

## Z aktuálních událostí

V pondělí 18. 12. 2017 byla ve společnosti **CD Cargo, a. s.**, podepsána kolektivní smlouva na rok 2018. Výsledkem je oboustranný kompromis s nově stanovenou výší tarifních stupňů. Bylo dohodnuto, že zaměstnancům bude vyplacena odměna za očekávaný hospodářský výsledek roku 2017, a to se mzdou za měsíc prosinec 2017. Zároveň došlo ke zvýšení benefitů v návaznosti na růst reálných cen některých služeb, např. u stravného či u dopravy na pracoviště v pozdních nočních hodinách apod.

Vedení akciové společnosti **České dráhy** dne 21. 12. 2017 po dlouhém a neobvykle náročném kolektivním vyjednávání uzavřelo se zástupci všech deseti odborových sdružení působících ve společnosti Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2018. Zaměstnancům zůstano zachovány dosavadní benefity a dojde k mírnému růstu tarifních mezd. U většiny tarifních tříd, tedy například v profesích strojevodců, vozmistrů, posunovačů nebo průvodců, vzrostou mzdy o 4,5 procenta. U tarifních tříd, ve kterých jsou zařazeni administrativní pracovníci, pak bude růst mezd o 2 procenta. Zároveň

bylo rozhodnuto, že v lednové výplatě bude zaměstnancům vyplacena jednorázová mimořádná odměna ve výši 6000 korun.

Kolektivní vyjednávání o podobě Podnikové kolektivní smlouvy **Správy železniční dopravní cesty**, státní organizace, po 31. 12. 2017, které se konalo 27. 12. 2017 v sídle zaměstnavatele za účasti generálního ředitele Ing. Pavla Surého, podpisem kolektivní smlouvy neskončilo. Generální ředitel SŽDC podepsal Opatření generálního ředitele pro postup zaměstnavatele při nesjednání podnikové kolektivní smlouvy na období po 31. 12. 2017, účinnost tohoto Opatření je od 1. 1. 2018 a bude v platnosti do data případného sjednání nové podnikové kolektivní smlouvy. Další jednání proběhne 16. ledna 2018 v sídle zaměstnavatele. -red-

Aktuální informace  
z kolektivního jednání na SŽDC  
najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org)

## Setkání dopisovatelů s redakcí Obzoru přineslo mnohé podnětné názory

Pozvání šéfredaktora Obzoru Michaela Mareše k předvánočnímu setkání dopisovatelů Obzoru s redakcí využilo dvacet pět spolupracovníků redakce, kteří pravidelně či občas napíší do Obzoru své postřehy, náměty a nápady z dění, týkajícího se železnice a OSŽ. Setkání se uskutečnilo v pondělí 18. prosince v zasedací místnosti OSŽ v Praze-Vyšochanech. Ve tříhodinové besedě, které se v závěru zúčastnil i předseda OSŽ Martin Malý, vyjádřili přítomní dopisovatelé své názory a připomínky k obsahové i technické stránce časopisu Obzor a navrhli i některé možné změny v jeho obsahu.

V úvodu přivítal Michael Mareš všechny přítomné, přiblížil ve stručnosti poslední události týkající se redakce Obzoru, především stěhování z původního sídla redakce na pražském hlavním nádraží do sídla OSŽ ve Vyšochanech. Představil současné členy redakce a informoval o záměru přijmout nového redaktora, což je jeden z úkolů VII. sjezdu OSŽ. Poděkoval všem dopisovatelům za jejich úsilí a snahu v jejich práci pro Obzor. „Velice si vážíme vaší práce a určitě si všichni přejeme, aby naše vzájemná spolupráce přinášela co největší užitek,“

ální přehlednost“, pokud se týká obsahové stránky, omezil by podle svých slov příliš velký prostor, věnovaný nostalgii. „Mnoha mladým vzpomínání na staré zašlé časy na železnici již moc neříká,“ domnívá se Patrák, který věkově reprezentuje právě onu mladou generaci. Jarmila Šmerhová by zase uvítala, aby byli v Obzoru více představeni ti, kteří se věnují různým oborům činnosti ve volném čase železničářů. „V mezinárodní federaci pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC) aktivně působí více než tři stovky železničářů, a bylo by dobré jejich práci pro FISAIC více přiblížit.“ Miroslav Gloss se zamyslel nad možností, zda by v Obzoru pravidelně zveřejňované právní poradny nemohly vycházet více z praxe, přičemž by „...právníci odpovídali na dotazy členů OSŽ, které se týkají konkrétních problémů v pracovní právní oblasti“. Jeho slova podpořili i další z přítomných názorem, že suchá právníka řeč je pro mnohé čtenáře málo záživná. Roman Štěrba poukázal na současnou situaci otevírání železničního trhu, o níž by měl Obzor více informovat, neboť „mnoho lidí dnes netuší, co všechno přinese čtvrtý železniční balíček a jak dalece zasáhne nová technika a modernizace do života železničních zaměstnanců“. Tento názor podpořil i Martin Kubík a další přítomní. Vít Mareš ocenil reportáže z pracovišť, Jiří Vlašánek poukázal na některé kritické reportáže na 4. straně Obzoru, které by se hodily spíše do rubriky „Názory“. Dopisovatelé Obzoru se vyjádřili i k webovým stránkám Obzoru a téměř jednohlasně se přiklonili k názoru, že je nutné zachovat Obzor v tištěné formě. „Ne každý se dokáže orientovat v počítačové technice, pro někoho je obtížné se k informacím na webu dostat,“ vyjádřil svůj názor Robert Koutný.

Závěru jednání se zúčastnil předseda OSŽ Martin Malý, který vysvětlil mimo jiné svůj postoj k dálkovému řízení provozu a zdůraznil, že při všech jednáních mu jde především o zájmy zaměstnanců; vyjádřil se i k liberalizaci na železnici, přičemž zdůraznil: „Soutěž nesmí být o tom, kdo dokáže víc srazit cenu práce, v soutěžích musí být i sociální hledisko a v tom bude hlavní role odborů.“ Názorů a námětů bylo samozřejmě daleko více, přítomní dopisovatelé se neubránili ani kritice, týkající se dění na železnici a postoje některých jejich vedoucích představitelů. Jak v závěru shrnul Michael Mareš: „...pro redakci jsou podněty dopisovatelů a spolupracovníků velmi cenné a v rámci možnosti se budeme snažit uplatnit je v praxi.“ Dodal současně, že prostorové možnosti, jakož i periodicitu Obzoru jsou omezené, což je zčásti nahrazováno informacemi, zveřejňovanými na webových stránkách v rubrice Zpravodajství On-line OSŽ. Miroslav Čáslavský



Snímek z diskuse - hovoří Jan Hála (stojící), vedle něj Miroslav Gloss.

řekl šéfredaktor a pak již následovaly názory a náměty na současnou i budoucí podobu Obzoru.

Všichni přítomní velmi ocenili, že sjezd OSŽ rozhodl o tom, že se Obzor bude i nadále vydávat v papírové podobě, a poté se všichni postupně vyjádřili k obsahové i formální stránce Obzoru. „Důležité je, aby se více psalo o dráze z pohledu řadového cestujícího Českých drah, někdy to vypadá, že se vše dělá pro oběh lokomotiv, ne pro cestující,“ řekl v úvodu dopisovatel Petr Rádl. Jeho slova doplnil Antonín Minařík názorem, že „...grafikon vlakové dopravy není možné dělat od zeleného stolu“. Vít Patrák ocenil grafickou stránku Obzoru a „ide-



Úvod zasedání patřil vedoucímu redaktorovi Obzoru Michaelu Marešovi (stojící).



Ještě dva roky potrvá celková rekonstrukce Negrelliho viaduktu v Praze, která přispěje k zachování této významné technické a kulturní památky. Do té doby bude fungovat i provizorní zastávka Praha-Bubny Vitavská nedaleko stejnojmenné stanice metra trasy C. Na snímku Michaela Mareše rychlík 1224 z Prahy do Rakovníka.

## Osobní hromadnou dopravu začíná trápit nedostatek zaměstnanců

Cestující v městské hromadné dopravě v Praze pocítí první dva týdny v lednu omezení spojů, hlavním důvodem je nedostatek řidičů tramvají, autobusů i metra. Týkat se to má jen pražské dopravy, příměstské ani školní linky omezeny nebudou, ujišťoval Pražany Filip Drápal, mluvčí ROPIDu. Ale i ty (konkrétně šlo o příměstské autobusové spoje provozované společností Arriva) se o Vánocích potýkaly s nedostatkem řidičů, prý z důvodu nemocnosti.

