



## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, RR Obzoru, Podnikové výbory OSŽ ČD a ČD Cargo

# K namátkovým kontrolám na alkohol přibudou také kontroly na užívání omamných látek

Představenstvo OSŽ zasedalo 10. ledna v Praze v sídle OSŽ. Mimo jiné se jednalo o pokračujícím průběhu záměru transformace majetku společnosti Slovakia, a. s., (rekonstrukce hotelu Skalka). V současnosti vedle příprav na samotné stavební práce také probíhá příprava architektonické studie, která je nezbytnou součástí pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.

Co se týká schválených zahraničních cest, je třeba vyzdvihnout pravidelné zasedání výboru USIC, které se bude konat ve dnech 14. až 16. února 2023 v Žurichu. Další pracovní cestou je Zasedání poradní skupiny pro opravárenství v rámci Železniční sekce ETF. Zasedání se koná 23. února 2023 v Bruselu.

Štěpán Lev, místopředseda OSŽ a předseda podnikového výboru ČD zmínil, že na 6. února je plánované jednání s ministrem dopravy včetně všech odborových centrál a zástupce zaměstnanců v dozorčí radě ČD.

První místopředseda OSŽ Radek Nekola informoval o zorganizování pravidelného jednání výboru USIC, které se konalo ve dnech 7. až 9. prosince 2022 v domě Bohemika. Velmi dobře byla mimo jiné hodnocena organizace mistrovství USIC v rybaření v září v Přerově, kterého se zúčastnilo osm zemí.

Schváleny byly žádosti zaměstnanců OSŽ, kteří mají kontakty se zahraničními subjekty, o příspěvek na výuku anglického jazyka.

Na webových stránkách a rovněž v Obzoru najdou čtenáři nově upravené termíny vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí roku 2023. Semináře (školení) jsou zaměřeny na oblast pracovní právní, hospodaření a BOZP a jsou organizovány na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZV ZO OSŽ.

**Redakční rada čtrnáctideníku Obzor** jednala po skončení Představenstva OSŽ. Členové rady, tj. předseda a místopředsedové Odborového sdružení železničářů, zmínili duplikování informací v článkách z jednotlivých jednání vrcholných orgánů OSŽ, na což je třeba se zaměřit, aby k tomu nedocházelo, a bude více prostoru pro další články, například od našich dopisovatelů. Dále je třeba zařadit do tištěného Obzoru více informací o dění v ASO, kterého je OSŽ členem. Členové redakční rady při tomto letošním jednání schválili také novou podobu hlavičky čtrnáctideníku, která více zdůrazňuje vydavatele – Odborové sdružení železničářů – a prostřednictvím QR kódu spojuje tištěnou verzi s aktuálními informacemi uveřejněnými na webových stránkách OSŽ.

**Podnikový výbor OSŽ při ČD** se sešel ve středu 11. ledna. V tištěné podobě PKS na rok 2023 si budou muset zaměstnanci upravit aktuální částky v prvních dvou tarifních stupních a také v části „stravného“. Předseda PV Štěpán Lev se sešel na jednání s členem představenstva ČD Jiřím Ješetou a společně diskutovali o dopadech týkajících se zrušení mezinárodního prodeje jízdních dokladů v pokladně Mladá Boleslav hl. n., kde veškerou dálkovou dopravu zajišťuje společnost Arriva.

Tajemník PV Antonín Leitgeb komentoval poslední jednání Dozorčí rady ČD, kde byl představen podle jeho názoru ambiciózní podnikatelský plán podniku na rok 2023 s tím, že jednotlivé kapitoly budou dopracovány.

Jako hosté se na jednání dostavili pracovníci GR ČD v čele s členkou představenstva Blankou Havelkovou, která informovala o personálních záležitostech, včetně změn ve vedení podniku na odboru strategie, projektové kanceláře, Dopavního vzdělávacího institutu (DVI) a vypsáním výběrovém řízení v Oblastních centrech údržby (OCÚ) Střed, Východ a v dceřiné společnosti DPOV. Jak dále dodala, vedení podniku vnímá rovněž nedobrou situaci týkající se nedostatku některých provozních profesí, především posunovačů a vlakových čet. V diskusi k tomuto tématu zaznělo, že příčinou podstaty v nedostatkových profesích je především nízká úroveň mezd, kterou je možno řešit mimořádnými odměnami a příplatky.

Po odchodu hostů pokračovalo jednání vystoupením člena Dozorčí rady ČD Vladislava Vokouna, který popsal dosavadní jednání zástupců OSŽ s kompetentními orgány o možnostech dřívějšího odchodu do důchodu u vybraných profesí na železnici. V tuto chvíli se tuto možnost podařilo prosadit u vybraných povolání HZS Správy železnic. „**Naši snahou bude v dalším období dosáhnout zařazení dalších profesí**“, zdůraznil Vokoun.

