

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., který zasedal v Praze 6. 6., se zabýval, jak jsme uvedli v minulém čísle Obzoru, organizační změnou dep. „**Podnikový výbor považuje organizační změnu dep za vyřešený problém, svůj nesouhlas vyjadřoval opakovaně,**“ zdůraznil předseda PV Vladislav Vokoun. Jak dále uvedl, představenstvo Českých drah však o změně přesto rozhodlo, úkolem odborů nyní je zajistit zaměstnancům v těchto podmínkách co nejlépejší přechod do nových organizačních jednotek. „**Personální odbor se snaží, aby dopad byl co nejmenší, respektive žádný,**“ ujišťovala členy PV Ing. Lucie Bauerová z odboru 10 GR ČD. Podle jejích slov dojde v červenci k delimitaci Sociálního fondu dle počtu lidí přecházejících na nové složky. V oblasti pracovních smluv se nebude nic měnit a od zaměstnanců nebudou požadovány ani nové periodické zdravotní prohlídky. Její slova potvrdil i další host, JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GR ČD, a. s., a dodal, že pokud budou generování a nadbyteční zaměstnanci, bude jim nabízeno uplatnění v jiné složce nebo i v jiné dceřiné společnosti. „**Teprve po vyčerpání všech možností bude zahájeno rozvázání pracovního poměru,**“ zdůraznil JUDr. Veselý. Ztráta pracovního místa se pravděpodobně dotkne asi 5 – 6 desítek zaměstnanců.

Další host jednání, Ing. Michal Štěpán, člen představenstva ČD, informoval podnikový výbor o posledních aktualitách týkajících se osobní přepravy. K otevření trhu v regionální a dálkové dopravě podle Štěpána stát nevyřeší všechny potřebné legislativní podmínky a hlavně nikomu není znám cílový stav na železnici. Dále informoval o tom, že ČD předaly ministerstvu dopravy nabídku na zajištění dálkové dopravy po roce 2019 a také nabídku provozování rychlíkové linky 14 Pardubice – Liberec, tedy linky, na jejíž provoz nebylo vypsané výběrové řízení a problém se překleneje dvoletými smlouvami. Hovořili o postupném zavádění UNIPOKÚ a o chystaných změnách v osobní dopravě (zavádí se opět Jízdenka na léto). Konstatoval, že za 1. čtvrtletí na ČD došlo k nárůstu počtu cestujících ve vnitrostátní přepravě téměř o 2 %.

Vladislav Vokoun doplnil některé další aktuality posledních dnů a týdnů – například to, že se OSŽ snaží prosadit některé body na podporu železnice do programového prohlášení nově sestavované vlády a pracuje rovněž na koncepčních materiálech ohledně dopravní politiky státu. Další jednání je plánováno po prázdninové přestávce – pokud nenastanou okolnosti, které by vyžadovaly svolání mimořádného zasedání.

Časové nejobsáhlejším bodem programu zasedání Ústředí OSŽ, které se konalo dne 18. června, byly informace ze zásadních jednání. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý mimo jiné informoval o jednání tripartity (především na téma návrhu textu programového prohlášení vlády a státního rozpočtu). Uvedl, že připomínky má OSŽ v zásadě tři: aby vláda/MD gerantovaly v soutěžích rovné podmínky pro všechny dopravce, aby vláda dala garance, že zajistí dostatek potřebných zdrojů pro nárůst mezd u SŽDC a RSD a aby posilovala železniční infrastrukturu. Martin Malý také mluvil o celoevropské kampani ETF (STOP sociálnímu dumpingu), k níž se OSŽ připojí. Informace z jednání tripartity doplnil Mar-

tin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro zprávu majetku, zprávou o možném vývoji minimální mzdy. Vladislav Vokoun informoval o dění na Českých drahách (skupina je zisková a v mírném zisku jsou i samotné ČD, a. s.; odsouhlasil se přiděl do Sociálního fondu. České dráhy se nyní aktivně zabývají dlouhodobými smlouvami, přičemž již devět krajů vyhlásilo přímé zadání, tři kraje vyhlásily soutěž a jeden ještě vyčkává.) „**Připomínkami jsme i materiál ministerstva dopravy, které vyhlásilo modernizaci infrastruktury a kolejových vozidel za 70 mld. Kč,**“ uvedl dále Vokoun a zdůraznil, že doufá, že tento materiál nebude v dosavadní podobě přijat, protože jde opět o pokus o zřízení „vlakopůjčovny“. O hospodaření společnosti ČD Cargo referoval místopředseda OSŽ Radek Nekola. „**Společnost by od příštího roku měla hospodřit bez vnitřního dluhu,**“ řekl a dodal, že její osobně trápí přístup státu a potažmo ministerstva dopravy, zemědělství a dalších zainteresovaných orgánů ke úvěrové kalamitě (nedostatek nákladních vozů). Co se týče nákupu nových lokomotiv, uvedl Radek Nekola, že společnost ČD Cargo je ve fázi nákupu lokomotiv nezávislé trakce. O dění v SŽDC informoval tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček (drobné organizační změny bez personálních dopadů). „**Cekáme na zahájení debat a diskuse na téma nová koncepce řízení provozu,**“ Pavel Krhounek Miloš Palečkovi připomněl problém zvaný STKR. „**Spokojenost s tím není, dva a půl roku trvalo, než udělali to, co udělali. Ani mně se to nelíbí. Je to stále živé téma,**“ souhlasil Paleček.

Telegraficky o dění v Nedrážních ZO (OSŽ) poročovala místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková: v Dopravním zdravotnictví se uskutečnilo jednání ohledně BOZP a především pak o čerpání a tvorbě zásad sociálního fondu, který byl podepsán sociálními partnery. V OHL ZS Brno a v Dopravním zdravotnictví se na podzim uskuteční volby do dozorců rad těchto společností. Uvedla dále, že v Senátu právě probíhá seminář na téma bytová politika v ČR, kde se mluví o aktuálních problémech a dluhové pastí. Výroční zprávu SON (Sdružení nájemníků) obdrželi členové Ú OSŽ elektronicky.

Dalším bodem jednání byla Směrnice pro hospodaření s finančními prostředky a majetkem OSŽ. Jde o vnitřní předpis OSŽ podléhající novelizaci, mj. na základě usnesení loňského VII. sjezdu OSŽ v Ostravě, a obecně závazných právních předpisů a potřeb praxe OSŽ. Ústředí OSŽ směrnici schválilo a uložilo jí vydat v elektronické podobě pro potřeby OSŽ (Směrnice pro hospodaření s finančními prostředky a majetkem ZO OSŽ bude řešena samostatným dokumentem).

Ústředí dále schválilo návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na II. pololetí 2018. V závěru pak Miroslav Škotal mluvil o činnosti Revizní komise OSŽ a Bc. Petr Toman, BA (Hons) přítomně informoval o tom, že SŽDC v pátek 15. 6. 2018 ukončila výběrové řízení na 4denní KOP pro zaměstnance SŽDC: Poděbrady, Jeseník, Royal Spa (více zařízení, například Luhačovice) a Skalka.

Ústředí vzalo na vědomí zprávu o vzdělávací funkcionářů OSŽ v 1. pololetí 2018 – školení práce na PC a Výroční zprávu SON za rok 2017. –red–



Mezinárodní veletrh drážní techniky, který se každoročně koná v Ostravě pod názvem Czech Raildays, zahájili krátkými proslovů zástupci Moravskoslezského kraje, města Ostravy a představitelé železnice. Za SŽDC vystoupil generální ředitel Jiří Svoboda (na snímku u mikrofonu). Snímek Miroslav Čáslavský

Na veletrhu Czech Raildays se představily novinky železniční techniky

V areálu komerčního obvodu železniční stanice Ostrava hl. n. byl v úterý 19. června slavnostně zahájen v pořadí již 19. ročník mezinárodního veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské dopravy Czech Raildays 2018. Letošního ročníku se účastní rekordní počet 203 vystavovatelů z dvanácti evropských zemí. Vystavovatele i návštěvníky uvítal při slavnostním zahájení krátce po deváté hodině ředitel veletrhu Stanislav Zapletal. Připomněl přitom náročnost letošních příprav, neboť veletrh se rok od roku rozrůstá a je o něj stále větší zájem ze strany vystavovatelů. Největšími vystavovateli jsou již tradičně České dráhy, SŽDC a ČD Cargo. „**Naše republika potřebuje, aby železnice zdravě a bezpečně pulsovala,**“ zdůraznil Zapletal.

