

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ** zasedalo v úterý 10. března 2015 v sídle OSŽ. V rámci informací ze zásadních jednání hovořil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša o jednání dopravní tripartity (3. března), kde jedním z bodů byl i převod budov z ČD na SŽDC. „Opět bylo zopakováno, že vláda rozhodne ve druhém čtvrtletí,“ řekl předseda OSŽ s tím, že na jednání tripartity se mluvilo také o regulátoru nákladní železniční dopravy. „Panuje shoda, že regulátor v nákladní dopravě musí být, že obecně regulace je nutná, ale než skončí výluky na konci června v Úvalech, tak se to řešit nedá,“ řekl Jaroslav Pejša a informoval členy představenstva OSŽ rovněž o schůzce představitelů OSŽ a Federace strojvůdců dne 9. 3. na téma liberalizace osobní železniční dopravy, konkrétně o výběrovém řízení na provoz na třech šumavských tratích. „Obě strany vyjádřily přesvědčení, že České dráhy proti výsledku soutěže podají v termínu námítku,“ shrnul Jaroslav Pejša závěr této schůzky. Po vystoupení místopředsedů k aktuální situaci v podnicích ČD, a. s., ČD Cargo, a. s.,

slavnostním zasedání Ústředí OSŽ k výročí 25 let OSŽ, které se uskuteční 24. března, byl pozván ministr dopravy a premiér a bude tak možnost zabývat se koncepčními otázkami týkajícími se železnice. Problematice železnice, především liberalizaci, by se měla věnovat i dubnová dopravní tripartita, jejíž svolání zástupci OSŽ iniciovali.

Další částí jednání byli přítomni zástupci zaměstnavatele, JUDr. Ivo Veselý, ředitel personálního odboru GR ČD, a. s., a Lucie Bauerová z téhož odboru. JUDr. Veselý se ve svém vstupu věnoval mimo jiné probíhající změně v RSM a Lucie Bauerová upřesnila některé záležitosti týkající se Sociálního fondu. V diskusi se František Vopátek zeptal Dr. Veselého na postoj Českých drah k výsledkům výběrového řízení na Pošumavské lokálky. „Oficiální výsledky výběrového řízení dosud nemáme, jakmile budeme mít oficiální materiál, budeme na něj reagovat,“ řekl JUDr. Veselý.

■ **Jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo** ve čtvrtek 12. března mělo v úvodu stejný průběh jako jednání PV OSŽ při ČD a Představenstvo OSŽ. Hosted jednání, Bc. Jaroslava Pejša, na všech třech jednáních informoval o jednání Dopravní tripartity dne 3. 3., o schůzce představitelů OSŽ a Federace strojvůdců na téma liberalizace osobní železniční dopravy a o blížících se oslavách 25 let OSŽ. Jindřich Nohal, člen Dozorčí rady ČD Cargo, vystoupil k aktuálním hospodářským výsledkům. „Za leden až prosinec 2014 společnost vykázala kladný hospodářský výsledek před zdaněním,“ uvedl s tím, že začátek roku bývá tradičně slabší.

Další částí jednání PV se zúčastnili zástupci zaměstnavatele, konkrétně Ing. Zdeněk Škvařil (člen představenstva společnosti ČD Cargo pověřený řízením úseku provozu), Ing. Mojmir Bakalář (ředitel odboru lidských zdrojů) a Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociální a mzdové odboru lidských zdrojů). Tím bylo téma dalšího bloku předem dáno: hospodaření společnosti, změny interních norem ve vazbě na podnikovou kolektivní smlouvu a kondiční pobyt (nárokovost versus platnost KS).

Diskutovalo se i o malém využívání PDA (osobní digitální pomocník) a potížích při jeho používání v provozu, o probíhajících kontrolách na PJ, kdy kontrolor „straší“ zaměstnance, či o výsledcích šetření společnosti Deloitte a interních kontrolách společnosti ČD Cargo, jejichž závěry jsou nápadně podobné. V dalším bloku dotazů se dostalo i na KOPky. „Řešíme tady přesčasovou práci a máme nevyčerpanou dovolenou za bezmála 30 milionů korun a přitom část přesčasové práce vzniká právě proto, že neumíme včas poslat zaměstnance na KOP,“ rozčílil se předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nikola. Dodal, že na rozdíl od jiných odborových centrál by uvítal vyjmutí KOPek z kolektivní smlouvy, „aby se z toho stal standardní benefit zaměstnavatele ve smyslu léčebných ozdravných pobytů“.



Snímek z jednání Představenstva OSŽ.

SŽDC, s. o., a v nezávislých organizacích se mimo jiné hovořilo také o výběru pracovníků pro CDP v Praze, respektive o informačních schůzkách zástupců zaměstnavatele se zaměstnanci provozních obvodů, jejichž stanice budou v první etapě dotčeny aktivací dálkového řízení z CDP Praha. Tuto problematiku má na starosti tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček (více v rozhovoru na této straně).

Největší prostor na jednání představenstva byl věnován dalšímu směřování OSŽ. Reč byla především o tom, jak zabránit sociálnímu dumpingu na železnici. „Děláme všechno pro to, abychom svou činnost zajistili zaměstnancům určité sociální či bezpečnostní jistoty, na druhou stranu se ale dostáváme do střetu se zaměstnavatelem, který říká, že se tím stává nekonkurenceschopným,“ řekl předseda OSŽ Bc. Pejša ve zjevné narážce na zaměstnávání agenturních zaměstnanců. „Já se domnívám, že pomalu přichází doba, kdy se budeme muset hluboce zamyslet nad tím, zda nezměnit strategii a kde hledat nějaké jiné možnosti, jak účinněji hájit zájmy národní osobní dopravy nebo hlavního nákladního železničního dopravce,“ poznamenal k tomu výkonný tajemník Martin Vavrečka.

■ **Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.** jednal v Praze ve středu 11. března. Hostem jednání byl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který také zahájil pravidelný bod „Informace ze zásadních jednání“. Uvedl mimo jiné, že na

■ **V úterý 24. března se v sídle OSŽ od 9.30 h uskuteční slavnostní zasedání Ústředí Odborového sdružení železničářů k 25. výročí založení OSŽ.** Na programu je mimo jiné i vystoupení předsedy vlády Bohuslava Sobotky a ministra dopravy Dana Toka. -red-

I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun se stal prezidentem Českého zemského svazu FISAIC

Ve středu 25. února se v Praze na hlavním nádraží sešli členové Českého zemského svazu FISAIC, tj. Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů, která sdružuje železničáře z 25 zemí Evropy a která byla založena v roce 1952. Naši železničáři jsou členy FISAIC od roku 1990.

Jak jsme již v Obzoru informovali, počátkem letošního roku převzalo OSŽ z odboru personálního GR ČD, a. s., celou agendu spojenou s členstvím ve FISAIC. Prezidentem Českého zemského svazu FISAIC se stal I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Nový prezident v úvodu jednání seznámil přítomné se změnami, ke kterým došlo po vzájemné dohodě v souvislosti s uvedeným převodem, a současně ujistil, že uvedené aktivity budou ze strany OSŽ dále podporovány.

V další části jednání následovaly informace z mezinárodních akcí a hodnocení činnosti jednotlivých zájmových skupin,

kteří přednesli jejich vedoucí. Po skončení společné části jednání se skupiny odděleně zabývaly organizačním zajištěním svých akcí v letošním roce.

Naši železničáři jsou aktivní ve skupinách výtvarné umění, foto, film a video, filatelie, modelová železnice, radioamatéři a esperanto. Další informace o FISAICu bude možné získat na internetových stránkách www.osz.org, které se v současné době nově koncipují.

-mk-, snímek Vít Stanovský



Na snímku zleva výkonná tajemnice FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová, prezident Českého zemského svazu FISAIC Vladislav Vokoun a pracovník mezinárodního oddělení OSŽ-Ú Dr. Miroslav Kaprálek.



V pátek 20. března 2015, zhruba čtvrt hodiny před půlnocí, skončila astronomická zima a začalo jaro. Příroda se ale teprve probouzí, mnohde i kolem tratí lze v těchto dnech spatřit kvetoucí sněženky, bledule či sedmikrásky. Symbolem jara často bývají i kočičky nebo zvláštní typ květenství lísky nebo brýzy, nazývané jehnědy. Ty na snímku Michaela Mareše pocházejí z odbočky Parník a fotomontáž jsme je „přenesli“ o 300 metrů dál a umístili je před nákladní vlak, čekající na odjezd směr Dlouhá Třebová.

Nad výběrovým řízením visí spousta otazníků, navíc má zřejmě trhliny

Bude dodržen zákoník práce? Převezme, jak stanoví zákon, nový provozovatel osobní železniční dopravy na šumavských linkách všech 112 zaměstnanců? A počítá vůbec podnikatelský plán vítěze výběrového řízení, že převezme stávající zaměstnance se všemi benefity vyplývajícími z kolektivní smlouvy, respektive, že jim vyplatí odstupné z této smlouvy vyplývající? Počítá tento podnikatelský plán s posunovací a s vlakovými četami? A když ne, je potom tento podnikatelský plán vůbec reálný?

