

### Z aktuálních událostí

**Rada hospodářské a sociální dohody, tzv. tripartita,** se dne 10. 4. zabývala železniční dopravou: Pokud se v ČR bude otevírat trh železniční dopravy, neměl by být diskriminován národní dopravce, tedy České dráhy. Podle premiéra se na tomto závěru na pondělním jednání shodli zástupci tripartity, tedy vlády, zaměstnavatelů a odborů, jak uvedla Česká televize (ct24.cz). „Shodli jsme se na tom, že se to musí udělat uvážene a využít služeb regulátora. Upozornili jsme, aby vláda přitom zodpovědně přistoupila k národnímu dopravci,“ cituje server ct24.cz prezidenta Svazu průmyslu a dopravy Jaroslava Hanáka.

K otevírání trhu se vyjádřil i předseda Českomoravské konfederace odborových svazů Josef Středula, který vyslovil obavu, že se zliberalizuje český železniční trh, ale současně bude národnímu dopravci zapovězen vstup na ostatní trhy, tedy do Francie, Německa či Rakouska. Jak jsme již na našich webových stránkách informovali, ministerstvo dopravy ve vládou schválené koncepci nedávno vytipovalo šest železničních tratí, na kterých chce do konce roku 2021 vysoutěžit nového provozovatele železniční dopravy. Vláda na konci března schválila postup, který má železniční trh otevřít, České dráhy ale její kroky kritizují. Podle nich nesou staré zátěže, které je možno dostat mimo rovné postavení v soutěžích. Podle konkurenčních dopravců se ale trh neotevírá dost rychle a nemají tak prostor pro podnikání. Ministerstvo dopravy pod tlakem alternativních dopravců v dalším návrhu vypracovalo harmonogram postupných výběrových řízení na zbytek tratí, podle kterého by poslední linky měly být vysoutěženy v roce 2033.

Další pravidelné jednání **Představenstva OSŽ** se za řízení místopředsedy OSŽ Mgr. Martina Malého tradičně konalo v sídle OSŽ v pražských Vysočanech v úterý 11. dubna.

Blok informací ze zásadních jednání odstartoval první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun čerstvými zprávami z jednání tripartity z předchozího dne (10. 4. 2017): „Byl to určitý vrchol sledu událostí posledních dnů, kdy jsme cítili určité ohrožení národního dopravce. Díky naší iniciativě byl na jednání předložen materiál 'Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě pro rok 2019 a dopady nové legislativy na společnost České dráhy'. Náš vztah k tomuto materiálu jsme prezentovali formou výhrad, které zejména poukazují na nerovnost podmínek ve srovnání se silniční dopravou a se zahraničními železničními společnostmi. A také na nerovnost vztahu národního dopravce ČD vůči ostatním dopravcům,“ konstatoval Vladislav Vokoun s tím, že České dráhy mají na rozdíl od konkurence „spoustu zátěží“. „Namátkou uvedu celou řadou mezinárodních závazků, zodpovědnost při mimořádných a krizových situacích, i zátěže zcela nové – například musíme (ČD) dát konkurenci k dispozici 65 čerpacích stanic a 4 musí poskytnout ČD Cargo. To není virtuální realita, to je skutečnost,“ zdůraznil. Jak Vladislav Vokoun dále uvedl, na tripartitě zároveň přítomně upozornil na dva zásadní problémy spojené s otevíráním trhu (síťový charakter ČD a tarifní jednotu). „Z toho důvodu nechceme trh otevřít do doby, než toto všechno bude vyřešeno,“ uvedl a dodal, že tripartita souhlasila i se vznikem expertního týmu, který by se těmito problémy měl zabývat. V této souvislosti Vladislav Vokoun vyzdvihl přístup všech zúčastněných, zejména pak premiéra, který v souvislosti s jednáním tripartity prohlásil, že pokud se v ČR bude otevírat trh železniční dopravy, neměl by být diskriminován národní dopravce.

Další informace z jednání Představenstva OSŽ najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org).

—red—



V režii SŽDC byla nedávno opravena budova vlakové zastávky (původně železniční stanice) Domašín. Zámková dlažba dělá z Domašína zastávku koridorových parametrů, jenže až k vlaku zámková dlažba hotova není. Cestující s kočárky se tak musí doslova „brodit“ k vlaku šterkem. Naopak výhodou je zvýšený perón, který tady v minulosti chyběl. Snímek Michael Mareš

## Národní dopravce by měl být garantem spolehlivosti v železniční dopravě, zaznělo na konferenci ZO OSŽ DKV Olomouc

Na konferenci ZO OSŽ DKV Olomouc, která se konala 6. 4., se kromě vnitrodobových záležitostí rozvinula i vzrušená diskuse týkající se dalšího směřování české železnice, potažmo železničního opravárenství, změn Zákona o drahách a IV. železničního balíčku.

Jako host byl přítomen výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka, který je členem zdejší odborové organizace av úvodu svého vystoupení objasnil přítomným delegátům současnou situaci v železničním opravárenství. Podle jeho slov se v současné době ve vedení ČD jedná o rozdělení opravárenské činnosti DKV na část opravárenskou a část provozní, což by mohlo přinést problémy v podobě omezení pracovních míst a s tím související sociální otřesy. „OSŽ bude při jednání s vedením ČD usilovat o to, aby tato

záležitost byla vyřešena ve prospěch zaměstnanců DKV,“ zdůraznil Vavrečka. V další části svého vystoupení se Martin Vavrečka zmínil o trvajících snahách ministerstva dopravy na zavádění výběrových řízení na vlakové spoje. „Možnost formy přímé smlouvy s dopravcem skončí koncem roku 2023, od tohoto data budou smlouvy s dopravci uzavírány již jen na základě nabídkového řízení,“ připomněl. K této záležitosti má OSŽ vážné výhrady, týkající se především nutnosti zachovat silnou pozici národního dopravce, na jehož bedrech leží převážná část odpovědnosti za přepravu cestujících v celé síti SŽDC. Další přípravnou územnou je povinnost Českých drah poskytovat své prostory (např. k tankování) i jiným dopravcům, což vyplývá z novely Zákona o drahách, která

vstoupila v platnost 1. dubna 2017. „Hrozí zde nebezpečí soudních žalob ze strany soukromých dopravců, kteří mohou této novely zneužívat,“ varoval Vavrečka.

Přítomný vrchní přednosta DKV Olomouc Ing. Dušan Tylich se zmínil o současných problémech v opravárenství, týkajících se nedostatku náhradních dílů na starší typy vozidel, včetně rekonstruovaných vozidel cizích železničních správ (např. ÖBB). „Problémy s údržbou jsou ale i u nových vozů či souprav,“ dodal Tylich.

V diskusí byla zdůrazněna potřeba zachovat národního dopravce (České dráhy) jako garanta spolehlivosti, podobně jako je tomu i u jiných železničních správ v Evropě (např. Švýcarsko, Německo, či Rakousko).

(Pokračování na str. 2)

## Vydejte se s námi vlakem až na střechnu světa!

Cestovatelé ze ZO OSŽ Ústředí nabízejí poslední volná místa v poznávacím zájezdu do Číny a Tibetu v termínu 30. 6. – 19. 7. 2017. Využijte jedinečnou možnost vidět nejzajímavější místa Říše středu. Navštívíme Peking, královské zahrady v Suzhou, velkoměsto Sanghaj, odkud vystoupáme po nejvyšší položené železnici světa až do tibetské Hasy. Dále zamíříme do města Chengdu v provincii Sečuan a dále do Sianu na slavnou terakotovou armádu. Naše putování zakončíme v Jin-čchuanu, odkud se přes Dubaj vrátíme do Vídně. To vše za mimořádně příznivou cenu! Zájezd je připraven ve spolupráci s cestovní kanceláří Čínského odborového svazu pracujících. Celková cena zájezdu Kč 58 000,– zahrnuje ubytování v dvoulůžkovém pokoji 3\* hotelu, plnou penzi, dopravu (letecky do Pekingu a zpět), jízdenky na vnitrostátní vlakové spoje (Čína neuznává jíz-

denky OSŽD), transfery, vstupenky na všechny památky uvedené v programu, čínské turistické vízum, povolení ke vstupu do Tibetu, místního (rusky/anglicky) hovořícího průvodce a českého průvodce-tlumočnicka.

Více informací vám poskytne PhDr. Helena Romanová (tel: 972 241 907, mobil 777 071 917). Uzávěrka zájezdu je v pátek 28. dubna 2017.

—hr—



## Na léta strávená na dráze se nedá nikdy zapomenout, říká dopisovatel Obzoru Jiří Krejčí

Počátkem března navštívili zástupci redakce Obzoru dlouholetého dopisovatele a příznivce Obzoru, pana Jiřího Krejčího, který už dvacát let pobývá v domově důchodců ve Velvarech. Pan Krejčí letos na podzim dovrší 75 let.

