

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

OSŽ zdůrazňuje nutnost zajištění elektrické energie za přijatelných cenových podmínek

Jednání představenstva Odborového sdružení železničářů, které se uskutečnilo 6. září v sídle OSŽ, řídil 1. místopředseda Radek Nekola. V úvodu vystoupil místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) při ČD, a. s., Štěpán Lev, který informoval o výsledku jednání z 29. srpna 2022, o třetí změně Podnikové kolektivní smlouvy Českých drah na rok 2022. „Zaměstnavatel reagoval na změnu Vyhlášky č. 511/2021 a navrhl zvýšení sazeb,“ zmínil Lev.

Poté pokračoval 1. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola informací o aktuálním problému s trakčními energiemi, jejichž ceny rapidně stoupají. Upozornil na problém najít operátora, který by byl ochoten dodat dostatek trakční energie za přijatelnou cenu, která by měla být fixována alespoň 12 měsíců.

■ Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s.

České dráhy řeší zaměstnanost a složitou ekonomickou situaci

Minutou ticha uctili členové Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách svého nedávno zemřelého kolegu Františka Vopátka. Výbor se sešel po prázdninové přestávce poprvé ve středu 7. září v sídle OSŽ v Praze, za předsednickým stolem zasedli Štěpán Lev – předseda PV a tajemníci PV Věra Nečasová a Antonín Leitgeb.

Štěpán Lev informoval přítomné členy PV o mimořádné odměně 7 500,- Kč pro všechny zaměstnance ČD, která bude vyplacena v srpnové výplatě. Tímto bylo naplněno ustanovení PKS 2022 o tzv. inflační doložce. „I přes složitou ekonomickou situaci, ve které se České dráhy z důvodu energetické krize a navýšení cen nachází, se podařilo uzavřít kolektivní smlouvu, v níž zůstaly zachovány veškeré dosavadní benefity pro zaměstnance ČD. Čtyři jednání, která proběhla před podpisem smlouvy, byla mnohdy dosti vypjatá, ale naprosto korektní,“ konstatoval předseda. Jak dále dodal, v současné době je rozjednaná 3. změna kolektivní smlouvy, která se týká navýšení stravného a cestovních náhrad.

Další jednání PV se uskutečnilo se zástupci GR ČD, kde proběhla diskuse o lince Ex5 na Berlín. Kolegové z DB již čtyřikrát ukončili jízdu vlaku ve stanici Děčín hl. nádraží z technických důvodů, kdy v posledním případě se jednalo o příliš nakloněné vozy. Po zkušebních měřeních v depu Praha se toto neprokázalo! Vozy splňují všechny předpisy a vedení ČD k tomuto vydalo tiskovou zprávu.

Jednání pokračovalo za přítomnosti členky představenstva GR ČD Blanky Havelkové a vedoucího oddělení personálního Jana Slavíka. Blanka Havelková konstatovala mimo jiné stálý nedostatek posunovačů, strojvedoucích i členů vlakových čet, který se vedení ČD snaží řešit intenzivním nábořem zaměstnanců, což je však velmi složité. Vedení společnosti ČD začalo pořádat setkání se zaměstnanci, kde zodpovídají jejich připomínky a reagují na do-

ců. „Ministerstvo dopravy místo toho, aby přicházelo s návrhy řešení, tak jeho vidění světa je v tom, že když to nevydělává, tak to nemáme dělat,“ glosoval stanovisko ministerstva.

Po něm se slova ujal tajemník Podnikového výboru OSŽ Správy železnic Miroslav Maincl, který informoval o jednání o třetí změně kolektivní smlouvy na letošní rok. „Byl nám předložen návrh kolektivní smlouvy s tím, že výplata mimořádné odměny je spojená s podpisem kolektivní smlouvy na rok 2023. Předložený návrh zachovává základní principy a rozsah benefitů dle současné podnikové kolektivní smlouvy a počítá s nárůstem tarifních mezd včetně stejného nárůstu do objemu smluvních mezd,“ upřesnil.

Informaci o dění v rámci Nedrážního republikového výboru OSŽ podala

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV. Navázala na předchozí slova o dění na železnici, které se stejným způsobem týká i zaměstnavatelů nedrážních (opravárenství, stavebnictví, školství, zdravotnictví), což znamená neustálý boj s navyšujícími se cenami energie a plynu. „Mám už informace o tom, že zaměstnavatelé jdou nejednodušší cestou, aby ztráta podniku nebyla příliš vysoká, což by mohlo znamenat propouštění zaměstnanců,“ podotkla.

