

## Z aktuálních událostí

■ Dne 4. 12. se konalo v sídle svazu jednání **Představenstva OSŽ**. Úvod byl vzhledem ke změně pořadí bodů (z důvodu probíhajících kolektivních vyjednávání) ryze úřednický. Členové představenstva schválili prozatímní rozpočet na 1. čtvrtletí 2019, obsahový plán zasedání Ústředí OSŽ v roce 2019 a několik zahraničních pracovních cest. Schválen byl i návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí roku 2019 s doplněním o školení u „nedrážníků“.

Členové představenstva poté dlouho diskutovali o návrhu na uspořádání zasedání poradní skupiny ETF pro doprovodný vlakový personál v Praze v roce 2019 (představenstvo uspořádání odsouhlasilo). V další části jednání se představenstvo zabývalo mj. rekreačními pobyty (schválilo benefit 500 Kč na týdenní pobyt v hotelech Oddech a Lesní chata, případně Ostří a schválilo i návrh letní rekreace v apartmánovém domě Orion v roce 2019). Předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balázová informovala o činnosti Revizní komise OSŽ a z důvodu odstoupení p. Pešoutové požádala představenstvo o doplnění RK na devět členů (členové představenstva se shodli, že není nutné dodržovat proporcionální zastoupení podniků v RK OSŽ).

■ **Jednání Republikové rady seniorů OSŽ**, které proběhlo 11. prosince v sídle OSŽ, mělo několik hostů. Na začátku jednání přivítal předseda RRS Kurt Mužik předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého, prvního místopředsedu OSŽ Vladislava Vokouna a místopředsedu OSŽ Martina Vavrečku. Hosté informovali členy rady o aktuálních událostech na železnici, mj. o situaci kolem zadávání tratí, dále o tom, že společnost Arriva sdělila, že je připravena uznávat jízdní výhody jiných dopravců (i ČD), i o stavu rekreačních zařízení v majetku OSŽ a jejich další perspektivě.

Předseda RRS Kurt Mužik informoval o jednání Kolegia Rady seniorů ČR, jehož je členem, a také o možnosti dočasné náhrady člena RRS na jednání při jeho déletrvajících nemoci. Vzhledem k tomu, že bývalý předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša ukončil své členství v OSŽ a nemůže být již členem revizní komise v Radě seniorů ČR, byla místo něj navržena z řad členů RRS Stanislava Brejniková. Kurt Mužik také informoval o účasti sedmi členů RRS na Mezinárodní odborné konferenci Rady seniorů ČR na téma Zdravotní aspekty kvality života českých seniorů, která se konala 30. listopadu v hotelu Olšanka v Praze. Na ní vystoupila celá řada renomovaných lékařů, zahraničních hostů a odborníků na tuto problematiku. Účastníkům konference byl také připomenut obsah Memoranda „Za dostupnost zdravotní péče seniorům“, které předložila Rada seniorů ČR a které obsahuje řadu požadavků, které apelují na přijetí vládní strategie pro zdraví seniorů. Toto Memorandum bylo přijato již před pěti lety na konferenci svolané Poslancem sněmovnou Parlamentu ČR.

Po vyčerpání řádného programu se členové rady znovu setkali s předsedou OSŽ Martinem Malým a také s prvním místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem, kteří s nimi ještě dlouho diskutovali o všem, co je zajímalo. Členové rady pak poděkovali za zájem, který vedení OSŽ seniorům v jejich činnosti trvale věnuje.

■ **Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.**, zasedal v sídle OSŽ 12. prosince. K probíhajícímu kolektivnímu vyjednávání uvedl předseda PV Vladislav Vokoun mimo jiné: „**Dohodli jsme se již na 95% požadavků a obhájili jsme vše, co je v letošní kolektivní smlouvě,**“ a dodal, že pokud vše půjde podle předpokladů, mohlo by k podpisu kolektivní smlouvy dojít už 18. prosince.

Vladislav Vokoun dále informoval o tom, že se dne 17. 12. sejde s ministrem dopravy (což byl požadavek z poslední dopravní tripartity). Jednání by mělo být ze strany zástupce OSŽ věnováno nerovným podmínkám dopravců na železnici. Vladislav Vokoun uvedl, že OSŽ bude usilovat o zastavení soutěží do doby vyřešení potřebné legislativy.

Tajemník PV Antonín Leitgeb poté podal podrobnou informaci o dosud nasmulovaných změnách oproti současné kolektivní smlouvě.

Jednání se za zaměstnavatele zúčastnili JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GŘ ČD, a Ing. Jitka Kubíková, ředitelka ZAP, kteří informovali o některých aktualitách a poděkovali za spolupráci v roce 2018.

■ **Bez zástupců zaměstnavatele** jednal ve středu 12. 12., v sídle OSŽ **Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo**. Nosným tématem jednání bylo pochopitelně kolektivní vyjednávání a také informace z jednání Dozorčí rady ČD Cargo, které přednesl předseda PV Radek Nekola. Ten uvedl, že Dozorčí rada společnosti ČD Cargo schválila základní fragmenty podnikatelského plánu na rok 2019, který v sobě obsahuje i navýšení tržeb z přeprav, které je nutné použít na razantní nárůst ceny trakční energie a nafty a plánuje se například i více těžších oprav nákladních vozů. Radek Nekola dále řekl, že zástupci zaměstnanců členy DR ČD Cargo upozornili, že dosud není uzavřeno kolektivní vyjednávání a že podnikatelský plán tudíž neobsahuje všechny náklady spojené s kolektivní smlouvou, takže požádali o přesun projednávání podnikatelského plánu na období, až bude kolektivní vyjednávání skončeno. „**Bohužel jsme první narazili na odpor předsedy DR Miroslava Kupce, podnikatelský plán byl i přes odpor zástupců zaměstnanců schválen a odeslán valné hromadě k projednání.**“

Radek Nekola se zmínil o zvýšeném objemu oprav kolejových vozidel v příštím roce, o dokončení výběrových řízení na opravy vyšších stupňů, a to jak v elektrické tak dieselové trakci. Radek Nekola se krátce zmínil o některých výrociích v médiích na téma privatizace společnosti ČD Cargo jako o snaze destabilizovat společnost. „**Nebylo to šťastné a jen to utichlo, museli jsme čelit výrokům z úst manažerů ČD v osobě pana Kupce, že Cargo je koulí na noze ČD. Strašně mě to nazlobilo, bylo to za čarou,**“ konstatoval Radek Nekola. „**Zítra (13. 12.) se sejdu s panem premiérem. Chci pana premiéra požádat, aby se Miroslav Kupec v médiích omluvil 7000 zaměstnancům, které svými výroky urazil. A také požádat o uspořádání kulatého stolu, kde bychom si všichni, kdo mají do toho co mluvit, sedli a řekli si, jak dál.**“

V další části se mluvilo o kolektivním vyjednávání, a to jako již uzavřených bodech, tak i o těch, kde zatím ke shodě nedošlo, například jsou to stanovená týdenní pracovní doba či osobní ohodnocení a sazby mzdových tarifů. V diskusi se členové PV věnovali nejvíce mzdám a nedostačnému mzdovému nárůstu v uplynulých letech, což Radek Nekola vůbec nerozporoval: „**Uvědomujeme si, že zejména u zaměstnanců v opravárenství byla jejich práce podceňovaná a proto se upravuje část výkonové odměny pro tuto skupinu. Ano, vnímáme to, co se děje na trhu práce. Má-li být opravárenství dlouhodobě udržitelné, tak se s tím musí něco dít, ale zatím mám pocit, že s tím něco dělají jenom odboráři,**“ uzavřel.

V době uzávěrky tohoto čísla (13. 12.) probíhalo u ČD Cargo kolektivní vyjednávání. -red-

## Setkání dopisovatelů Obzoru

V pondělí 10. prosince 2018 se uskutečnilo tradiční vánoční setkání dopisovatelů čtrnáctideníku Obzor. I tentokrát se dopisovatelé sešli v hojném počtu a tentokrát netradičně v Poštovním muzeu v Praze, které si letos, stejně tak jako naše republika a také ČD (CSD), připomíná 100 let od vzniku. V malém, útulném muzeu dopisovatelé nejprve zhodnotili letošní rok, pak zástupci redakce představili některé novinky roku

2019 (z nich největší je, že Obzor bude vycházet celobarevně) a pak při prohlídce muzea na chvíli zapomněli na předvánoční shon. Účastníky setkání dopisovatelů přivítal ředitel Poštovního muzea Mgr. Jiří Střecha a expozici 100 let - 534 autorů (výtvarné návrhy poštovních známek z let 1918 až 2018, výstava je v Poštovním muzeu k vidění až do 20. 3. 2019) je provedl kurátor výstavy Martin Říha. -mm-



Účastníky setkání dopisovatelů přivítal ředitel Poštovního muzea Mgr. Jiří Střecha.



