

Z aktuálních událostí

■ V úterý 7. 8. zasedalo v sídle OSŽ v Praze Vysočanech **Představenstvo OSŽ**. Po nezbytné kontrole plnění úkolů přišly na řadu informace ze zásadních jednání. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý shrnul změny v Dozorčí radě Českých drah a připomněl, že důvody, které byly uvedeny na jednání odborových centrál s ministrem dopravy a profesorem Petrem Mosem 30. července, jsou podle názoru odborových centrál zástupně, respektive nejví se jim jako dostatečný důvod pro odvolání managementu.

Věra Nečasová (tajemnice Podnikového výboru OSŽ při ČD) informovala o organizační změně rozdělení provozu a údržby na ČD a jejích dopadech na zaměstnance. Podle jejích slov rozdělení jen přineslo zmatek v administrativě, ale jinak všechno běží jako dřív, pouze s tím rozdílem, že to byl nesmyslný krok.

Místopředseda OSŽ Radek Nekola informoval o mimořádném zasedání Dozorčí rady ČD Cargo, svolaném na 8. 8., kde se bude rozhodovat o miliardových zakázkách na nákup lokomotiv a vozů. Dále uvedl, že podnikatelský plán ČD Cargo za první pololetí je plněn a pokračován. Radek Nekola se také zmínil o pokusu některých odborových centrál změnit volební řád do Dozorčí rady (DR) ČD Cargo a svým způsobem tak vyeliminovat OSŽ s pomocí kvót či omezením volebního práva jednoho každého zaměstnance. I o tom se bude jednat v pondělí 13. 8. na schůzce zástupců odborových centrál s managementem společnosti ČD Cargo.

Místopředseda OSŽ Petr Štěpánek (předseda PV OSŽ SZDC) uvedl, že od minulého jednání Představenstva OSŽ nedošlo k žádným podstatným změnám u společnosti SZDC, nicméně v současné době probíhají předběžné konzultace k uvažované centralizaci finančních účtáren.

Místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková (předsedkyně NeRV OSŽ) informovala o aktuálním dění u nezávislých organizací: přípravě voleb do dozorčí rady Dopravního zdravotnictví, přípravě návrhu kolektivní smlouvy u TSS. Dodala, že se podařilo ustavit odborovou organizaci v Trillexu a že na konci srpna budou v hotelu Skalka v Rajčech Teplicích probíhat druhé seniorské hry (28. 8. až 30. 8.).

V další části jednání zástupci společnosti Ela Employee Life Assistant prezentovali svoji poradenskou činnost, v bodě „organizační záležitosti“ informoval předseda OSŽ Martin Malý o činnosti pracovní komise ke kampani ETF na téma vlakový personál. Představenstvo OSŽ schválilo novelizaci „Směrnice pro hospodaření s finančními prostředky a majetkem OSŽ“, dále schválilo návrh několika zahraničních pracovních cest či sportovních delegací. Schválilo rovněž tisícikorunovou dotaci na jeden poukaz v podzimních termínech prodloužených víkendových pobytů na hotelu Ostrý na Šumavě.

Závěr patřil informacím předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové a bodu „různé“.

Podrobnější informace na www.osz.org.



Na snímku nejstarší děti (12 až 15 let) z letošního druhého červencového běhu LDT Chrudimka.

Snímek Michael Mareš

Děti jsou naše budoucnost!

Dokud budou děti, budeme tábor provozovat, říká o LDT Chrudimka Jiří Běhounek, předseda ZO OSŽ DKV Praha

Uprostřed lesů, nedaleko Trhové Kamenice, na břehu řeky Chrudimky, se ukrývá Letní dětský tábor (LDT) Chrudimka. Tábor vznikl ve dvacátých letech minulého století, kdy zde byly spolkem Zdraví postaveny první čtyři sruby (ty sloužily dodnes jako ubytování, tak i jako základy pro oddílové vedoucí). Od té doby tábor několikrát změnil majitele, naposledy v roce 1977, kdy zdejší areál letního tábora začaly provozovat odbory Lokomotivního depa Praha střed, které tábor získaly od traťové distance. „To, co zde vidíte, vzniklo až na začátku šedesátých let (v letech 1962/1963), kdy se celé prostranství, kterému dnes říkáme druhé nádvoří, rozšířilo o několik chatek,“ říká zástupce provozovatele, předseda ZV OSŽ DKV Praha Jiří Běhounek. V režii ZO OSŽ DKV Praha tak LDT Chrudimka funguje již přibližně čtyřicet let. „Já sem jezdím od roku 1981, zprvu jako oddílový vedoucí, poté jako sportovní instruktor, a deset let jako hlavní vedoucí. Takže k tomu mám citový vztah,“ přiznává Jiří Běhounek.

Areál LDT Chrudimka má celkem tři nádvoří: první s jídelnou, hospodářským zázemím a sta-

ny pro nejstarší děti (tzv. „mazáky“ ve věku 12 až 15 let), druhé nádvoří, pocházející z dvacátých až třicátých let minulého století, se čtyřmi sruby a 20 chatkami, a nakonec třetí a nejmladší nádvoří s dvaceti chatkami a novými herními prvky – například 5 metrů vysokou lanovou pyramidou. „Když to v roce 1977 Lokomotivní depa Praha střed přebíralo, byly tady ještě tzv. teletníky, staré chatky, které byly na začátku osmdesátých strženy a nahrazeny novými chatkami typu MDU, které jsou tady dodnes,“ přibližuje Jiří Běhounek dobu, kdy došlo k poslednímu rozšíření areálu. „Současná kapacita je cca 240 postelí, z toho 172 lůžek v chatkách (43 chatček po čtyřech lůžkách), třicet dětí spí ve srubech (v nich bydlí nejmladší táborníci spolu s vedoucími), a ti nejstarší spí ve stanech s podsadou. V tomto případě platí pravidlo: postavíme stany pro tolik dětí, kolik jich přijede.“

Provozovatel tábora (ZO OSŽ DKV Praha) obsazuje celkem tři turnusy: první a druhý červencový turnus jsou určené především pro děti zaměstnanců; třetí, který se koná na konci prázdnin, je pak vyhrazen pro výtvarníky (spe-

cializovaný pobytový dětský tábor zaměřený na malování a kreslení). „Tam máme kapacitu pouze osmdesát dětí a doplňujeme to rekreací pro rodiny s dětmi,“ říká Jiří Běhounek s tím, že o tento tábor je tradičně velký zájem: „Prvního ledna jsme to pověřili na naše stránky a 5. ledna byl celý turnus obsazen.“

A stejně tak je zájem i o klasické dětské tábory, které se konají, jak už bylo výše zmíněno, tradičně v červenci. Ani je není problém naplnit, i když druhý turnus je každoročně o něco volnější. „Děti je dost. Teď jsou silné ročníky,“ hlásí Jiří Běhounek. Dodejme, že na prvním turnusu bylo letos 200 dětí, na druhém pak 130, a pobyt na táboře je zajišťován přes ČD travel.

O chod tábora se stará zhruba 24 lidí (což byl případ letošního druhého turnusu): hlavní vedoucí, dva zástupci, sportovní instruktor, dva zdravotníci, vedoucí keramické dílny a 13 vedoucích oddílů a praktikantů, o stravu se starají čtyři lidé včetně kuchaře/kuchařky. Vedoucí se většinou rekrutují z řad studentů, kteří sem jezdili už jako děti, ale narazíte tu i na mnohem „starší ročníky“, bývalé zaměstnance drah.

(Pokračování na straně 4)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Zástupci odborových centrál chtěli od ministra slyšet ujištění, že respektuje a bude prosazovat nediskriminační postavení ČD, a. s., k ostatním dopravcům.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.

Personální změny v Dozorčí radě Českých drah podnik neoslabil, ujistil novináře ministr dopravy Dan Ťok po pondělním (30. 7.) setkání s odbory. Shodujete se s touto interpretací? Dal vám ministr Ťok dostatečné záruky, že tomu tak skutečně bude?

