

Z aktuálních událostí

■ **Jednání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.**, proběhlo ve středu 10. června v Olomouci. Jednání se uskutečnilo před výjezdem členů PV na společné jednání podnikových výborů OSŽ při ČD a slovenského PV OSŽ při ZSSK, které se uskutečnilo ve dnech 10. – 12. června ve slovenské obci Demánová.

V úvodu dostali slovo hosté. Ředitel O12 Rostislav Novák zdůraznil nutnost neustálého zlepšování čistoty vozového parku ČD pro osobní dopravu. Jeho zástupce Miroslav Kothera reagoval na dotazy členů PV k materiálu, týkajícímu se změny v technologii kontroly čistoty vozů, kde se vyskytují časté nedostatky. Ke kritice přezkušování strojvedoucích, které bylo mnohdy značně stresující, Miroslav Kothera uvedl, že při příštím přezkoušení budou testy upraveny tak, aby byly naprosto srozumitelné a nepřipouštěly možnost dvojího výkladu. Ředitel odboru 8 GR ČD Filip Potůček vysvětlil strukturu O8 a chystané změny v personálním složení tohoto odboru. Ředitelka ZC Zuzana Aigmanová připomněla, že se blíží do finále výběrové řízení na dodávky výstrojních součástí. Ředitel personálního odboru GR ČD Ivo Veselý uvedl jiné na základě dotazů členů PV okomentoval nutnost zřízení trenážeru pro strojvedoucí a vlakové čety, který významně přispívá k bezpečnosti provozu.

V další části jednání otevřel Vladislav Vokoun otázku připravovaného oddělení části ČD (nádražní budovy), která dosud v mnoha ohledech není řádně propracovaná a v současné době není jisté, že přinese nějaké pozitivní změny (více v rozhovoru v tomto čísle).

■ Ve společnosti ČD Cargo není veden seriózní sociální dialog a mohou být činěny nevrátelné kroky, které vedou k likvidaci této firmy, i to zaznělo na **jednání PV OSŽ ČD Cargo** ve středu 10. 6. Společnost je podle členů tohoto odborového orgánu „záměrně směřována ke dnu“. Cílená a záměrná likvidace trhu údajně souvisí se snahou vyřadit národní dopravce ze hry a udělat z trhu pouze byznys soukromých společností dotovány z národních rozpočtů nebo evropských fondů. S tím ostatně podle členů PV souvisí i předložený aktualizovaný podnikatelský plán, který uvažuje až s 560 nadbytečnými zaměstnanci. Najednání zazněly také hlasy, které vyzývaly k ostrým protestům proti posledním návrhům vedení společnosti.

Pokračování odpolední části jednání, které se zúčastnili i zástupci managementu společnosti, schválili členové Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo usnesení, v němž vyjádřili zásadní neshodu s přijetím části úspor, které hovoří o snížení počtu zaměstnanců pro zbývající část roku 2015. Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a. s., zavazuje členy Dozorčí rady ČD Cargo, a. s., zvolené za zaměstnance, aby seznámili s tímto usnesením členy Dozorčí rady ČD Cargo, a. s., a nepodpořili navrhovaná opatření. Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a. s., zároveň upozornil, že toto rozhodnutí by bylo v přímém rozporu s koaliční smlouvou, prohlášením vlády ČR, premiéra ČR a ministra dopravy ČR.

■ **Jednání Představenstva OSŽ**, které se konalo v úterý 16. 6. v sídle OSŽ, bylo tentokrát ve znamení dění ve společnosti ČD Cargo. Situace ve společnosti už přesáhla možnosti managementu firmy, i proto byl Radek Nekola Podnikovým výborem OSŽ ČD Cargo vyzván, aby

se obrátil dopisem na premiéra se žádostí o svolání schůzky za účasti zástupců koaličních stran, vedení podniku ČD Cargo a sociálních partnerů. Důvodem žádosti je koncepčně neřešený stav v nákladní železniční dopravě, kde dlouhodobě a cíleně dochází k destrukci trhu prostřednictvím divoké liberalizace, která je současně provázána destrukcí cen za poskytované služby.

V druhé části jednání Představenstvo OSŽ projednalo některé organizační záležitosti a schválilo návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na II. pololetí. Představenstvo se dále zabývalo devíti žádostmi o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a na závěr vyznělo informaci předsedy Revizní komise OSŽ Pavla Fraňka.

■ **Ústředí OSŽ**, které zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, v úterý 23. 6., se věnovalo mimo jiné situaci v ČD Cargo. Výkony společnosti ČD Cargo klesají a s nimi klesají i tržby. V osobní dopravě pak chystá ministr dopravy revoluci – změnu financování nákupu nových kolejových vozidel v rámci operačního programu OPD 2 – 85 % zaplatí EU a 15 % Ministerstvo dopravy ČR, které takto pořízená vozidla bude půjčovat dopravcům na patnáct let. „**Hrozí, že osobní železniční dopravu budou v Česku provozovat kdejaké garážové firmy,**“ zdůraznil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Další informace najdete ve Zpravodajství On-Line na webových stránkách OSŽ (www.osz.org). –red–



Vlaková zastávka Tatenice leží na přeložce hlavního železničního koridoru mezi dvěma tunely - Krasíkovským a Tatenickým - v malebném údolí řeky Moravské Sázavy. Na snímku Michaela Mareše vyjíždí z Krasíkovského tunelu osobní vlak 3775 (841.016-9) z České Třebové do Zábřehu na Moravě.

Stanovisko Evropské komise mělo udělat jasno ve věci převodu majetku z ČD na SŽDC, opak je pravdou

Ministerstvo dopravy obdrželo souhlasné stanovisko Evropské komise s úplatným převodem nádražních budov a souvisejícího majetku z Českých drah na stát, s nímž bude v budoucnu hospodařit Správa železniční dopravní cesty. Převod majetku podle zvolených principů nepředstavuje podle Evropské komise nedovolnou veřejnou podporu, alespoň to vyplývá z tiskové zprávy, kterou v pátek 12. června vydalo Ministerstvo dopravy ČR. V této tiskové zprávě se dále praví, že Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž zastává názor, že částka pro ČD ve výši 2,93 miliard Kč při převodu tohoto majetku nepředstavuje veřejnou podporu, jelikož takovou cenu by byl ochoten uhradit za příslušnou část závodu ČD rovněž investor v tržním hospodářství. Znamená to tedy, že částka za převod budov ve výši cca 2,9 miliard korun je Bruselem definitivně posvěcena?

„**Nejsem o tom přesvědčen,**“ říká I. místopředseda OSŽ a člen Dozorčí rady Českých drah Vladislav Vokoun. „**Navíc není vůbec jasné, zda za nádraží jsou považovány všechny budovy, které jsou v balíčku,**“ dodává. Spousta otázníků a žádná definitivní odpověď. Asi tak lze volně přeložit verdikt Generálního ředitelství pro hospodářskou komisi při Evropské komisi v Bruselu, který formou tiskové zprávy zveřejnilo české Ministerstvo dopravy. „**Ani já jsem tu zprávu ještě neviděl,**“ říká k tomu Vladislav Vokoun. Zkrátka a dobře: na nejasnou otázku přišla zřejmě nejasná odpověď. Stanovisko Evropské komise (je-li jím vůbec) lze prostě vykládat všelijak, ostatně toto stanovisko není

zřejmě ani závazné. A každý si ho může vykládat po svém. Ostatně ministerstvo dopravy tak učinilo jako první. A s každým dalším (vyjadřujícím se) subjektem přijde patrně další výklad. Zjednodušeně řečeno, odboráři neznají nikoho, kdo dopis, kterým se Česká republika na Brusel obrátila, viděl, rovněž ani obsah odpovědi, kterou česká strana obdržela, nikdo údajně nezná. Jen se Českem šíří různé fámy typu „jedna paní povídala“. Výklad ministerstva dopravy je toho ostatně důkazem, i tento výklad si každý může vykládat po svém, i to lze vyčíst mezi řádky tiskové zprávy, kterou MD ČR vydalo před 14 dny. „**Tímto postupem minimálně jedna ze stran – patrně ministerstvo dopravy – nabourala systém původního, již schváleného balíčku nádražních budov, a teď se tváří, jako že nic, že je vše v pořádku,**“ glosuje Vladislav Vokoun nastalou situaci s tím, že Evropská ko-

mise (respektive EU) s tím nemá nic společného. „**Ty zmíněné smluvní, respektive vztahové strany jsou tady v Česku. Můžu je zopakovat: jsou to ČD, tedy ten, který objekty prodává; SŽDC, tedy subjekt, který je přebírá, a pak samozřejmě stát, který tu firmu vlastní, který o ni rozhoduje a který určil, že je správné tento převod učinit. A pak jsou tady i sociální partneři, kteří jsou tady od toho, aby pohlídlí věci, se kterými ten převod souvisí a které se týkají především zaměstnanců,**“ říká dále Vladislav Vokoun a dodává: „**Tyto čtyři strany tedy v nějaké křehké kompromisní shodě něco očekávaly: například ČD a minimálně i jejich sociální partneři očekávali, že hodnota tohoto majetku bude někde mezi 4,5 až 6 miliardami korun, z čehož – a na tom byla shoda – se měly zčásti umořit dluhy, zčásti se měl zmodernizovat vozový park a také se**

měly narovnat i některé vztahy mezi (dražními) podniky. SŽDC zase chtělo převzít ten balík celý... A pak je tady Ministerstvo dopravy ČR, které si nechalo zaslat posudek z Bruselu a teď přes média vzkazuje, že s částkou 2,93 miliard korun nemá problém a tváří se, že je to pozitivní zpráva, která je přijatelná pro všechny. Ale ono to tak není!“

