

Z aktuálních událostí

V Praze 29. října zasedala **Republiková rada seniorů (RRS) OSŽ**. Jejím jednání se zúčastnil jako host předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který informoval o aktuálních událostech a jednání OSŽ. Místopředseda RRS OSŽ Alois Malý informoval o jednání předsednictva Rady seniorů (RS) ČR z 15. – 16. října, na němž předsedkyně Asociace krajů ČR a karlovarská hejtmanka Mgr. Jana Mráčková Vildumetzová přislíbila pomoc při založení Krajské rady seniorů, už jen proto, že tento kraj je jediný, kde dosud neexistuje. Alois Malý dále hovořil o setkáních členů kolegia RS ČR s ministry vlád ČR, mimo jiné o setkání s ministrem zdravotnictví, kde se hovořilo o možnosti redukovat zdravotní prohlídky seniorů řidičů na jedinou, neboť její úkony jsou v podstatě shodné s periodickou prohlídkou.

Miroslav Kaprálek, pracovník Mezinárodního oddělení OSŽ, informoval členy RRS o tom, co se chystá v příštím roce ve spolupráci s ČD travel v rekreačních pobytech.

V závěru jednání se členové rady shodli na tom, aby na další jednání byl přizván vedoucí oddělení ESO OSŽ JUDr. Petr Večeř k objasnění současné legislativy, která se týká shromažďování osobních údajů zaměstnanců a členů společenských organizací.

Představenstvo OSŽ, které zasedalo v Praze v úterý 6. listopadu, se v rámci bodu „Informace ze zásadních jednání“ seznámilo s dopisem ministra dopravy Dana Ťoka, v němž ministr reagoval na nedávnou akci na záchranu vlakového personálu a uvedl, že si je vědom důležité role vlakového personálu ve vlacích (více na webu www.osz.org).

Místopředsedové OSŽ Vladislav Vokoun a Radek Nekola poté informovali o zahájení kolektivního vyjednávání u ČD a ČD Cargo. Za SZDC informoval tajemník PV SZDC OSŽ Dušan Richter. S návrhem zaměstnavatele nebyl spokojen ani jeden z nich. Informace o situaci v některých nedrážních organizacích přidal místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ Bc. Renata Dousková (více v rozhovoru na této straně).

V další části členové představenstva schválili pět dávek z Podpůrného fondu OSŽ a dvě žádosti o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem.

V rámci organizačních záležitostí představenstvo schválilo navrhované rozšíření stávajícího obsahu „pojištění odpovědnosti“ u Kooperativa pojišťovny a několik zahraničních služebních cest. V závěru pak představenstvo vzalo na vědomí informace o možnosti pořízení aktuální verze učebního programu Abra G3 (informace bude předložena na nejbližším jednání Ústředí OSŽ) a rovněž vyslechlo informaci předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové.

První částí jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.**, které se konalo 7. 11. v Praze, se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Předseda poděkoval všem, kdo se podíleli na akci ETF za zachování vlakového personálu, a uvedl, že kampaň OSŽ byla v Bruselu hodnocena velmi pozitivně.

Dalším hostem jednání byl JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GR ČD. Ten se ve svém vystoupení věnoval jednak volbám do Dozorčí rady ČD, jednak kolektivnímu vyjednávání. Podle slov odborářů je návrh zaměstnavatele nepřijatelný. Následovala diskuse točící se především kolem odměňování.

Po odchodu hosta projednal podnikový výbor některé organizační záležitosti a předseda PV Vladislav Vokoun krátce informoval o aktuálních událostech na Českých drahách, jimiž jsou příprava GVD a především kolektivní vyjednávání. Prioritami vyjednávačů OSŽ bude podle jeho slov navýšení tarifů, dynamika letových pásem a výše osobního ohodnocení.

V úvodu jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo** dne 8. 11. zazněly dvě informace z jednání dozorčí rady: společnost ČD Logistics se stala 100% dceřinou společností ČD Cargo a podnikatelský plán (společnosti ČD Cargo) je plněn a pokračován. Předseda PV Radek Nekola dále zmínil, že privatizace ČD Cargo není na pořadu dne. Přesto Radek Nekola požádal předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého, aby dohodl s ministrem dopravy „kulatý stůl“ na téma budoucnosti dceřiných společností. K probíhajícímu kolektivnímu vyjednávání uvedl Radek Nekola připomínku k návrhu zaměstnavatele: „Považují za ohrožení bezpečnosti dopravy, abychom nutili zaměstnance trávit čas na cestách za prací. To není způsob, jak si má zaměstnanec vydělávat peníze, tohle já nepodepisuji,“ vzkázal zaměstnavateli.

Na jednání PV OSŽ ČD Cargo proběhla i volba nové členky (Bc. Iveta Horáková z České Třebové) za Jindřicha Nohala (odchod do důchodu) a její potvrzení ve funkci předsedkyně Výboru OSŽ při řízení provozu PJ Č. Třebová.

Pozdravení v sále přinesla informace Pavla Kundrlika o spuštění pilotního projektu v SOKV Ostrava, kterým se provádí monitorování náročnosti oprav (sledování pracovního dne opravářů).

Po přestávce se dostavili zástupci zaměstnavatele: Ing. Mojmir Bakalář a Mgr. Pavla Kreischová, kteří informovali mimo jiné o chystaných organizačních změnách k 1. 1. 2019 (OKV Cheb se stane součástí OKV Most; OKV Jihlava bude zařazena pod OKV České Budějovice) či o změně ve využívání poukázek na rehabilitaci k využívání masáží u soukromých poskytovatelů.

Nejkrásnějším nádražím roku 2018 se staly Blíževedly!

V reprezentačních prostorách Valdštejnského paláce v Senátu PČR proběhlo v pátek 9. listopadu slavnostní vyhlášení výsledků 12. ročníku soutěže o titul Nejkrásnější nádraží České republiky. Soutěž pořádaná Asociací Entente Florale CZ – Souzňení, s. s., ve spolupráci s dalšími partnery, se konala pod záštitou předsedy Stálé komise Senátu pro rozvoj venkova, senátora Miroslava Nenučila a Pavla Hrubého, děkana ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, a nového předsedy Správní rady SZDC.

Letos bylo celkem nominováno 47 železničních stanic, z nichž odborná porota vybrala 10 a dala je do hlasování veřejnosti. Veřejnost pak hlasováním rozhodla o konečném pořadí: Nejkrásnějším nádražím roku 2018 se staly Blíževedly v Libereckém kraji s celkovým počtem 7356 platných hlasů, které tak převzaly štafetu od loňského vítěze – železniční stanice Doksy. Zlato a zvláštní ocenění za citlivou rekonstrukci, vybavení stanice dětským koutkem, za laskavou péči obsluhy a vlnidné prostředí s nápaditou výzdobou převzali zástupci Blíževedel.

Stříbro a zvláštní ocenění za citlivou rekonstrukci včetně účelné úpravy kolejíště a nástupišť, za sladění památkových a funkčních hodnot a za odpovědnou péči personálu o objekt i cestující získaly Litoměřice horní nádraží se 6392 hlasy (zástupci Litoměřic převzali z rukou generálního ředitele SZDC Jiřího Svobody i zvláštní cenu generálního ředitele SZDC). Bronz a zvláštní ocenění za zdařilou rekonstrukci objektu, železniční muzeum fungující zásluhou Petra Davida a za obětavou péči personálu o stanici a její okolí, získalo nádraží Meziměstí (s 862 hlasy).

Celkově bylo přijato 17 009 platných hlasů (z toho 12 019 elektronických a 4990 z hlasovacích archů) Pořadatelé rozdali celkem sedm zvláštních ocenění pro finalisty (Černý Kříž, Hrádek u Sušice, Lomnice nad Popelkou, Nové Hrady, Štěpánov, Turnov, Veřovice) a poprvé udělili Cenu Souzňení za spolupráci a výjimečné počiny při obnově nebo provozu objektů, tu obdržely Lčovice, Moravičany a Zubrnice.

Michael Mareš



Snímek ze slavnostního vyhlášení. Zlato a zvláštní ocenění za citlivou rekonstrukci, vybavení stanice dětským koutkem, za laskavou péči obsluhy a vlnidné prostředí s nápaditou výzdobou převzali zástupci Blíževedel.