Místopředseda OSŽ Martin Vavrečka rovněž upozornil na problematiku zvyšujících se cen energií, které budou mít zcela jistě dopad i do možnosti a způsobu provozování rekreačních zařízení, které jsou ve vlastnictví OSŽ. V tomto ohledu bude nezbytné vyčkat na návrhy vlády, týkající se případné formy pomoci.

Co se týče aktivit Revizní komise, uvedla předsedkyně RK OSŽ Barunka Balázová, že se v současné době zaměří na provádění kontrol v Olomouckém kraji, především tam, kde ještě kontrola neproběhla.

S informacemi z jednání poradních týmů Tripartity vystoupil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. „Dnešní Tripartita na ministerstvu dopravy se mimo jiné týkala problémů s energiemi na železnici, přičemž tento bod byl na jednání zařazen na návrh OSŽ. S vyhlášením dotačního programu na pokrytí nárůstu cen energií dopravcům se nepočítá, vláda se chce ale zaměřit na pomoc formou zásahu do cen elektřiny a také formou zajištění státního nákupu elektřiny pro veřejný sektor včetně Správy železnic, která ji dodává železničním dopravcům,“ konstatoval předseda OSŽ.

V závěru jednání Představenstva OSŽ byly řešeny problémy s doručováním čtrnáctideníku OSŽ Obzor na některá pracoviště. Toto nebylo zapříčiněno ani redakcí ani Odborovým sdružením železničářů, nýbrž potížemi s drážní poštou. Náprava je řešena.

–RED–

(Bližší informace na www.osz.org)



Začátek měsíce září proběhl v mimořádné odborové aktivitě. Dne 7. září se konalo Představenstvo OSŽ, 8. září jednal Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., 13. září se uskutečnilo kombinované jednání Ústředí OSŽ, a to v Praze, v Domě Bohemika a v Železném Rudě, v hotelu Ostrý, ve kterém proběhla prezentace nově zrekonstruovaných apartmánů pro členy Odborového sdružení železničářů (viz str. č. 4 tohoto vydání a podrobná informace z konaného Ústředí OSŽ v dalším čísle Obzoru).

Na snímku z jednání představenstva (zleva) místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková, místopředseda OSŽ a předseda podnikového výboru OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek, předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, místopředseda OSŽ a předseda podnikového výboru OSŽ Českých drah Štěpán Lev a 1. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola. Na fotografii z jednání podnikového výboru OSŽ Českých drah v čele (zleva) tajemník podnikového výboru Antonín Leitgeb, místopředseda OSŽ a předseda podnikového výboru Štěpán Lev a člen představenstva Českých drah Ing. Jiří Jeřeta

Foto: Daniela Houdková a Miroslav Čáslavský



Foto: Filip Hloudek

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Jan Grolich, hejtman Jihomoravského kraje :

„Jsme první kraj v České republice, který si koupil vlastní vlaky...“

První z celkem 37 nových vlaků, které nakoupil, představil oficiálně Jihomoravský kraj v neděli 28. srpna 2022 veřejnosti v Brně na hlavním vlakovém nádraží. Jejich výroba byla zahájena před dvěma roky. Jde o typ elektrických železničních jednotek od Škoda Group. První jednotky poprvé vyjedou po elektrifikovaných tratích z Brna v průběhu podzimu letošního roku.

Finanční objem celého projektu činí 6,651 miliardy korun (bez DPH). Jihomoravský kraj na něj bude čerpat do-

taci z Operačního programu Doprava Evropské unie ve výši 5,5 miliardy, dotace tedy pokryje přibližně 85 % ceny.

„Jsme první kraj v České republice, který si koupil vlastní vlaky. Nahradiťme tak staré vlaky, které mají často přes padesát let. Přinese to nesrovnatelný komfort a pohodlí pro cestující,“ uvedl hejtman Jihomoravského kraje Jan Grolich. „Protože je tradicí, že jsou vlaky nějak pojmenovány, rozhodli jsme se pro názvy, které k jižní Moravě jednoznačně patří. Jsou to odrůdy vinné révy. Takže už po cestě do práce můžete

jet třeba v Müllerce, Chardonnay nebo Merlotu,“ dodal Grolich.

