

Z aktuálních událostí

■ Výjezdní zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách se uskutečnilo ve dnech 5 – 7. září v rekreačním zařízení ZO OSŽ České Budějovice a Plzeň ve Vyšším Brodě.

Předseda PV a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun se v úvodu mimo jiné vyjádřil k červecové obměně Dozorčí rady Českých drah. Uvedl přitom, že zástupci zaměstnanců dosud nedostali relevantní odpověď na otázku, proč by měl být odvolán management (ČD).

Členové Podnikového výboru OSŽ při ČD se poté vyjadřovali k aktuálnímu dění na železnici. Například kritizovali ministerstvo dopravy za nečinnost v případě srážky vlaků společnosti GW Train Regio v jižních Čechách. Zaznělo také, že výkony na trati Ústí nad Orlicí – Štýty chce Pardubický kraj nabídnout Leo Expressu. Členové PV OSŽ při ČD také konstatovali, že dle dosavadních zkušeností přinesla reorganizace dep prozatím jen samá negativa.

Podnikový výbor se dále zabýval oznámením bývalého předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši, že neodstoupí z Dozorčí rady ČD. Po rozsáhlé diskusi přijal PV usnesení, v němž sděluje, že Bc. Jaroslav Pejša již není oprávněn vystupovat a jednat jménem PV OSŽ při ČD, a s., a že veškerá jeho vyjádření jsou vyjádření soukromé osoby, zvláště když J. Pejša ukončil na vlastní žádost ke dni 31. srpna 2018 své členství v OSŽ. Právo na odvolání Bc. Jaroslava Pejši z DR se podnikový výbor rozhodl neuplatnit, vzhledem k tomu, že by tím společnost ČD, a s., vznikly zbytečné vícenásobky v řádu několika milionů korun. Zároveň vyzval Bc. Jaroslava Pejšu, aby dostal svému slibu a ukončil svou činnost v DR ČD, a s., v dostatečném časovém předstihu před dnem vyhlášení nových voleb.

Ve čtvrtek 6. 9. měli členové Podnikového výboru OSŽ při ČD na programu přípravu na kolektivní vyjednávání o PKS na rok 2019; se-stavení vyjednávacího týmu zástupců za OSŽ (pro PKS 2019), a přípravu kampaně STOP dumpingu (a systému distribuce letáků).

■ V Praze, v sídle OSŽ, zasedalo 12. 9. Ústředí OSŽ. V úvodu jednání se předseda OSŽ Mgr. Martin Malý vrátil k otázce odvolání managementu Českých drah, který údajně nedostatečně připravuje firmu na liberalizaci. „My tento názor nesdílíme,“ dodal a věnoval se i dalšími aktuálními událostmi na železnici, zmínil například akutní podstav výpravčích. Dále uvedl, že SŽDC by v nejbližších dnech měla na základě výsledků jednání s kraji a ministerstvem dopravy předložit vizi takzvaného staničního servisu – tři kategorie stanic, přičemž u těch středních by měly být čekárny povinné hrazeny, u menších stanic by mělo být na úvaze objednatelů, zda čekárny chce, nebo nechce objednat, a na největších stanicích by každý dopravce mohl mít své pokladny a čekárny. „Upozornil jsem, že problém nebude v tom, že bychom se nyní nedohodili, ale problém bude v okamžiku, kdy se vyčíslí náklady a ty dohody se začnou rozpadat. Toto vidím jako problematické, zatímco představitelé ministerstva dopravy to jako problém nevidí.“

I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun se vrátil k oznámení bývalého předsedy OSŽ Jaroslava Pejši, že nehodlá odstoupit z Dozorčí rady ČD, a připomněl, že tím došlo ke zdržení kampaně a omezení počtu kandidátů (ze tří na dva). České dráhy jsou podle něj v dobré kondici, obhájily rating a vyjednávají smlouvy s kraji. „Novináři sice píší o konci monopolu, ale České dráhy přitom ztratily jen 0,3% výkonů.“ Letmo

se Vladislav Vokoun zmínil i o nedostatku zaměstnanců, jednotném jízdním dokladu, vzájemném uznávání jízdních dokladů či aktuální obměně managementu Českých drah.

O problémech ČD Cargo hovořil místopředseda OSŽ Radek Nekola. „Je to například nedostatečná kapacita dráhy a její využívání. Nekoncepcnost osobní dopravy vytváří tlak na využití kapacity dráhy,“ řekl a dále informoval o blížících se volbách do Dozorčí rady ČD Cargo, které proběhnou 22. až 25. 10. Přírodním kolektivní vyjednávání by podle jeho slov měl být kladen akcent na odměňování a na hledání způsobu, jak se vypořádat s pracovním trhem ČR, tedy jak dostat na železnici více zaměstnanců.

Děni u nedrážních organizací přiblížila místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Doušková. Uvedla mimo jiné, že po dlouhodobém úsilí je ZO ve společnosti Trilex Hrádek nad Nisou právoplatným členem OSŽ. Dále informovala o tom, že u TSS uvízlo kolektivní vyjednávání na mrtvém bodě a bude nutno žádat MPSV o zprostředkovatele, a také že probíhají přípravy voleb do Dozorčí rady Dopravního zdravotnictví, u společnosti CZ LOKO se předpokládá zahájení kolektivního vyjednávání během října.

O jednání odborových centrál na SŽDC, kde byl oficiálně představen záměr centralizace finančních účtárěn, i o racionalizaci optimalizaci činnosti správ majetků na jednotlivých OŘ informoval moderující místopředseda OSŽ Petr Štěpánek s tím, že v tomto případě zaniknou SBBH a SNB a vzniknou SB (Správy budov) a SOC (Správy obchodních činností). „Nejvíce emoci vyvolal článek z podnikového výboru, ve kterém byla zmínka o převodu sítových služeb. Přitom o tom, co by SŽDC mohlo dělat, ještě nepadlo ani slovo,“ uvedl. Podle Petra Štěpánka předložil zaměstnavatel návrh PKS na rok 2019 po 15. 10. 2018, a 27. 9. bude na jednání PV OSŽ SŽDC zvolen vyjednávací tým pro kolektivní vyjednávání. Další informace najdete na www.osz.org.

■ V Praze, v sídle OSŽ, se dne 13. září uskutečnilo jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ. Předseda RRS Kurt Mužík poděkoval členům rady seniorů za účast na II. Sportovních hrách seniorů v Rajčech Teplicích. Hry by dle příznivých ohlasů měly dále pokračovat. Místopředseda RRS Karel Hybš seznámil členy RRS s přípravou zájezdu do Berchtesgadenu, kterého se účastní čtyři členové rady, a se změnami v informačním systému.

Jedním hostem jednání rady byl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Jeho informace pak samozřejmě nemohly být o ničem jiném, než o situaci na Českých drahách a změnách v jejich Dozorčí radě, ale následně i v změnách managementu Českých drah a názoru OSŽ na tyto poslední události. Dále hovořil o tom, že se vede diskuse o převzetí některých sítových služeb od dopravce na SŽDC a které by to měly být.

V rámci diskuse se pak dostalo i na kauzu bývalého předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši, který se rozhodl neodstoupit z Dozorčí rady ČD, i na – podle názoru členů RR neadekvátní – reakci tajemníka PV ČD Antonína Leitgaba. Členové se shodli v názoru, že tyto věci mohou mít negativní dopad na stabilitu a věrohodnost celého OSŽ.

Diskutovalo se o řadě dalších věcí, třeba o nastávajících komunálních volbách, či o tom, jaké změny mohou nastat u držitelů jízdních výhod po zavedení slev na jízdném u studentů a seniorů nad 65 let. -red-

OSŽ se připojuje ke kampani ETF za bezpečné cestování

Odborové sdružení železničářů se zapojilo do celoevropské kampaně „STOP dumpingu – za bezpečnou a sociálně spravedlivou dopravu v Evropě“, která má upozornit cestující veřejnost, odborníky i politiky mimo jiné také na mož-

né důsledky nebezpečné tendence, týkající se rušení železničního personálu. Právě na tuto oblast se zaměřilo OSŽ, které ve čtvrtek 4. října spustilo kampaň „Za zachování doprovodného vlakového personálu.“ (Pokrač. na str. 2)



S obrázky Petra Urbana se cestující seznámí 4. října. A takto vidí sociální dumping kreslíř, který pravidelně už řadu let publikuje v Obzoru – Antonín Klech.



