OBZOR 14

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

13. 7. 2015 Cena 5 Kč

Ročník 26

Z aktuálních událostí

■ Na **jednání elektrotechnické sekce infrastruktury OSŽ (ESI)** v Pardubicích dne 16. června zazněl mimo jiné názor, že s odchodem lidí do důchodu mizí vyšší tarifní stupně a věkový průměr zaměstnanců se snižuje. Noví zaměstnanci ale začínají s pátým tarifním stupněm a trvá řadu let, než získají praxi a zvyšováním své kvalifikace se dostanou do vyššího tarifu. Podle názoru čtrnácti členů sekce, kteří se jednání v Pardubicích zúčastnili, je dnes pátý tarifní stupeň u tohoto povolání již překonaný a zbytečný a měl by být zrušen i vzhledem k tomu, že zařízení je dnes mnohem technicky složitější, a také proto, že řada mladých, kteří by měli zájem o práci na železnici, považují nástupní plat za příliš malý a raději hledají práci jinde.

Tajemník PV Adolf Hradílek na tomto jednání mimo jiné také připomněl, že za dva roky bude sjezd OSŽ a je potřebné hledat vhodného kandidáta i na funkci v podnikovém výboru. Vyzval také k větší iniciativě závodní výbory OSŽ v Oblastních ředitelstvích SŽDC, které by měly samy zvážit a navrhnout možné navýšení tarifních stupňů podle náročnosti skutečně vykonávané práce u některých zaměstnanců. Členové sekce se zamýšleli nad dalším postupem ve své činnosti a vzhledem k tomu, že kolektivní vyjednávání o nové PKS se blíží, hovořilo se také o prioritách a zazněly některé návrhy, kterými by se vyjednavači měl zabývat.

■ **Republiková rada seniorů** (RRS) OSŽ jednala dne 22. června v úvodu o aktuální situaci na železnici, především ve společnosti ČD Cargo, a. s., kde se opět hovoří o propouštění zaměstnanců. Rada schválila plán činnosti a jednání na druhé pololetí roku. Dne 3. června se konaly sportovní hry seniorů v Havířově, podle dohody s předsedou OSŽ Bc. Jaroslavem Pejšou by se mohly další hry pro členy OSŽ konat v příštím roce v Rajeckých Teplicích. Členové rady dostali úkol připravit na jednání návrhy na sportovní discipliny, počty členů a družstev. O jednání zástupců Rady seniorů ČR s premiérem a ministryní práce a sociálních věcí hovořil její místopředseda Alois Malý. Uvedl, že tématem jednání byla mimo jiné i činnost Agentury pro sociální začleňování, která podle názoru členů RS ČR dělá v řešení sociální problematiky občanů velmi málo ; hovořilo se i o návrhu RS ČR na tříprocentní navýšení důchodů, které vláda odmítla, a bylo rozhodnuto o jednorázovém vyplacení částky šesti set korun. Jak dále uvedl, na závěr jednání zazněl příslib ministryně práce a sociálních věcí, že předloží k jednání do vlády tzv. balíček sociálních služeb. V reakci na informaci, že prezident republiky Miloš Zeman přijme 1. října delegaci seniorů, nabídl premiér Bohuslav Sobotka obdobné setkání na Úřadu vlády.

Na závěr jednání RRS došlo opět na tzv. „kolečko“, kdy každý z členů rady informoval o aktivitách v jednotlivých klubech seniorů ve své oblasti. Další jednání rady se uskuteční po prázdninové pauze 21. září.

■ Jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC, s. o.,** se v Praze 25. června zúčastnil jako host předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a informoval o průběhu jednání Dozorčí rady ČD, a. s., z 24. června. Řekl, že jednání o převodu budov bylo velmi vzrušené vzhledem k seznamu a počtu objektů, které jsou určeny k převodu, prodeji části podniku SŽDC. 2,9 mld. korun je pak cena, za kterou má být jejich převod realizován. **„Nikdo z nás seznam objektů, které jsou určeny k převodu na SŽDC, neviděl,“** řekl předseda PV Mgr. Martin Malý. Podle Pejši bylo v původním seznamu uvedeno 960 objektů, určených k převodu, na rozdíl od současného seznamu s cca 1500 objekty. Není také zcela jasné, jak tento seznam vznikl. Převod za tuto cenu označil za současné situace za velmi problematický a podle jeho názoru by o tom měla znovu jednat Dozorčí rada Českých drah, ale i vláda ČR a za těchto podmínek převod zamítnout. Vzhledem k tomu, že byl seznam budov určených k převodu na státní organizaci SŽDC rozšířen, měla by být podána notifikace do Bruselu, neboť účetní cena již neodpovídá a měla by být vyšší. Tímto krokem, pokud dojde k podání žádosti o notifikaci, se ovšem převod a prodej majetku značně oddálí. Předseda OSŽ souhlasil s názory předsedy PV Martina Malého a tajemníka PV Adolfa Hradílka, že by měly být ze seznamu vyčleněny objekty potřebné pro činnost SŽDC (např. objekty užívané HZS SŽDC) a bavit se o jejich urychleném odprodeji SŽDC i v případě, že převod budov železničních stanic bude prozatím odložen.

V další části jednání pak předseda PV Martin Malý mimo jiné informoval o dosavadním vývoji a potížích ve věci realizace záměru zřídit železniční zastávku pro zaměstnance CDP Praha. Dále uvedl, že na podzim proběhne další jednání komise, která se zabývá osobními a ochrannými pomůckami pro zaměstnance. Zazněl jednoznačný požadavek, aby nárokovost na ochranné oděvní součástky byla jednotná pro všechna Oblastní ředitelství SŽDC. Tajemník PV Adolf Hradílek informoval o svém jednání s náměstkem generálního ředitele SŽDC pro majetek Tomášem Drmolou, MBA, ve věci zadávání zakázek firmám v souvislosti s novelizací Směrnice č. 53, která je nyní k projednání v Senátu ČR.

Dalšího jednání se účastnil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Také on hovořil o jednání DR ČD, a. s., a potvrdil to, co již před ním řekl předseda OSŽ. Podle jeho názoru by neměl být problém vyčlenit ze seznamu budovy, které pro svou činnost potřebuje SŽDC, v tom by mohla být shoda i u členů DR ČD. **„Dovedu si představit, že bude nalezena právní cesta k tomu, udělat, co je potřebné, aniž by bylo porušeno evropské právo,“** řekl Vokoun. **„Myslím, že reálnou cestou by byl i pronájem budov, které SŽDC potřebuje, s možností pozdějšího prodeje“.**

Na závěr jednání PV jeho předseda Martin Malý sdělil, že se 21. července bude konat mimořádné jednání Ústředí OSŽ. Další jednání Podnikového výboru SŽDC s účastí zaměstnavatele bude dvoudenní, výjezdní, v termínu 20. – 21. srpna.

-red-

Začátek července byl ve znamení horkých tropických dnů, na řadě meteorologických stanic padaly teplotní rekordy. Osvěžení u vody by tak asi přišlo vhod všem nádražákům, zvlášť kdyby měli přímo na pracovišti takový rybník, jaký jsme vykouzlili v jihočeském Rybníku, alespoň na fotografii. Snímek Michael Mareš, koláž Petr Jindra

ČD a ČD Cargo si pronajaly lokomotivy

Viděli jste v čele osobního vlaku lokomotivu společnosti ČD Cargo? Nemusí jít o mimořádnost! Na základě dohody společností ČD a ČD Cargo došlo k výměně (dlouhodobému pronájmu) lokomotivy řady 163 (163.233–0) Českých drah a řady 363 (363.065–4) společnosti ČD Cargo. **„Důvodem je mimo jiné zvýšená potřeba dvousystémových lokomotiv z důvodu přestavby uzlu Plzeň,“** potvrdil Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah. Vozebně je lokomotiva 363.065–4 zařazena pod DKV PJ Plzeň, například 15. 6. 2015 jezdila na vlacích Rx 773/Rx 776/Os 7520/Os 7520/Rx 779/Rx 770. Lokomotiva ČD 163.233–0 je naopak nasazována do čela nákladních vlaků a to na výkony ČD Cargo v rámci PJ Ostrava a PJ Česká Třebová. Opatření platí do 12. 12. 2015.

Na snímku lokomotiva 363.065–4 dne 17. 6. 2015 na rychlíku R 609 Bílina z Chebu do Prahy v žst. Chomutov. **-mmč-**

První pražská půjčovna jízdních kol ČD je na Smíchově

České dráhy již disponují 927 jízdními koly v celkem 93 půjčovnách

Až 12 jízdních kol značky Author nabízí nově otevřená Půjčovna jízdních kol ČD na nádraží v Praze na Smíchově. Smíchovská půjčovna je první půjčovnou jízdních kol ČD v Praze. Zapůjčit tady lze šest pánských, čtyři dámská a dvě dětská jízdní kola. Otevírací doba půjčovny na smíchovském vlakovém nádraží (ČD Bike) je denně od 7 do 20 h. Výhodou je, že zde zapůjčená jízdní kola můžete bezplatně přepravit například až do Berouna, Ledečka, Zruče nad Sázavou, Rožďalovic, Loukova u Mnichova Hradiště, Mělníka, Čáslavi či Milovic. Nově otevřené půjčovny najdete i ve Středočeském kraji, a to v Kolíně, Kutné Hoře městě, Lysé nad Labem, Neratovicích, Nymburce hl. n. a Poděbradech. ***(Pokračování na straně 2)***

Jízdní kola Českých drah čekají v úschovně zavazadel na nádraží Praha–Smíchov.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Přednosta se velmi snažil, nikdo neodešel na ulici, všichni dostali nabídku práce a tu vzali.“

Hovoříme s **ALENOU KYŠOVOU,** předsedkyní ZO OSŽ Chomutov

Chomutovský ranžír na konci června osiřel. K 26. červnu tady skončili signalisté a na jejich místa (na stavědlo 2) nastoupili výpravčí. V rámci stavebních úprav došlo nejen ke změně konfigurace kolejiště, ale i k výraznému zásahu do zaměstnanosti – v rámci „organizační změny“ přišlo o práci 16 zaměstnanců profesí dozorce výhybek a signalista. Tato reorganizace postihla i vás, přesto jste jinou práci odmítla a odešla do důchodu.

