

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

OSŽ má připomínky k novele Zákona o drahách

Srpnové jednání představenstva Odborového sdružení železničářů se uskutečnilo v Praze, v Domě Bohemika, v sídle OSŽ a řídil ho předseda Mgr. Martin Malý. Na jednání proběhla kontrola plnění úkolů a byly podány informace ze zásadních jednání.

Místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Štěpán Lev informoval o uzavření dohody odborových centrál s vedením Českých drah, a. s., o zmírnění inflace pro rok 2022 a o uzavření PKS na rok 2023 (bližší v článku Nabídka maxima možného...).

„Snažili jsme se řešit změny v uplatňování dovolené v délce šesti týdnů (respektive vrátit do původního stavu), ale zaměstnavatel poukazoval na to, že zatím nebylo placené dodatkové volno v letošním roce aplikováno a nechť tak předbíhat událostem...“ doplnila tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová.

Dalším vystupujícím byl 1. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s., Radek Nekola. Ten se zmínil o inflačních dopadech na zaměstnance ČD Cargo a hledání možností, jak eliminovat zvýšení cen prostřednictvím stávající kolektivní smlouvy a zdůraznil: „Institut, který máme v rámci kolektivní smlouvy, i při případném splnění hospodářských výsledků nelze aplikovat na vyplacení mimořádných odměn, neboť plán není nejen překročen, ale už ani není plněn. Důvod neplnění je jasný – obrovské navýšení cen energií a dalších vstupů.“

mimořádné odměny). „Dne 31. srpna se sejdou odborové centrály, kdy již očekáváme předložení návrhu kolektivní smlouvy pro příští rok a tím i zahájení kolektivního vyjednávání. Kromě mzdového nárůstu budeme požadovat například navýšení příspěvku na stravování.“

Důležitou informaci podal Maincl o pracovní problematice, a to o prezentaci automatického spřáhla v Brně-Maloměřicích. Vyhodnotil ji jako vysoce poučnou se zdůrazněním kladů, záporů i všemožných rizik. Nákladnost akce se bohužel jeví velmi vysoká. Výměna spřáhel by v našich podmínkách musela proběhnout u cca sedmnácti tisíců vagonů, a to jen u ČD Cargo. Termín dokončení výměny by měl být v roce 2030.

Jedním ze stěžejních bodů, kterým se Představenstvo OSŽ zabývalo, byl návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Cílem představenstva je projednat tento návrh mimo jiné s důrazem na § 10a – Přerušení provozu schopnosti a provozování dráhy nebo její části. Odborové sdružení železničářů má k této novele řadu připomínek.

Pro jednání Ústředí OSŽ, které se bude konat 14. září 2022, bude připraven Návrh Organizačního řádu OSŽ (po VIII. sjezdu OSŽ), který byl na základě usnesení VIII. sjezdu OSŽ ze dne 26. března 2022 novelizován a administrativně upraven.



Dále se Nekola vyjádřil k problematice podporovaných zdrojů energie – POZE: „Stále nemáme jistotu, že dostaneme železniční slíbené prostředky z programu Rocket 2021, ale ani zákonem stanovenou úlevu pro rok 2022. Slíbené prostředky Ministrem dopravy ČR nejsou a nevím, zda vůbec budou.“

Nekola informoval rovněž o jednání ohledně platné kolektivní smlouvy, která má trvání do března 2023. V září už ale začnou také jednání na další, která bude platit do roku 2024. Jednání tak budou dvě. „V rámci tohoto vyjednávání se dá uvažovat také o dalších kompenzacích, které by mohly zmírnit hrozící finanční situaci zaměstnanců naší společnosti. Důležité pro příští rok bude zajistit dostatek finančních prostředků na udržitelný rozvoj a investice“, doplnil na závěr svého vystoupení Radek Nekola.

Po něm se slova ujal tajemník Podnikového výboru Správy železnic Miroslav Maincl: „Momentálně jsme neměli žádná oficiální jednání odborových centrál ani jednání s vedením Správy železnic. Jako zástupci OSŽ chceme vyjednat o mimořádné odměně především pro podzimní období, aby se inflační toky co nejmeně odrazily na zaběhlém způsobu života zaměstnanců Správy železnic.“

Poté informoval o tom, že vedení Správy železnic se k návrhům OSŽ nemíní stavět odmítavě. Způsob provedení může být obdobný, jaký zvolily České dráhy (vyplacení

P-OSŽ schválilo nabídku společnosti AstrumQ Interactive na vytvoření členské sekce aplikace Moje OSŽ včetně vytvoření elektronického průkazu člena OSŽ a doporučuje představenstvu Společnosti Pacifik, a. s., aby zajistilo realizaci tohoto záměru. Taktéž schvaluje nabídku této společnosti na vytvoření webové prezentace základní organizace OSŽ a postupuje ji k projednání na podnikové výbory OSŽ a Ústředí OSŽ. Představenstvo rovněž schválilo přiznání několika dávek z Podpůrného fondu OSŽ (žádosti z důvodu finančních potíží v důsledku závažných onemocnění, úmrtí a také poškození domu tornádem).

V další části jednání Představenstvo odsouhlasilo pracovní cesty do zahraničí. Jedná se o pracovní cesty na jednání řídicího týmu poradní skupiny Železniční sekce ETF pro oprávnění v Innsbrucku (Rakousko), a dále na Železniční sympozium ITF, které se bude konat ve dnech 14. až 15. října ve filipínské Manile.

