OBZOR 22

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

11. 11. 2019 Cena 5 Kč

Ročník 30

Z aktuálních událostí

■ **Ústředí OSŽ** zasedalo v Praze 23. 10. Úvod Informací ze zásadních jednání patřil jízdním výhodám a předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému, který zrekapituloval dění za poslední měsíc a dále informoval o jednání předsednictva ASO. Uvedl, že v dlouhodobě diskutované záležitosti novelizace Zákoníku práce došlo k dohodě sociálních partnerů, že dojde současně k novelizaci ZP v záležitostech, u kterých nejsou mezi sociálními partnery rozpory, jako například zavedení možnosti sdílení pracovního místa, úprava pravidel pro počítání dovolené aj.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková referovala o situaci v CZ LOKO. Uvedla, že závod v Jihlavě se zaměří pouze na výrobu nových lokomotiv, zatímco českotřebovský závod bude zajišťovat jejich servis. Informovala i o personálních změnách ve společnosti Skanska a o říjnovém jednání RHSD se zaměřením na veřejnou správu.

I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun hovořil mimo jiné o Sociálním fondu, který je nedílnou součástí kolektivní smlouvy. **„Je dobře, že již došlo k jeho odsouhlasení,“** řekl. V kolektivní smlouvě na příští rok nepředpokládá velké změny. **„Jediné, co určitě budeme požadovat, je jednání o mzdovém nárůstu a o příspěvku na dopravu,“** podotkl Vladislav Vokoun.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC, informoval o průběhu kolektivního vyjednávání na SŽDC, o podpisu rámcových zásad FKSP a C– FKSP na rok 2020. Uvedl, že byly dohodnuty záležitosti týkající se KOP, zvýšení příplatku za práci v sobotu a v neděli a navýšení ceny stravenky. Dále informoval o jednání ke třetí změně kolektivní smlouvy: **„Shodli jsme se na tom, že příspěvek na dopravu vyplatíme jednorázově a všem stejně, ale neshodli jsme se na jeho výši,“** uzavřel.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola mluvil o posílení centrálního Sociálního fondu, o Katalogu zaměstnání, o zahájení kolektivního vyjednávání předáním návrhu kolektivní smlouvy zaměstnavatelem, o chystané návštěvě v Bombardieru a prohlídce první lokomotivy řady Traxx, která by v příštím roce měla být dodána v počtu 10 ks s případnou opcí na další lokomotivy. **„Nejsem však nadšen vývojem úrazovosti. Máme za sebou dva těžké pracovní úrazy, ale co je nejhorší, i dva smrtelné pracovní úrazy. Budeme požadovat důsledné prošetření všech okolností, které mohly negativně ovlivnit chování a příčiny těchto tragických událostí,“** poznamenal.

V bodu Různé pak například Ing. Petr Toman, Ba (Hons), informoval o novince Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra Lékař na telefonu pro pojištěnce této pojišťovny. **„Zdravotní pojišťovna ministerstva vnitra ČR má ve spolupráci s AWP Solutions ČR a SR pro své klienty zřízenu konzultační službu ´Lékař na telefonu´, v jejímž rámci se můžete zdarma poradit s kvalifikovanými lékaři. Tato služba je pro pojištěnce ZPMV ČR k dispozici 24 hodin denně, 7 dní v týdnu,“** dodal.

■ **Republiková rada seniorů** (RRS) **OSŽ** na svém jednání v Praze 24. října mimo jiné jednala o přednášce s tématem „Hospodaření s rodinnými financemi seniorů,“ kterou nabízí poradenská společnost Partners financial services, a. s. O účast projevili zájem všichni členové RRS OSŽ. Předseda RRS Kurt Mužík postupně přivítal hosty jednání, prvním z nich byla ředitelka ČD travel Mgr. Blanka Jíšová. Ta diskutovala s členy rady o rekreačních možnostech pro seniory a vhodných destinacích. Za realizaci loňského pobytu seniorů v Bulharsku poděkovala místopředsedkyně RRS Danuše Polášková, která spolu s dalšími účastníky byla s pobytem velmi spokojena. **„Čekáme na vaši poptávku, vybrat je možné cokoli, jde jen o cenovou dostupnost,“** reagovala Mgr. Jíšová na Kurta Mužíka, který byl nadšen z pobytu na Ischii.

V další části jednání byly v rámci kontroly úkolů projednány některé konkrétní připomínky, které by měly být uplatněny při realizaci sportovních her seniorů v příštím roce. O tom, jak to bude s prolongací režijních jízdenek a s uznáváním jízdenek Českých drah, hovořili druhý z hostů jednání, předseda OSŽ, Mgr. Martin Malý. Stručně informovali o tom, jak probíhá kolektivní vyjednávání u Českých drah a SŽDC.

V závěru pak v pravidelném „kolečku“ zazněla řada kritických hlasů k rušení osobních pokladen ve stanicích či k problematice nákupu jízdenek u jiných dopravců.

■ **Společného jednání Podnikových výborů OSŽ a OZŽ** ve Strečně 29. – 31. října se zúčastnili dva generální ředitelé – nově jmenovaný generální ředitel ŽSR Ing. Igor Polák a generální ředitel SŽDC Bc. Jiří Svoboda, MBA. Ke slovu se dostali i oba odboroví „šéfové“, předseda OZŽ František Zaparanik hovořil o nedostatečném financování potřeb ŽSR, podle jeho názoru si stát musí říci, jakou železnici chce mít. Ocenil také dlouholetou dobrou spolupráci s OSŽ. Předseda OSŽ Martin Malý hovořil o problematice v řešení jízdních výhod a o vzájemném uznávání výhod mezi oběma zeměmi. Situaci v ŽSR pak také zevrubně popsala místopředsedkyně OZŽ Darina Fabuľová.

■ Dne 30. 10., po společném jednání slovenského PV OZŽ ŽSR a českého PV OSŽ SŽDC, proběhla **samostatná jednání obou PV**. Místopředseda OSŽ a předseda PV Petr Štěpánek informoval o tom, jak se odvíjelo kolektivní vyjednávání během výjezdního vyjednávání, kdy došlo k dohodě o finančním navýšení u řady mzdových složek. Personální ředitel SŽDC Ing. Pavel Koucký uvedl mimo jiné, že nebude možno počítat s tím, že bude pro rok 2020 sjednán srovnatelný mzdový nárůst s rokem 2019. Následovaly informace o připravovaných organizačních změnách či o probíhajících jednáních o Katalogu zaměstnání. Řadu informací doplnili i další zástupci zaměstnavatele. Ing. Kohoutová hovořila mj. o potřebě uzavřít jednání o výši odměny za pracovníka dozoru a příplatku za práci v noci a uvedla, že se v příštím roce očekává zvýšení sazeb stravného při tuzemských pracovních cestách. O novém způsobu zajištění vzdělávání zaměstnanců, o přípravě na změně předpisu SŽDC Bp36 a dalších věcech informoval Ing. Pospíšil.

■ **Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.**, který zasedal 6. 11. v Praze, se zabýval aktuální situací ve vyjednávání ohledně „režijek“ v Jihomoravském kraji *(více v rozhovoru s Vl. Vokounem v tomto čísle)*. Podnikový výbor se dále mimo jiné seznámil s restrukturalizací personálního odboru GŘ ČD. Podrobnější informace o jednání, které probíhalo v době uzávěrky tohoto čísla, najdete na www.osz.org a v příštím čísle Obzoru. **-red-**

Společnost Arrivav tzv. tržních konzultacích vloni nižší cenou porazila České dráhy a od 15. prosince letošního roku začne provozovat čtyři rychlíkové linky objednávané ministerstvem dopravy, mimo jiné i linku R21 Praha – Turnov – Tanvald. Na zastávce Líšný tak budou cestující vídat jak vlaky Českých drah, tak nové i vlaky Arrivy. Na snímku Michaela Mareše je v zastávce Líšný zachycen osobní vlak 5426 linky L31.

Ústředí OSŽ ustavilo stávkový výbor

Ústředí OSŽ po vyhodnocení aktuální situace a s odvoláním na Usnesení VII. Sjezdu OSŽ prohlašuje, že je připraveno důsledně hájit existenci „režijních“ jízdních výhod ve vlacích ČD s využitím všech dostupných prostředků, tj. v krajním případě i za cenu porušení sociálního smíru. Ústředí OSŽ: – ustavuje stávkový výbor složený z členů Představenstva OSŽ,

– v případě, že „režijní“ jízdní výhody ve vlacích ČD objednávaných Jiho moravským krajem nebudou vyřešeny podle platné právní úpravy a v duchu Memoranda o udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod ze dne 4. 12. 2017, zmocňuje stávkový výbor k vyhlášení stávkové pohotovosti a k provedení všech potřebných kroků k přípravě stávky, která by se týkala vlaků ČD objednávaných Jihomoravským krajem,

– ukládá předsedovi OSŽ a 1. místopředsedovi OSŽ pokračovat v jednání s ČD, MD ČR a Jihomoravským krajem za účelem uspokojivého dořešení problematiky jízdních výhod ve vlacích ČD objednávaných Jihomoravským krajem,

– ukládá předsedovi OSŽ a 1. místopředsedovi OSŽ jednat ve věci ve spolupráci s ostatními odborovými organizacemi působícími na železnici.

