OBZOR 13

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

22. 6. 2020 Cena 5 Kč

Ročník 31

Z aktuálních událostí

■ Po tříměsíční přestávce přivítal na řádném jednání členy **Podnikového výboru (PV) OSŽ Správy železnic** (SŽ) v Praze dne 4. 6. jeho předseda Petr Štěpánek. Přítomni byli všichni tři tajemníci PV a za aparát OSŽ pak JUDr. Petr Kožmín, vedoucí oddělení BOZP-Ú, JUDr. Petr Večeř, vedoucí oddělení ESO OSŽ-Ú a Luděk Šebrle,z téhož oddělení. Během jednání dorazil také předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Petr Štěpánek informoval o předchozích jednáních mezipodnikovým výborem a zaměstnavatelem formou videokonferencí. Šlo o jednání týkající se návrhů na 2. změnu PKS (téměř všechny připomínky ze strany PV byly zaměstnavatelem přijaty). Došlo k dohodě na rozpočtu pro letošní rok a o čerpání prostředků C–FKSP. Přiblížil, jak probíhají jednání k novelizaci Katalogu zaměstnání a informoval o připomínkách, které byly zaslány zaměstnavateli. S opatřením, které muselo být zavedeno v sídle OSŽ z důvodu pandemie, seznámil členy PV předseda OSŽ Martin Malý.

Další části jednání PV se zúčastnili zástupci zaměstnavatele: Ing. Marcela Pernicová, náměstkyně GŘ SŽ pro provozuschopnost dráhy, Ing. Miroslav Jasenčák, náměstek GŘ SŽ pro řízení provozu, Ing. Pavel Koucký, personální ředitel GŘ, Ing. Hana Kohoutová, vedoucí mzdového oddělení GŘ, Ing. Evžen Pospíšil, vedoucí personálního oddělení a Bc. Jitka Dolejšová. Ing. Koucký uvedl mimo jiné, že smyslem předložení návrhu 2. změny PKS bylo,**„abychom se pozvolna a v klidu vrátili do normálu.“** Záměr zaměstnavatele byl, aby se postupovalo u všech zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou stejně, bohužel k uzavření dohody o 2. změně PKS v plném rozsahu nedošlo. Uvedl také řadu údajů o mzdovém vývoji za období 1–4/ 2020, o nárůstu průměrné mzdy zaměstnanců proti indexu spotřebitelských cen a poklesu potřeby přesčasové práce. Zmínil také diskusi, která probíhá k novelizaci Katalogu zaměstnání.

Po vystoupení dalších zástupců zaměstnavatele přišla na řadu podrobná informace Petra Štěpánka o stavu členské základny a počtu zastupovaných zaměstnanců na základě rozboru z evidenčních návratových listů od ZO OSŽ. O poskytovaných službách členům OSŽ, krizové lince a poradenské pomoci informovali JUDr. Petr Večeř a JUDr. Petr Kožmín.

■ Dne 9. 6. proběhlo v sídle OSŽ jednání **Představenstva OSŽ**. V rámci informací ze zásadních jednání poznamenal I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun: **„Je jasné, že s důsledky pandemie se budeme potýkat ještě hodně dlouho.“** Dodal, že by se nerad dožil toho, že Česká republika bude jednou z mála zemí Evropské unie, kde vláda nepomůže podnikům působícím na železnici. **„Jinak by to mělo značné následky,“** uvedl.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, informoval o jednání Dozorčí rady ČD Cargo (28. 5. formou videokonference) a o tom, že hospodaření podniku skončí letos ztrátou.**„Dozorčí rada konstatovala, že zatím pomoc státu kromě COVID 2 je nulová. Pokud se stát nepřihlásí k železnici, tak to železnice nemůže dlouho vydržet,“** řekl.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic, informoval například o připravované novelizaci předpisu D1 (s účinností od 1. 1. 2021, který v rámci připomínkového řízení bude PV OSŽ při Správě železnic připomínkovat), o připomínkovém řízení předpisů BP1, 2, 3, či o jednání odborových centrál 29. 5. 2020.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru, referovala o dění u „nedrážních“, mimo jiné o bývalé ŽOS Nymburk, kde od podzimu má firma již třetí název – NYMWAG CS, a. s. Dále uvedla, že společně s předsedou OSŽ navštívila brněnskou primátorku v rámci přístupových jednání ohledně odborové organizace v Dopravním podniku města Brna.

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–Ú, informoval o odborové činnosti ZO OSŽ u společnosti Leo Express Global a. s. a ve společnosti METRANS DYKO.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý referoval o jednání velké tripartity (25. 5.), kde se řešila otázka programu Antivirus B. Dále poznamenal, že Ministerstvo práce a sociálních věcí s podporou ASO předkládá návrhy na zvýšení příplatků za ztížené pracovní prostředí a zmínil i výzvu ministru dopravy k obnovení jednání: **„Bylo by na čase navázat na epidemií přerušená jednání k problematice systémového řešení jízdních výhod a rádi bychom také podrobněji projednali naše písemné návrhy na pomoc železničním dopravcům ze dne 30. 4. 2020.“**

Představenstvo OSŽ schválilo dávky z Podpůrného fondu OSŽ, žádosti o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem a v řízení o náhradě škody v příčinné souvislosti s dopravní nehodou. Dále vzalo na vědomí aktualizovaný rozpočet OSŽ na rok 2020, přehled o stavu členské základny OSŽ k 1. 2. 2020 a projednalo novelizaci Statutu Podpůrného fondu OSŽ, kde je nově navrhováno zakomponování zápůjčky právnické osobě – ZO OSŽ a také Právní poradenství/pomoc členům OSŽ v občanském (soukromém) životě. Závěr patřil Informaci Revizní komise OSŽ a bodu různé.

■ **Podnikový výbor** (PV) OSŽ**při Českých drahách, a. s.,** který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, dne 10. června, začal tentokrát vystoupením zástupkyně zaměstnavatele. Byla jí Ing. Lucie Bauerová z odboru 10 GŘ ČD. Ředitelka odboru 10 Ing. Monika Horáková se z jednání omluvila. Ing. Bauerová nejprve informovala o dopadech koronavirové pandemie na zaměstnanost na Českých drahách. Uvedla, že institut „částečné nezaměstnanosti“ byl použit v měsících březen až květen. **„Chtěli jsme mimořádná opatření prodloužit i na červen, ale nedošlo k dohodě s jednou odborovou centrálou** (SOSaD),“ poznamenala Bauerová. Koncem dubna bylo dojednáno s odborovými centrálami, že nízkopříjmoví zaměstnanci dostanou sociální výpomoc (týkalo se to 477 zaměstnanců ČD). Ing. Bauerová dále hovořila o tom, že se odbor 10 zabýval jízdními výhodami, neboť zaměstnanci měli objednané „fipky“, které však nemohli z důvodu pandemie využít. Bylo k tomu přijato opatření – podrobný postup při nevyužití „fipky“ najdete v Obzoru č. 13 na str. 3.

Vladislav Vokoun informoval o tom, že OSŽ v součinnosti se zaměstnavatelem zaslalo žádost ministrovi dopravy o přijmutí opatření, která by vedla ke snížení dopadů pandemieCOVID 19 na železniční dopravu. Rovněž připomněl, že do 30. září tohoto roku by měla vláda schválit koncepci veřejné železniční dopravy na příštích pět let, která by měla obsahovat závazné prvky pro tvorbu dopravních plánů všech krajů. Vladislav Vokoun dodal, že premiér spolu s ministrem dopravy konstatovali, že uvítají podněty OSŽ při tvorbě koncepce.

Další diskuse se točila kolem organizace „kopek“. Na některých pracovištích se totiž zaměstnanci dozvěděli zavádějící informaci, že pokud nevyberou ozdravný pobyt v letních měsících, mohou o něj přijít. Tuto informaci Ing. Bauerová popřela a dodala, že pokud provozní podmínky nedovolí „kopku“ čerpat, mohou se plánované ozdravné pobyty využít v lednu až únoru.

Dále Vladislav Vokoun informoval o tom, že vedení PVjiž nyní přemýšlí nad podobou budoucí kolektivní smlouvy na ČD. Uvedl, že postupně probíhají diskuse se zástupci jednotlivých odborových centrál. **-red-**

V Praze hl. n. už rok probíhá rekonstrukce fasády

Na pražském hlavním nádraží už rok probíhá rekonstrukce fasády historické Fantovy budovy. Opravy vyjdou na 212 milionů korun a budou trvat minimálně dva a půl roku. Na snímku Michaela Mareše vlak EC 172 Hungaria (Nové Zámky – Praha hl. n.), který v pondělí 15. 6. 2020 dorazil do Prahy na čele s Vectronem 363.108–8 (turnusová skupina 300, Oblastná správa depa Bratislava).

V neděli 14. června vstoupila v platnost pravidelná letní změna vlakových jízdních řádů. Ve většině regionů byla podle požadavku krajských úřadů vylepšena nabídka spojení. Na ilustračním snímku Michaela Mareše opouští osobní vlak 2536 železniční stanici Praha–Vršovice, která v těchto dnech spíše připomíná jedno velké staveniště.

Roušku, prosím! České dráhy pro letní období zaměstnancům zajistily nové roušky s upraveným materiálovým složením, ve kterých by měli vyšší teploty lépe zvládat

Odpolední osobní vlak 6917 z Ústí nad Labem do Prahy Masarykova nádraží je slušně zaplněn. Venku je horko, hodně přes dvacet stupňů Celsia, sluníčko se do vlaku opírá vší silou a klimatizace „nestíhá“, zejména cestující na straně u oken, do nichž svítí slunce, lapají pod rouškami po dechu. Není si ani kam přesednout, druhá strana je plně obsazena, někde sedí na „čtyřce“ čtyři cestující, některé čtyřky jsou obsazeny po třech lidech, někdo i stojí.

