

Z aktuálních událostí

■ Dne 8. 10. probíhalo u Okresního soudu v Pardubicích další hlavní líčení v kauze týkající se obvinění dvou zaměstnanců SŽDC ze zavinění nehodové události. Podle obžaloby tyto pracovníci špatně vyhodnotili lom kolejí a tak údajně způsobili vykoľežení podvozku hnacího vozidla osobního vlaku jedoucího ze zst. Pardubice-Rosice do zst. Stěblová (stalo se 17. 11. 2011.). Oba byli pravomocně odsouzeni podmíněnými tresty a bylo rozhodnuto o náhradě škody. Obvinění zaměstnanci prostřednictvím svého obhájce podali dovolání k Nejvyššímu soudu ČR a věc byla vrácena soudu prvního stupně k novému projednání. K posunu v kauze však nedošlo, neboť klíčový svědek obhajoby seke soudu nedostavil. Podrobnosti k této kauze najdete na www.osz.org.

■ Na jednání zástupců odborových centrál, působících v Českých drah, a zaměstnavatele dne 12. října byly podepsány zásady čerpání a rozpočtu Sociálního fondu na rok 2016. „Výše a zásady se nemění,“ informoval I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun s tím, že stejně tak obdrží i organizační složky přibližně stejný finanční přírůstek jako letos. „Myslím si, že je to pozitivní zpráva pro zaměstnance, která dává organizačním složkám jistotu plánování akcí na příští rok,“ dodal Vladislav Vokoun s tím, že organizační složky tak nemusejí čekat na konec roku.

■ Úvod jednání Ústředí OSŽ, které zasedalo v sídle OSŽ v úterý 20. října, patřil opatření Českých drah, které má omezit jízdní výhody „režistů“ na určitých vlacích na trati Praha – Olomouc – Ostrava. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša zrekapituloval dosavadní jednání OSŽ k této otázce, včetně společného protestu odborových centrál proti tomuto kroku, který Představenstvo Českých drah zamýšlelo zavést bez projednání se sociálními partnery. Podrobněji se o této záležitosti dočtete v rozhovoru s předsedou OSŽ v tomto čísle Obzoru.

Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša dále informoval o tom, že se zástupci Asociace samostatných odborů stali členy Evropského a hospodářského sociálního výboru, což je jakási evropská tripartita. Bc. Jaroslav Pejša je členem komise pro dopravu a infrastrukturu.

Následovaly aktuální informace od jednotlivých místopředsed OSŽ, a to především o kolektivním vyjednávání. Na ČD se v té době teprve očekávalo předložení návrhu kolektivní smlouvy ze strany zaměstnavatele, u ČD Cargo již byl návrh předložen, ale faktické kolektivní vyjednávání bude zahájeno 2. 11. na výjezdním zasedání v Srbech, u SŽDC kolektivní vyjednávání již probíhá a bylo rozhodnuto, že PKS bude platná na jeden rok. Hlavní jednání o rozpořech v kolektivní smlouvě SŽDC proběhne na výjezdním zasedání 2. – 6. listopadu.

O situaci v nezávislých organizacích informovala tajemnice NeRV Bc. Renata Dousková. Uvedla, že vzhledem k nárůstu zakázek u některých společností budou odbory prosazovat odpovídající nárůst mezd. V souvislosti s růstem mezd ve zdravotnictví bude otevřeno jednání o nárůstu mezd i v Dopravním zdravotnictví.

Ústředí OSŽ dále vzalo na vědomí informaci o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2015 (otiskneme ji v Obzoru č. 22) a informaci předsedy Revizní komise OSŽ Pavla Fraňka o kontrolách v některých brněnských ZO. V rámci organizačních záležitostí Ústředí OSŽ mj. schválilo prodej nemovitosti ZO OSŽ SDC, správy tratí a budov Hradec Králové (LDT v Letohradě).

Členové Ústředí OSŽ byli seznámeni s evropskou kampaní pro zachování posádek ve vlacích, která proběhne 29. 10. Do akce se zapojí i OSŽ. Vlakové čety budou v tento den rozdávat cestujícím informativní letáčky, které vysvětlují důležitost vlakového doprovodu ve vlacích pro dobrou informovanost, pohodlí i bezpečnost cestujících. **-red-**



Je to snadné, je to prosté, poznávat, kde naše réva roste. Fotografii a tímto sloganem, kterým mikroregion Modré hory láká turisty, vás zveme k přečtení reportáže ze železniční stanice Kobylí na Moravě na druhé straně tohoto čísla. Možná vás tak inspirujeme i k návštěvě pohostinné jižní Moravy, která zvlášť v těchto pošmourných podzimních dnech láká k návštěvě vinných sklípků.
Snímek Michael Mareš

Nádraží v lázeňském městě Jeseník čeká velká přestavba

Návštěvníci slezského města Jeseník, včetně hostů zdejších lázní, proslavených Vincencem Priesnitzem, by se měli již v příštím roce dočkat modernizace nádraží, včetně postavení nových nástupišť namísto současných nevyhovujících. Rekonstrukci ale projde celá železniční stanice.

„Přestavba probíhá na základě projektu ‘Stavba DOZ Mikulovice – Jeseník’ (projektant Moravia Consult Olomouc, s. r. o.), podle něhož by měly být práce ukončeny příští rok v červnu,“ potvrzuje mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Rekonstrukce stanice měla být podle projektu zahájena letos v září, průtahy s vydáním stavebního povolení však tento termín odsouvají. Projekt počítá, kromě výměny kolejí, výhybek, osvětlení, rekonstrukce nástupišť a přejezdů, také s přípravou na zavedení dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení (DOZ). Za tím účelem bude rekonstruována část výpravní budovy a na místě dosavadního skladiště vyrostě technologický objekt traťové stanice. Protože však trať směřem do Mikulovic a dále na polské hranice je jen velmi málo využívána, řeší stavba pouze samotnou železniční stanici. Jeseník s tím, že k dálkovému ovládní stanic Písečná a Mi-

kulovice zatím nedojde. „Jak plyne z názvu stavby, výhledově se s dálkovým ovládním počítá, vzhledem k nepříznivému ekonomickému hodnocení jde však o dlouhodobý horizont,“ dodává Illiaš.

Nasazením nového staničního zabezpečovacího zařízení dojde v Jeseníku k úspoře šesti signalistů na St 2 a pracovní doba se zkrátí i výhybkářů z Pst 1. Jedinými dopravními zaměstnanci ve stanici tak zůstanou výpravčí a výhybkář. „Nadbyteční pracovníci budou přeřazeni na jiné obvody,“ vysvětluje Marek Illiaš.