Nedostatek zaměstnanců začíná vážně trápit osobní hromadnou dopravu – ať už autobusovou, městskou či železniční. Zatím jsem ale nezaznamenal, že by České dráhy omezovaly (a tak masivně) počet spojů kvůli nedostatku lidí. „České dráhy disponují dostatečným počtem strojevodců k tomu, aby zajistily sjednané výkony,“ potvrzuje Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah s tím, že neví o tom, že by České dráhy kdykoliv předtím v podobně velkém rozsahu provoz omezovaly. „Ale

vím, že k podobné situaci, tedy k tak velkému omezení dopravy a na tak dlouhou dobu a snad i opakovaně a v různých regionech, již došlo například v sousedním Německu. Týkalo se to ale také hodné řízení provozu,“ uvedl a dodal: „Přesto stále platí, že zájemci o profesí strojevodců jsou u Českých drah vítáni a mají v naší společnosti jistou budoucnost.“

Pražské dopravní podniky omezení odůvodňují množstvím přesčasů, které řidiči MHD v loňském roce měli. K tomu Petr Štáhlavský dodává: „Instituce práce přesčas je využíván dle potřeby a vždy tak, aby byla zajištěna bezpečnost osobní dopravy a vždy v souladu s normami určujícími pracovní dobu v železniční dopravě.“

Nedostatek zaměstnanců začíná být skutečně alarmující: Slováci a Poláci už dávno „došli“, už nejsou ani Bulhaři, Maďaři či Rumuni, a tak mnohé firmy zkouší Moldavany, Srby, ale i Španěly, protože ti mají stále vysokou

nezaměstnanost. V době, kdy se naše ekonomika dostala na hranici plné zaměstnanosti, je nedostatek lidí cítit ještě více. „Firmy i celé Česko začíná nedostatek lidí doslova brzdit, některé profese už podniky neseženou vůbec, ať už nabídnou prakticky jakoukoliv mzdu,“ upozornily nedávno Lidové noviny.

Řešením situace je „přesluhování“, lidé odcházejí od chodu do penze. Navíc doba, po kterou lidé v Česku pobírají důchod, se prodlužuje. Předčasný odchod do důchodu volí méně lidí než dříve. Roli v tom hraje i to, že se jim významně snížila výše důchodu. Naproti tomu čím dál více seniorů v práci přesluhuje. Firmy je i více poptávají, protože na trhu chybějí pracovní síly. Do předčasného důchodu se loni přihlásilo jen 27 682 lidí, píše Právo. Podle mluvčí České správy sociálního zabezpečení (ČSSZ) Jany Buraňové chodí předčasně do důchodu hlavně ti, kteří ztratili zaměstnání bez vyhlídky na získání nové práce.

(Pokračování na straně 2)

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Díky znalosti poměrů v SŽDC snad budu moci svým dílem přispět k řešení situace účinněji.“

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM**,  
předsedou OSŽ

Na úvod rozhovoru budu tak trochu škodolibý a zeptám se na vaše pocity v souvislosti s děním v SŽDC. Skoro se mi v narážce na neuzavřenou kolektivní smlouvu v SŽDC chce říct: to vám ten nový rok „pěkně“ začal. Hned první dny a týdny ve funkci předsedy OSŽ totiž musíte řešit problémy ve vaší „domovské“ organizaci. Vypadá to jako neschvalný, abyste ten rozjezd neměl tak úplně snadný, nebo se mýlím? Cítíte to také tak? A propos: v posledním loňském Obzoru zmínil Petr Štěpánek i možnost vyhlášení stávk, je tato hrozba stále aktuální?

Ze skutečnosti, že u největšího zaměstnavatele na železnici ještě nemáme uzavřenou Podnikovou kolektivní smlouvu (PKS) na rok 2018, pochopitelně žádnou radost nemám. Na druhé straně ale fakt, že se jedná právě o moji „domovskou“ SŽDC, vnímám spíše pozitivně, neboť vzhledem k přesnější znalosti poměrů v této organizaci snad budu moci svým dílem přispět k řešení této situace účinněji, než by tomu bylo za obdobných okolností u jiného zaměstnavatele. Pokud se ptáte na úvahy o zahájení přípravy na stávku, tak vzhledem k tomu, že kolektivní vyjednávání i nadále pokračuje, není tato varianta dalšího postupu aktuálně na pořadu dne.

Nadcházející rok 2018 by měl být především rokem co nejlepší každodenní práce ve prospěch všech členů OSŽ, to jste mimo jiné řekl ve svém novoročním projevu na webu OSŽ. Můžete konkretizovat, přiblížit, co jste tím myslel? Na co budete ve své funkci klást největší důraz? Mimořádně, chystáte nějaké „čistky“ nebo personální změny na ústředí OSŽ?

Měl jsem tím na mysli především prostý fakt, že v letošním roce nebude nutné se tolik věnovat různým organizačním záležitostem, které si v loňském roce vyžádala příprava volebních konferencí, sjezdu apod., a o to více bude možné se věnovat našim trvalým hlavním úkolům, tj. udržení a dalšímu zlepšování mzdových a pracovních podmínek u zaměstnavatelů v působnosti OSŽ. Navíc bych snad možná jen připomněl myšlenku, o které jsem hovořil už na sjezdu, že totiž kromě dosud sledovaných priorit bude také třeba se více zaměřit na trvalou a srozumitelnou prezentaci výhod členství v OSŽ a také více usilovat o další rozšiřování jejich stávající škály. Domnívám se totiž, že pro budoucnost OSŽ je velmi důležité, aby se mezi členy nevytvářel pocit, že ze svého výdělků přispívají na věci prospěšné všem zaměstnancům větším dílem, než na ochranu svých vlast-



ních zájmů či potřeb. A pokud se týká poslední části vaší otázky, tak žádné „čistky“ nebo personální změny na ústředí OSŽ nechystám. Domnívám se naopak, že stávajícím zaměstnancům je třeba dát pocit jistoty, že s nimi OSŽ i nadále počítá, neboť jenom v takové atmosféře od nich můžeme očekávat nejen standardní pracovní výkon, ale také aktivní zájem, celkově pozitivní přístup k práci a ochotu udělat mnohdy leccos dobrovolně nad rámec svých povinností.

(Pokračování na straně 2)



# „Díky znalosti poměrů v SŽDC snad budu moci svým dílem přispět k řešení situace účinněji.“

(Pokračování ze str. 1)

Když jsem četl vaše novoroční poselství (cituji: „chtěl bych také popřát dostatek nadhledu a odolnosti, aby se funkcionáři dokázali vyrovnat s mnohdy velmi agresivní a vulgární kritikou od převážně anonymních diskutérů na různých diskusních fórech, kteří sice většinou nemají dostatek osobní odvahy a vůle svým jménem zkusit skutečně něco prosadit, zato však z bezpečí své anonymity nemilosrdně kritizují ty, kteří se o něco pozitivního svým jménem a na svoji odpovědnost pokoušejí.“), napadlo mě se vás zeptat, jaký je váš názor na otevřenou internetovou diskusi, kterou zatím na webu OSŽ nemáme: **jsste pro, nebo proti?**

Domnívám se, že otevřená internetová diskuse na webových stránkách má svá pozitiva i negativa. Mezi pozitiva bych určitě zařadil například určitou časovou úsporu. Na rozdíl od dosavadního stavu by totiž potom nebylo třeba opakovaně odpovídat mnoha jednotlivým tazatelům na často velmi podobné dotazy. Jako určitě negativum naopak vnímám skutečnost, že taková otevřená diskuse samozřejmě umožní detailní náhled do odborářské a železničářské kuchyně prakticky komukoliv, tedy včetně lidí, kteří třeba železničím odborářům zrovna příliš nefandí a načerpané informace z veřejné výměny názorů budou moci různými způsoby používat proti nám. I při vědomí tohoto rizika však odpovídám na vaši otázku ANO, jsem pro otevřenou internetovou diskusi. Podmínkou však je, že příspěvky nebudou anonymní, protože jsem přesvědčen, že vědomí odpovědnosti za své výroky před kolegy, novináři či veřejností

obecně, by mělo napomoci tomu, aby taková diskuse měla seriózní charakter.

**Možná by nebylo na škodu čtenářům a členům OSŽ zopakovat, komu všemu „velíte“, tedy kolik máte pod sebou funkcionářů, základních organizací, členů. Co od nich v příštím roce očekáváte?**

Tedy předně několik čísel. OSŽ má aktuálně přes 37 tisíc členů, z nichž přes 25 tisíc je v aktivním zaměstnaneckém poměru. OSŽ se skládá z 284 základních organizací a působí u 32 zaměstnavatelských subjektů. Při centrále OSŽ působí 4 odborná oddělení, vedení tří podnikových výborů a NeRV (Nedrážní republikový výbor), kancelář předsedy, zázemí a. s., Pacifik, kancelář USIC a redakce Obzor. A co od nich očekáváte? Asi to samé, co oni ode mne. Tedy co nejlepší práci ve prospěch členů OSŽ.

**A na závěr se zeptám, co byste našim čtenářům a vůbec členům OSŽ popřál.**

Chtl bych všem popřát především pevné zdraví a dobré rodinné zázemí, neboť to jsou věci v životě jednoznačně nejdůležitější. A dále bych vám všem přál také co nejlepší mezilidské vztahy na pracovištích, což je nezbytným předpokladem pro to, abychom do práce chodili rádi a aby nám práce přinášela nejen obživu, ale také pocit užitečnosti, uznání a celkové životní spokojenosti. No a samozřejmě bych popřál také prosperitu našim zaměstnavatelům, která je nezbytným předpokladem pro zvyšování mezd a další zlepšování pracovních podmínek.