V čele zvláštního vlaku z Brna do České Třebové jela rakouská parní lokomotiva 310.23, nesoucí označení své „muzejní sestry“ 375.007, stojící jako exponát v NTM v Praze. Snímek Michael Mares

Regionální Den železnice přilákal v České Třebové více než 2000 návštěvníků

Mraky se rozplynuly a nad Českou Třebovou vysvitlo sluníčko. Zatímco ještě v době příjezdu historického parního vlaku z Brna, vedeného rakouskou lokomotivou 310.23, bylo pošmornou a vlezlo, odpoledne si už slunce posvítilo na regionální den s plnou parádou. Regionální Den železnice, který v sobotu 15. 9. 2018 probíhal v Depu kolejových vozidel Česká Třebová a který připravily České dráhy společně s dalšími partnery, především Spolkem železničářů, přilákal více než dva tisíce návštěvníků.

Původně avizovaný „Albatros“ v čele zvláštního vlaku z Brna do České Třebové nahradila

rakouská parní lokomotiva 310.23 (nesoucí na čele označení své „muzejní sestry“ 375.007, stojící jako exponát v NTM v Praze), která měla na příjezdu z Třebové „Čmeláka“, to z důvodu dlouhotrvajícího sucha a tím spojeného omezení provozu pamínek lokomotiv.

Na programu Regionálního Dne železnice byly jízdy zvláštních vlaků mezi depem a stanicí, či průjezd kontejnerovým terminálem firmy Metrans. Součástí dne železnice měl být rovněž svaz i rozvoz z okolí České Třebové (Letohrad, Svítavy) muzejní elektrickou jednotkou EM 475.1 „Žabotlam“. (Pokračování na straně 4)

Předplatné Obzoru 2019

V říjnu začneme rozesílat zálohové faktury na předplatné Obzoru na rok 2019. Pokud požadujete změnu v počtu odebíraných výtisků nebo pokud máte např. změnu v adrese, sdělte nám to, prosím, co nejdříve na adresu marie.bartova@osz.org nebo telefonicky na 737 275 079. Děkuje! Redakce Obzoru

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Hasiči sice nejsou výdělečnou organizací, zachraňují však nemalé hodnoty.“

Hovoříme s MARCELEM BORTLEM, předsedou Výboru OSŽ Hasičské záchranné služby SŽDC

Kromě vaší základní pracovní náplně hasiče (technika specialistu strojní služby) vykonáváte také funkci předsedy ZO OSŽ Jednotky požární ochrany (JPO) v Přerově a současně předsedy Výboru OSŽ HZS SŽDC, který zahrnuje všech dvanáct JPO a dvě pobočné stanice v síti SŽDC. Jak z této pozice hodnotíte přístup současného vedení SŽDC ke složkám Hasičské záchranné služby (HZS)?

Myslím, že hovořím za většinu členů HZS, když řeknu, že vedení SŽDC si je vědomo důležitosti hasičské práce na železnici, váží si jí a plnohodnotně začleňuje HZS do své struktury. Je to znatelný rozdíl od přístupu Českých drah, kde jsme tuto podporu od roku 2002 tak necítili.

vybavení a nákupu nové techniky. Také při kolektivním vyjednávání se podařilo dojednat nové druhy příplatků za práci v nebezpečných podmínkách a zvýšilo se nám také mzda v rámci dojednaného mzdového nárůstu u SŽDC jako celku. I zde však usilujeme o to, aby zejména práce našich hasičů, kteří mají spoustu odborností (kvalifikací), byla ohodnocena ještě lépe než dnes, aby hasiči neodcházel z výdělkem jinam. Dlouhodobým přáním držáků hasičů je také možnost odchodu na výsluhu po odpracovaných letech, protože vydržet ve výjezdu až do dovršení důchodového věku je problém. To však předpokládá legislativní změny a je to tedy běh na delší trať.

Znamená to, že hasiči s přibývajícím věkem musejí stále pracovat, jak se říká, naplno?

Pracují tak dlouho, dokud jim to zdravotní stav, fyzické i psychické síly dovolí. Pokud při každoročních lékařských prohlídkách, zahrnující každých 5 let i psychotesty, hasič neprojde, nemůže vykonávat svoji práci a odchází s odstupným podle kolektivní smlouvy, na rozdíl od „státních“ hasičů, kteří v takovém případě mají možnost odejít na výsluhu, čímž jsou lépe sociálně zabezpečeni do doby, než dovrší řádného důchodu. I zde se však zabýval na lepší časy – v letošní kolektivní smlouvě se nám podařilo dohodnout ustanovení, že zaměstnanci SŽDC, včetně hasičů, kteří ztratí zdravotní, fyzickou nebo psychickou způsobilost, dostanou od podniku na jeden rok náhradní zaměstnání s případným mzdovým doplatkem. Je to sice malá náplast, ale je to krok vpřed.

Můžete alespoň v krátkosti přiblížit, co všechno hasiči SŽDC dokážou a jak je toto povolání náročné?



Pokud budu hovořit za svoji „domovskou“ jednotku v Přerově, tak za období letních prázdnin jsme měli 51 zásahů, které zahrnovaly širokou škálu prací. Od požárů, kácení stromů, přes překládky, či úpravy nákladů a nakolejování železničních vozidel, až po odstraňování bodavého hmyzu, následků větrných smrští, přívalem dešťů, nehod na přejezdech, či sebevražedných pokusů (jejichž počet rok od roku vzrůstá), je toho prostě mnoho. Hasiči SŽDC pomáhají v rámci integrace jinde – letos v srpnu to byla třeba účast na vytahování betonové lávky přes řeku Labe v Nymburku – tam pomáhali lávkou z řeky vytáhnout tři tanky HZS SŽDC z jednotek Přerov, Havlíčkův Brod a České Budějovice. To byla velice náročná akce, díky skvělé souhře velení a všech zúčastněných proběhla hladce a úspěšně.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Setkání železničních odborů ze čtyř německy mluvících zemí

Letošní setkání železničních odborů ze čtyř německy mluvících zemí – Rakouska (VIDA), Německa (EVG), Lucemburska (FNCTTFL) a Švýcarska (SEV) se uskutečnilo ve dnech 27. a 28. srpna 2018 v St. Pöltenu. Středobodem setkání byla diskuse o politickém vývoji po změně vlády v Rakousku. Pokusy koaliční vlády Lidovců a Svobodných vůči právům zaměstnanců stmelilo odbory v sousedních zemích k vyslovení jejich podpory a solidarity s kolegy v Rakousku a přiměřelo je k ještě užší spolupráci. Všechny čtyři odborové centrály hájí ochranu zaměstnanosti a mezd na stále rostoucím národním i evropském konkurenčním trhu. Zaměstnanci se stále častěji stávají terčem snah neoliberalizace a rozvrácení pracovního práva. Neoliberalové sní svůj sen o minimalistické ingerenci státu a ponechání vývoje na pospas všemohoucímu ruce trhu. Evropská solidarita národních odborů proto hraje stále významnější roli. Všechny zúčastněné odbory jsou

silnými členy Evropské federace odborů (ETF). Nejen v rámci ETF využívají každou příležitost ovlivňovat evropskou politiku a komunitární právní předpisy. Také sektorový sociální dialog na železnici je jedním z nejmotivnějších svého druhu. Přitom se podařilo pro evropské železničáře požadovat a dosáhnout významných opatření v pracovních podmínkách. Z evropského pohledu je jedinečné i vzorové nařízení o vzdělávání, které VIDA vybojovala pro železničáře v Rakousku. Pro zabránění dumpingu u kvalifikace a odměňování je mezinárodní spolupráce odborů nezbytná. Jen tak může železnice v Evropě zůstat bezpečným druhem dopravy i po liberalizaci a vstupu nestátních dopravců. Zároveň bude pro zaměstnance stanoven sociální standard. Odbory se na jednání kromě sociálního dumpingu věnovaly i problematice dopravní politiky, provozu, vlakových a lokomotivních čt. Podle TZ VIDA –rš–



Dopravní kancelář a prostory pro cestující využívá SŽDC, zbytek nádraží je v soukromých rukou.