Nově zvolený výbor USIC zorganizoval pracovní jednání zástupců všech zemí, které se bude konat 25. až 27. října 2022 v Berlíně. I zde byli nominováni zástupci OSŽ. Česká výprava se zúčastní také semináře kreativních ručních prací FISAIC v Řecku, mezinárodního mistrovství USIC ve střelbě ve Francii a Mezinárodního mistrovství ve stolním tenisu v Indii.

–RED–
(Blíží informace na www.osz.org)

ČD Cargo a Siemens Mobility

Největší český železniční nákladní dopravce ČD Cargo a společnost Siemens Mobility Česká republika podepsaly v polovině července smlouvu na nákup deseti interoperabilních vicesystémových elektrických lokomotiv Siemens Vectron MS (varianta A54), které disponují maximální provozní rychlostí 160 km/h.

„S lokomotivami Siemens Vectron máme v čele našich vlaků dlouhodobě dobré zkušenosti. Jejich nákup nám umožnil naplňovat jeden ze čtyř strategických pilířů ČD Cargo, a to expanzi do zahraničí. Nové lokomotivy chceme využít pro dopravu vlaků v dalších zemích se zajímavým potenciálem – v Nizozemsku a Belgii,“ říká Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a. s.



V čele vlaku lokomotiva Vectron

Foto: Archiv společnosti Siemens Mobility

Na Českých drahách byla podepsána Kolektivní smlouva na rok 2023 a Dohoda o zmírnění inflace

NABÍDKA MAXIMA MOŽNÉHO...

Výrazně dříve než v minulých letech, již 3. srpna 2022, podepsali zástupci Českých drah a zástupci odborových centrál Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2023. „Nabízíme maximum možného, abychom našim lidem alespoň částečně vyrovnali všeobecné zdražování, které výrazně zasáhlo do jejich rodinných rozpočtů. Jsem rád, že jsme s odbory tak rychle našli shodu a můžeme návrhy realizovat co nejdříve,“ zhodnotil výsledek kolektivního vyjednávání Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

„Na jednáních nám zaměstnavatel nastínil současnou, ne příliš příznivou ekonomickou situaci společnosti ČD, a. s. Zároveň

zaměstnavatel vnímá problémy vzniklé zvyšující se inflací v ČR. Ujistil všechny odborové centrály, že je jejich prioritou zabezpečit stabilizaci zaměstnanosti na ČD,“ komentoval podepsání PKS na rok 2023 Štěpán Lev, předseda PV OSŽ při ČD, a. s.

Co všechno podpisu smlouvy předcházelo a jaké byly výsledky jednání mezi Českými drahami a zástupci jednotlivých odborových centrál? Koncem června (29. 6. 2022) byl odborovým centrálam zaslán návrh zaměstnavatele na Druhou změnu PKS ČD, a. s., na rok 2022. Následně se odborové centrály působící na ČD, a. s., sešly 18. července 2022, aby se dohodly na společném protinávruhu, který

byl poté zaslán zaměstnavateli. Dva dny nato (20. 7. 2022) se konalo první jednání o Druhé změně PKS ČD, a. s. Následovala další jednání, přičemž podle slov Štěpána Lva všechna jednání, která se v tomto směru uskutečnila, probíhala z pohledu OSŽ korektně a konstruktivně. Ke konečné dohodě zaměstnavatele a odborových centrál došlo dne 3. srpna 2022.

Současně s PKS na rok 2023 byla podepsána Dohoda o zmírnění inflace pro rok 2022, ve které se zaměstnavatel zavázal, že všem zaměstnancům ČD, a. s., vyplátí ve výplatě za srpen mimořádnou odměnu ve výši 7 500 Kč.

(Pokračování na str. 2)

Miroslav Čáslavský NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Emil Pališek, vedoucí tiskárny Českých drah: „Od července tiskneme také časopis Obzor – ten vychází dvakrát do měsíce v nákladu 5 400 výtisků.“

■ Začátkem měsíce července byl zahájen tisk časopisu Obzor v tiskárně Českých drah v Olomouci. Jaká je ve stručnosti historie této tiskárny?

Tiskárna Českých drah v Olomouci má více než stoletou tradici. Její začátky je možné vystopovat již v roce 1896, kdy byla v rámci tehdejších rakouských státních drah uvedena do provozu tiskárna, která se nacházela v budově tehdejšího státního ředitelství drah. V současné době je tato budova sídlem Odůtovny přepravních tržeb (OPT) ČD Cargo. Po vzniku republiky byla v roce 1926 postavena nová budova ředitelství státních drah v Olomouci, která těsně sousedí s OPT a do této nové budovy byla tiskárna přestěhována. Tiskárna byla umístěna v suterénních prostorách budovy a dráhy ji zde provozovaly až do roku 2017.

■ A co následovalo potom?

Poté co budovu na Nerudově ulici v rámci převodu majetku z Českých drah převzala Správa železnic, se tiskárna ČD ocitla v nájmu. Vzhledem k nevyhovujícím prostorům, které neumožňovaly další rozvoj a investice do tiskárny, bylo rozhodnuto o jejím přestěhování do nově zrekonstruované budovy, která se nachází v blízkosti areálu hlavního nádraží v Olomouci. Tiskárnu najdete hned u východu z nového podchodu nedaleko bývalé motorové remízy (tč. součást Železničního muzea Českých drah), v olomoucké čtvrti Hodolany. Díky tomu, že tiskárna nyní sídlí v moderních prostorách do dobře dostupném místě a pořídili jsme nové polygrafické stroje a technologie, se nám velmi rozšířily a zefektivnily výrobní možnosti, které nyní pokrývají prakticky celé spektrum potřeb polygrafické a reklamní výroby Českých drah.

■ Čím vším se tiskárna ČD v současné době zabývá?