## PF 2019

Příjemné prožití vánočních svátků a pevné zdraví v novém roce všem čtenářům přeje redakce Obzoru.

Snímek Michael Mareš

## Dobré výsledky a síla OSŽ jsou založeny na obětavé práci všech funkcionářů a členů



Vážené kolegyně a kolegové, dovolte mi, abych Vám před blížícím se koncem roku touto cestou poděkoval za Vaši celoroční práci a podporu myšlenek Odborového sdružení železničářů, které usiluje o trvalé zlepšování pracovních a mzdových podmínek zaměstnanců a pomoc členům v obtížných životních situacích. Rád bych zde zdůraznil, že dobré výsledky a síla našeho sdružení jsou založeny nejen na dobré práci profesionálních funkcionářů, ale zejména také na

obětavé práci všech funkcionářů a členů, kteří se aktivní činností v odborové organizaci věnují ve svém volném čase a odměnou je jim mnohdy pouze pocit dobře vykonané práce ve prospěch ostatních, za což si určitě zaslouží naši pokornou úctu a poděkování.

Dále bych si zde dovolil poděkovat všem kolektivním vyjednávačům a současně bych jim chtěl popřát pevné nervy, dostatek nápadů a energie, ale také rozvahy, zdravého rozumu a schopnosti dosahovat všestranně vyvážených kompromisů, což jsou nezbytné předpoklady k vyjednání takových kolektivních smluv pro příští období, které přinesou co největší možný další zlepšení pracovních a mzdových podmínek zaměstnanců aniž by však při tom současně ohrozily ekonomickou stabilitu a konkurenceschopnost zaměstnavatelských organizací.

Závěrem bych Vám chtěl popřát klidné a pohodové prožití vánočních svátků v kruhu nejbližších a do nového roku vše nejlepší, hlavně pevné zdraví, dobrou mysl a mnoho úspěchů i drobných radostí v pracovním i soukromém životě.

Martin Malý,  
předseda Odborového sdružení železničářů

**Příští číslo Obzoru  
vyjde  
7. ledna 2019**

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Jak já, tak i celý tým kolektivních vyjednávačů hodnotíme podepsanou PKS velice kladně.“

Hovoříme s **PETREM ŠTĚPÁNKEM**,  
místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ SŽDC

V posledních dnech a týdnech jsem nabyl dojmu, že ze tří velkých podniků v podstatě vy (SŽDC) jako jediní přeshlapujete na místě. Bylo to tak trochu dáno tím, že jste z každého jednání dávaly na webové stránky tzv. společné informace, jichž bylo dokonce deset, ale přitom žádný mediálně výrazný posun jsem za tu dobu nezaznamenal. Takže informace, že jste v pondělí 10. 12. 2018 podepsali PKS, respektive druhou změnu PKS 2018–2019, byl pro mě šok.

V dohodě o kolektivním vyjednávání odborových centrál a zaměstnavatele máme stanoveno, že po každém dni kolektivního vyjednávání dáváme na web společnou informaci, abychom měli jednotný postup a aby si někdo nemohl věci dohodnuté vykládat jinak. Těch dnů bylo deset, takže proto deset společných informací s tím, že v závěru už jsme se blížili ke společnému cíli. V úvodních jednacích dnech jsme projednávali technické parametry, kondiční a ozdravné pobyty, některá ustanovení týkající se zaměstnanců HZS a dohodli jsme se na konečném znění osobního příplatku. Ke konci listopadu odborové centrality požadovaly, abychom se nejdříve zabývali procentním nárůstem tarifních stupňů, a až pak řešili ostatní složky mzdy.

Pokud si dobře pamatují, tak zaměstnavatelem navrhané poslední číslo mzdového nárůstu bylo 1,5 %, ale nakonec jsme poskočili na nárůst tarifní mzdy ve výši

5,5 %, což bylo možná pro někoho překvapením.

Základem bylo, že jsme se (jako zástupci odborových centrál) se zaměstnavatelem nakonec shodli, že pokud bude zaměstnavatel postupovat takto krůček po krůčku, že se můžeme dohadovat hodně dlouho, což ani jedna strana nechtěla. Takže zaměstnavatel nakonec přistoupil na náš návrh, že budeme mzdy „dolaďovat“ tak dlouho, až se prostě někde střetneme. Zaměstnavatel nakonec přišel s návrhem, v němž – jak to ostatně generální ředitel odůvodnil i na společném jednání republikových rad v Praze – nám vysvětlil, jak je financovaná SŽDC a jaké jsou možnosti zaměstnavatele, a „co je ochoten nám ještě dát“. V pondělí 10. 12. 2018 přišla od zaměstnavatele jedinečná nabídka a musím říct, že všechny odborové centrality postupně, nebylo to tedy společné stanovisko, ale vyjádření každé odborové centrality zvlášť, s tímto návrhem souhlasily.

Když jsem pročetl poslední desátou společnou informaci, zaregistroval jsem nárůst tarifní mzdy o 5,5 %, a 5,7 procent do objemu výkonové odměny...

Ano, 5,5 % je navýšení tarifních stupňů, 5,7 % je navýšení objemu finančních prostředků na výkonovou odměnu, což je oproti současnému stavu navýšení o další 0,3 % (ted' to bylo 5,4 %). Na základě tohoto zvýšení se vedení organizačních jednotek a příslušných odborových organizací (oblastních ředitelství) dohod-



nu na poskytnutí zvýšené výkonové odměny pro zaměstnance.

Lze tedy jednou větou říct, že je podepsaná PKS SŽDC, respektive druhá změna PKS na roky 2018–2019, dobrá?

Určitě! Po nárůstu výkonové odměny volaly organizační jednotky, aby měly větší možnosti pro odměňování zaměstnanců. Byl jsou to pouhé tři desetiny procenta, tak ted' bude více finančních prostředků na oceňování pracovníků a jejich motivaci. A pokud se ptáte na to celkové navýšení, tak 5,5 % do tarifu není ko- necné číslo objemu mzdového nárůstu.

(Pokračování na straně 2)

# „Jak já, tak i celý tým kolektivních vyjednávačů hodnotíme podepsanou PKS velice kladně.“

(Pokračování ze str. 1)

Bavili jsme se o tom už na samotném začátku kolektivního vyjednávání a ve výsledku jsme tedy v celkovém objemu mzdových osobních a ostatních nákladů na rok 2019 na srovnatelné úrovni s rokem 2018.

**Přesto se určitě najdou tací, kteří řeknou, že je to málo.**

Musíme počítat s tím, že někteří zaměstnanci budou spokojeni, někteří nespokojeni. Zejména při mediální masáži, že učitelé a policisté dostanou o tolik a tolik procent víc, ale prostě musíme si uvědomit, že SŽDC je financovaná jinak, než ostatní podniky. Ale to není o tom, že bychom od zaměstnavatele nezískali to, co jsme chtěli. Kolektivní vyjednávání probíhalo slušně a my jsme dosáhli slušného mzdového nárůstu. A není to jenom o tarifu a výkonové odměně, ale i o příplatcích nad rámec zákoníku práce za práci v sobotu, neděli a za práci v noci. V rámci osobního příplatku jsme letos každou sazbu zvedli o půl procenta s tím, že jsme zavedli dvě nová pásma: nad 35 let a nad 40 let. Pro zaměstnance HZS byl dohodnut nový rizikový příplatek.

**Zaznamenal jsem v souvislosti s podpisem PKS, že tiskové oddělení SŽDC vydalo zprávy, ve kterých se píše, že nasmlouvaný mzdový nárůst, zaručený podepsanou PKS, je i jistým stabilizačním a náborovým prvkem „s ohledem na nutnost zvýšit atraktivitu zaměstnání u SŽDC“, a proto došlo i k navý-**

**šení náborového příspěvku pro nejvíce nedostatkové profese.**

Ano, dohodli jsme se i na zvýšení náborového příspěvku, který pro letošní rok byl také novým institutem, a který byl ve výši 30 a 50 tisíc korun. My jsme dohodli novou sazbu – 50 a 80 tisíc korun. Rozdíl je v tom, jestli člověk, který přijde, má všechny potřebné zkoušky, které potřebuje ke své činnosti, anebo je teprve bude vykonávat. Týká se to těchto čtyř povolání – elektromotér pevných trakčních a silnoproudých zařízení, návštěvní technik, výpravčí a zaměstnanec s licencií strojvedoucího – která potřebujeme. Takže když přijde nový zaměstnanec, který má všechny potřebné zkoušky, tak dostane příspěvek v maximální výši 80 000 Kč, samozřejmě za určitých podmínek.

**Zaměstnanci také dostanou vyšší „kaprovné“, a to ve výši 9000 Kč. To je bomba!**

Ano, generální ředitel Bc. Svoboda výslovně chce k Vánocům odměnit zaměstnance, vloni začal na dvou tisících a letos skončil na devíti tisících pro všechny zaměstnance.

