

OBZOR₁

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

16. ledna 2023

Ročník 34

Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ Správy železnic, Republiková rada seniorů OSŽ

V závěrečném měsíci roku 2022 se uskutečnila celá řada jednání vrcholných orgánů OSŽ



Závěrečné jednání Ústředí OSŽ v roce 2022 se konalo 14. prosince Foto: Daniela Houdková

Jako první se 7. prosince za účasti zástupců vedení Českých drah konal **Podnikový výbor OSŽ při ČD**. V úvodu seznámil předseda PV Štěpán Lev přítomné o „Zásadách hospodaření se SF na ČD“ pro rok 2023 a dále informoval o chystaných personálních změnách v Oblastních centrech údržby Střed, Východ a DPOV, jakož i o změnách, které se chystají od nového jízdniho řádu ze strany krajů. Rozsáhlé informoval o jednání železniční sekce ETF, které se konalo ve Vídni. Podnikový výbor přivítal také svého nového člena, jímž se stal Aleš Petr z ČD RSM Hradec Králové. Nahradil Romana Svobodu, který na svoji funkci ve Výboru rezignoval. Zástupkyně vedení ČD Mgr. Blanka Havelková, členka Představenstva ČD a Ing. Lucie Bauerová, vedoucí skupiny benefitů a sociálního dialogu, zodpověděly dotazy členů PV na stále přetrvávající nejasnosti týkající se dodatkového volna. Blanka Havelková vysvětlila chystané změny ve vedení některých Oblastních center údržby, kde jsou vypisována výběrová řízení. „V opravárenství potřebujeme zkušené pracovníky, což se samozřejmě týká i vedení těchto složek,“ zdůraznila. V části věnované organizačním záležitostem sdělil tajemník PV Antonín Leitgeb termíny konání lednových aktivit OSŽ ČD, k nově uzavřené kolektivní smlouvě, Sociálnímu fondu a dalším záležitostem. První z aktivit se koná 16. ledna 2023 v Břeclavi.

Republiková rada seniorů OSŽ se 14. prosince 2022 za účasti předsedy OSŽ a všech místopředsedů OSŽ. V úvodu si členové rady vyměnili zkušenosti s prodloužením režijních jízdének, přičemž konstatovali, že celá řada železničářů či jejich rodinných příslušníků dává své režijky do úschovy, neboť zvýšené náklady na jejich prodloužení se jim mnohdy nevyplácí. Dalším tématem diskuse byly stoupající ceny na trhu s energiemi, které v mnoha případech těžce zasahují do rodinných rozpočtů. Také stárnutí současné populace seniorů a s tím spojený nezájem o vykonávání funkcí v klubech seniorů přináší problémy do činnosti klubů. V závěru jednání přítomní hosté seznámili členy Rady s děním v OSŽ v roce 2022 a poděkovali seniorům za jejich práci, kterou pro železnici odvedli a nadále odvádějí.

Závěrečné jednání **Ústředí OSŽ** v roce 2022 připadlo na středu 14.

prosince. Předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Štěpán Lev, přiblížil průběh posledního kolektivního vyjednávání se zaměstnavatelem. Nejdiskutovanějším tématem byli a jsou chybějící zaměstnanci na dráze, efektivnější nábor zaměstnanců, stále přetrvávající problémy s aplikací dodatkového volna.

Následovaly zprávy od předsedy Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s., Radka Nekoly. I ten zmínil nedostatek zaměstnanců ve společnosti Cargo. Na řešení této složité situace se aktivně pracuje, je to úkol personálního oddělení, jak na jednání podnikového výboru potvrdila personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová.

Ladislav Jandošek

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Na otázky Mgr. Ladislava Jandoška, seniora manažera pro marketingovou komunikaci z kancelárie generálního ředitele ZSSK CARGO, zodpovídá Peter Pikna, podpredseda OZŽ ZSSK CARGO, předseda PV OZŽ při ZSSK CARGO a člen Dozornej rady ZSSK CARGO:

„Spokojný zaměstnanec rovná sa pevný základ a prosperita dobrej firmy...“

■ Ako prebiehalo kolektívne vyjednanie z Vášho pohľadu?

Kolektívne vyjednanie (KV) od začiatku prebiehalo v duchu zásady, že spokojný zamestnanec je pevným základom a jedným z hlavných predpokladov pre prosperitu dobrej firmy.

■ Ako ste vnímali ponuky zamestnávateľa na vaše požiadavky?

Zamestnávateľ okrem ľudského potenciálu legitímne tvrdším spôsobom prihlíadal na prepád ekonomiky, rastúcu infláciu, zdražovanie energie a pohonných hmôt, ktoré sa negatívne dotýkajú biznisu našej firmy. To sa odzrkadlilo aj v protinávruhu zamestnávateľa, v ktorom sa snažil nejako pre neho prijateľne regulovať a diferencovať nárast mezd zamestnancom a zameral sa na ziskovosť. Treba spomenúť, že ZSSK CARGO ako 100% vlastníka štátu nepoberá žiadnu finančnú dotáciu okrem zliav za dopravnú cestu pre všetkých nákladných dopravcov.

■ A ako došlo k zblíženiu stanovísk

zástupcov zamestnancov a zamestnávateľa?

K zblíženiu došlo len tým, že zamestnávateľ musel začať postupne akceptovať uznesenie odborových organizácií ako jednej zmluvnej protistrany, týkajúcej sa navýšenia základných miezd všetkým zamestnancom ZSSK CARGO. Od začiatku sme deklarovali, že všetky negatívne vplyvy, ktoré v poslednej dobe pociťujú obyvatelia SR, sa dotýkajú všetkých obyvateľov, teda aj zamestnancov ZSSK CARGO. Po našom podrobnom naštudovaní financií a stratégie firmy, samozrejme s prihliadnutím na to, aby sme nenarušili jej stabilitu, sme prišli k sume 150 eur do základných miezd a 300 eurovej jednorazovej odmeny. Okrem toho sme dohodli aj ďalšie zvýšenie benefitov, ale aj vloženie nových bodov PKZ, napríklad inflačnú doložku. Jediný bod, ktorý pre nás bol od začiatku nemenný, bol zvýšenie základných miezd o 150 eur. Zamestnávateľ to akceptoval a dohoda sa začala približovať. Hľadali sme už len schodnú cestu, od kedy bude mzdový nárast, aká čiastka bude jed-

norazová odmena a na akú dobu bude podpísaná PKZ.

■ Ako vnímate podpísanú PKZ na nasledujúce dva roky 2023–2024? Ste s výsledkom KV spokojní?