Vlakem prochází průvodčí a ty, kteří roušku nemají nebo ji mají „na půl žerdi“, napomíná: **„Roušku, prosím!“**. A všichni ji respektují, byť i na průvodčí je vidět, že by si ráda roušku sundala. Cestující nastupují a vystupují, nandávají a sundávají roušky, jen průvodčí ji musí mít pořád na sobě. **„České dráhy jako zaměstnavatel nemohou nařízení Ministerstva zdravotnictví svévolně zmírňovat nebo porušovat. Povinnost nosit roušku ve vlaku a ve společných prostorách, kde není možné dodržet předepsaný rozestup, platí i pro průvodčí,“**konstatuje Gabriela Novotná, regionální tisková mluvčí Českých drah s tím, že nošení roušky není jistě příjemné, ale jeho primárním smyslem je ochrana zdraví jak samotných zaměstnanců Českých drah, tak i cestujících. **„Pro nadcházející letní období jsme zaměstnancům zajistili nové roušky s upraveným materiálovým složením, ve kterých by měli vyšší teploty lépe zvládat. V rámci rozvolnění preventivních opatření již například používání ochranných rukavic a ochranných brýlí pouze doporučujeme, vždy záleží na konkrétních podmínkách práce a posouzení dané situace samotným zaměstnancem,“** dodává.

Michael Mareš

Obzor v letních měsících

V létě Obzor vyjde v těchto termínech:

č. 14	7. 7.
č. 15 (s příllohou)	27. 7.
č. 16	17. 8.
č. 17	31. 8.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nejhorší ze všeho byla a stále ještě je přetrvávající nejistota.“

Hovoříme s **Ing. ONDŘEJEM ŠMEHLÍKEM,** vedoucím mezinárodního oddělení OSŽ

Mezinárodní oddělení OSŽ, jehož jste vedoucím, zajišťuje kromě jiného také pořádání sportovních soutěží, rekreační pobyty a organizování dětských táborů. Jak se koronavirová krize projevila v těchto oblastech?

Začněme třeba sportovními soutěžemi. Tato situace zaskočila nepřipravené úplně všechny, organizátory sportu nevyjímaje. Naše reakce byla okamžitá a akce železničního sportu byly přerušeny 11. března ve 12 hodin. Dokonce byl v polovině svého průběhu zrušen a nedohrán bowlingový turnaj v Pardubicích. Pomlka byla nejprve do konce dubna, poté přišlo prodloužení až do konce května. K obnovení aktivit došlo 9. června, kdy se konal tenisový turnaj v Olomouci. Byly to tři měsíce bez sportu. Na první pohled se může zdát, že sport je věc zbytná a když se tyto aktivity utlumí, nic se nestane. Ale právě pravidelné sportování a aktivní pohyb zásadně posilují imunitu a jsou nejlepší prevencí před různými viry a dalšími zdravotními riziky. A navíc na mnohých z nás se utlumení pohybové aktivity projevilo i nějakým tím kilem navíc.

Stále ještě trvají některá omezující opatření při shromažďování většího počtu osob. Jaká opatření budou v tomto směru nutná při sportovních akcích?

Samozřejmě sledujeme všechna aktuální opatření, za kterých se sportovní akce mohou konat, a o aktuálních podmínkách informujeme členy našich sportovních komisí. Základní podmínky se týkají používání roušek, počtu sportovců na sportovišti a také pravidelné dezinfekce sportovních pomůcek. Tímto bych chtěl požádat všechny sportovce, aby se stanovenými epidemiologickými pravidly řídili.

Mimořádná situace se samozřejmě dotkla i pořádání mezinárodních sportovních akcí. V jakém směru nastaly v těchto případech největší omezení?

U mezinárodních sportovních akcí byl vliv koronavirové pandemie ještě zásadnější. Nejrazantnější byli Němci, v půlce března zrušili organizaci všech letošních mezinárodních sportovních akcí a také svoji účast na sportu v zahraničí. Zrušena byla všechna „velká“ mistrovství USIC. První menší mezinárodní soutěže by se měly konat od září. Česká republika by měla organizovat Regionální mistrovství ve střelbě a golfu. Pozvánky jsou rozeslané, uvidíme, zda ze strany pozvaných zemí dojde k potvrzení účasti.

V letošním roce jste měli organizovat Valnou hromadu USIC, podaří se to?

Ano, toto významné jednání Mezinárodní sportovní organizace železničářů (USIC), jehož se účastní delegáti z 18 zemí, se nám po více než 40 letech podařilo opět „přivézt“ do České republiky. Valná hromada měla původně proběhnout na konci května v Praze, ale s ohledem na situaci bylo nutné tento termín posunout – zasedání se podařilo přesunout na konec listopadu.

Když oblast sportu shrneme – jaké poznatky přinesla mimořádná situace z pohledu organizátorů?

Nejhorší ze všeho byla a stále ještě je přetrvávající nejistota z toho, co se bude konat, co nebude a když už něco připravujeme, zda to nebude zrušeno anebo posunuto. Mezi pozitiva řadím využívání moderní techniky. I my jsme několikrát uspořádali videokonferenci Ústřední sportovní komise a zřídili si chatovací aplikaci pro okamžité zasílání novinek.

Krize se dotkla také dalších oblastí, na jejichž organizaci se Mezinárodní oddělení OSŽ podílí, za zmínku určitě stojí akce FISAIC. U Mezinárodní organizace železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC) se postupovalo obdobně jako u sportu. Všechny letošní mezinárodní akce včetně říjnové 38. Mezinárodní výstavy fotografií ve Svitavách (předpokládala se účast fotografů z 12 zemí) byly zrušeny a přesunuty na příští rok. První tuzemská akce začíná až v září.

(Pokračování na str. 2)

„Nejhorší ze všeho byla a stále ještě je přetrvávající nejistota.“

(Pokračování ze str. 1)

A jaká je současná situace v organizaci a obsazování dětských táborů?

Do půlky května nebylo vůbec jasné, od kdy a zda vůbec se dětské tábory budou konat. Rodiče přihlášených dětí začínali být z této nejistoty samozřejmě nervózní. Naštěstí se po zapracování příslušných epidemiologických opatření mohou tábory od konce června rozběhnout. Opatření jsou dosti přísná, patří mezi ně například požadavek, aby tábory byly mezi turnusy minimálně 8 hodin bez dětí (z důvodů prováděné desinfekce), což velmi zkomplikuje návoz dětí a jejich střídání. Věřím, že si naši provozovatelé jako zkušení matadoři s požadovanými novinkami poradí. A ještě jedna dobrá zpráva pro opozdilce: na některých táborech jsou pro děti ještě volná místa!

Členové OSŽ rovněž s netrpělivostí očekávají, jak se vyvine situace ohledně dovolené, jak tuzemské, tak zahraniční.

V oblasti rekreací nabízíme zvýhodnění určená pouze členům OSŽ! Pokud se týká zahraniční dovolené, je bohužel velmi nejasná situace kolem apartmánového domu Orion v řecké Leptokárii, který se letos obsazoval velmi dobře. Cesty do zahraničí se sice začínají uvolňovat, přesto není v tuto chvíli (16. 6.) stále úplně jasné, zda se letošní sezona alespoň v omezeném rozsahu uskuteční. Společnost Smartwings kompletně zrušila lety z Prahy do Soluně. Ve hře začaly být odlety z Brna či autobusová doprava. Nejhorší možností by bylo úplné zrušení letošní sezony v Leptokárii.

To je nepochybně značně mrzuté, dá se tento výpadek nahradit domácí dovolenou?

Co víme již určitě, krásnou dovolenou si budete moci užít v našich zařízeních v České republice, ať již v hotelu Ostrý v Železné Rudě, na Lesní chatě v Kořenově a na Oddechu v Peci pod Sněžkou nebo v Pacifiku na Ramzové. A samozřejmě nesmím zapomenout na naši stálici: 30% slevu z pultových cen vám nabídne hotel Skalka v Rajeckých Teplicích. Výběr je tedy široký a lákavý, i zde je ale nutné počítat se změnami – ta nejviditelnější bude ve stravování. Se snídaňovými bufetovými stoly, tak jak jsme je doposud znali, se pravděpodobně nyní již nikde nepotkáte. Bližší podmínky o letních dovolených se dozvíte na telefonu 972 241 920 u paní Daniely Švábové.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Na trati Tábor – Písek vyroste nový most

Jedním ze zajímavých přemostění Vltavy je most na jednokolejné trati Tábor – Písek u Červené nad Vltavou, který slouží bez jakékoliv rekonstrukce již od roku 1889. Most, o celkové délce 280,2 metru, se klene přes vodní nádrž Orlík a je strategicky nesmírně důležitý. V současné době je na mostě omezena rychlost na 30 km/h a jeho nosnost prakticky vylučuje jízdu nákladních vlaků. Správa železnic proto hodlá letos v listopadu zahájit výstavbu nového mostu, která by měla být ukončena v roce 2024. Celkové náklady na tuto rekonstrukci dosahují výše 470 milionů korun. Z hlediska železniční dopravy půjde o jednokolejný most s průběžným kolejovým ložem v odsunuté poloze přibližně 10 m severně od stávajícího přemostění Vltavy.