**Jak vy, jako zástupce OSŽ u SŽDC, tedy hodnotíte podepsanou kolektivní smlouvu?**

Jak já, tak i celý náš tým kolektivních vyjednávačů se snažil vyjednat co nejlepší podmínky a uzavřenou PKS hodnotí velice kladně, a myslím si, že to jako úspěch hodnotí i ostatní odborové centrály.

Michael Mareš

## Výpravní budova v Karlštejně prochází generální opravou

Na výpravní budově v žst. Karlštejně byly v minulosti za dob ČD provedeny jen částečné údržbové práce, které pouze vzhled budovy jako takové. Jednalo se především o dílčí opravy fasády a nátěry. V současné době však neuspokojivý stav stavebních konstrukcí vyvolal opravu většího rozsahu, a to nejen na samotné budově, ale i na samostatně stojícím objektu veřejných WC. Předmětem stavebních úprav je zejména oprava fasády, střechy a výměna výplní otvorů. Opraven bude také prostor nástupiště včetně zpevněných ploch a výměny venkovního i vnitřního mobiliáře. V interiéru bude v přízemí rozšířena čekárna s pokladnou, dále budou opraveny nevyužívané místnosti v přízemí, obnoveno WC pro výprav-

čího v přízemí výpravní budovy a také opraven objekt skladů. Opravy se dočkají i veřejné WC, které budou umožňovat i bezbariérový přístup a budou disponovat přebalovacím pultem.

—mmč—



## PŘEDSTAVUJEME

### Zdeněk Iš:

## „Od dráhy jsem musel odejít, ale jsem jí věrný jinak.“

Zdeněk Iš, vyučený na Středním odborném učilišti ve Valticích jako mechanik – opravář kolejových vozidel, pracoval do roku 1990 v depu ve Veselí nad Moravou. „Přišla ale doba zetiřhování a já jsem od dráhy musel odejít – byl jsem propuštěn jako nadbytečný,“ říká s trochou zklamání v hlase.



Dnes, kdy nastala doba nedostatku profesí mechaniků – opravářů, by se mohl na dráhu vrátit, ale již to nejde. „Dostal jsem několikrát nabídku, abych se vrátil ke svému původnímu zaměstnání, jenže já jsem mezitím založil soukromou počítačovou firmu, která prosperuje a já prostě odejít nemohu,“ vysvětluje. Železnici ale zůstal Zdeněk Iš věrný jinak – na zahradě svého rodinného domku ve Vracově vybudoval v roce 2007 zahradní železnici o rozchodu 600 mm, která měří 500 metrů, má devět výhybek (z toho část je řízena elektromotorky – mí přestavby) a patnáct návštěvními prakticky z celé republiky a také ze zahraničí. Vracovská zahradní železnice (www.zeleznicce600.cz) je v provozu od jara do podzimu, teď v zimě je pečlivě uskladněna a zabalena a čeká na jaro, kdy zase vyjede. V zimě se Zdeněk Iš stará o to, aby na jarním otevření nic nechybělo, v současné době čeká na nově odlitá kola na lokomotivu 362. „Není to vůbec levná záležitost, ale děláme to rádi a věříme, že si na toto vylepšení dokážeme vydělat,“ dodává Zdeněk Iš. I když již na dráze nepracuje, neztratil s ní kontakt. „Když je možnost, zajdeme do Veselí nad Moravou, kde bývá na Mikuláše v provozu bratislavská parní lokomotiva Albatros (498.104) při jízdě nostalgického vlaku. Při té příležitosti pozdravím své bývalé kolegy v depu, kteří se podílejí na smrtvýchvstání parní lokomotivy EP 1000, která žijela na kladenských vlečkách.“ Dnes je tato lokomotiva v majetku NTM, provozuje ji Společnost železniční výtopna Veselí nad Moravou o. s.

Miroslav Čáslavský



Parní lokomotiva 433.002 Matěj „komínem dozadu“ v čele vlaku při zpáteční jízdě do Vsetína.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Valašské Klobouky

Na tradiční „Valašský jarmek“, který se letos (v sobotu 1. prosince) konal již po sedmadvacáté ve Valašských Kloboukách, se stovky účastníků dopravily vlakem. K přepravě jim sloužila nejen posílená pravidelná osobní doprava, ale také zvláštní vlak ČD Nostalgie, sestavený z historických vozů řady Be a Ce, vedený valašskou parní krasavicí – lokomotivou 433.002, přezdívanou Matěj, která letos slaví 70 let od svého uvedení do provozu, přičemž příští rok bude podrobena rozhodující zkoušce – revizi parního kotle. „Lokomotiva je v péči Valašského spolku historických kolejových vozidel, s nímž máme velice dobrou spolupráci. Dělájí pro tuto věc maximum a za jejich nasazení je nutné poděkovat,“ říká Markéta Hradilová z Regionálního obchodního centra ČD Zlín, které tyto jízdy zajišťuje po organizační stránce.

Během jízdy z Valašského Meziříčí přes Vsetín a Horní Lideč doprovázela zvláštní vlak skupina Mikuláše s čertem a andělem, kteří rozdávali přítomným dětem mikulášské dárky. „Každý účastník této jízdy měl možnost zakoupit si kupon, za nějž potom obdržel mikulášský balíček, samozřejmě především pro své děti,“ přibližuje rozdávání dárků Markéta Hradilová. „Zájem o tuto jízdu je vskutku mimořádný, jedeme s Matějem do Valašských Klobouk již od roku 2011 a každý rok zájem stoupá. I proto je na místě poděkovat také zaměstnancům RP ZAP Olomouca průvodcům v dobových uniformách ze spolku Kroměřížská dráha, kteří se podílejí na zajištění této akce,“ dodává.

Valašské Klobouky leží na 19 km dlouhé trati Horní Lideč – Bylnice (SŽDC 293) a již více než deset let je na ní provoz řízen podle předpisu pro zjednodušenou dopravu (D3). Ve stanici byly po

zrušení dopravní služby instalovány samovratné výhybky, snesena návštěvna a jako jediné pracoviště zde zbyla osobní pokladna. Budova železniční stanice (pokladna a čekárna) je z poloviny opravená, ve větší části původní budovy jsou byty. Doprava je řízena z pohraniční železniční stanice Horní Lideč (trať Hranice na Moravě – Púchov), na opačné straně se nachází železniční stanice Bylnice, která leží na trati bývalé „Vlárské dráhy“ (Brno – Veselí nad Moravou – Vlárský průmysl – Trenčianská Teplá – SŽDC 340).

Z města vede k nádraží pamětní chodník, otevřený letos v srpnu při jízdě zvláštního vlaku ke 100. výročí ČSR. Na chodníku jsou vyznačena historická data z budování dráhy, která nese jméno prvního československého prezidenta TGM. Z těchto dat se dozvíme například, že trať byla vybudována v letech 1925–1928, propojila 38 obcí na Valašsku, stála 127 milionů tehdejších korun, má 49 podjezdů, pět viaduktů, tři mosty a dva tunely, (250 a 888 metrů dlouhé), pracovalo na ní 3771 dělníků a 2 dohlížející úředníci, vyskytlo se na ní deset smrtelných úrazů.

Jak bylo zmíněno v úvodu, 1. prosince se ve Valašských Kloboukách konal „Valašský mikulášský jarmek“, o němž je nutno říci, že kdo ho nenavštívil, opravdu o hodně přišel. Tisíce lidí zaplněné rozlehlé náměstí, spousta stánků s tradičními valašskými výrobky a pochutinami, domácí dílny, ukázka valašských tradic, zvyků a krojů, folklorní soubory a muziky a mezi tím vším desítky čertů v nejrůznějších úbořech, nejčastěji v ovčích kožících, přepásaných pásy s kravskými zvoncek, které při pekelním poskakování budily respekt nejen u dětí, ale i u dospělých. Nechyběly samozřejmě ani mikulášské družiny s andělem.

Miroslav Čáslavský



Ukázka řemeslného umění kolářů na Valašském jarmku ve Valašských Kloboukách.