Podpísanú PKZ vnímame ako solídnu dohodu, ktorú určite pocíti každý zamestnanec v najbližších dvoch rokoch. Po mzdovom náraste v desiatom mesiaci 2022, ktorý bol pre niektoré profesie citeľný, bude znovu po 10 mesiacoch navýšená základná mzda všetkým zamestnancom o 150 eur. V roku 2024 to už bude 12-krát 150 eur, ktoré bude činiť pre zamestnávateľa mzdový náklad cca 10 miliónov eur a ten už musí zapracovať do podnikateľského plánu. Okrem iného v mesiaci február musí byť vyplatená jednorazová odmena 150 eur všetkým zamestnancom. Ďalšia jednorazová odmena min. 100 eur pri kladnom hospodárskom výsledku bude vyplatená začiatkom roka 2024. Myslím si, že spokojné musia byť obe strany. Nepodarilo sa nám síce vykryť celkové percento nárastu



inflácie, ale na druhej strane sa nám podarilo dohodnúť citeľný mzdový nárast zamestnancov, ktorý tu ešte nebol. Áno, my odborové organizácie sme spokojné s výsledkom našej práce. Podakovanie patrí aj vedeniu ZSSK CARGO a im povereným kolektívnym vyjednávačom za konštruktívne a vecné rokovania, ktoré viedli do úspešného konca. Som veľmi rád, že sme začali spoločne vnímať to, čo som spomenul na začiatku, a síce, že spokojný zamestnanec sa rovná pevnému základu a prosperite dobrej firmy. ■



ážené kolegyně a kolegove, podporovateľe a sympatizanti,

na začiatku roku letošního bych vám všem chtěl především poděkovat za všechnu prospěšnou práci a úsilí, kterou jste v právě uplynulém velice náročném roce odvedli, ať už ve svém zaměstnání či v dobrovolnických dobrovolných aktivitách, na jejichž organizaci či financování se naše odborové sdružení podílí. Jsem si plně vědom toho, že nejsem menšina profesionálních funkcionářů, ale zejména právě stovky dobrovolníků, kteří vedle obhajoby oprávněných zájmů svých kolegů zaměstnanců pod značkou OSŽ ve svém volném čase organizují řady sportovních a kulturních aktivit, dávají naší organizaci tu pravou energii do každodenního života. Se vši pokorou a uznáním vám za to velice děkuji!!!

Také letošní rok však určitě nebude pro většinu z nás jednoduchý, neboť vážné hospodářské potíže jako jsou inflace, energetická krize, vysoké úrokové sazby úvěrů a nedostatek řady surovin a výrobků atd. podle většiny předpovědí ještě hned tak neodezní. Navíc, byť už je to někdy až trochu klíšé, několik málo stovek kilometrů od našich východních hranic probíhá válečný konflikt, který má na nás velmi nepříjemné ekonomické dopady a zatím bohužel nelze dobře předvídat jeho další vývoj ani s jistotou vyloučit možnost jeho rozšíření.

V současné nepříjemné situaci, kdy je dohodnutá míra navýšení mezd na letošní rok u většiny zaměstnavatelů v působnosti OSŽ nižší než inflace, řada našich členů určitě přemýšlí o tom, proč odbory podepíší kolektivní smlouvy s takovým nárůstem a neporádají místo toho nátlakové akce za vyšší mzdový nárůst. Odpověď je poměrně jednoduchá. Odborové vyjednávači jsou sice samozřejmě motivováni dohodnout pro zaměstnance co nejlepší podmínky, ale současně také většinou dobře znají ekonomickou situaci příslušných zaměstnavatelů a dokážou tedy objektivně posoudit, jaké mají tyto společnosti reálné možnosti zvyšování mezd, aniž by to bylo pro hospodaření dané firmy nezdravé nebo třeba přímo neúnosné. A doufám, že snad není sporu o tom, že dotlačit případně stávkami, demonstracemi nebo mediálním nátlakem zaměstnavatele k takovému navýšení mezd, které by dostalo firmu do ekonomických potíží není rozumné, neboť to v krátké době může vést ke ztrátě konkurenceschopnosti, pozice na trhu a následnému zániku pracovních míst. Důležitým předpokladem pro takové konstruktivní chování odborových vyjednávačů je však samozřejmě také nutnost dávat pozor na férový přístup zaměstnavatelů, kdy musí být jejich vrcholoví manažeři ochotni hrát při kolektivním vyjednávání s poctivými kartami a ne se pouze snažit za každou cenu něco na mzdách či jejich nárůstu ušetřit.

Vážené kolegyně a kolegove, dovolil bych si vás proto na tomto místě požádat, abyste našim odborovým vyjednávačům zkusili i v současných obtížných podmínkách důvěřovat, že dovedou tyto okolnosti vyhodnotit a svá rozhodnutí vždy činí po zralé úvaze a při znalosti všech důležitých skutečností, které mají vliv nejen na pracovní a mzdové podmínky ale také na celkové fungování dané firmy.

Na závěr bych vám všem chtěl do letošního roku popřál především pevně zdraví a lásku nejbližších, dobré vztahy s kolegy v zaměstnání a vůbec s lidmi kolem sebe a dále také dostatek vůle, odolnosti a zdravého optimismu k překonávání potíží všeho druhu, které nás velmi pravděpodobně letos čekají, ale se kterými si, jak doufám, stejně jako v letech minulých opět nějak poradíme.

Martin Malý, předseda OSŽ

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ Správy železnic, Republiková rada seniorů OSŽ

V závěrečném měsíci roku 2022 se uskutečnila celá řada jednání vrcholných orgánů OSŽ

(Dokončení ze str. 1)

Závěrem jednání přednesl důležitou zprávu JUDr. Petr Večeř ohledně interaktivních formulářů, které jsou k dispozici na webových stránkách OSŽ.

Podnikový výbor OSŽ Správy železnic na svém jednání 15. prosince 2022 se konal ve znamení informací, týkajících se Podpůrného fondu OSŽ, digitalizace činnosti OSŽ a o dění v Tripartitě, kde má OSŽ své zastoupení. Informace podal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. JUDr. Petr Večeř následně informoval o nabídce školení pro 1. čtvrtletí roku 2023, tajemník Miroslav Maincl doplnil informace o školení na počítačích, které se připravuje na březen pro začátečníky a duben pro pokročilé. Předseda PV Petr Štěpánek zmínil termíny a místa školení PKS 2023 s tím, že nejde jen o proškolení kole-

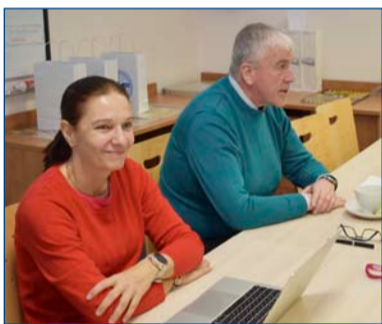
ktivní smlouvy, ale především i o společný kontakt zaměstnanců, odborů a zaměstnavatele nad konkrétními problémy daného regionu. Další informace se týkala již vypsání výběrového řízení na KOP a zaměstnanecké čipové karty (EDENRED), které by měli zaměstnanci obdržet nejpozději v průběhu ledna a od 1. února 2023 by každý zaměstnanec mohl hospodařit se svým kreditem 1000 Kč na kartě dle stanovených podmínek. Za oddělení BOZP vystoupil JUDr. Petr Kožmín, LL. M., MBA s žádostí o rozšíření počtu inspektorů BOZP na ZO, o změně výpočtu bolestného při úrazu. Za oddělení SPO podal Luděk Šebrle informaci k čerpání půldnů dovolené u zaměstnanců s pružnou pracovní dobou.