Jedná se o 31 čtyřvozových (333 míst k sezení) a 6 dvouvozových jednotek (146 míst k sezení) s moderním evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS, dosahujících rychlosti až 160 km/hod. Jednotky jsou vybaveny novými pohodlnějšími sedadly umístěnými na cantilevrech (tzn. připevněné do boku vozidla). V kombinaci s uchycením sedadel do bočnic tak vznikl nový prostor pro zavazadla nebo případně

(Pokračování na str. 2)

Jan Grolich, hejtman Jihomoravského kraje : „Jsme první kraj v České republice, který si koupil vlastní vlaky...“

(Dokončení ze str. 1)

i koloběžky. Ve vozech je také výrazně větší prostor pro kočárky a kola. Poličky nad hlavami jsou podélné, zlepšuje to přehlednost i vzhled interiéru. Na sociálním zařízení bude k dispozici přebalovací pult, součástí vozidla jsou odpadkové koše pro větší objem odpadu. Samozřejmostí je klimatizace, Wi-Fi a zásuvky na 230 V i USB porty. Nově je řešený informační a kamerový systém. Z důvodu zvýšení bezpečnosti se záběry z různých míst vozidla mohou náhodně promítat do displejů cestujícím i strojvedoucímu. Na displejích se pak občasné objeví i záběry z přední vnější kamery. Zajímavostí jsou okna prostupnější pro mobilní signál. Interiér designově dotváří grafické prvky Jihomoravského kraje. Pravděpodobně poprvé v naší železniční i městské dopravě pak budou Moravie vybaveny přístroji AED (defibrilátory), které mohou pomoci zachránit život při srdeční zástavě přímo ve vlaku.

Nové elektrické vlaky budou jezdit zejména na dvou páteřních linkách - S2 (Křenovice–Sokolnice–Brno–Blansko–Skalice nad Svitavou–Letovice), S3 (Níhov–Tišnov–Brno hl. n.–Vranovice–Šakvice–Hustopeče/Tišnov–Brno hl. n.–Židlochovice). Prvním

dopravcem, který bude jednotky provozovat, jsou České dráhy. Od prosince 2024 pak bude jednotky provozovat dopravce, který vzejde ze soutěže.

„Při pohledu do budoucna vidím tyto vlaky Moravia jako pýchu našeho kraje. V současné době probíhá schvalovací proces železničních vozidel na Drážním úřadě a do ukončení tohoto procesu nelze přesný termín nasazení vozidel s cestujícími předjímat, protože bude záležet na podmínkách rozhodnutí Drážního úřadu. Nicméně očekáváme, že v průběhu podzimu bude zahájen zkušební provoz s cestujícími,“ doplnil k zahájení provozu nových vlaků radní pro dopravu Jiří Crha.

„Musím říct, že Brno a Morava našim vlakům sluší! Je skvělé, že v dalším regionu České republiky budou jezdit moderní a komfortní vlaky. Věřím, že si získají oblibu obyvatel i návštěvníků kraje, a těším se, že budou další desítky let zajišťovat kvalitní a bezpečnou dopravu. Kromě prvků komfortu, který zažijí cestující, je důležité také zdůraznit pohodlné pracoviště pro strojvedoucího a bezpečnostní prvky včetně zabezpečovacího zařízení ETCS, které se stává na našich tratích standardem,“ řekl Tomáš Ignačák, prezident regionu CZ/SK Škoda Group. ■



NAVŠTÍVILI JSME

Železniční stanice Teplice nad Bečvou a světová Hranická propast

Kdysi se o této železniční stanici uvažovalo jako o rychlíkové, protože velkou část klientely lázeňských hostů tvořili Slováci a aby nemuseli jezdit až do žst. Hranice na Moravě a pak se do lázní zase komplikovaně vracet autobusem nebo čekat na posílka z lázní, který je i s kufry na nádraží vyzvedne a naloží (taxi tehdy nefungovalo). Po rozdělení republiky v roce 1993 vzala tato verze definitivně za své a nádraží, stejně jako mnohá v naší zemi, začalo chátrat.

Město Hranice se ale rozhodlo jednat!!! Protože je poblíž dnes s jistotou už nejhlubší propast světa – HRANICKÁ PROPAST (momentálně s nejčerstvějšími údaji o její hloubce 450 m), rozhodlo se zřídit právě v této nádražní budově infocentrum Hranické propasti. Ač propast nese název Hranická a vede k ní i krkolomná cesta mj. také od hranického Autokempinku, nejschůdnější, ale také hodně oblíbená a nejfrekventovanější, je cesta z té opačné strany, a to právě z teplického nádraží, kde je už zmíněné Infocentrum Hranické propasti. A jako takové funguje v pravé části budovy už čtyři roky. V promítací místnosti informatorky nabízejí video pojednávající o ponorech, ve virtuálních brýlích

lze zase vidět krátké a komentované video popisující cestu k propasti, na stěně Infocentra je nepřehlédnutelný a přehledný model propasti, k prodeji pak suvenýry, pohlednice, turistům do turistických deníčků jsou k dispozici razítka nebo letáčky o Hranicích i lázních Teplice nad Bečvou. Takže přízemí tohoto traktu budovy je zatím opravdu prakticky vyřešeno. A věřte, že funguje – A BEZVADNĚ!!!

