají zachovány ve stávající výši po dobu příštích tří let a dále to, že platnost režijek zůstává zachována ve všech závazkových vlcích ČD (dálkových i regionálních) za dosavadních podmínek s výjimkou vla-

ků ČD objednávaných Jihomoravským krajem, kde se dosud nepodařilo dosáhnout shody na dalším postupu všech zúčastněných stran. „Potřeba je ještě vyřešit právní výklad příslušných ustanovení stávajícího znění Tarifu, která se týká situace, kdy se regionální vlaky dostanou do závazku veřejné služby na základě výběrového řízení, což je právě případ regionálních vlaků v Jihomoravském kraji,“ poznamenal dále Martin Malý s tím, že OSŽ bude také iniciovat společné jednání s představiteli vedení ČD a Jihomoravského kraje. „Každopádně platí, že se v úterý 22. října uskuteční další schůzka zástupců vedení MD ČR, ČD, a. s., a všech odborových centrál na železnici k nalezení shodného právního výkladu těchto ustanovení stávajícího znění Tarifu. To je důležitým předpokladem dohody na způsobu zajištění platnosti „režijek“ také ve vlcích objednávaných u ČD, a. s., Jihomoravským krajem,“ uzavřel předseda OSŽ. (Více v rozhovoru s předsedou OSŽ) Michael Mareš

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Úkolem předsedy svazu není pochybovat, ale naopak motivovat lidi kolem sebe ke zdravé sebedůvěře.“

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM**, předsedou Odborového sdružení železničářů



**Sdělovací prostředky nás denně „masírují“ informacemi, jak se kraj po kraji přidává, co se týče tarifu, k Jihomoravskému kraji a mnozí železniční už se pomalu pod tlakem těchto zpráv loučili s režijkami. Řadě zaměstnanců ČD, ČD Cargo a SŽDC by se tak podstatně prodražila cesta do práce. Jak se vám dařilo železničáře uklidňovat, že ještě není definitivně rozhodnuto, že se stále jedná? A jak tyto informace působily na vás, nezapochyboval jste ani jednou?**

Pokud se týká první části otázky, tak jsme se snažili na webových stránkách OSŽ především seriálně informovat o tom, že návrh 16. změny Tarifu z dílny MD ČR je zatím pouze návrhem, který musí projít diskusí se sociálními partnery, to jest s odborovými organizacemi a také se zaměstnavateli na železnici, především tedy s Českými drahami. A v této souvislosti jsme jasné deklarovali, které myšlenky zapracované MD ČR do návrhu 16. změny Tarifu nám vadí a proč. Především nám tedy vadil návrh MD ČR zapracovat do Tarifu ustanovení, které by umožnilo platnost režijek v případě dohody objednatel (kraje) a dopravce (Českých drah) vyloučit platnost režijek prakticky v jakémkoliv vlaku ČD v regionální železniční dopravě. Informovali jsme také o tom, že OSŽ není v tomto názorovém rozporu s MD ČR samo, neboť 13. 10. 2019 se nám na společném jednání v sídle OSŽ se zástupci všech odborových organizací působících na železnici podařilo dohodnout na jednotném společném stanovisku, které obsahovalo naše zásadní výhody k návrhu MD ČR. A pokud se týká těch pochybností, tak samozřejmě, v situaci jako je tato, kdy má na možný výsledek vliv celá

řada subjektů s rozdílnými motivacemi a vzájemnými vztahy, můžete jen málokdy s jistotou předvídat do detailu další vývoj. Úkolem předsedy svazu však není pochybovat, ale naopak motivovat lidi kolem sebe ke zdravé sebedůvěře a v každé situaci hledat a činit nejhodnější kroky k prosazování oprávněných zájmů našich členů.

**Jak hodnotíte samotné jednání, ke kterému došlo na půdě ministerstva dopavy ve čtvrtek 17. 10., a jak hodnotíte jeho výsledek? Lze říct, že se jedná o úspěch?**

Musím říci, že z tohoto jednání mám spíše dobrý pocit, neboť se vyvíjelo očekávaným směrem. Díky výsledkům předcházejících přípravných neformálních jednání s představiteli MD ČR, ČD i SŽDC se nám podařilo vytvořit předpoklady pro to, aby MD ČR stáhlo z navrhované novelizace Tarifu ustanovení zavádějící možnost vyloučení platnosti režijek na základě prosté dohody objednatelů a Českých drah. To je jednoznačně pozitivní výsledek. Pokud se však týká praktických dopadů už stávajícího znění tarifu, tj. vyloučení platnosti režijek v regionálních spojích Jihomoravského kraje v důsledku toho, že kraj zde uzavřel smlouvu s Českými drahami na základě nabídkového řízení a navíc v kombinaci s tím, že se jedná o tzv. brutto smlouvu, kdy výnosy z tržeb náleží objednateli a ne dopravci, zde jsme se zatím rozumné dohody o způsobu zajištění jízdních výhod držitelů režijek nedobrali. Rozdílné jsou přitom zatím nejen představy o budoucím postavení držitelů režijek v Jihomoravském kraji, ale neshodně se zatím ani na jednotném výkladu právních předpisů, které na

tuto situaci dopadají. Zde budou jednání ještě určitě obtížná a další vývoj se může ubírat více směry. Takže zatím jsme tak na půli cesty k potřebnému výsledku.

**I přes jednoznačný posun v jednání zůstává řada nedorozuměných problémů. Namátkou mohu zmínit Ústecký kraj, kde významnou část výkonů převezmou soukromníci, takže zaměstnanci ČD, ČD Cargo a SŽDC nebudou moci režijní výhody, navzdory dohodě na 16. změně Tarifu, stejně využít...**

Platná legislativa nedává MD ČR pravomoc rozšířit platnost režijek na jiné dopravce než na České dráhy. Ztrátu možnosti používat režijky u těchto soukromých dopravců je proto třeba řešit jiným způsobem. (Pokračování na str. 2)





# „Úkolem předsedy svazu není pochybovat, ale naopak motivovat lidi kolem sebe ke zdravé sebedůvěře.“

(Pokračování ze str. 1)

Aktuálně je situace taková, že naši kolektivní vyjednávači jsou připraveni hledat řešení samostatně s jednotlivými železničními společnostmi (ČD, ČDC, SŽDC) a to formou zavedení nějaké nové formy příspěvku na dopravu. Diskutuje se přitom jak varianta jednotného příspěvku, tak i varianta diferencovaného příspěvku, např. podle vzdálenosti dojíždění zaměstnanců na pracoviště. Z dlouhodobého hlediska je však třeba hledat nové systémové řešení a zde se nejčastěji diskutuje o myšlence nalezení nějakého vhodného způsobu navázání jízdních výhod železničářů například na rodičí se jednotný státní tarif jízdného s tím, aby k němu měli přístup zaměstnanci všech železničních společností. To však ještě bude běh na dlouhou trať a opět prozatím s nezaručeným výsledkem. Do doby nalezení nějakého nového řešení musíme proto důsledně hájit stávající jízdní výhody postavené na v současnosti platném právním základu.

**Dodejme, že tento rozhovor vznikl ještě před úterním (22. 10.) jednáním na ministerstvu dopravy, kde se mělo najít řešení pro Jiho­moravský kraj. Teď je pár hodin po něm, takže jak to jednání dopadlo?**

Na dnešním jednání zástupců vedení MD ČR, ČD a odborových organizací došlo k velmi významnému posunu. Účelem jednání bylo vyjasnění právního výkladu příslušných ustanovení Tarifu „režijního jízdného“, která upravují další postup v situaci, kdy podle ustanovení § 2, odst. 3) písm. a) až e) Tarifu je platnost režijní v daném vlaku vyloučena. Po krátkém jednání došlo ke shodě, že ze zpracovaných analýz právních předpisů jednoznačně vyplývá, že jediným subjektem, který je právními předpisy zmocněn ke stanovení časového příplatku pro držitele režijní, který je opravňuje k použití i takových vlaků, jsou České dráhy, a s. s., a nikoli objednatel vlaků v závazku veřejné služby, tedy kraj. Bylo proto

konstatováno, že tato právní úprava samozřejmě platí také u vlaků objednaných Jiho­moravským krajem, kde je platnost režijní vyloučena na základě ustanovení § 2, odst. 3) písm. e) Tarifu, jelikož zde byla smlouva mezi krajem a ČD uzavřena na základě nabídkového řízení.