Kdybych na nabídku vedení PO Most nekývla, tak bych samozřejmě mohla pracovat dál, ale vzhledem k tomu, že mám už důchodový věk, tak mi, jako předsedkyni ZO OSŽ přijde vůči lidem nefér, abych dále pracovala. Bylo nás celkem sedm, co jsme odešli do důchodu: já do řádného starobního a šest do předčasného. Předsedkyní ZO OSŽ jsem zůstala, byť už jsem v důchodu. Chtěla bych to dotáhnout do konce tohoto volebního období, tedy do sjezdu OSŽ v roce 2017.

I díky tomu, že jste nepožadovala jiné místo, nemusel od dráhy nikdo takzvaně „natvrdo“ odejít, zbývajícím zaměstnancům byla nabídnuta místa v Mostě a v okolních stanicích.

Musím říct, že se přednosta PO Most (Ing. Miroslav Čepek) opravdu snažil. Všem našel místo, některým na městě (Chomutov město), tři přešli na stavědlo 1, někteří budou pracovat v Louce u Litvínova, jeden odešel na odbočku České Zlatníky a dva do Kadaně–Prunéřova, prostě všem byla nabídnuta práce, nikdo nešel na ulici, všichni dostali nabídku práce a tu vzali.

Mimochodem všichni prý byli členové OSŽ? Zastupovala jste je při těch jednáních?

Ano, zastupovala, byl u toho i pan Šafránek jako předseda Výboru OSŽ. Ale v tomto případě nebylo v podstatě co řešit, všem byla nabídnuta náhradní práce a všichni tuto nabídku využili. Ale v minulosti tomu tak vždycky nebylo. Například, když před lety odcházely operátorky, tak jsem se to dozvěděla až na poslední chvíli, v podstatě kdy už s tím nešlo nic dělat. A to mě velmi mrzelo. Tehdy propustili operátorku, které bylo 57 let, která byla vyučená na železnici, pracovala pouze na železnici a do dneška nemá práci, protože jí v tom věku už nikdo nezaměstná. Ženská před šedesátkou má veliký problém sehnat práci, ale teď to bylo jiné.

Pokud jsem správně pochopil smysl reorganizační změny na chomutovském ranžíru, tak šlo jednoznačně o úsporu mzdových nákladů u SŽDC: zaměstnanci, kteří zde pracovali, odešli jinam – signalisté skončili a výpravčí se přesunuli z budovy ranžíru na stavědlo dva. A namísto dvanácti dopravních kolejí na ranžíru zbyly pouhé čtyři dopravní koleje. Není to začátek konce chomutovského ranžíru?

Ano, máte pravdu, vypadá to tak. Ostatně koresponduje to se situací ve společnosti ČD Cargo – klesají přepravy, klesají tržby, nekoná se avizovaná podpora státu ve věci podpory převodu zboží ze silnice na železnici a ladem zůstávají i mnohá nakládková místa či zrekonstruované nakládkové rampy. Přitom silnice máme zdevastované, jako nikde jinde v Evropě, a máme i nejnižší mýto v Evropě, takže co můžete chtít?

Kolik členů má vaše základní organizace a jakých profesí?

Máme zhruba 100 aktivních zaměstnanců plus 37 důchodců. Nejvíce členů m áme od ČD a SŽDC, ale máme i členy z Carga, strojvedoucí a posunovače, pak máme pracovníky ZAP i z infrastruktury. Jsme nejpočetnější odborovou organizací v Chomutově, kromě nás tady ještě působí Federace strojvůdců a Federace vlakových čet. Bývalý chomutovský přednosta pan Rudolf Galbavý, který už zemřel, hrozně stál o to, abychom jako zaměstnanci drželi pohromadě. Proto tady na jeho počest děláme Den železničářů společně. **Michael Mareš**

První pražská půjčovna jízdních kol ČD je na Smíchově

(Pokračování ze str. 1)

Půjčovny jízdních kol jsou v provozu od 1. 4. do 31. 10. 2015; v Kolíně a Kutné Hoře město jsou navíc k dispozici také elektrokola. Za jeden kalendářní den a kolo (dámské/pánské) zaplatíte 150 Kč (vratná kauce 1000 Kč/kolo, 2000 Kč za 2–5 kol, 2500 Kč za elektrokolo). Své vlastní půjčovny jízdních kol mají České dráhy od letošního roku už ve všech krajích: v Jihočeském kraji funguje celkem 13 půjčoven (plus 7 vratných stanic, kde lze po předchozím objednání i kolo zapůjčit), v Jihomoravském kraji (Břeclav, Hodonín, Veselí nad Moravou, Vranovice, Znojmo), v Karlovarském kraji (Aš, Františkovy Lázně, Cheb, Karlovy Vary dolní nádraží, Loket, Mariánské Lázně, Sokolov – plus Nejdek jako vratná stanice), v Královéhradeckém kraji (Adršpach, Česká Skalice, Trutnov hl. n. plus Červený Kostelec jako vratná stanice), Kraj Vysočina (Nové Město na Moravě, Světlá nad Sázavou, Telč plus 13 vratných míst), v Ústeckém kraji (Doksy, Mimoň plus Česká Lípa jako vratná stanice), v Moravskoslezském kraji (Frýdek–Místek, Ostrava hl. n.), v Olomouckém kraji (Hranice na Moravě, Lipník nad Bečvou, Olomouc hl. n., Zábřeh na Moravě), v Pardubickém kraji, kde je největší počet cyklopůjčoven – 17 (Pardubice, Česká Třebová, Letohrad, Chrudim, Brandýs nad Orlicí, Hlinsko v Čechách, Choceň, Jablonné nad Orlicí, Králíky, Lanškroun, Moravská Třebová, Polička, Přelouč, Slatiňany, Svitavy, Žamberk, Žďárec u Skutče), v Plzeňském kraji (Domažlice, Klatovy, Tachov), v Praze a ve Středočeském kraji (Praha–Smíchov, Kolín, Kutná Hora město, Lysá nad Labem, Neratovice, Nymburk hl. n., Poděbrady), v Ústeckém kraji (Děčín hl. n., Lovosice, Roudnice nad Labem plus vratná stanice Ústí nad Labem) a ve Zlínském kraji (Kroměříž, Otrokovice, plus Staré Město u Uherského Hradiště pro vrácení kol). Celkem České dráhy disponují již 927 jízdními koly v celkem 93 půjčovnách.

Michael Mareš

Mechanické závory v Žalhosticích ohroženy

Mechanická přejezdová zařízení jsou v České republice zastoupena ještě zhruba z devíti procent. Dvoje mechanické závory se dosud nacházejí například v Žalhosticích na regionální trati 087 Lovosice – Česká Lípa a ovládají je zdejší dozorci výhybek. S plánovanou revitalizací této tratě se však jistě blíží jejich konec, neboť je zde v plánu dálkové řízení v úseku Lovosice – Litoměřice horní nádraží. Na druhou stranu se zde pak díky opravě traťové koleje a novému zabezpečení zvýší rychlost a tím pádem se zrychlí tamní kyvadlová doprava, neboť pak bude přeloženo křižování vlaků linek U10 a U11 ze Žalhostic do Litoměřic na horní nádraží. V měsíci srpnu letošního roku je v plánu započetí rekonstrukce železničního mostu přes řeku Labe a zároveň modernizace litoměřického horního nádraží, díky čemuž tu po dobu dvou měsíců bude platit výlukový jízdní řád a zavedena náhradní autobusová doprava.

Železniční stanice Žalhostice má nyní čtyři koleje dopravní a jednu manipulační a je vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením první kategorie s nezávislými návěstidly. Mimochodem odtud vede žlutá turistická značka na čedičový vrch Radobýl tyčící se nad Žalhosticemi při pravém břehu řeky Labe. Na vrchu býval kamenolom, který v několika patrech odkryl a odtěžil část západní strany kopce.

Lze doporučit si sem udělat výlet, stojí to za to.

Tomáš Martínek

Mechanické závory pod Radobýlem budou mít jistě díky plánované revitalizaci tratě SŽDC č. 087 Lovosice – Česká Lípa své dny brzy sečteny.