Nenáleží mi popisovat trable s prvotním pronájmem či úvahy o koupi nádražní budovy, rozhodně malé nebyly, ale stály za to. Majetek byl v rukou Správy železnic, silné slovo měli také památkáři, a tak se Správa železnic nakonec rozhodla nechat si levou část (blíže k Hranicím), kterou taky náležitě opravila (foto z r. 2019) a železniční stanici tím zmodernizovala. Administrativa je už snad u konce a tak se konečně(!!!) nakonec dostalo i na město Hranice, a to už může na své půlce začít budovat...Vize vypadají opravdu slibně: chystá se plnohodnotné zázemí pro turisty – místa pro odpočinek, k odložení zavazadel a jízdních kol, občerstvení, hygienické zázemí. A snad se v budoucnu kultura dočkají také obě sousední parko-

viště a zejména přístupové cesty pro pěší návštěvníky.

S určitou nostalgií a smutkem sleduji chátrající a opuštěná nádraží a nádražní budovy v Čechách i na Moravě. Škoda, že mnohde už došlo a stále dochází až k demolicím. Proč? Vždyť žst. Teplice nad Bečvou je jedním z příkladů, jak lze nevyužitou prázdnou a opuštěnou budovu účelně a třeba kulturně zužitkovat. My tu máme slavnou Hranickou propast, jinde se k návštěvám nabízí zase jiná lákadla, pro která stojí za to bojovat. V každém případě pro turisty (však mezi železničáři jich je!), ale také pro rodiče s dětmi můžou být cílem k návštěvám také třeba železniční muzea či další atraktivní typy zařízení z nádražních budov (ev. místností). Dalším příkladem může být i stále populárnější Okrašlovací spolek zlatohorský ve Zlatých Horách. No, a až tato naše trať 280 (směr Valašské Meziříčí, Púchov) bude mít všechny vlaky s nízkopodlažními vozy, bude vše O. K. A jestli se vlevo od budovy rozběhne i kiosek s kdy si nejlepší pivem (uskládnění sudů ve skále), pak se určitě frekvence zájemců ještě zvýší, že?

Hana Dostálová

Prázdninové aktivity PV OSŽ při ČD, a. s. – ani v letních měsících se nezahálelo



Zástupci Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., navštívili místopředsedu OŽŽ a předsedu PV OŽŽ při ZSSK Ľubomíra Koptu. Návštěva u kolegů probíhala v přátelském duchu nejen za přítomnosti Ľubomíra Kopty, ale i Petera Pikny (místopředseda OŽŽ a předseda PV OŽŽ při ZSSK Cargo), a Ing. Petera Hoffmana (1. místopředseda OŽŽ a předseda PV OŽŽ při ŽSR) v sídle OŽŽ (Legionárska 27, 831 04 Bratislava 3). Tuto adresu je důležité připomenout, neboť podle získaných informací by se stávající sídlo OŽŽ mělo k 1. lednu 2023 přestěhovat do budovy nádraží v Bratislavě-Petržalce.

Velká diskuse byla vedena ohledně inflace v obou republikách, kdy se v červnu 2022 na Slovensku meziročně zvýšily spotřebitelské ceny o 13,2 %, po růstu v květnu 2022 o 12,6 %. Kolegy jsem informoval o postupu zmírnění inflace v rámci kolektivního vyjednávání a uplatnění ustanovení PKS ČD, a. s., článek 6, bod 6.1. V jejich kolektivní smlouvě také ustanovení nemají, ale kolega Kopta svolal na 12. srpna 2022 odborové centrály na společné jednání, kde řešili postup, jak se vypořádat s inflací.

Ohledně uzavírání pokladen by měl být model postupného odchodu zaměstnanců do starobního důchodu a v rámci přesunu těchto zaměstnanců by probíhalo uzavírání jednotlivých pokladen, ale i tak je problematika pokladen stále otevřená. Například při rekon-

strukci pokladny ve stanici Filakovo se pokladna uzavře s tím, že zaměstnanci budou přesunuti do stanice Filakovo zastávka, kde bude pokladna nově otevřena. Zaměstnavatel ale informoval o instalování dvou prodejních automatů ve stanici Filakovo. V automatech však bude umožněno placení pouze formou platební karty. Evokuje to k plíživému zavádění prodejních automatů i do dalších stanic na ZSSK a touto formou šetření na provozních nákladech společnosti ZSSK.

