

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ

Schválen záměr dalšího nákupu státních dluhopisů

Dne 19. října proběhlo v Praze v Domě Bohemika jednání Ústředí OSŽ. Hned po zahájení předsedou Odborového sdružení železničářů Mgr. Martinem Malým Ústředí všemi hlasy přítomných schválilo nového člena Ústředí OSŽ Karla Tomečka – předsedu ZO OSŽ ŽST Břeclav. Zvolen byl na návrh PV OSŽ při ČD, a.s., na uvolněnou pozici z důvodu úmrtí pana Františka Vopátka, který zemřel 13. července letošního roku.

Po kontrole plnění úkolů následovaly informace ze zásadních jednání, kdy jako první dostal slovo místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev. Pokud se týká zdražování jízdného, potvrdil předseda Lev, že dojde k navýšení o 15 %.

Poté dostal slovo první místopředseda OSŽ a předseda PV ČD Cargo Radek Nekola. Ten se zmínil o propadu dopravy hlavně v oblasti automobilu, který je dán ochlazením výroby aut a subdodavatelských podniků, nicméně nad očekáváním je vozba hnědého energetického uhlí, dosahující meziroční zvýšení bezmála 151 %. Tato zvýšená poptávka znamená obrovský tlak od spotřebitelů na včasnost doručení, společnost ČD Cargo je tak pod obrovským tlakem a musí reagovat na stížnosti svých zákazníků. Na to navazuje očekávané zasedání vlády, která se bude zabývat projednáním přednostních vlaků. Významnou událostí byla akce otevření terminálu Mošnov, kde je ČD Cargo jeden ze čtyř vlastníků.

Následovaly informace z jednání Správy železnic, zastoupené místopředsedou OSŽ Petrem Štěpánkem. Ten vyzvedl domluvu se zaměstnavatelem o zvýšení příplatku pro strojvedoucí s licenci, také odměňování za zaškolování zaměstnanců 15 a 20 %, navýšení hodnoty stravenek, kdy zaměstnavatel přispívá 55 %, jakož i mimořádnou odměnu do výše 10 000,- Kč, kterou zaměstnanci obdrží ve třech splátkách.

Za nezádní odborové organizace vystoupila místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková. V Železničním zdravotnictví OSŽ navrhuje navýšení mezd a také benefitů, které jsou výhodné pro zaměstnavatele z hlediska daňového, ale také pro zaměstnance. Připomněla, že jak na železnici, tak i ve zdravotnictví se stále bojuje s nedostatkem zaměstnanců, a to především v nedostatku zdravotních sester.

■ Podnikový výbor OSŽ Správa železnic, s. o.

Otazníky nad kolektivní smlouvou

Na jednání PV OSŽ Správy železnic, které se konalo ve čtvrtek 20. října 2022, přivítal jeho předseda Petr Štěpánek všechny přítomné a oznámil příchod personálního ředitele Ing. Pavla Kouckého v průběhu jednání. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý v úvodním příspěvku informoval mimo jiné také o dofinancování rozpočtu SFDI na příští rok, kde po započítání plánovaných daňových příjmů a dotace ze státního rozpočtu chybělo na příjmové straně více než 50 mld. Kč, zejména na financování investic. Výsledek jednání Tripartity v tomto smě-

ru lze shrnout asi tak, že prostředky na provozuschopnost, opravy a údržbu jsou pro Správu železnic v rozpočtu SFDI zajištěny, což je důležité také pro zajištění finančních prostředků na mzdy zaměstnanců SŽ.

Slovo také dostal Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), který připomněl oblast preventivních prohlídek, na něž je vhodné docházet a nezanedbávat je.

Poté byla vyzvána předsedkyně Republikové rady seniorů Danuše Polášková. Novým cílem Rady je zmapovat kluby a členy odborových organizací mezi seniory v každém regionu.

Následně Martin Malý pokračoval na téma OSŽ a třetí nákup státních dluhopisů ČR v roce 2022. OSŽ prostřednictvím České spořitelny nakoupilo v červenci 2019 státní dluhopisy České republiky. Výnos z této transakce je plá-

novaným příjmem schváleného rozpočtu OSŽ na rok 2022. Jelikož nominální hodnota těchto dluhopisů byla již OSŽ vyplacena zpět, může OSŽ zvažovat novou investici z těchto finančních prostředků. Ústředí OSŽ tento záměr schválilo a uložilo předsedovi OSŽ a 1. místopředsedovi OSŽ ve spolupráci s Českou spořitelnou tento záměr realizovat.

Předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balázová seznámila představensvto s výsledky kontrol devíti organizací v olomoucké oblasti. Některé organizace mají bohužel v kvalitě vedení administrativy ještě poměrně značné rezervy, naopak velmi dobře pak dopadla kontrola například v organizacích ZO DKV Olomouc, ZO Hanušovice nebo ZO žst. Šumperk.

—RED—

(Bližší informace na www.osz.org)

■ Podnikový výbor OSŽ ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s.

Ceny energií jsou zastropovány

Ve dnech 12. až 14. října 2022 se v rekreačním zařízení OSŽ hotel Oddech v Krkonoších uskutečnilo výjezdní zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD. Je již tradicí, že společně na tomto podzimním výjezdním zasedání jedná i PV OSŽ ČD Cargo. Druhý den se na jednání dostavili všichni členové představenstva ČD, a. s., v čele s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD, a. s., Mgr. Michalem Krapincem.

Předsedové jednotlivých PV (Štěpán Lev za ČD a Radek Nekola za ČDC) informovali o problematice, která zatěžuje obě společnosti, tj. vysoký nárůst cen energií a s tím spojená interpelace zástupců OSŽ (v rámci ASO) v dopravní Tripartitě, která vedla k rozhodnutí vlády ČR o zastropování cen energií na železnici. Dále oba informovali o již uzavřených kolektivních smlouvách v obou společnostech na rok 2023 a vzájemných strategiích pro další období ve skupině ČD. Hostem jednání byl také emeritní předseda PV Vladislav Vokoun, který informoval o současných jednáních o zaměstnaneckých jízdních výhodách na další období a o připomínkování novely zákona č. 155/1995 Sb., v jehož rámci se očekávalo řešení dřívějšího odchodu do důchodu u tzv. „náročných profesí“ bez snížení výměry důchodu.

V části věnované zaměstnavateli patřilo úvodní slovo generálnímu řediteli Michalu Krapincovi, který informoval o vývoji ve skupině ČD, a. s., a výhledu do následujících let. České dráhy vydaly zelené Eurobondy, čímž si zajistily finanční prostředky na investice do nových vozidel. Další informace se týkala nové organizační změny – Centralizace MTZ v OCÚ, ke které dojde od 1. 1. 2023. O možném vzniku společnosti ČD servis bude vedení společnosti rozhodovat na jaře roku 2023.