Stejně jako v mnoha svých příspěvcích do Obzoru, i při naší návštěvě pan Krejčí vzpomínal na léta strávená na dráze, především na svém milovaném pražském Hlavním nádraží, odkud v roce 2005 odcházela do důchodu. „Prožil jsem na Hlavním nádraží 30 let a byl jsem ve své práci spokojen,“ řekl nám pan Krejčí. „Samozřejmě jsem za ta léta měl i některé špatné zážitky, ale vzpomínám hlavně na ty lepší a především na mnoho dobrých lidí, které jsem za ta léta na dráze poznal, ať už v Praze, nebo i jinde po republice v době, kdy jsem byl u jízdy jako průvodčí nebo jako vlakový manipulant,“ dodal.

V době, kdy dělal na pražském Hlavním nádraží při své práci ještě distributora Obzoru, byl pan Krejčí každý týden v kontaktu s naší redakcí a přinášel vždy s sebou dobrou náladu. „Na hlavním nádraží byl o Obzor vždy velký zájem a četli jej i ti, co nebyli v odborech,“ vzpomíná Jiří Krejčí na dobu před více než 12 lety, kdy Obzor nejen roznášel, ale i propagoval, nosil jej například do čekárny drážních lékařů, aby si jej mohlo přečíst více lidí.

Ani v seniorském věku se Jiří Krejčí tak zcela neodtrhl od dění na dráze. „Čítám se nádraž-

kem i teď, v důchodu,“ říká. Stále sleduje aktuální dění a rád je ve svých příspěvcích komentuje, jak se mohou na svých čtenářích často přesvědčit. Vzhledem ke svým zdravotním omezením dnes už udržuje kontakt se svými přáteli především formou korespondence a je rád za každou návštěvu, která jej přijede potěšit a připomenout společné zážitky.

Přejeme našemu dopisovateli hlavně zdraví a také inspiraci k dalšímu psaní.

Zdeňka Sládková,  
snímek Michael Mareš



Jiří Krejčí nejraději vzpomíná na léta strávená na Hlavním nádraží v Praze.

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Myslím si, že na sjezdu by měla být důkladně diskutována profesionalizace organizací OSŽ.“

Hovoříme s **IVANOU STRBAČKOVOU**,  
předsedkyní ZO OSŽ Ostrava

**Ostravská základní organizace (ZO OSŽ Ostrava) s téměř 1200 členy je jednou z největších organizací OSŽ v republice. Jak se tato skutečnost odrazila při volbách do nového závodního výboru?**

Zajistit volby na tak rozsáhlém území (od polských a slovenských hranic – Krnovsko a Třinecko až po Suchdol nad Odrou a Frenštát pod Radhoštěm – a tak bych mohla ve výčtu pokračovat) bylo po všech stránkách opravdu náročné – organizačně, logisticky i personálně. V této souvislosti bych chtěla poděkovat za precizně odvedenou práci I. místopředsedkyni našeho závodního výboru Bc. Blance Lomnančíkové, jakož i ostatním členům ZV a seniorům – ti všichni se na hladkém průběhu voleb podíleli a tento úkol zvládli na výbornou.

**A jaké jsou tedy výsledky voleb?**

Na přelomu ledna a února, kdy se volby konaly, bylo zvoleno celkem 31 členů nového závodního výboru, z toho sedm nových (zástupci jednotlivých dílenských výborů, kterých máme celkem dvacet). Nový závodní výbor se pak sešel k volbě svých představitelů, důvěru získalo původní složení – předsedkyně Ivana Strbačková, první místopředsedkyně Blanka Lomnančíková, hospodářka Zuzana Turková. Následně (v pondělí 13. března) byli na jednání ZV OSŽ zvoleni zástupci do jednotlivých Výborů OSŽ vůči zaměstnavateli. Tím je náš závodní výbor připraven na jednání podnikových konferencí OSŽ, které proběhnou v květnu, a kde budou zvoleni delegáti na VII. sjezd OSŽ.

**Sedmý sjezd se bude konat v Ostravě, jak tuto skutečnost přijímají členové OSŽ z ostravské aglomerace?**

Jsem tomu samozřejmě rádi, vždyť Ostrava již dávno není to začačouné „černé“ město, ale nabízí velké množství zajímavostí společenských, kulturních i přírodních. Věřím, že si delegáti sjezdu udělají alespoň nějaký prostor na prohlídku Ostravy, aby tuto změnu mohli vidět.

**Jak váš závodní výbor vnímá současnou situaci v OSŽ a jaké priority by měly na sjezdu OSŽ akcentovat?**

Myslím si, že i na sjezdu by měla být důkladně diskutována a projednávána profesionalizace organizací OSŽ. Z našeho pohledu se jednoduše velice osvědčilo slučování malých ZO OSŽ do větších celků, i když zpočátku k myšlence slučování panovala nedůvěra. („Ukázalo se ale, že tato obava byla nedůvodná – dnes je jasné vidět, že větší celky jsou akceschopnější a díky nezávislému vedení mohou efektivněji jednat se zaměstnavatelem,“ doplňuje Blanka Lomnančíková). V naší ZO OSŽ započalo slučování v roce 2004, zatím poslední ZO OSŽ, která se s námi sloučila, je ZO OSŽ Český Těšín (2012). Předsedové menších ZO, při vši účte k jejich práci, nemají dostatečné možnosti udělat pro své členy více, především v oblasti hájení jejich práv před zaměstnavatelem, ale i v oblasti kultury, sportu, či rekreaci.

**Když vás teď trochu chytím za slovo – jaké akce (kulturní, sportovní či společenské) připravuje pro své členy váš závodní výbor?**



Není toho málo. Na 24. března jsme zorganizovali 1. reprezentační ples moravskoslezských železničářů (který se setkal s velkým úspěchem), ve spolupráci se ZV OSŽ SDC Ostrava (předsedkyně Lydie Vatterová), sychtáme na 20. května oslavu Dne dětí v areálu Dolu Michal v Ostravě–Michálkovicích (show hasičů, historický šerm, prohlídka dolu Michal, soutěže) a velký zájem je i o sportovní akce – bowling, kuželky, šipky, fotbal, tenis, stolní tenis atd. Pokud se týká sportu, určitě bychom byli schopni zajistit i více akcí než doposud – máme k tomu dostatek nadšených a aktivních lidí i možností. Snad k tomu dostaneme od regionální sportovní komise příležitost.

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský



## Díky revitalizaci se Třebíč stane plnohodnotnou moderní železniční stanicí

Údržba a oprava kolejí na trati, údržba a oprava kolejí ve stanicích Třebíč, udržení technického stavu trati, zvýšení komfortu cestování, to vše je cílem stavebních prací na trati 240, které od 1. března 2017 probíhají v rámci nepřetržité výuky traťové koleje v úseku Zastávka u Brna – Náměstí nad Oslavou na trati 240 Brno – Jihlava (od 1. 3. 2017 do 30. 6. 2017). Úpravou geometrické polohy a zvýšením příčného převýšení koleje v traťových obloucích dojde ve výše zmíněném úseku i ke zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h. V úsecích, kde je omezujícím faktorem pro úpravu rychlosti železniční přejezd, dochází i ke zvýšení jeho zabezpečení. K větší bezpečnosti provozu pak přispěje nové traťové zabezpečovací zařízení (elektronické stavědlo 3. generace).

Dokončují se i zastávky Vysoké Popovice, Vladislav a Třebíč-Borovina. Stavba (revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna) je rozdělena na dvě etapy. V první etapě (od 29. 7. 2016 do 28. 2. 2017) byl vyloučen úsek Náměstí nad Oslavou – Krahulov, ve druhé pak úsek Zastávka u Brna – Náměstí nad Oslavou (v termínu 1. 3. 2017 až 30. 6. 2017). Úspory jízdních dob po revitalizaci a nasazení moderních vozidel do-

sáhnou až 3,5 minuty u osobních vlaků v obou směrech.

Rekonstrukcí prochází také železniční stanice Třebíč, cílem úprav je kompletní rekonstrukce stanice s plnou peronizací. Bylo zde vybudováno nové ostrovní nástupiště s délkou 220 m doplněné novým podchodem. Kromě kolejových úprav bude provedena i rekonstrukce technologických zařízení, informačního systému pro cestující a dalších souvisejících věcí tak, aby se Třebíč stala plnohodnotnou moderní železniční stanicí.

S modernizací úseku Brno – Zastávka u Brna počítá SŽDC až v letech 2018 – 2019 z důvodu majetkoprávních komplikací a neustálého napadání procesního řízení přípravy stavby ze strany občanského sdružení Voda z Tetčic. Předpokládané investiční náklady stavby s názvem „Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna“ činí 1,248 mil. Kč bez DPH. Projekt je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava – OPD2. Financování z národních zdrojů zajistí Státní fond dopravní infrastruktury.