NAVŠTÍVILI JSME

Hrubá Voda

Nepochybně v mnoha směrech zajímavá je železniční stanice Hrubá Voda, ležící na trati, vybudované v roce 1892 z Olomouce do Krmova (SŽDC 310). Mezi zmíněné zajímavosti patří především skutečnost, že budova se nachází, jako snad jediná provozní budova SŽDC, v soukromých rukou, ze začátkem tohoto roku byla prohlášena kulturní památkou, a že mohla být (půjde-li vše dobře) v dohledné době uvedena do původního stavu. Opravy ovšem „spolkou“ nepochybně několik milionů korun, neboť celá budova je v téměř dezolátním stavu.

Díky tomuto stavu se ovšem zachovaly také unikátnosti, které dnes již na síti SŽDC téměř nenalezeme: elegantní secesní fasáda (t. č. ovšem značně oprýskaná), rozlehlá letní veranda s oblokovitými okny, původní podlahy, výmalba i štuková výzdoba stěn a dokonce i suché záchody a původní zřetelně prosvítající nápis Grosswasser z dob, kdy ve zdejších kraji žila sudetoněmecká populace. Předmětem památkové ochrany je i sousední vodárna, či původní služební byt. Podle vyjádření Národního památkového úřadu si „nádraží zaslouží památkovou ochranu, protože představuje v širokém okolí ojedinělou ukázkou stavby daného charakteru ve výrazně secesním stylu a ve vysokém stupni dochovanosti.“

Celá budova nádraží byla v roce 2013 prodána tehdejšímu majiteli – Českými drahami – nájemníkovi jednoho z bytů v rámci předkupního práva. V současné době se jedná o prodej do rukou jiného majitele, který má v plánu budovu s využitím fondů ministerstva kultury a snadí fondů EU opravit a využít nejspíš jako penzion. V současné době se jedná o zřízení věcného břemene ze strany SŽDC, která část budovy využívá k řízení provozu a k odbavení cestujících (dopravní kancelář, čekárna, WC.). V sou-

vislosti s tím není vyloučena ani možnost nedohoda „přestěhování“ výpravčích a zabezpečovacího zařízení do náhradních prostor – to jsou však dosud jen číre a ničím nepodložené spekulace.

Podle dobře informovaného zdroje by část nádraží mohla sloužit jako železniční muzeum, o jehož návštěvu by určitě byl značný zájem – nádraží se totiž nalézá v turisticky stále vyhledávanější lokalitě, která nepostrádá zimní lyžařskou sjezdovkou a letní bobovou dráhu, kterou snad doplní i nová cyklostezka, mířící do zdejších lesů.

Podaří-li se tento rozsáhlý podnikatelský zájem uskutečnit, stane se nádraží Hrubá Voda skutečným skvostem na zdejší trati. SŽDC sice chystá na trati z Olomouce do Krmova opravy i dalších nádražních budov, u žádných z nich však nejde o památkově chráněnou, takže výsledný efekt může milovníky železniční historie spíše zklamát (například nádraží v sousedním Domašově nad Bystřicí, či Hlubočkách, má být při uvažovaných opravách z poloviny zbouráno).

V současné době je nádraží Hrubá Voda konečnou stanicí tzv. „Hrubovodek“, neboli osobních vlaků, vedených motorovými soupravami řady 814 (Regionova) v trati Olomouc – Hrubá Voda. Nádražím projíždějí také spěšné vlaky z Olomouce do Krmova, Opavy a Ostřavky–Svinova a v poslední době se zde zvýšil i podíl nákladní dopravy, zejména v souvislosti s kúrovocovou kalamitou. Zdejší výpravčí řídí vlakovou dopravu ve stanicích za pomoci zabezpečovacího zařízení TEST, prodejní jízdenek byl zde ukončen, jako upomínka na něj zde zbyl pouze dnes již historický kompostér (zařízení na označování lepenkových jízdenek vyražením data prodeje).

Miroslav Čáslavský

VŠIMLI JSME SI

ČESKÉ DRÁHY uvedly do provozu moderní podúrovňový soustruh pro údržbu kol a brzdových kotoučů železničních vozidel. Unikátní technické zařízení, které je v České republice naprosto ojedinělé svým provedením a komplexností využití, zrychlí a zlevní údržbu železničních vozů a lokomotiv rádo ve desítky milionů korun ročně. Nový soustruh byl instalován ve středisku údržby Praha Jih, kde je soustředěna především péče o osobní vozy elektrické jednotky. Zařízení může obrábět jak železniční dvojkoli, tak brzdové kotouče přímo na vozidlech, tedy aniž by se musely tyto komponenty z vozidel odmontovat. Jeho další předností je možnost přistavit k údržbě ucelené jednotky bez nutnosti rozpojení, což je výhodné hlavně při údržbě rychlovlaků pendolino a railjet, rychlovlakových jednotek InterPanter nebo příměstských a regionálních vlaků CityElefant a RegioPanter.



SNÍMEK motorového vozu Stadler byl pořízen na PZZ u zastávky Slavnic na Humpolce (trať 237). Z motoru 841.002-9, který vezl Os 15963 relace Humpolec–Havlíčkův Brod, v neděli 26. srpna v 13 20 h, jakoby vyrušit stromové alej. Prostředí lokálky mají své neopokovatelné kouzlo. Ten den byla navíc v městysu Herálec (leží na trati) tradiční pouť sv. Bartoloměje. Snímek Martin Kubík



NA NÁSTUPIŠTI V Kralovicích byl při příležitosti jízdy parního vlaku Lužná – Kralovice dne 15. 9. instalován výstavní panel s články M. Kubika, otištěnými v Obzoru, o trati Rakovník – Mladotice. Na panelu se zrcadlí historický vlak s vlakovým doprovodem. Výstavu uspořádali místní aktivisté bojující za obnovu tratě Kralovice – Mladotice.

V BRATISLAVĚ byla 13. 9. pokřtěna kniha o československé železnici, **Historie státních drah 1918–2018**. Křtem této knihy byla završena práce na publikaci ke stému výročí založení samostatné Československé republiky a Československých státních drah. Jejich vznik iniciovaly České dráhy jako nástupce bývalých státních drah v České republice a projekt podpořil také slovenský národní dopravce Železniční společnost Slovensko (ZSSK) a oba národní správci železniční infrastruktury Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Železnice Slovenské republiky (ŽSR) i obě národní ministerstva dopravy a další instituce. Kniha „Historie státních drah 1918–2018“ představuje komplexní historii železnice po vzniku Československa. V devíti kapitolách jsou chronologicky představena jednotlivá dějinná období společné historie i období, kdy se české a slovenské železnice vyvíjely samostatně, například v letech světové války nebo po roce 1992. Závěr knihy je věnován také perspektivám a vizi budoucího rozvoje v České i ve Slovenské republice. Jednotlivé kapitoly představují různé oblasti železnice, především infrastruktury a železničních vozidel. Novou knihu zakoupíte u vybraných knihkupců a v několika informačních centrech ČD v týldech. Cena publikace je 790 Kč.



Účastníci setkání železničních odborů ze čtyř německy mluvících zemí.

OSŽ se připojuje ke kampani ETF za bezpečné cestování

(Pokračování ze str. 1)

Kampaň bude organizována ve všech střediscích ZAP tím způsobem, že v uvedený den (4. října) budou členové Výboru OSŽ ZAP rozdávat cestujícím v vlaku 30 tisíc kusů brožury „S Rudou Pivmcem na železnici“, která upozorňuje humornou formou na možné důsledky omezování vlakového personálu u Českých

drah. „Je to tlak na objednatelů vlakových spojů, že není možné šetřit na bezpečnosti, a současně upozornění cestujícím, co by mohli čekat v případě omezování počtu členů vlakového personálu“, přibližuje účel kampaně tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb.

Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Karel Hybš:

„Odborům by určitě prospělo, kdyby byly více jednotné.“

I když se narodil a celé své dětství i mládí prožil na hlavním pražském nádraží, železničářem se stal až povyučením u nedrážního podniku. „Můj táta, jako návěstník technik, později náčelník sdělovací a zabezpečovací distance, bydlel ve služebním bytě přímo ve Fantově budově, a já jsem jako kluk znal pražské hlavní nádraží a jeho nejbližší okolí jako své boty,“ říká s úsměvem dnes 75letý Karel Hybš, který se navzdory důchodovému věku velice aktivně stále věnuje odborářské práci.