Podle Vladislava Vokouna je situace mnohem komplikovanější. „**Když už tedy ministerští úředníci psali do Bruselu a ptali se, za jakou částku je převod nádražních budov ještě možný, aniž by to byla nedovolená podpora, tak potom ten seznam – balíček převádných budov – není relevantní, protože v něm nejsou jenom nádraží, ale i stovky dalších objektů, které s nádražími nemají vůbec nic společného!**“

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„**V seznamu nádražních objektů určených k převodu jsou stovky budov, které s nádražími mají pramálo společného a jejichž hodnota je velice diskutabilní.**“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSŽ

(O dění na Slovensku, respektive o schůzce dvou podnikových výborů, o Zákonu o drahách a jeho novelizaci, i o převodu budov z ČD na SŽDC, prostě o žhavých tématech současné doby, jsme se bavili s prvním místopředsedou OSŽ ve čtvrtk 18. června 2015).

V průběhu jednání představenstva OSŽ (v úterý 16. 6.) jste informoval o společném zasedání podnikových výborů OSŽ (při ČD) a OSŽ (ZSR) na Slovensku jako o „velmi čerstvé záležitosti“ (jednání proběhlo ve čtvrtk 11. a v pátek 12. června). **Jednání jste předběžně hodnotil jako „velmi kultivované“ a problémy na Slovensku a v Česku jste stručně popsal jako „velmi podobné“.** Můžete k jednání uvést ještě nějaké další podrobnosti?

Obecně platí, že každá výměna názorů, zkušeností a každá forma diskuse je užitečná. Minimálně vždy může jedna strana druhou varovat před chybami, kterých se sama dopustila, a naopak může jedna strana druhé doporučit něco, co je v té dané železniční věci jako pozitivní a co tu firmu posunulo dál. O to větší přínos takováto setkání mají, když máte s tím druhým společnou historii a nemáte jazykové bariéry. Myslím si, že nebylo nic, v čem bychom se neshodli, v čem bychom se tzv. míjeli, spíše jsme v některých případech dokonce zjistili, že tam, kde jsme postupovali společně, jsme udělali dobře. Naopak odlišné přístupy znamenaly pro jednoho nebo druhého ztrátu. A co nás v současné chvíli nejvíce spojuje? Především skutečnost, že oba státy jsou členy EU a tedy napří-

klad společně čelíme čtvrtému železničnímu balíčku. Zrovna v tomto případě je dobře, že máme na řadu věci společný názor, je pak snazší jej v Bruselu prosadit. Obecně platí, že čím více států má stejný názor, tím větší šance na úspěch je. To jsou takové ty drobné postřehy ze schůzky na Slovensku. Nemí to o tom, že bychom si odtamtud přivezli vagony námětů, návrhů, jak to dělat jinak a lépe, ale dozvěděli jsme se z první ruky řadu informací, které nás obohatily a které nemusíme shánět někde jinde.

Zastavme se teď na chvíli u Zákonu o drahách. Vy jste na tomtéž jednání představenstva zmínil, že v souvislosti s tímto zákonem existují jisté problémy a zmínil jste i dva instituty: Zákon o drahách a Transpoziciční novelu. Můžete v krátkosti tyto termíny našim čtenářům objasnit?

Kolega Martin Malý (místopředseda OSŽ) se mě zeptal nato, v jakém stavu se nachází Zákon o drahách, a já jsem zopakoval základní fakta: tedy, že je to zákon potřebný, na který už léta čekáme, a který tady hodně chybí. Všichni, myslím si, vědí, že Zákon o drahách se musí celý předělat a připravit zákon úplně nový, který by reagoval na současnou situaci a na změny, které souvisejí s evropskou legislativou. Dnes už ale také všichni vědí, že není v silách nikoho, aby hned teď udělal takovou kompletní změnu zákona, protože už včera (17. 6. 2015) měla vstoupit v platnost transpoziciční novela, vyvolaná evropskými směrnici. Všichni našťastí včas pocho-



pili, že bychom měli problém s EU a s nedostatkem času, a tak před rekonstrukcí Zákonu o drahách předřadili tzv. Transpoziciční novelu. Jinými slovy: před to, co se může udělat později, jsme předřadili něco, co se musí udělat hned teď a co lze legislativně zvládnout, protože to nikdo nebude brzdit. Čili, teď ve vládě leží transpoziciční novela, a to by neměl být konec, nýbrž začátek celého legislativního procesu. Doufáme, že se celý zákon (o drahách 266/1994 Sb.) konečně pohne a bude se rekonstruovat na úroveň 21. století, protože zatím tomu neodpovídá. Byl hodně poplatný době svého vzniku, kdy otevření trhu pro soukromníky bylo spíše jen jakýmsi pootvorením dveří. Mezitím se s liberalizací trhu doslova roztrhl pytel. (Pokračování na str. 2)

Fotbalový turnaj v České Třebové je sportovní akcí OSŽ s nejdelší tradicí, počátky turnaje sahají až do 90. let

Motto: Je načase připomenout historii fotbalových klánů v České Třebové, jejichž počátky sahají do konce devadesátých let. Tehdy dali tři muži hlavy dohromady a vymysleli fotbalový turnaj, který letos v červnu měl už své sedmnácté pokračování.

V pátek 5. června 2015 se v České Třebové

konala již 17. ročník fotbalového turnaje o Putovní pohár ředitele odboru kolejových vozidel (OKV) GR ČD a Republikové rady dep kolejových vozidel. Turnaje i slavnostního vyhlášení se zúčastnili i otcové – zakladatelé tohoto turnaje: Ing. Emil Efler, Pavel Svatoš a Kurt Mužík. (Pokračování na str. 3)



Na snímku zakladatelé fotbalového turnaje v České Třebové: (zleva) Ing. Emil Efler, Pavel Svatoš a Kurt Mužík.

„V seznamu nádražních objektů určených k převodu jsou stovky budov, které s nádražími mají pramálo společného a jejichž hodnota je velice diskutabilní.“

(Pokračování ze str. 1)
V této souvislosti jste uvedli, že současné legislativa je naprosto děravá...

Ano, už jen proto, že například v roce 2003 vznikla SŽDC, byť to byl tehdy pouhý „správec“ se sedmdesáti zaměstnanci, se kterým nikdo při přípravě tohoto zákona nepočítal. Na druhé straně vznikly České dráhy a. s., které byly zároveň provozovatelem dráhy i dopravy. České dráhy tehdy de facto vykonávaly i činnosti, které měla dělat SŽDC. A takových nesrovnalostí je v tom zákonu celá řada, počínaje datem 1. 7. 2008, kdy jsme definitivně převedli veškerý personál (který se staral o infrastrukturu) na SŽDC a konče například Hasičskou záchrannou službou, která v tom samém roce přešla od ČD pod SŽDC. Těch problémů jsou desítky a to všechno by měl Zákon o drahách řešit.

A také jste uvedli, že nevíte, v jakém legislativním stavu se Zákon o drahách nyní nachází...

A myslím si, že to neví nikdo. Jediné, co vím, že už by se to nemělo jmenovat Zákon o drahách, ale Zákon o železnici.