Usnesení mimořádného jednání Ústředí OSŽ ze dne 1. 11. 2019

Prolongace 2020

K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD na rok 2020 je stanoveno období **od 15. 11. do 14. 12. 2019**. Prolongačníčástka zůstává stejná jako letos. Uznávání jízdních výhod v Jihomoravském kraji bude řešeno samostatným opatřením. Bližší informace uveřejníme v příštím čísle Obzoru. **-red-**

Další benefity pro členy OSŽ: Právní poradenství - pomoc v občanském (soukromém) životě

Vážení členové OSŽ, OSŽ připravilo od 1. 1. 2020 další benefity pro členy OSŽ – **poskytnutí bezplatného právního poradenství/pomoci advokátními kancelářemi v občanském** (soukromém) **životě člena OSŽ**.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

Bližší informace najdete na straně 3.

Návštěva M 290.002

Zvláštní rychlík ŽESNAD.CZ/SŽDC dopravce KDS složený z lokomotivy LokoTrain 193.220, tří vozů KDS a salonního vozu ČD dne 31. 10. 2019 odvezl 45 studentů středních průmyslových škol a řadu dalších hostů z řad vedení zúčastněných železničních podniků a členů podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR na prohlídku rekonstrukce legendárního motorového vozu TATRA M 290.002, známého pod označením Slovenská strela (na snímku). Akci navrhla pracovní skupina Školství ŽESNAD.CZ na jaře s cílem zvýšit a podpořit zájem středoškolských studentů o technické obory na železnici.

Ve spolupráci se SŽDC se akce vydařila. Cestou si účastníci vyslechli přednášku pana Mgr. Jiřího Střechy, hlavního koordinátora oprav Slovenské strely (opravy spolufinancuje stát prostřednictvím Ministerstva kultury), o historii motorového vozu, jeho nasazení u ČSD a podrobnosti renovace. Při návštěvě dílen ČMŽO v Hranicích na Moravě si účastníci mohli stav opravy M 290.002 prohlédnout na vlastní oči. Cestu s poslanci PSP železničáři využili k projednání situace ohledně novely zákona o dráhách, či problematiky emisních povolenek (tedy poplatků za obnovitelné zdroje energie), za které železniční dopravci vynakládají na 600 mil. Kč ročně. **–rš–**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Podle mých zkušeností a ohlasů členské základny jsme k porušení sociálního smíru hodně blízko.“

Hovoříme s **VLADISLAVEM VOKOUNEM,**
I. místopředsedou Odborového sdružení železničářů

Jaké jsou vaše pocity z jednání zástupců Českých drah s představiteli Jihomoravského kraje (25. 10.). Ať to čtu zepředu dozadu, nebo zleva doprava, považuji výši kompenzaci, kterou Jihomoravský kraj od Českých drah požaduje za jednoho držitele „režijky“, za nehoráznost – už jen proto, že České dráhy se do soutěže přihlásily jako jediný dopravce a kraj jej na oplátku za to „potrestá“. Myslím si, že nebudu daleko od pravdy, když vyslovím domněnku, že železničáři budou držet basu a nenechají se „ukojit“ nižší kompenzací pro zaměstnance Českých drah v Jihomoravském kraji a jejich rodinné příslušníky.

Přiznám se, že se vůbec nedivím tomuto pohledu na výsledek dosavadních jednání. Domnívali jsme se, že zástupci Jihomoravského kraje více ocení vstřícnost Českých drah k zajištění své dopravní obslužnosti v situaci, kdy nabízená smlouva je na poměrně krátkou dobu a obsahuje velmi těžce splnitelné závazky. Dobrý pocit jsme neměli ani v tom, jak se smluvní partneři stavěli k počtu prodejních míst (pokladen) ČD a k uznávání celostátního tarifu TR10. Zde se po poměrně dlouhé debatě patrně podařilo najít shodu, ale vyčkejme, jak dopadne finální podoba dohody.

U režijních výhod bylo od počátku zřejmé, že o podobě jejich uznání panují značně rozdílné názory. Na některých zástupcích kraje bylo patrno, že by je nejraději neuznali vůbec. Po delší debatě nakonec zopakovali nabídku zlevněné průkazky pro zaměstnance Českých drah pracujících v Jihomoravském kraji a jejich rodinné příslušníky. Dále sdělili, že režijní průkazy sice uznají, ale za ostatní držitele jízdních výhod požadují od ČD kompenzaci ve výši 1500 Kč za každou prolongaci. Upozornili jsme je, že výše kompenzace je značně přemrštěná s ohledem na reálné využívání ze strany držitelů jízdních výhod. České dráhy nabízely paušální kompenzaci, která je dle našeho názoru rozumným průmětem rozsahu železniční dopravy v Jihomoravském kraji a reálného využití. Bohužel tato nabídka nebyla v době jednání akceptována. Připadalo mi, jako kdybychom si chtěli koupit pár jablek na chuť, ale zaplatit bychom měli za celý sad.

Takže, znovu zopakuji, pro nás je výše požadované kompenzace naprosto nepřiměřená a zásadně s ní nesouhlasíme. Doufám, že dojde ke změně. Čekáme rovněž na konečný postoj vedení Českých drah.

Mimochodem, jaký osobní pocit máte z jednání se zástupci Jihomoravského kraje?

Jednání probíhalo poměrně korektně. Trochu mě zaskočil postoj zástupců Jihomoravského kraje k problematice uznávání tarifu TR10. Chvílemi to vypadalo, že hrozící chaos a vlna nevole u cestujících – v důsledku jeho neuznání ve vlacích Jihomoravského kraje a problémech s elektronickým odbavením – je pouze záležitostí Českých drah a okolních krajů, než důsledek původního záměru zastupitelů Jihomoravského kraje. Důležitý je však výsledek a toho snad bylo dosaženo. Bohužel u „režijek“ jsme společný názor nenalezli.

(Pokračování na str. 2)

„Podle mých zkušeností a ohlasů členské základny jsme k porušení sociálního smíru hodně blízko.“

(Pokračování ze str. 1)

Sečteno a podtrženo: Jak to vidíte? Jaký je váš názor na věc? Co bude dál? Půjdeme do stávky?

Pořád je určitý prostor k jednání, ale podle mých zkušeností, dosavadních názorů kolegů a ohlasů členské základny jsme k porušení sociálního smíru hodně blízko. Je logické, že případné protestní akce by byly směřovány vůči tomu, kdo je dle našeho názoru vyvolal. Situací se budou zabývat členové Ústředí OSŽ na mimořádně svolaném zasedání. Celou situaci samozřejmě probereme i se zástupci ostatních odborových centrál na železnici tak, abychom postupovali ve shodě. A v neposlední řadě budeme jednat se zástupci dotčených stran.

Od doby, kdy jsme spolu naposled hovořili (výše uvedený rozhovor vznikl 28. 10.)**uplynula řada dní. Dnes máme středu 6. 11. 2019. Jaká je aktuální situace ohledně režijních výhod?**

Od té doby proběhlo avizované jednání odborových centrál (30. 10. 2019), kde jsme využili příležitosti, kdy jsme se sešli nad návrhem PKS ČD, a projednali jsme i režijní jízdenky. Odborové centrály se shodly, že cena (navržená Jihomoravským krajem za režijní jízdenky) je nepřiměřená a že jsou připraveny v krajním případě použít všech dostupných prostředků včetně porušení sociálního smíru. Proběhlo také mimořádné zasedání Ústředí OSŽ (1. 11. 2019), na němž Představenstvo OSŽ dostalo od Ústředí OSŽ jednohlasně mandát, že pokud jednání s Jihomoravským krajem budou neúspěšná, můžeme použít všech dostupných prostředků, včetně vyhlášení stávkové pohotovosti, případně stávky. A konečně v pondělí 4. 11. 2019 byla na generálním ředitelství ČD u předsedy představenstva porada, na níž jsem byl přizván a kde jsem očekával konečný verdikt ČD ke schůzce s představiteli Jihomoravského kraje (25. 10. 2019). V podstatě mě ani nepřekvapilo, že České dráhy konstatovaly, že podmínky, za nichž by byl Jihomoravským krajem uznáván tarif TR10, nejsou pro České dráhy přijatelné. U jízdních výhod bylo konstatováno, že nabídka Jihomoravského kraje je nepřiměřená. České dráhy proto požádají Jihomoravský kraj o setkání s nejvyššími představiteli kraje s cílem najít rozumné kompromisní řešení, které by vyhovovalo cestujícím (ohledně uznávání tarifu TR10) a které by vedlo i k rozumné racionální dohodě v oblasti jízdních výhod.

A když to nedopadne...?