V době, kdy Karel Hybš vyrůstal, vypadalo samozřejmě hlavní nádraží docela jinak než dnes. „Před nádražím byla jen úzká silnice a pak hned park, z něhož valnou část ukousla výstavba dnešní vstupní haly. V tom parku bylo naše klukovské eldorádo,“ vzpomíná.

Lákal ho i divadlo a v dnešním velkém sále v prvním poschodí Fantovy budovy vedl a hrál v Divadélku pod lampou. Výtěžek jeho zájmů a zálib byl ovšem daleko širší. „Navzdory blízkosti železnice a zaměstnání otce nastoupil Karel Hybš po vychození základní školy do učení v Tesle Hloubětín, kde se vyučil elektromechanikem.“

Od Tesly však odešel, když měl být poslán do Mongolska, a tentokrát již zamířil na dráhu. „Začínal jsem jako průvodčí nákladních vlaků, ale po necelém roce jsem se vrátil ke svému řemeslu, tentokrát již na železnici – u sdělovací a zabezpečovací distance Praha. V té době jsem se zabýval opravami dálkopisů, telefonních ústředěn a zpočátku i telegrafů,“ vzpomíná na časy, které jsou dnes již historií, neboť technika poskočila dopředu díky vprav-

dě milovými.

V odborech působí Karel Hybš již neuvěřitelných šedesát let, hned od nástupu do učení v roce 1958. Postupem času byl zvolen do různých funkcí, dvanáct let působil i jako člen tehdejšího oblastního výboru odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy s krkolomnou zkratkou OSPŽLVD. „Nejvíce jsem se v té době věnoval organizaci dětských táborů a ozdravných pobytů a pokračoval jsem v tom i později – celkem třicet let.“

V roce 1989 se na krátký čas vrátil ke své původní profesi sdělovacího mechanika a již v roce 1993 však opět naplno působil v odborové práci, mimo jiné jako předseda ZV OSŽ SŽD Praha a také jako předseda koordináčního výboru správy železničních komunikací. Dále se věnoval i práci s dětmi jako hlavní vedoucí dětských táborů.

V roce 2004 se Karlu Hybšovi naplnil důchodový věk, odborově činný však zůstal až do dnešní doby, dnes především jako místopředseda pro organizační činnost v Republikové radě seniorů (RRS). Ta byla založena v roce 2005 a pár let trvalo, než se dostala do povědomí nejen železničářů – seniorů, ale celé členské základny OSŽ (zbývá dodat, že nemalou zásluhu na tom má právě Karel Hybš). „Dnes už to funguje, působíme jako jedna z největších organizací v rámci Rady seniorů České republiky a máme zástupce ve všech krajích. Snažíme se, aby naši seniori smysluplně a hlavně aktivně trávil volný čas a ve spolupráci s Republikovou radou seniorů také to, aby jejich životní úroveň neklesala.“ Karel Hybš se stará o to, aby se všechny potřebné informace o možnostech seniorů dostaly do jejich počítačů, seznamuje je se všemi akcemi, které RRS pořádá (poslední velkou akcí byly sportovní hry seniorů v hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích) a vede webové stránky RRS OSŽ. Jak říká, tato činnost mu zabere většinu jeho volného času, ale dělá jí rád, i když je s tím někdy hodně práce a nemálo starostí.

A jak Karel Hybš vidí dnešní odbory na železnici? „Odborům by určitě prospělo, kdyby byly více jednotné, tříštění sil je kontraproduktivní,“ poukazuje na skutečnost, že na železnici působí celkem 11 odborových svazů. „Bez odborů by ale zaměstnanci dráhy určitě neměli to, co mají dnes díky kolektivním smlouvám, snad si to lidé uvědomují,“ říká závěrem.

Miroslav Čáslavský, snímek Miroslav Gloss



Zchátralost budovy vynikne zejména při pohledu z příchodové strany.

ZE SVĚTA

Rakousko zdraží od ledna jízdné o dvě procenta

Zatímco se v České republice mohou někteří lidé již od 1. září letošního roku těšit z cestování vlaky i autobusy s výrazným zlevněním o 75 procent (pro mládež a seniory), náš jižní soused Rakousko připravil svým občanům opačné překvapení. Od ledna 2019 bude jízdné v železniční dopravě vyšší o cca dvě procenta, jak informoval předseda představenstva Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) Andreas Mattha (56).

Séf ÖBB zdůvodnil ve svém prohlášení, zveřejněném 30. srpna nejprve v deníku Tiroler Tageszeitung, jednak rozšířenou nabídkou služeb dráhy, jednak i inflaci. K dotazu novinářů na eventuelní důsledky plánované flexibilizace pracovní doby železničářů Mattha poznamenal, že se momentálně vše analyzuje a že prý dojde jen k malým změnám oproti dosavadní praxi. Pochválil si i spolupráci se spolkovým ministrem dopravy Norbertem Hoferem (Svobodná strana Rakouska – FPÖ), s nímž má dle svých slov „velmi dobré vztahy“. K nedávné výměně členů dozorců rady ÖBB dodal, že „nejde o nic výjimečného, neboť za svých 36 let práce u dráhy zastil již osm generálních ředitelů a dokonce 26 ministrů dopravy“. Mattha, jenž je členem SPD, byl zvolen do čela ÖBB od července 2016.

Jan Hála

Němečtí odboráři požadují pro průvodčí bodycams

Odborový svaz železničářů (EVG) vyzval Deutsche Bahn (Německou dráhu), aby vyzkoušela osobní kamery, tzv. bodycams, a v případě úspěšnosti testů je zavedla do používání pro průvodčí vlaků i v příměstské dopravě. „Nemůžeme snášet, aby se agresivní a bezohledně počínání dále šířilo,“ zdůraznil místopředseda EVG Klaus–Dieter Hommel v rozhovoru pro Německou tiskovou agenturu (DPA), který zveřejnil mj. i deník Handelsblatt 12. srpna. „Naše kolegové a kolegyně mají právo cítit se ve službě bezpečně,“ dodal Hommel.

Jak uvedl list Handelsblatt, cestující stále častěji napadají zaměstnance vlaků, například, když jsou jimi přistiženi bez jízdenky. Bezpečnostní kamery, umístěné přímo na těle průvodčích, by tak dle názoru vedení odborového svazu napomohly snazšímu odhalování totožnosti útočníků. Pro pilotní zkoušku navrhuje EVG regionální dráhu v Severním Porýní–Vestfálsku, kde dochází k mimořádně častým útokům na vlakový personál.

DB by se tak zřejmě nechala inspirovat kladnými zkušenostmi v tomto směru v sousedním Rakousku, kde Rakouská spolková dráha (ÖBB) začala od listopadu 2017 vybavovat průvodčí bodycams, které si předtím s úspěchem vy-

zkoušeli i bezpečnostní pracovníci na železnici. DB zahájila již v minulém roce pilotní test u bezpečnostních pracovníků na dráze, jehož výsledky označil Hommel za pozitivní, neboť počet výpadů na ně klesl. Jan Hála

Jak zabránit úbytku cestujících?

Nejlepší je využít nějaký zajímavý nápad, jako je např. vynalezení neobyčejně „odpudivého“ a nechutného občerstvení jako marketingového triku.

Japonské železniční společnosti trpí stáum tím a úbytkem obyvatel a snižováním počtu „pendlerů“. Od roku 2000 se řada lokálních tratí „zastavila“. Lokální železniční společnost v Čo-ši, blízko Tokia, která vznikla v roce 1923, vynalezla nyní občerstvení (snack) pod názvem „Mazui Bo“, což znamená v překladu něco jako „nechutný snack“.

Lokální železnice provozuje 6,4 km dlouhou trať v prefektuře Čiba, která úbytek cestujících chce řešit právě za pomoci tohoto marketingového triku. Na oficiálních webových stránkách je však tento snack označován za velmi chutný a má chuť kuličkové polévky. Železniční dopravce prodává již více než 20 let i další občerstvení a v roce 2017 mu toto občerstvení přinášelo více než 70 % celkového obrátu.

Z Transportweb, 7. 8. 2018, zpracoval–sh

**Obzor č. 37 – 38,
20. 9. 1993**

Mimořádné dvojčíslo Obzoru vyšlo jako mály dárek členům dne Dni železničářů. Kromě běžných rubrik přineslo na barevných stranách mnoho zajímavosti ze světa – například obsáhlou reportáž z Austrálie od věhlasného cestovatele Miroslava Zikmunda, napsanou exkluzivně pro Obzor.