Norská delegace během prohlídky ČD centra a zázemí pro zaměstnance na pražském hlavním nádraží nešetřila chválou. Norskou delegaci prováděli zaměstnanci RP ZAP Praha Michal Chadima (na snímku zcela vpravo), Lucie Nováková a Martin Janeček. Něco takového prý v Norsku nemají. A kdyby měli, patřilo by to státu.

Zástupci norských pokladních a stacionárního personálu navštívili ČD centrum na pražském hlavním nádraží

Na krátkou jednodenní pracovní návštěvu České republiky zavítala v pondělí 5. 11. 2018 delegace norských železničářů. Zástupci norských pokladních a stacionárního personálu navštívili ČD centrum na pražském hlavním nádraží a Call centrum na Masarykově nádraží v Praze, kde se zajímali především o systém prodeje jízdních dokladů. Dopoledne ještě stihli navštívit sídlo OSŽ v pražských Vysočanech, kde besedovali s předsedou OSŽ Mgr. Martinem Malým.

Z následné diskuse například vyplynulo, že v Norsku mají téměř sto procentní odborovou organizovanost (jen jeden strojvedoucí není v odborech), že mají odpovědnou kolektivní smlouvu (pro všechny společnosti jedna kolektivní smlouva), že mají jednotný tarif pro všechny dopravce i jednotný systém prodeje jízdenek (pokladní prodávají jízdní doklady všem

dopravcům). „Politici chtěli konkurenci na železnici a proto založili státní společnost, která zajišťuje prodej jízdenek všem dopravcům,“ uvedl vedoucí norské delegace. Při vzniku této státní společnosti do ní přešli všichni zaměstnanci státní železniční společnosti zabývající se prodejem jízdních dokladů a poskytováním informací cestujícím.

Martin Malý v této souvislosti připomněl, že i v České republice přišlo ministerstvo dopravy s podobnou aktivitou, zřízením státního podniku, který by prodával jízdenky podle jednotného státního tarifu a který by povinně akceptovali všichni dopravci zajišťující osobní železniční dopravu v závazku veřejné služby.

V rámci soutěží na železniční dopravu v závazku veřejné služby mají totiž v Norsku podmínku, že dopravce musí akceptovat jednotný prodej jízdních dokladů; v prosinci 2019 vstoupí

na dopravní trh v Norsku první zahraniční dopravce z Velké Británie, i ten bude muset přistoupit na stanovené podmínky (v Norsku mají zatím jednoho privátního dopravce, který ale nejedí na tratích, kde jezdí vlaky Norských drah).

Norská delegace během prohlídky ČD centra a zázemí pro zaměstnance na pražském hlavním nádraží nešetřila chválou. (Norskou delegaci prováděli zaměstnanci RP ZAP Praha Michal Chadima, Lucie Nováková a Martin Janeček). Něco takového prý v Norsku nemají.

A kdyby měli, patřilo by to státu. Prodej jízdenek v Norsku funguje především elektronickou cestou, tedy přes mobil či počítač, nebo v prodejních automatech na nádražích. Prodej na pokladni přepážce je v Norsku minimální; pouze v pěti železničních stanicích v celém Norsku, kde pracuje cca 250 lidí zabývajících se prodejem jízdenek.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Výsledek voleb podtrhuje dosavadní kvalitní práci zástupců OSŽ ve společnosti Dopravní zdravotnictví, a. s.“

Hovoříme s Bc. RENATOU DOUSKOVOU, místopředsedkyní OSŽ a předsedkyní Nedrážního republikového výboru OSŽ

Na minulém jednání Ústředí OSŽ jste mimo jiné hovořila o tom, že na Dopravním zdravotnictví proběhly 16. a 17. října volby zástupců zaměstnanců do dozorčí rady – kromě vás byli zvoleni MUDr. Ritterová a RNDr. Jaňovka. Pokud se nepletu, je to poprvé, co má vedení OSŽ svého zástupce v Dozorčí radě Dopravního zdravotnictví. Navíc ze tří zástupců zaměstnanců v DR jsou dva kandidáti za OSŽ, i to lze považovat za úspěch. Co si od účasti v Dozorčí radě Dopravního zdravotnictví slibujete?

Dopravní zdravotnictví, a. s., reagovalo na legislativní změnu, kdy podle nového znění příslušných ustanovení zákona o obchodních korporacích ve společnostech s více než 500 zaměstnanci v pracovním poměru musí být 9 členů dozorčí rady, přičemž jedna třetina členů dozorčí rady je volena zaměstnanci společnosti. Dozorčí rada společnosti má tedy devět členů; v minulých letech měla šest členů. Funkční období pro členy dozorčí rady je 5 let. Dozorčí rada dohlíží na činnost představenstva a společnosti. Její členové jsou oprávněni nahližet do dokladů a záznamů týkajících se činnosti společnosti, kontrolují řádné vedení účetních zápisů a také to, zda je podnikatelská či jiná činnost realizovaná v souladu s právními předpisy a sta-

novami. Dále dozorčí rada přezkoumává účetní uzávěrky a návrh na rozdělení zisku nebo úhradu ztráty, po přezkoumání předkládá své vyjádření valné hromadě. Členové dozorčí rady se účastní valné hromady, kterou musí seznámit s výsledky své kontrolní činnosti. Ale zpět k vaší otázce. Výsledek voleb podtrhuje dosavadní kvalitní práci zástupců OSŽ ve společnosti Dopravní zdravotnictví, a. s. V této souvislosti je nutné se zmínit i o dosavadních výsledcích při kolektivním vyjednávání, kdy zaměstnanci mají opakovaný nárůst tarifních platů, navýšení benefitů a délky dovolené. Samozřejmě, že při dalším kolektivním vyjednávání se zaměstnavatelem budeme pokračovat v nastoleném sociálním dialogu. Výsledek voleb tedy vnímám jako důvěru zaměstnanců ve zvolené kandidáty za OSŽ. Ve své funkci tedy budu mít možnost se ve větší míře vyjadřovat k dění ve společnosti.

Často na jednáních Představenstva OSŽ či Ústředí OSŽ informujete o kolektivním vyjednávání u nedrážních společností. Jaký je aktuální stav a kde to tzv. nejvíce „drhne“? NeRV OSŽ zastupuje cca 11 000 zaměstnanců ve společnostech s různorodým zaměřením a pomáhá uzavírat cca 15 kolektivních



smluv s rozdílnou dobou platnosti. Z tohoto důvodu kolektivní vyjednávání probíhá nepřetržitě po celý rok. OSŽ má tedy svoji členskou základnu v akciových společnostech, společnostech s ručením omezeným, státních podnicích, společnostech se zahraničním majitelem, atd. Právě z těchto důvodů je kolektivní vyjednávání komplikovanější. Pro některé firmy je dodržování zákonů práce a zákona o kolektivním vyjednávání zapeklitým oříškem.

(Pokračování na straně 2)

„Výsledek voleb podtrhuje dosavadní kvalitní práci zástupců OSŽ ve společnosti Dopravní zdravotnictví, a. s.“

(Pokračování ze str. 1)

Příkladem nestranného chování zaměstnavatele vůči sociálním partnerům je vedení společnosti TSS, a. s., které i přes opakované výzvy ke kolektivnímu vyjednávání se zástupci odborů nekomunikuje. Činnost zástupců zaměstnanců v podstatě ignoruje. V ostatních společnostech, kde má NeRV OSŽ svoji členskou základnu, probíhá kolektivní vyjednávání v duchu korektního jednání sociálních partnerů.

Na jednání Ústředí OSŽ jste zmínili i podnik HMS Louny, kde nedávno zasahovala policie. V této souvislosti jste zdůraznila, že HMS nemá nic společného s firmou Legios Loco, kde má OSŽ své členy. Sledujete vývoj této kauzy, jaký vliv má na samotné zaměstnance – členy OSŽ?

Vzhledem k probíhajícímu insolvenčnímu řízení, zásahu policie a činnosti soudu v Českých Budějovicích si ke společnosti HMS dovořím poskytnout pouze tato základní fakta. Situaci

v HMS Louny sledujeme již 5 let. Ústředí OSŽ podpořilo dopis lounské odborové organizace zasláný krajskému soudu v Českých Budějovicích. Po celou tuto dobu HMS spolupracuje v rámci součinnosti s insolvenčním správcem. Souhlasím s vyjádřením generálního ředitele Ing. Petra Vlčka k situaci u společnosti LEGIOS Loco, že společnost má účetní uzavěrky a operace v pořádku, dokladem jsou pravidelné audity ve firmě. Společnost LEGIOS Loco i přes negativní kampaň je silná firma se zajištěnými zakázkami a rostoucím obrátem. Situace kolem HMS Louny nemá v žádném případě vliv na výrobu a její kvalitu, stejně tak se nemění vztahy s obchodními partnery. LEGIOS Loco je v areálu společnosti HMS v nájmu. Z pohledu zaměstnanců, se firma chová s péčí řádného hospodáře, dodržuje uzavřenou kolektivní smlouvu. Jinak na otázky ohledně situace v HMS a LEGIOS Loco by vám nejlépe odpovědělo vedení společnosti a předseda tamní ZO OSŽ. Michael Mareš



V době reportáže o stanici právě probíhala oprava vadného komína na střeše budovy.