Michael Mareš

## Osobní hromadnou dopravu začíná trápit nedostatek zaměstnanců

(Pokračování ze str. 1)

V průměru se od roku 2000 prodloužila doba pobírání penze o čtyři roky – z 20 na 24 let (v roce 1970 byli lidé v důchodu průměrně 11 let!). Ženy v penzi zůstávají průměrně 27 let a 7 měsíců, muži 19 let a měsíc, vyplývá z nové ročenky, kterou zveřejnila Česká správa sociálního zabezpečení.

Život v Česku se postupně prodlužuje. Očekávaná doba dožití podle Českého statistického úřadu v roce 2016 činila u mužů 76,2 roku a u žen 82,1 roku (v roce 1970 byla doba dožití

mužů podle statistik 66 let a žen 73 let. Jak vyplývá z údajů Českého statistického úřadu i Eurostatu, lidé v Česku mají šanci žít déle než například obyvatelé Slovenska.

Česká společnost ale také více než ta slovenská zestárá. Zatímco průměrnému obyvateli ČR je 42 let, ten slovenský je zhruba o rok a osm měsíců mladší. Česko mělo ke konci června (2017) 10,54 milionu obyvatel, Slovensko 5,44 milionu. Češi tvoří asi 2 % obyvatel EU, Slováci 1 %.

Michael Mareš

### PŘEDSTAVUJEME

## Stanislav Hlouch:

### „Všichni jsme na jedné lodi, jeden na druhém jsme závislí a to bychom měli mít neustále na paměti.“

Mezi šesti novými členy Ústředí OSŽ, kteří byli zvoleni na VII. Sjezdu OSŽ v Ostravě, je i Stanislav Hlouch, neuvolněný předseda ZV OSŽ SSSZ Brno. Na Správě sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT) na OR Brno je zaměstnán jako vedoucí provozu infrastruktury. „Na dráze jsem začínal po vojné v roce 2003 po maturitě v oboru mechanik sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, na železničním

A co by Stanislav Hlouch jako člen Ú OSŽ rád změnil, či prosadil? „Především bych chtěl přispět k tomu, aby dosavadní stále ještě přetrvávající animozita mezi řízením provozu a infrastrukturou ustoupila do pozadí, a abychom se společně věnovali prosazování lepších podmínek pracovních i platových pro všechny zaměstnance SŽDC. Všichni jsme na jedné lodi, jeden na druhém jsme závislí a to bychom měli mít neustále na paměti“, říká Stanislav Hlouch přesvědčeně. Trápí ho stále ještě nízké nástupní platy, které nelákají nové lidi do provozu infrastruktury, konkrétně do funkcí návěštních techniků a dozorců. „Co to dnes je 17 tisíc korun nástupního platu za odpovědnou práci, nutnosti znalosti spousty předpisů a držení domácí pohotovosti včetně víkendů?“ táže se nový člen Ústředí, přičemž oceňuje současnou snahu vedení SŽDC přilákat lidi do zaměstnání na železniční náborových příspěvků.

Pokud se týká kolektivního vyjednávání pro rok 2018, oceňuje Stanislav Hlouch úsilí kolektivních vyjednávačů, kteří se krok za krokem snaží o zlepšení pracovních i mzdových podmínek zaměstnanců jako infrastruktury, tak řízení provozu. „Zvláště v mzdové oblasti je nutné provádět žádoucí změny, ať již se to týká platových tříd, či příplatků, jakož i vyzpomenuých náborových příspěvků.“ oceňuje úsilí kolektivních vyjednávačů o navýšení platu. Jak dále dodává, stále je co zlepšovat a o co usilovat – zvýšení stravného, příplatků za pohotovost, valorizace odměn za pracovní a životní výroci, rozšíření počtu profesí s nárokem na KOP, a samozřejmě dostatečné navýšení tarifních mezd (optimální by bylo o 15 %). „Zaměstnanci v infrastruktuře začínají dávat výpovědi (je jich málo a slouží hodně pohotovosti). Početné máme stav sice naplněn – za poslední dva roky nastoupilo hodně nových zaměstnanců – ti však dosud nemají potřebné zkoušky a dostatek zkušeností, aby mohli sloužit pohotovosti. Z toho zákonitě plyne menší počet zaměstnanců na pohotovost, jejich vyšší zatížení a obtížné dodržování nepřetržitého odpočinku mezi směnami a nepřetržitého odpočinku v týdu.“ konstatuje Stanislav Hlouch závěrem.

Miroslav Čáslavský



učilišti v Brně. V průběhu tohoto studia však bylo železniční učiliště v Brně zrušeno, takže jsem studium dokončil na SOU spojů,“ přibližuje situaci, která v oblasti učňovského školství na železnici – jeho praktické neexistenci – stále trvá. „Dnes jsou do našeho oboru přijímáni vyučenci z oboru všeobecné elektro, na dráze však musejí procházet složitým zácvikem,“ dodává.

Do OSŽ vstoupil Stanislav Hlouch hned při nástupu do zaměstnání, po deseti letech členství byl zvolen do funkce předsedy ZV OSŽ SSSZ Brno, poté, co do důchodu odešel tehdejší předseda Adolf Kronowetter. Díky jeho zaujetí pro práci v odborech se mu podařilo zvýšit mateřskou členskou základnu z původních 90 na současných 120 lidí. Je členem Sekce 14, Republikové rady infrastruktury (RRI) a členem Výboru OSŽ na OR Brno, který ho také navrhnul jako kandidáta do Ústředí OSŽ poté, co dosavadní člen Ústředí OSŽ Jaroslav Zajícek již do této funkce nekandidoval.



Nádražní budova v žst. Břeclav bude propojena se sousedícím autobusovým nádražím.

### NAVŠTÍVILI JSME

## Středisko vlakových čet Břeclav

Středisko vlakových čet (SVČ) v Břeclavi spadá organizačně pod zdejší osobní stanici (OS). Ta čítá celkem 320 zaměstnanců vlakových čet a osobních pokladnic. Kromě samotné Břeclavi patří pod osobní stanici ještě přílehlé železniční stanice na trati Břeclav – Znojmo, na koridorové trati do Přerova pak stanice až po Moravský Písek zastávka, Hodonínsko a Veselko. Břeclavští komandující řídí i vlakové čty z bývalých SVČ Znojmo a Veselí nad Moravou. Zde všude komandující z Břeclavi mají zaměstnance, které řídí. „Samotné břeclavské středisko vlakových čet (SVČ) čítá více než 150 lidí, takže počtem se řadí na přední místo v republice,“ říká předseda zdejší ZO OSŽ Karel Tomeček. Jak dále dodává, zdejší vlakové čty doprovázejí mimo jiné také v současnosti nejmodernější vlakové soupravy ČD, jimiž jsou railjety, které jezdí na trati mezi Prahou, Pardubicemi, Brnem, Břeclaví a dále do Rakouska. „V tomto turnuse je zařazeno zhruba 30 lidí, kteří museli projít výběrovým řízením, stejným jako je předepsáno například pro vlaky SC – Pendolino.“ Podle dalších slov předsedy Tomečka předpokládá zařazení do tohoto turnusu kromě vzorného vystupování vůči cestujícím a perfektní znalosti předpisů také znalost cizích jazyků, zpravidla němčiny a angličtiny.

Kromě výše zmíněného turnusu jezdí břeclavské vlakové čty také na vlacích EC a IC na rami Břeclav – Pardubice – Praha, Břeclav – Bohumín a také Břeclav – Bohumín – Praha, takzvaný „triangl“. Jedna „trianglová“ směna Břeclav – Praha je vlakovými četami předváděna „Moskva“, neboť při jejím absolvování najezdí v jedné směně (s přespaním v Praze) bezmála dva tisíce kilometrů, což je přibližně vzdálenost mezi Břeclaví a Moskvou. Další turnusy jsou rychlíkové a osobní, přičemž břeclavští vlakové čty a průvodčí obsluhují ramena do Znojma,

Brna, Žďáru nad Sázavou a Přerova, jakož i „lokálku“ mezi Hodonínem a Zaječím a trať z Břeclavi do Lednice.

