OBZOR 18

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

11. 9. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

Představenstvo OSŽ, které jednalo 4. 9. v sídle OSŽ v pražských Vysočanech, se zabývalo především otázkou jízdních výhod. V návaznosti na společné jednání (22. 8.) zástupců vedení SŽDC, ČD a OSŽ k jízdním výhodám na rok 2018 a roky následující se totiž věci posunuly. Představenstvo OSŽ proto připravilo pro jednání Ústředí OSŽ (5. 9.) varianty odpovědi na dopis náměstka ministra dopravy Tomáše Čočka s tím, že Představenstvo OSŽ upřednostňuje dohodu mezi jednotlivými subjekty, kterou bude akceptovat i ministerstvo dopravy.

Předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun zmínil několik informací z jednání Dozorčí rady společnosti ČD: **„Ministerstvo dopravy dalo pokyn ministerstvu průmyslu a obchodu na zpracování legislativního návrhu, aby ti dopravci, kteří jezdí pod dráty, byli osvobozeni od poplatku** (tzv. ekodaň),“ prohlásil s tím, že Evropská komise dala možnost zohlednit i staré dluhy při transformaci (drážních) společností. **„Evropská komise však požaduje notifikaci státu, ale zatím se toho moc neděje.“**

Předseda PV OSŽ SŽDC Martin Malý hovořil o posledním vývoji v projednávání návrhu nového textu směrnice SŽDC č. 75 „o posuzování psychické způsobilosti zaměstnanců vybraných profesí“: **„Zaměstnavatel na posledním jednání vedení SŽDC se zástupci odborových center** (29. srpna), **po vyhodnocení dosavadních připomínek odborových center, z návrhu textu vypustil požadavek na opětovné posuzování psychické způsobilosti po dosažení 40 let věku s tím, že opětovné posuzování by se nepříště provádělo až po dosažení důchodového věku (dosud po dosažení 64 let). Za těchto podmínek je pro nás návrh nového textu směrnice již přijatelný,“** uvedl.

Na programu jednání Představenstva OSŽ byla i příprava VII. sjezdu OSŽ: řešilo se například obsazení tří pracovních sjezdových komisí (návrhové, mandátové, volební) a Představenstvo schválilo návrh složení organizačního týmu VII. sjezdu OSŽ, vzalo na vědomí informaci o činnosti komise pro stanovy, respektive doporučení této komise na změnu ustanovení Stanov OSŽ, včetně úpravy článku č. 9, a uložilo předložit návrhy změn na jednání Ústředí OSŽ 18. 9. 2017. Představenstvo dále schválilo tři žádosti o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a projednalo předložené organizační záležitosti.

Více než dvě hodiny diskutovali v úterý 5. září členové **Ústředí OSŽ** na mimořádném zasedání na téma zaměstnaneckých jízdních výhod na železnici a posoudili možné varianty řešení předložené Představenstvem OSŽ. OSŽ v souvislosti s problematikou jízdních výhod vypracovalo Memorandum o udržení sociálního smíru na železnici; toto Memorandum měli členové Ústředí OSŽ na stole. Po dlouhé rozpravě nakonec Ústředí OSŽ (všemi hlasy) vyslovilo souhlas s tím, že upřednostňuje návrh dohody v duchu memoranda. Ústředí OSŽ uložilo Představenstvu OSŽ iniciovat schůzku všech zúčastněných stran za účelem přijetí předloženého memoranda (Ústředí OSŽ uložilo předsedovi OSŽ odeslat ministrovi dopravy dopis, v němž ho požádá o svolání schůzky všech dotčených stran, včetně odborových centrál na téma zaměstnanecké jízdní výhody) a pověřilo představenstvo, aby dojednalo přijatelné podmínky. Pro Ústředí OSŽ je prioritou udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod na další období po roce 2017.

V další části jednání se Ústředí OSŽ věnovalo přípravám podzimního VII. sjezdu OSŽ a také novému logu OSŽ, které bude předloženo delegátům sjezdu.

Z důvodu **stěhování redakce Obzoru** do sídla OSŽ v Praze - Vysočanech bylo nutno zkrátit uzávěrku tohoto čísla o jeden den. Informace z jednání **Podnikových výborů OSŽ při ČD a ČD Cargo,** které se konaly ve středu 6. září, proto přineseme v příštím čísle Obzoru. Aktuálně je najdete na webových stránkách OSŽ.

Obsazenost školení – seminářů ve II. pololetí 2017: **4. 10. – 6. 10.** – Hotel Ostrý v Železné Rudě – přihlášeno 20 posluchačů (cca 15 volných míst); **11. 10. – 13. 10.** – RZ Prudká – přihlášeno 26 posluchačů (cca 10 volných míst); **18. 10. – 20. 10.** – Lesní chata v Kořenově – seminář plně obsazen!; **23. 10. – 27. 10.** – RZ Prudká – přihlášeno 13 posluchačů (cca 20 volných míst). **-red-**

České dráhy zajišťují dopravu na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou i staršími pantografy řady 460. Řada 460 bývá nasazována v případě oprav, údržby nebo technických závad na řadě 640. *Snímek Michael Mareš*

České dráhy budou do Koutů nad Desnou jezdit i v novém grafikonu

Na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou/Sobotína nezajišťuje řízení provozu SŽDC, ale Železnice Desná, přesněji řečeno provozovatelem dopravy na těchto tratích je společnost SART – stavby a rekonstrukce, a. s. Je to patrně jediný případ v republice, kdy České dráhy jezdí na trati neřízené SŽDC. **„V Olomouckém kraji určitě ano,“** přitakává Monika Bezuchová, tisková mluvčí ČD s tím, že vztah mezi Železnicí Desná a Českými dráhami je smluvně ošetřen a bude pokračovat i v novém jízdním řádu.

České dráhy zajišťují dopravu na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou jak novými elektrickými jednotkami řady 640, tak i vozy řady Bdt taženými hnacími vozidly řady 163; dopravu na odbočce do Sobotína zajišťují České dráhy Regionovami (motorovými vozy). Vedle nízkopodlažních jednotek řady 640 na trati do Koutů nad Desnou jezdí ke škodě cestujících i klasické soupravy (Bdt) s lokomotivou řady 163 nebo starší panťáky řady 460, u nichž se o nízkopodlažnosti mluvit nedá. **„Krajský koordinátor KORDIS, ani České dráhy nikdy neprezentovaly 100% pokrytí spojů jednotkami řady 640. V rámci pokrytí celé páteřní linky jsou tedy zaturnusovány i soupravy 163+3Bdt. Řada 460 je pak nasazena v případě oprav, údržby nebo technických závad na řadě 640. Všechny tyto kroky jsou vždy odsouhlaseny objednatelem, kterým je krajský úřad Olomouckého kraje,“** vysvětlila Monika Bezuchová s tím, že podíl nízkopodlažních spojů není krajem podmíněn ani stanoven.

A nic na tom nezmění ani prosincová změna grafikonu. **„Jak vyplývá z výše uvedeného vysvětlení o nasazování vozby, tak žádná změna se nepředpokládá ani po datu 10. prosince 2017.“** **Michael Mareš**

FISAIC – Prezidium Bad Tölz

Ve dnech 1. – 2. 9. zasedalo v jihobavorském Bad Tölz Prezidium FISAIC. Za účasti 16 členských národních svazů bylo na programu hodnocení činnosti od poslední valné hromady, vyhodnocení činnosti Byra (představenstva), institucionálních vztahů s UIC, USIC, IFEF a FIRAC, zhodnocení práce mezinárodních technických komisí a příprava, projednání a schválení plánu činnosti na následující období.

V úvodním slovu prezident FISAIC Guy Gieres s okamžitou platností rezignoval na svoji funkci s poukazem na dlouhodobou vážnou nemoc a vysoký věk a s poukazem na potřebu omlazení předsednictva. Poděkoval za podporu během svého funkčních období a popřál FISAICu hodně úspěchů do budoucna. Zasedání prezidiam u vzdalo hold a poděkovalo za jeho dlouhodobý přínos potleskem ve stoje.

Na zasedání prezidia prezentovali Francouzi, Němci a Řekové návrh na nové skulptury FISAIC jako ceny a ocenění v rámci Federace.

Během prezentace činnosti národních svazů se OSŽ dočkalo velké pozornosti a ocenění, především za organizaci letního tábora pro mladé youtubery.

–rš–

Revitalizace, nebo bourací mánie?

Bourací mánie u SŽDC Olomouc, tak nazývají někteří zaměstnanci na trati Olomouc – Opava–východ (310) záměry SŽDC – SON Olomouc s tzv. revitalizací výpravních budov na této trati. Jednou z nich je budova železniční stanice Domašov nad Bystřicí (na snímku).

O jaké úpravy má v tomto případě jít? Stručně řečeno, celé první patro (v němž je obsazený byt) včetně půdní nadstavby má být bez náhrady zbouráno. Torzo budovy by mělo být vybaveno novými záchody pro veřejnost i pro zaměstnance, vyměněny by měly být okna a dveře, obvodový plášť zateplen (včetně antigraffiti nátěru), opravena by měla být dlažba, stropy, podhledy, schody do suterénu. Uvažováno je o změně způsobu vytápění, rozvodů a přípojky vody atd. Budova, která nebyla od konce druhé světové války opravovaná, sice není památkově chráněná, ale taková zásadní změna jejího vzhledu je podle mínění (nejen) zaměstnanců této stanice poněkud drastická.