Mědií proběhlo, že ministerstvo dopravy obdrželo souhlasné stanovisko Evropské komise s úplným převodem nádražních budov a souvisejícího majetku z Českých drah na stát, s nímž bude hospodářit Správa železniční dopravní cesty. Převod majetku podle zvolených principů nepředstavuje podle Evropské komise nedovolenou veřejnou podporu. V tiskové zprávě, vydané MD ČR, se dále píše, že Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž (Evropská komise) zastává názor, že částka pro ČD ve výši 2,93 miliard Kč při převodu tohoto majetku nepředstavuje veřejnou podporu, jelikož takovou cenu by byl ochoten uhradit za příslušnou část závodu ČD rovněž investor v tržním hospodářství. Jaký je váš názor?

Do dnešního dne jsem neviděl ani dopis adresovaný z Ministerstva dopravy Evropské komisi, ani nevím, jakou formou a co v tom dopise, kterým stát, respektive MD ČR, oslovily Brusel a potažmo EU, bylo. A ostatně neviděl jsem ani oficiální odpověď z Bruselu – tedy dopis, kterým Brusel ministerstvu dopravy odpověděl. Na chodbách MD ČR se šušká, že ministerstvo dopravy poslalo do Bruselu e-mail a e-mailem mu bylo

odpovězeno. Takže na články v novinách, resp.pektive na tiskovou zprávu, na kterou se odkazujete, mohu říct jedno jediné: Pokud to nevidíme, stále platí, co pořád říkáme – že očekáváme, že převod budov z ČD na SŽDC nebude žádnou stranou rozporován a bude proveden tak, že nebudou poškozeny ani České dráhy. Hodnota majetku by měla odpovídat účetní ceně a rozhodně by pod tuto účetní cenu neměla jít. A pokud byste se mě zeptal konkrétně na tu částku 2,93 mld. Kč, tak vám odpovím, že nevím, k čemu konkrétně je tato částka vztažena. Mluvíme sice o budovách nádraží, ostatně dodnes se to takto na veřejnosti prezentuje, ale málo se už hovoří o tom, že v tom balíčku nejsou jenom budovy nádraží, že v tom balíčku jsou desítky či stovky dalších budov, které nejsou nádražími. Cíli z toho vyplývá moje otázka: těch 2,93 mld. korun se týká jenom budov nádraží, nebo se Brusel vyjádřil k celému seznamu budov, které jsou v tom balíčku? Pokud se vyjádří pouze k nádražním budovám, tak tomu rozumím, ale pokud je tím míněn celý balíček, pak ta částka je rozhodně pod účetní hodnotou.

Rozumím-li tomu dobře, tak podle vás z té tiskové zprávy není zřejmé, kdo a na co se dotazoval, respektive kdo a jak odpověděl. Ale vy jako člen dozorčí rady se máte právo dotazovat.

Ataké že se zeptám! Tisková zpráva, ze které jste citoval, má podle mého soudu vypovídající hodnotu jakéhosi kontrolního chrousta – testovacího balonku. Někomu v této republice jde o to zjistit, jak na tuto informaci budou reagovat nejen dotčené strany, ale i novináři a veřejnost. Podle mne není ani pravda, že odpovídala Evropská komise, možná to ani nevěděla. Vždyť v tom balíčku je zhruba necelých tisíc nádražních budov, celkem pak kolem 1500 objektů. A řeknete mi, jak například souvisí hala v pardubickém depu s převodem nádraží? Nesouvisí! Do toho balíčku nádražních objektů se daly stovky budov, které s nádražími vůbec nesouvisí a u kterých je tržní hodnota úplně někde jinde! Ta informace, která se servíruje veřejnosti, že jde o pouhý prodej nádraží, není přinejmenším úplná. V tom seznamu nádražních objektů jsou stovky budov, které s nádražími mají pramálo společného, jejichž hodnota je velice diskutabilní a může se výrazně lišit od hodnoty účetní.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Zdenek Jindra: „Senioři nám hodně pomáhají, mnohdy jsou aktivnější, než aktivní zaměstnanci.“



jič členové turnaje (Ing. E. Efler, P. Svatoš, K. Mužík) včetně předsedy OSŽ Jaroslava Pejši, že při dvacátém ročníku věnují hráčům velmi hodnotné a osvěžující ceny – soudky piva.“

Zdenek Jindra není naštěstí na všechnu tu práci sám. „Spolupracujeme hodně s našimi bývalými zaměstnanci, vychází to i z jejich zájmů a aktivit, které rádi podporujeme, protože jsou aktivní a dělají pro naše bývalé zaměstnance, členy ZO, spoustu akcí,“ vypráví Zdenek Jindra dále. Ostatně velmi aktivní je v České Třebové i Klub seniorů, který se schází pravidelně každý měsíc a minimálně jednou měsíčně připravuje pro členy nějakou oficiální akci – výlety, návštěvy kulturních zařízení či něco podobného. „Libí se mi, že se schází i mimo oficiální aktivity, že jedou sami na nějaký další výlet. Tvoří velmi dobrou partu. Hlavně nám hodně pomáhají na našem rekreačním středisku na Medlově u Nového Města na Moravě, kam nám jezdí dvakrát ročně pomáhat s údržbou tohoto rekreačního objektu, určeného výhradně pro naše zaměstnance,“ dodává Zdenek Jindra.

Kromě provozu rekreačního zařízení pořádá ZO OSŽ v DKV Česká Třebová i různé další aktivity jako například návštěvu divadel či jiných kulturních akcí. „Pravidelně jezdíme dvakrát až třikrát do roka na divadelní představení, nebo na muzikály. Pro děti zaměstnanců pořádáme Mikulášskou nadílku s bohatým kulturním programem, kde dostávají vánoční balíček. A také organizujeme i různé sportovní soutěže a turnaje, jako například v bowlingu, v nohejbalu, a to i mezi pracovníci, při nichž se setkávají zaměstnanci z různých pracovišť. A to také rádi podporujeme.“

O to více Zdenka Jindru mrzí, že se zase mluví o další reorganizaci – o oddělení provozu a opravárenství. „To už tedy jednou bylo, ale zdá se, že je to zase znovu ve hře. Dle názoru odborníků by to ale bylo kontraproduktivní,“ reaguje na „čerstvé“ informace. „Zatím nevím, jaký má být cílový stav – jestli zůstane současný počet dep, nebo jestli se bude i počet dep měnit, nebo jakým způsobem bude nová organizační složka řízena. Ale pokud je skutečně ve hře změna počtu dep a jiná struktura osobní dopravy v oblasti kolejových vozidel, tak by to na naši ZO OSŽ i na naše členy mělo určitě neblahý dopad,“ uzavírá.

Michael Mareš



Železniční trať z Chocně do Broumova, na níž leží železniční stanice Hronov, byla uvedena do provozu před 140 lety.

NAVŠTÍVILI JSME

Hronov

Město Hronov je z pohledu cestovního ruchu velmi zajímavým a přitažlivým místem, železnice pak zajímavým a hlavně romantickým dopravním prostředkem, který v tomto koutu republiky slouží veřejnosti již plyných 140 let. Železnice spojila Hronov se světem 25. července 1875, kdy byla uvedena do provozu železniční trať z Chocně do Broumova. V následujících letech (1880–1910) pak zažil Hronov díky železniční bouřlivý průmyslový rozvoj (vznikly zde průmyslové závody a několik mechanických tkalcoven bavlněného zboží), který byl spojen s téměř trojnásobným nárůstem obyvatel. Právě tehdy získal Hronov charakter města. To vše lze vyčíst z informačního panelu u vlakového nádraží. Současný Hronov je menším přirážním městem Královéhradeckého kraje. Části svého území zasahuje do Chráněné krajinné oblasti Broumova. Hronov je díky své poloze dobře dostupný pro obyvatele i návštěvníky tohoto kraje. Leží totiž na páté spojovací komunikaci mezi Náchodem a Broumovem i na železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Meziměstí – Broumov. Ve vzdálenosti cca 7,5 km od města je hraniční přechod Náchod–Běláves, v části Hronova – Malé Čermné – pak přechodp turistické stezky. Jak se píše na informačním panelu, „je to prostě kraj, který každého nadchne svou romantičností“.