—RED—

(Bližší informace na www.osz.org)

■ PV OSŽ při ČD Cargo

Nábor zaměstnanců není pouze pojem, ale úkol číslo jedna



Závěrečné jednání letošního roku Podnikového výboru Odborového sdružení železničářů ČD Cargo, a.s. proběhlo 7. prosince v Praze v domě Bohemika a zahájil ho první místopředseda OSŽ Radek Nekola. Hosty druhé části jednání byly personální ředitelka Mgr. Aneta Miklašová a vedoucí oddělení Mgr. Pavla Kreischová.

V úvodu se Radek Nekola vrátil k jednání dozorčí rady, které proběhlo 1. prosince a mimo jiné se zabývalo schválením podnikatelského plánu na rok 2023. Ten počítá i s nárůstem mezd o šest procent, navýšení cen energií i s poklesem

vozby některých komodit, jako je například automobil, hnojivo či dřevo. Naproti této ztrátové oblasti je projektem budoucnosti vozba odpadu do spaloven s využitím nově zrekonstruovaného překladistiště v Malešicích. Pozitivní také je, že již proběhla jednání s významnými klienty, kteří byli obeznámeni i s nárůstem cen za služby a nové obchodní podmínky akceptují.

Personální ředitelka ČD Cargo Aneta Miklašová se shodla s předsedou podnikového výboru, že nábor zaměstnanců je velké téma ve společnosti ČD Cargo i z hlediska budoucnosti, kdy v horizontu pěti let by mohli vymizet odchodem do penze kvalifikovaní a zaškolení zaměstnanci, kteří by si nevychovali vyhovující zastoupení. Aneta Miklašová informovala, že do konce roku 2022 bude obsazena pozice instruktora. Jde o člověka, který se bude lidem v provozu věnovat a bude pracovat s lidmi přímo v praxi.

Text a foto: Daniela Houdková
(Bližší informace na www.osz.org)

Zdravice předsedů Podnikových výborů OSŽ



Zhodnocení roku 2022 a výhled do roku následujícího obsahovaly zdravice předsedů jednotlivých podnikových výborů OSŽ, zveřejněné na webu OSŽ, které byly určeny všem členům OSŽ. Jak připomněl Štěpán Lev, předseda PV OSŽ při Českých drahách, rok 2022 nebyl lehký pro nikoho z nás. Po dvou letech pandemie Covidu 19 přišla další rána v podobě války na Ukrajině a s tím související enormní zvyšování cen prakticky veškerého zboží. Přesto se podařilo podepsat kolektivní smlouvu, která tyto nepříznivé vlivy alespoň částečně kompenzuje a současně zachovává veškeré benefity z kolektivní smlouvy předcházející. „V následujícím roce 2023 bude snahou zlepšit životní nároky tak, aby v rámci možností byl každý z nás spokojený,“ končí svoji zdravici Štěpán Lev.

V podobném duchu se nesla také zdravice Petra Štěpánka, určená všem

členům OSŽ při Správě železnic, který konstatoval, že snahou PV OSŽ Správy železnic bylo dojednat v kolektivním vyjednávání na rok 2023 co nejlepší podmínky do PKS 2023. „Jednání nebyla jednoduchá a museli jsme dojít k jistému kompromisu a vnímat i postavení a možnosti zaměstnavatele, aby mohl zajistit své činnosti, závazky a fungování organizace Správy železnic v příštím roce. Víme, že jsme neuspokojili každého – co hlava, to názor, nicméně chceme zajistit všem zaměstnancům Správy železnic důstojné pracovní podmínky a zachovat jistotu zaměstnání v příštím období,“ zdůraznil Petr Štěpánek.

Předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková vidí naději v lepší budoucnost v očích našich dětí, kde nalezneme vše, na co jsme možná i zapomněli, a to je radost, touha, nedočkavost, malá i velká přání. „Čerpejte z nich tu radost ze života a bude nám všem líp. Hodně radosti a žádné strasti v roce 2023,“ končí svoji zdravici.

Příjemné prožití Vánoc a vše nejlepší do Nového roku 2023 popřál členům OSŽ u ČD Cargo předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola.

—RED—



Nově otevřené nádraží v Adamově během roku změnilo svoji tvář



Mimořádný vlak Správy železnic s lokomotivou SŽ 193.901 přivezl dne 10. prosince 2022 do Adamova premiéra Petra Fialu a další hosty, pozvané k zahájení provozu po ukončení roční výluky



Premiér Petr Fiala v Adamově při projevu ku příležitosti zahájení provozu po ukončení roční výluky na trati Brno–Blansko

NAVŠTÍVILI JSME

Roční výluka mezi Brnem a Blanskem ukončena

Důležitá trať údolím řeky Svitavy mezi Brnem a Blanskem byla od prosince 2021 uzavřena a vlaky zde na celý rok vystřídal rozsáhlý stavební ruch. Proběhla zde komplexní rekonstrukce celé trati, vedle nádraží Adamov byly zrekonstruovány zastávky Bílovice, Babice nad Svitavou a Adamov zastávka. Zde byla postavena nová nástupiště s bezbariérovými přístyky, vybavené novým informačním systémem. V Adamově byla zbudována ostrovní nástupiště s lávkou spojující obě části města rozděleného železnicí. V rámci rekonstrukčních prací byly nejen vyměněny koleje i trojevodí vedení, ale opraveny byly také tunely, vyměněny dva dožívající mosty za nové a modernější konstrukce. Mezi bílovicou a babickou zastávkou byla zřízena nová odbočka Svitava.