To jsou některé z dotazů, které si nyní kladou zástupci zaměstnanců i železničáři pracující na třech šumavských tratích. „Zástupci zaměstnanců budou na mimořádné dozorčí radě ve čtvrtek 19. 3. 2015 požadovat, aby představenstvo ČD, a. s., podalo proti výsledku výběrového řízení námítku, neboť se domníváme, že výběrové řízení neproběhlo zcela v pořádku,“ potvrdil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. V souvislosti s výběrovým řízením na šumavské tratě se v kuloárech mluví

o tom, že to je jen zástěrka pro likvidaci železnice a cesta k další expanzi autobusů na Šumavu.

Existuje obava, aby v případě, kdy vlaky vítěze soutěže (firma Jihotrans) nebudou schopny pokrýt narůstající frekvenci cestujících (například při turistických či jiných hromadných akcích), nenasadil dopravce (Jihotrans) autobusy, což by vedlo k odlivu turistů zvyklých cestovat vlakem a následně pak i k další (odůvodněné) redukci osobní železniční dopravy. A také se říká, že výběrové řízení je osobní mstou dvou bývalých nádražáků – bývalého předsedy Dozorčí rady ČD docenta Zemličky a bývalého železničáře Ivana Studlara, nyní poradce ve službách hejtmana za ČSSD. Právě v souvislosti s jihočeským hejtmánem Zimolou (ČSSD) se mluví o výběrovém řízení na provoz na šumavských tratích jako o nové epidemii a obavě, aby hejtman Zimola výběrovým řízením na provoz tří tratí v Jihočeském kraji neinspiroval další hejtmány z ČSSD. Konkrétně se nyní mluví o plzeňském hejtmánovi Vác-

lavu Šlajsovi, který si prý pohrává s myšlenkou vypsat výběrové řízení na tratě 180 a 183 s cílem pokusit se uspokojit zatím jinde neúspěšnou Arrivu. Zatímco odbory hejtmány z ČSSD dříve vítaly s otevřenými náručí, dnes je jejich postoj k nim mnohem rezervovanější.

A (konec konců) diskutuje se i o posledním tématu a evergreenu posledních dnů – sociálním dumpingu – o možné či nemožné regulaci personálních agentur. Na jedné straně totiž existuje tlak zaměstnavatelů (nevýjimaje ani ČD Cargo) na snížení personálních nákladů a zajišťování personálních potřeb podniku třeba i cestou agenturních zaměstnanců, na straně druhé neexistuje prakticky žádná kontrola toho, kolik těchto zaměstnanců je k dispozici a u kolika firem a v jakém pracovním režimu tyto lidé pracují. Naopak existuje představa, že najímat lze kohokoliv, kdo je ochoten tu práci vykonávat, aniž by někdo zkoumal, zda k výkonu té které činnosti má dotyčný pracovník nutné předpoklady.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Na nové pracoviště CDP se mohou přihlásit prakticky všichni z dotčených provozních obvodů.“

Hovoříme s MILOŠEM PALEČKEM, tajemníkem PV OSŽ SŽDC, s. o.

V Pardubicích proběhla v úterý a ve středu 10. a 11. března první ze série informačních schůzek mezi zástupci zaměstnavatele a provozními pracovníky, kterých se týká aktivace dálkového řízení železničních stanic z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha. Další schůzky byly naplánovány do Berouna (19. a 20. 3.) a do Prahy (24. a 25. 3.). Co je hlavním účelem těchto schůzek a co konkrétně bylo sděleno zaměstnancům na prvních schůzkách v obvodu OŘ Hradec Králové?

Do konce tohoto roku by měla být ukončena stavba nového CDP na Balabence v Praze-Libni, odkud se bude po zapojení potřebných technologií (první čtvrtletí 2016) dálkově řídit vlaková doprava na tratích Česká Třebová – Kolín, Kolín – Kralupy nad Vltavou, Beroun – Rokycany a Praha–Uhřetěves – Olbramovice. V této první fázi bude zapojeno do dálkového řízení celkem 35 dopravců, přičemž některé železniční stanice (např. Pardubice, Česká Třebová, Brandýs nad Orlicí) budou do dálkového řízení zapojeny až poté, co bude provedena jejich rekonstrukce. Hlavním účelem informačních schůzek bylo seznámit dotčené zaměstnance se způsobem, jakým bude prováděn výběr zaměstnanců řízení provozu a co pro to oni musí udělat, jak bude probíhat jejich zácvik, jak bude vypadat jejich pracoviště a co bude s těmi, kteří se na CDP Praha nedostanou.

Kolik zaměstnanců se změna týká a kolik jich bude zaměstnáno na novém pracovišti?

První etapa se určitým způsobem dotkne všech výpravčích, operátovek, staničních dozorců, či dispečerů na zapojovaném úseku, přičemž na novém pracovišti jich bude zaměstnáno celkem cca 140. Přihlásit se mohou prakticky všichni z dotčených provozních obvodů, kteří si na tuto práci troufají. Výběr bude proveden na základě psychologických posouzení, dosavadní praxe a pracovních zkušeností. Hodnocení bude prováděno na základě dodaných dokumentů od zaměstnanců (profesní životopis a motivační dopis). Zohledněno bude také vyjádření jejich současných přímých nadřízených. V potaz bude brána znalost místních podmínek a přidělených úseků i sociální aspekt. Všichni zaměstnanci CDP musí mít samozřejmě vykonány předepsané odborné zkoušky a splňovat podmínky zdravotní způsobilosti. Jak bylo sděleno zaměstnancům na schůzce v Pardubicích, těm, kteří se na místa v CDP nedostanou, bude nabídnuto náhradní zaměstnání, přičemž nikdo by neměl být propuštěn pro nadbytečnost. Pravda je, že může být nabídnuto i zaměstnání ve vzdálenější lokalitě nebo v jiné profesi než dosud.

Jak se k chystaným změnám staví dotčení zaměstnanci a jak hájí jejich práva OSŽ?

Samozřejmě, že prakticky nikdo nemá v současné době své místo jisté, takže nervozita je pochopitelná. Pokrok se však nedá zastavit, technika jde stále kupředu a to si skoro všichni uvědomují. OSŽ se angažuje zejména v otázkách pracovních a sociálních podmínek, ergonomie, dostupnosti zaměstnání a v neposlední



řadě i zajištění práce těm, kteří se do Prahy nedostanou. Odborové centrály mají mj. na stole k připomínkování novelu Směrnice SŽDC č. 75, upravující psychologické vyšetření, které by mělo být opakováno v závislosti na věku po sedmi, pěti či dvou letech. To je pro mne, jako zástupce zaměstnanců, nepřijatelné, neboť je to pro zaměstnance stresující záležitost. Podobné opakování psychologického vyšetření dosud vyžadováno nebylo a nevíme, zdali zaměstnanci ve vyšším věku způsobují více mimořádných událostí. Požadujeme, aby nebyly ve stanicích dotčených přechodem na dálkové řízení přijímáni noví zaměstnanci. (Pokračování na straně 2)

„Na nové pracoviště CDP se mohou přihlásit prakticky všichni z dotčených Provozních obvodů.“

(Pokračování ze str. 1)

Zaměstnavatelé si sice pociťují těžkosti s nástupem přesčasů, ale výhodou je přirozený úbytek, neboť kromě odchodů do důchodu nebude nutné hledat náhradní zaměstnání pro ty, kteří by se stali po zprovoznění CDP či jiných modernizačních nadbytečnými a muselo by se jim třeba vyplácet odstupné.

Jak se změní pracovní prostředí a pracovní podmínky pro nové zaměstnance CDP proti jejich současným pracovním podmínkám?
Zaměstnanci CDP mají jistotu práce v moderním prostředí, kde je dbáno mimo jiné také na

osvětlení, ergonomický nábytek (nastavitelné stoly, monitory, polohovací židle) a pracovní zázemí (odpočinkové místnosti, šatny, sociální zařízení, stravování). V jedné je i zřízení nové vlakové zastávky v blízkosti pracoviště CDP, aby bylo snadnější dojíždění vlakem do práce. Rovněž finančně si traťoví dispečeři polepší. Zachována by měla být i délka dvanáctihodinových směn. Všichni zaměstnanci podílející se na řízení provozu dostanou rovněž kvalitní zácvik, během něhož se na cvičném sále seznámí s novým pracovištěm a jeho obsluhou.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Letos budou do dálkového řízení zapojeny další tratě na Moravě

Centrální dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově je v provozu již devět let. Jako první odsud byla dálkově řízena sto kilometrů dlouhá trať z Břeclavi do Přerova s patnácti řízenými stanicemi, v současné době dispečerův Přerov ovládá celkem 293 km tratí na Moravě a ve Slezsku s celkem 37 řízenými stanicemi, včetně přerovského uzlu. „V letošním roce, na přelomu března a dubna, přibude k doposud dálkově řízeným tratím nové úseky Modřic do Lanžhota státní hranice, výjma uzlu Břeclav, který bude řízen i nadále břeclavskými výpravčími,“ říká ředitel CDP Přerov Ing. Petr Novák. Zmíněná dálková řízená trať se tak těsně dotkne Brna, jehož rekonstrukce a tím i možné dálkové řízení je zatím stále v neohlednu. Ve čtvrtém čtvrtletí tohoto roku bude do CDP Přerov začleněna také trať z Veselí nad Moravou (mimo) do Vlárského průmysku, kde je v současné době několik úseků řízeno dálkově dispečerem v Kunovicích a v Uherském Brodě.