Tak samozřejmě, Představenstvo OSŽ má od Ústředí OSŽ mandát konat. I odborové centrály jsou připraveny se sejít a domluvit se na formě protestu. Každopádně zvolená forma protestu by měla směřovat výhradně proti Jihomoravskému kraji. Chtěl bych dodat, že se se mnou spojili zástupci ČMKOS z Jihomoravského kraje, kteří nabídli, že jsou připraveni tento problém v případě potřeby otevřít na krajské tripartitě. Není tajemstvím, že Ministerstvo dopravy ČR vydalo upravený tarif, se kterým se ztotožňujeme, žádný spor s ministerstvem tedy v tuto chvíli nevedeme. Pravda ale je, že by se MD ČR mohlo více angažovat v tarifu TR10, který pro cestující v Jihomoravském kraji bude rozhodně nepříjemný a může vyvolat chaos a jistý pocit nepohodlí. Neuznání tarifu TR10 ČD, pokud se tak stane, bude mít určitě dopad do komfortu cestujících v Jihomoravském kraji. Připomínám, že Prolongační rozkaz GŘ ČD byl již vydán, ale je v něm prostor pro dodatečné úpravy v Jihomoravském kraji podle vývoje situace. **Michael Mareš**

Bělčík: „V Evropě jsme jednička. Co do zájmu bychom uživili dva velké zkušební okruhy.“

Ve čtvrtek 10. 10. 2019 se ve Zkušebním centru (ZC) Velim uskutečnilo setkání vedení této dceřiné společnosti ČD s novináři. Na programu byl především proces schvalování železničních kolejových vozidel, včetně rozsahu zkoušek, které Výzkumný ústav železniční (VUZ) v rámci Zkušební laboratoře, založené v roce 1995, realizuje.

Součástí akce byla i návštěva Dynamického zkušebního stavu. **„Naší ambicí je provést vás celým procesem, abyste viděli, co se tady děje,“** řekl na úvod generální ředitel VUZ Ing. Martin Bělčík. Novinářům bylo Zkušební centrum Velim představeno formou prezentace, o niž se podělili Miloš Klofanda, provozní ředitel zkušebnictví, Ing. Ondřej Fanta, Ph.D., technický ředitel, a Petr Chlum, vedoucí zkušební laboratoře.

Novináři poté zhlédli dvouminutový film o ZC Velim (velký testovací okruh dlouhý 13,276 km pro rychlost 200 km/h až 230 km/h, malý testovací okruh dlouhý 3,951 km a pro max. rychlost 80–115 km/h. **„V Evropě jsme jednička. Co do zájmu bychom uživili dva velké zkušební okruhy,“** dodal Bělčík.

–mmč–

PŘEDSTAVUJEME

Břetislav Buchta TO Bohumín: „Chystám se do důchodu, kde chci pokračovat ve své zálibě – psaní.“

Železnice lákala Břetislava Buchtu již od dětství. **„Můj tatínek pracoval jako svářeč v lokomotivním depu a vlakem jsme cestovali s rodinou do Čech za babičkou, takže železnice mi přirostla k srdci,“** přibližuje své rozhodnutí stát se železničářem. Původně uvažoval o povolání strojvůdce, pak se ovšem vyučil v ostravském železničním učilišti jako elektromechanik a své vzdělání následně doplnil na elektrotechnické průmyslovce v Mohelnici. **„Následovala vojna a po ní jsem se vrátil na jedenáct let zpět do depa jako elektromechanik. Pak jsem se přihlásil na inzerát, ve kterém dráha hledala mistra tratí, a začal jsem pracovat v této profesi. U ´traťovky´ jsem pak vydržel prakticky dodnes,“** popisuje ve zkratce svůj profesní život na dráze, kde pracuje v současné době u SŽDC jako zástupce vedoucího provozního střediska Traťového okrsku Bohumín. **„Starám se o organizaci výluk, materiál, školení zaměstnanců, revize a další technické věci,“** přibližuje svoji pracovní náplň.

V odborech je Břetislav Buchta „prakticky odjakživa“, nejprve jako řadový člen, v současné době pracuje jako úsekový důvěrník ZO OSŽ SDC Ostrava, kde je předsedkyní Lýdie Vatterová. **„Podílím se na organizaci různých odborářských akcí, pomáhám kolegům při zajišťování rekreací a hlavně sbírám podněty řadových členů. Ti jsou v současné době kupříkladu znepokojeni děním kolem režijních výhod, které snad každý železničář považuje za určitou výsadu nelehké železničářské profese.“**

Jak dále Břetislav Buchta dodává, uvažované omezování těchto výhod je nesystémový krok a výmysl lidí, kteří jezdí převážně auty a k vlakům mají poměrně daleko. **„Místo aby došlo ke zjednodušení v podobě jednotné jízdenky, vymýšlejí kraje způsob, jak přitáhnout lidi k integrované dopravě – výsledek může být ten, že lidé** (nejenom železničáři)**nakonec přejdou k automobilům.“**

Již od školních let má Břetislav Buchta úzký vztah k literatuře. **„Ve škole mě vždycky bavil sloh a na učilišti jsem začal psát vlastní povídky na různá témata ze života, často v ostravském nářečí. Ty jsem ale nikde nezveřejňoval, psal jsem jen spíš pro své potěšení,“** vypráví. Až mnohem později se mu podařilo uspět v literární soutěži jednoho časopisu, což ho povzbudilo k dalšímu psaní. Některé jeho práce zveřejnil i časopis Železničář, aktivně se účastnil také psaní povídek do sbírek „Literáti na trati“, což je projekt literární skupiny FISAIC – Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (Féderation Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). Vlastním nákladem vydal i knihu povídek „Nečekané rozuzlení honu na krtka“ a s Františkem Tylšarem knihu příběhů ze železnice „Na železnici dějí se věci“. Věnoval se i psaní železničářských pohádek a v současné době je aktivním členem literární skupiny FISAIC. Zúčastnil se i posledního křtu knihy „Literáti na trati“, do níž rovněž přispěl jednou ze svých povídek.

„V současné době se pomalu chystám na odchod do důchodu, kde se již těším na to, že se budu moci naplno věnovat své rodině (především vnoučatům) **a také pokračovat v psaní.“**

A co by Břetislav Buchta doporučil těm, kteří mají o psaní zájem, ale nevědí, jakna to? **„Zkuste napsat svůj příběh, pak ho dejte někomu známému posoudit, nebo ho pošlete rovnou Františkovi Tylšarovi** (vedoucí skupiny Literáti na trati),“ říká závěrem.

Miroslav Čáslavský

Křižování vlaků v žst. Příkazy probíhá v jedno– či dvouhodinových intervalech.

NAVŠTÍVILI JSME

Příkazy

Železniční stanice Příkazy se nachází na trati tzv. „Hanácké lokálky“, což je regionální trať z Olomouce hl. n. do Senice na Hané (SŽDC č. 275), vybudovaná v roce 1883 (k tabulce 275 je od roku 2014 připojován i úsek do Drahanovic, kde některé osobní vlaky začínají, či končí svoji jízdu). Původně tato trať sloužila především pro svoz zemědělských produktů, jako je ječmen, řepa, brambory apod., dnes již v nákladní přepravě převládá spíše dříví, zejména v dnešní době kůrovcové kalamity. **„Ale přeprava řepy zůstala zachována i dnes, i když ne v takovém rozsahu, jako dříve, kdy v okolí fungovalo několik cukrovarů,“** říká jeden ze zdejších výpravčích. Kromě cukrovarů, které fungovaly například v nedalekých Čelechovicích či Drahanovicích, patřily k zákazníkům železnice také sladovny, z nichž jedna dodnes stojí v blízkosti příkazského nádraží. Pohříchu dnes již mimo provoz.

Nádraží v Příkazech má dvě dopravní a dvě manipulační koleje, k nimž přiléhá poměrně rozsáhlé nákladiště. Ve službě je zde kromě výpravčího ještě dozorce výhybek, oba sloužící v nepřetržitém provozu s noční pauzou (střežení pracoviště). Výhybky na jižní straně nádraží (senické zhlaví) obsluhuje dozorce výhybek za pomoci elektromagnetických zámků, bližší (řepčínské) zhlaví pak obsluhuje výpravčí sám. Výslednou vlakovou cestu pak „hlídá“ zabezpečovací zařízení typu TEST, jedno z prvních svého druhu. **„Původně zde pro správné postavení vlakové cesty byla k dispozici tabule pro zavěšování hlavních klíčů, to však je již hodně let minulostí,“** vzpomíná výpravčí.

Jeden z prvních typů zabezpečovacího zařízení TEST je vybaven kolejovými obvody a elektromagnetickými zámky.

V Seznamu vlaků pro staniční zaměstnance lze napočítat celkem 34 osobních vlaků, jeden vlak soupravový a 8 vlaků nákladních. **„Pravidelně zde jezdí jeden pár manipulačních vlaků ČD Cargo a to v pondělí, středu a pátek,“** vypočítává výpravčí.