V následné diskusi odpovídali další členové představenstva ČD, a. s., a to na otázky týkající se nevyhovujícího vozového parku, nábory nových zaměstnanců, vysoké přesčasové práce a problematiky ECM, kterou se snažil objasnit člen představenstva Mgr. Michal Kraus.

—RED—

(Bližší informace na www.osz.org)



Vedení ČD Cargo a zástupci odborových organizací 10. října dokončili kolektivní vyjednávání. Výsledkem jednání je nová, resp. upravená podniková kolektivní smlouva. Nové bude smlouva ukončena ke dni 31. prosince 2023. Došlo ke shodě, že stávající růst cen nebude zaměstnavatel kompenzovat zaměstnancům jednorázovou odměnou, ale úpravou tarifních stupňů. Proti původnímu znění smlouvy tak dochází k dvouprocentnímu nárůstu mezd již od posledního kvartálu letošního roku a dalšímu nárůstu mezd počínaje rokem 2023.

V souladu s úpravou vyhlášky č. 511/2021 Sb. ministerstva práce a sociálních věcí dochází také k úpravě stravného a nárůstu nominální hodnoty stravenek. Upravena byla také odměna za čerpání náhradního volna.

Dohodnutá podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a. s., dává našim zaměstnancům jistotu nárůstu mezd ve stávajícím velmi těžkém období a zároveň prostor společnosti se rozvíjet na plně liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy v Evropě

Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD, a. s., pro osobní dopravu:

„V roce 2023 očekáváme růst nákladů na energie v řádu jednotek miliard korun...“

Když slavila Žilinská univerzita 70. výročí založení Fakulty provozu a ekonomiky dopravy, využili jsme přítomnosti naší redaktorky a položili jsme zástupci spoluorganizáteli, členu představenstva, náměstkovi generálního ředitele ČD, a. s., pro osobní dopravu Ing. Jiřímu Jeřetovi několik otázek.

■ Jak se v činnosti Českých drah projevuje narůstající inflace?

Vysoká inflace se projevuje ve všech oblastech. Rostou náklady na opravy, cena náhradních dílů, projeví se v in-

vesticích i v řadě dalších služeb a zboží, které musíme nakupovat. Největší dopad rostoucích cen sledujeme u energií. Jejich ceny rostou ještě podstatně rychleji, než je obecná inflace. Náklady na naftu jsou zhruba o třetinu vyšší než loni a u elektřiny je to dokonce zhruba o 80 % více. To jsou hodnoty vysoko nad inflací a jen u elektřiny představují nárůst nákladů v letošním roce zhruba o 1,5 miliardy. Bohužel aktuální vyhlídky na příští rok i přes přijetí řady opatření nejsou růžové a očekáváme další růst nákladů na energie v řádu jednotek miliard korun. Inflace do-



padá i na naše zaměstnance, kterým se snažíme pomoci se zvládnutím rostoucích životních nákladů. Proto jsme se dohodli na vyplacení mimořádné odměny v září, ale nesmíme zapomenout, že i na tuto odměnu si musíme vydělat sami.

(Pokračování na str. 2)

Daniela Houdková NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD, a. s., pro osobní dopravu: „V roce 2023 očekáváme růst nákladů na energie v řádu jednotek miliard korun...“

(Dokončení ze str. 1)

■ Bude ji stejnoměrně provázet i zdražení jízdného?

V minulosti se upravovala cena o inflaci, ale zhruba s ročním zpožděním. Inflace za rok 2020 ovlivnila ceny v roce 2021. To fungovalo v době, kdy se pohybovala inflace kolem 3 %. Současná situace však nemá obdobu a musíme na ní reagovat i v oblasti jízdného. V současnosti tak musíme dobu mezi sledovanou inflací a jejím promítnutím zkrátit na minimum. Ceny pro jízdní řád 2023 tak budeme upravovat nikoliv podle inflace v roce 2021, ale podle aktuálního vývoje v letošním roce. I s ohledem na výše uvedený růst energií a růst inflace jsme rozhodli, že cestující nově zaplatí v průměru jen o 15 % více, a to i přestože inflace je aktuálně již 18 %.

■ Jak reagují České dráhy na neúměrně rostoucí ceny energií?

Samozřejmě se snažíme šetřit a snižovat náklady, ale tak velké nárůst cen nelze vyrovnat jen úsporami. Proto jsme vstoupili do jednání s objednateli, abychom promítli vyšší ceny energií do aktuálních úhrad. Objednatelé mají vyšší náklady zaplatit, ale děje se tak s velkým časovým odstupem. To fungovalo v době, kdy se ceny energií moc neměnily. Nyní, při raketovém růstu nákladů na energie, tento princip nefunguje a my nemůžeme objednavatele dlouhé měsíce kvůli nedoplačeným energiím úvěrovat. S několika kraji jsme už uzavřeli dodatky ke smlouvám, které problém rostoucích cen elektřiny řeší. V ostatních krajích máme dodatky rozjednány. Regionální objednatelé situaci dobře rozumí a vychází našemu oprávněnému požadavku většinou vstříc. Jiné je to v dopravě dálkové, tam jsou jednání stále

na začátku. Nicméně obecně si objednatelé uvědomují, že náklady na energii ČD nemohou nijak ovlivnit (např. trakční elektřinu nakupuje pro všechny dopravce Správa železnic). České dráhy nicméně nechťejí nic navíc. Nechceme nic jiného, než mít náklady na energie uhrazeny podle skutečnosti a v co možná nejvíce reálném čase (zrychlení indexací = přiblížení plánu skutečnosti), což stávající smlouvy většinou bohužel, bez dalšího upřesnění dodatky, neumožňují. Nicméně cílem objednatelů i naším je mít dopravní obslužnost zajištěnu finančně stabilizovaným dopravcem, a to bez adevních úhrad objektivně oprávněně vzniklých nákladů nelze a i proto se dohody k energiím postupně daří uzavírat.

■ Co mohou cestující, ale také zaměstnanci ČD, očekávat v roce 2023 – jaký je výhled?