Především je potřeba říct, že zástupci odborových centrál chtěli od pana ministra slyšet ujištění, že respektuje a bude prosazovat spravedlivé a rovnoprávné, tedy nediskriminační, postavení ČD, a. s., k ostatním dopravcům a že všechny řídicí orgány budou ve vztahu k této společnosti postupovat v souladu s platnou legislativou a stanovami společnosti. Jak jsem z vyjádření pana ministra vyrozuměl, ani jeden náš požadavek nezpochybnil. Upřímně, ani si nedovedu představit, že by se tak stalo. Při dodržení všech výše uvedených zásad by výměna několika členů Dozorčí rady Českých drah skutečně neměla podnik oslabit. Jinou otázkou je, zda je na tyto změny vhodná doba.

S odboráři se na výše zmíněné schůzce měl ministr dohodnout, že s nimi bude o dalším vývoji okolo Českých drah i o dalších otázkách týkajících se železnice jednat na pravidelných schůzkách. Kdy bude ta první a je pravda, že ještě předtím zasedne Dozor-



čí rada Českých drah, která má na programu personální záležitosti?

Již z prohlášení odborových centrál bylo patrné, že nás neznepokojí jenom mediální vystoupení pana ministra, ale z našeho pohledu i přinejmenším liknavý postoj ministerstva k zajištění nediskriminačního prostředí v železniční

dopravě. To nelze zajistit bez stanovení jednoznačných a spravedlivých pravidel v určitých oblastech, které mají za povinnost zajišťovat – na rozdíl od ostatních dopravců – pouze České dráhy. Jedná se především o závazky v oblasti obranyschopnosti státu, krizových a mimořádných situací, dále při zastoupení v rámci mezinárodních smluv (viz zákon 77/2002 Sb.). Nedořešenou je i otázka historických zátěží. Dále zástupci odborových centrál vyslovili názor, že ministerstvo dopravy by mělo dělat mnohem více a jinak pro zajištění ochrany a ochrany „síťovosti“ veřejné osobní dopravy a otázkám interoperability. Liberalizace by měla být prováděna s rozvahou a se zohledněním vývoje v okolních zemích. V této souvislosti neustále upozorňujeme, že nelze donekonečna spoléhat na schopnost Českých drah vyřešit všechny nepovedené experimenty. S ohledem na rozsáhlou železniční problematiku a zlepšení komunikace sociálních partnerů došlo skutečně k dohodě na konání pravidelných schůzek, to považují za pozitivní krok. K první schůzce dojde 28. srpna, což je skutečně až po zasedání dozorčí rady. Nemyslím si, že složení dozorčí rady má do budoucna nějakou přímou vazbu na tyto schůzky. Co se týče zasedání dozorčí rady v novém složení, očekávám volbu předsedy a diskusi nových členů s vrcholným managementem. K nutnosti projednání dalších bodů jsem prozatím neslyšel žádný relevantní důvod.

(Pokračování na straně 2)

Noc, kdy k nám přišla bratrská pomoc

Ten letní srpnový večer byl docela obyčejný, všední den, tuším středa. V televizi běžel romantický film „Řeka čaruje“ a nic nenavědčovalo tomu, že naše probuzení do práce bude mít k romantice daleko. Pravda, v noci bylo slyšet, že nad námi je větší provoz dopravních letadel než jindy.

Už po čtvrté ráno nás zvoněním probudili vzrušení sousedé slovy, pusťte si rádio, přepadl nás Rusové! Jenom chvíli jsme si mysleli, že je to nějaký blbý nápad, pustit po ránu nějakou science fiction jako hru. Bohužel, byla to realita. Po měsících, kdy celý národ prožíval obrodný proces a těšil se nádechu svobody v podobě zrušení cenzury, věřil svým politikům, přišel šok. To snad není možné, to bude nějaký omyl a vše se vysvětlí, říkali jsme si. Na pracovišti v železničním depu se vzrušeně debatovalo o tom, co se ráno stalo skutečnosti, převládá vztek, smutek, rozhořčení, na ulicích se objevily nápisy „Lenine vzbud se, Brežněv se zbláznil“, „Táhněte domů okupanty“, diskutovalo se s vojáky na tancích, kteří byli všude, ve městech i na vesnicích. Vydávala se prohlášení pracujících ze závodů, naše stranická i odborová organizace vydaly prohlášení, jak se staví za Svobodu, Smrkovského, Dubčeka.

Všichni víme, jak to probíhalo dál dlouhých jednadvaacet let od toho památného 21. srpna 1968. Kolik lidí zaplatilo životem střet s vojáky cizích armád, kolik lidí muselo opustit své místo v práci po prověrkách za normalizace, kolik jsme ztratili vzdělaných lidí, kteří raději zvolili emigraci. Došlo k podpisu moskevských dohod o „dočasném“ umístění vojsk na našem území, Alexandr Dubček se rozplakal v televizi. Na řadu přišly prověrky, všichni zaměstnanci, i nešťánci, odpovídali na takové otázky, jako například, jestli je jim jasné, proč má KSC právo na vedoucí úlohu ve státě. Netrvalo to ani půl roku a náš závodní výbor ROH i stranická organizace braly svá prohlášení zpět s tím, že byly pomýlené, národ padl na kolena.

Po prvním výročí okupace vyšlo Poučení z krizového vývoje, kormidlo převzal Gustáv Husák. Rada občanů se přizpůsobila vývoji, odvolala své postoje a hledala cesty, jak nejlépe přežít. Mnozí pak v rámci družby v pracovních kolektivech navštěvovali sovětské posádky, kde kšeftovali s vojáky „dočasně umístěnými“

Miroslav Gloss



Václavské náměstí v Praze, srpen 1968.

Snímek Miroslav Gloss

„Zástupci odborových centrál chtěli od ministra slyšet ujištění, že respektuje a bude prosazovat nediskriminační postavení ČD, a. s., k ostatním dopravcům.“

(Pokračování ze str. 1)

Nazávěr se podíváme na českou železnici poněkud z jiné strany. V letošním roce je připomínáno kromě vzniku Československa také sté výročí vzniku Československých státních drah (ČSD). Jak se na těchto oslavách podílí či bude podílet OSŽ?

Oslavy tohoto výročí, byť neoficiální, byly zahájeny v hotelu OSŽ Skalka v Rajčech Teplicích ve dnech 4. a 5. srpna 2018. OSŽ se na těchto oslavách podílelo kromě organizační pomoci pořadatelům (Povážské muzeum dopravy a hotel Skalka) také výstavou děl členů skupiny FISAIC, kde byla prezentována přede-

vším železniční tematika. Rádi jsme přijali pozvání ke spolupřipravení této akce. Připomenutí sta let od vzniku ČSD (byť dnes již stejně jako první republika zaniklé) je totiž obrovským svátkem železničářů jak ze Slovenska, tak z České republiky. Oslavy v Rajčech Teplicích se setkaly se značným zájmem veřejnosti a podobný zájem očekáváme i na oslavách Národního dne železnice v Českých Budějovicích, který bude uspořádán v září. Spolu s Českými drahami se zde představí i Odborové sdružení železničářů, a to v podobném duchu, jako v hotelu Skalka.

Michael Mareš

Z Ústí nad Orlicí do Polska i nadále s přestupy na hranicích

V Obzoru č. 13 z 25. června byl zveřejněn mimo jiné také článek čtenáře Martina Kaulouska, v němž se autor zamýšlí nad přímým vlakovým spojením mezi Pardubicemi a polskou Vratislavou (Wrocław) přes Ústí nad Orlicí. To v současné době, na rozdíl od dřívějších (do roku 2016), není možné, nutné jsou přestupy v Lichkově, resp. v Mezilesí. Autor proto v zájmu ztraktivnější železničního spojení s Polskem navrhuje, aby nové polské moderní elektrické jednotky z Vratislavy zajížděly až do Ústí nad Orlicí (bez nutnosti přestupu na hranicích), čímž by se železniční spojení Orlickoústecká a Polska ztraktivnilo.