Na konci letošního roku končí funkční období současných zástupců OSŽ v Dozorčí radě podniku ČD (Pokračování na str. 2)



Generální ředitel Správy železnic, s.o., Bc. Jiří Svoboda, MBA

Foto: Jan Buchta

## SPRÁVA ŽELEZNIC LETOS OSLAVÍ 20 LET OD SVÉHO VZNIKU

Rok 2023 bude pro Správu železnic mimořádný. Tempo bude určovat historicky nejvyšší rozpočet, který letos ze všech dopravních sektorů poputuje právě do železnice, a umožní tak start dalších klíčových projektů. Milník, který staví ekologický způsob cestování a dopravy na přední příčku, navíc přichází v momentě, kdy Správa železnic slaví 20 let od svého založení. Ve znamení výročí se tak ponese celý letošní rok.

Dnešní Správa železnic vznikla v roce 2003 po rozdělení Českých drah na dva samostatné subjekty. Zatímco ČD začaly fungovat jako dopravce, Správa železnic dostala na starost infrastrukturu. Už rok po svém vzniku se stala investorem stavebních akcí na železnici. Od 1. září 2011 začala zajišťovat řízení železničního provozu a její řady tak rozšířilo několik tisíc výpravčích a dispečerů. V polovině roku 2016 pak převzala více než 1 500 nádražních budov.

S rozšiřováním agendy postupně rostl i počet zaměstnanců. Dnes jich

je více než 17 000 a díky tomu se Správa železnic řadí mezi největší zaměstnavatele v ČR nejen v dopravním sektoru. Navíc neustále pracuje na tom, aby byla progresivní a prozákaznický orientovanou firmou. „**S převodem nádražních budov se našimi přímými zákazníky stali cestující z vlaků, což považujeme za velký závazek. Od začátku jsme se proto zaměřili na zlepšování stavu nádražních objektů. Do současnosti jsme jich zrekonvovali téměř 300, na dalších čtyřech desítkách se momentálně pracuje**“, uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a pokračoval: „**Naplnio se rekonstruuji i ty největší památkově chráněné nádražní budovy v Česku, například na pražském hlavním nádraží, v Českých Budějovicích nebo v Plzni. Změna k lepšímu se týká i nabízených služeb ve zrekonstruovaných objektech**.“

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

Daniela Houdková

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Emília Duračinská:

**„Při práci v hotelu Skalka se z nás všech stala jedna velká rodina!“**



### Na železnici se podařilo udržet sociální smír, říká Martin Malý

Současná energetická a ekonomická situace zasáhla i českou železnici. Odbory věří, že železničáři nakonec vše zvládnou, železničáři jsou v drtivé většině houževnatí lidé, kteří před problémy neutíkají, ale staví se k nim čelem. Železnici dlouhodobě trápí zvyšování průměrného věku zaměstnanců. Sektorem, kde je z pohledu nedostatku zaměstnanců situace dlouhodobě velice špatná, je železniční opravárenství. Roli hraje i obecná nechuť mladých lidí jít pracovat »do montérek«. Nejen to zaznělo během rozhovoru s předsedou Odborového sdružení železničářů Martinem Malým.

**Rozhovor s předsedou OSŽ Mgr. Martinem Malým najdete na portálech odbory.info a iportaL24.cz**

Foto: Filip Houdek

O utlumení rekreační činnosti v hotelu Skalka v Rajecých Teplicích jsme se již několikrát zmínili jak v předchozích číslech čtrnáctideníku OBZOR, tak i na webových stránkách, ale o ženě, která 13 let řídila hotel z pozice ředitelky jsme v poslední době nepsali téměř vůbec. Proto jsem se vypravila do hotelu Skalka vzpomenout s paní ředitelkou Emílií Duračinskou a její pravou rukou, Lenkou Gabčíkovou, která od ledna 2023 bude mít na starosti utlumený provoz hotelu – a s tím i spojené administrativní záležitosti na pěkné, ale i horší časy, které za tu dobu při vedení hotelu a jeho personálu zažily.

**■ Paní ředitelko, vy a paní Gabčíková jste, dá-li se to tak říci, místní. A znáte i historii těchto zdí ještě, když to nebyl hotel Skalka a nepatřil OSŽ Slovakia. Můžeme se vrátit v čase a připomenout čtenářům, co vše tento ohromný komplex potkalo?**

Historie termálních lázní sahá do daleké minulosti, a to až do 14. století. Ale na tomto místě vyrostly první dřevěné domky koncem 19. století. Jezdil jsem i rakousko-uherská šlechta. V roce 1926 se místo přestavělo na velký léčebný komplex, který například za druhé světové války sloužil jako polní nemocnice. Po

válce sem jezdili horníci na léčebné pobyty do léčebného domu Baník. A ještě tak před 30 lety v místním sále bylo kino Hvězda, kde se promítaly filmy ještě na historické promítačce – unikát, kdy se nepromítalo na plátno zepředu, ale zezadu. 15. ledna 2009 se spustilo otevření pod OSŽ Slovakia jako hotel Skalka.