NAVŠTÍVILI JSME

Libina

Železniční stanice Libina leží na trati 290 (Olomouc – Šumperk). Provoz na této trati byl zahájen postupně: v roce 1870 (úsek z Olomouce do Šternberka) a 1873 (Šternberk – Šumperk). V současné době čeká celou trať rozsáhlá modernizace (optimalizace a elektrizace), která přinese i zavedení dálkového řízení provozu na této trati – celá trať bude řízena dálkově z Olomouce. Díky provedeným změnám se zrychlí i doprava na celé trati – v současné době trvá cesta osobním vlakem mezi Olomoucí a Šumperkem cca 83 minut, po dokončení prací by to mělo být 58 minut. Zahájení optimalizace v úseku Šumperk – Libina je závislé na dosud probíhající stavební řízení. Původní termín zahájení optimalizace celé trati byl stanoven na jaro 2019, Libina jako taková je v plánu až na samotný závěr v roce 2022.

„Byla podána žádost o umístění stavby v územním řízení, řízení bylo přerušeno, veškeré doklady byly doplněny (31. 7. 2018), čeká se na pokračování řízení ze strany SÚ Šumperk,“ přibližuje přípravu stavby v úseku Šumperk – Uničov tiskový mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Libinské nádraží čeká podle dalších slov mluvčího kompletní rekonstrukce budovy, nová střecha, okna a fasáda, jakož i toalety pro cestující, rozvody inženýrských sítí a topení. „Součástí přestavby stanice bude i vybudování nových nástupišť a centrálního přechodu,“ doplňuje informace o novém vzhledu stanice.

Železniční stanice Libina je poslední železniční stanicí před Šumperkem, nepočítáme-li zastávky Hrabšín a Nový Malín. Má dvě do-

pravní koleje, využívané ke křižování vlaků na této jednokolejné trati. Zvláštností stanice je tzv. odklon osy, což v praxi znamená, že vlaky vyjíždějící do Libiny na „rovnou kolej“ odjíždějí odbočkou a naopak – při vjezdu odbočkou odjíždí vlak na návěst „volno“ nesníženou rychlostí. Obsluha výhybek je prováděna dálkově z dopravní kanceláře zařízením typu TEST. „Dříve tu byl výhybkář, který výhybky stavěl ručně, v současné době je to dozorce výhybek, který se stará o údržbu výhybek i v sousedních stanicích Troubelce a Újezd u Uničova,“ říká jedna ze zdejších výpravčích. Co zde ovšem chybí, jsou ohřevy výměn, což mnohdy v zimě komplikuje dopravní situaci. Po dokončení optimalizace však i tento nedostatek bude minulostí.

Další zajímavostí stanice je postavení výpravní budovy na svahu. Při pohledu od silnice tak budova železniční stanice vypadá mohutně, při pohledu od kolejiště je to „klasičká“ výpravní budova s jedním patrem, v němž je obyčejný služební byt (ten však bude zřejmě v rámci úprav budovy zrušen). Ve spodní části budovy je umístěn bývalý kryt CO, ten však nebyl nikdy využíván a v současnosti je jen upomínkou na divné časy studené války. Jediná manipulační kolej ve stanici je v současné době částečně mimo provoz, zůstane však zachována. „Manipulační kolej zde zůstane a dojde k úpravě a zpevnění manipulační a nakládkové plochy,“ sděluje Marek Illiaš. V době současné kúrovocové kalami je to dobrá zpráva pro přepravce. Libinské nádraží je od centra obce

poměrně vzdálené a slouží tak z velké části spíše pro turisty, kteří odtud podnikají výlety na nedalekou horu Bradlo. Občané Libiny se spoléhají spíše na autobusovou dopravu, je však možné, že po dokončení výše zmíněné elektrizace trati a zrychlení vlakové dopravy se zdejší železnice zatraktivní.

Při jízdě vlakem z Libiny směrem na Uničov je možné sledovat mimo jiné také rozsáhlé ovocné sady, především jabloňové. Libinsko je tak nazýváno „ovocnou komorou“ severní Moravy. Miroslav Čáslavský



Libinské nádraží při pohledu od silnice působí mohutným dojmem.

ZE SVĚTA

Rakouské železniční podniky zajišťují růst

V Rakousku byla zpracována studie, která posuzuje železniční systém z hlediska hospodářské důležitosti. Závěr zní: Železniční sektor s více jak 100 000 zaměstnanci vytváří hodnoty ve výši cca 8 mld. eur a činí cca 2,6 % rakouského hospodářského produktu brutto. Je proto garantem pro růst a spokojenost v Rakousku. Studii zajišťovala Hospodářská komora Rakouska (WKÖ), která prokázala vzájemnou spolupráci v oblasti železničního sektoru. Soukromí dopravci představují dobrý příklad, jak železnice fungují v Rakousku, protože dosahují podílu na trhu cca 30 %, „lvi podíl“ pak má národní dopravce Rakouské spolkové dráhy. Bez soukromých železničních aktérů, vleček, držitelů soukromých nákladních vozů a dalších v železničním systému zapracovaných institucí by systém železniční nákladní dopravy v Rakousku nefungoval. To je jeden ze závěrů této studie. Z Transportweb, 17. 10. 2018, zpr. –sh–

Rekordní železniční nákladní přeprava na DB Netz

Podle údajů Spolkového statistického úřadu (Destatis) bylo loni na síti DB Netz přepraveno 401 mil. tun zboží, což představuje meziroční nárůst o 0,5 %. Přepravený výkon dosáhl 129,4 mld. tunokilometrů, čímž překonal předloňskou hodnotu +0,8 %. Průměrná přepravní vzdálenost tak vzrostla na 323 km. Nové konečné údaje

Destatis již zahrnují všechny nákladní dopravy na síti veřejných drah, zatímco dříve zveřejněné (předběžné) údaje zahrnovaly jen velké dopravce s širší výkazní povinností na měsíční bázi. Zjednodušenou výkazní povinností na roční bázi mají dopravci, u kterých celkový objem nákladní přepravy nepřesáhne 200 mil. tunokilometrů a nepřesáhne 500 tis. tun ročně. Podle portálu Eurailpress.de –rš–

Jízda 57 km novou dráhou Tel Aviv – Jeruzalém trvá jen 21 minut

Celých 17 let trvala příprava a vybudování vysokorychlostní železniční trati z Tel Avivu do Jeruzaléma v Izraeli, která zkrátí jízdu na dosavadní vlakové trase dlouhé 57 kilometrů z někdejších cca dvou hodin na pouhých 21 minut. Nová trať, která byla otevřena slavnostně 25. září 2018, je pozoruhodná přímým spojením bez zastávek na mezinárodní letišti Ben Guriona. Originálně je řešena i stanice Jicchak Navon v Jeruzalémě, umístěná 80 metrů pod zemí, což z ní dělá jednu z nehlubších na světě. Rychlovlaky, které jezdí každou půl hodinu, dosahují maximální rychlosti 160 km v hodině a projedou pěti tunely, jejichž souhrnná délka je 19 km. Cena projektu byla 1,8 miliard dolarů, uvedl časopis Maskil, vydávaný židovskou společností Bejt Simcha. V současné době pokračují práce na elektrizaci dalších úseků trati do centra Tel Avivu a v plánu je i prodloužení trasy i výstavba stanic. Jan Hála

VŠIMLI JSME SI

● **NEHOD** na železničních přejezdech v letech 2013 až 2017 nebylo, ačkoli bylo na zvýšení jejich bezpečnosti v tomto období vyčleněno přes 2,6 miliardy korun. Vyplývá to z prověrky NKÚ. Ministerstvo dopravy ale tvrdí, že vypracovalo materiály o rizikových místech na železnici a o financování akcí, které mají zajistit bezpečnost železničního provozu. ČR byla co do počtu nehod jednou z nejhorších zemí v Evropě a co do počtu usmrcených na přejezdech pak nejhorší. V roce 2013 se stalo na železničních přejezdech 165 nehod, vloni 159. V průměru při nich zemřelo 35 lidí ročně.



