

Z aktuálních událostí

■ **Jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.**, které se konalo v sídle OSŽ 11. 11., se zúčastnil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a za zaměstnavatele JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GR ČD, a. s. Ten členům PV vysvětlil nejasnosti kolem Katalogu prací, který byl dán odborům k připomínkování. Ujistil členy podnikového výboru, že jde jen o úpravu z důvodu velkého množství již realizovaných organizačních změn v rámci celých Českých drah; nebudou to tedy žádné úpravy, které by měly vliv na přeřazování či odměňování pracovníků. Dále se JUDr. Veselý zmínil o očekávaném převodu nemovitostí Českých drah k SŽDC. Zdůraznil, že si je vědom, že příslušní zaměstnanci dlouhodobě žijí v nejistotě, vláda však o převodu dosud nerozhodla. Dále upozornil na to, že po převodu majetku budou převedeni zaměstnanci po celý rok 2016 krytí kolektivní smlouvou Českých drah, a co se týká FKSP u SŽDC, budou její moci čerpat v rozsahu Sociálního fondu Českých drah.

Předseda OSŽ Bc. Pejša upozornil na problematiku nízkého mzdového ocenění řemeslníků DPOV, což činí v opravárenství velké potíže, neboť je těžké za těchto podmínek získat kvalifikované pracovníky, a DPOV často řeší jejich nedostatek agenturními pracovníky. Zdůraznil, že tuto otázku je třeba vyřešit ještě před případnou reorganizací opravárenství. Dále připomněl požadavek OSŽ najít způsob identifikace strojevodoucích, aby se zamezilo jejich přetížení při případné práci pro další firmy, což by mohlo vést až k ohrožení bezpečnosti dopravy.

Člen PV Martin Janeček upozornil na dlouhodobě – a stále marně – kritizovanou nepřipravenost Českých drah na zvýšený nápor cestujících o svátcích, nebo při některých kulturních či sportovních akcích. Tajemnice PV Věra Nečasová se zmínila o pilotním projektu k restrukturalizaci opravárenství, který má začít v Plzni. Jak uvedla, z opravárenských pracovišť přicházejí signály o tom, že se u nich chystá restrukturalizace, přestože dosud nebylo s odbory nic projednáno. V usnesení, které podnikový výbor přijal na závěr svého zasedání, se kromě již zmíněné nepřipravenosti ČD na mimořádnosti objevila i výzva na špatnou komunikaci Odboru 12 se sociálními partnery. Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., proto vyzve Představenstvo Českých drah, aby zamezilo odboru 12 v šíření poplašné zprávy o údajné nadbytečnosti zaměstnanců v DKV.

■ Ve čtvrtek 12. 11. 2015 jednal v Praze, v sídle OSŽ, Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo. Předseda PV Radek Nekola informoval o projednávání nadbytečnosti (respektive o diskusi na téma, co ještě optimalizace je, a co už je zásah do zaměstnanosti) na setkání odborových centrál s managementem společnosti v pondělí 26. 10. 2015. „Je to nejhorší dialog za poslední léta, kritizovali jsme vedení společnosti za způsob jednání, který tady ještě nebyl a který vede k vyostření dialogu i na výkonných jednotkách,“ konstatoval Radek Nekola. Ostatně tento trend (vyostření dialogu) se podle něj promítá i do kolektivního vyjednávání. Radek Nekola dále informoval o nedávné schůzce s premiérem Bohuslavem Sobotkou na téma jak pomoci železnici. Uvedl, že o výši a formě státní podpory vůči jednotlivým vozovým zásluškám pro rok 2017 není ještě rozhodnuto (může to být znovu formou slevy). Radek Nekola rovněž mluvil o vzájemné averzi obou managementů (ČD a ČD Cargo), což je vidět i na „ohlodaném“ návrhu kolektivní smlouvy u společnosti ČD Cargo.