Především chceme pokračovat v modernizaci vozidlového parku, v zlepšování služeb a také pracovních podmínek. I když mají výrobci různá zdržení v dodávkách nových vozidel, bude příští rok ve znamení dodávek desítek nových jednotek. Ty nabídnou cestujícím komfortnější cestování a posílí naši konkurenceschopnost. Nové jednotky jsou vybavené rekuperací, takže přispějí i ke snížení spotřeby elektřiny. Budeme pokračovat také ve vylepšování pracovního zázemí. Ale na druhou stranu neskrývám, že nás zřejmě čeká další náročný rok a bude záležet na každém z nás na ČD, zda se nám podaří obhájit naše postavení na trhu a zachovat tak i v budoucnosti alespoň současný rozsah dopravy, zaměstnanost i tempo rozvoje společnosti.

Děkuji za rozhovor. ■



Oprava přejezdu v bývalé železniční stanici Troubelice, stav ke konci července 2022

NAVŠTÍVILI JSME

Troubelice

Železniční stanice Troubelice leží na trati Olomouc–Šumperk, která v současné době probíhá zásadní rekonstrukci a elektrizaci. Změny se nevyhnuly ani samotné zdejší železniční stanici. Na budově bylo ubouráno celé první patro, zůstalo jen přízemí. Zrušena byla i dopravní kancelář, v budoucnu bude totiž doprava v Troubelicích řízena dálkově z regionálního dopravního pracoviště v Olomouci, odkud je již dnes řízena doprava z Olomouce do Uničova.

Dopravní rozvětvení však v železniční stanici zůstalo zachováno, někdejší stanice se tak stane výhybnou. Bude sloužit ke křižování či předjíždění vlaků a k posunu. Osobní vlaky ale v původní stanici zastavovat nebudou – pro cestující byla zřízena nová zastávka blíže obci – Troubelice střed. Dosud totiž lidé z Troubelic museli vážit dlouhou cestu z obce na odlehlé nádraží. Dnes již tato nová neobsazená zastávka vyrůstá v blízkosti prvních domů v obci. Bude vybavena (podobně jako i ostatní zastávky na trati do Šumperku) nástupišťem o výši 550 mm nad hranou kolejnice, což umožní cestujícím pohodlný bezbariérový nástup do vlaku a výstup z vlaku.

Opraven byl také silniční přejezd ve stanici, který získal nové bezpečnostní prvky. Na tomto úseku trati se totiž namísto současné šedesátikilometrové rychlosti bude jezdit rychlostí až 100 km/h. Celá trať z Olomouce až do Šumperka bude také elektrifi-

kována a vybavena systémem ETCS, který zajistí bezpečnou jízdu vlaku i v případě selhání nebo omylu strojvedoucího. Výjimkou bude podle vyjádření Správy železnic pouze úsek mezi Libinou a Uničovem (včetně Troubelic), který zatím zabezpečovacím systémem ETCS vybaven nebude, v budoucnu však bude možné zmíněný systém na tuto trať doplnit.

Na opravovaném úseku mezi Uničovem a Šumperkem je po dobu nepřetržité výluky zajišťována doprava autobusy. Ty k nádraží v Troubelicích vůbec nezajíždějí, ale zastavují ve středu obce. Práce pokračují podle plánu, takže v polovině prosince by měla být na celé trati obnovena železniční doprava.

Troubelice se nacházejí na severu Hornomoravského úvalu a jsou pozoruhodné mimo jiné také tím, že ačkoliv leží v někdejších Sudetech, na rozdíl od většiny okolních obcí v ní žilo vždy jen české obyvatelstvo. Troubelice, jakož i sousední Libina, či zastávka Nová Hradečná, jsou východiskem na vrchol hory Bradlo (599 m n/m), která je součástí Úsovské vrchoviny a současně také jejím nejvyšším bodem. Hora je opředená mnoha tajemstvími a legendami. Tvrdí se o ní, že v nitru skalního masivu na jejím vrcholu spí početné vojsko, které naší zemi přispěchá na pomoc, až bude nejhůř. Pověst je téměř totožná s tou o českém Blaníku, a proto se Bradlu někdy přezdívá Blaník Moravy. Z vrcholu hory, který leží na skále a je opatřen ochranným zábradlím, jsou pozoruhodné výhledy do okolí, mimo jiné odsud lze spatřit také nejvyšší horu Moravy a Slezska Praděd (1492 m n/m), hrady Bouzov a Sovinec a zámek Úsov.

Ale vraťme se zpátky ke kolejím. Obec Troubelice má kromě již popsaného nádraží a zastávky Troubelice střed ještě jednu zastávku – Troubelice zastávka. Leží až na druhém konci obce, od jejichž posledních domů je vzdálena necelý kilometr a slouží především pro obyvatele zdejšího sídliště, nikoliv panelového, ale sestávajícího z rodinných domků. Také tato zastávka bude v rámci modernizace celé trati vybavena bezbariérovým nástupišťem a novou budovou zastávky.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Nehody

● **DNE 10. ŘÍJNA 2022 V 17:07 HOD.** v Poříčanech minul nákladní vlak Pn 55098 převážející benzen návštěvník, vjel na slepou kolej a následně se srazil se zarážděm. V důsledku srážky vykojila lokomotiva a dvě cisterny. Při mimořádné události byly zraněny dvě osoby z nákladního vlaku. Prvotně byly škody na místě mimořádné události odhadnuty na 4 miliony korun (1,5 trať, 2,5 vlak). Provoz na trati musel být zastaven. Drážní inspekce zahájila vlastní šetření této mimořádné události včetně zpracování závěrečné zprávy. Už v počáteční fázi vyšetřování bylo potvrzeno, že vlak nedovoleně projel za návštěvník s návštěví zakazující jízdu.



● **DNE 11. ŘÍJNA 2022 V 14:50 HOD.** se v Hrachovci u Valašského Meziříčí střetl osobní vlak jedoucí z Rožnova pod Radhoštěm do Valašského Meziříčí s nákladním automobilem. Nehoda se udála na železničním přejezdu P 7414 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor. Při nehodě bylo podle informací Drážní inspekce zraněno šest osob (strojvedoucí, vlakvedoucí, tři cestující a řidič nákladního automobilu). Škoda na místě mimořádné události byla odhadnuta na 17 720 000 Kč (15 mil. vlak, 700 tis. trať, 2 mil. 20 tis. nákladní automobil s nákladem).



● **DNE 20. ŘÍJNA 2022 V 8:15 HOD.** se u Kostelce nad Labem střetl osobní vlak jedoucí z Čelákovic do Neratovic s dodávkou. Nehoda se udála na železničním přejezdu P2752 zabezpečeném pouze výstražnými kříži. Při mimořádné události byli usmrceni dva cestující z dodávky a zraněni další tři lidé (řidič dodávky, strojvedoucí a cestující). V době vzniku mimořádné události cestovalo ve vlaku 11 osob. Škoda na vlaku byla odhadnuta na 200 000 Kč.