**■ Co vás bavilo na práci v hotelu asi nejvíc, protože pozice ředitelky není rozhodně jednoduchá a patří k tomu spousta starostí?**

Moje pozice ředitelky byla více než jen pracovní. Tím, že tu člověk žije a zná toto místo, je to spíš srdeční záležitost. Nevedli jsme jen hotel pro hosty na kondičním ozdravném pobytu, ale i pro samoplátce či místní obyvatele Rajecých Teplic. Pořádalo se tu nespočet sportovních her od jara až do konce léta, výstava historických pohlednic Rajecých Teplic (Lenka Gabčíková na sebe prozradila, že je velká sběratelka historických dokumentů a fotografií tohoto města, některé jsou stále vystaveny v hotelu – pozn. redakce), svatomartinský lampionový průvod, každý rok začátkem prosince probíhal Běh svatého Ondřeje, v adventním čase probíhaly malé vánoční trhy, silvestrovský večírek nebo šachový novoroční tur-

naj. Vedení nám nijak nesvazovalo ruce, a tak jsme se snažili podnikat marketingové kroky k přilákání nové klientely.

**■ Bohužel se musím zeptat i na tu stinnou stránku, která hotel také zastihla.**

Ano, největší ránou a psychickým náporom byl bohužel příchod covidu-19 – připojila se Lenka Gabčíková – Do teď si vzpomínám na datum 12. března 2020, kdy naše vláda vydala rozhodnutí, že se budou 13. března zavírat hranice. My jsme tu měli hosty na kondičním pobytu. Někteří se chtěli hned zabalit a opustit hotel co nejdříve, jiní se tvářili, že jsou lhostejní a klidně tu stráví zavření delší období. To zase přepadal strach nás, co vlastně bude a co nastane. Naštěstí všichni v pořádku odjeli a my uzavřeli hotel. Snažili jsme se jej nadále udržet aspoň částečně v chodu, abychom při otevření hranic mohli



opět naběhnout do pracovního procesu. Bohužel lidé ještě neměli moc chuť cestovat do zahraničí. Nicméně, když se vše pomalu začalo vracet do starých kolejí, zavřela vláda znovu hranice, to bylo 16. října a uzavření trvalo devět měsíců. Bylo to velmi demotivující a úplně to v nás utlumilo kreativní myšlení, s čím novým pro

(Pokračování na str. 2)

## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, RR Obzoru, Podnikové výbory OSŽ ČD a ČD Cargo

# K namátkovým kontrolám na alkohol přibudou také kontroly na užívání omamných látek

(Dokončení ze str. 1)

(Leitgeb, Vokoun) a bude nutné vybrat nové kandidáty na tyto pozice. V usnesení PV doporučili členové jako kandidáty za zástupce zaměstnanců v Dozorčí radě ČD za OSŽ Štěpána Lva a Věru Nečasovou.

**Podnikový výbor OSŽ při ČD Cargo se uskutečnil dne 12. ledna 2023. „I když loňský hospodářský rok u společnosti skončil v plusových číslech, stále je před námi spousta nezdopovězených otázek v oblasti jak personální, tak i zvýšení cen energií. Konkrétní dopady v číslech budou známy až v březnu letošního roku, neboť ne všechny obchodní smlouvy jsou již uzavřeny,“ uvedl předseda PV Radek Nekola.**

Úspěšně proběhl nákup diesellových lokomotiv a do roku 2025 by měly být lokomotivy v provozu po rekonstrukci či úplně nové. Společnost si od tohoto kroku slibuje výraznou úsporu nákladů. Dalším významným krokem je to, že se podařilo – po 16 letech – odkoupit nemovitost v Ústí nad Labem. Budova již potřebuje opravy a pravidelnou údržbu, která pro rozdělené vlastnictví v předchozích letech byla velmi komplikovaná.

V průběhu jednání přišly na řadu návrhy na dva kandidáty do dozorčí rady podniku ČD Cargo. Protože se v průběhu diskuze přihlásil třetí kandidát, došlo na tajné hlasování. Z osmnácti platných hlasů byli většinou zvoleni Bc. Marta Urbancová a Petr Doležal. K volbám by mělo dojít na podzim letošního roku stejně tak jako u Českých drah.