Olomoucká tiskárna Českých drah zajišťuje nejen tisk všech potřebných tis-kopisů, nezbytných v provozu ČD a firm spojených se železničí, zabývá se i tiskem novin, letádků, časopisů, či knih, ale

například i polepy vlaků, nádražních budov a nástupišť. Tiskneme nejen pro České dráhy, ale v rámci kapacity rovněž pro jiné společnosti, např. obce, kraje, státní instituce, ale i pro sou-kromé zákazníky a reklamní agentury. Mezi naše produkty patří mimo jiné také billboardy a bannery – největší, jaký jsme zatím vyrobili, je reklamní banner na internetovou firmu, měří 16x28 metrů a je umístěna na budově hotelu Avion v Olomouci. Za zmínku stojí i výzdoba podchodu v železniční stanici Štěpánov, kde je použito v naší tiskárně vyrobených a zvětšených historických fotografií této stanice a jejích plánů, které pokryly jednu celou stranu podchodu.

■ Jaký podíl zaujímá ve vašem portfoliu mateřský podnik České dráhy?

Je to více než dvě třetiny, necelých sedmdesát procent. Patří sem především tisk nejružnějších provozních tiskopisů, reklamních a informačních letádků a hlavně tisk periodik. Tiskneme např. časopis Železničář s 10,5 tisíci výtisků za měsíc a také časopis pro děti s názvem Můj vláček, který letos prošel velkým redesignem, zaměřil na širší cílovou skupinu dětí ve věku od 5 do 12 let a v jeho obsahu najdete vystřihovánky, na jaké jsme byli zvyklí z legendárního časopisu ABC. Můj vláček vychází jednou za měsíc v nákladu 18 000 výtisků. Od července tiskneme nově také časopis Obzor. Ten vychází dvakrát do měsíce v nákladu 5 400 výtisků.

■ Co je v tisku v současné době?

Kromě již výše uvedeného máme již rozjetý tisk stolních kalendářů OSŽ, které tiskneme už několik let za sebou. Aktuální kalendář má motto modelové železnice. Fotografie a samozřejmě i samotné modely jsou velice zdařilé, někdy se člověk zdráhá uvěřit, že se jedná o model a ne o skutečný vůz nebo lokomotivu.

■ Co vám jako vedoucímu dělá v současné době největší starosti?



Kromě zvyšujících se cen materiálů je to hlavně jeho omezená dostupnost. Některé materiály zmizely z trhu úplně. Jak jsme byli z dřívějšíka zvyklí, že jsme pro zákazníka byli schopni sehnat požadovaný materiál od dvou dnů až do týdne, tak to už dnes neplatí a běžně se čeká na potvrzení dodávky měsíc i půl roku. Nyní se situace už trochu zlepšuje, ale i tak je stále větší potřeba skladovat materiál, a pokud je, tak jej kupovat do zásoby. Zvyšují se i ceny za energie a očekáváme i velký tlak na nárust mezd. Ale to jsou problémy, s nimiž se v současné době potýkají snad všechny firmy, nejen tiskářské. Pokud chceme být úspěšní, musíme se tomu přizpůsobit, jiná cesta není.

Děkuji za rozhovor. ■

Na Českých drahách byla podepsána Kolektivní smlouva na rok 2023 a Dohoda o zmírnění inflace

NABÍDKA MAXIMA MOŽNÉHO...

(Dokončení ze str. 1)

V Podnikové kolektivní smlouvě Českých drah, a. s., na rok 2023 platí všechna ustanovení, která byla nasmlouvána v PKS ČD, a. s., pro rok 2022 včetně ponechání inflační doložky ve stejném znění. Současně dojde od 1. ledna 2023 k navýšení všech tarifních stupňů o 5,2%, včetně smluvních mezd do 60 000 korun. Při změně vyhlášky MPSV č. 511/2021 Sb. (stravné a stravovací náhrady) bude zaměstnavatel reflektovat navýšení v horních sazbách platného znění „vyhlášky“ pro rok 2022 i pro rok 2023. Zachovány tak zůstávají všechny benefity pro zaměstnance, jako je napří-

klad délka pracovní doby, různé formy příspěvků včetně penzijního připojištění atd. Nová Podniková kolektivní smlouva vejde v platnost od 1. ledna 2023 a bude platná do 31. prosince 2023.

„V průběhu kolektivního vyjednávání jsme zaznamenali mnoho podnětů od našich členů, za které velice děkujeme. Věřte, že rozhodování nebylo vůbec snadné! Bohužel se stalo to, co nikdo nepředpokládal (epidemie covidu, válka na Ukrajině, turbulentní neustálé zdražování základních potravin, ceny energií a pohonných hmot). Všichni se budeme muset s touto nelehkou situací vyrovnat. Dosažená dohoda není optimální,

ale otevření Podnikové kolektivní smlouvy je z obou stran kdykoliv možné,“ zhodnotil výsledky vyjednávání za kolektivní vyjednavče OSŽ Štěpán Lev.