Zástupci ministerstva dopravy proto přislíbili zaslat Jiho­moravskému kraji dopis, kde jej MD ČR bude o této skutečnosti informovat. Dále byli všichni přítomní informováni o tom, že se v pátek 25. října uskuteční jednání mezi zástupci vedení ČD a Jiho­moravského kraje, kde se na tomto právním základě bude jednat o dalším postupu ve věci režijní, který by měl být výhodný pro obě strany.

Z pohledu vyjednávačů Odborového sdružení železničářů by konečným výsledkem dalších jednání měla být možnost pro všechny držitele režijní, kteří si opatří příslušný časový příplatek ČD, užívat i regionální vlaky objednané Jiho­moravským krajem, jako je tomu obdobně u komerčních vlaků a lanovky ČD na Ještěd. OSŽ bude potom ve spolupráci s ostatními centrály v kolektivním vyjednávání u jednotlivých zaměstnavatelů dále také usilovat o to, aby v duchu uzavřeného Memoranda o zachování sociálního smíru ze 4. prosince 2017 i nadále příslušné časové příplatky pro své zaměstnance, jejich rodinné příslušníky a důchodce hradili jejich zaměstnavatelé. Tímto konečným výsledkem celého obtížného vyjednávání by potom podle našich představ měla být ještě před nedávem v médiích predikovaná hrozba rozpadu či postupného zániku jízdních výhod železničářů prakticky zažehnána. Na konec je však třeba připomenout, že stále ještě nejsme v tomto preferovaném konečném stavu, neboť jednání ČD s Jiho­moravským krajem, stejně jako podpis kolektivních smluv na příští období, jsou teprve před námi. Jsme však pevně rozhodnutí věci dotáhnout do zdárného konce.

Michael Mareš



Zelezniční stanice Velká nad Veličkou na trati 343 je přechodovou stanicí a zároveň jedinou stanicí, kde ještě prodávají výpravní jízdenky. To však letos skončí.

## NAVŠTÍVILI JSME

# Velká nad Veličkou

Trať z Veselí nad Moravou do Nového Města nad Váhom letos slaví 90 let! Slavnostní výkop byl proveden 8. června 1923 za účasti představitelů vlády a cestovních hostů, první kopnutí v km 28,800 (na počátku tunelového zářezu na slovenské straně) vykonal ministr železniční Jiří Stříbrný (více informací na 1. straně). Na této trati kdysi býval čilý provoz, který ale po Sametové revoluci doznal podstatného omezení. „Dřív se jezdilo každou hodinu, nebo každé dvě hodiny, teď jedou přes hranice všeho všudy tři vlaky (ve směru od Velké nad Veličkou) za den. Ale na druhou stranu, že by přes hranice někdy nejezdilo vůbec nic, to se nestalo,“ říká výpravní z Velké nad Veličkou s tím, že některé vlaky zajišťují na Slovensko a některé vlaky zase ze Slovenska do Velké nad Veličkou.

U zbývajících vlaků Českých drah je cílovou stanicí Javorník nad Veličkou zastávka (6 vlaků), nebo Velká nad Veličkou (4). „Obecně lze říct, že dopoledne zajíždíme my do Vrbovčů (ŽSR) a odpoledne zase oni k nám,“ dodává. Nákladní respektive manipulační vlaky na trati už jsou v podstatě minulostí. „Jezdíval sem manipulační v úterý a ve čtvrtek, ale teď už tady nebyl asi čtvrt roku, takže velice málo,“ říká dále výpravní. „A na Slovensko už nákladní či manipulační vlaky nejezdí hodně let. Co vím, tak někdo chtěl nakládat dřevo ve Vrbovčích a vozit ho sem, ale nakonec to nedopadlo, prostě se nedomluvili. A to si tam kluci od nákladu dělali i poznání.“

Zato rychlíky v podobě vlaků Arriva se na trať, byť dočasné, vrátily. „To je teď jediný rychlík jezdící po této trati na Slovensko, ale ten tady jede jenom tehdy, když je na Vláde výluky. Dřív tady jezdily noční rychlíky, kolem jedné hodiny v noci, Mangalia se to jmenovalo? Ale to jsem byl malý kluk, to je už strašně dávno,“ vzpomíná výpravní. V případě, že Arriva jede po trati 343, nastává ve Velké nad Veličkou „velké křížování“. „Zrovna dnes, naplánovali to tak, že narazí dojezdě Slovák,

náš a do toho Arriva. Problém je, že to křížování je postavené na dva výhybkáře, ale je tu jen jeden. Na normální křížování to stačí, ale když jede Arriva, tak ten jeden to neoběhá, takže Arriva tady musí vždycky zastavit,“ konstatuje.

Zajímavostí tratě 343 je určitě nádraží ve Vrbovčích (vyrůstala zde Maruška Kudeřková), to se po rozdělení Československa v roce 1993 ocitlo na českém území. K výměně území mezi ČR a SR nakonec došlo, ale objekt nádraží údajně stále patří ČD/SŽDC. „Pozemek je slovenský, nádraží české. I proto to nádraží vypadá tak, jak vypadá,“ uvedl výhybkář ŽSR ve Vrbovčích. Jenže skutečnost je patrně jiná, ani SŽDC, ani ČD se totiž k objektu nehlásí. „SŽDC od ČD odkoupila pouze budovu nutné pro provoz dráží dopravy na území ČR, což tato zcela není,“ uvedl Marek Illiaš, mluvčí SŽDC. „Podle našich údajů stanice Vrbovce není ve správě Českých drah,“ dodal Petr Štáhlavský, mluvčí ČD s tím, že RSM Brno nemá dotčenou stanicí ve svém obvodu. „RSM Brno končí železniční stanicí Velká nad Veličkou. Mezi žst. Velká nad Veličkou a žst. Vrbovce (SK) se nachází ještě zastávka Javorník nad Veličkou, ale ani na této zastávce již RSM Brno nemá žádný majetek ve své správě,“ dodal.

„Ale pojďme zpět do Velké nad Veličkou. „Směrem na Slovensko jezdíme na telefonické dorozumívání: já nabízím Slovákům a oni mi, a to i když jedeme jen do Javorníku, musíme jím vlaky samozřejmě nabízet, ale oni nás neinformují, když jedou vlaky z Myjavy do Vrbovčů,“ říká výpravní.

Za Československa sloužili ve Vrbovčích čeští železničáři, po rozdělení ČSFR zde chvíli byla česká přechodová stanice, ale po výměně území se slovenskou stranou se přechodovou stanicí stala Velká nad Veličkou.

„Velký rozdíl v tom nevidím,“ reaguje výpravní na dotaz, jaké je to sloužit v přechodové stanicí. „Jediný problém je v tom, když náhodou, ale stává se to jednou, maximálně dvakrát do roka, má vlak velké zpoždění a nečeká na něj poslední vlak na Slovensko. Tak co s těmi lidmi? Většinou, na 99 %, si sami domlouvají dopravu, někdo proně přijede. Slobyto i taxíkem, ale taxikáři na Slovensko nechtějí jezdit. Dokonce jsem jednomu známému taxikáři sám volal a on mi odpověděl, že nemá na Slovensko licenci,“ uzavřel výpravní.