K druhé polovině jednání se jako již tradičně připojili zástupci zaměstnavatele – personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová, vedoucí oddělení Mgr. Pavla Kreischová a vedoucí oddělení personálního managementu Ing. Josef Kreische. Personální ředitelka úvodem poskytla nemilé informace ohledně pracovního úrazu, který se stal v minulých dnech a kde se při zkoušce na alkohol zjistila přítomnost omamných látek. Tato skutečnost bohužel přinese do zaměstnaneckých řad namátkové kontroly nejen na přítomnost alkoholu, ale i drog. Ohledně povinných zdravotních prohlídek významné novinky nejsou, neboť případné uvolnění z nich se může týkat pouze pracovníků THP. Ostatní kategorie již mají riziko vstupu do kolejiště a tím je pravidelná prohlídka nevyhnutelná.

–RED–

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

Daniela Houdková

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Emília Duračinská:

### „Při práci v hotelu Skalka se z nás všech stala jedna velká rodina!“

(Dokončení ze str. 1)

klienty přijít. Snažili jsme se být i nestranní ohledně očkování, a tak jsme přijímali pouze klienty na kondiční pobyty. Další problém, který nám „Corona“ způsobil, byl i odliv zaměstnanců, kteří si našli práci v jiném odvětví, než je pohostinství.

■ **A to mě přivádí k další otázce, neboť k provozu hotelu patří neodmyslitelně také personál. Jaké jste měli za ty roky vazby?**

Asi devět zaměstnanců z 37 je tu s námi do teď již od dob, kdy byl hotel otevřený po rekonstrukci. Když člověk spolu tolik let pracuje a kolikrát i přímo bojuje o přežití, vytvoří si spíše už rodinné vazby. Vážíme si jejich práce a kolegiality. Za tu dlouhou dobu již víme, na koho se dá spolehnout a na koho ne a s kým byste v budoucnu chtěli případně spolupracovat. Na oplátku jsme se i my samozřejmě snažili, aby zaměstnanci byli vždy co nejvíce spokojeni, a tak jsme například v polovině prosince po odjezdu hostů uzavřeli hotel, aby zaměstnanci mohli svátky strávit se svými rodinami. Otevřeli jsme zase až na Štěpána, abychom přichystali silvestrovský večer. Dále jsme každý rok absolvovali společný výlet. Letos – na rozloučenou – jsme se v hojném počtu vypravili na vánoční trhy do Brna (poznámka redakce: protože máme redakci v Brně, setkala jsem se s paní ředitelkou a zaměstnanci hotelu na Zelném trhu a nafotili jsme pár fotek jako příjemnou upomínku na výlet z jiho-moravské metropole).

■ **A když jsme u těch personálních vazeb, co naopak s vedením OSŽ Slovakia, jaké byly?**

Pod vedením OSŽ Slovakia se nám velmi dobře pracovalo. Je to společnost

se sociálním citěním, kterého si váží i naši zaměstnanci. Ti zde pracovali velmi rádi a těší se, že se tato doba opět vrátí.

Navíc, jak jsem už říkala, ohledně pořádání akcí pro hosty i místní obyvatele jsme neměli svázané ruce, což nás velmi motivovalo vymýšlet stále nové a nové projekty, aby sem přijížděli i klienti samoplátcí, a nejen hosté na kondiční pobyty. Se zaměstnavatelem jsme si vybudovali vzájemnou důvěru.

Jsem velmi rádi, že vedení úplně neuzavře hotel, ale chystá se ho nadále udržovat v utlumeném režimu, a hlavně provozovat park pro místní obyvatele a hosty Rajeckých Teplíc – a my zkusíme opět přijít s novými nápady, jak parku ponechat život a duši, která k tomuto komplexu neodmyslitelně patří až do doby jeho opětovného otevření.

■ **Děkuji Vám za rozhovor a chci Vás požádat ještě o pár slov závěrem:**

»Touto cestou sa chcem poďakovať všetkým zamestnancom, ktorí začali s nami písať novú kapitolu hotela Skalka v roku 2009. Strávili tu určitú časť svojho života a pričínili sa o jeho dobré meno. Urobili sme spolu kus poctivej roboty. Nepodarilo by sa nám to však, keby som nemala dôveru vedenia.

My, zamestnanci hotela, ďakujeme vedeniu OSŽ za vytvorenie dobrého pracovného prostredia, všetky benefity a aj keď rok 2022 bol pre nás posledný, ani jeden z nás neodchádza s pocitom krivdy.

Ďakujeme všetkým hosťom, ktorí nám prejavovali priazeň a tešíme sa na vás v zrekonštruovaných priestoroch hotela Skalka.