Na jeho slova navázal generální ředitel Českých drah Pavel Krtek, kterého doplnil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. „**Veletrh Czech Raildays je skvělým místem, kde se může železnice a jmenovitě i České dráhy prezentovat,**“ připomněl Pavel Krtek. Jeho slova doplnil Jiří Svoboda konstatováním, že železniční

infrastruktura „**již dávno nechradne**“ a že je „**našlápnuto k její moderní podobě**“. Spolu se zástupci města Ostravy a Moravskoslezského kraje (Lukáš Semerák a Ivo Moras) přestříhali slavnostně červenou pásku s označením Czech Raildays, čímž byl veletrh slavnostně zahájen. Veletrhu se zúčastnili i zástupci OSŽ. Areál se brzy zaplnil stovkami návštěvníků, kteří procházeli jak venkovní tak vnitřní prostory veletrhu. A k vidění toho bylo opravdu mnoho: hned při vstupu věnovala areálu nová elektrická jednotka 34WEa (obdoba naší jednotky Regiopanter), která je uváděna do provozu polského dopravce Koleje Slaskie, na vedlejší koleji pak stála jakoby novotou svítící historická elektrická lokomotiva E499 0042 (Bobina), vyrobená v roce 1957 v Plzni, v tehdejších závodech V. I. Lenina. O kousek dál byl vystaven historický salonní vůz prezidenta republiky, který byl tehdejšími ČSD slavnostně předán 7. března 1930, v den 80. narozenin prezidenta TGM. Mezi další zajímavé exponáty patří například lokomotivní motor společnosti Bombar-

dier, jakož i betonové pražce, protihlukové stěny a železniční přejezdy společnosti ŽPSV OHL Group. K vidění byly i ekologické tramvaje a autobusy, určené (nejen) pro ostravskou MHD. Milovníci modelové železnice si přišli na své ve vagonu modelářů z Plzně. V dalších stáncích se prezentovali jak výrobci drážní techniky (AŽD, Signalbau, VÚZ a další), tak i specialisty vystavovatele výrobků a služeb pro kolejovou dopravu.

V jedenáct hodin proběhl křest nového motorového univerzálního vozidla (MUV 75), který představila SŽDC spolu s výrobce – českou společností CZ Loko. „**Je to velký přínos pro Správu železniční dopravní cesty, celkem jich v síti SŽDC bude nasazeno 50, z toho ještě letos 35,**“ připomněl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Současně byla slavnostně pokřtěna i nová měřicí diagnostická jednotka MDD.2 spolu s ručním vozíkem GPR pro detailní diagnostiku železničního spodku.

19. ročník veletrhu Raildays proběhl ve dnech 19. – 21. června 2018. Bližší informace o jeho průběhu jsou zveřejněny na webu OSŽ. Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Dvacetiletá tradice DKV a s nimi i fotbalového turnaje o pohár DKV patrně končí.“

Hovoříme s **KURTEM MUŽÍKEM,** bývalým I. místopředsedou OSŽ a současným předsedou Republikové rady seniorů OSŽ

Letos se v České Třebové konal 20. ročník fotbalového turnaje „O pohár DKV“, jehož jste zakladatelem. Co bylo hlavním důvodem vzniku tohoto sportovního podniku a jak vidíte jeho budoucnost?

Myšlenka na organizaci tohoto fotbalového turnaje vznikla v mé hlavě v roce 1998, tedy krátce poté, co vznikla depa kolejových vozidel (DKV). Ta se transformovala z původních vozových dep a lokomotivních dep v roce 1995 a následně probíhala jejich další reorganizace až do současné podoby, kdy se DKV, bohužel, od 1. července stanou minulostí. A se zánikem DKV zůstanou zřejmě i na tento turnaj vzpomínky (nenajde-li se jeho následník a pokračovatel). Dvacetiletá tradice DKV a s nimi i fotbalového turnaje o pohár DKV tak patrně končí. Hlavním důvodem, který vedl ke vzniku této dlouholeté tradice, byla snaha o vzájemné kontakty mezi provozními pracovníky jednotlivých DKV a to nejen na poli sportovním, ale i možnost výměny názorů a zkušeností mezi pracovníky těchto dep z celé republiky, kterých bylo v době, kdy turnaj vznikl, jedenáct.

Kdo všechno se podílel na vzniku tohoto turnaje?

Zkušenosti jsem čerpal z obdobného oblíbeného turnaje mezi zaměstnanci Vozového depa Ostrava a polskými železničáři z oblasti



Krakova, kterého se zúčastnila družstva opraven vozů a družstva vozmistrů přechodových stanic. Myšlenku na vznik tohoto turnaje podpořil tehdejší předseda OSŽ Jaromír Dušek, ředitel tehdejšího odboru kolejových vozidel na GR ČD Emil Effler a tehdejší předseda ZO OSŽ DKV Česká Třebová Pavel Svatoš. Všichni jmenovaní se každoročně účastní turnaje jako hosté.

Ing. Jaroslav Papež převzal Zlatý kříž Českého červeného kříže 1. třídy

V sobotu 12. 5. 2018 převzal Ing. Jaroslav Papež, vedoucí provozu infrastruktury SSZT Hradec Králové a člen ZO OSŽ SSZT Hradec Králové, z rukou prezidenta Českého červeného kříže (ČČK) Marka Jukla v Kaiserštejnském paláci v Praze Zlatý kříž Českého červeného kříže 1. třídy za 160 bezplatných odběrů. Této významné měty dosáhl po 34 letech dárcovství krve, krevní plazmy a krevních složek. „**Už to dělá jeden sud, zhruba sto litrů,**“ usmívá se. Na to, aby Jaroslav Papež mohl získat Zlatý kříž Českého červeného kříže 1. třídy za 160 bezplatných odběrů, musel cca 90x darovat krev

(odebírá se 450 ml/odběr) a 70x krevní plazmu, respektive červené krevinky či krevní destičky (člověk o hmotnosti nad 75 kg může dát nejvíce 830 ml krevní plazmy). Lze tak říct, že Jaroslav Papež se vlastně dvacetkrát rozděl.

Zlatý kříž ČČK 1. třídy je za 160 odběrů, za 120 odběrů je Zlatý kříž ČČK 2. třídy a za 80 odběrů Zlatý kříž ČČK 3. třídy. Kromě toho se udělují Bronzová (za 10 odběrů), Stříbrná (20 odběrů) a Zlatá (40 odběrů) medaile Prof. MUDr. Jana Janského, ale jak říká Jaroslav Papež, jen kvůli plaketám dárce krev nedávají. „**I když je možné za ně získat různé úlevy, například v hromadné dopravě v Hradci Králové,**“ Jaroslav Papež dává krev od května 1984. „**Začal jsem na vysoké škole (VŠDS) v Žilině, přivedl mě k tomu spolužák.**“ Od té doby daroval krev, respektive krevní plazmu 160x. „**Nebolito, neměl jsem s tím nikdy problém, a že bych omdlával, také ne,**“ vypráví. A důvod, proč dává krev opakovaně? „**Snaha dosáhnout nějakého cíle, pocitu uspokojení. Ale spíše je za tím pocit, že pomůžete někomu, kdo to potřebuje, a to jiným způsobem než pouze penězi.**“

Jaroslav Papež je spokojeným dárcem krve: „**Svého původního cíle jsem dosáhl a co přidám navíc, bude jenom dobře,**“ konstatuje s tím, že pokud mu to zdraví dovolí, bude krev a krevní plazmu dávat dál. „**Zdravý člověk může dávat krev až do pětadesátí,**“ přitakává. Ještě spokojenější by ale Jaroslav Papež byl, pokud by se mu podařilo najít další dárce krve, dlouhodobě je jich totiž nedostatek. (Dokončení na straně 2)



Ing. Jaroslav Papež se Zlatým křížem Českého červeného kříže za 160 bezplatných odběrů krve, krevní plazmy a krevních složek.

Po reorganizaci DKV v roce 2008, kdy vzniklo ČD Cargo, se počet účastníků turnaje snížil na současných pět až šest, ČD Cargo pořádá svůj vlastní turnaj. Proč je turnaj DKV pořádán právě v České Třebové a jaké má ohlasy?

V České Třebové byly v době vzniku turnaje nejnepříhodnější podmínky – mohlo se hrát na třech hřištích současně a k dispozici bylo i potřebné zázemí, včetně ubytování. Dnes je již situace jednodušší, turnaj původně dvoudenní, se odehrává v jednom dni, tradice České Třebové nicméně zůstala. Pokud se týká ohlasů účastníků, jsou veskrze kladné a určitě bude při případném skončení dosti smutno. Původní smysl turnaje byl bezezbytku naplněn – utužily se vztahy mezi pracovníky jednotlivých DKV a turnaj přispěl i ke vzájemnému poznání nej-různějších problémů v práci DKV a východiské z nich.

Vy sám působil jako funkcionář OSŽ v této organizaci od samého jejího vzniku. Můžete v krátkosti přiblížit svoji profesní kariéru u OSŽ?

Po změně bývalého režimu jsem byl zvolen jako předseda ZV OSŽ v tehdejší vozovém depu Ostrava, a v roce 1993 jsem byl spolu s dalšími předsedy pozván na stáž pro nové předsedy závodních organizací OSŽ na Ústředí OSŽ do Prahy. Tato původně měsíční stáž se nakonec protáhla až do mého odchodu do důchodu v roce 2006.

(Pokračování na straně 2)

„Dvacetiletá tradice DKV a s nimi i fotbalového turnaje o pohár DKV patrně končí.“

(Pokračování ze strany 1)

Postupně jsem byl zvolen nejprve jako tajemník Ústředí OSŽ pro vozové hospodářství, potom jako místopředseda OSŽ a následně jako I. místopředseda OSŽ. Znamenalo to hodně práce a málo volného času, ale rád na tuto dobu vzpomínám, neboť se podařilo prosadit ze strany odborů v té době mnoho důležitých věcí. Mimo jiné například sloučení vozových a lokomotivních dep, přičemž se podařilo dohodnout i srovnání mezd mezi profesemi, které byly v té době rozdílné. Sloučení tak proběhlo bez větších problémů a bez nadměrných emocí, přičemž bych rád zdůraznil, že rovněž po důkladném projednání organizačních změn.

Po odchodu do důchodu jsem se stal předsedou Republikové rady seniorů (RRS OSŽ) a v této funkci působím dodnes. Spolu s tím zastávám i funkci člena kolegia celostátní Rady seniorů ČR, v jejíž rámci působí i OSŽ. Při jednání se zástupci vlády usilujeme v Radě seniorů především o navýšení důchodů, kvalitní lékařskou péči, přijatelnou výši nájmů a o zlepšení celkové situace důchodců či seniorů.

V předchozí odpovědi jste zmínil sloučení vozových a lokomotivních dep, kdy se podařilo dospět k dohodě mezi zaměstnavatelem a OSŽ. Jak se v této souvislosti díváte na současný stav v DKV, kdy bylo prakticky direktivně, bez ohledu na zájmy zaměstnanců, rozhodnuto o zrušení DKV a jejich nahrazení centrálním řízením?

V této situaci je nesmírně obtížné se správně orientovat. Chybí totiž základní informace o smyslu a účelu tohoto rozhodnutí, které požadují zástupci OSŽ na všech úrovních. Nikdo nic neví, lidé se složitě orientují, mají oprávněné pochybnosti, některým z nich hrozí ztráta zaměstnání, či přinejmenším složitě dojíždění. Je to podle mého názoru tragédie, která může vyústit v nefunkčnost celého odvětví kolejových vozidel. Vždy je lepší dohoda mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci, k té však v tomto případě nedošlo a to navzdory enormní snaze a ochotě ze strany OSŽ podílet se na smysluplné změně.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Pracovní úrazy v roce 2017

Oblast pracovní úrazovosti je důležitou součástí bezpečnosti a ochrany zdraví při práci zaměstnanců. Odborové organizace mají v této oblasti dosti významná oprávnění a důležitou povinnost zastupovat své členy při šetření, objasnění a odškodňování pracovních úrazů.

Zaměstnatelé jsou ze zákona povinni každý pracovní úraz bez zbytečného odkladu ohlásit odborové organizaci, které je úrazem postižený zaměstnanec členem. V případě, že se jedná o zaměstnance, který není odborově organizován, musí to zaměstnavatel ohlásit největší odborové organizaci u zaměstnavatele a ta neorganizovaného zaměstnance musí zastupovat.

Občas se stává, že zaměstnavatel opomene tuto svoji povinnost včas splnit a odborová organizace se o pracovním úrazu svého člena dozví až později. Tím ale zaměstnavatel odepírá právo odborové organizace na šetření a objasnění pracovních úrazů a vystavuje se tak poměrně citelné finanční sankci, která mu může být uložena inspekční prací. Úkolem odborové organizace je totiž kontrolovat, jakým způsobem zaměstnavatel pracovní úraz šetří, popřípadě může šetřit pracovní úraz sama odborová organizace. Cílem je dosažení toho, aby každý pracovní úraz byl správně vyšetřen a spravedlivě odškodněn.

Na druhou stranu je však třeba připomenout, že každý zaměstnanec má za povinnost pracovní úraz ohlásit svému zaměstnavateli, rovněž bez zbytečného odkladu, pokud mu to jeho zdravotní stav dovolí. Když úraz včas neohlásí, vystavuje se riziku, že mu tento pracovní úraz třeba nebude zaměstnavatelem uznán, případně může být tento zaměstnanec postižen podle pracovně právních předpisů.

V rámci Odborového sdružení železničářů se v roce 2017 našťásti nestal ani jeden smrtelný pracovní úraz, pracovních úrazů s hospitalizací nad 5 dní se stalo celkem 5.

Dále připomínáme, že bylo v loňském roce vydáno oddělením BOZP „Desatero k pracovním úrazům“ pro potřeby základních organizací OSŽ a jejich členů, kde jsou obsaženy důležité zásady, které se nesmí opomíjet. Toto desatero je ke stažení na webových stránkách.

Dne 23. května 2018 se pravidelně zasedání Ú OSŽ zabývalo i písemným materiálem, vypracovaným oddělením BOZP pod názvem „Informace o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2017“. Tento materiál si zaslouží určitě pozornost čtenářů. Celý je pro zájemce k dispozici na webových stránkách OSŽ/BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín,
vedoucí oddělení BOZP

Ing. Jaroslav Papež převzal Zlatý kříž Českého červeného kříže 1. třídy

(Pokračování ze str. 1)

„V rodině dává dcera, v přibuzenstvu máme dárce krve také, ale v zaměstnání je to dlouhodobá práce. Nenitro to, že někoho přesvědčím, on zrovna půjde a pak skončí prvním odběrem,“ říká s tím, že nicméně se o to s předsedou ZO OSŽ Ing. Petrem Albrechtem snaží. „Dárců krve v přepočtu na počet obyvatel je stále málo. Jestliže se uvádí, že by to mělo 5 % obyvatel, stále to odpovídá většinu počtu dárců, než kolik jich v současné době je. A pokud tento článek jen trochu poslouží k propagaci dárcovství krve, budu moc rád,“ uzavírá.

Michael Mareš



Současné s výlukou kolejí probíhá postupně i oprava nástupiště.

NAVŠTÍVILI JSME

Karviná

Železniční stanice Karviná hl. n. leží na trati Bohumín – Mosty u Jablunkova – (Čadca), na níž v současné době probíhá práce na rekonstrukci tratě, zahrnuté do III. tranzitního železničního koridoru. V průběhu měsíce června byly rozestavěny úseky mezi Dětmorovicemi a Českým Tešínem, takže vlaky zde jezdily pouze po jedné koleji.

Výluky traťových kolejí s přestavbou souvisejících byly zahájeny se zpožděním vloni na podzim a skončily měly zprovozněním modernizované tratě v prosinci roku 2019. „Chcete-li slyšet můj názor, pak se domnívám, že vyložit na dlouhou dobu jednu traťovou kolej v tak rozsáhlém úseku (cca 20 km) koridorové významné tratě, je z mého pohledu dilettantismus,“ říká jeden z karvinských výpravčích. Jak dále dodává, důsledkem tohoto technologického postupu je zhruba patnáctiminutové zpoždění prakticky všech vlaků osobní přepravy a značné narušení jízdy nákladních vlaků. Navzdory výlukám zde po jedné traťové koleji projede zhruba stovka vlaků za 24 hodin, což je na prakticky jednokolejnou trať zřejmě maximum. Výpravčí v Karvině se proto po dobu dlouhodobé výluky opravdu mají co otáčet, počítat, kombinovat, radit se s dispečery a celou směnu být takřka jic „v jednom kole“ a v nepřetržitém stresu. Však jim také po právu byla zvýšena odměna za práci provedením do vyššího tarifního stupně.

Současné s přestavbou trati probíhá i rekonstrukce peronů v Karvině, jakož i další práce na dlouhá léta odkládané přestavbě této železniční stanice (nové informační zařízení, výtahy, podchody). Kritice výpravčích v této souvislosti neunikl ani fakt, že na rekonstruovaném nástupiště č. 3 zůstaly zachovány původní podpěry zastřešení. „Nesjou spodní části původních patek prohlíže a zkorodované?“ obává se.

Po ukončení prací na optimalizaci zmíněného úseku (v prosinci 2019) bude zahájena realizace stavby dálkového ovládní (DOZ) úseku Dětmorovice (mimo) – Mosty u Jablunkova státní hranice. V Karvině by pak měli zůstat pouze pohotovostní výpravčí. „Vládnu to tedy?“ obává se kritizující výpravčí s poukazem na časté krádeže zabezpečovacích kabelů. Jak potvrzují zdejší návštěvní technici, ke krádežím skutečně dochází a to nejen souhlasových kabelů, ale také měděných napájecích lan, potřebných pro rekonstrukci traťového trakčního vedení.

Reditel OR Ostrava Jiří Macho v reakci na kritiku výpravčích uvádí: „Realizace stavby byla prvotně plánována ve více stavebních sezónách. V důsledku vnějších vlivů (složitá vlastřivostní řízení, vypořádání připomínek ekologických organizací) došlo ke zpoždění zahájení stavby a tím ke kumulaci negativních vlivů na provozovanou drážní dopravu.“

Podle dalších slov ředitele je pro potlačení těchto negativních vlivů grafikon vlakové dopravy v dotčených úsecích konstruován jako jednokolejný s omezením rychlosti na 50 km/h. „Toto zapracované omezení plánování snižuje kapacitu daného úseku, grafikon je tedy plánován na reálné možnosti.“

Pokud se týká zmínovaných podpěr na nástupišti č. 3 v železniční stanici Karviná, na podnět OR Ostrava provedl v procesu projekční přípravy generální projektant statické posouzení těchto podpěr s kladným výsledkem. Na základě výsledků analýzy dojde k celoplošné sanaci podpěr na všech ostrovních nástupištích. V otázce krádeží součástí drážní infrastruktury ředitel potvrzuje, že Karvinsko bohužel stále patří mezi oblasti silně postižené tímto typem trestné činnosti. „SZDC v této věci účinně spolupracuje s Policií ČR, tato spolupráce má své pozitivní efekty. Blíže však metody policejní práce není SZDC oprávněna popisovat,“ konstatuje Jiří Macho.

Miroslav Čáslavský



Pohled do odbavovací haly železniční stanice Karviná hl. n.

ZE SVĚTA

Čínské vysokorychlostní vlaky přijíždějí do Indonésie

Zřízení sítě vysokorychlostních vlaků, které spojí Jakartu a Bandung v Indonésii, se stává skutečností. Vysokorychlostní linku buduje China Railway Group Limited, jak sdělila agentura Xinhua. Železniční spojení mezi Jakartou a Bandungem (4. největší město Indonésie) je 142 km dlouhý projekt, jehož iniciátorem je Čína. Maximální rychlost vysokorychlostních vlaků má činit 350 km/h. Cestovní doba se pak zkrátí ze současného cca 3 hodin na 40 minut. Stavební práce byly započaty na počátku roku 2016. Z German.China.org, 10. 5. 2018, zprac.–sh–

Každý čtvrtý vlak v Německu měl v dubnu zpoždění!

Deutsche Bahn (Německá dráha) nespěla ani v letošním dubnu svou metu dochvilnosti, neboť každý čtvrtý vlak měl zpoždění. Podle přesné statistiky došlo v čtvrtém měsíci 2018 pouze 76,5 procenta spojů ICE a Intercity do cíle včas. Jinými slovy, 23,5 % vlaků mělo delší než šestiminutové zpoždění, což je nejhorší výsledek v měsíci dubnu od roku 2015, konstatoval na své webové stránce týdeník WirtschaftsWoche 21. května. Přitom si DB vytkla za cíl dosáhnout v osobní dopravě v roce 2018 přesnosti 80 %. Ještě v lednu došlo k silnému výsledku 82 %,

avšak již v březnu se dochvilnost snížila prudce na 75,3%. Zato v příměstské a regionální dopravě byl v březnu letošního roku výsledek mnohem lepší – 94,6%, v dubnu však nepatrně poklesl na 94,3%. Horší výsledky v únoru a březnu zdůvodnil koncem nepříznivými povětrnostními vlivy, hlavně sněhem a ledem na kolejích, jež zapříčinily problémy v dopravě. „Očekáváme, že se přesnost našich spojů v příštích měsícíchlepší i díky programu Budoucnost dráhy a nově zřízenému centru, jež bylo právě otevřeno s úkolem dohlížet na dochvilnost vlakové dopravy,“ prohlásil mluvčí DB. Jan Hála

Železnice v Rakousku jsou pod silným tlakem

Rail Cargo Group chce do roku 2025 svůj objem přepravy zvýšit o 40 % na 150 mil. tun. V současnosti se na železniční síti Rakouska utkáva celkem 33 železničních dopravců, kteří se zabývají nákladní dopravou. Konkurence je velká zejména u malých dopravců, kteří v přípravě ucelených vlaků konkurují zejména svojí cenou. Největším dopravcem Rakouska je Rail Cargo Group (RCG), který se už dnes vidí po DB jako druhý největší dopravce Evropy (dle ujetých tunok). Nárůst do roku 2025 má být dosažen za pomoci nákupu a expanzí, jak sdělil předseda představenstva Thomas Kargl. Soukromí dopravci mají možnost vstoupit v ucelených vlacích i do obchodu jednotlivých vozových zásilek. K tomu však musí pomoci politici, aby se opravdu uskutečnilý plány přesunu zboží ze silnice na

VŠIMLI JSME SI

● V SOBOTU 16. ČERVNA si svoji premiéru odbyl nový spěšný vlak Humprecht, který spojuje Hradec Králové s atraktivní oblastí Českého ráje. Krátce po 9. hodině odjel z Hradce Králové asi 40 cestujících a zhruba stejný počet přistoupil v Jičíně. Většina pak vystupovala na zastávkách mezi Libuní a Sobotkou, cílovou stanicí vlaku. V odpoledních hodinách se tento vlak vrací zpět. Ačkoliv je na trati mezi Nymburkem a Poříčany traťová rychlost až 100 km/h, prakticky ji na většině trati nelze využít, neboť je přerušována mnoha omezeními na 60–75 km/h a to zejména kvůli různým „polním“ přejezdům. S ohledem na to, že jde o důležitou odklonovou trať, nejde o dobrou zprávu.

● NETRADIČNÍ ŘÁZENÍ měl v sobotu 16. června spěšný vlak Český ráj, který spojuje Turnov a Prahu přes Jičín a Nymburk. Za motorovým vozem ř. 854 byl řazen vůz B. Dalším zajímavým řazením se mohl pochlubit odpolední rychlík Kamenice z Tanvaldu do Prahy, kde kromě 3 vozů Bdmtee byly řazeny dokonce 3 vozy BDs.



● TENTO „ÚLOVEK“ byl pořízen dne 5. června během „neveřejné jízdy“. Vlak jel v trase Lichkov – Horní Lipová a zpět. Snímek v Hanušovicích za depem pořídil František Pecho.



● NA ŘÍDICÍM VOZE soupravy railjet 80–91 001–8 je napsáno, že má k 9. 3. 2017 najeto jeden milion kilometrů (1 000 000 km). V současnosti už mají jeden milion kilometrů ujetu všechny jednotky railjet. „Momentálně má za sebou nejvíce kilometrů souprava 002 s téměř 1,5 milionem kilometrů. Dohromady pak všech 7 jednotek má ujetu už téměř 10 milionů kilometrů, přesně 9 914 836 km,“ upozornil mluvčí ČD Petr Štáhlavský s tím, že toto číslo ale roste s každou hodinou provozu.

● JEDNY Z POSLEDNÍCH mechanických návštěv na elektrizované trati u nás nedávno padly. Ve stanici Čermná nad Orlicí je při nedávné výluce nahradila světelná návštěvka.

Prezidentský vlak 2018

Národní technické muzeum připomíná ve spolupráci s národním dopravcem Českými drahami a se Železnicemi Slovenské republiky jízdu Prezidentského vlaku 100. výročí založení Československé republiky. Vlak vyrazí na svou neopakovatelnou jízdu po České a Slovenské republice 28. června 2018. Bude složen ze železničních vozů, které v různých etapách sloužily československým prezidentům. Prezidentský vlak bude poprvé k vidění ve dnech 29. 6. až 2. 7. 2018 v Brně, v areálu brněnského výstaviště, do září pak navštíví 14 měst v ČR a na Slovensku, svoji pouť zakončí 28. 8. až 2. 9. 2018 v Praze na Masarykově nábřeží v areálu plánovaného muzea železnice a elektrotechniky NTM. –mmč–

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Klimeš: „Důležité je dokázat se domluvit a uzavřít přijatelný kompromis.“

K železnici ho přivedla rodinná tradice – již jeho děd, stejně jako otec pracovali na dráze v okolí Poličky na Vysočině. Miroslav Klimeš vystudoval Vysokou školu dopravní v Žilíně a od roku 1966 nastoupil na umístěnou (přidělené místo působí, dnes již téměř neznámý pojem) do Ostravy, kam se vrátil i po vojně.



„V rámci umístěnek mi zde byl tehdy nabídnut i byt a to rozhodlo,“ vzpomíná, jak se dostal na Ostravsko. Nejprve působil jako dozorcí přepravy a později vykonával funkci přepravního náměstka v železniční stanici Ostrava hl. n., kde v této funkci působil až do svého odchodu do důchodu v roce 2003. „Do Ostravy jsem přišel v době velice složité situace, kdy se rušila přeprava kusových zásilek u tehdejších ČSD, přebírala to tehdy automobilová doprava (ČSAD) a vládnul při tom hrozný zmatek,“ vybavuje si v myslí tehdejší situaci. Situaci se ale podařilo konsolidovat a dráha se zaměřila především na přepravu vozových zásilek, která zejména na Ostravsku byla mimořádně silná. „Denně se na Ostravsku nalozilo až třicet nákladních vlaků, především uhlím, koksem z místních koksoven a železem Vítkovických železáren. Svážné pahorky v celém obvodu

jely naplno ve dne i v noci,“ popisuje si tehdejší okolnosti v nákladní přepravě na Ostravsko Miroslav Klimeš. Po roce 1989 ale přišel v tomto směru postupně silný pokles – s nástupem kamionů začala vítězit přeprava po silnici, rušily se vlečky a utlumoval se provoz na seřadovacích nádražích. „Dnes je situace v nákladní přepravě diametrálně odlišná – odhaduji, že oproti dřívější době nastal pokles až o 70 – 80 procent, přinejmenším zde na Ostravsku,“ srovnává Miroslav Klimeš, který ani po odchodu do důchodu nesložil ruce do klína. „V roce 2004 za mnou přišli zástupci zdejšího výboru Klubu seniorů se žádostí o spolupráci – a protože jsem byl celý svůj aktivní život v odborech, neodmítnul jsem.“ A tak se Miroslav Klimeš již téměř patnáct let věnuje práci pro zdejší železniční seniory. Spolupracuje přitom s celým výborem pro seniory, jehož předsedkyní je Helena Čiklová. „Pro seniory připravujeme podle návrhu členů a výboru roční plán akcí (výlety, zájezdy, kulturní představení), v čemž nám po grafické stránce velice pomáhá pan Vít Stanovský. V listopadu vždy zajišťujeme společenské odpoledne, spojené s přátelským posezením, pohoštěním a hudbou,“ přibližuje práci výboru. „Záměr je obrovský, práce je s tím dost, ale dokud nás to baví a dokud slouží zdraví, budeme se snažit navštívit seniory vycházet stále vstříc,“ dodává.

Jak hodnotí Miroslav Klimeš úlohu odborů, především OSŽ?, OSŽ dělá pro své členy i pro ostatní zaměstnance velice mnoho – především v otázce kolektivního vyjednávání, ale i v jiných oblastech, mimo jiné také podporou akcí pro bývalé aktivní zaměstnance – dnes seniory. Domnívá se, že vždy se při troše trpělivosti dá najít cesta z jakkoliv složité situace, důležité je dokázat se domluvit a uzavřít přijatelný kompromis,“ hodnotí práci všech složek OSŽ od základních organizací až po Ústředí.

Ostravská ZO OSŽ patří mezi největší v republice a stejně tak zdejší klub seniorů, který se díky svému vedení stal skutečným pojmem v péči o železničáře – seniory. Miroslav Čáslavský

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 25 – 28. 6. 1993

„Nestávkovalo se, ale spokojenost není.“ je název rozhovoru s předsedou OSZ Zdeňkem Škopem, pořízeného po odvolání stávky na železnici. Předseda OSZ shrnul výsledky konfliktu: „V podstatě jedenáctka (odbor 11 – doprava a přepravy) dostane 300 Kč na hlavu. A kromě toho je kolektivní smlouvou zajištěn nárůst 18 % průměrné mzdy. To nelze považovat za neúspěch.“ říká předseda OSZ.

Obzor přináší rozhovory s ministrem dopravy Janem Stráským na téma reorganizace Českých drah. V té době totiž vrcholily přípravy na zavedení nové řídicí a organizační struktury ČD. Změny se podle slov Jana Stráského měly dotknout většiny řídicích pracovníků. Ke zlepšení ekonomické situace ČD mělo přispět lepší zpeněžení prováděných výkonů, zlepšení v komerční oblasti, využití hodnot nepotřebných pro železnici a omezení některých nákladů.

Obzor dále přináší informaci o otevření prodejny masa a uzenin ŽEKONU (Železničního konzumního družstva) v Praze Nuslích. Družstvo nabízelo výraznou slevu pro členy ŽEKONU (10–16%) a pro členy OSZ (9–15%). Chystalo se otevření dalších prodejen – v Praze na Masarykově nádraží a v České Třebové. ŽEKON ne nabízeli jenom potraviny, členové OSZ zde mohli nakoupit i průmyslové zboží, například mrazáky. Ziskali o 1100 Kč levněji než v běžných obchodech.

V obsáhlé reportáži ze Železničních oprav a Strojíren, s. r. o., Česká Třebová a Obzor zaměřil na dopady privatizace (ta přinesla ztrátu režijních výhod), či na odborovou činnost (ZOS Česká Třebová měla tehdy téměř stoprocentní organizovanost).

Obzor č. 26 – 7. 7. 1993

„Přerod ČD zahájen.“ oznamuje titulky na první straně. Článek přináší informace z tiskové konference ministra dopravy Jana Stráského a nového zmocněnce vlády pro ČD Ing. Emanuela Šipa. Ministr Jan Stráský informoval o opatřeních k zahájení restrukturalizace Českých drah. K 1. 7. 1993 vzniklo nové generální ředitelství o 25 lidech, kteří si do 15. 7. měli vybrat své další spolupracovníky. Poté mělo mít GR 704 pracovníků. K 1. 7. vzniklo devět nových obchodně-provozních ředitelství; zhruba 1100 pracovníků tehdejšího GR a oblastních ředitelství (OR) se po 15. 7. stalo nadbytečnými. Pracovníci, kteří odešli dohodou, dostali odstupné ve výši 5 platů a pokud odpracovali na dráze 20 let, mohli dále používat režijní jízdenky. Nový představitel ČD, Ing. Emanuel Šip, k záměru nového vedení do budoucna uvedl mimo jiné: „Začneme tím, že si dráha začne všimát zákazníka, jeho potřeby, jeho zájmu. Zabývat se tím, co zákazník chce a co mu je dráha schopná poskytnout. Znamená to znovu se podívat na otázku tarifů. Grafikon má obsluhovat zákazníky a nikoliv jim klást překážky. Zrušení tratě přichází až jako úplně to poslední, když všechny šance, jak trať využít, popř. prodat nebo pronajmout, selžou.“

Ústředí OSZ přijalo k návrhu opatření ke zmírnění negativních dopadů redukce GR a zrušení Oblastních ředitelství ČD stanovisko, ve kterém uvádí mimo jiné: „Ústředí OSZ odsuzuje a zásadně nesouhlasí s navrženým řešením dopadu organizačních změn pouze na zaměstnance GR a OR, aniž by byly brány v úvahu dopady na ostatní kategorie uvolňovaných zaměstnanců Českých drah.“ –zs–

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v poslední době došlo ke změnám (kontaktní telefonní čísla) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí Vám poskytuje následující informaci:

JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí, – e-mail: judr.baborak@seznam.cz
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy u asistentky advokátní kanceláře paní Stanislavy Švorcové – tel.: 491 617 551, 603 535 501,
– tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí),
– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese: OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc, – tel.: 972 742 391,
– e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz
úřední hodiny:
– každé pondělí a pátek v měsíci od 9.00 – 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Iva Homolová).

JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: – Hradištské 97/4, 400 01 Ústí nad Labem, – tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,
– e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat-ul.cz
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko – sociálního oddělení OSŽ – ústředí:
– Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n. – 1. poschodí), – tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,
– e-mail: petr.vecer@osz.org,
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy v termínech: 23. 7.; 20. 8.; 17. 9.; 22. 10.; 19. 11.; 17. 12. 2018 vždy od 9.00 – 14.00 hodin.
Připravilo
ekonomicko-sociální odd. OSŽ – U

NÁZORY

K osudu tratě Lovosice – Teplice

Čtyřicet dní mamě čekám odpovědi na své otázky ohledně osudu tratě Lovosice – Teplice, které jsem zaslal na podatelnu MD. Byl jsem pouze ujištěn, že to bude trvat déle. Určitě podstatně, neboť nyní vláda slíbila zástupcům Ústeckého kraje přezkoumat celé dosavadní rozhodnutí sesunutí úseku neopracovat. Zatím jsem v místě dvousetmetrového úseku čtyřicetmetrová díra a nic se s tím neděje. Spolu sesunutá stavba dálnice byla bohužel dokončena samostatně.

- Na co jsem se tedy ptal?**
1) Jde o konečné rozhodnutí? MD několikrát změnilo postoj, sám ministr také.
2) Proč se její veřejnost nedověděla dříve (např. při přijetí petice)? Panovaly obavy z aktivistů?
3) Proč se investovalo do hned tří projektů oprav, nebude-li žádná?
4) Proč se předkládají investice do jiných úseků tratě jako nezbytná součást nákladů?
5) Proč se opravuje podobně nákladný úsek u Moldavy, kde jezdí desetkrát méně vlaků?
6) Je vzata v potaz nedostatečná náhrada autobusem kvůli času a terénu?
7) Je vzata v potaz pošramocená pověst MDCR v porovnání s podobnou opravou v zahraničí?
8) Nepomohlo by odsunutí systému dotovného jízdného k úspoře financí použitelných na trať?
9) Co bude následovat? Ponechání ladem, odprodeje, prodej části s NAD?
10) Lze spolufinancovat opravu sbírkou? Lze zapojit k práci dobrovolníky jako na Šenonce?
11) Jaka je naděje získat peníze z EU? Myslí, že odpovědi by byly vážně zajímavé, a možná by z nich každý občan pochopil, nakolik je smysluplné, proveditelné a složité opravu realizovat. Myslí, že na to má konečnou každý právo, ať už trať využívá k dojíždění, nebo jen k turistice.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Aktuální postoj MD k této věci nám zaslal Zdeňek Neusar z tiskového oddělení Ministerstva dopravy ČR:
Jak ministr Dan Třok uvedl při výjezdním zasedání vlády v Ústeckém kraji, požádáme ještě Správu železniční dopravní cesty, aby znovu prověřila možnosti obnovy této železniční tratě jak z hlediska technického řešení, tak nutného rozsahu obnovy.
Ústecký kraj netrvá na zlepšení parametrů tratě, ale požaduje pouze obnovu provozuschopnosti poškozeného úseku tratě. Rádi bychom našli kompromisní řešení, které bude přijatelné pro všechny strany.
Věc tedy ještě není uzavřena, přestože Centrální komise Ministerstva dopravy na svém jednání neodsouhlasila záměr projektu na obnovu této železniční tratě, který předložila Správa železniční dopravní cesty, protože náklady na obnovu regionální železnice by se vyšplhaly až ke třem miliardám korun a podle odborného odha-

du není ekonomicky efektivní tuto trať obnovovat vzhledem k nízké obsazenosti vlaků.
Obecně platí, že SŽDC má ze zákona povinnost udržovat trať provozuschopně. Má tedy činit všechny kroky pro znovuoživení provozu. Všechny projekty podobného finančního rozsahu ovšem musí odsouhlasit Centrální komise MD, přičemž ta vybere nejvhodnější možnou variantu konkrétního řešení. Tak tomu bylo i v případě úseku u Dobkovičkách, kdy SŽDC od Centrální komise dostala zadání vypracovat návrhy řešení úseku u odevzdala tři různé varianty oprav. Bez vypracování záměrů projektů bychom neměli představu o finanční náročnosti opravy.