V sobotu 10. prosince 2022 se v nově zrekonstruované stanici Adamov uskutečnilo slavnostní zahájení provozu na opravené trati mezi Brnem a Blanskem. Z Blanska do Adamova přijel mimořádný vlak Správy železnic v čele s lokomotivou 193.901 a společenským vozem SŽ, který přivezl pozvané hosty,

mezi nimiž byl premiér České republiky Petr Fiala, ministr dopravy Martin Kupka a generální ředitel SŽ pan Jiří Svoboda a další hosté. Vlak měl také zastávku u opraveného tunelu č.8, kde si hosté prohlédli opravený tunel. V Adamově vystoupili premiér, ministr dopravy, zástupci Jihomoravského kraje a starostové měst Blansko a Adamov s projevy, ve kterých ocenili úsilí stavebních firem za práci a včasné ukončení rekonstrukce i poděkovali občanům dotčené oblasti za trpělivost s komplikacemi v dopravě. Na první koleji byly vystaveny drezíny, které zde vozily zájemce po první koleji. Na prostranství vedle nádraží měly firmy podléající se na rekonstrukci informační stánky, další stánek zde měla také Správa železnic, kde byly představeny plány vysokorychlostních tratí v České republice. Ještě v sobotní odpoledne projely po rekonstruované trati první nákladní vlaky, v neděli byla obnovena osobní doprava. Mezinárodní osobní doprava se na tuto trať vrátí v polovině roku 2023.

Text a foto: Pavel Stejskal,
Česká Třebová

ZE SVĚTA

Loupeže v nákladních vlacích v Norsku

Vlakové nádraží Neslandsvatn v regionu Telemark, stejně jako mnoho stanic na norském Sørlandsbanen z Osla do Stavangeru, se nachází mimo město. Do roku 1989 zde začínala nevyužívaná odbočka do Kragerø na Skagerraku. Kvůli velkým vzdálenostem mezi stanicemi, kde lze vlaky křížovat, musí vlaky v Neslandsvatnu čekat až 20 minut na protijedoucí vlaky. Od loňského roku gangy opakovaně využívaly těchto prostojů a ústraní k vykrádání nákladních vozů. Železniční společnost Green Cargo Norge byla postížená v šesti ze sedmi známých případů.

Velmi oblíbené jsou kontejnery Post Nord, které se na vlacích přepravují. Zloději násilím vniknou do kontejnerů, které pak zůstávají otevřeny a co se zdá použitelné, je odcizeno. V květnu tak bylo otevřeno sedm kontejnerů. Škoda se zjišťuje až po příjezdu na překladistiště Oslo Alnabru nebo Stavanger. Když kon-

tejně vlaky jedou rychlostí až 100 km/h, otevřené dveře kontejneru se po útocích kývají dopředu a dozadu a hrozí, že se vytrhnou z pantů, což může mít za následek smrt, či zranění cestujících na nástupišti, kteří zde čekají na vlaky. Útoky se cítí ohrožení i strojvůdci, kteří jsou sami na 600 metrů dlouhých kontejnerových vlacích. Vlaková nádraží už nejsou totiž obsazena zaměstnanci, kteří by mohli vyrozumět policii.

Provozovatel infrastruktury Bane Nor rozhodl tak, že již nedovolí nákladním vlakům zastavovat v Neslandsvatnu. Gangy si musí vybrat jiná zastavení. Přířímým důsledkem toho je, že dotčené vlaky musí čekat v jiných určených stanicích a nabírají tak zpoždění. Policie uvedla, že o těchto incidentech neobdržela žádné informace.

Z BusinessPortalNorwegen
připravil sh

Všimli jsme si

● **SOBOTA 10. PROSINCE 2022** byla posledním dnem pravidelného provozu osobních vlaků na trati 062 mezi Křínkem a Městcem Králové. V posledním roce po této trati jezdily vlaky pouze o víkend. Nyní po 140 letech přestaly jezdit úplně. Rozloučení s tímto traťovým úsekem si nenechali ujít nejen „šotouši“, ale i desítky obyvatel Městce, kteří se přišli svést posledním párem vlaků. V 17 hodin se tak motorový vůz 810.165 zaplnil do posledního místečka včetně míst k stání a „smuteční hosté“ odjeli do Křínce, kde strávili čas do posledního zpátečního vlaku v blízké hospodě. Po příjezdu posledního vlaku do Městce Králové následovaly ještě krátké proslovy a střelba na počest této trati a odjezdem soupravy vlaků zpět do Křínce a Nymburka byl provoz osobních vlaků na této trati ukončen. **Martin Hájek**



● **POZITIVNÍ ZPRÁVOU** z tratě Plzeň–České Budějovice je vydání povolení obsluhy pro nově zřízenou vlečku Klaus-Timber v žst. Nepomuk. Firma Klaus před několika lety postavila nový výrobní areál pro dřevovýrobu přímo vedle kolejí žst. Nepomuk. Až po několika letech se podařilo prosadit ve stavebním povolení při rozšíření výroby napojení firmy Klaus na železniční síť. Vlečka odbočuje v žst. Nepomuk v km 314.190 z koleje 6b. Povolení k provozu a vzniku smluvního místa je platné od 1. září 2022. Na stránkách firmy Klaus-Timber není o železniční přepravě (zatím?) ani řádek, doprava je uváděna vlastními kamiony.

<https://www.klaustimber.cz>

Martin Kubík



Ze snímku z nočních hodin z rychlíku R 660 relace Brno hl.n.–Plzeň hl.n. z 25. listopadu je patrné, že vlečka je využívána

● **CENTRÁLNÍ KOMISE** ministerstva dopravy vydala v říjnu loňského roku souhlas k dlouhodobě chystané modernizaci elektrizaci 55 km dlouhé tratě 226 Veselí nad Lužnicí–České Velenice (zprovozněna byla v roce 1871 jako součást Dráhy císaře Františka Josefa KFJB). Nyní probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební práce by měly být zahájeny ve druhé polovině roku 2025 (jak uvádí server Zdobry.cz). Ty budou vedle elektrifikace spočívat v sanaci pražcového podloží, zbudování odvodnění, změny v prostorovém uspořádání říms mostů a propustků a v neposlední řadě v úpravě celé trati na rychlost 120 km/h. Díky této investiční činnosti budou odstraněny pomalé jízdy 30 km/h na 1 400 m trati v lokalitě mezi rybníky a řekou Lužnicí severně od Třeboně, kde dochází ke ztrátě deformační odolnosti zemské pláně způsobené výskytem spodních vod, či objemově nestabilních zemin jílu a tekutých písků. Rychlíky v relaci Praha–České Velenice / Wien pak budou vedeny v celé trase v elektrické trakci lokomotivami Vectron, či Traxx, popřípadě Taurus namísto motorových lokomotiv řady 754 na zmiňované trati. Na snímku ze dne 22. 9. 2022 projíždí podvečerní rychlík Lužnice Vlkov nad Lužnicí kolem zbylého telegrafního sloupu, jež kdysi míšty tuto trať lemovaly po obou stranách.

Tomáš Martínek



Konzultace k revizi směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím (2007/59/ES) budou pokračovat i v roce 2023

Během uplynulého roku pravidelně zvažovaly na jednáních Představenstva i Ústředí OSŽ informace o průběhu konzultací k revizi Směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (2007/59/ES).