## ZE SVĚTA

### Lokomotivy na leasing

Na mezinárodní výstavě kolejové techniky Innotrans v Berlíně se veřejnosti představila nová leasingová společnost „European Loc Pool“ (ELP), která chce železničním dopravcům v celé Evropě nabízet k pronájmu lokomotivy včetně kompletního servisu. Ten má být poskytován po celou dobu životnosti lokomotiv a obsahovat jak preventivní, tak i běžné opravy a provozní údržbu včetně revizí a hlavních prohlídek. Tím odpadá pro dopravce nutnost mít svoji opravárenskou a údržbářskou infrastrukturu a umožní jim tak soustředit se pouze na vlastní dopravní podnikání. ELP se chce zaměřit na poskytnutí šestnácti parních elektrických a hybridních lokomotiv firmy Stadler vyráběných ve španělské Valencii. Především dopravci působící na kopcovitých a horských tratích mají zájem o šestnácti parních lokomotiv a ty nejsou v posledních letech největšími západoevropskými výrobci nabízeny. Tento typ lokomotiv může vyloučit používání drahé přípravek dvoučlenných parních lokomotiv. Nové šestnácti parní podvozky mají mít při běžných rychlostech nákladních vlaků příznivější vliv na opotřebení kolejí než běžné lokomotivy s uspořádáním náprav Bo'Bo'. Šestnácti parní lokomotivy vážící 126 tun také umožňují snadnější řešení hybridních pohonů než čtyřnápravové o hmotnosti 84–90 tun. Právě výkonné hybridní

lokomotivy jsou specialitou ELP. Ty umožňují průběžnou vozbu vlaků na elektrizovaných i neelektrizovaných tratích a přinášejí tak značné logistické výhody. Momentálně jsou nabízeny dvě varianty s dieslovým motorem o výkonu 2,8 MW a elektrickou výstavou pro 25 kV/50 Hz, nebo pro 1,5 kV stejnosměrného proudu plus 15 kV/16,7 Hz. Dalším připravovaným typem jsou čtyřsystémové elektrické lokomotivy s výkonem až 9 MW pro definované evropské koridory sever – jih a východ – západ s možností doplnění jednoho či dvou dieslových motorů o výkonu 900 kW. První objednávka ELP u firmy Stadler obsahuje deset lokomotiv typu „EuroDual“ včetně balíčku Full-Service. Dodány by měly být v druhé polovině roku 2019 a v první polovině 2020.

Jiří Zajíček

### ÖBB testuje vlak na baterie

Siemens vyvíjí jeden z prototypů vlaků CityJet pro ÖBB akumulátory místo naftovým motorem a podrobí jej zkouškám. Vlak by se měl jmenovat „Cityjeteco“ a měl by být v budoucnu provozován v některé ze spolkových zemí, nejspíše v Dolních Rakouších. Do budoucna se počítá, že by v první etapě mělo být vyrobeno 25 jednotek. Váha akumulátorů je 14 tun. Akumu-

## VŠIMLI JSME SI

**PO CELÝ ROK 2019** bude pro projíždějící vlaky uzavřeno brněnské hlavní nádraží. Sloužit bude pouze pro příjezdy a odjezdy vlaků od Střelce a od Blanska. Ostatní vlaky budou projíždět přes další brněnská nádraží – Brno-Dolní nádraží, Brno-Židenice a Brno-Královo Pole, případně budou končit i na jiných nádražích brněnského uzlu. Důvodem této dlouhé a náročné výluky je rekonstrukce zabezpečovacího zařízení a oprava dvou mostů. Moderní technologické zařízení ESA, nahrazující dosavadní elektromechaniku, bude umístěno v nové budově v blízkosti 6. nástupiště, dosavadní stavědla budou jako nepotřebná zbourána. S rekonstrukcí a modernizací zabezpečovacího zařízení se již nedá otálet, neboť to současně je na samé hranici své životnosti.



**PŘI SOBOTNÍ** (1. 12.) parní Mikulášské jízdě relace Praha–Smíchov–Revnice v režii sedmdesátileté Šlechtičky 475.179 (r. v. 1948, Škoda Plzeň) se v žst. Revnice shromáždil doprovod vlaku na mašině jako ze snímku za času C. k. monarchie. Snímek Martin Kubík.



**V RESTAURACI U ELIŠKY** u žst. Čisovice se konalo 6. prosince tradiční předvánoční setkání členů OSŽ a hostů z tratě 210. Restaurace vznikla přestavbou původního obilného skladu, majitel restaurace je milovník železničních relikvií, restaurace ozdobil mechanickým návštěvnickým, ale i sedadly ze zrušeného starého pantografu řady 451. Akce se zúčastnilo asi třicet současných i bývalých železničářů, z rušeného PO Benešev se zúčastnil Ing Blecha. Od 1. 1. proběhne radikální reorganizace provozních obvodů. Snímek Martin Kubík.



**CELKEM 14** informačních panelů, věnovaných historii této části Prahy 5, najdete na pražském Smíchově. Výstava „Zrcadlo doby“ přináší sadu historických fotografií dnes již neexistujících objektů, které se staly impulsem pro rozvoj průmyslové části Smíchova. Například v místech Obchodního centra Nový Smíchov stával jeden z nejslavnějších strojírenských výrobních areálů v Čechách, smíchovská Ring-hofferka. V 50. letech 19. století ji založil František II. Ringhoffer. Nejslavnějším produktem se staly lokomotivy a vřadové soupravy, které byly tehdy vyváženy do celého světa. Zásadní význam pro rozvoj Smíchova měla i stavba nádraží České západní dráhy v první polovině 60. let 19. století. Historická stavba zanikla při přestavbě nádražního areálu v 50. letech 20. století a na jejím místě je dnes veřejný park. V těchto dnech zanikla spolu s původním objektem nákladového nádraží i nedávno používaná zastávka Praha–Smíchov Na Knížecí (na snímku).

Z Kurier, 11. 9. 2018, zpracoval-sh

### Prototyp AGV jako pomník

Alstom vystavil v závodě La Rochelle jako upomínku na vývoj koncový vůz prototypu jednotky AGV „Pégase“ („Prototypy evoluitif grande vitesse automotrice standard européen“). Zbytek jednotky stojí v testovacím centru firmy Alstom nedaleko La Rochelle pod širým nebem. Alstom s vlastní iniciativou vyvinul v roce 2008 cca za 100 mil. eur jednotku, kterou později koupil italský dopravce NTV (dnes Italo). Bohužel těchto 25 jednotek bylo jediných, další zakázky se nenašly.

Ze Schweizer Eisenbahn-Revue International, 6/2018, zpracoval

—sh—

## Psali jsme před 25 lety

### Obzor č. 50 – 13. 12. 1993

Na první straně najdeme hned dvě „zamyšlení“. První z nich je od generálního ředitele ČD Emanuela Šipa, druhé, „Zamyšlení nad stávkovým zamyšlením Emanuela Šipa“ napsal pracovník OSŽ-Ú Pavel Kolman. Ten ve svém článku vyvrací tvrzení Emanuela Šipa o tom, že od začátku podporoval dohodu s odboráři. Pavel Kolman připomíná, že po vyhlášení stávkové pohotovosti generální ředitel striktně odmítl další jednání s odbory a jednání pak pokračovala až téměř po 14 dnech. „Tohoto času využil p. Šip zejména k tomu, že arrogantním a znevažujícím způsobem znehodnotil práci všech železničářů, zabezpečujících železniční provoz“, píše se v článku.

Ohlasy na stávkovou pohotovost dozívají i v několika dalších článcích a ohlasech čtenářů, z nichž mnohé jsou i negativní: vyjadřují zklamání z odvolání stávky, kritizují vedení OSŽ za špatné vysvětlení důvodů stávky a členy OSŽ za nedisciplinovanost, neboť mnozí účast ve stávce odmítli. „Svědčí to bud o tom, že naši odboroví předáci nepožívají mezi členstvem důvěru a pak by měli odstoupit, nebo ti, co vyhlášenou stávku nechtěli podpořit, nepatří mezi členy OSŽ. Odborové členství přece nejsou vánoční kolekce nebo rekreace, ale aktivní účast na boji za potřeby, práva a postavení

zaměstnance prostřednictvím své odborové organizace,“ napsal do Obzoru jeden železničář.

O stávkové pohotovosti se hovořilo, jak vyznívá z pravidelné rubriky, i během tzv. „Noční linky Obzoru“. Volající kritizovali například důvody pro stávku – podle jejich slov se neměly tolik zdůrazňovat ceny kuponů, ale mělo se stávkovat za celkový stav na železnici. Připomínali také velký problém, který komplikuje nátlakové akce, a to nejednotnost železničních odborů.

### Obzor č. 51–52 – 20. 12. 1993

Vánoční silvestrovské dvojčíslo tentokrát nepřineslo žádné seriózní zprávy, ale bylo celé laděno svátečně či humorně. Najdeme zde různé cestovatelské příspěvky, mimo jiné o železnicích v Japonsku či o cestě do Afriky, dále sváteční zamyšlení a především množství silvestrovských legráček a vtipů. Uvedme na závěr alespoň jeden za všechny:

– Ty, Pepo, nevezl bys za mě na Silvestra službu? Přijede k nám tchyně a manželka chce, abych byl u toho.  
– Nežlob se, ale já vážně nemůžu, Lojzo.  
– Díky ti ze srdce, Pepičku, já věděl, že je na tebe spolehnutí. –zs–

## INFORMACE

### Cestování držitelů In Karet s aplikací železniční průkazka na Slovensko od 9. prosince 2018

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 19 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a. s., a Železničnou společností Slovensko, a. s., pro rok 2019. Niž uvedené podmínky jsou platné od 9. prosince 2018 do 14. prosince 2019, tj. do doby počátku platnosti jízdního řádu 2019/2020. Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cena místenky, ližňového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK;
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky;
- použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98);
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ).