Další část jednání byla věnována dokumentům, které na jednání PV přišel obhajovat personální ředitel ČD Cargo Ing. Mojmir Bakalář, tedy materiálům, které souhrnně popisují rušená místa a z toho vyplývající personální dopady v mě-

sících listopad a prosinec letošního roku, včetně změn technologií. Radek Nekola k tomu poznamenal, že na jednu stranu společnost propouští, na druhou stranu kvůli nedostatku zaměstnanců v opravárenství nebyla schopna zákazníkům přistavit 2800 vozů. Mojmir Bakalář vysvětlil předložený materiál, na jehož podkladě má dojít k organizačním změnám, a to buď na základě technologických změn v jednotlivých organizačních složkách (úbytek cca 77 zaměstnanců, včetně GR ČD Cargo), nebo v rámci organizačních změn souvisejících se změnou grafikonu (snížení početního stavu o 13 osob). Jak Radek Nekola dále uvedl, je pro něj nepřijatelné, aby důvodem pro odchod zaměstnanců byl důchodový věk.

V samostatném závěru jednání, v rámci diskuze se členové PV OSŽ ČD Cargo shodli, že pro „vážené nedostatky dokumentu jej nemožno považovat za projednaný a očekávají, že management tento materiál doplní“. Součástí zmíněného materiálu je i organizační změna v rámci PJ Praha (sloučení čtyř pracovišť do dvou bez dopadu do zaměstnanosti), ke změnám hranic obvodů dojde i v rámci provozních pracovišť Otrokovice a Olomouc, opět bez dopadu do zaměstnanosti.

■ V hotelu Jezerka na Seči se 12. 11. 2015 konalo **první společné jednání obou Republikových rad OSŽ SŽDC, tedy zástupců za infrastrukturu a řízení provozu**. Předseda PV OSŽ SŽDC, s. o., Mgr. Martin Malý v úvodu řekl, že jedním z důvodů svolání tohoto společného jednání je ukázat, že obě Republikové rady spojují stejné věci a jsou schopny společně komunikovat. Dodal, že doufá, že se účastníci dohodnou na společném mandátu pro další jednání kolektivních vyjednavačů za OSŽ. Jednání, jehož se zúčastnilo 85 členů OSŽ, byl jako host přítomen předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který přítomně informoval o aktuálním dění v OSŽ, mimo jiné o zrušení výběrového řízení na provozování osobní dopravy na trati Plzeň – Most, či o útku na zaměstnancké výhody.

Předseda Podnikového výboru OSŽ při SŽDC Mgr. Martin Malý podrobně popsal stav kolektivního vyjednávání, návrhy odborových centrál do kolektivní smlouvy pro rok 2016 a také rozpory, které trvají. O stavu kolektivního jednání pravidelně informují i webové stránky v rubrice Podnikového výboru OSŽ SŽDC. Část jednání pak patřila zástupcům hospodářského vedení SŽDC – řediteli personálního odboru GR SŽDC Ing. Pavlu Kouckému, Ing. Haně Kohoutové a Ing. Evženu Pospíšilovi. Ing. Koucký, obdobně jako Martin Malý, opět ze svého pohledu zopakoval, jaký je stav kolektivního vyjednávání, informoval o přijetí 410 nových zaměstnanců k SŽDC s tím, že jsou téměř rovnoměrně pokryty potřeby jednotlivých Oblastních ředitelství s výjimkou Ústí nad Labem, kde je „podstav“ 16 zaměstnanců. Ing. Pospíšil hovořil o elektronických výplatních páskách zaměstnanců a o problematice přístupu ze služebních počítačů. Zazněly dotazy na přesčasovou práci v příštím roce a používání GPS navigace u služebních aut.