„Dohoda o nové Podnikové kolektivní smlouvě a navýšení mezd je kompromisem mezi tím, co bychom chtěli zaměstnancům dát, a tím, co si v současné době můžeme ekonomicky dovolit,“ posoudil podpis PKS generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Jeho slova doplnila Blanka Havel-

ková, členka představenstva a náměstkyně generálního ředitele pro lidské zdroje: „Zaměstnáváme 13 a půl tisíce lidí a drtivá většina z nich se přímo podílí na zajišťování provozu, údržbě vozidel nebo poskytování servisu zákazníkům. Jako zaměstnavatel vnímáme, že garance sociálních jistot ze strany zaměstnavatele je důležitá pro to, aby mohli spolehlivě plnit své pracovní povinnosti, a aby u nás byli spokojení.“

Miroslav Čáslavský



Tiskaři při obsluze ofsetového tiskového stroje

NAVŠTÍVILI JSME

Tiskárna Českých drah v Olomouci

Mezi nové produkty, jejichž výrobu zajišťuje tiskárna Českých drah v Olomouci, je i tisk časopisu Obzor. První číslo Obzoru, jímž bylo v celoročním číslování číslo 14, vyšlo z této tiskárny s datem 18. července 2022. Obsah tohoto čísla již zajišťovala redakce v novém složení v čele s šéfredaktorem Milanem Sedlákem. Toto číslo bylo navíc doplněno prázdninovou přílohou, takže obsahovalo celkem osm stran.

Číslo 17, které právě držíte v ruce, je tedy čtvrtým v řadě, které vychází z ofsetového tiskového stroje v olomoucké drážní tiskárně. „Tiskař, který jej tisknul, nejprve založil do stroje tiskové formy - kovolisty, což jsou tenké hliníkové desky opatřené na povrchu tisknouchými a netisknouchými prvky, pomocí kterých se přenáší barva z barevníků přes válce na papír,“ vysvětluje vedoucí tiskárny Emil Pališek. Jak dále dodává, kovolisty se takzvaně osvítlí na externím zařízení, kterému se v polygrafii říká zkratkou CTP nebo také osvitová jednotka. Každá strana Obzoru je vyráběna za pomoci soutisku ze čtyř barev. Základní tiskové barvy přitom tvoří modrá (cyan), červená (magenta), žlutá (yellow) a černá (black), ve zkratce se těmto barvám říká CMYK. „Jednotlivé barvy, které tiskář vlevá a rozšířá do barevníkových válců se dále přenáší na válce tiskářského stroje s kovolisty. Mezi těmito válci potom projíždí vložené stránky,“ popisuje Emil Pališek kroky před zahájením tisku.

Následuje samotný tisk. Jak odborně vysvětluje Emil Pališek, nejprve si tiskař ze stroje vyjede zkušební výtisk, tzv. makulatury, na nichž na řídícím pultu pod světlem a za pomoci denzitometru zkontroluje, zda soutisk, tiskový bod a barevnost odpovídá nastavení a výjezd se shoduje s předlohou. Případné chybičky potom na ovládacím panelu upraví, aby finální tisk byl co nejpresnější. Poté se stiskem tlačítka dají válce tiskářského stroje do pohy-

bu, rychlostí až 15 tisíc průjezdů za hodinu, a do vykladače tiskového stroje v rychlém sledu dopadá jeden výtisk za druhým až do požadovaného nákladu 5 400 listů. Natisknuté stránky potom chvíli zasychají, přičemž tohoto času využije tiskař k případnému doplnění barvy.

K obrácení těžkého štosu natisknutých stránek na paletě pomůže tiskaři obracíací stroj. Nepotříštěná, druhá strana archů je tak připravena k tisku a celý postup se poté opakuje. „Nejprve jsou vytisknuty strany 1 a 4, po jejich zaschnutí se na obrácenou stranu listu (formát listu novin A3) vytisknou strany 2 a 3,“ vysvětluje postup při tisku Emil Pališek. Po ukončení druhé série tisku jsou vytisknuté stránky uloženy k důkladnému zaschnutí, aby se při následném knihařském zpracování barvy na jednotlivé listy neobtěžovaly.

Druhý den putují výtisky do řezačky papíru, která je ořeže přesně na požadovanou velikost. Následuje tzv. falcování na skládacím stroji, takzvané falcovače, která poskládá výtisky do finální podoby, kterou obdrží čtenáři.

Na výrobě Obzoru se kromě tiskaře také podílí řada pracovníků, jako např. grafik nebo expedient. První upraví stránky – vyřadí je do potřebné podoby a nachystá tisková data, druhý pak po skončeném tisku zajišťuje jejich zabalení, spočítání a předání expediční firmě. Ta převezme výtisky z tiskárny a přepraví je do Prahy, kde proběhne finální rozdělení na jednotlivá předplatní místa. Přitom jsou jednotlivé Obzory opatřeny nálepkami a poté rozeslány předplatitelům. V tiskárně tak noviny stráví ve výrobě dva dny, zbylé dva dny probíhá jejich dodání ke čtenářům. Každé druhé pondělí by tak měl být Obzor k dispozici na obvyklých místech.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

TX Logistik testuje 838 m dlouhý vlak ve Švédsku

Dosud směly ve Švédsku jezdit jen 630 metrů dlouhé vlaky. Společnost TX Logistik AB, švédská pobočka německé TX Logistik AG, zkoušela ve Švédsku dopravit vlak o délce 838 m. Vlak naložila společnost Mercitalia, železniční logistická společnost vlastněná skupinou italských železnic (FS Italiane) a plně naložený vlak byl dopravován asi na 500 km dlouhé trase mezi Malmö a Frövi. Přepřavovány byly potraviny švédského maloobchodního řetězce Coop. Jako třetí partner byl do zkušební provozu zapojen švédský úřad pro dopravní infrastrukturu Trafikverket. Pokusy s delším vlakem jsou nezbytným předpokladem pro možnost přesunu většího množství zboží ze silnice na železnici. Používání delších vlaků je důležitým impulsem pro klimaticky inteligentní železniční dopravu. Zkušební vlak přepravil 48 návesů a jel rychlostí až 120 kilometrů za hodinu. Coop přepravuje potraviny a další zboží po železnici ve Švédsku od roku 2009.