V rámci nedostatku zaměstnanců vlakového doprovodu a možného šetření zaměstnavatel striktně začal uplatňovat směrnici o síle vlakového personálu na vlaku (na ČD máme předpis ČD K 13). Poukazují (zaměstnavatel) i na doržování včasné přítomnosti vlakového personálu u vlaku a informování cestujících.

Byl učiněn apel na účast OŽŽ na jednáních pracovních skupin (pro vlakové čety, opravárenství a strojvedoucí) v rámci ETF. Zvyšuje se tím možnost mít na jednání tlumočení do českého jazyka. Od kolegů z OŽŽ byl učiněn příslib a projednání této problematiky na jednání vedení OŽŽ 15. srpna 2022.

Kolegové ze Slovenska chtějí v roce 2023 (duben či květen) uskutečnit další společné výjezdní jednání PV OŽŽ při ZSSK a PV OSŽ při ČD, a. s.

Štěpán Lev,
místopředseda OSŽ
a předseda PV OSŽ při ČD, a. s.

ZE SVĚTA

Znovuoživení tratí se podle německé studie vyplatí

Od devadesátých let přestala německá DB NETZ udržovat tisíce kilometrů tratí. Jen pozvolna a v kontextu klimatických změn se mění pohled na redukci sítě. Nedávná studie zpracovaná na zakázku Spolkového ústavu pro výzkum výstavby, měst a prostorového plánování (BBSR) vyzdvihuje význam znovuoživení tratí ve venkovských regionech. Má jít o investici do budoucnosti regionů. Není to nový poznatek, s masivním rušením venkovských drah (kromě jiných vlivů) ve Francii došlo k vysídlování venkova, k polarizaci země a cesta k nápravě vedla přes decentralizaci veřejné správy. V letech 1960–1999 zaznamenalo úbytek populace 15 francouzských zemědělských departementů, přičemž v extrémním případě Creuse se jednalo o odliv 24% populace.

Podle uvedené studie pro BBSR se znovuoživení regionálních drah vyplatí ve vícero regionech Německa. Při rozhodování se však dosud vždy zohledňují jen finance, nikoliv efekty pro vývoj (a udržení) osídlení, životní prostředí a další celospolečenské přínosy.

Podle studie mohou více než 3 mil. lidí s oživením tratí získat dostupnost do sousedního regionálního centra.

S pozitivním efektem na hospodářství, dopravu, životní prostředí a společnost.

Jedním z přínosů reaktivace regionálních drah může být atraktivita místa pro bydlení s dostupností do zaměstnání kolejovou dopravou a tím odlehčení napjatého trhu s bydlením ve městech. Lidé tak mohou získat prospěch z kombinace bydlení na venkově s dopravní dostupností práce a volnočasových aktivit. Regiony také získají profit z vyššího výběru daní a rozvoje turismu. Podle šéfa ústavu Markuse Eltgese je oživení tratí investicí do budoucnosti regionu.

Od roku 1994 se podle studie v Německu přestalo provozovat více než 5 100 km tratí a něco málo přes 1 000 km tratí bylo reaktivováno. V roce 2019 byla železniční síť menší o 16 procent v porovnání s rokem 1950. V posledních letech dochází v Německu k názorovému obratu, který se promítá i do koaliční smlouvy spolkové vlády: SPD, Zelení a FDP slibují roz-

šíření sítě železničních tratí, znovuzprovoznění tratí a hodlají zabránit rušení dalších tratí.

Aktuálně DB Netz provozuje síť tratí o délce 33 288 km s délkou koleji 60 727 km. Na síti přiděluje ročně 1 108 mil. km vlakových tras pro 440 dopravců, v denním průměru organizuje jízdy 40 000 vlaků. DB Netz zaměstnává 51 290 železničářů.

ZDROJ:

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Studie-Reaktivierung-von-Bahnstrecken-lohnt-sich-article23503069.html>
fahrweg.dbnetze.com

Roman Štěrba



Louka nebo kolej? Smutný obrázek železnice v nových spolkových zemích od devadesátých let po sjednocení Německa

Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 37 – 29. 9. 1997

„Sněm ČMKOS se zřekl radikálních kroků“ – těmito slovy je v titulku úvodního článku shrnuto jednání sněmu Českomoravské komory odborových svazů, který se konal 23. a 24. září 1997 v Průhoncích u Prahy. Zástupci OSŽ měli na sjezdu často odlišný názor než delegáti ostatních odborových svazů sdružených v ČMKOS. OSŽ totiž prosazovalo radikálnější kroky, než navrhlo vedení komory. To zamítlo možnost generální stávky a hodlalo reagovat na tehdejší hospodářskou politiku státu i na připravovaný zákon o nouzové situaci pouhou demonstrací. Přitom podle předsedy OSŽ Jaromíra Duška představoval navrhovaný zákon o nouzové situaci ohrožení demokracie a ústavních práv a svobod. „My už nevěříme, že se nějakým řečením na náměstích něčeho dosáhne,“ poznamenal k tomu Jaromír Dušek. Delegáti OSŽ dále na sněmu kritizovali i neúspěšný rozpočet ČMKOS.