Důvod zmíněných přestupů vysvětluje obchodní ředitel ČD, ROC Pardubice, Tomáš Netolický. „Hlavním důvodem je neakceptování souprav ČD ze strany polského dopravce,“ konstatuje ředitel. Pokud se týká navrhovaného nasazení moderních elektrických jednotek Impuls ze strany polského dopravce Koleje Dolnosaskie (KD) na trati Lichkov – Ústí nad Orlicí, je podle dalších slov Tomáše Netolického jisté, že v JŘ 2018/2019 to nebude. „O této spolupráci se uvažuje, nicméně elektrických jednotek polského dopravce není dostatek, aby mohly zajišťovat výkony až do Ústí nad Orlicí. To dopravce KD původně nepředpokládal. Přestupovat se proto bude i v příštím roce.“

Z velkých plánů na zlepšení spojení na úrovni regionů tak podle slov Tomáše Netolického nakonec mnoho nezbylo. „Snažíme se alespoň zlepšit (zkrátit) přestupní dobu, ale ani to, s ohledem na převažující požadavky na časové polohy vnitroregionální dopravy na obou stranách hranice, není příliš snadné. Např. jsme také žádali MD ČR o zastavení Ex 121 v Ústí nad Orlicí, kvůli zlepšení dostupnosti přestupního spojení z Prahy, bohužel s negativním výsledkem,“ konstatuje.

Miroslav Časlavský

PŘEDSTAVUJEME

Ladislav Svoboda:

„Je to velký skok, ale stále se učím a snažím se zdokonalovat.“

Ladislav Svoboda dva roky pracuje jako strojvedoucí u ČD Cargo (PJ Česká Třebová), předtím dvacet let dělal kuchaře/šéfkuchaře.

Jak se z kuchaře stane strojvedoucí? „Při opravě rodinného domku jsem spadl ze střechy a při pádu si rozdrtil obě paty. Takže

O změně povolání přemýšlel Ladislav Svoboda už dávno před úrazem. „Vařit celý život až do důchodu se mi nechtělo,“ přiznává. I proto si při práci dodělával maturitu na Střední škole automobilní v Ústí nad Orlicí. Když se pak po úrazu rozmýšlel, co dál, byla dráha jeho první volbou. „Předložil jsem životopis a maturitní vysvědčení. Shodou okolností jsem měl podanou přihlášku jak na ČD Cargo, tak i na České dráhy, a nakonec jsem ve výběrovém řízení uspěl jak u ČD Cargo, tak i na Českých drahách. Pak jsem měl asi čtrnáct dní na rozmyšlenou, ale nakonec lepší podmínky u ČD Cargo rozhodly, že jsem šel tam,“ vzpomíná. A proč nakonec padla volba na ČD Cargo? „Protože na Českých drahách mají strojvedoucí přerušení šicht, tak jsem se rozhodl pro ČD Cargo.“

Následovalo složení potřebných zkoušek, licence strojvedoucího, půl roku na zálohách, pak na motorových lokomotivách. Nyní jezdí Ladislav Svoboda, který je zařazen letmo, zhruba tři měsíce na elektrických. „Vyhovuje mi, že nástupy i konce šicht jsou v České Třebové. Ani noční nástupy mi nevadí.“ A aby nezapomněl vařit, zajde občas pomoci kamarádovi do restaurace. „Je to shodou okolností bývalý fíra, který má hospodu,“ směje se.

Spojení profese kuchaře a strojvedoucího může působit úsměvně, ale pro Ladislava Svobodu to byla jasná volba. „Ano, je to velký skok, ale stále se učím, snažím se zdokonalovat,“ říká a dodává: „Přistupuji ale k tomu s pokorou, nemachruji, respektuji starší kolegy strojvedoucí a rád si od nich nechám poradit.“

Příběh Ladislava Svobody může být pro mnohé inspirací. K povolání strojvedoucího si vede dlouhá a nesnadná cesta, ale i příběh Ladislava Svobody je důkazem, že nic není nemožné, že i kuchař se může requalifikovat na strojvedoucího.

Michael Mareš



jsem hledal zaměstnání, kde by nevadilo, že nemůžu dlouho stát, a volba padla na dráhu,“ popisuje třiadvacetiletý Ladislav Svoboda moment, který rozhodl o změně jeho povolání. K dráze si e inklinoval už v dětství (jeho otec pracoval v České Třebové jako vozník), ale láska k vaření tehdy nakonec zvítězila.

Posledních osmnáct let pracoval Ladislav Svoboda v hotelu Korado (nyní Restaurace Bravo) v České Třebové na náměstí. Vyhlášená byla zejména jeho svičková a stejky. Nyní usedá za kontroler nebo „rajčák“ a s nákladním vlakem vyráží směr Otrokovice, Nymburk, Olo-mouc, Přerov, Kolín...



Nákladní vlak projíždí dálkově řízenou železniční stanicí Ošelín.

NAVŠTÍVILI JSME

DOZ Plzeň

První trati řízenou pomocí DOZ (dálkově ovládané zabezpečovací zařízení), tehdy DZZ (dálkové zabezpečovací zařízení), na území bývalého Československa se 6. července 1967 stala trať z Plzně do Chebu. Jednalo se o dálkové ovládní typu ČDC-M dodané ze Sovětského svazu. Centrální pracoviště bylo tehdy vybudováno a dodnes sídlí v Plzni (Purkyňova 22). Nyní jsou na tomto pracovišti (DOZ Plzeň) dvě zcela autentická ovládací pracoviště, na kterých je umístěno celkem 16 monitorů (osm plus osm) se schématem celé trati, dále GTN (graficko-technologická nadstavba) pro záznam dopravní dokumentace, systémy pro informování cestujících, systémy střežení stanic, požární ústředny stanice a monitor počítače informačního systému ISOR a pošty.



Jeden ze tří tunelů na trati - Ošelínský.

Z DOZ Plzeň probíhá stavění jízdních cest pomocí cestové volby z JOP. Všechny stanice na trati jsou vybaveny novým zabezpečovacím zařízením ESA 11 a mezistaniční úseky elektrickým autoblokem.

V minulosti byl světovou raritou tratě Plzeň – Cheb i čtyřznakový autoblok: oddílová návěstidla byla po 500 metrech a vlaky tedy mohly jet za sebou na opakovanou výstrahu po cca pěti stech metrech, což značně zvyšovalo propustnost. Na trati byly tehdy vybudovány výhybny Vranov u Stříbra, Milíkov, Brod nad Tichou, Valy u Mariánských Lázní a Salajna (ta již neexistuje, byla zrušena při výstavbě koridoru a prodloužení železniční stanice Lipová u Chebu). Trať z Plzně do Chebu měla ještě jeden unikát! Na této trati bylo vybudováno první radiové spojení s vlaky – předchůdce pozdějšího TRS (traťový radiový systém). Za zmínku stojí i „vlakograf“, zařízení na bázi psacího stroje a hodinového stroje, které zaznamenávalo na plachty z „pauzáku“ jízdu vlaku v trase a čase, v jednom směru černě, ve druhém červeně.

V současné době jsou výpravčí pouze ve třech železničních stanicích: Pňovany, Planá u Mariánských Lázní a Mariánské Lázně, přičemž Planá u Mariánských Lázní a Mariánské Lázně jsou v základním stavu předány na místní řízení.

Po přestěhování plzeňských dispečerů na CDP Praha by měli zůstat výpravčí jen v železničních stanicích Mariánské Lázně a v Chebu by mělo být vybudováno takzvané PPV (pracoviště pohotovostního výpravčího), takže celou trať z Plzně do Chebu bude řídit včetně dispečerů a operátorek cca 25 zaměstnanců řízení provozu.

Michael Mareš



Dálkově řízená železniční stanice Pavlovice je nádherně opravená.

