

Z aktuálních událostí

■ V úvodu jednání **Představenstva OSŽ**, které se uskutečnilo v Praze, v sídle OSŽ, 7. května, informoval předseda OSŽ Martin Malý o schůzce s ministrem dopravy Vladimírem Kremlíkem, na níž jej zástupci OSŽ informovali o hlavních prioritách OSŽ. Vladimír Kremlík řekl, že setkání se zástupci OC vidí jako užitečné, a vyjádřil ochotu v této praxi pokračovat.

Téžistě informací I. místopředsedy OSŽ Vladislava Vokouna bylo v referování o posledním (25. 4.) zasedání Dozorčí rady (DR) Českých drah, na němž došlo k některým personálním změnám – po odstoupení předsedy DR Petra Moose stanul v čele DR Karel Pospíšil, profesor ČVUT. Vladislav Vokoun dále uvedl, že rating ČD se podařilo udržet a výhled hospodaření společnosti je pozitivní.

Místopředseda OSŽ Radek Nekola spolu s tajemnicí PV Martou Urbanovou informovali o zasedání Dozorčí rady ČD Cargo z 24. 4., na níž zazněly informace o hospodaření ČD Cargo za rok 2018. Součástí projednání byl i příděl do Sociálního fondu.

Místopředseda OSŽ Petr Štěpánek hovořil mimo jiné o jednání představitelů Podnikového výboru OSŽ SZDC s generálním ředitelem SZDC Jiřím Svobodou o převodu činností železničních telekomunikačních prostředků od akciové společnosti ČD-Telematika pod SZDC. Jak uvedl, uvažuje se provedení průzkumu a zmapování činností, které bude mít SZDC zájem provádět vlastními silami. Generální ředitel SZDC naschůzce s odboráři informoval i o jednání s Dopravním vzdělávacím institutem a uvedl, že SZDC má záměr provádět odborná školení zaměstnanců samo.

■ **Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo**, který zasedal v Praze 16. 5., se seznámil s informacemi ze zasedání Dozorčí rady ČD Cargo z 24. 4. (schvalování konsolidované účetní uzávěrky za rok 2018) včetně zprávy o hospodaření společnosti (podnikatelský plán se daří plnit tak, jak byl stanoven na první kvartál, dokonce se i překračuje), s informacemi ze společného jednání kolektivních vyjednavačů PV OSŽ ČD Cargo a PV OSŽ ZSSK Cargo v Rajekovicích Teplicích, či s informacemi o jednání odborových centrál ke KOP (a požadavku na snížení nároku na KOP z 20 na 15 let, u některých profesí až na deset, přeřazení některých profesí ze tříleté periody do dvouleté, a požadavek, aby zaměstnanci starší šedesát let jezdili na KOP každý rok). Zazněla také informace o tom, že na jednání DR byla odsouhlasena žádost na vydání nových dlouhopisů ve výši 2 mld. Kč, které budou použity na pořízení nových vozidel nebo jejich modernizaci.

Předseda PV Radek Nekola dále informoval o chysaném útlumu uzlu žst. Praha-Libeň, protože nákladní doprava se v pražské aglomeraci ruší. „SZDC má představu, že by v Libni mělo vzniknout školicí středisko SZDC. Problémem je, že Praha-Libeň byla před lety nákladně revitalizována, ČD Cargo tehdy muselo opustit Kralupy nad Vltavou,“ řekl Radek Nekola a dodal, že se nyní budou muset Kralupy n. Vlt. kompletně opravit.

Na druhou část jednání se dostavili zástupci vedení společnosti. Ing. Tomáš Tóth, výkonný ředitel, informoval o hospodaření společnosti. Ing. Mojmír Bakalář, personální ředitel, referoval o probíhajících jednáních na téma KOP a dalších interních normách a Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení, hovořila o sportovních akcích, které společnost organizuje, a o čerpání finančních prostředků na sportovní soutěže.

■ V rekreačním zařízení Prudká u Tišnova se ve dnech 15. a 16. května 2019 konalo tradiční **společné výjezdní zasedání podnikových výborů OSŽ při ČD a slovenského OZZ při ZSSK**. Na jednání přijeli i zástupci slovenského PV OZZ při ZSSK Cargo, jejich kolegové z PV OSŽ při ČD Cargo však do Prudké nedorazili z důvodu pohřbu asistentky předsedy PV Jany Mulákové, který se konal v den jednání. Za vedení Českých drah se jednání zúčastnil generální ředitel ČD, a. s., Miroslav Kupec spolu s ředitelem personálního odboru GR ČD Ivo Veselým. Přítomen byl rovněž předseda OSŽ Martin Malý a zástupci vedení slovenského OZZ František Zaparanik a Ľudvík Mikloš.

Miroslav Kupec v úvodním vystoupení popsal současnou situaci v Českých drah, které se potýkají v mnohdy nerovně souběžně s soukromými dopravci na dopravním trhu. Ředitel personálního odboru GR ČD Ivo Veselý mj. ocenil úspěšnou snahu OSŽ, týkající se ohrožení železničářských jízdních výhod. Předseda slovenského OZZ František Zaparanik popsal současnou situaci na slovenských železnicích, kde je sice dosud osobní doprava zajišťována převážně společností ZSSK, nicméně se připravují změny na některých regionálních tratích, kde by měla dopravu zajišťovat soukromé společnosti. Místopředseda OZZ Ľudvík Mikloš hovořil o problematice osobních pokladnic v ZSSK, kde podobně jako v Českých drah dochází k nárůstu prodeje jízdenek přes internet, připomněl navýšení mezd zaměstnanců ZSSK a zdůraznil nutnost zvýšené údržby dojíždějícího vozového parku. První místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun pochválil úsilí vedení Českých drah v oblasti uvažovaných investic do vozového parku a zmínil uzavírání smluv v závazku veřejné služby. Závěrečné slovo společného setkání slovenských a českých odborářů patřilo předsedovi OSŽ Martinu Malému, který mj. zmínil vyjádření nového ministra dopravy Vladimíra Kremlíka, který přislíbil setkávání a konzultace vedení ministerstva a zástupců zaměstnanců.

■ Ve středu 22. 5. 2019 zasedalo v Praze **Ústředí OSŽ**. Kromě informací ze zásadních jednání se mimo jiné zabývalo přehledem o zaměstnanosti a mzdovém vývoji za rok 2018 v zaměstnavatelských subjektech, kde působí odborové organizace OSŽ, a přehledem o stavu členské základny OSŽ k 1. 2. 2019. V této souvislosti bylo konstatováno, že členská základna je stabilní a nedošlo k žádnému významnému poklesu počtu členů.

Podrobné informace z tohoto i dalších jednání najdete na www.osz.org. -red-

Zástupci OSŽ na sjezdu maďarských železničních odborů

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SZDC Petr Štěpánek se ve dnech 16. – 19. května 2019 zúčastnili XIX. sjezdu maďarských železničních odborů VsZ (Vasutasok Szakszervezete). Na další čtyřleté období byli znovu zvoleni všichni tři dosavadní lídři VsZ: předseda János Melég i oba místopředsedové Róbert Zlati (člen řídicího výboru Železniční sekce ETF) a Csaba Horváth. Staronové vedení ujistilo zástupce OSŽ, že Maďarsko má i nadále zájem o spolu-

práci mezi střední a východní Evropou v rámci skupin Visegrádské čtyřky i ETF.

Kromě delegace OSŽ se sjezdu zúčastnili zástupci železničních odborů Slovenska, Rakouska, Německa, Norska, Rumunska, Chorvatska, Srbska, Černé Hory, Gruzie, Ruska a Kypru, zástupci ETF Sabina Trier, Josef Mauer a prezident železniční sekce ITF David Gobé z Francie.

PhDr. Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ



Zástupci OSŽ se staronovým vedením VsZ (zleva R. Zlati, P. Štěpánek, předseda J. Melég, Mgr. M. Malý a C. Horváth).



Železničářům z České Lípy se nelíbí záměr náměstka pro řízení provozu OŘ Hradec Králové, Ing. Martina Koleše, nahradit výpravčího vnější služby na nádraží v České Lípě hl. n. staničním dozorcem. Výpravčí se proti tomuto návrhu tvrdě postavili. Na ilustračním snímku Michaela Mareše přijíždí osobní vlak Os 6008 z Mladé Boleslavi do Svru do zastávky Česká Lípa střešnice.