● **ASI PŘED DVĚMA LETY** jsem měl v Obzoru noticku, jak je krásná plnokvětá červená prouci růže u bývalého technologického objektu, v místech před lety zbořeného stávkového obvodu žst. Praha–hlavní nádraží. V loňském roce byla tato ozdoba pro oči cestujících, kteří vyjeli vlakem z tunelu na hlavní nádraží, zničena postříkem, ač nikomu a ničemu neškodila. Muselo se na ni vylít opravdově hodně pesticidů. Když již tedy byla otrávena, proč ani téměř po dvou letech nebylo roští odstraněno? Rádi bychom znali odpověď. Snímek Martin Kubík.



● **SŽDC** ověřuje na několika tratích možnost zvýšení maximální rychlosti na 200 km/h, v ČR je zatím nejvyšší rychlost 160 km/h. Zvýšení rychlosti je možné v úsecích, jež vyhoví trasou, i ty však vyžadují úpravy, zejména odstranění úrovňových křížení se silnicemi, úpravou nástupišť, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Provéřít se budou muset také všechny mosty i samotné koleje. SŽDC aktuálně prověřuje úseky Choceň – Uhersko, Břeclav – Vranovice, Olomouc – Dluhonice, Sudoměřice – Votice a Soběslav – Nemanice..

PŘEDSTAVUJEME

Martin Kubík:

„Obzor je právě od toho, aby pravdivě kritizoval.“

Martina Kubíka zná většina čtenářů Obzoru jako pravidelného a neúnávného dopisovatele a spolupracovníka časopisu Obzor. I když České dráhy se k němu zachovaly macešsky (byl propuštěn před osmi lety po 31 letech služby výpravčího pro zdravotní nezpůsobilost bez nabídnutí kvalifikačně rovnocenného náhradního uplatnění na dráze), neztratil k železniční vztah, věnuje se dění na dráze s plným nasazením, v dopravě dává vždy přednost vlaku (i když dnes již za plně jízdné) a svými články se snaží zlepšit současnou, mnohdy ne příliš dobrou situaci na dráze.



„Pravá novinářská práce je o kritice, protože kdo je spokojen, je obrazně řečeno mrtvý, spokojený hlupák,“ vyjadřuje svůj názor na novinářskou práci. Kritický, ale současně se snahou o nápravu byl ostatně i v dobách, kdy aktivně sloužil jako výpravčí, ponejvíce na horní větvi trati Praha–Dobruška, nejdříve pak v železniční stanici Mnišek pod Brdy. „Zajistil jsem například dráze nové přepravy spěšních, dráha však úspěšně zrušila. Také jsem vysekával v paузách trávu, mazal závory, udržoval květinovou výzdobu, ale vedení to nijak neocenoilo, spíše naopak,“ vypráví o svých zkušenostech z provozu.

Poté, co byl od dráhy propuštěn, stará se spolu se svým bratrem o rodinné dědictví nemovitostí. „Kdybych neměl toto zázemí, tak nevím, co bych asi dělal – snad toaletáře někde na nádraží,“ dodává trpce. Nesouhlasí ani s tím, že píše nadměrně kriticky: „Mám osobní ohlasy, že je to tak správně, protože zaměstnanec co ještě nebyl odejit, se bojí veřejně cokoli napsat, aby neskončil na dlažbě. Obzor je právě od toho, aby pravdivě kritizoval. Na sebechvály jsou na železniční kritice tiskoviny.“

Podobný osud jako Martin Kubík (nesmlouvané propuštění ze služeb dráhy) má ostatně celá řada jeho předků, co pracovali na železnici. „My prostě neuhýbáme, ale neseme následky,“ konstatuje.

Spoustu článků Martina Kubíka (především o cestování) lze vyhledat také na webu OSŽ v rubrice „Cestujeme s Obzorem“. „Baví mě hlavně cestování po zemích bývalého Rakousko-Uherska,“ přibližuje nejoblíbenější cestovatelské lokality.

K odborům má Martin Kubík vztah samozřejmě pozitivní, mzí ho však, že odbory na dráze jsou roztržité. „Bez odborů by teprve zaměstnanci poznali tvrdý život, lidé si však bohužel dostatečně neváží toho, co pro ně odbory udělaly. OSŽ je největší odborová organizace na železniční, škoda, že postupem času došlo k odborovému rozdrobení. Začalo to 'federantý' (Federace strojířů).“

A jak Martin Kubík vidí ze svého pohledu současnou situaci na dráze a její možnou budoucnost? „Na železnici se v současné době, kdy byla rozdrobena na množství oddělených podniků, kde si každý hraje na svém písečku, nedá prakticky nic změnit. Musela by se vrátit před rozvrat dělení na ČD, a. s., SŽDC a ostatní podniky. Navíc by nad železnici a její sítí musely přestat vládnout kraje,“ domnívá se. Podle jeho dalších slov by všechny vlaky všech kategorií mělo objednávat ministerstvo dopravy, které by však muselo řídit železnici oddaní odborníci, nikoli její skrytí i viditelní likvidátoři. „Vidíme to od roku 1990 prakticky nepřetržitě. Ten rozvrat byl zahájen za generálního ředitele Emanuela Šípa, který ač nikdy nebyl železničním odborníkem, je stále častým diskutérem médií, téměř vždy volají jemu. Navíc by České dráhy a SŽDC měl řídit člověk, co na železnici vyrostl. Jenže takoví lidé byli postupně umlčeni či vyhozeni,“ komentuje současnou situaci na dráze.

Pokud se týká možné budoucnosti, vývoj podle jeho slov jasně směřuje k renesanci železnice a to nejen české. „Železnice nemá v současné době potřebnou kapacitu, protože jí léta cíleně utlumovala trháním odstavných kolejí či rušením tratí vleček. Nejhorší situace byla v PKP a DB AG, teď přicházejí na to, že to byla chyba, ale nejde to ze dne na den – co se rušilo 30 let, se bude těžko napravovat. Ano, železnici čeká světlá budoucnost, ale musí chtít politici a EU. V Česku není schopen ministr uvolnit peníze ani na obnovu sesuté tratě u Dobkoviček,“ dodává závěrem Martin Kubík. Miroslav Čáslavský

Budeme vzpomínat

Dne 9. 11. jsme se rozloučili s paní **Maríí Drgáčovou**, členkou výboru seniorů OSŽ Ostrava hl. n. Celý život pracovala na železnici v nákladní i osobní přepravě. V důchodu se zapojila nejen do činnosti výboru sdružení seniorů, ale pracovala i jako průvodce železničního muzea, kde seznamovala zájemce s historií železnice na Ostravsku. Odešla náhle a neočekávaně ve věku 65 let. V kolektivní byla oblíbená a měla vždy úsměv na tváři. Bude nám chybět.

Dne 28. 10. 2018 zemřel nenadále po delší nemoci ve věku 70 let pan **Jaroslav Maňas**. Celý život pracoval na železnici.

Ve volných chvílích byla jeho koníčkem hudba. Pravidelně hrál na kytaru a zpíval na společných akcích zaměstnanců a později i seniorů. Budeme na tebe vzpomínat, Jaroušku!

Helena Číková, předsdkyně seniorů OSŽ Ostrava hl. n.

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 46 – 15. 11. 1993

Hned v několika článcích je zmiňován návrh ministerstva dopravy na změnu tarifu jízdného pro železničáře a jejich rodinné příslušníky. Vedl se spor především o výši kupónu pro rodinné příslušníky; navržená cena byla ve výši 500 korun. „**Ohlasy z provozu jednoznačně ukazují, že železničáři, byť s různými pocity polkří předcházející ztráty různých výhod a nejistot i nelogické opatření na ČD včetně promyšlené mzdové politiky, ale nyní je na ně přístup MD již přespříliš.**“ uvádí se v článku z rubriky „Co se děje v ústředí“.