Půvabná kopcovitá krajina, něžná údolí kolem Úpy a Metuje, důstojné stolové hory, rozdílná skalní města, turisticky značené stezky se zajímavými turistickými cíli (v Hronově vyvěrájí minerální prameny Hronovka a Regnerka s alkalickou–železitou vodou), regionální i nadregionální cyklostezky a cyklotrasy, to vše z Hronova a jeho okolí dělá přitažlivý výletní cíl. Nejznámějším hronovským rodákem je patrně Alois Jirásek, rodný domek spisovatele Aloise Jiráského z konce 18. století náleží k památkám zdejší lidové architektury. Pamětními deskami jsou (v Hostovského ulici) připomenuti další tři významní

hronovští rodáci: Helena Čapková, Josef Čapek a Egon Hostovský. Nejvýznamnější kulturně–společenskou událostí, doslova „rodinným stříbrem“, je pak každoročně pořádaný festival Jiráskův Hronov – celostátní mezinárodní přehlídka domácího amatérského divadla s účastí zahraničních souborů. Jiráskův Hronov je nejstarším festivalem svého druhu v Evropě, koná se zpravidla na začátku měsíce srpna.

Vlakové spojení do Hronova je celkem dobré, například ve směru od Náchoda přijede (do Hronova) každý pracovní den celkem 22 vlaků: z toho patnáct vlaků spěšných a sedm vlaků osobních, z nichž pět v Hronově ukončí jízdu (dva z Týniště nad Orlicí a po jednom z Náchoda, Chocně a Doudleb nad Orlicí). Jízdní řád je postaven na spěšných vlacích relace Starkoč – Broumov (13), respektive relace Starkoč – Meziměstí (2). Většina vlaků (Sp) jezdí v hodinovém taktu, do něhož jsou vloženy osobní vlaky, kromě zmíněných pěti končících i dva relace Choceň/ Náchod – Meziměstí.

Tolik veřejně dostupné informace. Myslím si, že neprozradím žádné tajemství, když napíšu, že ve stanici Hronov se používá zabezpečovací zařízení TEST, respektive že směrem na Náchod se používá telefonické dorozumívání a na Polici nad Metují automatické hradlo. Ve stanici jsou tři dopravní koleje, tři koleje manipulační a v obvodu stanice odbočuje vlečka firmy TSR (firma vykupuje železný šrot), která je denně (v pracovní dny) obsluhovaná společností ČD Cargo. Ostatně tyto informace potvrzuje výpravčí Lenka Vyskočilová za souhlasného příkypovnění Lenky Ticháčkové, která zde v době naší návštěvy byla v zácviku na výpravčí. „Manipulák většinou obsluhuje vlečku dvakrát denně; poprvé ráno, když jede z Náchoda do Broumova, podruhé odpoledne, když jede zpět,“ dodává výpravčí Vyskočilová.

V souvislosti s touto zprávkou se u mě mlá mlouví o dálkové řízení, a tak moje poslední otázka je jasné, zda se něco chystá. Jsem však odkázán na tiskového mluvčího SŽDC. „K tomu, zda tady dálkovina bude či nikoliv, vám nic neřekneme, protože to ani samy nevíme,“ směje se Lenka Vyskočilová. Podle sdělení tiskového oddělení SŽDC se na dálkové řízení tratí připravuje projekt. „Samotnou realizaci očekáváme ke konci roku 2016,“ sdělil Marek Liliáš z odboru komunikace SŽDC s tím, že na projekt Vysokovské spojky (odstranění úvratě Starkoč – Václavice) je již zpracovaná územně technická studie a budoucí stopa tratě je územně chráněná. „Bohužel, termín realizace této spojky ale zatím není znám,“ uzavírá.

Michael Mareš



Správa železniční dopravní cesty ročně „vychovává“ pro funkci výpravčí přibližně šedesát nových zaměstnanců, Lenka Ticháčková (sedící) je jednou z nich. Na snímku společně s výpravčí Lenkou Vyskočilovou.

ZE SVĚTA

Německou dráhu tíží závratné mnohamiliardové dluhy

Závratné dluhy Deutsche Bahn (Německé dráhy), které jsou momentálně již nad 16 miliardami eur, by mohly dle propočtu expertů vzrůst do roku 2018 na téměř 20 miliard eur! Uvedl to 19. června německý deník Handelsblatt, odvolávající se na informaci britské agentury Reuters, podle níž se však do uvedeného sumy doposud nepromítly ztráty způsobené nedávnými stávkami strojvedoucích z Odborového svazu GdL. Zadlužení DB vzniklo nejen slabšími zisky, ale i mnohamiliardovými investicemi, konstatoval list Handelsblatt.

Jan Hála

Peníze z daní EU jsou pryč - státní ukrajinská železnice je v platební neschopnosti

Státní železnice Ukrajiny ohlásily platební neschopnost. Část dluhů by měla být restrukturalizována. Jedná se o částku cca 500 mil. USD. Evropský daňový poplatník zaplatil v minulém roce 200 mil. eur, aby bylo možno sanovat stávající železniční tratě. K poškození tratí dochází především na východě země, kde došlo ke konfliktu.

Ukrajinské železnice již nestačí plnit požadavky vůči věřitelům, sdělily ukrajinské železnice. Platební neschopnost činí 500 mil. USD. Pohlédávka je úročena 9,5 %, splatnost by měla být v roce 2018. Společnost plánuje restrukturalizaci dluhů, věřitelé jsou především z Ukrajiny.

Hlavním důvodem stále nižších příjmů ukrajinských železnic je konflikt na východě země. Během konfliktu totiž docházelo k neustálému narušování provozu, což mělo vliv na obchod. Nejasné je, kdo vlastně provozuje železniční infrastrukturu kolem Doněcka a Luganska a kdo ji bude provozovat.

Od 1. 2. 2015 stouply všechny tarify u ukrajinských železnic, kromě uhlí, o 30 %. V uplynulém roce poskytl Evropská banka pro obnovu a rozvoj půjčku ve výši 200 mil. eur, která měla sloužit k obnově železničních tratí a silnic Ukrajiny – sdělila agentura Bloomberg.

Z Deutsche Wirtschafts Nachrichten, 17. 05. 2015, zpracoval

–sh–

Prodej a zpětný pronájem na Slovensku

Pronajímatel železničních nákladních vozů, společnost VTG, společně se slovenským ZSSK Cargo a s jedním dalším investorem založili Joint Venture „Cargo Wagon“ které odkoupilo železniční vozy dopravce ZSSK Cargo. Podíl 34 % na Joint Venture má ZSSK Cargo, zbyvajících 2 podílů vlastní po 33 %. Je to první „Sale and Leaseback“ železničních vozů dopravců vlast-

VŠIMLI JSME SI

● **DLOUHÁ LÉTA** prosazované obnovení železničního spojení České republiky a Rakouska mezi železničními stanicemi Slavonice a Frates je v současné době již nenávrátné pohřbeno. Na náspu bývalé trati, uzavřené v padesátých letech z důvodu „ochrany hranic před revanšisty a imperialisty“ je v současné době vybudována cyklostezka, spojující historické město Slavonice s rakouským městem Frates a Dobersberg. Slavnostní otevření této cyklostezky zde proběhlo v neděli 14. června. Do Slavonic slavnostní otevření přicestovala parním vlakem z Telče kromě pěších výletníků i velká skupina cyklistů včetně členů Spolku telčských velocipeďistů. Ti přijeli se svými historickými velocipeďy a v dobových kostýmech. Blíže ke této události vrátíme v příštím čísle Obzoru.



● **JIŽ POSEDMÉ** se v Poběžovicích konala tradiční oslava Dětského dne. Letošní rok byl pořadatelem ZV OSŽ Poběžovice nazván Námořníci a vše, co k moři patří. Děti a jejich rodiče přišli v neděli 7. června stylově oblečení v pruhaných tričkách na zahradu jednoho z organizátorů, kde se celá akce konala. Zde byly pro děti připraveny zábavné sportovní i vědomostní soutěže, za které byly odměněny sladkou i věcnou cenou.



● **6. ČERVNA** zemřel na letním bytě v Dobřichovicích, nad tratí Praha – Beroun, spisovatel a fejetonista, autor 2000 slov, Ludvík Vaculík. Ludvík Vaculík byl i velkým příznivcem železnice. Narodil se v Brumově v roce 1926, tedy dva roky před stavbou spojovací dráhy Bynčice–Brumov – Horní Lideč. Ve svých fejetonech, které 27 let pravidelně psal do Lidových novin, se mnohokrát zmiňuje o této trati, jak u ní pásl kozy a hrál si na inšpirovanou, jednou dokonce „předpalil“ vlak. Poslední fejeton napsal ještě 5. 5. 2015, v den 70. výročí Pražského povstání, v něm se zmiňoval, jak zpíval v Brumově před rumunským osvoboditelem v dubnu 1945 rumunskou královskou hymnu, přičemž důstojník stál v pozoru a salutoval. Na snímku J. Kubík je dopis L. Vaculíka z roku 2008 - reakce na zrušený novinový stánek před řevnickými nádražími (nyní je stánek opět v provozu, trvalo to však několik let).