ZE SVĚTA

Vlaky z Řecka ve vlastní režii

Rail Cargo Group (RCG), nákladní koncern ÖBB, začal od začátku července dopravovat vlaky z Řecka až do Německa a zpět ve vlastní režii. Trakti v Řecku zajišťuje dceřiná společnost RCG – Rail Cargo Logistics/Goldair SA. Jedná se o první soukromý železniční podnik v Řecku. RCG v současnosti působí v 11 zemích Evropy a rozšíření působnosti do Řecka je logickým krokem, řekl předseda představenstva RCG Thomas Kargl při odjezdu prvního vlaku 27. 6. z terminálu Sindos v blízkosti Soluně (Thessaloniki). Vlaky jedou přes Bulharsko do střední Evropy a zpět. Vlaky budou zajíždět do přístavu Pireus, kde působí čínská rejdářská společnost Cosco a kde se budou tvořit kontejnerové vlaky pro RCG do střední Evropy, když pro další směrování vlaků bude rozhodující HUB Budapešť. Z Transportweb, 18. 7. 2018, zpr. –sh–

Výstava k nové VRT Drážďany – Praha

Saské ministerstvo pro hospodářství, práci a dopravu pořádá v Drážďanech putovní výstavu, která se týká připravované výstavby nové vysokorychlostní železniční trati z Drážďan do Prahy. Výstava se nachází v prostorách „Cafeteria“, na Stauffenbergallee 2. Výstavu je možno zhlédnout od pondělí do čtvrtka od 6.30 do 18.00 h, v pátek od 9.00 do 15.00 h. Výstava obsáhle informuje o jednom z důležitých želez-

ničních projektů ve střední Evropě. Úsek dlouhý 34 km, který má vést z Heidenau do Ústí nad Labem prochází hřebenem Krušných hor v tunelu dlouhém 26 km, z něhož 15 km má být v Sasku. Aktuálně je projekt v rané fázi přeplánování. Výstava je společným projektem Svobodného státu Sasko a ČR a má osvětlit, jakou důležitost má pro nákladní i osobní dopravu mezi oběma státy a i na úrovni Evropy. Prozařím má na ředitelství výstava zůstat do konce roku 2018. Z Dresdner Neue Nachrichten, 18. 7. 2018, zpr. –sh–

Nová noční spojení z Berlína

Od nového jízdního řádu v prosinci tr. dojde opět ke zvýšení nabídky nočních spojů z Berlína a to do Vídně, Budapešti a Krakova. Přitom desítky let bylo cestování nočními vlaky z Berlína běžné, než konkurence levných letů či dálkových autobusů rozhodly u DB o prosazování jiné koncepce cestování na větší vzdálenosti vlakem. Dopravce ÖBB se proto rozhodl převzít noční spoje od Freiburgu, Basileje, či Curychu. Noční vlaky jsou sestaveny z vozů na sezení, lehátkových a lůžkových vozů a jsou pojmenovány „Nightjet“. Od 9. prosince se vrací noční spojení provozované ÖBB Berlín – Vídeň, ale s novým směrováním přes Polsko. Odjezd 18.40 z Berlína přes Frankfurt (Oder) a Zielona Góra do Vratislavy, příj. 23 h (zde bude část pokračovat do Krakova a na Ukrajinu) a dá-

VŠIMLI JSME SI

OSM MRTVÝCH si dne 8. 8. 2008 vyžádala tragédie, která se v toto osudné datum stala ve Studence. Na hlavním železničním koridoru mezi Ostravou a Olomoucí se zřítíl rekonstruovaný most těsně před mezinárodní rychlík Comenius. Přesně po deseti letech nebyl odsouzen ani jeden z případných viníků. Znalecké posudky si totiž zčásti protřečily, a tak Okresní soud v Novém Jičíně loni v prosinci zprostil viny všech deset mužů obžalovaných z podílu na zřícení mostu. A to jak manažery firmy ODS – Dopravní stavby Ostrava (dnes Eurovia), která byla generálním dodavatelem stavby, tak lidi z firmy Bögl a Krýsl, jež na mostě pracovala, i další obžalované. Rozsudek ale není pravomocný, státní zástupce se odvolal a v současné době krajský soud připravuje odvolací řízení.



NA ŽELEZNICI se opět šíří mor sprejérů, tentokrát jsme jejich tvůrce zaznamenali na lince S 7 Praha–Beroun (171). Na snímku Martina Kubíka je Os 8832 v Řevnicích, 31. 7. v 11.40 h, směr Beroun.



POSLEDNÍ DOBU se stává pravidlem, že v Praze hl. n. tu či onde nejsou v provozu eskalátory. Je zcela k nepochopení, že při rekonstrukci haly SŽDC nebyly instalovány sofistikovanější schody, které se spustí podle potřeby. Takto přijede například plný vlak linky S 7 k 1. nástupišti a všichni pochodují po nepojízdných schodech, pomínu-li, že je to vlastně nebezpečné. Nebo proč se schody dálkové nespustí při příjezdu vlaku? V době e-techniky by to snad vyřešit šlo. Stav 31. 7. po příjezdu Os 9933, v 9.45 h. Snímek Martin Kubík.



V SOUČASNÉ DOBĚ probíhá přestavba železničního mostu na bohosudovských zhlaví železniční stanice Teplice v Čechách v km 17, 705 (stav ze dne 26. 7. 2018). Tato stavba je součástí rekonstrukce železničního svršku v km 17,200–18,000 trati SŽDC 130 Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří v hodnotě 205 078 655 Kč, jenž spočívá v rozšíření nevyhovujících osových vzdáleností kolejí a úpravách trakčního vedení. Kvůli tomu je nyní uzavřena ulice U Pivovaru v Teplicích, což potrvá do konce listopadu letošního roku. Snímek Tomáš Martinek.

V SOUČASNÉ DOBĚ probíhá přestavba železničního mostu na bohosudovských zhlaví železniční stanice Teplice v Čechách v km 17, 705 (stav ze dne 26. 7. 2018). Tato stavba je součástí rekonstrukce železničního svršku v km 17,200–18,000 trati SŽDC 130 Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří v hodnotě 205 078 655 Kč, jenž spočívá v rozšíření nevyhovujících osových vzdáleností kolejí a úpravách trakčního vedení. Kvůli tomu je nyní uzavřena ulice U Pivovaru v Teplicích, což potrvá do konce listopadu letošního roku. Snímek Tomáš Martinek.

Francouzská dráha SNCF objednala u Alstom sto vlaků TGV 5. generace

Francouzská národní železniční společnost (SNCF) objednala u koncernu Alstom sto super rychlých vlaků TGV v hodnotě tři miliard eur. Zakázka na vlaky páté generace je „historická svým objemem i svou hodnotou, jakou SNCF doposud objednala,“ prohlásil prezident SNCF Guillaume Pepy na tiskové konferenci 26. července. Alstom, který v říjnu 2017 uzavřel s německým koncernem Siemens fúzi v oblasti železniční výroby, zaměstnává 460 pracovníků ve východofrancouzském Belfortu, 9000 ve Francii a 34 500 v ostatních zemích. Závod v Belfortu začne vyrábět první součásti v polovině roku 2020. Jak dodal prezident SNCF, „pro realizaci této zakázky bude nezbytné přijmout během deseti let 4000 zaměstnanců.“ Nové vlaky TGV, jež pojmu o 20 procent více cestujících a budou komfortnější, nahradí TGV Duplex, které jezdí od roku 1995. Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 31 – 9. 8. 1993

Obzor č. 32 – 16. 8. 1993

Jak se dočteme v rubrice „Co se děje v ústředí“, zástupci sekce řídicích a technickoekonomických pracovníků OSŽ po jednání s náměstkem vládního zmocněnce pro řízení ČD Janem Zenklem konstatovali, že řada dotazů v souvislosti s organizačními změnami ČD zůstala neodpovězena. Podle názoru odborů se opět postupovalo nesystémově. „Potvrzuje se, že celá organizační přeměna Českých drah je šita horkou Jehlou, příprava byla doslova zřetřovaná, převládá zmatek a nejasnost,“ uvádí se v článku. Rovněž situace kolem zaměstnaneckého jízdného byla nejasná.

„Odbory v KOSce“ je reportáž z Krmovských oprav a strojírny. Probíraly se zde mimo jiné záležitosti zaměstnaneckého jízdného, o které pracovníci privatizací, tedy vyčleněním z Českých drah, přišli. Odboráři jednali o možnosti kompenzace této ztráty, zatím však konstatovali, že nedošlo k dohodě. Zástupci odborů poukazovali rovněž na velký nárůst indexu životních nákladů (za duben 1993 byl 10%) a upozorňovali na to, že v souvislosti s tím dochází k propadu reálných mezd, což by se mělo promítnout i do kolektivní smlouvy.