Je to další navýšení práce pro výpravčí! Je to snížení bezpečnosti řízení železniční dopravy a zvýšení bezpečnostního rizika! varují železničáři z České Lípy

Sečteno, podtrženo, výpravčím z České Lípy se nelíbí záměr Ing. Martina Koleše, náměstka pro řízení provozu OŘ Hradec Králové, zrušit v České Lípě hl. n. funkci výpravčího vnější služby a nahradit ji staničním dozorcem. Českolipští výpravčí se proti jeho návrhu tvrdě postavili. Hrany měla obrousit čtvrtletní (16. 5. 2019) odpovědní schůzka, svolaná předsedou ZO OSŽ Mladá Boleslav Liborem Šimůnkem do České Lípy, které se za OSŽ zúčastnili tajemníci PV OSŽ SZDC Miloš Paleček a Miroslav Maincl, ale ani tady se názory obou stran po více než dvouhodinovém jednání příliš neshlížily, spíše naopak. „Tahle schůzka přinesla ještě více otázníků,“ povzděchl si na závěr jeden z účastníků.

Ale zpět k obsahu jednání. „Chceme znát vizi, chceme se dozvědět, co vás k záměru snížit počet výpravčích v České Lípě vedlo,“ zopakovali v úvodu jednání přítomní zaměstnanci. Snížení počtu výpravčích v České Lípě

podle Martina Koleše vyplynulo z modernizace stanice, která již byla dokončena a během níž bylo proinvestováno zhruba 1,5 miliardy korun. „Je to standardní postup, po dokončení si necháváme určitou časovou rezervu. Uběhl rok, poruchy jsou minimální, řízení si sedlo, tak jsme dal pokyn k ustavení změny obsazení. To je ten pravý důvod, proč chceme nahradit venkovního výpravčího staničním dozorcem. To není žádný blesk z čistého nebe, vycházíme z personálního obsazení v jiných stanicích a bylo to konzultováno se zaměstnanci nižších složek, kteří znají místní specifika,“ zdůvodnil Koleš své rozhodnutí. „Navíc nevidím důvod, proč kvůli mimořádnostem držet vyšší početní stav,“ pokračoval Martin Koleš. „Dobré časy končí. Z mého pohledu není na co čekat, proto to rozhodnutí padlo. Pro firmu je levnější, když se jeden den nejedí, než když tam vydrží zaměstnanec pro

případ mimořádnosti,“ dodal s tím, že on osobně nemá pocit, že by rozhodl chybně, nebo že by svým rozhodnutím ohrozil bezpečnost provozu. „Musím postupovat s péčí řádného hospodáře, ale rozumím tomu, že vám to nevyhovuje. Nicméně si myslím, že ti, kteří odejdou (někteří výpravčí pohrozili při realizaci této změny odchodem od SZDC), se po čase zase vrátí zpátky.“ Tímto opatřením chce Martin Koleš zároveň řešit nedostatek výpravčích: „Výpravčí je úzký profil,“ připomenul.

Výpravčí, odboráři (vedle zástupců OSŽ se schůzky zúčastnili i zástupci ADP) i zaměstnanci Martinu Kolešovi vyčítali, že se nedostatek výpravčích, který je důsledkem špatné personální politiky zaměstnavatele (SZDC), řeší na úkor bezpečnosti provozu.

A také jej upozornili na nezastupitelnost výpravčích v případě mimořádnosti. (Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Ve Vrútkách připravujeme odhalení pamětní desky první ženě ve funkci vlakvedoucí na ČSD.“

Hovoříme s **LUBOMÍREM KOPKOU**, vlakvedoucím ZSSK a členem PV OZZ při ZSSK

Na posledním jednání podnikových výborů slovenského OZZ při ZSSK a českého OSŽ při ČD proběhla mimo jiné diskuse také na téma práce vlakových čet. Čím se z vašeho pohledu nejvíce odlišuje práce vlakových čet v obou státech?

Na Českých drahách je naplno rozběhnutá modernizace vlakových souprav, což je na Slovensku v společnosti ZSSK viditelné v mnohem menší míře. Velká část vozových souprav je stará několik desítek let a má již své „odslouženo“. Řekl bych, že už by dávno neměly jezdit vzhledem ke svému technickému stavu, náhrada za ně však dosud není. Podobné je to i se železniční infrastrukturou na Slovensku, v důsledku jejího stavu vlaky jezdí pomaleji a doprava vlakem proto není tak atraktivní, jak by mohla být.

Přesto jsou osobní vlaky docela slušně zaplněné. Čím si to vysvětlujete?

Je to způsobeno z velké části tím, že pro některé skupiny cestujících (mládež, senioři, studenti) je přeprava vlakem na Slovensku bezplatná. Cestující si obstará pouze jízdenku za 0 euro a může jet vlakem třeba přes celé Slovensko. Hodně toho využívají především senioři při cestách na výlety, na různé výstavy, za kulturou či poznáním. Je to opravdu poznat – před tímto opatřením slovenské vlády byly vlaky takřka poloprázdné, dnes v mnoha případech „praskají ve švech“.

Má toto opatření nějaké záporné stránky? Určitě. V mnoha případech vlaky využívají bezdomovci, zvláště v zimě, kdy zde hledají únik před chladem. Někdy je to dost nepříjemné, mnohdy tito lidé úplně ztratili zábrany, jsou na obtíž ostatním cestujícím a vlakové čety s nimi mají nelehkou práci. Proto považuji podobné slevy na Českých drahách (75 %) za promyšlenější. Sociálně to plní svůj účel, není to však úplně zadarmo a tak tyto problémy s bezdomovci u vás zřejmě nejsou tak časté.

Vy sám pracujete jako průvodčí a vlakvedoucí již od roku 1986. Jak vzpomínáte na své začátky?

Mé začátky u dráhy (v té době ještě společně ČSD) jsou neodmyslitelně spojeny s Annou Ivančovou, která mě měla v závěru a naučila mě toho víc než všechny předpisy dohromady. Byla to opravdu skvělá žena, rád na ni vzpomínám, i když již od roku 2006 není mezi námi. Poprvé jsem s ní přišel do styku jako ještě desetiletý kluk, když jsem stáhnul z rozpuštění záchrannou brzdu. Dovedla mě tehdy nejen skvěle vysvětlit, proč se to nedělá, ale současně mi popsala práci na železnici takovým způsobem, že jsem se již tehdy rozhodnul, že budu pracovat také jako průvodčí.

Čím byla Anna Ivančová výjimečná? Byla sice přísná, ale naprosto spravedlivá,



předpisy znala jako málokdo a její přístup k cestujícím byl přímo vzorový. Výjimečná byla nejen svým skvělým přístupem k práci (několikrát byla za svoji práci oceněna státním vyznamenáním), ale zejména tím, že se v roce 1954 stala první ženou ve funkci vlakvedoucí na tehdejších ČSD. V této funkci vydržela pracovat až do svého odchodu do důchodu v roce 1990. Do té doby pracovali jako vlakvedoucí pouze muži. Dnes je žena – vlakvedoucí běžným jevem, před těmi 65 lety to však byla, dá se říci rarita. V současné době připravujeme odhalení pamětní desky Anně Ivančové na nádraží ve Vrútkách. Určitě si to zaslouží.

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Je to další navýšení práce pro výpravčí!

(Pokračování ze str. 1)

„Rozumím tomu, že zaměstnavatel potřebuje zajistit provoz, ale na leckyby zbytečné pracovníky hlídačích agentů na nádražích peníze má, ale na ty lidé peníze nejsou?“ přidal se Miloš Paleček. „Zrušení laufky znamená zvýšení tlaku a nároků na dispozičního výpravčího a ten v tom fotru může udělat přehmat. Kdežto když jsou tam dva, tak ten druhý ho včas může zastavit.“

Na závěr se účastníci schůzky, kterých se sešlo zhruba dvacet, shodli alespoň na prohlášení, v němž se mimo jiné praví, že zaměstnanci železniční stanice Česká Lípa berou na vědomí provedení odborného dohledu ze strany OR Hradec Králové nad výkonem funkce výpravčího

podle časového harmonogramu po dobu 10 pracovních dnů, nicméně varují před aplikací úspory výpravčího vnější služby Česká Lípa hl. n. a požadují zastavení a ukončení tohoto úmyslu. Zároveň také upozorňují na potenciální přímého snížení bezpečnosti řízení železniční dopravy a zvýšení bezpečnostního rizika.

Byl Martin Koleč označil jednání „za velmi slušné a korektní“, s některými body uvedenými v prohlášení nesouhlasil, například s tím, že plánovaná změna s sebou přinese dodatečný požadavek na zajištění bezpečnostních přestávek dle zákoníku práce. „Beru na sebe osobní odpovědnost za toto rozhodnutí, pokud nastane,“ uzavřel Martin Koleč.