Mezi oběma zmíněnými případy (trať Lovosice – Teplice v Čechách vs. Moldava) je v každém případě propastný rozdíl v nákladech. U Moldavy se jedná o náklady výrazně nižší. Na této trati se bude opravovat sesunutá opěrná zeď, znovu se bude dělat také odvodnění. Trať projde

revizí a budou vyměněny pražce a části kolejí, bude znovu upravena geometrická poloha kolejnice. Bude se také hutnit železniční spodek. Cena zakázky byla vysoutěžená na 53 milionů korun a obnovený provoz by měl být do října letošního roku. Ve vztahu k čerpání peněz z EU jsou pak nastavená jasná pravidla. Veškeré stavby, které spolufinancuje EU, tak musí splnit řadu hodnotících kritérií. Jedním z nich je hodnocení ekonomické návratnosti. Jestliže stavba nesplní tento požadavek EU, nemá šanci na získání dotací. To je i případ tratě Lovosice – Teplice v Čechách.

Pozn.: Redakce má k dispozici i informaci ministerstva dopravy o neobnovení železniční tratě Lovosice - Retenice - Teplice v Čechách poškozené sesuvem na dálnici D8 u Dobkoviček a ukončení činnosti pracovní skupiny ustanovení vládou v souvislosti s havarijní situací způsobenou tímto sesuvem.

Vrátí se přímé vlaky do Polska bez přestupu v Lichkově?

Poslední přímé vlakové spojení z Pardubic do polské Vratslavi přes hranice v Lichkově skončilo v prosinci 2016, od kdy ranní spěšný vlak z Pardubic končí svojí jízdou v polské pohraniční stanici Meziřezí, kde je nutný přestup do polského vlaku. U ostatních vlaků je pak nutný přestup v Lichkově. Od 10. 12. 2017 došlo na polském území ke změně dopravce a s ním k výměně vozového parku. Do Lichkova teď na tři páry vlaků v pracovních dnech a na pět párů vlaků o víkendech nasazuje polský dopravce Koleje Dolnosaskie nové elektrické jednotky Impuls od polského výrobce kolejových vozidel Newag (na snímku), které cestujícím nabízejí velmi komfortní interiér, klimatizaci, bezdrátové

připojení k internetu či zásuvky pro napájení drobných spotřebičů. Znamenají tak velký pokrok nejen proti polským jednotkám řady EN57, ale bohužel také proti vozidlům ČD, které jsou nasazovány na trati z Ústí nad Orlicí do Lichkova. Polský dopravce už nabídl možnost nasazení elektrických jednotek Impuls i na trati z Lichkova do Ústí nad Orlicí. Odpadnul by tak zbytečný přestup a přímé spojení by pro cestující získalo ještě více na atraktivitě. A o tom, že to možná dopadne už od letošního prosince, svědčí prezentační jízda, která se uskutečnila mezi Lichkovem a Ústím nad Orlicí v lednu letošního roku. Nechme se tedy překvapit, co najdeme v novém jízdním řádu.

Martin Kalousek



Do Lichkova teď na tři páry vlaků v pracovních dnech a na pět párů vlaků o víkendech nasazuje polský dopravce Koleje Dolnosaskie nové elektrické jednotky Impuls od polského výrobce kolejových vozidel Newag.

„Přísně tajné“ rušení vlaků v trati Holice – Borohrádek

Zcela nečekaně odřekl Pardubický kraj ve spolupráci s Královéhradeckým krajem všechny vlaky na „neprostupných“ krajských hranicích

mezi Holicemi a Borohrádkem od změny GVD k 10. červnu. Je na pováženo, že se tak navíc děje před koncem školního roku, neboť většina

vlaků v tomto úseku byla vedena v pracovní dny mimo školních prázdnin! Patrně si opět potřebuje vydělat miláček krajů autobus, většinu autobusových spojů u okolí Holic zajišťuje soukromá společnost Arriva. V případě Holic neobstojí ani část bič na železnici, že nádraží leží mimo obec, doprava D3 totiž leží téměř v centru města. Kolem tratí jsem se pohyboval v pondělí 4. června, nikdo, s kým jsem z místních lidí hovořil, netušil, že se od 10. června vlakem do Borohrádku z Holic nesveze. Jeden zedník, co mě vzal kousek stopem, mi řekl: „To snad nemyslí vážně, nečlověku do obnovy!“ V Borohrádku jsem hořil s bývalým zaměstnancem ŽPSV Borohrádek. „Pracoval jsem v ŽPSV 13let, vyrábějí se také betonové železniční pražce, bylo zde zaměstnáno na sto lidí; jak to připojili v Uherském Ostrohu, šlo to s kopce až to zavřeli, teď se tady vytrhala i vlečka.“ Na to odpovídám: „Vždyť zde moh být nějaký nový průmyslový areál s vlečkou.“ Místo vlečky se místo bude sanovat z evropských peněz za „pouhý“ milion a čtvrt. A to jsem již na žst. Borohrádek, poslední vlak na Holice (v 17.23 h) ujel, aniž vyčkal příjezdu zpožděného spěšného vlaku 1868 od Chocně. Vypravčů na to říká: „Nikdo mi nevolal, tak se nečeká.“ Popříjezdu zpožděného vlaku do něj nastupují a průvodčí říká: „Někdo tam (do Holic) chtěl jet, ale mě to ukázalo v popu, že vlak neexistuje!“ Prostě tak. Jsme v čase počítací a vlaky na nic nečekají. Pak se na krajích řekne – jezdí málo lidí – ZRUŠIT!
Martin Kubík



Borohrádek, 4. červen – od Týniště n. O., mímě zpožděný přípoj Sp 1875 navazoval (směrem do Chocně) navazoval jen tím zpožděním, jinak ujížděl o pět minut před příjezdem vlaku od Holic, od Chocně nikoli. Od 10. 6. zde jezdí motor 810.298-0 coby Os 25381 do Holic cestující nevidí. Nebo že by se radní opět jednou za čas před volbami probudili a vystoupili ze svých autiček mezi lid? To by však jízdní řády museli dělat lidé, co myslí a nebudou nechávat schválně nebo kvůli své neschopnosti ujíždět přípoje.

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

Ostravská muzejní noc v železničním muzeu moravskoslezském

V sobotu 9. června už podesáté uspořádalo město Ostrava kulturní festival – u nás 36 institucí pro veřejnost zdarma. Železniční muzeum, které je umístěno ve staniční budově Ostrava střed, se zapojilo do této akce také. Výstavní prostory muzea nabízejí zajímavosti o vývoji železnice v MS kraji. Jsou zde umístěny historické dokumenty, dobové fotografie, původní železniční zařízení a stejnojmenné, které se používaly v železničním provozu. Je zde instalována i velká modelová železnice a také je možno zakoupit suvenýry a publikace o železnici.

Největším lákadlem je trenážer strojevodoucího (na snímku), na němž si zájemce může vyzkoušet, jaké to je řídit lokomotivu a to po trati Ostrava Svinov – Opava.

Muzeum navštívilo od 17 do 23 hodin celkem 630 dospělých a 236 dětí. Byli mezi nimi hlavně mladí lidé a děti. Tato akce v nich možná probudí

hlubší zájem o cestování vlakem a budou mezi nimi i budoucí železničáři.

Helena Čiklová



PORADNA BOZP

Břemeno nositi = problémy vás čekají všeliké

Pokud po probuzení rádi prolustujete snář, následující výklad vás nijak nepřekvapí. Ve spánku „břemeno nositi“ znamená starost, povinnost, těžký úkol, těžkou práci, zatěžuje duši svědomí, symbolizuje těžkost a váhu osudu všelikou. Obrazným břemenem se pak rozumějí i zkoušky, které nám život přináší, zátěž psychickou a další omezení (např. věcné břemeno „právníčiny“). Někdy břemeno ve snu nebo v životě není tedy nikdy snadného a příjemného, a protože vám s ním málokdo dobrovolně pomůže, jistě není od věci onu zátěž, v dnešním povídání rozumíme zátěž fyzickou, blíže prozkoumat.

Slovo fyzický znamená tělesný. Mluvíme-li o tedy zátěži fyzické, myslíme tím stav, který při dlouhodobém a nadměrném působení našeho těla poškozuje a opotřebovává. Při nadměrné fyzické zátěži dochází k především k zatížení našeho pohybového aparátu, srdce, cév a dýchacího systému, zátěž ovlivňuje i metabolické procesy a tepelnou regulaci těla. Právě z tohoto důvodu je působení fyzické zátěže dlouhodobě zkoumáno a na základě výsledků v praxi regulováno (naštěstí pro nás) pomocí státní legislativy.

V Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., je fyzická zátěž dále rozdělena na celkovou fyzickou zátěž (práce velkými svalovými skupinami – např. záda, hrudník, stehna, při které je zatěžováno více než 50 % svalové hmoty), lokální svalovou zátěž (práce malých svalových skupin při výkonu práce končetinami), pracovní polohu a ruční manipulaci s břemeny. Fyzická zátěž se zjišťuje, velmi zjednodušeně řečeno, např. pomocí měření koncentrace O₂ a CO₂ ve vzduchu, který při zátěži vydýcháme za 1 min a následného přepočtu podle vzorce, případně podle sledování tepové frekvence, která přímo závisí na intenzitě fyzické zátěže (a tedy i výdeji tělesné energie). U zdravých lidí představuje nárůst tepové frekvence o 10 tepů za minutu výdej energie 4,2 kJ. Omezit špatný vliv nadměrné fyzické zátěže na zdraví lze např. zavedením bezpečnostních přestávek v trvání 5 až 10 minut po každých dvou hodinách od započetí výkonu práce, střídáním zaměstnanců, střídáním různých činností nebo změnou technologie práce.

Ruční manipulace s břemenem je v legislativě popsána jako „přepřavování nebo nošení

břemena (jedním nebo současně více zaměstnanci), včetně jeho zvedání, pokládání, strkání, tahání, posouvání nebo přemisťování, při kterém v důsledku vlastností břemene nebo nepřizpůsobivosti ergonomických podmínek může dojít k poškození páteře zaměstnance nebo onemocnění z jednostranné nadměrné zátěže“. Aby mohl zaměstnavatel správně zhodnotit reálné zdravotní riziko, které hrozí jeho zaměstnancům a přijmout vhodná opatření, posuzuje se hmotnost břemene, celková hmotnost, kterou „navzpíráme“ za směnu, vynaložená energie nebo navýšení vaší srdeční frekvence při práci a celkové vyhodnocení pracovních podmínek (pomocí objednaného měření akreditovanou společností). Výsledkem zkoumání by mělo být odpovídající zařazení zaměstnance do kategorie práce a nastavení jeho pracovního místa (pomocí prohlídky).

Maximální hodnota břemena pro přenášení u mužů 50 kg a u žen 20 kg je nepřekročitelná, těžší břemena nesmí muži či ženy přenášet, a to ani ve dvojicích. Průměrná fyzická síla žen je oca o třetinu menší než fyzická síla mužů. Nejvyšší sílu mají muži kolem 25 let věku, pak dochází k postupnému úbytku síly v pětiletém období o 2,5 % a to do 45 let, pak je úbytek rychlejší, kolem 5 % v pětiletém období. Některé práce spojené s fyzickou zátěží a přenášením břemen jsou legislativou regulovány (nebo přímo zakázány) také pro těhotné zaměstnankyně, zaměstnankyně, které kojí, a zaměstnankyně – matky do konce devátého měsíce po porodu, případně jsou zakázány mladistvým.

Jak tedy zůstat déle svěží a fit? Pro zajištění bezpečné práce a svého zdraví se musíte předem seznámit s vahou a vlastnostmi břemene, těžištěm přenášeného břemene a způsobem jeho uchopu. Je důležité si také předem prohlednout cestu, kudy budete břemeno přenášet, abyste nezakopli a neskončili – v lepším případě na zemi – v tom horším u lékaře. Ze zdravotních důvodů je třeba zvedat břemeno vždy z podřepu, s rovnými zády – v této poloze totiž nedochází k nadměrnému zatížení páteře. Při přenášení břemen raději používejte pracovní rukavice a pokud je břemeno příliš těžké, použijte i svoji hlavu – požádejte o pomoc ostatní.

Dana Žáková, odd. BOZP OSŽ – U

Limity pro ručně přenášená břemena

	občasné přenášení a zvedání	časté přenášení a zvedání	práce vsedě /váha břemene max.	osmihodinová směna
muži	50 kg	30 kg	5 kg	10 000 kg
ženy	20 kg	15 kg	3 kg	6 500 kg

Pozn.: Občasné zvedání a přenášení břemene – práce nepřesahuje celkem 30 minut za osmihodinovou směnu. Časté zvedání a přenášení břemene – práce nepřesahuje souhrnně 30 minut osmihodinovou směnu (navyšit limit lze pouze u delších směn – 5 % za každou hodinu nad osmihodinovou směnu).



Vítání TGM na nádraží v Hořicích v Podkrkonoší

Návštěva TGM v Hořicích v Podkrkonoší

V sobotu 9. června 2018 si v Hořicích v Podkrkonoší připomenuli památné datum 10. června 1926, kdy město Hořice v Podkrkonoší pocítilo svoji návštěvou Tomáš Garrigue Masaryk, první československý prezident, a také výročí 100 let od vyhlášení samostatného Československa, jenž je četným motivem mnoha kulturních akcí letošního roku. Na tuto kulturně-společenskou akci byl za podpory Královéhradeckého kraje, ve spolupráci ČD a městem Hořice v Podkrkonoší vypraven zvláštní parní vlak, ve kterém nechyběl ani salonní vůz TGM. Na hořickém nádraží, stejně jako v roce 1926, proběhlo slavnostní

uvítání prezidenta a jeho choti. To si nenechalo ujít nejen místní obyvatelstvo, ale ani jednotky československých legií, prvorepublikové armády, hudebních skupin a místního folklorního souboru. Nechyběla ani oblíbená píseň TGM Ach synku, synku.

Po uvítání na místním nádraží probíhal ve městě návazný program. České dráhy při této příležitosti vypravily na trati 041 celkem dva páry pamíkových vlaků. V čele soupravy, sestavené ze salonního vozu TGM a čtyř vozů Bai, se představila místní lokomotiva 464.008 „Ušatá“ z výtopny Hradec Králové. Vít Mares

Provoz do Štítů a z Holic do Borohrádku podruhé skončil

V sobotu 9. června bylo možno naposled dojet osobním vlakem po trati 024 až do koncové stanice Štítů v Olomouckém kraji. Jako poslední přijel do Štítů za malého zájmu cestujících i místní veřejnosti Os 20561, který zpět odjel jako Os 7176 krátce před 15. hodinou do Ústí nad Orlicí.

Tím se podruhé v tomto desetiletí zastavil provoz na úseku Mlýnský Dvůr – Štítů, kde dosud dopravu objednával a hradil Pardubický kraj, i když se jedná o úsek v Olomouckém kraji. Ve stejný den i ve stejném komorním duchu se odehrálo ukončení provozu na úseku mezi Borohrádkem a Holicem (na snímku). Zde byl posledním vlakem 25381 s odjezdem z Borohrádku v 17.23 h, který vezl na palubu několik „šotoušů“ loučících se s provozem.

I zde se jedná o obdobný případ, kdyse část trati nachází na území Královéhradeckého kraje, ale dopravu zde objednával a platil Pardubický kraj. Rovněž jde o druhé ukončení provozu v rámci tohoto desetiletí.

Martin Hájek



Na Kraslické dráze po stopách Karla I.

Další z akcí, kterými si v letošním roce Česká železnice připomíná osobnost posledního rakousko-uherského císaře Karla I., se uskutečnila v závěru května na trati Sokolov – Kraslice. Jmenovala se „Po stopách Karla I. aneb 20 let soukromého provozu na Kraslické dráze“. Jak je vidno z jejího názvu, jednalo se o jakousi „dvojeoslavou“. V závěru května totiž uplynula dvě desetiletí od okamžiku, kdy provoz na trati převzala privátní firma Viamont.

Akci připravil místní (tedy kraslický) Železniční spolek Klub M 131.1 ve spolupráci s provozovateli dráhy a drážní dopravy a s dalšími organizacemi a institucemi. Potěšitelné je také aktivní vklad místních samospráv nejen podél Kraslické dráhy, ale i dalších obcí sdružených ve Svazku měst a obcí Kraslicka, jež se z větší části nacházejí mimo vlastní trať. Záštitu nad oslavami převzal ministr dopravy ČR Ing. Dan Ťok a hejtmanka Karlovarského kraje Mgr. Jana Vildumetzová.

Největší atrakcí oslav byla historická vlaková souprava v čele s lokomotivou 475.111. Ranní spoj ze Sokolova do Kraslic nesl název „Karel I.“ a jel „proti proudu času“, tedy ze současnosti až do roku 1918, kdy vznikla naše republika a kdy v březnu téhož roku do západního Krušnohoří přicestoval svým dvorním vlakem poslední habsburský panovník, aby se zde osobně seznámil s těžkým životem zdejších obyvatel ve válku sužovaném zázemí.