Daniela Dušáková

zemřela náhle ve věku 57 let 5. června 2015. Na železnici pracovala od roku 1979, začínala jako operátorka železniční dopravy, informatik výpočetní techniky a nakonec v oddělení techniky MTZ. Od roku 2009 vedla také základní organizaci OSŽ u Ústí nad Labem. Na Danielu budeme všichni vzpomínat a bude nám chybět. Cest její památce!

–mg–

VTG představila první cisternový vůz na LNG v Evropě

Logistická společnost VTG představila poprvé na Transport Logistic v Mníchově první cisternový vůz v Evropě na dopravu kapalného zemního plynu (LNG). Zatím existují dva cisternové vozy jako prototypy. Nový, 25 m dlouhý cisternový vůz umožňuje v Evropě poprvé dopravovat po kolejích LNG. Dosud byla možná tato doprava pouze po silnici, říční dopravu nebo cisternovými kontejnery. Zvláštností cisternového vozu představuje jeho izolace. Ta umožňuje, že hluboce chlazený plyn při –162 stupních C vydrží v cisternovém voze až 6 týdnů. Dodatečný chladič přístroj není v tomto případě potřeba, vůz byl v dubnu 2015 schválen úřadem EBA, takže je možné začít se sériovou výrobou. Dle údajů VTG 2 cisternové vozy LNG nahradí 4 cisternová vozidla. Na vývoji se podílela společnost Ferox z Děčína, která vyrobila nádrž, podvozky vyrobila společnost Graaff.

Z Transportweb, 6. 5. 2015, zpracoval –sh–

„Propouštět se nebude!“ Tento nekompromisně znějící titulky patří rozhovoru s tajemníkem OSŽ Miroslavem Janáčkem na první straně Obzoru číslo 13. M. Janáček v něm reaguje především na výsledky jednání zástupců OSŽ s představiteli federálního ministerstva dopravy a Ústředního ředitelství ČSD o ekonomické reformě na železnici. „Dostalo se nám ujištění, že v roce 1990 nedojde k žádnému propouštění ani přerazování železničářů.“ uvádí v rozhovoru Miroslav Janáček a k budoucímu možnému vývoji na dráze uvádí v rozhovoru mimo jiné: „Naše ministerstvo požaduje, aby došlo k rozdělení nákladů na údržbu dopravní cesty a nákladů na dopravu a přepravu s tím, že náklady na infrastrukturu by byly dotovány státem. Pokud dokážeme tyto změny účinně prosazovat, je záruka, že se pozvedne úroveň železnice i sociální jistoty železničářů.“

Rovněž další titulky na první straně čísla 13 je nepřehlédnutelný: „Tratové hospodářství v katastrofálním stavu“. Článek hovoří o průběhu konference předsedy ZO OSŽ – sekce tratového hospodářství, která se uskutečnila 12. 6. 1990 ve slovenských Vrutkách za účasti zástupců příslušných odborů Ústředního ředitelství ČSD i oblastních ředitelství. Z jednání vyplynul požadavek na postupné řešení pracovních, sociálních, mzdových a ostatních pracovníků a také nové struktury tratového hospodářství. Odbory mimo jiné požadovaly, aby byly všem pracovníkům v dopravě poskytovány stabilizační odměny, aby všichni pracovníci, kteří se podílejí na opravách, měli po odpracování 10 let nárok na kondiční rehabilitaci, aby byla pracovníkům tratového hospodářství poskytována bezplatná strava a zvýšeny odměny za pohotovost na pracovišti. Dále zazněl mimo jiné požadavek zařadit všechny pracovníky tratového hospodářství do I. a II. kategorie důchodového zabezpečení a zahájit výstavbu ubytoven hotelového typu.

Pod titulkem „Odbory musí být oponentem“ Obzor referuje o setkání zástupců české a slovenské Konfederace odborových svazů s představiteli parlamentu. Zúčastnil se ho mj.

předseda Federálního shromáždění Alexander Dubček. Na jednání byla dohodnuta vzájemná spolupráce a informovanost.

Vzrušená atmosféra panovala – soudě z obsahu článku „Jak dlouho máme čekat?“ na aktivitu pracovníků služby 11 (doprava a přeprava) Pražské oblasti. „Sekce dopravy a přepravy vyjádřila nespokojenost se spoluprací s Ústředním ředitelstvím ČSD, které neplní uzavřené dohody. Dosud např. nebyla vyřešena otázka řídicích struktur, ačkoli ústřední ředitel slibil její dokončení v květnovém termínu. Slibované a požadované zvýšení pravomoci náčelníků výkonných jednotek rovněž ustrnulo na mrtvém bodě. Není dodržována dohoda o spolupráci odborových orgánů při komplexním řešení strukturálních změn,“ uvádí se v článku mimo jiné.

V čísle najdeme dále informaci z jednání zástupců Asociace odborových svazů v dopravě na federálním ministerstvu dopravy (FMD), na němž bylo za účasti ministra dopravy Jiřího Nezvála dohodnuto pravidelné setkávání zástupců Asociace a FMD. „Zástupci asociace vyjádřili znepokojení nad tím, že se dosud nepodařilo přesvědčit vládu o významu a postavení dopravy v našem národním hospodářství a nabídlí vedení FMD svou podporu při jednání o příslušných vládních činitelích. Vždyť více než půlmilionové členstvo asociace představuje sílu, kterou nelze opomíjet,“ uvádí se v článku.

Předseda OSŽ Václav Vaněk se ve své poznámce s názvem „Současná doba vyžaduje spolupráci“ znovu vrací k situaci v odborech po ustavení Federace strojvedců a zdůrazňuje, že obě strany by měly slevit ze svých nároků a názorů na sebe a spíše v druhé straně hledat spojence. „Osočování, různé rábdobý správné hodnocení programů, stanovy a postupů druhé strany asi nepovede ke spolupráci. Současná doba ale spolupráci vyžaduje, ať to jedna nebo druhá a zítřka možná další odborová organizace chce, nebo ne. Doplatí na to totiž členská základna.“ Zdeňka Sládková

ZEPTALI JSTE SE

V čem vláda neplní programové prohlášení?

DOTAZ: V Obzoru (č. 11) pod obrázkem s řepkou čtu, že vládní koalici se nedaří plnit programové prohlášení v oblasti železniční dopravy. Dovolují si vás požádat, abyste mi napsali, v čem toto neplnění spočívá. Zákon 106/1999 Sb. o právu na informace je velmi silný nástroj. Poslal bych k neplnění programového prohlášení žádost o informace. Už několikrát jsem vám psal, že sami železničáři by jeho využíváním mohli tlačit na některé dráží věci, například na modrou naftu. Také by mě zajímalo, zda má OSŽ přehled, kteří poslanci a senátoři mají nějakou železniční profesii, a za jaké uskupení byli zvoleni. Tím mají silnou páku každý týden ve čtvrtkových interpelacích na členy vlády. Měli byste také v Obzoru zdůrazňovat důležitost toho, aby železničáři kandidovali do krajských zastupitelstev a hledali mezi sebou vhodné kandidáty.

Jaroslav Novotný,
čtenář Obzoru

ODPOVĚD: OSŽ vítá, když v koaličním smlouvě, která je součástí programového prohlášení vlády, je ustanoveno, že České dráhy mají být národním železničním dopravcem v osobní

železniční dopravě a ČD Cargo hlavním dopravcem v nákladní železniční dopravě. Domníváme se však, že právě toto plnění není. A vidíme to na příkladu Carga, kde stále není řešena otázka jednotlivých vozových záseků. A přitom je to právě firma ČD Cargo, která jako jediná poskytuje tuto službu, a ve chvíli kdy jí přestane poskytovat, tak se dostane „dlouhé dráhy“ a další komodity na silnici. Tím je mimo jiné ohrožena i bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

A co se týče osobní železniční dopravy, otvírá vláda železniční trh a my tvrdíme, že to není za rovných podmínek pro všechny uchazeče. Zároveň ale tato vláda zastupuje stát, který je 100% vlastníkem Českých drah. A tento rozpor mezi chováním stoprocentního vlastníka podniku a zároveň zastáncem liberalizace železniční osobní dopravy nevyřešila v posledních letech žádná vláda, a zatím je nevyřešila ani současná vládní garnitura. Domníváme se, že tato vláda svým koaličním prohlášením to nějakým způsobem udělá, bohužel není tomu tak.

