

Z aktuálních událostí

Na jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC**, které se konalo v Praze 26. 2., seznámil náměstek GŘ SŽDC pro řízení provozu Ing. Miroslav Jasenčák členy PV s pokynem generálního ředitele, který specifikuje vybavení pracovišť pro dálkové řízení provozu, centrální a regionální dispečerská pracoviště i pracoviště pohotovostních výpravčích. Ze současných dvou CDP je řízena třetina hlavních a koridorových tratí a zbývající z regionálních DP.

Dalšími hosty jednání byli personální ředitel GŘ SŽDC Ing. Pavel Koucký a Bc. Jitka Dolejšová, kteří zodpověděli řadu dotazů. Ing. Koucký hovořil o průběhu zahájení poskytování kondičních pobytů (KOP) v roce 2019 a zájmu rodinných příslušníků o účast. Vedle destinací, které poskytovaly KOP již v minulých letech, byly nově vysoutěženy Lázně Poděbrady, a. s.

Inspektor BOZP OSŽ-Ú Jaroslav Leština pokázal na problém vybavenosti zaměstnanců v začátku ochrannými pomůckami. Vysvětlení k možnosti ocenění dárků krve z FKSP a dalším dotazům pak podala Bc. Jitka Dolejšová.

Celého jednání PV se zúčastnil také předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který v úvodu jednání informoval o jednání na předsednictvu ASO na téma postoje odborových svazů k novelizaci zákonu práce (podle názoru OSŽ není třeba ZP měnit), hovořil o nebezpečí návrhu ministerstva financí, že by stát nepřispíval krajům na zajištění osobní regionální dopravy.

Po skončení řádného jednání PV se sešla pracovní skupina, která se shodla na společném stanovisku k novelizaci Katalogu prací.

Členové **Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ** na svém jednání 27. února v Praze kladně hodnotili kroky vedení OSŽ k zachování dotací státu krajům na regionální dopravu. Jednání se zúčastnil i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který seznámil členy se situací na železnici. Předseda RRS Kurt Mužík přivítal na začátku plný počet členů, díky tomu, že nemocnou Danuši Polákové zastoupila paní Květa Vysloužilová. Každý člen rady pak dostal od předsedy Kurta Mužíka konkrétní trvalý úkol tak, aby jednání probíhala racionálně.

Krátce navštívil jednání i vedoucí MO OSŽ Ing. Ondřej Šmehlík, který slibil připravit k diskusi propozice na sportovní hry seniorů v Rajeckých Teplicích 26. – 28. 8. a ujasnil si finální počet účastníků, včetně toho, co je třeba zabezpečit s ohledem na bezpečnost přihlížející veřejnosti. Množství informací o možných aktivitách seniorů pak přinesl Alois Malý, místopředseda Rady seniorů ČR. S širokou paletou naplánovaných akcí, zájezdů, výletů, exkurzí a setkání v jednotlivých krajích a Klubech seniorů, pak seznámili všechny přítomné jednotliví členové RRS. Na závěr jednání se pak členové dohodli na změně data příštího jednání, které bude 20. března v Praze.

Představenstvo OSŽ zasedalo 5. března v sídle OSŽ. I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun v úvodu uvedl mimo jiné, že věří v přehodnocení „nápadu“ ministryně financí Aleny Šílerové krátit příspěvek státu na regionální dopravu. Vladislav Vokoun i místopředseda OSŽ Radek Nekola se vyjádřili k tématu mimořádnosti na železnici, přičemž zdůraznili, že šlo pravděpodobně o lidské selhání. Radek Nekola dále hovořil o jednání Dozorčí rady (28. 2.) ČD Cargo, kde bylo konstatováno, že byl hospodářský výsledek splněn. Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ, uvedl, že se aktuálně začíná pracovat na Katalogu prací (měl by platit od 1. 1. 2021) a projedná se i financování mezinárodních sportovních akcí. Na závěr informací ze zásadních jednání referovala místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková o probíhající kolektivní vyjednávání ve společnosti TSS, kde zaměstnavatel předložil návrh na razantní navýšení mezd včetně návrhu kompenzaci ZO OSŽ za minulá léta. U Dopravního zdravotnictví probíhají aktivity k uzavření kolektivní smlouvy.

Představenstvo schválilo dvě žádosti o právní pomoc zastoupením v řízení před soudem a jednu žádost na příspěvek z Podpůrného fondu OSŽ, vzalo na vědomí informaci o čerpání rozpočtu 2018, která byla předložena návrhu rozpočtu na rok 2019. Ten je opět plánován jako vyrovnaný. Představenstvo dále projednalo některé organizační záležitosti a v závěru informovala předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balázová o činnosti komise.

Jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.**, které se konalo v Praze 6. 3., začalo komentováním mimořádnosti, které se na železnici udály v posledních týdnech. Předseda PV Vladislav Vokoun uvedl, že příčinou nedávných nehod bylo zřejmě lidské selhání, nikoli systémová chyba. Diskuse o těchto událostech poté pokračovala i po příchodu JUDr. Ivo Veselého, ředitele odboru 10 GŘ ČD. Předseda PV Vladislav Vokoun připomněl, že OSŽ už delší dobu usiluje o zavedení kontroly pracovní doby u strojvedoucích, která by měla zamezit překročení limitu maximální přípustné délky pracovní doby.

Vladislav Vokoun se dále zmínil – a jeho slova doplnil JUDr. Ivo Veselý – o organizačních změnách, které proběhnou od 1. 4. 2019 na GŘ ČD, kde vznikne nový odbor vnějších vztahů a komunikace. Změna nemá dopady na zaměstnanost. Vladislav Vokoun dále mj. informoval o pokračujícím uzavírání smluv ČD s kraji. Podle jeho slov by si České dráhy měly udržet 96–97 % přeprav. V dalším průběhu jednání zazněla řada dalších informací, například se hovořilo o otázce bundokošil. Jejich nošení mělo být rozhodnutím ČD ukončeno 31. prosince 2018, což se setkal s negativními ohlasy zaměstnanců v provozu. Jak uvedl tajemník PV Antonín Leitgeb, možnost nošení bundokošil byla proto novým rozhodnutím prodloužena do konce roku 2019.

Zazněly i informace z jednotlivých výborů a v závěru jednání podnikový výbor poděkoval za práci Jiřímu Bláhovi ze železniční stanice Brno hl. n., který k 31. 3. končí svoji činnost v PV a odchází do důchodu. Za poznámku jistě stojí, že Jiří Bláha byl členem odborů 47 let!

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo jednal ve čtvrtek 7. 3. v Praze, tentokrát bez účasti zástupců zaměstnavatele (z důvodu nemoci). Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola v úvodu informoval o neformální schůzce s předsedou představenstva Ivanem Bednářkem na téma náročnosti a rozsahu zkoušek. Předseda představenstva přislíbil, že nechá prověřit zkušební a výcvikový řád. Radek Nekola dále informoval o setkání zástupců odborových centrál s vedením společnosti (26. 2.), kde se mluvilo o revizi interního předpisu PERs 28 i o úmyslu zaměstnavatele otevřít katalog zaměstnání, neboť některé činnosti se již nedělají, nebo je dělá jiné povolání, popřípadě se dělají jinou technologií. Na poradě odborových centrál se zaměstnavatelem se řešily i KOP pro rok 2020 (parametry budou známy v dubnu) a opatření pro zvýšení motivace zaměstnanců v úseku oprav a údržby kolejových vozidel. Radek Nekola krátce informoval o jednání Dozorčí rady ČD Cargo, o hospodaření společnosti, o byznysu číslo 1 – o jednotlivých vozových zásilkách, které i přes ztrátu patří k prioritám společnosti; o tom, že tento produkt má budoucnost, svědčí i „pošilhávání“ jiných společností po tomto druhu byznysu.

V diskusi se mluvilo o možném dopadu „změny sídla“ na posun v Libni a o přesunu Libně na zakonzervovaný kralupský ranžír, o neskutečných čekacích dobách na smyslové vyšetření u očních lékařů, o velkém počtu dohod o provedení práce a snaze prověřit tyto dohody. Mluvilo se i o mimořádných událostech na železnici z posledních dnů. Radek Nekola zopakoval, že OSŽ preferuje jednoznačnou identifikaci strojvedoucích, jako jednu z cest, jak mimořádnostem částečně zabránit.

-red-



Odboráři věří v přehodnocení „nápadu“ ministryně financí Aleny Šílerové krátit příspěvek státu na regionální dopravu, protože ho stát poskytuje na základě memoranda, kde se zavázal, že ho bude poskytovat až do roku 2032. A studenti do 26 let a seniři nad 65 let zase doufají, že budou i nadále ve vlacích a autobusech využívat slevu 75 procent z jízdného, kterou vloni schválila vláda. Ilustrační snímek Michael Mareš

České dráhy se zaměří na zlepšování pracovních podmínek strojvedoucích

Závěrečné dny února a začátku března se daly označit jako černé dny na železnici. V toto období se na dráze odehrála celá série mimořádných událostí. Mediálně sledované byly především nehody, týkající se Českých drah (ujetí vlaku na Vysočině, srážka lokomotiv u posunu v Českých Budějovicích, vjetí expresu do postavené vlakové cesty jinému vlakuna Plzeňsku, či srážka vlaků v Brně).