Michael Mareš

## VŠIMLI JSME SI

● **JIHO­MORAVSKÁ** obec Vranovice připomněla letošní 180. výročí otevření první parostrojní železnice u nás Vídeň – Břeclav – Brno a zároveň i 180. výročí naší první železniční nehody, která se stala při návratu slavnostních vlaků právě ve stanici Vranovice. Přednáška Ing. Jiřího Kotrmána, která se konala ve čtvrtek 12. září vztahem nově otevřeném a zrekonstruovaném Vzdělávacím centru Floriánek, se týkala nejen zmínovaných výročí, ale i celé stoosmdesátileté historie železnice ve Vranovicích.



● **SOUČÁSTI** rekonstrukce kolejiště v žst. Hrušovany u Brna (v rámci investiční akce „modernizace a elektrifikace trati Hrušovany u Brna – Zidlochovice“) je výstavba protihlukových stěn v okolí (na snímku ze dne 27. 7. 2019), aby byly dodrženy limitní hladiny hluku. Tato protihluková opatření byla navržena již v rámci stavby „DOZ“ (dálkové řízení trati) na trati 250 u úseku Břeclav – Brno, avšak jsou realizována až v letošním roce. Snímek Tomáš Martinek



● **ROZSÁHLOU OBNOVOU** prochází vestibul železniční stanice Kolín. Novou tvář dostala výdejní okénka poklad, informační elektronické panely i sociální zařízení pro cestující. Před dokončením je i úprava nových komerčních prostor. Zvýšil se počet sedadel pro čekající cestující ve vestibulu, v provoz se uvádí i nová čekárna. Východ z nádraží je upraven tak, aby cestující „suchou nohou“ přešli z vestibulu do rovněž nově upraveného autobusového terminálu. Ve vestibulu vznikla i nová zasklená terasa. Celkový dojem z nové tváře vestibulu je veskrze příznivý.



● **PŘI UVAŽOVANÉ** přestavbě žst. Revnice po roce 2021 by došlo k zásadní redukci kolejiště včetně vytržení manipulační koleje č. 5. SUDOP Praha navrhl v žst. Revnice ponechat pouze dvě průjezdné koleje jev obrotovou! Takže při výlukách (ty budou vždy!) a mimořádnostech (ty budou vždy) nebude kam odstavít nákladní osobní vlaky, jejichž počet se na trati 171, budme rádi, poslední dobou výrazně zvyšuje. Na snímku Martina Kubíka ze 4. 9. jsou dva vozy se štěrkem na opravu tratě, naložené na trati 210 v lomu Krhanice, odstavené v žst. Revnice, přepravce SŽDC, dopravce ČD Cargo.

● **ROZPOČET** Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) bude v příštím roce činit 87,3 miliard korun. V případě potřeby je ministerstvo dopravy připraveno jednat s resortem financí o jeho navýšení. Rozpočet schválila vláda. Rozpočet se po jednáních obou ministrů už jednou navýšoval, původní návrh byl o pět miliard korun nižší. Letos měl SFDI původně okolo 86 miliard korun, v průběhu roku se výdaje navýšily ke 100 miliardám korun.

## PŘEDSTAVUJEME

# Stanislav Musil vydal knížku o těšnovském nádraží: „To nádraží mě přitahovalo už od dětství.“

Příběh těšnovského nádraží je stále živý, oslovil i Stanislava Musila. V nakladatelství PLOT mu letos vyšla knížka s názvem „Kam se jezdilo do nádraží Praha–Těšnov“. V předmluvě autor popisuje, jak se v roce 1984 coby student Střední průmyslové školy dopravní v nedaleké Masné ulici s těšnovským nádražím a navazující tratí blíže seznámil. „Sbíral jsem tehdy intenzivně lepenkové jízdenky, přičemž jízdenka z nedalekého libeňského dolního nádraží mi ve sbírce chyběla. Stanice byla tehdy ještě obsazena zaměstnanci, ač byl osobní provoz již dvanáctým rokem minulostí,“ píše v předmluvě k vyprávění knížce formátu A4 o 310 stranách, která letos vyšla v nákladu tisíc výtisků.

v roce 2005 „Vůně pražských nádraží“, „To bylo o nádražních restauracích, kde se skloubil můj zájem o železnici a pivovary, respektive pohostinství.“

Před čtyřmi roky napsal trilologii „Sláva a zánik starých pražských pivovarů“, o historii pivovarů na území historické Prahy. Nová knížka „Kam se jezdilo do nádraží Praha–Těšnov“ je tedy návratem k železnici. Svým způsobem je hodně obsáhlá, obsáhly je i seznam spolupracovníků, většinou renomovaných autorů, kteří více či méně o železnici v minulosti psali – publikovali nebo fotografovali. „Většinou jsou to starší kamarádi, kteří Těšnov, třeba ještě jako studenti, zažili v provozu. Jako Ondra Řepka nebo Jirka Šlapák,“ říká dále a dodává: „To není román, který by se četl od začátku do konce, není to ani klasická knížka věnovaná historii, ale slepované jednotlivé odstavečky konkrétních jízdních řádů spojené do knižní podoby.“

„Usilovná práce na knížce mu zabrala přibližně tři roky, chodil do knihoven, navštěvoval badatelny a studoval především jízdní řády. „Vlastně většina těch údajů je z knižních jízdních řádů, od založení toho nádraží v roce 1873 respektive 1875, až po zastavení provozu v roce 1972,“ konstatuje s tím, že podobná publikace o těšnovském nádraží zatím nevyšla a tak zmíněná knížka je vlastně první publikací svého druhu. „Podařilo se mi dohledat několik novinových článků či článků v různých časopisech, dokonce vyšel i speciál časopisu Dráha, který se těšnovskému nádraží věnoval, ale v knižní podobě nic nevyšlo.“

Obecně lze říct, že Stanislav Musila zajímá osud starých objektů, které třeba nikdy nenavštívil. „Z Těšnova jsem také nikdy vlakem nejel. Dalo by se říct, že jsem psal o desítkách pražských pivovarů, které jsem mnohdy neviděl ani na fotografiích. Také mě trápí osud vyšehradského nádraží. To je nádherná zdobná budova vymykající se typizovaným plánům soukromých železničních společností, solitérní objekt. V této souvislosti bych ani tak nedával vinu za zbourání Těšnova socialistickému zřízení, protože v podstatě ke stejnému konci spěje i Vyšehrad a to třicet let žijeme v demokracii. Historie se nebudete ptát, za jakého režimu to bylo zbouráno,“ říká Stanislav Musil s tím, že v podobném ohrožení je i vysočanské nádraží. „Jsem pro zachování vysočanského nádraží pro budoucí generace, je to jediné ostrovní nádraží v Praze. A vypadá to, že podobně jako třeba Vejprty, dopadne zřejmě také Varnsdorff, přestože to jsou nádherné objekty z 19. století – vstupní brány do měst! Ve středověku by to byly hrady, v devatenáctém století to byly velké nádražní budovy, samozřejmě, že z dnešního pohledu předimenzované, ale stejně tak jako se zachraňují hrady, by se měla zachraňovat i stará nádraží,“ uzavírá.

Michael Mareš

Knihu lze zakoupit v knihkupectvích, doporučená prodejní cena je 689 Kč.



„Ale tohle nebyl ten pravý impuls, to nádraží mě přitahovalo už od dětství. Už v dětství jsem s tátou část tratě prošel,“ říká Stanislav Musil na začátku našeho povídání. Když byla v roce 1985 zbourána hlavní část těšnovského nádraží, bylo Stanislavu Musilovi (ročník 1968) necelých sedmnáct let, přesto bourání nádraží ctiplivě vnímal. „Ale stejně tak jsem vnímal i bourání starých domů v Praze, celá sedmdesátá a osmdesátá léta byla ve znamení demolic,“ vypráví.