Michael Mareš

SŽDC představila nové stejnokroje

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) představila v úterý 21. 5. v Praze, ve Vládním salonku na hlavním nádraží, nové uniformy pro více než 4 tisíce svých zaměstnanců. Proti dřívějším uniformám jsou ty nové z výrazně kvalitnějšího materiálu. Sukně jsou elastické a v pase mají autospony, regulující objem pasu. Uniformy jsou v nových korporátních barvách SŽDC, tedy tyrkysové, tmavě modré a oranžové.

Při přípravě nových uniform spolupracovali zástupci odborových organizací, kteří na jednáních pracovní skupiny pro řešení problematiky OOPP a stejnojmenných součástek dodávali připomínky, a to od prosince loňského roku, kdy byly návrhy předloženy. Velké diskuse byly k pulovrům a čepicím, ale hlavně k bundokošilím, u nichž hrozilo i zrušení, což zástupci OSŽ odmítli.

Obměna uniform proběhne do dvou let. Více informací a fotografie na www.osz.org. —zs—, snímek SŽDC



Elektrická jednotka CAF Northern Ariva EMU při zkouškách na železničním zkušebním okruhu vloni na podzim.

NAVŠTÍVILI JSME

Železniční zkušební okruh VUZ – Zkušební centrum Velim

Letos v červnu tomu bude padesát šest let, co byl v roce 1963 v Velimě zahájen provoz současného Zkušebního centra Velim (ZC Velim), jehož součástí je velký a malý zkušební okruh a technologické zázemy.

V roce 1963 byl nejprve uveden do provozu velký zkušební okruh, dlouhý 13,272 km, v následujících letech pak pokračovaly další stavby, jako výstavba malého železničního okruhu (3,951 km) včetně elektrizace obou okruhů a výstavby technologického zázemu.

Další velká přestavba zkušebního okruhu proběhla v roce 2006, kdy se zkušební trať modernizovala na rychlost 210 km/h (pro vozidla klasické stavby) až 230 km/h (pro naklápačecí jednotky). Nakonec přišla na řadu modernizace trolejového vedení a napájecí stanice. Díky tomu je možné na zkušební okruh přivést vozidla různých napájecích systémů z celé Evropy.

Výzkumný ústav železniční, a. s., (VUZ) tak dnes disponuje unikátním zkušebním centrem světového významu, které odpovídá evropským standardům. Už za bývalého režimu byl železniční zkušební okruh ve Velimě, dnes dceřiná společnost Českých drah, považován za něco výjimečného a to platí dodnes.

Výzkumný ústav železniční v rámci širokého sortimentu služeb poskytuje zákazníkům dva

základní obory činnosti: hodnotitelství a zkušebnictví. VUZ totiž disponuje vlastní akreditovanou zkušební laboratoří, jejíž součástí je i dynamický zkušební stav, kde lze provádět pevnostní a únavové zkoušky součástí kolejových vozidel, případně infrastruktury. Ve zkušebním centru Velim se nachází vlastní napájecí stanice s možností napájet zkušební trať a pomocné kolejisté všemi základními napětovými systémy. Mimo to jsou zde haly pro přípravu zkoušek, kde jsou k dispozici koleje s prohlížečím kanálem a lávkami pro přístup na střechní rozvodem stlačeného vzduchu a dalším zázemy pro zákazníky, jako jsou kanceláře nebo sklady.

Díky třem základním technickým parametřům železničního zkušebního okruhu ve Velimě (délka velkého zkušebního okruhu, maximální rychlost a možnost elektrického napájení všemi napětovými systémy o dostatečném výkonu) nemá Zkušební centrum Velim v Evropě konkurenci, i když zkušebních center se v Evropě nachází hned několik, například v Polsku, Německu nebo v Rumunsku. Ve ZC Velim se zkouší nejen lokomotivy, elektrické jednotky a motorové vozy, ale i osobní, nákladní vozy a další speciální vozidla.

Michael Mareš



V minulosti se na železničním zkušebním okruhu ve Velimě demonstrovala například srážka vlaku s osobou (figurinou) v kolejišti.

ZE SVĚTA

Léman Express se blíží

Již v roce 1912 se Ženeva s Francií dohodly na vybudování přímého železničního spojení; rok 2019 to konečně splní. Aglomerace Ženeva se dočká železničního spojení formou S-Bahn: Léman Express. Od 15. prosince 2019 bude spojit nová podzemní S-Bahn oba břehy Ženevského jezera v 15minutovém taktu.

Výstavba by měla stát 1,6 mld. CHF, financuje ji stát a kanton. Spojení se bude jízdit šest let. S-Bahn bude provozovat SBB. Vzniká zde šest nových zastávek a stanic, cyklisté v rámci výstavby získají 45 km nových cyklostezek. Po otevření nové S-Bahn se počítá s velkým nárůstem cestovním vlakem. Např. z francouzského pohraničního města Annemasse, které má 80 000 obyvatel, oca 50 % dojíždí za práci do Ženevy, a ti by měli z velké části přesehnout z osobních aut do vlaku.

Proč vše tak dlouho trvalo? Např. Curych má S-Bahn již 30 let. Je to především proto, že švýcarská Ženeva z 90 % hraničí s Francií, což znamenalo, že vše nemohly dohodnout města a kanton, ale k projektu se musela vyjadřovat i francouzská vláda, což vše potřebovalo hodně času.

S-Bahn zahájí provoz v závěru roku 2019 s novým jízdním řádem. Cílem dle pana Alaina Barbey, šéfa SBB pro region západní Švýcarsko, je, aby v brzké době S-Bahn využívalo 50 tisíc cestujících denně.

Z SRF online, 3. 1. 2019, zpracoval –sh–

Firma Segula láká pracovníky spol. Opel

Firma Segula, která poskytuje služby pro automobilový, železničářský a letecký průmysl, chce odlatat několik set zaměstnanců automobilky Opel pro své vývojové centrum v Rüsselsheimu. Lanařič podnik nabízí zájemcům proslulé automobilky zachování jejich platů a délky dovolené s ochranou před výpovědí z provozních důvodů. Segula, jež je německou dceřinou firmou francouzské rodinné společnosti, má v plánu přetáhnout Opel do konce druhého čtvrtletí letošního roku několik set vývojářů a převzít tak koncernu jeho proslavené vývojářské centrum.

Alespoň tak to předvídá údajná úmluva obou stran, uvedl 3. dubna německý deník Frankfurter Allgemeine Zeitung. O zaměstnání ve firmě Segula se prý zajímá již více než 100 pracovníků automobilky Opel. Dle vyjádření mluvčí Seguly je nyní nezbytné dát celému procesu odpovídající řád. „Musíme nyní získat příslušné kompetence,“ prohlásila mluvčí s tím, že její firma již přistoupila na podmínky Svazu zaměstnavatelů v Hessensku s tím, že v budoucí smlouvě o kolektivní smlouvě dodrží podmínky ochrany před výpovědí do července 2023.

Odborový svaz pracovníků ve strojírenství IG Metall se však stavi k celému projektu skepticky. „Segula bude asi chtít vyjednat domácí tarif, je jasné, že plošný tarif nemá platit v plném

VŠIMLI JSME SI

● **STAVBA** prvních vysokorychlostních tratí v ČR by měla začít v roce 2025, řekl po návštěvě SŽDC nový ministr dopravy Vladimír Kremlík. Česko při stavbě bude využívat normy pro vysokorychlostní vlaky francouzských státních drah TGV. SŽDC za normy zaplatí francouzskému dopravci SNCF Mobilités 11 milionů korun. Podle SŽDC převezte francouzského postupu zkrátí přípravu stavby o pět let. Prvními úseky budou krátké tratě Praha–Běchovice – Poříčany a Přerov – Ostrava.

● **BRNO** v pondělí 13. 5. 2019 otevřelo u dolního nádraží, kam letos jezdí velká část vlaků místo hlavního nádraží, kontejnerovou čekárnu složenou z osmi modulů. Vzhledem k tomu, že kontejnery jsou z části otevřené, je čekárna určena pro teplejší období jara a léta a na místě bude do konce října. Je zde také další občerstvení. Čekárna slouží i jako informační stánek, kde si lidé mohou prohlédnout podobu strategických projektů města včetně velkého modelu nové čtvrti, která má postupně vzniknout po přesunu hlavního nádraží právě na místo dolního.