Zapojení stanic do dálkového řízení s sebou nese také rušení míst výpravčích, z nichž část přejde na místa dispečerů v Přerově, zbylí dostanou práci na jiných pracovištích. „Jedenáct potřebných traťových dispečerů pro trať z Modřic do Lanžhota již bylo vybráno, všem ostatním dotčeným pracovníkům bylo nabídnuto náhradní zaměstnání,“ potvrzuje ředitel Novák. Výběr na místa traťových dispečerů probíhá podle předem stanovených pravidel, přičemž jsou důležitě zdravotní předpoklady (shodně jako u výpravčích) a odborné zkoušky D07 a D08 dle předpisu SZDC Zam 1. Uchazeči o místa traťových dispečerů, kteří se vesměs rekrutují ze zaměstnanců pracujících na dotčeném traťovém úseku, procházejí také předepsaným psychologickým vyšetřením pro profesní traťový dispečer dle směrnice SZDC č. 75 (nároky jsou vyšší než pro profesi výpravčí) a následně probíhá komisionálním způsobem výběr uchazečů, kteří splnili výše uvedené podmínky. „**Hodnotí**

se pracovní předpoklady s přihlednutím k dosavadní praxi uchazeče a osobnostní předpoklady. O rozhodnutí komise je každý uchazeč písemně vyrozuměn,“ přibližuje výběrových traťových dispečerů Petr Novák. „Ti, kteří zůstali pod čarou, mohou být na CDP Přerov zaměstnáni později, například v případě odchodu některého z pracovníků CDP. Stav našich dispečerů je však až podivuhodně stabilizován, za celých devět let trvání CDP Přerov nedošlo zatím k žádné fluktuaci a to ani z důvodu někdy složitějšího dojíždění.“

Koncepce dálkového řízení na síti SZDC existuje od roku 2007 a je popsána v Pokynu Generálního ředitele SZDC č. 9/2013. Podle tohoto dokumentu by měly v cílové fázi k doposud dálkově řízeným tratím přibývat například ještě úseky z Ostravy do Mostů u Jablunkova, včetně spojky Ostrava–Svinov–Havířov–Český Těšín, trať z Brna do Přerova a do České Třebové, jakož i trať z Brna směrem na Havlíčkův Brod. Termín zavedení dálkového řízení na těchto tratích však doposud nebyl stanoven, neboť škoda nejsou splněny veškeré nutné technické a technologické předpoklady. „**Ve druhém a třetím čtvrtletí roku 2016 bude v CDP Přerov spuštěno dálkové ovládání uzlu Břeclav a Olomouc hl. n.,**“ přibližuje dosud rozhodnuté zapojení do CDP ředitel Novák. V cílovém stavu by mělo být CDP Přerov ovládáno 980 km tratí se 130 železničními stanicemi. Kromě toho je v obvodu Moravy a Slezska v současné době několik pracovišť, ze kterých je aplikováno úsekové řízení traťových úseků, například Ostrava–Svinov–Opava východ, Bystřice n/O–Návsí–Mosty u Jablunkova, Šumperk–Zábřeh na Moravě nebo Kunovice–Uherský Ostroh.

Další informace o rozšiřování sítě CDP, včetně nově zřizovaného CDP Praha, najdete na webu OSŽ v článku „Dálkové řízení železniční dopravy v Čechách by se mohlo rozšířit v roce 2016“.

Miroslav Čáslavský



Vozový zámečník Petr Pospíšil u zkušebního stolu při zkoušení brzd DAKO.

NAVŠTÍVILI JSME

Dílny DKV Olomouc

Oprávněnské dílny DKV v Olomouci se zabývají mimo jiné také revizemi podvozků typu Görlitz u osobních vozů staršího typu (B, BDs, Bdt a další odvozené řady), jimiž jsou osazovány poněkud starší osobní vozy, vyrobené v někdejší NDR ve městě Görlitz (Zhořelec) v 60.–80. letech minulého století. Jedná se o zřejmě nejpoužívanější typ podvozků na osobních vozech Českých drah. „**Podvozky Görlitz opravujeme jako jediné depo ČD na vozech v majetku Českých drah – sjíždějí se k nám ze všech DKV v republice,“** přibližuje rozsah oprav vrchní přednostka DKV Olomouc Ing. Dušan Tylich. Jak dále dodává, revizemi prochází zhruba 75 těchto vozů ročně, v závislosti na počtu objednávek. „**V roce 2014 to bylo 50 vozů.**“ Kromě této svým způsobem speciality se v olomouckých dílnách DKV Olomouc zabývají také revizemi podvozků „starých“ pantografických jednotek řady 460 a 560, které v současné době jsou v provozu pouze v obvodu DKV Olomouc (řada 460), resp. DKV Brno (řada 560).

Jedním z pracovišť DKV Olomouc je i dílna, v níž se provádí přepouzdrazení, defektoskopie, výměna komponentů a následné vážení pružin vyše uvedených řad vozů na speciálním zkušebním stolu, jediným v rámci DKV ČD. „**Po přijetí vozu do dílny se nejprve celý podvozek vyváží, odstraní, očistí se sváry a provede se defektoskopie, která odhalí veškeré skryté závady,“** popisuje průběh oprav pružin vedoucí oprav vozů DKV Olomouc Jan Kačmár. „**Poté se demontují pružiny, které se následně váží v menší dílně na speciálním lisu.**“ Při vážení je pružina stlačována na potřebnou úroveň, přičemž obsluhující pracovník na počítači sleduje průběh stlačování. Program zadaný v počítači „pozná“ každou závadu, která se na pružině při stlačování projeví. „**Pokud je pružina vadná,**

vyřadí se a do provozu se již nepustí,“ vysvětluje vedoucí oprav. Pokud je v pořádku, namontuje se zpátky na podvozek, který mezitím prošel veškerými dalšími revizemi. Oprava podvozků a brzdové výstroje jednoho vozu (které jsou přistavovány pravidelných intervalech) trvá necelé dva týdny.

V další z dílen olomouckého DKV je dílna pro zkoušení brzdové výstroje DAKO a jejich jednotlivých částí (rozvaděčů, brzdíků, tlakových ventilů, brzdových válců). I zde je nezbytným pomocníkem počítačový program, který odhalí všechny nesprávnosti. Testovaný díl se zapojí do zkušebního stolu, na něj je napojen počítač, který sleduje tlak, čas plnění brzdového válce a čas odbrzdování. Pokud se vyskytne nějaká závada, mechanik ji odstraní a díl opět seřídí. V této zkušební dílně pracuje vozový zámečník Petr Pospíšil, který se podle svých slov tři roky zacvičoval u svého předchůdce v této práci. „**Na dráhu jsem přišel jako vyučený zámečník, ale bez praxe u dráhy. Deset let jsem pracoval v dílnách, než jsem získal praxi, potřebnou pro opravy železničních vozů,“** říká Petr Pospíšil, přičemž dodává, že zámečník vyučený na železničním učilišti tak dlouhou praxi nepotřebuje. „**Získal ji na rozdíl od běžných zámečníků během učení přímo v dílnách DKV. Jenže v současné době je mladých zámečníků, vyučených pro dráhu, jako šafránu.**“

V dílnách DKV Olomouc probíhá v současné době příprava na revize podvozků GP 200, které jsou určeny pro osobní vozy s rychlostí 200 km/h. Snahou vedení DKV je zajistit co nejkvalitnější zámečníky kolejevozdů pro následnou generační obměnu. Dostatek těchto zámečníků je však také záležitostí specializovaného učňovského školství a také zájmu mladých o tuto profesi.

Miroslav Čáslavský



Podvozky typu Görlitz se opravují v jediné DKV Českých drah – v DKV Olomouc.

ZE SVĚTA

Rakouská dráha jezdí přímo k letišti ve Schwechatu

Ve vlacích Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) se cestující od poloviny prosince 2014 dostávají z Hlavního nádraží ve Vídni až k mezinárodnímu letišti ve Schwechatu již za 17 minut, mimo jiné i díky nové, 2,1 kilometru dlouhé, spojovací trase k letišti, kde bylo vybudováno nástupiště dlouhé 420 metrů. ÖBB zajišťuje toto spojení z Lince přes St. Pölten, Vídeň–Meidling a Vídeň–hlavní nádraží do Schwechatu až 15x denně, informoval rakouský deník Der Standard.

Na projekt bylo vynaloženo 180 milionů eur, z nichž 60 milionů investovala společnost Flughafen (Letiště) Wien AG, uvedl předseda jejího představenstva Günther Ofner. „**Propojujeme touto sítí dopravní systémy letadel a kolejí, což usnadní cestování,“** prohlásil šéf ÖBB Christian Kern.

Doprava železniční k letišti se bude dále rozšiřovat tak, že raily a IC vlaky tam budou zhruba do roka jezdit dvakrát za hodinu.

Jan Hála

Lepeší napojení letiště v Mnichově

Druhé nejvýznamnější letiště v Německu, letiště v Mnichově, zlepšuje konečně své napojení prostřednictvím železnice. Za pomoci tzv. „Neufahrer Kurve“ dojde k lepšímu napojení

severu a východu Bavorska. Do budoucna by však z tohoto nového napojení mohla profitovat veškerá železniční dálková doprava.

Práce na lepším napojení letiště na železnici byly zahájeny na počátku listopadu. Letiště bude napojeno na město Freising. Již 20 let totiž cestující z východu Bavorska musí jezdit kolem letiště na hlavní mnichovské nádraží a odtud vlakem S–Bahn na letiště.