Dále zde najdete druhou část (první vyšla v č. 12) seriálu Jak se rodí Obzor. Zatímco první díl se zabýval výrobou časopisu (počinaje vznikem papíru z mokrého smrkového dřeva z Jihočeských papíren Větrní), druhý díl sledoval postup při psaní článků – od nápadu až po jeho přenesení na papír.

Toto mimořádné dvojčíslo Obzoru bylo trochu „odlehčené“ a přineslo především řadu zajímavostí či podnětů pro železniční cestovatele.

Ze zásadnějších článků můžeme zmínit například informaci ze zasedání Ústředí OSŽ z 8. září 1993, na němž předseda OSŽ Zdeněk Škop upozornil na nebezpečí zániku železniční sítě i na tendenci odčlenění železničního vojska a železniční policie od Českých drah. Dále poukázal na nedostatečnou funkčnost Českomoravské komory odborových svazů.

Obzor dále přinesl zpravodajství z tiskové konference ministra dopravy Jana Stráského, na níž ministr seznámil novináře s tím, že vláda ČR jmenovala Správní radu Českých drah. Jak uvedl, nejbližším úkolem Správní rady bude jmenovat generálního ředitele Českých drah, čímž skončí epizoda vládních zmocněnců pro řízení Českých drah. Ministr dopravy přitom informoval o tom, že Správní rada bude připravovat další kroky transformace Českých drah,

takže během 1 - 2 let by se České dráhy měly změnit v řadu podniků různého typu.

Obzor č. 39 – 27. 9. 1993

Do buhů blíží se kolektivního vyjednávání na Českých drahách předznamenává informace uveřejněná v pravidelné rubrice „**Co se děje v ústředí**“ o návrhu Federace strojvůdců na nový systém kolektivního vyjednávání; ten však byl OSŽ předložen až v předvečer jednání, proto nemohl být brán v úvahu.

„**Komu se zachtělo majetku?**“ uvádí mezi titulky v téže rubrice. Je zde uvedena citace z jednání Rady obrany státu, která, „...**doporučila zrušit železniční vojsko, protože ho považuje za přežitek minulého období. Ministři obrany a dopravy byli pověřeni, aby dořešili například personální otázky či privatizaci majetku železničního vojska.**“

Nad budoucností železnice a nad restrukturizací ČD navrženou Ing. Emanuellem Šípem se zamýšlí článek PhDr. Dejoje, zaměstnance OSŽ-Ú, s názvem „Do Evropy oklikou?“, **„Ne lze jen věřit, že u Českých drah zůstanou schopní zaměstnanci a odejdou ti, které dráha nepotřebuje. Je pro to nutno i něco udělat, a to nejen vyšší mzdy, ale i poskytnutím perspektivy pracovního uplatnění právě těm schopným,**“ uvádí autor mimo jiné a zdůrazňuje, že každý schopný železničář, odborník, musí mít pocit, že je s ním počítáno, že má šanci se uplatnit. **„Bez získání podpory těch, kterých se restrukturizace Českých drah nejvíce týká – zaměstnanců, železničářů – jsou všechny záměry generálního ředitele Ing. Emanuela Šípa nerealizovatelné.**“ uvádí autor v závěru článku.

–ZS–

Jak si užít cestu, a ještě zažít dobrodružství

Vypadalo to, že cesta rychlíkem z Ústí nad Labem do Kolína bude pokladná až do té chvíle, než průvodčí ve stanici Hoštka cestujícím sdělil, že v úseku mezi Hoškou a Štětím je stržená trolej, takže tady končíme a počkáme si na autobus. Asi stovka cestujících postavila za budovou stanice do chvíle, než někdo davu sdělil, že autobus sem nepojede, protože se tady odmítá otáčet, a tak se všichni dají na pochod k hlavní silnici.

Po dvaceti minutách je autobus tady a nějakým zázrakem se podaří, že se do něj všichni nacpou. Nejedeme do stanice Štětí, ale o stanici dál do Liběchova. K překvapení všech řidič zastavuje na začátku dlážděné silnice, nejede až ke stanici, ale zastavuje asi kilometr před ní. Proč nechce jet dál, je záhadou, protože za stanici je dost prostoru k otáčení. Vyslechnu si vysvětlení průvodčího, který to má od řidiče, že majitel autobusové dopravy odmítá otáčení autobusů před oběma stanicemi a zajištění přímo ke stanici Liběchov proto, že by se mohl poškodit spodek autobusu.

Všichni cestující, mnozí obtěžkáni zavazadly, se dávají na pochod k vlakové soupravě, která je kdesi v dálce. Tedy kromě několika starších dam, které se pohybují s obtížemi za pomoci dvou berlí a zřejmě dcera jedné z nich hlasitě protestuje, že si zaplatila cestu vlakem, nikoli pěší přesun, a ty ženy s berllemi rozhodně takovou dálku neujdou. Stěží si to, kdo je po ruce, a tím je zrovna řidič auta s označením ČD, který současně s autobusem přijel a zřejmě převládá mezi stanicemi strojvedoucí vlaků. Ten převezde těch několik starších žen s berllemi, které by tam samy nedošly, do stanice. Po slabé čtvrt hodině se rozjíždíme a se sedmdesáti minutami zpoždění jsme v Kolíně.

Vlastně konec dobrý, všechno dobré, stávají se horší věci a stržená trolej není to nejhorší, co se může stát. Cestující z rychlíku R 789 z Ústí nad Labem – západ u pátek 14. 9. si navíc odnášejí cenné poučení, že pokud nejsi v dokonalé fyzické (ale i psychické) kondici, na cesty se nevydávej!

Miroslav Gloss

PRÁVNÍ PORADNA

Problematika presumpce nevinny z pohledu trestněprávního a pracovníprávního (1/2)

V této první části bude charakterizována problematika presumpce nevinny z pohledu trestněprávního a pracovníprávního. Druhá část se bude podrobněji zabývat presumpcí nevinny z pohledu zákoníku práce.

Presumpce nevinny je princip, podle kterého je na účastníka trestněprávního řízení v různých fázích řízení (podezřelého, obviněného, obžalovaného) nahlíženo jako na nevinného, dokud není pravomocným rozsudkem soudu rozhodnuto o opaku. Je jedním z principů právního státu a výkonu soudnictví. Odpovědnost za dokazování viny leží na žalobcích (státní zástupce), žalovaný nemusí dokazovat svou nevinu.

Presumpce nevinny je uvedena v článku 40 odst. 2 LÍSTINY základních práv a svobod¹ v hlavě páté „**Právo na soudní a jinou právní ochranu**–Každý, proti němuž je vedeno trestní řízení, je považován za nevinného, pokud pravomocným odsuzujícím rozsudkem soudu nebyla jeho vina vyslovena.“

Pro dokazování v trestním řízení ze zásady presumpce nevinny vyplývá, že **vina musí být obviněnému prokázána zákonnými prostředky, obviněný není povinen dokazovat svoji nevinu.** Vina musí být obviněnému prokázána bezpečně. Jestliže po provedení všech dostupných důkazů zůstanou pochybnosti o vině obviněného a nepodaří-li se tyto pochybnosti rozptýlit dalším prováděním reálně dostupných důkazů, vynese soud vždy definitivní rozhodnutí, a to **zprošťující rozsudek.** Procesním důsledkem toho, že obviněný nemusí dokazovat nevinu, je pravidlo, že pochybnost prospívá obviněnému – pravidlo *in dubio pro reo.* Pochybnosti se musí týkat otázek skutkových, nikoliv právních.

Presumpce nevinny jako pravidlo při zacházení s obviněným se projevuje v tom, že **orgány činné v trestním řízení jsou povinné postupovat vůči obviněnému nestranně a nezájatě.** Při volbě prostředků a postupů nutných ke splnění účelu trestního řízení musí orgány činné v trestním řízení obviněnému ukládat jen ta omezení, která jsou nezbytná k úspěš-

nému provedení trestního řízení a nejméně zatežují obviněného.

V pracovním právu obecně platí, že každý zaměstnanec je povinen nahradit pouze škodu, kterou zaviní. Tuto vinu mu přitom zaměstnavatel musí prokázat (zaměstnanec je nevinen, dokud mu zaměstnavatel neprokáže opak).