Nejednalo se však jen o nehody u Českých drah, velké množství mimořádných událostí se v tomto období vyskytlo i u jiných dopravců – Leo Expressu a RegioJetu (projetí návěští stůj), pracovního vlaku SŽDC (projetí návěští stůj), požár lokomotivy v Pardubicích (AWT), či srážka lokomotivy Loco Rail a nákladního vlaku ČD Cargo se zaviněním sou-

kromého dopravce a další mimořádné události, evidované Drážní inspekcí (DI).

České dráhy na sérii nehod reagovaly bezprostředně po nich svoláním mimořádné porady vedoucích pracovníků a specialistů z oblasti provozu kolejových vozidel, za přítomnosti generálního ředitele ČD Miroslava Kupece a ministra dopravy Dana Toka. Přítomni byli i členové představenstva ČD, vedoucí pracovníci úseku provozu a zástupci odborových organizací. Generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec v souvislosti s nehodami konstatoval, že nejde o selhání systému, ale o chyby ve výkonu práce strojvedoucích. „V neposlední řadě však vnímám také rostoucí hustotu železničního provozu, nástup alternativních dopravců a množství výluk na infrastruktuře. To jsou faktory, které

také zvyšují tlak na bezchybný výkon povolaných strojvedoucích,“ poznamenal Kupec. Jak dále dodal, České dráhy přijaly celou řadu opatření, zaměřených nejen na kontrolu práce strojvedoucích, ale také na možnosti dalšího zlepšování jejich pracovních podmínek.

Například jde o organizaci směn nebo zkvalitnění zázemí pro odpočinek v případě dělených směn. Podnik se zaměří také na kvalitnější přípravu nových strojvedoucích – v souvislosti s tím bude v dohledné době probíhat výcvik strojvedoucích i za pomoci dvou moderních trenážerů v Praze a v České Třebové. „České dráhy a ČD Cargo jsou jedinými dopravci u nás, kteří se touto problematikou dlouhodobě zabývají,“ prohlásil v této souvislosti Miroslav Kupec. (Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Letos si připomínáme deset let fungování hotelu Skalka pod OSŽ.“

Hovoříme s **EMÍLIÍ DURAČINSKOU**, ředitelkou hotelu Skalka

„Jsem ráda, že spolu s vámi si takto můžeme připomenout deset let existence hotelu Skalka. Děkuji všem, kteří se o to zasloužili.“ Tímto slovy jste ve čtvrtek 21. 2. 2019 přivítala na výjezdním zasedání v Rajeckých Teplicích členy Ústředí OSŽ. Mám říct, že jste mě tím trochu zaskočila, protože to není tak dávnou, co se deset let hotelu Skalka připomínalo...

V roce 2005 byl Liečebný dom Baník odkoupený od SLK (Slovenských liečebných kúpeľov) Rajecké Teplice a po rekonstrukci byl přebudovaný na tříhvězdičkový hotel Skalka s kapacitou 200 lůžek. Od znovuotevření v roce 2006 ale hotel spadl tři roky pod správu SLK. Všichni, kteří tady tehdy pracovali, byli zaměstnanci SLK a až od roku 2009 jsme to začali provozovat sami. Hotel jako takový tedy funguje od roku 2006, ale v režii OSŽ (respektive OSŽ Slovakia) až od roku 2009. Letos si tedy připomínáme deset let samostatného fungování hotelu Skalka pod Odborovým sdružením železničářů.

A také jste uvedla: „Neustále se snažíme naše zařízení zlepšovat, hledáme cesty, jak pobyt co nejvíce přiblížit potřebám našich klientů, a jako každý rok i na letošek připravujeme nějakou novinku...“

Ano, tou novinkou je bowling, který je určen jak pro účastníky kondičních pobytů, tak i jejich rodinné příslušníky. S ohledem na skutečnost, že se jedná o zařízení, které je ve vlastnictví našeho obchodního partnera, je provoz příspěvoben aktuálním možností využití tohoto zařízení jak z jeho, tak i z naší strany. Do budoucna předpokládáme další rozšíření této volnočasové aktivity ve smyslu rozsahu objemu využití i kvality servisu i pro návštěvníky.

S paní ředitelkou hotelu Skalka Emílií Duračinskou připravujeme pobytové balíčky pro účastníky malých KOPek, aby to nebylo jenom na čtyři dny. Budou si moci dokoupit dny navíc, které jim hotel Skalka nabídne za nižší cenu a se zlevněnými procedurami. To cituji Bc. Petra Tomana BA (Hons) z rozhovoru v Obzoru číslo 4/2019, ve kterém popisuje výhody pojištění u Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra. Takže to platí?

Zatím ta nabídka tzv. malých KOPek je dotazovaná jen u SŽDC. Není problém pobyt prodloužit, pokud o to má někdo zájem. Balíček už je připravený (na doplatek až 3000 Kč od ZPMV).

Pokud vím, tak klasické KOPky pro zaměstnance Českých drah ale normálně běží dál, letos byly už dva turnusy. Novinkou posledního roku či dvou jsou pouze KOPky pro pokladní...

Pokud mám přesné informace, tak České dráhy rozšířily KOP pro pokladní i na jiné profese, takže jsme upravili název KOP pokladní na KOP vybraná povolání. Jinak kondiční pobyty u pokladních nám tu běží už asi třetí rok. Zpočátku k tomu byla nedůvěra, zda to bude mít odezvu, ale nakonec to byl mezi pokladními – i pro nás – překvapivě velký zájem. Dokonce sem pokladní jezdí i s rodinnými příslušníky, takže o KOP mezi pokladními zájem je. Myslím si, že zájem o Skalku roste i u samoplátů.

Vrátme se ještě k novinkám zmíněným v úvodu rozhovoru. Jednou z nich je například lokální kryoterapie...

Jako novou proceduru ji máme od minulého roku. Bylo to pro nás krok do neznáma, ale ujal se to. Náš externí lékař a chirurg MUDr. Kříž to propaguje a doporučuje, už sem jezdí i pacienti



po úrazech. Ten nápad se zrodil tak, že jsme chtěli, jako každý rok, rozšířit procedury pro naše klienty, chtěli jsme jim dát něco, co by mělo jakousi přidanou hodnotu, a tak jsme se rozhodli pro lokální kryoterapii. Klasická kryoterapie, kterou tu máme léta a kterou mnozí už vyzkoušeli, má totiž velmi mnoho kontraindikací. Například do ní nesmí jít, kteří laborují s křečovitými žilami, někteří zase mají z uzavřeného prostoru fobie, a přitom by potřebovali ulevit svému bolavému kolenu, ale museli jít do kryoboxu celí. Tato lokální kryoterapie je de facto to samé, jen se zaměřuje přímo na konkrétní místo. Princip léčby je stejný: chladem se 3 až 5 minut působí na nemocné místo a kromě kontraindikací, jako je alergie na chlad, to žádné jiné kontraindikace nemá. Většinou tuto lokální kryoterapii využívají sportovci po úrazech, například při vymknutém kotníku nebo na tenisový loket. U nás je to doporučované jako každá jiná procedura, tedy aby ten, kdo tuto léčbu podstoupí, absolvoval minimálně pět až deset procedur.

Michael Mareš



Na společné tiskové konferenci Českých drah a cateringové společnosti JLV představila ve čtvrtek 28. 2., ve Vládním salonku na pražském hlavním nádraží, společnost JLV u příležitosti svého 60. výročí vznik nového sezonního gastronomického konceptu. Na snímku zleva špenátové lasagne s ricottou a slunečnicovými semínky na tomatové omáče, uzená krkavice s křenovou omáčkou a žemlovými knedlíky a telecí krk Bourguignon s opečenými škvábkami a se slaninou.

–mmč–

České dráhy se zaměří na zlepšování pracovních podmínek strojvedoucích

(Pokračování ze str. 1)

Za potřebné však považuje také uzákonění monitoringu licence strojvedoucího (MLS), aby bylo možno sledovat dodržování povinného odpočinku.

Na situaci reagovali také představitelé OSŽ. Na posledním jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD uvedl jeho předseda Vladislav Vokoun, že mnohdy hysterické komentáře některých sdělovacích prostředků nijak situaci neprospívají. Připomněl také, že ani při monitoringu licence strojvedoucího (MLS) neexistuje sto-

procentní jistota, zda přišel strojvedoucí do práce řádně odpočatý. V diskuzi také zaznělo, že na Českých drahách v minulých letech postupně probíhala redukce počtu zaměstnanců, a tak zatímco dříve jeden pracovník jistil druhého, aby k takovému selhání nemohlo dojít, nyní tato možnost často chybí.

Podrobné informace o průběhu jednání vedení Českých drah, závěry Drážní inspekce a reakce OSŽ jsou zveřejněny na webu OSŽ (www.osz.org).

Miroslav Čáslavský

OSŽ získává v Bruselu podporu pro systém monitoringu licencí strojvedoucích

V úterý 12. března se v Bruselu konalo pravidelné zasedání poradní skupiny železniční sekce ETF pro strojvedoucí. Za OSŽ se jednání zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a odborný poradce předsedy OSŽ Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba.