Obzor dále přináší rozhovor s Ing. Jaroslavem Vránou, odvolaným generálním inspektorem Českých drah. Spekulovalo se o tom, že Ing. Vrána byl odvolán proto, že ve své funkci poukazoval na konkrétní příklady špatného hospodaření Českých drah, údajně ve výši téměř jedné miliardy korun. Podle názorů některých členů vedení ČD Ing. Vrána zkažil dobré jméno Českých drah. „Já si myslím, že dobré jméno kazí ten, kdo nedodrжуje zákony, a ne ten, kdo na to poukazuje,“ řekl Ing. Vrána v rozhovoru.

Obzor č. 38 – 1. 10. 1997

Obzor č. 38 vyšel těsně před konáním II. sjezdu OSŽ (ten se konal v Mostě 3. a 4. 10. 1997). V čísle proto najdeme jak organizační informace pro delegáty sjezdu, tak poměrně obsáhlou anketu na téma „Co považujete na sjezdovém jednání za prioritní?“. Nejčastějšími odpověďmi bylo, že by sjezd měl projednat vztahy mezi drážními a nedrážními organizacemi, měl by vyřešit otázku setrvání v ČMKOS, prosazovat sociální program pro propouštěné železničáře, vyřešit strukturu OSŽ tak, aby byl omezen škodlivý vliv sekčnosti a posílit soudržnost a tím i akceschopnost svazu. Cíle sjezdu jsou shrnuty v redakční poznámce, kde je uvedeno mimo jiné: „Řadoví členové OSŽ od sjezdu očekávají zvolení spolehlivého a jednotného vedení, které dokáže být vyrovnaným a silným partnerem hospodářskému vedení podniku a které, s podporou svých členů, dokáže zajistit lidem na železnici zaměstnanost, solidní výděly a sociální výhody.“

V čísle najdeme rovněž článek výkonného tajemníka OSŽ Zdeňka Jílky s titulkem „Dilema – Dopravní strategie ČR“. Článek zmiňuje tři materiály, které byly na toto téma vládou vzaty na vědomí. Ty však obsahují jen teze, nikoli samotnou strategii. „Je zřejmé, že skutečná dopravní strategie ČR neexistuje a tím není plněna ani dohoda o ukončení stávky na železnici,“ shrnuje autor v závěru.

–zs–



Čtvrté místo našeho týmu bylo důvodem k radosti



Vítězný tým Lucemburska

Čtvrté místo v rybaření v soutěži USIC –

ÚSPĚCH PRO NAŠE REPREZENTANTY

V pořadí třinácté mezinárodní mistrovství USIC železničářů v rybaření se uskutečnilo ve dnech 5. až 9. září 2022 v Přerově, historicky poprvé v České republice. Patrony mistrovství byly vedle OSŽ také Správa železnic, České dráhy a ČD Cargo. Jak připomněl ředitel mistrovství Vladislav Vokoun, bez výrazné podpory těchto organizací si lze pořádání této akce jen těžko představit.

„Trochu mě mrzelo, že rybaření postupně mizelo z kalendáře pravidelných akcí USIC. První vlaštovkou renesance bylo minulé mistrovství v Irsku před pěti lety a letos mají tu čest být pořadatelem naše železniční podniky a OSŽ,“ poznamenal Vokoun.

Ve společném prohlášení Správy železnic, ČD a ČD Cargo se zástupci těchto drážních podniků hlásí k podpoře mezinárodních sportovních akcí, které jsou vždy velmi dobrou příležitostí pohovořit si s kolegy z jiných zemí jak o společných zájmech, tak o práci na železnici.

Letošního mistrovství se zúčastnilo celkem osm zemí – Bulharsko, Česká republika, Francie, Německo, Velká Británie, Lucembursko, Polsko a Slovensko. Mistrovský titul z roku 2017 obhájili závodníci z Velké Británie. Každý tým byl složen ze šesti závodníků, vedoucího a trenéra. Naše družstvo vedl Miloš Paleček, tajemník OSŽ Správy železnic, trenérem byl René Vrána z DPOV Přerov.