Jaroslav Pejša,
předseda OSŽ

PRÁVNÍ PORADNA

Nepojištění členové OSŽ – upozornění

V posledních dobách dochází ke značnému nárůstu mimořádných událostí (dále jen MU), respektive škodních událostí (např. dopravních nehod, poškození výpočetní a kopírovací techniky, napřenosných osobních počítačů, mobilů apod.), způsobené vámi, některými členy OSŽ, kteří nejste pojištěni za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (dále jen pojištění odpovědnosti) u Kooperativa pojišťovny, a. s., prostřednictvím ZO OSŽ.

Členům OSŽ, kteří jsou pojištěni, v převážné většině případů provede pojišťovna likvidaci vzniklé škody s tím, že zaměstnanec po obdržení písemného sdělení od Kooperativa pojišťovny, a. s., o provedené likvidaci, zaplatí pouze minimální spoluúčast (tj. ve výši 5 %, minimálně 500,- Kč, maximálně 3000,- Kč).

Argumentace některých členů OSŽ, že mají sjednané individuální pojištění v jiné pojišťovně je v pořádku, ale je třeba si současně uvědomit skutečnost, že spoluúčast při likvidaci škody bude podstatně vyšší (v řádu tisíce korun), protože nejde o tak výhodný produkt.

U členů OSŽ, kteří nejsou pojištěni, požaduje zaměstnavatel zaplacení výše skutečné škody (až do 4,5 násobku hrubé měsíční mzdy) buď najednou nebo sračkami ze mzdy (při průměrné hrubé měsíční mzdě 20 000,- Kč se jedná o finanční částku 90 000,- Kč).

Ve výše uvedené věci znovu doporučujeme nepojištěným členům OSŽ, aby si bez-

prostředně sjednali, prostřednictvím své ZO OSŽ, pojištění odpovědnosti.

V Řádu právní pomoci OSŽ, článku IV „Podmínky pro poskytování právního zastoupení v řízení před soudem“ je mj. jednoznačně uvedeno, že při rozhodování odborových orgánů o poskytnutí právní pomoci se rovněž přihlíží k tomu, zda je žadatel pojištěn na náhrady škod způsobených v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli.

Vzhledem k současné společenské a ekonomické situaci a z důvodů finanční náročnosti soudních řízení (nabýtečně vynaložené finanční prostředky ze strany OSŽ – ústředí na náklady soudního řízení) bude ESO OSŽ – ústředí doporučovat Představenstvu OSŽ při rozhodování o poskytnutí právní pomoci zohlednit skutečnost, zda je člen OSŽ pojištěn u Kooperativa pojišťovny, a. s. V případě, že člen OSŽ nebude pojištěn, nelze vyloučit, že:

ve zvlášť závažných důvodech bude poskytnuta právní pomoc v nižší výši, např. jen ve výši 50 % úhrady nákladů soudního řízení ze strany OSŽ – ústředí. Členové OSŽ si budou zbývající část nákladů hradit ze svého (z praxe se jedná o částku ve výši cca desítek tisíc korun).

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Fotbalový turnaj v České Třebové je sportovní akcí OSŽ s nejdelší tradicí, počátky turnaje sahají až do 90. let

(Pokračování ze str. 1)

Dnes již tradiční turnaj vznikl na konci devadesátých let (v roce 1999), kdy jej vymysleli a zorganizovali Kurt Mužík, bývalý tajemník OSŽ pro kolejová vozidla, Ing. Emil Efler, tehdy ředitel OKV, a Pavel Svatoš, předseda ZV OSŽ v českotřebovském depu, dnes všichni tři již v důchodu. Od té doby se fotbalový turnaj hraje pravidelně každý rok, letos již po sedmácté.

Na nápad uspořádat fotbalový turnaj DKV přišel Kurt Mužík. Inspiraci našel v Ostravě, kde jako předseda odborů v devadesátých letech působil a kde se pravidelně utkávali polští, slovenští a moravští železničáři. „Strádávě jsme hráli na Slovensku, v Polsku a v Ostravě. Musím říct, že ten nápad se mi hrozně líbil, protože díky tomu jsme se mohli blíže seznámit se železničáři z jiných zemí,“ vzpomíná Kurt Mužík. Myšlenka tedy byla na světě a ještě jí bylo potřeba uvést v život. „S nápadem uspořádat turnaj v České Třebové přišli Emil Efler s Pavlem Svatošem. Oba to jednak v České Třebové dobře znali a jednak spolu jako přednosta (DKV) a předseda (ZO OSŽ) i dobře vycházeli. A co bylo hlavní, v České Třebové byla vedle sebe tři hřiště, takže se mohla hrát tři utkání současně,“ dodává Kurt Mužík a Emil Efler jej doplňuje: „Pro Českou Třebovou jsme

se rozhodli nejen kvůli těm třem hřištím, ale i kvůli blízkosti internátu, kde bylo možné hráče ubytovat (hrálo do té doby 11 týmů a turnaj byl dvou denní) a také stravovat. A nakonec Třebová je uprostřed republiky a je sem výhodné spojení.“

„A na co se dodnes vzpomíná, to jsou ty nezapomenutelné večery Na Horách (v restauraci Na Horách). To bylo na tom to nejkrásnější. Účastníci se navazeli Na Hory, tam bylo jedenáct stolů, sedělo se a povídal dlouho do noci a každý o to pak rád vzpomínal,“ doplnil Pavel Svatoš své dva předchůdce.

Stejně tak jak procházelo odvětví kolejových vozidel bouřlivým vývojem, vývojem prošel i samotný turnaj: z dvou denního se stal jednodenní a namísto jedenácti mužstev nyní o putovní pohár hraje šest týmů (5 DKV + 1 DPOV). Ale ani tak fotbalový turnaj neztratil nic ze svého lesku, ba naopak – každým rokem zraje. „Jsem rád, že to pokračuje, že ta tradice je zachována,“ pochvaloval si Kurt Mužík. „A co se mi na tom líbí nejvíce, že mnozí kluci sem jezdí pravidelně, že si najdou čas, že se tady pobaví, společně zavzpomínáme, v tom je ta výjimečnost tohoto turnaje.“

„Řada z těch, kteří tehdy hráli už na prvním ročníku, sem stále jezdí a stále hraje,“ dodal Emil Efler. „Dnes je málo organizací, které

vydrží tak dlouho a pořád to má úroveň. Pořád je to skvěle organizačně připraveno.“ A nakonec ani neví, že už se nehraje utkání osobností. I železničáři jsou lidé, i železničář státní, a tak se mnohdy nedařilo dát dohromady ani jedno mužstvo. „A to se tady kdysi hrálo utkání, kdy proti sobě nastoupilo mužstvo přednostů dep a jedenáct odborářů z OSŽ!“ připomíná Pavel Svatoš. „Podepsalo se na tom pochopitelně i zeštíhlování Českých drah. Ze začátku tady hrálo 11 mužstev, teď jich tady hraje 5 (+1) a zaplatí pánbůh, že se ten turnaj vůbec podaří zorganizovat.“ dodává. Dlužno dodat, že je tomu tak i díky pracovitosti a nezměrnému úsilí organizačního štábu, který je v podstatě celých sedmáct let neměnný a šlape jako hodinky.

Už teď se otcové – zakladatelé těší na rok 2018, kdy se bude konat jubilejní dvacítiročník. „Když na letošním 17. ročníku dali generál (Pavel Krtek) a člen představenstva (František Bureš) do placu sud, tak my musíme při dvacátém výročí turnaje ten sud dát také,“ uzavírá s úsměvem Emil Efler povídání o fotbalovém turnaji, který už vstoupil do historie.

Michael Mareš

NÁZORY

„Tištěný Obzor zachovat,“ takový vzkaz vyslali směrem k Ústředí OSŽ dopisovatelé Obzoru

Obzor je nezastupitelný a na rozdíl od jiných železničářských tiskovin podstatně zajímavější a čtivější

Setkání dopisovatelů Obzoru, ve čtvrtek 18. června 2015 v sídle OSŽ, bylo velice dobře organizačně připravené. Děk patří předsedovi OSŽ panu Pejšovi za podrobný a profesionální popis aktuální situace na železnici a za svůj čas, který věnoval dopisovatelům a jejich připomínkám. Neméně díky patří šéfredaktorovi Obzoru panu Michaelovi Marešovi za organizaci setkání a objasnění veškeré problematiky spojené s vydáváním Obzoru. Oba pánové zaslouží poděkování za vstřícný přístup a trpělivost při diskusi. Právě diskuse účastníků ukázala, že tištěný Obzor je nezastupitelný a na rozdíl od jiných železničářských tiskovin (byť na křídovém papíře) podstatně zajímavější a čtivější. K tomu by Ústředí OSŽ mělo přihlednout při jednání o další budoucnosti Obzoru, ať už v jakékoli formě. Jíří Vlašánek

Podobná setkání by se měla konat častěji

Ve čtvrtek 18. 6. proběhlo v sídle Ústředí OSŽ setkání vedení OSŽ a spolupracovníků redakce Obzoru. Setkání této „širší rodiny“ redakce a jejich spolupracovníků se konalo po pěti letech.