Ve stanici se uskutečňuje také pravidelné křižování osobních vlaků a to v jednohodinovém, případně dvouhodinovém intervalu. Sousední stanicí směrem k začátku trati je Senice na Hané, kde je odbočka na další lokální trať směrem do Červenky přes Litovel předměstí a pokračování tratě do Prostějova hl. n., ke konci trati je pak sousední stanicí, obsazenou výpravčím, železniční stanice Olomouc–Řepčín. **„Dříve byl výpravčí i v Horce nad Moravou, to je však dnes již dlouhá léta neobsazená zastávka,“** vrací se výpravčí do minulosti.

Budova nádraží v Příkazech byla postavena při budování tratě z Olomouce do Prostějova a je jednou ze tří původních staveb na této trati spolu s Náměští na Hané a Čelechovicemi. Kromě dopravní kanceláře a čekárny je v prvním patře budovy obydlený byt, zdejší zaměstnanci pak mají k dispozici ještě šatnu, kuchyňku a místnost pro trávení odpočinku v době nočního přerušení směny. Výdejna jízdenek je zde zrušena, cestující jsou obsluhováni vlakovou četou.

Po trati jezdí většinou soupravy, vedené motorovými jednotkami řady 814 (Regionova), které jsou v současné době opatřovány jednotným modrobílým nátěrem Českých drah. Původně žlutozelený nátěr Regionov mění svoji podobu na základě desetileté smlouvy dopravce s krajem, přičemž nový nátěr bude doplněn i polepy, prezentujícími Olomoucký kraj.

Miroslav Čáslavský

Stanoviště I železniční stanice Příkazy se nachází na zhlaví směrem k Senici na Hané.

VŠIMLI JSME SI

● **STÁTNÍ SLEVY** v dopravě pro studenty a důchodce stály za rok fungování přes 5,6 miliardy korun, největší část dostaly České dráhy. MD ČR předpokládalo, že to bude šest miliard. Studenti do 26 let a senioři nad 65 let mohou od 1. 9. 2018 využívat ve vlacích a autobusech slevu 75 procent z jízdného. Slevy platí na všech vnitrostátních dálkových i regionálních autobusových a železničních linkách, v integrovaných dopravních systémech a také na linkách MHD, které zajíždějí za hranice města.

● **SPRÁVA** železniční dopravní cesty v loňském roce investovala přibližně 42 milionů Kč do oprav nádražních budov v Ústeckém kraji, přičemž další finanční prostředky budou investovány do následujících projektů a na realizaci investičních akcí menšího rozsahu. V letošním roce například započala rekonstrukce nádražní budovy v Lounech v hodnotě 35 milionů Kč. Dochází zde k výměně starých otáčivých oken za nová původního vzhledu. Na snímku Tomáše Martínka je opravená výpravní budova žst. Štětí.

● **SP 1684 „CYKLOBRDY“** odjíždí z dálkově řízené žst. Příbram (DOZ Březnice) 19. října v 10.36 h (na snímku Martina Kubíka). Vlak byl opožděn na příjezdu 36 minut, zpoždění při odjezdu vlivem pobytu zkrátil na „pouhých“ 26 minut. Kdo chtěl přestupovat na autobus směr Obecnice (odj 10.40 h), měl co dělat. Obecnice je totiž výchozí turistickou destinací pro turisty, co chtějí navštívit bývalý vojenský prostor VVP Brdy a dojít na nejvyšší horu Brd Tok (865 metrů nad mořem). V žst Příbram je v provozu nádražní hostinec či vnitrostátní i mezinárodní výdejna jízdních dokladů. Autobusový terminál je hned proti nádraží.

● **V RÁMCI OPRAVY** traťového úseku Ledečko – Zruč nad Sázavou došlo též k rekonstrukci žst. Kácov (0 km tratě 212 Čerčany – Světlá n. S.), kde byl ve dvou staničních kolejí vyměněn železniční svršek, opraveno šest výhybek a v neposlední řadě vybudovány nové nástupištní ostrůvky. Současně tu byly instalovány nové vysoké osvětlovací stožáry. V současné době pokračuje oprava zdejší výpravní budovy typu 16/H, spočívající v obnově vnějšího pláště a střechy, výměně otvorových výplní, revitalizaci veřejných a provozních prostor, dosazení nové elektroinstalace, vodovodní přípojky a terénních úpravách přístupových cest. Zmiňovaný typ výpravní budovy byl budován na místních tratích v několika nástupnických státech bývalé Rakousko – uherské monarchie (respektive v její předlitavské části) počátkem devadesátých let devatenáctého století. Snímek Tomáš Martínek.

ZE SVĚTA

Budoucí prezident SNCF chce podporovat železniční nákladní dopravu

Jean–Pierre Farandou, určený jako nástupce Guillaume Pépyho v čele Francouzských státních drah (SNCF), hovořil začátkem října se Senátem, druhou komorou země, o sladění vnitrostátní železniční nákladní dopravy s evropskými standardy kvality. Nikdo nemůže pochopit, že ve Francii již nejezdíte měřádné nákladní vlaky, řekl budoucí železniční manažer, poukazující na očividné environmentální přínosy železniční nákladní dopravy nad silniční nákladní dopravou. I když to nebude snadné, chtěl by zajistit pro nákladní vlaky rezervaci evropských tratí, na kterých budou nákladní vlaky jezdit v dálkové dopravě rychlostí 100 kilometrů za hodinu, což je konkurenceschopné s kamionovou dopravou.

Nezávisle na vystoupení pana Farandou se SNCF–Fret rozhodla u sociálního a ekonomického výboru dceřiné společnosti SNCF, že navrhne další masivní škrty v oblasti lidských zdrojů. Do konce tohoto roku nebo počátkem příštího roku má dojít ke zrušení dalších 200 pracovních míst. Tato místa tak přibudou k 1500 místům, která jsou již dříve plánována na rušení do roku 2021. V současné době zaměstnává společnost SNCF Fret 5200 lidí. Pokud jde o státní železnice, tak chce Farandou zaměřit směřování železnice k větší ekonomické účinnosti, aby se snížilo zatížení státu a jeho orgánů. **„Veřejné prostředky jsou vzácnou komoditou,“** řekl. Farandou si stanovil za cíl uvést železnici do finanční rovnováhy. Železnice to dluží státu, který převzal dluh společnosti ve výši 35 miliard eur. Železnice musí usilovat o spokojenost zákazníků, aby se vrátili do vlaků. SNCF musí získat i vyšší konkurenceschopnost. Kandidaturu pana Farandoua musí ještě potvrditdva parlamentní výbory a Senát. Jako nástupce Guillaume Pépyho ho navrhl Elysejský palác.

Z Transportweb, 11. 10. 2019, zpracoval **–sh–**

Bavorsko zálohově profinancuje modernizaci regionálních drah za stát

Bavorský ministr dopravy Dr. Hans Reichhart podporuje urychlenou modernizaci regionálních tratí. Na 12 tratích v Bavorsku dojde k obnově kolejového svršku. Bavorsko poskytne zálohu 23 mil.eur, neboť finance ze spolkového rozpočtu jsou pro letošek již vyčerpané. DB Netz díky tomu zahájí práce ještě letos a dokončí do roku 2021. DB peníze Bavorsku vrátí v letech 2023–2024 po finančním vypořádání se spolkovým rozpočtem.

Přehled tratí: Garmisch–Partenkirchen – Griesen, Holzkirchen – Miesbach, (Mering –) Egling – Geltendorf, Murnau – Oberammergau, Schongau – Peißenberg, Landshut – Plattling – Bayerisch Eisenstein, Straubing – Bogen, Zwiesel – Bodenmais, Regensburg – Schwandorf, Sulzbach–Rosenberg – Irrenlohe (– Schwandorf), Unterfranken: Schweinfurt – Meiningen, Schwaben: (Ingolstadt –) Aichach – Augsburg.

Z www.stmb.bayern.de zpracoval **–rš–**

Nákladní železniční doprava v Norsku před kolapsem?

Dceřiná společnost NSB Cargonet je již řadu let v červených číslech a v závěru roku 2018 se tak rozhodla řadu vlaků zrušit. I pro největšího zákazníka- poštu - musela být řada vlaků zrušena, takže pošta musela své přepravy převést na silnici. Není jasné, jakou roli v tom hraje nové vedení společnosti pod názvem „vy“. Cargonet a Green Cargo Norge v loňském roce vytvořily ztrátu 100 mil. NK (10 mil. eur).

Ze Schweizer E–R, 7/19, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 43 – 24. 10. 1994

OSŽ, jak je patrno hned z několika článků na první straně, vyjádřilo podporu odborářům Škody Mladá Boleslav ve sporu s vedením této a. s. a koncernem Škody Volkswagen. Tamní odboráři uspořádali výstražnou hodinovou stávku především **„proti snižování výrobního i nevýrobního personálu lidsky necitlivými způsoby“**, jak se uvádí v prohlášení stávkového výboru. Odboráři ostře vystupovali také proti taktice zamlžování a zdržování vedení firmy při jednání se zástupci odborů. Ze strany vedení nebyly podle odborářů připraveny žádné kroky ke zmírnění sociálních dopadů propouštění. **„Prakticky jde o první střet s nadnárodním monopolem u nás, o jehož chování si odbory nedělají iluze,“** řekl předseda ČMKOS Richard Falbr na tiskové konferenci po skončení výstražné stávky.