V průběhu stavby bude položeno téměř 25 kilometrů kabelů, postaveno 28 nových návěstidel, zřízena čtyři nová přejezdová zařízení, instalováno dvanáct nových výhybek S49 druhé generace s ohřevem výměn atd., atd. Dojde rovněž ke zřízení nového informačního zařízení pro cestující, včetně kamerového systému. Dosavadní elektromechanické zabezpečovací zařízení bude nahrazeno nejmodernějším elektronickým zabezpečovacím zařízením s jednotným obsluhovacím pracovištěm (JOP).

(Pokračování na straně 3)

Během několikaměsíční výluky dojde ke kompletní rekonstrukci železničního svršku mezi železničními stanicemi Vlkanec a Golčův Jeníkov

Od 1. září do 12. prosince 2015 probíhá mezi železničními stanicemi Vlkanec a Golčův Jeníkov (železniční trať 250) výluka. Některé osobní vlaky v úseku Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov (Os 5910, Os 5912), respektive Světlá nad Sázavou – Čáslav (Os 5940), jedou (o 5, resp. 6 minut)



Osobní vlak 5905 projíždí poblíž místa, kde v pondělí 14. 9. 2015 vykoľejil podvalník převážející kolejová pole.

dříve, jiné (Os 5901, Os 5902, Os 5903, Os 5904) jsou v úseku Vlkanec – Golčův Jeníkov zcela nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Dálková osobní doprava není výlukou téměř dotčena, ač hlavní stavební činnost probíhá během výluky drážního provozu, vždy po jedné ze dvou traťových kolejí. Plánované ukončení všech stavebních prací je 16. ledna 2016.

Účelem stavby je oprava železniční infrastruktury, jejíž součástí bude i odstranění propadů traťové rychlosti tak, aby byly využity možnos-

ti stávajícího trasování tratě v rámci mezních hodnot parametrů geometrické polohy kolejí. Trať v tomto úseku byla již nevyhovující, takže za hranic své životnosti. Konkrétně během několikaměsíční výluky dojde ke kompletní rekonstrukci železničního svršku, včetně železničního spodku podél nástupišť a pod přejezdy. Dojde rovněž k pročištění příkopů a obnově jejich funkcí, aby bylo zamezeno poruchám geometrické polohy kolejí a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů). Zhotovitelem stavby je firma OHL ŽS.

Hned první měsíc, kdy se snášela první traťová kolej, poznamenaly stavbu tři mimořádné události (nehody). Ve středu 9. 9. 2015 v 9.25 h ujel od železniční stanice Vlkanec jeden vůz naložený kolejovými poli, který dojel až do Golčova Jeníkova. Vůz s nákladem jel nekontrolovaně téměř osm kilometrů. Při mimořádné události (srážka s osobami v km 258,732) byl jeden dělník usmrčen a jeden vážně zraněn. V Golčově Jeníkově vůz zastavil až nárazem do dalších odstavených vozů. Při jízdě vůz projel několik železničních přejezdů, mimo jiné i na frekventované zastávce Golčův Jeníkov město. Pět dní na to (v pondělí 14. 9. 2015), zhruba jeden a čtvrt kilometru od první nehody, vykoľejil (v km 259,992) kolejový podvalník převážející kolejová pole. Sesuté kolejnice zabloko-

valy trať mezi Golčovými Jeníkovem a Vlkančí na více než třináct hodin. A konečně v úterý 15. 9. 2015 došlo u železniční stanici Golčův Jeníkov ke srážce ujetých vozů s lokomotivou (tyto vozy byly odstaveny na koleji, lokomotiva byla odpojena a odjížděla, když čtyři drážní vozidla se dala do pohybu a narazila právě do této lokomotivy).

Podle předběžných výsledků šetření není ve všech třech případech vina ani na straně Českých drah, ani SŽDC, ale stavební firmy.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Je v zájmu celé železnice, aby k dohodě ohledně režijních jízdních výhod došlo.“

Hovoříme s Bc. JAROSLAVEM PEJŠOU, předsedou Odborového sdružení železničářů

V posledních dvou týdnech rozbouřila železničářskou veřejnost informace, že by mělo na trati Praha – Olomouc – Ostrava dojít k omezení režijních jízdních výhod v některých vlacích. Mnozí se obávají, že by to mohlo být první krok k dalším následným omezením. Jak se na tuto záležitost díváte?

Chápu obavy železničářů, protože zmíněné opatření bylo vydáno bez jakéhokoliv projednání s odborovými svazy, pouze na základě usnesení představenstva ČD, a s., ze dne 18. srpna 2015. My – OSŽ – jsme překvapivě obdrželi dopis až v pátek 2. října. Z uvedeného dopisu ale nebylo jasné, zda zmíněné vlaky budou povinně místenkové pro všechny cestující, nebo jen pro držitele režijních průkazů. V pondělí 5. října jsem obdržel vysvětlení, že se to týká pouze držitelů režijních průkazů. Z toho důvodu jsem na čtvrtek 8. října svolal poradou představitelů odborových svazů působících na Českých drahách a celou záležitost jsme projednali v úterý 6. října i na představenstvu OSŽ.

Pro nás je naprosto nepřijatelné přijmout takové usnesení bez projednání s odborovými svazy, pouze z podnětu Ing. Michala Štěpána, který neměl relevantní podklady k takovému návrhu. Není řešením vytýkávat držitele zaměstnaneckých výhod z vlaků, ale naopak – nezkracovat tyto soupravy. Bylo to právě rozhodnutí Michala Štěpána snížit počet vozů u těchto vlaků s konečným důsledkem, že RegioJet dnes na uvedené trase jezdí s delšími vlaky než ČD. Tyto vlaky dále využívají zaměstnanci Českých drah k jíz-

dám do zaměstnání, především v úseku Olomouc – Ostrava nemají jinou variantu, protože nemají možnost pružné pracovní doby jako úředníci na Generálním ředitelství ČD.

Je zajímavé, že právě člen představenstva ČD Michal Štěpán byl v úterý 13. října spolu s Mgr. Františkem Burešem představenstvem Českých drah určen pro vyjednávání s odbory o zmíněném opatření. Domníváte se, že i přesto k dohodě dojde?

Je v zájmu celé železnice, aby k dohodě došlo. Na železnici je výhodou, že zaměstnavatel může využít zaměstnaneckých jízdních výhod k zajištění větší mobility svých zaměstnanců, bylo by nesmyslné chovat se opačně. Proto se domnívám, že právě z tohoto důvodu byl k vyjednávání určen i Mgr. Bureš, protože do budoucna bude totiž nutné intenzivně využívat veškeré kapacity opravárenství Českých drah, což asi povede i k určité centralizaci. Naši podmínkou ale je, aby to nebylo spojeno s propuštěním zaměstnanců opraven. Připomínám, že zaměstnanců opraven je jen 1973, to je na hraně udržitelnosti. Jejich zkušenosti je nutné využít a předat novým zaměstnancům, jinak nebude opravárenství Českých drah schopno dále plnit svoje úkoly. Ale jak budeme přesvědčovat zaměstnance, že nezbyvá než dojíždět do zaměstnání na větší vzdálenosti, když se přijímají takovéto usnesení představenstva Českých drah? Lidé budou mít obavy a nebudou věřit slibům. Tento rozhovor vedeme v pondělí 19. října,



ale většina čtenářů čtrnáctideníku Obzor si jej přečte až o týden později, v pondělí 26. října. Doufám, že v tu dobu už dohoda bude na stole, ale pro jistotu jsem i o tomto problému ve středu 14. října informoval ministra dopravy Ing. Dana Ťoku, kromě jiného jsem ho upozornil, že v případě protahování sporu se může zvyšovat sociální napětí na železnici. A ze stejného důvodu upozorním na daný problém ve čtvrtek 22. října i předsedu vlády Bohuslava Sobotku. Ale je zde stále možnost, že k dohodě dojde během několika dní. V každém případě doporučuji čtenářům Obzoru sledovat webové stránky OSŽ, kde budou nejčerstvější informace.

(Pokračování na straně 2)



Osobní vlak 5906 zastavuje v zastávce Golčův Jeníkov město.

„Je v zájmu celé železnice, aby k dohodě ohledně režijních jízdních výhod došlo.“

(Pokračování ze str. 1)

Dalším velmi sledovaným problémem je převod budov z Českých drah na SŽDC. Ministr dopravy Dan Tok řekl v sobotu 17. října v Událostech ČT, že záležitost projedná do konce října vláda a pak přijde na řadu projednání v představenstvu ČD a Dozorčí radě ČD. Zároveň však podotkl, že pokud nebude představenstvo ČD nebo Dozorčí rada ČD s převodem souhlasit, bude nutné se zamyslet nad tím, zda máme „správné“ představenstvo nebo „správnou“ Dozorčí radu ČD. Co tomu říkáte?

V principu je převod budov správné řešení, ale problémem je jejich cena. V Bruselu se posuzovalo pouze to, zda nejde o nedovolenou veřejnou podporu, ale nikoliv to, zda stanovená cena odpovídá tržní ceně. Za to jsou odpovědné sta-

tutární orgány Českých drah. A pokud se někteří ze členů představenstva ČD nebo Dozorčí rady ČD domnívají, že stanovená cena neodpovídá tržní ceně, tak musí hlasovat proti. Je to i v jeho zájmu, protože za případné chybné rozhodnutí ručí celým svým majetkem a snadno se tak může stát bezdomovcem. Šest členů DR z devíti je voleno a odvoláváno řídicím výborem ČD, představenstvo Českých drah je zase voleno a odvoláváno Dozorčí radou ČD. Je tedy na každém jednotlivém členu, jak se rozhodne, je to plně o jeho osobní odpovědnosti.

Je ale spousta dalších problémů na železnici, o kterých bychom mohli dlouze hovořit, ale ty, které jsme zmínili, jsou neaktuálnější. A k těm dalším se jistě brzy vrátíme. Vypadá to, že závěr letošního roku bude ještě zajímavý a napínavý. **Děkují za rozhovor. Michael Mareš**



Železniční stanice Kobylí na Moravě má dvě dopravní koleje, skladiště je pronajato cizí firmě.

NAVŠTÍVILI JSME

Kobylí na Moravě

Je to snadné, je to prosté, poznávat, kde naše réva roste. Slogan, kterým mikroregion Modré hory zve návštěvníky, skutečně nelže. Zvláště nyní, na podzim. Pětice moravských vinařských obcí (Velké Pavlovice, Němčičky, Bořetice, Kobylí a Vrbice – která je druhou nejvyšší položenou obcí v okrese Břeclav) je totiž odjakživa známa svými červenými vínami ze svažových viničních poloh ležících podél tratě 255. „Když se rozloží večerní soumrak pozdního léta nad krajinou a poutníka zastihne na některém z řady vyvýšených míst, vystupují ze zvláště krajiny namodralé siluety návrší porostlými vinicemi a v údolích mizí v modravém šeru červené střešy dědin. Modré hory se ukládají pokorně k nočnímu spánku, aby jejich vinice, osvětlené nočním chladem a ranní rosou, vstávaly do nového sluncem prozářeného dne,“ tato slova jsem si vypůjčil od Prof. Ing. Viléma Krause, CSc., respektive z textu uvedeného na jednom z mnoha turistických informačních panelů.

Na svazích okolo Kobylí dozrává na podzim zlatavé či rubínové vínečko, které každý vinař ve svém sklepe hýčká, aby lahodilo oku, nosu i chuti. Ve Velkopavlovické vinařské oblasti pěstuje vinnou révu na 2400 hektarech vinohradů přes 5800 držitelů vinic. Ukazuje to na původní charakter osídlení Moravského Slovácka, kde téměř v každé rodině patřilo vlastnictví vinohradu či malého vinného sklepa k výraznému prvku venkovského životního stylu. Však také když procházíte Kobylím, potkáte vinné sklepy doslova na každém kroku – od obyčejných, až po ty honosné, dokonce i sklípky s doškovou střešou tady mají.

Když ale projedete nevelkou obcí až k nádraží, máte pocit, že jediné nádraží není „podsklepeno“, že jediné tady nemají sklípky. „Ale to se

pletete, i my na nádraží máme sklípky, je v něm plynový kotol a další věci, prostě potřebné zázemí,“ směje se vypravčí. Hrají si na zvidavého turistu, který do této typické vinařské oblasti – Modrých hor – zavítal právě v době sběru vína a pití burčáku. Ve skutečnosti využívám přestávku v jednání Podnikových výborů OSZ (ČD Cargo) a OZZ (při ZSSK CARGO) ve Velkých Pavlovicích k návštěvě této malebné stanice na romantické trati 255, kterou jsem zatím vždycky jenom projížděl.

Železniční stanice Kobylí na Moravě je živoucí připomínkou zaslé slávy zdejších lokálek. Podobně štěstí jako tato ale neměly jiné lokálky v okolí. Na trati Cejč – Zdránice přestaly jezdit osobní vlaky 22. 5. 1998. Nákladní doprava ukončila provoz po uzavření ždánického šroubarny na jaře roku 2003. Od té doby tam jelo pouze pár nostalgických (foto)vlaků a poté už jen služební jízdy (SŽDC). Jejich definitivní konec nastal 30. 6. 2010 (kdy došlo k naplnění rozhodnutí Drážního úřadu); koleje jsou jenom do Uhřic, z Uhřic do Zdránice už jsou vytrhané. A z Mutěňky (železniční trať Kyjov – Mutěňovice) dnes už kromě cyklostezky zbyla (kolejově) pouze Mutěňická spojka – triangel, který se využívá pro příležitostný obrát lokomotiv (vybudován byl v roce 1964).

Železniční trať ze Zaječic do Hodonína našťestí stále žije a je cestujícími hojně využívána. „Každou hodinu se tady kříží vlaky, na kterých jezdí motorové vozy řady 809. Některé jsou posílené o přívěsný vůz,“ říká vypravčí a dodává: „Jezdí jimi hodně lidí, protože je to od Brna dobře na přípoj, a i opačně odtud na rychlíky směr Brno a Břeclav.“

Železniční stanice Kobylí na Moravě má dvě dopravní koleje, skladiště je pronajato cizí firmě. **Michael Mareš**



Železniční trať ze Zaječic do Hodonína našťestí stále žije a je cestujícími hojně využívána.

ZE SVĚTA

Německá dráha zdraží v prosinci jízdné

O dvě procenta zdraží Deutsche Bahn (Německá dráha) od 13. prosince letošního roku jízdné v příměstských vlacích. Pro držitele časových jízdenek a pendly, dojíždějící železnici každodenně do zaměstnání, se však cena lístků nezmění, ujistil člen představenstva DB Berthold Huber. Zvýšení cen jízdného se tak ve skutečnosti dotkne jen asi pětiny všech pasažérů, dodal Huber.

DB prý zruší až 5000 míst v nákladní dopravě

Deutsche Bahn (Německá dráha) prý připravuje zrušení až 5000 pracovních míst v nákladní dopravě, která je značně ztrátová. Zprávu o tom přinesla 8. října britská agentura Reuters s odvoláním na zdroje obeznámené s tímto doposud tajným plánem. Uvedený počet míst, jež by měl zaniknout, představuje téměř třetinu všech pracovníků nákladní dopravy tohoto největšího evropského podniku v branži, uvedl 9. října německý deník Handelsblatt. Podle plánu „Budoucnost dráhy“, který je radikálním úsporným krokem ke snížení deficitu DB, by mělo odpadnout i 5000 míst na překladištích nákladů.

Tento sanační program, na jehož vypracování se podílí poradenská firma McKinsey, má být hotov do prosince a poté předložen dozorčí radě DB ke schválení. Samotné vedení koncernu se k této zprávě nechťelo vyjádřit. „To jsou jen jakési úvahy, jež nebyly v žádném případě odsouhlaseny představenstvem, proto je také nekomentujeme,“ citoval list mluvčího DB. **Jan Hála**

Liberalizace v Norsku

V Norsku se připravuje „železniční revoluce“ – od prosince 2016 by mělo dojít k postupné deregulaci osobní přepravy. Prvními tratěmi by měly být trať z Osla na Halden a Stavanger. O provozování má zájem dopravce MTR, který pochází z Hongkongu a který již provozuje stockholmské metro, jakož i IC vlaky ze Stockholmu do Göteborgu.

NSB zůstane v majetku státu, ale budou „degradovány“ na normálního dopravce, který se bude muset ucházet o každou zakázku společně s ostatními dopravci. Vozidla NSB budou převedena do „poolu vozidel“, která bude vlastnit stát, z něhož pak bude mít možnost vítěz výběrového řízení čerpat. Rovněž bude zajištěn přístup do opraven vozidel. Pro nákladní dopravce Cargonet, který zůstane u NSB, se nic nemění.

VŠIMLI JSME SI

● **VÝLUKY** na trati z Kořenova do Harrachova pokračují podle plánu, a to navzdory technickým problémům na první stavbě (rekonstrukce Harrachovského tunelu na trati Liberec – Harrachov). Až do 19. listopadu 2015 potrvá výluka na trati Kořenov – Harrachov spojená s výstavbou výhybny v Harrachově. Potvrdil to mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský s tím, že se zavedením železničního provozu se počítá až od nového grafikonu, byť výluky budou (na české i polské straně hranic) ukončeny již v listopadu.



● **V RÁMCI** plánovaná modernizace žst. Rakovník, o což usiluje Středočeský kraj, jsou prozatím v tamní výpravní budově kompletně vyměněna okna v prvním podlaží a podkrovních místnostech, zároveň je zde opravena fasáda v prostoru nástupiště, přičemž celková oprava této železniční stanice za účelem zlepšení prostředí má být hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Snímek Tomáš Martinek.



● **PENZION SEDLEC** v Kutné Hoře u hlavního nádraží láká návštěvníky listem grafikonu! Ten, konkrétně jde o list 502 z GVD z roku 1996 – OPŘ Česká Třebová, je vyobrazen na čelní fasádě Penzionu Sedlec. Hned vedle penzionu je Kutnohorská zahrádní železnice Jiřího Capouška. Ta bude v sobotu 31. 10. 2015 v rámci festivalu „Kutná Hora, domov můj“ připravena přivítat děti s rodiči, a to dopoledne i odpoledne (seznamění s železničními exponáty v prostoru zahrady, jízda zahrádní železnici za symbolické jízdné).



● **EGRONET** – jednodenní síťová jízdenka EgroNet je ideální pro cestování v euroregionu Egrensis (Karlovarský kraj a německé příhraničí). Síťová jízdenka EgroNet nabízí možnost cestovat vlaky, autobusy a městskou hromadnou dopravou ve čtyřech sousedních regionech: a to po části Karlovarského kraje a ve vybraných okresech Bavorska, Durynska a Saska. Při zakoupení dvou jízdenek EN může na tyto jízdenky cestovat skupina maximálně dvou dospělých a maximálně 4 dětí od 6 do 15 let. Přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla je s jízdenkou EgroNet zdarma. Jízdenka platí v pondělí až v pátek vždy od 7.30h do 3h následujícího dne, v sobotu a v neděli už od půlnoci do 3h následujícího dne. Jednodenní síťová jízdenka EgroNet pro jednu osobu stojí 150 Kč.

● **VÝLUKY** se nevyhnuly ani trati 260 Česká Třebová – Brno, kde v době od 13. do 17. října byl v šestikilometrovém úseku se čtyřmi tunely zaveden jednokolejný provoz. Vlakovou dopravu se však dařilo udržet bez větších zpoždění.



Nová zastávka přiblížila vlaky do středu obce a současně i k nové rozhledně.

Na ohrožené trati byla postavena nová zastávka

V roce 2007 byla na místě někdejšího poutního kostelíka nad obcí Červená Voda na Králíku vybudována 25 metrů vysoká, betonová a dřevem obložená rozhledna. Za příznivého počasí z ní lze dohlédnout na celé pohoří Králíckého Sněžníku (pod nímž pramení řeka Morava), na hřeben Orlických hor s jedním z jejich dominant – Suchým vrchem, jakož i do celého okolí Červené Vody, kterou prochází železniční trať č. 024 (Ústí nad Orlicí – Prostřední Lipka – Mlýnský dvůr). Uvedená trať vede až do konečné stanice Štítý, v úseku Mlýnský dvůr – Štítý je ale osobní doprava zastavena.

V minulých letech byla trať z Dolní Lipky do Štítý, propojující kraj Olomoucký a Pardubický, ohrožena zastavením provozu. Po protestech místních občanů Pardubický kraj provoz (i když ve zmenšené míře) zachoval do obce Mlýnský dvůr, kde začínají hranice Olomouckého kraje. Ten dosud nenašel „odvahu“ prodloužit (financovat) provoz až do konečné stanice Štítý.

V protikladu s tím vedení Pardubického kraje

nejen že zachoval osobní dopravu na této železnici, ale rozhodlo i o zřízení nové zastávky v obci Červená Voda. Tou novou zastávkou je zastávka Červená Voda – Pod rozhlednou, z níž je to již jen pár stovek metrů nejen na výše zmíněnou rozhlednu ale také do středu obce. Zastávka byla slavnostně otevřena 29. září 2015 za účasti vedení Pardubického kraje. Zastávka byla postavena z prostředků SŽDC a náklady na její vybudování činily cca 9 milionů korun. Zastávka má bezbariérový přístup, nástupiště, odpovídající evropským normám, osvětlení, přístřešek a také novou kolej, včetně odvodnění.

Zastávku bude od nového jízdního řádu obsluhovat šest párů osobních spojů, které by od nového jízdního řádu měly zajíždět až do Štítý, přičemž jejich provoz na území kraje Olomouckého (Mlýnský dvůr – Štítý) bude pravděpodobně hradit kraj Pardubický.

Více o nové zastávce, jakož i o celé trati č. 024 na vynikajících stránkách www.moravska-pohranici.cz. **Miroslav Čáslavský**

PŘEDSTAVUJEME

Martin Vavrečka: Smyslem nových webových stránek je vytvoření základní ucelené informace o našich rekreačních zařízeních

Stručné, jednoduché, přehledné, takové jsou nové webové stránky OSZ věnované rekreaci – najdete je na www.rekreaceosz.cz. Kliknete-li na www.osz.org a sjedete dolů, vlevo je nová rubri-



ka zaměřená na rekreační zařízení v majetku Odborového sdružení železničářů. Tváří rubriky je výkonný tajemník OSZ Martin Vavrečka, který z titulu své funkce na stránkách www.rekreaceosz.cz informuje o pěti rekreačních zařízeních Odborového sdružení železničářů. „Smyslem webových stránek je vytvoření základní ucelené informace o zařízeních, která lze využít jak ze strany našich členů, tak i ze strany široké veřejnosti,“ říká Martin Vavrečka s tím, že v brzké době bude spuštěna reklamní kampaň propagující výše uvedené webové stránky. Zmíněnou pěti rekreačních zařízení tvoří kromě trojice tříhvězdičkových hotelů – Hotelu Oddech v Krkonoších, Lesní chaty v Jizerských horách a Hotelu Ostrý v Železně Rudé – také

penzion Pacifik v Jeseníkách a wellness Hotel Skalka v Rajecých Teplicích na Slovensku. „Umístěním objektů v rámci uvedených lokalit a spektrem v nich nabízených služeb sledujeme především plnění našich dlouhodobých cílů, kterými jsou předně dostupnost rekreace, která je primárně určena pro naše členy, včetně možnosti relaxace či sportovních aktivit, tak v neposlední řadě i komerční využití z důvodu ekonomické udržitelnosti provozu těchto zařízení,“ konstatuje dále Martin Vavrečka.

A jak se o pobytu v jednotlivých lokalitách dozvědět více? Pro další informace nebo pro objednání pobytu lze kontaktovat přímo vybraný hotel či penzion, nebo popřípadě mezinárodní oddělení OSZ-Ú. Na otázku, kolik takový pobyt stojí, Martin Vavrečka odpovídá: „Je potřeba odlišit, zda se jedná o dotovaný pobyt z prostředků sociálního fondu jednotlivých zaměstnavatelských subjektů, či nikoliv. V prvním případě je cenová nabídka uváděna v tzv. dotovaném katalogu ČD travel pro zaměstnance, ve druhém případě doporučují využít informaci o cenách buď z katalogu ČD travel (nedotované pobyty), nebo se obrátit přímo na kontakt uvedený na webových stránkách samotných hotelů, který je rovněž součástí nové zřízení stránek www.rekreaceosz.cz.“ Martin Vavrečka při této příležitosti doporučuje využít i kratších víkendových zvyhodněných pobytů. „Například v podobě prodloužených víkendů. Díky turisticky atraktivním lokalitám, v nichž se naše rekreační zařízení nacházejí – ať už to jsou Krkonoše, Šumava, Jizerské hory, Jeseníky či lokalita Rajecé doliny – lze, věřím, prožít krásný pobyt i mimo hlavní sezonu, ať už letní či zimní,“ uzavírá Martin Vavrečka.

Michael Mareš

Obzor č. 21 – 19. listopadu 1990

Úvodní článek „Má železnice v ČSFR budoucnost?“ od pracovníka Výzkumného ústavu železničního Dr. Dekoje shrnuje hlavní problémy současné železnice (podinvestovanost, bezkonceptnost řízení, špatné sociální podmínky zaměstnanců aj.). „**Technická a hlavně sociální vybavenost pracovišť je kritická, podmínky práce v provozních profesích často urážejí lidskou důstojnost,**“ zdůrazňuje se v článku. Podle autora však federální ministerstvo dopravy nejeví ochotu poskytnout ČSD dotaci, na druhé straně se železnice nechce začít chovat ekonomicky a jeví se jako bezdětný jecen na peníze. Řešením je podle něj tedy nejen nutnost vložit do železnice kapitál, ale také důsledná orientace na přepravní trh, na klienty a na kvalitu poskytovaných služeb.

V rozhovoru s tajemníkem Oblastní rady odvětvových sekcí (OROS) Plzeň Jiřím Brunclíkem je osvětlen smysl a poslání tohoto orgánu, jehož vznik (na jaře 1990) byl doprovázen nedůvěrou a obavami, aby nevznikl plán byrokratický aparát a zbytečný mezičlánek v OSŽ. OROS měly sloužit především jako servisní pracoviště pro základní organizace (v oblasti Plzně jich bylo 189), zabývat se požadavky jednotlivých sekcí a být odborovým partnerem Oblastnímu ředitelství ČSD. Kromě toho se v té době zástupci OROS Plzeň na požádání výkoných jednotek účastnili množství tzv. „kulatých stolů“ a kon-

kursů. Ředitel plánovacího odboru ÚŘ ČSD napsal pro Obzor článek, v němž vysvětluje, jak bude financována železnice, aby se napravilo její nespravedlivé postavení na přepravním trhu. To se podle autorových slov projevuje především tím, že v nákladech silniční dopravy nejsou zahrnuty náklady na dopravní cestu ani náklady v souvislosti se znečišťováním životního prostředí. „**Pro zajištění harmonizace podmínek dopravců na přepravním trhu dojde k účetnímu oddělení nákladů na infrastrukturu,**“ uvádí se v článku mimo jiné. Autor zdůrazňuje, že v blízké budoucnosti bude vyvinut silný ekonomický tlak na racionalizaci a efektivnost všech prováděných činností.

V listu se dále můžeme mimo jiné dočíst o kralupské ubytovně, která byla v říjnu 1990 po několika odkladech konečně otevřena. ZV OSŽ této stanice však zjistil, že ubytovna byla již od léta využívána cizinci, přestože pro vlastní pracovníky nebyla ještě zkolaudována – ti zatím bydleli v nevyhovující ubytovně. Situace byla na příkaz Oblastního ředitelství ČSD Praha prověřena a stížnost byla uznána jako opodstatněná, neboť část lůžkové kapacity byla skutečně poskytována hotelu Sport v Kralupích, a to neoprávněně. V článku je uvedeno, že byl sice porušen zákon, ale osobní obohacování z pronájmu nebylo prokázáno. **Zdeňka Sládková**

Nádraží v lázeňském městě Jeseník čeká velká přestavba

(Pokračování ze str. 1)
„V mezistančním úseku Jeseník–Lipová Lázně bude vybudováno automatické hradlo bez návěšního bodu na trati. Z důvodu

kontroly volnosti úseku Mikulovice–Pisečná–Jeseník bude trať v tomto úseku osazena počítačem náprav,“ doplňuje informace o přestavbě mluvčí.



Současná nevyhovující nástupiště budou nahrazena novými s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice, s jejich zastřešením se ale nepočítá.

Náklady na přestavbu železniční stanice Jeseník dosáhnou částky 250 mil. Kč, předpokládá se, že stavba bude spolufinancována z prostředků EU. Skutečnost, že v současné době byla zrušena (odložena) přestavba trati z Hanušovic do Jeseníku, stavbu DOZ Mikulovice–Jeseník nijak neovlivní. Otazník však visí nad ukončením přestavby (červen 2016), neboť průtahy s vydáním stavebního povolení a další administrativní záležitosti posunuly zahájení stavby (září 2015) o několik měsíců. **Miroslav Čáslavský**

Opavská vodárna hledá donátory



Současný stav vodárny při pohledu z ulice.

pro dílo akademického sochaře Kurta Gebaue- ra, rodáka z nedalekého Hradce nad Moravicí. Současně by toto místo mělo sloužit i pro jiné kulturní potřeby a jeho součástí by měla být i kavárna a odpočinkové místo pro cyklisty. Práce na přestavbě historické vodárny již byly zahájeny, jejich rychlému průběhu však brání nedostatek peněz. Z předpokládaných 15 milionů korun se totiž doposud podařilo zajistit jen tři

miliony. Společnost VOVO neuspěla se žádostí o finanční podporu ani u Ministerstva kultury (objekt je vyhlášen jako kulturní památka), ani u Norských fondů, které byly založeny mj. i za účelem snížení sociálních a ekonomických nerovností v evropském hospodářském prostoru. Peníze na opravu nemá ani město Opava. Příznivější je osud parního kotle, který měl být původně součástí opravené vodárny, z finančních důvodů je tomu však jinak. Po řadě jednání se kotlem podařilo umístit formou darovací smlouvy do muzea Výtopna Jaroměř, které se zavázalo k renovaci kotle a jeho vystavení. Kotel je na ministerstvu kultury evidován jako movitá kulturní památka.

Na opravu samotné vodárny se společnost VOVO neustále snaží získat potřebné finance, je to však značně obtížná záležitost a oprava budovy tak postupuje jen velmi pomalu. Na stránkách Zpravodaje VOVO se proto objevila i prosba o pomoc, ať již formou finančního příspěvku, či sdělením možných donátorů, kteří by pomohli tuto unikátní stavbu dovést do zdárného konce. „**Snad se zdaří dotáhnout tento projekt do provozuschopného stavu. Město Opava i železnice by si to určitě zasloužily,**“ doufá Vladimír Peringer. K záchraně železniční historie na Opavsku by mohlo přispět i využití budovy s vodárnou sousedící, kde by mohla být umístěna trvalá výstava Opava železniční. Tato budova, která je v majetku ČD, je však, bohužel, z poloviny již více než rok nepoužívaná a chátrá. **Miroslav Čáslavský**



Vizualizace stavu po dokončení rekonstrukce.

INFORMACE

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2016

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 2. listopadu do 4. prosince 2015 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2016. O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze požádat na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám. Dále oznamujeme, že s účinností od 1. ledna

2016 budou do Sdružení FIP přijaty železniční společnosti Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. (KW) a THI Factory SA (THI). Společnost THI Factory SA je novým samostatným dopravcem provozujícím vlak s globální cenou „Thalys“. U těchto železničních společností bude prováděna pouze minimální výměna – tj. jízdní doklady bude možné zakoupit na základě předložení mezinárodní průkazky na sevu jízdného. **Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.**

PRÁVNÍ PORADNA

Odborný rozvoj zaměstnanců (2/6)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 20 bylo charakterizováno **zaškolení a zaučení, resp. odborná praxe absolventů škol**. Druhá část se zabývá **prohlubováním kvalifikace**.

3) Prohlubování kvalifikace

Kvalifikace je celková schopnost zaměstnance vykonávat konkrétní práci a jejím obsahem je určitý soubor nejen teoretických znalostí, nýbrž i praktických zkušeností a dovedností, které zaměstnanec získává nejen dosažením určitého stupně vzdělání, ale zároveň i průběžnými školeními, kurzy apod. V pracovněprávní úpravě má kvalifikace své místo v řadě ustanovení zákoníku práce: ● při sjednání druhu práce v pracovní smlouvě /§ 34 odst. 1 písm. a) ZP/; ● při převedení na jinou práci /§ 41 odst. 6 ZP/; ● při skončení pracovního poměru /§ 52 písm. f) ZP/; ● v povinnostech zaměstnavatele přidělovat zaměstnanci jen takovou práci, která odpovídá jeho schopnostem /§ 103 odst. 1 písm. a) ZP/

Prohlubování kvalifikace se rozumí její průběžné doplňování, kterým se nemění její podstata a které umožňuje zaměstnanci výkon sjednané práce; za prohlubování kvalifikace se považuje též její udržování a obnovování. Prohlubování kvalifikace se nemění její podstata, tzn. že se zaměstnanec nestává kompetentním pro výkon jiných prací, než které vykonává na základě pracovní smlouvy. Zaměstnanec je povinen prohlubovat si kvalifikaci k výkonu sjednané práce. Z výše uvedeného nevyplývá právo zaměstnance absolvovat nějaký konkrétní druh vzdělání. Kvalifikaci by si měl prohlubovat i samostudiem v rámci výkonu práce.

Zaměstnavatel je oprávněn uložit zaměstnanci účast na školení a studiu, nebo jiných formách přípravy k prohloubení jeho kvalifikace, popřípadě na zaměstnanci požadovat, aby prohlubování kvalifikace absolvoval i jiné právnické nebo fyzické osoby.

Součástí povinného prohlubování kvalifikace může být i závěrečné ověření nově nabytých informací prostřednictvím testu nebo zkoušky. V rámci prohlubování kvalifikace však zaměstnavatel nemůže nařadit pohnuté přezkoušení úrovně kvalifikace k výkonu sjednané práce zaměstnance. Odmítnutí takového pokynu k přezkoušení stávajících schopností by nemohlo být považováno za porušení povinností zaměstnance. Samotná účast na prohlubování kvalifikace je považována za výkon práce. Zaměstnanec za tuto dobu náleží mzda nebo plat, popřípadě odměna z dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr. V případě, že prohlubování kvalifikace probíhá v době mimo stanovenou úřední, popřípadě kratší pracovní dobu vyplývající z předem stanoveného rozvržení této doby, tj. mimo rozvrh směn, jedná se o práci přesčas. Zaměstnanec při prohlubování kvalifikace nemá ze zákona právo na žádné studijní volno, a to ani v případě, že je příslušným kurzem nebo vzdělávacím programem, který na základě pokynu zaměstnavatele nebo po dohodě s ním absolvuje, spojeno vykonání zkoušky. Právo na takové volno a případně i náhradu mzdy je ale možné sjednat.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Co s neukázněnými řidiči na přejezdech?

Před více než třemi měsíci (22. července) se u Studénky srazil vlak s kamionem, který vjel na koleje i přes výstrahu červenými světly a zavíracími se závorami. Jak vypadá situace na tomto přejezdu dnes? Dá se říci, že se příliš nezměnilo. Stačí postát pár minut u tohoto přejezdu a pozorovat projíždějící automobily v okamžiku, kdy začnou kmitat červená světla, signalizující příjezdí vlak. Většina řidičů sice zastaví, najdou se však i tací, kteří na přejezd vjedou i v době, kdy jim to výstraha zakazuje. Snad hřeší na to, že výstrahná doba je poměrně dlouhá (což ovšem platí v případě blízkého se nákladního vlaku, ne však pendolina, jedoucího zde 160 kilometrů rychlostí), v každém případě je to však holá neukázněnost a arogance, s níž porušují zákon.

Zajímavé je pozorovat projíždějící kamiony, které se zde stále objevují, i když silnice přes přejezd je mimo jejich trasy. Kamiony zde projíždějí mnohdy doslova krokem, neboť stav vozovky, jejich náklad a další okolnosti jim rychlejší jízdu neumožňují. Může tak trvat i déle než minutu, než celý kamion přejezd opustí. Přejezd je totiž několik desítek metrů dlouhý – kromě dvojkolejné trati zahrnuje i koleje na místní nádraží. Co by se stalo, kdyby řidiči takto pomalu jedoucího kamionu opět zpanikařili při zjištění, že se blíží vlak, raději nedomyšlet.

Řešení, které nabízí ministerstvo dopravy (čidla, zjišťující překážku na přejezdu a zastavující vlak) nejsou řešením. Postavení nadjezdu u tohoto málo frekventovaného přejezdu je spíše nereálné. Zákaz vjezdu kamionů na tento přejezd neřeší situaci neukázněných řidičů ostatních automobilů. Účinným řešením by snad mohly



Kamiony na přejezdu ve Studénce projíždějí mnohdy jen rychlostí chůze.

být odstrašující pokuty a snad i odebrání řidičské (ČZP) zaletu a trestní řízení, týkající se obecného ohrožení, za nedovolený vjezd na jakýkoliv přejezd, k tomu však zákonodárci zatím příliš chuti nemají. Poničené nástupiště a ostatní drážní zařízení v okolí přejezdu ve Studénce jsou již opraveny, přejezdové zabezpečovací zařízení spolehlivě

funguje (stejně jako fungovalo i při tragické nehodě 22. 7.). Nějaké viditelné kroky ze strany ministerstva dopravy i zákonodárců však zatím učiněny nebyly a je zřejmé, že v dohledné době ani učiněny nebudou. Budeme tedy čekat na novou tragickou nehodu, ať již ve Studénce, nebo na kterémkoliv jiném železničním přejezdu? –slav–

Stromy na kolejích kontra ochrana přírody

Zapoměl jsem, kde žiji. Stále v Česku, či v Absurdistanu? Dnes a denně víme, že at je sucho či mokro, bezvětrí či větrno, slunce či sniž, padají stromy okolo tratí a to vždy na koleje. Je to schválnost přírody, či jak no nazvat? Kdo to zažil nebo zaznamenal, či jak no nazvat? Kdo to zažil nebo zaznamenal, či jak no nazvat? Každý rok na konci naše ČD sečítá škody, jaké utrpěla pádem stromů. Nehledě na újmy na zdraví strojevedoucích, vlakového doprovodu, ale i cestujících. Já osobně, 8. května, mám tuto nehodu za sebou. Strojvedoucí marodí dodnes, protože si hnul s páteří. Bylo to 100m před vjezdovým návěstídem do Lužné u Rakovníka. Kluci od tratovky měli radost, protože to bylo už mimo drážní těleso. Ale strom měl 25 m.

Anyni ta absurdita. Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) žaluje u soudu SŽDC za to, že porušují zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody. Mysleno je to, že okolo tratí kácejí stromy a ničí přírodu. Nebylo by od věci naložit ty odborníky do vlaku a ukázat jim, jak vypadají tratě jinde? Už jsem byl leckde, téměř čtvrt Evropy

procesoval, i tam, kde se domníváme, že jsou sto let za opicemi. Třeba v Rumunsku. Minimálně 20 m vlevo i vpravo od tratí není křoví, natož strom. U nás? Jezdíme v zelených tunelech, hlavu nevystřičme, protože bychom sítv. vyšlehli oko, platíme pokuty cizím dopravcům za poškozené vozy, neustále máme rozbitá zrcátka, a odborníci žalují, že připravujeme lidstvo o kus železnice. Chápete to? To je takový problém ukázat jim fotodokumentaci nehod, zavinených padlým stromem, aby šli k šípku? Kdo to je, jakou mají náplň práce, kdo je platí, proč tam vůbec jsou? Naši předkové vybudovali síť železničních tratí, na kterou jsme byli svého času pyšní, žádný úřad, jako je ČIŽP, neexistoval, asi věděli, proč. Nechci nadřezávat SŽDC, naopak, to, co se provedlo s Českými drahami, to je zločin a lumpárna, tak to roztrhat to, co fungovalo, škoda mluvit. A tak navrhuji: ať jdou ti umělci něco dělat, třeba ty stromy podírat, ať nám nepadají do kolejí. **Jan Folprecht,**
vlakvedoucí osobních vlaků, Rakovník



V sobotu 10. 10. přivezla z Prahy do Lužné zvláštní vlak (opět v plné kondici) parní mašinka 477.043 „Papušek“.

Rozloučení s parní sezonou 2015

Stovky lidí, zejména železničních nadšenců a příznivců naší železnice, se o víkend 10.–11. října přišly rozloučit do Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka s letošní parní sezonou.

Areál železničního muzea tak opět ožil hvizdem píšťal parních lokomotiv, „vonným“ dýmem z jejich komínů a hlavně – spoustou natěšených návštěvníků.

dražní techniky a modelové kolejiště. Spousta návštěvníků (hlavně těch nejmenších) si nenechala ujít příležitost povozit se s úzkorozchodnou parní mašinkou.

Jak mi posléze potvrdil vrchní přednosta DHV Ing. Jindřich Rachota, i navzdory rozmarům počasí byla letošní muzejní sezóna pro ŽM ČD úspěšná.

„Filmový“ přejezd

Železniční přejezd v Karlické ulici v pražském Radotíně (trať SŽDC č. 171) si „zahrál“ v několika českých filmech (např. Dáma na kolejkách z roku 1966).

Místo pamínek lokomotiv dnes vidíme v čele osobních a nákladních vlaků a rychlíků lokomo-

tivy elektrické, případně motorové. Osobní dopravu mezi Prahou a Berounem pak plně ovládly moderní soupravy CityElefantů.

A. K. Kýzl



Dne 22. 9. jsme na přejezdu zachytili průjezd osobního vlaku č. 8846, v čele s řídicím vozem 971.070-8 „Honzikem“, jedoucím z Prahy do Berouna.

Společné setkání důchodců v Břeclavi

V pátek 2. října se sešli členové Klubu důchodců ze železniční stanice Břeclav a Klubu důchodců bývalého Depa kolejových vozidel Břeclav v Kulturním domě Delta Břeclav.

Pan Hlačík ze ZO OSŽ Břeclav (LD) popřál oběma klubům mnoho dalších společných akcí. Po oficiální části následovala beseda s hudbou pro poslechl i k tanci se skupinou „Holubi“.

Božetěch Dvořáček



Snímek ze zdařilé akce pro seniory.

Za posledních šestnáct měsíců se Týniště nad Orlicí změnilo k nepoznání

Zbourána byla například přístavba k odbavovací budově a na jejím místě vznikl nový podchod s přístupem na dvě nová ostrovní nástupiště (druhé nástupiště s nástupními hranami o délce 120 m, třetí nástupiště s hranami o délce 170 m), zanikla i nevzhledná dvorana mezi odbavovací budovou a budovou s dopravní kanceláří (namísto ní zde byla zřízena nekrytá plocha se zelení a chodníky).



Železniční stanice Týniště nad Orlicí se konečně dočkala rekonstrukce.

Michael Mareš

Navštivte výstavu ke 140 letům železniční křižovatky v Týništi nad Orlicí

Významná dominanta města Týniště nad Orlicí – Vodárenská věž (na snímku) – bude ve středu 28. října na státní svátek mimořádně (v rámci happeningu) otevřena.

rá bude k vidění ještě ve středu 28. 10. 2015 na státní svátek.



Železniční přechod v Meziměstí opět žije nákladní dopravou

Nákladní doprava na pohraniční přechodové trati Meziměstí – Mioszów opět naplno ožila.



V čele vlaků přijíždějí z Polska do Meziměstí lokomotivy řady ST43, které sem jezdily i před ukončením pravidelného provozu.

trati Frýdlant v Čechách – Višňová, které si vyžádaly dočasné uzavření železničních přechodů Lichkov – Miedzylesie a Frýdlant v Čechách – Zawidów.

Důvodem jsou nepřetržitě výluky na trati Miedzylesie – Klodzko v Polsku a současně i u nás na



ziměstí využily i vlaky soukromých dopravců s vozky z výroby v nedaleké Sobótce. Jednorázovou akcí byla jízda kinematovlaku a pak návoz parních lokomotiv na kulturní akci konanou v muzeu Jaworzyna Slaska.

Moudrost pro tento den. Jen díky nemoci poznáme cenu zdraví. Hérakleitos

VÝROČÍ MĚSÍCE LISTOPAD. Kutná Hora město – Zruč nad Sázavou 1. 11. 1905 – 110 let. Čeb – Aš (st.hr.) – (Selb) 1. 11. 1865 – 150 let.

Pozvánka: Kutná Hora, domov můj

Kutnohorský organizační výbor vás srdečně zve na II. ročník festivalu „Kutná Hora, domov můj/Kutná Hora v 19. století“, který se koná ve dnech 29. října až 1. listopadu 2015 v konferenčním sále hotelu U Kata a na jiných místech Kutné Hory.

SPORT. Výsledky oblastních kol v badmintonu a squashu v Olomouci. V Olomouci se v průběhu měsíce října konala oblastní kola mistrovství železničářů v badmintonu (1. 10.) a ve squashu (8. 10.).

OBZOR WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehe 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktorka PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org).