Nech sa vám teda v prichádzajúcom roku 2023 skutočne darí, boli ste zdraví a aby vám dokázali robiť radosť aj každodenné maličkosti. ■



## ZE SVĚTA

### Pro Lotyšsko je příliš brzo na úplné opuštění širokého rozchodu

Rozhodnutí ministrů dopravy EU z 21. října 2022, že členské státy EU by měly vypracovat plán na sjednocení rozchodu na 1435 mm do roku 2025-2026, vyvolává debaty v pobaltských státech. Nedávno jmenovaný lotyšský ministr dopravy Jānis Vitenbergs uvedl, že konverze by se nemohla uskutečnit bez spolufinancování EU a že úplné zrušení tratí s rozchodem 1520 mm není správně načasované.

Evropská komise loni v létě navrhla, aby všechny nové železniční tratě, které mají být vybudovány jako součást evropské dopravní sítě (TEN-T), odpovídaly evropskému standardnímu rozchodu kolejí. O několik měsíců později, 5. prosince 2022, zasedání ministrů dopravy EU rozhodlo, že každý členský stát Evropské unie bude muset mít transformační plán pro konverzi na rozchod 1435 mm do roku 2025-2026.

Lotyšsko na termín reagovalo prohlášením, že bude potřebovat finanční pomoc EU. Bývalý lotyšský ministr dopravy Talis Linkaits zdůraznil úlohu projektu TEN-T při zajišťování řádných investic do chybějících úseků sítě, ale zdůraznil, že je důležité získat pomoc od ostatních členských států. „Vidíme, že dostupné finanční prostředky z fondů EU nestačí k dosažení ambiciózních cílů v oblasti životního prostředí a požadavků na infrastrukturu dopravní sítě,“ uvedl.

Nový lotyšský ministr dopravy Jānis Vitenbergs nedávno podle lotyšské Baltic News Network (BNN) kromě požadavku na značnou finanční podporu od EU na pokračování v plánech také zdůraznil, že likvidace tratí o rozchodu 1520 mm by se mohla ukázat jako více problematická než prospěšná.

#### Prakticky nemožné

Lotyšsko jako pobaltská země spolu s Litvou a Estonskem používá především širokorozchodné tratě. Široký rozchod tam

existuje již od dob Sovětského svazu a je používán i po osamostatnění země, protože přeprava mezi pobaltskými státy a Běloruskem a Ruskem nadále představuje největší objem v regionu.

„Rozhodnutí o integraci do evropské železniční sítě s rozchodem 1435 mm bylo učiněno před více než deseti lety, kdy jsme se rozhodli realizovat projekt Rail Baltica, protože zahrnuje použití standardního železničního rozchodu EU,“ komentoval Vitenbergs pro BNN.

Zdůraznil, že úplný přechod na evropský rozchod kolejí by mohl stát miliardy a že lotyšská ekonomika by ho nemohla unést. „Platit to ze státního rozpočtu je prakticky nemožné,“ zdůraznil a zmínil také, že neexistuje jasné sdělení ze strany EU o tom, jak by mohla projekt spolufinancovat.

#### Příliš brzy na úplné opuštění širokého rozchodu?

Kromě toho byl Vitenbergs přímočarý ohledně budoucnosti rozchodu 1520 mm v Lotyšsku. I kdyby země plně přijala evropský normální rozchod, likvidace starých širokorozchodných tratí by byla pro ministra nepřijatelná, alespoň prozatím. Poskytl pro to docela přesvědčivé vysvětlení: „Je příliš brzy mluvit o zrušení širokého rozchodu, protože Ukrajina používá stejný rozchod. Věřím, že válka na Ukrajině skončí a my můžeme hrát významnou roli při obnově země. Naše přístavy a železnice mohou být použity k přepravě stavebních materiálů a mnoha dalšího zboží na Ukrajinu,“ řekl nový lotyšský ministr dopravy Jānis Vitenbergs pro BNN.

#### ZDROJ:

<https://www.railfreight.com/railfreight/2023/01/11/too-soon-to-scrap-away-broad-gauge-tracks-says-latvia/>

Doc. Dr. Roman Štěrba  
Foto: CZ LOKO

## Všimli jsme si

● **VÍM, ŽE JIŽ PŘED ŘADOU LET** se v rámci boje proti kouření v České republice, dle zákona, který platí od 1. ledna 2006, takzvaného „protikuřáckého zákona“ č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, na železnici postupně zavedlo, že bylo zakázáno kouření ve vlacích osobní přepravy a následně i na nástupištích. To ještě byly vlastníkem České dráhy.

Od té doby na železnici došlo k tolika změnám (vlastník dráhy atd.), že když jsem se snažil získat v této oblasti „oporu“ v zákoně, tak jsem se nedopátral.



Proč jsem si toho všiml? Železniční stanice Pardubice hlavní nádraží prochází rozsáhlou rekonstrukcí, která bude mít na vše vliv pro několik následujících desetiletí. Na prvním nástupišti jsem si všiml a vyfotil místa pro kuřáky, obdobně jako je tomu

v Německu. Protože dnes vlastníkem a provozovatelem železniční infrastruktury v České republice (ČR) je Správa železnic (SŽ), pátral jsem, v čem má tato „novinka“ oporu v zákonech ČR. Bohužel na stránkách MD jsem nic nenašel, ani v Zákoně č. 266/1994 Sb. o drahách. Je to nový „trend“ na železničních stanicích, který zavádí SŽ při modernizaci stanic a zastávek? Boj proti kouření na železnici v zastávkách a stanicích se uvolní? **sh**

#### ● TRÁŤ HUMPOLEC–HAVLÍČKŮV BROD

(postavena 1894) byla dlouhá léta řízena podle předpisu pro zjednodušenou dopravu D3. Po čelní MU u Perninku bylo rozhodnuto, že vytypované tratě D3 s větším provozem budou modernizovány na dálkové řízení (DOZ). V GVD 2022 byl proto spuštěn DOZ i na „Humpolče“. Dlouhá léta sídlil dirigující dispečer D3 v Humpolci, posléze byl přemístěn do Havlíčkova Brodu, kde byl nahrazen DOZ. Na trati byla naposledy obsazena pokladna v Humpolci, do roku 1997 i v Herálci, nyní není na trati žádný provozní pracovník a ve vlacích ČD, a.s. je zaveden samoobslužný způsob odbavování. Při spuštění DOZ byla například i v Herálci instalována elektronická odjezdová tabule. Viz foto. Humpolčanka je toho času v kraji Vysočina nejmodernější lokálkou. **Martin Kubík**



Snímky personálu hotelu Skalka v Rajeckých Teplících pořídila Daniela Houdková. Vlevo záběr před hotelem, vpravo při předvánoční návštěvě Brna



## Výbor PJ Praha: „Doufáme, že rok 2023 přivede do našich řad více zaměstnanců – hlavně provozních zaměstnanců, kterých je stále nedostatek“

Koncem minulého roku byla naše redakce přizvána na vlakové nádraží Praha-Libeň, kde se konalo jednání výboru Provozní jednotky PJ Praha patřící pod ČD Cargo, a.s., v čele s jejím předsedou Petrem Skrečkou.

„Vyučil jsem se železničářem na Středním odborném učilišti železničním v Jířkově a po ukončení jsem pokračoval při zaměstnání ve studiu na Střední dopravní škole v Moravských Budějovicích, obor dopravní provoz. V roce 1980 jsem nastoupil k ČSD v tehdejší Gottwaldově jako vlakvedoucí osobních a nákladních vlaků. V roce 1988 jsem odešel za prací do Prahy Vršovice jako vlakvedoucí nákladních vlaků, od roku 2008 jsem působil jako dispečer v Praze Uhřetěvesi a od roku 2015 uvolněn pro výkon funkce předsedy Výboru OSŽ Cargo PJ Praha,“ představuje se Petr Skrečka.

Výbor má 27 členů a až na pár výjimek se jednání zúčastnili všichni. Na úvod vystoupil místopředseda Ladislav Kácovský, který seznámil přítomné s informacemi z jednání podnikového výboru společnosti ČD Cargo. Mezi ně patřila často diskutovaná otázka nedostatku zaměstnanců ve společnosti, žádosti o zpracování daní nebo čerpání kondičně ozdravných pobytů.

K bilancování uplynulého roku se připojila ředitelka provozní jednotky Hana Zdechovanová, vedoucí technolog Ing. Pavel Houda, VPP Nymburk Zdeněk Česák, VLČ Bc. Bohuslav Dědeček a ekonomka Iveta Klučilová, kteří mimo jiné

podali informace ohledně sociálního fondu, čerpání dovolené a zahájení kondičních pobytů od ledna 2023.

Paní ředitelka poděkovala za výborovou spolupráci a konstruktivní jednání v roce 2022 a zhodnotila pozitivní změnu grafikonu. Dále informovala, že hospodářský výsledek za uplynulý rok dopadl velmi příznivě. Ocenila podepsání kvalitní PKS na rok 2023.

Neopomenula však připomenout, že jí velmi trápí nedostatek personálu na provozním pracovišti Nymburk v posunovačů, a to i na pozici vedoucího posunu. Problém je především na ranžiru Nymburk, kde s touto situací již dlouhodobě zápoují. Fluktuace v tomto odvětví je velká, a i když jsou zájemci o tuto práci, často nespĺňují patřičná kritéria pro její výkon. Také chybí zaměstnanci na pozici vozmistrů či tranzitérů.

Posledním tématem jednání byla interní komunikace s podáváním hlášení od dispečerů. Tato hodnocení směn se řeší na poradách vedení PJ Praha.

Závěrem jednání předseda Skrečka poděkoval všem účastníkům, popřál vše nejlepší v nadcházejícím roce a připomněl, že budeme sledovat dopady změn GVD na naší PJ Praha. Hlavně odklonění zátěže mimo Prahu Libeň. Příští jednání bude 17. 1. 2023 opět v Libni a k projednání zatím bude avizovaný plán akcí BOZP na rok 2023.

Text a foto: Daniela Houdková



Nemůže být přátelství bez důvěry a důvěra bez poctivosti.

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková

## FISAIC – filmaři promítali ve Strečně

Ve dnech 25.–27. listopadu 2022 se konala přehlídka česko-slovenské filmové tvorby ve Strečně na Slovensku, tradičně v SIP ŽSR. Tentokrát byla zaměřena na seznámení s výsledky a na zhodnocení filmů z 29. mezinárodní filmové soutěže FISAIC v Německu, v Bad Salzuflen, která se konala od 29. září až do 3. října 2022.

Seminář, pod vedením lektora Mgr. Ladislava Munka, byl zaměřen na odborný rozbor všech 48 filmů z Německa, Belgie, Slovenska a Česka, rozdělených do 7 kategorií. Pro lepší přehled lektor všem rozděl tabulky s filmy, rozdělené dle kategorií a jejich bodové ohodnocení. V první části semináře byly postupně promítány všechny filmy, které byly oceněny medailkami. V druhé části byly promítány filmy, které dostaly diplom a v třetí části se hodnotily filmy bez ocenění. Lektor ke všem filmům podal podrobný rozbor a srovnal bodové hodnocení odborné poroty i jednotlivých porotců, kteří na soutěži filmy hodnotili. Po každém promítnutém bloku filmů následovala diskuse k jednotlivým filmům.

Na závěr Ing. Soňa Kubincová, prezidentka Slovenského zemského svazu FISAIC, pogratulovala oceněným filmařům a poděkovala všem za účast na semináři. Potom účastníky seznámila se změnou termínu Letní filmové školy ve Strečně v roce 2023, která se bude konat v měsíci květnu. Vedoucí skupiny film a video ČZS FISAIC Petr Chmela poděkoval slovenským filmařům za uspořádání této hodnotné přehlídky filmů a výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová pozvala všechny filmaře na další přehlídku česko-slovenské filmové tvorby FISAIC, která se bude konat v listopadu příštího roku, tentokrát v České Třebové.

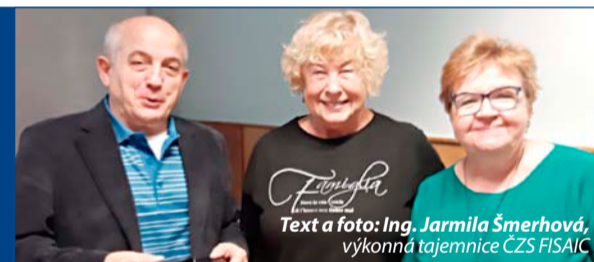


## Předvánoční setkání

V pátek 9. prosince 2022 se sešli na tradičním předvánočním setkání členové a členky Klubu seniorů při ZO OSŽ ČD Depo kolejových vozidel Č. Třebová. Bohatou činností Klubu seniorů zhodnotila jeho předsedkyně Blanka Tomková, členka Republikové rady seniorů. Poděkovala celému výboru Klubu seniorů za přípravu akcí. Činnost je velmi rozmanitá a je i podporovaná Závodním výborem OSŽ, za což poděkovala i předsedovi ZV OSŽ Zdenku Jindrovi. Výbor se schází každý měsíc a pravidelně se zúčastňuje i předseda ZO OSŽ, který informuje o aktuálním

děním na Českých drahách. Pro mnohé seniory je již situace velmi nepříjemná, neboť časté změny jsou pro ně matoucí a podle mnoha názorů určitě nepřispívají ke komfortní pracovní atmosféře současných zaměstnanců. Klub seniorů pořádá vlakové zájezdy, navštěvuje divadelní a muzikálové představení a organizuje další aktivity. Bohatý program je připravován i na další rok. Účastníky setkání přišel pozdravit i starosta města Č. Třebová Zdeněk Řehák. K následné dobré atmosféře přispěla i hudební skupina Ahasver, se kterou si i mnozí z nás zjatovali.