Podobné záměry má SŽDC i s dalšími budovami na trati Olomouc – Opava–východ (např. Hlubočky, Velká Bystřice) v rámci akce „Revitalizace trati Opava–východ – Olomouc v úseku Olomouc (mimo) – Moravský Beroun (mimo)“ – investor SŽDC, s. o. V rámci této „bourací mánie“ by měly být zbourány všechny „nadbytečné objekty“ bez ohledu na to, zda jsou využitelné či využívané. Dá se předpokládat, že podobné záměry s budovami, převzatými od Českých drah, má SŽDC nejen na této trati, ale i na ostatních tratích ve svém vlastnictví.

V rámci objektivity je ovšem nutné poznamenat, že opravené (revitalizované) budovy mohou (v případě, že budou citlivě provedeny) přispět ke zlepšení kultury cestování a vizitky dráhy jako takové. V tom případě je docela dobře možné, že i zaměstnanci si nakonec „zvyknou“ – záleží na tom, jak bude revitalizace provedena. Příští generace cestujících i železničářů se na opravené budovy budou možná dívat zcela jinýma očima, než ta současná generace, „trpící“ v mnoha případech určitou nostalgií.

A jak by tedy konkrétně měla rekonstrukce domašovské stanice probíhat? Zaměstnance stanice i zástupce OSŽ (předsedu dílenského výboru při ZV OSŽ žst. Olomouc Pavla Hornu) o tom ve čtvrtek 3. srpna informovalo na pracovní schůzce vedení SŽDC – SON Olomouc. Práce budou zahájeny nejdříve v březnu 2018, přičemž záleží na schválení všech investic a dotací, včetně dotací ze SFDI. Je rozhodnuto, že zbourány budou byty, neboť jejich rekonstrukce by byla finančně náročná, a výše nájemného z toho vyplývající by odradila potenciální zájemce o bydlení ve stanici. Největší náklady z celkové výše investic (současný odhad 10 – 15 milionů Kč) budou patrně věnovány na zcela novou střechu, včetně krovů. **„Dobrou zprávou v této situaci bylo sdělení, že zůstane zachován historický ráz alespoň zbytku budovy, včetně zastřešení nástupiště a vrátek na nástupišti s ozdobnými sloupy, jakož i omítky – i po zateplení. Podle sdělení Národního památkového úřadu je v případě, že budova není památkově chráněná, rozhodnutí o zachování historického rázu závislé na postoji majitele nemovitosti. Je potěšitelné, že alespoň zčásti tato snaha od majitele budovy** (SŽDC – SON Olomouc) **vychází,“** sdělil po jednání Pavel Horna.

Miroslav Čáslavský

Železniční stanice Domašov nad Bystřicí dozná zřejmě v dohledné době podstatné změny svého vzhledu.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„První revitalizovaná jednotka pendolina (681.005) by měla být vystavena na Národním dni železnice v září v Bohumíně.“

Na aktuální téma hovoříme s **Ing. ROMANEM KOTTEM,** předsedou představenstva akciové společnosti DPOV

Společnost DPOV, a. s., (Dílny pro opravy vozidel) **se řadí mezi přední opravce železničních kolejových vozidel v České republice. Akciová společnost DPOV, jejímž jediným akcionářem jsou České dráhy, a. s., vznikla v roce 2007** (k 1. 1. 2007) **vyčleněním opravárenských pracovišť Českých drah do Provozních středisek oprav** (PSO) **v Přerově, Nymburce a ve Veselí nad Moravou, a primárně je opravcem jak pro mateřské České dráhy, tak i pro všechny ostatní členy Skupiny ČD. Kolik nyní DPOV zaměstnává lidí?**

DPOV má přibližně kolem 450 kmenových zaměstnanců, celkový počet zaměstnanců se ale mění a pohybuje se kolem 500 zaměstnanců. Nyní se také podílíme na revitalizaci pendolin, takže počet zaměstnanců narostl asi o dvacet čtyři, ale stále platí, že se pohybujeme kolem 500 zaměstnanců.

Kde revitalizace pendolin probíhá a kdy bude hotova první jednotka?

Revitalizace pendolin probíhá v prostorách PJ Praha v Praze na Chodově od června letošního roku v hale JLV. Revitalizaci jsme začali provádět v rámci oprav dlě kilometrických proběhů řady 680, které pro České dráhy děláme běžně. Takže bylo rozhodnuto využít časový prostor, který vzniká při vyvazovacích opravách, k demontáži původního interiéru a montáži nového. První revitalizovaná jednotka (681.005) by měla být – alespoň to předpokládáme – vystavena jako exponát na Národním dni železnice letos v září v Bohumíně. Cestující veřejnost tak již brzy bude mít možnost se s revitalizovanou jednotkou seznámit, někteří se pravděpodobně revitalizovanou jednotkou při cestě na Národní den železnicei svezou. Revitalizací poté projde všech dalších šest jednotek s tím, že ukončeno by to mělo být ve druhé polovině roku 2018.

Platí stále, že v případě jednotky číslo 3 se čeká na opravu, respektive výrobu dvou vozů poničených při nehodě ve Studénce v roce 2015?

Ano, oba vozy jednotky číslo tři mají dorazit v únoru 2018. Budou zařazeny do revitalizace tak, aby byla celá jednotka opět zase kompletní a nemusely se již spojovat dva vozy a pět vozů jiných souprav.

Říkal jste, že DPOV zaměstnává kolem 500 zaměstnanců, kde, ve kterém PSO, je početní zastoupení zaměstnanců největší?

V současné době jsou na tom Přerov a Nymburk, řečeno tenisovou terminologií, fifty fifty. Co se týče dělnických profesí, tak více jich je v Nymburku, v Přerově máme zase více techniků, protože jsou zde účtárny, technické oddělení, konstrukce a další. Řádově to je kolem 200 zaměstnanců v obou PSO a zbytek pracuje ve Veselí nad Moravou.

Mluví se také o tom, že je problém sehnat kvalitní mladé lidi, zejména opravárenství s tímto problémem dost bojuje.

Ano, mohu to potvrdit, je to problém. Naší snahou je a děláme pro to všechno, abychom zaměstnance sehnali – buď na volném trhu práce, tedy přes úřady práce, ale to není žádná sláva, byť se sem tam nějaké čestné výjimky najdou, nebo prostřednictvím personálních agentur, přes které se chybějící zaměstnance snažíme nabrat. Druhý způsob se nám osvědčil více: nejprve si totiž uchazeče vyzkoušíme, jestli mohou být pro nás přínosem, jestli tu práci pro nás mohou vykonávat v požadované kvalitě, a teprve až když uspěje, tak se stane naším kmenovým zaměstnancem.

(Pokračování na str. 2)

„První revitalizovaná jednotka pendolina (681.005) by měla být vystavena na Národním dni železnice v září v Bohumíně.“

(Pokračování ze str. 1)

A co se týče svářečů a podobných profesí, tak se poohlížímei po okolních firmách. Musíme pochopitelně pružně reagovat na platové zařazení těchto profesí u konkurence. Dále je to také o tom, jaké nastavíme podmínky zaměstnancům. Např. v Praze máme na omezenou dobu vybudované odloučené pracoviště, kde je část zaměstnanců podílejících se na této zakázce ubytována, ale to neznamená, že tam nutně musí všichni zaměstnanci bydlet. I v Přerově máme zaměstnance dojíždějící z Ostravska, Zábřežska, či Brněnska. Dojíždět za zaměstnáním hodinu, hodinu a půl, není dnes žádná zvláštnost, nic výjimečného. V Nymburce zase máme ubytovnu pro zaměstnance z Meziměstí či Loun, ze kterých byly přesunuty opravy do Nymburka nebo do Veselí nad Moravou.

Domnívám se, že nedostatkových profesí spíše přibývá, nebo se mýlím?

Máte pravdu. To samé se týká například i lakýrníků, nebo elektroniků, kteří dokáží včas odhalovat závady a odstraňovat poruchy, umí samostatnou činnost. Takové zaměstnance především potřebujeme. Naši firmu proto propagujeme na všech učilištích, které máme v dosahu Přerova, Veselí nad Moravou či Nymburka, spolupráci s nimi máme ošetřenou i smluvně. Chodí k nám učni a případně i studenti středních škol na praxi. V Nymburce dokonce zřizujeme i kovárnu pro učiliště, aby učni mohli mít pravidelnou celoroční praxi, a z těchto lidí si potom vybíráme. Například v loňském roce jsme v tomto procesu měli průběžně zapojeno v rámci DPOV cca 19 mladých lidí. Situace je stejná nebo podobná všude. Myslím si, v tomto ohledu, že je dobré postupovat systémově a koordinovaně ve spolupráci s ČD, ČD Cargo i SŽDC. Musíme se tomuto problému věnovat i na centrální úrovni, a týká se to nejen profese strojvedoucí, která je možná více vidět, ale i mechaniků, elektromechaniků, především tedy oborů, které jsou úzce zaměřeny na dopravu. Přece jen je něco jiného, když berete elektromechanika ze stavby, než elektromechanika–specialistu na lokomotivy. Zaučení takového zaměstnance trvá rok i víc, než jej můžete pustit na samostatnou práci. Vše je otázkou času a trpělivosti.