Jednání poradní skupiny předcházelo zasedání řídicího týmu (v pondělí 11. března), na němž zástupci OSŽ prezentovali systém monitoringu licencí strojvedoucích, který umožní sledování výkonu práce strojvedoucího podle čísla licence v softwaru provozovatele infrastruktury (u nás SŽDC). Na rozdíl od dosud diskutovaného systému tachografu nevyžaduje monitoring licencí strojvedoucího prakticky žádné náklady na straně dopravců a neznamena zásah do hnaných vozidel. Řídicí tým poradní skupiny vyslovil projektu OSŽ plnou podporu.

Na zasedání poradní skupiny se prezentace rovněž setkala s velkým zájmem přítomných zástupců evropských odborových organizací. Z následné diskuse vyplynulo, že se problémem dodržování doby odpočinku a práce pro více dopravců se potýká většina evropských zemí. Předsedající Gerhard Tauchner (rakouský odborový svaz vč) vyjádřil naději, že tento kontrolní systém bude zaveden nejen v České republice, ale ve všech členských zemích EU a označil toto téma za prioritní poradní skupiny a doporučil zařazení na červnové jednání Železniční sekce ETF. Předseda OSŽ Mgr. Malý považuje tento krok za významný posun v dlouhodobém úsilí OSŽ o prosazení tohoto kontrolního systému v evropském železničním prostoru.

Úterní (12. 3. 2019) zasedání tak navázalo na jednání s výkonným ředitelem CER Ing. Liborem Lochmanem, Ph.D., v květnu 2018 v Bruselu, i na dvoustranné mezinárodní jednání předsedy OSŽ dne 3. října 2018 v Břeclavi s Gerhardem Tauchnerem (vč) a následnou prezentací tohoto systému na jednání Železniční sekce ETF v Bruselu 14. listopadu 2018.

Zástupci německého odborového svazu EVG navrhuji, aby do budoucna byly v informačních systémech správů infrastruktury na údaj o číselné licenci strojvedoucího navázány i informace o znalosti obsluhy řady hnacího vozidla a seznaní traťových poměrů.

PhDr. Helena Svobodová



Na snímku zleva odborný poradce předsedy OSŽ Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba a předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

PŘEDSTAVUJEME

Pavel Studénka:

„Na opravě lokomotivy 525 jsme pracovali přes 20 let.“

Pavel Studénka, strojvedoucí a člen ZO OSŽ Slovácko, je jeden z desítek nadšenců, kteří probudili k novému životu památku lokomotivy řady 525.101, někdejší kladenskojízdní lokomotivu SONP 32, jejíž výrobu označili je 1435 EP 1000. „Na opravě lokomotivy jsme v někdejší DKV Veselí nad Moravou (nyní DPOV) pracovali více než dvacet let. Její cesta do



Veselí vedla přes skanzen v České Třebové a depo Kořenov až k nám,“ přibližuje cestu unikátní lokomotivy, jediné svého druhu na světě, do veselského depa, kde se ji v roce 1993 ujala parta nadšenců, kteří ji nakonec rozebrali do posledního šroubečku, renovovali a znovu sestavili do podoby, odpovídající jejímu zrození v lokomotivce v Praze-Libni v roce 1956. „Byl to opravdivý slavnostní okamžik, když se lokomotiva v lednu 2018 při technické bezpečnostní jízdě (TBZ) z Veselí do Kyjova po dlouhých letech znovu sama rozjela a dosáhla své maximální rychlosti 65 km/h,“ vzpomíná Pavel Studénka.

První samostatná jízda s cestujícími pak nastala (poté, co byla vystavena na Národním dni železnic v Českých Budějovicích) 28. září 2018 při jízdě na oslavách 160 let Kladensko-nučické dráhy z Nučic do Mořiny, tedy nedaleko míst svého zrodu a činnosti, kde v Kladně vozila těžké náklady rudy a vápence. Před touto první jízdou ovšem objela prakticky celou republiku, za pomoci lokomotivy T 478.1002, která je rovněž chloubou veselských nadšenců. Lokomotiva patří do majetku NTM a provozně je spolu s prototypem T 478.1002 zařazena do Centra historických vozidel (CHV) v Lužné u Rakovníka.

Kdo všechno se na renovaci této historické památky podílel? „Těch lidí bylo strašně moc, všichni je nelze vyjmenovat, určitě se ale sluší vzpomenout jména jako Pavel Susa (mechanik a znalec parních lokomotiv), Jiří Růčka st. a František Tománek (oba strojvedoucí, kteří stejně jako ostatní nelitovali volného času a námahy, spojené s prací na této lokomotivě), Ing. Josef Plachý, někdejší přednosta olomouckého depa a později přednosta DPOV Přerov (postaral se o veškeré papírové práce, spojené s uvedením lokomotivy do provozu) a celá řada dalších lidí, nezřídka i mimo dráhu. Velké poděkování patří veselské lokomotivní dílně, která práce na lokomotivě umožnila, jakož i kolegům z výtopy Zlíchov za výrobu ložisek, Depu historických vozidel v Lužné i Nadaci Okřídlené kolo,“ vypočítává Pavel Studénka.

Děk patří také celé řadě sponzorů (mezi něž patří i OSŽ), bez nichž by se jen těžko dávaly dohromady více než tři miliony korun, potřebné na nákup náhradních dílů, které se sháněly, často ze starých lokomotiv, snad po celé republice. Nejdůležitější byl kotel, který opravili v Kolíně (firma SEA). „Dalších několik milionů by za ty roky stála práce, ale tu odvedli nezištně a zdarma všichni, kteří se na opravě lokomotivy podíleli,“ směká pomyslný klobouk Pavel Studénka.

Jak vidí zdejší zaměstnanci (nyní už DPOV) další budoucnost „své“ lokomotivy? „Rádi bychom s ní jezdili na zdejším regionálních akcích – strážnických a hornáckých slavnostech a dalších folklórních akcích. První by mělo proběhnout 13. dubna ve Strážnici,“ přibližuje Pavel Studénka nejbližší dny, kdy se pod lokomotivu znovu zatopí a ona vyjede na železný koleje s historickými osobními vozy, zaplněnými cestujícími. „Zajem o tyto jízdy je obrovský, je to pro nás velký zážitek,“ dodává Pavel Studénka.

Budoucnost lokomotivy je tedy vcelku jasná, nadšení zdejších lidí nepolevuje, horší je to však s budoucností celého zdejšího areálu – někdejšího depa, nyní součást DPOV. „Neustálé organizační změny na dráze nás všechny znepokojují, dnes už si nikdo není ničím jistý,“ vyjadřuje nejen svůj názor Pavel Studénka. Takže paradoxně bylo lehčí opravit těžkou posunovací lokomotivu, než vzdorovat současnému, snad nekončícím změnám na dráze. Podrobnosti o celé historii znovuzrození parní lokomotivy byly zveřejněny v časopise Dráha č. 12/2018.

Miroslav Čáslavský



Nádražní budova bohumínské nádraží byla postavena v roce 1847, o třináct let později byla zbořena a nahrazena modernější.

NAVŠTÍVILI JSME

Bohumín

O tom, že železniční stanice Bohumín leží na někdejších bažinách, vytvořených řekou Odrou, se lze dočíst mimo jiné na informačních tabulích před bohumínskou nádražní budovou. Nádraží někdejší Severní dráhy císaře Ferdinanda je v provozu již od roku 1847, v průběhu času však prošlo několika úpravami. Zatím poslední větší renovace proběhla v režii Českých drah v roce 2003, další úpravy, tentokrát pod taktovkou SŽDC, nádraží zřejmě ještě čekají. I tak je ovšem celý nádražní komplex řazen v některých zdrojích mezi nejhezčí a nejmmodernější v České republice. Výpravní budova byla dokonce prohlášena kulturní památkou České republiky.

Největší pohromou, která bohumínské nádraží potkala, byl nálet na nádraží v závěru druhé světové války, kdy bylo nádraží z velké části zničeno. Z této katastrofy se však vzpamatuloval (i když jeho původní význam se poněkud snížil) a dále sloužilo svému účelu. V roce 1997 přišlo další velké neštěstí v podobě rozsáhlých záplav, které zde rovněž zanechaly své stopy. A třetí pohroma postihla Bohumín poměrně nedávno – v roce 2016. Z té se Bohumín dosud stále vzpamatovává. Před třemi roky (10. února 2016) došlo v Bohumíně k rozsáhlému požáru střešovací a zabezpečovací sítě, což zcela ochromilo provoz vlaků i posunu. Dopravní obsluha (tři výpravní a operátorka) byla po dobu nejnutnějších oprav dočasně přemístěna do nouzových buněk, odkud se po čase vrátila do původní dopravní kanceláře.