Ústředí OSŽ, které zasedalo 3. 11., přijalo usnesení, z nějž vyplývá, že odbory nejsou ochotny dále ustoupit a jsou odhodlány použít k obhájení svých požadavků i důraznější kroky. Obzor dále přináší informaci o kritické situaci v odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky, zprávu z tiskové konference na generálním ředitelství ČD, která se dotkla mimo jiné nedostatku uhelných vozů či modernizace koridorů ČSD, a také zprávu z průběhu tzv. „**Noční linky Obzoru**“ včetně odpovědí na některé dotazy, které čtenáři zavolali do Obzoru.

Obzor č. 47 – 22. 11. 1993

„**Jde o mnohem víc než o pětistovku**“ shrnuje napětí mezi ministerstvem dopravy a odbory titulek článku na první straně čísla 47. Ani po

mnoha jednáních totiž ministerstvo dopravy nehodlalo ustoupit od svého rozhodnutí zvýšit cenu kupónu pro rodinné příslušníky na 500 Kč. Ministr dopravy před zástupci železničních odborových centrál již dříve uvedl, že měl a dosud má v úmyslu odbourat železničářům režijní výhody úplně, řekl, že toto jeho rozhodnutí bylo prvním krokem a další by měly následovat.

Dne 12. 11. 1993 se konalo mimořádné zasedání Ústředí, které se shodlo na dvou hlavních požadavcích: vydat tarify a na něj navazující předpisy v dohodě s odborovými centrály a po dobu procesu transformace ČD neprovádět omezuji změny těchto dokumentů. „**Ústředí OSŽ na podporu těchto požadavků a vedeno snahou ochotně kdykoliv o požadavcích jednat, vyhláše dne 12. 11. 1993, k 12. hodině stanovou pohotovost. V případě potřeby vyhlásí Ústředí OSŽ první stávku v délce trvání 5 hodin od 4.00 do 9.00 hodin dne 29. 11. 1993,**“ uvádí se v prohlášení.

Za zaznamenání stojí také výrok ministra dopravy Jana Stráského, který pronesl pro regionální tisk v Ústí nad Labem. Obzor jej uvedl v poznámce na první straně: „**Vzhledem k ekonomickému výsledku a možnosti hospodářství budeme dráhy udržovat pouze ve stavu řekl bych chátřatní, a teprve potom, tak za dva až tři roky, přijde ta správná doba na provedení úplné transformace železnice,**“ řekl Jan Stráský. –ZS–

Školení BOZP v Prudké bylo zajímavé a užitečné

V týdnu od 15. října proběhlo školení BOZP v Prudké u Tišnova. Kromě nás školených se ho zúčastnilo skoro celé odborné oddělení BOZP.

Prvním tématem bylo oprávnění odborových organizací vykonávat kontrolu nad stavem BOZP ZP paragraf 322. Pak po celý týden následovala další témata: Zákoník práce, zákon č. 309 se svými požadavky na pracoviště. Toto bylo velmi zajímavé, protože často ani nevíme, jak má konkrétní pracoviště vypadat. Pracovní úrazy, to je velmi závažné téma. Dotklí jsme se prevence úrazů a rizik s tím spojených. Vyhledávání rizik na pracovištích nemá za úkol jen zaměstnavatel, ale každý zaměstnanec. Vždyť i my rozhodujeme o tom, jestli přijdeme z práce domů celí a v pořádku. Ale tak o tom, jestli nás ta práce nepoloží a budeme si moct užít peníze. Probrali jsme prověrky BOZP,

které musí proběhnout aspoň 1x za rok na každém pracovišti. Pro zpestření školení jsme si každý den udělali testik z probíraného tématu a celý ten čas probíhala vědomostní soutěž.

Ke konci školení za námi přijel vedoucí právního oddělení JUDr. Petr Večeř. Probrali jsme pracovní právo a realitu pro zaměstnance. Mluvíli jsme o tématu poslední doby – GDPR, a o tom, jak se nás to v ZO dotýká.

Nemůžeme nezpomenout personál RZ v Prudké. Ochota, pohoda a to jídlo! Tady se nedalo hubnout, jídla byl dostatek a výborné, nemohli jsme odolávat. Na závěr bychom chtěli poděkovat vedoucímu odborného oddělení BOZP OSŽ JUDr. Kožmínovi a jeho týmu – Mirek, Dana, Eliška a Jarda, kteří byli s námi, za perfektní vedené školení.

Za účastníky **Petr Sýkora, Petr Šujan a Tomáš Pištora** z SOKV Ústí nad Labem

PORADNA BOZP

Ve stanici nelze...

Ano, pochopíte jistě správně, dnes si něco málo povíme o záchodcích, které jsou neodmyslitelnou součástí našeho života. Toho soukromého – zde pravděpodobně žádné problémy, mimo občasného upání nebo urvaného splachovadla, nejsou – i toho pracovního. Ne každý nádražák totiž sedí v kanceláři a ona lidská potřeba si čas a místo nevybírá. O tom by mohli dlouze vyprávět páni strojevedoucí, pro které záchodky obvykle zůstávají jen na seznamu přání pro ježiška i zaměstnanci infrastruktury, jejichž ohůře po trati občas připomíná pohyb v „minovém poli“. I z tohoto důvodu se v nových a rekonstruovaných vozech budují jen záchodky s nádrží, tedy tratě začíná být schůdné (pomineme-li občasnou absenci stezek) a netřeba se již určitým místům vyhýbat. Na tohle lidské téma jsem zažila jednou také dotaz krajské hygienické stanice, která přišla k traťovému na kontrolu a po bavil mne jejich údiv, když zjistili, že do „mufky“ (speciální drážní vozidlo MUV) se WC určitě nevejde.

Je jasné, že slovo záchod znamená zkrátka „zajít si někam“, méně z vás už ale ví, že zkrátka WC je v angličtině *watercloset*, tedy vodní přístěnek a výraz toalety pochází z francouzského *toilette* a původně označoval kadeřnictví a péči o tělo. Abychom nezapomněli ani na další používané názvy, tak ve středověku u nás zdomácnělo ještě francouzské slovo *prevet* (z latinského *locus privatus* – soukromé místo) a jeho počestěná forma „prevít“ se díky tomu uhnízдила v horovové češtině. Také výraz latrina pochází z latiny, vznikl zkrácením slova *lavatrina* – umývárna, a oblíbený hajzlík – pochází z německého *häusl* – tedy domeček.

Záchodková historie sahá až do 25. století př. n. l. a také Bible se o jejich budování zmiňuje („Místo budeš mít vně za stany, abys tam chodil ven.“, „Když bys chtěl sednouti vně, vykopáš místo, a obrátíš se, zahrabeš nečistotu svou.“). Zkrátka z důvodů hygieny a lidského zdraví je jejich budování, stav a vybavenost jakýmsi ukazatelem kultury národů.

Abychom se nezabývali jen historií a lingvistikou – měli bychom si zde také říct, jak se na budování těchto zařízení dívá naše legislativa. Zákonem č. 262/2006 Sb. zákoník práce, je dána základní povinnost zaměstnavatele „zajistit bez-

pečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce“, a dále, zákonem č. 309/2006 Sb., také jeho povinnost „zajistit, aby pracoviště byla prostorově a konstrukčně uspořádána a vybavena tak, aby pracovní podmínky pro zaměstnance odpovídaly bezpečnostním a hygienickým požadavkům, aby prostory pro osobní hygienu, převlékání, odkládání osobních věcí, odpočinek a stravování zaměstnanců měly stanovené rozměry, provedení a vybavení“ a také v nich „byla zajištěna pravidelná údržba, úklid a čistění“. NV č. 361/2007 Sb. nám dále udává např. to, jak má být pracoviště větráno, osvětleno, jeho odpovídající velikost a z pohledu našeho článku, také jeho vybavení, teplotu a rozměry sanitárních a pomocných zařízení, jinými slovy – vzhled šaten, umývárny, sprch, záchodů, sušáren, ohříváren, úklidových a odpočinkových místností.

Podle požadavku legislativy by pak záchod neměl být více než 120 m daleko od pracoviště, pokud je cesta jakýmž způsobem ztížená (schody, terén), tak 75 m. Na pracovišti do 5 zaměstnanců může být WC společné pro obě pohlaví. Suchý nebo chemický záchod nelze zřizovat pro pracoviště určená pro trvalou práci, s výjimkou mobilního pracoviště, ale i zde musí být zajištěny přiměřené podmínky pro umytí rukou.

Minimální počet záchodů se stanoví podle nejpochůdnější zastoupené směry:

– 1 sedadlo pro 10 žen; 2 pro 11 až 30 žen; 3 pro 31 až 50 žen; na každých dalších 30 žen 1 sedadlo navíc;
– 1 sedadlo pro 10 mužů; 2 pro 11 až 50 mužů; dále na každých dalších 50 mužů 1 sedadlo navíc.

