

### Z aktuálních událostí

Zástupci zaměstnavatele se na poslední chvíli z jednání **Podnikového výbotu OSŽ SŽDC** 24. května v Praze omluvili, a tak byl čas podrobněji probrat aktuální události. Jednání se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Ten informoval mimo jiné o setkání se šéfy odborových centrál z deseti zemí východní a střední Evropy u nás ve dnech 24. – 28. dubna. Jedním z bodů jednání byl také mzdový vývoj v SŽDC, seznámení s akcemi BOZP a sociálního charakteru u OR a OJ. Projednán byl návrh prozatímního rozpočtu FKSP už se schválením delimitovaných finančních prostředků na zaměstnance SON při přechodu k oblastním ředitelstvím.

V diskusi zazněly opět výhrady k systému zpracování údajů prostřednictvím portálu STKR, tedy na zadávání sportovních a kulturních akcí, kde je poukazováno na přetrvávající nedostatky v zadávání údajů do protokolu. Kritika zazněla i na systém prolongace jízdních výhod a v závěru jednání prezentovali zástupci pojišťovny Kooperativa dlouholetou spolupráci s OSŽ, zejména v oblasti pojištění zaměstnanců za škodu způsobenou při výkonu povolání, a nabídli možnost zvýhodněného pojištění osobního majetku.

Na jednání **Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ** v Praze 28. 5. předseda RRS Kurt Mužík opět přivítal předsedu OSŽ, Mgr. Martina Malého. Ten vysvětlil členům vše kolem prolongace jízdních výhod, hovořil o soutěži vlaků v závazku veřejné služby, o reformě DKV a dalších aktualitách a také odpověděl na některé dotazy.

Dalším tématem byly srpnové sportovní Hry seniorů v Rajecích Teplicích. Alois Malý, místopředseda RRS a RS (Rady seniorů) ČR, informoval mj. o potřebném zastoupení OSŽ a RRS v karlovarské Krajské radě seniorů. Proběhla rovněž diskuse k navrhovanému zvýšování důchodů. Tady se členové neshodli v názoru, zda je spravedlivější navýšení stejným procentem, nebo diferencovaně podle výše dosažené mzdy. Se zajímavým materiálem z jednání Ustředí OSŽ o poskytování právní pomoci členům OSŽ seznámil člen Rady Kurt Mužík a informaci o výhodné možnosti rekreace v termálních lázních v obci Podhájska na Slovensku podal Karel Hybš, místopředseda RRS.

V nejužším složení (pět z dvanácti členů představenstva se omluvilo) a se standardním programem (zahájení, kontrola plnění úkolů, informace ze zásadních jednání, příznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ, organizační záležitosti, informace RK OSŽ, různé, závěr), i tak by se dalo stručně popsat jednání **Představenstva OSŽ** z 5. června. V rámci kontroly plnění úkolů byl například zmíněn chystaný manuál pro ZO OSŽ, který bude zahrnovat tři oblasti: účetnictví, pracovněprávní a vnitřní organizační agendu. V bodu „Informace ze zásadních jednání“ postupně vystoupili I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun (zmněl mj. opatření v OJ Praha–Jih, kde se aktuální nedostatek některých profesí řeší nasazením pracovníků z jiných organizačních složek), místopředseda OSŽ Petr Štěpánek, místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata

Dousková (zmněla se mj. o pokračujícím kolektivním vyjednávání v TSS), místopředseda OSŽ Radek Nekola se zmínil o jednání ČD Cargo v Recku, kde byla projednávána další možná spolupráce se zástupci společnosti „Cosco Shipping“, která se stala nájemcem kontejnerového přístavu Pireus. Představenstvo OSŽ dále schválilo příznání dvou dávek z Podpůrného fondu OSŽ a projednalo Návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na II. pololetí 2018 – školení na PC a řadu organizačních záležitostí. V bodu „Různé“ pak Vladislav Vokoun informoval o konání valné hromady USIC ve Švýcarsku, kde byla Česká republika oceněna za sportovní výsledky železničářů za období 2016–2017.

**Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.**, který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, ve středu 6. června, se zabýval mimo jiné reorganizací dep, ke které, přes nesouhlasné stanovisko OSŽ, dojde od 1. 7. 2018. Probíraly se zvláště dopady této organizační změny na zaměstnance a také přerozdělení Sociálního fondu. Hosty jednání byli Ing. Michal Štěpán, člen představenstva ČD, a. s., JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GŘ ČD, a Ing. Lucie Baurová z téhož odboru. Představitelé Českých drah zdůrazňovali, že dělají vše pro to, aby dopady na zaměstnance byly co nejmenší.

Podrobnosti z tohoto jednání, které probíhalo v době uzávěrky tohoto čísla, přineseme v této rubrice v čísle 13 a budou k dispozici rovněž na webových stránkách [www.osz.org](http://www.osz.org). -red-



Správa železniční dopravní cesty připravila od neděle 10. června pravidelnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2018 na celkem 85 tratích železniční sítě a na dalších tratích s nostalgickými a výletními vlaky. Ilustrační snímek Michael Mareš

## Česká republika opět obsadila významnou funkci v USIC



Na snímku zleva je Manfred Hilger (Německo), viceprezident, Dominique Paget (Francie), prezident, Peter Lienhard (Švýcarsko), pokladník, John Nielsen (Dánsko), předseda CTT (technická komise), a Miroslav Kaprálek (Česká republika), generální sekretář.

Ve dnech 23. – 24. 5. 2018 se konala v St. Gallen ve Švýcarsku valná hromada USIC za účasti delegátů z 19 zemí. Českou republiku zastupoval Vladislav Vokoun, 1. místopředseda OSŽ, a Ondřej Šmehlik, vedoucí MO OSŽ. Za generální sekretariát USIC byl přítomen Dr. Miroslav Kaprálek a Lenka Paurová.

Jedním z bodů jednání byla příprava kalendáře akcí USIC na následující léta. Česká republika prezentovala připravenost organizovat mistrovství USIC v maratonu, které se bude konat 11. – 14. 10. 2018 v Praze. V závěru tohoto roku se ještě uskuteční mistrovství v cyklistice v Indii. V roce 2019 se bude konat alpské lyžování a kopaná ve Francii, orientační běh v Bělorusku, atletika v České republice a volejbal a tenis v Bulharsku. Česká republika na jednání převzala organizaci valné hromady USIC v roce 2020.

Na programu byly také volby a delegáti zvolili nový výbor USIC. -mk-

## Společné jednání podnikových výborů OSŽ a OŽŽ na Slovensku

Předsedům obou podnikových výborů při ČD a ZSSK (za PV OSŽ při ČD to byl Vladislav Vokoun; za PV OŽŽ při ZSSK pak Bc. Ludevít Mikloš) patřil ve středu 9. 5. 2018 v Bratislavě úvod společného jednání. Předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun při té příležitosti poděkoval předsedovi PV OŽŽ ZSSK, a. s., Ludevítu Miklošovi za zabezpečení prostor pro společné jednání.

Poté následovala oficiální část, kdy se obě strany vzájemně informovaly o aktuální situaci v obou společnostech. Ludevít Mikloš informoval o aktuálním vývoji u společnosti ZSSK, a. s., (o uzavření kolektivní smlouvy a sociálních a mzdových podmínkách zaměstnanců této společnosti) a krátce zmínil i současný vývoj v pracovněprávní oblasti a o dění v odborech.

(Pokračování na straně 2)

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Naše tábory v Ráji mají dlouholetou tradici, v letošním roce se konají již podvacáté pod záštitou ZO OSŽ.“

Hovoříme s **FRANTIŠKEM TOMEŠEM**, předsedou ZO OSŽ Správy tratí a budov, OŘ SŽDC Hradec Králové

Na okraji Letohradu, v krásné přírodě na samotě uprostřed lesů, bylo v 60. letech minulého století postaveno středisko Ráj, kde jsou od té doby pravidelně pořádány oblíbené letní dětské tábory. I letos sem ve dvou železničářských turnusech přijede více než tři sta dětí, co je zde čeká?

Je třeba především říci, že se našim předchůdcům povedlo vybrat překrásné místo pro rekreaci a najít pro něj i příležitý název. Vstoupíte-li do areálu, opravdu si připadáte jako v ráji a takové prostředí sem děti táhne. V Ráji jsou k dispozici sportoviště, volejbalové a fotbalové hřiště a významným bonusem na léto je velký bazén, kterého si děti v horkých dnech opravdu užijí. Středisko je průběžně rekonstruováno. Byla zde zprovozněna nová kanalizace a čistírna odpadních vod, proběhla i rekonstrukce dřevěných podlah ve velkých chatách, byly nakoupeny nové polštáře a přikrývky. Bylo také zrekonstruováno sociální zařízení, budova kuchyně a jídelny dostaly novou fasádu, a na hlavní budově byla položena nová střešní krytina.

Dětské tábory fungují v Ráji už zhruba padesát let, takže je lze určitě zařadit k tradičním železničářským táborům...

Určitě. Naše tábory v Ráji mají dlouholetou tradici, v letošním roce máme malé jubileum, již podvacáté je letní tábor organizován pod záštitou ZO OSŽ. Poděkování za skvělou práci, zajímavý program a péči o děti patří všem našim

vedoucím a praktikantům, kteří vytvořili skvělou partu a svůj volný čas věnují o prázdninách dětem. Děti jezdí do Ráje opakovaně a rády, a některé z nich pokračují i jako praktikanti a poté jako vedoucí. Nedílnou součástí tábora v Ráji je provoz kuchyně, kterou tvoří výborná parta kuchařek a kuchařů a jejich pomocníků, ochotných trávit letní čas v táborové kuchyni. Také jim patří velký dík za jejich perfektní organizaci a skvělou kuchyni, kterou chválí děti i vedoucí.

Slyšel jsem, že to samé platí i o další vaší táborové základně „Hájovně Mostek“, kde také pořádáte tábory dětí...

Ano, tábor Mostek se nachází v lesích u Dvora Králové. Tábor je v porovnání s Rájem sice menšího rozsahu, ale stejně oblíbený u dětí. I sem jezdí výborná parta, které patří za jejich činnost pro děti obrovský dík. Velice si jejich práce vážím a velmi rád s nimi při organizování letních dětských pobytů spolupracuji.

Inzerujete poslední volná místa na druhý běh tradičního letního dětského tábora Ráj v Letohradu, a to v termínu 14. 7. až 28. 7. Kam se mají zájemci přihlásit a co je pro ně přichystáno?

Ano, ještě je šance pro několik dětí prožít pěkné a zajímavé dny v Ráji v uvedeném termínu. Bližší informace o táboře a postup přihlášení najdou zájemci na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) (kontaktní osobou je Daniela Svábová tel. 9722 41920).



Další informace včetně fotografií pak na [www.tabor-raj.cz](http://www.tabor-raj.cz), nebo u vedoucího tábora Petra Kašpara, mobil: 608 181 718.

Kolik letních dětských táborů nabízí katalog ČD travel a kolik z nich spolupřádá OSŽ, tak jako je tomu v případě dětského tábora v Ráji?

V letošním roce nabízí ČD travel ve svém katalogu 8 letních dětských táborů a až na jednu výjimku je všechny organizují základní organizace OSŽ. Michael Mareš

## Hlavní nádraží v Praze je bez lékaře, k 31. 5. 2018 dostala od SŽDC výpověď i poslední lékařka – MUDr. Brigita Mundlová

SŽDC totiž chce na hlavním nádraží (ale i na dalších nádražích v Praze) centralizovat své útvary, které má dosud rozmístěné na několika místech v Praze. Po téměř 35 letech musela svoji ordinaci opustit i MUDr. Mundlová. A nic na tom nezměnil ani fakt, že doktoři na hlavním, včetně MUDr. Mundlové, zajišťovali kromě své soukromé praxe i první pomoc cestujícím, ať už šlo o pády ze schodů či například náhlu alergickou reakci. „Takhle budou muset volat záchranku ke všemu,“ zdůraznila MUDr. Mundlová.

Paradoxně většinu jejich pacientů tvoří železničáři, i ti už od 5. 6. 2018 MUDr. Mundlovou na

hlavním nádraží nenajdou, ač to mnozí z nich měli k ní z vlaku, doslova coby kamenem dohodil. Nyní musí jet z hlavního nádraží dvě stanice metrem linky „C“ na I. P. Pavlova. Nová ordinace MUDr. Mundlové je v dolní části Náměstí I. P. Pavlova (na rohu Sokolská a Ječné) – Sokolská 35/37 (1. poschodí vlevo). „Naštěstí je to blízko a je to na metru,“ dodává MUDr. Mundlová s tím, že si ale pacienti nesmí splést Sokolskou se Sokolovskou v Karlíně. „Ordinují ve stejných hodinách jako na hlavním nádraží, tedy pondělí, úterý, čtvrtek a pátek dopoledne, ve středu odpoledne.“ -mmč-



Po téměř 35 letech musela svoji ordinaci opustit i MUDr. Mundlová.

# Společné jednání podnikových výborů OSŽ a OZŽ na Slovensku

(Pokračování ze strany 1)

Podobně Vladislav Vokoun informoval o dění na železnici v České republice (o uzavření kolektivní smlouvy na rok 2018, sociálním fondu a sociálních podmínkách zaměstnanců ČD). Informace poté doplnil i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který kolegy ze ZSSK informoval o aktuálním dění v OSŽ a sociálním dialogu v rámci tripartity (RSHD ČR).

V rámci informací o stavu vyjednávání ohledně vzájemného uznávání jízdních výhod Vladislav Vokoun přítomné informoval o dohodě MD ČR, ČD, a. s., a OC (včetně OSŽ) v oblasti podmínek, ceny a rozsahu použití jízdních výhod na období 2018 – 2019. S ohledem na problémy, které vznikly na síti ČD se zavedením ročního časového příplatku (který uhradil zaměstnavatel) u tzv. „komerčních“ vlaků, došlo k prodloužení prodloužení období až do konce května 2018. Do konce dubna byla zároveň prodloužena smlouva o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi národními železničními společnostmi ČR a SR.

Po krátké diskusi, kdy obě strany shodně konstatovaly, že mají obdobné podmínky určitého zpoplatnění při jízdě v tzv. komerčních spojích (v dotčených vlacích ČD je jednorázový příplatek za každý takový spoj 125 Kč – pokud nemá držitel prodloužení roční časový příplatek), takže nejsou důvody ze strany OSŽ a OZŽ nepodpořit uzavření dohody o vzájemném uznávání jízdních výhod na další období. Obě strany se zavázaly sdělit své stanovisko příslušným sociálním partnerům (smlouva mezi společností ČD, a. s., a ZSSK, a. s., o vzájemném uznávání jízdních výhod byla následně s platností od 1. 5. 2018 podepsána). Obě strany se

navzájem informovaly i o svých postojích k realizované nebo připravované legislativě EU v oblasti železniční dopravy. S ohledem na rozsáhlou danou problematiku bylo dohodnuto prodiskutovat celou oblast v další (neformální) části společného jednání. V rámci tohoto bodu proběhly mnohé neformální schůzky mezi účastníky jednání. Předmětem diskuse byla i otázka příhraniční spolupráce mezi partnerskými organizacemi a celá řada dalších témat. –mmc–

## Kolejové obvody v podmínkách ETCS

Odborná pobočka sdělovací a zabezpečovací techniky České vědeckotechnické společnosti spojů pořádá 13. června 2018 v Praze seminář na téma „Kolejové obvody v podmínkách ETCS a a nové generace hnacích vozidel“. V loňském roce se začal uplatňovat „Národní implementační plán ERTMS“, který nařizuje neprojektovat a nebudovat zabezpečovací systémy s kolejovými obvody, ale s počítačovou opravou. Ze strany ministerstva došlo k naprostému nepochopení funkce kolejových obvodů, které jsou především součástí zabezpečovacích systémů staničních, traťových a přejezdových a až svojí nadstavbou vysílají do kolejí informace pro národní vlakový zabezpečovač typu LS. Když dojde k aktivaci ETCS na určité trati, tak je možné vysílání informací pro vlakový zabezpečovač vypnout. Při modernizaci tratí hrazených z EU, kde ještě není vybavenost pro ETCS je možné hradit prostředky pro národní systém – pro nadstavbu kolejových obvodů z vlastních zdrojů – ze Státního fondu dopravní infrastruktury a tím nedojde k porušení pravidel EU. Nařízení Evropské unie nezakazuje používat pro detekci vlaku kolejové obvody, ale nařizuje dále nebudovat národní systém vlakového zabezpečovače. Společnost ŽESNAD prohlásila, že kvůli kolejovým obvodům mají větší energetickou spotřebu na hnacích vozidlech a platí tak provozovatelské dráhy větší finance. Všichni technici znali zaměstnanci ví, že je to především problém odporové regulace na hnacích vozidlech. Tímto seminářem, chce ČSVTS uvést na pravou míru jak to ve skutečnosti je. Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert



Bývalé nádraží Českomoravské transverzální dráhy v Batelově je jako ze škatulky.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Batelov

Pět kolejí: dvě dopravní a tři manipulační, na jedné z nich odstavené ložené nákladní vagony pro zdejší silo. Nádraží jako ze škatulky: nová okna, opravená fasáda, prostě radost pohledět. Vítejte v Batelově, na malebném nádraží bývalé Českomoravské transverzálky (trať 225), která vznikla na konci 19. století jako soubor drah lokálního charakteru spojujících západ Čech s Vlářským průsmekem, respektive s Trenčianskou Teplou. Batelovské nádraží je typickým příkladem architektury Českomoravské transverzální dráhy, která v devadesátých letech spojila Domažlice s Trenčianskou Teplou. „Rekonstrukce už fakt byla potřeba, někde to bylo mokré a začalo to opadávat. Ale je hrozně fajn, že vyměnili i okna. Dal jsem dřevěná, aby to vypadalo jako ta původní,“ říká výpravčí Alena Sovová. „Je to jedno z mála nádraží, které dodnes vypadá takhle pěkně,“ dodává. I když fasádu opravovali rádoval před deseti lety, dodnes září novotou.

V Batelově je reléové zabezpečovací zařízení (směrem na Horní Cerekev je RPB, tedy reléový poloautoblok, a na Spělov, což je sousední výhybna, je RTS, tedy reléový traťový souhlas, což je svým způsobem zdejší specialita) a také zde ještě výpravčí prodávají jízdenky. „Pokladní jsme tady měli, ale ta už je dávno, dávno pryč,“ konstatuje Alena Sovová v narážce na všeobecný personální pokles stavu zaměstnanců ve stanicích. „Zrovna nedávno vzpomínal kolega v Kostelci u Jihlavy, že když před dvaceti lety nastupoval do Kostelce, tak bylo na denní směně 11 lidí, dneska je tam sám. Ale když se podíváte po nádražích, tak všude se ta nádraží nějak vyliďují a pustnou. Například v sousední Dolní Cerekvi bývalo závorářské stanoviště s prodejem jízdenek. To už je také zbourané a místo něj je tam klasické PZZ.“

I v Batelově dříve bývalo více zaměstnanců. Jako poslední byli zrušeni dozorcí výhybek, ti se starali o výhybky, uklízeli a chodili k vlakům, hlavně v době spěšnin. „To tady dělal měsíční

obrat ve spěšninách i několik set tisíc, stanici tehdy živila především firma Plastyko. Firma prosperovala a všechno to posílala jako spěšninu. Byla to kvanta krabic, třeba 70 krabic k jednomu vlaku. Ještě si pamatuji, jak jsme tady měli vyvěšený výstřízek z novin, kde se psalo: nedělejte paniku, spěšninu se neruší, a pak to zrušili,“ vzpomíná Alena Sovová. „Divili jsme se tomu – zvlášť když v takové malé stanici, jakou je Batelov, byly takové tržby – že to pro dráhu není zajímavé,“ dodává s tím, že v závěru svého působení jízdní dozorcí výhybek uklízeli do Spělova (výhybna) a mazat výhybky do Rantířova či do Jihlavy. „To bylo ale až v poslední fázi, než je úplně zrušili. To je tak čtyři, pět let zpět. Na denní jsme tady tehdy byli dva, na noční tady byl už tehdy výpravčí sám.“

Do Batelova však stále jezdí manipulační vlaky z Jihlavy. Vozí sem především šrot, ze kterého se na zdejších silicích dělají krmné směsi. Dopravu a přístavbu vozů na vlečku (která je v obvodu stanice) zajišťuje společnost ČD Cargo. „Dříve v Batelově bývala ještě jedna vlečka mimo stanici, ta odbočovala ze širé tratě, ale ta už je zhruba 12 let zrušená. Tam byl stojanový zámek, což byl unikát. Ta vlečka byla asi tady za tím přejezdem,“ ukazuje Alena Sovová na panelu „reléovky“ přibližně místo, odkud vlečka odbočovala ze širé tratě.

Batelov byl stejně jako nedaleký Rantířov v minulosti vyhlášený bohatou květinovou výzdobou, jenže kvůli krádežím už zaměstnanec stanice tato aktivita přestala bavit. „Tady vám to ukradnou i s truhlíkem! Staráte se o to přes zimu a pak vám to v létě někdo ukradne, no není to k vzteku?“ Tak aspoň popřejí pevně zdraví a jistotu v zaměstnání, nebo snad i batelovským výpravčím něco hrozí? „Jsem tady přes třicet let a co jsem tady, tak pořád něco hrozí,“ říká závěrem Alena Sovová a dodává: „Asi víte jak to je: když jsou peníze, tak je to hned.“

Michael Mareš



Výpravčí Alena Sovová se nechtila nechat vyfotit, na snímku je tak pouze její hrníček a část panelu reléového zabezpečovacího zařízení.

## ZE SVĚTA

### Vlaky Nighjet i letos s jízdenkou FIP

Ve spolupráci s kolegy z ÖBB bychom chtěli upřesnit informaci z Obzoru pod názvem Nočními vlaky Nighjet brzy jen za globální ceny (Glance byl otištěn v této rubrice v Obzoru č. 8, pozn. red.). Obsah příspěvku není přesný a podle stanoviska kolegů z ÖBB u spojů Nighjet ÖBB nedochází k žádným změnám v odbavení. To znamená, že i v letošním roce včetně letní sezony je mohou využívat držitelé volných jízdenek FIP za nezměněných podmínek, tedy pouze po uhrazení příslušného rezervace nebo příplatku za místo k sezení, lehátko nebo lůžko.

Mgr. Petr Štáhlavský, tiskové oddělení GR ČD, a. s.

### Švýcarské železnice se dostávají na kapacitní hranici

„Der Kluge reist im Zuge“ – slogan, který v češtině znamená „Chytrý cestuje vlakem“, motto Švýcarských spolkových železnic (SBB), si obyvatelé Švýcarska vzali za své. Každý obyvatel ujede železnici 2277 km, čímž jsou Švýcaři mistry světa v cestování vlakem. Více než 1 mil. cestujících denně využívá vlaky – při 8,4 mil. obyvatel Švýcarska. Toto má několik důvodů, jako např.: SBB je značka, s níž se obyvatelé

ztotožňují, atraktivní nabídka, zasíťovaný taktový jízdní řád, spolehlivost a přesnost, motivovaný personál, moderní vlakové soupravy a provázaný tarifní systém. Tento úspěch však znamená nesmírnou zátěž pro SBB, které se stávají obětí vlastního úspěchu. Vlaky jsou ve špičkových časech tak plné, že ne každý s nimi může cestovat. „Je zřejmé, že kapacity začínají být vyčerpány,“ říká Gregor Saladin, mluvčí Spolkového úřadu pro dopravu (BAV). „stává se, že v některých dnech se cestující do některých vlaků nedostanou.“ Nejsilnější je postížena trať Curych – Bern. Dle SBB je nejhorší „vyjezdí“ všechny druhy vlaků. Ve špičkových časech je zde 15minutový takt rychlíků a mezi tím musí jet i pomalejší nákladní vlaky a vlaky S-Bahn. Kapacitu by se mohlo podařit zvýšit za pomoci mobilního návěstění, místo fixních návěstidel.

Další masivní výstavba železniční infrastruktury je nevyhnutelná. Podle prognóz BAV se do roku 2040 zvýší osobní doprava o 41% a železniční nákladní doprava o 45%. Podle projektu „Ausbau 2035“ by se do železniční infrastruktury mělo investovat 35 mld. CHF (29,6 mld. eur).

Z ÖO Nachrichten, 10. 5. 2018, zprac. –sh–

### Rozrušení fotbalových fanoušků GC Curych napadli železničáře

Po fotbalovém utkání curyšského klubu Grasshoper Club se soupeřem v Lausanne v so-

## VŠIMLI JSME SI

● V ÚTERÝ 5. 6. byla v Heřmanicích (trať 220) slavnostně zahájena stavba Modernizace trati Sudoměřice – Votice. Tento projekt je navržen ke spolufinancování Evropskou unií.

● SPORTOVNÍ AREÁLY v Praze, Novém Městě na Moravě a České Třebové budou v průběhu června lokalitami, do kterých zavítá Student Cup SŽDC. Jde o sportovní-vzdělávací projekt na podporu technických oborů určený žákům 7. a 8. tříd základních škol, kterým pomáhá při výběru budoucího povolání. Správce drážní infrastruktury se snaží touto cestou najít budoucí zaměstnance. Zajímavou a zábavnou formou představuje nejen jednotlivé technické profese u SŽDC, ale také studijní obory partnerských středních škol v regionu.



● U BATELOVA (trať 225) je vyhořelý, vybydlený a opuštěný bývalý strážní domek. Zmíněný objekt nepatří SŽDC. „České dráhy ho už před rokem 2002 prodaly soukromému vlastníku, SŽDC protonik nemůže ovlivnit současný stav tohoto objektu,“ uvedl Pavel Tesář z tiskového odboru SŽDC.



● V SOUČASNÉ DOBĚ poslední provozní starý pantograf 451.025/026, vedle stojí lokomotiva také již legendární řady 742.126-6. Setkání navozuje atmosféru 80. let 20. století v Praze–Libni (původně–horní nádraží). Pantograf jezdí do odvolání, ale to se již říkalo poslední léta tolikrát. Snímek ze 30. května Matin Kubík.



Snímek vlaku ve stanici Saint Jean Pied de Port bylo možno pořídit do 27. 3. 2018.

## Ve Francii se potichu zavírají další tratě

Za mediální pozornosti upřeně především na připravovanou kontroverzní reformu SNCF a protesty zaměstnanců došlo ve Francii k dalšímu zastavování provozu na vedlejších tratích. Od začátku letošního roku byla zastavena a zatím neobnovena osobní doprava na tratích Brive La Gaillarde – Pompadour Correze a Bayonne – Saint Jean Pied de Port. Na poslední jmenované trati byl v minulosti dokonce elektrický provoz, který byl ukončen pro havarijní stav trakčního vedení. Trať však prošla nákladnou rekonstrukcí, aby Saint Jean Pied de Port, startovní místo jedné z dvanácti hlavních poutních tras přes Pyreneje do Santiaga de Compostela, zůstalo dostupné vlakem. To však teď neplatí a vlaky jsou nahrazeny autobusy. Martin Kalousek

## PŘEDSTAVUJEME

### Libor Šimůnek:

„Lidé vědí, že za nimi stojíme, že v nás mají oporu!“

Mladoboleslavská ZO OSŽ, kde je Libor Šimůnek předsedou, sdružuje už léta okolo 300 členů (aktivních zaměstnanců), a to navzdory všem restrukuralizacím a racionalizacím, včetně zániku „domovského“ Provozního obvodu Mladá Boleslav, který byl rozdělen mezi Turnov a Nymburk. „Paradoxně díky tomu máme nyní své členy na mnoha místech a v mnoha oblastech (Česká Lípa, Turnov, Nymburk) od České Lípy po Kolín, kde jsme v minulosti ani nepůsobili,“ říká na úvod Libor Šimůnek s tím, že dnes už si předseda ZO členy obrazně

za dva roky vzpomene, že by měl zaplatit 120 Kč za rok. Tento přístup se nám u seniorů velmi osvědčil.“

Mladoboleslavská ZO OSŽ určitě patří k aktivním a živým základním organizacím OSŽ. „Domnívám se, že třetina základny není pasivní a pravidelně se zúčastňuje našich akcí. Racionálně vzato, našich akcí se zúčastňují nejen naši členové, ale i členové jiných organizací, i neodborářů, o čemž svědčí například projekt Železničářských her, který se letos bude konat již po sedmé a kde bývá okolo 100 účastníků, ale nejvýše deset z nich je ze ZO Mladá Boleslav.“

Libor Šimůnek si váží toho, že se lidé akcí pořádaných ZO OSŽ Mladá Boleslav (naposledy to byl například výlet s koly do Slovinska) v hojném počtu zúčastňují. „Ze prosté máji chuť a vůli jít do věci, které my vymyslíme a do kterých dáváme srdce. Vždyť to neděláme pro sebe, ale především pro druhé. A to je potom ta největší odměna, nejlepší pochvala, když zjistíme, že s námi nebyli jen jednou, ale že přijdou i podruhé nebo potřetí. Tak trochu neskromně říkám, že je to asi s námi baví,“ konstatuje Libor Šimůnek, ale jedním dechem zároveň dodává: „Ale nejdůležitější je něco úplně jiného: umět pomoci lidem, kteří jsou v úzkých, kteří momentálně řeší situaci, která pro ně není konformní a kterou nejsou schopni sami, vlastními silami, vyřešit.“

Mladoboleslavskou ZO lze tak určitě zařadit mezi dobře fungující ZO. „O tom, jestli organizace je, nebo není dobře fungující, nerozhoduje ani předseda, ani ZV, ani Ústředí OSŽ, ale jen řadoví členové,“ namítá Libor Šimůnek s tím, že se to vždy pozná na úbytku nebo nárůstu členské základny. „Nový zaměstnanec nemá obecně chuť jít do odborů. Stále se říká, že ubývá členů, protože ubývá zaměstnanců na železnici, ale dobře fungující ZO sity členy dokáží nejen udržet, ale i získat nové. Určitě jste zaregistroval, že ve volbách je obecně problém sehnat někoho, kdo by chtěl kandidovat do ZO. V Mladé Boleslavi tomu tak není, těch, kteří mají zájem kandidovat, je vždy podstatně víc.“

Jak již bylo řečeno, letos se bude od 30. srpna do 1. září konat již 7. ročník Železničářských her, podruhé za sebou v Rajeckých Teplicích. „Naši jsme zde výborně zázemí a pomocnou ruku paní ředitelky Duračinské a celého kolektivu Hotelu Skalka. Děkuji všem, díky nimž se můžou hry uskutečnit, za všechny bych věnoval Věru Faltovou, Ivu Štrbačkovou a Vladislava Tolara. Zájemci (čtyřlenné týmy) se ještě můžou do konce června přihlásit.“

Michael Mareš



řečeno zájezdem nekoupí. „Domnívám se, že to, že se nám daří členskou základnu udržet, je především zásluha toho, že dokážeme lidem pomoci, když tu pomoc potřebují, zejména při sporech se zaměstnavatelem. Pomohl jsem jim například i při ztrátě zdravotní způsobilosti, nebo při vyjednání zvýšeného odstupného. Lidé pochopitelně ocení, když zjistí, že jsme je dokázali vytáhnout z bryndy,“ dodává.

Libor Šimůnek v poslední době naopak registruje zvýšený zájem o členství z řad nových zaměstnanců Českých drah. „Je to důsledek toho, že se tato společnost prezentuje jako funkční organizace, a samotní zaměstnanci–členové OSŽ cítí, že za nimi stojíme, že u nás mají zastání (jedná se zejména o ZAP Praha, ZAP Pardubice). A členové přibývají i z DKV Praha. V minulosti jsme v ZO neměli vůbec žádné strojevodce, za poslední rok registrujeme u strojevodců 300% nárůst – z nuly na tři,“ pokračuje Libor Šimůnek s širokým úsměvem. „A nesmím zapomenout ani na důchodce, kterých aktuálně máme 120 až 140. Za organizovaného považujeme takové důchodce, který si aspoň jednou

Obzor č. 23 – 14. 6. 1993

„Vedení Českých drah nabízí ke zmírnění rozdílu 138 korun“ – pod tímto titulkem najdeme vyjádření tiskového mluvčího Českých drah a krizového štábu sekce 11 (doprava a přeprava) OSŽK požadavku na zmírnění rozdílu v nadtařní složce mezd mezi odvětvími na ČD. Jak konstatoval krizový štáb a také Představenstvo OSŽ, navrhované vyrovnání ve výši 138 Kč na zaměstnance finanční disproporce odvětví neřeší. „Tento principiálně nesystémový přístup hospodářského vedení ČD a neustálé odkládání problémů jsou důvodem k oprávněné nespokojenosti,“ uvádí se v přijatém prohlášení krizového štábu OSŽ. Zástupci OSŽ dále uvedli, že pokud do termínu 15. 6. 1993 nepřijmou jednání odpovídající výsledky ve prospěch zaměstnanců, bude dne 16. 6. vyhlášena na železnici tříhodinová stávka. „Při opakovaném neřešení požadavků proběhne následně daleko razantnější protest železničářů,“ uvádí se v závěru prohlášení.

Na str. 2 je uveřejněna zpráva z tiskové konference na Úřadu vlády ČR, která byla svolána k novele zákona o ČD. Koncem roku 1992 byl totiž přijat stručný zákon o Českých drahách a poté začalo zpracovávání dalšího, ale nikoli konečného zákona o ČD. Jak uvedl tehdejší premiér Václav Klaus, jde o transformační mezzákony, který by měl nově jmenovat orgány ČD a důrazně finančně oddělit provoz od infrastruktury. Měla se také řešit míra privatizace na železnici. „V tomto smyslu nedojde k žádnému privatizačnímu průlomů do ČD,“ řekl Václav Klaus.

Obzor č. 24 – 21. 6. 1993

„Dohoda podepsána, stávková pohotovost trvá“, říká tiulek článku, informujícího o závě-

rech jednání zástupců ministerstva dopravy, Českých drah a odborů z 10. června. Bylo dohodnuto, že zvýšení mzdy pracovníků dopravy a přepravy od 1. 6. 1993 bude řešeno z vnitřních zdrojů Českých drah; ČD slíbily, že vyčíslí celkovou částku na zabezpečení služeb vykonávaných ve veřejném zájmu poskytovaných Českými drahami a po projednání s vládou budou získané prostředky použity pro vyrovnání mzdy pracovníků železnice, zejména v odvětví dopravy a přepravy. Krizový štáb označil tento výsledek za přijatelný kompromis, rozhodl však neodvolat stávkovou pohotovost až do konečné realizace výsledku dohod s ministrem dopravy ČR Janem Stráským.

Obzor se dále věnoval problematice privatizace na železnici a otiskl jednak rozhovor s náměstkem ministra dopravy JUDr. Sylou, jednak výtah z odpovědi ministerstva dopravy (MD) na článek Obzoru s názvem „Privatizace ano, či ne“. Jednalo se především o privatizaci tratí. Z odpovědi MD vyplývá, že postup je takový, že je třeba navrhnout zařazení určité tratě do seznamu privatizovaného majetku, po schválení privatizačního projektu a určení kupce vládou nebo ve veřejné soutěži pak trať převést na Fond národního majetku a ten by trať poté v souladu s privatizačním projektem prodal. MD připustilo, že privatizace bude mít i sociální dopad; podle JUDr. Sylly však mnoho pracovníků poté získá šanci na lepší uplatnění a mnozí se budou muset učit nové věci. „Z případů, se kterými jsem se seznámil, mám dojem, že budoucí nabyvatelé tratí by museli pro své široké aktivity lidi spíše nabrat, než propustit,“ uvádí Dr. Sylly.

Obzor č. 24 dále otiskuje některé dokumenty mimořádného sjezdu OSŽ (usnesení sjezdu, program nástupnické organizace, složení Ústředí OSŽ a Stanovy OSŽ).

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Dříve tady byl pořádek, teď je zde svinčik, stěžuje si předsedkyně ZO OSŽ Chomutov Alena Kyšová

Až do března 2018 bylo vše v pořádku, pak (od 1. 4. 2018) Správa nádražních budov SZDC podepsala Centrální smlouvu s novou úklidovou firmou, která by měla provádět úklid na celé síti, a rázem nastaly problémy. Dřív veřejné prostory v železničních stanicích Chomutov, Chomutov město, Jirkov zastávka, Klášterec nad Ohří a Kadaň, ale i v dalších stanicích, uklízeli buď zaměstnanci SZDC/ČD ve své pracovní době, nebo jiné firmy nasmouvané dnes již neexistujícími SON Ústí nad Labem. Nyní úklid nově zajišťuje pouze jedna soukromá firma. A výsledek? Nepořádek, plné odpadkové koše, poházené papíry, vajíky, špinavá WC, počmárané zdi. „Jsou to zbytečně vyhozené peníze, uklizeno stejně není. A co je nejhorší, že nakonec to odsáčkou zaměstnanci vesticích, kteří jsou první na ráně,“ postěžovala si Alena Kyšová s tím, že celá záležitost se již řeší od doby, kdy tato firma začala uklízet, ale zatím bezvýsledně. A protože už neví, kde si ještě bezovat, obrátila se na naši redakci.

**Odpověď SZDC:** Nejprve bych si dovolil upřesnit, že k 1. 4. 2018 došlo k celkové obměně poskytovatelů úklidových služeb v obvodu OR Ústí nad Labem z důvodu ukončení platnosti předchozí smlouvy a nahrazení novým dodavatelem, který byl vybrán na základě veřejného

otevřeného výběrového řízení dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Jednalo se o složitý administrativně-technologický proces, kdy jednotlivým vítězům byly po podpisu smlouvy předány lokality k zajištění požadovaných úklidových činností.

Náběh nových úklidových služeb byl, s ohledem na územní rozsah a rozsah činností úklidu, pro dodavatele velice komplikovaný. O skutečnosti, že aktuální dodavatelé v některých lokalitách prozatím nejsou zcela schopni zajistit úklid v námi požadovaném rozsahu ani kvalitě, víme a činíme veškeré možné kroky, aby byl stav zlepšen. Stav úklidu je našimi zaměstnanci denně monitorován se snahou zjištění nedostatky s poskytovatelem okamžitě řešit a zajistit stav nápravu. Zároveň byla z naší strany vedena jednání, kdy konečné finanční plnění bylo poníženo za neodvedený rozsah a četnost.

Za případné nedostatky se samozřejmě omlouváme, ale skutečně činíme veškeré možné kroky v součinnosti s dodavateli, aby došlo v co možná nejkratší době k nastavení kvalitativního standardu, který byl v rámci výběru dodavatele požadován.

**Marek Illiaš,** tiskové oddělení, Správa železniční dopravní cesty, s. o.

PRÁVNÍ PORADNA

Postup při prodeji nemovitě věci patřící ZO OSŽ

Má-li základní organizace ve svém vlastnictví nemovitou věc<sup>1)</sup> a rozhodne se ji prodat, musí tento úmysl nejprve schválit členská schůze ZO OSŽ (nebo konference) vyslovením souhlasu rozhodnutí a tato skutečnost musí být uvedena v usnesení z členské schůze. Zápis, usnesení a prezenční listina členské schůze (nebo konference) jsou doklady relevantní pro další jednání o schválení prodeje v rámci OSŽ. Po schválení prodeje členská schůze (nebo konference), je povinností závodního výboru ZO OSŽ, v souladu se Stanovými OSŽ (čl. 24 odst. 19 a 20, s přihlédnutím k článku 26 odst. 3) nabídnout nemovitost k odkoupení Ústředí OSŽ.

Ústředí OSŽ prostřednictvím odborných oddělení OSŽ–ústředí zjistí, zda na nemovitou věc nebyla poskytnuta půjčka nebo finanční příspěvek na provoz, které by bylo třeba vrátit a projedná na svém zasedání, má-li o tuto nemovitou věc zájem. Své stanovisko oznámí ZO OSŽ do dvou měsíců od obdržení nabídky. Nemá-li Ústředí OSŽ o nemovitou věc zájem, obdrží ZO OSŽ souhlas s odprodejem. K udělení souhlasu je třeba ze strany ZO OSŽ doložit nabývací titul k nemovitosti (např. kupní smlouva, smlouva o převodu majetku apod.), případná omezení věcnými břemeny, předkupní právy atd., přesnou identifikaci nemovitosti (katastrální území, parcelní číslo, číslo stavební parcely, u budovy č. p., u chaty většínou č. e.), včetně listu vlastnictví. Také je vhodné již v této fázi zajistit ovaz znalecký posudek na nemovitou věc nebo zjistit cenu v místě obvyklou podle reálních kancelářů. Toto je důležité zejména při vyměňování daně z převodu nemovitosti<sup>2)</sup>. Také je třeba zajistit průkaz energetické náročnosti budovy (povinnost od 1. 1. 2013).

**Doporučení:** Zjistěte si v katastru nemovitostí (KN), zda nemovitá věc ZO OSŽ nebyla v minulosti zatížena zástavním či jiným právem v části „C“ (omezení vlastnického práva) nebo „D“ (jiné zápisy) listu vlastnictví, a to i pokud jej nechcete prodat. V případě kladného zjištění je potřeba v této věci co nejrychleji konat.

Nabídku na odkup pro OSŽ–ústředí lze zpra-

vidla spojit se žádostí o souhlas s prodejem jinému subjektu v případě nezájmu Ústředí OSŽ. Žádost o souhlas s prodejem je třeba uvést již v nabídce k odprodeji.

Pro vklad práva do katastru nemovitostí je třeba jako přílohy ke kupní smlouvě přiložit: ověřené Stanovy OSŽ (v platném znění), výpis ze spolkového (veřejného) rejstříku a pokud není v rejstříku zapsaný předseda, pak ještě ověřenou kopii protokolu o výsledku voleb orgánů ZO OSŽ, majících podle stanov právo jednat.

Po schválení prodeje ze strany Ústředí OSŽ může dojít k prodeji. Při něm je třeba dbát na kvalitně sepsanou kupní smlouvu a na dodržení splnění povinností prodávajícího ve smyslu ustanovení zákonných opatření Senátu č. 340/2013 Sb., o dani z nabytí nemovitých věcí, a č. 344/2013 Sb., novela daňových zákonů v souvislosti s rekonstrukcí soukromého práva a změna některých zákonů, a zákona č. 586/92 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

ESO OSŽ–ústředí poskytne, na základě požadavků ZO OSŽ, metodickou pomoc při jednání o kupní smlouvě, návrhu na vklad práva do katastru nemovitostí a případně i zajištění dalších nezbytných dokladů pro převod nemovitých věcí.

**Bc. Alena Šimáčková,** vedoucí ESO OSŽ–ústředí

**JUDr. Petr Večeř,** odborná referentka ESO OSŽ–ústředí

<sup>1)</sup> např. pozemky, budovy, chaty, rekreační zařízení apod.

<sup>2)</sup> znalecký posudek pro potřebu finančního úřadu – zjištění výše základu daně z převodu nemovitých věcí platí do doby vydání nového oceňovacího předpisu, maximálně však jeden rok. Roční lhůta je z důvodu počítání opotřebených staveb (stáří se stanovuje na celé roky, takže po roce se takto zjištěné ceny logicky změní). Oceňovací předpisy zpravidla (ne vždy) vychází k 1. 1. každého roku. Rozhodující pro stanovení daně jsou právní účinky kupní smlouvy, uvedené na razítku příslušného katastrálního úřadu, na zadní straně potvrzené smlouvy. Datum se také nachází na výpisu z listu vlastnictví z KN, oddíl E – nabývací tituly.

NÁZORY

Opomíjená profese - posunovač

Dělám u ČD, a. s., přes čtyřicet let, posledních dvacet let jako posunovač. Začínal jsem u nákladní dopravy a nyní pracuji na Praze–jih. Co se nyní děje u nás na odstavěném nádraží, nemá obdoby. Posunovačů je stále nedostatek a ani finanční kompenzace vůbec nepomohla. Jak jsem již nedávno psal, stále pracujeme v oslabené četě. Bohužel, nic se nezměnilo. Pouze to, že práce se musí vykonat i v oslabení a nedostáváme za to vůbec nic, ani korunu navíc. Dokonce nyní mají na odstavěném nádraží dorazit lidé z jiných stanic a co je velmi zarážející, tyto lidé budou brát dokonce o 1000 Kč víc než naši posunovači. To víte, že mezi námi, co zde pracujeme, to nedělá dobrotu. Proč někdo, kdo dělá

stejnou práci, by měl dostávat více než my, co pracujeme již nějaký pátek? Odbory jsou samozřejmě proti, ale nic prý nezmůžou. Myslím si jedno: Takto se chovat ke stálým zaměstnancům je nefér. Vše by se vyřešilo přidáním peněz. Funkci posunovač by slušelo čistého 27 000 Kč. Když si vezmete, jaké hodnoty máme v rukou, nákladní vozy s drahými náklady, osobní vozy, to vše má posunovač v rukou a jsou to opravdu velké hodnoty. Tvrdím to stále. Posunovače každý bere na lehkou váhu, prostě nikdo si nás moc necení. Ale aby jednou nebylo pozdě. Pracujeme za každého počasí venku, nepřetržitě. Snad nás už konečně někdo pořádně finančně ohodnotí.

**Petr Hájek**



Os 18106 dopravce GW Train Regio vedený jednotkou 654.003-2 v zastávce Soumarský most, relace Strakonice – Volary, 29. 5. ve 13.08 h.

Kdo vyhání další dopravce z Šumavy?

Ve změně GVD k 10. 6. k nemilému zjištění cestujících můžeme pozorovat další omezování vlaků na „zdravě vysoutěžených“ šumavských tratích. Zcela nepochopitelně se vzdal provozování jednoho jediného páru nostalgických rychlíků o sobotách Praha hl. n. – Vimperk – Volary dopravce KZC, stejně tak mizí z šumavské tratě dopravce Arriva v relaci Praha hl. n. – Český Krumlov – Nová Pec, ten měl jezdit o víkendech od 2. 6. Je to velmi zvláštní, po 10. 6. zůstane na Šumavě kromě všech osobních vlaků GW Train Regio pouze jeden pár Jižního expresu Praha hl. n. – Český Krumlov v režii ČD, a. s. Takže turisté, kteří ještě před šumavskou rošádou doješli s mediálně slaveným Jižním expresem Praha hl. n. –

Černý Kříž – Nové Údolí až na výspu Šumavy samé, pojedou patrně nyní opět vlastními vozidly.

To je jistě výborný příspěvek ke zdravému ovzduší šumavského národního parku. A mohl za to jeden bývalý hejtman, s ministerstvem dopravy v zádech. A my, občané, jsme jenom mohli zírat. On i celý Jižní expres ČD, a. s., byl v loňském GVD mírně „cinklý“, protože cílová stanice Nové Údolí se nikdy neobjevila na odjezdové tabuli, objevoval se tam pouze Český Krumlov (přý z důvodu lomeného čísla vlaku). Takže se vlastně nic nestalo, ten expres podle odjezdových tabulí (!) nikdy do Nového Údolí vlastně nedojel!

**Martin Kubík**

Rušení vlaků v PC/OL kraji

Pardubický kraj rozhodl, že od změny GVD k 10. 6. s konečnou platností zruší objednávku vlaků na těchto tratích či jejich částí. Tiskovému mluvčímu Pardubického kraje jsem zaslal tento dotaz: **Zajímalo by mě, zda vlaky na trati Dolní Lipka – Štítý v úseku Mlýnický Dvůr – Štítý, či Heřmanův Městec – Prachovice a M. Třebová – Džbel budou jezdit i po 10. červnu 2018? V únoru proběhla v médiích zpráva o jejich rušení. Doufám, že se tak nestane, neboť by došlo k poškození turismu v dané oblasti a to již podruhé za pár let!**

pracovního volna budou zachovány vlaky podle současného JŘ. Na trati 024 jsme v úseku Mlýnický Dvůr – Štítý zrušili objednávku všech vlaků z důvodu nevyužití cestující veřejnosti a z důvodu nezájmu o objednávku žel. dopravy na jejich území.

**PhDr. Zuzana Nováková,** oddělení komunikace a vnějších vztahů kancelář hejtmana Pardubického kraje

Štítý se budou opět loučit s vlaky

**Martin Kubík**

**Odpověď z odboru dopravy Krajského úřadu Pardubického kraje:**  
K redukcí spojí určitě dojde. Tam, kde je zájem, zůstanou zejména pro turisty víkendové spoje. Na trati 015 se ruší v pracovní dny všechny vlaky a o víkendů zůstane jeden pár vlaků. Na trati 017 v úseku Džbel – Moravská Třebová budou zrušeny vlaky v pracovní dny a ve dnech

Osobní doprava na lokále do Štítů byla už jednou zastavena. V rámci nepovedené optimalizace veřejné dopravy Pardubického kraje došlo od 11. prosince 2011 k zastavení osobní dopravy v úseku Moravský Karlov – Štítý. Osm párů osobních vlaků v pracovních dnech, šest v sobotu a pět v neděli ze dne na den nahradilo nově zavedené autobusové spojení. Ne však navždy. I díky nepovedené optimalizaci veřejné dopravy došlo po volbách v roce 2012 ke změně v personálním obsazení vedení krajského úřadu v Pardubicích a nový krajský radní pro dopravu začal propagovat a zavádět osobní dopravu zpět na tratě, kde byla zastavena.

Velkou šancí pro osobní vlaky do Štítů byla firma KLEIN automotive, s. r. o., která sídlí nedaleko od nádraží a zaměstnává bezmála 800 pracovníků na tři směny. Minimálně třikrát denně mělo vlakové spojení do Štítů velký potenciál. Bohužel nové vlaky do Štítů byly zavedeny v časových polohách, které nevyhovují začátkům a koncům pracovních směn v již zmíněném úseku. Štítý se rozvíjí firmě. K cestě za prací do Štítů se dá využít jen jeden vlak ráno před pátou hodinou ranní z Králíků, který je však veden v souběhu

Co se týče situace v DKV Praha – PJ Praha Jih, jsme se zeptali předsedy základní organizace OSŽ Praha ONJ–doprava Petra Dvořáka a požádali jej o vyjádření:

„**Personální stav zaměstnanců u posunu je na základě různých vlivů tristní. Naše organizace vnímá několik nejčastěji se opakujících příčin. Kromě odchodu do starobního důchodu (přirozený úbytek kolegů, kteří mají již své „odpracováno“) je to zejména přeložení k jiným organizačním jednotkám v síti ČD, a. s., či odchod od ČD, a. s., úplně. Zaměstnanci argumentují různě, ať už je to vzdálenost bydliště, rodinné poměry, lepší podmínky, finanční ohodnocení. Situace vygradovala do aktuálního akutního nedostatku na všech provozních pozicích (není to tedy pouze u posunu, jak pisatel uvádí). V DKV Praha je největší nedostatek zaměstnanců, kromě již zmíněného posunu, rovněž ve funkci strojvedoucí, ale lidé chybějí i v dalších profesích. ZAP Praha, se kterým komunikujeme, řeší naprosto stejné problémy, co se týče vlakového dopravy a pokladních v Praze a blízkém okolí. Na základě jednání a dohody vrchního přednosty DKV Praha Ing. Kozla a naší odborové organizace, je u zaměstnanců posunu nad rámec tzv. „retenčního programu“ vyplácena každoděsíční mimořádná odměna až ve výši 5000 Kč, podle návrhu od vedoucího oddělení dopravy za oslabené obsazení posunové čety. Situace s oslabením pracovníků je řešena na všech úrovních ČD, a. s., a také OSŽ. Ani náborový příspěvek nepomohl ke stabilizaci počtu zaměstnanců v okolí Prahy. Stabilizovaly se pracovníci mimo Prahu, kde zaměstnanci uvítali příspěvky. Ohodnocení provozních zaměstnanců v Praze je bohužel i kvůli nákladům na bydlení a běžný „provoz“ nedostatečné a není schopno konkurovat, případně udržet stávající zaměstnance. Nesmí být ale z kategorie sci-fi. Díky retenčnímu programu a navýšování výkonových odměn se plat zaměstnanců posunu dorovnal s platy systémových specialistů, některých dokonce i vysokoškolsky vzdělaných, popřípadě převyšil i mzdu upravčích ČD. I na tuto situaci neustále upozorňuji zástupce představenstva ČD, a. s., na jednání PV OSŽ při ČD, a. s., nebo na jednání Ústředí OSŽ, kterého jsem členem,“ uvádí Dvořák.**

Vedení DKV Praha se snaží vymýšlet různé další návrhy, jak tuto neutěšenou situaci zlepšit, např. nabízí ubytování pro dojíždějící zaměstnance za symbolickou cenu, nebo se snaží dočasně zaplnit „díry“ ve stavu zapůjčením posunovačů z jiných pracovišť v rámci sítě ČD, a. s., tak, aby bylo možné udržet objem provozu, který je kladen na naše pracoviště. Situaci... nedostáváme za to vůbec nic, ani korunu navíc...“ se tedy nezakládá vůbec na pravdě. Nejsmeme zastáncem názoru „naši“ a „vaši“ posunovači, všichni jsme zaměstnanci národní dopravy. Logicky chápou, že finanční bonus pro někoho, kdo dorazí z jiného pracoviště na výpomoc, je trnem v oku kmenových zaměstnanců a budí to značné vášně, nicméně je to kompenzace za způsobené potíže v rámci přeměny mezi pracovišti. Můžeme diskutovat o správnosti formy ohodnocení, nicméně zajištění provozu v odpovídající kvalitě by mělo být pro nás všechny prioritní.

**Petr Dvořák**



Pořídít fotografii osobního vlaku na trati u Štítů půjde od neděle 10. června, už jen při vzácných příležitostech.



Podvečerní souběžná jízda parních vlaků ze železniční stanice Teplice v Čechách se z důvodu poruchy „Štokr“ 556.0 nekonala. Fotografický objekt zachytil při odjezdu z Teplic pouze děčinskou Lízu, stroj 475.179.

## S párou kolem Teplic

V sobotu 19. 5. ožily koleje mezi Ústím nad Labem a Teplicemi v Čechách parní provozem a mezi oběma městy se po dlouhé době ozýval častý zvuk píšťaly parní lokomotivy. U příležitosti oslav 160. výročí zahájení provozu na Ústecko-teplické dráze (ÚTD) bylo toho dne vypraveno několik parních vlaků. Ráno přijela do Ústí nad Labem z Děčína „Šlechtična“ 475.179 a z Mostu dorazil „Štokr“ 556.0. Oba parní vlaky poté v 9.45 hodin vyrazily na společnou souběžnou jízdu do Teplic v Čechách. Bohužel u „Štokru“ se před Teplicemi porouchal kompresor a tak z dalších plánovaných souběžných jízd už nebylo nic. „Štokr“ se jen tak dostal vlastní silou do Mostu. „Parní program“ poté celý den zachraňovala děčinská Líza 475.179, která pendlovala mezi Teplicemi a Ústím n. L.

V Teplicích se konaly při příležitosti výročí slavnostní projevy a návštěvníci mohli zhlédnout vystoupení mažoretok a skupiny Clarinet Society.

Připomeňme, že provoz na prvním úseku společnosti ÚTD byl slavnostně zahájen 20. 5. 1858, kdy přesně o poledních vyjel z Teplic do

Ústí nad Labem slavnostní vlak, tažený lokomotivami „Bohosudov“ a „Trmice“. Osobní doprava mezi oběma městy byla zahájena hned následujícího dne a pravidelná nákladní doprava pak 8. července téhož roku. Společnost ÚTD rozšiřovala svoji železniční síť, která dosáhla postupně délky 331 km (včetně 188 vleček k uhelným dolům a průmyslovým podnikům – údaj ke konci roku 1900). Z původní trati Ústí n. L. - Teplice se dochoval pouze úsek z Bohosudova do Teplic. V roce 1978 byla zahájena výstavba přeložky trati mezi Ústím a Bohosudovem.

Nová trať vede mimo stanici Trmice a na staré trati zanikly zastávky Tuchomyšl a Chabařovice. Na novém úseku byla vybudována nová stanice Chabařovice (dnes již žadý osobní vlaky ale nestaví). Jinak koleje bývalé společnosti ÚTD dnes patří k páteřním tratím Ústeckého kraje (linka U1).

A. K. Kýzl

## Loděnice ožily párou

26. května vypravily České dráhy ve spolupráci s VUZ a pivovarem Nymburk „Ostře sledovaný Postřižinský expres“ z Nymburka hl. n. do Loděnic. Cestu zpřijemňovala staropražská kapela Třehus, ve vlaku byl umístěn v „hytláku“ pivní výčep s pivem Nymburk.

V Loděnicích bylo otevřeno Muzeum trati, muzeum měl na starost pan Jiří Cajthaml, bývalý strojvedoucí z „Hrbaté“, ale i z „Modřanky“: „Jezdil jsem na motorových vozech 830 – dvěstěšedesátkách zvaných i dřevák. Měl jsem v turnusu i M 262.0230, která vyhořela před lety ve stoupání u Měchenic. Můj otec si zahrál malou roli (strojvedoucí v penzi, otec záškoláka Hrmý) ve filmu Ostře sledované vlaky, v době natáčení filmu byl náčelníkem železniční stanice Loděnice.“ Říkám

Martin Kubík



Parní vlak se vydává plnou parou do stoupání z Loděnic do Nučic a dále zpět k Nymburku, 26. 5. 13.00 h, lok. 464.008 (r. v. 1935, ČKD Praha, t.č. výtopna Hradec Králové).

## Posázavské linky 2018

Poslední sobotu v měsíci květnu, tedy 26. 5., vyjely první letošní „Posázavské linky“. Z důvodu nedokončené opravy parní lokomotivy 423.041 „Velký Bejček“ se představila v plné kráse čele šestice vozů Ce, přezdívaných „Rybák“, padesátiletá „Zamračená“, neboli „Bardotka“ T 478.1008. Pro příznivce železnice se tento vlak na trati 210 stal návratem do sedmdesátých a osmdesátých let minulého století, kdy zde tyto vozy se „Zamračenými“ jezdily v pravidelném provozu.