Michael Mareš, snímek archiv autora



Osobní vlak z Frýdku-Místku do Ostravy odjíždí z Vratimova. V čele vlaku je lokomotiva řady 742.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Vratimov

První stanicí, „vymykající“ se z ostravského železničního uzlu na trati do Frýdku-Místku a dále do Valašského Meziříčí (trať č. 323) je Vratimov. Se sousední Ostravou-Kunčičemi spojují Vratimov dvě traťové koleje, z Vratimova do sousedního Paskova pak již pokračuje jen kolej jedna. To vše by se ale mělo během následujících pěti let začít měnit. SŽDC zde totiž plánuje kompletní modernizaci a elektrizaci trati až do Frýdlantu nad Ostravicí, která by mohla být zahájena již v roce 2020.

„Moc radosti z toho nemáme,“ říká jedna ze zdejších výpravčích, Andrea Paková. „Tam, kde se něco modernizuje, ubývá i obsluhujících zaměstnanců, a to nikomu na náladě nepřidá.“ Jak dále dodává, stanice Vratimov byla modernizována relativně poměrně nedávno – v roce 2003 – kdy zde bylo nahrazeno původní elektromechanické zabezpečovací zařízení moderním elektronickým stavědlem ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP), a v důsledku toho zde byla zrušena dvě stavědla a jejich obsluha – signalisté. „Poté, co modernizace postoupí, mohou se nadbytečnými stát i výpravčí, neboť trať může být obsluhována dálkově,“ obává se výpravčí.

A jaké jsou důvody modernizace této podbeskydské tratě? Podle oficiální zprávy SŽDC je důvodů několik – kromě zvýšení traťové rychlosti a zvýšení kultury cestování se jedná i o zlepšení podmínek pro nákladní dopravu. V současné době je stávající rozsahem infrastruktury, omezujícím na jednokolejné trati provázení dlouhých nákladních vlaků mezi vlaky osobní dopravy, silně limitována automobilka Hyundai, která má sídlo v Nošovicích u Frýdku-Místku. Zdvójkojenění trati mezi Vratimovem a Frýdkem-Místkem přinese odstranění tohoto limitu, což by se mělo projevit i převedením části kamionové dopravy na železnici. „Nákladní doprava je zde opravdu dosti silná a koleje na křižování máme krátké – nejdelší měří jen 520 metrů,“ přiznává

výpravčí. „Kromě kontejnerových vlaků pro terminál na vleče AWT – Důl Paskov, která odbočuje přímo z Vratimova, a vlaků na vlečku Biocel do sousedního Paskova zde v nákladní dopravě dominují právě autovlaky do automobilky Hyundai – prázdné vozy tam a ložené zpátky.“

Celkem zde podle slov výpravčí projede za dvanáctihodinovou směnu zhruba patnáct až dvacet nákladních vlaků, ale občas jich bývá i ke třiceti. Kromě nákladních vlaků je zde silná i osobní doprava – dopoledne a večer jezdí vlaky v obou směrech v hodinovém taktu, ráno a odpoledne dokonce v půlhodinovém. Výpravčí se zde tedy mají co otáčet. K ulehčení práce jim slouží moderní technika – kromě zmíněných „jopky“ je to i elektronický deník, informační systém pro cestující s automatizovaným hlášením staničním rozhlasem a možnost sledovat aktuální traťovou polohu vlaků na obrazovce počítače. Jediné, co výpravčím trochu ztrpčuje život, je frekventovaný železniční přejezd, u kterého se z důvodu vysokého počtu jedoucích vlaků neustále hromadí kolony automobilů. „Nedávno zde jeden řidič kamionu dokonce prorazil závoru, když vjel na přejezd v době, kdy už svítila červená světla,“ přibližuje výpravčí netrpělivost a neopatrnost některých řidičů. S plánovanou modernizací by ale měl být tento silně frekventovaný přejezd nahrazen mimoúrovňovým křížením – nadjezdem nebo podjezdem (nejvhodnější varianta bude vybrána v přípravné projektové dokumentaci připravované stavby).

Kromě výpravčích (ve Vratimově slouží až na jednoho střídače zastupujícího silně pohlaví samé ženy, stejně jako v sousedním Paskově), je zde na ranních a odpoledních směnách ještě dozorce výhybek, která současně vykonává i funkci osobní pokladní (zajišťuje smluvní prodej jízdních dokladů pro ČR, a. s.). O uklid se zde stará soukromá firma nasmulovaná správcem výpravní budovy, jejíž zaměstnanci uklízejí příjemně zařízenou čekárnu a vestibul. I v samotných provozních místnostech vládne pořádek a čistota – je hned vidět, že zde slouží ženy. Pokud se týká dění v OSŽ, spadá Vratimov pod ZO OSŽ Ostrava, přičemž dílenský výbor je v sousední Ostravě-Kunčičích. „Odborové fungují, máme dostatek informací o dění v OSŽ a také bohatou nabídku kulturních, sportovních i společenských akcí,“ chválí práci zdejší odborové organizace výpravčí i dozorce výhybek. „Teď jenom s naším čekáme, jak dopadne rozhodnutí o zahájení modernizace naší trati,“ dodává ještě na závěr výpravčí.

Miroslav Čáslavský



V příjemně zařízené čekárně i v dalších prostorách výpravní budovy je pořádek a čistota.

## ZE SVĚTA

### Železnice vychází z Trumpova rozpočtu jeden velký „loser“

Trumpova administrativa podala návrh rozpočtu pro rok 2017, zveřejněný dne 16. března, který zahrnuje mimo jiné snížení finančních prostředků ministerstva dopravy Spojených států a úplně ruší financování dálkových spojů Amtrak, stejně jako významné dopravní dotace. Rozpočet požaduje 16,2 miliard dolarů pro americké ministerstvo dopravy, což znamená snížení o 2,4 miliardy dolarů, neboli o 13%. Návrh také ukončuje federální podporu pro dálkové železniční spoje Amtrak, které se již dávno ukázaly jako neefektivní a způsobily společnosti Amtrak drtivou většinu provozních ztrát. V dokumentu o rozpočtu se píše, že díky odstranění financování dálkových spojů Amtrak by se železnice mohla „zaměřit na lepší řízení státem dotované vlakové dopravy a na severovýchodní koridor“.

Mezi další programy, na které se vztahuje ukončení podpory v rámci navrhovaného rozpočtu, patří grantový program Dopravní investice vytvářející ekonomické oživení (TIGER) a Správa ekonomického rozvoje, která zajišťuje státním programové granty od ministerstva dopravy. Další velký železniční program postavený rozpočtem je Investiční program Federální dopravní administrativy (New Starts). Finanční prostředky budou přiděleny pouze na projekty, u kterých je uzavřena smlouva o grantu s plným financováním. V dokumentu o rozpočtu se píše, že „budoucí investice do nových dopravních projektů by měly být financovány oblastmi, které

využívají a těží z těchto lokálních projektů“. Návrh administrativy je prvním krokem ve federálním rozpočtovém procesu. Senát a Sněmovna bude před schválením samotného rozpočtu přidávat své vlastní mínění a rezoluce.

Kateřina Vokounová  
Převzato z webu: <http://www.railjournal.com>

### Zelená pro železniční koridor Amber

Evropská komise „dala zelenou“ zřízení nového železničního nákladního koridoru mezi Polskem, Slovenskem, Maďarskem a Slovenskem. Tzv. „koridor Amber“ má sloužit především multimodálním přepravám mezi Polskem a jadramským přístavem Koper. Jeho vedení má mít Maďarsko a na jeho vývoj mají země dva roky. Amber Rail má ambice vozit ucelené multimodální vlaky z oblasti Katovic přes Slovensko do Sopronu a do budoucna počítá, že kontejnerové vlaky by směřovaly dále do Maďarska, Rumunska, Bulharska a Itálie.

Z Transportweb, 14. 2. 2017, zpracoval -sh-

### Obrat DB Cargo klesl více, než se čekalo

Kříží ohrožená železniční nákladní doprava Deutsche Bahn (DB) je stále pod tlakem, jak sdělil server „WirtschaftsWoche“. Obrát DB Cargo klesl v roce 2016 o 4,3 % na necelé 4,6 mld. eur – více, než se čekalo. I dopravní výkonnost klesla o 3,8 % na 95 mld. tunokm. V roce 2015 měla DB Cargo před zdaněním ztrátu 183 mil. eur.

## VŠIMLI JSME SI

● **SVĚTELNÁ SIGNALIZACE** u první stovky dveří osobních vagonů bude zprovozněna do konce května a zároveň probíhá výběrové řízení na dodavatele úpravy pro dalších až 630 vozů, uvedly v tiskové zprávě České dráhy. Vagony jsou vybaveny vnějšími světelnými prvky, které svítí, jakmile jsou i jen jediné dveře nedostatečně uzavřené. Cestující jsou zvenčí vozu o možném nebezpečí pobytu v prostoru přede dveřmi za jízdy vlaku informováni svítícím červeným světlem nade dveřmi. Bezpečnostní signalizací budou nejspíše vybaveny vozy používané v dálkové dopravě, následně od podzimních měsíců bude dostupná i na vybavení vagonů užívaných v regionální dopravě.