Pro vaši informaci zde uvádíme také základní požadavky na klimatické podmínky sanitárních zařízení, na ukládání pracovních oděvů a počty umyvadel a sprch:

zařízení	výsledná teplota °C
šatny	20
umývárny	22
sprchy	25
záchody	18

Dana Žáková,
odd. BOZP OSŽ-Ú

druh práce	uložení oděvu	počet osob na 1 umyvadlo	počet osob na 1 sprchu
znečištění těla a pracovní oděvu při práci nevzniká	civilní oděv společně s pracovním	10	25
znečištění těla a pracovní oděvu při práci vzniká	zdvojené skříňky (oddělené pracovní a civilní oděv)	10	15
těžká fyzická práce, výrazné znečištění těla a pracovní oděvu (prach, min. oleje a chemické látky)	zdvojené skříňky (oddělené pracovní a civilní oděv)	10	10

Osmičková výročí na české železnici

Zatímco vznik samostatného československého státu byl připomenut na nejvyšší možné politické úrovni, vznik železničního podniku „Československé státní dráhy“, vzniklého ve stejný den jako stát, se nijak nepřipomínal. Mnozí jazykoví dilettanti hovoří o založení Československé republiky. Zakládají se odborové organizace, politické strany, instituce – nikoli státy. Například České dráhy byly založeny zákonem číslo 9/1993 Sb., jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy ke dni 1. 1. 1993 (v důsledku rozdělení federálního státu). S použitím moderní terminologie vznikla Československá republika „transformací“ Českého státu (Království české a Markrabství moravské) vystoupením ze svazku Rakousko-uherského císařství do samostatného subjektu mezinárodního práva. K němu se „Martinskou deklarací“ připojila slovenská politická reprezentace, která transformovala Horní Uhry vystoupením ze svazku Uherského království do svazku Československé republiky (pro úplnost, území Podkarpatské Rusi bylo k Československu připojeno dohodou velmocí až v roce 1920).

Železnice postavené na území „Českého státu“ měly velký význam i při formování státní hranice Československa. Politická reprezentace přítomná na mírové konferenci v Paříži, na níž se stanovoval průběh hranic v poválečné Evropě – i v důsledku rozpadu C. k. monarchie, prosadila, že jižní hranice s Rakouskem bude vytvo-

řena „jižně“ od trati z Břeclavi do Znojma. Severovýchodní hranice s Polskem od Cadce k Bohumínu pak respektovala trasu Košicko-bohumínských dráhy, o níž mělo zájem i Polsko. Státní hranici na řadě míst tvořil řeka Olza/Olše. Naproti tomu hranice s Německem až na výjimky respektovala stav daný průběhem hranice mezi Bavorskem, Saskem, Pruskem a Českým královstvím. Na řadě míst najdeme historické hraniční znaky, včetně letopočtu.

Za první správní akt v historii československých železnic je pokládán telegram podaný 28. 10. 1918 poslancem – knězem dr. Lzidorem (Bohdanem) Zahradníkem, který se uvedeného dne kolem 14. hodiny dostavil na pražské hlavní nádraží, jež se tehdy jmenovalo nádraží Františka Josefa, kde oznámil, že se v právě vznikající státě ujal moci Národní výbor, a dal rozeslat telegram znění: „Československý stát se právě před sochou svatého Václava prohlásil. Já, jako zástupce železniční správy nařizují, aby se znaky bývalého rakouského státu sňaly, úřadovalo se česky, provoz udržoval normálně a zastavil se dovoz vozů do Vídně a do Německa.“ (podepsán) dr. Zahradník.

Tak se ujal dr. Zahradník, jako železniční referent Národního výboru, vedení našich drah, ale bez jakéhokoli aparátu, který by toto vedení zajišťoval. Tímto okamžikem můžeme označit začátek existence ČSD „de facto“. (Jelikož v té době neexistoval rozhlas a telefony nebyly zavedeny všude, dozvídali se lidé o vzniku nového státu především prostřednictvím železničního telegrafu – rakouská pošta byla takřka úplně odstavěna, a následující dny až z novin.) Dne 6. listopadu (1918) vyšel první Úřední list železniční v českém jazyce, který přinesl nařízení, podle něhož zatím zůstaly dosavadní předpisy, rozkazy a výnosy bývalé správy rakouských drah v platnosti až do vydání nových předpisů. Tímto dnem můžeme označit začátek existence ČSD i „de iure“.

„Osmičková výročí“ se vztahují na historii před rokem 1918:



NÁZORY

Není nad působení konkurence

V tisku, při příležitosti prezentace novinek v novém jízdním řádu, jsem se dočetl, že nám chytí ČD zlepšit kvalitu cestování na hlavním tahu z Prahy na Ostravu. A tak uvažují, že nás obohatí povinným místenkovaním u vlaků. Opravdu radostná zpráva pro cestujícího. Nevím, v čem spočívá to zlepšení či zkvalitnění. Zatímco nyní se nemusím o nic starat a nastoupím do prvního vlaku, najdu si místo, tak nyní si budu muset shánět místenku. A to nemluvě o tom, že třeba mně ta místenka k ničemu nebude, protože vlak z nějakého důvodu nestihnu. A tak si stejné martyrium zažiju o dalšího spoje.

Navíc nějak nemám rád, když mně někdo či něco přidělí místo. Já si rád místo vybírám a sedám tam, kde se mně to líbí, ke komu se mně to líbí. Čili zvýhodnění nebo zlepšení služeb? Ani náhodou. Domnívám se, že kapacita a počet spojů mají být takové, aby byli uspokojeni všichni cestující (a když už bude vyprodáno, cestující nepojede, nebo půjde pěšky?). Námitka, že to není reálné, neobstojí. Vlakové soupravy jsou dnes, nejen z důvodu šetření, často nekapacitní a je malý počet vagonů. Kdo si pamatuje, ví, že v minulosti nebyly výjimkou soupravy i s patnácti vozy. Dnes, když jede vlak se sedmi vozy, tak už je to pomalu zážrak. A že nejsou vozy? Koho to zajímá? Kdo za to

může? Chápu, že byla snaha železnici zlikvidovat a nerozvíjet jí. Takže se rušilo, šrotovalo, neinvestovalo a nyní to schází. Co tak vyvodit něčí zodpovědnost? Takže raději i „koženky“, neuk nejet. Nakonec toto je i důvod, proč nejsou soukromníci tak atraktivní, jak se snaží působit. Nejen že nelze použít jakýkoliv spoj pro nemožnost využití libovolně jízdně a zejména sířových pro celý stát, ale také proto, že je tam povinné místenkování. Zdá se, že státní do-

pravce se snaží napodobit soukromou dopravce v tom, co je nepřijemné. Že by i toto byla ta vynikající konkurence a její kladné dopady? Doufejme tedy, že nové vedení ukáže své kvality a tyto nápady velmi rychle zlikviduje. A zbývá už jen najít dostatek vozů, aby nebylo povinné místenkování nutné a počet cestujících byl zvládnut. Takže hurá do toho (a nejen půl je hotovo, ale vše).

Ing. Antonín Minařík

Na Transverzálce řádí virus „Krásná nádraží“

9. listopadu 2018 byl v Senátu ČR vyhlášen vítěz 12. ročníku soutěže Nejkrásnější nádraží ČR 2018. Zvítězil Blíževčický. V průběhu těch dvanácti let měla bývalá nejdelší soukromá dráha Rakouska-Uherska v soutěži 11 zástupců a z nich čtyřem se podařilo zvítězit. Letos dokonce o první a druhé místo soupeřila dvě nádraží Transverzálky mezi sebou. Hlasovalo čtyřikrát více lidí než v předchozím ročníku! Už před dvěma lety se mě ptali novinář, v čem spočívá úspěch nádražních budov této trati. Tenkrát jsem odpověděla impulsivně, že asi hlasují především čtenáři Zdeňka Šindlaera, protože po vydání jeho knihy Transverzálka

(pokřtili jsme jí v roce 2008 v Jablonném v Podještědí a Obzor byl u toho) se téměř žádný ročník neobešel bez finalisty z Transverzálky. „A po trati se šíří virus Krásná nádraží“, zasmál se kolega. Obojí je pravdou. Každý rok nám na trati nějaké nádraží díky rekonstrukci a následně péči zaměstnanců zkrásní, ale to by asi nestačilo, kdyby lidé nepoznali příběhy těch více než stoletých domů (výjimku tvořilo pouze v loňském roce nové českolipské nádraží). Právě ty příběhy, které krásu umocňují, putavě převyprávěl pan Šindlaer ve své knize. Takže smícháním toho všeho asi vznikl ten „virus“ šířící se po naší trati a je příjemně být jí msažen – pro cestující (hlasují) i železničáře (pečují) a všichni se dohromady rádi.