Pro nový návrh mostu byla navržena oblouková nosná konstrukce ze železobetonového oblouku s rozpětím 156 m. Díky tomuto rozpětí se most po dokončení zařadí mezi největší oblouková mostní díla v České republice. Délka nového přemostění dosáhne 296,8 m, celková délka mostu pak 316,3 m.

Novostavba mostu bude rozdělena do čtyř etap. Nejprve budou vystavěny opěry, pilíře a základy pat oblouku a nosné konstrukce krajních polí. V rámci druhé etapy se vybuduje zejména oblouková nosná konstrukce. Během následující fáze bude dokončena mostní konstrukce a v rámci hlavní výluky železničního provozu bude provedeno převedení tratě do nové polohy. Současně také dojde k demontáži stávající ocelové konstrukce mostu, přičemž se předpokládá využití nové nosné konstrukce pro nakládku demontovaných dílců. Tento postup umožní minimalizovat výlukovou činnost. V rámci poslední etapy proběhnou dokončovací práce a rekultivace území stavby.

Miroslav Čáslavský, s využitím tiskové zprávy Správy železnic

PŘEDSTAVUJEME

Tomáš Martínek: „Nenechte si kvůli občasným nepříjemnostem znechutit svoji práci!“

Devětatřicetiletý Tomáš Martínek pochází z Teplic v Čechách a na dráze nikdy nepracoval, ačkoliv si to od dětství přál. **„Můj děda sloužil jako výpravčí v Pelhřimově, strýc dělal na dráze kováře, mě však zaměstnání na dráze ze zdravotních důvodů nevyšlo,“** vysvětluje svůj vztah k železnici. Dráhu však ve svém srdci uchovává jako koníčka a občas je jeho články možno spatřit i v časopise Obzor, kam přispívá jako dopisovatel. Nejvíce ho zajímá infrastruktura jako taková a také zabezpečovací technika. Vlak je také jeho nejoblíbenějším dopravním prostředkem, najeto má spousty kilometrů, neboť jej používá takřka denně na výlety i k dopravě do zaměstnání. I když, jak připomíná, přitažlivější to bylo spíše v dřívější době. **„Tenkrát měla železnice větší kouzlo, neboť byl bohatší vozový park, železniční stanice lépe fungovaly, samozřejmostí byly čekárny i WC - i když ty nebyly vždycky ve zrovna nejlepším stavu,“** říká Tomáš Martínek. Na nádražích mu chybí také otevřené kiosky či restaurace, které jsou dnes spíše na ústupu. **„Na jednu stranu chápu Správu železnic, že chce na nádražích omezit pivnice, či bary, neboť sem tato zařízení přitahují nepřizpůsobivé osoby, na druhé straně v železničních stanicích jsou bezpečnostní pracovníci, kteří by měli nepřizpůsobivé osoby usměrnit, či vykázat,“** dodává.

Ví, o čem mluví, neboť on sám je zaměstnán v pozici strážný, i když ne na železnici. Přivítal by také zachování znělek v železničních stanicích, které jsou v současné době Správou železnic nahrazovány jednotnou znělkou. **„Ty počáteční znělky s melodií lidové písně vztahující se k příslušné oblasti zpříjemnily a zvýšily kulturu cestování, čímž netvrdím, že musejí být za každou cenu všude,“** konstatuje.

A jaké změny by na železnici uvítal? V první řadě to, aby se železnice více sjednotila, aby drážní pracovníci drželi více při sobě bez ohledu na to, z jaké je kdo organizační jednotky, či společnosti působící na dráze, zejména aby se Správa železnic a jednotliví dopravci navzájem více respektovali. Tomáše Martínka trápí také osud mnoha nádražních budov, z nichž mnohé zcela zbytečně chátrají. **„Dobré jméno dráze nedělá pronajímání nájemních jednotek ve výpravních budovách za účelem ubytoven pro bezdomovce** (viz například Most)**a ponechání nevyužitých výpravních budov bezdomovcům a romským spoluobčanům** (například Teplice Lesní brána). **Toto by se mělo odstranit,“** domnívá se. Nevyužité výpravní budovy by se podle jeho názoru měly nabídnout k odprodeji za přiměřenou cenu, a teprve když by se nenašel vhodný kupec, či nájemce, tak potom teprve přistoupit k demolici. **„Prostě z výše uvedených důvodů nenechávat opuštěné výpravní budovy ladem. Zkrátka buď prodat, nebo zbourat!“** tvrdí.

Obzor čte Tomáš Martínek pravidelně a účastní se i setkání dopisovatelů, které jednou do roka pořádá redakce. Uvítal by více článků o nákladní dopravě a zkušenosti zákazníků nákladní dopravy se železnicí. Dále by uvítal rozhovory se soukromými dopravci působícími na železnici jak v osobní dopravě, tak v nákladní dopravě, především ČD Cargo. Přál by si také rozhovory se zákazníky železnice a jejich zkušenosti s ní, aby se ukázala perspektiva železnice. Také nekvalitně sestavené jízdní řády Tomáše Martínka trápí. **„Každoroční změny jízdních řádů by kraje měly konzultovat s dopravními odborníky, na jejichž názor by kraje měly dát. Více hledět na odbornost a ne na politiku. Pak by nedocházelo k nekvalitně sestaveným jízdním řádům jako například nyní na Vysočině,“** říká.

Na závěr Tomáš Martínek vzkazuje všem čtenářům Obzoru: **„Nenechte si kvůli občasným nepříjemnostem znechutit svoji práci, zvláště v případech, kdy je tato práce současně i váš koníček. Byla by to škoda.“**

Miroslav Čáslavský

Výpravní budova železniční stanice Jílové u Děčína má opravené komíny a vyměněná okna v prvním poschodí.

NAVŠTÍVILI JSME

Jílové u Děčína

Železniční stanice Jílové u Děčína leží na trati „Kozí dráhy“ (Děčín – Oldřichov u Duchcova), na níž je od roku 2010 rozhodnutím Drážního úřadu zastavena veřejná doprava. Důvodem bylo od roku 2007 neobjednávání dopravy na této trati. Od té doby vlaky na trať několikrát vyjely v režii soukromých dopravců, naposledy to bylo v roce 2014, kdy zde v březnových a prázdninových víkendech projelo vlakem několik tisíc cestujících. Ústecký kraj sice uvažoval o podpoře nostalgických jízd i v dalších letech, pak však od svého záměru couvl a vlaky již na trať nevyjely.

V současné době se o provoz na Kozí dráze zajímá soukromý dopravce KPT Rail, který hodlal letos v květnu vyjet na trať s motorovým vozem řady 811 a za podpory sponzorů zde provozovat víkendovou a sváteční dopravu. Správa železnic však na jeho žádost reagovala negativně (kolej je vyloučená a umožňuje jen jízdy speciálních vozidel pro údržbu) a KPT Rail proto hodlá podat na podnik správní žalobu. Opírá se přitom o stanovisko Drážního úřadu, v němž se uvádí, že Správa železnic jako vlastník trati musí umožnit provoz vlaků, pokud se najde zájemce o provoz, a také se o stav kolejí starat.

Zastavení dopravy na Kozí dráze vadí mimo jiné také starostovi města Jílové Miroslavu Kalvasovi. **„Určitě je škoda, že trať není využívána, zájemci o jízdy vlakem na ní by se určitě našli, což by podpořilo i turistický ruch v této oblasti,“** říká starosta. Jak dále dodává, v poslední době se objevily i návrhy na přestavbu tratě na cyklostezku, což je však dle jeho názoru běh na dlouhou trať s nejistým výsledkem. **„Ale i v takovém případě by trať byla nějakým způsobem využívána, v současnosti je prakticky mrtvá,“** konstatuje.

A jak vypadá současné nádraží ve městě Jílové? Z náměstí je k němu jen pár kroků do kopce po schodech. Budova je celkem zachovalá, první patro je obydlené, bývalá dopravní kancelář, osobní pokladna, vestibul a další přízemní prostory jsou uzamčené mřížemi. V někdejší dopravní kanceláři zůstal dopravní stůl s telefony, zabezpečovací pultík a sběrný zámek na klíče od výměn.

Na děčínském zhlaví stojí bývalý strážní domek, v současné době obydlený někdejším zaměstnancem ČSD, nyní v důchodě. **„Vlaky mi zde chybí, znamenají život,“** říká přes plot zahrádky. Muž vzpomíná na doby, kdy zde jezdily vlaky, a nádraží žilo provozem. **„Z dopravní kanceláře se strojvedoucí hlásili dispečerovi se žádostí o pokračování v jízdě,“** vzpomíná na doby, kdy se zde jezdilo podle předpisu D3 o zjednodušené přepravě.

V dřívějších dobách, již téměř zapomenutých, však bylo nádraží osídleno výpravčím, náčelníkem i osobním pokladníkem – to jsou však doby dávno minulé a zřejmě již nevratné. Kromě průběžné koleje, po níž občas projede pracovní drezína Správy železnic pro údržbu trati (MUV), zarůstají ostatní koleje a výhybky ve stanici trávou a mezi pražci se v některých místech objevují i štíhlounké kmínky náletových břízek.

Trať z Děčína je využitelná prakticky až do Telnice, za touto stanicí však již chybí části kolejového svršku (podkladnice a šrouby), poškozená je i kolej a ve špatném stavu jsou i pražce, takže trať je za Telnicí v dalším úseku nesjízdná. Její případnou obnovu odhaduje Správa železnic v řádech desítek milionů korun.

Trať 132 („Kozí dráha“) byla uvedena do provozu v roce 1871. Jejím hlavním posláním byla přeprava uhlí z podkrušnohorské pánve do přístavů na Labi. V posledních letech před zastavením provozu byla ohrožena dokonce i nápadem vést po části tělesa trati silnici, v poslední době se zase hovoří o jejím přebudování na cyklostezku.