Obzor dále přinesl reportáž z rekreačního střediska v Kunčicích pod Ondřejníkem, které v té době čekalo na výsledky privatizačního řízení, či zpravodajství ze semináře **„Transevropská dopravní síť ve střední Evropě“**, konaného v Praze 14. 10. 1994. Při vystoupeních zahraničních účastníků semináře zaznělo, že základní podmínkou našeho napojení na celoevropskou sít dopravy je sjednocení technických podmínek, legislativy i postavení zaměstnanců v dopravě.

Obzor č. 44 – 31. 10. 1994

Článek **„Podivné hospodaření s. o. České dráhy“** rozebírá měsíce se táhnoutcí jednání mezi odbory, Českými drahami, ministerstvem dopravy a ministerstvem financí o přídělu do Fondu kulturních a sociálních potřeb za rok 1993. Příděl do FKSP byl v té době možný mimořádnou dotací ze státního rozpočtu, jeho podmínkou ovšem bylo správné vedení účetnictví Českých drah a to právě scházelo. Nejvyšší kontrolní úřad ČR totiž v hospodaření Českých drah shledal řadu vážných nedostatků.

Obzor dále přináší záznam besedy s předsedou ČMKOS Richardem Falbrem s názvem **„Odbory nejsou spořitelna“**. Článek **„Zastavení provozu se rovná likvidaci trati“** rozebírá problém uvedený v titulku na příkladu Horního Jiřetína.

Pod titulkem **„Sametové okradení důchodců – lidé financují privatizaci“** se čtenář Obzoru v diskusi vyjadřuje k hospodaření se sociálním fondem, určeným na důchody. Poukazuje na to, že důchodci požadují oddělení sociálního pojištění od rozpočtu, ale vláda namítá, že **„má mandát hospodařit se všemi daňovými příjmy ve prospěch všech občanů“.** Podle autora však vláda nepoužívá tyto peníze pro „všechny občany“, ale využívá je na to, aby náš dosud společný majetek, resp. jeho zbytek, byl co nejrychleji doprivatizován. **–zs–**

Další benefity pro členy OSŽ: Právní poradenství - pomoc v občanském (soukromém) životě

Právní pomoc v občanském (soukromém) životě (dále rovněž „právní pomoc – občan“) je určena pro členy OSŽ, kteří jsou členy nejméně 1 rok a zejména:

a) jsou samoživiteli/kami,
b) jsou na mateřské, rodičovské dovolené,
c) čerpají dlouhodobé pracovní volno pro důležité osobní překážky v práci bez náhrady mzdy,
d) jsou v tíživé sociální situaci,
e) jsou v jiné situaci hodné zvláštního zřetele,
f) ostatní případy.

Právní pomoc - občan se poskytuje v následujících oblastech:

a) rodinné právo – např. manželské majetkové právo, rozvod, úprava poměrů k nezletilým dětem, výživné, péče o dítě apod.
b) vlastnické právo k nemovitostem a k movitým věcem – např. kupní smlouva, darovací smlouva, nájemní smlouva, pachtovní smlouva, smlouva o věcném břemeni apod.,
c) dopravní (silniční) nehody – např. obhajoba při obvinění v trestních věcech (resp. z přestupku) v dopravě z nedbalosti, zastupování poškozených účastníků dopravních nehod (bolestné, ztížení společenského uplatnění, nároků náhrady nemajetkové újmy),
d) dědické právo – např. právo na pozůstalost, závěť, odmítnutí/vzdání se dědictví, zrušení/odvolání závěti, dědická smlouva apod.,
e) insolvence + exekuce – navržení způsobu řešení úpadku, příprava a zpracování insolvenčního návrhu na oddlužení, uplatnění exekucí, obrana proti exekuci.

Právní pomoc občan proběhne **v pilotním projektu v délce 6 měsíců** (od 1. 1. 2020 do 30. 6. 2020). Následně OSŽ vyhodnotí pilotní projekt (nejpozději do 31. 7. 2020).

Vybrané **advokátní kanceláře** poskytnou členům OSŽ **bezplatnou prvotní právní poradu (v rozsahu do 60 minut).**

Bližší podrobnosti k bezplatnému právnímu poradenství/pomoci naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Právní poradenství – občan“ nebo vám je sdělí předseda vaší ZO OSŽ.

V případě prvotních nejasností se s důvěrou obracejte na **JUDr. Petra Večeře**, tel.: 972 241 961, 737 275 068, nebo **Mikuláše Hubicsáka**, tel.: 972 241 960, 737 275 114.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2019

I. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 1. 1. 2019 činil 8 142 722,13 Kč

Příjmy celkem:
příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob 523 684,60 Kč

Výdaje celkem:
Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2019 300 000,00 Kč

Celkem 300 000,00 Kč

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2019 činil 8 366 406,73 Kč

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za I. pololetí 2019 byly vyplaceny dávky celkem 18 žadatelům v celkové částce 300 000,– Kč, tj. částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí 16 666,70 Kč. Jedna žádost byla projednávána a nebyla schválena na základě vyslovení nesouhlasu s jejím přiznáním ze strany ZO OSŽ. Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 18 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci (se sociálním akcentem), podstoupení operací smyslových orgánů (očí) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti a požár bytu. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 300 000,– Kč.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ–ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ–ústředí, dále posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ. Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajišťováno hospodářsko–finančním oddělením OSŽ–ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

ESO OSŽ–ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení (k projednání Představenstvu OSŽ) zčásti neúplné. V současné době lze konstatovat, že je oddělením ESO OSŽ–ústředí zaznamenáno zlepšení. Přetrvávající nedostatky lze shrnout následovně, chybějí údaje o: – konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), – návrhu na výši dávky, – obdržené podpoře ze SF zaměstnavatele, resp. FKSP, nebo z prostředků ZO OSŽ, – souhlasu se zpracováním osobních údajů podle nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) pro činnost OSŽ.

Nedostatečným se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů, i zde dochází k postupnému zlepšení.

Výše charakterizované skutečnosti představují ve svém důsledku zbytečnou administrativu.

Stejně jako v předchozích obdobích, byly i v průběhu I. pololetí roku 2019 všechny ZO OSŽ i jednotlivci v čtrnácti deníku „Obzor“ vyzýváni ze strany Představenstva OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, protože tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat finanční pomoc.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Likvidace stavědel na hlavním nádraží v Brně

Během prodlouženého víkendu na konci října letošního roku došlo snad již k poslední likvidaci stavědel na hlavním nádraží v Brně. Bourání stavědla č. 6 na severním zhlaví proběhlo v naprosté tichosti, stejně jako likvidace jiných zdejších stavědel. Zůstanou snad zachována pouze dvě stavědla, č. 4 a č. 5, jako technické památky.

Záměrně uvádím „snad“, neboť dobře vím, jak to u nás s technickými památkami někdy chodí. Stavba se v jednom období prohlásí technickou památkou, později se to z nějakých důvodů, nebo někomu jaksi nehodí a zase se „od–památní“.

Zde bych rád připomněl, že není vůbec podstatné, jakého je stavba, která se má stát technickou památkou, stáří, může se jí stát i stavba poměrně mladá. Především se hledí na její jedinečnost, originalitu a vlastní provedení stavby. Jindy může být památkově chráněný objekt stavebně celkem bezvýznamný, k němuž se váže určitá historická událost.

O bourání stavědel na brněnské „roli“, jak se v brněnském hantecu hlavnímu nádraží v Brně říká, bylo psáno mnoho, zejména na sociálních sítích. Často to byla emoční až vulgární psaní a vzájemná napadaní, která v konečné fázi snad naděla více škody než užitku.

Jak to s brněnskými stavědly vlastně bylo? Pro odpověď na tuto otázku je třebas e vrátit o 15 let zpět, kdy se v Brně konalo referendum a stavba nového nádraží „někde“ v Brně byla, jak se zdálo, na spadnutí. Nebudu se zde nyní vracet k tomu, co vše se na slušné i neslušné úrovni odehrálo v té době i během těch 15 let, snad někdy později. Nyní se budu držet problematiky likvidace zmíněných stavědel. Jelikož jsem se v té době o tuto problematiku spolu s dalšími aktivně zajímal, mohu psát s pocitem podstatné objektivity. Předně uvedu, že nám nikdy nešlo o takový nesmysl, jako by bylo zachování všech stavědel, ale pouze některých, konkrétně dvou za šesti. Také jsme nechtěli, aby byla zachována dvě naprosto stejná stavědla a pro ty, co měla být zachovaná, hledali jejich využití.