Mgr. Martin Drápal
Foto: Drážní inspekce



PŘEDSTAVUJEME ● OSOBNOSTI ● TVÁŘE OSŽ

Martin Pročka :

„Fotbal je můj velký koníček“

Martin Pročka je zaměstnancem akciové společnosti Elektrizace železnic (EŽ) Praha, která má své zaměstnance i na Slovensku, v případě Martina Pročky v Košicích. „U společnosti pracuji jako asistent stavbyvedoucího,“ přibližuje svoji pracovní profesi. „V současné době elektrizujeme trať Moldava nad Bodvou–Haniska při Košiciach, což je dvacet kilometrů tra-



tě na úseku mezinárodního koridoru z Košic do Zvolena,“ dodává. Pro upřesnění – tato trať je vedena jižní částí středního a východního Slovenska blízko hranic s Maďarskem.

Zatímco v zaměstnání se Martin plně věnuje své profesi, jeho hlavní zálibou ve volném čase je fotbal. „Hraji ho již od malička, v současné době za klub Lokomotiva Košice, je to můj velký koníček,“ říká. Mezi velké úspěchy řadí mimo jiné

také vítězství mužstva Elektrizace železnic na fotbalovém turnaji OSŽ o pohár předsedy OSŽ, který se konal 22. září 2022 v Písku. Do Písku je to z Košic vlakem bezmála 900 kilometrů, ale ani tato vzdálenost Martina Pročku neodradila od toho, aby spolu se svými kolegy přijel posílit mužstvo Elektrizace železnic. Jeho hráči nakonec v tomto turnaji porazili v rozhodujícím zápase favorizované mužstvo Správy železnic 1:0 a odvezli si z Písku kromě poháru za vítězství také putovní pohár, který budou v příštím roce obhajovat.

Martin Pročka si z Písku odváží spolu se svými spoluhráči nejen poháry za vítězství, ale také ocenění jako nejlepší hráč turnaje. „Vítězství našeho mužstva bylo nepochybně zásluhou celého týmu, ale uznání, kterého se mi tímto oceněním dostalo, mě určitě potěšilo,“ svěřuje se bezprostředně po vyhlášení výsledků turnaje. Na otázku, jak si vysvětluje vítězství mužstva EŽ odpovídá: „Nebyli jsme nijak sehraní, ale prostě jsme si tak nějak vzájemně sedli a ta souhra přinesla ono vítězství.“

Po skončení turnaje Martin Pročka spěchal na vlak, aby se dostal do rodiny Košic, takže nějaké velké oslavy vítězství se nekonaly. Fotbal bude určitě hrát dál a věří, že se zase někdy se spoluhráči setká a že odvedou dobrou hru.

Podnik Elektrizace železnic, jejímž je Martin Pročka zaměstnancem a současně i odborářským reprezentantem

ve fotbale, vznikl 1. ledna 1954, přičemž hlavním důvodem jeho vzniku bylo zajištění montáže trakčního vedení, která v té době probíhala v rámci elektrizace trati Žilina–Spišská Nová Ves a Praha–Česká Třebová. Po roce 1990 byla tato společnost privatizována a dnes je jako její majitel uváděn ED Holding. Po odbořové stránce hájí zájmy zaměstnanců Elektrizace železnic Odborové sdružení železničářů, konkrétně jeho Nedrážní republikový výbor (NeRV) v čele s jeho předsedkyní Renatou Douskovou.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Podnikový výbor OSŽ Správa železnic, s. o.

Otazníky nad kolektivní smlouvou

(Dokončení ze str. 1)

stávajících prolonačních poplatků na dvojnásobek, s odkazem na růst spotřebitelských cen od roku 2018. Tento návrh MD je z pohledu OSŽ ve stávající podobě neakceptovatelný. V informacích týkajících se OSŽ se dále zabýval ekonomickou situací OSŽ Slovakia, které by zejména z důvodu prudkého nárůstu cen energií a snížení počtu poptávaných KOP, mělo být v provozu pouze do konce tohoto roku. V závěru příspěvku zodpověděl předseda OSŽ dotazy přítomných, mimo jiné i k povinnosti všech ZO mít od 1. ledna datovou schránku. Reagoval i na názory týkající se obsahu a distribuce čtrnáctideníku Obzor.

Personální ředitel Pavel Koucký v bloku věnovaném informacím zaměstnavatele okomentoval průběh kolektivního vyjednávání i některé změny v textu PKS a avizoval předložení Opatření generálního ředitele k projednání. Personální ředitel předsedl, že by Opatření nebylo striktně dle ZP, ale upozornil, že některé benefity lze mít zakotveny jen v kolektivní smlouvě. Dle slov Ing. Kouckého není momentálně úplně jasné, zda v patové situaci při nekompletním podpisu PKS na rok 2023 (chybí podpis OC ADP) bude probíhat výplata další částí odměny GR.

Po odchodu obou hostů pokračoval předseda PV Petr Štěpánek se svými tajemníky v doplnění informací z kolek-

tivního vyjednávání. Podrobně byly popsány všechny změny v PKS na rok 2023 i důvody, proč jedna odborová centrála (ADP) dosud nepřipojila svůj podpis.

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



Personální ředitel Správy železnic
Ing. Pavel Koucký

Foto: Daniela Houdková

Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 43 – 3. 11. 1997

Obzor na první stránce informuje o tom, že 24. října 1997 rozhodla správní rada Českých drah o novém generálním řediteli (po odvolání Ing. Vrány). Stal se jím Ing. Radimír Hofta. V článku s titulem „**Způsob volby vzbuzuje pochyby**“ Obzor rozebírá okolnosti výběru nového kandidáta. Podle redaktora Obzoru vše nasvědčuje tomu, že o novém předsedovi SR bylo rozhodnuto již dávno předtím, než volba proběhla. Jak se dále uvádí, více než osoba nového generálního inspektora ČD však mnohým oponentům stávajícího vedení ministerstva dopravy a Českých drah vadí způsob, jakým se rozhoduje o budoucnosti železnice. „**Aby se vydrželo do privatizace a nemovitý majetek se co nejlépe vydrancoval. Navržený způsob privatizace totiž silně připomíná postup, jakým byly v minulosti některé velké podniky vytunelovány,**“ řekl Obzoru jeden ze členů správní rady Miroslav Kapoun.

V čísle najdeme dále mimo jiné informaci o tom, že ministerstvo dopravy a spojů odeslalo do vlády návrh Sociálního programu Českých drah. Druhý materiál, „Návrh zásad privatizace železnice a podmínek přístupu dopravců na železniční dopravní cestu“, který měl sociální program doprovázet, však dodán nebyl s tím, že bude dokončen a předán koncem listopadu 1997.