Miroslav Čáslavský

Nepojížděné koleje a výhybky v dopravně Jílové u Děčína pomalu zarůstají trávou a náletovými dřevinami.

VŠIMLI JSME SI

● **VE STŘEDISKU ÚDRŽBY** Českých drah v Brně–Maloměřicích už stojí hrubá stavba nové haly pro údržbu elektrických jednotek RegioPanter a InterPanter. Začala se stavět loni na jaře a na podzim má být hotová. Nejpozději od poloviny prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, se do ní má údržba přesunout. Vlaky se do haly původně určené pro údržbu lokomotiv nevešly, řekl ČTK ředitel Oblastního centra údržby Východ Zbyněk Rederer.

● **V ŽELEZNIČNÍ STANICI** Bezdružice (trať 177 Přovany – Bezdružice) bylo koncem května uvedeno do provozu moderní bezbariérové nástupiště. Stanice pravidelně hostí program Bezdružického parního léta, v jehož rámci se zde vystupuje z historického parního vlaku. Pro parní léto zůstalo v Bezdružicích zachováno staré nízkoúrovňové nástupiště na jiné koleji, u kterého budou zastavovat pouze historické vlaky, uvedl Tachovský deník dne 29. 5.

● **PATRNĚ VLIVEM** všudypřítomného kůrovce se do Zbytin vrátila přeprava dřeva po železnici. 29. 5. bylo v dopravně D3 Zbytiny připraveno k odsunu šest vozů Eas do žst. Hněvice pro papírnu Štětí. Naloženy byly 28. 5. Snímek Martin Kubík.

● **ŽST. JENEČ** leží na trati Praha - Kladno a vedle ní vede trať Odb. Jeneček – Podlešín, na níž leží Jeneč zastávka (která není s tratí Praha - Kladno propojená. Trať kolem Jenče vede od roku 1960 jako přeložka původní Pražsko–duchcovské dráhy, která zasahovala do letiště Ruzyně a musela být proto vymístěna. Na snímku Jeneč zastávka, kde právě zastavuje Os 19757 očekáván cestujícím, relace Noutonice – Hostivice vedený motorem 810.263–4, 24. 4., 16.13 h. Snímek Martin Kubík.

● **KLASICKÉ** nádražní osvětlovací stožáry JŽ 14 jsou již delší dobu na ústupu. Ve velkém rozsahu začaly být nahrazovány v roce 2006 při elektrizaci a rekonstrukci tratí 140 Kadaň – Karlovy Vary a 316 Ostrava-Svinov – Opava východ, přičemž koncem roku 2007 bylo prvních devět nástupišť v Plzeňském kraji opatřeno novými sklopnými lampami o výšce 6 m (trať 185 Klatovy – Horažďovice předměstí). Nyní například naplno pokračuje rekonstrukce osvětlení železničního uzlu Ústí nad Labem, kde jsou nově instalovány sklopné osvětlovací stožáry Abatec o výšce 12 m či osvětlovací trubkové věže vysoké 20 m (na snímku Tomáše Martínka ve skupině s dožívajícími staršími osvětlovacími stožáry JŽ 14 v části přednádraží). Nové osvětlovací stožáry či věže se světlomety LED odstraňují problémy se spouštěcím zařízením a odpojovačem a zároveň přinášejí úspory v podobě menšího počtu stožárů v kolejišti, které tak díky vyššímu výkonu světlometů mohou být umístěny ve větší vzájemné vzdálenosti.

ZE SVĚTA

Německo poskytne železniční nákladní dopravě 30 mil. eur ročně

Německá vláda poskytne 30 mil. eur ročně do 31. prosince 2024 pro investice do budoucnosti železniční nákladní dopravy. Program spolkové vlády pojmenovaný Budoucí železniční nákladní doprava je jedním z okamžitých opatření Master plánu pro železniční nákladní dopravu v Německu. Program je určen k podpoře inovativních technologií v oblasti digitalizace, automatizace, prediktivní údržby kolejových vozidel apod. **„Chceme přesunout více nákladu ze silnic na koleje a chceme sektor podpořit dodatečnými investicemi v době coronakrize,“** řekl spolkový ministr dopravy. Žádosti o státní investiční podporu se přijímají od 20. května 2020. Uchazeči mohou být nejen dopravci, ale i vědeckovýzkumné instituce, asociace nebo právnické osoby. K účasti jsou vyzvány nestátní společnosti a start–upy.

Spolková vláda bude platit v průměru polovinu investičních nákladů, druhou polovinu zaplatí zájemce. Reálně však může příspěvek činit méně nebo i více než 50 %. Dopravci žádali vládu o pomoc. Upozorňovali, že poptávka po přepravě po železnici klesla a zasilatelé více a více využívali silniční dopravu. Silniční dopravci nyní využívají výhod nízkých cen nafty.

Podpora nesměřuje ke kompenzaci propadu tržeb, ale může být použita pouze pro investice ve zmíněných oblastech.

Z www.railfreight.com zpracoval **–rš–**

Odpor vůči ETCS 2 ve Švédsku

Švédský provozovatel železniční infrastruktury Trafikverket odkládá zavedení ETCS, úroveň 2, na stávající síti nejméně o dva roky. To znamená, že implementace začne v roce 2023 podle plánu, ale uvedení do provozu bude zpožděno až do roku 2029. Ovlivněny jsou dvě hlavní tratě Stockholm – Malmö a Trelleborg – Kornsjö přes Malmö a Göteborg. Rozhodnutí o zavedení ETCS 2 vedlo k prudkým protestům mezi nákladními dopravci a regionálními osobními dopravci, protože palubní vybavení lokomotiv musí být placeno dotčeným železničním dopravním podnikem a vyžaduje vysoké investice. V sázce je existence regionálních osobních železničních dopravců, kteří infrastrukturu využívají. Byly založeny ve velkém počtu po deregulaci a jsou spolufinancovány obcemi. Kromě toho se stále provozuje mnoho lokomotiv ze 70. let i v nákladní dopravě. Instalace nového zabezpečovače na tyto stroje by nebyla ekonomická.

Rozhodnutí Trafikverket by mělo ŽDP poskytnout více času na modernizaci stávajícího lokomotivního parku nebo na nákup nových vozidel. Ve Švédsku jsou již některé tratě vybaveny ETCS 2. U trati Botniabahn to vedlo k tomu, že se mnoho nákladních vlaků vyhýbalo nové trati a místo toho nadále používalo přetíženou severní hlavní linii s konvenčním zabezpečovacím zařízením. Z Eisenbahn–Österreich, 3/2020, zpracoval **–sh–**

Testování zájmu o služby na DB

Deutsche Bahn (DB) Station&Service AG bude v tomto a příštím roce testovat v 16 vybraných železničních stanicích (např. Wolfsburg Hbf, Berlín Bornholmer Strasse, Berlín Südkreuz, Halle (Saale) Hbf atd.), což jsou tzv. „stanice budoucnosti“ po celém Německu, o které služby by byl v budoucnu zájem zákazníků.

Mezi služby, které budou na těchto stanicích testovány, patří například Self–Service opravny kol, Lounge s možností posezení a využití nabíječek, wifi, orientační systém pro slepce a zrakově postižené s pomocí aplikací App, lepší možnosti nákupů a parkoviště pro E–Scootery. Kromě toho by stanice budoucnosti měly být 100% napájeny „zeleným“ proudem. **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 25 - 19. 6. 1995

„Chceme vyjednávat do posledního okamžiku,“ uvedl místopředseda OSŽ Miroslav Kapoun v rozhovoru na první straně. V té době se řešilo, zda odborové centrály na železnici vyhlásí stávku na podporu svých mzdových i dalších požadavků. V době uzávěrky ještě nebylo jasné, jak dopadnou jednání s ministerstvem dopravy a Českými drahami a zda se ještě podaří hrozící stávce zabránit.

Obzor přináší dále informaci o tom, že dne 13. 6. 1995 Správní rada ČD rozhodla o tom, že Ing. Šíp bude ke dni 14. 6. 1995 na základě dohody odvolán a k témuž dni bude jmenován do funkce generálního ředitele ČD dosavadní vrchní ředitel Obchodně přepravní divize GŘ ČD Ing. Josef Bazala.

Uvnitř čísla najdeme mimo jiné reportáž z olomouckých nocležen, které – stejně jako nocležny jinde v republice – řešily blížící se privatizaci. Ta ohrožovala možnost přespávání provozních pracovníků, neboť se očekávalo, že tržní ceny, které nový vlastník nasadí, mohou být pro výkonné jednotky neúnosné. Olomoucké nocležnici ve snaze udržet rozpočet v rovnováze pronajaly část budovy soukromým firmám a kancelářím. Jejich provoz však velmi rušil odpočívající vlakové a lokomotivní čety.

Obzor č. 26 – 26. 6. 1995

„Stávková pohotovost skončila smírem“ – píše se na první straně. Vzhledem k tomu, že se podařilo prosadit hlavní požadavky odborových centrál, byla dne 20. 6. 1995 uzavřena dohoda mezi odbory a ministrem dopravy Janem Stráským, na základě které bylo definitivně rozhodnuto o zrušení chystané stávky. **„Podle této dohody budou na Českých drahách zastaveny transformační kroky a učiněny některé kroky zpětně. Došlo rovněž k dohodě o neplošném zvýšení mezd v průměrné výši 840 korun na zaměstnance a na způsobu promítnutí této částky jednotlivým profesím,“** shrnuje článek.