Michael Mareš

Žalobce navrhuje za železniční neštěstí ve Studénce tresty od 3 do 6 let

Nepodmíněné tresty v rozmezí od tří do šesti let požaduje pro všech deset obžalovaných v kauze železničního neštěstí ve Studénce na Novojičínsku státní zástupce Aleš Kopal. Navrhuje všechny uznat vinnými z obecného ohrožení a udělit jim i tresty zákazu činnosti. Nehoda se stala v roce 2008. Osm lidí ji nepřežilo, desítky dalších utrpěly zranění a vznikla škoda kolem 180 milionů korun.

Vina obžalovaných je podle Kopala prokázána především díky znaleckým posudkům, které odhalily a poukázaly na řadu pochybení, uvedlo Aktualne.cz, dne 4. 8. 2017.

-r-

INFORMACE

Potvrzení o studiu dětí pro účely jízdních výhod

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat v termínu do 31. 10. 2017 potvrzení o studiu pro školní rok 2017/2018. Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných organizačních složek dle své evidence jízdních výhod. Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e–mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. 8. 2018. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a.s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální. Současně je také zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupíková,
GŘ České dráhy, a. s.

PŘEDSTAVUJEME

Helena Fabiánková:
„Informace jsou podle mého názoru alfou a omegou v dnešním životě.“

Až do konce května letošního roku pracovala Helena Fabiánková jako referentka na SEE při OŘ Olomouc. Starala se především o evidenci docházkové úlohy, zásobování a autodopravu zaměstnanců v provozních střediscích SEE v Zábřehu na Moravě a Hulíně. Pak však přišla náhlá změna. Na konferenci OSŽ v březnu byla navržena jako kandidátka na funkci předsedkyně ZV OSŽ SDC Olomouc, kde tehdejší předseda Jiří Nevřela odcházel do důchodu. **„Delegáti mi dali důvěru, byla jsem zvolena, čímž se můj život zásadně změnil,“** popisuje své první pocity po zvolení do funkce, v níž zastává zájmy tří stovek členů OSŽ z celého obvodu OŘ Olomouc a 250 seniorů. **„S odborovou prací jsem neměla velké zkušenosti, takže jsem prošla školením, které pořádá pro nové předsedy Ústředí OSŽ. To školení proběhlo v květnu v Prudké u Tišnova a byla jsem tam spolu s dalšími funkcionáři OSŽ seznámena s celou problematikou, kterou funkce předsedy obnáší, především s problematikou pracovněprávních vztahů, BOZP, pojištění a dalšími zásadními věcmi, nezbytnými k tomu, abych mohla účinně hájit zájmy členů naší ZO OSŽ,“** dodává nová předsedkyně.

A jaké jsou její nejbližší plány do budoucnosti? **„Chtěla bych zavést webové stránky naší základní organizace, aby k nim měli přístup všichni naši členové. Informace jsou podle mého názoru alfou a omegou v dnešním životě a díky internetu je dnes možnost rychle a kvalitně reagovat na veškeré události a současně získat i neocenitelnou zpětnou vazbu od našich členů.“**

Dále novou předsedkyni čeká jednání o problematice ochranných osobních prostředků, starost o dvě rekreační zařízení v majetku zdejší organizace a samozřejmě jednání na nejrůznějších úrovních, včetně jednání ve Výboru SDC Olomouc i v Podnikovém výboru OSŽ při SŽDC, jehož předsedou je Mgr. Martin Malý. Navzdory letním měsícům se již začíná připravovat i organizace plesu železničářů, který proběhne v březnu v Olomouci a jehož organizaci má na starosti ZV OSŽ, jehož je Helena Fabiánková předsedkyní. **„Je toho moc, jsem ráda, že mám při ruce naši zkušenou hospodářku paní Ivu Jungovou, bez ní bych asi dost ´plavala´. Ale věřím, že to spolu s ní a s dalšími kolegy v novém závodním výboru zvládnu.“**

Nový ZV OSŽ SDC Olomouc byl při volbách zhruba z poloviny obměněn, dostali se do něj mladí lidé a nová předsedkyně věří, že to je jen k užitku. **„Mladší lidé mají dostatek energie a ta je při naší práci hodně zapotřebí. Současně jsou to lidé přímo z provozu, takže mi budou přenášet veškeré problémy ze svých pracovišť.“**

Řídit organizaci, rozkládající se prakticky po celém Olomouckém kraji, není určitě jednoduché, Helena Fabiánková se však do nové práce pustila s chutí, a i když ještě v některých věcech trochu tápe, věří, že všechny tyto počáteční potíže brzy zmizí.

Miroslav Čáslavský

Ústřední stavědlo v Břeclavi stojí na místě někdejšího „Německého stavědla“.

NAVŠTÍVILI JSME

Ústřední stavědlo Břeclav

Vlaková doprava v železniční stanici Břeclav je řízena z ústředního stavědla, které se nachází v kolejišti ve směru na Přerov asi 500 metrů od výpravní budovy břeclavského nádraží. Třípatrová stavba stojí v těsné blízkosti někdejšího tzv. „Německého stavědla“, odkud byl provoz ve stanici řízen od čtyřicátých let minulého století. Od té doby se samozřejmě mnohé změnilo a tak dnes je v Břeclavi instalováno elektronické zabezpečovací zařízení ESA 11. To v loňském roce nahradilo reléové zabezpečovací zařízení (RZZ), které zde sloužilo bezmála třicet let.

„Za pomoci jednotného obsluhovacího pracoviště (JOP) **odsud ovládáme celé břeclavské nádraží a spolu s ním i sousední výhybnu Hrušky,“** říká výpravčí Miroslav Maincl, který na tomto pracovišti slouží již dvacet let a s řízením dopravy v Břeclavi má bohaté zkušenosti. Spolu s ním sedí v dopravní kanceláři další dva výpravčí a operátorka. Výpravčí mají rozdělené obvody na osobní nádraží a přednádraží, jejich práci koordinuje dispoziční výpravčí. Operátorka má na starosti informační zařízení a rozhlas. **„Na jednotlivých postech se v průběhu směny po šesti hodinách střídáme, abychom byli vždy vzájemně zastupitelní,“** vysvětluje Miroslav Maincl. Jak dále dodává, kromě výpravčích na ústředním stavědle slouží ve stanici ještě dva venkovní výpravčí na peronech a jeden výpravčí na přednádraží. Ti mají na starosti především zpravování vlaků, event. jsou připraveni v případě poruchy pomoci se zabezpečením jízd vlaků.

Celý kolektiv pracovníků, řídících dopravu v Břeclavi, vede dozorčí provozu – vedoucí směny. Jeho hlavním úkolem je zajišťovat průjezdnost stanice Břeclav, komunikaci s dopravci a hlavně koordinaci jízdy vlaků do Rakouska a z Rakouska. Břeclavská stanice je v síti SŽDC ojedinělá tím, že zde jsou dva přechody na sousední cizí železnice – ve směru na Slovensko a do Rakouska. S tím souvisí i místní posun, který je nutný téměř u každého nákladního vlaku, například při vyřazování správek, při přepřahání hnacích vozidel, event. střídání strojvedoucích. Poměrně složité je řízení dopravy také vzhledem k velkému množství soukromých dopravců.

„Nákladní doprava je daleko frekventovanější v nočních směnách, kdy za dvanáct hodin odbavíme do Rakouska a z Rakouska kolem čtyřiceti vlaků, na Slovensko i šedesát. Mnohdy se tak nezastavíme ani na minutu,“ konstatuje Miroslav Maincl. Osobní doprava má naproti tomu převahu zejména ve dne, kdy zde v pravidelném taktu odjíždějí a přijíždějí vlaky ze dvou tranzitních koridorů (Břeclav – Brno a Břeclav – Bohumín), jakož i vlaky na odbočné tratě do Znojma – tam v současné době probíhají výluky, po jejichž skončení je plánováno dálkové řízení trati Břeclav – Znojmo z Regionálního dispečerského pracoviště, které by mělo být součástí současného ústředního stavědla v Břeclavi. Břeclavští výpravčí nyní žijí v očekávání nad rozhodnutím, zda bude břeclavská stanice zapojena do dálkového řízení na CDP Přerov, či zda zůstane řízení zachováno v současné podobě.

„Vzhledem ke složitosti řízení dopravy v Břeclavi považujeme současný stav za optimální,“ konstatuje závěrem Miroslav Maincl, který tento názor prezentoval i na PV OSŽ SŽDC, jehož je od letošního roku členem.

Miroslav Čáslavský

Nové zabezpečovací zařízení ESA 11 bylo v Břeclavi zprovozněno v roce 2016.