Obzor č. 44 – 10. 11. 1997

Osmistránkový Obzor informuje na první straně o akci „**Zachraňme naši železnici!**“, kterou zorganizovalo hnutí Děti Země v Brně, Hnutí občanské solidarity a tolerance v Praze a Sdružení za šetrnou

dopravu v Teplicích nad Metují. Na podporu železnice byla vyhlášena na 14. 11. 1997 demonstrace před budovou ministerstva dopravy a spojů v Praze.

Další výzvu za zachování funkční železnice vydala Územní rada předsedů sekce Dopravy a přepravy při územním pracovišti OSŽ v Ústí nad Labem. „**Jsmesvědky postupné faktické likvidace železnice, především regionální, v ČR**“, uvádí se v prohlášení. V textu se zdůrazňuje, že OSŽ po celou dobu proti těmto praktikám bojuje, zatím však bez výrazných úspěchů. Členové územní rady vyzvali vedení OSŽ, aby se touto situací intenzivně zabývalo, a přislíbilo podporu všech akcí, které povedou k řešení.

V čísle najdeme dále podrobné zprávy o semináři, který 7. 10. 1997 uspořádala Společnost pro trvale udržitelný život. V přijatém stanovisku se uvádí mimo jiné, že poslední vývoj v dopravním systému ČR směřuje k dalšímu zhoršování těch způsobů dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí, tj. veřejné osobní a železniční dopravy. Na semináři bylo kritizováno zdražení veřejné dopravy, drastické rušení spojů, dále ztráta časové návaznosti a rušení osobní dopravy na tratích v ekologicky citlivých oblastech. Společnost tvrdě kritizovala kroky ministra dopravy Martina Římana a vyzvala premiéra Václava Klause, aby navrhl prezidentu jeho odvolání z funkce.

Celá jedna stránka je věnována činnosti SON (Sdružení nájemníků České republiky) a dále zde najdeme mimo jiné obsáhlý článek, který mapuje historii zaniklých tratí, a to od roku 1879, kdy zanikl první traťový úsek na území naší republiky, a to Březno–Žaboklíky.

–ZS–

PORADNA BOZP

Dále, od hradu dále

Za devatero horami, devatero doly a jednou hromadou železničních pražců, bylo kdysi malé království. Rytíři tam jezdili na železných ořích s očima jako dva diamanty a kdo před nimi včas neuskočil do křoví, v hrdlo propadnul. V tom království stál hrad, jak už to bývá, a protože jeho osazenstvo očekávalo návštěvu z dalekých krajů, požádalo o pomoc lid všeliký, aby jim dal hrad do pucu. V tuhle chvíli nám do děje vstupuje paní Anna, dáma to korpulentní a postavy nevysoké, povoláním hradní kuchařka, která chtěla také (a dobrovolně, což je pro náš příběh důležité) výpomoci, a chopila se proto jednoho vědra s horkou vodou a dalších úklidových potřeb. Dá se říct, že se smýcením hradu neměla moc zkušeností, protože se celý život točila kolem plotny, tak si vypomohla, jak nejlépe uměla. Při smýcení sazí a pavouků koutáků si ke zdi přistavila dubový stůl, naň židli jakousi, navrch štokrle, a poté se jala i s vědrem do výše šplhati. A jak se dalo téměř s jistotou předpokládat, moc vysoko nevyšplhala, nýbrž upadla z výše na zem, opařila se, a navíc praštila vědrem do hlavy tak, že vědomí pozbyla. A to je neslavný konec pohádky...

Mezi námi, dnešní zaměstnanci už obvykle tak aktivní nebývají, ale pro všechny případy si zkuste tipnout, v jakém případě by se měl odškodnit pracovní úraz, který by se stal za obdobných podmínek jako u nebhé kuchařky Anny (správné odpovědi najdete na konci článku):

1) **zaměstnanec nemá školení zaměstnavatele pro práci ve výškách ani žádné jiné školení BOZP se nedohledalo;**

2) **zaměstnanec má vstupní školení BOZP, které bylo provedeno pouze obecnou formou, osnova ani obsah školení se však nedohledal;**

3) **zaměstnanec nemá školení zaměstnavatele pro práci ve výškách, v pravidelném školení BOZP je však zákaz na používání nestabilních předmětů místo žebříku;**

4) **v době úrazu byl na místě nadřízený zaměstnanec, který poslal zaměstnance vyhnat posledního pa-**

vouka ze stropu a sám mu pyramidu z nábytku přidržoval;

5) **zaměstnanec pracoval na DPP (DPČ), pravidelné školení BOZP se zákazem používání nestabilních předmětů místo žebříku bylo provedeno pouze pro hlavní pracovní poměr.**

A jak je možné, že zaměstnanci, který vykonává práci pro zaměstnavatele o své vůli, tedy dobrovolně, lze v určitých případech vyplatit odškodnění jako u klasického pracovního úrazu? Na to nám dává odpověď zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, a to část, která se týká náhrad majetkové a nemajetkové újmy – nás bude zajímat § 273 odst. 1 a odst. 2, který mj. uvádí, že *plněním pracovních úkolů je výkon pracovních povinností vyplývajících z pracovního poměru a z právních vztahů založených dohodami o pracích konaných mimo pracovní poměr, jiná činnost vykonávaná na příkaz zaměstnavatele a činnost, která je předmětem pracovní cesty, činnost konaná pro zaměstnavatele na podnět odborové organizace, popřípadě činnost konaná pro zaměstnavatele z vlastní iniciativy, pokud k ní zaměstnanec nepotřebuje zvláštní oprávnění nebo ji nevykonává proti výslovnému zákazu zaměstnavatele.* Pod zvláštním oprávněním si můžeme představit například odborné kvalifikace stanovené legislativou – jakými jsou třeba oprávnění pro práci jeřábníka, svářeče, strojvedoucího, elektrotechnika, topiče apod.; výslovné zákazy lze najít např. v návodech výrobce, místních provozních bezpečnostních předpisech a v další interní dokumentaci zaměstnavatele. Ale pozor, zaměstnanec s nimi musí být prokazatelně seznámen!

Pokud se vám nepodařilo správně odpovědět na většinu otázek a zároveň jste členem ZO OSŽ, doporučujeme vám účast na jednom z pravidelných školení pořádaných OSŽ Ú a jeho oddělením BOZP, případně si zvolit zástupce ZO OSŽ pro problematiku BOZP a toho na naše školení vyslat. Pak vás šetření žádného úrazu nezaskočí a pavouci koutáci budou nosit všem jen štěstí.