Obzor informuje i o průběhu televizních debat, které se v té době na téma železnice uskutečnily. Jako téměř nepřekonatelný diskutér se v nich projevil předseda OSŽ Jaromír Dušek.

Obzor konstatoval i ten fakt, že Federace strojvůdců kolegy z ostatních odborových centrál podrazila tím, že se její představitelé v době před ohlášenou stávkou sešli separátně s ministrem Stráským, aniž o svém jednání informovali ostatní. Federaci šlo o to, aby pro strojvedoucí získala lepší finanční podmínky než pro ostatní železničáře. Předseda OSŽ Jaromír Dušek na jejich adresu řekl mimo jiné: **„Chtěl jsem ještě do dnešního dopoledne věřit tomu, že se podařilo odborové centrály na železnici na delší dobu stmelit a že budeme do budoucna postupovat v jednotě. Dnešek tuto moji domněnku vyvrátil a je to pro nás další bohatá zkušenost v tom, že na strojvůdce ve Federaci už spoléhat v žádném případě nebudeme.“**

„Nezamyslice - Morkovice. Najde se kupec?“ Pod tímto titulkem najdeme reportáž z této12km trati, ohrožené zastavením provozu. *(Ke zrušení tratě došlo v roce 2005, na jejím místě vznikla v r. 2012 cyklostezka).* **–zs-**

INFORMACE PRO CESTOVATELE

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG

Platná omezení ve využití jízdních dokladů FIP ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG budou aktualizována **k 14. červnu 2020.**

Vzhledem k pandemii COVID–19 nebude v tomto roce vydán pro letní jízdní řád od 14. června 2020 do 12. prosince 2020 žádný seznam zakázaných vlaků.

Na základě výše uvedeného mohou držitelé zahraničních jízdních výhod s jízdenkou FIP využívat všechny dálkové vlaky společnosti DB AG až do 12. prosince 2020. Při plánování vaší cesty si ověřte obsazenost na stránce www.bahn.de a v aplikaci DB Navigator. Opatření k Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG (č.j. 1459/2020–O10, ze dne 2. 6. 2020), je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Opatření k čerpání zahraničních jízdních výhod (FIP, OSŽD)

V souvislosti se zákazem cestování z/do České republiky v důsledku epidemie COVID–19, a tím s nemožností využití zahraničních jízdních výhod (FIP, OSŽD) bylo vydáno následující opatření:

- Za jízdenky FIP vystavené od 1. 1. 2020, které nebyly využité, lze požádat na příslušném personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod o vydání náhradní jízdenky FIP. K žádosti je nutné doložit původní, nevyužitou jízdenku FIP a nový doklad o úhradě manipulačního poplatku v příslušné výši.
- Čerpání jízdenek FIP u kategorie „Důchodci“ dle bodu 92, ČD Ok 12 – nárokovost na jízdenku FIP během 45 měsíců po přiznání starobního důchodu – v tomto případě bude 45 měsíců prodlouženo o počet dní trvání krizového stavu od 13. 3. 2020 do 31. 5. 2020.
- V případě požadavku o vystavení náhradní jízdenky OSŽD je nutné telefonicky kontaktovat výdejnu FIP, paní Tyburcovou (tel. 606 796 076) a bude řešeno individuálně.
- Pokud držitel jízdních výhod nemá zájem požádat o náhradní jízdenky FIP, OSŽD dle výše uvedeného, není možné poskytnout návratek manipulačního poplatku za nevyužité jízdenky FIP, OSŽD, a to z důvodu, že tento poplatek byl uhrazen za vydaný tiskopis jízdenky FIP, OSŽD.
- Jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2020 – nelze poskytnout náhradní jízdenky FIP, neboť se jedná o nárokovost roku 2019.

Opatření k čerpání zahraničních jízdních výhod (FIP, OSŽD, č.j.1458/2020–O10, ze dne 4. 6. 2020), je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Opatření k zavedení povinně místenkové přepravy v 1. vozové třídě vlaků ZSSK

Na základě sdělení Železniční společnosti Slovensko, a.s., si vás dovolujeme informovat, že od 18. 5. 2020 vešlo v platnost 8. vydání „Prepravného poriadku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (Všeobecné prepravné podmienky), Vnútroštátna osobná doprava (PP ZSSK)“. V souvislosti s výše uvedeným dochází k zavedení povinně místenkové přepravy v 1. vozové třídě všech vlaků ve vnitrostátní přepravě ZSSK.

Pro držitele In Karet s aplikací železniční průkazka při cestování v 1. vozové třídě je zakoupení místenky do všech vlaků povinné bez rozdílu, ať již držitel In Karty nastoupí do vlaku na české nebo slovenské straně. Kompletní informace naleznete v Opatření k zavedení povinně místenkové přepravy v 1. vozové třídě vlaků ZSSK (č.j. 1491/2020–O10, ze dne 4.6. 2020), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS. **Šárka Pupíková**, GŘ ČD, a. s.

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

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

JUDr. Karel BABORÁK, 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 – na výše uvedeném čísle, – 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 VEČEŘ, vedoucí ekonomicko–sociálního oddělení OSŽ – ústředí: Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV 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: 20. 7.; 17. 8.; 14. 9.; 19. 10.; 23. 11. a 14. 12. 2020 vždy od 9.00 do 14.00 hodin.

Ekonomicko–sociální odd. OSŽ–Ú

PORADNA BOZP

Bludný kořen

Pověstí o bludném kořenu existuje víc než dost, lidská fantazie je bezbřehá… Český etnograf Primus Sobotka (nar. 1841) který se zabýval vztahem Slovanů k rostlinám a jejich symbolikou, popsal ve své knize Rostlinstvo a jeho význam v národních písních, pověstech, bájích, obřadech a pověrách slovanských návod, jak se zachovat, pokud se s bludným kořenem setkáme: Kdo naň v lese šlápne aneb jej překročí, zabloudí, byť znal cestu sebe lépe, a nenalezne jí, dokud si nepřezuje střevíce.

Nejspíš jsem na něj šlápla někde při výstupu z vlaku v Chrudimi. Když jsem pak bloudila a zastavovala kolemjdoucí, bylo to jako v nějakém sci–fi filmu s časovou smyčkou, prostě poněkud zvláštní. Čtyři z pěti kolemjdoucích byli ochotni přísahat, že ve městě je jen jedno vlakové nádraží a ten pátý o žst. Chrudim–město sice slyšel, ale přesně věděl, že už z ní dááávno vlaky nejezdí, maximálně ty náklaďáky.

Protože dráze věřím a jízdní řády v mobilu mne ještě nikdy nezklamaly, nevzdala jsem to. Nádraží jsem s pomocí strejdy Googla našla sice úplně opuštěné, ale osobáček tam zastavil, navíc přijel odkudsi plný lidí, kteří na chrudimský bludný kořen dosud nejspíš nenarazili.

Věci mohou zkrátka existovat, i když o nich nevíme nebo žijí nezávisle na našich představách. Známe to nejen z pohádek, ale i z pracovního procesu, ve kterém to docela často funguje stejně – takové to jdi tam, nevím, kam a najdi to, nevím, co – všichni vědí, že to tak je, ale nikdo neví, proč, maximálně se jedná o informaci tradovanou. Co naplat, že někde nahoře se vydávají ta opatření, že existují na dráze předpisy. v době počítačů, kdy ze sítě lezou jen virtuální písmenka a poštou nechodí poctivý papír, zaměstnanci, a mnohdy i jejich nejbližší nadřízení, stále ještě spoléhají na neověřené informace předávané z generace na generaci. Moje naivní představa, že pomůže šíření počítačové osvěty, vzala za své někdy za mé bezpečácké éry – tehdy jsem pochopila, že dokud bude dráha plná lidí pamatujících poctivý papír, bude to občas trochu skřípat.

Dobře víme, že existuje zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb.), ale ruku na srdce, kdo ví, co obsahuje? Byli byste sami překvapeni, co všechno se v něm dá najít. Chrání nás. Vymezuje mantinely, ve kterých se pohybujeme – zaručuje objektivitu a neměnná pravidla. Jen podle něj se píší pracovní smlouvy a dávají výpovědi (v době coronaviru, před i po), dělají přesčasy, definují a odškodňují pracovní úrazy, vyhledávají rizika a přidělují OOPP. Jen on říká, co je naší povinností a co je povinností našich nadřízených, jak vypadá pokyn a co jsou právní a ostatní předpisy v oblasti BOZP. Je jakýmsi rozcestníkem i pro další zákony, které dále rozšiřují nařízení vlády a doplňují vyhlášky ministerstev, kterých se konkrétní problematika týká.

Zákoník práce umožňuje také práci odborů a upřesňuje jejich právo na kontrolu zaměstnavatele. Věděli jste, že např. slovo odborový je v zákoníku práce uvedeno 115 x? Kdo zná zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách nebo vyhlášku č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah? Víte, že zde najdete i konkrétní hodnoty a technické parametry, termíny komisionálních prohlídek a požadavky na zajištění organizování a bezpečného a plynulého provozování dráhy? Četli jste někdy vyhlášku č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy? Dopravní řád drah nebo Řád určených technických zařízení?

Ano, toto všechno je státní legislativa a naše drážní předpisy z ní pouze vycházejí, a to včetně těch bezpečnostních. Drážní předpisy totiž z větší části existují jen a jen proto, že to legislativa nařizuje. A pozor, neznalost zákona neomlouvá.

Tak nespoléhejte jen na tradice, které bývají zkreslené jako hra na tichou poštu. Používejte hlavu a občas si najděte čas i na nahlédnutí do předpisů zaměstnavatele (teď nemluvím o období přezkoušek) nebo přímo do legislativy – možná budete překvapeni, kolik je tam odpovědí na vaše otázky.