Z Dispo, 10. 05. 2022, připravil –sh–

Výběrové řízení na 286 jednotek pro regionální dopravu

V říjnu 2021 získala společnost Stadler zakázku na jednopodlažní jednotky. SBB společně s dceřinými společnostmi Thurbo a RegionAlps pořizuje 286 jednopodlažních jednotek pro regionální dopravu. Společnost Stadler získala tuto

zakázku proti neúspěšné společnosti Alstom, která prohrála. Ta podala proti tomuto rozhodnutí odvolání ke Spolkovému správnímu soudu. Soud nyní odvolání zamítl. Toto soudní rozhodnutí potvrzuje, že SBB dodržela požadavky zákona o veřejných zakázkách a rovné zacházení s poskytovateli během výběrového řízení. Po podpisu smlouvy může Stadler začít vyrábět. Soudní řízení zahájena společnost Alstom mají dopad na dodání vozidel. První vlaky začnou tak jezdit v průběhu roku 2026 namísto konce roku 2025, jak bylo původně plánováno. Očekává se, že nové vlaky do roku 2034 postupně nahradí následující typy vozidel: u SBB: Domino, Flirt (první generace); u Thurbo: kloubovou železniční jednotku (GTW); u RegionAlps: Domino a Nina. Nová akvizice umožňuje všem třem železničním společnostem provádět plánovaná vylepšení jejich nabídky a rozšiřovat své nabídky podle plánu spolkové vlády a kantonů. Nové jednotky nabízejí zákazníkům četná vylepšení. Oproti dnes používaným vozidlům mají vlaky větší prostor pro umístění kol, kočárků a velkých zavazadel. Nabízejí také zlepšený příjem signálu mobilních telefonů a dat na cestách a zásuvky pro jejich nabíjení. Zohledňují požadavky na cestující s omezenou schopností pohybu a mají dva prostory pro vozíčkáře a bezbariérovou toaletu ve vlaku. Prostory pro vozíčkáře jsou nové k dispozici i v 1. třídě. Nové vlaky mají být schváleny pro Švýcarsko, Německo a Rakousko.

Z https://company.sbb.ch/, 25. 5. 2022, připravil –sh–

Všimli jsme si

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** vypala v uplynulých dnech výběrové řízení na zhotovitele rekonstrukce nádražní budovy žst. Břilna. Tento architektonický cenný objekt v bruselském stylu vystavěný v 60. letech minulého století (výstavba proběhla v letech 1963 až 1968 dle projektu firmy Sudop Praha) podle architekta Jana Šrámka, projde celkovou revitalizací spočívající ve vybudování bezbariérových přístupů na nástupiště, zřízení úschovny kol, instalace výtahu propojující odbavovací halu s nástupišti a nadzemními podlažními a v neposlední řadě rekonstrukce veřejných toalet (drobnou opravou prošly naposledy v roce 2002), včetně vybudování velkoprostorové kabinky pro imobilní občany, přičemž budově bude ponechán historický ráz. Tato investiční akce s předpokládanou hodnotou 77,9 miliónů Kč bude navržena ke spolufinancování z Nástroje pro oživení a odolnost (RRF) Evropské unie. Se zahájením stavebních prací se počítá v říjnu letošního roku a hotovo by mělo být v závěru příštího roku 2023.

Jinak obchodní centrum v tamním přednádražním prostoru, vybudované v roce 2009, jež je přičleněné ke staniční budově (díky tomu došlo k demolici jejího levého křídla s restaurací a byty), kde mají nyní nájemní jednotky pronajaté vietnamské podnikatelé, je zde příliš nevusné a nevyhovující a cestujícím žádné benefity nepřináší, navíc autobusové zastávky městské a linkové dopravy jsou značně vzdáleny od vchodu do vestibulu nádražní budovy. Místo toho tu měl být vybudován malý dopravní terminál, čímž by cestující využívající integrovaný dopravní systém DUK měli snadné přestupy z vlaků na autobusy, přičemž na místě by zde rovněž byl menší nádražní bufet.

Tomáš Martinek



Akreditace pro VUZ

Slovenská dceřiná společnost Výzkumného Ústavu Železničního, a.s. úspěšně splnila všechny podmínky akreditačního procesu a stala se držitelem osvědčení o akreditaci č. P-058. Díky tomu může nyní společnost VUZ Slovakia, s.r.o. kromě dosavadních činností nabízet i služby akreditovaného subjektu DeBo pro Slovenskou republiku (ověřování shody výrobků Evropského železničního systému se slovenskými národními předpisy) a služby certifikačního orgánu ECM pro území Evropské unie (certifikace systému údržby a funkcí údržby kolejových vozidel).

Předtím Certifikační orgán systému jakosti VUZ (COSJ) získal Osvědčení o akreditaci č. 248/2022, které mu umožňuje certifikovat systémy managementu podle normy ISO 9001. Výzkumný Ústav Železniční, a.s. tak udělal další významný krok ke splnění svého cíle být vyhledávaným partnerem v oblasti certifikace systémů managementu, a to nejen v železničním odvětví. VUZ rozšířil certifikaci své portfolio zákaznických služeb, za nimiž stojí znalosti a zkušenosti interních technických expertů společnosti v jednotlivých železničních segmentech.

Mgr. Radka Pretlová, Mgr. Petr Štáhlavský

S hudbou jsi nezačal jako většina muzikantů v dětství, ale již v poměrně zralém věku. Jak se to stalo?

Ano, pokud se 45 let nechá nazvat „zralým věkem“, tak jsem opravdu začal pozdě. A příčinou byla sázka v rodině. Já tu sázku musel vyhrát, protože jsem se vsadil s budoucím tchánem a tak prostě musel.