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele v mezinárodní přepravě k:

- přepravě ve vlacích SC 240/241 a 242/243 po uhrazení povinné rezervace s příplatkem (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98).

Držitelé volných přenosných mezinárodních jízdenek ČD poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k:

- bezplatné přepravě ve vlacích SC 240/241 a 242/243 s bezplatnou povinnou rezervací (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

Sdělujeme, že při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9. Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní

přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čípu karty. Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz>. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo. Informujeme všechny držitele In Karty, že časový doplatek do 1. třídy vozové zakoupený dle tarifu TR 10 neplatí pro přepravu v 1. vozové třídě vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska. Kompletní informace naleznete v pokynu „Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2019 (č.j. 4427/2018–O10, ze dne 28.11.2018), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

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

S účinností od 9. prosince 2018 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. Tato omezení platí od 9. prosince 2018 do 8. června 2019, kdy budou nahrazena novým zněním. Seznam vlaků DBAG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

## PORADNA BOZP

### Pít, či nepít? To je to, oč tu běží!

...kdo trošku zná Hamleta, tak ví, že v monologu se neřeší přímo otázka života a smrti, ale spíš způsob, jakým s životem naložit. Rozhodování, jestli jít „sproudem“, nebo proti němu, čeká, v přeneseném smyslu, i všechny účastníky bujarych silvestrovských veselí, úředních pivních dýchánek, oslav narozenin a novorozenců, všeobecně. Nikdy totiž dopředu nevíme, co se může stát, pokud se nebude alkoholu holdovat s mírou, nebo do čeho se lze při kolektivním popíjení přimotat i bez vlastního přičinění. Pokud teď někdo utrousil, že „příležitost se vždycky najde“, má sice pravdu, ale zároveň má nakročeno směrem ke zdravotním, či jiným problémům, a může se stát, že se stane v budoucnu adeptem na výměnu tělesných orgánů nebo přímo jejich dárcem.

Slovo alkohol pochází z arabského al-kahal, což údajně znamená „jemná substance“, a vzhledem k původu alkoholu (fermentace rostlinných cukrů např. z kukuřice, cukrové třtiny nebo obilnin), by se mohlo zdát, že se jedná téměř o BIO potravinu. Abychom však věc uvedli na pravou míru – alkohol je ve skutečnosti směs čehokoli s ethanolem, který pak, svým působením v těle, ovlivňuje naše chování a funkce orgánů. V malých dávkách nám způsobuje pocit uvolnění, ve větších deprese, zvýšenou chuť k jídlu, ztrátu koordinace pohybu těla, snižuje rychlost našich reakcí a tlumí rozumové schopnosti. Při dlouhodobém požívání ethanolu dochází k rozvoji řady nemocnění, včetně demence. Smrtelná dávka ethanolu se u dospělého pohybuje mezi 250–750 g (při vypištění cca 600–1800 ml 40% alkoholu méně než za 30 min = 3,5–5). Průměrný dospělý muž „odbourá“ za hodinu cca 0,31 běžného piva, 0,11 vína nebo 30 ml destilátu, ženám to trvá

i dvakrát déle. Ještě snad informace pro zatvrzelé dietáře – 1 g alkoholu = 29 kJ (obsah desetiitřicetiprocentového v jednom litru činí cca 1500 kJ, dvanáctka obsahuje kolem 1800 kJ), tedy 1 půllitrálník piva má stejnou kalorickou hodnotu jako lektýrky pytlík chipsů, 2 kousky už jsou obědem, 2 dcl bílého vína nahradí 1 rohlík apod. – alkohol je zkrátka kalorická bomba.

Pokud už pijete, jezte, zejména pak jidlo s vysokým obsahem bílkovin a tuků, které zpomaluje vstřebávání alkoholu do krve. K rychlejšímu odbourávání pomáhá pohyb, káva naopak vstřebávání kupodivu brzdí. Nikdy nepijte, pokud užíváte jakékoliv léky! A nakonec jedno sladké tajemství nakonec – něco, jako „zbytkový alkohol“, neexistuje! Zaměstnanec naměřenou hladinkou je zralý na vyhození z práce, a pokud se mu stane v alkoholovém opojení i pracovní úraz, jsou mu finanční plnění patřičně krácena (v případě, že je alkohol pak jedinou příčinou úrazu, nedostane odškodnění od zaměstnavatele vůbec – zákon č. 262/2006Sb., zákoník práce, § 270).

Když jsem si na závěr svého internetového badání přečetla, že ethanol se mj. používá ke zlepšení výkonu spalovacích motorů, jako rozpouštědlo nebo jako jedna ze surovin pro výrobu čistících prostředků a kosmetiky, osobně mne na pití přešla chuť. A pokud vás ani tohle neodradilo, pijte alespoň jako zvíře, to ví, kdy má dost. A přijete-li si na Silvestra – ať už na zdraví, na život nebo na „dráhu“, která je společným životem nás všech, přijďte do práce, až se z toho vyspíte!!!

Dana Žáková,  
odd. BOZP OSŽ-Ú

## Prověrky BOZP i letos prověřily stav pracovišť

Zaměstnavatelé mají podle platných právních předpisů rovněž za povinnost organizovat každým rokem na všech svých pracovištích a zařízeních prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Tato povinnost pro zaměstnavatele vyplývá dokonce z mezinárodních dokumentů. Prověrky se mají organizovat a provádět ve spolupráci a v dohodě s odborovými organizacemi. Význam prověrek nad stavem BOZP je nepochybnitelný, v podstatě se jedná o provedení jakési generální revize všech pracovišť. Cílem všech kontrol v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tedy nejenom samotných prověrek, je, aby všechna pracoviště byla pro zaměstnance bezpečná a zdraví neohrožující. V rámci prověrek se tedy kontroluje, jak si zaměstnavatel

plní svoji zákonnou povinnost – zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce. Oddělení BOZP OSŽ se v tomto roce provedlo prostřednictvím svazových inspektorů celkem 92 kontrol nad organizací a průběhem prověrek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Pozitivně je nutno hodnotit, že v letošním roce nebyly zjištěny závažnější nedostatky, které by se samotnými prověrkami souvislely. Blíží informace o průběhu a hodnocení prověrek je možno získat na webových stránkách OSŽ, sekce BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M.  
vedoucí oddělení BOZP OSŽ Ú

## NÁZORY

### Soudní ping-pong pokračuje...

Pátek 7. prosince 2018. Přesně před rokem šokoval předseda senátu okresního soudu v Novém Jičíně Jaromír Pšenica většinu veřejnosti vyhlášením zprošťujícího rozsudku všech obžalovaných v kauze „Studénka“. Jak se dalo čekat, státní zástupce – který ví, proč most spadl, na rozdíl od tříčlenného senátu – ale nějak to opomenul v žalobním návrhu uvést, tak aby soud mohl viníka (viníky) potrestat – podal odvolání.

Krajský soud v Ostravě odvolání před časem vyhověl, na neveřejném zasedání zprošťující rozsudek usnesením zrušil a podvečerní regionální zpravodajství ostravského studia ČT „rok poté“ seznámilo diváky s podstatnými formulacemi příslušného usnesení. Cituji: „**Zprošťující výrok v dané podobě, s ohledem na zjištění skutkového stavu věci, vzbuzuje důvodné pochybnosti o správnosti takového rozhodnutí. Pokud okresní soud dochází k závěru, že skutky popsané v obžalobě nespáchali obžalovaní, z provedeného dokazování, jakož i odůvodnění napadeného rozsudku ani náznakem nebylo zjištěno, kdo by se mohl protiprávního jednání, které je za vinu kladeno obžalovaným, dopustit. Okresní soud uvádí jen domněnky, spouští a nepřesvědčivé odůvodňuje proč dospěl k závěru, že nebyla zjištěna příčina pádu mostu. Pouze obecné uvádí, co jej vedlo k rozhodnutí o zproštění obžalovaných.**“ Konec citace...