A pokud už šlápnete na bludný kořen, nepřezouvejte si střevíce či pracovní boty, ale podívejte se místo toho na internet nebo, což bude nejjistější, zavolejte na pomoc nás, svazové inspektory bezpečnosti práce. My už ty pohádky za vás prověříme.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

NÁZORY

Čtvrtstoletí od nehody

V historii české železnice bude navždy černým písmem zapsáno datum 24.června 1995. Ten den, v 17.50 hodin, došlo na trati 261 ze Žďárce u Skutče do Svitav u obce Krouna k nehodě s 18 mrtvými a mnoha zraněnými. Jeden zraněný později zemřel v nemocnici. Do osobního vlaku 15313 (M 810.061) narazila skupina vozů ujetých ze žst. Čachnov. Jednalo se o tři nákladní ložené vozy a služební vůz manipulačního vlaku (jeho číslo se mi bohužel nepodařilo dohledat).

Co této tragické události předcházelo? V Čachnově pravidelně křižovaly vlaky 15313 a 15328. Žst. Čachnov má dvě dopravní koleje (1, 2) a manipulační kolej číslo 3. Mn vlak se musel z důvodu křižování přestavit na manipulační kolej. Přitom došlo k ujetí nezajištěných vozů na trať. V sobotu 25. června odpoledne se v zasedačce ČD konal tiskový briefing za účasti ministra dopravy PhDr. Jana Stráského, generálního ředitele ČD Ing. Josefa Bazaly a ředitelky právního odboru JUDr. Markéty Komárkové. Coby zastupující tiskový mluvčí ČD jsem měl nemilou povinnost tohle setkání moderovat. V důsledku tragické nehodové události bylo odřeknuto plánované vysílání pořadu „Dobré ráno“ z jedoucího vlaku Českého rozhlasu „Dobré ráno s Janem Pernerem“, připravené na následující pondělí. Pořad se přesunul na 21. 8. 1995 do rámce oslav 150. výročí Olomoucko–pražské dráhy pod pracovním názvem „Den poté“.

O celou událost jsem se blíže nezajímal, vina vlakové čety byla celkem jasná. Tehdy jsem byl členem vrcholového týmu připravujícího oslavy 150. výročí Olomoucko – pražské dráhy a finišovaly přípravy na slavnostní zahájení provozu elektrické trakce mezi Nezamyslicemi a Brnem (30. června 1995). S odstupem času byli viníci postaveni před okresní soud v Chrudimi / krajský soud v Hradci Králové a pravomocně odsouzeni. Na sklonku loňského roku jsem se, spíše náhodou, dostal do debaty o téhle události.

Mám silný pocit, že celá událost se odehrávala poněkud jinak, než by odpovídalo „předpisové technologii“. Ctím rčení „na železnici není třeba stávkovat, stačí pracovat zcela přesně dle předpisu a provoz se zastaví“. Z vlastní zkušenosti vím, že někdy musí jít předpisy takříkajíc stranou.

Při obsluze někdejšího „pomocného“ odstavného kolejiště bývalé Výhybny Vítkov jsme zcela vědomě „museli“ porušovat ustanovení tehdy platného předpisu D2 (účinnost od 29.8.1962) i staničního řádu výhybny Vítkov, protože TO jinak nešlo. Ve shodě s výpravčími se praktikovaly poměrně svérázné „technologické“ postupy práce. Byl jsem do nich zasvěcen v rámci „zácviku“, resp. při seznámení s místními poměry. Záhy jsem pochopil, že to prostě jinak nejde. Pro dopravního kontrolora nebo revizora bezpečnosti tyto postupy hraničily se srdečním kolapsem. Věděli jsme, že jednáme na hranici „dovoleného“ rizika, proto se nic nestalo. Nepracovalo se systémem „práce kvapná málo platná“. Nutno připomenout, že v 70. letech minulého století se posun odehrával bez vysílaček, pomocí ručních a zvukových návěstí a leccos se dělalo „na důvěru“. S ohledem na „nepřehlednost“ kolejiště se ze strany strojvedoucích nedalo dodržet ustanovení o zastavení posunujícího dílu v okamžiku, kdy strojvedoucí ztratí z dohledu zaměstnance, dávajícího návěst. Nedalo se to aplikovat ani při turnusové četě 1/1, tím spíše v případě, kdy byl průvodčí použit na osobní vlak a vlakvedoucí „musel“ na Vítkov sám…, nicméně pracovalo se s vědomím, že překračujeme hranici dovoleného rizika a proto jsme si dávali pozor. Takže vcelku chápu, že vlaková četa manipulačního vlaku mohla mít „vlastní technologii“ a pracovalo se podle zásady „dělalo se to tak vždycky a dělali to tak všichni“. Akorát této skupině zaměstnanců to jaksi nevyšlo…

Podařilo se mi dohledat, že k ujetí vozů na trať došlo pouhých 10 minut po zastavení vlaku v Čachnově. Doba příjezdu Mn vlaku (17,35 h) je nezpochybnitelná, jednak patrná z rychloměrného proužku hnacího vozidla, jednak z dopravního deníku, v němž byl zaznamenán čas příjezdu vlaku, odhláška do Skutče, nabídka a přijetí vlak 15313. Vozy ujely v 17.45 h – v době, kdy už byl MOs 15313 na cestě ze Skutče do Čachnova a po 5 minutách jízdy narazily do osobního vlaku. Pokud by se vše odehrávalo předpisově, po zastavení Mn vlaku na koleji číslo 1 v úrovni dopravní kanceláře by výpravčí vyrozuměl vlakovou četu o způsobu přestavení – vyjetí směrem Polička za výhybku číslo 2 a po jejím přestavení sunutí na kolej číslo 3 přes výhybku číslo 3. Za této situace by i ruční brzdou nezajištěné vozy při ujetí skončily „ve šturcu“, nikoli na traťové koleji. Lze připustit, že vzhledem k pravidelnému rutinnímu způsobu se před dopravnou nezastavilo a na základě ručních návěstí (vysílačky tehdy nebyly) přešla jízda vlaku plynule v posun.

Nedává totiž smysl, aby při přestavování manipuláku z koleje číslo 1 na kolej číslo 3 vozy ujely na trať. V cestě ze třetí koleje na širou trať do Skutče totiž v cestě stála výhybka číslo 6 postavená v základní poloze do prodloužení koleje číslo 3 zakončené zarážedlem. Rovněž nedává smysl, aby, byť podložkou nezajištěné vozy i bez utažení potřebného počtu ručních brzd (služební vůz byl na konci vlaku) se vozy daly samovolně do pohybu, pokud byly zapojeny na průběžnou brzdu. I při extrémní netěsnosti brzdových válců přece je v podstatě vyloučeno, aby za tak krátkou dobu vzduch utekl a došlo k odbrzdění všech vozů. „Normální“ je, že při odvěšení hnacího vozidla dojde k částečnému úniku vzduchu z brzdového potrubí a dojde k zaúčinkování tlakové brzdy. Pravda, když se TO umí udělat rychle, tak je únik tak malý, že tlaková brzda nezaúčinkuje, problém ovšem představuje „namáčknutí“ lokomitivy na soupravu za účelem uvolnění šroubovky… Podobně nedává smysl ruční odbrzdění vozů … Po zastavení vlaku na hranici kritického spádu bylo logické utáhnout ruční brzdu na posledním = služebním voze…, minimálně to se neudělalo. Povinnost vyzkoušet funkčnost ruční brzdy byla součástí úplné zkoušky brzdy.

Podle dostupných zdrojů se vlaková četa hájila selháním ruční brzdy…, to bylo vyvráceno. A vůbec – proč byly vozy odvěšeny od lokomotivy? Nehodě mohly zabránit fyzikální zákony, při odhadované rychlosti ujetých vozů kolem 100 km/h by měla v ostrých obloucích odstředivá síla způsobit jejich vykolejení. Nezpůsobila…, nestalo se to poprvé. Případů, kdy odněkud ujely nezajištěné vozy a bez vykolejení projely vysokou rychlostí ostrými oblouky nebo výhybkami konstruovanými pro jízdu „do odbočky“ na rychlost 40, zatímco vlaky, u nichž strojvedoucí překročil relativně nepatrně rychlost na výhybce, vykolejily. **Miroslav Zikmund**

Nejprve bezpečnost a poté včasnost

Následujícími řádky chci reagovat na článek Pozoruhodný rozsudek z č. 12/2020 Obzoru. Autor se vrací k mimořádné události ze dne 5. března 2019 v žst. Brno hlavní nádraží – srážce vlaků č. 4708 a č. 4711. Tato MU se stala předmětem trestního řízení a strojvedoucí vlaku č. 4708 byl obviněn z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2, písmene b) trestního zákoníku. Městský soud v Brně uložil strojvedoucímu trest odnětí svobody v trvání 18 měsíců s podmíněným odkladem na dobu dvou let a trest zákazu činnosti výkonu funkce strojvedoucího na dobu jednoho roku. Strojvedoucí se prostřednictvím své právní zástupkyně, smluvní advokátky FSČR Mgr. Jany Vargové, odvolal ke Krajskému soudu v Brně. Odvolací soud ve věci rozhodoval dne 15. ledna a znovu 27. května 2020. Potvrdil uložení podmíněného trestu a zrušil trest zákazu činnosti. Rozsudek je v právní moci.