Pamatuješ si svoji první písničku? A jaké je to začít od nuly s tak složitým nástrojem jakým je akordeon?

Moje první písnička vhodná poslechu byla „Na silnici do Práší“ a tou vlastně stále začínáme naše produkce Rehečské kvarteto a nyní i kapely JEDETO. Akordeon je v principu malý orchestr a to mne na tom baví. Navíc jsem si vybral na učení hned knoflíkový, chromatický akordeon, který vypadá opravdu obrovsky složitě. Na každé z obou jeho stran desítky knoflíků a složitý prstoklad. Ovšem, protože jej vynalezl v devatenáctém století německý hodinář a matematik, tak se v tom zdánlivě složitém prstokladu skrývá logika a po zvládnutí základů se před hráčem objeví možnost hrát ve všech možných tóninách prakticky jedním prstokladem. Prostě muzikantská nádhara. Škoda, že pozdější móda klávesových nástrojů upozadila tyto akordeony. Nicméně, vrací se opět na pódia. Vrací... ..

O dětech cvičících na nástroj koluje spousta anekdot. Jak to bylo u vás, rodina měla pochopení nebo jsi musel trénovat tajně, aby to ostatní přezlíli?

Rodina má pochopení, manželka dokonce v Rehečském kvartetu aktivně účinkuje. Nicméně, abych mohl opravdu cvičit i při rodinném sledování televize, tak jsem si pořídil akordeon Roland, elektronický. Potom jenom nasadím sluchátka a hraji, aniž bych někoho rušil. Běžečná věcička, i když poněkud drahá.

Jak ses dozvěděl o FISAICu?

V časopise OBZOR proběhla výzva Františka Týlšara, aby se přihlásili železničníři písiční literaturu a společně že vydáme knihu. Protože občas mám „literární sklony“ a knižně mi ještě žádná povídka ani verše nevyšly, tak jsem se přihlásil. A posílám již devět let svoje dílka do projektu „Literáři na trati“. A díky této akci jsem poznal báječného kamaráda Františka a partu lidiček okolo Literátů, posléze i okolo FISAIC.

Co nám prozradíš o skupině JEDETO?

Hudební skupina Kapela Českého zemského svazu FISAIC s názvem „JEDETO“ byla založena v roce 2020, ale díky nepříznivé epidemiologické situaci jsme se poprvé sešli až v červenci roku 2021.



Na snímku kapely Jedeto zleva František Týlšar, Liboslav Kučera, Karel Bartoň a Martin Měkuta

A co zpěv? Ve tvém věku nepadlo žádné jméno zpěváka či zpěvačky...

Máš pravdu, doposud jsme neobjevili žádného železničáře, který by byl ochoten s námi zpívat a hodil se k našemu stylu hudby. Proto zpíváme sami. Já, Martin a Fanda. U Karla a Rudy to není možné, protože hrají na dechové nástroje.

Pokud by se ale mezi čtenáři objevil někdo, kdo by to rád zkusil, ať se mi ozve (liboslav@seznam.cz).

Jaký je váš repertoár?

Nejsme pódiová kapela. Technické vychytávky, ozvučující aparatury apod. nepotřebujeme. Nejlépe se cítíme na náměstích, jarmarcích, ale také v železničních prostorách, vlcích... Tam všude jsme doma. Rádi vidíme úsměvy svých posluchačů zblízka...

Hrajeme převážně jarmareční a lidové písně, písničky Karla Hašlera, hudbu ve stylu Šlapeto, ale také se nebráníme ani jiným stylům. Je toho prostě víc.

Takže, kde všude vás můžeme slyšet?

S kapelou JEDETO a jejich písničkami se můžete každoročně setkat na Národním dni železnice. Další příležitostí slyšet naše písně máte na akcích Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC nebo železničních firem.

Pokud je to technicky a časově možné, neodmítáme žádné vystoupení k propagaci železnice.

V průběhu roku také vystupují jednotliví členové samostatně ve svých domovských kapelách nebo sólově.

Co plánujete do budoucna?

Rádi bychom si společně zahráli na některé nostalgické akce. Například Šumavské léto s párou, kde letos hrál sólově jen náš akordeonista. Máme velký potenciál, který nabízíme všem našim železničním firmám, které podporují činnost FISAICu. Ládko by nás opět vyrazil někde do zahraničí.

Také bysme uvítali rozšíření o houslistu, perkusistu či zpívajícího člena.

Jste z různých částí republiky, jak se sehráváte?

Je to tak. K nácviku skladeb mnoho příležitostí nemáme. Setkáváme se dvakrát ročně na seminářích FISAICu. Ale v různých sestavách o dvou či třech lidech spolu hráváme i během roku. Martin a Fanda na jihu Čech, Já s Fandou v rámci Rehečského kvartetu. Na některých akcích nás doplňují i Karel s Rudou. Nejvíce ale spoléháme na naši schopnost improvizace a společného smyslu pro hudbu, kterou hrajeme.

Co bys vzkázal případným zájemcům o práci ve skupině?

Pokud jste členové jakýchkoli železničních odborů a chtěli byste to s námi zkusit, ozvěte se. Kontakt je uveden v textu výše. Je jedno, zda jste aktivní železničář či důchodce. Co se týká hudební úrovně, není důležitá, jak moc toho umíte. Nejsme absolventi konzervatoří, jsme parta, kterou to baví. Pokud baví muzika i vás a jste ochotni obětovat kousek času, jste naši lidé!