V úvodu setkání vystoupil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který seznámil účastníky jednání se současnou situací nejen v OSŽ, ale také v rámci celého odborového hnutí v ČR. Nastínil také obrysy hlavních úkolů, které stojí před odbory v následujícím, jistě nelehkém období. Objasnil také důvody, které vedly vedení OSŽ k rozhodnutí přejít při vydávání Obzoru ke čtvrtletnímu periodě. I tak se dle Bc. Pejšy jedná v České republice o „unikát“, neboť žádný jiný odborářský svaz nevydává v porovnání s Obzorem v současné době vlastní noviny v takové formě a rozsahu. Při svém vystoupení předseda OSŽ poděkoval také všem za spolupráci s redakcí. Při následující diskusi si pozorně vyslechl všechna diskusní vystoupení přítomných.

Na slova Bc. Pejšy navázal poté vedoucí redaktor Obzoru Ing. Michael Mareš, který se zaměřil na současné aktuální úkoly redakce, zejména v souvislosti s elektronickou formou Obzoru s důrazem na aktuálnost příspěvků na webu a tím i požadavku větší operativnosti.

Účastníci setkání se vyjádřili k současné podobě Obzoru. Unisono zaznamenali, že obsah „našich“ novin je vyvážený a po obsahové stránce

má (nejen) železničářům – odborářům rozhodně co nabídnout. Jako jeden muž se všichni vyslovili (na základě poznatků z „terénu“) pro zachování tištěné formy Obzoru, alespoň v současné čtrnáctidenní periodě, jako výsledku rozumného kompromisu. Celé setkání proběhlo v neformální a přátelské atmosféře a každý si jistě odvázel s sebou domů nové poznatky do další práce. Závěrem se všichni shodli na tom, že podobná setkání by se měla konat častěji, alespoň jedenkrát ročně.

Ing. Antonín K. Kýzl

Papírové noviny mají stále své místo, hlavně na pracovištích, kde nemají zaměstnanci přístup k internetu

Jsem předně rád, že jsem se této akci mohl zúčastnit, že jsem mohl poznat (nebo po pěti letech vidět) kolegy, jejich jména v Obzoru čtu. Škoda, že nebyl přítomen kolega Jiří Tiefert, jehož pravidelné pořady, které připravuje pro ostravský Český rozhlas, sleduji. Vážím si toho, že Obzor je v současné době jediným periodikem, ve kterém je možné otevřeně diskutovat o situaci na železnici. Kdysi, za generálního ředitele Mládky a ministra Budínského, to bylo možné i v Železničáři. Nyní je toto periodikum bohužel jen „propagandou úspěchu“ a plně fotografií vysmátých vlaků. Jsem spokojen i se skladbou Obzoru, kdy je zde kombinace záležitostí „vážných“ i „nevážných“, tedy články o činnosti OSŽ, o situaci v železničních firmách a třeba i reportáže z akcí nebo pozvánky na ně (vlastně naopak). Sledují také zprávy z činnosti OSŽ. Shodou okolností jsem se ocitl v odborové organizaci DUO a jako odborář – učen často čerpám ze zkušeností, jak já říkám, starších a zkušenějších kolegů z „velkých odborů“. A spolupráce s kolegy z OSŽ je velice dobrá, nejen na centrální úrovni. Ideální je kombinace tištěného i internetového Obzoru. Papírové noviny mají stále své nezastupitelné místo hlavně na pracovištích, kde nemají zaměstnanci přístup k internetu (nebo jich neovládají). Velice oceňuji práci členů redakce. Víme, o co se jedná, protože před lety jsem (kromě svého normálního zaměstnání) dělal šéfredaktora jedné z podnikových novin, které tehdy vycházely, tuším, také jako čtrnáctidenní. A zvláště před uzavírkou, před jejich odvezením do tiskárny, to byla práce velice hektická. Stávalo se, že jsem ráno v šest přišel do zaměstnání a odeslal následující den večer. Nemáte to tedy lehké. Je v tom kus fandovství a nadšení pro věc.

Robert Koutný



Účastníci setkání dopisovatelů: stojící (zleva): Bc. Jaroslav Pejša, Robert Koutný, Petr Rádl, Vít Patrák, Martin Hájek, Pavel Stejskal, Martin Kalousek, Tomáš Martinek, Vít Mareš, A. K. Kýzl, Kamil Brož, sedící (zleva): Karel Andráš, Ludvík Vožeh, Antonín Minařík, Jíří Vlašánek.

Legiovlak navštívil Martinice v Krkonoších

V sobotu 13. 6. při pouti českými kraji měl Legiovlak svoji plánovanou zastávku v Martinicích v Krkonoších. Ve stanici, která bude, doufejme, prohlášena kulturní památkou, protože vlaková cesta je kryta souborem mechanických návštěvadel. Pro zachování stanice s mechanickými návštěvadelství vznikl i místní Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších, který se podílel nejen na přípravě této akce, ale i velmi lobuje za zachování stávajícího zabezpečení mechanickými návštěvadel probudoucí generace a prohlášení této stanice kulturní památkou, což je velmi chvályhodné. Tento den Legiovlak doprovázela ze Staré Paky do Martinic v Krkonoších, i celý den při výstavě a večer jej odvážela z Martinic do Jaroměře, parní lokomotiva 423.0145 zvaná „Velký Bejček“. Cestující a široká veřejnost si měli možnost celý den prohlédnout soupravu Legiovlaku a ve vestibulu



Před parní lokomotivou pózují dobově oblečení cestující ve stanici Martinice v Krkonoších.

stanice pak i Minimuseum. Také zde probíhal prodej upomínkových předmětů a rozdávalo se pamětní razítko. Samozřejmě nechyběl hudební doprovodný program a prodej občerstvení a průvod lidí v dobovém oblečení. Pro fotografie byly zorganizovány dva odpolední opakované jízdy Legiovlaku do stanice Martinice v Krkonoších.

Vít Mareš

Oslavy výročí Buštěhradské dráhy v Lužné

Nefornálním vrcholem muzejní sezony v Železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka jsou červnová setkání lokomotiv rozličných řad. Letos se v areálu ŽM konalo o víkendu 20. – 21. 6. „Setkání parních lokomotiv ke 160. výročí Buštěhradské dráhy“. Návštěvníci muzea se mohli po oba dva dny setkat s celou plejádou parních mašinek. Areál muzea tak ožil hvězdem parních pišťal a již zdaleka byl vidět dým, stoupající z kominů zatopených lokomotiv. Psát o tom, že naše největší (a nejkrásnější) železniční muzeum má stále návštěvníkům co nabídnout, bylo by oním pověstným „nošením dříví do lesa“.

Jako obvykle při pořádání podobných akcí, mohli se po oba dva dny dopřít návštěvníci z Prahy do muzea parním vlakem. V jeho čele se zdatně čínala parní mašinka „Ušatá“, řady 464.008. V sobotu byla pro návštěvníky organizována „spanilá jízda“ parních lokomotiv z Lužné do Řevničova a zpět – kavalkáda. V neděli se vypravil pro změnu z muzea na Kolečovku parní vláček v čele s „Kafemlejnem“ 310.093. Při zpáteční cestě mu přijela naproti do Krupé parní mašinka „Velký Bejček“ 423.094. Nám opět nezbyvá, nežli opět poděkovat všem organizátorům za uspořádání perfektního víkendu.

Buštěhradská železniční společnost byla založena v roce 1852. Dne 5. 11. 1855 zprovoznila svůj první traťový úsek z Kladna do Kralup nad Vltavou. Současně byla zahájena přestavba kóněspřežné dráhy na parní provoz. Postupně



z Vejhybky (dnes žst. Kladno) do Brusky a do Buben. Společnost buďovala stále nové a nové tratě až v roce 1891 dosáhla síť kolejí BD největší délky – 465 km.