### Krásné vize ČD kazí časté nehody a závady na železnici

Mnozí se problémy na české železnici v podobě zastaveného provozu, zrušených spojů či dlouhých zpoždění, způsobených někdy technickými závadami, jindy neukázněností lidí, riskujícími přechody přes koleje s tragickými následky, jako by neměli mít nikdy konce. K těm úplně posledním (před napsáním tohoto komentáře v třetí listopadovém týdnu) patřil 18. listopadu kolaps Masarykova nádraží v Praze kvůli poruše na trakčním vedení a v důsledku toho zrušení vlaků a dlouhá zpoždění. Jen pár hodin předtím spadly dráty na koleje v tunelech mezi vršovickými a hlavními nádražími v české metropoli, takže dráhy musely rušit některé rychlíky, jiné nasbíraly hodinové i delší zpoždění. Takže vlaky z Prahy do Kolína musely mimořádně odjíždět nikoli z Masarykova, nýbrž z hlavního nádraží, spoje do Kralup ze stanice Praha–Holešovice. Vedení ČD tak muselo nerado spolknout tyto hořké plody, vypěstované dlouholetým přehlížením údržby a modernizací infrastruktury i malou péčí o potřebný počet personálu, avšak na druhé straně si je alespoň osladilo týž den zprovozněním nejdelšího, více než čtyřkilometrového tunelu u Plzně s možností maximální rychlosti 120 kilometrů za hodinu, od počátku příštího roku až 160 km/h. Radost sefů ČD z této nadějně vzletnuvší vlašťovky „zez Plzně“ však kalí nejen výše zmíněné poslední závažné závady, ale i jiné povážlivé nedostatky.

Například zjištění, že kromě strojevedoucích a opravářů budou brzy u ČD chybět zaměstnanci také u vlakových čet, jak na to upozornil v čísle 23 z 19. listopadu právě náš časopis. Možná, že se ještě hrozivější mraky stahují nad dalším problémem – totiž stále více chybějící posunovači, jejichž práce i v noci a o víkendech je nejen namáhavá, ale bohužel i málo finančně ohodnocena, jak připomněl – a to už po několikáté – náš časopis v č. 23. Lidé, kteří vykonávají tuto nezavídanou profesi, by si opravdu v tomto směru zasloužili větší pozornost ze strany kompetentních míst včetně ministra dopravy. Zdá se však, že se vedoucí činitelé právě z těchto orgánů nechávají rádi ukolébávat některými nepochybně kládnými výkony železniční dopravy z poslední doby.

„Dlouho panující představa ČD jako těžkopádného dinosaura z minulosti již rozhodně neplatí,“ prohlásil v deníku Právo z 2. srpna 2018 tehdejší generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. A poté, co vyjmenoval úspěchy jemu svěřeného podniku s více než 23 000 zaměstnanci a naznačil plánované kroky k zlepšení kolejové dopravy, nastínil i své krásné vize. Budoucnost ČD vidí optimisticky, zdůraznil a dodal, že „**hospodářské výsledky jsou jedna věc, ale neméně důležitým ukazatelem je pro mne pozitivní odezva od našich zákazníků,**“ řekl a připomněl téměř 180letou tradici železniční dopravy u nás. „**Máme mnoho zaměstnanců, jejichž rodiny u dráhy pro-**

Nové jednání je nařizováno na 18. 2. 2019. Takže nastává soudní ping-pong. Soudce Jaromír Pšenica způsobem pochopitelným absolutu základní školy vysvětlil, že senát není složen ze stavebních odborníků a objektivně neví, proč most spadl. Nevyplývalo TO ani z řady znaleckých posudků zpracovaných jak jednotlivci, tak znaleckými ústavy. Ani fundovaní znalci v oboru stavebních prací se nedokázali jednoznačně (nezpochybnitelně) shodnout na tom, proč k předmětné události došlo. Tím spíše k tomu mohl dojít „laický“ okresní senát skládající se ze soudce z povolání a dvou přísedících soudců (z lidu).

Z předloženího spisového materiálu ke zjištění příčin pádu mostu nespěšl ani odvolací senát krajského soudu, který je právně „kvalifikovanější“, protože se skládá ze tří soudců z povolání. Nicméně ani on není stavebním odborníkem.

Postup odvolacího soudu je „logický“. Osm mrtvých a cca stovku zraněných nelze šmahem zamáznout zamítnutím odvolání státního zástupce a potvrdit tak zprošťující rozsudek. Vypadalo by TO, že se krajský soud věci podrobně nezabýval. Z hlediska procesních postupů občanského soudního řádu však nemůže sám rozhodnutí změnit – především proto, že příslušný senát, jak výše uvedeno, pochopitelně také neví, proč most spadl. Jenže TO nemůže přiznat. A tak „odkopne“ věc zpátky k soudu prvního stupně.

**cuji po několik generací. Cítíme odpovědnost nejen za své ekonomické výsledky, ale i za rozvoj české železnice jako takový.**“

Tolik tehdejší generální ředitel Krtek, jenž se dle mého názoru – snad nevědomky vělel svému jménu – až příliš zavrtal do sice hezké hromádky úspěchů, ale pak už neviděl mnohem větší hromadu neúspěchů a problémů.

Jan Hála

### Vychází Vědeckotechnický sborník ČD

Vyšlo další číslo Vědeckotechnického sborníku ČD Na webových stránkách Vědeckotechnického sborníku ČD) bylo zveřejněno nové, 46. číslo. Vědeckotechnický sborník Českých drah je zařazen na seznam recenzovaných neimpaktovaných periodik vydávaných v České republice, schválený Radou pro výzkum, vývoj a inovace Úřadu vlády ČR. Publikují v něm vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, SZDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů. Aktuální číslo obsahuje 8 příspěvků, které si můžete vyhledat na adrese <https://vts.cd.cz/>. –red–

### Lichkov – na přestup z Polska i pouhé dvě (!) minuty

Lichkov je sice pěkně renovován a elektrizován, ale pořád tomuto mezinárodnímu uzlu něco chybí. Dříve to byl spíše uzel vnitrostátní, ale žil. Po zrušení celotýždní osobní dopravy mezi Dolní Lipkou a Hanušovicemi z důvodu dopravně rozrušených krajských hranic mezi Pardubicí a Olomouckým krajem se celá původně hlavní trať Praha – Hradec Králové – Lichkov – Hanušovice – (lážně Jeseník) stala v této oblasti zapaďoukolkou a všechna turistická či lázeňská frekvence byla přesměrována na kapacitně přetížené trať přes Zábřeh na Moravě. Někteří lidé proto i přestali jezdit do lázni Jeseník a volí z jiných lázeňských destinací.

Bude se někdo z Hradecka cpát do přetížených vlaků v Pardubicích, kde nyní dokonce hrozí místenkami, aby jel na Jesenícko? Krajské hranice, jak známo, od června 2018 již podruhé zlikvidovaly i veškerou osobní dopravu do Střitů. Vlaky opět končí na krajských hranicích v Mlýnickém Dvoře. Vlaky do Mlýnického Dvora jsou vedeny naprosto chaoticky – ráno se cestující z Mlýnického Dvora dostane směrem do civiliza-

ce pouze v 5.29 h (!), další vlak odjíždí za „pouhých“ deset hodin v 15.45 h a pak jedou hned v 16.56 a 18.55 h! Když nejedou pro ranní frekvenci tří vlaků v nějakém smysluplném taktu, proč jedou večer? Protože tři různé skupiny cestujících jedou tam a pak zase zpět? V objednávkách krajů je však logika hledat nedá.

To samé je v Lichkově, kde jsou některé přestupní vazby pouhé dvě (!) minuty a to i ve směru od Polska. Může někdo počítat s jistotou, že mu neujede přípoj? Pojede někdo zdaleka, asi dvě stě kilometrů vzdálené polské Rawicze (výchozí stanice vlaku do Lichkova) do Čech, aby zůstal nocovat v Lichkově (19.27 h příj., 19.29 h odj.) na nádražní lavičce? Navíc některé vlaky vyjíždějí a přijíždějí do pohraničního Miedzylesie (PKP) bez další návaznosti směr a ze směru Klodzko. Přitom na trati na Klodzko leží i pěkné kyselkové lázně Długopole Zdrój, kam jezdí nyní i čeští hosté, bohužel radši jedou autem. Protože bez jistoty přípojů se vlakem Kubik nedá, vyjma dobrodruhů a šotošů...

Martin Kubik



Lichkov – vlak 7176 relace Mlýnický Dvůr – Ústí nad Orlicí, sobota 17. 11., 15.30 h.



24. ročník Mikulášské jízdy postihlo nepříznivé počasí.

## Mikuláš naděloval dětem železničářů v parním vlaku do Prostějova

Již několikrát rok po sobě pořádá ZO OSŽ DKV Olomouc (t. č. oblastní centrum údržby východ) mikulášské jízdy pro své zaměstnance a jejich děti. Akce se setkává každé s velikým úspěchem a bývá prakticky vyprodaná již dlouho dopředu. Mikulášský vlak se skládá z olomoucké parní lokomotivy 464.202 (Rosnička) a několika historických vagonů (letos „valašské“ vozy Be a Ce) – vše majetek NTM Praha. Doprovázen je mikulášskými družinami, složenými ze zaměstnanců depa (Mikuláši a čerti), ale i studentek pedagogických škol, které zastávají něžnou roli andělů. Letošní Mikulášská jízda proběhla v neděli 2. prosince v trase Olomouc hl. n. – Prostějov hl. n. a zpět. „Vlak byl naplněn do posledního místa, všechny děti byly obdarovány velkým mikulášským balíčkem a jejich spokojenost, nejen s dárky, ale hlavně ze svezení se parním vlakem, byla vidět na první pohled,“ říká předseda ZO OSŽ DKV Olomouc Martin Zatloukal. Jak dále dodává, příprava takové akce je, ře-

čeno mikulášskou terminologií, vždy peklo, ale výsledek za to stojí. „V příštím roce se budeme opět snažit, aby podobná mikulášská nadílka proběhla.“

Miroslav Čáslavský



Tradičně velký byl zájem o fotografování dětí s mikulášskou družinou před dýmající parní lokomotivou 464.202. Role Mikuláše se jako již tradičně ujal místopředseda ZO OSŽ DKV Olomouc Augustin Škládál.