Nová trať bude 2,3 km dlouhá, s nadjezdy a podjezdy by měla stát 83 mil. eur. Do provozu by měla být uvedena na konci roku 2018 a měla by ušít do tratě Regensburg – München. Po dalších stavebních úpravách by v budoucnu mělo letiště získat spojení se Salzburkem.

Napojení na železnici je jediná slabina letiště v Mnichově, které je po Frankfurtu (M) druhým nejdůležitějším letištem v Německu. Kvůli politicky prosazovanému spojení za pomoci Transrapidu bylo napojení letiště do sítě ICE vlaků odkládáno. To by se se změnou politiky Bavorska v této oblasti mělo do budoucna rovněž změnit.

Z Flugrevue, 27. 10. 2014, zpracoval –sh–

Čína staví železnici v Africe za 12 miliard USD

Železniční trať by měla spojit hlavní město Lagos na západě Nigerie s přístavem Calabar. Trať má být postavena pro rychlost 120 km/h, na trati by mělo být vybudováno 22 železničních

VŠIMLI JSME SI

● **V SOBOTU 14.** března jednal v Praze ministr dopravy Dan Ťok se saským ministrem hospodářství, práce a dopravy Martinem Duligem. Navázal tak na tradici pravidelných, tradičních setkávání ministrů dopravy Česka a Saska. Tématem schůzky byla dopravní infrastruktura spojující obě země. Ministři mimo jiné jednali o železničním spojení Prahy a Drážďan, které je pro Českou republiku prioritou i s ohledem na propojení se západoevropskou sítí vysokorychlostních železnic a severoněmeckými přístavy.

● **VÍTEZNÝ OBLOUK** na pařížské trídě Champs–Élysées připomínal vstupní portál nádraží Praha–Těšnov, které bylo před třiceti lety zbouráno (více v článku na 4. straně). Přes naléhání památkářů, aby byl alespoň tento oblouk ušetřen demolice, se tak nestalo. V místech, kde stávala secesní budova bývalého nádraží je dnes malý bezvýznamný park.

● **ZLÍNSKÉ NÁDRAŽÍ** Zlín–střed zůstává stále v podobě, jakou mělo již v předválečných letech, nezměnilo se zde téměř nic, a to navzdory tomu, že Zlín je krajským městem. Jako popelka si musí toto nádraží připadat zejména v sousedství nedaleko stojícího a vzorně opraveného mrakodrapu Tomáše Bati, v současné době sídlu kraje.



● **V TÝNIŠTI** nad Orlicí se v těchto dnech rodí dvě nová ostrovní nástupiště (č. 2 a 3). V rámci výstavby podchodu a nástupišť byly nedávno sneseny koleje č. 3, 1, 2 a 6, které budou směřově upraveny, a to právě z důvodu budování nových ostrovních nástupišť. V současné době probíhají stavební práce na konstrukci schodu u vstupu do podchodu (vstup od pokladen) a pokračuje budování podchodu směrem k novým nástupišťům č. 2 a 3. V plném proudu je montáž trakčního vedení, předtápěcího a zabezpečovacího zařízení. Dokončení je naplánováno na 30. 7. 2015, kdy by nová nástupiště mohli začít využívat první cestující, nicméně podle aktuálních zpráv ze stavby (Chládek a Tintěra) je pravděpodobné, že tento termín bude o pár dní posunut. „**Objevily se problémy s geologií v místě stavby. Konkrétně jde o spodní vodu v prostoru budovaných podchodů,“** upřesnil mluvčí SZDC Jakub Ptáčinský.

Třicátá pátá Vinopa se opět uskutečnila v Brně

V pátek 13. března se milovníci a znalci vína opět po roce sešli na brněnském výstavišti. Výstava vín se konala pod záštitou Oblastního ředitelství SZDC Brno. Více než 1200 vzorků vín, která byla předem ohodnocena a podle pořadí zařazena do katalogu, tady mohli návštěvníci ochutnat. Výstavní katalog zahrnoval více než šedesát značek a odrůd vinné révy. Největší skupinu představovala bílá vína, nechyběla červená ani růžová. Aurelius, Hibernál, Isabela, Noria, to jsou jen některé z názvů nabízených druhů vín, které mnohým z nás znějí cizokrajně a s nimiž se konzument běžně nesetká. Nejvyšší ocenění se dostalo u nás známým českým značkám, Traminu červenému, Ryzlinku rýnskému, Modrému portugalou.

Za tím vším je ale především hodně práce nejen vinařů, ale i pořadatelů a dobrovolníků, bez nichž by se Vinopa nemohla konat. Těm všem patří poděkování za dobře zvládnutou organizaci této výstavy!

Miroslav Gloss

PŘEDSTAVUJEME

Petr Maňásek:

„Z lokomotiv fotografuji nejraději řadu 754.“

Jedním z výpravčích v železniční stanici Zlín–střed je pětaticetiletý Petr Maňásek ze Starého Města u Uherského Hradiště. Na dráze slouží od roku 1997, kdy po maturitě na SPŠ Břeclav nastoupil do kurzu pro výpravčí. V témže roce se stal členem OSŽ, v současné době je organizován v ZO OSŽ železniční stanice Otrokovice. První vlaky vypravil v železniční stanici Zlín–

ty jeho zájmu patří mimořádnosti v dopravě, jako jsou například napětíové výluky či odklony. „**Mezi lokomotivami mě nejvíce přitahují lokomotivy řady 754, ale i ostatní 'brejlovci'. Jiné lokomotivy fotografuji zřídka, na 'naši' trati však fotografuji všechno,“** doznává Petr Maňásek, který se aktivněmu fotografování začal věnovat naplno až v roce 2004. „**Škoda, že ne dřív,“** povzdychne si. Díky fotografování si našel i celou řadu nových známých s podobnými zájmy.

Po pracovní stránce se Petru Maňáskovi nejvíce líbí mimořádnosti, protože, jak říká, nesnáší stereotyp. „**Rád sloužím, když jsou výluky, různé zvláštní akce, zvláštní vlaky a dokonce i nehody, baví mě organizace mimořádností.‘‘** Po fotografické stránce se mu na železnici nejvíce líbí různorodost krajiny, kterou trať prochází. „**Mnoho kolegů fotografů má v oblibě kopce na pozadí vlaku. Já mám rád více městskou zástavbu, kostely, hrady, fabriky, mosty, tunely a jiné objekty, které na fotce vždy pěkně vyniknou.**“

Mezi takzvané „šotouše“ se počítá i nepočítá. „**Je to dost široký pojem a každý si ho vykládá po svém – zařadit do této skupiny lze kohokoliv s jakýmkoliv zájmem o železnici,“** říká. „**Rozhodně ale nemám rád masové akce, o tom co je středem mého zájmu, mám dávno jasno,“** dodává s poukazem na již zmíněnou řadu 754, kterou má, až na výjimky, zdokumentovanou všude tam, kde jezdí – u nás i na Slovensku. Na Slovensku Petr Maňásek ostatně zajišťuje velmi často, především pak na tratě 172 a 173, kde fotografuje rychlíky a Regionální expresy (REx) Horehronec, Geravy, Hnilca a Kráľova Hôľa. Jeho fotografie, pořízované fotografickými aparáty značky Nikon, určitě stojí za pozornost, o jejich publikování však příliš neuvažuje. „**Je to spíš jen moje záliba.**“

O tom, že fotografování na železnici není jen tak jednoduchá věc, svědčí i odpověď Petra Maňásky na otázku, zda existuje nějaký fotografický záběr, na který si takřka nikdy „brousí zuby“. „**Těch by bylo!**“ odpovídá. „**Jeden flek, který jsem si našel sám, drží mezi mými resty rekord v čekání na vyfocení dobou tři roky a sedm měsíců!**“

Miroslav Čáslavský



V dopravní kanceláři železniční stanice Zlín–střed má Petr Maňásek vystavenou část svých fotografií.

Malenovice, která se Zlínem–středem na trati Otrokovice–Vizovice (331) sousedí. Kromě profese výpravčího vyzkoušel i zaměstnání v zavazadlovém tranzitě a ve vnitrostátní osobní pokladně – to vše v rámci roka a půl trávající civilní vojenské služby, kterou absolvoval v letech 1997–1998 se všemi platnými zkouškami pro výpravčího. V letech 2005–2007 zaskakoval i u posunu na vleče firmy Metrans v železniční stanici Lípa nad Dřevnicí. „**Byly to dosti náročné směny v době největších objemů přeprav této firmy, ale tato práce mě velice bavila a vždy na ni budu rád vzpomínat,“** říká Petr Maňásek, jehož velkým koníčkem se stalo fotografování.

Mezi jeho nejčastější fotografické objekty patří, jak jinak, lokomotivy, vlaky a vlastně celý provoz na dráze, přičemž mezi nejčastější objekty

Hlavním tématem Obzoru č. 6 je struktura železnice. Jak jsme se dočetli již v předchozích číslech, železniční byl s dosavadním strukturálním uspořádáním na železnici nespokojeni, požadovali posílit pravomoci výkonných jednotek a radikálně snížit aparát Ústředního ředitelství ČSD i oblastních ředitelství. Jak nás informuje úvodní článek v Obzoru číslo 6, to byly také hlavní požadavky, které zástupci OSŽ prosazovali na tzv. kulatém stole, uspořádaném 20. 3. v Praze. Jeho iniciátorem bylo právě Odborové sdružení železničářů a kromě jeho zástupců se jej zúčastnili představitelé federálního ministerstva dopravy (v čele s ministrem dopravy Františkem Podlenou) a Ústředního ředitelství ČSD. „Na setkání u kulatého stolu byla sice naznačena řešení a východiska ze současné kritické situace na železnici, ale k jednotným a uspokojivým závěrům nedošlo,“ dočteme se v závěru článku.