A. K. Kýzl

Velkému zájmu „publika“ se těšilo „defilé“ parních mašinek na točně před místní rotundou. S jednotlivými stroji seznámil návštěvníky vrchní přednosta DHV ČD Ing. Rachota.



V čele „retrovlaku“ se v trase z Prahy do Libochovic čínala „Bardotka“ T 478.1215. Fotografická kamera zachytila vlak u Žabovřesek nad Ohří na kolejích, kterým se říká „Budyňka“.

Klub železničních cestovatelů slavil 30 let

Ve dnech 5. – 6. 6. patřila železniční stanice Lovosice především členům a příznivcům Klubu železničních cestovatelů, který zde slavil, v rámci „Severočeského železničního dne“, své kulaté narozeniny. Klub byl založen v roce 1985 jako celostátní sdružení lidí se zájmem o železnici, cestování, turistiku a poznávání historických, kulturních, technických a geografických zajímavostí (nejen) v ČSSR (ČR). Klub je předním propagátorem využívání železniční dopravy ve spojení s klasickou turistikou. Díky úsilí mnohých jeho členů se podařilo zachránit před hořkými autogenní řadu dnes již historických železničních vozidel. V posledních letech se klub zaměřuje především na železniční nostalgii, mimo jiné provozováním řady motoráčků po tratích SŽDC, kde není zajišťován běžný provoz.

Volba Lovosic, jako místa oslav, nebyla náhodná. Oslavy se konaly v „retro stylu roku 1980“, čemuž právě prostory zdejší železniční stanice odpovídají. Takový nápor lidí lovosické nádraží už dlouho nepamatuje. U 4. nástupiště byla uspořádána výstava řady historických vozidel KŽČ

a v prostorách nádražního bufetu bylo možno shlédnout výstavu z jeho historie. Pro děti byl u nástupiště 1A Kinematovlak Českých drah, a. s., nebo se mohly vydovádět ve Vláčku Dráčku. Součástí oslav byly i hvězdicové jízdy motorových vozů z Lovosic do Chotiměře, Litoměřic, Třebenic a na železniční vlečky Čížkovické cementárny a lovosické Lovochemie.

Po delší době ožila rovněž také trať „Budyňka“, po které se projel historický vlak na okružní jízdu Podlipskem z Lovosic přes Libochovice a Straškov do Roudnice a odtud po koridorové trati č. 090 zpět do Lovosic. Z Prahy byl u příležitosti oslav vypraven retrovlak, v čele a na postřku vedený střídavě stroji T 478.1215 a T 478.2065 (úvrat v Libochovicích). Křížování obou souprav se uskutečnilo ve stanici Straškov. Akci doprovázelo po celý den horké, letní počasí. Všem organizátorům patří poděkování a Klubu železničních cestovatelů přání dalších úspěšných let při pořádání nostalgických akcí a úspěchů při záchraně a obnově historických kolejových vozidel. Děkuje.

A. K. Kýzl

Líza na Postřizínských pivních slavnostech

Parní lokomotiva řady 423.009 jménem Líza byla k vidění v pondělí 1. 6. pod perony v železniční stanici Česká Třebová. Ačkoliv byla „pod parou“, táhla ji i se čtyřmi historickými vozy (D, F a dva Ce) elektrická lokomotiva 111.019 – 6. Historická souprava měla namířeno do Nymburka, kde se zúčastnila (stejně jako v minulých letech) mimo jiné také Postřizínských pivních

slavností, které se konaly v sobotu 13. června. Další jízda této historické soupravy v režii ČD se uskutečnila na jízde vlaku „Králický Sněžník“ mezi Letohradem a Hanušovicemi v sobotu 27. června. Případní zájemci o svezení s touto soupravou se mohou těšit i na další jízdy této lokomotivy. Jízdy vlaku Králický Sněžník budou pokračovat i v červenci, srpnu a září.

–čas–



Léto s Pardubickým krajem letos zahájila lokomotiva 464.008. Dobrý nápad vedení Pardubického kraje bohužel znehodnotila nevhodná souprava a také to, že lokomotiva nesvítila. Snímky v tunelech, alespoň podle fotografií, tak přišly o „šťávu“. Snímek parního vlaku u zastávky Vláské pořídil František Pecho. V této souvislosti je dobré připomenout, že se zřejmě začíná blýskat na lepší časy. Stále častěji a hlasitěji se začíná mluvit o obnově osobní dopravy na trati Dolní Lipka – Hanušovice od příštího GVD, a to i ve všední dny, byť zatím pouze o prázdninách. Stejně tak je prý ve hře i obnovení osobní dopravy z Dolní Lipky, respektive z Moravského Karlova/Mlýnického Dvora do Štítu.

–mmc–

Páté místo tenistů

Německé město Norimberk bylo ve dnech 31. 5. – 6. 6. hostitelem jubilejního dvacátého mezinárodního mistrovství USIC železničářů v tenise. V konkurenci patnácti týmů se naši tenisté neztratili a obsadili pěkné páté místo. Přesto odjžděli hluboce zklamaní, protože vinou hrubé nepozornosti vrchní rozhodčí, které nesporně využíla družstva Francie a Rakouska, byli připraveni nejméně o třetí místo.

České družstvo nastupovalo ve složení Michal Weber (SŽDC, OR Ústí n. L.), Roman Dávek (SŽDC, OR Ostrava), Jiří Hipský (ČD Cargo, PJ Č. Třebová), Miloš Válek (nedrážní) a Patrik Šotola (rod. přísl. zam. SŽDC) a po suverénním vítězství nad týmy Bulharska a Finska shodně 4:0 muselo už ve čtvrtfinále po výše zmíněné chybě vrchní rozhodčí nastoupit proti jednomu ze dvou největších favoritů Francii. Přes bojovný výkon všech hráčů lepší soupeř vyhrál 3:1 a naši tak byli odsouzeni k utkání o páté až osmé místo. V těchto utkáních opět jednoznačně zvítězili nejprve nad pořadajícím Německem a následně i nad Holandskem 4:0 (a stejně jako ve skupině také bez ztráty jediného setu).

V semifinále pak vyhrála Indie nad Rakouskem a Francie nad Ruskem. Celkovým vítězem se stala Indie, druhé místo obsadila Francie, třetí Rusko a čtvrté Rakousko. Přitom naši hráči měli podle názoru nejen vedoucího výpravy Antonína Leitgeba (tajemníka PV OSŽ ČD), trenéra Josefa Kotašky (člena RSK OSŽ Praha) a tlumočnicka Zdeňka Průši (vrchního přednosty DKV Brno), ale i vedoucích a hráčů většiny zúčastněných družstev jednoznačně na to Rusko i Rakousko porazit a obhájit třetí místo z předchozího mistrovství.

Josef Kotaška



Reprezentanti ČR na mistrovství USIC.

Půlmaraton Olomouc

Tradiční vynikající atmosféra a rekordní účast závodníků provázely šestý ročník sportovní akce Olomoucký půlmaraton. V sobotu 20. 6. stanulo na startu více než pět tisíc závodníků, z toho bylo sedmdesát železničářů, pro které byl závod současně mistrovstvím republiky železničářů v půlmaratonu. Stalo se již téměř tradicí, že na tomto půlmaratonu vítězí keňští běžci, letos se vítězem stal Josphat Kipro Kiptis ve vynikajícím čase 1:00:21. Z českých závodníků dosáhl nejlepšího času Jan Kreisengr v čase 1:05:50. Ve srovnání s tímto časem si naši železničáři nevedli vůbec špatně. Vítěz Mistrovství železničářů v půlmaratonu Ladislav Kučera (SŽDC, HZS Česká Třebová) dosáhl času 1:13:44, na druhém místě se umístil Michal Glier (ČD, DKV Brno) v čase 1:17:31, třetí místo pak obsadil Jan Lachnit (SŽDC, GŘ Praha) s časem 1:17:51.

V ženách stanula na nejvyšší příčce Eva Povalová (GŘ ČD Praha) v čase 1:49:02, druhá dobehla nestárnoucí

Radmila Miturová (OSŽ) v čase 1:50:06 a třetí byla Barbora Muchová (1:52:08). Všem závodníkům poděkoval za skvělé výkony a reprezentaci železničářů předseda OSŽ Jaroslav Pejša, který rovněž předal medaile a ceny nejlepším. –čas–



Předseda OSŽ Jaroslav Pejša (vlevo) po předání cen nejrychlejším mužům (zleva Jan Lachnit, Ladislav Kučera a Michal Glier).