Na úplný závěr jednání pak požádal Martin Malý o doporučující mandát pro kolektivní vyjednavače a vyjmenoval priority, které by měly být pro vyjednavače závazné. Mezi ně patří mimo jiné nepodkoření stávající PKS, preference nárůstu tarifních mezd, navýšení objemu mezd pro výkonové odměny, zlepšení postavení zaměstnanců při ztrátě zdravotní způsobilosti a návrat ozdravných pobytů pro některá povolání zaměstnanců infrastruktury. Po diskusi bylo toto usnesení naprostou většinou přítomných členů obou Republikových rad přijato

—red—



České dráhy se na výstavě KOLA 2015 prezentovaly především novou elektrickou jednotkou InterPanter. Snímek Michael Mareš

Na výstavě KOLA 2015 v Lysé nad Labem se představily dvě nové jednotky – elektrická z Česka, motorová ze Slovenska

V pátek 13. listopadu navštívil náměstek ministra dopravy Mgr. Kamil Rudolecký Lysou nad Labem, kde slavnostně zahájil tradiční podzimní výstavu KOLA 2015. Z Prahy hlavního nádraží do Lysé nad Labem se tentokrát jelo zvláštním vlakem – novou elektrickou jednotkou ČD InterPanter. Akce se konala v rámci prezentační jízdy této nové elektrické jednotky řady 660. Pětivozovou jednotkou do Lysé nad Labem kromě náměstka ministra dopravy a dalších pozvaných hostů cestovali také studenti pražských středních škol s dopravním a technickým zaměřením.

Náměstek ministra dopravy v doprovodu generálního ředitele SŽDC, s. o., Ing. Pavla Surého navštívil mimo jiné v Lysé nad Labem i dopravní kancelář, kde se seznámil s moderními trendy v řízení železniční dopravy (automatické stavění vlakových cest, automatické vedení vlaků), na nádraží si pak prohlédl i výstavu historických vozidel KZČ, zachráněných pro železniční nostalgii, a v doprovodu Ing. Ladislava Poora, generálního ředitele ŽOS Zvolen, si „vyzkoušel“ i nejmodernější motorovou jednotku řady 813, II. generace.

listopadu 2015) nasadila i na linku S34 (Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice). „Vozidlo je provozně jednoduché, v podstatě strojvedoucí dokáže závady vyřešit do pěti, deseti minut, což vnímám jako přednost,“ řekl Mgr. Bohumil Augusta, MBA, jednatel společnosti KZČ Doprava, s tím, že výhodou vozidla je i to, že je složeno z českých a slovenských komponentů.

Motorová jednotka 813-913.110 představuje největší modernizační projekt společnosti ŽOS Zvolen, a. s., v oblasti regionální osobní dopravy. Maximální rychlost motorové jednotky je 90 km/h. Vnitřní vybavení motorové jednotky je rozšířeno o klimatizaci či o vnitřní kamerový systém. Vozidlo je upravené (snížená nástupní plocha) pro přepravu imobilních cestujících, cestujících s kočárky či jízdními koly.

České dráhy se na výstavě KOLA 2015 prezentovaly především novou elektrickou jednotkou InterPanter. Jde o největší přírůstek do rodiny rodového motorového vozidla RegioPanter, velká část rozdílů se týká určení jednotky pro delší trasy. Interiér je více rozčleněn, ubyto vstupních dveří; naopak více prostoru mají cestující pro svá zavazadla; elektronicky rezerváční systém informuje o obsazenosti každého sedadla. Michael Mareš



Motorová jednotka 813-913.110 představuje největší modernizační projekt společnosti ŽOS Zvolen, a. s., v oblasti regionální osobní dopravy.

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Civilizovaná Evropa liberalizaci dopravního trhu odmítá.“

Hovoříme s **ANTONÍNEM LEITGEBEM**,
tajemníkem Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.