Na tomto místě chci zdůraznit okamžitou účast odborové organizace a jejího právníka při vyšetřování a následném trestním řízení. Základní organizace FSČR Brno–Maloměřice upozornila svým podáním ve smyslu § 53b odst. 5 zákona o dráhách Drážní inspekci, že provozovatel dráhy (v té době SŽDC) ignoruje řadu bezpečnostních doporučení Drážní inspekce vydaných k problematice tzv. výpravy vlaků bez výpravčího a dále na porušení článku 261 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, jehož slova jsem použil v titulku tohoto článku. Zásadní ovšem bylo upozornění na porušení článku 2960 Dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1 výpravčím v žst. Brno hl. n. Článek 2960 si dovoluji citovat: Pokud je z jakéhokoliv důvodu nutné, aby výpravčí daný rozkaz k odjezdu odvolal, musí jeho odvolání nejprve strojvedoucímu oznámit; až poté může vlakovou cestu zrušit. Hrozí-li nebezpečí z prodlení, smí ale výpravčí přestavit hlavní návěstidlo do polohy Stůj ihned, závěr vlakové cesty smí však zrušit až po odvolání rozkazu… V době před vznikem MU nebyla v žst. Brno hl. n. žádná složitá dopravní situace a nehrozilo žádné nebezpečí z prodlení. V tomto směru se tedy autor článku dopustil nepřesnosti. Výpravčí měl povinnost strojvedoucího informovat. Jinak lze ovšem se závěry autora článku plně souhlasit. Nesmyslné šetření „za každou cenu“ se plně projevilo i při této mimořádné události.

Jak jsem již uvedl výše, ZO FSČR byla aktivní po celou dobu trestního řízení. Ve svých podrobných podáních zaslaných v souladu s trestním řádem nalézacímu a opakovaně i odvolacímu soudu vyjádřila své stanovisko k případu a za strojvedoucího, svého člena, se plně postavila. Tím pomohla i k naplnění účelu trestního řízení. Závěrem chci zdůraznit význam členství zaměstnanců dopravců i provozovatele dráhy v odborových organizacích. Jejich pomoc svým členům je velmi významná nejen v případech, o jednom z nichž se zmiňují předchozí řádky.

Vladimír Selucký

Motor 816.004–6 společnosti GW Train Regio vjíždí v 11.00 h dne 29. 5. do dopravny D3 Zbytiny kolem příkladně renovované vodárny.

Oprava vodárny zasluhuje pochvalu

Tentokrát Správu železnic chválím, neboť v dopravně D3 Zbytiny na trati Číčenice – Volary byla příkladně opravena vodárna včetně plaňkového plotu. Vodárna byla zapsána v roce 2006 mezi kulturní památky https://pamatkovykatalog.cz/drazni–vodojem–14627192.

Ještě před časem jsem psal do Obzoru, že je vodárna v dezolátním stavu, to ostatně dosud uvádí i neaktualizovaný památkový katalog s informací z roku 2018. Je vidět, že v Jihočeském kraji to jde, zatímco v Středočeském kraji se budovy a drážní artefakty navrhují k boření. Správě železnic v Jihočeském kraji vyslovuji velkou pochvalu! **Martin Kubík**

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

Hektor T458.1091 v Rokytnici v Orlických horách.

Premiéra muzejního Hektora v novém laku

Ve čtvrtek 7. května letošního roku vyrazil ze Šumperka opět na trať zrenovovaný Hektor T458.1091, aby si to zamířil přes Hanušovice, Letohrad a Doudleby nad Orlicí do Rokytnice v Orlických horách. Jeho úkolem v rámci služby pro CHV Lužná u Rakovníka byla přeprava bývalých služebních vozů Da, ve kterých Letohradský železniční klub provozoval výstavní expozice modelových kolejišť a muzeum výdejny jízdenek v podobě ternionů, výdejních a prodejních automatů. Bohužel nebylo v silách členů Letohradského železničního klubu výstavní vozy od ČD odkoupit za nabízenou cenu, která se pohybovala v řádech stovek tisíc korun a tak nezbylo nic jiného než vozy vyklidit a předat je zpět ČD. Jejich novým a možná také posledním místem deponie je Česká Třebová, kam je přepravil následující den muzejní Hektor T458.1091 (na snímku pořízeném v Rokytnici v Orlických horách).

Martin Kalousek

Sláva v Chotiměři

V sobotu 6. 6. se již po sedmé hodině ranní začali scházet k nádražní budově v železniční stanici Chotiměř (trať č. 097) první nedočkavci. Důvod byl nasnadě. Jak jsme již čtenáře Obzoru informovali, od tohoto dne začala společnost AŽD Praha provozovat víkendové vlaky mezi Litoměřicemi hor. n. a stanicí Chotiměř, když Správa železnic zprovoznila 9 km dlouhý traťový úsek z Lovosic.

Byla to zde, v Chotiměři, opravdu v sobotu sláva, když ve stanici krátce před osmou hodinou zastavil osobní vlak společnosti AŽD, tvořený motorovou jednotkou řady 654 RegioSprinter. A tak se po dlouhých sedmi(!) letech místní konečně dočkali, byť zatím jen víkendového provozu až do konce měsíce září. Taky se u této příležitosti ve stanici sešlo několik desítek místních obyvatel a příznivců naší železnice. Sice se tentokrát nezapělo „Zachovej nám Hospodine“, jako v prosinci roku 1897, kdy byla trať uvedena do provozu, nicméně i tak si to místní docela užívali. Škoda jen, že akci příliš nepřálo počasí. Po celý den bylo zataženo a každou chvíli se k zemi snesly kapky deště.

Jako „bonus“ vypravila společnost AŽD Praha jeden pár vlaků v „režii“ „Bardotky“ 749.039–4. A tak se mezi skalami, pod zříceninou hradu Oparno, ozval charakteristický, dunivý a chrochtavý zvuk robustního šestiválce.

Nám nezbývá, nežli společnosti AŽD Praha poděkovat za nevšední zážitek a popřát hodně spokojených cestujících a turistů na tomto 17 km dlouhém provozním rameni. A za nás ostatní vyslovit přání, aby se (konečně) začalo s opravou trati a sesunutého svahu pod kamenolomem u obce Dobkovičky.

A. K. Kýzl

V sobotu 6. 6. se mezi skalami pod zříceninou hradu Oparno rozléhal chrochtavý zvuk robustního šestiválce. Společnost AŽD Praha vypravila, jako „bonus“ jeden pár vlaků v režii „Bardotky“ 749.039–4.

Smutné výročí

Tragická železniční nehoda mezi žst. Jesenný a žst. Železný Brod, k níž došlo před třiceti (!) roky, zanechala trvalou stopu na trati Železný Brod – Tanvald. 25. srpna 1990 došlo k totálnímu lidskému selhání a na trati vybavené tehdy pouze telefonickým dorozumíváním již nebylo po odjezdu vlaků proti sobě možno nehodě zabránit. Jaký měl pocit hostinský ze Spálova, když viděl konec vzdalujícího se vlaku, než doběhl od telefonu, kterým oznamoval „pokuste se zastavit vlaky“? Podrobnosti k nehodě vyšly v roce 2002 v pořadu České televize Osudové okamžiky. Při natáčení pořadu byla již žst. Jesenný v trvalé dopravní výluce výpravčího (proč nebyl výpravčí obsazován zvlášť po nehodě na tak nepřehledné trati, nechápu?!), kolejiště bylo zarostlé a návěstidla na krakrokci byla smutně opatřena znaky neplatnosti. V současné době je trať generálně opravena s jednou vadou na kráse. Žst. Jesenný byla s konečnou platností zrušena a změněna na neobsazenou zastávku, odbočné koleje včetně manipulační koleje byly vytrhány. Výpravní budova je prázdná a proslýchá se, že bude zbořena, jak je dnes v módě. Proč hledat jiné využití, demoliční firma čeká, že. Zachovat budovu by se jistě slušelo i jako pietní památku na tragickou nehodu, při níž zemřelo 14 cestujících včetně 29letého strojvedoucího a 46letého vlakvedoucího osobního motorového vlaku, který odjel ze žst. Železný Brod krátce před 13. hodinou, proti němu byl vypraven výpravkou i návěstí Volno na světelném odjezdovém návěstidla žst. Jesenný manipulační vlak. Na MU si pamatuji, i na následné školení o této MU, tehdy jsem sloužil jako výpravčí na trati zrovna tak vybavené telefonickým dorozumíváním s podobnými traťovými poměry a věčně spěchajícími manipulačními vlaky, které rády jezdily s náskokem. Málokdo si někdy uvědomuje, že stačí chybička a život se všem nenávratně změní. U mostu v km 3,200 je pomníček obětem MU. Postál jsem u něj a vzpomněl si na tehdejší záchranáře, jak se k tak nepřístupnému místu vůbec dostávali, i na umírající v plamenech… RIP!

Martin Kubík

...a bude se bořit?? Bývalá žst. Jesenný, zde v dopravní kanceláři došlo k osudové chybě 25. 8. 1990.

Pomníček u místa mimořádné události, most u Spálova v km 3,200.

Parní léto v Bezdružicích v novém kabátě

Dvacet čtyři kilometrů dlouhá jednokolejná trať Přovany – Bezdružice se nachází v ekologicky čisté krajině v okolí Konstantinových lázní v okrese Tachov. Doprava je zde řízena ze stanice Mariánské Lázně podle předpisu o zjednodušené dopravě D3. Trať byla dokončena v roce 1901 a kromě unikátního mostu přes údolí řeky Mže (přehradu Hracholusky) je známá především pravidelně pořádaným Bezdružickým parním létem.