Povinnost zaměstnavatele nahradit škodu vzniklou zaměstnanci je vždy **objektivní,** bez ohledu na zavinění i bez ohledu na skutečnost, zda škodu zaměstnanec způsobil sám zaměstnavatel. Povinnost zaměstnance nahradit škodu je vždy **subjektivní.**

Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen ZP), je zaměstnavatel povinen svým zaměstnancům zajišťovat takové pracovní podmínky, aby mohli řádně plnit své pracovní úkoly bez ohrožení zdraví a majetku, a zjistí-li závaždy, je povinen učinit opatření k jejich odstranění. Zároveň je povinen soustavně kontrolovat, zda zaměstnanec plní své pracovní úkoly tak, aby nedocházelo ke škodám. Pokud své zákonné povinnosti v této oblasti zaměstnavatel prokazatelně neplní, může to být důvodem pro omezení povinnosti zaměstnance k náhradě způsobené škody.

Presumpce viny zaměstnanec platí pouze v případech, kdy zaměstnanec podepíše „dohodu o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování“ nebo „dohodu o odpovědnosti za ztrátu svěřených věcí“.

Pro podepsání uvedených dohod jsou v ZP stanoveny i určité podmínky, které musí být splněny, jinak se zaměstnanec povinnosti nahradit škodu buď zbaví zcela nebo zčásti. Důkazní břemeno nese zaměstnanec.

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

¹zákon č. 2/1993 Sb., usnesení o vyhlášení Lístiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále jen LZPS).

NÁZORY

Udělal Ústecký kraj chybu?

Ústecký kraj se rozhodl zhruba osminu výkonnosti v regionální dopravě neobjednat u Českých drah, ale u soukromé společnosti RegioJet. V čem udělal dobře, a v čem jde o chybu?

Nejprve vymenujme pozitivní dopady. Kraj výrazně ušetří peníze oproti současnosti a tak může objednat více vlaků. Zvýší konkurenční prostředí, protože některé tratě spojují stejná města (Děčín–Ústí–Střekov, Ústí–Bílina), a tak má cestující na výběr, s kterým dopravcem jemu příjemnějíjet.

Na řadě jsou negativní dopady. Ušetřené peníze kraj plánuje použít na provoz po těchto tratích, takže cestující na jiné směry změnu nepocítí. Navýšení počtu spojů se tedy týká destinací, kde dosavadní provoz naprosto stačí, a nikoli tam, kde úplně chybí (Lovosice – Most, Straškov – Libochovice, Kadaň – Podbořany). Zásadní potíží je s tarifem. Jelikož kraj nepočká na celostátní integrovaný tarif, postavil cestujícím do cesty nový problém: mimo území kraje si už nebudou moci v pokladnách koupit lístek do více než třiceti stanic a do několika desítek dalších pouze jízdenku platnou na některé spoje. Cesta z Plzně do Velkého Března nejkratším směrem například znamená neuvěřitelných pět změn dopravce během pěti přestupů, a pokladní

ČD v Plzni je z toho schopna vydat doklady jen pro úseky Most – Bílina a Ústí–západ – Ústí–Střekov. Tedy pro 24 z rovných 200 kilometrů.

Cestující v mezinárodní přepravě ostrouhají podobně: buď na daná místa jízdenky v zahraničí nedostanou, nebo budou platit jen ve spojích ČD. Cizinci opravdu jezdí do oněch končin kvůli Žatci nebo Duchovu. Zapeklitá situace nastane hlavně pro držitele jízdenek Interrail a Eurail, které sice společnost RegioJet uznává, ovšem pouze v komerčních vlacích a nikoli dotovaných. Jak asi přijme nového dopravce většinová veřejnost? S rozpaky. RegioJet má v kraji nálepku toho, kdo když někam vyjede, tak to tam za chvíli úplně zavrou. Jeho čtrnáctidenní jízdy na trase Děčín – Oldřichov byly tím posledním, co na nyní zpuštělé a zarostlé tratě projelo. Symbol konce. Třeba je to ale opravdu celé symbol konce použitelné železnice.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Proměnlivá tvář liberalizace (reakce na článek „Chvála liberalizace“)

Liberalizace trhu je jen jedna z mnoha okolností, která České dráhy pozvedla. Další jsou například dobrý rating firmy pro půjčování financí, využití šance na čerpání z evropských dotací, mnohaleté smlouvy pro návratnost investic do nových vozidel, dlouhodobá strategie stabilního managementu, jednotný přístup krajů jako zákazníků.

Čeho se můžeme obávat, je spíše to, aby se České dráhy nesnížily ke kvalitě soukromníků. Aby služba ČD minibar nezavedly místo jídelních vozů, aby místo nových vozů nekupovali šrot

Vzpomínka na zrušené zastavování vlaků, nebo budoucnost? Úředníci a politici odpovězte, veřejnost by zastávky ocenila!

Neustále se v médiích probírá, že tu či onde bude v Praze zřízena nová železniční zastávka, přitom jenom na trati Praha hlavní nádraží–Praha–Smíchov na území Prahy 2 leží dvě bývalé stanice (ano! Vinohrady byly jeden čas stanici –dopravnou), které by byly ideální pro linky typu S. Stále se ve vzech MHD hlásí před každým možným přestupem na vlaky „Přestup na linky S a další vlakové spoje“. Pakliže alespoň dvě hlášení máme dva typy vlaků, tak se domnívám, že linky S by měly mít i různé úlevy a flexibilitu. Mělo by jim být umožňováno zastavovat v obloucích za využití nové zobrazující techniky, mohlo by se například vystupovat a nastupovat u prvního vozu atd. Při výlukách na trati 171 je nyní tato

praxe běžná! Tím by byla zcela jistě možná i reaktivizace bývalých míst pro výstup a nástup cestujících jako je výhybna Praha–Vyšehrad či bývalá zastávka Praha–Královské Vinohrady. Již sám název „Královské“ vyvolává určité zasnění a noblesnost. Bohužel se dosud nenašel žádný dopravní odborník či politik, který by do změny myšlení a opravy zatuchlých norem šel! Bývalá zastávka Praha–Královské Vinohrady měla alespoň štěstí na vlastníka budovy, který ji citlivě rekonstruoval. V budově sídlí navíc oční ordinace, jejíž lékařka si lidé chválí. Alespoň se zde udrží, ne jako v budově SŽDC v Praze–Holešovicích, kde dlouholetá lékařská ordinace dostala bez pardonů výpověď. **Martin Kubík**



Pohled na bývalou zastávku Praha–Královské Vinohrady z nadhledu z portálu vlnohradských tunelů, právě kvůli stavbě dalšího tunelu byla zastávka v roce 1944 dočasně postavena mimo činnost. Ta dočasnost trvá 74 let.

Kolik stály automaty?

V dobách, kdy jsem si musel kupovat jízdenky na vlak, tak jsem se snažil využívat vešlejších výhodných způsobů od kilometrické banky (když bývala ještě za výhodnou cenu), přes bezhotovostní nákup, za který dávaly ČD slevu (kde ty loňské sněhy jsou), slevu jste též dostali za nákup v automatu na nádraží. Bylo to logické, v tržní ekonomice je normální, že když poskytovatel a prodejce služby nemusí zřizovat v létě chlazené a v zimě vytápěné prostory s pokladnami a pokladními (mimochoodem zdaleka nejdražší položka), tak že jízdenka bude levnější. Jen pro zajímavost uvádím, že nákup každé jízdenky v Německu v automatu mne stál vždy o 2 eura méně, což pro mne jako velkopodnikatele (podle slov tehdejšího ředitele ČD cestovní kanceláře jsem prý byl konkurencí této cestovky o 45 zaměstnancích) bylo pravě požehnaní. Ty první automaty ČD byly opravdu ubohost, mluvily jen česky a braly pouze mince, nesrovnatelné s těmi, které jsem využíval v Izraeli, Rakousku a Německu, ale přece jen, zadarmo nebyly, kolik jich tedy bylo a kolik stály? A kolik a za kolik byly ty další, které z hlavního nádraží v Praze se ztratily krátce potom, co byla zrušena ta tříprocentní sleva? Nejsm tolik zcestovaly, třeba se automaty využívají na stanicích, kde jsem v životě nebyl a kde jsou u pokladnice větší fronty než na Praze hl. n. –nádraží Woodrowa Wilsona.