První Posázavské linky měly trasu z Prahy-Braníka přes Čerčany a Benešov u Prahy do Vlašimi a v podvečer zpět. Další možnost svězt

se pamím vlakem po trase do Vlašimi bude 1. 9. 2018. V sobotu 23. 6. a 7. 7. 2018, v rámci Sázavské pouti, pojedou parní vlaky z Prahy-Braníka přes Čerčany do Sázavy a ze Sázavy do Ledceka a zpět. Při této jízdě by se v čele „Rybáků“ měla představit v plné kráse parní lokomotiva 423.041. V soupravě je pravidelně řazen i bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů. V sobotu 18. 8. 2018 pojedou parní vlak z Prahy-Braníka přes Prahu hl. n. a Prahu-Hostivař do Čerčan a z Čerčan do Kácova na Kácovskou pouť a v podvečer zpět a svoji trasu ukončí v Praze-Vršovicích.

Vít Mareš



„Zamračená“ – „Bardotka“ T 478.1008 se soupravou „Rybáků“ projíždí po trati 210 mezi Lukaví pod Medníkem a Petrovem u Prahy kolem skalního úvaru zvaného „Pikovická jehla“.

## Dovolená v Turecku s ČD travel

Při lednovém zahájení prodeje zájezdů s dotací na rok 2018 jsme zaznamenali velký zájem o Turecko, kam jsme však měli nakoupeny pouze omezený počet letenek. Když jsme viděli tak vysokou poptávku, okamžitě jsme kontaktovali dopravce Smart Wings s požadavkem, aby nám letenky navýšili. Dostali jsme zamítavou odpověď s tím, že letenky do Turecka jsou zcela vyprodány a máme tudíž smůlu. V tomto smyslu jsme informovali i naše klienty a zájezdy označili jako vyprodané. Já osobně jsem se jedné klientce dušovala, že last minute nabídky ani další termíny skutečně nebudou.

Jaký to byl pro nás šok, když se na nás po měsíci prodeje Smart Wings obrátil s nabídkou volných míst v našich letech! Stáli jsme před rozhodnutím, zda letenky odmítnout, nebo přijmout s vědomím, že někteří klienti budou naše jednání považovat za neseřízní. Neodmítli jsme a letenky do Turecka přikoupili. Tímto bych se chtěla omluvit všem, kterým jsme tvrdili, že Turecko nebude navýšované a teď jej nabízíme v „lastech“. Důvod je skutečně jen a pouze v dostupnosti letenek. Omlouváme se a děkujeme za pochopení.

Mgr. Blanka Jišová, ředitelka ČD travel

## První česko-ruská výstava modelové železnice

Ve dnech 1. – 3. června se v prostorách VIP salónku Říšského nádraží v Moskvě konala první společná výstava českých a ruských železničních modelářů. Slavnostního zahájení výstavy se zúčastnil místopředseda představenstva ČD, a. s., Ing. Ludvík Urban, za ruskou stranu účastníky výstavy přivítal náměstek generálního ředitele RŽD Sergej Kobzev v doprovodu ředitele sociálního odboru GŘ RŽD Sergeje Černogajeva. Oba čelní statutární představitelé národních železničních podniků vysoce ocenili, že se podařilo takovou historič-

ky první výstavu uskutečnit. Výstava je potvrzením velmi dobrých vzájemných vztahů mezi ČD, a. s., a RŽD a pro obě strany znamená příslib budoucí spolupráce v rámci Mezinárodní federace železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC), kde čeští železničáři dlouhodobě zastávají významný post prezidenta Mezinárodní technické komise pro železniční modelářství a železniční dědictví a současně prestižní pozici koordinátora Mezinárodních technických komisí, se kterou je spojeno členství v Byru federace FISAIC.

Čeští modeláři v průběhu výstavy seznámili své ruské kolegy s činností mezinárodní organizace FISAIC a s více než desetiletou historií jednotného propojitelného modulu Junior, který je základem společné práce modelářů, ať už se jedná o každoroční výstavy v nejrůznějších zemích Evropy (vždy ve vazbě na muzeum dopravy nebo železnice), jakož i každoročních seminářů organizovaných pro mladé modeláře. Čeští železničáři, navzdory rekordní vzdálenosti od domova, ukázali v Moskvě celkem 15 svých modulů Junior.

Ruští modeláři předvedli široké veřejnosti 37 modulů modelové železnice v měřítku 1:87 (HO) a vedle toho ještě 17 modulů v měřítku 1:120 (TT). Dohromady tak výstava modelářů nabídla spokojeným návštěvníkům zatím největší počet 69 modulů vyrobených a provozovaných mladými železničáři.

Zajímavý byl i doprovodný program - prohlídka Informačního a vzdělávacího centra RŽD v budově Říšského nádraží či návštěva muzea Moskevské dráhy s rozsáhlou expozicí historických kolejových vozidel, z nichž za zmínku stojí šestnáctiúhelný pancéřovaný salonní vůz vládikavkazského typu z roku 1907, který po revoluci sloužil maršálu Tučačevskému. Druhým muzeem, které měla česká delegace možnost navštívit, bylo depo parních lokomotiv „Podmoskovnaja“ u stanice Krasnyj Baltik.

Roman Štěrba



Účastníci první společné výstavy českých a ruských železničních modelářů.



V sobotu 2. 6. ráno jsme si na parní vláček počkali na hlavní trati, kousek za železniční stanicí Ústí nad Labem Střekov.

## Pára na Zubrnické dráze

V letošním roce uplyne již čtyřicet let od chvíle, kdy byl ukončen pravidelný provoz na tehdejší trati ČDS 7k (Velké Březno – Lovečkovice – Vemeřice/Ústě). Jako připomenutí tohoto smutného výročí byly o víkendů 2. a 3. 6. vypraveny z Ústí nad Labem Střekova do Zubric každý den tři páry zvláštních vlaků, tvořených osobními vozy řady Bai („Sanitáky“). V jejich čele se do značného stoupání na této, kdysi regionální trati, pustila směle parní mašinka 431.032 „Ventilovka“, které na postřku zdatně pomáhal „Malý Hektor“ T 435.003.

Po oba dva víkendové dny byl ze strany obecnosti o svezení se s parním vláčkem velký zájem. Bohužel sobotní ranní jízdu parního vlaku ovlivnila nehoda u Svádova, kde se na železničním přejezdu střetl nákladní vlak jedoucí od Děčína s osobním vozidlem. Zvláštní vlak tak dorazil do Zubric zhruba se zpožděním 1,5 hodiny. V sobotu bylo také možno se svězt ze

Zubric do Ústěka a zpět po trase zrušené trati historickým autobusem. Na Střekově pak byla pro veřejnost otevřena expozice ve zdejší Parní vodárně s unikátním parním strojem. Zájemci si zde mohli také prohlédnout výjimečný poštovní vůz Německých říšských drah z roku 1932 a nově opravenou lokomotivu T444.0255 „Karkulku“ z roku 1969. Právě stroje této řady uzavíraly v roce 1978 provoz na trati do Zubric a Ústěka. Parní lokomotivy řady 431.0 (původní rakouská řada 378) sloužily po válce také u ČSD a vysloužily si přezdívku „Ventilovky“. „Malý Hektor“ T435.003 byl vyroben v roce 1959 a má původní podobu, s jakou opouštěl výrobní závod. Zubrnická trať je v současné době zahrnuta do Turistických linek Ústeckého kraje (linka T 3 „Zubrnický motoráček“) a o víkendech a svátcích je zde zajišťován provoz s historickými vláčky, ve kterých platí rovněž tarif DUK.

A. K. Kýzl

## Vlak na Dobříš v Malé Hraštici

V sobotu 19. května jel i letos tradiční parní „Vlak na Dobříš“, tentokrát v režii 464.008 (r. v. 1935, ČKD Praha). Parní lokomotiva je svěřena výtopně Hradec Králové, skupina parních nasazených lokomotiv zahrnila po jejím vyřazení z pravidelného provozu v roce 1979. Na stránkách <http://www.vytopnahradec.cz/> můžeme zjistit v jakém prakticky šrotovém stavu byla před

s vlakem Os 2060 v Malé Hraštici a připolední jízdě páry z Dobříše do M. Hraštice a zpět s vlakem 2057. V Malé Hraštici slouží výpravčí PO Benešov p. Filip, na akci dohlížel dozorcí provozu Pavel Zvára a parní vlak měl organizačně na starost jako vždy přednosta osobní stanice Praha-Smíchov Petr Pavlík.

Martin Kubík



Parní vlak Os 2089 za Malou Hraštici směr Dobříš, 19. 5. kolem 14.30 hodin.