Také toto umístění je však jen dočasné. Na 12. března 2019 bylo totiž stanoveno přeprnutí obsluhy Bohumína na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) do Přerova, čímž se dálkové ovládání rozšíří od Karviné až po Břeclav. Kon-

cem tohoto roku se předpokládá napojení dalších stanic až na slovenské hranice. Jak tuto změnu vnímají současní zaměstnanci bohumínské stanice? „Vůbec nejsme nějak nadšeni, spíše jsme naštvaní,“ říká jeden ze zdejším výpravních, Karel Sikora. „Ztratíme cenné hodiny z volného času na dojíždění a přitom se nic neušetří. Je to špatná volba,“ dodává. Jeho kolega, Jiří Švidrných, se ke kritice přidává: „Já sice do Přerova nepřejímám, zůstávám v Bohumíně jako pohotovostní výpravní, své kolegy ale lituji. Nedovedeme si představit, jak bude z CDP řízen náročný posun v osobní stanici a jak bude v případě poruch, které jsou bohužel velmi časté, nebo v zimních podmínkách, zajišťován provoz s těmi pár lidmi, kteří zde zůstanou.“

Blíží se snad soumrak této veledůležitá železniční stanice? To určitě ne, veškerá práce zde zůstane zachována a význam nádraží jako významného železničního uzlu nejspíš ještě vzroste. Nádražím denně projdou tisíce cestujících, je zde důležité velké středisko vlakových čet, areál THÚ (technicko-hygienické údržby), oblastní centrum údržby a provozu (někdejší DKV), seřaďovací nádraží v Bohumíně–Vrbici, středisko ČD Cargo a další pracoviště Českých drah a SŽDC. Dokonce i cestující budou mít pocit, že se v řízení provozu nic nezměnilo, nadále uvidí výpravního v červené čepici, jak dodává rozkazy strojvedoucím k jednotlivým vlakům. Jen si zřejmě všichni neuvědomí, že jeho význam zde již poněkud pohlasl, a že hlavní část jeho práce se odehrává sto kilometrů jižněji v dispečerské budově CDP Přerov. Jak bude provoz v Bohumíně probíhat v nových podmínkách, ukáže až čas.



Dopravní kancelář v Bohumíně od 12. března osířela – výpravní byli přesunuti na CDP do Přerova.

Na informačních tabulích, zmíněných v úvodu, které město Bohumín instalovalo před nádražní budovou, je na závěr citována věta jednoho z bývalých dopravních náměstků této železniční stanice: „Až jednou zanikne úvratí rychlíků v Bohumíně, bude to začátek konce této stanice.“ K této poněkud pochmurné zvěsti je dodán závěr: „Věříme, že taková situace v budoucnosti nenastane a přeje me železniční stanici ještě minimálně dalších 170 let provozu.“

Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Španělská vláda snižuje investice do železniční infrastruktury

Všechny španělské vlády v posledním desetiletí povážlivě redukovaly veřejné investice do železniční infrastruktury, na čemž se nepochybně podepsala i krize před několika lety, konstatoval deník El País. Vládnoucí kabinetu nicméně neváhal značně osekávat rozpočet na rozvoj kolejeví dopravy, aby mohly řešit naléhavější potřeby jako financování důchodů a snižování nezaměstnanosti. Ministerstvo infrastruktury (zahrnující i dopravu) a jeho podřízené organizace však nebyly s to ani upotřebit již tak snížené částky na infrastrukturu, což vyvrcholilo v roce 2016, kdy je firma Adif (pověřená správou železniční sítě) dle vlastního zveřejněného statistiky vyčerpal z pouhých 33,8 procenta! O rok později Adif sice využila investice o něco lépe – z 64,9 procenta, ale loni opět propadla na 48,5 procenta, citoval deník El País nepříznivé výsledky. Svá kritická slova doložil i srovnáním s rokem 2008, kdy využití investic dokonce přesáhlo rozpočet až na 115,3 a o rok později na 109,6 procenta. Nedostatečné investice do infrastruktury kolejeví dopravy v posledních letech se odrážejí ve zvýšeném počtu nehod, k nimž dochází pře-

devším na tratích střední vzdálenosti neboli v regionální dopravě. Tyto nehody se projevují od těch menších, jako je selhání signalizace, přerušování dopravy v důsledku nepříznivého počasí a tím i sesuvu pídy na trati až po závažnější, jako je vykolejení vlaků se smrtelnými úrazy, zdůraznil El País.

Jan Hála

Nové dálkové nádraží pro Amsterdam

Nizozemí očekává, že v aglomeraci Amsterdam dojde k velkému nárůstu počtu cestujících. Podle nejnovějších prognóz ve stanici Amsterdam Süd dojde ze současných 80 tisíc cestujících denně k nárůstu až na 250 tisíc. Byly proto změněny projekty nejen pro železnici, ale i metro i dálnici. Stanice Amsterdam Süd má mít o jedno nástupiště více. Náklady na dostavbu mají činit 200 mil. eur. Do budoucna má být Amsterdam Süd stanicí pro dálkovou dopravu i pro mezinárodní vlaky např. z Berlína, Frankfurtu, či Bruselu. Nádraží Amsterdam Central by měly tyto vlaky projíždět. Přesto by i toto nádraží mělo projít rekonstrukcí, aby mohl být provozován 10minutový takt pro dálkové a regionální vlaky. Každou hodinu by tak místo 34 vlaků mělo do tohoto nádraží zjíždět 57 vlaků. Nádraží, které bylo původně koncipováno jako hlavové, by mělo být průjezdné. Práce by měly skončit do roku 2030. Z LOK Magazin, 11/2018, zpracoval-sh-

VŠIMLI JSME SI

● **SLEVY** ve veřejné dopravě stály státní pokladnu v roce 2018 dvě miliardy korun, nejvíce vyfakturovaly České dráhy, které dostaly 846 milionů korun. Ložiské náklady tak zatím odpovídají odhadovaným výdajům šest miliard korun ročně. Počet cestujících se za první čtyři měsíce platnosti slev zvýšil podle Ministerstva dopravy ČR pouze o jednotky procent.



● **V ŽST. AŠ** (původně Aš–Bavorské nádraží) probíhá výstava obrazů dětí mateřských, základních a základních uměleckých škol z Aše s tématem budoucnosti železnice v AŠi. Děti kreslily opravdu zdařilé obrázky, prakticky se na nich již neobjevovaly lokomotivy, ale pouze motorové či elektrické jednotky, na čemž je vidět, že i pohled dětí na železnici se změnil. Výstavu si mohou lidé nyní prohlížet o to víc, že na většinu vlaků relace Aš – Aš město se přestupuje. Snímek Martin Kubík.



● **V KRAJI VYSOČINA** v letošním roce zahájí Správa železniční dopravní cesty rekonstrukci výpravních budov za téměř 130 milionů Kč, spočívající například ve výměně oken, zateplení budov, revitalizaci vnitřních rozvodů, kanalizace, WC, elektroinstalace, či úpravách kanalizace. V loňském roce započaly opravy nádraží např. v Přibyslavici, kde byla zbourána nepotřebná část budovy, již v budoucnu nahradí přístřešek pro cestující, přičemž zachovalé prostory procházejí rozsáhlou přestavbou zahrnující výměnu oken, dveří, či opravy střechy. Dokončení této stavby v hodnotě 20,7 milionů Kč je naplánováno na srpen letošního roku. Na snímku Tomáše Martinka je výpravní budova žst. Jihlava, jakožto vstupní brány do tamního krajského města.



● **NEUPLYNE** snad ani týden, aby v nějakém pražském médiu nebyla zmínka o tom, kde a proč se vybudují nové zastávky, přitom míst, kde vlaky léta zastavovaly a zastávky byly z tehdy účelových důvodů zrušeny, je v Praze dost a dost. Účel jejich zrušení dávno pominul, ale obnova se pod různými záminkami nekoná. Stále omláný argument, že by zastávky ležely v oblouku, neobstojí – za současných nových technologií lze vyřešit vše, navíc trať Praha–Smíchov – Praha hl. n. má projít revitalizací, takže pokud se možnost obnovit zastavování na Vinohradech nyní promešká, bude to navždy zamezeno pod stíl. Na snímku Martina Kubíka je výmluvný pohled z dosud fungující exkluzivní restaurace Excelsior (která byla postavena po roce 1900 právě jako „pří–nádražní“ restaurace) na zrušenou zastávku, původně i žst. Praha Královské Vinohrady. Byl by zde možný i přestupní bod vlak – tramvaj.

Z ČRI online, 26. 12. 2018, zpracoval-sh-

Kumulace několika nehodových událostí přinesla zvýšený zájem médií a absurdní reakci ministra dopravy

Obzor č. 11 – 14. 3. 1994

Velký prostor na první straně byl věnován dvoudennímu zasedání republikové rady sekce 11 (dopravy a přepravy) OSŽ, které proběhlo v České Třebové 3. a 4. března 1994. Na programu bylo rozhodnutí vedení Českých drah o zřízení divize provozu (od 1. 7. 1994). Zástupci Českých drah, kteří se zúčastnili části jednání, se snažili odboráře přesvědčit o přednostech nového systému, který navrhl oddělit divizi obchodu a divizi provozu jako finančně, tak organizačně, aby se mohly chovat tržně a aby byla umožněna průhlednost dotací.

Po dlouhé diskusi členové sekce vyjádřili podporu účetnímu oddělení divizí, ale nikoli organizačnímu oddělení; to by podle jejich názoru mohlo přinést nárůst administrativy, zvýšení nákladů na organizaci a mohlo by vést až k nefunkčnosti systému. Zároveň požádali předsedu OSŽ Zdeňka Škopa o zprostředkování konzultace s ministrem dopravy na toto téma. Výsledek jednání je lakonicky shrnut v titulku článku: „**Jedenáctka přijímá chystané změny s obavami a nedůvěrou**“.

Na první straně najdeme také upozornění na podivný způsob privatizace ústecké TSS (traťová strojní stanice). Strojníci této TSS upozornili redakci, že je na osádky strojů vyvíjen se souhlasem vedení TSS nátlak, aby dali výpověď a odešli pracovat k firmě Viamont. Dostali nabídku pracovní smlouvy, ve které jsou omezena všechna práva. Vedení Viamontu je zároveň upozornilo, že u této firmy nebude možnost odborové sdružovat. „**Firma má prý z 99 % zajištěno, že TSS v privatizaci dostane, a s vedením služby je údajně domluveno**“, píše se v článku. Právní a ekonomické oddělení ústředí OSŽ radilo postiženým pracovníkům nepřistupovat na nátlak a nerozvažovat pracovní poměr. Zároveň okamžitě požá-

dalo generálního ředitele Českých drah o posouzení tohoto případu.

Obzor č. 12 – 21. 3. 1994

Za pět minut dvanáct, tedy až těsně před hlasováním parlamentu o novele zákoníku práce, vyhlásila Českomoravská komora odborových svazů protestní demonstraci proti této omezující novele. Demonstrace byla svolána na 22. března ve 12 hodin. Vedení OSŽ vyzvalo prostřednictvím Obzoru k účasti na této demonstraci a na straně 1 vyjmenovalo hlavní důvody tohoto protestu. Odbory chtěly demonstraci vyjádřit nesouhlas s pozdějším odchodem do důchodu, s možností zneužívat řetězového opakování termínovaných pracovních poměrů, se zhoršením pracovních podmínek těhotných žen a matek a s řadou dalších omezení, která měla novela zákoníku práce zavést. Část základních organizací OSŽ ještě před demonstrací podpořila petiční akci odborářů proti novele zákoníku práce, i když zklamáním bylo, že se jich zapojilo pouze 41 %.

Osmistránkové číslo přináší řadu dalších aktualit, rozhovorů, otiskuje odpovědi na dotazy z Noční linky Obzoru a několik reportáží z pracovišť. Kromě toho je zde uveřejněn i ohlas pracovníka firmy Viamont na článek „Podivný způsob privatizace ústecké TSS“ z Obzoru č. 11. Článek se však kritizováním okolností (vnucování nových pracovních smluv či omezení odborářských práv) příliš nevěnuje, místo toho se dlouze zabývá kritikou dosavadní personální práce na železnici, která je podle názoru autora příliš „paternalistická“ a neúměrně akcentuje zachování pracovních míst a zaměstnaneckých výhod, případně i zvyšování platů bez ohledu na hospodářskou situaci Českých drah.

–ZS–

Činnost svazové inspekce BOZP OSŽ v roce 2018

Do struktury OSŽ již tradičně patří oddělení BOZP, které je tvořeno svazovými inspektory BOZP. Na posledním zasedání Ú OSŽ byl projednán a schválen písemný materiál „Zpráva o činnosti oddělení BOZP OSŽ-Ú za rok 2018“. Tato zpráva je také každým rokem předkládána i Ministerstvu práce a sociálních věcí ČR, neboť činnost svazové inspekce BOZP je zčásti dotována ze státního rozpočtu. Stát tedy přispívá odborům na výkon kontrolní činnosti na úseku BOZP u zaměstnavatelů a také má právo činnost odborové svazové inspekce kontrolovat. Zpráva je poměrně vypovídajícím materiálem, který hodnotí činnost inspekce v roce 2018.

Nejdůležitější oblastí její činnosti byl již tradičně výkon kontrolní činnosti nad stavem BOZP na základě zmocnění zákoníku práce. V roce 2018 bylo vykonáno celkem 484 kontrol u zaměstnavatelů a bylo zjištěno 422 závad a nedostatků na

úseku BOZP. Součástí této zprávy bylo i uvedení nejčastěji zjištěných závad a porušení právních předpisů.

K dalším činnostem svazové inspekce patřilo i působení v oblasti pracovní úrazových, OOPP, lektorská a školící činnost, odborné poradenství a poskytování konzultací, metodická činnost oblasti BOZP, ale i například činnost při tvorbě a připomínkování právních a ostatních předpisů atd.

Vzhledem k poměrně rozsáhlé problematice, kterou oblast BOZP představuje, si museli nadále svazové inspektory zvyšovat a prohlubovat svoji kvalifikaci, aby mohli být důstojnými odbornými partnery i kvalifikovaným oponentem vůči zaměstnavatelům. Celý písemný materiál je pro případně zájemce k dispozici na webových stránkách OSŽ, v položce BOZP, ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M.
vedoucí oddělení BOZP OSŽ – ústředí

PRÁVNÍ PORADNA

Tož, bezpečáku, co ty to vlastně děláš?

Tento neotřelý dotaz jsem dostala v zákulisí školení od jednoho zaměstnance infrastruktury, člověka, který pobíhá nějakých 30 let a více v kolejích, a přesto je pro něj zkrátka BOZP, nebo spíš její význam, velkou neznámou. Nebudu nijak zakrývat, že jsem se trochu zapotila a chvíli jsem zmateně hledala v mozku nějakou chemickou reakci, která by mi pomohla z překérky. „Dělám BOZP, to je bezpečnost a ochrana zdraví při práci.“ Tuhle niceříkající větu jsem zavrhla jako první, protože vůbec nevyšvětluje podstatu toho, čím se dnes živím, a co postupně prorůstá i do mého soukromí (manžel by si určitě rád postěžoval, jak ho proháním kvůli ochranným brýlím).

Co to tedy doopravdy je? Pokud budu chtít vysvětlit celou záležitost formálně, řeknu, že to znamená „souhrn opatření stanovených právními předpisy a zaměstnavatelem, která mají předcházet ohrožení nebo poškození lidského zdraví v pracovním procesu“ (zdroj Wikipedie), a že tuto oblast upravuje, i mimo zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb.), aktuálně cca 100 zákonů a vyhlášek (pokud v to nepočítáme normy a interní předpisy zaměstnavatele). Ale protože se mne neptají žádní vědátoři, ale lidi, se kterými se dobře znám, a ti očekávají určitě něco jiného, pokusím se to vysvětlit po svém...

To písmenko „B“ znamená bezpečnou práci – když pracovní prostředí, nářadí a stroje, zkrátka všechno, co vás obklopuje, jsou v takovém stavu, aby vám neublížily, a vy jste tak proškolení a tak znalí věci, abyste při práci neublížili sobě ani druhým.

„O“ je jako ochrana – systém, právních technických, organizačních a administrativních opatření – to všechno, aby „B“ a „Z“ fungovalo – v praxi to znáte jako pracovní lékařské prohlídky, revize, prověrky BOZP, školení, osobní ochranné pracovní pomůcky (OOPP), pracovní postupy, mycí, čistící a dezinfekční prostředky, ochranné nápoje, bezpečnostní značky a signály, řešení pracovních úrazů, působení fyzikálních faktorů, které mohou mít vliv na naše zdraví (např. hluk, vibrace, chlad, horko, pracovní poloha, fyzická zátěž, neionizující záření, chemické látky apod.), vybavení pracovišť a je-

jich přizpůsobení pro potřeby člověka, také třeba údržba a úklid budov.

Písmeno „Z“ – jasně, vaše zdraví. Musíte být tak fit a ve formě, abyste práci nejen zvládli a v pohodě přežili, ale aby se na vás neprojevil dříve či později různá onemocnění a nemoci z povolání, které by byly nepříšly, pokud byste pracovali někde jinde než na dráze. To jde zajistit jedině v tom případě, že práce, kterou děláte, vás ničím nepoškodí (to jsou ty kategorie práce, do kterých jste zařazeni a přidělené OOPP) a vy budete na tom spolupracovat se zaměstnavatelem. Tedy, chodit na pracovnílékařské prohlídky, které jsou každému šité na míru a používat ochranné pomůcky, na které tak rádi zapomináte.

„P“ je práce, to asi vysvětlovat nemusím, i když znám, stejně jako vy, dost lidí, kterým její smysl zatím uniká, a raději výměšlejší, jak dostat koláče – tedy výplatu – bez ní.

Odborové organizace využívají právo výkonu kontroly nad zaměstnavatelem v oblasti BOZP, které jim dává zákon č. 262/2006 Sb., §322). Je ale nutné si také uvědomit, že se život žije jen jednou! Proto je důležité nejen vyžadovat co nejlepší podmínky pro bezpečnou práci, ale do jejich vytváření se i osobně zapojit. Jen to zaručí, že se všichni vrátíme z práce domů celí a pracovních úrazů, a s tím i komplikací, stresu a zhoršených finančních podmínek, bude ubývat. BOZP totiž není bič na zaměstnance. Na učme se ji vnímat jako pomoc na ochranu života a zdraví, pomoc pro zlepšení pracovního prostředí, ve kterém trávíme velkou část svého života – pomoc pro sebe.