● **PAMĚTNÍ LIST** na poslední den služby dopravních zaměstnanců na hradele Mezní (30. března 2019) si rozdali a v úterý 2. 4. 2019 pořídili poslední společnou fotku před hradelem bývalých hraadel a hraadelky z Mezní a také výpravčí z okolí. Hradlo v Mezní už je minulostí, bylo srovnáno se zemí. Snímek Rudolf Sirotek.



● **BĚHEM VÝLUKY** v žst. Děčín-východ probíhala přestavba stanice včetně budování nového nástupiště a náhrady zabezpečovacího zařízení. Vlaky ze směru od Benešova nad Ploučnicí do Děčína byly nahrazeny autobusy, ale u vlaků vedených po pravobřežní trati 073 z Ústí nad Labem-Střekova se využilo vedení odklonem po trati, kde je vedena pouze nákladní doprava, tj. tunelem a po mostě do Prostředního Žlebu a následně zpět do Děčína (viz foto ze stanice Děčín východ – nákladní nádraží). Snímek Martin Hájek.

● **STAV NÁSPU** mezi Českou Lípou a Skalici u České Lípy stále není dobrý. V úseku několika desítek metrů je zavedena pomalá jízda 10 km/h, což způsobuje zpoždění vlaků v řádu několika minut.

● **PRVNÍ MODERNIZOVANÉ** bistrovozy s oddílem 1. třídy uvádějí do provozu České dráhy. Klimatizovaný interiér těchto vozů je vybaven koženými křesly s gastronomickým servisem na místa cestujících a bistrooddílem s kuchyňkou a minibarem, který obsluhuje cestující ve 2. vozové třídě. První takt modernizované bistrovozy se objeví na spojích Inter-City „Opavan“ z Prahy do Opavy, ve druhém pololetí roku pak na spojích „Vlašský expres“ z Prahy do Žiliny a v novém jízdním řádu také na vlaku EuroCity „Cracovia“ z Prahy do Krakova. Během nadcházejícího jízdního řádu 2020 bude postupně zařazen také na vlaky „Jižní expres“ Praha – České Budějovice – Linec.



Člen skupiny Literati na trati při ČZS FISAIC Ing. Josef Schrötter vyrůstal v železničářské rodině a proto pro něj byla železnice jasnou volbou. „Můj děda byl železničářem, pracoval u Traťové distancie, tatínek zase dělal u sdělovačky a bratr na Elektroúseku. Táta mě často bral s sebou o prázdninách na montáže, kde jsem s ním byl v ubytovacím voze na kolejích,“ vzpomíná čerstvý sedmdesátník na své první kontakty s dráhou. „Vždycky jsem chtěl být tím, kdo se stará o telefony a návštěvnická,“ dodává s úsměvem.

vá v tom, že energii přijímám z kosmu a předávám jí s určitým programem na člověka a tím ho léčím. Zpočátku jsem dělal diagnostiku pomocí virgule, tak jsem vnímal anomálie v těle, ale pak jsem viděl Karla Kozíška, jak dělal diagnostiku pomocí automatické kresby. Tak jsem to začal trénovat a dnes je to moje hlavní diagnostická metoda. Léčím a diagnostikuji také i distančně - na dálku.“

V roce 2000 Josef Schrötter vyhrál konkurz Českých drah na ředitele Odboru financování, v roce 2004 pak přijal nabídku od společnosti AŽD (Praha) jít pracovat na obchodní úsek této společnosti. Začínal jako obchodní manažer a pak pracoval jako náměstek obchodního ředitele AŽD Praha. Kromě toho se věnoval alternativní medicíně, psal knížky a jezdil na konference věnované alternativní léčbě a psychotronice. „Na onom zmíněném VIII. Kongresu pro výzkum psychotroniky v USA jsem měl přednášku na téma 'Vliv geopatogenních zón na bezpečnost dopravy', ve které jsem vysvětloval, proč vznikají na silnicích a železničních neody. Na silnici řidič projíždějící geopatogenní zónou třeba náhle změni směr jízdy, na železnici samozřejmě koleje strojvedoucího drží a jinam nepustí, ale strojvedoucího ovlivní mikrosrážek nebo dojde ke změně barvocitu. Třeba u jedné nehody v Přerově tvrdil strojvedoucí, že tam svítala zelená, ale na návštěvnické stránce nebyla. Geopatogenní zóny jsou silně vodní žíly spodních vod a jejich záření ovlivňuje negativně výkonnost, psychiku a časem i zdraví člověka.“

Ing. Josef Schrötter je autorem třinácti knih: šesti knih z oblasti alternativní medicíny, šesti knih populárně naučných o železnici, a jedné odborné publikace. U knih o železnici si vybral za spoluautory výtvarníky. Delší dobu spolupracuje s Bohuslavem Fultnerem, což je bývalý signalista ze Zátce, který je dnes už v důchodu. Spolupracoval také s Jiřím Boudou, se kterým realizoval několik kalendářů pro AŽD Praha a knížku s názvem „Pozor, přijíždí vlak“. „Jiří Bouda byl můj starší přítel a velmi jsem si ho vážil. Skoda, že Jirka zemřel, že se nedožil oslav 100 let ČSD, protože by určitě namaloval spousty krásných obrázků.“

Poslední knížkou Josefa Schröttera je Železnice v srdci Evropy, která byla věnována sto letům české železnice. „Teď chystáme knihu Svět rychlých vlaků (v pořadí jeho sedmá knížka o železnici), která vyjde v říjnu letošního roku.“

Josef Schrötter s Mojmiřem Krejčířkem na počátku 90. let zakládá odborný časopis „Novou železniční techniku“, je také spoluzakladatelem „Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky“ ve Vidnavě, která byla věnována sto letům české železnice. „Teď chystáme knihu Svět rychlých vlaků (v pořadí jeho sedmá knížka o železnici), která vyjde v říjnu letošního roku.“

Michael Mareš

Čínské vlaky na rakouskou Westbahn

Rakouská železniční společnost Westbahn (Západní dráha), jež je vlastněna převážně soukromým kapitálem, chce údajně prodáv svých 17 vlaků, avšak zároveň plánuje nákup nových moderních souprav od čínského výrobce CRRC. Čínský koncern, ve většinovém vlastnictví státu, je s nárůstem největší producent kolejových vozů na světě a dosahuje ročního obrátu více než 30 miliard eur, informoval 28. a 29. března rakouský deník Die Presse. Zatímco sama Westbahn odmítla celou transakci komentovat, o odkoupení jejích vlaků již projevily zájem jak Rakouská spolková dráha (ÖBB), tak i Deutsche Bahn (Německá dráha). Oba provozovatelé železniční dopravy hlásí růst počtu zákazníků a potřebují proto nové vlaky.

V očekávaném tvrdém souboji bude mít zřejmě navrch DB, které její dozorcí rada na nákup flotily Westbahn již údajně přislíbila až 300 milionů euro, uvedl deník. ÖBB doposud nedala najevo, kolik peněz by na nové vlaky mohla uvolnit, připomněl deník.

Jan Hála

Obzor č. 21 – 23. 5. 1994

Pod titulkem „**Němci na to jdou lépe**“ najdeme zprávu o setkání mnichovských (GdED) a vršovických odborářů, které se uskutečnilo dne 12. 5. a jehož se zúčastnil i předseda OSŽ Zdeněk Škop. „**My stojíme už uprostřed procesu restrukturalizace, který vás teprve čeká,**“ řekl vedoucí delegace z mnichovské oblasti. „**Komise došla k závěru, že existence dráhy je dále možná, jen když stát převezme oddlužení a DB se přetvoří hospodářsky na akciovou společnost,**“ dodal. (DB se staly akciovou společností od 1. 1. 1994).

Obzor dále informuje o jednání generálního ředitele ČD a dalších zástupců vedení ČD se zástupci výkonných jednotek a odborářů, které proběhlo 11. 5. v Pardubicích. „**Přítomní se z úst nejpovolanejšího železničáře dozvěděli, že řez celou dopravou bude k 1. 7. 1994 uskutečněn až po železniční stanici bez ohledu na stupeň připravenosti,**“ píše se v článku. „**Dojde též ke slučování provozních stanic, lokomotivních a vozových dep, jednotek infrastruktury a přestože jsou jednotlivé materiály zpracovávány odbory generálního ředitelství, nejsou zatím k dispozici ani pro jednání s odborovými partnery,**“ dokresluje tento článek způsob, jakým v devadesátých letech probíhaly restrukturalizační změny na Českých drahách.