1) ANO; 2) ANO; 3) NE; 4) ANO; 5) ANO

Dana Žáková

PRÁVNÍ PORADNA

Zpráva o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2022

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 31. prosinci 2021 činil **7 629 468,32 Kč.**

Příjmy celkem I. pololetí 2022:

příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob, splátky zápůjčky	580 714,79 Kč
--	----------------------

Výdaje celkem I. pololetí 2022:

Vyplacené dávky z PF OSŽ	380 000,00 Kč
Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2022 – COVID	4 000,00 Kč
Celkem	384 000,00 Kč

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 30. června 2022 činil **7 826 183,11 Kč.**

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za I. pololetí 2022 byly vyplaceny dávky celkem 21 žadatelům v celkové částce 384 000 Kč.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 20 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 380 000 Kč, tj. průměrná částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí 19 000 Kč.

Z důvodu jiné zřetelohodné události (část VII. bod 5 Statutu PF OSŽ) na základě rozhodnutí Porady předsedy OSŽ ze dne 24. března 2020 a upřesnění podmínek dne 1. dubna 2020 a 8. dubna 2020 (COVID-19) byla za I. pololetí 2022 zaslána žádost jedné ZO OSŽ pro jednoho svého člena a celková vyplacená částka dosáhla výše 4 000 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 Sociálně-právním oddělením OSŽ-Ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ, popř. Poradou předsedy 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 SPO OSŽ-Ústředí je vždy striktně dodržována 30 denní lhůta k vyřízení žádosti o příznání dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ, popř. Poradě předsedy OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo bez vad zajišťováno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-Ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcemi OSŽ.

V průběhu I. pololetí 2022 poslalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávky (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

Každé poděkování, které je zasláno na OSŽ-Ústředí, je možno hodnotit velmi pozitivně, neboť je to ocenění pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají a za jejich solidaritu.

Sociálně-právní oddělení OSŽ-Ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí a doporučí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení k projednání Představenstvu OSŽ, případně Poradě předsedy OSŽ ne vždy zcela úplné, což lze charakterizovat jako dlouhodobý a přetrvávající stav. Převážně chybí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpoře ze strany zaměstnavatele ze sociálního fondu, z FKSP nebo prostředků základní organizace OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi mající charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

Ze strany SPO OSŽ-Ústředí je vždy postupováno vstřícně, korektně, při respektování individuálního přístupu při vyřizování jednotlivých žádostí o příznání dávky z PF OSŽ, s cílem bezprostředně poskytnout v oprávněných případech finanční dávku.

V průběhu I. pololetí 2022 byly ve čtrnáctideníku Obzor základní organizace OSŽ i jednotlivci opakovaně vyzváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

Luděk Šebrle,

analytik rozborů

JUDr. Petr Večeř,

vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Neradostná bilance

Mimořádná událost, ke které došlo v pondělí 10. října 2022 v 17.07 hod. v žst. Poříčany, kdy vlak Pn 55098 nedovoleně pokračoval v jízdě za odjezdové návěstidlo L 4 s návěstí Stůj, znovu obrátilo pozornost odborné i laické veřejnosti k problematice nedovolených jízd za návěstidla se zákazovou návěstí. Při této MU došlo k proražení zarážedla kusé koleje, vykojení lokomotivy řady 123 a dvou cisternových vozů ložených benzenem. Byli zraněni dva zaměstnanci dopravce. Provoz byl zcela přerušen a k jeho obnově došlo až ve středu 12. října, nejprve v 7 hod. po jedné koleji a od 13 hod. po všech kolejích. Hmotná škoda byla předběžně odhadnuta na 4 miliony korun. Příčiny a okolnosti této MU vyšetřuje Drážní inspekce, odhlédněme tedy od soudů některých „znalců“ a vykekejme závěrů vyšetřování.

Podívejme se na problematiku nedovolených jízd za návěstidla v širších souvislostech. Příložená tabulka zpracovaná podle údajů Drážní inspekce poskytuje přehled těchto krajně nežádoucích a nebezpečných případů za uplynulých deset let. Z tabulky je patrné, že v uplynulých letech docházelo k trvalému nárůstu počtu „projetych“ návěstidel. Vyjádřeno v procentech, tak mezi roky 2012–2021 to představuje 96,6 %, tedy jsme takřka na dvojnásobku této neradostné bilance.

Ani situace za uplynulá tři čtvrtletí letošního roku nenaznačuje žádné zlepšení. Podle veřejně přístupné statistiky Drážní inspekce bylo zaznamenáno 148 případů nedovolených jízd. Oproti stejnému období minulého roku jde o nárůst o 19 případů.

Nedovolené jízdy za návěstidla			
Rok	Celkem	Vlak	Posun
2012	88	54	34
2013	83	55	28
2014	91	60	31
2015	92	63	29
2016	122	83	39
2017	127	84	43
2018	148	110	38
2019	149	104	45
2020	153	102	51
2021	173	114	59
–	1226	829	397

Rozsah tohoto článku nedovoluje podrobný rozbor příčin vedoucích až k MU – „projetí“ návěstidla se zákazovou návěstí. Proto si dovoluji připojit jen několik poznámek.

Drážní inspekce ve svých analýzách uvádí, že nejvíce případů „projetych“ návěstidel je zaznamenáno u strojvedoucích s praxí kratší než pět let. Za pětileté období 2017–2021 to představuje 45,2 % z počtu 750 těchto MU. Jak dále vyplývá z údajů Drážní inspekce, tak za léta 2017–2021 byly následkem nedovolených jízd usmrceny 4 osoby a 161 osob bylo zraněno. Celková škoda dosáhla téměř 472 milionů Kč.

Zde si dovoluji vyslovit názor, že především naprosto nedostatečná a také velmi úspěšná příprava nových strojvedoucích si vybírá svoji neblahou daň. Jde v podstatě o zběsilé šetření, jehož trpkým ovocem jsou mimo jiné také nedovolené jízdy za návěstidla se zákazovou návěstí. V pozadí tohoto zběsilého šetření na veškerých nákladech stojí i tzv. výběrová řízení na získání přeprav v osobní i nákladní železniční přepravě, kde ve většině případů rozhoduje nejnížší cenová nabídka.

Na kolejích v síti Správy železnic, s. o. působí podle aktualizovaného seznamu ke dni 3. 10. 2022 neuvěřitelných 123 dopravců. Z toho 41 má oprávnění provozovat osobní i nákladní dopravu, 82 jen dopravu nákladní.