A jaké je sociální zázemí břeclavských vlakových čet? Satny, nocležny, odpočinková místnost, WC, sponhy a kuchyňka, včetně kanceláře komanda a administrativního zázemí (přednost OS, dozorcí, supervizoři, účtárna, MTZ a personální oddělení) jsou umístěny v nové opravené budově bývalých „kasáren“, jen pár kroků od nádraží. Zdejší ZV OSŽ pronajal navíc pro zaměstnance SVČ parkoviště pro osobní auta před budovou komanda, ve sklepě budovy je pak zřízena úschovna kol, kam se vejde zhruba stovka bicyklů. „Cyklistů dojíždí z blízkého i vzdálenějšího okolí opravdu dost a úschovna kol je pro ně velice výhodná – nemusí se obávat ze ztráty svého kola,“ připomíná předseda. V současné době se do budovy komanda připravuje zavedení také sítě wifi, která umožní mimo jiné také aktualizaci „chytrých telefonů“, které vlakové čty používají. Stejně jako jiná střediska vlakových čet u Českých drah se i to břeclavské potýká s personálním nedostatkem. „Problémem jsou zejména přesčasy, které vyplývají z nemocností, čerpání dovolené a kondičních ozdravných pobytů,“ říká jeden ze zdejších komandujících Jiří Průdek. „Vedení stanice se snaží zaměstnat další lidi, ale vzhledem k charakteru této práce (turnusy, nutnost maturity a znalosti spousty stále se měnících předpisů) se to nedaří tak, jak by bylo potřeba,“ dodává.

A jak hodnotí závěrem předseda ZV OSŽ Karel Tomeček úroveň zdejších vlakových čet? „Určitě nedělají Břeclavskou ostudu, řekl bych, že patří mezi nejlepší na síti Českých drah, ať již jde o vystupování vůči cestujícím, ustrojění, znalosti předpisů a řešení mimořádných situací,“ konstatuje. Miroslav Čáslavský



V odpočinkové místnosti tráví vlakové čty čas před odjezdem vlaku.

### ZE SVĚTA

## Rakousko smí podporovat železniční nákladní dopravu

Evropská unie schválila Rakousku státní podporu železniční nákladní dopravě. V letech 2018 až 2022 smí spolková vláda poskytnout finanční podporu dopravě jednotlivých vozových zásilek, intermodální dopravě, jakož i dopravě vlečkové a to ve výši 600 mil. eur, což je ročně 120 mil. eur. Touto podporou by mělo být sníženo znevýhodnění železnice vůči silnici a to zejména při dopravě na kratší vzdálenosti. Rakousko stále „sází“ na přepravu jednotlivých vozových zásilek, proto i podporuje výstavbu vleček. Zde je k dispozici v letech 2018 až 2022 vždy 10 mil. eur ročně. Pod výstavbou se myslí nejen nové vlečky, ale také rekonstrukce a modernizace.

Z Transportweb, 7. 12. 2017, zpracoval-sh

## Stížností na veřejnou dopravu v Německu přibývá

Stížností cestujících, podaných Rozhodčí komisí pro veřejnou osobní dopravu (SOP) v roce 2017 v Německu, opět přibýlo, konstatoval 20. prosince deník Handelsblatt. Z oficiálních údajů komise k 11. prosinci vyplývá, že na provozovatele všech druhů veřejné dopravy včetně Deutsche Bahn (Německé dráhy) i na její železniční konkurenty bylo podáno celkem 14 636 stížností. Z toho jen na DB činil počet

podání 2655, což byl v porovnání s rokem 2016 nárůst o 16 procent poté, co v předchozích třech letech byl zaznamenán jejich mírný pokles. „Očekáváme, že za celý rok 2017 došlo k poklesu počtu podání nespokojených zákazníků dopravy více než 15 000,“ připustil obchodní ředitel SOP Heinz Klewe v rozhovoru pro tiskovou agenturu Deutsche Presse 19. prosince. Podle jeho názoru je tento vývoj ovlivněn především tím, že se cestující veřejnost více dozvěděla o možnostech domáhat se odškodnění za různé prohřešky provozovatelů dopravy. Navíc tato služba je bezplatná a probíhá na „vysoké juristické úrovni“. Asi třetina všech stížností se týká leteckých cest, necelá pětina železniční, malý zbytek připadá na dálkové autobusy a veřejnou příměstskou dopravu.

SOP uznává spolková vláda jako rozhodčí orgán pro dráhu, leteckou dopravu, dálkové autobusy a lodní přepravu. Z velké části jde o odškodňování zákazníků při zpoždění či výpadku letů a železničních spojů. Rozhodčích řízení se účastní zhruba 360 dopravních podniků.

Jan Hála

## Sprejeři způsobují Rakouské spolkové dráze milionové škody

Zhruba milion eur činí škody, které způsobili bezohlední sprejeři Rakouské spolkové dráze (ÖBB) v roce 2016, kdy svými „uměleckými“ výtvory „ozdobili“ železniční vagon, oznámil v deníku Der Standard 18. prosince mluvčí ÖBB

### VŠIMLI JSME SI

● **VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ** v Českých Budějovicích by se mělo dočkat obnovy. V září 2017 podepsala Správa železniční dopravní cesty smlouvu na zhotovení projektové dokumentace. Vítězem soutěže na projekt se stalo společenství Metroprojekt + Sagasta + Ateliér 8000. Jak uvedla pro Českobudějovický deník 2. 1. 2018 Kateřina Šubová, vedoucí tiskového oddělení SŽDC, předpokládány počátek samotné realizace stavby je leden 2020 a odhadovaná částka investic je přibližně 170 milionů korun. Cestující už roky kritizují rozsah poskytovaných služeb v nádraží nebo jeho vnější vzhled. Nádražím přitom projde v průměru kolem 8,5 tisíce cestujících denně. Objekt z počátku 20. století je pro řadu lidí prvním setkáním s krajskou metropolí. Budovu dříve vlastnil Česká dráha, SŽDC ji převzalo v roce 2016.



● **V ŽST. PRAHA-KRČ** se poslední dobou vykládají ucelené vlaky s volně loženým cementem z Hranic na Moravě. I těsně před Vánoci se vykládal cement, stav 21. 12. 2017 v 15.25 h. V popředí osobní vlak 9012 Relace Čerčany–Praha hl. n. Snímek Martin Kubík



● **DNE 29. 11. 2017** jsem jel vlakem přes dálkové řízenou dopravu Vráž u Berouna, kde stavební firma právě bořila střechu. Domnívám se, že jde o boření stanice (jako v spoustě jiných známých případech na síti SŽDC) mi to nedalo a jel jsem se tam za týden (6. 12. 2017) podívat znovu. Nejen k mému milému překvapení byla na bývalé výpravní budově zbrusu nová střecha. I základy se na SŽDC dějí. Na snímku je již skoro dokončená nová střecha bývalé výpravní budovy Vráž u Berouna, jako by jí nadělal sám sv. Mikuláš – 6. prosince. Snímek Martin Kubík.

● **NA TRATI 026** Týniště nad Orlicí – Broumov je po několika letech opět možno jet vlakem do Polska. Je to ale možné jenom po dobu tří letních měsíců ze stanice Meziměstí u čtyř párů vlaků a jen o víkendech. Tři páry vlaků pokračují přes stanici Mieroszow do Walbrzycha a jeden až do Wrocławu. Dopravcem je GW Train Regio, a. s. Lepší je slabý provoz než vůbec žádný.

Ve věku 88 let zemřel dne 14. prosince 2017 **Ing. Vladimír Blažek**, bývalý ministr dopravy (v letech 1975 – 1988). Po svém odchodu z ministerské funkce působil dalších 10 let na železnici. V letech 1986 – 1990 byl poslancem Federálního shromáždění ČSFR.

Dne 31. 12. 2017 zemřel ve věku nedožitých 70 let **Ing. Vladimír Honzák**, bývalý zaměstnanec OSŽ, pozdější prezident Unie železničnických zaměstnanců.

## Plánuje se středisko pro nácvik hašení vlakových požárů

Ve městě Crossen (Duryňsko) si spolková země Duryňsko pronajala nevyužívané železniční kolejnice, kde plánuje zemská hasičská záchranná služba a škola pro ochranu proti katastrofám vybudovat výcvikové středisko, kde by se nacvičovaly zásahy na hořících vlacích. Ke konci roku 2017 měla být zprovozněna první část. Jako první v Německu má zde být do konce roku 2019 vybudován 150 až 300 m dlouhý tunel, kde má být možnost nacvičovat hašení požárů vlaků v tunelech. Ročně by zde mělo být vycvičeno 400 až 500 hasičů a dalších záchranníků.

Z Bahn-Report, 5/2017, zpracoval-sh



## Psali jsme před 25 lety

### Obzor č. 1 – 11. 1. 1993

„ČSD zanikly na základě zákona“ – zní titulky článku na 1. straně, který se vrací k zasedání Federálního shromáždění ČSFR ze dne 16. 12. 1992 a cituje několik myšlenek z vystoupení místopředsedy federální vlády Antonína Baudyše. „Vzhledem k potřebě zachování sociální a právní jistoty železničářů je zvláštní důraz kladen na přechod pracovních vztahů,“ řekl A. Baudyš mimo jiné. Zákon o zániku s. o. ČSD schválilo 183 poslanců, 13 se zdrželo hlasování a nikdo nebyl proti. Obzortento zákon uveřejnil uvnitř listu v plném znění.  
Obzor dále mimo jiné informuje o zdražení lůžkových (z 50 na 80 Kč) a lehátkových (ze 30 na 50 Kč) lůžků, a také o změnách ve stravování (od 1. 1. 1993 již nebylo možné přispívat z nákladů organizace na hodnotu potraviny; příspěvky na závodní stravování ze strany organizace bylo možné poskytovat jen do výše 55 % ceny jídla). Najdeme zde také úvahy o rozdělení široko-rozchodné trati Haniska pri Košičiach – Matovce, s podtitulkem „Poslední česko-slovenská reportáž“.