VŠIMLI JSME SI

● **VE ČTVRTEK 31. 8.** večer došlo z důvodu zásahu Policie ČR v Brně na dolním nádraží k více než půlhodinovému zpoždění vlaku rj 373 (jednalo se o jednotku ÖBB). Zásah policie byl údajně iniciován vlakovou četou, cestující z jídelního vozu měli totiž utéct bez placení. **„Zásah policie u vlaku mohu potvrdit,“** uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský s tím, že policie je obvykle volána spíše k jiným případům. **„Například když se cestující nemůže prokázat platnou jízdenkou a nechce uhradit jízdné a příslušné přirážky, nebo pokud je osoba agresivní, např. pod vlivem alkoholu nebo omamných látek. Vzhledem k počtu přepravených osob** (cca půl milionu denně, resp. vypravení cca 7000 vlaků denně) **to ale jsou jednotlivé případy.“**

● **VICEPREZIDENTEM** Mezinárodního výboru pro železniční výzkum (IRRB) pro funkční období 2017–2019 byl na letošním 89. valném shromáždění Mezinárodní železniční unie (UIC) v ruském Petrohradu zvolen Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba z Ústavu logistiky a managementu dopravy Fakulty dopravní ČVUT. V rámci národní Technologické platformy „Interoperabilita železniční infrastruktury“ spolupracuje Fakulta dopravní na řešení úkolů IRRB a vytipovala několik věcných záměrů a navazujících výzkumných témat, které je nutné v této věci řešit.

● **OPUŠTĚNÉ,** zdevastované zastávky a najednou oáza klidu a pohody, přesně takový pocit budete mít, pojedete-li po trati z Mělníka do Mladé Boleslavi a vystoupíte na nádraží v Sudoměři u Mladé Boleslavi. Na malebné nádražíčko v údolí Strenického potoka je radost pohledět, vše je zde upravené, čisté a udržované. Vladimír Pagáč zde už léta provozuje malé muzeum s expozicí o místní dráze Mělník – Mšeno – Dolní Cetno a muzeum infrastruktury s celou řadou zajímavých exponátů včetně traťových mechanismů. Železniční muzeum v Sudoměři u Mladé Boleslavi je až do konce září otevřené každý víkend od 9 do 17 h. Ročně sem zavítá kolem tisícovky návštěvníků, kteří se mimo jiné mohou svézt drezínou po vyloučené koleji přímo na nádraží.

● **V SOBOTU** 2. září proběhlo v Jičíně v režii Spolku železničních modelářů ve spolupráci s městem Jičín na osobním nádraží „Rozloučení s nákladovým nádražím“. Připraveny byly jízdy zvláštního vlaku, k vidění fotografie a modelové kolejiště. O stěhování autobusového nádraží z historického centra do těsné blízkosti vlakového nádraží uvažuje město už několik let.

● **ŽELEZNIČNÍ** nákladní dopravce ČD Cargo nakoupí 300 vozů označovaných jako Sgns(s) pro mezinárodní kontejnerovou přepravu. Sto vozů z tohoto počtu chce dopravce koupit zcela nových, zbylé požadované vagony mohou být použité. Sloužit mají především pro přepravu koksu, dřevní štěpky neb biomasy a dále pak i produktů vyrobených ze železa, jako jsou trubky nebo dráty. Cena jednoho nového vagonu se pohybuje kolem deseti milionů korun, cena je ale vždy smluvní, takže záleží na počtu objednaných kusů a specifikacích vozu.

● **PRAHA VYKUPUJE** pozemky pod Negrelliho viaduktem, uvedla Mf DNES 5. září. Některé z parcel pod historickým mostem už v současnosti metropole vlastní. Radní jednají o koupi dalších 17 pozemků, z nichž 13 je přímo pod oblouky. Do roku 2020 by mohly pod oblouky vzniknout obchody, občerstvení a jiné služby. Do prostorů mezi pilíře mostu by se měla zavést kanalizace, voda a elektřina pro zřízení různých pohoštění nebo třeba kadeřnictví.

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn ztrácí podíl na trhu nákladní dopravy

Deutsche Bahn (DB) v loňském roce opět ztratila podíl na trhu nákladní dopravy, který získali její konkurenti. Vyplývá to z roční zprávy DB za rok 2016.

Celkový podíl železniční nákladní dopravy na trhu nákladní dopravy v Německu v loňském roce mírně poklesl. DB Cargo pak za rok 2016 vykázala dopravní výkonnost 68,6 mld. tunokilometrů, když v roce 2015 to bylo 71 mld. tunokm. Podíl DB Cargo tak klesl ze 61 % na 59 % na trhu železniční nákladní dopravy.

Příznivou zprávou pro nákladní dopravu je snížení cen za použití infrastruktury v příštím roce, což by společnosti DB Cargo mělo přinést cca 350 mil. eur. DB Cargo slibuje, že od roku 2018 by klesající trend měl být zastaven a mělo by dojít k obratu a tím i k růstu. Celkově chce DB Cargo do konce roku 2022 investovat do nákladní dopravy více než 1,5 mld. eur.

Z Transportweb, 10. 7. 2017, zprac. **–sh–**

RoLa vykazují nárůst

Zákaz jízdy některých nákladních automobilů, který platí v Tyrolsku, již vykazuje první výsledky. Stále více nákladních automobilů je překládáno na železnici (RoLa), a to na trasu (RoLa) Wörgl – Brennersee na italských hranicích. Protože poptávka po přepravách ve vlacích RoLa z důvodu zákazu stoupá, zvýšily Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) počty odjezdů RoLa přes Brenner z 16 na 18 párů vlaků denně. Tím stoupla nabídka na denní přepravu 648 nákladních automobilů, sdělily ÖBB.

Např. v květnu bylo přepraveno 15 528 nákladních automobilů vlaky RoLa přes Brenner, což odpovídá vytížení 93 %. Tím byl květen zatím nejsilnějším měsícem v tomto roce, vytížení RoLa tak od začátku roku je 82 %.

Z Transportweb, 10. 7. 2017, zprac. **–sh–**

Polská železniční doprava má tendenci růst

Polská železniční doprava překonala předchozí krizová léta. Ukazují to nejnovější údaje za první pololetí 2017. Jedná se o nejlepší výsledky za posledních 6 let.

Nákladní vlaky přepravily za I. pololetí 114,1 mil. tun zboží – nárůst o 9,5 % proti stejnému období roku 2016. Rovněž dopravní výkonnost vzrostla o 7,2 %, na 25,7 mld. tunokm. Přesto tyto hodnoty jsou nižší než v roce 2011, kdy bylo přepraveno 122 mil. tun zboží a dopravní výkonnost činila 26,6 mld. tunokm.

Velmi pozitivní bilanci vykázala „jednička“ na trhu, společnost PKP Cargo, která má nárůst o 13,8 %, když její podíl na trhu vzrostl ze 43,6 % na současných 45,4 %. Nárůst vykázala i společnost Lotos Kolej, dceřiná společnost státního podniku Grupa Lotos. Zde to zapříčinila především zvýšená poptávka po železniční přepravě minerálních olejů a uhlí.

Z Transportweb, 7. 8. 2017, zpracoval **–sh–**

Ruské železnice investují v roce 2017 sedm miliard eur

Dle vyjádření prezidenta Ruských železnic (RŽD) Olega Bělosjorova zvýšil státní podnik investice v roce 2017 o 11 % na 510 mld. rublů (cca. 7,2 mld. eur). Jedná se o rekordní sumu, když v minulém roce investovaly RŽD cca 424 mld. rublů (cca. 5,9 mld. eur).

V dubnu 2017 schválil předseda vlády Dmitrij Medvěděv zvýšení státního rozpočtu. Cílem je zlepšení infrastruktury a osobní dopravy. Do investic v infrastruktuře se počítá například výstavba nové tratí na Dálném východě, či vybudování „obchvatu“ kolem Ukrajiny. Dalšími velkými projekty jsou plánovaná vysokorychlostní trať Moskva – Kazaň, či zlepšení infrastruktury v moskevské aglomeraci.

Z Ostexperte.de, 3. 8.2017, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 35 – 7. 9. 1992

Bouřlivou atmosféru před rozdělením Československa na dvě samostatné republiky odráží poznámka na první straně s příznačným názvem **„Kdo chce rozvod?“** Autorka, stejně jako většina hlasů, které tehdy zaznívaly ze stránek Obzoru, preferuje zachování jednotného státu a vyslovuje argumenty na jeho podporu.

V rubrice **„Co se děje v ústředí“** Obzor informuje o zahájení kolektivního vyjednávání s cílem novelizovat Řád pro odměňování zaměstnanců s. o. ČSD. Odbory – s výjimkou Federace strojvedoucích – předložily konkrétní společný názor.

Na straně 2 je obsáhlé zpravodajství z aktivů OSŽ, konaných v Košicích, Zvolenu a Trnavě. Aktivy se uskutečnily z iniciativy Slovenské komory OSŽ a jejich cílem byla diskuse nad novou mzdovou soustavou i nad osudem železnice po rozpadu federace. I. místopředseda OSŽ M. Radev po skončení aktivů vyjádřil zklamání z nižší účasti lidí, kterou přičítal mj. apatii a nezájmu o odborové dění. **„Z průběhu vyplývá, že se z jednání vytrácí revolučnost a lidé jsou unaveni průběhem zdlouhavého kolektivního vyjednávání a sociální nejistotou ČSD.“**

Najdeme zde i reportáž ze Železničních opraven a strojíren (ŽOS) České Velenice. **„Jsme jedinými ŽOS v ČSFR, které jsou schopny ještě dnes provést kompletní generální opravu parní lokomotivy s opravou jejího kotle nebo i výrobou nového,“** říká v reportáži předseda ZV OSŽ Jiří Macháček. Slovo dostal i ředitel ŽOS Ing. Jiří Sedláček, který se mimo jiné zamýšlí nad konkurencí dep a ŽOS. **„Obě složky železnice potřebuje, obě jsou její organickou součástí. Jejich vztah by měl být a mnohde skutečně také je harmonický. Provozní ošetření, běžné opravy menšího rozsahu a prohlídky vozidel by měla provádět depa. Těžké běžné opravy, vyvazovací a hlavní opravy trakčních vozidel, revizní, střední a generální opravy vozů by měly i nadále provádět ŽOS,“** říká Ing. Sedláček.