PŘEDSTAVUJEME

Jan Dušek: *„Stal se ze mě zkrátka šotouš.“*

Velice ho lákala práce strojvedoucího, nakonec ale zvolil povolání řidiče tramvaje. **„Povolání strojvedoucího se mi zdálo moc složité. Velký počet předpisů, znalosti strojů, technika. Takže jsem si na to nakonec netroufnul,“** přiznává se Jan Dušek, 33letý řidič tramvaje u Dopravního podniku města Olomouce (DPMO). Jeho otec pracoval u dráhy na Středisku technického rozvoje (dnes již STR neexistuje), on sám se vyučil jako technik – slaboproudař. Po vyučení hledal práci, ale všude chtěli praxi v oboru a tu on po vyučení logicky neměl. **„Takže jsem se přihlásil do konkursu na řidiče tramvaje a ono to vyšlo! Letos již tomu bude devět let,“** přibližuje svoji cestu ke kolejím, i když ne přímo železničním.

Železnice mu ale učarovala a to především oním neopakovatelným kouzlem historie, množstvím nejrůznějších lokomotiv, motorových vozů a dalších železničních skvostů, především těch historických. **„Stal se ze mě zkrátka šotouš,“** říká s úsměvem Honza Dušek. O vlaky se zajímá už od dětství a má přehled o všech možných mašinkách, jejich číslech a historii, i když si nedělá nárok na skutečného odborníka v tomto směru. **„Zkrátka mě to baví a jak je někde nějaká železniční akce, tak se tam rozjedu a nelituji peněz,“** přiznává.

Jedna z posledních akcí, které se zúčastnil, byl festival Brno – město uprostřed Evropy, v jehož rámci se v sobotu 20. června uskutečnila akce „Dopravní nostalgie“. **„Ve vozovně tam vystavovali, jako každý rok, historické autobusy, tramvaje a trolejbusy a také parní tramvaj Caroline,“** přibližuje Jan Dušek program této akce. Nevynechává samozřejmě ani akce železniční nostalgie, v květnu se zúčastnil jízdy historického vlaku z Brna do Lednice, v červnu zase jízdy parního vlaku „Králický Sněžník“ z Dolní Lipky do Hanušovic. **„Jezdím i na Mikulášské vlaky, v létě je ale nabídka nostalgických vlaků pestřejší,“** dodává. Téměř každý rok zajíždí i do Ostravy na tamní Czech Raildays, což je mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy. **„Je to drahý koníček, stojí to stovky i tisíce korun za jednotlivé akce, ale každé hobby něco stojí – jízdné, vstupné, suvenýry, někdy i nocleh.“**

A jak se mu líbí jeho zaměstnání řidiče tramvaje? **„Někdy to bývá docela horor jezdit v městském provozu – řidiči, cyklisté i chodci jsou mnohdy neukázněni a tramvaj je vlastně takový malý vlak, není to auto, nezastaví na pár metrech. A když použiji v případě nutnosti rychlobrzdu, je to pro cestující v tramvaji docela nepříjemné.“** I zaměstnanci dopravních podniků mají své zastoupení v odborech. O Odborovém sdružení železničářů Jan Dušek dobře ví, dokonce zvažoval vstup do něj, nakonec ale zvolil odbory DOSIA.

Pokud se týká „režijních výhod“, tak konkrétně v Olomouci mají zaměstnanci DPMO za roční poplatek 50 korun volné jízdenky na zdejší tramvaje a autobusy, v jiných městech ale platí normální jízdné.

Dění na Českých drahách Jan Dušek sleduje se zájmem a dobře ví například o nelehké situaci podniku ČD Cargo. **„Dráha by měla mít přednost před kamiony,“** konstatuje lakonicky, **„pak by tyto problémy zřejmě zmizely,“** domnívá se.

Miroslav Čáslavský

Téměř veškerý svůj volný čas věnuje Jan Dušek cestám za železniční a dopravní nostalgií.

V souvislost s plánovaným (a nakonec neuskutečněným) obnovením tratě do Rakouska byla železniční stanice Slavonice po všech stránkách zmodernizována.

NAVŠTÍVILI JSME

Slavonice

Ještě v roce 2004 bylo téměř jisté, že jihočeské Slavonice (historicky však ležící v katastru Moravy) budou znovu propojeny železniční tratí se sousedním Rakouskem. Jak se lze dočíst na serveru Slavonice.cz z uvedeného roku, **„v roce 2006 bude zřejmě zcela běžné, že Slavoničtí nastoupí na železniční stanici do vlaku, který je jako před druhou světovou válkou doveze do rakouského Weidhofenu an der Thaya.“** Tyto plány se ovšem neuskutečnily a už ani neuskuteční, navzdory deklaraci na obnovu trati, podepsané ČR a Rakouskem v roce 2004. Na bývalém tělese dráhy ze Slavonic do sousedního asi tři kilometry vzdáleného Fratresu byla totiž vybudována cyklostezka (blíže v článku „Ze Slavonic do Fratresu již jen na kole“ na 4. straně tohoto čísla). Díky výše uvedenému optimismu však došlo alespoň k obnově železniční stanice Slavonice. **„Propojení obou obcí bylo téměř jisté a tak zde v roce 2009 došlo k vybudování nového nástupiště, světelných návěstidel, obnově kolejiště a modernizace železničních přejezdů. Vloni došlo také k nasazení moderních vozů řady 841** (Regiospider), **které nahradily do té doby zde jezdící Regionovy,“** říká zdejší dlouholetý výpravčí Zdeněk Vavruška, který celé dění ohledně uvažovaného propojení české a rakouské železnice sledoval od samého počátku, od roku 1990.

Kozlík na ovládání mechanického návěstidla a předvěsti dnes slouží již jen jako rekvizita.

„Původně tady byla mechanická návěstidla a mechanická předvěst, výhybky byly ručně uzamykány a obsluhoval je výhybkář a závorář v jedné osobě. Dnes zde zůstal jen kozlík s pákami na ovládání návěstidel, dnes samozřejmě nefunkční,“ dodává výpravčí. Mechanická návěstidla byla nahrazena návěstidly světelnými, ručně ovládané výhybky nahradily elektromotory a vše se dnes obsluhuje z Jednotného obslužného pracoviště (JOP) z dopravní kanceláře. **„Jen telefonický způsob dorozumívání – nabídka, přijetí, odhláška – mezi Slavonicemi a 18 km vzdálenými Dačicemi zůstalo,“** konstatuje výpravčí.

Souběžně s přestavbou stanice se započalo i s čištěním pláně, vedoucí do sousedního Rakouska, která byla v té době naprosto neudržované a zarostlá břízami. V té době ještě nikdo netušil, že odstoupení rakouské strany od původních úvah celou věc naprosto diametrálně změní a to v důsledku výměny politické garnitury, která přes odpor rakouských aktivistů nakonec plány na propojení železnice s českou stranou definitivně zamítla. Česká strana sice vydržela v naději tak říkajíc „do posledního dechu“, avšak v loňském roce, když se zjistilo, že rakouská strana neustoupí, bylo v roce 2014 započato se stavbou cyklostezky. **„Těžko říct, co je dnes pro lidi přijatelnější, zda obnovená trať nebo nová cyklostezka,“** krčí rameny výpravčí, **„doba se prostě změnila.“**

První vlak přijel do Slavonic 7. září 1902, kdy sem byla prodloužena trať z Kostelce u Jihlavy do Telče. O rok později začaly jezdit vlaky až do rakouského Fratresu, v roce 1945 však byl v úseku do Rakouska provoz zastaven a již nikdy nebyl obnoven. Trať přeťala nedaleko za nádražím v roce 1950 tzv. „železná opona“, která zde vydržela až do konce roku 1990. **„Dobře si vzpomínám, jak na nás mířili samopaly zdejší pohraničníci, když jsme zde posunovali,“** vzpomíná jeden ze zdejších strojvedoucích. **„Pohraničníci jezdili i v osobních vlacích a koho přistihli bez povolení ke vstupu do pohraničního pásma, měl problém.“**

V současné době je těmto, pro mladou generaci určitě těžko pochopitelným věcem, konec. Konec je však, bohužel, i s plány na obnovení železničního spojení ze Slavonic do Rakouska.

Miroslav Čáslavský

Železniční stanice Slavonice je dnes ovládána nejmodernějším zabezpečovacím elektronickým zařízením. Na snímku výpravčí Zdeněk Vavruška.

VŠIMLI JSME SI

● **V LÉTĚ** pravidelně roste zájem o klimatizované prostory a vlakové soupravy. Pro cestující Českých drah je proto dobrou zprávou, že klimatizace dnes není doménou jen vlaků vyšší kvality typu EuroCity nebo InterCity, ale stále častěji jsou jednotlivé vozy s klimatizací zařazeny také do běžných rychlíků. České dráhy vstupují do letní sezony již s 978 klimatizovanými osobními vozy nebo vozy a články elektrických a motorových jednotek. Během uplynulého roku a prvních měsíců letošního roku se počet vozidel s klimatizací rozrostl přibližně o 200 kusů. Dodávky nebo modernizace dalších sta klimatizovaných vozů mají České dráhy objednány.