„Díky tomu, že OSŽ má zastoupení v Řídícím výboru Železniční sekce ETF, aktivně se účastníme nejen jednání ETF, ale také participujeme na konzultacích, workshopech či dotazníkových šetření, které pro Komisi v rámci revize směrnice zajišťuje holandská agentura ECORYS,“ říká vedoucí kanceláře předsedy OSŽ a viceprezidentka Železniční sekce ETF PhDr. Helena Svobodová. „Je to týmová práce, na které se kromě prvního místopředsedy OSŽ a předsedy PV OSŽ ČD Cargo, a.s. Radka Nekoly a místopředsedy OSŽ a předsedy PV OSŽ při ČD, a.s. Štěpána Lva podílí jako konzultanti poradce předsedy OSŽ Dr. doc. Ing. Roman Štěřba, MBA a člen ZO OSŽ DKV Praha, strojvedoucí Ing. Pavel Corradini,“ dodává PhDr. Svobodová.

Cílem revize směrnice 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím je dle Evropské komise zlepšit mobilitu strojvedoucích v rámci železniční sítě EU a usnadnit zaměstnavatelům přidělování strojvedoucích k provozu v různých členských státech. Stávající znění směrnice omezuje konkurenceschopnost železniční dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy jako je silniční doprava.

Jednou z hlavních příčin tohoto problému je dle Komise nejasné (a někdy i protichůdné) znění směrnice. Další hlavní příčinou je rozdělení procesu vydávání osvědčení pro strojvedoucí na dvě části, přičemž vnitrostátní licence (s platností pro celou EU) zahrnuje pouze minimální požadavky na vzdělání a zdravotní stav, zatímco doplňková osvědčení vydaná zaměstnavatelem: jednotlivých dopravců a provozovatelů infrastruktury) pokrývají většinu požadavků na znalosti (znalost vozidel a tras; jazyk; systém zajišťování bezpečnosti zaměstnavatele). To vede k různému zaškolování a vydávání osvědčení pro strojvedoucí, a to i v rámci téhož členského státu, což dále omezuje mobilitu strojvedoucích přes hranice a mezi zaměstnavateli.

Komise dále mj. poukazuje na odlišnost školicích programů v jednotlivých členských státech, a to jak z hlediska délky trvání, tak z hlediska obsahu konečného osvědčení. Kromě toho vysoké náklady na školení v rámci podniku (10 000–40 000 eur na strojvedoucího) představují další problém pro nové účastníky, kteří chtějí na železniční trh vstoupit, což dle Komise narušuje hospodářskou soutěž na evropském trhu. Omezuje se tak mobilita strojvedoucích, kteří mají často povinnost odškodnit bývalé zaměstnavatele za veškeré absolvované školení.

V neposlední řadě Komise kritizuje jazykové požadavky podle směrnice (úroveň B1), které tak zůstávají významnou překážkou pro přeshraniční mobilitu strojvedoucích, a navrhuje zavedení společného jazyka pro strojvedoucí, obdobně jako je angličtina v letecké dopravě.

„Stávající podoba směrnice odráží reálnou podobu provozu na železnici v Evropě. Dokud se nesjednotí dopravní předpisy v celé EU, není možné hovořit o jednotném osvědčení platném na území celé železniční sítě členských států,“ říká první místopředseda OSŽ Radek Nekola a poukazuje na širokou škálu hnacích vozidel a souprav, které mají ve svém vozovém parku nejen jednotlivé členské státy, ale také dopravci nákladní i osobní v rámci jednoho státu. „Není možné stavět dům od střechy, tak jak se o to snaží bruselská úředníci,“ dodal Radek Nekola.

OSŽ rovněž upozorňuje na nebezpečí zavedení jednotného jazyka, což by znamenalo vyžadovat znalost cizího jazyka nejen u strojvedoucích vykonávajících přeshraniční služby, ale také u všech zaměstnanců provozovatele infrastruktury, kteří během plnění pracovních úkolů komunikují se strojvedoucími.

Evropská sociální partneři CER (Společenství evropských železničních společností a podniků infrastruktury) a ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) vydali začátkem prosince 2022 společné stanovisko k revizi směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím (2007/59/ES). Zástupci odborů i zaměstnavatelů tak jednoznačně vyjádřili svůj nesouhlas s většinou návrhů Evropské komise. OSŽ plně podporuje společné stanovisko ETF a CER ve všech bodech.

(Plné znění stanoviska naleznete na webu www.osz.org).

Konzultace k revizi směrnice budou pokračovat i v 2023. **-HS-**

PŘEHLED SMLUVNÍCH ADVOKÁTŮ A PRÁVNÍKŮ OSŽ

Sociálně-právní oddělení Vám pro informaci zasílá přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ a termíny poskytování právního poradenství v Brně v I. pololetí 2023:

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.

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 9–12 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648).

JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: – Hradčtěstě 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 sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí:

– Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n., 1. poschodí),
– tel.: 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: 16. 1.; 13. 2.; 13. 3.; 11. 4., 9. 5. a 12. 6. 2023 vždy od 9–14 hodin.



NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Dopisy v koši nekončí..

Srdečně zdravím,

před měsícem jsem poslal příspěvek a bez odezvy (pozn. red.: uveřejněn v dnešním vydání na str. č. 4). Teprve nyní se dívám, že máte změněné maily. Takže teď to snad už bude ok.

Jinak jsem slíbil se přidat do diskuze na setkání dopisovatelů (pozn. red.: informace uveřejněna na www.osz.org) alespoň takto. Obzor v novém hávu je rozhodně lepší a čitelnější. Tím, že vychází pouze jednou za čtrnáct dní je obsahově laděn spíš jako časopis, který reaguje na události časově vzdálené. Jako týdeník byl jistě mnohem atraktivnější. Ale hlavně že je... a v papírovém formátu, protože snahy, aby byl jen v elektronické podobě, by vedly zákonitě k jeho zániku. Noviny jsou předmět do ruky, do vlaku, do „šaliny“, lze si jej číst na pracovištích ve vícero očích, proto papír je papír. Důležitý je obsah. Tady bych trochu remcal, protože věřím, že příspěvků je dost a není třeba stránky zaplnovat některými zbytečnostmi. Např. „Psalí jsme před 25 lety...“, to by si mohl každý, kdo má rád historii, vygooglit. Stejně tak mně v 23. čísle vadí poslední stránka rekreací. Stejný rozsah byl již publikován v předchozím čísle jako samostatná vložka a navíc v tomto čísle je problematika rozepsána do široka téměř na celé stránce. Píšu sám za sebe, je to můj názor, ale i názor některých mých kolegů, s nimiž jsme na toto téma besedovali.