Obzor č. 36 – 14. 9. 1992

Stěžejním článkem Obzoru č. 36 je otevřený dopis Antonínu Baudyšovi, místopředsedovi vlády ČSFR, podepsaný předsedou OSŽ Zdeňkem Škopem. V dopise s titulkem **„Situace na železnici vyžaduje okamžité řešení“** se zdůrazňuje, že železniční doprava je státními orgány podceňována, mzdové a sociální podmínky železničářů jsou jedny z nejhorších v ČSFR a navíc jsou jim postupně odnímány sociální jistoty. **„Z tohoto důvodu se jeví na považenou např. i transformace železničního zdravotnictví a zřízení Železniční zdravotní pojišťovny,“** píše se zde dále. Dopis upozorňuje i na špatnou spolupráci odborů s vedením ČSD, poukazuje na neinformovanost, nekonzultování a neprojednávání zásadních záležitostí. Předseda OSŽ v závěru žádá o přijetí a osobní projednání vzniklé situace, která by mohla vyústit i k porušení sociálního smíru.

Na první stránce se dále můžeme mimo jiné dočíst o tom, že Federace strojvůdců nemá zájem na vytváření společné kolektivní smlouvy z důvodu údajné nespolehlivosti partnerů, nedodržování dohod a majetkového nevypořádání mezi odborovými svazy.

I v tomto čísle se Obzor věnoval Železničním opravnám a strojírnám v Českých Velenicích, tentokrát především se zaměřením na budoucnost. Předseda ZV OSŽ i ředitel ŽOS se v článku shodli na tom, že by ŽOS neměly být od ČSD vyčleněny, mimo jiné proto, že by došlo k zpřetrhání hlubokých technologických a organizačních vazeb mezi provozem a opravárenstvím a také ke ztrátě přímého vlivu železnice na řízení a kontrolu opravárenství.

V mimořádné příloze Obzoru číslo 36 byly otištěny kompletní testy k periodickým zkouškám, samozřejmě bez uvedení správných odpovědí.

Zdeňka Sládková

Na pražských nádražích došlo k velké rošádě

V souvislosti s pracemi na Hlavním nádraží a s probíhající rekonstrukcí Negrelliho viaduktu došlo od 4. 9. k několika změnám v jízdních řádech. Rychlíky na trase Praha – Děčín pokračují z holešovického nádraží na Hlavní nádraží. Odtud také rychlíky ve směru na Děčín vyrážejí. Osobní vlaky na trase Ústí nad Labem – Praha z Masarykova nádraží odjíždějí o šest minut později a přijíždějí o šest minut dříve.

Po letní změně nyní spěšné vlaky Rokytka a Labe, které jezdí na trati mezi Kolínem a Prahou, mít opět cílovou a výchozí stanici na Masarykově nádraží. Spěšný vlak 1904 Šembera z Nymburka do Prahy bude i nadále jezdit na pražské Hlavní nádraží. Vlaky z Rudné a z Hostivice budou nově zajíždět až na pražské Hlavní nádraží.

Zpracováno podle deníku Metro, 5. 9. 2017

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Nové spěšné vlaky jsou pořád v plánu, nové zastávky se od nového GVD neplánují

Letos na jaře jste psali, že v okolí Prahy uvažujete o vyplnění mezery mezi osobními vlaky a rychlíky objednanými spěšnými vlaky, které nyní na trati z Prahy do Benešova provozuje společnost Arriva, kterou se však zatím „nepodařilo dostat pod dotační deštník integrované dopravy“. Změní se v tom něco od nového GVD? Dojde k zahrnutí dalších rychlíků ČD do integrované dopravy v okolí Prahy? Plánujete od nového GVD nějaké nové zastávky?

Nové spěšné vlaky jsou pořád v plánu, ke změně grafikonu letos v prosinci jsme je chtěli společně se Středočeským krajem zavést, nicméně s ohledem na určité legislativní komplikace a zejména s ohledem na výrazné posilování v mnoha lokalitách Středočeského kraje se nakonec při návrhu rozpočtu na spěšné vlaky letos nedostalo. Nicméně jak záměrem Prahy, tak Středočeského kraje je spěšné vlaky zavést. Problém je v tom, že se toto opatření musí řešit komplexně zejména s ohledem na kapacitu souprav. V případě, že by spěšné vlaky byly zavedeny se současnými vozidly, jistě by to s ohledem na finanční výhodnost přilákalo řadu nových cestujících, což by znamenalo kapacitní problémy, přičemž s kapacitou vozidla logicky rostou náklady pro objednatele. Je tedy třeba mimo ony legislativní procesy zajistit především financování jak ze strany Prahy, tak ze strany Středočeského kraje, nicméně zájem tyto vlaky zavést je. Od letošní změny GVD se tedy z pohledu rozsahu dopravy příliš měnit nebude, nicméně dojde k prodloužení integrace až do stanice Votice (do integrace budou samozřejmě zapojeny jak osobní a spěšné vlaky, tak i rychlíky). Od nového GVD se nové zastávky neplánují, nejbližší nové zastávky jsou uvažovány na trati 221 v rámci modernizace úseku Praha–Hostivař – Praha–Vršovice, kdy bude zřízena stanice Praha–Zahradní Město a zastávka Praha–Eden, doba realizace je ovšem s ohledem na posuny začátku realizace stavby z důvodu průtahů ve výběrovém řízení nejistá.

Filip Drápal,
tiskový mluvčí ROPIDu (Regionální organizátor pražské integrované dopravy)

PRÁVNÍ PORADNA

Nepodepisování závazků o povinnosti nahradit škodu v době šetření Policií ČR (jeho neukončení) – doporučení

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy vedoucí zaměstnanci zaměstnavatele předkládají zaměstnancům – členům OSŽ (kteří svým nedbalostním jednáním porušili pracovněprávní povinnosti a tím umožnili (objektivně přispěli) škodní událost spáchat neznámým osobám, např. krádež, poškození věci/motorového vozidla apod.) k podpisu „Uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody“, aniž by zaměstnavatel vyčkal na vyřešení (např. odložení věci nebo zjištění pachatele a zahájení jeho trestního stíhání apod.) škodní události Policií ČR. Zaměstnavatel po zaměstnanci bezprostředně požaduje povinnost nahradit škodu dle zákoníku práce. Následně, když zaměstnanec podepíše uznání závazku, může docházet k situacím, že Policie ČR zjistí pachatele škodní události a zaměstnavatel má tímto možnost požadovat náhradu škody v občanskoprávním řízení po skutečném pachateli, ale díky uznanému závazku ze strany zaměstnance se k této možnosti může postavit laxně nebo vůbec tuto náhradu škody nemusí požadovat.

Na výše uvedené jednání zaměstnavatele lze pohlížet jako na jednání proti dobrým mravům a zneužívání postavení silnější strany v pracovněprávním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovněprávních vztahů dle zákoníku práce (např. § 1a písm. a), e) ZP). Zaměstnavatel má k dispozici větší ekonomickou sílu, zpravidla lepší právní zázemí a disponuje prostředky, kterými daleko efektivněji a hospodárně může náhradu škody vymoci po skutečném pachateli.

OSŽ při těchto škodních událostech, v době kdy zaměstnavatel ještě nemá k dispozici písemné sdělení Policie ČR, jak věc vyřešila, doporučuje: „ ZV ZO OSŽ, aby sdělil zaměstnavateli, že škodní událost bude projednána až v době, kdy dojde k jejímu řešení (vyřešení) Policií ČR, “ členům OSŽ, aby nečinili v předmětné škodní události až do jejich řešení (vyřešení) Policií ČR jakékoliv postupy (závazky) vůči zaměstnavateli, zejména aby nepodepisovali dohodu o způsobu náhrady škody.

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

NÁZORY

Železnice očima cestujícího (3/3)

Modernizace tratí

Posledním tématem, jehož se chci dotknout, je modernizace tratí. Uvědomuji si, že vstupuji na kluzkou půdu – jak jsem předeslal, nejsem „od fochu“. Ale budiž. Nehodlám diskutovat o technických parametrech modernizovaných úseků (ale rád konstatuji, že např. mezi Prahou a Přerovem nebo Berounem a Plzní je jízda rychlá, klidná a příjemná – pokud to ovšem jede). Vadí mi několik věcí.