Diskuse o struktuře ČSD pokračovala dne 21. 3. v Praze na jednání ústředí OSŽ. Jednání se zúčastnil opět ministr dopravy ČSSR František Podlena, jeho náměstci, dále ředitelka sociálního odboru FMD a náměstci ředitele ÚŘ ČSD. „Předpokládá se tříступňové řízení – ústřední ředitelství ČSD, čtyři oblastní ředitelství a výkonné jednotky,“ uvádí se v článku. „Ústředí vzalo dále na vědomí postup ÚŘ ČSD při snižování počtu pracovníků v řídicích aparátech ÚŘ ČSD a OR ČSD, které bude probíhat v těchto termínech: a) do 1. 7. 1990 o 5 %, b) do 31. 12. 1990 o 12 % a c) do 1. 7. 1991 zbytek snížení do celkové výše 20 %,“ píše se v dalším textu. „Součástí jednání za přítomnosti zástupců FMD a ÚŘ bylo zrušení premiového řádu pro dispečerský aparát, návrh na rozdělení dotace mzdových prostředků ve výši 330 milionů Kčs v rámci státní organizace ČSD a návrh zásad a rozpočtu FKSP,“ dočteme se dále.

Na druhé stránce tohoto výtisku najdeme

článek „Jednota odborů, nebo Federace?“, předznamenávající tendenci odštěpení části strojívedoucích z OSŽ do samostatné odborové organizace. Článek referuje o jednání 150 strojívedoucích z celé sítě ČSD, které se konalo 21. 3. v Praze, v sále lokomotivního depu TGM. Schůzka měla jednat hlavně o problematice sociální, mzdové, předpisové a tumusové. „Po hříchu však jednání sklouzávalo do bezvýhodných hádek mezi příznivci nezávislé odborové Federace lokomotivních čet a zastánci jednotného Odborového sdružení železničářů,“ uvádí se v článku. „V diskusi se pak střídala doporučení jednotlivých nebo profesních odborů, zdá se však, že příznivci jednoty nabyli poněkud vrchu. Zástupci nevoleného vedení Federace v depu TGM prohlásili, že připoustějí dvoji členství (OSŽ i Federace), padly však i návrhy na Federaci jako společenskou profesní (neodborovou) organizaci, která by se při eventuálním selhání OSŽ mohla v krizové době konstitovat jako odborová. Rozhodnuto však nebylo nic,“ konstatuje se v článku.

Odpolední částí jednání zástupců strojívedoucích se zúčastnil i ministr dopravy Ing. František Podlena, který přítomně seznámil s chystanou změnou struktury ČSD i s kritickou platební neschopností železniční dopravy. Připomněl, že odchodní utahovat si opasky, které podle jeho slov všichni po listopadu uznali, bude nutné i na draze. „Žádné hrozby neznám nic na tom, že naše pokladna je prázdná,“ řekl Ing. Podlena. Obzor č. 6 dále přináší podrobnou informaci o novinkách v jízdním řádu 1990/91 a krátce informuje o probíhajících aktivech základních organizací OSŽ – ty se konaly od 15. do 22. března na dvanácti místech celé republiky. Účastníci se na nich vyjadřovali k nové struktuře odborů na železnici a k dalším, především organizačním otázkám.

Zdeňka Sládková



Díky kontejnerovému speciálu je možné operativně převážet kontejnery s potřebným vybavením na místo zásahu.



Autojeřábky dnes patří k nezbytnému vybavení jednotek požární ochrany v celé síti Hasičské záchranné služby SZDC.

Hasiči v Havlíčkově Brodě mají ve vybavení i vyprošťovací tank

Budova Hasičské záchranné služby (HZS) SZDC v Havlíčkově Brodě září novotou a to jak při pohledu zvenčí, tak i uvnitř. „Nastěhovali jsme se sem v roce 2012, v době, kdy byla zrušena původní Jednotka požární ochrany (JPO) v nedalekém Kolíně,“ říká velitel zdejší JPO Petr Barták. „V současné době ještě probíhají některé úpravy, které si většinou provádějí naši hasiči svépomocí, máme zde několik opravdu šikovných původních řemeslníků, kteří se vyvíjají nejen v hasičské

profesi, ale třeba i v zednické či truhlářské.“

K budově patří i garáže s deseti stáními, v nichž se kromě obvyklých hasičských vozidel nalézá také vyprošťovací tank VT 72 B, původně vojenský, dnes upravený a přelakovaný do červené „hasičské“ barvy. „Je to jeden ze tří tanků, s nimiž HZS SZDC v celé republice disponuje,“ připomíná velitel. Kromě tanku, který zasahuje při těžkých nehodách, kdy například strhává z kolejí vykojené vozy, je v garáži také klasická hasičská technika – autojeřáb AJ 20, který zdvihne dvacetitunovou zátěž, vyprošťovací automobil AV 15 a také kontejnerový speciál – vozidlo Praga UV 80. Díky tomuto vozidlu mohou hasiči v Havlíčkově Brodě operativně převážet na místo zásahu kontejnery, v nichž je připraveno zásahové zařízení a potřebné vybavení pro různé druhy zásahů – kontejner nakolejovací, kontejner chemický, či kontejner, v němž je uloženo zařízení, potřebné pro práci s výše uvedeným tankem. „Podle typu zásahu můžeme naložit na speciální auto (zmiňované Praga UV 80) do pěti minut potřebný kontejner a s ním vyrazíme k zásahu, který je pak díky vybavení kontejneru efektivnější,“ vysvětluje velitel.

Další zvláštností havlíčkovbrodských hasičů je jejich přímý kontakt s elektrodispečerem SZDC, s nímž osobně spolupracují v při-

padě stromů spadných na trolej, či při jiné mimořádné události. „Přímý kontakt má velké výhody, na panelu přesně vidíme, kde se stala havárie a po dohodě s elektrodispečerem tam okamžitě vyjíždíme.“

Havlíčkovbrodský obvod JPO je umístěn takřka v srdci Vysociny – sousedí s JPO Praha, Nymburk, Česká Třebová, Brno a České Budějovice, na úplném jihu (u pohraničních Slavonic) pak s Rakouskem. „Když je potřeba, navzájem si pomáháme, spolupracujeme ale i se státními hasiči a dobrovolnými požárními jednotkami,“ konstatuje Petr Barták.

A jak hodnotí velitel věkové složení zdejších hasičů? „Máme zde mladé i starší, obě věkové kategorie mají své specifika – mladší mají třeba více síly, starší zase potřebné zkušenosti, takže se navzájem doplňují. Při práci hasiče nelze dělat s horkou hlavou, mohlo by to ohrozit nejen zachraňované, ale i samotné hasiče.“ Zdejší JPO čítá celkem 30 zaměstnanců (z toho je 27 turnusových hasičů) včetně jedné ženy sloužící jako obsluha operačního střediska. Pracují ve třech směnách po devíti lidech, ve čtyřadvacetihodinových turnusech, kde se střídají v nasazení a pohotovosti. K dispozici mají veškeré potřebné sociální zařízení (kuchyňky, sprchy, WC), sklady, posilovnu a školící místnost. V případě potřeby vyjíždějí do dvou minut, přičemž k rychlému doběhnutí k vozidlu jim slouží klasický hasičský skluz. Nad jejich prací bdí ve dne v noci ze dřeva vyřezaný svatý Florian – patron hasičů, který je umístěn hned za skleněnými vchodovými dveřmi zdejší jednotky.

Miroslav Čáslavský

25 let činnosti sdružení seniorů OSŽ při železniční stanici Ostrava hl. n.

V březnu 1990 bylo v železniční stanici Ostrava hl. n. založeno sdružení bývalých železničářů jako členský výbor závodního výboru OSŽ. Mezi zakládajícími členy byli Vladislav Píbyla, první předseda tohoto sdružení, který se v letošním roce dožije 87 let. Několik dalších členů prvního výboru sdružení seniorů již nežije, ale svou práci a příkladem si vychovali své nástupce a v současnosti pracuje výbor v devítičlenném složení.

Plán práce na celý rok dopředu je vypracován vždy v prosinci a v lednu jej obdrží každý senior sdružení, který o to má zájem. Na rok je naplánováno 32 až 35 různých akcí a zájezdů. Každý měsíc se pak senioři scházejí vždy poslední úterý v měsíci a to v průměru 130 členů, aby zhodnotili akce, které se uskutečnily, a dozvěděli se i propozice na další akce nejméně měsíc dopředu. Současně popřejeme všem, kteří v daném měsíci slaví narozeniny, a také vzpomene minuty toho na ty, kteří nás již opustili. Nejstarší člen má 92 let, ale je zde i 20 členů, kteří překročili 80 a rádi občas přijdou a povídají si s bývalými spolupracovníky. Mezi nejstaršími a nejmladšími senioři je již rozdíl jedné generace a podle toho se také musí připravit plán pro jejich aktivity, aby měl každý možnost si vybrat podle svého zájmu a zdravotního stavu. Mimo plán je pak navíc možno navštěvovat divadelní představení, bazén, nebo hudební odpoledne, kde hrají naši senioři k poslechu. Kdo chce, má možnost si společně s hudebníky zazpívat svoje oblíbené písničky.