Samotné závody probíhaly na řece Bečvě, která protéká Přerovem a na přilehlém Městském rybníku. Každý závodník si přivezl své vybave-

ní, které mnohdy obnášelo statisícovou hodnotu. Jednotlivým závodům předcházelo pětiminutové vnaďení, během něhož rybáři házeli do vody své návnady (směs šrotů a dalších pochoutek), aby ryby přilákali. Po zaznění signálu trubky hlavního rozhodčího mohli vhodit své udice s nástrahami (kukuřice, červi, žížaly...) do vody a začít lovit. Protože řeka i rybník mají místa, kde se ryby zdržují více či méně, byla jednotlivá místa losována – každý rybář měl k dispozici cca 10 x 3 metry ohrazené místo na břehu. Na ulovení ryb měli rybáři časový limit čtyři hodiny. Jejich úlovy putovaly do síťovaného rybářského vozíku, kde ryby ve vodě čekaly na ukončení závodů. Po odtrojení byl obsah jednotlivých vozíků zvážen rozhodčími, zapsán a potvrzen závodníkem. V sítích se ponejvíce objevovali kapři, karasi, cejni, ostroretky, amuři a podoustve. Nezáleželo na množství, důležitá byla celková váha ulovených ryb. Samozřejmě, že větší šanci na vítězství měl rybář, který chytil pětikilového kapra, než ten, který chytil třeba dvacet ryb, ovšem s celkovou váhou nižší. Po zvážení byly ryby puštěny zpět do vody.

„Rybaření se člověk učí po celý život, rybáři musejí vědět, co na ryby platí, čím je navnadit a jakou uplatnit taktiku. Stejně důležité jako drahé vybavení jsou právě tyto zkušenosti,“ říká Miroslav Kolínek, jeden z rozhodčích, jinak také zkušený rybář na nejvyšší úrovni. Jak dále dodává, čeští závodníci obecně patří mezi pětičky zemí s nejlepšími rybáři ve světovém měřítku!

Počasí závodníkům po oba závodní dny přálo – bylo teplo, bezvětří, částečně pod mrakem, druhý den ale trochu foukalo, což ryby nemají moc rády. První den se závodilo na třech sektorech (A, B, C) u řeky a na třech (D, E, F) u rybníka. V každém sektoru se dělo osm rybářů z jednotlivých států. Druhý den si závodníci místa prohodili. Výsledky se v závěru za oba dny u jednotlivých rybářů počítaly.

Vyhlášení vítězů proběhlo v hotelu Jana v Přerově, který leží nedafero řeky i rybníka. Nejlepšího výsledku dosáhli rybáři z Lucemburska, druhá byla Velká Británie a třetí Francie, na dalších místech Česko (po prvním dnu druhý!), Slovensko, Německo, Polsko a Bulharsko. Při srovnání s minulým USICem je čtvrté místo pro naše úspěch – na posledním USICu v Irsku byli sedmí.

Nejlepšího výsledku v jednotlivcích dosáhl Christian Santorius (Německo) s celkovými 26 420 gramy ulovených ryb. Druhý byl Franck Muller (Francie) – 22 800 gramů a třetí Marc Becht, rovněž z Francie (21 230 g). Ceny všem závodníkům předávali náměstek přerovského primátora Petr Kouba a funkcionáři USIC v čele s generálním sekretářem USIC Miroslavem Kaprálkem. Ten v závěru prohlásil: „Osobně podporím a budu usilovat o to, aby rybaření zůstalo trvale v kalendáři USIC.“ Zpestřením závěrečného večera a vyhlášení vítězů bylo vystoupení gymnastek ze Spartaku Přerov.

(Fotoreportáž z mistrovství najdete na webu OSŽ)

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Mistrovství republiky železničářů v discgolfu

Na velmi obtížné osmnáctikošové dráze v Budišově nad Budišovkou se konalo MČR železničářů v discgolfu. V mužích si vítězství odnesl favorit Ivo Šimek. Na dalších místech se umístili Jaroslav Krátký a Roman Haluzík. V ženách byla nejlepší Michaela Šimková, která za sebou nechala Lenku Floriánovou a Idu Bandiovou.

Ceny vítězům předali společně místopředsedkyně OSŽ a ředitelka mistrovství Bc. Renata Dousková a předseda Regionální sportovní komise Olomouc Libor Kiš.

Na přiloženém nákresu sportoviště si jistě uděláte představu o obtížnosti

terénu a oceníte výkonnost sportovců, kteří MČR absolvovali.

M.N.