● **LOKOMOTIVA 101.119** dopravce DB Fernverkehr (dálková doprava) od středy 5. 4. 2017 připomíná 500. výročí reformace. Grafické ztvárnění nátěru lokomotivy vychází z návrhu Ileany Beringové, 18leté studentky střední školy v Dolním Sasku. Elektrická lokomotiva 101.119 byla představena na berlínském hlavním nádraží. Na oranžovožlutém pozadí jsou tři evropské reformátory: Johannes Calvin (1509–1564), Jan Hus (1369–1415) a Martin Luther (1483–1546) spolu s nápisem „500 let reformace“. Snímek Jens Brückner, DB Konzern.



● **STOVKY ZÁJEMCŮ** si přišly prohlédnout železniční modely a modulové kolejiště na výstavu železničních modelářů Zemského svazu FISAIC, která se uskutečnila u příležitosti kostelecké pouti ve dnech 8. – 9. dubna v prostorech kulturního klubu Rabštejn v Kostelci nad Orlicí. Modeláři z Kostelce nad Orlicí se specializují na stavbu modulů, na kterých je vytvořena skutečná krajina v měřítku 1:87 (HO). Modelové vlaky na cca 15metrovém modulovém kolejišti projíždějí různými kouty České republiky. Čeští modeláři spolupracují i s kolegy z Francie, Lotyšska, Maďarska a Německa. Modelová kolejová cesta „napříč Evropou“ už čítá cca 120 metrů a putuje po různých mezinárodních výstavách v muzeích dopravy a železnice. Snímek Roman Štěrba.

● **VE ČTVRTEK 30. BŘEZNA** byla v Olomouci slavnostně ukončena přestavba této železniční stanice, která zde probíhala od roku 2013. Náklady činily dva a půl miliardy korun, z čehož zhruba 60 % bylo hrazeno z fondu Evropské unie. Byly rekonstruovány nejen prostory, v nichž se pohybují cestující (nová nástupiště, podchody, bezbariérový přístup, informační zařízení), ale kompletně byl opraven rovněž železniční svršek, spodek, mosty, propustky, trakční vedení, sdělovací a zabezpečovací zařízení, nově je také využíván automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky. Všechny tyto práce byly prováděny za plného provozu ve stanicí. Olomouckým uzlem je nyní možno projíždět rychlostí 160 km/h.



Od letošního prvního března probíhají v žst. Třebíč velké stavební práce.

## Národní dopravce by měl být garantem spolehlivosti v železniční dopravě, zaznělo na konferenci ZO OSŽ DKV Olomouc

(Pokračování ze str. 1)

V tomto smyslu by se měly ubírat všechny kroky ministerstva dopravy i vedení Českých drah. „Nelze jen přihlížet k tomu, jak je železnice postupně demontována, je nutno tuto situaci řešit. OSŽ již dokázala vyřešit celou řadu nepřijemností, které dráze z různých stran hrozily, věřím, že se podaří vyřešit i současnou situaci,“ shrnul diskusi předseda ZV OSŽ DKV Olomouc Martin Zatloukal. Konferen-

ce ZO OSŽ DKV Olomouc na svém jednání vzala na vědomí výsledky voleb do vedení ZO OSŽ, v nichž byl do čela ZO zvolen opět Martin Zatloukal. Účastníci konference svým usnesením zvolili Martina Zatloukala jako svého delegáta na VII. sjezd OSŽ, dále zvolili Miroslava Grulicha jako delegáta na konferenci Rady seniorů OSŽ, schválili výsledky hospodaření ZV OSŽ a schválili i rozpočet na rok 2017.

Miroslav Čáslavský

## PŘEDSTAVUJEME

### Stanislav Orel: „Ze slibovaného železničního holdingu zbylo jen ticho po pěšině.“

Stanislav Orel, rodák z Hranic na Moravě, začínal na dráze jako výpravčí v železniční stanici Hlubočky-Mariánské Údolí (trať Olomouc – Křmlov). Postupem času se dostal až na Jesenícko, kde sloužil ve zdejších železničních stanicích od Ostružné až po Mikulovice, včetně odbočky na Velkou Kraš. Po sedmileté pauze, kterou strávil jako mistr železničního odborného

ničního holdingu. A kde je dnes? Zůstalo jen ticho po pěšině,“ dodává. Podobný postoj jako on, zaujímá i značná část železničářů tohoto odlehlého kraje Jesenícka. Zdejší odboráři jsou sdruženi do ZO OSŽ v Jeseníku, v Lipové-Lázních a v Hanušovicích, takže i zde sloučení menších ZO OSŽ do větších celků proběhlo.

Kromě pracovních povinností a činnosti v odborech má Stanislav Orel také zajímavého koníčka, či možná jakési druhé povolání. Je totiž majitelem rodinného pivovaru, který založil v roce 2011 v prostorách bývalého jeseníckého pivovaru, patřícímu původně Juliu Lichtwitzovi, který v Jeseníku vařil pivo v letech 1870 – 1920, poté pivovar zanikl a byl obnoven až zásluhou Stanislava Orela. Jak k tomu všemu došlo? „V roce 2003 se mi dostaly do rukou informace o vaření piva a tak jsem zkusil doma v kuchyni pivo uvařit. Protože se to celkem povedlo, rozhodl jsem se pokračovat ve vaření profesionálněji. Pronajal jsem si místnosti v bývalém jeseníckém pivovaru, zařídil je, vyřídil veškeré nutné administrativní záležitosti a v roce 2011 jsem otevřel malý rodinný pivovar v Jeseníku,“ popisuje Stanislav Orel ve zkratce své začátky. A co všechno předcházelo otevření tohoto podniku? „Nejprve tři roky dřiny (vše jsme dělali s pomocí několika přátel sami, jen odborné práce jsme si nechali udělat), zadlužení, sbírání zkušeností z vaření piva a pak uvádění do provozu, kdy jsme čekali, jak se pivovar zavede do povědomí zdejších občanů,“ říká Stanislav Orel. V současné době podnik prosperuje, dluhy jsou spláceny, pivovar je navštěvován v nemalé míře i železničáři, neboť je vzdálen zhruba 500 metrů od jeseníckého nádraží. „Kromě jiných hostů sem chodí i vlakové čety, které mají v Jeseníku turnusový odpočinek na nedaleké nocležně, výjimkou nejsou ani přeshraniční sousedé z Polska,“ přibližuje majitel pivovaru klientelu.

Další jeho velkou zálibou je (jak jinak) také železnice, na níž sloužil již přes 30 let. Ve svém rodinném domě v Písečné má ve sklepě uskladněn řídicí přístroj, který dosloužil v Jeseníku a byl určen do šrotu. Ke spatření jsou zde i další železniční artefakty (zarážky, buňbové přístroje, železniční mapy, staré koncovky, historická výhybková návěstidla a další skvosty). „Až budu mít více času, zřídím zde malé železniční muzeum,“ slibuje Stanislav Orel na závěr svého povídání.

Miroslav Čáslavský



učiliště v Křmlově, se znovu vrátil k červené čepici a od roku 2011 slouží v lázeňském městě Jeseník. Od samého začátku své železničářské kariéry je Stanislav Orel členem odborů. V železniční stanici Mikulovice působil jako předseda zdejší ZO OSŽ a vykonával také funkci pokladníka. Mikulovice jsou naprosto odlehle, leží na hranicích s Polskem a od „zbytku republiky“ je dělí pohorí Hrubého Jeseníku.

Jaké má Stanislav Orel zkušenosti s řízením malé a navíc odlehle ZO OSŽ? „Faktem je, že sloučení do většího celku je zřejmě pro menší ZO prospěšné, avšak v případě Mikulovic i sousední Písečné působily zvláště vlivy odlehlosti od ostatních tak, že dlouho „odolávaly“. V současné době již jsou Mikulovice sloučeny se ZO OSŽ v Lipové-Lázních, ke sloučení došlo i v případě sousední Písečné,“ říká. Současně se zamýšlí nad problémem segmentace dříve jednotné železnice. „Zřejmě to jinak nejde, ale čemu prospívá dělení původně jednotné železnice na SŽDC, ČD, ČD Cargo a další a další dělení, na které musí organizačními změnami reagovat i OSŽ?“ ptá se. „Když k dělení docházelo, slibovalo se, že vznikne želez-

## Výsledky SNCF v nákladní dopravě

U francouzských státních drah SNCF došlo v posledním roce ke dvěma pozitivním věcem: Díky ztíženému kontrole došlo ke zvýšení produktivity, což vedlo k navýšení obrátu z minus 1,5 % na plus 2,8 %, což je 32,3 mld. eur. Nákladní dopravu pak ovlivnila i krize oceľářského průmyslu, což vedlo ke ztrátě objemu přepravy této komodity. SNCF Fret snížila obrát o 13 %. Od roku 2011 se nedaří snižovat operativní ztrátu, takže proti předchozímu roku, kdy tato ztráta činila 86 mil. eur, se v minulém roce prohloubila na –129 mil. eur. Naopak odvětví logistiky SNCF Logistics využívá efektu nákupu dceřiné společnosti Geodis, když tato má podíl na mezinárodních obchodech 55 % s obrátem 10 mld. eur. Operativní zisk stoupl z 295 na 490 mil. eur. Objem železniční dopravy v rámci Evropy se zvýšil o 12 %.