● **PŘED LETY** (v roce 2011) se určitou raritou v železniční stanici Litoměřice horní nádraží stalo navrácení původních retro svítidel s kuželovitým tvarem u dvou staničních ocelových lamp JŽ nacházejících se u stavědla č. 2. Toto nádraží letos projde zásadní rekonstrukcí, jež bude spočívat ve vybudování bezbariérových nástupišť a kompletní opravou kolejiště, které bude zredukováno ze šesti na pouhé tři staniční koleje. Vedle toho tu vzniknou bezbariérové přístupové cesty a zbrusu nový přechod přes kolejiště do sousední čtvrti Pokratice, díky čemuž dojde k odstranění dřevin ve svahu u kolejiště. Kromě toho tu bude zřízeno nové elektronické zabezpečovací zařízení a stanice pak bude dálkově ovládána z Lovosic prostřednictvím JOP. Cestující se tak dočkají pohodlnějších a bezpečnějších podmínek. Snímek T. Martínek.

● **VE STANICI** Stará Boleslav jsou opravené nástupištní ostrůvky, které dostaly novou betonovou dlažbu typu Tischer. Menší zajímavostí této stanice určitě je to, že ačkoli je zde zavedena dopravní služba, tamní staniční rozhlas je obsluhován dálkově z Lysé nad Labem. Zde se nachází železniční přemostění rychlostní silnice R10 Praha – Mladá Boleslav – Turnov. K této železniční stanici jsou vedeny vybrané autobusové spoje PID linky č. 375 Praha – Českomoravská – Brandýs n. L. – Stará Boleslav. Snímek Tomáš Martínek.

● **ČERVEN** – měsíc školních výletů. 18. června v 10.03 h nastupuje školní výlet do vlaku R 1110 ve stanici Svor, obsazené výpravčím. Ze Svoru odbočovala lokálka (kolej vlevo) do Cvikova a Jablonného v Podještědí. Trať byla zrušena za socialismu prý z důvodu drahé stavby překlenovacího mostu přes přeložku silnice. Že vám to připomíná kroky současného ministra dopravy Ťoka (ANO) stran sesuté tratě u Chotiměře, je podobnost čistě náhodná. Snímek Martin Kubík.

ZE SVĚTA

Liberalizace dálkových autobusů ve Francii

Po Německu chce i Francie liberalizovat dálkovou dopravu autobusy a otevřít trh i vnitrostátní dopravě. Liberalizace má být stanovena zákonem („Loi Macron“), který by měl začít platit v září. Nabídka by měla především oslovit mladé lidi a důchodce, u nichž je rozhodující cena a ne cestovní rychlost.

Dosud platí přísné předpisy z roku 2011, které dovolují vnitrostátní dopravu jen na autobusech mezinárodních linek. Například na lince Paříž – Turín tak mohou být prodávány jízdenky pro úsek Paříž – Lyon, ale minimálně polovina cestujících musí být do zahraničí. V budoucnu by tato omezení měla padnout.

Francouzský ministr hospodářství Emmanuel Macron si slibuje, že v prvním roce po otevření trhu bude 5 milionů cestujících a 22 tisíc nových pracovních míst. Stávající kapacita vlaků stejně není dostatečná, takže tyto vlaky neohrozí. Ministr upozornil, že v loňském roce dálkovými autobusy cestovalo cca 110 tisíc cestujících. V Německu to bylo 8 milionů a ve Velké Británii 30 milionů. Dle zjištění vlády, po otevření trhu ve Švédsku, Velké Británii nebo Norsku nedošlo k odlivu cestujících ze železnice.

Státní SNCF dlouho proti liberalizaci protestovaly. V roce 2012 založily společnost „iDBUS“, aby mohly konkurovat linkám Eurolines. Po liberalizaci mají zájem o provoz společnosti z Německa. Již dnes dcera DB Belin linienbus jezdí z Berlína do Paříže. Společnost „iDBUS“ zkoušela v únoru a březnu jezdit za 9 eur z Paříže do Lille, či za 29 eur z Paříže do Barcelony přes Lyon.

Z Eisenbahn–Revue International 04/2015, zpracoval **–sh–**

Podíl Eurostaru se prodává

Na konci roku 2013 Velká Británie oznámila, že prodá podíl v železničním podniku Eurostar. V tomto roce by se tato záležitost měla uskutečnit. 40% podíl Eurostaru v hodnotě 809 mil. eur se předává na konsorcium, v němž má podíl kanadský penzijní fond a britský poručník. Prodej však ještě podléhá schválení. Spolumajitelé Eurostaru (SNCF 55 %) a SNCB (5 %) musí s prodejem rovněž souhlasit.

Z E–R, 04/2015, zpracoval **–sh–**

Představenstvo Deutsche Bahn zeštíhlí o dva členy

Představenstvo koncernu Deutsche Bahn (Německé dráhy) má vbrzku doznat řady změn včetně snížení počtu jejich členů minimálně o dva. Jak informovala 5. července tisková agentura DPA, podrobnosti o chystané přestavbě chce šéf DB Rüdiger Grube zveřejnit ve své zprávě o půlroční bilanci koncem tohoto měsíce.

Přestože se mluvčí DB odmítl k této informaci vyjádřit, zprávy o restrukturalizaci koncernu již přinesly i týdeníky Focus a Wirtschafts-Woche s odvoláním na dozorčí radu dráhy. Podle těchto zdrojů mají představenstvo opustit Ulrich Homburg a Karl–Friedrich Rausch, přičemž Volker Kefer má coby jakýsi „superčlen“ představenstva převzít odpovědnost za dálkovou, příměstskou a nákladní dopravu a logistiku. Novým členem představenstva se má počátkem příštího roku stát bývalý šéf kancléřského úřadu Ronald Pofalla.

Svůj záměr dosáhnout přestavbou opětovného zisku koncernu ohlásil Grube již koncem června, kdy mj. připustil pokles výnosů dálkových vlaků v důsledku konkurence dálkových autobusů a ztráty, jež DB utrpěla v posledních letech včetně škod způsobených devíti stávkami strojvůdců od září 2014 do letošního května. Tak oproti roku 2013, kdy dráha vykázala 79,8 miliardy osobních kilometrů, klesl tento ukazatel loni o 0,7 procenta, výkon nákladní dopravy v roce 2013 102,8 miliardy tunových km se v roce 2014 snížil o 1,4 procenta.

Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 14 – 14. srpna 1990

Ani v době letních prázdnin se v hektickém roce 1990 nezastavila důležitá jednání OSŽ. Svědčí o tom zpravodajství z jednání tehdejší největší sekce OSŽ – sekce 11 (dopravy a přepravy) dne 26. 7. a následného zasedání Ústředí OSŽ z 31. 7. Jednání sekce 11, které proběhlo v Olomouci, se zúčastnil ústřední ředitel ČSD Ivo Malina se svými spolupracovníky. **„Jedním z hlavních motivů svolání olomoucké schůzky byla nespokojenost pracovníků dopravy a přepravy s plněním dohod uzavřených mezi Ústředím OSŽ, Ústředním ředitelstvím ČSD a Koordinačním výborem provozních pracovníků Slovenska,“** píše se v úvodu článku. Ústřední ředitel Ivo Malina informoval o postupu při řešení požadavků odborářů a zdůraznil, že **„klíčovou záležitostí příštích týdnů bude vyřešení vztahu státu a železnice. Až padne rozhodnutí o státních dotacích – mělo by to být v září – bude vše mnohem jasnější,“** uvedl a dodal, že nezbytné pro efektivní řízení dráhy bude rovněž rozdělení pravomocí mezi FMD a ÚŘ ČSD. Představitelé Ústředního ředitelství ČSD podali zástupcům sekce 11 informace především o zásadách zařazování pracovníků do vyšší důchodové kategorie, poskytování jízdních výhod a o připravovaných úpravách zásad odměňování.

Informacemi a požadavky plynoucími z tohoto jednání – i z dalších sekcí OSŽ – se zabývalo Ústředí OSŽ dne 31. 7. Ústředí OSŽ na tomto jednání rovněž zvažovalo důvody pro i proti účasti v Československé Konfederaci odborových svazů a po dlouhé diskusi členství odsouhlasilo s tím, že další setrvání posoudí první řádný sjezd OSŽ. Ústředí se dále mimo jiné seznámilo s postupem při reorganizaci železničního zdravotnictví a při zřizování železniční nemocenské pokladny. Představenstvo OSŽ předložilo Ústředí harmonogram přípravy celostátního sjezdu, který byl naplánován na 12. prosinec1990.

Z dalších článků stojí za zmínku mimo jiné přehled změn, které obsahovala připravovaná novelizace předpisu Ok 3 o přidělování stejnokrojů a oděvních součástek, včetně zavedení bodového systému, dále informace Cestovní kanceláře OSŽ či otevřený dopis pracovníků Mostního obvodu v Plzni, kteří kritizovali výši paušálních cestovních náhrad poslanců a srovnávali jejich podmínky pro cestování s těmi, v nichž žijí mimo domov pracovníci ČSD. **„Rádi bychom uvítali některé naše poslance v našich obytných vozech a maringotkách přímo na nádražích, kde jsou ubytováni až čtyři pracovníci v jednom ubytovacím oddíle. Na některých pracovištích není ani možnost napojit obytné vozy na zdroj vody, takže si ji pracovníci po skončení práce na mostě musí nosit ve vědrech,“** uvádí se mimo jiné v dopise předsedovi federálního shromáždění.