Ač nepochází ze železničářské rodiny, lásku k železnici zdědil po otci, pro kterého byla železnice koníčkem. Jeho cesta k dráze ale nebyla přímočará, po škole vystřídal několik zaměstnání, než se v roce 1994 odklíkou k železnici vrátil – tehdy do stanice Praha–Jinonice jako signalista. „Aktuálně pracuji jako staniční dozorce (ten má na starosti rozkazy pro strojvedoucí), střídám Prahu hlavní nádraží, Prahu–Smíchov a Prahu–Radotín,“ popisuje.

K psaní se dostal, jak sám říká, spontánně. „Když mě nějaké téma zaujalo, tak jsem začal psát. Nejprve do novin a do časopisů (i do Obzoru), první článek mi vyšel v roce 1992,“ vzpomíná. Jeho prvotinou, první knihou, byla



U většiny vlaků na trati 343 je cílovou stanicí Javorník nad Veličkou zastávka.

Michael Mareš

## ZE SVĚTA

### Nové EuroCity do Přemysle

S novým jízdním řádem od 15. prosince bude zaveden nový vlak kategorie EuroCity z Grazu do Přemysle přes Vídeň, Břeclav, Bohumín, Katovice a Krakov. V Přemysli bude připojována návaznost do Oděsy, s přestupem ve Lvově pak také do Kyjeva. Ke třem dosavadním denním spojmům mezi Rakouskem a Polskem („Sobieski“: Wien – Warszawa – Gdynia, „Polonia“: Wien – Warszawa a „Moravia“: Wien – Katowice) tak přibude čtvrtý („Porta Moravica“: Graz – Wien – Krakov – Przemysl).

Przemysl leží v jihovýchodním Polsku. Tato část Halic (Galizien) patřila do roku 1918 k Rakousku–Uhersku a potom pod Polskou republiku. Po 2. světové válce ale část Halic připadla pod správu Sovětského svazu a pod svazovou republiku Ukrajina a Przemysl se stala přechodovou pohraniční stanicí.

Soupravu nového vlaku vytvoří vozy rakouských železnic ÖBB, na úseku Graz – Bohumín bude zařazen i jídelní vůz. Tento nový spoj bude atraktivní nejen pro turistickou frekvenci do Krakova, ale díky vazbě do ukrajinského vnitrozemí má šanci oslovit i dynamicky rostoucí přepravní trh Ukrajina – EU.

Další novinkou od léta 2020 bude opět zavedení denního spoje v relaci Wien – Berlín přes Prahu. Rovněž od léta příštího roku budou dva ze stávajících čtyř párů vlaků společnosti Regio–Jet relace Praha – Wien prodávány až do Budapešti.

J. Zajíček

### Ztráta pro nákladní dopravu

Polská železniční nákladní doprava je v krizi. Dle vyjádření polských médií je příčinou to, že plánované prostarvení 70 mld. zlotých (5 mld. eur) do železniční infrastruktury a tím její modernizace, jev ohrožení. Plánované prostředky jsou připraveny pro Polsko v rozpočtu EU pro roky 2014–2020. Po tomto období jejich nevyčerpání znamená propadnutí. Málokdo z oboru však věří, že se vše podaří. Vláda však slíbila, že alespoň prostředky určené z EU od roku 2021 vyčerpá.

Tento vývoj je pro tento sektor jedno velké zklamání, protože velká modernizace je nevyhnutelná. Průměrná rychlost nákladních vlaků v Polsku činí cca 24 km/h, o polovinu nižší než v Německu. Dále velmi dynamicky se rozvíjející polské přístavy – především Štětín – si

dělají starosti, jak bude dopraven narůstající objem přepravy zboží z a do námořních přístavů. Z Transportweb, 17. 5. 2019, zpracoval šhs

### Od prosince propojí Drážďany, Berlín a Rostock nový Intercity

Deutsche Bahn (Německá dráha) rozšiřuje nabídku dálkových spojů Intercity do čtyř východoněmeckých spolkových zemí. Jak informoval koncem DB 8. října, od poloviny prosince 2019 bude mezi Drážďany, Berlínem a Rostockem nový spoj Intercity jezdící zprvu desetkrát denně. A od března příštího roku má počet frekvencí vzrůst na 16 každý den. Vlaky IC budou zastavovat také ve městech Oranienburg, Elsterwerda, Neustrelitz a Waren, od května 2020 rovněž ve Warnemünde a u berlínského letiště Schönefeld, uvedl německý deník Handelsblat 9. října. Doposud jezdily mezi Rostockem a Berlínem jen ojediněle vlaky IC a mezi Berlínem a Drážďany každé dvě hodiny regionální expres, mezi oběma velkoměsty v dvouhodinovém taktu i Eurocity. Jan Hála



# Psali jsme před 25 lety

## Obzor č. 41 – 10. 10. 1994

Obzor na první straně informuje o sněmu Českomoravské komory odborových svazů (ČMKOS), který se konal 27. a 28. 9. 1994. Zástupcem OSŽ ve sněmu se podařilo prosadit na pořad jednání problematiku transformace Českých drah. Sněm podpořil stanovisko OSŽ k projektu transformace Českých drah, ve kterém je požadováno, aby projekt byl podroben odborné oponentuře poradenskou firmou. Zároveň konstatoval, že „**absence účinné proexportní a průmyslové politiky státu a koncepční podpory rozvoje infrastruktury znamená reálné ohrožení řady odvětví, např. železnice a silniční dopravy, výroby nákladních automobilů a kolejových vozidel. Proto ČMKOS bude podporovat veškeré aktivity odborů vedoucí k napravení této situace,**“ uvádí se v usnesení sněmu ČMKOS.

Na druhé straně čísla 41 pokračují dotazy a odpovědi z č. 40/1994, které zazněly na jednání odborů divize dopravní cesty s vedením Českých drah. Například na otázku, zda se České dráhy budou podílet na projektech vysokorychlostních tratí, odpověděli Ing. Vosáhlo, vrchní ředitel Divize dopravní cesty ČD, takto: „**České dráhy dávají přednost obnově vybraných koridorů před výstavbou vysokorychlostních tratí. Podle srovnávací studie z roku 1992 vycházela modernizace koridorů na přibližně 15 miliard korun, zatímco výstavba vysokorychlostních tratí v našich podmínkách na 80 miliard.**“

Na dotaz, zda by se nemohlo uvažovat o navrácení jízdních výhod zaměstnancům jednotek, odčleněných od Českých drah, které i nadále odvádějí většinu svých výkonů pro

České dráhy, Ing. Vosáhlo odpověděl: „**Je to dobrý námet pro jednání odborů s vedením Českých drah.**“

Reportáž s názvem „**Očima strojvedoucího**“ se zaměřila na kvalitu, či spíše nekvalitu železničního svrhu. Na tuto problematiku OSŽ dlouhodobě upozorňovalo.

## Obzor č. 42 – 17. 10. 1994

Na první straně informuje Obzor mimo jiné o tom, že se Správní rada ČD na svém zasedání dne 29. 9. 1994 zabývala transformačním projektem Českých drah. Projekt v předložené formě nebyl schválen. „**Správní rada uložila generálnímu řediteli ČD Ing. Šípoovi projekt přepracovat, a to především v oblasti personální a sociální. K tomu bylo doporučeno jednat o obsahu i s orgány odborových organizací působících na železnici,**“ uvádí se v článku.

Obzor dále přináší obsah reportáž k výročí 125 let Železničních oprav a strojíren (ŽOS) v Českých Velenicích. Ty byly rok předtím, k 1. 10. 1993, privatizovány a tedy i odčleněny od Českých drah. V článku se zdůrazňuje, že odbory byly proti privatizaci opravárenství a také ředitel ŽOS Ing. Jiří Sedláček byl přesvědčen o tom, že by si České dráhy měly alespoň několik „žosek“ ponechat. Hlavní náplní práce ŽOS České Velenice byly opravy a modernizace rychlíkových osobních vozů a také parních lokomotiv.