Květa Slabá,

žijící na Nejkrásnějším nádraží ČR 2013 a pracující na 2. nejkrásnějším nádraží ČR 2015

Jména vlaků

V ČD pro Vás jsme si přečetli, jak budou řešena jména vlaků v novém grafikonu. Jména vlaků mne zajímala odmala, vždyť už jako dítě jsem s bratrem měli svátek, když z okna našeho bytu byla vidět projíždějící Hungaria. Tenkrát jsem jednotku Ganz považoval za úžasné. Více jsem se jim věnoval po nástupu k ČSD v roce 1974 a zajímají mne celou dobu až do dneška.

Je skoro neuvěřitelné, že za téměř půl století náš národní dopravce nebyl schopen „problém“ vyřešit. Ten nový článek se jmenuje „Ikony české krajiny ovládnou názvy linek“. V tom spočívá ta změna, že poslední dobou se ustupuje z názvu vlaků k názvům linek. Ale že by to pomohlo cestujícímu najít správný vlak, o tom vážně pochybuji. V článku je napsáno, že cestující uvidí jméno linky Střekov a bude hned vědět, že vlak jede do Ústí n. L. A co když cestující cestuje z Ústí n. L. nebo Roudnice či Staré Boleslavi do Prahy nebo Kolína, neměl by se vlak do Kolína neměl spíš jmenovat František Kmoch? Když tedy ten cestující ve Všetatech, který chce jet do Kolína, uvidí jméno linky Střekov, určitě ho nenapadne, kam že ten vlak vlastně jede. A vůbec Střekov z vlaku je vidět na trati po levém břehu, z vlaku po pravém břehu, se obávám, Střekov vidět není.

Nebo cestující z Prahy jede do Zlína jestli se linka bude jmenovat Ostravan, tak s tím nepojede, aby nemusel přece přestupovat. A že by Ostravan, Fatra, Varsovia, Západní a Jižní expres či třeba Berliner jsou ikony české krajiny, tak jsem český čalouník. (Ten konec předchozí věty jsem jako děti užívaly, když někdo řekl nějakou pitomost.)

Petr Rádil



Účastníci pracovní exkurze ve Středisku údržby Česká Třebová.

Středisko údržby Česká Třebová v hledáčku filmařů

Filmaři Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC nedávno plnili mimořádně náročný úkol: natočit atraktivní video z prostředí Střediska údržby (SÚ), dříve DKV, Česká Třebová. Charakter natáček určil pan Mgr. Munk, profesionální filmař z Bratislavy a lektor semináře ČZS: a sice na bázi stylistiky ztvárnit atmosféru depa do formy dokumentu nebo reportáže. A to nejen v klasické podobě podle typické sémantiky dané počtem znaků rozlišujícím obě uvedené formy, ale i s podtextem žánrové emocionality. Po teoretické přípravě s důrazem na lidské podporaové vnímání, se účastníci semináře i lektor podřídili informacím a pokynům pana Davida Vavrouška, inženýra železniční dopravy SÚ Česká Třebová, který filmaře provázel a kvalifikovaně odpovídal i na úzce speciální dotazy. A za odborný charakter výkladu i precizní odpovědi získal nevšední poděkování.

Přes deštivé počasí prostředí depa nabízel bezpečně atraktivních záběrů vystupujících jeho funkci, ale i např. pro rekonstrukci či modernizaci osobních vozů. Účastníky pracovní exkurze zaujaly také historické osobní vozy a hnací prostředky deponované v depu. Prostorů rotund depa nabídlo i záběry z dob módního neorealismu, neboť umožňovalo např. záběry hračiček dvojkolů z pohledu či se zvyrazněním perspektivy. Jak připomenula Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS, seminář byl spojen s přehlídkou česko-slovenské filmové tvorby členů FISAIC.

K přehlídkové projekci se sešlo přes 20 prací známých autorů. Mnozí z nich získali ocenění jak od federace železničářů FISAIC, tak i celosvětové organizace neprofesionální filmové tvorby (UNICA). Mezi ně ze slovenských účastníků česko-slovenského semináře patřili zejména Emil Chlebníčan, Miroslav Kalach a František Babin, a z českých autorů Dana Kubátová s manželem, Vladimír Přebyl a Eduard Pech. Přehlídka znovu potvrdila, že filmová amatéři-železničáři se nevyhýbají zpracování žádného námětu.

Tak např. Emil Chlebníčan ve snímku „Svatební vlak“ zachytil neopakovatelnou atmosféru před a při odjezdu mimořádného osobního vlaku se svatebčanů. V citově založeném snímku „Osvětím“ obrazem i emotivním komentářem vystihl hrůzu koncentračního tábora z období fašismu. Zkušený zvláště autor Miroslav Kalach ve snímku „Letní tábor železničářů YouTuberů“

přiblížil zájem ŽSR o výchovu dětí k jejich zájmu o železnici. Tento zájem vedl ŽSR k zorganizování akce s dětmi s rodiči, kde vyváženým zábavním i sportovním programem se přirozeným způsobem podněcoval jejich zájem o železnici a práce u ní. Výpovědi dětí pak umocňovaly jejich pojetí významu tábora a role železniční dopravy v současnosti. Paní Danuše Kubátová z Čelákovic svojí účelovou reportáží ztvárnila módní přehlídku v Poděbradech (160 fashion senior), ve které nadšení diváků na přehlídce i manekýnů v každé věkové kategorii prokazuje zájem o módu. V medailonku o Pavlu Townen Veselém „Tančíma“ přesvědčivě (za pomoci mnoha cizích záměrů) dokázala, co kariéra – po vzoru Franka Townena – vyžaduje životní energie.

A výsledky natáčení v česko-slovenském depu? Nejprve je autoři museli v časovém limitu „sestříhnout“ a pak se před účastníky opakovaně promítly s rozbořem kladů i záporů. Návazná diskuse či obhajování natočeného materiálu přispěly ke zduaru semináře. Uplatnila se i novinka: reportáž se znaky dokumentu. Díky uspořádání semináře a česko-slovenské přehlídce tvorby patří OSŽ a všem, kteří k jeho zduaru přispěli. Jejich výsledky naznačily, že 28. ročník mezinárodní soutěže FISAIC v oboru film a video, který se v roce 2019 koná ve Spišské Nové Vsi (29. srpna až 2. září) budou prezentovat práce zkušených autorů.

Ivo Laniček

Literáři na trati VI aneb Vlak plný prózy (poezie)

Motto: „Vlaky jsou plné příběhů.“

Literární skupina ČZS FISAIC vyhledává šestý ročník železniční knižní antologie Literáři na trati, která je příležitostí pro všechny autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Vlak plný prózy“ a „Vlak plný poezie“. Opět bude vašim úkolem dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, povídky, povídky, kresby či fotografie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění

Knihy s modrou krví

Mezinárodní festival Literáři Františkovy lázně je akcí, která dokonale propojuje dva na první pohled odlišné fenomény – literaturu a železnici. Jeho 21. ročník ve vlaku začal i skončil.

Na úvod to byla tisková konference, která proběhla během jízdy pravidelného rychlíku mezi stanicemi Karlovy Vary a Cheb dne 2. listopadu 2018, na závěr jízda happeningového vlaku na trase z Františkových Lázní do bavorského Hofu a zpět dne 11. 11. 2018.

Součástí této nevšední jízdy byli křest dvou knih, které jsou podobné jako celý festival symbiózou psaného textu a prostředí voničích rychlostí vlaků či dálkami odpočítávanými nekonečnými řadami pražců. Nevšední prostory tzv. Královského salonku železniční stanice Hof se naplnily cestujícími vlaku, mezi nimiž nechyběli spisovatelé, umělci, zástupci veřej-

cháři, nebo lidé, kteří mají železnici rádi. Tento knižní projekt Mezinárodní federace pro volný čas železničářů FISAIC, představil vedoucí literární sekce českého zemského svazu a tvůrce obou knih – František Tylšar. Krátce přiblížil jeho pětiletou historii i to, že se na něm podílejí autoři několika zemí. Německou stranu letos zastoupila spisovatelka z Čách, paní Klára Hürková. Jednu z jejích básní přečetla v českém jazyce Alenka Vávrová a v originále Olga Kupec.