První ročník memoriálu Josefa Kotašky v tenise veteránů se uskutečnil v Břeclavi

Na mistrovství republiky veteránů 45+ (Masters) v tenise se na kurty do Břeclavi sjelo 32 tenistů-železničářů z celé republiky na základě výkonů, které podali v předcházejících oblastních kolech. V turnaji byli závodníci a závodnice rozčleněni do čtyř kategorií podle věku: muži 45 a více, 60 a více, 70 a více a ženy bez rozdílu věku. „K nejlepším hráčům z oblastních kol, kteří byli do turnaje nasazeni, byli losem určeni jejich soupeři, turnaj pak probíhal vyřazovacím způsobem na dvě porážky a následnými zápasy ve skupinách o 1.–4. místo a o 5.–8. místo,“ popsal ve stručnosti pravidla soutěže její sportovní ředitel Stanislav Fořtík.

V sobotu 3. září se za slunečného počasí uskutečnila převážná většina zápasů, zbylé se dohrávaly v neděli dopoledne, ty však již byly poznamenány deštěm a čekáním na vyschnutí kurtů. Ani to však závodníkům a závodnicím neubralo na chuti do hry. Letošní ročník, u jehož zrodu stál před bezmála třiceti lety vloni v listopadu zesnulý Josef Kotaška, dlouholetý ekonom a reprezentant Českých drah na zahraničních akcích USIC, tenisový odborník a člen Regionální sportovní komise OSŽ Praha, byl na jeho počest

odehrán jako první ročník memoriálu, nazvaný jeho jménem.

Po odehrání zápasů přišlo na řadu vyhodnocení a odměnění nejlepších medailemi a věcnými cenami. „Ocenění si však zaslouží všichni, kteří se turnaje zúčastnili a ukázali, že ani s přibývajícím věkem se sport nestává popelkou,“ zdůraznil Stanislav Fořtík, který ocenění předával. V kategorii 45+ na nejvyšší příčce stanul Vilém Čapek, signalista z Malých Svatoňovic, druhé místo obsadil Ivan Januška a třetí byl Roman Blažek. V kategorii 60+ byl první Libor Kolář, strojvedoucí z Jihlavy, o druhé a třetí místo se losem podělili Jiří Horák a Aleš Kika. První místo v kategorii 70+ patřilo Petru Bognerovi, dispečeru Správy železnic z Plzně, druhý v této kategorii byl Svatopluk Oslizlo a třetí místo vybojoval nejstarší účastník turnaje 77letý Josef Blecha. V ženách se na prvním místě umístila Hana Burešová, výpravčí ze Svitav, druhá skončila Jana Goldbrichtová a třetí Jarmila Halounová.

Jak turnaj a tenis samotný hodnotí jeho vítězové? „Vítězství v tenise si nesmírně vážím, věnuji se tomuto sportu již od svých třiceti let a přirostl mi k srdci vedle volejbalu, který jsem hrávala dří-

ve,“ svěruje se Hana Burešová. Vilém Čapek (kategorie 45+) si váží vstřícnosti svých spolupracovníků, kteří mu umožnili zúčastnit se turnaje navzdory turnusové práci. „Vyšli mi vstříc, vyměnili si služby, patří jim za to dík,“ oceňuje své kolegy v zaměstnání. Libor Kolář, vítěz kategorie 60+, se tenisu věnuje již od svých deseti let a na tenisová mistrovství, pořádaná OSŽ, jezdí od samého jejich začátku. „Není vždy jednoduché se umístit na prvních příčkách, někdy musí mít člověk štěstí i při losování,“ zamýšlí se. Vítěz kate-

gorie 70+, Petr Bogner, hraje tenis již také dlouhá léta, přičemž začínal jako samouk. „Začátky byly těžké, ale každý neúspěch mě inspiroval k lepším výkonům,“ vzpomíná na dobu, kdy před více než čtyřiceti lety s tenisem začínal.

Všichni účastníci turnaje věří, že se podaří překonat současné ekonomicky nelehké období tak, aby se v příštím roce mohli znovu sejít a zahrát si nejen pro vítězství, ale také pro dobrý pocit, který sport přináší.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Na snímku vítězové jednotlivých kategorií. Zleva Vilém Čapek (45+), Libor Kolář (60+), Hana Burešová (ženy) a Petr Bogner (70+)

APARTMÁNY OSTRÝ ŽELEZNÁ RUDA

Rekreace OSŽ pro členy a rodinné příslušníky

290 Kč
osoba / noc



PODZIM 2022

APARTMÁNY GOČAR KOŘENOV

Rekreace OSŽ pro členy a rodinné příslušníky

290 Kč
osoba / noc



PODZIM 2022

Více na:

NOVÉ

www.rekreaceosz.cz

f Rekreace OSŽ