## Mikulášská jízda na Kraslické dráze ve znamení ledu

„Za ta léta, co pořádáme naši akce, jsme už zažili různá počasí,“ říká jedna z hlavních pořadatelek letošního 24. ročníku Mikulášské jízdy a předsedkyně spolku Hartenberg Martina Vavřínová. Ledovka, která poslední listopadový den postihla západ Čech, však měla na Mikulášské jízdy letos premiéru. Pořadatelé proto museli zvolit krizový režim, kdy v lokalitě Hřeben, která je tradičně hlavním střediskem Mikulášské jízdy, byla pro účastníky, kteří sem přijeli vlakem, stanovena delší náhradní trasa po silnici. Vyhnul se tak velkému i nebezpečnému stoupání na stezce od nádraží k hradu Hartenberg a ke statku Cikánský dvůr (který byl pro tento jediný den v roce přejmenován na dvůr Pohádkový). Právě na těchto místech byl po celý den připraven bohatý kulturní program, proběhla zde mikulášská nadílka a byly zde k dispozici další atrakce.

Tradičně největším lákadlem největší akce svého druhu v republice byla parní lokomotiva 475.111, která tentokrát je pod hlavičkou nového dopravce – České západní dráhy, spol. s r. o. Souprava složená především z dvounapřevozových „rybáků“ byla nasazena na pěti spojích ze Sokolova do zastávky Hřeben; jednou zajela až do Kraslic, aby tak zajistila přepravu zájemců z tohoto města a také z Rotavy a Olaví. Na několika spojích byly nasazeny i „soudobé“ náležitosti dopravce GW Train Regio, a. s., motorové

vozy řady 810 a přívěsné vozy ř. Btax. V provozu byla i zvláštní autobusová linka. Vyzdobený autobus přivezl do Sokolova malé i velké účastníky z okolních měst a obcí nacházejících se mimo Kraslickou dráhu.

Postupem doby se Mikulášská jízda na Kraslické dráze (tedy na regionální dráze Sokolov – Kraslice) stala záležitostí celého regionu. Na její organizaci se podílejí, kromě hlavního pořadatele, kterým je Železniční spolek Klub M 131.1, také zdejší provozovatel dráhy a drážní dopravy, městské a obecní samosprávy a řada dalších organizací včetně pěti dobrovolných hasičských sborů a Hasičské záchranné služby Karlovarského kraje a Demokratické Unie Odborářů.

Oproti předchozím ročníkům, kdy jsme přivítali více než tři tisícovky účastníků, byla letošní účast poněkud nižší. Způsobilo ji již zmíněné nepříznivé počasí, vinou kterého na Hřeben dorazilo znatelně menší množství motorizovaných účastníků.

A ještě perlička na závěr: Nad každým ročníkem Mikulášské jízdy má záštitu některá z osobností regionu. V loňském roce to byla hejtmanka Karlovarského kraje Mgr. Jana Víldumetová, před ní ministr dopravy ČR Ing. Dan Ťok. Záštitu nad letošním ročníkem převzal starosta města Olaví, které bylo jedním ze spolupředatelů akce, pan Jiří Mikuláš.

Robert Koutný

## Železničářské muzeum ve Vracově potěší milovníky staré železnice

Poměrně málo známé je železniční muzeum Antonína Nikla, které se nalézá v budově Základní umělecké školy (ZUŠ – naproti radnice) ve slováckém Vracově. Čím je toto muzeum zajímavé? Antonín Nikl (1924–2009) byl dlouholetý zaměstnanec někdejších ČSD, pracoval jako revizor pokladen na KPT (kontrola přepravních tržeb) Olomouc a měl na starosti zejména oblast Brněnska. Za dobu svého působení shromáždil celou řadu železničních artefaktů, především z oblasti osobních pokladen, jako jsou termiony, zásobníky jízdenek, razítka a kompostéry, ale i další, dnes již historické předměty, vztahující se k železnici. V místnosti, kde jsou všechny tyto železniční skvosty umístěny, můžeme spatřit staré telefony a telefonní ústředny, železničářské uniformy, jízdní řády, včetně vývěsných, informačních tabule, ale také decimální váhu, či elektromechanický řídicí přístroj. Pro tu úplně nejmladší železničářskou generaci jsou mnohé

ti. I toto informační středisko, sloužící současně jako městská knihovna, stojí za pár slov. Je zde velice příjemná a ochotná obsluha, lze se zde dozvědět prakticky vše o historii města Vracov, vzdálenější současnosti, o zvycích a folklóru zdejšího kraje a další zajímavosti. Průvodkyně muzeem připomíná mj. také kus nedávné historie Vracova, vztahující se k železnici: „V době, kdy se zde zakládala Jednotná zemědělská družstva, velké množství sedláků odešlo pracovat na protest proti tomu na železnici. V té době se Vracov doslova modral železničářskými uniformami.“ V muzeu si můžete zakoupit i různé propagační předměty, mimo jiné i knihu o zdejších rodácích – herci Josefu Somrovi. Máte-li čas a chuť, zajďte si do vracovského muzea na jeho prohlídku, kterou můžete spojit s návštěvou pozoruhodné zahrady železnice Zdeňka lše (viz rubriku „Představujeme“ v tomto čísle Obzoru).

Miroslav Čáslavský



Modelové kolejiště v muzeu Antonína Nikla.

## Senioři OSŽ Ostrava hl. n. hodnotili rok 2018

Dne 27. listopadu se sešli senioři OSŽ Ostrava hl. n. na své poslední schůzce v tomto roce, spojené se společenským a zábavným odpolednem. Na tuto akci přišlo 120 seniorů a pozvaných hostů.

Předseda Krajské rady seniorů Ing. Pavel Gluc a také předseda Republikové rady seniorů OSŽ Kurt Mužik výsoké hodnotili práci naší organizace, která se v soutěži o neaktivnější organizaci seniorů v Moravskoslezském kraji umístila na prvním místě. Senioři měli i letos bohatý kulturní i sportovní program - o mnoha akcích Obzor informoval.

Do organizace společenského odpoledne se zapojili všichni členové výboru a i někteří rodinní

příslušníci. Pro seniory hrála živá hudba a bylo podáváno občerstvení. Proběhla zde i autogramiáda knihy autorů Ing. Jiřího Trefného, ostravského rodáka a přírodního léčitele, který nyní žije v Olomouci, a jeho kolegy a spoluautora publikace „Stromy v léčitelství“ Víta Stanovského. Ostravští senioři podpořili vydání této velmi zajímavé publikace a na setkání se mohli vidět i s autory knihy a odnést si spolu s knihou i podpisy autorů s věnováním. Ve večerních hodinách se spokojeni účastníci akce pohodově rozcházeli do svých domovů a těšili se na další společné setkání.

Za výbor seniorů Ostrava hl. n. Helena Číková, předsedkyně

### Naši reprezentanti na startu.

spatřit evropské závodníky a podpořit domácí tým. Budiž indickým organizátorům ke cti perfektní zajištění trati, technických a bezpečnostních podmínek během závodu. O něco hůře probíhaly transfery na závodiště. Hned první den nastal velký problém: jak připravit kola. Závodníci odmítli nalozit své největší poklady na korbu přistaveného nákladního vozu, když zjistili, že ony drážky na kola jsou místní dobrovolníci, kteří by měli kola na korbě přidržovat. Kola byla proto nalozena do autobusu na sedadla společně se závodníky a na korbě nákladního vozu jel doprovod českého týmu! Start závodu byl již v 8:30 ráno, neboť k polednímu se teploty šplhaly až ke 33 °C. Kromě smogu a špatné viditelnosti byl pro české cyklisty dalším handicapem nezvykle rovný terén. Naši cyklisté se však v náročném konkurenci a těžkých klimatických podmínkách neztratili a v celkovém hodnocení obsadili čtvrté místo.

Velkou radost nám udělal Tomáš Pataki, nováček v železničním cyklistickém týmu (u ČD, a. s., pracuje teprve půl roku a je strojvedoucím v DKV Brno), který v individuálním závodu na 100 km obsadil 3. místo; v závěrečném spurtu ho předjeli pouze Francouz a Švýcar.