Pro historickou hodnotu bylo navrhováno zachovat stavědlo č. 4, tedy nedaleko řeky Svratky, u výtopny, postavené ve stejné době. To spolu se zmíněnou výtopnou a skladištěm Amerika mělo být součástí určitého památkového komplexu, ze stejné doby výstavby. Nepodařilo se však najít pro toto stavědlo jiné budoucí využití, něž v pouhé existenci stavby. Jedna z alternativ, která se nabízela, bylo jeho využívání pro železniční fotografy, což se jevilo jako reálné. Naráželo se ovšem na problém v přístupu k tomuto objektu, ten by byl možný jen z prostoru kolejiště, což bylo nepřípustné. Vybudovat ze strany od ulice Uhelné přístupové schodiště by bylo sice reálné, ale z důvodu uchování památky v původním originálním stavu, bylo podle odborníků těžce přístuptné. Otázka dalšího využití tohoto stavědla po ukončení jeho dopravní potřeby zůstala tedy otevřená. Kdo viděl některé návrhy na výstavbu nového nádraží v Brně, jistě si vzpomene, že bylo s tímto stavědlem pro zachování počítáno.

Stavědlo č. 6 v Brně dostalo pěkný nový kabát, aby za krátký čas bylo celé zbouráno.

Další stavědlo, které jsme navrhovali zachovat, bylo stavědlo č. 6. Jelikož k tomuto stavědlu by byl bezpečný přístup po šestém nástupišti, bylo zde uvažováno s minimuzeem, spolu s dopravním sálem v hlavní budově nádraží. Je nad rámec prostorových možností vypsat zde všechny naše tehdejší představy, tedy jenom zkráceně.

V dopravním sále bylo uvažováno zachování historického stavědlového přístroje, na který mělo být dobře vidět z prvního nástupiště vhodnými okny, případně měla být místnost buď trvale či v určitých časových intervalech přisvícena.

Stavědlový přístroj měl být zachován i na zmíněném stavědle č. 6. Exkurze zájemců by pak měla začínat v dopravním sále. Zde by se nacházely různé fotografické a písemné materiály, připomínající vývoj brněnského hlavního nádraží a trojrozměrné předměty. Podobně tomu mělo být i na stavědle č.6, kam by účastníci exkurze přicházeli podchodem a dále po šestém nástupišti.

Opravdu nelze zde vypsat vše navrhované podrobně, neboť by to bylo na celou stranu. V krátkosti ještě napíši, jak to bylo s uvedenými aktivitami dále. Patnáct let, se v otázce přestavby brněnského nádraží nic nedělo, nevědělo se, co vlastně bude a neví se to přesně dosud. Patnáct let je však dlouhá doba, někteří bývalí „aktivisté“ k zachování stavědel již odešli tam, odkud není návratu, jiné přešla chuť se v problému dále angažovat. Poznali totiž, jak to v Brně, co se týká historie železnice, a hlavně brněnského železničního uzlu, mezi lidmi chodí. Přišli jiní a prosazovali i v této oblasti to své, bez koncepce a konkrétních představ do budoucna.

Zůstanou nám sice v Brně zachována dvě naprosto stejná stavědla, avšak holé stěny bez jediného kousku z původního zařízení, které odtud zmizelo. O dalším využití budov stavědel se nyní vedou diskuse, provedlo se jejich menší zakonzervování, zatlučení chybějících oken deskami. Ale co s nimi bude dál? To snad ukáže čas.

Miroslav Vaněk, Brno

PORADNA BOZP

Potmě každá kočka černá

Toto tvrzení v minulých dnech naše oddělení BOZP prakticky ověřovalo v jedné z nejmenovaných stanic ve Středočeském kraji a muselo konstatovat, že naši předkové opět měli pravdu. Venkovní pracoviště a přilehlé stezky se utápěly ve tmě, a pokud bychom měli s sebou opravdu nějaké zástupce kočičího druhu (Felis silvestris f. catus), praktická šance na jeho pozorování v prostoru kolejiště by byla pouze u jedinců s bílou srstí, vydávajících výrazné zvukové signály.

Možná si ještě ze školy pamatujete, že klasická žárovka je věcička využívající přeměnu elektrické energie na světlo a funguje na principu zahřívání tenkého (většinou wolframového vodiče) elektrickým proudem, který jím protéká. Původní Edisonovy žárovky měly uhlíkové vlákno ze zuhelnatělého bambusu a první elektrické osvětlení měl údajně cukrovar v Židlochovicích, a to již v roce 1880 (zdroj internet) – dá se tedy předpokládat, že na dráhu tato novinka dorazila pouze s mírným zpožděním.

Proto nás poněkud vyvedlo z míry, že vzhledem k poměrně dlouhé době, která uplynula od elektrizace železnice, jsou ještě místa, kde se tápe ve tmě, a to jak v té opravdové, tak i povinnostech, které ukládá legislativa. Pokud čtete naše „okýnka BOZP“, tak už víte, že vše začíná u zákoníku práce a jím dané odpovědnosti zaměstnavateli za životy a zdraví zaměstnanců.

Pokud se budeme brodit dále řekou paragrafů, dotkneme se zákona č. 309/2006 Sb., který obsahuje základní požadavky na pracoviště a pracovní prostředí. Ten nás odkáže na prováděcí právní předpis NV č. 361/2007 Sb., a když v tomto místě přirazíme ke břehu a začneme pátrat, najdeme část zabývající se bližšími hygienickými požadavky na pracoviště a pracovní prostředí, ve které se dozvíme, že umělé osvětlení venkovních pracovišť a spojovacích cest musí odpovídat náročnosti vykonávané práce na zrakovou činnost a ochranu zdraví v souladu s normovými hodnotami a požadavky české technické normy na osvětlení venkovních pracovních prostor. A úplně na konci této věty objevíme malou indexovou značku, která nás nasměruje do ČSN EN 12464–2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory.

Zde se mj. dočteme, že požadavky na osvětlení jsou určeny uspokojením tří základních lidských potřeb:
– zrakové pohody (cítí-li se zaměstnanci dobře)
– zrakového výkonu (jsou-li pracovníci schopni vykonávat zrakové úkoly i při obtížných podmínkách a během dlouhé doby)
– bezpečnosti.

Kvůli bezpečnosti zaměstnanců nás pak bude zajímat ve vztahu k venkovnímu pracovišti hlavně jeho osvětlenost (v luxech), protože ta má zásadní vliv na míru nebezpečí, v jakém se pohybují a jsou nuceni vykonávat svoji práci.

Výše uvedená norma obsahuje i velmi zajímavou tabulku – konkrétní výčet prostor a činností v prostředí kolejové dopravy (např. seřaďovací nádraží, svážný pahrbek, manipulační plochy, prostor pro svěšování vozidel apod.) a mohu vám prozradit, že hodnotu 0 luxů, která byla při kontrolní činnosti naměřena vedoucím oddělení BOZP (byť orientačním měřidlem), tam v žádném případě nenajdete.

Co říci na závěr? Je jasné, že zaměstnavatel musí přijmout odpovídající opatření, protože podle § 3 NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, (1) Pracoviště musí být po dobu provozu udržována potřebnými technickými a organizačními opatřeními, splňujícími požadavky tohoto nařízení, ve stavu, který neohrožuje bezpečnost a zdraví osob.

Jen doufejme, že tím opatřením nebude požadavek na zvláštní zdravotní způsobilost zaměstnanců – oči kočičí.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

Připomínky k rychlíkům na Rakovnicko – Protivínské dráze

Současný koncept rychlíků na trati 200 Zdice – Protivín není zrovna příliš šťastný. V prosinci roku 2008 vznikl dvouhodinový takt motorových rychlíků v relaci Praha – Příbram – České Budějovice s tím, že některé rychlíky jedou jen v určitých dnech, jiné končí v Březnici. Tímto dochází k přetížení frekventované trati 171 a tyto rychlíky jsou často z kapacitních důvodů odkláněny po regionální trati přes Rudnou u Prahy, což jejich jízdní dobu navíc prodlužuje. Jindy se stává, že na hlavní trati z dopravních důvodů zastavují v každé stanici, což už jsem také zažil. Od nového GVD bude tyto rychlíky vozit dopravce Arriva s „lokálkovými“ motorovými vozy řady 845 ex DB, což bude výhodné nanejvýš pro držitele jízdních dokladů Pražské integrované dopravy na území Středočeského kraje, pro ostatní cestující to příliš výhodné nebude, neboť zde bude dražší tarif oproti tarifu ČD.

Chápu, že bylo potřeba vytvořit alternativní přímé spojení Prahy s jihočeskou krajskou metropolí po dobu výstavby čtvrtého koridoru, kde jsou nyní často výluky s náhradní autobusovou dopravou, což není pro spoustu cestujících příjemné. Po dokončení modernizace tratě 220 však nebude rychlíkové vozební rameno Praha – České Budějovice přes Příbram (linka R26) kvůli pomalejšímu spojení příliš významné, ale nemělo by zaniknout zcela.