Přibývá nemocí z povolání, loni meziročně o 6 %

Nemoci z povolání loni postihly více než tisíci lidí, může za to zřejmě i rekordní zaměstnanost. Nejohroženějšími podle statistik jsou ti, kteří pracují ve výrobě aut, ale také zdravotníci. Statistikám vedoucí nemocí z povolání končtin. Chorobami z povolání jsou rovnocenně ohrožena obě pohlaví: loni bylo z 1117 hlášených pracovníků s profesionálním onemocněním 551 žen.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci, předcházení a omezování rizik ohrožujících životy a zdraví zaměstnanců, je jedním z klíčových parametrů péče zaměstnavatele o zaměstnance. „V posledních letech se zásadně změnila povaha nemocí z povolání a tento stav se odráží i ve statistice. Důvodem změn je především monotónní činnost u částečně automatizovaných linek v automobilovém, potravinářském průmyslu či zpracovatelském průmyslu. Další poměrně zásadní změnou je zvýšení rozsahu administrativní práce, kde dochází k přetěžování svalového aparátu horních končetin a s tím jsou spojené boles-

Článek „Jihočeské úzkorozchodky před privatizací“ informuje o jednání, které proběhlo 16. července v Jindřichově Hradci a na němž se řešily legislativní, provozní a finanční záležitosti týkající se privatizace „úžek“. Privatizace se jeví jako jediná šance, jak ztrátovou úzkorozchodnou trať zachovat. Podle Ing. Jana Šatavy, předsedy Klubu jindřichohradeckých úzkorozchodků, se privatizace mezi zaměstnanci setkává většinou s pochopením. „Lidem dochází, že budou jezdit jako zaměstnanci soukromé firmy, a nebo nebudou jezdit vůbec,“ uvedl J. Šatava pro Obzor.

„Železnice je na tom nejlíp,“ upozorňuje autor z Výzkumného ústavu železničního na ekologické dopady jednotlivých druhů dopravy a také na jejich bezpečnost. Reaguje tím na různé úvahy zpochybňující ekologičnost a ekonomičnost přepravy po kolejích, které v tu dobu občas zazněly. Autor konstatuje, že co do emisí i spotřeby energie může železnice konkurovat (v některých bodech) pouze autobusu. Železniční doprava samozřejmě bezkonkurenčně vede nad všemi druhy dopravy v bezpečnosti.

–35–

ti v zápěstí či prstech rukou.“

Statistika zaměřená na sledování výskytu nemocí z povolání je ale zaměřena i na další rizika spojená s prací, jako například psychická zátěž, riziko hluku, riziko zrakové zátěže, ale také chemické riziko. „Zde je nutné poznamenat, že právě chemické riziko obsadilo ve statistikách druhé místo,“ zdůrazňuje Renata Dousková. Při vyhodnocování chemického rizika jsou nejčastějším problémem nemoci infekční, kožní a nemoci spojené s dýcháním. Tyto choroby se nejčastěji vyskytují nejen u zdravotníků, ale i v gumárenském průmyslu. Příliš se nevyplácí podceňovat sebemenší příznaky nemoci, protože neléčená choroba se může rozvinout do chronické podoby nemoci. „Povinností zaměstnavatelů je odstranit či snížit možná rizika spojená s prací. Některé firmy však bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP) podceňují, a proto často dochází k navýšení nemocí z povolání. Čísla statistik jsou neúprosná a jsou odrazem péče zaměstnavatelů o své pracovníky,“ konstatuje Renata Dousková dále. „Z pohledu čísel nelze než souhlasit s meziročním nárůstem výskytu nemocí z povolání, přestože finální statistika, zaměřená na druhy nemocí z povolání v jednotlivých krajích České republiky, se provádí vždy až na konci roku.“

Michael Mareš

Po dvaceti pěti letech skončila i ordinace MUDr. Ludmily Čapkové–Holečkové na holešovickém nádraží

Letos v červnu se na dveřích ordinace MUDr. Ludmily Čapkové–Holečkové na holešovickém nádraží v Praze objevila tato informace: „Vážení pacienti, z důvodu výpovědi z prostoru ordinace v nádraží Praha–Holešovice od oblastního ředitele SŽDC Ing. Vladimíra Filipa bude po čtyřiceti letech od 1. 8. 2018 ordinace železniční lékařská stanice přemístěna do nové budovy Visionary poliklinika – MEDICON klinika Holešovice naproti nádraží. Použijte, prosím, opačný výstup z metra C Nádraží Holešovice, využijte pohyblivé schodiště a pak přejděte vlevo přes koleje tramvajů. Nová ordinace je v přízemí.“

„Vyděšila jsem to na dveře proto, aby to lidé včas věděli, protože dvě třetiny mých klientů jsou zaměstnanci drah, ale chodí sem i jejich rodinní příslušníci a jejich děti,“ říká MUDr. Čapková–Holečková s tím, že mnohé tato zpráva šokovala. „Zprvu to mnozí vůbec nechápali, spousta lidí přišla a ptala se: kam že vás přesunou? A já jsem jim musela popravdě říct: nikam, dostala jsem výpověď a náhradní prostory si musím sehnat sama.“

Výpověď MUDr. Čapková–Holečková dostala 3. dubna 2018 s tím, že ordinaci musí opustit k 31. 7. 2018. Zpočátku chtěla bojovat, napsala odvolání, v němž uvedla, že její ordinace slouží především železničářům a lidem, kteří do Prahy přijíždějí vlakem. „Odpověděli mi, že je rozhodnuto, že to nebudeme více řešit,“ konstatuje.

Zaměstnanci, kteří na nádraží pracovali nebo na něj přijížděli, to měli do ordinace MUDr. Čapkové–Holečkové doslova jen pár kroků. „Když se udělalo něčemu z cestujících špatně, tak také volali nás,“ vypráví dál. „Stalo se například, že přijel průvodčí, že mu něco spadlo do oka. Tak jsme mu oko vypláchli. Přednostně jsme kromě jiného poskytovali zdravotnickou péči drážním zaměstnancům, především průvodcům, ale také cestujícím. Naposledy, co si pamatuji, jsme ošetřovali jednu paní, které se udělalo špatně v hale, a pak jednoho pána, kterého napadli ve vlaku. To je tak čtvrt roku zpátky.“ A tak to prý fungovalo až do letošního léta. Když MUDr.



MUDr. Čapková-Holečková: poslední minuty ve staré ordinaci.

Čapková–Holečková s odvoláním neuspěla, začala hledat náhradní prostory. „Sháněla jsem pochopitelně prostory co nejlépe holešovickému nádraží, aby to lidé měli po ruce, a nakonec se mi podařilo sehnat volné prostory na nové poliklinice v Holešovicích na rohu Argentinské a Plynární, zhruba pět minut od nádraží.“

Paradoxně se ordinace MUDr. Čapkové–Holečkové stěhuje do míst, kde už kdysi – před čtyřiceti lety – byla: „Původně totiž bývala drážní ordinace v Bublech, na rohu u ŽOSky. Když se pak postavila budova holešovického nádraží, tak se přesunula sem. A dokonce tady byly i dvě ordinace,“ vzpomíná.

Na dráze MUDr. Ludmila Čapková–Holečková začínala, tzv. „předatestačním kolečkem“, v Myslíkově ulici, v bývalé a dnes už neexistující drážní nemocnici; postupně prošla všemi nádražími ve středních Čechách, kde byly ordinace

tzv. žolíků (železniční okřeskový lékař). „A když pak odcházela z Holešovic paní doktorka, tak jsem v roce 1993 nastoupila sem.“

Ordinace MUDr. Ludmily Čapkové–Holečkové byla na nádraží v Holešovicích téměř 25 let (začínala ve třetím patře, pak se přesunula do prvního patra u prvního peronu).