Tak jak to je? Dá se logicky zdůvodnit, proč se na ČD na rozdíl od jiných evropských a mimoevropských železnic u nás automaty neosvědčily a kolik ta celá „sranda“ stála českých korun? A abych trochu parafrázoval otázku z hlavního „Názorového“ článku na straně 3 čísla 15 Obzoru, tak ČD budou tak menším či bezvýznamnějším podnikem podle toho, jak budou efektivně hospodřit, nemyslete? Jak prostě, Watsone, že?

Petr Rádl

Vyjádření mluvčího ČD

České dráhy v minulosti provozovaly a testovaly několik typů automatů na vybraných železničních stanicích. Tyto automaty byly v provozu po dobu jejich plánované životnosti a odstraněny byly poté, co dosloužily. Novými zařízeními zatím nebyly nahrazeny, protože jsme se v úvodní fázi zavádění moderních odbavovacích systémů zaměřili na rozvoj prodeje jízdenek on-line prostřednictvím internetu, a to jak klasickou cestou přes osobní počítač, tak prostřednictvím speciálních aplikací a úprav pro e-shop v mobilním tele-

fonu a v aplikaci Můj vlak. Jízdenku si tak může cestující koupit i z chytrého telefonu. Využití těchto prodejních kanálů není omezeno na konkrétní stanici, ale zákazník je může využít při jakékoliv cestě, tedy z neobsazených zastávek stejně jako z velkých stanic, kde nechce jít k prodejnímu okénku. Může se odbavit z pohodlí domova stejně jako v kterémkoliv místě pokrytém signálem, třeba na vyletě, nebo až při cestě na nádraží nebo dokonce až na nástupišti. Prodej v e-shopu je navíc spojen s poskytováním řady výhod. Nicméně s umístěním moderních jízdenkových automatů obvyklých z nádraží v zahraničí počítáme i my v rámci další etapy modernizace prodejních systémů. **Petr Štáhlavský**

Vyřazené čtyřnápravové osobní vozy by měly posloužit pro nostalgické jízdy

Na nádraží v Liberci je již pár let odstavena souprava čtyřnápravových osobních vozů řady Bt a B ex-domovské stanice Hradec Králové (poprvé jsem je zde spatřil v červnu roku 2014.) Když jsem viděl stav těchto vozů, tak mi připadalo, že jsou již určeny na zrušení, než by tomu tak nebylo. Vybrané vozy zmiňovaných řad, pocházející z období 70. a 80. let, je potřeba opravit a do budoucna dochovat pro nostalgické či vyletní vlaky, na které se náramně hodí, neboť jsou industriální a pohodlné. Mohly by být nasazovány společně s historickými vozy Bai, či Bam DHV Lužná u Rakovníka, například na zvláštních spěšných vlacích z Prahy do zmiňované Lužné u Rakovníka, když se tam konají železniční akce, či z Prahy na Křivoklát, popřípadě na speciálních

vyletních vlacích, nebo také na poslední dobou populárních cyklovlacích. Mohly by být také zařazovány na zvláštních vlacích k výročním tratím nebo třeba v rámci dne železnice a podobně.

V současné době jsou na zvláštních nostalgických vlacích nasazovány rozpadající se dvouosé lokálové Rybáky z 20. let minulého století i tam, kde se očekává velká frekvence pasažérů. Nic proti nim, ale ty se hodí spíše na parní vlaky na vedlejší tratě. Nedávno vyřazené čtyřnápravové osobní vozy řad B a Btje do budoucna také potřeba zachovat pro zvláštní nostalgické a vyletní vlaky, neboť převažující historické osobní vozy typu „Rybák“ na řadě železničních akcí kapacitně prostě nestačí.

Tomáš Martínek



Odstavená souprava čtyřnápravových osobních vozů řady B a Bt ex-domovské stanice Hradec Králové v žst. Liberec dne 23. 6. 2018. Kež by tyto vozy prošly opravou a byly do budoucna využity pro nostalgické a vyletní vlaky.

Regionální Den železnice přilákal v České Třebové více než 2000 návštěvníků

(Pokračování ze strany 1)

Při její páteční přepravě z Prahy do Hradce Králové však došlo k závažnému poruše na motoru, která znemožnila její nasazení. Po usilovném hledání náhradního řešení, na jehož nalezení bylo jen několik málo nočních hodin, zaskočila na několik výkonů – zejména v uzlu Česká Třebová – lokomotiva řady 111 („Zehlička“) se soupravou 3 vozů Bdmtee. Ta se odpoledne namísto plánovaného Žabotlamu rovněž zhostila souběžné jízdy s parním vlakem z České Třebové až do Svítav.

V depu na malé točně probíhala výstava lokomotiv (a nehodového jeřábu). V neustálém obležení byl zejména malý vláček tažený lokomotivou řady T 211.0 (T 211.0002/701 484-8; Společnost železniční při DKV Česká Třebová s nízkostěnným vozem Np 322994), zejména malé návštěvníky pak lákala i výstava modelových kolejíšť v budově UTK.

Regionální den železnice v České Třebové se prostě vydařil, v českotřebovském depu se po celý den konal v podstatě jakýsi den otevřených dveří s pestrým doprovodným programem. Dvojice regionov 814.031-1/914 031-0 (v novém nátěru Pardubického kraje) + 814.019-6/914.019-5 (v tradičním zelenožlutém nátěru) pendlovala mezi nádražím a depem, návštěvníci si mohli vyzkoušet i studentský simulátor řízení lokomotivy (jedná se o pult lokomotivy řady

362, který studenti VOŠ a SŠT Česká Třebová přestavují z pultu řady 163). Děti uvítaly umělecko-malování na obličej v budově UTK, dospělí pak točené pivo Vilém 11 (za 26 Kč). Neustále hledání náhradního řešení, na jehož nalezení bylo jen několik málo nočních hodin, zaskočila na několik výkonů – zejména v uzlu Česká Třebová – lokomotiva řady 111 („Zehlička“) se soupravou 3 vozů Bdmtee. Ta se odpoledne namísto plánovaného Žabotlamu rovněž zhostila souběžné jízdy s parním vlakem z České Třebové až do Svítav.

Nakouknout pod pokličku bylo možné i v rotundách nebo na paprscích před nimi (například zde byly 742 058-1, 731 024-6, 770 085-9, 841 016-9, 742 062-3, 742 322-1, 123 004-4, 810 056-2, 703 029-9, 111 001-4, 810 617-1, 162 040-0 a další).

Michael Mareš

Společnost Škoda Transportation představila na 12. mezinárodním veletrhu InnoTrans nový vlak typu push-pull pro Německé dráhy

Společnost Škoda Transportation představila na 12. mezinárodním veletrhu InnoTrans, který probíhal od 18. do 21. září v Berlíně, nový vlak typu push-pull pro Německé dráhy. Pět let od podpisu smlouvy (srpen 2013) společnost na veletrhu poprvé prezentovala řídicí vůz a dva vozy vložené, to vše s lokomotivou 102.006. „Toto je poslední lokomotiva, která byla zatím ve Škoda Transportation vyrobena,“ potvrdil zástupce společnosti na adresu lokomotivy s výrobním číslem 9996.

Před dvěma lety vystavovala společnost Škoda Transportation v Berlíně pouze lokomotivu (102.003), letos k ní přibýly další tři vozy, včetně řídicího vozu. „Řídicích vozů už bylo vyrobeno několik, ale probíhají homologační zkoušky a občas je tam potřeba něco pozměnit, upravit,“ uvedl dále zástupce firmy s tím, že příští rok v létě by všech šest šestivozových souprav mělo být kompletně dokončeno. „Minimálně šest vagonů je již hotových a převzatých, stojí v Mnichově, na železničním zkušebním okruhu, a nebo v továrně.“

Celkem bude vyrobeno 36 vozů celkem včetně šesti vozů řídicích. „Vystavený řídicí vůz je prvním kompletně dokončeným řídicím vozem, všechny ostatní vozy jsou ještě rozpracované. Montáže jsou již hotové, ale musejí



Řídicí vůz jednotky typu push-pull pro Německé dráhy.

se ještě upravit podle posledního stavu výkresové dokumentace,“ dodal zástupce společnosti Škoda Transportation.

Soupravy jsou určeny pro trať Norimberk – Ingolstadt – Mnichov, jejich konstrukční rychlost je 200 km/h, ale budou jezdit maximální provozní

rychlostí 189 km/h, délka celé šestivozové soupravy činí 177 metrů, počet sedadel ve druhé třídě 648 (z toho 79 sklopných), počet míst v 1. třídě je 26, počet míst ke stání 712, celková souprava pojme 1386 cestujících.