Indičtí železničáři byli skvělí hostitelé a snažili se zajistit zajímavý doprovodný program. Například jsme spolu s dalšími zahraničními delegacemi navštívili malé městečko Dešnok, kde jsme vystoupili z autobusu na místním náměstí před chrámem. Poté jsme byli vyzváni, abychom si zuli boty a odevzdali je do úschovny. Moc se nám nechtělo, chození po chrámech bosýma nohama jsme si užili v Dillí více než dost. Ale respektovali jsme místní náboženské tradice. Dnes jsme si museli navíc umýt i ruce, sahalí jsme přece na boty. Jakýsi „svatý muž“ nám polil ruce vodou a mohli jsme se zařadit do řady poutníků toužících navštívit růžovo-bílý svatostánek. Již za vstupní bránou nás lehce znepokojila přítomnost „velkých myší“. Při vstupu do dvora se naše tušení potvrdilo: „Tohle je přece ten krysí chrám!“ Chrám Karni Mata patří mezi oblíbená indická poutní místa. Spousta Indů sem přichází, aby mohli krsy, kterým se říká kabbas, uctít a vysloužit si jejich respekt. Hlodavců, kteří jsou dle legendy převtělení lidé, prý žije v chrámě

kolem 20 000. Pro nás Evropany, rozhodně nebyla procházka bosýma nohama po myším trusu a žrádle žádnou duchovní očistou. Klíčkovali jsme mezi těmi posvátnými tvory a snažili se na žádného nešlápnout. I když prý bezprostřední kontakt krsy tlapy s vaším obnaženým nártem znamená velké pozhánání. Krsy si nás naštestí příliš nevšímaly, věnovaly se svým miskám s mlékem, lezly po mřížkách a prolézaly všechna zákoutí chrámu. Zhluboká jsme si oddechli, když jsme měli návštěvu chrámu za sebou. Kdyby nám nebylo líto slivovice, tak bychom si s ní určitě polili i chodidla! Takhle musely postáčit hygienické ubrousky. Vyjízdku pouští na dřevěném voze taženém velbloudem byla ve srovnání s krsami příjemným zážitkem. Dromedáři s námi krcdrali po písečných cestách a my se kochali výhledem do Thářské pouště. Na konci výletu na nás čekalo občerstvení v podobě smaženého květáku, který jsme nejprve

pokládali za velbloudí škvarky, to vše za zvuků tradičních indických hudebních nástrojů. Po posledním závodě (časovka jednotlivců na 20 km) následoval závěrečný ceremoniál a ukončení mistrovství. Vše ve velkém stylu na louce pod širým nebem. Výborná večere na závěr, rozloučení s hostiteli a ostatními výpravami a pak už nás čekalo poslední dobrodružství v podobě zpáteční cesty do Dillí. Nádraží v Bikaneru na nás nepůsobilo tak hrůzostrašné jako Delhi Sarai Rohilla, nakládku kol i zavazadel do lehátkového vozu druhé třídy jsme zvládli ve stanoveném časovém limitu. Postupně jsme zaujali svá místa na „pryčnách“ mezi zavazadly a chystali se přežít noční přejezd. Indičtí spulucestující se na nás dívali poněkud neuvěřivě, ale shovívavě. V 6:20 ráno zastavil náš expres

## Turnaje O pohár generálního ředitele SŽDC v bowlingu se zúčastnilo 108 hráčů

V Pardubicích se 26. listopadu utkalo celkem 18 smíšených šestičlenných družstev v turnaji, jehož pořadatelem bylo Odborové sdružení železničářů ve spolupráci se SŽDC a organizačního zajištění Regionální sportovní komise OSŽ Praha. Kromě řady osvědčených organizačních spolupracovníků celému turnaji „šéfoval“ jako jeho ředitel tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček ve spolupráci s hlavním rozhodčím, tajemníkem PV Dušanem Richterem. Mezi startujícími převažovali muži, těch bylo 73, žen bylo 35.



Snímek z turnaje pořídil autor textu.

## Moudrost pro tento den

„Ten, kdo nemá Vánoce v srdci, je nikdy nenajde ani pod stromkem.“

Roy L. Smith,  
americký spisovatel (1935-2013)

## Orion pod stromeček

Nabídka výhodných prázdninových pobytů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii již byla zveřejněna. Rekreační je určena pro všechny členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky. Pro příští rok jsme zařadili novinku, u posledního termínu se můžete zúčastnit programu s relaxačním cvičením s prvky jógy – posílíte svaly, protáhnete si bolavá záda a klouby.

Kompletní nabídku pobytů naleznete na [www.osz.org](http://www.osz.org) v kolonce Rekreační, sport a volný čas.

Další informace podá Daniela Šváblová na telefonu 972 241 920. –red–

## SPORT

## Čeští cyklisté se v Indii neztratili! - 2. část

Velmi milým překvapením pro nás byly čisté a moderně zařízené pokoje v resortu Vesta Palace. Všechny pokoje byly vybaveny klimatizací, ledničkou a rychlovarnou konvicí. Pokojový (ano, v Indii je pokojový, recepční i číšníci rodu pouze mužského) každý den měnil ručník, doplňoval vodu, kávu, čaj a uklízel pokoje. Strava formou bufetu v hotelové jídelně byla typická indická národní kuchyně. Vegetariáni by si zde určitě přišli na své, ale sportovci, kteří potřebovali doplnit proteiny, se museli spokojit s kuřecím na kari, zeleninovým salátem či sójovým masem. Nutno dodat, že Indové nikdy nezapomněli na dezert v podobě zmrzliny či ovocného pudingu.

Samotné závody probíhaly asi 35 km od hotelového komplexu, organizátoři zajistili uzavření 10 km úseku dálnice s kvalitním asfaltovým povrchem. Okolí startu a cílové pásy bylo od samého rána v obležení místních obyvatel a studentů bikanerských škol, kteří chtěli na vlastní oči

kolem 20 000. Pro nás Evropany, rozhodně nebyla procházka bosýma nohama po myším trusu a žrádle žádnou duchovní očistou. Klíčkovali jsme mezi těmi posvátnými tvory a snažili se na žádného nešlápnout. I když prý bezprostřední kontakt krsy tlapy s vaším obnaženým nártem znamená velké pozhánání. Krsy si nás naštestí příliš nevšímaly, věnovaly se svým miskám s mlékem, lezly po mřížkách a prolézaly všechna zákoutí chrámu. Zhluboká jsme si oddechli, když jsme měli návštěvu chrámu za sebou. Kdyby nám nebylo líto slivovice, tak bychom si s ní určitě polili i chodidla! Takhle musely postáčit hygienické ubrousky. Vyjízdku pouští na dřevěném voze taženém velbloudem byla ve srovnání s krsami příjemným zážitkem. Dromedáři s námi krcdrali po písečných cestách a my se kochali výhledem do Thářské pouště. Na konci výletu na nás čekalo občerstvení v podobě smaženého květáku, který jsme nejprve



Obyvatelky „krysího chrámu“.

na nám dobře známém Delhi Sarai Rohilla. S jakou radostí jsme vítali Romana Masaříka, který nás přišel osobně na nádraží vyzvednout! Zkušně jsme přeskakovali spící cestující i bezdomovce a odvážně přešli za nosičem zavazadel koleje, abychom nemuseli absolvovat cestu po schodech přes nadchod. Hurá na ambasádu, hurá do sprchy, hurá na snídani! Dillí, které se nám v neděli zdálo tak špinavé, divoké a nebezpečné bylo najednou velkoměstem, na které jsme se těšili.

Posledních pár hodin, které zbývaly do odletu letadla, jsme strávili na místním tržišti, abychom nakoupili alespoň nějaké drobnosti a suvenýry či koření, které by nám připomínaly Indii. Poslední indický oběd a oficiální rozloučení u ambasády. Chargé d'affaires Roman Masařík přijal naši delegaci v reprezentativních prostorách velvyslanectví ČR v Indii a poděkoval jménem velvyslanectví cyklistům za reprezentaci ČR a poblahopřál Tomášovi Pataki k zisku bronzové medaile. Po sklenici šampaňského zbývalo jediné: rychle na letiště. Zabalit a odjít kola, kuřury, vystát dlouhé fronty na pasové a bezpečnostní kontrole. A pak už letadlo směř Dubaj a dále do Prahy. Bye, bye Delhi! Bye, bye India!

Rády bychom touto cestou poděkovaly celému týmu za perfektní spolupráci, součinnost a disciplínu během náročného cestování v Indii. Romanovi Masaříkovi a Velvyslanectví ČR v Indii děkujeme za pomoc a podporu při našem pobytu v Indii.

Bc. Marta Urbanová,  
tajemnice PV OSŽ ČD Cargo,  
PhDr. Helena Švobodová,  
vedoucí kanceláře předsedy OSŽ