Tolik za mě. Přeji sněmu dopisovatel-skému (pozn. red.: prosincovému setkání dopisovatelů) předvánoční pohodu a hodně zdraví a tvůrčí inspirace a časopisu méně zbytečných informací.

Jaroslav Vavřík

...Opravdu jsou věci, které mě trápí víc nežli postradatelné kolejiště v některých dopravních, zrušené některé vlečky. Holt někteří přepravci z různých důvodů již nemají o železnici zájem. Horší je, že již ve vlacích nepotkávám nezadané hezké ženy. To mě vadí více, nežli absence mejdlíček na WC, s čímž mě pan Rádíl na setkání dopisovatelů šiléně rozesmál. Zrovna tak mi více vadí absence kvalitních retro židlí Kovona

na pracovištích, nežli to, že není každodenní doprava na Kozí dráze, která by tam byla dnes k ničemu, neboť spádovost je na Ústí. Alespoň je tam přes léto turistická linka z Děčína do Telnice. A potenciálu některých lokálek se využilo. Elektrifikace do Kadaně předměstí, do Litvínova, Židlochovic, či Hustopečí. Výhledově se připravuje elektrifikace tratě 181 Nýřany–Heřmanova Huť, kam má být prodloužena linka do Nepomuku. Na většině lokálek se modernizovaly přejezdy, či se v tamních jednotlivých dopravních instalovalo nové osvětlení. Do Bílého Potoka, či Jindřichovic pod Smrkem jsou přímé vlaky z krajského Liberce. Ještě by to chtělo elektrifikovat Žalhostickou spojku a úsek Žalhostice–Litoměřice horní nádraží a linku U32 Ústí nad Labem západ–Lysá nad Labem přetrasovat sem s tím, že by regionální obslužnost na trati 072 zajišťovala současná linka R23 Ústí nad Labem západ–Kolín s tím, že by se ponechaly posilové Os vlaky Ústí nad Labem západ–Štětí. Dále je potřeba řešit rychlé vlakové spojení z Prahy do Liberce, které by se využilo pro příměstskou dopravu Praha–Mladá Boleslav město, trať 070/072/076 by se pak mohla využít pro taktovou dopravu Praha–Mělník (Město – alespoň některé spoje v denní době), urychleně řešit opravu poničeného úseku u Dobkoviček a řešit lepší koncepci tamního modelu tak, aby tudy byly zavedeny přímé spoje Litoměřice horní nádraží–Teplice, když už se sem podařilo nasadit Štádlery, než furt brečet nad Mochovskou, či Lužickou tratí. Něco jiného je to na Dobříš, tam by bylo potřeba zvýšit traťovou rychlost, tzn. tu trať modernizovat a nasadit tam nové motorové jednotky Pesa, namísto nevyhovujících třívozových Regionov, které bych tu nasazoval přes léto kvůli přípojnému vozu Bdtax 283 na kola, který za Pesy nasadit nejde. Jinak neudržíba, či rušení postradatelného kolejiště v některých dopravních je zpravidla jistě proto, že se výhledově nebude používat. Tím to neobhajují, ale jistě je to z ekonomických důvodů. Já si myslím, že se zas až tak na tu železnici nekašle, jen funguje podle současné poptávky a ekonomiky. Můj pohled/ná-

„Tajný život P. K.“

Pevně doufáme, že o nás, tedy oddělení BOZP OSŽ Ú, už víte úplně všechno, co patří do běžného pracovního chodu. Kdo jsme, kde nás najdete. Co pro vás děláme, připravujeme nebo jak školíme. Jaké píšeme články, metodické listy a příručky. Jak vypadáme (pokud nás ještě neznáte osobně, jistě si dokážete na netu dohledat naše fotky), a taky, že už víte, jak probíhají naše kontroly anebo jak se spokojeně tváříme,

když vás potkáme na školení BOZP. V civilu, pokud není v dohledu nějaký neosvětlený výkop nebo lešení stojící nakřivo, žijeme poměrně klidně a spokojeně životy, ve kterých pěstujeme květiny, chodíme na výlety, čteme knížky, plníme přání našich poloviček, máme různé koníčky, milujeme rodinu, kočky a psy. Občas se zraníme nebo si zanadáváme – to, když vypadneme z role bezpečáka a prašíme se

zor. Tak jen do mě, pokud nemám pravdu. Hezké dny!

Tomáš Martinek

(Pozn. red.: Jedno ze zmíněných témat je uveřejněno v dnešním vydání na str. č. 4)

...a spadla první vložka

Po téměř třech letech jsem v prosinci 2022 vyrazila ještě i do Prahy. Účelem této cesty bylo Setkání dopisovatelů čtrnáctidenníku Obzor. V pondělí se konečně poprvé probouzím do krásného bílého a čistého rána. Stále hustě a opravdu vydatně sněží. Po těch usmolených a dlouhých deštivých dnech je to na naši psychiku velká úleva, ale už dopředu cítím, že cesta určitě jednoduchá nebude. Má domněnky se naplňují už v hranické nádražní hale – IC 548 Ostravan má na příjezdu asi 20 min. zpoždění a toto zpoždění ještě cestou zvýší. Na displeji ve voze jede text = zpoždění způsobeno povětrnostními podmínkami. Místy couráme a tak si oknem prohlížím krajinu někde už s pěknou sněhovou peřinou, jinde ale jen pořádně vyfoukanou. No, do Prahy nakonec přijíždíme až s hodinovým zpožděním. Čeká mě ještě cesta metrem a samotné setkání dopisovatelů, na kterém mnohé „kolegy“ už z dřívějšíka poznávám. Po ukončení schůze spěchám honem na vlak, musím zase domů. Jaká cesta to asi bude? Naštěstí tentokrát jedeme kupodivu načas. Cestou v kupě se bavím s přistoupivšími studenty. Tento vlak EC Silesii si student práv zvolil jako náhradní řešení, jelikož dopravce, se kterým minul jet, mešká hodinu, nakonec se ukáže, že je to až 90 min. To studentka z Ostravy se mi svěří, že ráno měl její dopravce taky zpoždění, a to dokonce až 4 hodiny!!! Jak to tedy je? Jsou vždycky všichni a na všechno připraveni? Soukromé firmy si v takových situacích hlavu asi moc nelámou, to kování železničáři se dokázali k práci pokaždé velmi zodpovědně postavit!!! Tady asi to šetření na místě opravdu nebylo... A jak to bude později, až už bude fungovat tady – na tom hlavním tahu – ta poměrně dlouho diskutovaná vysokorychlostní trať = VRT, o které se až moc mluví a pořád se všechny její varianty stále dokola a různě kombinují?

Hana Dostálová

o roh stolu nebo třeba kladivem do palce. Nic mimořádného, na pohled normální lidé (doufejme) a jejich běžné starosti... ale jako každé pravidlo má své výjimky, jeden z nás se ze standardu trochu vymyká...