Obzor č. 42 přinesl dále reportáž z oslav 100 let dráhy Olbramovice – Sedčany, z oslav rozšíření elektrizace tratí z Přerova do Brna o dalších 15 km, či rozhovor o práci železniční policie.

# Cesta vlakem se pro statisíce lidí na jižní Moravě změnila v obtížný hlavolam a místy i šikanu

## Rozhovor s Romanem Hanákem, náměstkem hejtmana Jihomoravského kraje

**Podle zpráv z tisku na jižní Moravě v osobních a spěšných vlacích od nového roku přestanou platit jízdenky Českých drah. Navíc lidé bez jízdenek, které si nemohou koupit kvůli uzavírání pokladen, budou muset nastoupit do speciálně označeného vagonu. Jaký je názor kraje na tuto situaci?**

Jihomoravský kraj podepsal s Českými drahami tzv. „brutto“ smlouvu, na jejímž základě přebírá riziko za tržby v regionální železniční dopravě cestujících. V návaznosti na to požaduje i omezení pokladních míst v některých železničních stanicích.

**Co je hlavním důvodem tohoto požadavku?**

V nabídkovém řízení na provozování regionální železniční dopravy v Jihomoravském kraji byly zapracovány i požadavky na zajištění odbavení cestujících, tedy např. i provozu osobních pokladen. Definovány byly konkrétní stanice i rozsah prodejní doby, a to jak s ohledem na stávající počet odbavených cestujících, tak na předpokládaný vývoj v oblasti prodeje jízdních dokladů – rozvoj elektronického odbavení cestujících. Důležitým parametrem byla rovněž velikost a význam daného sídla a jeho spádové oblasti.

**Nebudou pokladní místa po tomto rozhodnutí chybět?**

Výslednou podobu prodejního systému (konkrétní stanice a rozsah prodejních dob) určují České dráhy v návaznosti na souhrn požadavků všech objednatelů, vlastních potřeb a s přihlednutím ke svým obchodním zájmům. Pokladní budou nadále zaměstnanci ČD, případně dalších dopravců. Pokud ČD mají zájem otevřít nějaká další prodejní místa tak samozřejmě mohou, avšak bez zvýšení kompenzace placené Jihomoravským krajem.

**Kolik železničních stanic se omezení pokladních míst v obvodu Jihomoravského kraje týká?**

Podle stávající smlouvy ZVS platné do 31. 12. 2019 České dráhy, a. s., zajišťují plnohodnotný prodej jízdních dokladů IDS JMK celkem v 56 prodejních místech. Dle smlouvy ZVS platné od 1. 1. 2020 budou ČD plnohodnotný prodej jízdních dokladů pro JMK zajišťovat celkem ve 42 prodejních místech.

**Jak bude kompenzován úbytek kamenných pokladen?**

Je potřeba zmínit, že se mění preference a nákupní zvyklosti cestujících, kteří před trávěním času u pokladen stále častěji upřednostňují moderní odbavovací kanály – e-shops, mobilní aplikace, atd. Již dnes cestující využívají např.

aplikaci Poseidon. S ohledem na řádné hospodaření s finančními prostředky a jejich racionální využití není možné udržovat rozsah kamenné prodejní sítě na historické – stávající – úrovni a souběžně rozvíjet provozovatelův alternativní způsob prodeje jízdních dokladů. Pro prodej předplatních jízdních dokladů IDS JMK připravujeme e-shop Jihomoravského kraje (předpoklad spuštění v roce 2020), který bude cestujícím významně kompenzovat úbytek kamenných pokladen. Dalším krokem je zavedení prodeje jednorázových jízdenek IDS JMK ve vlacích.

**Nedojde v souvislosti s tímto opatřením ke snížení tržeb?**

Nepředpokládáme snížení tržeb od cestujících, většina cestujících používá předplatní jízdenky. Současně s tímto opatřením dojde od 1. 1. 2020 na linkách S2 a S3 k úpravě odbavování cestujících. Ve vlacích bude určen a viditelně označen vůz, ve kterém bude probíhat prodej jízdních dokladů (v podstatě pojízdná pokladna), v němž se bude průvodčí převážně zdržovat a zajišťovat prodej jízdních dokladů a podávat informace. Pokud tedy cestující nevyužijí žádnou možnost pořízení si dokladu před zahájením jízdy, nastoupí do tohoto vozu a jízdenku si zakoupí.

Děkují za odpovědi. Miroslav Čáslavský

## INFORMACE

### Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2020

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 6. prosince 2019 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2020.

O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze

požádat na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Sárka Pupíková,  
GR ČD, a. s.

## PRÁVNÍ PORADNA

# UPOZORNĚNÍ – DOPORUČENÍ! Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat

V poslední době i nadále dochází k mimořádným událostem (dále jen MU), kdy zaměstnanci – členové OSŽ, bezprostředně po MU podávají vysvětlení zaměstnavateli, tzv. zápis se zaměstnancem (vysvětlení orgánům provozovatele dráhy a dopravců), Drážní inspekci ČR, dokonce vypovídat i před orgány činnými v trestním řízení (Policie České republiky), aniž by využili svého práva nevypovídat s ohledem na svůj aktuální psychologický a fyzický stav. OSŽ – ústředí považuje za nutné opětovně a důrazně upozornit členy OSŽ na jejich právo nevypovídat (viz níže – poznámka).

OSŽ – ústředí doporučuje funkcionářům OSŽ, předsedům ZO OSŽ, odborovým orgánům a závodním výborům (ZV) ZO OSŽ zabezpečit opakovaně informování všech svých členů OSŽ s obsahem „Desatera člena OSŽ pro krizové situace v dopravě“, zejména části: „Jak postupovat při MU v dopravě,“ zdůraznit možnost a účelnost využití tzv. krizové linky OSŽ (nepetržitý právní servis), jejíž telefonní číslo je:

602 262 544

OSŽ – ústředí dále doporučuje zdůraznit členům OSŽ, kteří se budou nacházet v blízkosti účastníků MU – členů OSŽ, aby jim poskytl potřebnou součinnost, případně využili tzv. krizové linky.

### Jak postupovat při mimořádné události v dopravě

V případě jakékoli MU není nikdo povinen vypovídat o předmětné skutečnosti ihned na místě nebo po bezprostředním skončení směny, pokud se subjektivně necítí být takové výpovědi schop.

Za odeření výpovědi nemůžete být postizeni! Nemusíte ani uvádět, proč se obáváte, že byste si přivodili trestní stíhání. Vždy musíte být poučeni, v jakém procesním postavení vypovídate. Pokud již bylo doručeno usnesení o zahájení trestního stíhání, jste v pozici obviněného a nemusíte vypovídat vůbec, popř. můžete vypovídat, jak uznáte za vhodné, svůj výpovědi však nesmíte nikoho křivě obvinít. Nejpозději v této fázi je nutné být vždy zastoupen advokátem.

Vždy máte právo si svou výpověď přečíst. Pokud její obsah nesouhlasíte s tím, co jste uvedli, máte právo na opravu textu a jeho doplnění. Bez takové opravy nikdy neuplnou nebo chybnou výpověď nepodepisujete! Zejména bez konzultace s advokátem nepodepisujte dohody o změně pracovní smlouvy, dohody o uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody! Takovým podpisem předem uznáváte svou vinu!

V každém případě jste povinni se po MU

podrobit kontrole, zda nejste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Členové OSŽ si v některých případech neuvědomují, že učiněná výpověď nebo podpis určité písemnosti, může mít pro ně do budoucna významné negativní důsledky, mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze velice obtížně. Není dostatečně vnímána odpovědnost za výpověď (sdělení) a následný podpis, na který je pohlíženo jako na právní jednání v písemné formě a tímto způsobem je komplikovatelné napadnutelné. Zbytečně poté dochází k neřešitelným důsledkům z hlediska trestněprávní, občanskoprávní a pracovněprávní odpovědnosti.

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

**Poznámka:**

**Pracovní řád SZDC, s. o. – čl. 30 odst. 2 –** Další důležité povinnosti zaměstnance: **písm. q)**, podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům SZDC, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schop vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“.**

**Pracovní řád ČD, a. s. – kapitola 5 –** Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců – **písm. o)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schop vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“.**

**Pracovní řád ČD Cargo, a. s. – bod 16.3. –** Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců – **písm. o)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schop vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“.**

Jihomoravský kraj se prezentuje nejlepším a nejděle se rozvíjejícím integrovaným dopravním systémem. Už se ovšem nechlubí neustálým zhoršováním jízdních řádů na tamních regionálních tratích (Hodonín – Zaječín, Brno – Hrušovany nad Jevišovkou s nesmyslným roztržením Os vlaků v Miroslavi), přičemž zastavení osobní dopravy na trati 245 Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín nebylo příliš na místě, ale spíš v menším rozsahu zde mohla být osobní doprava zachována, například o víkendech a svátcích.

Na druhou stranu některé vedlejší tratě se zde obnovují a elektrizují (Hrušovany u Brna – Židlochovice) nebo se jejich elektrifikace připravuje (Šakvice – Hustopeče u Brna, Skalice nad Svítavou – Boskovice). Ovšem na 8 km dlouhou vlečku Vranovice – Pohořelice by také bylo na místě vrátit osobní dopravu, jež zde delší dobu byla zavedena jen ve všední dny a skončila v prosinci roku 2008 (po necelých 113 letech). Tím nemyslím, že by tato trať měla být elektrizována jako výše zmiňované lokálky. První snahy o likvidaci této dráhy se objevily již v 90. letech minulého století, ale tenkrát se je podařilo odvrátit. Ovšem tentokrát se trať stala obětí rozšíření integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) do tamního regionu, kdy spojení Brna s Pohořelicemi (4400 obyvatel) zajišťovala páteřní autobusová linka IDS JMK 109 Brno – Pohořelice – Znojmo, jež je vedená převážně po dálnici D52, což je bezesporu rychlejší.

Poslední pravidelné osobní vlaky po této trati vyjely v pátek dne 12. 12. 2008 (tehdy vedené motorovým vozem 809.358). Zástupci obcí Pířbice a Velký Dvůr, jimiž trať prochází a kteří prohráli boj o zachování vlakové osobní dopravy, uspořádali v neděli dne 14. 12. 2008 rozlučkovou jízdu s parní lokomotivou 475. 101 „Slechtična“ (doprovod zajišťoval Chomický železniční klub). Od následujícího grafikonu 2008/2009 je zde provozována již jen nákladní doprava (jeden pár Mn vlaků ve večerních hodinách). Od roku 2011 jsou na trati pořádány občasně jízdy zvláštních motorových či parních vlaků. V roce 2012 trať přešla z kategorie regionální dráhy na vlečku (číslo vlečky 5298), což má tu nevýhodu, že majitel Správa železniční dopravní cesty má

## Jihomoravský kraj, pohroma režijek

Jihomoravský kraj (JMK) dal jasně najevo, co si myslí o železničních zaměstnancích jako celku. JMK si uzurpuje patent na rozum a hodlá i mezi železničáři hodit další klín. Zaměstnancům ČD, a. s., nabízí „krajské režijky“, což je novinka, která nemá v historii železnice obdoby. Takže by tyto režijkáři platili režijky dvakrát, nebo za každý kraj zvlášť???

To ve mně vyvolává dojem z kultovního filmu Vrchní, prchní, kde okradený německý turista řekne pravému vrchnímu – „Goldene Prag?! Wirklich goldig!“ Ještě hůře dopadnou zaměstnanci SZDC, ano ti, kteří staví vlakové cesty pro všechny dopravce z milosti kraje. Mají být zneuznání, režijky jim uvnitř kraje nebudou platit vůbec! Podle mě je to důvod k výpovězení sociálního smíru. Nejde tady jen o to, že si mají hradit dopravu, jde o znevážení práce železničáři jako celku. Navíc pojede-li na kontrolu dopravní kontrolor SZDC nebo jenom přímý nadřízený výpravčím a ostatním provozním pracovníkům, bude si muset koupit jízdenku! To tu za 180 let trvání železnice ještě nebylo. Železničáři se tímto stávají otroky kraje, který nestojí ani za uznávání benefitů.

Za novým tarifem vidím i skrytou likvidaci železniční dopravy, protože bude krajská jízdenka platit na vlak i na autobus, bez jakéhokoli zvýhodnění železničního tarifu, neboť železnice je na rozdíl od autobusů ekologický podnik, který se masovější elektrizací stane hlavním snižo-



**Současná vlečka 5298 Vranovice – Pohořelice v km 1,0 za Vranovicemi (stav ze dne 22. 8. 2019), kde se nachází torzo telegrafního sloupu, v pozadí je silniční nadjezd ze silnice II/381 (přivaděč na dálnici D52), odkud je pěkný výhled na jihomoravskou krajinu, zejména na CHKO Pálavské vrchy.**

možnost přepravy (pohořelický Kovošrot) navštívit poplatek za dopravní cestu libovolně nadmez, díky čemuž by došlo ke zhoršení přepravních služeb a přechod na silnici, kdežto v případě regionální dráhy poplatek za použití železniční dopravní cesty podléhá cenové regulaci.

Přitom tato dráha má v oblasti nákladní dopravy velký potenciál vzhledem k rozsáhlé průmyslové zóně nacházející se v bezprostřední blízkosti pohořelického nádraží. Určitě by se tu přepravy po železnici našly, kdyby se chtělo. Vlaková osobní doprava by zde již měla význam spíše pro cestování směrem na Břeclav a pro obsluhu výše zmiňovaných obcí, které za trať bojovaly, jak již bylo zmíněno. Na zmiňované místní dráze byla doprava zahájena dne 17. 9. 1895. Vybudovala ji společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB), která se stala jejím provozovatelem. Po rozpadu Rakousko – Uherska dne 28. 10. 1918 přešla do vlastnictví Československých státních drah. Trať vede pěknou a ničím nerušenou jihomoravskou krajinou, přičemž je převážně obklopena polem, místy lesíkem.

Tomáš Martinek

## Hytláky mizí

Čím dál méně je v manipulačních vlacích zařazován služební vůz – hytlák. Děje se tak od doby, kdy se rozdělila železnice a každý si hraje na svém písečku. Každá náprava se vyúčtovává, včetně hytláku, tuto účetní operaci opět odnášejí provozní zaměstnanci. Vlakový doprovod manipulačních vlaků tak musí sedět na lokomotivách, místo aby si při jízdě odpočinuli po náročné posunovací službě za každého počasí ve svém voze, kde je i WC a větší prostor.

No nic, prostě se zase ušetřilo na lidech.  
Martin Kubík



**Již téměř vzácnost – hytlák manipulačního vlaku v Příbrami.**

## Velká naděje v mapě

SZDC spustila na svém webu interaktivní mapu staveb, a to nejen probíhajících, ale i plánovaných. Mezi 307 stavbami je také jedna místními dlouho očekávaná, ne-li dokonce vymlodná. Jde o „Zajištění provozních parametrů trati Řetenice – Lovosice“, jinými slovy opravu dvousetmetrového sesuvu u nyní ani výlukovou autobusem neobsluhovaných Dobkoviček. Zastavení provozu v tak krátkém úseku kvůli chybějícímu náspu bez bažin, mostů, tunelů či pobřežních opěrných zdí na tak dlouhou dobu je docela unikát.

Názor na přínos opravy se tehdy na Ministerstvu dopravy změnil i v době, kdy se neměnilo jeho vedení. Stabilní nebyl ani terén v širším okolí. Zásadní je zahájení stavby, k čemuž by dle mapy mělo dojít v průběhu roku 2022 s výhle-

dem zahájení provozu během roku 2023. Cílem je obnovení a zachování původního provozu, z osobní dopravy tedy dvouhodinový takt s posilovými spoji během ranní špičky. Uzel Lovosice prošel mnoha ran – od zrušení vlaků na soušední trati do Mostu na více než dekádu až po nedávné nezavedení plánovaných spěšných vlaků Ústí – Zatec.

Situace se ale mění: do Mostu se vlaky po modernizaci tratě obnoví, do Loun a částečně do České Lípy došlo také k revitalizaci s nevidanými parametry, lovosický nádraží má projít rekonstrukcí na bezbariérové, nové rychlíkové vozy letos téměř vytačily původní. Naděje pro železnici v regionu ožila do konkrétní podoby.

Vít Patrák,  
informátor železniční dopravy

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





Město Holice připravilo po příjezdu parního vlaku v čele s lokomotivou 423.009 z Borohrádku pestrý program. Stovky návštěvníků neodradilo ani chladné a deštivé počasí.

## Chrudimské lokálky oslavily 120 let

Parní vlaky, motoráčky „Hurvínek“, ale také autobus Karosa C734 se podílely na oslavách 120 let chrudimských lokálek, které se uskutečnily v sobotu 5. října. I přes chladné a deštivé počasí se jejich zúčastnily stovky cestujících a návštěvníků, takže mnohé vlaky byly plně obsazeny. Hlavní dějiště oslav byla dvě, a to stanice Chrudim město a Holice. Do první zmíněné se okolo 10. hodiny sjely pamí vlaky od Borohrádku, „Hurvínek“ z Pardubic a dnes již historická Karosa C734 od Heřmanova Městce, kam již vlaky dnes nejezdí. Vítaným zpestřením pro spoustu dětí bylo promítání pohádek v Kinovoze či možnost vyžít ve Vláčku. V druhém zmíněném místě, Holicích, byl nachystán hlavní program

po příjezdu parního vlaku z Borohrádku zhruba od 13.20 h, a to na dobu jeho pobytu, necelou jednu hodinu. Město Holice připravilo pestrý program, který zahrnoval předvedení kočkové stříkačky hasičů z Dolních Redic či přehlídku dobových kostýmů z počátku století. K tomu město zajistilo hudební doprovod. Již zmiňovaný autobus pak zajistil jízdu po trase příbřežní kopírující dnes již zrušenou trať z Hrochova Týnce do Chrásti u Chrudimi. Vyvrcholením oslav pak byl souběžný rozjezd parního vlaku v čele s lokomotivou 423.009 a motorovými vozy „Hurvínek“ z Chrudimi směrem na Chrudim město a Medlešice.

Martin Hájek

## První veřejná jízda parní lokomotivy 414.096

Sobota 19. 10. 2019 se stala významným dnem pro železniční nostalgii v Česku. Po opravě, která probíhala několik let, byla nasazena na dva páry zvl. vlaků z Lužné u Rakovníka do Kolečovic parní lokomotiva 414.096 „Heligon“, vyrobená ve Vídni v roce 1906.

rozšířila sbírku parních lokomotiv, a po malých krůčcích se začala renovovat. V čele soupravy vozů Ci a služebního vozu D si jízdy těchto vlaků v nádherné zbarvené podzimní přírodě na malebné chmelařské lokálce nenechaly ujít řady našich i zahraničních příznivců železnice.

Parní lokomotiva byla odstavena z pravidelného provozu v červnu roku 1967 v LD České Budějovice, poté byla umístěna na pomník v ŽOS České Velenice. Na jaře 2014 byla převezena do ČD Muzea Lužná u Rakovníka, kde

Cestující si mohli na konečné v Kolečovicích kromě návštěvy muzea ČD v Lužné u Rakovníka prohlédnout i nově opravenou sušárnu chmelle.

Vít Mareš



Parní vlak v čele s parní lokomotivou 414.096 „Heligon“ odjíždí z Krupé po „Kolečovce“ směrem do Kolečovic.

## Modeláři FISAIC absolvovali úspěšnou Mezinárodní výstavu v Sedanu

Ve dnech 11. – 13. října 2019 uspořádal francouzský zemský svaz UAICF výroční mezinárodní výstavu interoperabilních modulů junior FISAIC u příležitosti modelářské výstavy RAMMA 2019 na ploše 6000 m<sup>2</sup> ve městě Sedan v Ardenách. Na výstavě byla sestavena síť 30 modulů junioru měřítka 1:87 (H0) s premiérovým digitálním

provozem, který umožnil provoz více individuálně ovládaných vlaků na trati a přidal atraktivní ozvučení nasazených hnacích vozidel. Na výstavě se aktivně podíleli Češi, Francouzi, Maďaři a Němci. U příležitosti mezinárodní modelářské výstavy proběhlo již 19. jednání mezinárodní technické komise FISAIC pro železniční



Modeláři FISAIC na Mezinárodní výstavě v Sedanu.

dědictví a železniční modelářství, které od roku 2010 předsedá Český zemský svaz FISAIC. Jednáni komise se poprvé zúčastnili železničáři z Belgie. Výstava a jednání komise se zúčastnilo 45 delegátů z národních železničních podniků včetně generálního prezidenta FISAIC pana Philippe Rouche a prezidenta UAICF pana Ghislaina Heineny.

V rámci doprovodného programu delegáti navštívili atraktivní muzejní železnici CFV3V v neďalekém belgickém městě Mariembourg s jízdou dieselovým motorovým vozem ex-SNCF „Picasso“ řady NANCY XBD 3998 z roku 1952, kterýs motorem Renaulto výkonu 300 koní v provozu dosahoval rychlosti až 120 km/h. Cílem byla stanice Treignes muzejní expozici a opravárenskou halou. Zatímco dráha je v muzejním provozu od roku 1973, muzeum v Treignes bylo otevřeno v roce 1994.

Pofadatelé z UAICF dále nabídli návštěvu zdařilé expozice Muzea války a míru v Ardenách v obci Novion-Porcien. Muzeum přibližuje historii regionu francouzských Arden od porážky francouzského krále u Sedanu v roce 1870 až po válečné operace druhé světové války do roku 1945.

-rš-

Více na [www.osz.org](http://www.osz.org).

## Vlaky plné prózy i poezie vyrazily na trať ke čtenářům

Již po šesté se sešli ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží autoři, jejichž múza voní dávkami a zní pravidelným rytmem rychlých kol železničních vozidel, aby společně vypravili Vlak plný prózy a Vlak plný poezie. Nejednalo se o vlak tvořený lokomotivou a vagony, ale o další díl antologie Literátů na trati, a právě zmíněné vlaky byly podtitulem dvou nových knih.

Hned v úvodu připomněl František Tyšar, který akci moderoval, že ne všichni autoři se mohli dnešní slavnosti zúčastnit. Pět z nich – Ladislav Koliáš, František Šmerha, Richard Uher, Jaroslav Vorlíček a Zdeněk Zemlička se křtu svých textů nedožili. Na uctění jejich památky byla držena minuta ticha, kterou jsme mimo jiné věnovali také Karlu Gottovi, který měl k železnici velmi hezký vztah.