Na straně 3 najdeme rubriku „Cestovní kancelář OSŽ informuje“ a tabulky mezinárodních jízdních výhod. **„Z našich poznatků vyplývá, že se CK OSŽ stává konkurencí a hrozbou pro mnohé skupiny, které využívaly účelové přepravy železničářů k získávání výhod pro sebe a blízké spolupracovníky, k neoprávněnému obohacování průvodčích, k úplatkům a protislužbám. Mnohé stížnosti železničářů jsou toho důkazem,“** uvádí se v článku. CK OSŽ rovněž poukazuje na některé soukromé cestovní kanceláře, které organizují nezajištěné zájezdy a zneužívají benevolence pracovníků cizích železnic. **„Dělají ostudu všem československým železničářům a mohou být - pokud jim v tom nezabráníme - důvodem k zákazu jakéhokoliv cestování zvláštními vlaky a vozy našich železničářů do ciziny.“**

Zdeňka Sládková

Oborná školení pro členy a funkcionáře OSŽ na II. pololetí 2015

Oddělení kanceláře předsedy OSŽ ve spolupráci s lektorským sborem OSŽ připravilo na II. pololetí další sérii odborných seminářů pro členy a funkcionáře OSŽ.

1) Třídenní školení pro členy ZV ZO a funkcionáře NeRV.

Náplň semináře bude upřesněna.

a. Garant: M. Novotný

b. Místo a termín konání: **RZ OHL Brno, Ostružná, 15. – 17. 10. 2015**

2) Týdenní školení pro inspektory BOZP v ZO OSŽ.

Kurz je určen pro členy a funkcionáře „začátečníky“ tj. pro ty, kteří dosud neabsolvovali žádné školení. Součástí kurzu bude rovněž blok týkající se problematiky PPV, INA a NOZ.

a. Garant: JUDr. Kožmín, lektoři: BOZP, ESO

b. Místo a termín konání: **RZ Prudká u Tišnova, termín: 21. – 25. 9. 2015**

3) Třídenní školení pro inspektory BOZP v ZO OSŽ.

Kurz je určen pro členy a funkcionáře, kteří již absolvovali základní školení. Součástí kurzu bude rovněž blok týkající se problematiky PPV, INA a NOZ

a. Garant: JUDr. Kožmín, lektoři: BOZP, ESO

b. Místo a termín konání: **Kořenov, hotel Lesní Chata, termín: 19. – 21. 10. 2015.**

4)Třídenní školení pro předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ a členy výborů OSŽ. Školení bude **pokračováním** předchozích kurzů pro nově zvolené členy a funkcionáře OSŽ. Náplní kurzu bude problematika PPV, INA, NOZ, doplněno o blok věnovaný BOZP a hospodaření ZO.

a. Garant: JUDr. Večeř, lektoři: ESO, BOZP, Z. Görner

b. Místo a termín konání: **Černý důl, hotel Oddech, 21. – 23. 10. 2015**

5) Třídenní školení pro předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ a členy výborů OSŽ.

Školení bude **pokračováním** předchozích kurzů pro nově zvolené členy a funkcionáře OSŽ. Náplní kurzu bude problematika PPV, INA, NOZ, doplněno o blok věnovaný BOZP a hospodaření.

a. Garant: JUDr. Večeř, lektoři: ESO, BOZP, Z. Görner

b. Místo a termín konání: **Kořenov, hotel Lesní chata, 4. – 6. 11. 2015**

6) Třídenní školení pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ.

Obsah školení upřesní garantující školitel Z. Görner. Součástí kurzu bude blok týkající se problematiky PPV, INA a NOZ.

a. Garant: Z. Görner, lektoři: ESO

b. Místo a termín konání: **Kořenov, hotel Lesní chata, 7. – 9. 10. 2015**

7) Třídenní školení pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ.

Obsah školení upřesní garantující školitel Z. Görner. Součástí kurzu bude rovněž blok týkající se problematiky PPV, INA a NOZ.

a. Garant: Z. Görner, lektoři: ESO

b. Místo a termín konání: **RZ Prudká u Tišnova, termín: 12. – 14. 10. 2015**

Přednáší: lektorský sbor OSŽ.

Účastnický poplatek u seminářů do 3 dnů včetně je stanoven na 300,– Kč/osobu, u seminářů delších než 3 dny ve výši 500,– Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění. **Refundace ze strany OSŽ–Ú se neposkytuje!!!**

Organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů na pozvánce.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e–mail: osz@osz.org (sekretariát OSŽ M. Pačesová). Svoji účast můžete rovněž potvrdit telefonicky u Z. Brady, tel: 737 275 064 nebo 972 241 901).

S případnými dotazy ohledně vzdělávacích akcí pro členy a funkcionáře OSŽ se obracejte na vedoucí oddělení kanceláře předsedy H. Romanovou (tel: 972 241 907, helena.romanova@osz.org).

Helena Romanova,
vedoucí odd. kanceláře předsedy OSŽ

PRÁVNÍ PORADNA

Minimální a zaručená mzda

Přestože se minimální mzda uplatňuje v České republice již od roku 1991, vzniká kolem tohoto pojmu stále řada nejasností. Správně porozumět pojmu zaručená mzda, který je poměrně novým institutem v pracovním právu, je obtížné jak pro zaměstnance, tak pro zaměstnavatele.

Minimální mzda

Minimální mzda byla zavedena především jako nástroj sociální ochrany před nepřiměřeně nízkým oceněním práce zaměstnance, ale současně by měla motivovat občany, aby se jim víc vyplatilo pracovat než pobírat podporu v nezaměstnanosti nebo sociální dávky.

Minimální mzda, kterou upravuje zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb.) a nařízení vlády o minimální mzdě (č. 567/2006 Sb.), se dá definovat jako **absolutně nejnižší cena práce bez ohledu na její složitost, druh, množství a kvalitu,** kterou je zaměstnavatel povinen zaměstnanci poskytnout. Minimální mzda se vztahuje na všechny zaměstnance v pracovním a obdobném vztahu.

Do posouzení výše minimální mzdy **se nezahrnuje** mzda ani plat za práci přesčas, příplatek za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli, náhrady mzdy apod. Minimální mzda naopak zahrnuje osobní příplatek, odměny, prémie a podobná plnění. Nedosáhne-li mzda, plat nebo odměna z dohody výše minimální mzdy, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

Zaručená mzda

S novým zákoníkem práce byl v roce 2007 zaveden pojem zaručená mzda, který na rozdíl od minimální mzdy stanoví nejnižší cenu práce s ohledem na **složitost, odpovědnost a namáhavost vykonávané práce.**

Jedná se o mzdu nebo plat, na kterou zaměstnanci vzniklo právo podle zákoníku práce, smlouvy, vnitřního předpisu, mzdového nebo platového výměru za stanovenou týdenní pracovní dobu 40 hodin.

V případě jiné délky stanovené týdenní pracovní doby než 40 hodin týdně (např. u dvousměnného pracovního režimu 38,75 hodiny týdně, třísměnného a nepřetržitého pracovního režimu 37,5 hodiny týdně apod.) se hodinové sazby minimální mzdy i nejnižší úrovně zaručené mzdy úměrně zvyšují. Pokud je však se zaměstnancem sjednána individuálně kratší pracovní doba nebo pokud zaměstnanec neodpracoval v kalendářním měsíci příslušnou pracovní dobu odpovídající stanovené týdenní pracovní době, minimální mzda a nejnižší úroveň zaručené mzdy se úměrně snižují.

Výše zaručené mzdy

Výše nejnižších úrovní zaručené mzdy je rozdělena do 8 skupin tak, že pro 1. skupinu prací je sazba rovna minimální mzdě (9200 Kč měsíčně nebo 55,00 Kč za hodinu) a pro 8. skupinu prací činí přibližně dvojnásobek minimální mzdy (18 400 Kč měsíčně nebo 110,00 Kč za hodinu). Zaručená mzda nesmí být nižší než minimální mzda. Na rozdíl od minimální mzdy se zaručená mzda nevztahuje na dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Nedosáhne-li mzda nebo plat – a to bez mzdy nebo platu za práci přesčas, příplatku za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli – příslušné nejnižší úrovně zaručené mzdy, je zaměstnavatel opět povinen poskytnout zaměstnanci doplatek. Na zaměstnavatele, u kterého je mzda zaměstnanců sjednána kolektivní smlouvou, se ustanovení zákoníku práce o zaručené mzdě nevztahuje.

Doplňující informace

Sazbu minimální mzdy je možné snížit v souladu s nařízením vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, u vymezeného okruhu zaměstnanců, kteří se zpravidla obtížně prosazují na trhu práce a předpokládá se u nich nižší výkonnost (zaměstnanci ve věku 18 – 21 let v prvním zaměstnání po dobu 6 měsíců ode dne vzniku pracovního poměru – 90 %, mladiství – 80 %, u poživatele invalidního důchodu až 50 %). Pokud by však dva zaměstnanci vykonávali shodné množství stejně náročné práce ve srovnatelné kvalitě, nelze připustit, aby jeden z nich měl sníženou mzdu jen proto, že např. pobírá invalidní důchod. Tím by byl porušen princip poskytování stejné mzdy za stejnou práci a za práci stejné hodnoty.