Z Transportweb, 14. 3. 2017, zpracoval -sh-



Obzor č. 15 – 21. 4. 1992

Stejně jako několik předchozích vydání Obzoru, i číslo 15 bylo plné názorů železničářů k vyhlášené stávkové pohotovosti. Vyšly na první a druhé straně pod názvem „Kostky jsou vrženy“. Z některých vybíráme: „Zavedení nové mzdové soustavy lze přirovnat k dobrému poorání půdy – je připravena na stavku!“ (EÚ Olomouc); „Peníze jsou jedním z faktorů, pro které jsou lidi ochotni se odhodlat k nějakému činu, včetně stávky. Lidé jsou naštvani způsobem, jakým byl mzdový systém zaveden.“ (žst. Pardubice); „Nehůř dopadnou kvalitní odborníci, kteří mají malou praxi. To je tragédie, protože dráha šla tou cestou, že si zachová nekvalitní pracovníky, ale zbaví se těch kvalitních.“ (žst. Praha-Masarykovo n.); „Lidé v nosných profesích jsou dost naštvaní a navíc nikdo přesně neví, kolik budou vlastně brát. Myslím, že lidi jsou solidární a že by ze solidarity do stávky šli i ti, kteří mají mzdové nárusty.“ (žst. Králupy nad Vltavou)

Obzor reaguje i na neobjektivnost československé televize při informování o požadavcích železničářů, a to v článku „Manipulaci s fakty zvládá ČST profesionálně“, kde se shodně vyjadřují dva autoři: „Železničáři jsou hlupáci a vůbec nevědí, co chtějí. Takový asi musí být dojem každého nezavěšeného diváka, který sledoval Televizní noviny.“ uvádí se v prvním příspěvku. „Na základě toho, co vidím a slyším na pracovišti, a porovnám s tím, co jsem viděl na obrazovce, pochybuji o Vaší serióznosti, dokonce se domnívám, že ani jeden z pěti náhodně vybraných železničářů na ČSD nepracoval.“ píše se v druhém z nich, adresovaném Čs. televizi jako otevřený dopis.

Obzor dále na první straně uveřejnil pozvánku na mítink železničářů před budovou Ústředního ředitelství ČSD svolaný na 22. dubna.

Obzor č. 16 – 27. 4. 1992

„Železničáři nahlas vyjádřili, co si myslí

o vedení ČSD“, říká titulke zprávy z mítinku před Ústředním ředitelstvím ČSD, kde se dne 22. dubna sešlo více než tisíc železničářů. „Dnes jsme tady hlavně proto, že nám nefunguje vlastní podnik, ČSD, že se ve vedení drží lidé, kteří tam nepatří a kteří na své úkoly nestačí“, řekl v úvodu předseda OSŽ Zdeněk Škop. Tři desítky řečníků, kteří poté vystoupili na improvizovanou tribunu na plošině vozu Avie, zopakovali argumenty, které ze strany železničářů zaznívaly již několik měsíců předtím: vedení ČSD nenašlo způsob, jak vyvést železnici z krize, není schopno vytvořit fungující organizaci, stále odkládá závažná koncepční rozhodnutí, nová mzdová soustava je nedomyšlená a nespravedlivá k provozním profesím. Na závěr mítinku bylo přijato prohlášení, ve kterém účastníci vyjádřili nespokojenost s tím, že se za dva roky nepodařilo dosáhnout obrátu v hospodaření ČSD a stále trvá nekoncepčnost a přešlapování na místě. Železničáři dále prohlásili, že jsou rozhodnuti organizovat různá shromáždění a akce do té doby, dokud se nepřiznají k situaci a nezmění.

Ústřední ředitel ČSD Ing. Hampl na tiskové konferenci, uspořádané ihned po mítinku, uvedl, že kritická obvinění ze strany účastníků mítinku jsou oprávněná. Kritizovaný stav však nepřičítá neschopnosti hospodářského vedení, ale objektivním skutečným, souvisejícím s probíhajícími ekonomickými přeměnami hospodářství.

Podsouhrnným titulkem „Železnice dospěla do kritického stavu“ je na straně 1 a 2 uveřejněn výběr z rezolucí a stanovisek základních organizací OSŽ k situaci na ČSD. Opakuje se v nich požadavek zrušit ÚR ČSD jakožto zbytečný a nefunkční článek řízení, přenést maximální odpovědnost a pravomoc na přednosty výkonných jednotek, připravit zákon o železnici, prosazovat dřívější odchod do důchodu pro turnusové pracovníky a upravit kritéria odměňování tak, aby bylo spravedlivější k provozním zaměstnancům. Zaznívá v nich však také apel na společný postup všech odborových centrál na železnici.

Zdeňka Sládková

V rekreačním zařízení OSŽ se školili bezpečáči

Odborové sdružení železničářů klade již tradičně velký důraz na pořádání svých vzdělávacích aktivit pro funkcionáře a členy odborových organizací, neboť účinné zastupování zaměstnanců ve vztahu k zaměstnavateli je závislé i na tom, zda mají tyto zástupci zaměstnanců dostatečné a potřebné znalosti a schopnosti v různých oblastech odborové práce.

Tentokrát se v termínu 27. – 31. 3. 2017 konalo školení začínajících inspektorů BOZP ZO OSŽ v hotelu Lesní chaty v Kořenově. Převážná část posluchačů školení byla nově zvolenými členy závodních výborů, takže se této vzdělávací aktivitě účastnili poprvé. Cílem školení bylo seznámit začínající inspektory se základy problematiky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na pracovištích u zaměstnavatelů. Na programu školení byly např. právní předpisy v oblasti bezpečnosti práce, problematika pracovní úrazovosti a odškodňování, právní minimum, poskytování první pomoci a provádění kontrolní činnosti na úseku BOZP.

Hlavním úkolem odborových organizací v oblasti BOZP je totiž provádění kontrolní činnosti u zaměstnavate-

telů, proto byla největší pozornost věnována právě této oblasti. Jako již tradičně školení probíhalo formou soutěže o nejlepšího posluchače kurzu.

Jako nejlepší posluchač se na prvním místě umístil kolega Pavel Halfar ze ZO OSŽ SDC Ostrava. Na druhých místech při dosažení stejného počtu bodů se zúčastnili kolegové Lydie Vatterová ze ZO OSŽ SDC Ostrava, Antonín Navrátil ze ZO OSŽ žst. Moravská Třebová, Marek Apjar ze ZO OSŽ žst. Všetaty a Michal

Pitela ze ZO OSŽ žst. Vyškov. Blahopřejeme.

Na závěr školení se psal závěrečný test a úspěšným posluchačkám a posluchačům byl předán průkaz inspektora BOZP ZO OSŽ. Podle hodnocení posluchačů bylo školení přínosné a rovněž tak i kvalita poskytovaných služeb v hotelu Lesní chaty v Kořenově byla na velmi dobré úrovni, což posluchači vyjádřili svým poteskem.

JUDr. Petr Kožírník, vedoucí oddělení BOZP



Účastníci školení inspektorů BOZP OSŽ na Lesní chatě v Kořenově.

NÁZORY

Zasedne někdy v Parlamentu více železničářů?

Ano – ale musíme je navrhout za kandidáty! Pokud si dáme tu práci a seznámíme se s bližším profilem každého poslance či senátora, zjistíme, že v dolní – stejné jako v horní – komoře Parlamentu České republiky jaksi tradičně početně převažují právníci, ekonomové, lidé od kultury, podnikatelé, většinou velmi zámožní, i ze zdravotnictví. Někteří si tak oblíbili toto nevědní, avšak pro ně zřejmě velmi příjemné a lukrativní zastupitelské povolání, že v něm tráví téměř celý svůj dospělý život. Rekordmanem v tomto směru je bezesporu Marek Benda (49) z ODS, který do parlamentního života vstoupil hned po Listopadu 1989 a během něho se před pár lety ne právě úspěšně pokusil získat i (ne)hodnovný titul jurisdoktora z Plzně. Jako i některých jeho druhů z poslancekých lavic, ani on, nazývaný bez nadsázky „inventářem PS“, nikdy nezavítal do běžného zaměstnaneckého poměru s povinnou pracovní dobou (a rovněž

bez záviděníhodných poslancekých prebend) a také i s podstatně nižším příjmem, představujícím mnohdy i pouhou pětinu (pro někoho ale i desetinu!) poslancekých požitků.