Naše seniorky si mezi sebou vyměňují recepty, ale také přečtené časopisy a knihy. Výbor seniorů se snaží, aby ti, kteří mají zájem cestovat a vzájemně se setkávat v kolektivu, nemuseli vyhledávat akce tzv. šmejdu a nenaletěli podvodníkům jenom proto, že jim někdo nabídl možnost cestovat a promluvit si s vrstevníky.

V posledních dvou letech bylo naše sdružení seniorů ohodnoceno Krajskou radou seniorů Moravskoslezského kraje za příkladnou činnost jako nejlepší jak finanční odměnou, tak i pozváním na setkání seniorů u příležitosti Mezinárodního dne seniorů, které se konalo ve Fulneku. Zde nám ocenění předal sám předseda Rady seniorů ČR Zdeněk Pernes.

V březnu také vzpomene na naši druhou předsedkyni sdružení seniorů, Květu Repkovou, která nás opustila náhle a neočekávaně před 11 lety ve věku nedožitých 61 let. Paní Květa byla vždy jako sluníčko, které přináší do kolektivu pohodu a smích. Nepokazila žádnou legraci a právě naopak i v těžkých situacích se snažila brát vše s humorem a učila to i lidi kolem sebe. Na závěr bych také chtěla poděkovat všem členům výboru seniorů i ZV OSŽ Ostrava hl. n. za příkladnou práci v posledních 11 letech. Bez jejich vzájemně dobré spolupráce by nemohla být naše činnost tak kladně hodnocena a věřím, že pokud nám to zdraví dovolí, nikdo z nás v obětavé činnosti pro naše seniory nepoleví.

Helena Čítková, předsedkyně sdružení seniorů OSŽ Ostrava hl. n.



Velitel JPO Havlíčkův Brod Petr Barták u dřevěné sošky patrona hasičů – Sv. Floriána.

NÁZORY

Jsme ještě vůbec Česká republika?

Proč ta otázka? Protože ať se podíváš, kam se podíváš, všude musíš mít náš americký vzor. Mc Housky jsou s takovým obsahem, že by k jejich skousnutí bylo zapotřebí tak hrůši tlamy. Kde je náš zlatý ovar nebo prejitš křemem a hořící a jiné a jiné masné české dobroty? Domnívám se, že vstupem cizího kapitálu a tím i cizích investorů jsme došli k základem našeho hospodářství. Několik málo opravdu našich podniků jsou úplně trosky proti kapitálu Francouzů, Japonců, Jižních Korejců, Němců, Holanďanů atd. Kde jsou ony pověstné české ručičky s našimi výrobky? Jsou z nich montážní ručičky zmíněných zahraničních tunelářů! Tento tah od našich vedoucích představitelů se mi jeví jako veliký podvod a sabotáž na českém (československém) státě. Domnívám se, že by skutečně za tento tah měl někdo sedět. Podobně jako ti, co seděl v padesátých a šedesátých letech za sabotáže, podvody atd. a dnes jsou z nich hrdinové. V té době miliony Čechoslováků poctivě pracovaly a budovaly socialismus a v myšlenkách, stejně jako soudy, odsuzovaly sabotáže a narušování výsledků práce vykonávané občany ČSSR.

Dnes je až s podivem, kolik sabotáží je v hořících budovách, zemědělských senicích nebo na železnici (kladení překážek na koleje atd.). Domnívám se, že díky demokracii téměř nikdo nenese důsledek. Dříve – za bývalého režimu, vlastně až do roku 1990, prosperující podniky, lázně, námořní a říční loďstvo, JZD a další, jsou dnes v troskách a v nejlepším jsou z agropodniků zdevastované sklady munice. Továrny jsou likvidovány odstřelem (kupříkladu OP Prostějov atd.). Bývalé lázně, které byly chloubou lázeňství, jsou devastovány a to opět zahraničními investory. Každý rozumný hospodář – vlastenec si chrání a hájí svou kulturu, stavby a dělá vše proto, aby byly zachovány. Současnost: zbořené historické stavby a domy jsou nahrazovány paskvily, jako je Tančící dům, Chobotnice apod. Je tohle ještě vůbec naše republika?

Někdo jistě namítne: „To se přece netýká dopravy.“ Omyl!!! Týká a velice. OBZOR č. 4/15 toho je důkazem. Likvidace budovy žst. Vejprty a dalších je toho pádným důkazem. Vedlejší tratě jsou postupně devastovány, likvidovány, vlečkové provozy rušeny, koleje vytrhány a nikdo nevidí ty obrovské počty nehod, škod a smrtelných případů v silničním provozu, kamiony počinaje, osobními auty pokračuje a škodami na silnici konče. Při tom jeden ministr dopravy je lepší než druhý a neřeší dopravu jako celek, ale buduje dál nesmyslné dálnice a přečpané silniční tahy se smrtelnými účinky a milionovými škodami.

Zpět k žst. Vejprty. V této stanici jsem v roce 1954 jeden měsíc sloužil jako záložní výpravčí.

Železniční stanice jaká má být. Několik dopravních kolejí, několik manipulačních kolejí s železničním mostem přes údolí tehdejšího NDR, s rotundou pro lokomotivy i s točnou. Reprezentační budova žst. Vejprty se dvěma poschodími a uvnitř velmi slušná restaurace. Divím se Vejprtským, že to nechali takto dopadnout. Bohužel, podobných případů je mnoho. Pokud ministr nebude skutečný dopravář (a ne jen ANO), do té doby můžeme očekávat jen devastační účinky. Odborný resort má řídit zase odborník z resortu a ne nějaký náplava. Je to

stejně, jako by ministerstvo zdravotnictví řídil švec. V padesátých letech minulého století to bylo běžné a každý to odsuzoval. Mít titul neznamená mít ještě odbornost.

Čtu rád OBZOR, ale bohužel, objevuje se stále více záporných jevů a to ještě nejsou zaznamenány všechny, jako kupříkladu trať Lovosice – Radejčín – Úpoviny, a projevy pana Ťoka jsou dost varující. Kromě těch několika upřednostňovaných koridorových úseků je to více či méně náznak soumraku železnice.

Karel Andráš

Proč nejedou vlaky až do Hrobu?

Dopravní D3 Osek město je t. č. neobsazenou dopravnou bez výdejny jízdének. K mému milému překvapení je ve staniční budově otevřena vytápěná, vzorně uklizená čekárna s upozorněním, že prostor je monitorován; v bývalé dopravní kanceláři je umístěn řídicí přístroj z roku 1940 pro muzejní účely. Je vidět, že jsou i neobsazené stanice, kde lze zajistit cestujícím jistý komfort, avšak v informací o službách ve stanicích na stránkách ČD, a. s., o přístupné čekárně není ani slovo.

Osek město je východí a koncovou stanicí několika vlaků „dálkové“ relace Osek město – Rakovník, což je 93 kilometrů jízdy regionovou. Divím se, že pravidelné vlaky nekončí až v dopravě Hrob, vzdálené pět kilometrů od Oseka ve směru na Moldavu. Dopravní D3 Hrob přitom leží přímo v centru města. V úseku Osek město – Moldava tak jezdí pouze sezonní turistické vlaky.

Moldavu jsem navštívil 13. 2., v Mikulově–Novém Městě právě vystupovali dva pracovníci „traťovky“, aby odstraňovali nebezpečné krápníky v tunelech. Ten den panovalo v Krušných horách počasí opravdu krušné s námrazou na větvích pokroucených stromů u této kdysi věhlasné Pražsko–douchovské dráhy (PDE) Praha Smíchov – Středokluky – Louny – Most – Moldava. Spisovatel a výpravčí Adolf Branald (1910–2008) byl již v Moldavě nesloužil, dirigující dispečer pro trať na Moldavu sídlil v Louce u Litvínova, předtím byl dlouhá léta v úvatové stanici Dubí. I myšlenky na propojení tratě do saského Holzhau jaksi upadají v zapomnění, místo tratě je běžkařská stopa a trať do Freibergu má smlouvu do roku 2019. Co bude dál, není jasné. Navíc na české straně platí jízdenka Labe/Elbe a na německé nikoliv, neboť je v jiném dopravním svazu (VMS).

Martin Kubík



Vlak 6702 přijel do Oseka město z dalekého Rakovníka a točí na 6781 do Loun města, 13. 2. v 7.26 h.

PRÁVNÍ PORADNA

Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!!!

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy zaměstnanci – členové OSŽ podepíší písemný dokument a poté se obrací s žádostí o pomoc při řešení následků na funkcionáře OSŽ a ekonomicko–sociální oddělení OSŽ – ústředí (dále jen ESO OSŽ – ústředí).

Zaměstnanci přes mnohá další upozornění podepisují různé pracovní právní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali tzv. čas na rozmyšlenou, není-li jim obsah zcela jasný anebo s ním nesouhlasí. V takové situaci se nelze vůbec spoléhat na tvrzení zaměstnavatele, že jde o tzv. formální záležitosti, které nemají žádný vliv na cokoliv.