### Obzor č. 2 – 18. 1. 1993

Obzor na první straně otiskuje otevřený dopis předsedy OSŽ Zdeňka Škopa vládně ČR k vývoji cen. „To, co se v těchto dnech odehrává ve

vývoji cen, nelze jinak nazvat než legální loupež. Předpokládány cenový vývoj se odvíjí ve spirále, která nemá nic společného s proklamovanými slibami ujistěním,“ uvádí se v dopise a dále je zde uvedeno, že nedojde-li k obratu ve vývoji směří šplhající cen, OSŽ použije ryze odborářské prostředky k vyhlášení nesouhlasu.

Na první straně je dále mimo jiné rozhovor s Valtr Komárkem, ekonomem a politikem, který uvedl, že pokládá vlak za nejsympatičtější způsob cestování. „Myslím si, že naše železnice při všech obrovských problémech, co má, je nesmírně cenným dědičtím. Díky předchodnímu vývoji máme snad jednu z nejhustších sítí v Evropě. Považují to něme zlatě, ale za přednost. Ovšem jestliže děláme politiku deprese, omezení domácího kapitálu, tak samozřejmě hustá železniční síť se stává luxusem a nevyhnutelně spěje ke svému ořezání na nezbytné minimum,“ řekl Valtr Komárek mimo jiné.

V čísle najdeme dále mimo jiné návrh rady předsedů služby 12 (lokomotivní hospodářství) k organizačním změnám ve struktuře OSŽ a také několik článků a reportáží ve slovenštině (připomeňme, že Obzor vycházel i po rozdělení republiky v obou jazycích a byl distribuován i na Slovensko, neboť OSŽ se rozdělilo až v květnu 1993).

## INFORMACE

### Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., od 1. ledna 2018

Informujeme držitele zaměstnančeských jízdních výhod, že byl podepsán dodatek č. 17 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahmi, a. s., a Železničnou společností Slovensko, a. s., kterým se prodlužuje platnost ustanovení dodatku č. 16 do 31. května 2018. In Kartys platnou aplikací železnič-

ní průkazka pro rok 2017 opravují jejich držitelé k cestování ve vlacích ZSSK v souladu s pokynem „Vzájemné uznávání jízdních výhod ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2017“ (č. j. 4032/2016-010, ze dne 19. 12. 2016) až do 31. května 2018. O dalších změnách budeme průběžně informovat. **Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.**

## Rekreační zařízení OSŽ ukončila loňský rok vánoční a novoroční nabídkou

OSŽ vlastní v současné době pět rekreačních zařízení – tři tříhvězdičkové hotely (Oddech, Lesní chata a Ostrý), jeden penzion (Pacifik) a jeden wellness hotel na Slovensku (Skalka). Podrobnosti o jejich nabídce jsou zveřejněny na webu OSŽ (www.rekreacesoz.cz). Protože tato rekreační zařízení jsou v provozu po celý rok, zajímalo nás, jak zde proběhly vánoční a novoroční svátky.

Přestože letošní zima je na sniž poněkud skoupá, hlásí prakticky všechna výše jmenovaná rekreační zařízení dostatek sněhu a perfektní podmínky pro sjezdáře a běžkaře. Například v hotelu Oddech (nachází se v nadmořské výšce 1100 metrů v blízkosti Pece pod Sněžkou), bylo na přelomu roku kolem šedesáti centimetrů sněhu při teplotě –3 stupňů Celsia. Podobné počasí panovalo i na Lesní chatě na pomezí Jizerských hor a Krkonoš, v penzionu Pacifik v Jeseníkách (Ramzová), jakož i v okolí šumavského hotelu Ostrý (Železná Ruda) a hotelu Skalka v Rajecových Teplicích.

A co se týká vánočních svátků? „Na vánoční pobyty máme obsazeno 80 % kapacity,“ hlásila na začátku prosince Nada Froňková z recepce hotelu Oddech, který v loňském roce (2017) „odrekroval“ bezmála pět tisíc spokojených návštěvníků. „Na Středý den návštěvníky přivítala krásná výzdoba, stromeček a tradiční středověcí večere s bramborovým salátem, kaprem a cukrovím,“ přibližuje vánoční náladu v hotelu Oddech Nada Froňková. Tento hotel je pro zimní rekreaci jako stvořený, neboť lyžařské stopy pro běžkaře a sjezdové tratě pro milovníky sjezdového lyžování se nacházejí v bezprostřední blízkosti hotelu. Také hotel Lesní chata hlásil domácí prostředí a spokojeně

návštěvníky na Vánoce a Nový rok. „Silvestrovskou atmosféru doplnila hudba a Nový rok jsme již tradičně přivítali slavnostním přípitkem. Na obloze se rozzářily ohňostroje tryskající barevnou radostí pod černooblohou. Pro naše hosty to byl určitě nezapomenutelný zážitek a chvíle plné pohody a radosti,“ popisuje přelom roku provozní hotelu Monika Dohnalová. To vše doplněno širokými možnostmi zimních sportovních aktivit až iž v nedalekém Harrachově, čehož okolí, zprůměrně relaxací v hotelu. V roce 2017 navštívilo hotel 6500 rekreatantů.

Podobnými slovy popisuje vánoční a novoroční oslavy správkyně penzionu Pacifik, který leží jen pár kroků od železniční zastávky Ramzová v Jeseníkách (celý rozhovor s Marií Bazgerovou si můžete přečíst na webu OSŽ ze dne 3. 1.). Také pro hosty hotelu Skalka a Ostrý bylo připraveno středověcími a novoroční pohostění, doplněné kulturním programem.

Osazenstvo, starající se o příjemný pobyt svých hostů v rekreačních zařízeních OSŽ, však nespí na vavřínech a pro letní sezónu připravuje celou řadu změn a překvapení. „V nejbližší době chceme vylepšení zútulnění společen-



Penzion Pacifik sloužil původně jako obecná škola.

sých prostor hotelu, spočívající především v renovaci koupelen v pokojích pro hosty a pokládce nových koberec,“ přibližuje změny Nada Froňková z hotelu Oddech. Také na Ramzové se chystá změna: „Chceme rozšířit a zpevnit plochy parkoviště, postavit přístřešek s úšchovnou kol, novou houpačku pro děti a také nové oplocení,“ hlásí Marie Bazgerová z Ramzové.

Jak vidno z tohoto stručného přehledu aktivit správců rekreačních zařízení OSŽ, jejich návštěvníky čeká pohodové a příjemné prostředí nejen v tradičních dovolenkových termínech, ale i o vánočních a novoročních svátcích.

**Miroslav Čáslavský**

## NÁZORY

### Studénka: spravedlivý rozsudek

Čtvrtek 7. prosince 2017. Pro většinu občanů běžný den. Ne tak pro několik desítek osob, scházejících se nedlouho po rozednění před nenápadnou budovou Okresního soudu v Novém Jičíně. Pro některé z nich může tento den znamenat na několik příštích let citelný zásah do života. Na tento den je totiž plánováno vyhlášení rozsudku v tzv. kauze Studénka – vyjetí vlaku EC 108 Comenius do zříceného mostu.

Od 8. 8. 2008 uplynulo 3408 dní, od zahájení soudního projednávání uplynuly 2362 dny (zdroj ČT Ostrava). Přítomní – pouze tři z deseti obžalovaných, ostatní jsou zastoupeni advokáty, pozůstali, někteří zranění i sdělovací prostředky s napětím očekávají spravedlivý rozsudek. Já rovněž. V různých internetových diskusích jsem se totiž v minulosti vyjádřil v tom smyslu, že dne 8. 8. 2018 = 10 let od nehodové události NEBU-DE existovat pravomocný rozsudek v této věci, pokud bude vůbec kdy někdo pravomocně odsouzen. Nikdy jsem sice neviděl žádnou součást spisu, žádný znalecký posudek, čerpal jsem pouze z toho, co přinášela média...

První část mé prognózy se naplnila, je z procesního hlediska technologicky nemožné zvládnout odvolací proces během necelých 8 měsíců, pokud by teoreticky bez nějakých dalších jednání odvolací soud nepotvrdil rozhodnutí soudu prvního stupně. Takže jsem zvědav na druhou část, alespoň v „prvním kole“.

V 9.15 h zahajuje předseda senátu, soudce Jaromír Pšenička, vyhlášení rozsudku „Jméno republiky“, citující základní zásadu demokratického právního řádu používanou již od dob starověkého Říma – in dubio pro reo, neboli česky „v pochybnostech v prospěch...“. Vína obžalovaného musí být totiž „nade vší pochybnost prokázána“ a navíc mezi společensky nepřijatelným jednáním obžalovaného naplňujícím skutkovou podstatu trestného činu a následkem tohoto jednání musí být „příčinná souvislost“.