Zatímco na jedné straně s oblibou hřímají od řečnického pultu o čestnosti, transparentnosti a odpovědnosti a svým voličům doporučují více skromnosti i více iniciativy při řešení svých sociálních problémů, oni sami, díky svým širokým výsadám, jejich těžkosti nikdy nezažili. Na hony jsou jim vzdáleny například těžko řešitelné potíže obyčejných občanů při dojíždění za prací jinam, když jim kompetentní orgány nekompetentně ruší jedno regionální železniční spojení za druhým. Oprávněné stížnosti lidí, postižených nedomyšleným rušením vlaků i tratí daleko od parlamentu, odmítají brát na vědomí s odkazem na údajně mnohem závažnější problémy současného světa.

Je s podivem, že se mezi nimi takřka nevy-

skytují lidé ze železniční a autobusové dopravy, z energetiky či od hasičů, ač právě tyto profese vyžadují přesnost, dochvilnost, spolehlivost, zodpovědnost. Tedy ony vlastnosti, jimiž naši zákonodárci převážně nevykají, což dokládá i přemíra různých nedokonalých, ba přímo děravých zákonů, které zřejmě schválili ve spěchu v návahu nezodolatelné práce. Ale právě tyto kvality mají (a musí nezbytně mít) zejména lidé od železniční a autobusové dopravy, kde každé selhání, např. nedodržení předpisů, může snadno vést k nedozírným tragédiím na kolejích či na silnicích. Neboť selže-li kolejová doprava, je to jen o chloupek menší tragédie, než selže-li energetika. Pokud jsem si stačil dobře prověřit životopisy našich 200 poslanců, zrovna ze sektoru dopravy jsou mezi nimi pravděpodobně jen dva: inženýr z VŠ dopravy a spoju je Žiliny a jeho kolega z Dopravní fakulty z Pardubic.

Jak již zaznělo při diskusi asi dvacítky kolegů – dopisovatelů našeho čtrnáctideníku Obzor na výročním setkání 19. prosince 2016 s předsedou OSŽ Jaroslavem Pejšou v Praze, široká obec zaměstnanců železniční dopravy by si určitě právem zasloužila, aby také z jejich řad v parlamentu usedli i zástupci z tohoto odvětví, pro celé hospodářství a společnost vůbec naprosto nepostradatelného. Bohužel zaměstnanci dráhy, podávající mnohdy obtěvané pracovní výkony zejména při nočních službách, se do zorného pole televizních reportérů, bažících spíše po senzaciích a tzv. osobnostech, např. ze showbizysu, jaksi nedostávají. Tím pádem ani do povědomí veřejnosti, jež zřejmě bere jejich svědomitou práci jako samozřejmost.

A jelikož do letošních podzimních voleb zbývá už jen přibližně půl roku, měli by si občané, ale především pak lidé od dráhy (stejně jako jejich kolegové od autobusů), dodat více odvahy a ve svých bydlištích navrhovat za kandidáty i své známé důvěryhodné železničáře a autobusáky. I když mnozí z nich možná nejsou vybaveni onou, pro „zavedené“ poslance, tak př značnou výmluvností, či spíše mnohohlukostí, nepochybují, že by jejich názory a argumenty vycházely z praxe a směřovaly k racionálnímu řešení problémů, bez onoho – pro normálního občana – nesnesitelného blábolení, tak typického pro naši legislativní obec.

Jan Hála

Potíže s e-shopem ČD

České dráhy mají nové www stránky. Jsou méně přehledné než ty původní a některé symboly tam jsou úplně nepochopitelné. Pokud při koupi jízdenky chcete uvést, že máte In-kartu, tak musíte hledat obrázek tužky. Ať si prohlížím svou In-kartu ze všech stran a užívám své základní, střední, vysokoškolské a postgraduální vzdělání, 67 leté životní zkušenosti, včetně zkušeností z mnoha jízdy www stránek, tak nechápu toho, kdo vymyslel, že In-kartu nejlepší vystihuje symbol tužky.

Velkou závadou je, že při platbě platební brána, platba je autorizována, peníze si ČD strhnou, ale jízdenka není vydána. Střídavě to i drze píše, že platba byla zamítnuta vydavatelem karty, to už je pustá lež, protože po telefonování do banky jsou na kartě tisíce, platby na internetu všude jinde jdou a tak 38 Kč by mělo jít zaplatit. Tato záhada byla už i u starých www stránek, někdy pomohlo restartování počítače, ale to dnes nepomáhá.

Přestože jsem problém už před časem urgova na ČD a problém mi pomáhal řešit i tiskový mluvčí, k žádné nápravě nedošlo. Jak vím od informátorů na hlavním nádraží v Praze, je problém padající platební brány i u jiných cestujících a železniční společnost, sama sebe označující jako národní dopravce, tento velký problém stále neřeší.

Petr Rádl

Reakce ČD

Nový e-shop Českých drah využívá obvyklé

INFORMACE

Odbavení držitelů zahraničních jízdních výhod do prvních sezonních vozů Praha – Split a zpět

Informujeme držitele zahraničních jízdních výhod, že pro období jízdy od 20. 6. 2017 do 2. 9. 2017 platí pro nákup lůžkových příplatků pro cestující s volnými jízdenkami FIP následující pokyny:

Držitelé jízdenek FIP nemají nárok na sezonní slevu lůžkových příplatků dle čl. 72.4 Zvláštního ujednání ČD pro mezinárodní přepravu (ZUU). V případě, že si cestující - držitel jízdenky FIP - zakoupí příplatek se sezonní slevou, bude povinen si doplatit do plné ceny rezervačního dokladu u průvodce lůžkového vozu (netýká se jízdenek zakoupených na základě předložení mezinárodní průkazky FIP 50 %). Předprodej je

možný (mimo termíny, popsané v odstavci níže) pouze v rámci 2měsíčního předprodeje.

Pro následující vybrané (minimálně vytižené) termíny prvních sezonních lůžkových vozů Praha hl. n. – Split EC 277/1204 ve dnech 20. 6., 23. 6., 29. 8. a 1. 9. 2017 a v opačném směru Split – Praha hl. n. R 1205/276 ve dnech 21. 6. a 24. 6. 2017 je pro držitele volných jízdenek FIP povolen výdej rezervací po celé období předprodeje. Na výše uvedené termíny platí nad rámec ustanovení ZUU aplikace sezonní slevy při odbavení lůžkovými příplatky. Ceny lůžkových příplatků se sezonní slevou jsou v tabulce označeny\*.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

Ceník lůžkových příplatků v eurech	Vlak č.	Triple	Double	Single
Praha – Split a zpět	277/1204, 1205/276	30,00	45,00	Není v nabídce
Praha – Split a zpět*	277/1204, 1205/276	21,00*	31,50*	Není v nabídce

PRÁVNÍ PORADNA

Pracovní pohotovost

„Pro účely úpravy pracovní doby a doby odpočinku je pracovní pohotovostí doba, v níž je zaměstnanec připraven k případnému výkonu práce podle pracovní smlouvy, která musí být v případě naléhavé potřeby vykonána nad rámec jeho rozvrhu pracovních směn. Pracovní pohotovost může být jen na jiném místě dohodnutém se zaměstnancem, odlišném od pracoviště zaměstnavatele“ (viz § 78 odst. 1 písm. h) ZP).

Pracovní pohotovost je tedy časový úsek, ve kterém je zaměstnanec na základě dohody se zaměstnavatelem připraven v době mimo rozvrh svých směn, tj. v době svého odpočinku, na pokyn zaměstnavatele vykonávat práci. Podmínkou je, že zaměstnanec čeká na jiném místě, než jsou pracoviště zaměstnavatele. Protože dohoda o jiném místě, kde bude zaměstnanec držet pracovní pohotovost, je dvoustranným právním jednáním, je zapotřebí, aby se dalo na to, aby příslušná dohoda byla dostatečně určitá a srozumitelná a nemohla by být považována za neplatnou. Přesné místo držení pohotovosti (dosažitelnost) a způsob zavolání zaměstnance by mělo být nejpodstatnější záležitostí.

Nejčastějším místem držení pohotovosti je bydliště zaměstnance nebo místo, na kterém zaměstnanec tráví svůj volný čas. V dohodě lze sjednat mimo místa pouze „dosažitelnost“, tj. že zaměstnanec je povinen se dostavit k výkonu práce na pracoviště zaměstnavatele do určité doby.

Účelem pracovní pohotovosti je, aby mohl zaměstnavatel zajistit nepřetržitou činnost, které musí být v případě naléhavé potřeby vykonávány nad rámec rozvrhu směn. Neměly by být v rámci pracovní pohotovosti vykonávány plánované činnosti, o kterých zaměstnanec předem ví. Tyto činnosti můžou být zajištěny prostřednictvím práce přesčas nařazené zaměstnavatelem zaměstnanci nebo dohodnuté se zaměstnancem.

Z pohledu charakteru provozu zaměstnavatele může být držení pracovní pohotovosti jednou z podmínek pro výkon sjednané práce, ale i zde je zapotřebí souhlas zaměstnance s pracovní pohotovostí.