Obzor č. 22 – 30. 5. 1994

Na nepřipravenost restrukturalizace navázala krátka informace s titulkem „**Vedení Českých drah hodlá porušit kolektivní smlouvu**“. V souvislosti s připravovanými rozsáhlými transformačními změnami (od 1. 7. 1994) byl na dvoudenní zasedání ústředí OSŽ, konané 31. 5. a 1. 6. 1994, přizván generální ředitel ČD Emanuel Šíp. Ten se však omluvil s tím, že bude mimo ČR, a nabídl další termín ve druhé polovině června. „**Vzhledem k tomu, že podle platné kolektivní smlouvy je organizace povinná projednat s odborovým orgánem organizační změny nejméně jeden měsíc před jejich uskutečněním, dopustí se tak vedení ČD – pokud své rozhodnutí nezmění – závažného porušení kolektivní smlouvy se všemi důsledky, které z toho vyplývají,**“ konstatuje se v článku.

Obzor se dále zabývá názorem přednostů stanic na oddělení řízení dopravní a komerčních činností na úrovni železničních stanic v souvislosti se zřízením divize dopravního provozu. Přednostové konstatovali, že došlo k tragickému nedorozumění na úrovni vrcholového vedení ČD, když došlo ke ztotožnění dopravněkomerčních činností s činností dopravněpodnikatelskými. Podle jejich názoru oddělením přednosty stanic z místa výkonné jednotky do místa střediskové stanice se zpřetrhají velice cenné vazby s místními přepravci i se zaměstnanci. —zs—

INFORMACE

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

S účinností od 9. června 2019 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. Tato omezení platí od 9. června 2019 do 14. prosince 2019, kdy budou nahrazena novým zněním. Seznam vlaků DB AG s platným omezením

využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS. **Sárka Pupíková, GR ČD**

PRÁVNÍ PORADNA

Minimální a zaručená mzda v roce 2019

Minimální mzda

Podle důvodové zprávy k novele nařízení vlády má růst minimální mzdy přispět k pokrytí vyšších životních nákladů zaměstnanců z pracovních příjmů a posílit reálnou úroveň minimální mzdy. Zaměstnanci vykonávající jednoduché práce mají být dostatečně odměňováni, aby byli schopni ze svých příjmů uhradit alespoň své základní životní potřeby a nebyli závislí na sociálních dávkách. Proto musí být minimální mzda stanovena v dostatečné výši, ale zároveň nesmí mít negativní dopady vedoucí k ohrožení pracovních míst. Od 1. 1. 2019 došlo tedy k druhému nejvyššímu zvýšení měsíční minimální mzdy z dosavadních 12 200 Kč na **13 350 Kč** a u hodinové sazby ze 73,20 Kč na **79,80 Kč**.

Minimální mzda je nejnižší přípustná výše odměny, kterou je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci za práci v pracovním poměru a v pracovních podmínkách založených dohodami o práci konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce a dohoda o pracovní činnosti). V případě dohod se hovoří pouze o minimální hodinové mzdě, nikoli o měsíční mzdě.

Minimální mzda, kterou upravuje zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb.) a nařízení vlády o minimální mzdě (č. 567/2006 Sb.), se dá definovat jako **absolutně nejnižší cena práce bez ohledu na její složitost, druh, množství a kvalitu**, kterou je zaměstnavatel povinen zaměstnanci poskytnout. Minimální mzda se vztahuje na všechny zaměstnance v pracovním poměru a obdobném vztahu.

Do posouzení výše minimální mzdy se **nezahrnuje** mzda ani plat za práci přesčas, příplatek za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli, náhrady mzdy apod. Minimální mzda naopak zahrnuje osobní příplatek, odměny, prémie a podobná plnění. Nedosáhne-li mzda, plat nebo odměna z dohody výše minimální mzdy, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

Zaručená mzda

S novým zákoníkem práce byl v roce 2007 zaveden pojem **zaručená mzda**, který na rozdíl od minimální mzdy stanoví nejnižší cenu práce s ohledem na složitost, odpovědnost a namáhavost vykonávané práce.

Zaměstnanci v pracovním poměru, jejichž mzda není sjednána kolektivní smlouvou, jsou navíc chráněni před poskytováním příliš nízkých mezd mzdou zaručenou. Vykonávaná práce je odstupňovaná podle její složitosti, odpovědnosti a namáhavosti do osmi jednotlivých skupin, přičemž pro každou z nich je stanovena nepodkročitelná (nejnižší) úroveň zaručené mzdy. Pro zaměstnavatele tak není závazná pouze minimální mzda, ale je třeba odměňovat minimálně na úrovni příslušných skupin mzdy zaručené, a ta roste s každým zvýšením mzdy minimální. Nejnižší úroveň zaručené mzdy pro stanovenou týdenní pracovní dobu 40 hodin jsou odstupňovány podle složitosti, odpovědnosti a namáhavosti vykonávaných prací, zařazených do 8 skupin. Podrobnější informace k zařazení do jednotlivých skupin jsou v příloze nařízení vlády o minimální a zaručené mzdě.

Nedosáhne-li mzda nebo plat – a to bez mzdy nebo platu za práci přesčas, příplatku za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v ne-

děli – příslušné nejnižší úrovně zaručené mzdy, je zaměstnavatel opět povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

Zaručená mzda v Kč v letech 2018 a 2019

Skupina prací	Hodinová zaruč. mzda 2018	Hodinová zaruč. mzda 2019	Měsíční zar. mzda 2018	Měsíční zar. mzda 2019
1	73,20	79,80	12 200	13 350
2	80,80	88,10	13 500	14 740
3	89,20	97,30	14 900	16 280
4	98,50	107,40	16 400	17 970
5	108,80	118,50	18 100	19 850
6	120,10	130,90	20 000	21 900
7	132,00	144,50	22 100	24 180
8	146,40	159,60	24 400	26 700

Minimální a zaručená mzda invalidních důchodců

Do konce roku 2016 byly nařízením vlády stanoveny nejnižší úrovně zaručené mzdy při omezeném pracovním uplatnění zaměstnance (osob se zdravotním postižením).

Od roku 2017 se tyto snížené sazby ruší. Je stanovena pouze jedna (základní) sazba minimální mzdy i shodné sazby nejnižších úrovní zaručené mzdy pro všechny zaměstnance bez rozdílů. Opatření má odstranit nerovnoprávné postavení osob se zdravotním postižením v odměňování minimální a zaručenou mzdou. Nárůst mzdy zaměstnanců s omezeným pracovním uplatněním by měl být alespoň částečně kompenzován zvýšením příspěvku na podporu zaměstnávání osob se zdravotním postižením, se kterým se kalkuluje v připravované novele zákona o zaměstnanosti.

Kratší stanovená týdenní pracovní doba

Zaměstnavatelé museli upravit příslušné úrovně minimální a zaručené mzdy. V případě kratší stanovené týdenní pracovní doby přepočítat hodinovou mzdu příslušným koeficientem.

Koeficient pro přepočet: (stanovená týdenní pracovní doba/stanovená nižší týdenní pracovní doba) x minimální mzda, případně zaručená mzda

Příklad: Hodinová zaručená mzda první skupiny prací pro stanovenou pracovní dobu 37,5 hodiny týdně: (40/37,5) x 79,80 = 85,20 Kč.

Příplatek za práci ve ztíženém pracovním prostředí

Příplatek ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí je stanoven procentem ze základní sazby minimální mzdy. Pokud jde o základní sazbu minimální měsíční mzdy, tak od ledna 2019 činí 13 350 Kč.

Výše příplatku pak musí činit nejméně 10 % z této sazby, tj. alespoň 1350 Kč. Zatímco uvedená minimální měsíční částka příplatku platí pro všechny délky stanovené týdenní pracovní doby podle § 79 zákoníku práce, hodinovou sazbu příplatku za práci ve ztíženém pracovním prostředí (7,98 Kč) bude nutno při jiné délce stanovené týdenní pracovní doby než 40 hodin přepočítat ve smyslu § 79 odst. 2 a 3 zákoníku práce.

Zdroj: MPSV **Luděk Šebrie,** analytik rozborář **JUDr. Petr Večeř,** vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Užijte si jaro s VPN Family

Představujeme probíhající akce v programu VPN Family, který pouze pro zaměstnance skupiny ČD a SŽDC přináší výhodné mobilní volání a internet.