Zaměstnanci si neuvědomují, že podpis jakékoliv písemnosti, zejména dohod: – skončení pracovního poměru (§ 49 ZP); – změny pracovní smlouvy (§ 40 ZP); – uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody (§ 263 odst. 2 ZP); – protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP (§ 263 odst. 3 ZP); – odškodnění pracovního úrazu (§ 369 ZP a násl.) apod.; může mít v některých případech do budoucna pro členy OSŽ významné – negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze výjimečně a velice obtížně. U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní úkon v písemné formě (podpis), který je komplikovaně napadnutelný. Dochází pak k neřešitelným situacím v oblasti pracovní právního poradenství, právní pomoci nebo ochrany oprávněných zájmů zaměstnanců.

Výše uvedené skutečnosti nabývají v významu i v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

ESO OSŽ – ústředí doporučuje členům OSŽ, aby nepodepisovali žádný jim nejasný nebo z jejich pohledu problematický písemný dokument předložený zaměstnavatelem, bez porady (konzultace) s funkcionáři OSŽ, smluvními advokáty nebo ESO OSŽ – ústředí.

Sdělení některých vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že tyto dohody (nebo jiné písemnosti) musí podepsat ihned, jsou naprosto irelevantní. Jedná se o dohody, tedy o dvoustranný právní úkon, tj. obě smluvní strany (tedy i zaměstnanec) by měly mít dostatek času si dohodu důkladně přečíst (prostudovat) než přistoupí k jejímu podepsání.

Na výše uvedené sdělení zaměstnavatele lze pohlížet jako na jednání proti dobrým mravům, v některých případech jde zřejmě až o šikanování a určité zneužívání postavení silnější strany v pracovním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovních vztahů dle zákoníku práce /např. § 1a písm. a) a) ZP/.

Mikuláš Hubičák, manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí



Pohled na taneční parket s kapelou Josefa Hlavsy a zpěvákem Ondřejem Rumlem.

Taneční parket na 15. plese železničářů neosiřel ani na chvíli

Tradičně velkému zájmu se těšil v pořadí 15. reprezentační ples železničářů, který se pod patronací OSŽ konal v pátek 13. března v sálech Regionálního centra Olomouc, které se nachází jen pár metrů od hlavního olomouckého nádraží. „Jsem rád, že zde mohu uvítat jak vedoucí pracovníky, tak pracovníky z provozu,“ řekl při slavnostním zahájení plesu místopředseda OSŽ Martin Malý, který současně omluvil předsedu OSŽ Jaroslava Pejšu a l. místopředsedu OSŽ Vladislava Vokou, kteří byli v ten den naléhavě pracovně zaneprázdnění. Jinak ale byly pronajaté sály plné, přičemž největší ruch se odehrával na hlavním tanečním parketu, kde k tanci vyhrávala ostřílená kapela Josefa Hlavsy s hostujícím zpěvákem Ondřejem Rumlem, který se



Manželé Steckerovi při předtančení waltzu.

stále více prosazuje jako herec, zpěvák a muzikant. „Nedělá mi problém dostavit se na kterékoliv místo v republice, jen mě trošku mrzí, že jsem na železničářský ples nepřijel vlakem, ale snad příště,“ představil se vysoký a štíhlý zpěvák před svojí první písní New York, New York od Franka Sinatra. A taneční parket pak neosiřel až do konce plesu v časných ranních hodinách.

Potlesk a uznání za skvělý výkon v předtančení si odnesla i manželská dvojice Eva a Milan Steckerovi, odchovanci desítnásobných mistrů ČR ve standardních tancích, manželů Šrámkových z Olomouce. Zahanbit se nedal ani Hanácko-čuhácký národopisný soubor Týnečáci, kteří jsou již tradičními hosty olomouckých železničářských plesů. V předání pak celý večer vyhrával DJ Grandfather.

Vyvrcholením plesu bylo losování bohaté tomboly, obsahující sedmdesát hodnotných cen, věnovaných desítkami sponzorů – kromě televizorů, mobilních telefonů a dárkových košů to byly i poukazy na rekreaci v hotelu OSŽ Skalka, či poukaz na prodloužený víkend pro dvě osoby v rekreačním zařízení OSŽ v Potštejně. Vítaným zpestřením plesu byl i fotokoutek, kde se taneční páry mohly nechat vyfotografovat v nejrůznějších maskách.

Na organizaci plesu se podílelo Odborové sdružení železničářů, Ústředí OSŽ Praha a základní organizace SDC Olomouc, DKV Olomouc, žst. Olomouc hl. n., ŽP Olomouc, RSM Olomouc za příspěvní zaměstnavatelů SŽDC, OR Olomouc a Stavební správa východ, České dráhy, a. s., DKV Olomouc, ROC Olomouc, RP ZAP Olomouc a RSM Olomouc, ČD Cargo, a. s., PP Olomouc, DPOV, a. s. a Dopravní zdravotnictví, a. s., Poliklinika AGEL.

Miroslav Čáslavský

Výzkumný ústav železniční nechal oživit Kyklopa

Povícenez dvaadvaceti lety byl letos v únoru vzkríšen legendární „Kyklop“, motorová lokomotiva T 499.0002. Opravu stroje v roce 2012 inicioval Výzkumný ústav železniční, a. s., (VUZ), tentýž subjekt, u kterého stroj v roce 1992 došlo. Pro jeho opravu a další využití nebyly tehdy „ekonomické“ podmínky a tak unikátní stroj byl odstaven a chátral. Paradoxně byly to právě ekonomické důvody, které stály za jeho znovuzprovozněním. Jako občasný záskok, až už v roli brzdomotiva vozidla při provádění trakčních zkoušek lokomotiv, nebo jako záloha za elektrickou 124.601, by senyni „Kyklop“ Výzkumnému ústavu železničnímu (na Železničním zkušebním okruhu v Cerhenicích) náramně hodil. VUZ by tak odpadla nutnost pronajímat si jiné stroje s elektrodynamickou brzdou.

Lokomotiva T 499.0002 se v původním stavu naposledy široké veřejnosti představila 22. 9. 2012 na výstavě uspořádané v nymburském depu u příležitosti Dne železnice. Následně byla v areálu DPOV, a. s., PSO Nymburk uschována do 4. 12. 2012, kdy byla „duchovním otcem“ opravy, Arnoštem Kohlem, oficiálně převzata do opravy.

Velmi důležitou roli při opravě sehrálo nalezení dokumentace (z archivu SKD TRADE, a. s.,



Vránci slavnostního otevření nové lokomotivy v DPOV, PSO Nymburk si 25. 6. 2014 rozpracovaného Kyklopa prohlédli v doprovodu generálního ředitele VUZ Ing. Antonína Blažka i tehdejší generální ředitel ČD Daniel Kurucz.



Legendární Kyklop během jedné ze zkušebních jízd na pražském hlavním nádraží.

a od Jaroslava Wagnera, Františka Vejsady a Jiřího Fedurca), především řady interních zpráv a technických popisů. Snad nejdůležitějším podkladem byl pak závěr zprávy č. 4-02-9400-368 z oponentního jednání k lokomotivám T 499.0 z 31. května 1977, který podrobně popisoval jednotlivé problémy, které se na obou „Kyklopech“ během zkušebního provozu vyskytly. Na základě této zprávy bylo pro jednotlivé problematické prvky hledáno řešení, které by vedlo k odstranění problému a tím zvýšení provozní spolehlivosti vozidla. Všechny změny ale musely být realizovány s ohledem na historickou hodnotu lokomotivy, tedy tak, aby nebyly znát na jejím vnějším vzhledu. Pro všechny původní agregáty na lokomotivě byly buď důkladně repasovány, nebo v některých případech nahrazeny modernějšími, avšak téhož typu, což platí i pro samotný naftový motor K 12 V 230 DF, který byl vyroben společností Diesel international v roce 2000 a původně dosazen do „Brejlovice“ 750.349. Nejzásadnější změnou, která byla v průběhu opravy na „Kyklopu“ realizována, bylo dosazení nového elektronického řídicího systému MSV elektronika, který zajišťuje kompletní řízení výkonu, brzdění i dalších vlastností lokomotivy namísto původní regulace, která byla neopravitelná, resp. v podstatě neexistující.

Oprava lokomotivy byla dokončena v prosinci roku 2014, dne 10. 12. 2014 došlo k prvnímu zkušebnímu startu naftového motoru a od 15. 1. byla seřizována na vodním odporu. První zkušební jízdy po žst. Nymburk se odehrály 16. února a první neveřejná jízda posílí SŽDC z Nymburka do Prahy-Výsočan dne 18. 2. Tato jízda neunikla pozornosti médií a tak zprávy o znovuzrozeném „Kyklopu“ předčasně obletěly svět. Jeho oficiální roll-out se připravuje na duben. Pak se „Kyklop“ vrátí na místo činu, na Zkušební centrum (ZC) VUZ ve Velimě, kde se po úplném dokončení opravy počítá s jeho dalším využitím. Samozřejmě se počítá také s občasnou prezentací lokomotivy mimo ZC Velimě a s jejím příležitostným nasazováním do čela nostalgických vlaků. —mmě—

Moudrost pro tento den

Kdo jedná proto, aby za to byl odměněn nebo aby nebyl potrestán, není sám sebou, nýbrž závisí na pochvalě a kritice druhých. Dává tak nad sebou ostatním moc a vydává se na pospas cukru a biči.
Reinhard K. Sprenger

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky
DUBEN

Nýřany – Heřmanova Huť
(od roku 1890 do 1. 4. 1905 vlečka)
1. 4. 1905 – 110 let

Výstava

DDM v Kostelci nad Orlicí a Společnost přátel železničního modelářství a železnice pořádají výstavu železničních modelů a kolejářů, která se koná v sobotu 18. dubna 2015 v SK Rabštejn v Kostelci nad Orlicí.
—red—



Na první březnový víkend

připravil Klub železničních cestovatelů pro naše i zahraniční železniční příznivce jarní putování po tratích Středočeského a Jihočeského kraje. Soupravu sestavenou z jednoho vozu B249 a tří privěsných vozů řady 020 (Bix) vezla „Zamračená“ T 478.2065.