A jak přesun ordinace nesou pacienti? „No, musím říct, že někteří byli, myslím si, že i oprávněně, dost rozzlobení,“ konstatuje závěrem MUDr. Čapková–Holečková a dodává: „Víte, například v Dopravních podnicích hlavního města Prahy mají podobné zdravotnické středisko v sídle firmy a když ho chtěli před časem zrušit, tak odbory se proti tomu postavily a řekly ne: my chceme mít své doktory v budově. A také to prosadily.“ Jediná „drážní“ ordinace, která v Praze zůstala na nádraží, je na Masarykově nádraží, a to prý jen díky tomu, že nádraží patří Českým drahám. Michael Mareš

NÁZORY

Parcelace dráhy pokračuje

Dle převzaté zprávy ze serveru Zdrojovny na e–stránkách OSŽ vyhrál státem protežovaný dopravce RegioJet v Ústeckém kraji provoz regionálních vlaků na šesti páteřních tratích kraje. Opět bez jakéhokoli uzardění se bude tedy přestupovat na hranicích kraje – například ve Stětí. Argument, že ČD jezdí na elektrizovaných tratích s regionovou, zde neobstojí. Již dávno jsem na stránkách Obzoru kritizoval krátkozrakou politiku, že se jezdí pod dráty motory. (Byl jsem za to kritizován jedním spolupracovníkem Obzoru). Tato vozba se nyní prokazuje jako by byla na míru šitá pohodovým soukromníkem, kteří nabídnou všem krajům elektrická vozidla pro regionální zadržované tratě! Jako bývalého dlouholetého zaměstnance ČD, a. s., který již nepřešel pod SŽDC, mě to mrzí. Mrzí mě i to, že některým zaměstnancům SŽDC je naprosto jedno, kdo po tratích jezdí. Možná jim přestane být jedno, až půjde do tuhého a třeba přijdou o režii, oni už o ně vlastně přicházejí nyní, protože ve vlacích soukromníků budou platit, a to tvrdě.

Nezapomínejme, že o to zde právě jde. Rozcupovat dráhu na nesmyslné tábory a oslabit odbory. Zatím se jim to daří dobře. Designovaný

předseda nové správní rady Prof. Moos mě překvapil, že ve svém věku zasloužilého akademika mu bylo zapotřebí posloužit k rozbití české železnice jako „národního dopravce“ ČD, a. s. Bude po liberalizaci železnice ještě nějaký národní dopravce vůbec existovat? A co na to

cestující, kteří mají různé aplikace na In–kartách, těm zůstanou jen oči pro pláč. A nakonec přijdou také autem. A ještě v RegioJetu v Ústeckém kraji. Právě zde na Kozí dráze získal RegioJet licenci k provozu vlaků, když mu posloužila jako prezentace, trať opustil a SŽDC ji vítězně přestala udržovat a poslala do stavu trvalé výluky tratě, které, za laskavého, zhasnutí v Ústeckém kraji. Martin Kubík

Věčná pravda

Na trati Praha – Děčín chátá mnoho nádražních skladů. Problémy se zastřešením mají například Hrobcovo nebo Hněvice. Zdaleka nejkrásnější příklad jsou ale Bohušovice nad Ohří. Místní sklad nemá střechu zhruba z 80 %, z toho část byla snesena úmyslně, aby nespálená čekající cestující na hlavu. Co to za pár měsíců dělá s obvodovými zdmi, si asi umí představit každý laik. Objeví vzhledu hradu, o němž si snad turisté jedoucí do Terezína musí myslet, že už v pevnosti jsou, na délku předčí samotnou výpravní budovu. Obcházel jsem onu tvrz zrovna po celodenním dešti a všiml jsem si na objektu dosud dobře čitelných nápisů: „Zbytkové plovoucí podlahy“, „Sta-

vební bazar“ a „Základní stavební materiál“. Tak tyto nápisy jsou a budou pravdou, ať je objekt v jakémkoli stavu. Po zrušení provozu čehokoli pozbyvá platnost otvírací doba, ceník apod., ale v tomto objektu jiná než zbytková plovoucí podlaha být po dění nemůže. Základní stavební materiál se z něj bude hroutit dovnitř ještě dlouho po pádu zdi s nápisy, a tak je to celé stále stavebním bazarem, bez ohledu na to, kdy ho v dokumentech povedou už jen jako „pozemek“, byť s demoličním odpadem. No, buď se můžeme smát, a nebo brečet. Tak jsem se radši smál.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Renesance zapomenuté trati započala

V roce 2003 byla ukončena osobní doprava v režii ČD/PKP na významné trati Meziměstí – Walbrzych z prostého důvodu: nezájem cestujících z důvodu předraženého mezinárodního jízdného, špatných přípojů a malé četnosti spojů.

V roce 2017 byla slavnostně zahájena autobusová doprava MHD Walbrzych až do Meziměstí do zastávky před výpravní budovou a to za pouhé 3,10 Plz. V letošním roce byla na zmiňované trati obnovena pravidelná železniční osobní doprava po patnácti letech, ale již nikoli v režii ČD, a. s./PKP, ale soukromými dopravci Koleje dolnosaskie (KD) a GW Train Regio a to za rozumnou cenu, lze koupit i sifovou jednodenní jízdenku. Ranní a večerní vlaky jezdí z Vratislavi až do Adrspachu a zpět, soupravy pro enormní zájem polských turistů jezdí zdvojeně.



Odpolední vlak Os 25456 KD/GW Train zastavil v žst Mieroszwów, renesance této již v roce 1914 elektrizované (v roce 1945 byly dráty odvezeny do SSSR jako válečná kořist) trati začala, zatím však jen do 1. září. Žst Mieroszwów je obsazena polským výpravčím pouze v určité dny.

Napadá mě zajímavá otázka adresovaná ČD, a. s./PKP – proč to nešlo v režii národních dopravců? Jenom proto, že to nejde, že? Pak ať se nikdo nediví, že národní dopravci dobrovolně vyklízejí pole, jako naposledy v Ústeckém kraji, a to nereálnou cenou. Je to záměr nebo letitá manažerská selhání? Jízdní řád najde na: <http://www.gwtr.cz/cs/kralovehradecko/jizdni-rady/jizdni-rad>.

A ještě poznámka. Když jeden český protiležnický starosta léta neblokoval obnovu trati Broumov – Otovice – Tlumaczow, mohlo se právě přes Tlumaczow jezdit i do Kladska. Martin Kubík



Výpravní budova žst Meziměstí se skví novotou, vadou na kráse je pouze nefungující nová (!) historická kašna na pitnou vodu, proč tam tedy byla vůbec instalována? Nádražní restaurace byla v roce 2016 bohužel zrušena.

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

PRÁVNÍ PORADNA

Státní sociální podpora v roce 2018 (1/2)

Vážené kolegyně a kolegové, v následujících dvou číslech Obzoru bychom vás chtěli informovat o institutu „Státní sociální podpora“.

Pod pojmem státní sociální podpory jsou označovány dávky poskytované osobám (rodinným příslušníkům) ve společensky uznávaných sociálních situacích, kdy stát skrze jejich vyplacení z části přebírá spoluzodpovědnost za vzniklou sociální situaci. V rámci systému státní sociální podpory je poskytován: přídavek na dítě, příspěvek na bydlení, rodičovský příspěvek, porodné, pohřebné.

K výše napsanému připojujeme následující informace:

Obecné informace

Systém státní sociální podpory (SSP) je upraven zákonem č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů (zákon o SSP), kde je možné získat další podrobné informace.

Systém SSP chápe rodinu jako soužití rodičů a nezaopatřených dětí ve společné domácnosti. Za nezaopatřené dítě je považováno dítě do skončení povinné školní docházky a dále, pokud se buď připravuje na budoucí povolání, nebo je zdravotně postižené, nejdéle však do 26 let. U příspěvku na bydlení jsou společně posuzovány všechny osoby, které jsou v bytě hlášeny k trvalému pobytu, podmínka společné domácnosti se nevyžaduje. Při posuzování nároku na dávky SSP se netestuje majetek rodiny, pouze příjmy, a to také pouze u některých dávek.

V závislosti na příjmu rodiny jsou poskytovány – přídavek na dítě, příspěvek na bydlení, porodné. Na příjem rodiny se nehledí při poskytování rodičovského příspěvku a pohřebného.