Sleva 50 % na všechny nové paušály jen do konce června

Poříďte si novou hlasovou SIM kartu s VPN Family a získáte slevu 50 % na měsíční paušál. Akcí můžete využít v průběhu května a června a v tomto období budete za paušál platit o polovinu méně. Vyberte si třeba neomezené tarif s daty v mobilu Neřeším (VPN Family – O2) nebo Užívám si (VPN Family – Vodafone) a platte za květen a červen pouze 325 Kč měsíčně. Užívat si budete moci neomezené volání, neomezené SMS zprávy a pořádnou



porci dat! Na prohlížení webových stránek, komunikaci a dalšími aktivitami na internetu budete mít 3 nebo 5 GB dle zvoleného operátora VPN Family O2/Vodafone. Je pouze na vás, jaký hlasový tarif si vyberete. Slevu na paušál vám uplatníme na všechny hlasové tarify bez rozdílu.

BONUS NAVÍC – měsíc neomezeného volání a SMS zdarma pro každou 30. SIM

Každá třicátá nová SIM karta (nové telefonní číslo), kterou si objednáte ve VPN Family v období od 1. května do 30. června, získá neomezený hlasový tarif na měsíc červenec zdarma! Nejenže v květnu a červnu budete platit polovinu ceny za paušál, ale vyherci si budou moci zvolit ze svých SIM u VPN Family tu, která si zasluží neomezené volání a SMS na celý měsíc zdarma.

Vyhrajte 20 000 Kč a 30 neomezených hlasových tarifů

Pokud již služby VPN Family využíváte, nepamenejte se zúčastnit naší celoroční soutěže. Každý měsíc na portále



VPN Family zveřejníme jednoduchou otázku, a pokud na ni správně odpovíte, můžete každý měsíc vyhrát 3 neomezené hlasové tarify. Navíc se zařadíte do závěrečného losování o poukaz v hodnotě 20 000 Kč na nákup elektroniky dle vlastního výběru v partnerských e–shopech SETOS a SAMSUNG. Je libo smartphone, tablet nebo třeba domácí spotřebič? Vyberte si! Čím častěji budete odpovídat, tím máte větší šanci na výhru hlavní ceny.

Více novinek, podrobnosti akcí, ale také výhodné nákupy ve vybraných e–shopech naleznete na portále <https://family.cdt.cz> bezplatně a nezávazně registraci. Nebo můžete kontaktovat naši zákaznickou linku na čísle 972 326 459.

Přidejte se k více než 46 000 zaměstnancům a jejich rodinám ve VPN Family a ušetřete i vy!

NÁZORY

Jak jízdní výhody přestávají být výhodou

O tom, jak jízdní výhody železničářů ztrácejí na atraktivitě, kdy slovo výhoda už není na místě, se může přesvědčit každý držitel jízdních výhod, který by chtěl vyrazit na jednodenní výlet do Vídně. Od 11. 12. 2016 se v případě cestování dálkovými vlaky společnosti ÖBB Personenverkehr AG (ÖBB osobní doprava, a. s.) (RJ, ICE, IC, EC, ICB Graz – Klagenfurt) s jízdenkami FIP na území Rakouska uplatňuje uživatelský poplatek ve 2. vozové třídě ve výši 10 eur a v 1. vozové třídě 15 eur. Doba platnosti poplatku je 2 dny pro libovolný počet jízd v odpovídající třídě vagonu ve spojitosti s jízdenkou FIP. Pro ty, kteří jedou do Rakouska někam dále, nebo budou po Rakousku cestovat více dnů, se takový poplatek ještě vyplatí. Výlet

na jízdenku FIP do Vídně vlakem kategorie RJ však ztrácí smysl. Občejný cestující může při včasném nákupu pořídit zpáteční jízdenku Břeclav – Vídeň na vybrané vlaky za cenu 366 Kč a ještě k tomu může podle reklamy z ČD pro Vás dostat vagon výhod. Držitele jízdenky FIP, pokud započítáme i poplatek za průkaz FIP, a nekoupí si místenku, vyjde cesta do Vídně na cca 410 Kč. Pokud chce někdo ušetřit, mohl by použít osobní vlak, ale ten nejezdí tak často a cestu do Vídně značně prodlouží.

To už je lepší jet z Brna autobusem, který vychází v případě včasného nákupu na 175 Kč jedním směrem. Tak copak je to za jízdní výhody?

Martin Kalousek

Zaměstnancům otravují život testy a přezkoušky (Obzor č. 9/2019 – rubrika Názory)

Vážná redakce, s názorem pana VI. Dvořáka o nesmyslném přezkoušování se plně ztotožňuji, stejně jako naprostá většina zaměstnanců z provozu. Pan předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek ve svém vyjádření obhajuje povinná školení, ale pan VI. Dvořák smysl těchto školení

ve svém dopise ani jednou nepochybnil. Pouze argumentuje, že přezkoušování znalostí na těchto školeních je zbytečnost. Je dobře, že situaci konečně někdo trefně pojmenoval a možná se nad tímto problémem také někdo zamyslí.

Jana Plavcová

Jak je to s těmi testy a přezkouškami?

Reaguji na článek v Obzoru č.9, ve kterém bývalý pracovník ČD (nyní důchodce) kritizuje „ostřejším“ způsobem (podle něj) zbytečné ověřování znalostí při dopravních školeních a „přibližně“ testy.

Od mého odchodu do důchodu se způsob pravidelného školení a přezkoušování určitě změnil, takže současný stav nemohu zcela objektivně hodnotit. Ale chápu, že vzhledem k neustálým změnám, doplňkům a novým předpisovým ustanovením je nutné dopravní zaměstnance pravidelně školit a ze znalostí DP přezkoušovat. Zaměstnavatel přece musí mít jistotu, že dopravní pracovníci předpisy nejen znají, ale že jim také rozumějí, umí se jimi řídit a umí je v provozu hlavně při mimořádnostech správně aplikovat. Možná, že techničtí pracovníci počítají při přezkoušování z dopravních předpisů určitou „shovívavost“. Mají k tomu snad trochu důvod, protože nemají předepsanou jejich úplnou znalost, ale jen částečnou. V žádném případě by ale neměli očekávat, že jim bude něco prominuto ze znalostí a dovedností technických. Že „to nějak udělají“, že nějak „proklouznou“...

Za více než 40 let elektrotechnické práce, školení a zkoušek na dráze jsem poznal, že tomu tak bohužel je. Že někteří z těch, kterým byla přiznána příslušná elektrotechnická kvalifikace, se báli pracovat na zařízeních pod napětím, a u zkoušek pak, že neznají základní elektrotechnické principy a zákony, že neumí spočítat předřadný odpor nebo bočník, že jim není zcela

jasná ani mechanika výhybky. Takoví pak samozřejmě prohlašují, že jsou zkoušky zbytečné, a že testy, které by jejich nezalost a nekompetentnost odhalily jsou „přibližlé“.

Ale jak už jsem výše uvedl, i v tomto případě chce mít zaměstnavatel jistotu, že má odborníky, na které se může sto procentně spolehnout. —jt—

Partyzánská obsluha závor v dopravně Královce (SŽDC/GW Train Regio)

Královec byla do roku 2001 důležitá železniční stanice v mezinárodní nákladní dopravě. Osobně pamatuji, že se přes Lubawku směřovaly ještě v 90. letech některé přepravy z (od roku 2016 vytrhané vlečky) Kovohuti Mníšek pod Brdy do Strzegomi.

V roce 2008 skončil provozovatel ČD, a. s., na trati Trutnov – Žacléř. Od roku 2009 nejezdí v úseku Královec – Žacléř žádný vlak osobní dopravy, v listu GVD jsou zakresleny Mln a LV vlaky podle potřeby. Z Trutnova do Královce



Os 25421 v žst. Sedzislaw, označen pro jízdu po nesprávné koleji, původně slovenský motor 810.543-9, GW Train.

zajíždí pravidelně manipulační vlak – pro obsluhu manipulačního místa pro přistavbu a odsun vozů s dřevem. Žst. Královec je v současné době degradována na dopravu D 3, sídlo dirigujícího dispečera SŽDC je v žst. Trutnov střed. Budova v Královci je po opuštění dopravní služby sešlá a pustá. Není zde přítomen žádný provozní zaměstnanec, ač zde jsou dokonce dvojce mechanické závozy na hlavní silnici do Polska č. 300 a č. 16 do Žacléře a to v obvodu žst. v km 60,592 a 60,028. Závozy obsluhuje doprovod vlaku soukromého dopravce GW Train Regio, který doplňuje a vlastně bere práci zaměstnanců SŽDC! Za mě jízdy byly závozy v km 60,592 na lubawském zhlaví v poruše a PZM střežila průvodčí GW Train Regio. Na tomto příkladu je jasně vidět, kam se železnice dostala po jejím rozbránění.