=FJB=

Regionální mistrovství USIC v badmintonu



Ve dnech 28. až 31. července 2022 se konalo v Berlíně regionální mistrovství USIC v badmintonu. Zúčastnily se čtyři výpravy – Německo, Švýcarsko, Dánsko a Česká republika. Shodné bylo nakonec i pořadí po posledním odehraném zápase. Hrál se systémem každý s každým. Všechna utkání mezi jednotlivými státy se hrála na osm zápasů (3x dvouhra muži, 1x dvouhra ženy, 2x čtyřhra muži, 1x čtyřhra ženy, 1x mix). Byli jsme svědky vynikajících výkonů, na úrovni rozhodně vyšší než amatérské. Většina z našich soupeřů má zkušenosti ze závodním hraním badmintonu, někteří dokonce aktivními hráči stále jsou. Finále mezi Německem a Švýcarskem, které mělo opravdu neskutečnou úroveň,

rozhodl po remíze 4:4 na zápasy až větší počet vyhraných setů. Naši reprezentanti podávali dobré a bojovné výkony, bohužel v tak silné konkurenci to na lepší než čtvrté místo nestačilo. V zápase o třetí místo s Dánskem nechybělo moc a mohlo dojít na překvapení... Je třeba hledat do budoucna nové a mladé kolegy, kteří sportují a zapojit je do železničářských sportů.

Poděkování za velmi dobrou reprezentaci našeho železničního sportu patří hráčům (R. Lukosz, L. Nevečeřal, P. Ptáček, P. Šístek, M. Ondrušáková a I. Bandyová), ale i trenérovi L. Markovi a tlumočnicku M. Šimkové.

Miroslav Maincl,
vedoucí výpravy

OSŽ pořádalo pravidelný turnaj trojic v bowlingu v Pardubicích



Ve městě perníku v Pardubicích se konal 9. srpna 2022 za účasti bowlingových týmů bez rozdílu věku a pohlaví z celé České republiky další ročník turnaje OSŽ trojic v bowlingu. Jako tradičně na drahách pardubického Bowling centra předvedli hráči skvělé výkony. Na tento turnaj smíšených družstev se hráči velice těší, a tomu odpovídá i hojná účast. Tentokrát se bowlingového klání zúčastnilo 41 družstev.

Zvítězilo družstvo z regionu Olomouc ve složení Hnilica, Šrámek, Mlčák náhodem 3 389 kuželek.

Nedrážní republikový výbor vyslal tak jako v letech minulých dvě družstva. Druž-

stvo A ve složení Jiří Málek, Pavel Vymazal a Miroslav Holoubek obsadilo šesté místo náhodem 3 119 kuželek. Družstvo B reprezentované hráči Bc. Renatou Douskovou, Oldřichem Sobolem a Miroslavem Novotným skončilo ve středu startovního pole družstev s výkonem 2 710 shozených kuželek. Celý turnaj se konal v přátelské atmosféře a tomu odpovídaly i předvedené výkony.

Poděkování za zajištění turnaje patří Regionální sportovní komisi Praha pod vedením Stanislava Noska.

Bc. Renata Dousková,
ředitelka turnaje



Minimuzeum v Dražůvkách

Mezi tratě, které už v jízdním řádu nenačtete patří již dlouhou řadu let trať Čejč – Žďánice v Jihomoravském kraji. Osobní doprava zde byla ukončena 22. května 1998. Nákladní doprava o několik let později. V říjnu 2006 bylo rozhodnuto o zrušení části tratě mezi Uhřetovicemi u Kyjova a Žďánicemi. Zachovaný úsek z Čejče do Uhřetovic u Kyjova je nyní v majetku privátního subjektu.

Na tělesu zrušené části tratě byla vybudována cyklostezka, která je cyklisty vyhledávána, neboť je snadno dostupná z jiných cyklotras, například z trasy vedené vrcholovou partií Žďánického lesa.

V roce 2017 vytvořila obec Dražůvky s podporou Mikroregionu Žďánicko v prostoru bývalé železniční zastávky



expozici – minimuzeum, kde je přehledným způsobem zobrazena historie celé trati.

Jak se autor těchto řádků sám přesvědčil, tak expozice nezůstává bez povšimnutí

Za Ing. Pavlem Adámkem

Dne 11. srpna se rodina a bývalí spolupracovníci rozloučili v České Třebové s Ing. Pavlem Adámkem, bývalým zaměstnancem ČSD/ČD. Absolvent VŠD v Žilíně prošel několika „dopravními“ zaměstnavateli, působil mimo jiné na někdejší Generální inspekci ČD a podílel se na vzniku organizátora pražské integrované dopravy ROPID.

Miroslav Zikmund

S Hurvínkem a ertákem na výlet do Úštěku

Od 2. 4. až do 30. 10. ožily opět Turistické linky Dopravy Ústeckého kraje. Linkou T 3 – „Zubnický motoráček“, je možno se v tomto termínu svést o sobotách, nedělích a svátcích z Ústí nad Labem Střekova do Zubnic (Týniště). V tyto dny se z ústeckého střekovského nádraží vydává motoráček třikrát na cestu do Zubnic a zpět. O letních prázdninách (1. 7. až 31. 8.) navazuje navíc v Zubnicích na motoráček linky T 3 nostalgická autobusová linka T 32, jejíž trasa kopíruje až do Úštěku víceméně bývalé koleje místní dráhy. Na této lince jezdí historický autobus Škoda RTO 706 Lux z roku 1961. Kde jsou ty doby, kdy tyto stroje patřily k luxusním autobusovým linkám v ČSSR (např. známá linka Praha–Karlovy Vary).