Na letošní rok byl vybrán víkend 18. a 19. července, kdy zde České dráhy, a. s., a Plzeňská dráha, z. s., pořádají jízdy historických vlaků s bohatým doprovodným programem. Na trať by měla vyjet parní lokomotiva řady 310.072 nebo 313.902 s historickými vozy Ds, BDlm, Clm, Cl, a Ci, které navodí atmosféru třicátých let dvacátého století.

Letošní rok bude tradiční vzhled železniční stanice Bezdružice poněkud „narušen“ novým vzhledem železniční stanice Bezdružice, kde bylo na konci května uvedeno do provozu nové bezbariérové nástupiště s novým osvětlením a novou přístupovou cestou včetně chodníku. Opravena byla také WC pro cestující a vyměněny byly koleje ve stanici.

Bezdružická lokálka je mezi příznivci železnice velmi oblíbenou tratí a podle některých názorů na sociálních sítích ztratí nádraží v Bezdružicích vybudováním moderního nástupiště svůj nostalgický nádech. Nicméně pro Parní léto zůstalo zachováno klasické staré nízkoúrovňové nástupiště na jiné koleji, u kterého budou zastavovat historické vlaky.

Podle slov tiskové mluvčí Správy železnic Radky Pistoriusové využila Správa železnic výluku kvůli stavebním pracím ve stanici také k údržbě tratě, která zahrnovala především čištění příkopů a odstranění nežádoucí vegetace kolem trati. V současné době probíhá na trati další stavba, která by měla být ukončena 15. října. Jedná se o zvýšení stability skalních masivů na trati a opravu dvou kamenných klenbových propustků. V samotných Bezdružicích se upravuje také čekárna, která je mimo hlavní budovu, budují se nové podlahy v podloubí pod přístřeškem, odvodnění ploch i dešťových svodů. Součástí stavby je i rekonstrukce dešťové kanalizace. Trať Přovany – Bezdružice se dočkala i údržby výše zmíněného Přovanského mostu přes přehradu Hracholusky. Most prošel v době od srpna 2018 do dubna 2019 rozsáhlou, mediálně sledovanou rekonstrukcí, při níž byly za pomoci speciální metody vyměněny tři hlavní ocelová pole a současně byla na mostě z roku 1901 dobudována lávka pro pěší a pro cyklisty. Zátěžová zkouška byla provedena třemi lokomotivami řady T 679.1 (781), legendárními Sergeji. **–čas–**

Na návštěvě v Nové Pace

Město Nová Paka je obdařeno možností používat železniční dopravu jednak v žst. Nová Paka, či v zastávce Nová Paka město – jak název napovídá, přímo u náměstí.

Žst. Nová Paka má od reformy vztahů mezi ČD a Správou železnic v prosinci 2019 uzavřenou osobní pokladnu. V žst. Nová Paka se nakládalo při mé návštěvě 19. května dřevo do osmi vozů Fas francouzské společnosti ERMEVA SA, stejně tak se nakládalo dřevo asi do deseti vozů této společnosti v sousední žst. Lázně Bělohrad. V žst. Nová Paka je také připojena vlečka textilní firmy Actual spinning.

V blízkosti žst. je v provozu pivovar, jehož majestátní stavba ze sedmdesátých let 19. století se odráží na hladině rybníka, pivo možno zakoupit v závodní prodejně u vrátnice. V městě je muzeum spiritismu.

Spisovatel Antal Stašek (1843–1931) je známý právě románem Blouznivci našich hor. Antal Stašek žil v této oblasti v Semilech, v letech 1877–1913, než se přestěhoval do pražské Krče – asi tři sta metrů od žst. Praha–Krč, jejíž výpravní budova původně stála na straně vilové zástavby.

Při současném tarifním zmatku na železnici, kdy jen při cestě ze Semil musí cestující dvakrát zakoupit jízdenku od dopravce Arriva a poté ve Staré Pace od Českých drah, a. s. (kde již také nenajdeme nádražní restauraci), by Antal Stašek blahé paměti napsal knihu Blouznivci našich drah!

Martin Kubík

Nakládka dřeva do vozů Fas v žst. Nová Paka 19. 5.

Stavěcí kozlík v žst. Nová Paka.

Moudrost pro tento den

„Čas je nejlepší učitel, bohužel nemá vždy ty nejlepší žáky.“

Francois Mauriac,
francouzský spisovatel (1885 - 1970)

Výběrové řízení

na obsazení dvou pozic svazového inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Odborové sdružení železničářů – ústředí vyhlašuje výběrové řízení na obsazení dvou pozic svazový inspektor bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. První pozice je určena pro oblast Jihomoravský kraj a Kraj Vysočina, druhá pozice pro oblast Ústecký, Liberecký a Karlovarský kraj.

Požadavky:
- minimálně středoškolské vzdělání s maturitou
- čistý trestní rejstřík
- dobré komunikativní schopnosti a solidní vystupování
- orientace v pracovněprávních předpisech
- uživatelská znalost práce na PC (MS Office)
- ochota k častému cestování – zájem o další vzdělávání

Výhodou:
- zkušenosti z práce v odborech
- zkušenosti v oblasti BOZP
- praxe v oblasti železniční dopravy
- bydliště v oblastech působnosti

Předpokládaný nástup:
- 1. 9. 2020

Výběrové řízení proběhne jako dvoukolové. První kolo se uskuteční bez účasti přihlášených, na základě posouzení písemných materiálů přihlášených. Uchazeči, kteří postoupí do druhého kola výběrového řízení, budou pozváni k osobnímu pohovoru. Vyhlašovatel výběrového řízení si vyhrazuje právo nevybrat žádného z přihlášených uchazečů.

Písemné přihlášky doplněné strukturovaným životopisem, ověřenými kopiemi dokladů o vzdělání a výpisem z trestního rejstříku je nutno zaslat nejpozději **do 30. června 2020** na adresu: Odborové sdružení železničářů, Oddělení BOZP, JUDr. Petr Kožmín, LL.M., Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Bližší informace možno rovněž získat na tel. 972 241 904 nebo 724 243 141.

Poděkování

Rádi bychom touto cestou poděkovali naší odborové organizaci v Meziměstí za to, že pomohla peněžitým příspěvkem dvěma našim členům, kteří by bez operačního zásahu, operace očí, který zdravotní pojišťovna nehradí, nemohli vykonávat dosavadní práci. Dále naše organizace předala našim členkám samoživitelkám finanční příspěvek v této nelehké době.

Děkujeme především jejímu předsedovi panu Romanu Slovákovi za jeho iniciativu v těchto věcech, za vše, co pro své kolegy a kolegyně dělá. Také musíme poděkovat naší milé kolegyni pokladní Jitce Martincové, která se vzorně stará o naše „pojistky na blbost“, aby nám, nedejbože, nepropadly. Mimo jiné nám ochotně zajišťuje i různé kulturní akce. Je vidět, že odbory smysl mají.

Členové OSŽ Meziměstí

Vítaná pomoc

To, že čínský virus ochomil svět, není nic nového, proto není ani překvapením, že jsme na rekeačním středisku Prudká přišli během minuty o všechny zákazníky a všechny finanční prostředky. Ponechat tak velké středisko bez údržby a ochrany před různými nenechavci byl dost velký provozní oříšek. i přes veškeré snahy žádná inzerovaná pomoc se na nás nevztahovala. Proto jsme uvítali letos obzvášť pomoc od některých členů ZO OSŽ žst. Brno hl.n. a jejich přátel, kteří pod vedením iniciátora akce Adama Vrablice přijeli na třídenní brigádu a pomohli při úpravě vnějších prostor, jako je údržba volných ploch, zeleně, čištění od náletových dřevin, okapových svodů atd. Areál střediska je poměrně velký, bezmála 4 ha, takže bylo co dělat a také se udělalo. Rád bych touto cestou poděkoval všem brigádníkům. Prostě vnouzi poznáš přátele. A tak po dvouměsíční přestávce se středisko opět mohlo otevřít svým hostům.

Jaroslav Vavřík, provozní

Čtvrtstoletí pod trolejí

Zní to neuvěřitelně, ale 30. června 2020 uplyne 25 let od zahájení elektrického provozu mezi Brnem a Přerovem. Zcela přesně v úseku Nezamyslice – Brno.

V pátek 30. června 1995 se uskutečnila mezi Bohumínem a Brnem jízda zvláštního vlaku, jímž byl provoz formálně zahájen. Nicméně v elektrické trakci vyjely vlaky následující den – 1. července. Na organizaci mimořádného vlaku se významně podílel mimo jiné rovněž brněnský a moravský železniční patriot Ing. Jiří Dukát. Tiskový briefing pro novináře za účasti vedoucích pracovníků tehdejší divize se uskutečnil v Brně, v bývalé restauraci.

Když jsem v červenci 1973 poprvé na trati z Přerova do Brna štiplístkoval coby letní výpomoc, tak tu řadu vlaků vozebně kryla parní trakce – brněnské lok řady 475.1, noční spoj z Přerova do Vyškova patřil přerovským T 478.3 (42,43, 46,47,60,61) z turnusové skupiny 01T. Parní trakci záhy nahradily brněnské brejlovce Návrat účastníků z řad vrcholového vedení ČD byl ovlivněn dvojitou nehodovou událostí u Křižanova. Jednak vybočením traťové koleje číslo 1 před nímž zastavil mezistátní vlak jedoucí do Budapešti, do jehož posledního vozu narazil následující osobní vlak, řízený nedostatečně pozorným strojvedoucím. Mezistátní dálkové vlaky jezdící přes Havlíčkův Brod byly odkloněny přes Českou Třebovou, v té době ještě neelektrizovanou tratí.

Miroslav Zikmund

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** 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. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X