Jediné pozitivum je, že dopravce GW Train Regio dokázal ve spolupráci s polskými Koleji Dolnoslezskými (KD) obnovit každodenní osob-

ní dopravu sedmi páry mezi Královcem – Lubawkou – K. Górou a Sedzislawí, kde jsou připoje na trať Wrocław – Jelenia Góra. Jízdní řád viz <http://www.gwtr.cz/cs/kralovehradecko/> jízdní–rady/jízdní–rad. Mezi žst. Sedzislaw a Kamenna Góra je dokonce dvoukolejka, ale jedna kolej je po nabourání kamionu do opery jednoho mostu vyloučena, proto je označen vlak dle polského předpisu červeným a bílým světlem na začátku vlaku.

Škoda, že pro nezajem české strany nejezdí (kromě prvního do Polska a posledního z Polska) vlak z Polska až do Trutnova, nebo není obnoven provoz do Žacléře. Pouze v letním jízdním řádu pak jezdí o vikendech více vlaků až do a z Trutnova. Obsluha závor v dopravně Královce mi připadá poněkud „partyzánská“, jako bychom se ocitli v roce 1945 nikoli 2019. Vlak v úseku Lubawka – Sedzislaw přivítala hlavně polská mládež, která je hojně využívá.

Martin Kubik



Nově zprovozněná dvounápravová parní lokomotiva BS80 svezla 4. 5. desítky zájemců.

V Mladějově zprovoznili další parní lokomotivu

Při příležitosti zahájení další turistické sezony v Průmyslovém muzeu Mladějov a na Mladějovské úzkokolejce se v sobotu 4. května konala malá slavnost. Po náročném rekonstrukci provedené vlastními silami mladějovských dílnách, která zabrala 13 let, byla slavnostně uvedena do provozu dvounápravová parní lokomotiva BS80. Ta byla vyrobena v roce 1951 v tehdejší ČKD a v Mladějově začala sloužit v roce 1964. Nyní zprovozněná lokomotiva je shodného typu, ale jiného výrobního čísla. Stroj sloužil na rozchodu 650 mm na závodní dráze v Králově Dvoře. Pro provoz na mladějovské železnici (rozchod 600 mm) tak musel být v rámci rekonstrukce zúžen hlavní rám.

V rámci slavnostního zprovoznění se lokomotiva vydala až na 11 kilometrů vzdálený Hřebeč, kam dovezla desítky zájemců o svezení krásnou přírodou českomoravského pomezí. S lokomotivou se počítá v běžném sezonním provozu, kde se bude střídát s druhou parní lokomotivou Krausskou č. 1.

Provoz na mladějovské dráze probíhá každou druhou sobotu, o letních prázdninách pak každou sobotu, přičemž mnohdy je připraven bohatý doprovodný program. Podrobnosti k dě-

ní v Mladějově i k jednotlivým jízdám najdete na www.mladejov.cz. **Martin Hájek**

Vlak na Dobříš

Lokomotiva 477.043 zvaná Papoušek si odbyla svou historickou premiéru na trati Praha–Braník–Dobříš. Nikdy v době parního provozu



477.043 za vjezdovým návštěvnickým Malé Hrašice směr Dobříš, 18. 5. po 14.30 h.

nevozila vlaky na Dobříš, v té době zde neměla přechodnost a navíc byla řada 477.0 vyřizována na příměstských tratích, po jejich elektrizaci byla řada 477 přesunuta do konce parního provozu v roce 1980 na Českolipsko.

18. května vedla tradiční „Vlak na Dobříš“, pro parní vlak byla tradičně mimořádně obsazena kvůli dvojmu křížování a objížďení soupravy žst. Malá Hrašice výpravčím a VSDZ byla přerušena. Výpravčí slouží v dopravním kontejneru, i ten si oblíbil vandalové a dělají díry v polystyrenu pod omítkou. Mimořádnou službu konal v Malé Hrašici p. Stůj, který je také hudebník a člen skupiny Zastavte všemi prostředky! Vlak i odpolední kurzy do Malé Hrašice a zpět byly plně obsazeny. Lokomotiva 477.043 si vozí sebou vodu v htylku zvaném „vodák“.

Martin Kubík

V květnu na Parní víkend do železničního muzea

Tradiční akci, která je považována za neformální zahájení muzejní sezony v ČD Muzeu

Polette v červnu do Řecka!

V termínu 10. 6. – 20. 6. 2019 máme poslední volné pokoje pro 2–4 osoby v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokarii. Odlet z Prahy, pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky je cena 7000 Kč na osobu a pobyt.

V ceně pobytu je komplexní cestovní pojištění, služby delegáta, transfer z letiště a zpět, řecký večer.

Více informací a aktuální obsazenost na www.osz.org, kontaktní osoba Daniela Šváblová, telefon 972 241 920, 737 275 107, daniela.svabova@osz.org.

v Lužné u Rakovníka, se stal „První parní víkend v ŽM“ (dnes „Parní víkend“), pořádaný vždy v polovině měsíce května.

Také letos se na tuto, u širokého obecnstva oblíbenou akci, vypravil ve dnech 11. a 12. 5. z Prahy parní vlak. Po dobu oprav Negrelliho viaduktu vyrazí vláček z pražského hlavního nádraží. Přeš Praha Smíchov míří po „Pražském semmeringu“ (oblíbené místo četných železničních fotografů) do Hostvice, Kladna a Nového Strašecí, aby poté dorazil do Lužné u Rakovníka.

V sobotu 11. 5. se v čele plně obsazeného vlaku činil zdatně „Štokr“ 556.0506. V areálu železničního muzea pak mohli zájemci opět obdivovat zde vystavené mašinky a mnohé další zajímavé exponáty. Zaslouženou pozornost poutala opravená mašinka „Heligón“ 414.096, kterou čeká v nejbližší době vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky, aby se mohla po více než padesáti letech (!) opět vrátit na koleje a vozit cestující.

V Lužné se, jako již tradičně, zhostilí celé dvoudenní akce na jedničku. Děkujeme.

A. K. Kýži



Zvláštní vlak, mířící na Parní víkend do Lužné u Rakovníka, jsme zastihli v sobotu 11. 5. v Hlubočepích na „Pražském Semmeringu“, který patří k nejhezčím traťovým úsekům u nás. „Štokr“ 556.0506 zdolává náročné stoupání trati s přehledem.

Fotojízda nákladního vlaku na trati 290

Na úplňkový víkend 18. a 19. 5. 2019 se trať 290 z Olomouce přes Uničov do Šumperka vrátila do časů minulých, kdy tuto trať brázdily naše nejtišší diesellové lokomotivy řady T669.1/771. Právě při příležitosti 50 let od zahájení jejich sériové výroby uspořádal Klub kolejového autobusu benefiční jízdu manipulačních fotovlaků s tímto kolejovým veličánem. Důvodů k uspořá-

dání jízdy bylo ale více. V letošním roce totiž začíná právě na trati 290 stavební práce spojené s elektrizací tratě, které umožní zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, čímž se zcela změní tvář této staré regionální tratě (provoz na úseku Olomouc – Šternberk byl zahájen v roce 1870, na zbylém úseku v roce 1873).

Zvláštní vlak se „Čmelákem“, jak se této řadě lokomotiv říká, se ze Šumperka několikrát vydal vstříc kopcovité krajinné úpatí Jeseníků, kde nejvyšší bod na trati u zastávky Hrabšínský místní strojvedoucí po generace nazývají výstižně „Malou Ramzovou“, pro jehož zdolání vlak klesá až do otevřené náruče úrodné Hané.

Benefiční jízda, jejíž výnos bude využit na opravu historických kolejových vozidel, se mohla uskutečnit jen díky vstřícné spolupráci a ochotě dopravců ČD Cargo, a. s., a České dráhy, a. s., za což si oba výše jmenovaní dopravci zasloužili uznání a velký dík nejen organizátorů, ale i účastníků.

Vít Mareš



„Čmelák“ s nákladním vlakem stoupá po trati 290 mezi Novým Malínem a zastávkou Hrabšínský.

Do Brandýsa přijel Karel I.

4. května byl vypraven tradiční parní vlak „Karel I.“ z Prahy–Smíchova úvratí přes Neratovice do Brandýsa nad Labem, tentokrát se „Štokrem“ 556.0506. Tento štokr jezdil jako jedna z posledních provozních parních lokomotiv

ků historických spolků, letos se první zúčastnil i vojáček Saska v uniformách z počátku 1. světové války. Ve vlaku cestovali i ředitel ROPC Praha ČD Ing. Jakub Goláš.