Dne 22. listopadu 2022 ve 14:00 hodin vedoucí oddělení BOZP Ú, JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA, složil slib znalce do rukou ministra spravedlnosti JUDr. Pavla Blažka, Ph.D., a tímto aktem byl jmenován soudním znalcem v oboru bezpečnost práce a ergonomie. Ministr Blažek během slavnostní ceremonie osobně jmenovaným znalci gratuloval a poděkoval za výkon této mimořádně důležité práce.

Vedoucí oddělení BOZP OSŽ Ú, JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA, je soudním znalcem již 9 let, ale vzhledem k nové legislativě, která se znalectví týká, musel opětovně složit znalecké zkoušky a být znovu jmenován. Pokud nemáte zcela jasno, co takový soudní znalec dělá, tak je to specialista, který zpracovává znalecké posudky ve svém oboru především pro potřeby soudů, policie a dalších státních orgánů nebo soukromých osob. Součástí práce znalce je nejen jejich vypracování, ale i případná veřejná obhajoba znaleckého posudku – to pak na konkrétním soudním přelíčení znalci zodpovídají doplňující dotazy soudce, státního zástupce a advokáta.

Jak vidíte, oddělení BOZP OSŽ Ú má víc než dostatečnou kvalifikaci na to, aby základními organizacím mohlo pomáhat s problémy, které se v oblasti BOZP a ergonomie u nich vyskytují, a též s řádným šetřením a odškodňováním pracovních úrazů jejich členů (příp. nečlenů, viz zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 286 odst. 6), kdy naše zkušenosti, které jsme si přinesli i ze svých bývalých pracovišť, se snažíme co nejlépe využít ve váš prospěch.

Dana Žáková,
SIBP OSŽ Ú



Mezinárodní Mistrovství USIC v stolním tenise Jedinečný úspěch ženského týmu ve stolním tenise v Indii

Ve dnech 20.–27. listopadu 2022 se v Indii – Jajpuru konalo mezinárodní mistrovství USIC ve stolním tenise, kterého se zúčastnilo pět zemí (Indie, ČR, Francie, Švýcarsko a Dánsko).

Výprava z České republiky jako již tradičně prokázala, že je plnohodnotným soupeřem v rámci mezinárodního mistrovství ve stolním tenise. Výkony našich sportovců v tomto klání prokazovaly jejich nesporné kvality, jak v technice, tak i v bojovnosti. Výsledkem tohoto klání je zasloužený úspěch našich stolních tenistek. Do finále s indickými hráčkami, jako jediná hráčka z evropských zemí, se proborovala Karolína Strnadová. Při celkovém hodnocení naše stolní tenistky (Ka-

rolína Strnadová, Jana Svojanovská, Carmen Pospíšilová) obsadily krásné 2. místo, přičemž vítězem se stala pořadající Indie.

Stolní tenisty – muže tentokrát potrápili nejen hráči z Indie, ale i z Francie. Pod vedením trenéra Jiřího Vrážela v celkovém umístění jsme obsadili 3. místo v družstvech mužů (Zbyněk Flíbor, Michal Koniček, Tomáš Hýbl a Petr Nechutný).

Poděkování za předvedené výkony, perfektní reprezentaci železničního sportu patří celé výpravě, která byla doplněna tlumočnicí PhDr. Helenou Svobodovou.

Bc. Renata Dousková,
vedoucí výpravy



Nabídka zvýhodněných rekreačních pobytů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii již byla zveřejněna. Pobyt jsou určeny pro všechny členy OSŽ (bez rozdílu zaměstnavatele) a jejich rodinné příslušníky (nově také vnoučata). Nachystali jsme pro vás nabídku leteckou dopravou a dále možnost vlastní dopravy. Při využití vlast-

ní dopravy bude cena apartmánu pro dvě osoby 3500 Kč za celý pobyt!

Kompletní nabídky pobytů naleznete na www.rekreaceosz.cz

Další informace podá Daniela Švábová na telefonu 972 241 920.

Ing. Ondřej Šmehlík,
vedoucí mezinárodního oddělení
Odborového sdružení železničářů

Při cestování v Elefantu si užíváme pohodlných sedadel, klimatizace, v některých jednotkách jsou i zásuvky na dobíjení drobné elektroniky. Ale aby si zákazník národního dopravce zas tak nevyskakoval, tak jsou i vady na kráse. Už se psalo o nesmyslném přemístění košů na pro sedící cestující nevhodné místo do uličky, kam se i ten stojící musí pořádně sehnout. A nemluvě o nefunkujícím otvírání. Další věc mimo vody, mydla a papírových ručníků, které cestující každého dopravce na toaletě potřebuje, je toaletní papír. Zajímala by mne zkušenost ostatních zákazníků Českých drah, jestli se někomu podařilo prostrčit prstíček škvírou (viz foto), kde je neporušená role této toaletní nezbytnosti. Takto se dá určité pl-

nit plán snížení spotřeby toaletáku, protože ta rulička uvnitř má stejnou životnost jako celá jednotka, tedy nejméně 30 let bez dalšího doplnění. Ten „odborník“ Českých drah, který toto neméně nesmyslné řešení vymyslel, by se měl redakci ozvat a čtenářům vysvětlit nevy-světlitelné. Je možné, dokonce pravděpodobné, že nikdy vlakem nejel, ale že by nikdy nepotřeboval... víte, co? Kde vlastně pracují úředníci, kteří vnitřní vybavení vozů národního dopravce navrhuji a zajišťují u výrobce jeho provedení? Děkuji.



Petr Rádil



Společnost KORDIS JMK, a.s. Brno hledá vhodného kandidáta na pozici

SPECIALISTA PRO ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA

NÁPLŇ PRÁCE

- Dozor nad prováděním plánované a neplánované údržby elektrických jednotek ř. 530, 550 v majetku Jihomoravského kraje v rámci full-servisu
- Kontrola souladu údržby vozidel se Smlouvou o zajišťování full-servisu a jejími přílohami
- Kontrola vedení dokumentace o činnostech prováděných na jednotkách
- Kontrola oprávnění dodavatelů ve vztahu k údržbě a provozu jednotek
- Spolupráce při vyhodnocování opakovaných závad a řešení mimořádných událostí
- Kontrola nasazování a nahrazování jednotek ř. 530 a 550 v provozu
- Kontrola podkladů pro vyúčtování výkonů jednotek pro smluvní účely
- Koordináční činnost a jednání se zástupci poskytovatele full-servisu a dopravy

POŽADUJEME

- Dokončené středoškolské nebo vysokoškolské vzdělání technického směru
- Zkušenosti z provozu a údržby železničních vozidel
- Znalost práce v MS Office
- Samostatnost, technická odbornost, zodpovědnost, komunikativní aktivní přístupů
- Řidičský průkaz sk. B a znalost AJ, NJ výhodou