V pátek 6. 3. odpoledne vyjel zvláštní vlak společnosti KŽC z Prahy přes Zdice, Břežnici a Blatnou do Strakonice. Zde měli cestující zajištěn nocleh se společenským večerem.

Druhý den, v sobotu 7. 3., jel zvláštní vlak po trati 198 vedoucí ze Strakonice přes Vimperk a Kubovu Huť do Volar, kde cestující prožili společenský večer s noclehem.

Třetí den se zvláštní vlak vydal z Volar přes Čičenice a pak po trati do Týna nad Vltavou a na vlečku jaderné elektrárny Temelín. Po návratu do stanice Čičenice se vrátili přes Veselí nad Lužnicí a Benešov u Prahy zpět do Prahy. K pohodě a spokojenosti při tomto putování přispělo krásné slunečné počasí. Vít Mareš

SPORT

Orientační běžci a golfisté budou reprezentovat!

27.–28. 4. 2015 se koná v Sosnové u České Lípy a v Kytlici MČR železničářů v orientačním běhu. Toto mistrovství bude základem pro nominaci našeho družstva na sprnové Mezinárodní mistrovství USIC, které se letos bude konat v České republice za účasti 11 zemí.

MČR v golfe se uskuteční v pondělí 4. 5. 2015 v Benátkách nad Jizerou. Tento turnaj je nominační na zájmové Mezinárodní mistrovství

USIC, které bude pořádáno ve Francii.

Obou akcí se se mohou také zúčastnit děti železničářů ve věku 16 až 21 let. Přihlášky na obě mistrovství a kompletní propozice naleznete na www.osz.org v kolonce Rekreace, sport a volný čas/propropozice sport MČR. Případně další informace poskytneme na telefonnu 972 241 970, 976. Nepropástejte termín přihlášení!
Lenka Paurová

Třicet let od zboření Těšnova

Přesně před třiceti lety, 16. března 1985 v 8.00 hodin, byla na přímý rozkaz předsedy Městského výboru KSC Antonína Kapka kvůli chystané Spartakiádě zbořena budova někdejšího nejkrásnějšího nádraží ve střední Evropě Praha Těšnov. Nádraží Praha Těšnov bylo postaveno pro Společnost rakouské severozápadní dráhy (ONWB) v roce 1875. Někteří zaměstnanci původního komanda vlakových čet na Těšnově jezdili ještě v devadesátých letech např. na Modřance (č. 210), osobně pamatují vlakvedoucí Boldiše, pí Janiškovicou či Raicherta.

Ještě dvanáct let po zrušení osobního stanice Těšnov existovalo nákladové nádraží Těšnov na Rohanském ostrově, kam také chodili studenti SPŠD v Masné ulici na praxi. V souvislosti s výstavbou metra na Palmovce byl osud tratě Vysocňany–Těšnov zpečetěn. Dne 1. 6. 1984 odjel z Těšnova poslední nákladní vůz.

16. března 2015 byla slavnostně otevřena panelová výstava o Těšnově před budovou Muzea hl. m. Prahy. Výstavu uspořádal pan Mgr. Tomáš Dvořák pod vedením ředitelky Muzea PhDr. Zuzany Strnadové. K výstavě byly vydá-

ny i zápalky s logem nádraží Těšnov. Na posledním panelu výstavy je snímek zbořeniště Těšnova, ze zbořeniště honosné dvorany vzhlíží jakoby zářákem neporušený obraz Prahy jako varující memento mori. Boření nádraží jsem tenkrát přihlížel z Petrského náměstí.

Kdo by si tenkrát pomyslel, že třicet let po urbanistickém zločinu se budou bořit další a další hodnotné nádražní budovy a nikdo ani nemrkně (Vejpřty, Hranice v Čechách atd.).

Martin Kubík

Pohádkový den v Bechyni s králem Vydrou

V pořadí již třináctý pohádkový den se uskutečnil v bechyňském kulturním domě dne 5. března 2015. Při této příležitosti byl vypraven na první elektrifikovanou železniční trať z Tábora do Bechyně zvláštní vlak č. 11120, který byl veden motorovou jednotkou RegioShark, mezi železničními fandou známou pod přezdívkou „Žralok“. Její odjezd byl naplánován po uvítání pohádkového krále Václava V. ve vestibulu tábořské staniční budovy Janem Žížkou z Trocnova a Františkem Křížkem.

Po deváté hodině ranní se plně obsazený vlak vydal na 24 km dlouhou trať končící nedaleko známého silničního železničního mostu, který se klene 50 metrů nad hladinou řeky Lužnice v Bechyni. Cestou bylo plánováno také přivítání krále v Malšicích.

V Bechyni hned po příjezdu zvláštního vlaku po desáté hodině dopolední přivítal krále Vydru pan Vok spolu se starostou města a dětmi zdejších škol. Po slavnostním uvítání král i pan Vok usedli na koně, aby zdolali poslední metry ke kulturnímu domu, kde následoval další, zhruba dvouhodinový program pro děti, včetně jmenování nových ministrů a info kancelář pohádkového království.

Na závěr dne se konala autogramiáda Václava V., Petra Voka, Jana Žížky, Františka Křížka a vily Šumavy. Pro netrpělivce, kteří se pana krále v Bechyni nemohli dočkat, bylo v čekárně nádraží předvedeno funkční kolejiště pana Ko-

houta, kde bylo možné na oválu vidět lokomotivy jezdící v minulosti na této známé elektrifikované železnici, mezi nimiž nechyběl ani ručně vyrobený model elektrického motorového vozu EM 400.001.

Deset minut před jednou hodinou se zvláštní



Pohádkový král Vydra při uvítání dětmi. V pozadí Petr Vok a starosta města.

vlak pod číslem 11121 vydal na zpáteční cestu do Tábora. Zvláštnímu vlaku se bohužel takřka žádní fotografové nevěnovali. Jízdenky na něj si bylo možné rezervovat přes e-mail nebo po telefonu. Cena zpáteční jízdenky byla bez rozdílu věku rovných 50 Kč. Jaroslav Rajnýš



Reprezentanti ČR v Cross country v Belgii.

Naši běžci v Belgii druží

Ve dnech 5.–9. 3. se naši běžci zúčastnili Mistrovství Belgie v Cross country. Zároveň se uskutečnily v Belgii Mechelenu. V kategorii žen si naši nejlépe vedla Radmila Miturová, která skončila na čtvrtém místě, Romana Baškova doběhla jedenáctá. V mužské kategorii na stupni vítězů dosáhl Ladislav Kučera, který si doběhl pro krásné druhé místo, za ním z pole sedmdesáti závodníků byl šestý Michal Horáček, devátý Michal Glier, desátý Aleš Palko, čtrnáctý Martin Vacek (ve své kategorii třetí) a sedmnáctý Jan Lachnít. Z Mechelenu jsme přivezli krásný pohár za celkové druhé místo. První byli závodníci Belgie, za námi skončili Rakušané. Bohužel závodníci z Anglie a Lucemburska svoji účast na posled-

ní chvíli odrekli. Moje poděkování za kvalitní reprezentaci patří všem našim reprezentantům.
Miloš Paleček, vedoucí výpravy

V Olomouci se hrál badminton čtyřher

Regionální sportovní komise v Olomouci zorganizovala v pondělí 2. března oblastní mistrovství železničářů v badmintonových čtyřherách mužů a žen, kterého se zúčastnilo 42 hráčů a hráček. Tato disciplína se uskutečnila v rámci sportovních soutěží železničářů v Olomouci poprvé a toto rozšíření badmintonových soutěží všichni účastníci přivítali s velkým uspokojením. Jak potvrdil jeden z organizátorů, Vladimír Tomášek, přítomní hráči vyjádřili přání, aby tato soutěž byla uspořádána i v budoucnosti, přičemž by se mohla rozšířit na celorepublikový rámec.

V kategorii mužů zvítězila dvojice Pavlorek–Stacho (oba SŽDC, OR Ostrava), na druhém místě se umístili hráči Lukosz–Polok (ČD Cargo, SOKV Ostrava / SŽDC, CDP Převoz) a třetí příčku obsadila dvojice Hakl – Kýbi (SŽDC, PO Ostrava / ČD, DKV Olomouc).

V ženské kategorii bylo následující umístění: 1. Čumová – Ficnarová (obě ČD, ZAP Brno), 2. Gruszewska – Bělíková (SŽDC, PO Ostrava / SŽDC, PO Opava), 3. Peterová – Lukoszová (ČD, ZAP Ostrava / SŽDC, PO Převoz).

—čas—