Martin Kubík

(po oficiálním ukončení parního provozu v Liberci v roce 1980) ještě v březnu 1981 na přetažích České Velenice – Gmünd ÖBB. Léta se o něj starali páraři s Českých Budějovic... Nyní byl přidělen do výtopny Hradec Králové jako náhrada za neprovozní 464.008. V současné době není provozní ani jedna lokomotiva řady 464.0 ani 464.1, a to ani na Slovensku, ale i štokrovi za rok propadá kotel,“ řekl mi jeden ze členů lokomotivní čety.

Parní vlak v Brandýse vítaly stovky lidí, tahákem byl i salonní vůz arcivévody Františka Ferdinanda, z něhož v Brandýse vystoupil vnuk císaře Karla I., arcivévoda Georg von Habsburg. Poté následoval slavnostní průvod uniformovaných vojá-



Arcivévoda Georg von Habsburg vystupuje v netradičním oděvu ze salonního vozu v Brandýse nad Labem, tímto vozem cestovali arcivévoda František Ferdinand (zavražděn v Sarajevu 28. 6. 1914) a císař Karel I. (do roku 1918).

Mistrovství železničářů 2019 má svého vítěze

Ve dnech 26. 4. až 28. 4. 2019 proběhlo v Kořenově na Lesní chatě Mistrovství železničářů 2019 v šachu. V krásném prostředí byly vytvořeny podmínky, které odpovídají vrcholové soutěži. Po šachových přeborech Moravy, plzeňské a pražské oblasti, postoupilo a zúčastnilo se mistrovství 23 šachistů.



Na snímku zleva: Václav Mitura, Alois Bartoš a Zdeněk Růžička.

Průběh celé soutěže zabezpečovala bezchybně sportovní komise pražské oblasti, vedená Stanislavem Noskem. Hlavním rozhodčím byl Ing. Martin Šmajzr. Všechny účastníky při zahájení mistrovství přivítal ředitel turnaje Miloš Paleček a čestný ředitel Bc. Miloš Macu-ra. Přístup jmenovaných po celou dobu mistrovství byl příkladný a z ostatních oblastí by měli zpytovat svědomí i funkcionáři, kteří jsou uvedeni na propozicích, ale jejich účast absentuje.

Mistrovství se hrálo poprvé na 9 kol, což výrazně přispělo ke spravedlivému umístění šachistů. Bylo dosaženo těchto výsledků:

1. Alois Bartoš, OPŘ Plzeň 7 bodů
2. Václav Mitura, OPŘ Ostrava 6,5 bodů
3. Zdeněk Růžička, důchodce ČD 6 bodů

Mimo mistrovství byl sehrán bleskový turnaj s umístěním:

1. Jiří Horák, OPŘ Ústí n. Labem 10,5 bodů
2. Jaromír Volf, GŘ ČD 10 bodů
3. Martin Šmajzr, SK Žamberk 10 bodů

V závěru turnaje byli oceněni nejlepší šachisté a bylo vysloveno přání šachistů na zachování mistrovství na 9 kol a na zabezpečení mistrovství na letošní úrovni i v dalších letech. Na úplný závěr odměnili šachisté pořadatele potleskem.

Kurt Mužík

Extrémní golf!

Letošní MČR železničářů v golfu se konalo 29. 4. 2019 v Panorama golf resortu v Kácově. Dle předpovědi bylo hlášeno chladné a deštivé počasí a tato předpověď ani v nejnižším nelhala. Nejstarší golfisté pamětníci si nevybavili, jestli někdy hráli golf v takových podmínkách. Teplota během dne vystoupala nejvýše na 6 stupňů Celsia, od rána z nebe padaly provazy deště a val silný vítr. Organizátoři v čele s ředitelkou turnaje Věrou Nečasovou, tajemnicí PV OSŽ při ČD, a. s., měli poradu, zda turnaj nezrušit. Účastníci turnaje ale poznamenali, že golf je hra původem z Anglie a tam jsou na nějakou tu kapku zvyklí. Všichni hráči podali heroický výkon a po 5–6 hodinách na promočeném trávníku a v extrémních podmínkách dohráli celé hřiště. Pouze jeden ze zdravotníků důvodů vzdal. Za to si všichni zaslouží velký obdiv. Nejdelšího odvalu turnaje dosáhla Tereza Horáková, ČD, a. s., GŘ, nejbliže k jamce se trefil Ladislav Komárek, SZDC, OŘ Praha, a nejlepšího výsledku dle STB bodů dosáhl Tomáš Mohr, ČD, a. s., GŘ.

Celkové výsledky:

- Ženy:**
1. Hana Dluhošová, ČD, a. s., GŘ
 2. Tereza Horáková, ČD, a. s., GŘ
 3. Blanka Havelková, DVI

Muži:

1. Jiří Straka, ČD Cargo, a. s., SOKV Ústí n. L.
2. Martin Záček, SZDC, OŘ Hradec Králové
3. Miloš Janata, důchodce ČD, a. s.

Ondřej Šmehlík



Míčec míří přímo do jamky.

Moudrost pro tento den

„Člověk vzlétá, aby předstihl zvuk, ale nedovede se zastavit, aby přestihl ticho.“

Miroslav Horníček,

herec, spisovatel, 1918 - 2003



Dne 4. května 2019 se zastavilo srdce spjaté se železnicí. Zemřel

Ing. František Šmerha

(nar. 26. 7. 1940 v Bystřici u Benešova). Po maturitě studoval na dvouletém abiturientním kurzu při průmyslové škole dopravní v Praze. Hned poté nastoupil v ČSD, kde již jako brigádník pracoval jako signalista. Při zaměstnání vystudoval Vysokou školu dopravní v Žilíně. Prošel mnoha železničářskými pozicemi, od výpravčího až po náčelníka služby dopravy a přepravy Správy Severozápadní dráhy, od náměstka ředitele OPŘ Praha až po náměstka ředitele odboru O21 DOP GŘ Praha, odkud odešel do důchodu. Pak ještě několik let vyučoval na dopravním učilišti v Praze. Po celou svoji pracovní kariéru patřil Ing. František Šmerha mezi nemnoho železničářů, kteří se nebáli hlasitě upozorňovat na nevhodnosti a hrozby započaté segmentace státní železnice v 90. letech.

Všichni si ho vážili pro znalost problematiky železnice a objektivní posuzování událostí. Ing. František Šmerha byl dlouholetým členem OSŽ a členem Českého zemského svazu FISAIC, skupina literátů. Čest jeho památce!

Roman Štěrbá



Cenu za 1. místo fotbalového turnaje O pohár generálního ředitele SZDC si odnášejí hráči OŘ Plzeň.

Z oblastního kola postupují družstva OŘ SZDC Plzeň a Hradce Králové

Do finálního boje fotbalového turnaje O pohár generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty, který proběhne 18. června České Třebové, postoupila první dvě družstva z českého oblastního turnaje. Ten se konal 9. května na hřišti ve Smeřicích za účasti pěti družstev. Zatažená obloha, občasný déšť a nepříjemně nízká teplota provázely zahájení turnaje a celé dopoledne. Pak se na závěr turnaje přece jen objevilo slunce a teplota poskočila o několik stupňů výše.

Je třeba pochválit organizátory turnaje v čele s místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ SZDC Petrem Štěpánkem a členy sportovní komise vedené Standaem Noskem a také již léta zaběhnutý stravovací a občerstvovací servis.

Po prvním zápase došlo k slavnostnímu zahájení turnaje za účasti ředitele OŘ SZDC Hradec Králové Ing. Lubora Hrušeše. Ten také zakončil turnaj předáním cen nejlepším mužstvům a jednotlivcům.

Jak to skončilo? Nejlépe si vedlo družstvo OŘ Plzeň, na druhém místě OŘ Hradec Králové, třetí v pořadí pak OŘ Ústí nad Labem, čtvrté OŘ Praha a poslední družstvo TÚDC/SŽE. Nejvíc gólů, celkem šest v jednom zápase, padlo do branky OŘ Praha a dali je hráči OŘ Plzeň. Ocenění byli také nejlepší hráči, brankář Štěpán Prinč (OŘ Plzeň), hráč Michal Peřina (OŘ Hradec Králové) a střelec Jaromír Vorel (OŘ Plzeň), který dal celkem sedm gólů.

Moravské oblastní kolo turnaje, ze kterého také postoupí dvě nejlepší družstva do finále 18. června v České Třebové, proběhne 30. května v Kozlovicích.

Miroslav Gloss