V této relaci by pak stačily dva páry rychlíků denně, neboť z Prahy na jih Čech pak bude výrazně rychlejší spojení po koridoru. Spíše by se sem měl navrátit jeden pár rychlíků v relaci Most – České Budějovice alespoň po dobu letní sezony s tím, že by v úseku Most – Rakovník neměl žádnou zastávku pro cestující (na tento spoj by mohly být nasazovány motorové vozy řady 842 PJ České Budějovice, jež se vloni uvolnily z tratě 194 díky nástupu dopravce GWTR)), přičemž by bylo na místě též obnovit vozební rameno Praha – Strakonice (Sušice) v počtu dvou párů rychlíků a jeden páteční/nedělní rychlík v relaci Praha – Písek (případně Protivín).

Rychlíky na trati 200 mají význam spíše pro spojení Prahy s jihozápadními Čechami, či Českých Budějovic se severozápadem Čech, jako tomu bylo kdysi. Samozřejmě zavedení Sp vlaku Cyklo Brdy Praha – Blatná o víkendech po dobu letní sezony je vítaná věc, neboť tento spoj obsluhuje významná turistická místa.

Tomáš Martínek

Rychlík 1249 (linky R26 Otava) relace České Budějovice – Praha vedený motorovým vozem 854.035 s přípojným vozem Bdtn zastavil v žst. Příbram dne 14. 9. 2019. Od nového jízdního řádu bude tuto rychlíkovou linku provozovat dopravce Arriva s motorovými vozy řady 845 německé provenience.

O jistotě

Vážení kolegové, nevím, jak to máte vy, ale já mám rád, pokud je na světě alespoň něco jistého. Třeba, že vyjde každé ráno slunce, i když není některý den vidět, ale můžete se spolehnout, že tam někde za těmi mraky je, a že určitě vysvitne. Tak přesně takové přátelství mě pojilo s Viktorem Vlastníkem (vzpomínka v tomto čísle Obzoru na str. 4). Neviděli jsme se sice každý den, ale scházeli jsme se tak čtyřikrát do roka, ale to spolehnutí na něj bylo jako na to slunce. Byl to dobrák, který by nikomu neublížil. Měl rád cestování, se svou přítelkyní projel celou Evropu a i část Asie. Poslouchal rád skupinu Odyssea, nade vše miloval svého pejska, německého ovčáka Arga. Ale bohužel, tak jako v seriálu četnické humoresky Argo přišel o páníčka zákeřně, tak, že ho zastřelili, a neměl možnost se bránit, tak přesně takhle náš pejsek Argo přišel o svého páníčka. Zdolala ho zákeřná nemoc, proti které se nemohl bránit.

Život není jen o práci nebo o penězích. Proto prosím, co jste slíbili svým přátelům, kamarádům, známým a ještě jste to neučinili, udělejte si tu chvíli a ten čas, a slíbené vykonejte. Nevíte, co může být zítra. V jedné písničce od již zmiňované Odyssey se zpívá „Někdy si vzpomeň“, já slibuji, ne, že si vzpomenu, ale že nikdy nezapomenu. Buď sbohem kamaráde. Budeš nám chybět, jelikož odešlo to, co byla naše jistota.

Petr Haltuf, předseda ZO OSŽ
žst Chlumec nad Cidlinou

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

Parní vlak, mířící z Prahy do Lužné u Rakovníka, jsme v sobotu 26. 10. zastihli na náspu za zastávkou Kačice. V jeho čele se činí „Kremák“ 534.0323, kterému na postrku pomáhá „Papoušek“ 477.043, když si na úvrati v Kladně oba stroje své role vyměnily.

Poslední parní víkend v ČD Železničním muzeu

Nežli jsme se nadáli, utekla letošní „parní sezona“ jako voda. A tak se konala o víkendu 26. – 27. 10. v areálu ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka poslední letošní větší akce, „Ukončení sezony v ŽM – Poslední parní víkend“. Jak je již obvyklé, sjela se na tuto akci opět spousta (nejen) železničních fanoušků a příznivců mašinek. Krátce po otevírací době muzea byla téměř všechna místa u jeho areálu a kolem zdejší železniční stanice zaplněna osobními automobily a motocykly.

Z Prahy byl po oba dva dny vypraven do Lužné zvláštní parní vlak. Vzhledem k tomu, že jeho trasa vedla přes Kralupy nad Vltavou a úvrať v Kladně, střídaly se v jeho čele mašinky „Papoušek“ 477.043 a „Kremák“ 534.0323. V areálu muzea čekala na návštěvníky spousta zajímavých exponátů, jak jsme na to ostatně zde již zvyklí. Opět například nechyběla možnost zakoupení suvenýrů s železniční tématikou či dopřát si občerstvení v některém ze stánků nebo ve zdejším jídelním voze. Po úzkorozchodném oválu vozila zájemce parní mašinka a plno bylo také u modelových kolejišť.

Dvakrát se každý den vydával na cestu z Lužné do Rakovníka v čele zvláštního vlaku „Heligón“ 414.096. Celé akci, která opět zaplnila areál muzea, přálo po oba dva dny navíc krásné, slunečné počasí. Opravdu hezké rozloučení s muzejní sezonou, neboť o státním svátku 28. 10. se brány muzea otevřely návštěvníkům letos naposledy. Všem pracovníkům ČD Železničního muzea patří poděkování za všechny akce, které pro zájemce o naší železnici v letošním roce uspořádali. A tak na samý závěr – na shledanou v Železničním muzeu v roce 2020, vážení. **A. K. Kýzl**

Výstava modelů železnic

Klub železničních modelářů Hradec Králové pořádá na královéhradeckém hlavním nádraží tradiční podzimní Výstavu modelů železnic s mezinárodní účastí.

Výstava je zpřístupněna veřejnosti od pátku 8. listopadu do neděle 17. listopadu 2019; ve všední dny otevřeno 14 až 18 hodin, soboty, neděle a svátek od 9 do 18 hodin, příchod na výstavu je z prvního nástupiště.

Mimo jiné bude vystaveno klubové H0 kolejiště Vysočina a unikátní H0 kolejiště Southwest USA; po celou dobu výstavy budou všechna vystavená kolejiště v provozu. **–mmč–**

Vzpomínka na transport smrti

Na konci druhé světové války, dne 28. dubna 1945 v půl deváté večer, zastavil ve vlakové stanici Roztoky u Prahy vlak s vězni. Měl více než 70 vagonů, v nichž se tísnilo kolem 4000 mužů a žen různých národností. Vlak střežila ozbrojená stráž a nikdo se k vagonům nesměl přiblížit. Přednosta stanice Jan Najdr, místní odbojáři i lékaři začali ve snaze pomoct zuboženým vězňům vyjednávat s velitelem transportu. Na jejich naléhání mohli být z vlaku vyneseni mrtví, vězni dostali jídlo a pití, a nemocným a zraněným bylo pod vedením MUDr. Ladislava Tichého poskytnuto lékařské ošetření. Asi 80 jich bylo převezeno do narychlo zřízeného lazaretu v bývalém městském chudobinci. Odhaduje se, že do odjezdu transportu 30. dubna uprchly z vlaku s pomocí místních lidí více než tři stovky vězňů. Mnozí z nich se do konce války ukrývali u místních občanů nebo v okolních hájích, kam jim lidé nosili jídlo. Začátkem května 1945 bylo deset obětí z transportu důstojně pochováno na hřbitově na Levém Hradci. Celý transport byl osvobozen až 8. května 1945 u Velešína v jižních Čechách. Kámen ze „schodů smrti“ koncentračního tábora Flossenbürg připomíná nacistický koncentrační tábor zřízený v květnu 1938 v Horní Falci, poblíž hranic s Československem.

Až do osvobození v dubnu 1945 prošlo táborem přibližně 100 000 vězňů, z nichž nejméně 30 tisíc zahynulo. Památník udržuje město Roztoky, které nechalo přilehlé prostory vymalovat a na zeď osadit novou pamětní desku. **„Snad je to v kombinaci s původním vybavením důstojné připomenutí tragických událostí, žijících pamětníků rok od roku ubývá,“** řekl místostarosta Tomáš Novotný. **–mmč–**

Kámen ze „schodů smrti“ z koncentračního tábora Flossenbürg cestujícím v Roztokách u Prahy připomíná hrůzy fašismu.

Vzpomínka na přímý přenos z jedoucího rychlíku

Před čtvrtstoletím, přesně 8. listopadu 1994, se uskutečnila na vlnách Českého rozhlasu světová premiéra přímého přenosu z jedoucího rychlíku – R 651 na trati Cheb – Plzeň – Praha. V živých vstupech měli posluchači stanice PRAHA možnost slyšet názory cestujících i průvodčích na tehdejší železniční dopravu. Byli svědky přímého vstupu z kabiny strojvedoucího a střídání strojvedoucích v Plzni. O své práci mluvili přednostové stanic, posunovači, tzv. „koloťukové“, na jednom z plzeňských nástupišť i paní bufetářka. Rozhovor z jedoucího rychlíku poskytl tehdejší ministr dopravy Jan Stráský, který do vlaku přistoupil v Rokycanech. V nepříjemném dušičkovém počasí vstupy z vlaku zajišťovali redaktoři Světlana Lavičková a Karel Tejkal. Pomocí „krátkovlnek“ z rozhlasových žigulíků z větších železničních stanic Světla Lohonková a Vladimír Vácha. Je důležité uvést, že před 25 lety se mobilní síť v ČR teprve vytvářela. Pokrytí naší republiky bylo zhruba 25%. Tudíž velkou zásluhu na uskutečnění tohoto nezvyklého vysílání měli „přenosáci“; Tomáš Tomka a Josef Šmejkal z přenosového vozu na pražském hlavním nádraží, Otto Haas přímo z vlaku a Jindřich Jeníček a další pracovníci od techniky po celé délce trati. Ti skutečně vytvořili nemožné.