U dohody zaměstnanec se zaměstnavatelem se upřednostňuje písemná forma, ústní dohoda je možná, ale nedoporučuje se vzhledem k jejímu prokazování a rovněž mimo jiné k záko-

nikem práce stanovené povinnosti zaměstnavatele vést u jednotlivých zaměstnanců písemnou evidenci s vyznačením začátku a konce **pracované doby** v době pracovní pohotovosti a pracovní pohotovosti, kterou zaměstnanec **držel**.

V dohodě je potřeba uvést, jakým způsobem bude zabezpečena doprava zaměstnance do místa výkonu práce, tj. veřejnými dopravními prostředky, služebním motorovým vozidlem zaměstnavatele nebo zdase zaměstnanec dopraví vlastním motorovým vozidlem. Dle lze doporučit určení maximálního limitu pracovní pohotovosti (např. za den, za týden, v měsíci apod.) a stejně i minimální časovou lhůtu, ve které může zaměstnanec povolat k výkonu práce v době pracovní pohotovosti.

Vzhledem ke skutečnosti, že doba pracovní pohotovosti představuje určité omezení pro zaměstnance v nakládání se svým volným časem (např. musí se zdržovat na sjednaném místě, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo jiné návykové látky, musí být dostupný zaměstnavateli /nabít baterie mobilního telefonu, v dosahu mobilního signálu/ apod.), přiznává mu zákoník pracovní nárok na odměnu za dobu pracovní pohotovosti ve výši nejméně 10 % průměrného výdělku (§ 140 ZP).

Doba pracovní pohotovosti, při které není zaměstnanec povolán k výkonu práce, je dobou odpočinku. Pokud v době pracovní pohotovosti dojde k výkonu práce, jde vždy o práci přesčas a pracovní pohotovost se tím přerušuje. Za dobu práce v době pracovní pohotovosti zaměstnanec přísluší mzda a příplatek za práci přesčas (musí být rovněž práci nad stanovenou týdenní pracovní dobu) nebo náhradní volno místo tohoto příplatku. Zaměstnanec samozřejmě může vzniknout nárok i na jiné příplatky (např. za práci v noci, v sobotu a v neděli apod.)

Cesta z místa držení pracovní pohotovosti do místa výkonu práce a zpět se posuzuje jako cesta do zaměstnání a zpět, z hlediska pracovní doby se o výkon práce nejedná (pokud není v dohodě upraven začátek výkonu práce). Pro účely cestovních náhrad se ovšem tato cesta považuje za pracovní cestu.

Mikuláš Hubičsák, manager pro kolektivní vyjednávání  
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí





Pózování nákladního vlaku ve Vydrově.

## Fotovlak na Čiernohronskej lesní železnici

V sobotu 18. března 2017 se na Čiernohronskej lesní železnici (CHŽ) uskutečnila fotojízda pro fotografy a příznivce úzkého rozchodu. Hlavní atrakcí byla paměťová lokomotiva U 34.904 „Joy“. Lokomotiva spatřila světlo světa v roce 1906 v lokomotivce MÁV Budapešť. Byla vyrobena pro lesní železnici Vondrišiel (dnes Nálepkovo) – Henclová na Slovensku. Zde lokomotiva jezdila až do zrušení provozu v roce 1960, neskončila však ve šrotu, ale jakýmsi řízením osudu, malým zázrakem, zůstala zapomenuta v areálu pilny Nálepkovo, částečně zasypaná pilinami. Zde byla objevena v roce 1980 a po několikaletém jednání byla převezena do depozitu Čiernohronskej lesní železnice ve Štiavici. Zde stála zakonzervovaná až do roku 2002, poté byla převezena do dílen v Hronci, kde čekala dalších osm let na vzkříšení. Opravy a znovuzprovoznění lokomotivy provedla firma Jan Kosík z Borinky u Bratislavy.



Lokomotiva ČHLĐ č. 2 je díky rozvodu Joy unikátem.

Jméno lokomotivy „Joy“ je odvozeno od unikátního uhlíového rozvodu Joy, který se na parních lokomotivách příliš nezaváděl, a tak je tato lokomotiva dnes raritou. V současnosti je provozována na Čiernohronskej železnici pod označením ČHLĐ č. 2.

První cesta fotovlaku vedla ráno z Čierného Balogu. Bez zastavení tak dojel do Hronce. Zde pro fotografy započal na kolejích někdejšího nádraží dvou rozchodů. I když zde byla před léty zastavena osobní doprava, normálně rozchodné koleje sem stále vedou a je zde nákladisté, určité k odvozu dřeva z místních lesů. Po objektivní soupravě tvořené dvěma původními osobními vozy lesní železnice se vlak vydal zpět přes Čierný Balog do Dobroče s několika zastávkami pro fotografy. Jedna z fotozastávek byla i na stadionu, kde koleje CHŽ procházejí okolo tribuny.

Po polední přestávce v Čierném Balogu, kterou využili fotografové k občerstvení a pořadatelské k ošetření lokomotivy, se fotovlak vypravil do Vydrova. Změnou prošla i souprava, jeden z osobních vozů byl odstaven a k soupravě byly připojeny tři nákladní vozy, tzv. platáky. Na cestě bylo opět několik fotozastávek a z Vydrova se vlak vydal přes Čierný Balog do Hronce. V Hronci byly nákladní vozy odstaveny a parní lokomotiva Joy se s osobním vozem vrátila zpět do Čierného Balogu, kde byla fotojízda ukončena.

Jedinou vadou na celé akci bylo počasí. Téměř celý den přelilo a obloha byla stále zatažená. **Pavel Stejskal**

## Esperantisté železničáři bilancovali

V sobotu dne 18. 3. 2017 se uskutečnila výroční schůze skupiny Esperanto České zemské sekce FISAIC v zasedací místnosti v Praze na Masarykově nádraží. Hlavním bodem jednání bylo hodnocení minulého roku a volby nového výboru na další pětileté období.

Rok 2016 byl pro skupinu Esperanto velmi významný z několika důvodů. Jedním z nich byla účast na kongresu Mezinárodní federace železničářů esperantistů IFEF v bulharské Varně, kde jsme se aktivně zúčastnili programu přednáškami o diagnostice jedoucích vozidel a historii železničního spojení Československa a Evropy. Součástí kongresu bylo i zasedání terminologické komise, která projednávala některé definice železničního názvosloví. V měsíci červenci 2016 se konal 101. celosvětový esperantský kongres v Nitře, na kterém jsme zajišťovali program jednání skupiny železničářů esperantistů. Na něm paní Rodica Todor - prezidentka IFEF - seznámila přítomné se záměry federace v oblasti propagace její činnosti, s terminologickou konference skupiny Esperanto v Prudké, na které se hodnotila účast na kongresech ve Varně a v Nitře. Zpřesněním byla beseda s autorem knihy „Lidský v nelidskosti“ panem Martinem Stupnickem – esperantistou železničářem z Rakouska – o jeho prožitcích během 2. světové války.

Člověk je učeň, bolest je jeho mistrem. Nic se nenaučíš bez mistra. **Diogenés ze Sinópe**



Účastníci výroční schůze skupiny Esperanto České zemské sekce FISAIC.

## Kvalita prací železničářů-filmařů stoupá

Jak již Obzor informoval, 27. ročník mezinárodní soutěže železničářů-filmařů, sruzených ve federaci FISAIC, uspořádá OSŽ v říjnu v Beuroně. Pro soutěž je nutné sestavit kolekci reprezentující Český zemský svaz (ČZS) FISAIC, a to při dodržení rigorózních mezinárodních pravidel federace. Tento úkol o nedávném víkendovém setkání plnili filmaři ČZS v České Třebové.

Ještě nikdy dvacítkou filmařů ČZS neobeslala k výběru téměř čtyři desítky svých prací. Při projekci prací sledovala jejich kvalitu porota vedená zkušeným profesionálním režisérem Ladislavem Munkem z Bratislavy.

Obecně lze konstatovat, že kvalita neprofesionálního filmu stoupá zejména na úrovni „odvahy“ při výběru a zpracování námětů, filmařské, střihové a zvukové dovednosti. Autor má možnost svoje dílo zařadit do jedné ze sedmi soutěžních kategorií. Samozřejmě jim vládne kategorie se železniční tematikou a ze života železničářů (šest autorů obeslalo 10 snímků).

Tříčlenná porota do kolekce ČZS vybrala 17 snímků o celkové projekční době téměř 115 minut a autorům doporučila některé filmařské úpravy vybraných snímků. K dokončení prací na kolekci ČZS ještě „zbývá“ otitulkování do německého nebo francouzského jazyka a adjustování dle soutěžních pravidel. Lze si jen přát, aby autorské mnohahodinové práce s filmovou realizací námětu dosáhly mezinárodního uznání a ocenění. **-Lan-**

Podrobnější informace najdete na webu [www.osz.org](http://www.osz.org).