„Podle § ... trestního řádu ... se zproští obžalovaný,“ moje prognóza se – alespoň v prvním kole naplňuje.

Pro většinu přítomných – mimo obžalované a jejich advokáty – šok, pro mne potvrzení předpokladu. Asi jako jeden z mála nebo dokonce – mimo vlastní aktéry obžaloby – jediný jsem s tímto rozhodnutím dávno počítal. Podrážděné reakce jsou patrné z TV zpravodajství.

Soudce Pšenička později v neformálních rozhovorech pro TV a tištěná média – nebývá to zvykem – hovořil jednoznačně, nepřávkým, desetiletému dítěti srozumitelným českým jazykem. Soud neví, proč most spadl, soudci (předseda senátu, přísedící) nejsou technici. Proč most spadl, měli zjistit znalci. Ačkoli kromě znalců jednotlivců vypracovali znalecké posudky i „právnícké osoby“, nedostalo se soudu jednoznačného důkazu. Ani znalecký týmo složený z renomovaných profesorů, docentů a odborných asistentů nedokázal určit přesnou příčinu pádu a navíc si posudky vzájemně odporovaly. To neznamená, že by byly nepravdivé nebo zkrleslé.

V jednom z posudků je – dle sdělovacích prostředků – uvedeno (volně cituji), že muselo být něco, co uvedlo podpůrnou konstrukci do pohybu. Co to bylo, ovšem znalci neví. Vyloučen byl například seizmický třes, o němž se také spekulovalo. (Konec konců strojevedoucí Jiří Šindelář těsně po nehodě uvedl, že most se začal vlnit, nezučil jako pytel brambor na zem – pozn. autora.) Proto musel soud obžalované zprostit obžaloby. Nepodařilo se prokázat, že obžalovaní na pádu mostu nesou vinu, když není zřejmé, proč most spadl.

Já si kladu otázku, již se patrně nikdo nezabýval – nikoli proč most spadl, ale proč spadl v době, kdy spadl. Proč nespadol o den, hodinu, minutu nebo jen 30 vteřin dříve nebo později ...

Pozůstalé či zraněné lze pochopit, za 8 mrtvých nebo téměř stovku zraněných neneseno nikdo vinu. Mnozí doufají (mamě), že po odvolání státního zástupce rozhodne krajský soud jinak. Státní zástupce – vzdělaný právník – je o vině obžalovaných přesvědčen. Je ovšem zajímavé, že v rámci podané žaloby neosvětil technickou příčinu pádu mostu, pokud si tuto zásadní informaci nenechává jak trumf v rukávu pro odvolací jednání.

Já jsem při sledování přímého přenosu zaznamenal, že mnozí obžalovaní byli viněni z nezajištění bezpečnosti na pracovišti, což jim ukládá zákoník práce. Poněkud úsměvné. Bylo snad nezajištění bezpečnosti příčinou pádu? Byla snad některá z osob pracujících na mostě v souvislosti s pádem mostu zraněna – utrpěla pracovní úraz? Podle dostupných informací nikoli. Bezpečnost práce na stavbě byla tedy zajištěna. Pokud se žaloba uchyluje k podobným argumentům, má slabiny.

Já mám svojí technickou teorii, proč se podpora konstrukce zhroutila. Ke stejnému závěru mohli mnohým rýchleji dojít i renomovaní znalci. Jenže – jak vyplývá z dostupných informací, bylo zabráněno důslednému kriminalistickému ohledání místa činu, jak vyžadoval vyšetřovatel případu, vrchní komisař Policie ČR Ostrava Jiří Jícha. A také učebníci kriminalistiky se na podrobné ohledání místa činu a prvotní zajištění důkazů klade velký důraz. Konec konců profesionálně udělané televizní kriminálky ukazují (byť tedy v drobet zjednodušené míře) práci kriminalistických techniků, velmi podrobně byla důležitost ohledání místa činu ukázána například ve francouzském TV seriálu (nemohu si uvést název), popisujícím na různých případech činnost kriminalistické laboratoře.

V tzv. „veřejném zájmu“ byl velmi rychle obnoven na důležité železniční trati provoz. A nyní se také veřejnost – v jejím zájmu se provoz rychle obnovil, diví, že nejsou viníci. Rychlost odstraňování následků nehodové události byla veřejně pochválena. Nicméně „práce kvapná málo platná“ měla za následek zničení důležitých důkazů.

Díky archivu ČT si lze i po více jak 9 letech oživit podstatné informace – doporučuji...

O tom, jaký vliv mělo nesnížení rychlosti pod pracovním místem, lze pouze spekulovat. Nicméně je prokázáno, že kdyby se pod mostem jezdilo jen „stovkou“, tak by měl strojvedoucí dostatek času na zastavení vlaku. To vyplývá s výpočty trakční dynamiky. Soudce Pšenička se však míjí v názoru, že o výluku nebo snížení rychlosti měly požadat dráhy. O výluku nebo snížení rychlosti žádá provozovatel dráhy = SŽDC investor, nebo ten, kdo bude na „dráze“ pracovat. Nikoli dopravce. Dopravce nebo mořzina dopravců není předem informována o pracích „na dráze“.

Pro pozůstalé i zraněné je klíčovou otázkou odškodnění. Není-li viník, není odškodnění. ČD z titulu objektivní odpovědnosti za škody způsobené provozem dopravního prostředku sice „zákonně“ odškodnění vyplátl, nicméně je považováno za ostudně nízké. Přitom i ČD jsou poškozenými. Škoda vyčíslená v řádu desítek milionů je směšná. Jedná se o řád stovek milionů. V pořadu Reportéři ČT v pondělí 11. prosince 2017 ovšem zaznělo ze strany autorů reportáže silné pokrytectví. ČD obdržely od stavebních firem 51 milionů korun odškodnění a z kontextu reportáže vyznělo, že tyto peníze by snad měly být přeplaceny cestujícím. Proč by to měly ČD, často na mučce kritiky za „špatné“ hospodaření, dělat? Svoji povinnost ze zákona splnily, vlastní skutečnou škodu jim také nikdo nezaplátí. ČD zákony netvoří, od toho je Parlament, počínaje Poslaneckou sněmovnou, kdese politikář, ukáj se vlastní politické chůvi, v rámci opilstí moci se bláboli o demokracii a o tom, kdo je a není demokrat.

Co říci na závěr? Nutno ocenit odvalu senátu rozhodnutím o zproštění obžaloby. Soud si sice mohl „umyt ruce“, ať špína v podobě zproštění rozsudku zůstane na krajském soudu. Soudce Jaromír Pšenička je iustus iudex, neboli spravedlivý soudce.

**Miroslav Zikmund**  
(Redakčně kráceno)

## Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v poslední době došlo ke změnám (kontaktní telefonní čísla) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí Vám poskytují následující informace:

- JUDr. Karel BAVORÁK**, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí,  
– tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí),  
– e-mail: judr.baborak@seznam.cz,  
– úřední hodiny: dle telefonické domluvy u asistentky advokátní kanceláře paní Stanislavy Švorcové, tel.: 491 617 551, 603 535 501,  
– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.
- JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ**, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese: OSŽ, Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,  
– tel.: 972 742 391,  
– e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz  
– úřední hodiny: každé pondělí a pátek v měsíci od 9.00 – 12.00 hodin (Jeremenkova 23,

Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Ivana Homolová).

- JUDr. Michal VEJLUPEK**, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem, tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,  
– e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat-ul.cz  
– úřední hodiny: dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.
- JUDr. Petr VEČER**, vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí: Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost 2V ZO OSŽ žst. Brno hl. n. – 1. poschodí),  
– tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,  
– e-mail: petr.vecer@osz.org,  
– úřední hodiny: dle telefonické domluvy v termínech: 22. 1.; 12. 2.; 12. 3.; 16. 4.; 21. 5.; 11. 6. 2018 vždy od 09.00 – 14.00 hodin.

**Ekonomicko-sociální odd. OSŽ**

## PRÁVNÍ PORADNA

### Práce přesčas a její roční limit

Práce přesčas není v pracovním poměru nic neobvyklého. Aby se z ní nestal jen „strašák“ pro zaměstnance, kteří se kromě budování kariéry chtějí věnovat i rodině nebo koníčkům, stanoví zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále ZP) samozřejmě pravidla (limit, nařizování, odměňování) práce přesčas.