Přídavek na dítě

Přídavek na dítě je základní, dlouhodobou dávkou, poskytovanou rodinám s dětmi, která jim pomáhá kryt náklady, spojené s výchovou a výživou nezaopatřených dětí. Nárok na přídavek na dítě má nezaopatřené dítě, které žije v rodině, jejíž rozhodný příjem je nižší než 2,7násobek částky životního minima rodiny. Pro nárok na dávku se posuzuje příjem za předchozí kalendářní čtvrtletí, za příjem se považuje i rodičovský příspěvek. Přídavek je vyplácen ve třech výších podle věku nezaopatřeného dítěte.

Příspěvek na bydlení

Příspěvek na bydlení přispívá na krytí nákladů na bydlení rodinám či jednotlivcům s nízkými příjmy. Na příspěvek na bydlení má nárok vlastník nebo nájemce bytu, který je v bytě přihlášen k trvalému pobytu, jestliže jeho náklady na bydlení přesahují částku součí-

nu rozhodného příjmu v rodině a koeficientu 0,30 (na území hlavního města Prahy koeficientu 0,35), a zároveň - součinn rozhodného příjmu v rodině a koeficientu 0,30 (na území hlavního města Prahy koeficientu 0,35) není vyšší než částka normativních nákladů na bydlení.

Poskytování příspěvku podléhá testování příjmu rodiny a nákladů na bydlení za rozhodné období, kterým je předchozí kalendářní čtvrtletí. Za společně posuzované osoby se považují všechny osoby, které jsou v téže bytě hlášeny k trvalému pobytu; podmínka, aby spolu trvale žily a společně uhrazovaly náklady na své potřeby, se nevyžaduje. Do rozhodného příjmu rodiny se započítávají příjmy všech společně posuzovaných osob. Za příjem se považují i přídavek na dítě a rodičovský příspěvek.

Rodičovský příspěvek

U tohoto příspěvku se příjem rodiny neposuzují a nárok na rodičovský příspěvek má rodič, který po celý kalendářní měsíc osobně celodenně a řádně pečuje o dítě, které je nejmladší v rodině, a to až do vyčerpání celkové částky 220 000 Kč, nejdéle do 4 let věku tohoto dítěte. V případě, že nejmladším dítětem v rodině jsou 2 a více dětí narozených současně, má rodič nárok až na vyčerpání celkové částky 330 000 Kč.

Pro stanovení nároku a výše rodičovského příspěvku je rozhodující výše denního vyměřovacího základu pro stanovení peněžité pomoci v mateřství nebo nemocenské v souvislosti s porodem nebo převzetím dítěte podle zákona o nemocenském pojištění. Jestliže lze alespoň jednomu z rodičů v rodině stanovit k datu narození nejmladšího dítěte v rodině 70 % 30násobku denního vyměřovacího základu v částce převyšující 7600 Kč, může rodič volit měsíční výši čerpání rodičovského příspěvku až do této výše.

Pokud žádá o rodičovský příspěvek na dvě a více současně narozené děti, může provést volbu až do výše 1,5násobku 70 % 30násobku denního vyměřovacího základu. V případě, že denní vyměřovací základ lze stanovit u obou rodičů, vychází se z toho základu, který je vyšší, aniž rodič s vyšším denním vyměřovacím základem o rodičovský příspěvek žádá, nebo ho pobírá. Pokud ani jednomu z rodičů nelze stanovit denní vyměřovací základ, nebo je-li 70 % 30násobku denního vyměřovacího základu nižší než 7600 Kč, rodič volí výši rodičovského příspěvku až do částky 7600 Kč měsíčně, v případě dvou a více současně narozených dětí do částky 11 400 Kč měsíčně.

Zdroj: MPSV.

Luděk Šeborle, analytik rozborů JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–ústředí



Velký zájem návštěvníků oslav 100. výročí ČSD byl o jízdy historickou motorovou soupravou v trati Žilina – Rajecské Teplice.

V hotelu Skalka byly zahájeny oslavy 100. výročí ČSD

Po oba víkendové dny 4. a 5. srpna probíhaly na trati Žilina – Rajecské Teplice oslavy 100. výročí Československých státních drah (ČSD). Hlavní část těchto oslav byla soustředěna do železničního muzea v Rajecských Teplicích (v budově tamní železniční stanice) a do hotelu Skalka, patřícímu OSŽ.

Zatímco v železničním muzeu byly vystaveny historické exponáty železnice a na několika panelech prezentován vznik a vývoj ČSD, v hotelu Skalka byla uspořádána výstava děl členů Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC). Jednalo se především o fotografie, kresby a malby, poštovní známky, filmy a knihy se železniční tematikou, jakož i velká modelová železnice modelářů FISAIC z Kostelce nad Orlicí. Celou tuto organizačně poměrně náročnou akci zajišťovali pracovníci Mezinárodního oddělení OSŽ – Ú ve spolupráci s vedením OSŽ a Českého zemského svazu FISAIC.

Po slavnostní mši v kostele Božského srdce Ježíšova pod názvem Koleje do budoucnosti,

zahájil výstavu v hotelu Skalka I. místopředseda OSŽ a prezident české pobočky FISAIC Vladislav Vokoun společně s tajemnicí FISAIC a jednou z výtvarnic Jarmilou Šmerhovou a ředitelkou hotelu Skalka Emilií Duračinskou. „Jsme rádi, že jsme mohli přispět k oslavám stého výročí ČSD ukázkami děl našich členů prakticky ze všech deseti skupin FISAIC,“ prohlásil Vokoun před shromážděnými hosty výstavy.

Součástí oslav byla rovněž jízda historického motorového vlaku na trase Žilina – Rajecské Teplice, který byl složen z motorového vozu M 131 Hurvínek, osobního vozu Blm a rekonstruovaného motorového vozu M 152. Navzdory úmornému vedru se oslav v Rajecských Teplicích po oba dny zúčastnilo několik stovek návštěvníků z řad hotelových hostů i zdejších lázní a obyvatel z celého okolí.

Reportáž z oslav je možné si přečíst na webu OSŽ ze dne 6. 8. pod názvem OSŽ a FISAIC se podílejí na oslavách 100 let ČSD.

Miroslav Čáslavský

Děti jsou naše budoucnost!

(Pokračování ze strany 1)

„Tak například z tohoto pána se stal nedávno dědeček,“ představuje mi Jiří Běhounek Jiřího Lundáka. „Pochopil, že bez Chrudimky nemůže být, a tak se po třiceti letech vrátil. Prostě se jednoho dne přijel podívat a zalíbilo se mu tady tak, že už tu zůstal,“

směje se Jiří Běhounek a dodává: „Jirka pracoval v Lokomotivním depu Praha střed jako strojevodoucí, pak šel podnikat a nyní se na Chrudimku po letech vrátil.“

„Já jsem si původně bláhově myslel, že tady budu jen tak na skok, ale nakonec jsem tady zůstal a dostal na starost chlapce – předškoláky,“ říká Jiří Lundák s úsměvem. „A k tomu jako bonus jsem druhý den vyfasoval i holčičky!“

Na každém turnusu je zhruba třetina dětí nádražáků, kdysi to ale bylo přesně naopak. „Ostatně to byl v osmdesátých letech důvod, proč jsme vybudovali třetí nádvoří, protože se sem děti zaměstnanců nevešly a bylo potřeba kapacitu rozšířit. To tady tehdy byly celkem tři turnusy po dvaceti dnech po celé prázdniny, tedy po celých šedesát prázdninových dnů, a všechno bylo plné. Já jsem tady například v roce 1992 měl na jednom turnusu 253 dětí a k tomu 35 vedoucích. Kapacitu jsme tehdy – stejně jako dnes – dohnali stavěním stanů,“ dodává Jiří Běhounek.

A jaká je budoucnost LDT Chrudimka? „Děti jsou naše budoucnost! Dokud budou děti, budeme tábor provozovat,“ říká Jiří Běhounek přesvědčivě. „Ano, řada dětských táborů došlo, kdy děti nebyly, nebo kdy bylo nemoderní být v létě na táboře, nepřežila. Ale teď je dětí dost, přestože jsme druhý turnus nenaplňli. Ale pevně věříme, že to není trvalý stav.“

Rekreace v LDT Chrudimka probíhá i mimo léto. LDT Chrudimka je k dispozici veřejnosti například o prodloužených víkendech (informace naleznete na stránkách tábora <http://www.ldtchrudimka.cz/>). Zvláštností LDT Chrudimka je pak doprava dětí. Z Prahy do Pardubic

se jede tradičně vlakem, z Pardubic na Chrudimku děti veze autobus. A aby to bylo co nejlépejší, vlaky veze jako strojevodoucí většinou předseďa ZV OSŽ DKV Praha Jiří Běhounek. Ani letos tomu nebylo jinak; dvakrát z Prahy do Pardubic a dvakrát z Pardubic do Prahy se jelo jednotkou CityElefant.