Následoval vlastní křest. Kmotrem knihy prózy se stal Harald Fichtner – Oberbürgermeister města Hof, kmotrem knihy poezie ředitel obchodního centra českých drah, a. s., Vladimír Omelka. Dalšími, oběma knihám společnými kmotry byli Petr Jančařík, Sabine Dittrich, Alenka Vávrová, František Tylšar a Olga Kupec, která je doplnila do šťastné sedmičky. Zvláštností obou knih je, že je můžeme považovat za „knižní aristokracii“. Jejich křty totiž vždy probíhaly pouze v saloncích vybudovaných pro účely císaře Františka Josefa či jeho následovníků – prezidentů. A to v Čechách i v Bavorsku.

Pokud byste se chtěli i vy stát součástí takové knihy, vězte, šestý ročník projektu byl nedávno vyhlášen. Podrobnosti naleznete na webu: <http://fisaic-l.blog.cz/1811/literati-na-trati-vi> -FJB-



Na snímku zprava: kmotr knihy prózy Harald Fichtner, primátor města Hof, kmotr knihy poezie Vladimír Omelka, ředitel regionálního obchodního centra Českých drah, a další kmotři: Petr Jančařík, Sabine Dittrich, Alenka Vávrová a František Tylšar.

ných institucí, zastupitelstva, novináři i běžní železničáři z obou stran hraniční čáry. A není se čemu divit, zvuk „křítí knih“ je v Německu téměř neznámý.

Teprve před rokem, právě na tomto místě byla kniha pokřtěna poprvé. A letos se zde pokřtily rovnou knihy dvě: Literáři na trati V aneb poezie mezi staničníky a Literáři na trati VI aneb próza mezi staničníky. Obě antologie mají jedno společné. Autoři (a v obou knihách jich je dohromady více než stovka), jsou buď železni-



Manipulační koleje se můžou hodit, i když se někde léta nenakládalo. Příkladem je Světlá Hora.

Trať do Malé Morávky oživila nákladní doprava

O letošním oživení opuštěné trati z Bruntálu do Malé Morávky, kde došlo k zavedení sezon-

ní osobní dopravy o prázdninových víkendech už psal Obzor č. 15. Ani po skončení prázdnin však trať do Malé Morávky nezůstala opuštěná. Ve Světlé Hoře (na snímku) došlo na opravu vyloučených manipulačních kolejí a mohla být znovu zahájena i nákladní doprava za účelem odvozu kalaminního dříví z oblasti Jesenícka. První nákladní vlak tak v letošním roce do Světlé Hory přijel ve středu 5. září. Skoro to vypadá, že až kalaminním broučkům, kterým se nebyvale daří a to nejen v lesích na Jesenícku, se nepřímo podařilo donutit státní organizaci, aby přehodnotila postoj k rušení manipulačních kolejí, výhybek, nákladních a celych tratí a začala také něco obnovovat. A že budou potřeba další manipulační místa po celé republice, se dá podle vývoje kúrovkové kalaminity očekávat. A co třeba také obnovit trať Velká Kraš – Vidnava? Ve Vidnavě by se dalo také nakládat...

Martin Kalousek

Humpolačka byla v ohrožení

Počátkem roku 2017 se objevila na železničních stránkách Zelpage informace o tom, že by kraj Vysočina rád omezil osobní železniční dopravu na legendární Humpolačce (trať Havlíčkův Brod – Humpolec). Hned po zveřejnění tohoto záměru jsem informoval starostu Herálce o chystaných krocích a poslal jsem okamžitě protest na hejtmanství v Jihlavě, kde kraluje ČSSD v osobě hejtmána MUDr. Jiřího Běhounka.

Při mé poslední návštěvě Herálce jsem opět hovořil se starostou a ten mi potvrdil, že v roce 2017 byli krajem informováni o chystaném útlumu osobní dopravy od jízdního řádu 2019. To si prý starostové a místní občané přehledy obci nenechali líbit i omezení dopravy bylo odvráceno. Doufám, že natrvalo. Je paradoxem, že navrhovatelé argumentovali velkou vzdáleností zastávek od obcí a souběžnou silnicí, přitom opak je pravdou (patrně tratí v životě nejeli a to

ani prstem po mapě, trať vede úplně jinudy než silnice na Humpolec!). Dopravná Lípa leží přímo v centru obce, zastávky Slavnic, Kamenice a Plačkov také. Dopravná Herálec je obklopena čtvrtí „nádraží“. Dopravná Humpolec leží na okraji města v průmyslové zóně, od níž se táhne obydlená oblast až do centra. Zcela nepochopitelně nebyla dosud postavena nová zastávka Vilémov u Humpolce, přitom trať prochází obcí, vedle tratě se ve Vilémově nachází i výborný pramen s pitnou vodou, pro kterou si jezdí lidé i z okolních obcí. Zastávka Vilémov se dokonce objevila asi před dvaceti pěti lety v jízdním řádu jako uvažovaná, pak zmizela. I v Humpolci by mohla být ještě další železniční zastávka např. poblíž nové výstavby v ulici Vilová. V roce 2018 se na trati konala další výluka s výměnou výzlyčků pražců.

Martin Kubík



Polední vlak Os 15961 vedený motorem 810.212-1 z Humpolce do Havlíčkovy Brodu vyjíždí z dopravní D3 Herálec, je 15. října, 12.14 h, vpravo u pěkného dřevěného skladiště složené pražce z výluk.



Na snímku zleva: Jan Týc, Miroslav Čarek, Jarmila Šmerhová, Milan Przybyla a Michal Procházka.

FISAIC – fotografové v Maribo

37. mezinárodní výstava fotografií FISAIC se konala v dánském Maribo. Všichni účastníci (asi 100 z 10 zemí – Německo, Rakousko, Belgie, Dánsko, Finsko, Norsko, Francie, Lucembursko, Švýcarsko a Česko) se zúčastnili vernisáže výstavy, která proběhla v galerii v Maribo, kde bylo vystaveno asi 180 fotografií (celkem přišlo na výstavu 1873 fotografií). Vybratými nejlepšími pro odbornou porotu jistě nelehký úkol. Na konci výstavy proběhlo slavnostní předání medailů a diplomů za oceněné fotografie. Soutěž se v těchto kategoriích: fotografie papírové a digitální s železniční tematikou a volnou tematikou – barevná a černobílá a zvláštní kategorie „mladí“ (fotografové do 26 let). Naši fotografové si z této soutěže odvezli dva diplomy (Vít Fikejzl a Radek

Hortenský), některé naše fotografie byly akceptovány (Jan Týc, Jaroslav Škalda, Ivan Gavenda, Milan Przybyla). Velmi zajímavý byl začátek pobytu – večerní procházka po Maribo s výkladem, za doprovodu „ponocných“ v dobových kostýmech. Program byl doplněn autobusovým výletem do pivovaru v Bryggeri s ochutnávkou piva a safariparku. Bohužel, z oken autobusu se tam nedalo fotit. Ale aby se z fotografií mohli stát opravdoví „lovci snímků“, jelo se historickým pamíř vláčkem do nedalekého železničního muzea v Bandholmu. Příští 38. mezinárodní výstavní fotografický salón FISAIC se bude konat v roce 2020 v ČR, ve Svitavách.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Časlavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevýžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X



Moudrost pro tento den
„Říkat pravdu v čase všeobecného klamu je revoluční čin.“
George Orwell (1903–1950),
britský novinář a spisovatel

VÝROČÍ MĚSÍCE
Tratě a traťové úseky
LISTOPAD
Cheb – Schirnding
1. 11. 1883 – 135 let
Mimoň – Česká Lípa (město)
1. 11. 1883 – 135 let
Rumburk – Jiřikov
1. 11. 1873 – 145 let
Opočno pod O. h. – Dobruška
1. 11. 1908 – 110 let
Praha–Dejvice – Kladno (parostrojní provoz)
2. 11. 1863 – 155 let
Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku
15. 11. 1893 – 125 let
Žlutice – Bečov nad Teplou
20. 11. 1898 – 120 let
Liberec – Jablonec nad Nisou
26. 11. 1898 – 120 let

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