Odešel náš kolega **Rostislav Hůlka**, strojvedoucí a dlouholetý předseda ZO OSŽ PP Mladá Boleslav

Rostl byl vždy veselý a za všech okolností životní optimista, přestože od roku 2008 bojoval s těžkou nemocí. Přesně před rokem podstoupil unikátní operaci v nemocnici na Bulovce. Všichni jsme se radovali z výborných zpráv, že operace dobře dopadla. A Rostl dál s nemocí statečně bojoval. Plánoval budoucnost a těšil se, že znovu zasedne za svoji „Reginu“. Jenže letos v lednu se objevily komplikace. Věděli jsme, že už neexistuje žádná další léčba, ale přesto jsme nepřestávali doufat v zázrak. Bohužel, zázrak se nestal. Rostl ve čtvrtek 6. dubna ve věku 56 let zemřel. Nemůžeme tomu uvěřit, bude těžké se s touto zprávou vyrovnat.

Rostl, děkujeme, byl jsi výborný kamarád. Nikdy na tebe nezapomeneme! Za všechny „depáky“ **Věra Nečasová**, tajemnice Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., snímek Pražský deník.cz

**PŘEDPLATNÉ OBZORU**  
tel. 9722 41909,  
mob. 737 275 085,  
[obzor@osz.org](mailto:obzor@osz.org)

## Pozvání na dráhu Kateřinu

V sobotu 29. dubna od 10.00 hodin bude slavnostně zahájena v pořadí již 6. sezona Muzejní úzkorozchodné dráhy Kateřina. Na dva kilometry dlouhé trati mezi stanicemi Soos (v soustředění stejnojmenné národní přírodní rezervace u Františkových Lázní) a Kateřina, kde se nachází technické zázemí dráhy, jsou během některých víkendů a státních svátků provozovány turistické vláčky sestavené z dieselových lokomotiv typu BN30R a osobních vagonů DM12, které v minulosti sloužily k dopravě horníků v hlubinných dolech. Současná délka sítě dráček o rozchodu 600 m činí 7 kilometrů; je pozůstatkem kdysi rozsáhlé sítě drah, které na Skalenskou sloužily k přepravě keramických jílu a dalších zde těžebních surovin. V rámci zahájení sezony budou předvedeny některé novinky. Mezi nimi i šlapací drezina postavená žáky Integrované střední školy technické a ekonomické v Sokolově, se kterou obecně prospěšná společnost provozující Dráhu Kateřina spolupracuje. Další informace získáte na [www.draha-katerina.cz](http://www.draha-katerina.cz). **-Kt-**

Železniční vlečky jsou na ústupu. Tento neradostný fakt lze pozorovat zhruba od doby, kdy ve větším měřítku začaly ovládat silnice kamiony. Jednou z vleček, která je dnes již téměř zapomenutá, je železniční vlečka závodu Měď Povrly. Železniční stanice Povrly leží na trati Ústí nad Labem – Děčín, zhruba uprostřed mezi těmito městy. Železniční provoz zde byl zahájen v roce 1845 a v roce 1898 vznikl v Povrlech, do té doby poměrně nevýrazné obci, hutní závod, zabývající se výrobou mědi. Za Rakouska – Uherska nesl název Kupferwerke Oesterreich, po vzniku ČSR byla továrna přejmenována na Měďáru Čechy, po znárodnění v roce 1948 pak nesla jméno Kovohutě S. M. Kirova (významný ruský bolševík), od 1. července 1989 nesla název Kovohutě Povrly, státní podnik.

Navzdory mnoha peripetiím, které vývoj tohoto podniku po více než sto let provázely, funguje tento závod dodnes, v současné době pod názvem Měď Povrly. Továrna, která ke své činnosti potřebuje dovoz surovin i odvoz hotových výrobků, využívala zpočátku zřejmě vodní dopravu (ležel na břehu řeky Labe), v roce 1913 však byla v závodě zřízena železniční vlečka.

Vlečka procházela celým závodem, v němž se dále členila a spojovala provoz „měďárny“ s provozem „hřebíkárny“. Vlečka byla využívána snad až do roku 1989, možná i později, přesné údaje je po následné několikeré změně majitelů poměrně obtížné vysledovat.

Podle údajů Drážního úřadu byla tato vlečka zaústěna do železniční stanice Povrly v km 525,494 výhybkou č. 11 na děčínském zhlaví. Celková délka vlečky činila 2135 metrů. Úředně zrušena byla 30. září 2003. „Oficiální důvod jejího zrušení neznáme, nicméně mohlo to souviset se stavbou 1. železničního koridoru,“ sděluje Martin Novák, tiskový mluvčí Drážního úřadu. Odpojením od „mateřské“ koleje tak definitivně zanikla možnost jejího dalšího využití. Dodnes jsou zbytky této vlečky – zrezavělé kole-



Vojenský vlak v čele se „Zamračenými“ 749.018-8 a 751.316-1 přijíždí do stanice Hořice na Šumavě.

## Vojenské vlaky na trati 194

V pátek 31. března a v sobotu 1. dubna bylo na trati 194 vypraveno několik nákladních vlaků dopravce ČD Cargo za účelem přepravy 72. mechanizovaného praporu z vojenského cvičení Libavex III. ve Vojenském újezdu Boletice na její posádku v Přáslavicích.

Přeprava probíhala z vojenských vleček z dopravní Polečnice do stanice Hlubočky – Mariánský Údolí. V sobotu 1. dubna tento nákladní vlak v úseku Polečnice – České Budějovice vezla příprěž „Zamračených“ 749.018-8

a 751.316-1 a na postrku jela „Zamračená“ 749.019-6.

Velké množství železničních nadšenců si nenechalo ujít příležitost zachytit přepravu vojenského transportu v nádherné jarní přírodě šumavských hvozdu a zavzpomínat tak na trať 194 v minulých letech, kdy zde královaly právě českobudějovické „Zamračené“ řady 751 v nákladní dopravě a řady 749 v čele osobních vlaků, zejména v letní turistické sezoně.

**Vít Mareš**

## Také železniční vlečka v Povrlech slouží dnes již jen jako tiché memento



Za zděným plotem továrny na měď vedly do roku 2003 koleje železniční vlečky.

je a výhybky, zarůstající šlahouny ostružiníku, v části závodu patrné a slouží již jen jako jakési tiché memento.

A jak se mnohatunové výrobky a neméně těžký materiál k jejich výrobě dostává do podniku dnes? Inu jak jinak, než po silnici, zahlcované kamiony a nicených jejich těžkými náklady. Podobný osud jako vlečku v Povrlech potkal, bohužel, zejména v posledních desetiletích velkou část železničních vleček, které přestaly být využívány a následně byly úředně zrušeny. Jak vyplývá z údajů Drážního úřadu, k 10. 1. 2017 byly zrušených železničních vleček více než čtyři stovky. Jejich neradostný seznam je možno na stránkách DÚ vysledovat. Poněkud potěšujícím faktem naopak může být, že v provozu stále zůstává více než tisícovka vleček, jejichž majite-

lem jsou jak soukromé, tak státní (SŽDC) subjekty.

Za laskavé pomoci **Martina Navrátila** a DÚ zpracoval **Miroslav Čáslavský**



Část vlečkového areálu zarůstá dnes křovím.

## Po stopách sklářské lokálky, vlakem i na kole

Po více než 130 letech od otevření opět můžete zažít potěšení z jízdy po sklářské lokálce. Stačí se svést některým z vlaků KŽC Doprava z České Kamenice do Kamenického Šenova a do vlaku si s sebou vzít i jízdní kolo. Po prohlídce historického sklářského města můžete u bývalé horní železniční stanice v Kamenickém Šenově nasadnout na kolo a vydat se po cyklostezce Varhany (dlouhé cca 18 km), která od roku 2013 vede po tělese bývalé sklářské lokálky až do České Lípy (střelnice).

Jak jízda vlakem, tak i na kole je určité zážitkem. Většina bývalých nákladist a zastávek totiž stále stojí a například ve Volfartících na nádraží se dokonce v odstaveném vagonu prodává občerstvení (na snímku). Z tratě se naskýtají, zvláště nyní na jaře, nádherné výhledy na Lužické hory, jejich památky a pamětihodnosti. Tyto a další informace naleznete na webu OSŽ ([www.osz.org](http://www.osz.org)) v rubrice Cestujeme s Obzorem, kde se od března objevují další cestovatelství tipy a zajímavosti. **-mmč-**



**OBZOR**  
[WWW.OSZ.ORG](http://WWW.OSZ.ORG)

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, [michael.mares@osz.org](mailto:michael.mares@osz.org)), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, [zdenka.sladkova@osz.org](mailto:zdenka.sladkova@osz.org)) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, [miroslav.caslavsky@osz.org](mailto:miroslav.caslavsky@osz.org)). Předplatné a příspěvky: [obzor@osz.org](mailto:obzor@osz.org). **Sídlo redakce:** zst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: [obzor@osz.org](mailto:obzor@osz.org). **Webová stránka OSŽ:** [www.osz.org](http://www.osz.org). Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** ([obzor@osz.org](mailto:obzor@osz.org), tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odstěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevýžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X