Předně to, jak necitlivě se modernizátoři někdy chovají k původním drážním objektům a jakou „architekturou“ je nahrazují. Nechápu například, proč původní charakteristická staniční budova v Ústí nad Orlicí nemohla být při modernizaci funkčně využita. Nejdříve se tvrdilo (zřejmě účelově?), že kolejiště se bude překládat stranou a historická ostrovní budova tak zůstane mimo, tudíž je potřeba ji zlikvidovat. Nestalo se tak, budovu obklopují koleje z obou stran tak jako dřív a naštěstí se ji podařilo zachovat. Přesto byla nakonec opuštěna a jen o tři koleje dále byla vystavěna nová budova – jak to říci – nepříliš nápaditého vzhledu, poněkud připomínající bytelné garáže. Cestujícího může zaujmout pouze několika klimatizačními jednotkami. Věřím, že svou funkci plní, uvnitř je patrně spousta počítačů, které pořádně topí a musí se chladit. Zřejmě je třeba též zajistit důkladné stínění proti elektromagnetickému šumu. (Jak se ovšem v podobné budově cítí služebukonající zaměstnanci, si netroufnu hodnotit). Je ale funkčnost budov už opravdu jen jediným kritériem?

Naši předkové nám zanechali díky železnici spoustu krásných i účelně vystavěných budov s typickou drážní architekturou. Každá dráha měla svého architekta, který velmi uvážlivě volil tvar i charakteristický vnější vzhled funkčních staveb a opatřil je mnoha jemnými detaily, které vnímá citlivější cestující dodnes. Co zanechá z tohoto hlediska našim následovníkům současná drážní architektura? Ale budiž – stará staniční budova v Ústí nad Orlicí konec konců nedopadla úplně špatně, díky občanské iniciativě nebyla zbořena, jako ostatně dosud stojí naprostá většina těchto budov a mnohé z nich byly i krásně opraveny (namátkou Choceň, Český Brod, Praha–Vršovice, Praha–Dejvice). To je třeba ocenit a zároveň zalitovat, že se pro řadu z nich v rámci modernizace nenašlo žádné důstojné uplatnění a některé se zdají být mrtvými skanzeny (Hoštejn, Krasíkov). Horší dle mého názoru ovšem je, že různými variantami těchto nápadu postrádajících staveb jsou stále častěji nahrazovány i malé zastávky na širé trati. Takže se obávám, abychom svým potomkům nezanechali odkaz současné drážní architektury pouze ve formě posprejovaných betonových kvádrů.

Další fenomén spojený s modernizací tratí, kterému příliš nerozumím, spočívá v úpravách kolejiště. V mnoha stanicích modernizovaných jednokolejných úseků byla vytrhána značná část manipulačních kolejí. Mnohde zůstaly jen dvě úplně nejnutnější provozní koleje a stanice tak byla de facto degradována na pouhou výhybnu s dálkovým řízením. Vyvolává to u mě tři otázky.

První: Přineslo to nějaký finanční efekt? Ano, patrně se výhledově snížily náklady na údržbu, ale co když vezmeme v úvahu prostředky vynaložené na likvidační práce? A co když nastane mimořádná situace a bude zapotřebí improvizovat?

Otázka druhá. Bylo rušení kolejí v takovém měřítku promyšleno strategicky, tedy s uvážením dlouhodobého výhledu? Maně si vzpomínám na překotnou likvidaci mateřských škol počátkem devadesátých let. Nyní, po dvaceti letech, je míst ve školkách zoufalý nedostatek a budují se nové. A není vyloučeno, že podobná situace se může v blízké budoucnosti opakovat, i pokud jde o šmahem rušená a prodávaná kasárna naší armády. Dokážeme na rozhodujících úrovních myslet koncepčně s fundovaným výhledem na několik desetiletí dopředu? Nebudeme muset ještě jednou vracet koleje tam, kde už jednou byly?

Mám pocit, že podobného problému – v relativně malém měřítku – jsme svědky již nyní. Tak předně: V souvislosti s opravou Negrelliho viaduktu končí některé vlaky jízdu již ve stanici Praha–Bubny. Proto zde byla vybudována zvláštní kusá kolej vedoucí co nejblíže ke stanici metra Vltavská, aby cestující mohli co nejrychleji přestoupit na městskou hromadnou dopravu. To je jistě chvályhodné, jenže při budování této koleje byla nesmyslně zničena část západního zhlaví tohoto nádraží v místech, kde – pokud si dobře vzpomínám – existovaly ještě z dřívější doby alespoň tři podobné kusé koleje, ukončené v blízkosti metra. A ze sdělovacích prostředků jsem se přitom nedávno dozvěděl, že některé vlaky ze směru Kralupy nad Vltavou musí nyní končit již ve stanici Praha–Holešovice, protože „ve stanici Praha–Bubny jediná kusá kolej vedoucí k metru kapacitně nestačí“. Tak to mi hlava prostě nebere.

A dále: V poslední době se v souvislosti se zákazem vjezdu kamionů na Jižní, Štěrboholskou a Spořilovskou spojku objevil požadavek, aby kamiony do dostavby Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1 byly dopravovány do cíle po železnici. Předešlo by se tak neúměrné dopravní zátěži některých pražských částí a středočeských obcí (Právo, 29. 7. 2017). Zároveň se však konstatuje, že situace s kamiony dospěla tak daleko, že kapacity železnice by naprosto nestačily zvládnout obrovský přísun naložených kamionů přijíždějících denně jen do hlavního města, protože „v Praze není dostatek prostoru pro vznik překladišť, kde by kamiony z železničních vozů sjížděly“.

Nezbývá tedy než se ptát: proč se proboha České dráhy tak lehkomyslně vzdaly úžasného, nadčasově vybudovaného nákladového nádraží Žižkov a proč zde bylo nedávno zrušeno i zavedené kontejnerové překladiště? Kdo rozhodl o nevratné likvidaci seřaďovacího nádraží Vršovice, kde by se podobné prostory daly snadno vybudovat? A proč je pomalu likvidováno i rozsáhlé kolejiště nádraží Praha–Bubny? Pak je snadné konstatovat, že prostě kapacita železnice nestačí a holt jiná možnost než „bohužel“ kamiony neexistuje (!?)

A konečně otázka třetí. V těch stanicích, kde ještě několik manipulačních kolejí zbylo, se provádí zvláštní úprava kolejiště: průběžná manipulační kolej se „rozsekne“ na půl, jedna polovina se vytrhá a druhá ukončí „šturcem“. Vjezd na tuto nově vytvořenou kusou kolej je pak tedy možný pouze přes jedinou výhybku z jediné strany. Nemusím být železničářem, abych pochopil, že odstavení nákladního vagonu pro případnou nakládku/vykládku ve stanici se takto mnohdy nesmírně ztíží či téměř znemožní, pokud se nemá přistoupit ke krkolomným posunovacím manévrům. Ergo – jestli se ještě občas nějaké kusové zakázky po dráze vozí, tímto je dán jasný návod k tomu, aby se s tím už konečně přestalo. A tento návod přichází od samotné železnice! Kdo k tomu dal příkaz? A na čí popud?

Stále se na nejrůznějších úrovních hovoří o tom, že část zboží převáženého kamiony po kolabujících dálnicích se musí vrátit na železnici. Tato slova se ale zcela evidentně rozcházejí s činy, jak jsem ostatně konstatoval již o několik řádků výše. A nemohu si pomoci, jeví se mi, že s cílem co možná nejvíce ztížit kusovou přepravu nákladů se začal používat ještě jeden podobný trik (většina cestující veřejnosti si ho vůbec nevšimne). V těch stanicích, kde ještě stojí stará skladiště s rampou, určenou ke snadné nakládce a vykládce zboží, se někdy původní průběžná kolej vedoucí ke skladišti ukončí v rámci modernizace zarážedlem a zbytek kolejí se vytrhá. Tak, aby – nedej bože – ještě někdy někoho nenapadlo rampu se skladištěm pro nákladní přepravu využít. Když jsem to uviděl poprvé, domníval jsem se, že jde o náhodu. Ale posléze jsem zjistil, že je to operace zřejmě cílená a systematická (Horažďovice předměstí, Hořice v Podkrkonoší, Bylnice.). Dráha si tak podřezává větev sama pod sebou.

A úplně nakonec si neodpustím poznámku do vlastních řad, tedy směrem k nám, cestujícím. Týká se jednoho jevu charakteristického pro současnou dobu, který mě nepřestává fascinovat, kdykoli na něj narazím (a to je téměř vždy, když cestuji vlakem): řada cestujících poté, co nastoupí, usadí se na volném místě a zjistí, že protější sedadlo je prázdné, pocítí neodolatelné nutkání položit si na ně nohy. Děje se to s takovou pravidelností, že už jsem dokonce začal pátrat, zda na stěnách vozů nejsou nějaké piktogramy, které by k tomu cestující vybízely. Odkud se vzala tato nevychovanost? „Máme demokracii“ a tudíž je vše dovoleno? Občas se vyskytne někdo, kdo si sundá boty, ale nevím, co je lepší – zda pošpinit sedadlo, na které si zanedlouho někdo sedne, nebo obšťastnit spolucestující pohledem na nohy v ponožkách, případně bez nich. Vždy mě napadá otázka: chovají se stejně, když přijdou k někomu na návštěvu? Nebylo by vhodné, aby za této situace nějakým způsobem zasáhli průvodčí, když už se tito cestující elementární slušnosti nenaučili v rodině?