Z Literátů na trati se stala tradice. Tradice, která se dostává do povědomí nejen v Čechách,

ale ve vlacích potkávají tisíce příběhů, které se odrážejí v jejich literární tvorbě. Mnozí z nich již mají za sebou řadu knižních titulů a ocenění. Jiní si své místo v literárním světě teprve budují. Na stránkách se střídají autoři mladí i starší. České autory doplnili i kolegové ze Slovenska, Německa a Švédska. Jména všech zazněla a ti, kteří byli přítomni v sále, povstali, případně pozdravili přítomné. Zaznělo také jméno Bohuslava Fultnera, který není spoluautorem textu, ale již druhým rokem vytváří ilustrace pro obálky knih.

Po přečtení krátkých ukázek z obou knih a představení autorů se ujal slova předseda Odborového sdružení železničářů Mgr. Martin Malý. Vyzdvihl význam železniční literární tvorby a poděkoval autorům za práci, která přispívá k propagaci železniční dopravy. Následoval křest knih, u kterého předseda OSŽ doplnili zástupci literární skupiny FISAIC – Jarmila Šmerhová, František Tyšar a Josef Schrötter. Knihy pokropili kapkami šampaňského a provedli jejich symbolickou výpravu na cestu ke čtenářům výpravkou. Pro případ její poruchy také závaznými slovy: „Literátů na trati VI z Vládního salonku Praha hl. n. mezi čtenáře odjezd!“

Následovalo společné foto autorů a malé pohoštění, které pro účastníky připravilo Odborové sdružení železničářů. Při něm probíhaly rozhovory, diskutovalo se, byla navázána nová literární přátelství, autoři rozdali desítky podpisů do knih

vyhlášen další ročník, tentokrát s podtitulem „Poezie/próza ve znamení okřídleného kola“. Informace naleznete na této straně Obzoru a také na stránkách <http://fisaic-1.blog.cz>. -FJB-



Na snímku zleva Josef Schrötter, Jarmila Šmerhová, Martin Malý a František Tyšar.

na Moravě a na Slovensku, ale i za hranicemi. O loňských knihách psaly noviny i v Bavorsku, kde jsme je představili v rámci mezinárodního literárního festivalu, připojují se k nám noví a nové autoři. Stejně jako v loňském roce jsou knihy dvě. A stejně jako v minulosti stála u jejich zrodu Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC), která projekt zajišťuje. V knize poezie se letos sešlo 62 autorů, v knize prózy 69! Někteří z nich jsou železničáři a vlaky patří neodmyslitelně k jejich pravidelnému životnímu rytmu. Jiní obdivují dokonalou techniku velkých strojů. Další prostě jen milují vůni dýmek a cestování. Někteří jezdí vlakem denně, jiní si cestování užívají jako sváteční chvíle. Všichni

moničích čerstvoutiskářskou barvou. K tomu zněly písničky v podání divadelně-hudební formace Rehečské kvarteto. Dobrou náladu a chuť do dalšího psaní si účastníci odváželi do všech koutů naší vlasti.

Nebyli jste mezi nimi? Nevadí! Již nyní byl vyhlášen další ročník, tentokrát s podtitulem „Poezie/próza ve znamení okřídleného kola“. Informace naleznete na této straně Obzoru a také na stránkách <http://fisaic-1.blog.cz>. -FJB-

**Předplatné Obzoru**  
tel. 737 275 079  
[marie.bartova@osz.org](mailto:marie.bartova@osz.org)

## Orientační pochod pro seniory

OSŽ Ostrava hl. n. uspořádalo již po jedné orientální pochod pro seniory, tentokrát opět v Bělském lese u Ostravy. Senioři se sešli dne 3. 10., aby si v pěkném podzimním počasí poměřili svoje síly a také znalosti. Nejstarším účastníkem byl Albin Koloczek, který, i když oslavil již 85. narozeniny, pochodoval v lesním porostu jako mladík a dokonce se umístil na 2. místě.

Poděkování patří Ing. Josefu Jureníkovi, který připravuje orientační trasy v okolí Ostravy nejen pro naše seniory, a to jak v Bělském lese, ale i na Landeku, v Klímkově a na Kamenci. Svoji spolupráci nabídli seniorům města a také pracuje s dětmi a snaží se nadchnout pro tento druh zájmové činnosti mladé lidi. Sám se rovněž aktivně účastní orientačních závodů, a to nejen v naší republice. Letos se účastnil závodů OB v Chuchelné

Moudrost pro tento den  
Ve smutku si vystačíme i sami se sebou. Ale když chceme prožít plně štěstí, musíme se o něj s někým podělit.  
Mark Twain, americký spisovatel a novinář, (1835 – 1910)

## Přátelům historie dopravy

Rád bych Vás pozval na listopadové přednášky cyklu seminářů Historie dopravy, které se konají na Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera v Praze na Florenci, ul. Pod Vítěznou 2, páté poschodí.

Přednášku „Výroba parních lokomotiv v Československu po roce 1918 II“ proslaví Jiří Kulhánek (bývalý předseda a nyní čestný předseda Pardubického spolku historie železniční dopravy) v úterý 12. listopadu od 15.00 h. Přednášku „Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky“ proslaví Ing. Jaroslav Grim (předseda Muzejní rady Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové) v úterý 19. listopadu od 15.00 h.

Přednášku „20 let Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka“ proslaví Ing. František Kaplan (působí v Depu historických vozidel Lužné u Rakovníka) v úterý 26. listopadu od 15.00 h. Účast na seminářích je bezplatná, pozvete své přátele a známé. Těším se na setkání s Vámi.  
Vlastislav Mojžíš

## Nová kniha o železnici z dílny členů FISAIC

Dne 18. listopadu přijde na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner „Svět rychlých vlaků“. Oba jsou členy OSŽ a jsou ve skupině výtvarníků a Literátů na trati FISAIC. Je to již jejich šestá kniha. Kniha jsou tvořeny populárně naučnou formou a je o ně velký zájem. Jsou k dostání u knihkučů nebo na e-shopu [www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz).

O čem kniha je? V knize se dozvíte, jak se železnice snažila zvýšit rychlost svých lokomotiv, zejména v době po nástupu automobilové veřejné dopravy. Potřebovala přivést zpět na železnici cestující. Stejněmu problému čelila železnice po druhé světové válce, kdy došlo k rozvoji osobní letecké dopravy. A tak se zrodily vysokorychlostní tratě a vlaky. V současnosti dosahují moderní supervlaky rychlosti 400 km/h i více, těmto vlakům se říká „letadla bez křídla“.

Čtivou formou Ing. Josef Schrötter seznamuje čtenáře s historií honby za rychlostí na železnici, nechybí řada technických zajímavostí a samozřejmě krásné ilustrace Bohuslava Fultnera.

-er-



Potřebné přípravy před startem.

## Výlet seniorů OSŽ Liberec

Výbor seniorů OSŽ Liberec pořádá každý rok pro své členy na jaře a na podzim výlet do zajímavých míst v okolí. Letošní podzimní výlet byl do Kořenova. Zde jsme navštívili muzeum ozubnicové dráhy a unikátní kamennou lokomotivní výtopnu, která sloužila jako zázemí pro lokomotivy na ozubnicové dráze od začátku provozu v roce 1902 až do ledna 1987, kdy se povážou sněhu zřítla střecha. Výtopna v Koře-

nově byla po opravě otevřena v roce 2016. S historií výtopny nás velmi obsáhle seznámil pan V. Mrázek a mohli jsme si prohlédnout ozubnicovou lokomotivu, motorové vozy a další historické exponáty. V muzeu jsme si mohli zavzpomínat na dávné časy, kdy jsme na železnici začínali pracovat a prohlédnout si dobové fotografie a exponáty. Počasí nám přálo a věřím, že byla s výletem celková spokojenost. Jaroslav Ševčík



Senioři OSŽ Liberec navštívili unikátní kamennou výtopnu v Kořenově.

**OBZOR**  
WWW.OSZ.ORG

OVydává 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), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Webová stránka OSŽ: [www.osz.org](http://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., Odstěpným 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