Při zastávkách ve Svatošově si tak mohli cestující zvláštního vlaku vychutnat atmosféru 80. let (včetně lokomotiv dnešních řad 240 a 363, které sem v minulosti zajížděly pro uhebné vlaky). Půlhodinová zastávka na Hřebeněch se nesla ve znamení šedesátých let. Potkali jsme zde jak hippies, tak i pionýry či milicionáře, byla zde prezentována tehdejší vojenská technika. Sta-

rostové Sokolova Bc. Jan Picka a Kraslický Roman Kotlínek, kteří vtipnou formou komentovali ze služebního vozu cestu vlaku a jednotlivé historické etapy, připomenuli i rok 1968. V Olavě pak následovala ukázka z období 2. světové války, v Rotavě pak přelomový rok 1938. Roku 1918 byla věnována zastavení v Kraslicích. Na zastávce a nákladisti Kraslice předměstí to byl vznik samostatného československého státu, na nádraží Kraslice pak následovalo velké vítání císaře a jeho choti Zity starostou města a dalšími osobnostmi, včetně projíždky historickým kočárem. V podloubí zdejšího Muzea Kraslické dráhy, které je umístěno v budově bývalé císařské restaurace, byla na památku výročí císařské návštěvy odhalena pamětní dlaždice.

Obě kraslická nádraží byla po celý den hlavním střediskem akce. Na „hlavním“ byl připraven zejména kulturní program; na předměstí mohli účastníci oslav zhlédnout výstavu kolejových vozidel dopravců ČD Cargo, Sokolovská uhebná a GW Train Regio, prezentaci dobrovolníků i krajských hasičů a automobilových veteránů a také tábory německého Wehrmachtu.

Spojení s okolními obcemi i se sousedním saským městem Klingenthal zajistil historický autobus Skoda 706 RTO Lux dopravce Autobusy Karlovy Vary, a. s. V průběhu dne byla také pokřtěna publikace kraslického autora Stanislava Meinla věnovaná návštěvám Karla I. a dalších hlav státu v regionu.

K úspěchu akce přispělo jak hezké, skoro již letní počasí, tak především práce dobrovolných pořadatelů – zástupců více než třiceti subjektů od nás i ze SRN. Poděkování organizátorů patří také provozovatelům dráhy a provozovatelům drážní dopravy na trati Sokolov – Kraslice.

Robert Koutný



Největší atrakcí oslav byla historická vlaková souprava v čele s lokomotivou 475.111. Ranní spoj ze Sokolova do Kraslic nesl název „Karel I.“ a jel „proti proudu času“, tedy ze současnosti až do roku 1918.

Moudrost pro tento den

„Všecko, co se stane jednou, už se nemusí stát nikdy. Ale všecko, co se stane dvakrát, určitě se stane i potřetí.“

Paulo Coelho,
brazílský textař a spisovatel (1947)

Pivovar a železniční stanice Dobrovice

Dobrovická muzea, o. p. s., (Muzeum Cukrovarnictví, lihovarnictví, řepařství města Dobrovice) si vás dovolují pozvat na retrospektivní výstavu akademického malíře Karla Sládka a novou expozici věnovanou dobrovickému pivovaru a železničním tratím pod názvem „Pivovar a železniční stanice Dobrovice“. Výstava zahájena 19. června 2018 potrvá do neděle 29. 7. 2018. Otevřeno pondělí až neděle 9 až 17 h, více informací na www.dobrovickamuzea.cz-mm-cz



Na snímku skupina pořadatelů, kteří se postarali o zdárný průběh turistického pochodu Modrý vandr.

Modrý vandr přivítal rekordní počet účastníků

Turistický pochod Modrý vandr připravují ZO OSŽ SDC Olomouc a žst. Olomouc hl. n. za podpory SŽDC, OŘ Olomouc, již dlouhá léta. Ten letošní se konal v sobotu 9. června v krásné přírodě Drahanšské vrchoviny v okolí Konic. Prochází zde železniční trať z Prostějova do Džbele, jednou ze zastávek je Ptenský dvůr, v jehož blízkosti (Ptenský dvůr) byli cíl všech tras – 12 km z Lutotína, 16 km z Náměště na Hané i 48 km cyklotrasy z Olomouce.

Počasi bylo příznivé a tak účast byla ve srovnání s předchozími ročníky letos rekordní – podle údajů pořadatelů se letošního Modrého vandru zúčastnilo téměř dvě stovky „vandrovníků“, včetně rodin s dětmi. V cíli všichni čekali občerstvení, diplomy a dobrá zábava. Více se o tomto pochodu dočtete na webu OSŽ (www.osz.org) v rubrice Cestujemes Obzorem.

—čas—

SPORT



Regionální mistrovství USIC ve stolním tenise tentokrát hostila Praha.

Regionální mistrovství USIC ve stolním tenise

Pořadatelství regionálního mistrovství USIC ve stolním tenise v letošním roce připadlo na Českou republiku a organizace na OSŽ. Tohoto sportovního klání se kromě pořádající České republiky zúčastnilo Německo, Švýcarsko a nově i Dánsko. Přihlášená Anglie se před konáním mistrovství omluvila, čímž trochu zkomplikovala hráčský systém, především v soutěži žen. Sportovci byli ubytováni v nově zrekonstruovaném TOP hotelu Praha. Samotné mezinárodní mistrovství se odehrávalo v nedaleké multifunkční sportovní hale, kde se uskutečnilo i slavnostní zahájení sportovní akce. Hráčský systém oproti minulému roku (regionální USIC byl v Německu) se hrál dle pravidel USIC ve stolním tenise.

Koniček, David Zitta, Josef Pišek, Alena Klišová, Carmen Pospíšilová, Jana Hlaváčková a organizátorům za uskutečnění celé sportovní akce.

Kvalifikace šachistů na regionální USIC v šachu

Velká Bystrice přivítala celkem 26 šachistů, kteří se zúčastnili Mistrovství železničářů v šachu pro rok 2018 a zároveň bylo i nominací prvních šesti šachistů na regionální USIC v šachu, který se uskuteční v Anglii ve městě Manchester. Zúčastnění šachisté si svou účast na mistrovství vybojovali v oblastních kolech dle jednotlivých oblastí. Již tradičně bezchybně zajistili mistrovství Jiří Jiša a rozhodčí Karel Vorel. Hrál se 7 kol a od prvního kola se sváděly tuhé boje. Šlo o hodně. Účast v regio-

Fotbalisté se v České Třebové rozloučili s Pohárem DKV

Na fotbalových hřištích Pod Jelenicí v České Třebové se v pátek 15. června uskutečnil fotbalový turnaj odvětví kolejových vozidel, který byl založen před dvaceti lety jako turnaj o Putovní pohár DKV. Na letošním ročníku se sešlo pět mužstev ze současných DKV a jedno mužstvo, složené ze zástupců DPOV Přerov. V patnácti zápasech systémem každý s každým se rozhodlo o posledním vítězi tohoto turnaje v rámci současných DKV, která již budou k 1. červenci 2018, v důsledku reorganizace, patřit minulosti. Po napínavých bojích nakonec zvítězilo do-

máci mužstvo DKV Česká Třebová, které tak obhájilo loňské prvenství a odneslo si putovní pohár pro vítěze, jakož i pohár ředitele OKV.

Po skončení zápasů při předávání cen vystoupili s krátkými projevy Kurt Mužík a Emil Effler (zakladatelé turnaje). „Jsem přesvědčen, že se v průběhu uplynulých dvacet let dařilo dělat dobrý sport a doufám, že tato tradice nezanikne.“ řekl Kurt Mužík, který před dvaceti lety stál jako první v zrodu tohoto turnaje. „Je málo událostí, které se zapíší do historie tak, jako tento turnaj, který vydržel bez úhony dvacet let. Přejí vám všem, ať tento turnaj, byť v jiné podobě, pokračuje i v budoucnosti.“

zhodnotil dvacetiletý fotbalového klání mezi mužstvy DKV Emil Effler. Na jejich slova navázal přítomný I. místopředseda OSŽ Vladislav Vo-



Na snímku mužstvo DKV Česká Třebová, které se stalo posledním vítězem turnaje „O pohár DKV“.

koun, který přislíbil, že vynaloží všechny své síly k tomu, aby turnaj pokračoval i po zániku DKV. Snahu o udržení a podporu tohoto sportovního klání vyjádřil i současný ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. Historii tohoto turnaje popisuje Kurt Mužík v rozhovoru na 1. straně tohoto čísla. Reportáž z průběhu s celkovými výsledky a bohatou fotogalerií naleznete na webu OSŽ.

—čas—

Senioři OSŽ Liberec na sportovních hrách

Krajská rada seniorů Libereckého kraje a město Tanvald uspořádaly dne 30. května na městském stadionu Výšina Tanvald 1. krajské sportovní hry seniorů Libereckého kraje. Těchto sportovních her se zúčastnil osmičlenný tým OSŽ Liberec.

Soutěžilo se v 10 disciplínách: běh, běh s kolečkem, šipky, pétanque, hokej, kroužky, golf, běh s míčkem, bolland, hod granátem a výsledky jednotlivců se počítaly.

Našemu týmu (na snímku) ve složení M. Urbánková, I. Beranová, V. Navrátilová, M. Stránák, V. Svoboda, M. Janata, J. Ajchler a J. Ševčík se podařilo zvítězit v pěti disciplínách a tím získat celkové vítězství s možností reprezentovat Liberecký kraj na Mezinárodních hrách seniorů v Olomouci.

Akce proběhla za krásného počasí a poděkování patří hlavně organizátorům a městu Tanvald za uspořádání této akce.



—js—



Zleva V. Mitura, M. Horák a M. Mužík.

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Běhu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mares (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Běhu 579/3, 190 00 Praha 9. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org**. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). 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