Moudrost pro tento den

„Mluvit pravdu je trapné. Ale muset mluvit lež je mnohem horší.“

Oscar Wilde, britský dramatik, prozaik a básník (1854 – 1900)



Nejmladší účastnice letošního druhého červenového běhu LDT Chrudimka.

V době naší návštěvy LDT Chrudimka právě finišovaly přípravy na táborovou pouť se spoustou atrakcí. „Děti platí tzv. kameňáky (papírové táborové platidlo), což není žádná virtuální měna, ale poctivé platidlo,“ zdůrazňuje Jiří Běhounek s úsměvem. „Bude tady střelnice, přijede vaták (cukrová vata), v areálu tábora bude vyhrávat muzika. Všechno to vytvoří dojem pouti, která se koná vždy na závěr tábora. A největší spokojenost je, když se nám děti další rok zase vrátí,“ uzavírá Jiří Běhounek.

Michael Mareš



Takzvané třetí nádvoří, nejmladší část LDT Chrudimka.

FISAIC - výtvarníci v Prudké

Ve dnech 21. – 24. června se uskutečnil praktický seminář skupiny výtvarníků Českého zemského svazu FISAIC (na snímku) v Re-

kreačním zařízení (RZ) Prudká. Ve čtvrtek večer proběhlo jednání skupiny, na kterém byli účastníci seznámeni se dvěma akcemi – Dnem Československé železnice na Slovensku v Rajecských Teplicích (srpen) a Dnem železnice v Českých Budějovicích (září), kde budou vystavovat ukázky svých prací jednotlivé skupiny ČZS FISAIC. Na těchto akcích budou vystavovat také malíři (10 výtvarných děl – obrazy s železniční tematikou). Vedoucí skupiny Pavel Hladík písemně oznámil, že pro nemoc již nebude pracovat jako vedoucí skupiny výtvarníků

a odstupuje z funkce člena mezinárodní technické komise (TK) pro výtvarné umění. Místo něj byla jako vedoucí skupiny navržena

a jednohlasně schválena Jarmila Šmerhová, zástupkyně Jana Čabíkové. Ukončení členství pana Hladíka v mezinárodní TK bude oznámeno na jednání delegovaných v Gentu, v srpnu 2018.

V pátek bylo velmi příznivé počasí, takže byla možná celý den kreslit a malovat v terénu (plenéru), pokračovalo se i v sobotu (okolí RZ Prudká, okolí hradu Pernštejn a ve Štěpánovicích). Přejížďelo se vlakem.

V sobotu večer byla uspořádána výstava výtvarných děl, kde proběhlo hodnocení jednotlivých prací. Výstava se setkala také s chválou obřadků od rekreačních seminářů RZ.

Na závěr semináře Jaroslav Mokří přednesl přednášku na téma olejové barvy a zásady míchání jejich odstínů. Všichni účastníci semináře odjžděli domů velmi spokojeni.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Broumovsko ožívají vlaky z Polska

Broumovsko je odlehlý výběžek našeho území u hranic s Polskem, který odvnitrozemí odděluje téměř v celé délce Broumovské stěny. Ty však spolu se skalními městy tvoří tento konec světa velmi atraktivním pro turisty nejen od nás, ale především z Polska.

Možností, jak se k nám dostat, však moc polští návštěvníci skal donedávna neměli. Většina jich tedy přijížděla auty, která pak nebylo často kde zaparkovat. Přitom zde ležela ladem trať Walbrzych – Meziměstí, na které byla osobní doprava zastavena v roce 2003. Dlouhá léta se o možném znovuoživení osobní dopravy na této trati jen mluvilo, ale nic se nedělo. Polský správce železniční infrastruktury dokonce navrhoval trať k naší hranici přestat udržovat.

Až v loňském roce se v rámci příprav jízdního řádu na letošní rok dohodl Královéhradecký kraj s Dolnoslezským vojvodstvím na zavedení čtyř párů vlaků o víkendech a svátcích od 29. dubna do 2. září.

Dopravcem na polském území je společnost Koleje Dolnoslaskie, na našem území vlaky provozuje GW Train Regio. A aby nové vlaky cestující opravdu lákaly, bylo vytvořeno nové přímé spojení Wrocław – Adršpach, které zajišťuje první ranní vlak z Polska k nám a poslední vlak večer zpět.



V některých opravdu vydařených dnech jedna motorová jednotka SA134 na přechodu Meziměstí – Mioszów nestáčí a vlaky se musejí posílit.

A protože nelze nechat stát polskou motorovou jednotku půl dne v Adršpachu, stačí ještě ve zbytku dne odjet jeden pár vlaků Adršpach – Walbrzych a dva páry vlaků Walbrzych – Meziměstí. Prvotní záměr snížit množství aut v Adršpachu však trochu kazí rozhodnutí zastupitelstva obce zrušit parkovně a zvýšit cenu vstupného do skal. Ten kdo přijede vlakem, tak nepřímo platí i parkovně.

Ani to však lidi od cestování vlakem do skal neodradilo. Na bilancování je ještě brzo, ale už teď je jasné, že celkové počty přepravených cestujících za letošní sezonu budou jasným signálem pro zavedení dalších vlaků přes přechod Meziměstí – Mioszów i v příštích letech.

Martin Kalousek



Pohled na opravovaný úsek, kde došlo v březnu loňského roku k sesuvu svahu. Opravné práce zde již směřují do finíse.



Koleje před Novoměstským tunelem (dlouhým 211 metrů) již více než rok bezdáně rezaví.

Na skok na Moldavské dráze

Přesně po deseti měsících jsme se s fotografickou kamerou vypravili do kopců nad Mikulovem v Krušných horách, abychom se podívali, jak pokračují práce na obnově poškozeného traťového úseku mezi Mikulovským a Novoměstským tunelem. Jak již bylo na stránkách Obzoru několikrát uvedeno, došlo zde v březnu loňského roku k poškozování trati vinou sesuvu podmáčeného svahu, který následně zavinil posun geometrie traťové koleje. Podle původních plánů měl být poškozený úsek opraven s platností nového grafikonu (prosinec 2017). Nicméně situace na trati a rozsah poškození se posléze ukázaly být daleko složitější, než se původně

zdálo. A tak od 10. 12. 2017 do (zatím) 31. 10. 2018 pokračuje na trati stále nepřetržitá výluka.

Víkendové vlaky z Mostu končí ve stanici Dubí a kdo se chce vydat dále (do Mikulova, Nového Města a do Moldavy v Krušných horách), musí ve stanici Osek město přestoupit do náhradního autobusu. Nyní, kdy je turistická a cyklistická sezona v plném proudu, je to o to nepřijemnější.

Při naší návštěvě koncem června se na poškozeném úseku dokončovala oprava opěrné zdi a odvodnění svahu. Aby se k opravovanému místu vůbec dostala těžká technika, musely být v úseku cca 200 metrů sneseny koleje.

Všem příznivcům těchto kolejí a turistům nezbyvá než doufat, že stanovený termín opravy kolejí 31. 10. 2018 je konečný. A po tomto datu se budeme moci (konečně) o víkendech pohodlně svést „Zraloky“ z Ústí nad Labem až na samý vrchol Krušných hor. Na rozdíl od poškozené trati mezi Radejčínem a Dobkovičkami (SŽDC č. 097) je zde obnovu provozu reálné.

Na samý závěr snad jen malá poznámka. Jak by se asi s opravou kolejí „popasovali“ železničáři před více než sto lety, jejichž jediná „mechanizace“ byly krumpáče a lopaty? Jestli pak by jim oprava 200 metrů kolejí trvala také rok a půl?!

A. K. Kýžl