Zásadní obrat nepřinesla ani změněná drážní legislativa. Zákonem č. 426/2021 Sb. byl s účinností od 1. února 2022 novelizován zákon o dráhách. Novela mimo jiné obsahuje také tzv. sankční systém pro strojvedoucí. Nedovolená jízda za návěstidlo se zákazovou návěstí je přestupkem a drážní správní úřad za něj může ve správním řízení uložit sankci až 10 000 Kč. Při opakování tohoto přestupku alespoň dvakrát v období jednoho roku také zákazem činnosti až na jeden rok. Myslím, že tato novela zákona o dráhách je dalším naprosto zbytečným právním aktem a v praxi nepřinese žádný pozitivní výsledek. Ostatně výše zmíněné údaje o nedovolených jízdách za měsíce leden–září 2022 to jasně potvrzují. Sankční systém jen zvyšuje už beztak vysokou stresovou zátěž strojvedoucích, což neprospívá absolutně ničemu. Jakékoliv sankce by měly přijít na řadu až tehdy, když selžou všechna jiná dostupná opatření.

A ještě jedna poznámka na závěr. Drážní inspekce na základě poznatků získaných při vyšetřování MU vydala a vydává řadu bezpečnostních doporučení směřujících k omezení nežádoucích mimořádných událostí v železničním provozu. Domnívám se, že odpovědní zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravců tato bezpečnostní doporučení ani nečtou a Drážní úřad, jako národní bezpečnostní orgán, realizaci těchto bezpečnostních doporučení striktně nevyžaduje. Jinak by situace v bezpečnosti železničního provozu musela být docela jiná, než je tomu v těchto dnech, týdnech a měsících.

Vladimír Selucký



Tradiční výstava modelů železnic v Hradci Králové

Na hlavním nádraží v Hradci Králové proběhne již 37. výstava železničních modelů.

Vystaveno bude šest kolejí včetně mistrovského modelu ze soutěže železničních modelářů a také modely členů klubu.

Tradicí je kartónová jízdenka jako vstupenka, která bude štípnutá dnes již historickými kleštěmi – ale pozor, pouze na vyžádání.

V prodeji budou nové i použité modely a vše co souvisí se železnici.

Vystaveny budou různé drobné předměty a zařízení Českých drah, dominovat bude model TT kolejí, vystavený v roce 2008 na Modellhobby v Lipsku. Tam získal ocenění výstavy. Z dalších několika kolejí je možno jmenovat kolejí US, které bylo vystaveno i v zahraničí a na posledním Model hobby v Praze.

Telefon pro případný kontakt je 602 406 236, stránky kzmhk.eu

S pozdravem „Vždy na zelenou!“ za KŽM HK

František Bláha



V sobotu 13. 8. 2022 vypravila společnost Posázavský Pacifik ve spolupráci s Ústeckým krajem a dopravcem Die Länderbahn zvláštní rychlík z Prahy hl.n. přes Kladno–Lužnou u Rakovníka a Chomutov do Vejprty a v podvečer zpět. Na čele soupravy tří vozů 020 Bix a služebního vozu Da-k se představila v plné kráse „Zamračená“ T478.2006 ve vlastnictví Posázavského Pacifiku. Cestující mohli za hranicemi v Německu využít možnost zúčastnit se oslav 125 let úzkorozchodné trati Cranzahl–Oberwiesenthal, která se konala 13. a 14. 8. 2022. O prázdninových sobotách jezdil druhý zvláštní výletní Cyklo vlak, a to na trati Chomutov–Vejprty z Klášterce nad Ohří přes Chomutov do Vejprty a zpět. Vlak vozí motorový vůz M131.1513 zvaný Hurvínek a stará nákladní Zetka pro přepravu kol a dětských kočárků. Tento vlak provozuje společnost Lokomotiv, jež se stará o místní železniční muzeum ve stanici Křimov na vejprtské trati. Trať číslo 137 vede převážně po hřebenech Krušných hor a její provoz byl zahájen v srpnu 1872 společností Buštěhradská dráha. Ve 20. letech minulého století byla zestátněna. Se začátkem nového jízdního řádu v prosinci 2007 přestaly jezdit vlaky v pracovní dny a zůstal jen víkendový provoz. Od prosince 2014 byl zkrácen víkendový provoz jen od dubna do začátku října. Druhým rokem zajišťuje dopravu víkendových vlaků dopravce Die Länderbahn a vlaky jezdí z Chomutova přes Vejprty až do německého Cranzahlu.

Text a foto: Vít Mareš

Baví Vás komunikovat s lidmi a organizovat volnočasové aktivity?

Staňte se součástí týmu mezinárodního oddělení OSŽ-Ú v Praze.

Náplň práce:

Organizování a administrace rekreací a sportovních a kulturních akcí pro železničáře.

Co požadujeme:

Komunikace na úrovni, příjemné vystupování a pozitivní přístup. Komunikativní znalost AJ. Dobrá znalost práce na PC (MS Office, Facebook, zveřejňování na internetu, jednoduchá práce s grafickými soubory). Časová flexibilita. Řidičský průkaz – skupina B. Středněškolské vzdělání s maturitou.

Co nabízíme:

Samostatnou práci v přátelském prostředí, bohatý systém benefitů.

Váš životopis a motivační dopis zašlete do 15. 11. 2022 na adresu ondrej.smechlik@osz.org, případně další informace na telefonu 737 275 076.

Za Josefem Gazárkem



Dne 17. října 2022 v 10 hodin 10 minut nás po dlouhé a těžké nemoci opustil ve věku nedožitých 80ti let pan Josef Gazárek. Působil jako dlouholetý vedoucí Sdruženího klubu železničářů při ZO OSŽ žst. Brno hl. n.

Pro spoustu z vás připravoval řadu hezkých zájezdů, na kterých vás i doprovázel.

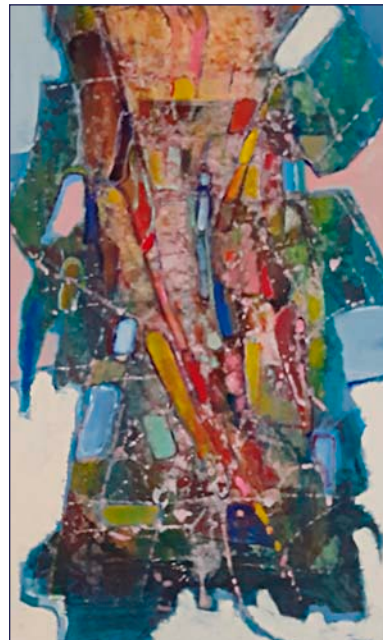
ČEST JEHO PAMÁTKÉ!

Jménem ZV OSŽ žst. Brno hl.n.