No a já jsem bezpečák. Jsem součástí oddělení BOZP OSŽ Ú, na které se můžete obrátit, pokud vaše problémy s těmi písmenky BOZP nějak souvisí. Práci mi do cesty přihrála náhoda, ale neměnila bych. Jsem jedna z těch, kteří, když jedou vlakem a dívají se z okna do ubíhající krajiny, vidí především vás. Na dálku, protože přesně to vaše OOPP, která má na sobě, zaručují. A taky na blízko, to, když vystoupím a jdu se podívat, co to vlastně děláte.

Tož tedy, tak je to.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP OSŽ

Nehodové rojení

Cink, v Brně do sebe brnkly dvě obsazené soupravy a číše průsvitů přetekla. Není divu, jak se do lesa volá, tak se z něho ozývá. Že asi bude vinen strojvedoucí, je nasnadě, ale říkám velké ALE, je tomu skutečně tak? Kam se ztratily ty léty odzkoušené bezpečnostní zásady naší modlitební knížky D1, D2? Byly odracionalizovány převzetím některých opatření jiných stanic.

Tedy taková prasečina, jako je Brno h.l.n., se jen tak nenajde. Krátké, nevyhovující, nepřehledné nástupišť ve tvaru S, kde při obsazení peronu není vidět z jednoho konce na druhý, nýbrž je třeba obsadit vlak na několika místech. Často musí strojvedoucí vyběhnout z mašiny, aby viděl, zda je dáván souhlas k odjezdu od vlakového čety atd. Prostě v Brně dříve byl venkovní výpravčí u každého vlaku a podílel se osobně na jeho výpravě, nebýt důvod to měnit. Jen některé osoby, které se chtěly panstvu zavděčit, podstrčily tento zmetek k realizaci. Stálo by za to se v kterýkoliv den přijít podívat na výpravu vlaku, dnes bez výpravčích, prostě chaos o to větší, čím je souprava delší a v jak velkém oblouku stojí.

Číše tedy přetekla, viník téměř jasný. Jasný? Tam nahore se chyťte rychle za hlavu, zrušte přebytečná kancelářská místa, nahradte je výpočetní technikou a vraťte urychleně výpravčí tam, kam od vzniku železnice patří. Chvástáme se titulem „Národní dopravec“, tak ať se náhodou nepřejmenujeme na opravce. Jaroslav Vavřík (u dráhy od 1967)

Ten – místo řešení zásadních problémů, za které odpovídají jak ministr, tak hejtmani, ba dokonce pražský primátor, vymýšlí zástupná, nic neřešící opatření, jsouc ledá tak k posměánu nebo pláči. Ministr dopravy, hejtmani, pražský primátor totiž odpovídají za své podřízené vybírající „nejlevnějšího“ dopravce na objednané výkony, tedy aby vlakový kilometr stál co nejméně, bez ohledu na provozní dopady a kvalitu doplnkových služeb poskytovatých dopravcem. Výsledkem jsou „provozní úspory“ v podobě „dělených směn“, které jsou sice oceňeny příplatkem za dělenou směnu, ale nezapočítávají se do normy pracovní doby (totéž u autobusových dopravců).

Před 40 lety jsem pracoval jako zpracovatel lokomotivních oběhů a personálních turnusů v někdejší lokomotivní depu Praha střed. „Moje“ personální turnusy žádné pevně (neplacené) přestávky neobsahovaly. Samozřejmě s výjimkou odpočinku ve vratné stanici na lůžku (nocležny nebo u přítelkyně). Strojvedoucí akceptovali moji filozofii – pokud chcete mít co nejvíce uceleného turnusového volna (sen každého turnusového zaměstnance), je třeba nastat směny na maximum povolené turnusovým řádem, a o něco více se jezdit. Odpočinky ve vratné stanici – zákonné minimum 6 hodin – byly zhruba o dvě hodiny delší. Někjakou dobu trvá cesta na nocležnu, příprava ke spánku a cesta zpět. Tyhle doby se považují za „odpočinek“, přičemž zaměstnanec spí reálně 4 hodiny... na skutečnou regeneraci nestačí – v mém pojetí spal hodin šest. Přesvědčit zaměstnance dalo sice práci, ale vyplatilo se. První ranní nástup byl v 5.00 h, poslední kolem desáté večer. Mezi tím se nenastupovalo.

V téže době byl stanoven limit přesčasové práce na 900 hodin ročně, tj. 80 hodin měsíčně. Na „Masaryčce“ se ovšem našlo dost strojvedoucích, kteří měli i s tímto limitem problém, takže musela pomoci guma. V tužku papírově vedené evidenci – již nikdo dále nekontroloval – se prostě nějaké hodiny umazaly. Zaměstnanec tak najel o 100 – 200 hodin přesčasů za rok více. Mnozí z nich pak ještě pracovali v tzv. grafikonu „C“, tj. na pomocných činnostech (zákoník práce umožňoval převést zaměstnance s jeho souhlasem na dobu 3 měsíce na jinou práci, z níž byl odměňován průměrnou mzdou), např. v kotelně, v šatně nebo dokonce v mzdové účtárně. To není vtip. Nedostatek mzdových účtářů byl v době uzavírky a počítání mezd nahrazovan strojvedoucími... Taková byla realita. Pozoruhodné je, že „přetěžovaní“ strojvedoucí, trávící tři měsíce „na jiné práci“, vyčerpali řádkou dovolenou na zotavenou a překročili díky gumě roční limit přesčasové práce, a přesto nehodové události neměli.

Nelze opomenout ani jiný výdobytek tehdejšího „socialistického“ života. Bytová otázka se řešila mimo jiné i družstevní bytovou výstavbou. „Družstevník“ musel složit nějakou finanční částku, ale mohl se také „vykupovat“ pracovní činností na stavbě (něco jako církevní odpuštěk za středověku). Takže mnozí zaměstnanci trávili turnusové volno určené k odpočinku a regeneraci na stavbě svého budoucího bytu...

Nesouhlasím s tím, aby strojvedoucí ČD jezdil v době turnusového volna u jiného dopravce. Rád bych z úst odpovědných – počínaje panem ministrem – slyšel vysvětlení, jaký je věčný rozdíl mezi tím, že strojvedoucí „využívá“ turnusového volna určeného k odpočinku a regeneraci k přesčasové práci pro vlastního zaměstnavatele (zmiňovaných 80 hodin představa-
Podle slov generálního ředitele ČD kontroly nezjistily systémové nedostatky. To je samozřejmé. Pokud je celý systém nastaven špatně, tak v něm nelze najít nedostatky. V současné době mají strojvedoucí týdenní normu pracovní dobu zkrácenou na 36 hodin, ale mnohé turnusy – vlivem neplacených přestávek – poskytují méně uceleného turnusového volna než v době, kdy byla týdenní norma vyšší. To je nepochybně SPATNÉ. V kolika „administrativních aparátch“ ministerstev mají zaměstnanci neplacené přestávky? Např. pracovní doba 7–11 a 14–18 h? V žádných. Není chybou zaměstnanec, že pro něj zaměstnavatel nemá práci, protože „objednavatel dopravy“ si výkony neobjednal? V TAXI zákazník platí i za čekání na červené na semaforu. I když si objednavatel dopravni výkon neobjedná, musí nést náklady spojené s čekáním zaměstnanců dopravce na objednané výkony. Proste cena vlakového i silničního kilometru vzroste.

Cena vlakového kilometru se může výrazně snížit, pokud „objednané“ výkony uskutečněné

na železniční dopravní cestě budou zpoplatněny stejnou sazbou, jako činí silniční daň u objednaných výkonů na silnici (zákon číslo 16/1993 Sb., § 3, odst. c), a dále kolejová vozidla analogická odst. f) – odrážka 1).

Chyba je ovšem na straně zákoníku práce připouštějící neplacené přestávky. Odpovědnost tedy mají členové zákonodárných sborů, průřezové všech politických stran, ale rovněž vrcholové aparáty odborových uskupení. Ty jsou partnerem vlády při jednání o zákoníku práce. Odborové organizace působící na železnici a v silniční dopravě (stejný problém neplacených přestávek u řidičů) jsou z tohoto pohledu velmi slabé ve svých možnostech. Jaká by asi byla politická reakce na stávkou zaměstnanců všech dopravců (silnice, železnice) za zrušení neplacených přestávek... Jsem si plně vědom toho, že odstranění neplacených přestávek jejich zahrnutím do pracovní doby zvýší turnusovou potřebu zaměstnanců.

Také se hovoří o kontrolách a školeních zaměstnanců, zejména o poučných listech. Poučný list konstatující, že příčinou nehody byla nepozornost strojvedoucího, nic neřeší. V době „vlády jedné strany“ turnusová zaměstnanci měli pravidelné (povinné) poučování – v hantýrce „školu“ – každý měsíc v rozsahu 2 – 3 hodiny (strojvedoucí doprava + technika). „Do školy“ se chodilo po noční, před odpoledním nástupem, mnohdy následovala „schůze BSP nebo turnusové skupiny“... Někdy čas pro změně politických poměrů vymyslel nějaký inovátor, že chodit do školy každý měsíc, navíc po noční nebo před směnou, je špatně. Takže roční objem školících hodin (prakticky u všech profesí) se kumuloval do několika vícehodinových bloků s několika měsíčním odstupem. Pro posluchače unavné, pro školitele problém, jak naplnit několikahodinový blok... v konečném důsledku se totiž některé změny předpisů probíraly nikoli před jejich zavedením, ale i 2–3 měsíce po jejich zavedení. Do „školy“ se navíc musí chodit na úkor turnusového volna a pravidelné poučování není možné zapracovat do výpočtu turnusové pracovní doby počítané na 28 dní. Při 40hodinovém pracovním týdnu činila přepracovaná pracovní doba na 28 dní 158,2 h.

Hypotézám o tom, že si strojvedoucí hraji s mobilními telefony, nevěřím. Nicméně zazvonivší služební mobilní telefon ovšem může být prvním krokem k malému. Přirozenou reakcí je na zvonící telefon zareagovat, což odpoutává pozornost... Představte si 8. 8. 2008, vlak EC 108 projíždějící stanicí Studenka. Strojvedoucí Jiří Šindelář byl doslova veleben za svoji rychlou reakci při pádu mostu. Veden svým strojvedoučským školitelem k tomu, aby držel při jízdě ruku na ovladači brzdiče průběžné brzdy, dokázal zareagovat na padající most a ještě utéci do strojovny, čímž si zachránil život. Pokud by mu při průjezdu stanicí zazvonil mobil, patrně by ruka opustila brzdič a pohled na mobil odpoutal na několik vteřin pozornost... s velkou pravděpodobností by na pomníčku nebylo „jen“ osm jmen, ale více, včetně jména strojvedoucího...

Namísto toho, aby se pan ministr snažil o odstranění věcných problémů – konkrétně zrušení pevných neplacených přestávek, uvažuje o vytvoření jakéhosi bodového systému, který ovšem neplacené přestávky nevyřeší. Stejně tak nic nevyřeší systém sledování práce strojvedoucího. Strojvedoucí si může najít vedlejší úkol u dopravního podniku a řídit tramvaj (to mnozí strojvedoucí reálně dělali) nebo autobus, taxikář pro firmu Uber, může si pořídít živnostenské oprávnění a podnikat jako OSVČ či být součástí rodinné firmy.

Miroslav Zikmund

Bez nádraží, školy nebo hospody zaniká v obci život

Zdá se, že se SŽDC a ostatní orgány, mající co do číneš je železniční dopravou, rozhodly umanutí rušit jednu zastávku i nádraží za druhou – bez ohledu na to, co tomu řeknou lidé v těchto místech žijící.

Poslední (dochvilě, kdy vzniká tento článek) oběť této krátkozraké politiky se stalo nádraží v Horní Bříze, jak se o tom televizní diváci dozvěděli ve zpravodajství koncem února. Kompetentní orgán zdůvodnil své – dle názoru místních – nekompetentní rozhodnutí obvyklým šalamounským argumentem: jezdí sem anebo odjíždí příliš málo cestujících, takže náklady na provoz nádraží se nevyplácejí!

Přesně těmito slovy vysvětlili pantátové od dráhy již dřívější několikrát zrušení nádraží, zastávek anebo i celých tratí do odlehlejších míst naší republiky, k nimž po roce 1989 postupně docházelo. Mamě byly žádosti starostů a petice samotných občanů bezvýsledně apelující na rozum těch „nahore“, který jako by se právě oněm úředníkům nedostával. Snažit se jim vysvětlit, že uzavření budovy nádraží například v již zmíněné Horní Bříze bude mít za následek nejprve to, že její zdi budou počmárané a později bude zdevastován i vnitřek, který záhy obsadí bezdomovci, je jen jako by hrách na stěnu házel.

Úředníci, kteří šmahem zruší jednu školu, nádraží či jinou po desítky let lidem sloužící soulněžitost jejich života, nedomýšlejí, jaké nevrátne následky jejich byrokracie přinese. Tak právě zaniklé nádraží znamená i vymizení lidí,

kteří spěchající od vlaku se cestou mnohdy rádi zastavili v blízké hospůdce, která nyní takto pro nedostatek zákazníků zanikla na úbytě. Mnozí veřejní činitelé včetně novinářů se často s oblibou kriticky zamýšlejí nad odlivem občanů z malých obcí, aniž by si uvědomili, že jde o proces vyvolaný rušením nádraží, škol, obchůdků i hospod, bez nichž život mizí neodvratně pryč.

Jan Hála

Ošlapné? Zásadní nesouhlas!

Na webu osz.org byla informace, že SŽDC uvažuje o zavedení poplatků za užívání stanic a zastávek od všech dopravců – tzv. ošlapné. Na tomto příkladu jasně vidíme, že prodej budov, které vlastnil ČD, a. s., byl další z kroků špatným směrem. Teď se to bude národním dopravci vracet i s úroky, takže výdělek se velmi sníží, je to vlastně skrytá další daň, daň za prodej. Již vidím katastrofický scénář: 1. krok: SŽDC zavede ošlapné, 2. krok: dopravci včetně ČD, a. s., začnou využívat města a obce, aby přispěly, 3. krok: města neochotně přispějí, ale mají ještě nějakou peníze, malé obce se budou bránit a nepřispějí a proto 4. krok: rušení zastávek na lokálních i hlavních tratích. Výsledek: dominovat bude mláček krajů autobus, který neplatí nic. Jestli se mýlím, ať mi to SŽDC vyvrátí. Martin Kubík



Swingová hudební skupina Moravia Big Band ze Zábřehu se zpěvákem Janem Smigmatorem potěšila všechny, kteří mají rádi dobrou taneční muziku.

Olomoucký ples železničářů letos ovládly swingové rytmy

V pátek 1. března ve večerních hodinách zahájil předseda OSŽ Martin Malý slavnostně v pořadí devatenáctý ples železničářů. Stejně jako v minulých letech, konal se i letos v olomouckém regionálním centru naproti hlavnímu nádraží pod záštitou OSŽ, regionálních organizačních složek SZDC a společností skupiny ČD a za přispění celé řady sponzorů z řad společností, které různým způsobem na železnici působí. A protože to byl ples reprezentativní, zúčastnila se ho reprezentace nejen Českých drah a Správy železniční dopravní cesty, ale také lidé, kteří mají železnici rádi a rádi se dobře baví.

Dá se říci, že za devatenáct let se olomoucký ples pevně zapsal do povědomí železničářů. Potvrdil to i Martin Malý ve svém úvodním vystoupení: „Přestože železnice prochází neustálými proměnami včetně změn struktury regionálních složek, podařilo se dosud každým rokem, díky aktivitě dobrovolníků z organizačních složek olomouckého regionu, zorganizovat tento ples, kde se všichni železničáři a příznivci železnice mohou sejit k příjemné zábavě takřka na jedné lodi.“

Na úvod shlédli účastníci taneční předtančnické v podání profesionálního tanečního páru Jaroslav a Dagmar Ceklůvi (vicemistři ČR v kategorii Senior). Dvě taneční scény s odlišnou hudbou pak naplno splnily taneční tužby všech zúčastněných. Každý si tu mohl vybrat, co bylo jeho srdci bližší. V hlavním sále hrála zábřežská skupina Moravia Big Band s bohatým repertoárem našich i zahraničních skladeb.

Jako hlavní host večera vystoupil jazzový a swingový zpěvák Jan Smigmator, známý ta-

ké jako moderátor rozhlasového Klubu Evergreen.

Skvělá soutěž o hodnotné věci (díky štědrým sponzorům), bohaté občerstvení všeho druhu a dobrá nálada samozřejmě na plesu nechyběly. Hlavním organizátorem plesu byla letos ZO OSŽ DKV Olomouc, jejíž předseda, Martin Zatloukal, neskrýval spokojenost: „Ples se vydařil, lidé byli spokojeni a to je hlavní účel podobných setkání. Již dnes se všichni těší na příští, tentokrát jubilejní, dvacátý ples,“ řekl na závěr.

Miroslav Čáslavský



Zahájení patřilo předsedovi OSŽ Martinu Malému, vpravo od něj moderátor Augustin Skládal ze ZV OSŽ DKV Olomouc.

Se Stříbrným šípem na Den s TGM

Stalo se již tradicí, že každým rokem o březnové sobotě, která je nejbližší datu narození našeho prvního prezidenta T. G. Masaryka (7.3.), vypravují České dráhy, a. s., z Prahy do Stochova zvláštní vlak. Stalo se tak i letos, kdy se této „role“ ujal motorový vůz řady M 260.0 (dnes 825) „Stříbrný šíp“. Zvláštní vlak vyrazil v sobotu 9.3. krátce po deváté hodině z pražského hlavního nádraží, aby přes „Pražský Semmering“ a Kladno dorazil kolem půl jedné do Stochova. Před odjezdem zvláštního vlaku mohli zájemci absolvovat komentovanou prohlídku Vládního salonku.

Hlavní program oslav probíhal poté v lánském Muzeu TGM, kam byla ze Stochova zajištěna kyvadlová autobusová doprava. Ve Stochově měli zájemci možnost prohlédnout si zdejší „prezidentskou čekárnu“. K dispozici zde byl také všem milovníkům železnice k nahlédnutí „Stříbrný šíp“. Jeho sobotní jízda byla také

malou připomínkou na den 14. 3. 1939, kdy se uskutečnila pro novináře první prezentační jízda tohoto zbrusu nového vozu. Trasu z Prahy do Pardubic (108 km) urazil vůz za 68 minut. Bohužel hned následujícího dne došlo k okupaci naší země a vzniku Protektorátu Čechy a Morava. Tím byl další osud tohoto motorového vozu navždy zpečetěn.

Připomeňme, že trať SZDC č. 122 prošla na podzim loňského roku rozsáhlou rekonstrukcí po dobu tříměsíční výluky v hodnotě přes 63 mil. Kč. Zvýšila se celková kapacita trati, vznikla nová zastávka Praha Jinonice a nově mají vlaky možnost křížování ve Stodůlkách, v Jinonicích a na Žvahově. Došlo i k rekonstrukci památkově chráněných hlubočepských viaduktů a k obnově kolejového lože. Tato bezesporu jedna z našich nejhezčích tratí skrývá v sobě do budoucna velký potenciál a využít v rámci Pražské integrované dopravy. A. K. Kýžl



Jeden z našich nejhezčích traťových úseků na trati č. 122 mezi pražským Smíchovem a Zličínem. Dvěma motorům Tedom o výkonu 2x242 kW nečiní náročné stoupání na „Pražském Semmeringu“ žádný problém.

Pravidelné zasedání výboru USIC v Bohemice

Ve středu 27. 2. 2019 přivítal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý spolu s 1. místopředsedou Vladislavem Vokounem a vedoucím mezinárodního oddělení Ing. Ondřejem Šmehlíkem v domě Bohemika členy výboru USIC, kteří přijeli do Prahy na své pravidelné zasedání. Připomeňme, že USIC (Union Sportive Internationale des Cheminots) je mezinárodní sportovní organizace železničářů.

Prezident USIC Dominique Paget z Francie při tomto krátkém úvodním setkání vedoucím představitelům OSŽ poděkoval za vytváření příznivých podmínek a podporu činnosti generálního sekretariátu USIC a informoval je o vel-

mi dobré práci sekretariátu v České republice.

Na programu jednání byly nejprve zprávy prezidenta USIC, generálního sekretáře Miroslava Kapráka, pokladníka Petera Lienharda ze Švýcarska a předsedy technické komise Johna Nielsena z Dánska. Následovalo projednání sportovního kalendáře akcí USIC na další období, spolupráce s UIC, diskuse o návrzích k rozšíření a zkvalitnění členské základny a v neposlední řadě příprava Valné hromady USIC, která se bude konat 22. – 25. 5. 2019 v Bulharsku. Bližší informace o dění v USIC jsou aktuálně na www.usic-sports.org.

Miroslav Kaprálek



Na snímku členové výboru USIC s tlumočníky. Zleva sedící: Patrick Schneider, tlumočnick, Dominique Paget, prezident, Manfred Hilger, viceprezident, Monika Wilke, tlumočnice. Zleva stojící: Peter Lienhard, pokladník, John Nielsen, předseda Technické komise, Dr. Miroslav Kaprálek, generální sekretář, Lenka Paurová, výkonná tajemnice.

Fotovlaky na Čiernohronske železnice (ČHŽ)

V sobotu 23. února 2019 se v Čierném Balogu na nádraží Čiernohronske železnice (ČHŽ) sešla parta železničních fandů za účelem fotografování pamírek vlaků, vypravených na tratě této bývalé lesní železnice. Hlavní aktérkou celého dne byla parní lokomotiva „Kolbenka“ typ C 760/90d. Tu vyrobila lokomotivka ČKD Praha v roce 1948 a na LŽ v Čierném Balogu dostala číslo 1. Zde se v provozu stroj udržel až do roku 1982. Další roky byly pro stroj stejně tak smutné, jako pro dřívou většinu slovenských lesních železnic. Její osud byl nejistý, postávala většinou pod širým nebem, ale nakonec se po letech ocitla v dílnách ČHŽ a v roce 2017 prodělala rozsáhlou opravu a zprovoznění.

Sobotní ráno bylo sice mrazivé, ale slunečné a tak dávalo naději, že všichni aktéři fotovlaku mají naději, že pořídí proslulé snímky. V údolí Čierného Hronu ležel stále sníh a tak jediným problémem byla zpráva, že trať z Čierného Balogu do Hronce je nesjízdna kvůli stavbě kanalizace. Ještě než vylezlo ranní slunce, byla roztope na parní lokomotiva a když byla pod plným tlakem, vyrazil první vlak s původním osobním vozem lesní železnice do údolí Vydrovo. Ve Vydrové dolině byly k vlaku připojeny oplenové vozy, které bylo nutno nejdříve vydolovat z příkrovu sněhu. Po poledni se pak vlak vydal do Dobročí, kdy cestou proběhlo několik fotozastávek a opakovaně přijížděl pro filmaře. Odpovědně pak vlak odjel opět do údolí Vydrovo. Zde po dalších fotozastávkách byly oplenové vozy opět odstavěny na svoji kolej a lokomotiva s osobním vozem se vrátila do Čierného Balogu. Zde hlavní část celé akce skončila, večer bylo pak pro účastníky připraveno promítání filmů se železniční tematikou. Druhý den byl pro zájemce vypraven na tratě ČHŽ motorový vůz M 21.001, opět za účelem fotografování. Část účastníků sobotní fotoakce však využila nedělní den k návštěvě nedalekých Vysokých Tater a příležitosti nasazení obnovené Tatranské elektrický EMU 89.0009 na tratích TEŽ.

Pavel Stejskal

Museum Rosice nad Labem

Expozici historie železniční a městské dopravy, umístěnou do budovy bývalé vodárny na nádraží Pardubice–Rosice nad Labem, už léta provozuje Pardubický spolek historie železniční dopravy. Ve vnitřní i venkovní expozici naleznete více než 700 artefaktů z historie železniční a městské dopravy, především z Pardubického kraje a dotčených tratí.

Sbírkou zahrnují průřez od zabezpečovacího zařízení přes stabilní motory, lampy, telefony, makety lokomotiv až po jízdenky či jiné drobné předměty. Ve venkovní expozici je pak prezentována výstavka renovovaných kolejových vozidel spolku.

Spolek mimo jiné pořádá jízdy historických vozidel, těšit se můžete na Velikonoční vláček (19. 4. 2019). Zahájení nové sezony proběhne ve dnech 26. až 28. 4. a 1. 5. 2019, Muzejní noc pak v pátek 24. 5. 2019.

Při zahájení a ukončení sezony probíhává muzeu vždy bohatý doprovodný program. Otevřeno je každou sobotu od května do poloviny října. Vstupné dobrovolné. Mimo běžnou otevřenou dobu je prohlídka možná pouze po předchozí domluvě. Prohlídku expozice Slatiňany lze zajistit na základě předběžné domluvy minimálně 10 dnů předem. –mmč–



Parní lokomotiva č. 1 Čiernohronske železnice v čele fotovlaku mezi Čierným Balogem a Dobročí v sobotu 23. 2. 2019.

Veselské depo ukrývá poklady

V někdejším lokomotivním depu (nyní DPOV) ve Veselí nad Moravou se mimo jiné „ukrývají“ také dvě historicky cenné lokomotivy, které jsou v majetku Národního technického muzea, potažmo Centra historických vozidel (CHV) v Lužné u Rakovníka. Jedná se o dieselovou lokomotivu T 478.1002 a o parní lokomotivu 525.101. Na obou lokomotivách nechali spoustu práce a volného času bez nároku na odměnu zapálení pracovníci zdejšího depa – opraváři i strojevodci. Zejména parní lokomotiva 525.101 má pohnutou historii. Vyrobena byla v roce 1956 v ČKD Praha, poté sloužila u těžkého posunu v tehdejších ocelárnách SONP Kladno, kam vozila železnou rudu z Nučic a vápenc z Mořiny až do roku 1978, kdy byla vyřazena z provozu pro

nevyhovující stav parního kotle. Následovalo několik dlouhých let deponování v různých depch a poté přesun do depa ve Veselí nad Moravou v roce 1994, kde se probudila k novému životu. Trvalo jí to ovšem rekordních 23 let, během nichž se při pracích na ní postupně shromažďovaly prostředky na její opravu.

Po svém slavnostním představení na Národním dni železnice v roce 2018 v Českých Budějovicích následovaly první nostalgické jízdy a v současnosti lokomotiva čeká na novou sezónu, který by měla být zahájena 13. dubna jízdou nostalgického vlaku na Strážnických slavnostech. Více informací naleznete v rubrice „Představujeme“ na druhé straně tohoto čísla Obzoru. –čas–



Parní lokomotiva 525.101 v depu Veselí nad Moravou.