#### Definice přesčasové práce

Práci přesčas se podle ZP rozumí práce konaná zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo s jeho souhlasem nad stanovenou týdenní pracovní dobu (nebo mimo rámec rozvrhu pracovních směn). Práci přesčas je možné konat jen výjimečně. Zaměstnavatel ji může nařídit jen z vážných provozních důvodů, a to i na dobu nepřetržitě odpočinku mezi dvěma směny, popřípadě za podmínek uvedených v § 91 odst. 2 až 4 ZP i na dny pracovního klidu. Nařazená práce přesčas nesmí u zaměstnance činit více než osm hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce. Práci přesčas nad rozsah uvedený v předchozím odstavci může zaměstnavatel zadat jen na základě dohody se zaměstnancem. U zaměstnanců s kratší pracovní dobou je práci přesčas práce přesahující stanovenou týdenní pracovní dobu, těchto zaměstnanců není možné práci přesčas nařídit. Práci přesčas není, napracovává-li zaměstnanec práci konanou nad stanovenou týdenní pracovní dobu pracovního volna, které mu zaměstnavatel poskytl na jeho žádost. Za dobu práce přesčas přísluší zaměstnanci mzda, na kterou mu vzniklo za tuto dobu právo, a příplatek nejmeně ve výši 25 % průměrného výdělku, pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem nedohodil na poskytnutí náhradního volna v rozsahu práce konané přesčas místo příplatku. Dosažená mzda a příplatek ani náhradní volno nepřislují, je-li mzda sjednaná již s přihlédnutím k případné práci přesčas (to lze učinit zejména v pracovní smlouvě, nejvýše však rozsahu 150 hodin práce přesčas za kalendářní rok, u vedoucích zaměstnanců je hranice 416 hodin ročně).

#### Limity pro práci přesčas

Práci přesčas může zaměstnavatel nařídit jen „z vážných provozních důvodů“, maximálně na osm hodin týdně a do limitu 150 hodin za rok. Do ročního limitu se nepočítají přesčasy, za které bylo poskytnuto náhradní volno. Nad uvedený limit pak lze pracovat přesčas jen tehdy, když s tím zaměstnanec souhlasí. Ani v takovém případě to ale nesmí přesáhnout osm hodin týdně – tentokrát už se ale limit nepočítá pro každý týden zvlášť, ale jako průměr za určité období. To může činit nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích – pouze v kolektivní smlouvě lze toto období prodloužit na 52 týdnů. Za roky tedy nesmí přesčasová práce překročit 416 hodin. Ani do tohoto limitu se nepočítají přesčasy, za které bylo poskytnuto náhradní volno. Speciální úpravu stanoví ZP pro zdravotníky.

#### Změny od roku 2012

Odměnu za práci přesčas je od 1. 1. 2012 možné zahrnout do „běžné“ mzdy, zaměstnanec už za ni nemusí dostat speciální 25% příplatek nebo náhradní volno. Možnost sjednávat mzdu už s ohledem na práci přesčas přinesla novela ZP. Podmínkou však je, že se na takovém řešení firma se zaměstnancem výslovně dohodla. Zákonem stanovená hodinová odměna ve výši nejméně 25 % mzdy (nebo náhradní volno) v takovém případě náleží běžným zaměstnancům až nad rámec limitu 150 hodin. Ten lze překročit jen s jejich souhlasem. U vedoucích pracovníků se pak dosavadní limit zvýšil. Mohou si dohodnout, že odměna za práci přesčas je zahrnuta do mzdy až do hranice 416 hodin ročně. V letech 2007 až 2012 přitom platilo, že přesčasovou práci bylo možné zahrnout do „paušálu“ jen u vedoucích pracovníků; ostatním vždy náležel buď příplatek, nebo náhradní volno. Právní úprava se tak nyní vrátila ke stavu, který v Česku platil do konce roku 2006. Od roku 2018 se na těchto pravidlech nic nemění.

**Luděk Šebřle**, analytik rozborů ESO OSŽ – ústředí  
**JUDr. Petr Večeř**, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

## Oprava v hodině dvanácté a zákaz vstupu na lávky železničního mostu v Praze

Právě v hodině dvanácté byla provizorně zastřešena ruina bývalého nádraží Praha-Vyšehrad. Počátkem 60. let 20. století bylo na Vyšehradě zrušeno zastavování vlaků osobní přepravy a žst. byla změněna pouze na výhybnu Vyšehrad. Koncem roku 2013 opustil budovu nádraží poslední železniční zaměstnanec – výpravčí, od té doby je výhybna dálkově řízena a před octima každým dnem chátrá. Provizorní

střecha dává budově aspoň jakousi naději na opravu. Zásadní chybou byl prodej budovy soukromému subjektu. Zvlášť nyní drážními úředníky chybějící v Praze prostory, i proto zakoupilo SŽDC před časem jinou ruinu – známou kliniku Žižkov, obývanou nonkonformními aktivisty.

Další žhavou, smutnou novinkou z Prahy je zákaz pražského magistrátu na používání obou lávek pro pěší na blízkém železničním mostě.

Propěší byla zřízená náhradní vodní doprava přívozem zdarma. Ti mohou obdivovat železniční most ze všech stran, není to moc veselá podívaná, celý most je notně sešlý, alespoň co se natěru týká. Lávky dle mého názoru poškozovali hlavně neukáznění cyklisté, kteří místo aby z kola sesedli, jezdili plnou rychlostí mezi chodci a poškozovali prkn. Pamatují, že dříve byla vždy jedna strana lávek průběžně opravována a po druhé se chodilo. To bylo patrně léta zanedbáno. Je zajímavé, že i po zákazu vstupu na lávky tam někteří lidé chodí a přitom jim svítí na cestu i lampy veřejného osvětlení, které nikdo dosud neodpojil!

**Martin Kubík**



Stav nové zápatované střechy na budově bývalého nádraží Praha-Vyšehrad, 27. 12. 2017 kolem 15.10 hodin, jeden z vlaků příměstské linky S7.





V rámci setkání lokomotiv Nohab v Tapolce se u Székesfehérváru uskutečnila souběžná jízda obou zvláštních vlaků.

## Setkání maďarských Nohabek

Lokomotivy Nohab jsou mezi železničními fanedy pojmem. Švédská firma Nohab v šedesátých letech minulého století dodávala do několika evropských států v licenci americké firmy GM šestnáctiúhelníkové motorové lokomotivy. Jedním ze států, kde se tyto lokomotivy objevily, bylo i Maďarsko. Sem bylo dodáno 20 lokomotiv, které označily MÁV řadou M61. Tyto lokomotivy se udržely v provozu poměrně dlouho a posledním depem, kdy byly soustředěny, byla Tapolca nedaleko Balatonu.

Právě Tapolca se stala dne 30. prosince 2017 místem setkání zachovaných lokomotiv této řady v Maďarsku. Sem byly z Budapešti vypravěny dva zvláštní vlaky, tažené právě stroji řady M61. Na tom by nebylo možná nic zvláštního, kdyby na každém z těchto vlaků nebyly vždy hned čtyři stroje Nohab.

První z vlaků pod názvem „Vulcan gyors“ jel z Budapešti okolo Balatonu severní tratí přes Balatonfüred, druhý vlak pod názvem „Panorama gyors“ jel okolo Balatonu jižní tratí přes Siofók. Oba vlaky se sjely v Tapolce. Zde se po příjezdu uskutečnil slavnostní akt odhalení pomníku lokomotivě MÁV 61.004, jejíž torzo, čelo stroje s částí podvozku, je přistaveno ke zdi zdejší vodárny. Čelo lokomotivy sem bylo přemístěno z Budapešti a v roce 2017 byla uskutečněna veřejná sbírka na opravu a nový nátěr. Lokomotiva, byť vytipovaná jako muzejní vozidlo, byla vážně poškozena při nehodě v roce 1999 a nebyla již opravena. Fandové této řady se zasadili o to, aby méně poškozená část lokomotivy nebyla sešrotována a tak zůstala tato část a byla umístěna několik let na zdi Dopravního muzea v Budapešti.

Po slavnostním aktu, namontování originálního čísla lokomotivy M 61.004 na čelo a odhalení pamětní desky byly oba vlaky z Budapešti přestaveny a ke zklamání stovek fanů byly všechny stroje M61 odstaveny na jednu kolej.

V roce 2016 se uskutečnila při setkání strojů Nohab v Tapolce lokparáda v depu, kde byly lokomotivy postaveny vedle sebe pro fotografie. Ale i při posunu si nakonec mohli fotografové přijít na své. Nicméně ani při posunu to organizátoři nezvládali a tak kromě desítek fotografií nejen domácích se v kolejišti pohybovalo mnoho lidí a navzájem si překázeli. K udržení jakéhosi pořádku byl na celou poměrně rozlehlou stanicí Tapolca k dispozici jeden člen železniční ochranky. Při pohledu do kolejiště, kde mezi popojíždějícími lokomotivami pobíhaly dokonce malé děti, lze konstatovat, že bylo veliké

štěstí, že se nakonec nikomu nic nestalo. Během posunu se ale ukázalo, že jedna z lokomotiv je neschopná a tak navíc proběhlo její odstavení v místním depu.

V pozdním odpoledni se pak oba vlaky vydaly zpět do Budapešti, opět po obou tratích okolo Balatonu. Na cestě pak měly vlaky v několika stanicích pobyt, takže se dal pořídit i ne jeden noční snímek některého z vlaků.

I přes organizační nedostatky se nakonec jednalo o úspěšnou akci a účastníkům zůstane v paměti bublání výkonných motorů GM hned čtyř motorových lokomotiv na vlaku, provázené houkáním lokomotivních houkaček v několika tóninách. Protože setkání Nohabek se v Tapolce uskutečnilo již potřetí, dá se očekávat, že tato tradice zůstane zachována do budoucna.