Prázdninový výlet starým vlákem je tak možno doplnit o jízdu dnes již také his-

torickým autobusem. A prohlídku muzejní expozice „Zubnické museální železnice“ ve stanici Zubnice–Týniště „obohatit“ o výlet do malebného, historického městečka Úštěka. Proto v sobotu 23. července před desátou hodinou dopolední v Ústí nad Labem–Střekově vyhlížíme nedočkavě příjezd staříčkého motoráčku. Z důvodu dnešního konání Poutního procesí ke sv. Maří Magdaléně v Zubnicích, je k motorovému „Hurvínku“ M 131.128 přivěšen osobní vůz. Na soupravu posléze najíždí „Karkulka“ T 444.0255, která dnes odveze vláček do Zubnic.

Koleje „Zubnické museální železnice“ odbočují z hlavní trati č. 073 ve stanici Velké Březno. A hned nás čeká poměrně značné stoupání po celých 6 km (zatím) zprovozněných kolejí „Zubnické železnice“ nezdířka

překračující i 30 promile. Na konečné čeká návštěvníky malé železniční muzeum, expozice drezin a venkovní modelové kolejiště. Je zde i možnost občerstvení. Někdo vyrazí na procesí, někdo třeba na túru na Bukovou horu (683,3 m n.m.) a my asi po půlhodině nasedáme do přistaveného autobusu Škoda RTO 706 Lux. „Erták“ dělá po cestě zhruba půlhodinovou přestávku v Lovečkovicih, kde je v bývalém nádražku rovněž malá expozice, věnovaná historii místní dráhy Velké Březno–Úštěk (s odbočkou do Verneřic). Poté už pokračujeme bez zastávky až do Úštěku. Svezení se motoráčkem i historickým autobusem stojí rozhodně za obohacení a nevšední prázdninový zážitek. „Tak přijďte pobejt, vážení, a svezte se, nebudete rozhodně litovat.“

A. K. Kýzl



V sobotu 27. července přivezla motorový vlak do Zubnic–Týniště mašina T 444.0255 „Karkulka“



V malé expozici na nádražku v Lovečkovicih, věnované historii místní trati, si lze také vyzkoušet jízdu s ruční drezínou

Budyně nad Ohří stále bez jazyků

Na trati Bříza-obec (dříve Račiněves)-Budyně nad Ohří-Libochovice zbyla po likvidaci kolejového rozvětvení v bývalé experimentální dopravě Mšené Lázně (první samovratné výměny v ČR, byl zde natočen i instruktážní film, pamatují ho ze školení) jediná doprava Budyně nad Ohří, kde bylo ještě možné křížování vlaků, dopravce KČP prý uvažoval o navýšení počtu turistických vlaků, ale Správa železnic již před několika lety vyjmul z každé použitelné výměny jazyk, takže výměna je amputována a nemůže být přestavována. Na-



Tragický pohled na zmrzačenou dopravu D3 Budyně nad Ohří, vyjmuté jazyky a budova léta neobydlena, přitom lidé nemají kde bydlet, ale ono je jednodušší vše zbořit, pak zmizí i problém, právě bydlení v drážních domcích má v době energetické krize výhodu – nezávislé topení a mnohdy i voda ve vlastní studni, že? Ale odborník fabulativně třeba odpoví: „Dle nových norem hluku se bydlení na nádražích nedoporučuje či přímo zakazuje a je jedno kolik tam vlaků jezdí, i kdyby jel jeden za rok... tak zavoláme demoliční firmu a bude po problému!“



víc není tak možno jet ani se speciálními vozidly na manipulační a vedlejší dopravní kolej. Nakládka a vykládka je v tomto tarifním bodě znemožněna. Přes proklamace evropských i místních politiků o návratu přeprav na železnici se neděje vůbec nic. Nevidím žádnou obnovenou či novou vlečku, prostě nic, naopak, manipulační koleje se zmenšují na nepoužitelné šturcy (naposledy v žst. Mníšek pod Brdy – třeba), vlečky se trhají (viz vlečka Lužec nad Vltavou u zdvihacího mostu). Jednostranná obsluha nákladisti znemožňuje jeho komfortní obsluhu, stačí když se tam odstaví speciální vůz a nikdo ho neobědne. Ale to patrně SŽ nevidí. Fabuluji, ale asi takto úředník i politik odpoví: „Kdo by v té vesnici nakládal a ČD Cargo tam tak akorát pojede pro dva vozy, cha...!“

Martin Kubík

Dopravce Leo Express ukončil smlouvu na elektrické jednotky Sirius

Dopravce Leo Express, který v roce 2016 uzavřel zakázku na elektrické jednotky Sirius od čínské výroby vlaků CRRC, se rozhodl ji zrušit. Objednávka z roku 2016 se týká tří šestidílných, pro dálkovou dopravu vhodných jednotek. Zakázka byla i s opcí na dalších 30 vlaků. Jednotky jsou dlouhé 111 metrů, určené pro rychlost až 160 km/h, pro systémy 3 kV stejnosměrný a 25 kV/50 Hz střídavý. Tři jednotky začaly být zkoušeny na okruhu Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) v Cerhenicích. Jednotky byly podrobovány testům pro certifikaci na základě příslušných technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a udělení do provozu (oprávnění uvést na trh) podle legislativy EU. Pandemie Covid-19 a její dopad na cestování čínského personálu tyto zkoušky narušily tak, že zkoušky na VUZ přestaly na více jak dvou a půl roku. Co se třemi jednotkami Sirius bude, není známo. Do projektu se zapojily projekční kanceláře a dodavatelé z České republiky, když každá pátá součást byla z ČR.

Z Eisenbahn-Revue, 6/2022, připravil –sh–