TYP ÚVAZKU

- Pracovní smlouva na HPP
- Pracoviště – město Brno
- Předpoklad nástupu 1. 4. 2023 (dle domluvy je možné i dříve)

NABÍZÍME

- Dlouhodobou spolupráci a stabilitu na trhu práce
- 5 týdnů dovolené
- 3 dny sick day
- Příspěvek na penzijní připojištění
- Příspěvek na stravování a další benefity

Pokud Vás tato nabídka zaujala, zašlete nám strukturovaný životopis do 31. 1. 2023 e-mailem na info@kordis-jmk.cz

*Pesimismus tupí nástroje,
které člověk potřebuje k úspěchu.
Optimismus je víra
a naděje zároveň, které vedou
k úspěchu.*

Bruce Lee

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková

ODBORNÉ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo nové číslo NŽT 6/2022

Z obsahu: Víze Alstomu o budoucnosti českých železnic; Modernizace tratového úseku Púchov (mimo)–Považská Teplá (vrátane); Jednonápravový podvozek pro regionální železniční vozidlo; Ing. František Palík, CSc. se dožívá 90 let; Jubileum nestora české zabezpečovací techniky – Ing. Vladimír Kellner oslavil 95. narozeniny; Představujeme strojní čističku RM 95 RT.

Rok se s rokem sešel

Po skončení předchozí zimy a všech těch regulačních opatřeních se opět otevřely brány rekreačního střediska Prudká pro pestrou činnost a využití volného času všech návštěvníků. Počasí spíš více přálo, takže spokojenost byla, myslím, velká, zvláště, když v době udržovaných prostorách bylo možno využívat všechny kryté i nekryté haly, hřiště a zejména bazén, který čelil velkému náporu. Udržet kvalitu vody je někdy nadlidské, jednak z důvodů dodržení hygienických norem a za druhé z nekázně zákazníků, kteří se odmítají před vstupem do bazénu osprchovat, popř. se hází do vody v civilním oblečení. Pravidelné denní čištění stojí minimálně dvě hodiny práce a stačí sebemenší znečištění a může být provoz zastaven. V letošním roce si u nás hygiena podávala ruce ve dveřích, k naší spokojenosti však bylo vše v pořádku. A tak obávaná Scyla a Charbyda nás nepotopila. Nové stroje zvládaly sklízet trávu na rozlehlých pozemcích, a tak mohly být všechny travnaté plochy plně využívány. Prudká je známá nejen svou překrásnou polohou na počátku Českomoravské vysočiny, řekou Svratkou a množstvím turistických, náboženských i ryze historických cílů a staveb. Nejznámější je snad naše kuchyně, kterou organizačně a zejména chuťově perfektně zvládá Martin Pustina a naše snídaně

dány Anička a Marta. Víťami pomocnicemi byly tentokrát brigádnice z Ukrajiny, které se velmi rychle etablovaly, za což jim patří dík. Jdeme do mimosezóny tak, jak všichni naši kolegové a společně si nadáváme na naše vládnoucí kruhy a ve vši slušnosti říkáme, že žít na vízemí je tak akorát cesta do pekla. Proto jsme nuceni Prudkou po více jak 60 letech přes zimu přibrzdit až zastavit, protože neznáme to, co bychom měli znát už dávno ono werichovské: „Od kdy do kdy a co za to.“ Nejsme schopni zákazníkům nabídnout reálné ceny, protože objednávky přijímáme s větším časovým předstihem. Ten letošní rok popravdě vypadal zpočátku dobře, ale ty nekonceptní konce jsou pro mnohé likvidační.

My zvolíme cestu medvěda, odcházíme do brlohu, tak se budeme věnovat údržbě a modlitbám za lepší zítřky. Ty by se mohly dostavit po odchodu mrazů a v březnu vás všechny, kteří nás máte rádi, a vás, kteří jste tu ještě nebyli, rádi uvítáme. Trojdenní brigáda členů ZO OSŽ žst. Brno hl. n. pod vedením Adama Vrablice a jeho desetičlenné skupiny pomyslně uzamkla rekreační sezónu úklidem naší čtyřhektarové Prudké. Na jaře je opět otevře. Až tu skončí tato zima, zas na Prudké bude prima.

Jaroslav Vavřík



Vyšla již sedmá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Již sedmou edici Vědeckotechnického sborníku (VTS) vydala Správa železnic. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

Z obsahu: Co přinesla 40. konference konsorcia RailML; Modelování zemního spojení pomocí programu EMTP – ATP; Železniční elektrárny; Německý přístup v případě přetížení kapacity železniční dopravní cesty; Bezemisní železniční vozidla a infrastruktura

pro jejich provoz; Zavedení taktové dopravy na trati Pardubice–Havlíčkův Brod; Návrh koordinace objednávek dopravní obslužnosti v železniční dopravě ČR; Porovnání metodik hodnocení kvality geometrie koleje.

Edice č. 7 Vědeckotechnického sborníku Správy železnic je k dispozici online na webu: <https://www.sprava-zeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>

Foto: Roman Štěrba

Recenze knihy Zadní Třebaň-Lochovice



Dopravní nakladatelství Krokodýl vydalo odbornou a souhrnnou publikaci (496 stran, 990 Kč) k 120. výročí zahájení provozu na lokální trati Zadní Třebaň-Lochovice: 1901–2021. V knize najdete vyčerpávající seznam lokomotivních řad, které jezdily na dané trati, množství unikátních černobílých i barevných fotografií z provozu. V publikaci jsou i zajímavosti z okolí tratě. I proto je v prodeji třeba i v obecní knihovně v Hostomicích pod Brdy a knihu doporučoval v prosincovém Hostomickém zpravodaji i starosta Hostomic. V knize najdeme i historické listy grafikonu, sešitových jízdní řádů, vlakopisy, spěšninové listy, turnusové oběhy, razítka, kdysi obsazených tarifních bodů či seznam posledních pracovníků na trati v 90tých letech 20. století. Nyní na trati již léta neslouží ani jeden sídelní provozní pracovník. Jediná vada na kráse publikace jsou některé neodborné výrazy – opět záměna výrazu stanice na zastávku, čtenář se nedozví ani kdy skončil výpravčí v Hostomicích a konec sídla dirigujícího dispečera v Litni je mylně uvedeno. V roce 1985, jak mylně uvedeno, již dávno v Litni nesídlil, což se na první pohled rozchází i s historickým sešitovým jízdním řádem.

Autoři patrně nemají znalosti železničních předpisů, což by při tak obsáhlé a železničně odborné publikaci měla být norma. Poslední mé informace o trati najdete v rubrice Cestujeme s Obzorem (prosinec 2022). **Martin Kubík**