Vladimír Kroupa



Dita Šimánková Plnou parou



Karel Pašek Tajuplný



150 let trati Olomouc–Krnov

Ani hodinové zpoždění zvláštního vlaku nenarušilo oslavy 150 let výročí tratě Olomouc–Krnov. Tento vlak byl veden lokomotivou 749 250 (T 478 Bardotka), která byla vyrobena v roce 1969 v ČKD Praha. Lokomotiva se soupravou historických vozů řady Bai („Ypsilonky“) stála během jízdy pro poruchu na stroji mimořádně hodinu v Hrubé Vodě. Oprava se nakonec díky šikovnosti lokomotivní čtyři zdařila, vlak dojel bez dalších závad do Krnova a oslavy tak neutrpěly žádnou úhonu.

Oslavy výročí této tratě se konaly v sobotu a v neděli 1. a 2. října. Trať z Olomouce do Krnova patří bez přehánění mezi vizuálně nejkrásnější a nejromantičtější tratě v naší republice. Na téměř devadesátikilometrovém úseku tratě je celkem pět tunelů, z nich čtyři v úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí. Právě zde vedou koleje divokým úsekem, kde

ji z jedné strany střeží pohoří Nízkého Jeseníku, z druhé pak pohoří Oderských vrchů, kde se nachází vojenské cvičiště Libavá.

Trať byla uvedena do provozu 1. října 1872, poté, co byla v roce 1870 zahájena její stavba. Iniciátorem stavby byl Max Machanek, majitel železářských fabrik v Hlubočkách (tehdy Hombok) a v Mariánském údolí (Marienthal). Trať postavila a provozovala ji soukromá společnost Moravsko-slezská ústřední dráha (Mährisch-Schlesische Centralbahn). Výstavbu tratě (především tunelů, mostů a propustků) zajišťovalo mimo jiné také tři tisíce tzv. barabů – zanedbaných a otrhaných dělníků z Itálie, kteří však odváděli poctivou práci. Na stavbě tratě se podílela rovněž železářská firma bratří Kleinů ze Sobotína a Štěpánova, jakož i olomoucký podnikatel Moritz Primavesi.

Ve stejném roce jako tato trať byly uvedeny do provozu i železniční dílny v Krnově, později Železniční opravny a strojírny (ŽOS), dnes Krnovské opravy a strojírny (KOS), které jsou v soukromých rukou a zabývají se mimo jiné také opravami a rekonstrukcemi historických železničních vozidel. Prohlídka provozu těchto strojů byla rovněž součástí oslav.

Oslavy 150 let tratě zahrnovaly dále kromě jízdy zvláštních vlaků také slavnostní navrácení parní lokomotivy BS 200 (řada 213, přezdívkou cukrovarenský Bufan) na podstavec u krnovského nádraží, kde rezivěla od roku 1972. Dnes, znovuzrozená po opravě, znovu stojí na svém místě.

Na jízdních historických vlaků, jezdících v rámci oslav, vedoucí kromě již zmíněné „Bardotky“ také parní lokomotiva 423.009 Velký bejček, která se soupravou historických „dřeváků“ řady Ce jezdila po tratích ústících do Krnova, spolu s historickými vozy Hurvínek (M 131) a Věžák (M 120). Po oba víkendové dny byla na krnovském nádraží vystavena také historická kolejová vozidla T679.1529 Sergej, T466.0007 Pilštyk, T669.1172 Čmelák a další. K vidění byla i modelová železnice, expozice České pošty nebo Vlček hráček. V sobotu 1. října byla také připravena ukázka hasičské techniky Správy železnic a ukázka vozidla pro údržbu tratí MUV.

Dá se říci, že oslavy této trati se vydařily k plné spokojenosti fanoušků železnice a nejen jich.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Neplánovaného zdržení zvláštního vlaku v Hrubé Vodě využili fanoušci dráhy k fotografování

FISAIC – výtvarníci vystavovali v Německu

33. mezinárodní výstava výtvarného umění FISAIC se konala ve dnech 1.–5. září 2022, v německém lázeňském městě Bad Salzuflen, v zařízení BSW, v areálu vily Dürkopp. Akce proběhla dle plánovaného programu. Po večeri proběhlo uvítání účastníků a vernisáž, kterou byla výstava otevřena. V příjezdový den večer se také konalo zasedání mezinárodní technické komise pro výtvarné umění FISAIC, které vedl její prezident Charles Chiers z Belgie, za ČR se jednání zúčastnila Jarmila Šmerhová, členka této komise. Projednávala se účast zemí na výstavě, žádost Švýcarska o zařazení nové techniky (gobelin) do kategorie B6 – objekty. Dále se konaly nové volby prezidenta mezinárodní technické komise za Charlese Chierse, který tuto funkci už vykonává 20 let. Jako nový prezident byl navržen a všemi členy odhlasován Klaus Klein z Německa. Na závěr byla přednesena prezentace Tanji Horvat z Chorvatska o konání příští mezinárodní výstavy výtvarného umění v její zemi.

Účastníci této mezinárodní výstavy byli z šesti zemí – Německa, Belgie, Francie, Rakouska, Chorvatska a Česka. Byl pro ně připravený opravdu bohatý program – prohlídka města s průvodcem a několik autobusových výletů do okolí. Velmi zajímavá byla prohlídka domu z r.

1625 Hexenbürgermeisterhaus, spojený s honem na čarodějnice v 17. stol., dále všechny uchvátila dvoupatrová hrázdná stavba Junkerhaus v Lemgo, kde majitel Karl Junker celý život pracoval jako řezbář na jejím vybavení. Všem se také líbilo středověké posvátné místo Horn – Bad Meinberg, které se nachází uprostřed bizarních pískovcových útesů. Výtvarníci také navštívili galerii výtvarného umění v Bad Salzuflen, kde si měli možnost prohlédnout výstavu výtvarných děl s názvem „Kontrasty“.

V neděli odpoledne byly v sále hotelu předány medaile a diplomy za oceněná díla, které vybrala odborná porota v měsíci srpnu. Z našich výtvarníků obdržel Karel Pašek za obraz „Tajuplný“ zlatou medaili (kategorie B4 – smíšená technika) a Dita Šimánková stříbrnou medaili za obraz „Plnou parou“ (kategorie B5 – kresba). Večer byla v hotelu uspořádána slavnostní večeře a zábava s hudbou.

34. mezinárodní výstava výtvarného umění FISAIC se má konat 19.–23. září 2024 v Chorvatsku, v Otočac (Plitvičká jezera).

Další informace a fotografie z této výstavy najdete na: www.fisaic.org.

Autorka článku a foto: Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC