

Z aktuálních událostí

■ V Praze, v sídle OSŽ, se ve středu 6. září konalo další pravidelné zasedání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.** V informacích ze zásadních jednání dominovala otázka řešení jízdních výhod po roce 2017. Předseda PV Vladislav Vokoun informoval o tom, že se Ústředí OSŽ touto problematikou zabývalo předchozího dne (5. 9.) a po dlouhé diskusi schválilo memorandum, jehož obsahem je mimo jiné nižší navýšení ceny za prodloužení režijních průkazek, odstranění problému požadavku na omezení použití těchto výhod, než navrhovalo ministerstvo dopravy, a také určité nastavení srovnatelných podmínek pro všechny zaměstnance dceřiných společností Českých drah. Návrh bude zaslán ministru dopravy a bude k němu iniciováno společné jednání všech dotčených stran.

Po tomto krátkém úvodu se dostal člen představenstva ČD Ing. Miroslav Kupec, aby členy PV informoval mimo jiné o problematice historických vozidel a nostalgických jízd ČD. Uvedl, že je nutno účtne oddělit náklady spojené s údržbou a provozem historických lokomotiv a vozů od ostatních nákladů Českých drah, aby neohrožovaly konkurenceschopnost ČD.

Závažnou otázku, která se prolínala celým jednáním, nastolil člen PV Martin Janeček. Je jím nedostatek zaměstnanců, především vlakových čet, ale jak doplnili další členové PV, týká se to i opravářů a dalších profesí. Problém s nedostatkem zaměstnanců potvrdil i další host jednání, JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 ČD, a. s., který v této souvislosti rovněž připomněl, že chybou bylo, že bylo v devadesátých letech zlikvidováno železniční školství. Zároveň dodal, že na příští rok samozřejmě nepřipadá v úvahu jakékoli snížení počtu zaměstnanců.

Člen představenstva ČD Ing. Michal Štěpán spolu s kolegy z odboru 14 seznámili členy PV mj. se změnami přepravních podmínek od 15. září, a také se změnami tarifu od nového GVD.

V závěru byly projednány některé organizační záležitosti, např. výjezdní zasedání PV do Vyššího Brodu ve dnech 20. a 21. 9., které bude věnováno přípravě na kolektivní vyjednávání, či jednání dne 3. 10., na něž budou přizváni všichni delegáti sjezdu, aby se podrobně seznámili se sjezdovými materiály. Podnikový výbor dále schválil obsazení sjezdových komisí.

■ Ke svému pravidelnému zasedání se v sídle OSŽ, v Domě Bohemika v pražských

Vysočanech sešlo 18. 9. **Ústředí OSŽ**. Jednání, které bylo mimo jiné věnováno přípravám podzimního sjezdu OSŽ, moderoval předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.

Bod Informace ze zásadních jednání byl věnován především zaměstnanecským jízdním výhodám (více v samostatném článku na této straně).

Mgr. Martin Malý, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC, doplnil informace o dění u SŽDC s tím, že po schůzce 22. srpna na SŽDC zaslyaly ČD, a. s., svoji představu „**příspěvků SŽDC na náklady systému zaměstnanecského jízdného, a od té doby se na bázi tohoto návrhu stále jedná**“.

Místopředseda OSŽ a předseda NeRV Miroslav Novotný informoval o zahájení kolektivního vyjednávání u Dopravního zdravotnictví, o probíhajícím jednání na Trillexu ČR (Vogtlandbahn GmbH) ve věci založení ZO OSŽ a doplnil i informace o „kulatém stolu“ na téma sociální bydlení (který proběhl téhož dne odpoledne). Jeho poslední informace se týkala jednání představenstva OSŽ, kde se řešila stížnost Pars Šumperk na NeRV. Uvedl, že Revizní komise OSŽ kontrolou zápisu a Statutu NeRV nezjistila žádné pochybení ze strany vedení NeRV.

Tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb informoval o posledním jednání podnikového výboru, mimo jiné o nové reklamní kampani lákající cestující do vlaků Českých drah, a. s., a o výjezdním zasedání PV do Vyššího Brodu, kde bude jediným bodem programu příprava podnikové kolektivní smlouvy.

Tajemnice PV OSŽ při ČD, a. s., Věra Nečasová informovala o jednání poradní skupiny železniční sekce ETF pro pracovníky v opravárenství (viz článek na této straně) a informace z jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo přednesli členové Ústředí OSŽ Petr Doležal a Petr Kubička (více na www.osz.org).

Další část jednání byla věnována přípravám podzimního sjezdu OSŽ. Členové Ústředí OSŽ řešili technické připomínky a hlasovali o změnách volebního řádu a stanov (oba dokumenty nakonec jednomyslně schválili a doporučili předložit VII. sjezdu). Stejně tak schválili personální složení sjezdových komisí.

V závěru dopolední části se členům Ústředí OSŽ představil kandidát KSCM do podzimních parlamentních voleb v Olomouckém kraji – zaměstnanec Českých drah Václav Šramko (*rozhovor s ním přineseme v příštím čísle*). -red-



V nedokončených tunelech mezi Tišnovem a zastávkou Nihov se během druhé světové války vyráběly komponenty pro výrobu stíhaček Messerschmitt; příští rok v prosinci tomu bude 65 od doby, kdy tímto tunelem projel první vlak. Snímek Michael Mareš

Odborové centrály kategoricky odmítají návrh změny tarifu

● Odborové centrály zúčastněné na dnešním (pondělí 18. 9. 2017) jednání kategoricky odmítají návrh změny tarifu zaslany I. náměstem ministra dopravy Ing. Tomášem Čočkem, především pak omezení jízdních výhod na komerční vlaky ČD, a. s.,

● Podporují systémové řešení pro roky 2018–2020 v duchu návrhu zaslání OSŽ ministru dopravy ČR,

● O ceně zaměstnanecského jízdného jsou odborové centrály připraveny jednat.

Společné stanovisko tohoto znění dne 18. 9. 2017 podepsaly: Odborové sdružení železničářů, Unie železničních zaměstnanců, Federace strojvedouců ČR, Federace voz mistrů, Federace vlakových čet, Svaz odborářů služeb a dopravy, Odborové sdružení zaměstnanců síťových odvětví, Demokratická unie odborářů, Aliance drážního provozu.

Zdroj: Společné stanovisko odborových centrál působících na železnici

Předplatné Obzoru 2018

V říjnu začneme rozesílat zálohové faktury na předplatné Obzoru na rok 2018. Pokud požadujete změnu v počtu odebíraných výtisků nebo pokud máte např. změnu v adrese, sdělte nám to, prosím, co nejdříve na adresu obzor@osz.org
Děkujeme!
Redakce Obzoru

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Chceme-li lidi dostat do vlaků a autobusů, tak musíme veřejnou dopravu nějak zatraktivnit, například nižším DPH.“

Na aktuální téma hovoříme s **VĚROU KOVÁŘOVOU**, zastupitelkou Středočeského kraje a poslankyní STAN

Ing. Věra Kovářová je bývalou místostarostkou a starostkou (2006–2010), respektive zastupitelkou (2006–2015) středočeské obce Chýně; zastupitelkou Středočeského kraje je už třetí volební období (od roku 2008).

Ve středočeském Výboru pro dopravu se především zaměřujete na zlepšení veřejné dopravy a dopravní obslužnosti. Od loňských krajských voleb jste předsedkyní toho Výboru. Jaké máte v této oblasti cíle?

Už od začátku svého veřejného působení se snažím o propojení malých obcí železniční dopravou, ale je to běh na dlouhou trať, nicméně se to částečně daří. Například boj za vybudování vlakové zastávky v Chýni trval téměř deset let, ale nakonec se to podařilo. Společně s dalšími novými zastávkami v Hostivici, Rudné u Prahy a v Jinočanech došlo k dopravnímu propojení těchto obcí. Nejen kraj, ale i stát by měl tento trend podporovat.

A pokud jde o nové výzvy?

Ve svém volebním letáku jsem je shrnul do tří bodů: Na jednu jízdenku po celé republice, Kamiony na železnici! Nižší daň na jízdné. Patříme totiž mezi státy s nejvyšší DPH u jízdného ve veřejné dopravě – jsme zhruba na osmém místě odzadu. Na DPH odvádíme 21 %, což je v Evropě jedna z nejvyšších částek. Chceme-li lidi dostat do vlaků a autobusů, tak musíme veřejnou dopravu zatraktivnit, aby si uvědomili, jak výhodné je cestovat veřejnou dopravou. Takže spíše než pivo bych do snížené sazby přesunula jízdné ve veřejné dopravě. Nadšeného potlesku od pivařů se teď asi nedočkáme, ale pokud tenhle nápad povede k většímu využití veřejné dopravy, na jejímž rozvoji je – myslím si – shoda, budu opravdu spokojená.

V rozhovoru pro Obzor v roce 2008 jste zmínila, že vaše obec Chýně má zájem zřídit

nové vlakové zastávky, že chcete naučit lidi jezdit do Prahy vlakem a nikoliv autem. A to se vám podařilo!

Zastávky máme a dokonce dvě, ba co víc, podařilo se je vybudovat tam, kde jsme je potřebovali. I když jsme obec malá, tak počet obyvatel raketově roste. Nyní má Chýně 2500 obyvatel, ale po mohutné výstavbě bude mít v blízké budoucnosti osm tisíc obyvatel. Zájem o naši obec díky dopravní obslužnosti vlakem stoupá, někteří to mají na vlak i minutu. Počet cestujících dál roste a bude se navyšovat s rostoucí ucpaností příjezdových komunikací. Víte, všichni nebudou mít peníze na to, aby si koupili byt v Praze, a proto půjdou bydlet na venkov. A ono je to pak na těch nádražích v okolí Prahy vidět; každý parkuje, kde se dá, ani kola už není kam dát. Mimochodem i v Lysé nad Labem se bude stavět věž na kola! Jinými slovy: my dnes můžeme odhadnout, kolik lidí v okolí Prahy za třicet let bydlit obyvatel, ale infrastruktura na to stále není připravená. I České dráhy mají obavy, kdo s nimi bude v budoucnu jezdit, ale já vám garantuji, že lidé vlakem do Prahy jezdit budou, ostatně nic jiného jim nezbyde. Myslím si, že kraje by se měly více zaměřit na regionální rozvoj dopravy, protože jedině odbory regionálního rozvoje jsou schopny zjistit, kde se lidé pohybují, kam se stěhují, a jít tomu naproti.

Když už jsme nakousli nové zastávky, můžete nějakou nově chystanou zmínit?

Uvažuje se například o nové zastávce v Říčanech. Ano, je tam sice nádraží, ale lidé z okolí dojíždějí na toto nádraží svými auty v podstatě okolo nádraží ucpou. Takže se uvažuje o zcela nové zastávce někde jinde, třeba na okraji Říčan, aby lidé neprojížděli městem a aby jejich auta neblokovala dopravu. Nebo například v Mnichovicích se – vzhledem ke složitým geografickým poměrům (vlaková zastávka je v kopci) – uvažuje



o nové zastávce dokonce mimo Mnichovice. Pro cestující je zatím jednodušší zaparkovat na náměstí v Mnichovicích, nasednout do autobusu a jet na vlak do Strančic. Uvažuje se tedy o vybudování nové zastávky na zelené louce. Obojí jsou zatím úvahy, ale v případě Říčan už se o tom začíná jednat. Vzhledem k dramatické situaci v Praze, v souvislosti se zaváděním moderních zón, se svým způsobem urychlují projekty na vybudování nových zastávek a nových parkovišť P+R.

Vášim dlouhodobým cílem je společná integrace dopravy pro Středočeský kraj a Prahu, aby prostě mohli Středočeši, Pražané i návštěvníci obou krajů jezdit na jednu jízdenku do práce, do školy, na výlety, zkrátka křížem krajem i Prahou.

Ano, pilotním projektem je (od roku 2015) integrace Mělnicka a Neratovicka. (Pokračování na straně 2)

OSŽ aktivně vstoupilo do debaty o normách ECM pro opraváře

Na pozvání Odborového sdružení železničářů se v Praze ve dnech 11. – 13. září uskutečnilo zasedání řídicího týmu Poradní skupiny pro opravárenství železniční sekce ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě – European Transport Workers' Federation). Tato skupina působí jako poradní orgán železniční sekce ETF pro oblast údržby a opravárenství. V současné době se skupina zabývá návrhem na zavedení evropské licence pro zaměstnance v oblasti údržby a rozšířením certifikace ECM na kolejová vozidla určená pro osobní dopravu. Pokud železniční sekce ETF návrh schválí, budou předány Evropské železniční agentuře (ERA), která bude od roku 2019 plnit funkci evropského bezpečnostního úřadu.

Jak uvedl v úvodu zasedání na půdě DKV Praha v úterý 12. září předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s., Radek Nekola, OSŽ pozvalo zástupce řídicího týmu poradní skupiny do Prahy, aby se seznámili s podmínkami práce u nás a prodiskutovali celou problematiku. Po úvodu vystoupili zástupci českých zaměstnavatelů - Ing. Rostislav Novák, ředitel odboru 12 GR ČD, a. s., Ing. František Kožel, vrchní přednost DKV Praha, Lukáš Kamarád, specialista údržby a oprav kolejových vozidel

ČD Cargo, a. s., za Drážní úřad vystoupil Karel Tácha, odborný rada z odboru drážních vozidel a ECM, dále hovořil generální ředitel Dílen pro opravy vozidel Ing. Roman Kott a Ing. Vladislava Sekerášová, která informovala o hlavním defektoskopickém středisku Českých drah.

V diskusi dále vystoupili zahraniční hosté – Werner Schwarzer ze Švýcarska, předseda řídicího týmu Poradní skupiny pro opravárenství, Manfred Scholze z německého odborového svazu EVG, Manfred Jagsch, předseda centrální rady zaměstnanců a koncernové rady rakouského odborového svazu vidi při ÖBB, norský zástupce Jomar Kvitland, Claude Deschaep-meester z Belgie a Daniel Pfister z Rakouska.

„Věřím, že pro vás jako tým, který se zabývá přípravou legislativy pro opravárenství, bylo naše setkání přínosem, a věřím, že legislativa bude férová, aby vytvořila předpoklad pro bezpečný provoz na železnici,“ řekl Radek Nekola v závěru jednání v DKV Praha.

Zdeňka Sládková, snímek Michael Mareš
Podrobnější informace a další snímky najdete na www.osz.org



Snímek účastníků zasedání řídicího týmu Poradní skupiny pro opravárenství železniční sekce ETF, které se uskutečnilo v Depu kolejových vozidel Praha, jehož pracoviště si také po besedě v depu mohli zvláště zahraniční hosté prohlédnout.



Parní lokomotiva „Kremák“ 534.0323 se soupravou projíždí po trati 200 mezi Zdicemi a zastávkou Libomyšl.

Regionální den železnice v Příbrami

V sobotu 9. září 2017 se konal Regionální den železnice v Příbrami. Na nádraží a v jeho okolí byl pro návštěvníky připraven bohatý kulturní a společenský program. Nechyběly filmový a divadelní program, samozřejmě se konala i tradiční výstava železničních historických vagonů a lokomotiv, ze stanice několikrát za den vyjžděl zvláštní vlak na vlečku místních kovohutí a na

vyhlídkovou jízdu městem se pravidelně vydával minibus. Pro příznivce nostalgické parní železnice byly vypraveny zvláštní parní vlaky do okolí Příbrami, včetně vlaků z Berouna a zpět. V čele soupravy sestavené z historických vozů Bam se představila v plné kráse parní lokomotiva 534.0323 z roku 1946, přezdívaná „Kremák“.

Vít Mareš

Setkání absolventů Železničního učiliště (AŽD) v Brně

15. září se konalo v Muzejní expozici železniční sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové setkání absolventů Železničního učiliště (AŽD) v Brně. Železniční učiliště bylo založeno v roce 1949 a bylo transformováno (rozuměj zlikvidováno) k 1. 1. 1998, kdy byl odejít jeho poslední ředitel pan Trnka.

Srazu absolventů se zúčastnilo dle prezenční listiny na 95 osob. V zasedací místnosti muzea promluvil člen prezidia muzea pan Grimm, organizátor akce Josef Schrötter a též absol-

vent učiliště, naposledy pak bývalý ředitel učiliště pan Trnka, který přiblížil okolnosti zániku učiliště v divokých devadesátých letech. Jaroslav Grimm se zmínil o počátcích muzea v roce 1988, kdy byla muzejní expozice umístěna v železniční stanici Vidnava, v roce 2001 byla přemístěna do Hradce Králové, jeden čas se prý uvažovalo i o zřízení muzea v nyní již zcela zdevastovaném nádraží Praha-Vyšehrad! Dle mého názoru měla část muzea zůstat ve Vidnavě, možná by to zabránilo úplnému zastavení provozu na trati Velká Kraš – Vidnava a oživovalo by to tento zapomenutý kraj Rychlebského výběžku.

Současná muzejní expozice je prý pro své umístění hojně navštěvována, má i vlastní vlečku, ale i tu prý chtělo SZDC jeden čas odpojit od sítě...

Na sraz přijelo například pět absolventů až z Bratislavy. Nejstarší účastník byl devadesátiletý. Osobně jsem hovořil s bývalým návštěvním mistrem z Ústí nad Labem panem Veselkou, který absolvoval učiliště v roce 1964.

Martin Kubík



Organizátoři srazu - druhý zleva p. Schrötter, Grim, vpravo pan Trnka.



Společné foto účastníků setkání.

Křivoklátským expresem na rytířské slavnosti – 30. září 2017



Archivní snímek z jízdy Křivoklátského expresu z jara letošního roku.

Je tady již 23. ročník Křivoklátní a historický vlak s parní lokomotivou „Slechtična“ již má zatopeno pod kotlem! Svezte se pamín vlakem na Křivoklátní za šermířů Merlet (šermířské souboje, turnaje, rytířské průvody, zbrojnice, historické tržiště, dobová hudba, divadlo) nebo do Muzea ČD v Lužné u Rakovníka.

Parní vlak vyjíždí z Prahy–Braničky v 9.13 h, z Prahy–Vršovovic v 9.29 h a z Prahy–Smíchova v 9.40 h, na Křivoklátní dorazí v 11.14 h, do Lužné u Rakovníka (Muzeum ČD) pak v 12.05 h.

Zpáteční jízdenka stojí 280 Kč, rodinná zpáteční jízdenka (max. 2 dospělí a 2 děti 6–15 let) pak 570 Kč.

—mmč—

Legenda zamířila na oslavy

V sobotu 9. 9. slavila železnice v Jindřichově Hradci 250 let. Konaly se zde totiž společné oslavy „Malé a velké železnice“. Letos uplyne 130 let od zprovoznění trati z Jihlavy do Veselí nad Lužnicí, vedoucí přes Jindřichův Hradec, a zároveň 120 let od uvedení do provozu úzkorozchodné dráhy z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice. Při této příležitosti byla do tohoto malebného jihočeského města vypravena řada mimořádných vlaků. Po osmé hodině ranní se z pražského hlavního nádraží vydala na tyto oslavy rovněž „legenda“ naší železnice, motorový vůz M 260.001 (dnes řada 825) – „Stříbrný šíp“.

V roce 1936 zadaly ČSD objednávku na rychlá a ekonomická vozidla pro méně vytižené rychlíkové tratě. Zavedením motorových rychlíků se ČSD rozhodly čelit nové konkurenci – vznikající autobusové dopravě. Motorový vůz M 260.001 měl ale docela smůlu. Oficiální prezentace vozu proběhla dne 14. 3. 1939 na úseku z Prahy do Pardubic, který vůz urazil za 68 minut. Bohužel druhého dne nastala okupace zbytku ČSR německými vojsky, což mělo (zdaleka nejen pro motorový vůz) neblahé důsledky. Stroj M 260.001 se tak stal jediným vyrobeným exemplářem své řady. V průběhu války (z důvodu nedostatku nafty) toho příliš nenajezdí. Měl být přitom konkurentem vozům řady M 290.0, „Slovenským strelám“. Původně byl vybaven dvěma motory

o výkonu 2x168 kW, uloženými samostatně v podvozcích, přičemž každý motor poháněl jednu nápravu. Zajímavostí je, že mechanická planetová převodovka Praha–Wilson byla převzata z vývojového tanku Praha V–8–H. Při zkušebních jízdách vůz dosáhl rychlosti 130 km/h, ale vzhledem k použitým bubnovým brzdám byla povolena max. provozní rychlost 90 km/h. Použitými součástkami a svým futuristickým vzhledem předběhl vůz M 260.001 svoji dobu o mnoho let. Zmrtvýchvstání nastalo pro vůz, když jej pod svá křídla převzal Výzkumný ústav železniční (VUZ), který jej odkoupil od Českých drah, a. s. Pracovníci Dílen pro opravy vozidel (DPOV) v Nymburce poté završili dílo, o kterém snily snad celé generace železničářů – kompletní renovaci vozu, která stála přes 30 mil. Kč. Pod futuristickou karoserií dnes najdeme nejmodernější techniku. Vůz byl vybaven dvěma motory Tedom o výkonu 2x 242 kW a mikroprocesorovým řídicím systémem. Vůz poskytuje komfortní svezení pro 64 sedících cestujících, pocit z jízdy umocňují elegantní červené kožené sedačky a spousta chromu. Samozřejmostí je vakuová toaleta. Výkon obou motorů dovoluje vozu svižné zrychlení a celkově dynamickou jízdu.

Svezení se s touto „legendou“ stojí rozhodně zato. Tak spoustu šťastných kilometrů po našich kolejích!

A. K. Kýzl



Na motorový vůz jsme si s fotografickou kamerou počkali dne 9. 9. kousek za Prahou, u železniční zastávky Světlce.

Víte, že...

...v historické Fantově budově pražského hlavního nádraží byla do roku 1918 umístěna nad původním vstupem do podchodu plastika císaře a krále Františka Josefa I. a po stranách bylo heslo „Viribus unitis“ (Spojenými silami)? Nebylo by od věci, kdy sem byla původní plastika vrácena v rámci generální opravy budovy? Vavřínový věnec kolem hesla města Prahy „Praga mater urbium“ je dost divný. Nádraží se také jmenovalo původně Nádraží císaře Františka Josefa – i proto, že sloužilo prvně pro Dráhu císaře Františka Josefa (KFJB) z Vídně do Prahy přes České Velence. Ve Vídni, ač je Rakousko-republika a po roce 1918 byla vůči Habsburkům přímo nepřátelská (byli vyhnáni ze země a některý majetek zabaven), je celou dobu název Wien–Franz Josefs Bahnhof nezměněn. To jen u nás se neustále boří busty a sochy a staví nové, aby se opět někdy zbořily. Návratu historické ozdoby nádraží brání i fakt, že je na mís-

tě hesla Viribus unitis právě umístěn republikánský nápis 28. říjen r. 1918, takže z toho asi nebude nic. O původní výzdobě Fantovy budovy jsem se dozvěděl z časopisu Český svět z roku 1908, který jsem před lety koupil v jednom pražském antikvariátu. Již tehdy se v časopise Český svět uváděl název Praha–Ústřední nádraží císaře Františka Josefa, což vlastně předznamenalo název Praha–hlavní nádraží.

Martin Kubík



SPORT

Bělorusko je šampionem USIC ve futsale! Češi skončili pátí

Zápasy třetího místa o celkové prvenství vyvrcholilo v Brně ve čtvrtek 14. 9. 2017 odpoledne IV. mistrovství USIC ve futsale. V boji o třetí místo nakonec podlehli Slováci Rusku, pak přišla na řadu bitva mezi Kazachstánem a Běloruskem, která snesla i ta nejpřísnější měřítka.

Finále bylo napínavé od začátku až do konce. Nechybělo nasazení, rychlost, hráči ze sebe nahřeli vydali maximum, prostě to byla bitva se vším všudy. Jeden jediný gól rozhodl o tom, že prvenství si z Brna odváží mužstvo Běloruska, které ve finále porazilo Kazachstán tím nejtesnějším rozdílem 1:0.

Připomeňme, že v Brně ve Sportovní hale (Vodova ulice) soutěžilo od úterý 12. 9. 2017 celkem 12 týmů (Belgie, Bělorusko, Bulharsko, Dánsko, Německo, Lucembursko, Norsko, Polsko, Rusko, Slovensko, Kazachstán a Česká



Radost vítězů z Běloruska.

republika). Mistrovství USIC ve futsale organizoval Odborové sdružení železničářů (mezinárodní oddělení OSŽ–Ú) ve spolupráci s regionálními sportovními komisemi OSŽ za podpory železničních společností ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., a Správy železniční dopravní cesty, s. o. Do Brna přijeli i někteří významní hosté ze zahraničí, například prezident USIC Dominique Paget z Francie či Florence Albert, reprezentantka UIC. Konečné pořadí: 1. Bělorusko, 2. Kazach-

stán, 3. Rusko, 4. Slovensko, 5. Česká republika, 6. Bulharsko, 7. Německo, 8. Lucembursko, 9. Belgie, 10. Polsko, 11. Norsko, 12. Dánsko.

Michael Mareš

Fotodokumentaci z finálového zápasu a ze slavnostního vyhlášení výsledků turnaje USIC ve futsale najdete na www.osz.org.

Turnaj železničářů v tenise

Během letních prázdninových dnů se to sportovními akcemi nepřetržitě hemžilo. Nechyběl ani finálový turnaj železničářů v České Třebové ve dnech 19. a 20. srpna, kde v kategorii 65let a více zvítězil Zdeněk Kolář (na snímku), bývalý zaměstnanec místního českořebrovského depa. Ten v tvrdém boji ve finále porazil Petra Bognera z Plzně. -jh-