Zaručená mzda závisí na skupině prací, nebo na platové třídě

Zaručená mzda Skupina prací	Platová třída	Zaručená mzda do 31.12.2014 Kč/h	Kč/měsíc	Zaručená mzda od 01.01.2015 Kč/h	Kč/měsíc
1.	1. a 2.	50,60	8 500	55,00	9 200
2.	3. a 4.	55,90	9 400	60,70	10 200
3.	5. a 6.	61,70	10 400	67,00	11 200
4.	7. a 8.	68,10	11 400	74,00	12 400
5.	9. a 10.	75,20	12 600	81,70	13 700
6.	11. a 12.	83,00	13 900	90,20	15 100
7.	13. a 14.	91,70	15 400	99,60	16 700
8.	15. a 16.	101,20	17 000	110,00	18 400

Zaručená mzda ve ztížených podmínkách, při kratší pracovní době a pro invalidy

Zaručená mzda stoupá alespoň o 10 % základní sazby za každý ztěžující vliv: kvůli velmi prašnému ovzduší, nadměrnému hluku a dalším komplikacím, které vyjmenovává nařízení vlády.

Pokud máte sjednaný kratší úvazek, nebo prostě během měsíce strávíte v zaměstnání méně než 40 hodin týdně, zaručená mzda klesá přímo úměrně odpracované době.

Také *při omezeném pracovním uplatnění* vláda garantuje nižší částku. Minimální mzda zaměstnance, který pobírá invalidní důchod, činí 48,10 Kč za hodinu, respektive 8000 Kč za měsíc. Stejnou částkou začíná zaručená mzda v 1. skupině prací, nebo 1. a 2. platové třídě. Vláda tedy relativně ulevuje zaměstnavatelům, kteří umožňují výdělek poživatelům invalidního důchodu.

Zaručená mzda (invalidů) Skupina prací	Platová třída	Zaručená mzda do 31.12.2014 Kč/h	Kč/měsíc	Zaručená mzda od 01.01.2015 Kč/h	Kč/měsíc
1.	1. a 2.	48,10	8 000	48,10	8 000
2.	3. a 4.	53,10	8 900	53,10	8 900
3.	5. a 6.	58,60	9 800	58,60	9 800
4.	7. a 8.	64,70	10 800	64,70	10 800
5.	9. a 10.	71,50	12 000	71,50	12 000
6.	11. a 12.	78,90	13 200	78,90	13 200
7.	13. a 14.	87,10	14 600	87,10	14 600
8.	15. a 16.	96,20	16 100	96,20	16 100

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Připomínky k návrhu jízdního řádu SŽDC na rok 2016

Dopravní obslužnost obcí ležících na trati 280 Val. Meziříčí – Hranice na M. je v časných ranních hodinách ve směru Hranice a ve večerních hodinách ve směru opačném zcela nedostatečná. Bohužel ji návrh jízdního řádu na rok 2016 příliš nezlepšuje, spíš naopak.

Tak např. posunutím vlaku 3222 o 11 minut dříve se v žst. Hranice zhorší návaznost směr Ostrava ze současných 33 na neúnosných 49 minut! Pomoci by mohlo zastavování rychlíku R 852 v některých stanicích a zastávkách (Hustopeče, Milotice, Černotín), což by neměl být při (plánované) délce nástupišť 140 m, žádný problém. Posunutím polohy vlaku 3200 o 21 minut dříve se v žst. Hranice podstatně zhorší návaznost na vlaky směr Brno a Bohumín.

Rovněž posunutím polohy vlaku 3202 o 19 minut dříve se rozbijí současné ideální štíhlé přípojové vazby k vlakům směr Brno a Břeclav – Vídeň.

Velmi tristní a neúnosná je situace ve večerních hodinách ve směru Val. Meziříčí. Nejenže poslední(!) zastávkový vlak ze žst. Hranice na M. jede (po – so) již ve 21.25 h, ale navíc nemá ani žádnou přípojovou návaznost (rychlík ze směru Wien – Břeclav přijíždí ve 20.25 h, z Prahy ve 20:30, z Brna ve 20.44 h).

O taktovém jízdním řádu se při rozptýlenosti časových údajů jednotlivých vlaků nedá mluvit. Tak např. odjezdy z Valašského Meziříčí jsou uvedeny v minutu 26–28–47–40–26–39–42–27–38–26–39–38…, z Hranic na M. v min. 52–28–36–49–52–56–51–54–50–52–47–25–49.

Dělá to „neučesaný“, chaotický dojem a je tu evidentně ignorována jedna z výhod taktového jízdního řádu – snadná zapamatovatelnost.

Věřím, že se s tím dá něco udělat.

J. Zajíček

Individualizace kontra slovakizace

Je tomu asi patnáct, možná dvacet let, co jsme říkávali, že cestujících ve vlacích ubývá, zatímco autobusy praskají ve švech. Je skutečností, že takto tomu skutečně bylo a bylo to také takto řízeno. Cesty vlakem jsou dodnes dražší. Léta ubíhala a situace se postupem času mění. Ony ty autobusy už tak ve švech nepraskají. Mnohde, zejména v méně obydlených oblastech se dráze vytýkalo, že vozí vlakem dva, či tři lidi. To dnes platí i o řadě autobusových linek.

I ta levnější autobusová doprava je totiž pro řadu lidí drahá a tak přecházejí v různých aplikacích na individuální dopravu osobními auty, hledají si spolujezdce apod. Takto to platí s výjimkou největších měst. Takže již nejde jen o ekologii, vysoký počet zranění, ale také o prostorovou záležitost. V našich městech střední i menší velikosti není kde parkovat a situace budí dojem, že centra měst jsou zde spíše pro auta než pro lidi. Jinak řečeno doprava, zejména do zaměstnání se individualizuje, tak, jako řada ostatních činností. Tak to, co se zisku týče, vyhovuje zejména aumobilové lobby a všestranně individualizovaný člověk se lépe ovládá.

Zcela jinou strategii zvolila Slovenská republika, kde došlo, ve srovnání s našimi poměry, doslova k revolučnímu řešení, spočívající v tom, že děti a školní mládež včetně důchodců jezdí zdarma a předpokládá se, že zvýšením počtu cestujících se peníze dráze vrátí. Pokřik těch potrefených byl velký. Jak to výsledně dopadlo, nevíme, nemáme informace. Někdo by se měl o analýzu zajímat, neboť je to jediné řešení, jak alespoň částečně snížit záplavu aut v našich městech či obcích. A uvědomuje si to mnoho lidí. Zatím je dojem ten, že se o tomto řešení velmi málo hovoří, jen potichu se okolo této skutečnosti s mírně zdviženým prstem přešlapuje. Jedině tak však můžeme řadu cestujících vrátit zpět na koleje.

-lv-

Nešťastné nádraží v Havířově

S velkým zájmem sleduji situaci kolem budovy vlakového nádraží v Havířově. Dlouhá léta bydlím v jeho těsné blízkosti i s rodinou a mám možnost vidět na vlastní oči, co se s nádražím ČD děje.

Bylo mnoho variant za ta léta, která však neměla šanci na realizaci. Budova před léty opravdu žila, restaurace v prvním patře byla vyhlášená dobrou kuchyní a byla také místem, kde se setkávali nejen „nádražáci“ po šichtě, ale zavítali sem i cestující nebo zájemci o příjemné posezení u kávy či piva. Postupem let šla úroveň restaurace dolů, až nakonec „vymizela“ zcela.

Bufet v přízemí je jen slabou náplastí zašlé „slávy“ nádražní restaurace i původního bufetu. Celou tu dobu se vůbec neřešila nepostačující parkovací místa pro cestující. Stává se dost často, že řidiči zaparkují na okraji silnice, která vede kolem čerpací stanice, a po návratu najdou na kole „botičku“. Údajně „zábor“ veřejných prostor. Dost by mě zajímalo, proč se již dávno nevybudovalo parkoviště odpovídající potřebám většího města, takto se pak hledání volného místa podobá detektivnímu slídění. „Hledači“ pak zaparkují třeba u firmy Peca, u garáží u věžáku nebo na parkovišti Teska. To ale opravdu není řešení.

Nedávno jsem se byla podívat s vnučkou v restauraci Brusel, která fungovala týden jako ukázka toho, co by se dalo s nádražní halou udělat, jak ji využít. V místnosti, kam jsme chodívali s manželem na večeři, se pak hrálo divadlo, amatérské divadelnice z Datyně ze souboru DAD zde předvedly scénky.

Doufám a věřím, že se konečně nalezne řešení, jak se o budovu vlakového nádraží postarat, aby sloužila cestujícím a návštěvníkům Havířova. Dnes patří spolu se sousedícím věžákem ke „strašákům“ ve městě. Krom jiného také nechápu, jak mohla vzniknout v nádražních prostorech (bývalá nocležka, kulturní místnost apod.) ubytovna pro potřebné. Mezi uživateli jsou i malé děti.

Ale to už je jiné „kafe“, již dávno mělo být myšleno na seniory či rodiny s dětmi, kteří se dostanou do svízelné situace, a mohly jim sloužit levné malometrážní byty. Stát by to vyšlo zcela jistě levněji než dotování majitelů ubytoven a sociální dávky pro jejich obyvatele.

Jarka Bernatíková

Prostory bývalé a vyhlášené nádražní restaurace.