Takže v prosinci na shledanou s Nohabkami v Tapolce!

Pavel Stejskal

## Krajinou českomoravského pomezí

V neděli 17. prosince 2017 se v Divadelním klubu Polička uskutečnila premiéra filmu „Krajinou českomoravského pomezí“. Film představuje místní dráhu Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče, jednotlivá města, obce, pamětihodnosti oblasti a připomíná také sportovní a turistické aktivity ve zdejších krajích. Součástí promítání byl také cyklus přednášek o historii a současnosti místní dráhy, ale také nástin možné budoucnosti. Film zpracovalo filmové studio AV FONA Chrudim. Trať v letech 2016 a 2017 oslavila 120 let od zahájení provozu. Na tvorbě filmu se podílely také spolky Poličská lokálka z. s., Klub přátel kolejových vozidel Brno, spolek Kolejová z Blanska, Městská muzea ve Svitavách, Poličce a Skutči, sponzory byly vedle Pardubického kraje také České dráhy, ROC ČD Pardubice, SZDC, Sudop Praha a města Svitavy, Polička a Chrudim. Film vznikl pod záštitou JUDr. Martina Netolického, PhD., hejmana Pardubického kraje, za podpory Pardubického kraje a za vydatného přispění celé řady

sponzorů a spolupracovníků. Filmaři z Chrudimi strávili v kolejích místní dráhy nejen den, využili také pro část filmu záběry z oslav místní dráhy z Poličky do Žďárce u Skutče dne 3. září 2017. Samotné premiéře předcházelo vypravení zvláštního vlaku pro pozvané hosty a fotografy. Vlak byl vypraven z České Třebové do Čachnova a zpět a zastavoval na několika místech na trati, pro pořízení snímků a filmových záběrů. V čele byla nasazena motorová lokomotiva 749.254 se dvěma vozy Balm. Touto akcí a premiérou filmu Krajinou českomoravského pomezí se uzavřelo dvouleté připomenutí výročí 120 let celé místní dráhy. Kromě vlastních oslav v letech 2016 a 2017 bylo uspořádáno několik výstav, besed a přednášek k výročí. Zájemci o film Krajinou českomoravského pomezí si mohou objednat DVD na e-mailové adrese: fona.chrudim@seznam.cz, cena bude 95 Kč + poštovné + dobírka. DVD bude rovněž v prodeji v obchodě Pragomodel Praha.

Pavel Stejskal



Fotovlak s lokomotivou 749.254 mezi Čachnovem a Pustou Kamenicí.

## Muzeum trati a Ostře sledovaných vlaků

V dálkově řízené žst. Loděnice bylo v prosinci otevřeno v bývalé čekárně Muzeum trati a Ostře sledovaných vlaků. Kolem vánočních svátků a do konce roku bylo otevřeno téměř denně, od 2. ledna zatím pouze na objednání na telefonu 737 177 100. Tato informace je vyvěšena v prostoru pro cestující na sloupu krytého nástupiště. Další pozitivní zprávou z Loděnic je, že byla nově

zatřešena bývalá vodárna pro zbojení parních lokomotiv, ježto je v majetku soukromé společnosti, v opačné případě by byla demolována, jako se děje poslední dobou v mnoha stanicích – viz např. Chyše, mnohde jsou vodárny ve velmi špatném stavu, např. Protivec, Zavidov, ale i Měchenice. Chovejme se k technickým památkám lépe!

Martin Kubík



Muzeum trati v Loděnicích.

## Vybrané lokálky Polsko likviduje

Vedle rozsáhlé modernizace a revitalizace polské železniční sítě probíhá také definitivní likvidace zbytných lokálek, které jsou mimo provoz už více než dvě desetiletí. Nepodařilo se u nich nikomu prosadit záměr obnovy provozu ani s výhledem do budoucna a nenašel se

nikdo, kdo by prosazoval jejich zachování alespoň pro volnočasové využití se speciálním provozem drezin, který se už v Polsku úspěšně zavedl na více místech. Tak došlo k likvidaci lokálky Kamieniec Zabkowicki – Złoty Stok poblíž našich hranic, pro kterou byla osudná už

povodeň v roce 1997, kdy došlo k pádu mostu přes Klaskod Nysu. Osobní doprava byla zastavena už dříve, ale nákladní stále držela trať při životě. Na volání po obnově takové tratě v devadesátých letech, kdy se zastavoval provoz na důležitějších tratích, nechtěl nikdo slyšet a to přitom po ní mohly jezdit i ucelené vlaky kamenivna z místního kamenolomu. Přepřáci si tak nakonec museli najít silniční dopravce, protože v roce 2002 došlo k úřednímu zrušení trati.

Koleje postupně zarůstaly stromy, když v roce 2016 vedení PLK (Polskie Linie Kolejowe, obdoba naší SZDC) rozhodlo o likvidaci zbylého kolejiště, kterou v loňském roce provedla vybraná firma. Tak definitivně padly všechny možné naděje například na turistický provoz, nebo již zmíněný speciální provoz šlapacích a pákových drezin, který mohl vedle středověké hornické osady a hornického skanzenu ještě více zatraktivnit Złoty Stok pro turisty. Polská lokálka do podhůří Rychlebských hor, která je nám svou polohou blízká, však nebyla v Polsku jedinou, kterou v loňském roce stihl smutný osud. Likvidace se týkala i tratí Jawor – Roztoka, Janowiec Wielkopolski – Skoki, Godków – Siekierki, Brodnica – Kowalewo a Fosowskie – Dobrodzien. A v letošním roce má likvidace zrušených lokálek pokračovat. Na řadě je úzkokolejka Anastazewo – Konin Waskotorowy, resp. to co z ní ještě zbylo a dá se prodat do šrotu.

Martin Kalousek



Kolejiště se na mnohých místech ztratily už dříve, než bylo oficiálně rozhodnuto o jejich demontáži.

## Moldavská horská dráha – výluka pokračuje

Jak již bylo na stránkách Obzoru uvedeno, na trati SZDC č. 135 Most – Moldava v Krušných horách, pokračuje od 10. 12. 2017 do (zatím) 31. 10. 2018 nepřetržitá výluka z důvodu nesjízdnosti trati v úseku Mikulov v Krušných Horách – Moldava. A tak (nejen) ti, kdož se těšili na to, že se o víkendech či o prázdninách dostanou například z Ústí nad Labem nebo z Teplic se svými lyžemi (s koly) pohodlně se „Zralokem“ až na hřeben Krušných hor, mají prostě smůlu. Avizované přímé víkendové vlaky z Ústí nad Labem do Moldavy musejí České dráhy, a. s., po dobu trvání výluky zrušit bez náhrady. Pravidelné (víkendové) vlaky z Mostu tak končí jízdu v železniční stanici Dubí a kdo se chce svézt do Mikulova nebo až na Moldavu, musí přestoupit už ve stanici Osek město do náhradního autobusu. Že to je (zvláště s větší bagáží) velice nepohodlné, je nasnadě. Sklonově nejnáročnější úsek, vedoucí z Hrobu na Moldavu (780 m n. m.), byl zprovozněn dne 6. 12. 1884. A společnost Pražsko-duchcovské dráhy tak dovedla své koleje z Prahy-Smíchova přes Rudnou, Hostivici, Slaný, Louny a Most až k zemské hranici se sousedním Saskem. Stavitelé museli v náročném terénu prorazit dva tunely, Mikulovský (334 m) a Novoměstský (211 m) a postavit přes hluboká údolí dva příhradové mosty (projektant Jan Bydžovský). Most u Hrobu má délku 117 metrů a ve výšce 33 metrů překonává údolí potoka Bouřivice.

O to víc je zarážející, že v dnešní době, s pomocí nejmodernější techniky, vleče se oprava cca 200 metrů dlouhého úseku, kde došlo k posunutí geometrické polohy koleji z důvodu posunu svahu, tak neskutečně dlouho. Neboť ještě v letních měsících se mělo za to, že provoz zde bude obnoven s novým grafikonem.

Jen tak pro zajímavost. V jízdním řádu z roku 1907 je trať Praha – Most – Moldava uvedena pod číslem 207. A po koleji Pražsko-duchcovské dráhy jezdily přímé dálkové osobní vlaky z Prahy až na Moldavu. Jejich provoz ukončili až neblahé události roku 1938. A například do Mostu jezdil od roku 1909 až do vypuknutí I. světové války přímý rychlík z Vídně po trase Wien Nord – Znojmo – Kolín – Praha FJbH (dnes Praha hl. n.) – Praha-Smíchov – Most.

A. K. Kýzl



Pohled na železniční viadukt v Mlýnech u železniční zastávky Hrob, pohlednice kolem roku 1912.



Víkendový vlak č. 26802 z Mostu končí svou jízdu ve stanici Dubí. Pokud by bylo léto, vlaková četa by si mohla zajít do okolních lesů na houby.