Jízdní řád tohoto spoje v podstatě kopíroval vysílací čas Dobrého jitra. Z Chebu vlak vyjížděl v 4.32 hodin, z Plzně měl pravidelný odjezd v 6.27 hodin a do Prahy přijel i s ministrem dopravy, v důsledku jednokolejné výluky u Dobřichovic, jenom s mírným zpožděním.

Vysílání z jedoucího vlaku vzbudilo obrovskou odezvu. Do redakce Dobrého jitra přišlo velké množství dopisů. Nejenom od milovníků železnice, také od samotného strojvedoucího, který vedl vlak z Chebu do Plzně, ale také od veřejně známých osobností. Redakce zaznamenala i mnoho pochvalných telefonátů, např. od velkého nadšence tohoto dopravního prostředku, klavíristy Rudolfa Rokla. Na základě těchto ohlasů Český rozhlas odvysílal v následujících letech dvě podobné relace. Ty už byly rozsáhlejší. Na téma ŽELEZNICE se vysílalo onehdy na všech třech celoplošných stanicích. Ale o tom někdy příště. **Jiří Dohnal**

Leták, který byl rozmístěn po celém vlaku...

Literární rekord ve vlaku

V rámci festivalu Literární Františkovy Lázně byl vytvořen nový český literární rekord. Za účasti komisaře z pelhřimovské agentury Dobrý den bylo za jízdy vlaku plného spisovatelů, umělců, hostů, zástupců regionu a železničních dopravců, pokřtěno čtyřicet knih současně.

Již podvaadvacáté se proměnily Františkovy Lázně v hlavní město českých a německých literátů. Ve dnech 17. – 20. října zde totiž probíhal tradiční festival, jehož součástí je již několik roků po sobě i jízda zvláštního vlaku z Chebu do bavorského městečka Hoff a zpět. V sobotu, hned po ránu, se nádražní hala františkolázeňské stanice rozezněla svižnými melodiemi tří akordeonistů Řehečského kvarteta – Pavla Korena, Liboslava Kučery a Františka Tylšara, kteří rozezpívali a roztančili příchozí na happening. Zpěv si vzali na starost Oldřich a Zdeněk Němcovi. Zvláštností tohoto uskupení z Jičínska je skutečnost, že ač jsou kvarteto, málokdo je viděl ve čtyřčlenném obsazení. Proměnlivý počet členů je zásluhou příležitostných muzikantů z různých částí světa. František Tylšar přijel z jihu Čech a Pavel Koren až z dalekého Izraele. Následovala vystoupení dalších umělců, kteří tančili, zpívali nebo jen tak promlouvali k přítomným. Nakonec všichni nastoupili do vlakové soupravy, aby zde zábava pokračovala.

A vlak to nebyl jen tak obyčejný. Na světě jistě nenajdete jiný, ve kterém by zněla střídavě živá hudba švédsko–francouzské umělecké formace LE LAC LONG 814, přední české harfenistky Zbyňky Šolcové a izraelského harmonikáře. V čase mezi písněmi zazněly i básně a ukázky z tvorby spolucestujících autorů. Mezi cestujícími se objevil i jeden „černý“ pasažér v kostýmu Aladina – Michal Viewegh – hlavní tvář festivalu. Na nádraží v Hoffu nám naši zahraniční přátelé přichystali malé občerstvení a hodina určená na vážné proslovy i zábavné taškařice utekla jako voda. Krátce po třinácté hodině se dal vlak opět do pohybu – směrem domů. A právě v té chvíli nastal okamžik zahájení největšího vlakového křtu knih v historii České republiky i Německa. Za účasti pana starosty města Františkovy Lázně a Michala Viewegha napočítal „sčítací komisař“ celkem čtyřicet v řadě za sebou pokřtěných knižních titulů. Každý z nich byl symbolicky pokropen šampaňským vínem a následně předveden Aladinem pro přítomné fotografy. Mezi pokřtěnými bychom nalezli téměř každý žánr. Poezii, povídky, romány i antologie. Dvě knihy dodala také Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů – FISAIC.

Rekord padl, byl regulérně zaznamenán a příští rok si o něm můžeme přečíst záznam v České knize rekordů nebo v její anglické verzi s názvem Czech Book of Records. **-FJB-**

Hlavní tvář festivalu, spisovatel Michal Viewegh v kostýmu Aladina.

FISAIC – tvořilo se v Prudké

Praktický seminář skupiny Kreativní ruční práce ČZS FISAIC proběhl v půlce října v rekreačním zařízení Prudká (u Tišnova) a byl zaměřen na výrobu rukodělných předmětů z různých materiálů pod vedením vedoucí skupiny Pavly Packové. Z důvodu velkého počtu přihlášených členek byl seminář rozdělen do dvou skupin (pondělí – středa, středa – pátek).

Program byl pro obě skupiny stejný – powertex (tvorba váz a andělů), malování mandal tečkovanou technikou na plátno akrylovými barvami a pletení náramků. Práce byla náročná, ale účastnice tvořily vše s velkým zaujetím.

Na konci obou běhů byla uspořádána výstavka všech výrobků v jídelně střediska. Všichni si své výrobky mohli odvézt domů.

Příští praktický seminář v r. 2020 je naplánován do Potštejna (poslední týden v květnu).

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Účastnice semináře při práci.

Oslava 160 let provozu trati Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava

První listopadový víkend 2. a 3. 11. uspořádala dopravní společnost Die Länderbahn a Liberecký kraj oslavu 160 let provozu tratě Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava.

Dopravní společnost Die Länderbahn zajišťuje provoz na trati 089 oblíbenými nízkopodlažními soupravami Trilex.

Během oslav bylo vypraveno několik zvláštních osobních vlaků. Mezi Libercem a Hrádkem nad Nisou jezdila parní lokomotiva 431.032 „Ventilovka“ se soupravou vozů Rybák a třemi vozy 020 Bix. Na postrku vypomáhal „Malý Hektor“ T 435.003.

Z Německa do Hrádku nad Nisou přijela několikrát za den muzejní německá lokomotiva 112.331–4 se soupravou zelených německých vozů a jeden dopolední pár vlaků do Liberce.

Po dobu oslav se konal doplňkový program jak v německé Žitavě, tak v Čechách v Hrádku nad Nisou, kde byla k vidění např. hasičská technika nebo trenažér pro strojvedoucí. Po celou dobu oslav vládlo typické dušičkové počasí. **Vít Mareš**

Ventilovka 431.032 se svojí soupravou stojí ve stanici Chrastava. Zatím zde stojí pekrásný starý dřevěný přístřešek i s dřevěným krytím schodů do podchodu z ostrovního nástupiště.

Moudrost pro tento den

Ze všech vášní duše škodí tělu nejvíce smutek. **Tomáš Akvinský,**
středověký filozof, (1225 – 1274)

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

S hlubokým zármutkem musím oznámit, že nás dne 29. 10. 2019 po těžké nemoci ve věku 54 let navždy opustil náš kolega, pan

Viktor Vlastník,

vlakvedoucí osobních vlaků žst. Chlumec nad Cidlinou. Věnujte mu prosím svoji tichou vzpomínku. Za všechny spolupracovníky a kamarády

Petr Haltuf, předseda ZO OSŽ
žst. Chlumec nad Cidlinou

Vzpomínáme

Dne 9. 10. 2019 tomu bylo už 10 let, kdy nás navždy opustil můj milovaný manžel **Jiří Kubánek**, přednosta regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy v Ostravě, kde působil 13 let. V jeho domovské stanici Bohumín zastával funkce posunovače, výpravčího na několika stanovištích, zátěžového výpravčího, dozorčího provozu I., II., III. a dopravního náměstka.

Vzpomíná a nikdy nezapomene manželka Pavla s dětmi, spolupracovníci a kamarádi z Ostravy a ze železniční stanice Bohumín a členové ZO OSŽ žst. Bohumín.

Literáti na trati VII aneb Příběhy (Poezie) okřídlených kol

Motto: „Vlaky prostě letí.“

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje sedmý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Příběhy okřídlených kol“ a „Poezie okřídlených kol“. Opět bude vaším úkolem dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie.

Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí, či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí naší party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu a pojďme do toho! Stojí to za to!

Další informace získáte na webové stránce http://fisaic–l.blog.cz, na e–mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

František Tylšar,
vedoucí skupiny a tvůrce knihy

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 (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 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