Michael Mareš

Podzim ve VPN Family

Rádi bychom vám představili novinky a akce, které jsme si pro vás na podzim připravili:

Sleva 40 % na volání a SMS ve VPN Family

Nenechte si ujít naši nejnovější akci. Převěďte si k nám stávající telefonní číslo nebo si pořiďte novou SIM kartu v programu VPN Family a **dostanete 40% slevu na paušál, volání a SMS na celý následující měsíc.** Výše částky, o kterou vám snížíme fakturaci, není omezena. Čím více budete volat a posílat SMS zprávy, tím více ušetříte.

Fotosoutěž VLAKY NÁS BAVÍ

Podílejte se s námi na tvorbě kalendáře VPN Family pro rok 2019 a vyhraďte zajímavé ceny.



Martin Kubík

Švestková dráha slaví

U příležitosti 120. výročí tratě Lovosice – Most jste zvaní v sobotu 29. září na projíždku mimořádným parním vlakem z Mostu přes Lovosice do Ústí nad Labem (a zpět) a na vinobraní v zámeckém parku v Třebívlicích. Kromě degustace kvalitních vín a burčáku vás od 13.30 h čeká bohatý kulturní program – vystoupí Schovanky, Janek Ledecský, Emma Smetana a Natruc. První mimořádný vlak vyjíždí z Lovosic v 8.35 h. Další informace o akci i o jízdním řádu najdete na www.svestkova.cz.

–red–

nek měli i hasiči Čistá. V dopravně a nákladisti Kralovice byla na nástupišti panelová výstava z historie tratě, vystaveny byly i mé články publikované v Obzoru o této těžce zkoušené trati, kterou evidentně Plzeňský kraj nemá rád, protože ve své části trati v úseku Kralovice – (Mariánská Týnice) – Trojany – Mladotice není schopen objednat pravidelné vlaky a tím donutit SŽDC k povinnosti trať opravit, navíc v současné době opět probíhá řízení na zrušení tohoto úseku, proti rozhodnutí se našťastí odvolalo několik subjektů a obcí. V poslední době totiž stoupá obliba regionálních tratí a někteří politici to již pochopili. Jeden místní občan mi říkal: „Je tragédií, že ČSSD či KSČM nepochopily, že podpora těchto tratí by vyzněla ve prospěch jejich voličů.“ K tomu snad stačí pouze dodat, že KDU ČSL či TOP09 si například v Ústeckém kraji daly do programu zrušení (!) Kozi dráhy a její přeměnu na cyklostezku (zdroj <http://dopravní.net/zeleznice/19495/kozi-draha/#more-19495>).

Každopádně se akce do Kralovic zdařila na 150 procent a možná to povede i k otevření očí na hejtmanství v Plzni či MD. Také by to mělo vést k opravě nádražních budov či prodeji obcím za přijatelnou částku, budovy jsou ve špatném stavu a snad cíleně vybydlovány, avšak po odvolání pana Dmoly ze správy budov SŽDC neví, neví...
Michael Mareš



Parní vlak s parní lokomotivou 556.0506 „Štokr“ projíždí po trati 200 mezi Lochovicemi a zastávkou Rejkovice. Snímek Vít Mareš.

Štokr kraloval na Regionálním Dni železnice v Příbrami

8. září byla na Regionální Den železnice v Příbrami vypraven parní vlak v režii Štokra 556.0506. Parní lokomotiva 556.0506 „Štokr“ se představila v plné kráse v čele soupravy muzejních vozů Bam na parních vlcích mezi Prahou, Berounem, Příbramí a Březnicí.

Tento Štokr je unikátní tím, že dojezdil jako poslední československá parní lokomotiva v mezinárodním významu – totiž na přetazích mezi Českými Velenicemi a Gmündem ÖBB, v březnu 1981 (tehdy navíc ostře sledovaném pohraničnický), tedy již tři měsíce po oficiálním ukončení pravidelného parního provozu. Kuriózní je, že se tato lokomotiva dochovala v provozním stavu dosud, díky entuziazmu Štokr klubu v Českých Budějovicích. Pamatují si časopis Železničář někdy z roku 1981 (?), kde byl dojemný článek

o posledním česko-veleňickém popeláři parních lokomotiv, který tehdy naposledy vybral popel od 556.0506. Naštěstí se pod ním popel vybírá dosud.

Na příbramském nádraží probíhal kulturně-společenský program, v němž nechyběl ani kinematovlaks promítáním filmů s železniční tematikou, jízdy na drezinách a prodej upomínkových předmětů.

Druhé lákadlo - kromě Štokra - bylo přípraveno pro příznivce železnice na Sp. Cyklo Brdy, tvořeného mimořádně historickou lokomotivou T499.0002 „Kyklop“ a vozy Retro Ostravanu. Třešnickou na pomyslném dortu byly jízdy muzejního vlaku z příbramského nádraží na vlečku do místních Kovohutí.

Z příspěvků Martina Kubíka a Vít Mareš



Fotografický objektivy zachytil v sobotu 8. 9., krátce před jedenáctou hodinou v Lysé nad Labem příjezd parního vlaku v čele se „Šlechtičnou“ 475.179. Vlak pokračoval dále do Nymburka.

Na Regionálním dni PID

V sobotu 8.9. se sešlo v některých železničních stanicích na trati z Prahy do Nymburka (SŽDC č. 231) nebyvalé množství lidí. Věk je nasnadě. V tento den se zde uskutečnil Regionální den PID, mimo jiné i u příležitosti 145. výročí trati Praha – Nymburk (železniční úsek z Prahy Vysočan do Nymburka byl uveden do provozu 4. 10. 1873). Doprovodný program a „oslav“ probíhal zejména v Praze na hlavním nádraží (zpřístupněn prezidentský salónek) a v železniční stanici Čelákovice.

Na trať byly toho dne vypraveny rovněž zvláštní nostalgické vlaky. Z Prahy do Nymburka se tak bylo možno svést například ve vlaku, taženém parní lokomotivou 475.179 „Šlechtičnou“. Mezi

pražským hlavním nádražím a Lysou nad Labem jezdila v čele patrových vozů rovněž elektrická „Bobina“ 141.004-2 (E499.1) a historická, muzejní jednotka 451.046. U nádražní budovy v Čelákovici čekaly na zájemce dva historické autobusy. Škoda 706 RTO (tzv. „erfák“) odvezla cestující do Přerova nad Labem, kde byla možnost navštívit zdejší Polabské národopisné muzeum. Karosa ŠD11 Tourist si to naopak zamířila z Čelákovice do Brandýsa nad Labem.

Kdo chtěl, mohl si prohlédnout místní renesanční zámek. Myslím, že všichni příznivci naší železnice, turisté a cestovatelé si přišli na své. Celou akci podpořilo i krásné slunečné počasí. Všem organizátorům patří naše poděkování.
A. K. Kýžl

Parní vlak do Kralovic doprovázely tisíce lidí

Muzeum Lužná vypravila 15. září parní vlak v čele s lokomotivou 354.195 (r. v. 1925, Československá Kolben, Praha – Libeň) na trať Lužná – Rakovník – Čistá – Kralovice u Rakovníka. Parní vlak byl plně obsazen, v dopravních Lubná,

Zavidov, Čistá, Kožlany a Kralovice vlak pozdravovaly davy lidí. V dopravně a nákladisti Čistá místní divadelní sdružení přinášelo k vlaku horké párky v retroceň 5.–Kč, na nástupišti byla výstava fotografií z obce, prodej publikací, stá-



Parní vlak po příjezdu do Kralovic, 15. 9. po poledni. Dál do Mladotic je trať rozkradena.

OBZOR
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), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org, **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSZ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podáván novinových zásek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X

Moudrost pro tento den

„Poučení, které tě nevede k činnosti, není k ničemu.“ **Otto František Babler**, český spisovatel a překladatel (1901 – 1984)

130 let trati Hanušovice – Mikulovice – Glucholazy

Snímek Františka Pecha z oslav 130 let trati Hanušovice–Mikulovice–Glucholazy byl pořízen na trase Hanušovice – Ostružná. Zájem lidí byl velký, lvi podíl na propagaci měl městský úřad v Hanušovicích (plakáty umístil na úřední úřad a několik dní informoval o akci rozhlasem). -r-