zja



Text a foto: Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

## Vzpomínka na naše železniční učitele

Historie střední Průmyslové a železniční školy v Šumperku (od roku 1996 Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola) sahá až do 70. let 19. století. Ve zpočátku německé, po válce pak již české průmyslové škole, se v roce 1954 začaly vyučovat i železniční obory a v roce 1962 byla zde otevřena vůbec první dopravní třída. Do ní jsme v tomto roce nastoupili jako vyjukání patnáctiletí mladíci a slečny, kteří vůbec netušili, do čeho jdou. Při naší první, seznamovací hodině se nás náš třídí učitel (původně výpravčí) Alois Hruška otázel: „Jestlipak víte, studenti, co z vás bude, až tuto školu dokončíte?“ Většina třídy zakroutila hlavami, jakože opravdu ne, a my jsme to opravdu netušili, jakkoliv to vypadá podivně. „No přece výpravčí!“ usmál se na nás učitel. A nám spadla brada – mnozí z nás neměli o dráze ani tušení. Zvláště děvčata byla zděšena, neboť v té době bylo zaměstnání výpravčího na železnici téměř výhradně mužskou záležitostí.

Ale zkušenosti praktici, kteří se odborné výchovy ujali, nám kousek po kousku odhalovali tajemství železnice po dopravní i přepravní stránce. Již zmíněný velice oblíbený Alois Hruška nás

učil mimo jiné také dopravní a návěstní předpisy: „Pamatujte si, že předpisy jsou psány krví,“ vštěpoval nám jejich důležitost. Nelitoval rovněž času a projel s námi v rámci odborné praxe po exkurzích celou tehdejší republiku – od Děčína až po Čiernou nad Tisou. Poznávali jsme jak starou techniku, (v té době na dráze vládla parní provoz), tak techniku nastupující (například první relovku v Třebovicích). A nás náhle železnice začala velice zajímat a přitahovat.

Přepravní části kraloval učitel Jaroslav Pečanec, který nás učil tarify, druhy jízdenek, nákladní listy a jejich vyplňování a mnoho dalšího. Dodnes před očima vidím, jak v téměř svatém zaujetí mazal rukávem svého zeleného saka tabuli, aby se tam vešly další poučky z přepravy. „A teď vypočítejte sružené jízdné ze stanice Praha-Těšnov do Třemešné a to oklikou přes Jeseník a Glucholazy,“ – to byly jeho oblíbené „špeky“.

Dalším učitelem byl pan Jan Stavěl, vrchní návěstní mistr, který nás vyučoval externě a do školy chodil v železničářské uniformě s velikými zlatými hvězdami. Sdělovací a zabezpečovací technika byla pro nás velkým oříškem, ale pan Stavěl

nás s božskou trpělivostí do ní zasvěcoval. „Pamatujte si studenti, že bez zabezpečovací techniky by dráha nemohla existovat,“ kázal ve svatém zaujetí.

Inženýr Smrčka s velikým knírem nás vyučoval dynamiku železniční dopravy, kam patřilo i rýsování. Výkresy a rysy, které jsme museli vypracovávat, často hodnotil nedostatečně, neboť (teď mluvíme především za sebe) jsme byli velcí mazalové a odevzdávané výkresy často „zdobily“ kaňky. Dodnes mi však z paměti nevymizely tzv. korefovy diagramy, podle nichž se vypočítávaly výkony parních lokomotiv.

Avšak na řadě byly i předměty všeobecné – čeština, ruština, zeměpis, či dějepis. Z češtiny a literatury nás měl Stanislav Boxan, někdejší katolický farář, takže v jeho hodinách jsme se dozvěděli i leccos z náboženství. A nikomu z nás neodpustil odrecitování básně Karla Hynka Máchy „Máj“. Úryvek z této básně, začínající slovy „Vy, jenž dalekosáhlým během svým, co ramenem tajemným zemi objímáte...“ si mnozí pamatujeme dodnes. Dodnes také živě vidím, jak si při maturitní zkoušce trhal své poslední vlasy, když jeden z našich spolužáků v roz-

rušení napsal na tabuli diktované slovo „liška“ s tvrdým y – lyška.

Učitel dějepisu Jan Kočí byl žoviální pán, který naše lumpárničky glosoval slovy „tudy hěrgot studentil!“ Hodně nás naučil z naší historie, ale i současnosti, na svoji otevřenou povahu však dopltil v roce 1968, kdy byl ze školy bez ohledu na jeho znalosti vyloučen pro nesouhlas

s „bratrskou pomocí“ armád Varšavské smlouvy.

Aspoň touto cestou tak děkujeme všem našim učitelům (většinou již nežijícím) za jejich trpělivost a shovívavost. Díky jim se nemálo z nás po maturitě věnovalo práci železničáře až do našeho odchodu do důchodu.

Miroslav Čáslavský



Železniční obory se na šumperské průmyslovce vyučovaly více než čtyřicet let. Na snímku část absolventů první dopravní třídy po 55 letech od maturity před školní budovou, v roce 1982 opravenou