Navzdory všem uvedeným jevům a nezodpovězeným otázkám jezdím vlakem stále rád. Doufám, že mi to vydrží a že alespoň některé z nastíněných problémů se podaří časem vyřešit ke spokojenosti železnice i cestujících.

Ivan Pelant

Zavřeni za nezavřené okno?

Kauza dítěte vypadnuvšího z vlaku, která postavila vlakovou četu před soud, dostala nový rozměr. V médiích vystoupil svědek, který je přesvědčen, že dítě vypadlo z okna; nikoli ze dveří, protože se dveře otevřely až později. A to ne samy, nýbrž dost možná matkou, kterou napadlo rychle vystoupit, aby dítěti pomohla. A je si také jistý, že svědků muselo být mnohem více.

Je jasné, že matka si ze šoku nemůže pamatovat, co se přesně stalo. Co ale další lidé kolem? Pokud opravdu byly dveře řádně zavřeny a dítě vypadlo z okna, jak je možné, že všichni tito přítomní dnes mlčí a nechávají spravedlnost na náhodě? Musejí být přece masírováni televizí, novinami nebo internetem o celém případu. Je vůbec možné, aby někdo jen tak přihlížel soudnímu trestání osob za něco, čemu nebylo v jejich možnostech ani kompetencích předejít? Může vůbec někdo takto totálně rezignovat? Snad se mi chce raději věřit, že už to opravdu nikdo jiný nepostřehl.

Otázka je, co by v případě průlomu kauzy nastalo. Byly by České dráhy nuceny nasadit mříže na všechna otvíratelná okna? Nebo alespoň sítě? A co by u stejných vozů říkal dosud spokojený požární technik? Nařídil by k sítím dovybavit každé kupé nožem? Nebo celistvým oknem a kladivem? Zdá se, že vozy typu B budou podstupovat dosud nevídané rekonstrukce…

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Víte, kde sídlila Buštěhradská dráha?

Málokdo ví, že palác v Třídě Politických vězňů v Praze 1 si nechala vystavět kdysi mocná Buštěhradská dráha jako své ředitelství, po zestátnění společnosti v roce 1922 budova sloužila jako administrativní centrum Československých státních drah, též jako Správa severozápadní dráhy ČSD či Obchodně provozní ředitelství ČD, až skončila v majetku Komunistické strany Čech a Moravy, čemuž odpovídá vlajková výzdoba náznaku pěticípých hvězd...

Barva budovy je poněkud zvláštní. Štuková výzdoba odkazuje na svůj železniční původ. Je zajímavé, že nyní SŽDC (Správa železniční dopravní cesty) hledá nové provozní budovy v centru (viz causa Klinika Žižkov), přitom ještě nedávno se budov zbavovala, to však byla ještě SŽDC ukryta v jednolitém a fungujícím podniku ČD, s. o.

Nyní si obě společnosti hrají na jiném písečku a budovy si navzájem prodávají nebo boří. No nic, taková je doba.

Martin Kubík

Štuková výzdoba paláce odkazuje na svůj železniční původ.

Ohlas na článek „Raději prázdná nádraží?“ (Obzor č. 16)

Na úvod bych chtěl zdůraznit, že na dráze, především ve vedení ČD i SŽDC, není tolik skutečných nádražáků, kteří jsou už takřka sezdáni s dráhou a považují ji za nesmazatelnou část svého života. To je bohužel asi důvod k jejich lhostejnosti. Odbudou si svou pracovní dobu a dál je už podnik nezajímá. To je asi největší chyba dnešní doby.

V době, kdy jsem ještě na dráze pracoval, několikrát jsem projížděl žst. Turnov a bylo tam vždy dost cestujících a rušno v bývalé nádražní restauraci. Dnes ani ten kiosek nedá pokoj těm novátorům dnešních železnic. Proč omezují spokojenost cestujících? Opravdu vedení dráhy, ať už ČD nebo SŽDC usiluje o to, že je lepší mít prázdná nádraží a mít méně starostí s provozem na dráze? Určitě by pomohlo, kdyby opět na dráze byli lidé, kteří by žili pro podnik. Dělá vůbec někdo ve vedení ČD či SŽDC něco pro to, aby nebyla prázdná nádraží?

Jiří Krejčí

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

*„**Šlechtična**“ – 475.179, mířící v čele zvláštního vlaku z Děčína na Císařský den do Kadaně, se rozjíždí ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží.*

Císařským vlakem na historické slavnosti

Nejvýznamnější kulturní akce Královského města Kadaně, to je „Císařský den“ jako připomínka slavného příjezdu císaře Karla IV. do města v letech 1367 a 1374. A tak jako každým rokem touto dobou, přeměnila se v sobotu 26. srpna historická část města v ráj starých řemeslníků, trhovců, kejklířů apod. Dobovou atmosféru umocňovala stylová hudba a vystoupení pouličních umělců. V rámci slavností mohli návštěvníci zhlédnout ukázky jezdeckého umění, být svědky rytířského turnaje, či pozorovat při práci rozličné řemeslníky. Nechyběla ani ukázka živých zvířat, která lákala zejména nejmenší návštěvníky Kadaně. Samozřejmostí byl rovněž bohatý výběr občerstvení a možností zakoupení suvenýrů.

Jako již tradičně, byl opět vypraven z Děčína do Kadaně zvláštní parní vlak v čele s děčínskou „Lízou“ 475.179. Po příjezdu do Kadaně si mašinka „odskočila“ do Chomutova, kde měla toho dne o polednách „dostaveníčko“ se strojem 475.111 (který sem přivezl, v rámci akce „Z muzea do muzea“, návštěvníky z Lužné u Rakovníka) a s neprovozní 475.1142 z depozitáře NTM. V prostorách bývalého železničního depa tak došlo k setkání tří „Šlechtičen“. Dopoledne se sice krajem přehnalo několik dešťových přeháněk, ale na celkové atmosféře to pranic neubralo. V odpoledních hodinách se vydaly obě „Šlechtičny“ na cestu zpět. Děčínská Líza nejprve do Kadaně a poté do Děčína a stroj 475.111 zamířil do Lužné u Rakovníka.

Tak za rok opět v Kadani na viděnou!

A. K. Kýzl

Sleva 30 % na volání s VPN Family

Pro úspěšný start do začátku nového školního roku získáte 30% slevu na volání a paušál, pokud si vy nebo člen vaší rodiny objednáte novou SIM nebo převedete stávající číslo do VPN Family. Objednávat SIM s 30% slevou z našich hlasových tarifů je možné v září a v říjnu. 30% sleva nejen na paušál, ale i na vše, co v rámci naší republiky provoláte nebo proesemeskujete, vám bude odečtena z vyúčtování služeb za říjen, respektive za listopad.

I když je léto už za námi, připravili jsme pro celou vaši rodinu řadu novinek a akcí, stačí sledovat naše nabídky a ušetřit. Pokud už ve VPN Family nějakou SIM máte, můžete svému žáčkovi s nástupem do dalšího ročníku pořídit vlastní SIM za kačku – tj. SIM s paušálem za 1 Kč – a i ta bude mít v následujícím měsíci 30% slevu na volání a SMS.

Nezapomeňte ale, že levné volání VPN Family je určeno výhradně vám, zaměstnancům Skupiny České dráhy a SŽDC, a vašim rodinám. Naši zákazníci s tarifem **MLUVÍM za 109 Kč volají zcela zdarma, a to jak na služební telefony Skupiny České dráhy a SŽDC, tak i na pevné linky 972…** V tarifu **VOLÁM je neomezené volání do sítě Vodafonu dokonce už v ceně paušálu za 79 Kč.**

Zaměstnanecké tarify VPN Family začínají již na 39 Kč a sleva 30 % se vztahuje i na ty neomezené. Vybrat si tak můžete ze všech našich tarifů u obou operátorů, tedy VPN Family – O2 nebo VPN Family – Vodafone.

Chcete se dozvědět více? Volejte zákaznickou linku 972 326 459 a naši operátoři vám ochotně poradí nebo pomohou s objednávkou. Výhodné mobilní i datové tarify VPN Family si může každý kolega objednat na portále https://family.cdt.cz po bezplatné a nezávazné registraci.

Přidejte se k více než 46 000 zaměstnancům a jejich rodinám ve VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy! Další výhodné akce VPN Family budou pokračovat po celý podzim až do období Vánoc. V průběhu září se můžete těšit také na nový e–shop se speciálními cenami pro naše zákazníky. Neváhejte nad tím, jak ušetřit, registrujte se ještě dnes a sledujte náš portál.

Moudrost pro tento den

Vysoké cíle, třebaže nesplnitelné, jsou cennější než nízké, třebaže splnitelné.