Strastiplná cesta do lázní

Již při příchodu na 6. nástupiště na hlavním nádraží v Praze jsme při pohledu na blížící se davy mládeže s bágly, kteří zcela zaplnili peron, tušili, že cesta rychlíkem 1543 Anton Brückner do Třeboně bude v pondělí 15. června asi svízelná. Vlak s plánovaným odjezdem v 9.33 h se dostavil přesně pouhé tři minutky předem, aby vzápětí mezi cestujícími propuklo cosi, co se dá srovnat snad jen s potyčkami fanoušků při fotbalových zápasech mezi Realem Madrid a FC Barcelonou. Takřka všude byla na odděleních 2. třídy označení reservé, aniž by něco takového bylo i na vagonech zvenčí. Snad s přispěním vyšší moci jsme my, dva senioři kolem 80, vybojovali dvě sedadla ve 4. voze za lokomotivou. Rychlík, zcela přecpaný povykující mládeží v pubertálním věku, jež neprodyšně zaplnila i uličky, nakonec přece jen odjel … s 12minutovým zpožděním.

K všeobecné nepohodě a zmatku přispěla i paní průvodčí, která důsledně kontrolovala, zda někdo nesedí na rezervovaných místech (což se nám naštěstí nestalo), aby nám později sdělila, že ve vagonech vpředu jsou prý volná místa, jen ten náš byl prý vyhrazen školní mládeži, což ale nepochopitelně nebylo zvenku na vozech nikde označeno. Jak se prodrat dokonale utěsněnými uličkami do prvního nebo druhého vagonu, nám bohužel nedokázala poradit, takže se ke strastiplné cestě odhodlal jen jeden odvážný senior.

Sluší se přiznat strojvůdci dobrou snahu, neb do Veselí nad Lužnicí srazil ztrátu o tři minuty, takže jsme náš místní spoj do Třeboně přece jen stihli. Podle štiplavých připomínek některých spolucestujících, vesměs již v důchodovém věku, jsme se dozvěděli, že podobná zpestření při cestování Českými drahami prý zažívají poměrně často. Jen si prý zvyknout, „český pasažér přece překoná všechno“, konejšil nás jeden zkušený zákazník ČD. Nakonec po příjezdu do Třeboně–lázní s pouhým devítiminutovým zpožděním jsme dali onomu zkušenému cestujícímu za pravdu, zejména, když nás přívětivé prostředí Berta–lázní rychle zbavilo únavy a stresu.

Jan Hála

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

U cyklostezky zůstal zachován i původní kilometrovník s označením „36 km“.

Ze Slavonic do Fratres již jen na kole

V roce 1945 byla zastavena doprava na železniční trati Slavonice – Fratres – Dobersberg, čímž se Slavonice staly koncovou železniční stanicí na trati, vycházející z Kostelce u Jihlavy. Slavonice se posléze ocitly v hraničním pásmu a jen pár desítek metrů za poslední výhybkou byla trať přerušena tzv. železnou oponou, v praxi vysokým dvojplotem z ostnatého drátu s pochůzkovou cestou pro pohraničníky a signální pozorovatelnou uprostřed. Této „ozdoby“ se trať zbavila až v roce 1990, kdy se zároveň začalo jednat o obnovení železničního provozu mezi Českou republikou a Rakouskem.

Zvláště rakouská strana byla v této věci velice aktivní a tamní občanské sdružení vedené Egonem Schmidtem prosadilo u tamní vlády souhlas a finanční podporu na znovupropojení měst Fratres a Slavonice železničními kolejemi. Ty v průběhu dlouhých desetiletí zarůstaly vegetací a stromy, zčásti byly rozkradeny „sběrači kovů“. Na rakouské straně navíc vyžadoval obnovu snesený železniční most a zcela zchátralý propustek přímo na hranicích.

V roce 2004 byly již peníze na obnovu (na rakouské straně cca 500 milionů korun, na české cca 100 milionů) takříkajíc „na cestě“, když přišla změna rakouské vlády, která o trať ztratila zájem a navzdory trvajícímu úsilí Egona Schmidta a jeho sdružení trať doslova „pochovala“. V té době se již rozběhly práce na české straně, byl vyčištěn úsek kolejí až na státní hranici a zrekonstruována celá železniční stanice Slavonice. Vše marné.

V roce 2009 bylo na rakouské straně definitivně rozhodnuto o tom, že trať se z finančních důvodů opravovat nebude a jako náhradní alternativa byla vybrána stavba cyklostezky. Ta se začala budovat v roce 2014 a 13. června letošního roku byla slavnostně uvedena do provozu. A jak na tuto situaci reagují místní lidé a železničáři? Jedni tvrdí, že obnova železnice by byly „utopené peníze“, neboť o osobní i nákladní přepravu by byl jen minimální zájem, druzí zase zmařené šance na obnovu železničního spojení s Rakouskem litují. V každém případě ale není vše ztraceno. Díky cyklostezce zůstal zachován původní násep a s ním i šance na to, že (snad) po několika letech může být trať opravdu obnovena. Naděje je to sice malá, ale zhacena úplně není.

Miroslav Čáslavský

Nový propustek se nachází již na rakouské straně, po hranici mezi státy zde dnes již není ani památky.

Zrušenou a obnovovanou úzkokolejkou v Saském Švýcarsku

Po loňském znovuotevření železničního přechodu Dolní Poustevna/Sebnitz se stala část Saského Švýcarska ve směru od Rumburku vlakem snadno dosažitelná.

Stanice Sebnitz leží v km 48,760 tratě horského typu Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt – Bautzen, úsek tratě Neustadt – Bautzen je od roku 2004 mimo provoz, neboť si zde dopravní svaz VVO neobjednal vlaky. V roce 2011 chtěl svaz VVO překvapivě zrušit i úsek tratě Neustadt – Bad Schandau, k tomu naštěstí nedošlo a v současné době trať hojně využívají obyvatelé Šluknovska pro spojení s Děčínem.

Obnovené nádražíčko Lohsdorf, stav 19. 6. 2015.

Při mé návštěvě tratě v pátek 19. června byly vlaky doslova přeplněny školními výlety. Bohužel z důvodu špatného kurzu české koruny k euru používají Češi tuto trať hlavně k tranzitní dopravě, na trati se vyplatí cestovat hlavně v tarifu jízdenky Labe/Elbe.

Málokdo ví, že na trati ze Sebnitz do Bad Schandau odbočovala v bývalé stanici, nyní zastávce Goßdorff–Kohlmühle úzkokolejná trať do Hohnsteinu. Trať byl postavena v roce 1897, bohužel byla zrušena již v roce 1951, z důvodu „darování“ kolejí na obnovu válkou zničeného Berlína. Na trati se nacházejí dva tunely a několik betonových mostů. V roce 1995 byl založen spolek pro obnovu tratě v údolí Černého potoka (Schwazbachbahn). Spolek má sídlo v staniční budově Goßdorf–Kohlmühle a jako základnu již obnovil nádraží v Lohsdorfu a asi 200 metrů kolejí.

Do Lohsdorfu se dostaneme pěšky částečně po tělese bývalé tratě. Trasu zjistíme z mapy před zastávkou Goßdorf–Kohlmühle. Z Lohsdorfu se dá dojít či dojet autobusem do cílové stanice v městečku Hohnstein. V Hohnsteinu se nachází krásný hrad s rozhlednou, který je přístupný po zaplacení vstupného 3,–euro. V hradu je umístěna i ubytovna Jugendherberg. Před válkou v hradu sídlil Hitlerjugend a za války zde bylo nacistické vězení pro zajaté důstojníky cizích armád. Z Hohnsteinu se dá vrátit autobusem zpět do Sebnitz na vlak, či do Pirny, v autobusech též platí Labe/Elbe. Výhodnější je výlet uskutečnit ve všední dny, kdy regionální autobusy jezdí každou chvíli.

Informace o trati jsou i v češtině na http://www.schwarzbachbahn.de/ziel.htm.

Martin Kubík

Hrad a bývalá věznice Hohnstein.

Moudrost pro tento den

Že nedostanete vždy to, co chcete, je někdy obrovské štěstí. ***Dalajláma***

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ČERVENEC

Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy – (Zawidóv)
1. 7. 1875 – **140 let**

Olomouc – Šternberk
1. 7. 1870 – **145 let**

Olomouc – Nezamyslice
1. 7. 1870 – **145 let**

Tanvald – Železný Brod
1. 7. 1875 – **140 let**

Valašské Meziříčí – Vsetín
1. 7. 1885 – **130 let**

Růžová hora – Sněžka (původní drážní lanovka)
1. 7. 1950 – **65 let**

Brno – Tišnov
2. 7. 1885 – **130 let**

Choceň – Broumov
26. 7. 1875 – **140 let**

Jak dále na Slavkovské dráze

Na Bílou sobotu, tedy 4. dubna 2015, vyjely opět osobní vlaky na úsek Slavkovské dráhy mezi Krásným Jezem a zastávkou Horní Slavkov–Kounice. Celkem čtyři páry vlaků budou cestujícím k dispozici o víkendech a státních svátcích až do poslední srpnové neděle. Vlaky, na jejichž financování se podílí Karlovarský kraj a město Horní Slavkov, jsou vedeny jako přímé z Rakovníka nebo ze Žlutic, jeden pár pak jede jen z Kounice do Krásného Jezu a zpět. A právě toto vedení a také jejich časová poloha jsou předmětem kritiky některých cestujících.