Johann Wolfgang von Goethe

NABÍDKA KALENDÁŘŮ A DIÁŘŮ PRO ČLENY OSŽ NA ROK 2018

Odborové sdružení železničářů – ústředí připravuje jako každoročně výrobu kalendářů a diářů s logem OSŽ. Nabízíme všem základním organizacím OSŽ možnost objednat si pro své členy níže uvedené kalendáře:

- kapesní plánovací kalendář „Diář železničáře“, stejná grafická úprava i velikost jako v předešlých letech, cena za kus Kč 25,–;
- stolní týdenní kalendář s fotografiemi na téma: Vlaková nádraží a železniční architektura v ČR, cena za kus 60,– Kč;
- velký nástěnný kalendář s černobílými fotografiemi v retro stylu na téma „Člověk a železnice“. Cena za kus 150,– Kč;

Vaše objednávky očekáváme na mailové adrese: osz@osz.org (sekretariát M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo mobil 737 275 101) **nejpozději do pondělí 2. října 2017**. Distribuce a přefakturace kalendářů se předpokládá v druhé polovině listopadu. Prosíme, abyste na své objednávce uváděli číslo Vaší ZO.

–hr–

Posilový nedělní vlak přijíždí do stanice Hořice na Šumavě.

Posily na trati 194

Poslední prázdninový víkend byla posílena osobní doprava na trati 194 z Českých Budějovic do Černého Kříže v rámci konání sportovní akce Gigathlon Czech Republic na Olšině. V sobotu 2. září byl navíc vypraven zvláštní vlak spisovatelů Ecce Libri, který byl řazen z nostalgických vozů projektu retro Ostravan. Tento vlak vyjel z Prachatic přes Čičenice a České Budějovice do Nového Údolí. Při zpáteční cestě do Českých Budějovic sloužil jako posila výše uvedeného závodu. V neděli byla posilová souprava pro závody sestavená ze soudobých vozů. V čele zmíněných vlaků se představila v plné kráse beztlumičová „Zamračená“ 749.121–0, o niž se s láskou starají pracovníci v pražském depu Libeň.

Vít Mareš

Bude zbourána hláska Jívová?

Hláska Jívová byla postavena v roce 1971 na místě někdejší dřevěné boudy (zastávky). Jejím hlavním účelem bylo umožnit hladkou jízdu vlaků mezi stanicemi Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí, kde jsou na celé trati z Olomouce do Krnova nejnepříznivější traťové podmínky (stoupání až 30 promile, mezistaniční vzdálenost 10 km, četné oblouky, čtyři tunely).

V současné době s nástupem techniky ve všech směrech (dokonalejší sdělovací a zabezpečovací technika, nové vlakové soupravy) pozbyla hláska své původní uplatnění a bylo proto rozhodnuto o její likvidaci a náhradě automatickým hradlem s počítačem náprav a novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dosud závory, otevírané hláskařem na požádání).

Pokud se týká samotné budovy, která je i po více než čtyřiceti letech existence ve velmi dobrém stavu a architektonicky bezvadně zapadá do zdejší přírody, probleskly zprávy o její likvidaci (demolici). Jak upřesnil ředitel SDC Olomouc Ing. Ladislav Kašpar, stávající přístřešek pro cestující veřejnost je navržen ke stavebním úpravám a k oddělení od provozních prostor objektu zastávky. **„Zbývající část objektu zastávky byla definována jako zbytný majetek a bude upřesněno, zda bude určen k prodeji, nebo bude v této stavbě řešena jeho demolice,“** stojí ve vyjádření ředitele Kašpara.

Hláska Jívová v současné podobě.

O tom, jaký bude další osud zbytného majetku (o který v této chatové oblasti projevují zájem i soukromé osoby), rozhoduje v současné době Správa osobních nádraží (SON) Olomouc.

Miroslav Čáslavský

SPORT

Mistrovství ČR železničářů v kopané pro rok 2017 „O putovní pohár předsedy OSŽ“ vyhrálo mužstvo SŽDC

V úterý 29. 8. se v Kolíně konalo Mistrovství ČR železničářů v kopané pro rok 2017 „O putovní pohár předsedy OSŽ“. Turnaj tradičně pořádají OSŽ, České dráhy, a. s., ČD Cargo, a. s., a SŽDC , s. o., a organizačně jej tentokrát zajišťovala pražská Regionální sportovní komise OSŽ v čele s předsedou Stanislavem Noskem. Mistrovství ČR železničářů v kopané pro rok 2017 tentokrát hostil Sportovní areál FK Kolín v Kolíně. Turnaje se už několik posledních let účastní pět mužstev: SŽDC s. o., ČD, a. s., ZAP, ČD, a. s., DKV, ČD Cargo a Legios Louny, hraje se systémem „každý s každým“ dvakrát dvacet minut. **„Tlačíme na to, aby tady byly jenom čtyři, protože jednak za ČD jsou dvě** (ZAP a DKV) **a jednak z hlediska herního systému by čtyři mužstva byla výhodnější,“** doplnil Stanislav Nosek.

Vítězné družstvo reprezentantů SŽDC.

Na snímku zleva Mgr. Pavla Kreischová, Ing. Michal Fišl, Ing. Ondřej Šmehlík, Bc. Jaroslav Pejša a Stanislav Nosek.

Slavnostní zahájení provedl ředitel turnaje Bc. Jaroslav Pejša: **„Jsem rád, že jsme se opět na tomto fotbalovém turnaji sešli. Přeji vám všem, abyste si odtud odnesli pěkné vzpomínky, a doufám, že se turnaj odehraje bez zranění a že všichni budete spokojeni,“** řekl mimo jiné. Hodně úspěchů za společnost ČD Cargo popřála i Mgr. Pavla Kreischová: **„Přeji dobrou hru, ať vám to kope, žádné zranění, ať se bavíte a všichni zvítězíte.“** Za společnost SŽDC vystoupil a předal pozdravy od generálního ředitele Ing. Michal Fišl, vedoucí kanceláře ředitele OŘ Praha: **„Přeji vám všem, abyste skončili na nejlepších místech, i když může vyhrát jenom jedno mužstvo. Především vám přeji, abyste hráli fér a aby se vám to všem vydařilo. Sportu zdar, fotbalu zvlášť.“** Závěr zahájení obstaral vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ–Ú Ing. Ondřej Šmehlík, který mimo jiné řekl: **„V roce 2013 turnaj vyhrála SŽDC, v roce 2014 SŽDC, v roce 2015 SŽDC, v loňském roce** (2016) **SŽDC; udělejte letos ten turnaj malinko zajímavější.“**

Fotbalisté jej nevyslyšeli, turnaj popáté v řadě vyhrálo mužstvo SŽDC.

Konečné výsledky turnaje: 1. SŽDC (10 bodů, 11:1), 2. Legios Louny (9 bodů, 10:3), 3. ČD Cargo (5 bodů, 4:4), 4. ČD DKV (3 body, 1:11), 5. ČD ZAP (1 bod, skóre 2:9); Nejlepší hráč Michal Hájek ČD, a. s., ZAP, Nejlepší brankář Jakub Hotmar ČD, a. s., DKV, Nejlepší střelci: (6 gólů) Petr Darmovzal, SŽDC a Patrik Zomer, Legios.

Michael Mareš

Premiéra vyšla seniorům na jedničku

V krásném prostředí areálu hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích na Slovensku se ve dnech 29. – 31. srpna uskutečnily I. sportovní hry seniorů OSŽ. V devíti disciplínách soutěžilo sedm osmičlenných družstev z několika krajů naší republiky. Zápolilo se v ruských kuželkách, šachách, házené, v jízdě na koloběžce na čas, hodu na koš, petangu, adventure golfu, líném tenisu a discgolfu. Všichni závodníci brali reprezentaci svého družstva velmi odpovědně, povzbuzovali se navzájem a radovali se z úspěchů svých kolegů.

Závěrečný slavnostní ceremoniál se konal před hotelem Skalka za účasti řady hostů - vedoucího mezinárodního oddělení OSŽ (které tyto hry ve spolupráci s Republikovou radou seniorů připravilo) Ing. Ondřeje Šmehlíka, ředitelky hotelu Ing. Emília Ďuračinské, místopředsedy OSŽ Mgr. Martina Malého, výkonného tajemníka Martina Vavrečky a také ředitele nadace Okřídlené kolo Zdeňka Vysloužila. Ti se také spolu s předsedou Republikové rady seniorů OSŽ Kurtem Mužíkem účastnili předání cen soutěžícím.

A jak se umístila jednotlivá družstva? První místo s nejvyšším počtem bodů patří seniorům z Olomouce, druhé bylo družstvo „Východočechů“, bronzové medaile získali senioři družstva s názvem Jih Morava. Další místa obsadila družstva „Liberec“, „Praha“, „Morava MSK“ a „Severočeši“.

A v kterých disciplínách bylo které družstvo nejúspěšnější? Severočeši byli nejlepší v šachu; v házené, adventure golfu a líném tenisu byla nejlepší Olomouc. Družstvo Liberce bylo nejúspěšnější v discgolfu a košíkové, koloběžky nejlépe jely zase „Východočechům“.

Pochvalu za organizaci her si zaslouží také členové Regionální sportovní komise OSŽ Olomouc, Libor Kiš, předseda RSK, Šárka Mužíková a Ivo Šimek, členové sportovní komise a řada rozhodčích.

Za ty dva dny vzájemného soutěžení jsem slyšel jen slova chvály na zdejší zařízení, nadšení z nádherného přírodního areálu a také jediné přání, aby se tady všichni zase za rok mohli sejít! Řadu fotografií z těchto her najdete na webových stránkách seniorů OSŽ–http://rrs–osz.webnode.cz/.

Miroslav Gloss

Snímek je ze závodů na koloběžce.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X