Na rozdíl od prvního jízdního řádu z roku 2013, kdy první ranní vlak dopravce České dráhy, a.s., byl veden jako přímý ze žst. Karlovy Vary dolní nádraží a poslední večerní vlak jel až na karlovarské horní nádraží s výhodným přípojem na tehdy ještě existující rychlík Excelsior ve směru na Prahu a Košice, znamená současné vedení vlaků pro cestující určité potíže. Protože většina cestujících, zejména pěších výletníků či cykloturistů, přijíždí do Slavkovského lesa od Karlových Varů či od Mariánských Lázní, musí tito nyní platit dvojí jízdné (provozovatelem osobní dopravy na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží je v současné době společnost GW Train Regio). Většina vlaků na Slavkovské dráze sice má v Krásném Jezu přípoje na spoje soukromého dopravce a naopak, neplatí to však u posledního vlaku, který ze zastávky Horní Slavkov – Kounice odjíždí v 10.54 hodin a směřuje do Žlutic. Tento vlak nemá ve směru na Karlovy Vary a Mariánské Lázně žádný přípoj, respektive je má až po čekání trvajícím hodinu až hodinu a půl.

„První ranní vlak, který z Horního Slavkova odjíždí až kolem 11. hodiny, není pro naše občany použitelný,“ upozorňuje na další nedostatek jízdního řádu místní občan Zdeněk Pokorný. **„Vydat se v sobotu nebo v neděli tímto vlakem někam na výlet je už pozdě, nehledě na skutečnost, že k vlaku musím z města dojít pěšky přes dva kilometry“.**

I nadále pokračuje úsilí o zprovoznění asi 1600 metrů dlouhého úseku z Kounice na nádraží Horní Slavkov, které leží přímo v centru města. Jak vyplývá z jednání, které se v nedávné době uskutečnilo za účasti zástupců kraje, města, SŽDC, společnosti ČD Cargo a Hospodářské a sociální rady Sokolovska (HSRS), je stále velký zájem o obnovení této části Slavkovské dráhy. Jednoznačně zde byl prezentován požadavek města i kraje obnovit zmiňovaný úsek tak, aby zde byla zavedena pravidelná vlaková doprava v rámci základní dopravní obslužnosti. A právě celoroční pravidelná doprava je i jednou z podmínek SŽDC. Při této příležitosti se objevují různé odhady nákladů na zprovoznění trati, většinou v rozmezí od 20 do 30 milionů korun.

Zájem o zprovoznění úseku mezi Kounicí a Horním Slavkovem potvrdil i nový náměstek pro dopravu Jakub Páník. Trvá i dohoda s městem o společném financování dopravní obslužnosti.

Necelých sedm kilometrů dlouhý úsek Slavkovské dráhy, který byl obnoven v roce 2013, je v současné době využíván pro odvoz cisteren vyráběných v závodě Legios. Objevují se však i další zájemci o nákladní přepravu. **„V nedávné době proběhla první jednání se zájemcem, který by chtěl z Horního Slavkova odvážet řádově tisíce tun suroviny“,** informuje nás místopředseda HSRS a hornoslavkovský zastupitel Ing. Rudolf Tomíček. Zájem o odvoz svých komodit po železnici projevují i další potencionální přepravci.

„Je velice dobré, že před dvěma roky došlo k obnově trati na Kounici. Současný stav, kdy vlaky jezdí jen na zastávku daleko od centra města, však lze chápat jen jako určité provizorium, jen jako jakýsi polotovar,“ říká předseda dopravní komise HSRS a místopředseda Demokratické Unie Odborářů Robert Koutný. Místopředseda HSRS Tomíček je ve svém hodnocení ještě příkřejší. **„Když někdo něco zanedbá, měl by to bez jakýchkoliv okolků napravit. Snad by to mělo platit i na železnici. Provozovatel dráhy přece ze zákona nese odpovědnost za provozuschopnost trati a je jedno, jestli se jedná o České dráhy či jejich nástupnickou organizaci SŽDC. Lidé zde jsou stejní“. -Kt-**

Již třetí sezonu zajíždějí vlaky z Krásného Jezu do Horního Slavkova - Kounice. Snímek Michael Mareš

SPORT

Stolní tenisté přivezli ze Švýcarska vítězství

Ve švýcarském městečku Sumiswald, které leží asi 40 km od hlavního města Bernu, se konal ve dnech 5. – 7. 6. 2015 turnaj čtyř zemí, tzv. Regionální USIC ve stolním tenise. Hrálo se v moderní víceúčelové hale, ke které patřilo i ubytovací zařízení a restaurace. Všichni účastníci tak měli velmi dobré zázemí. Dvoudenního zápolení se zúčastnili železničáři z Velké Británie, Německa, Česka a domácího Švýcarska. Nejprve se hrály soutěže družstev. České ženy postupně porazily všechna družstva a vybojovaly si 1. místo. Nejlepší hráčkou soutěže družstev žen se stala naše Jana Svojanovská (ČD, a. s., RP ZAP Pardubice) s celkovým skóre 6:0. Podobným způsobem si vedli i naši muži, kteří překvapivě lehce porazili všechny mužské týmy. Nejlepším hráčem soutěže byl Zbyněk Flíbor (ČD, a. s., DKV Brno) se skóre 8:1.

Reprezentační družstvo ve stolním tenise.

Sobotní odpoledne patřilo doplňkové soutěži jednotlivců. Pořadatelé z časových důvodů nalosovali všechny hráče dohromady a hrálo se vyřazovacím způsobem. Poražení z 1. kola pak pokračovali v soutěži útěchy. I v soutěži jednotlivců naši hráči prokázali svou dobrou formu. Do finále hlavní soutěže se probojoval Zbyněk Flíbor a zde porazil nejlepšího německého hráče Steffena Junga 3:1 na sety. Úspěch týmu pak dovršil Jiří Vrážel (SŽDC, s. o., OŘ Praha), který ve finále „útěchy“ vyhrál nad Britem Reubena Okaie 3:0.

Turnaj se tak našim železničářům nad očekávání povedl. Pro úplnost ještě dodejme jména ostatních železničářů, kteří se na tomto úspěchu podíleli. Jsou to: Michal Koníček (SŽDC, s. o., OŘ Brno), Jaromír Pivoňka (SŽDC, s. o., GŘ Praha), Josef Plšek (ČD, a. s., ZAP Olomouc), Carmen Pospíšilová (SŽDC, s. o., OŘ Olomouc), Alena Klišová (ČD a. s., RP ZAP Ostrava). Celý tým také mocně podporovaly vedoucí výpravy Renata Douková, tajemnice NeRV OSŽ, a tlumočnice Christiane Venclová. Všem jmenovaným děkujeme za dobrou reprezentaci.

VR

XX. Mistrovství ČR železničářů v cyklistice

Ve dnech 27. a 28. června 2015 se konaly dva závody silničních cyklistů. Prvním závodem na 24 kilometrů byla časovka jednotlivců se startem, již tradičně v obci Trmice, asi patnáct minut od centra krajského města Ústí nad Labem. V 17. 00 hodin začal závod a po jedné minutě startovali závodníci ve dvou kategoriích, do 40 a nad 40 let. Tentokrát chyběla řada jmen závodníků, známých z minulých let. Chyběl například mnohonásobný vítěz několika ročníků Karel Ptáček a také řada účastníků, kteří nás reprezentovali na USICu doma i v zahraničí. Z těch známých jmen nechyběl Jan Valeš z České Lípy, který se účastnil všech ročníků této soutěže. V časovce zvítězil **Daniel Kouřil** z HZS SŽDC, s. o. Česká Třebová časem 31:20 minut, druhý byl **Radek Kalita** z DKV Praha a třetí **Jan Valeš** z OŘ SŽDC Hradec Králové (pracoviště Česká Lípa). V kategorii mladších závodníků zvítězil **Jan Nádvorník** z OŘ SŽDC Ústí nad Labem, na druhém místě byl **Přemysl Bartoš** (rodinný příslušník) a třetí dojel **Luboš Verner** z PJ ČD Cargo Ústí nad Labem. Hlavní závod startoval další den v 9 hodin ráno, trať měřila 65 kilometrů. V kategorii starších jezdců se pouze změnilo pořadí na prvním a druhém místě, kdy zvítězil **Radek Kalita** časem 2:00:06 hodiny. Na druhém místě pak **Daniel Kouřil** a na **Jana Valeše** (ročník 1970!) opět zbyl „bronz“. Vyhrál ale horskou prémii před svými dvěma kolegy, Kalitou a Kouřilem na dalších místech. Ze závodníků v kategorii do 40 let byl opět na prvním místě **Jan Nádvorník**, druhý **Luboš Verner** a třetí **Radek Polcar** (PJ ČD Cargo Ústí nad Labem) Oba závody proběhly za příjemného počasí, obešly se bez úrazů, i když k jednomu pádu a odřeninám došlo. Závodu se účastnila také jediná žena, Dana Sikorová.

Po předání cen a poděkování všem závodníkům a také organizátorům technickým ředitelem Zdeňkem Hamalou připojil několik slov uznání závodníkům Miroslav Čáslavský, redaktor Obzoru, který se v minulosti téměř všech ročníků i jako jezdec účastnil.

Miroslav Gloss

Startuje Jan Valeš v časovce.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085) , redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org) . **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X