Na konci října jsme jak v Obzoru, tak i na webových stránkách OSŽ, informovali o kampani (29. 10. 2015) za zachování personálu ve vlacích. S kolegou Martinem Janečkem z PV OSŽ při ČD jste se osobně dva dny před tím, v úterý 27. 10. 2015, zúčastnili v Bruselu zasedání železniční sekce ETF, konkrétně poradní skupiny pro doprovodný vlakový personál, tedy té části ETF, která tuto kampani připravovala. Předpokládám tedy, že informace o průběhu kampaně v Evropě máte takřka jízdní první ruky. Jak tedy kampaně v Evropě probíhala?

Nejvíce propracovanou a připravenou kampaní měli Dánové, včetně televizních šotů a plakátů. Kromě vlastních letáků měli ještě natisnuté speciální plakáty a na mnoha nádražích v Dánsku „běžely“ speciální informace o této kampani, a to i přesto, že to Dánové nemají zapotřebí, protože v Dánsku platí zákon, že ani jeden vlak nesmí bez vlakového doprovodu vyjet. Vůbec všechny severské státy takovému nebo podobnému zákonu mají a má je i Belgie. I když i tam teď dochází k ohrožení vlakových čet – vedení železniční správy chce snížit počet vlakových čet o dvacet procent, tzn., že i tam v budoucnu ne v každém vlaku bude přítomen vlakový personál.

Mimochodem, jak v kontextu s evropskou kampaní hodnotíte tu českou?

Tady je znát padesátiletá díra ve vývoji, teď nemyslím ve vývoji drah, ale ve vývoji společnosti jako takové. Cestující přijali celou kampani víceméně velice vlažně. V některých případech to vyžadovalo od vlakových čet, které ve vlacích rozdávaly letáky, velkou odvalu. Například při půlhodinovém, nebo padesátiminutovém zpoždění, byf nebylo zaviněné Českými dráhami, to bylo téměř hrdinství. Cestující prostě nerozlišují, kdo zpoždění zavinil, je jim to v podstatě jedno, ale většinou z toho viní České dráhy. Prostě ta kultura a pocit sounáležitosti cestujících s vlakovými četami tady není. Přesto si myslím, že jsme udělali maximum.

Musím říct: velké poděkování vlakovým četám, že se toho hostily. V podstatě i díky tomu, že jsme měli podporu zaměstnavatele, že nám neházel klacky pod nohy, protože, musím říct, ne všude v Evropě se kampaně setkala s pochopením. Francouzi i Belgičané mluvili o tom, že podpora zaměstnavatele, byť to bylo i v jejich zájmu, jako národních dopravců, se zcela vytrátila.

Podařilo se letáky vůbec rozdat?



Ano. Měli jsme pět tisíc letáků a pět tisíc letáků bylo rozdáno. Řekl bych, že přibližně v padesáti procentech tato kampaně u cestujících veřejnosti vyzněla do ztracena, a ten zbytek aspoň zaujal plánovací kalendář, který byl součástí tohoto letáku, oddělený perforací.

(Pokračování na straně 2)



V září roku 2008 se uskutečnila jízda zvláštního vlaku z Aše na státní hranici. Jejím pořadatelem byla Plzeňská dráha, respektive její „odnož“ – Výtopna Cheb, ve spolupráci s městem Aš. Až na státní hranici s Německem tehdy dojezdila souprava v čele s lokomotivami T 435.0145 a T 444.0101. Za českou stranu se akce mimo jiné zúčastnili starosta Chebu (a nyní ředitel Západočeského divadla) MUDr. Jan Svoboda a jeho ašský kolega (a velký bojovník za obnovu trati) Mgr. Dalibor Blažek. Přímo na státní hranici zahrála malá německá dechovka, zazněly projevy, podávalo se občerstvení.

Více o obnově provozu na trati Aš-Selb na straně 2. Snímek archiv Plzeňská dráha

Obzor č. 23 – 17. prosince 1990

Ač je v záhlaví Obzoru č. 23 datum vydání 17. 12. tedy šest dní po 1. říjnovém sjezdu OSZ (konal se 11. 12. 1990), o jeho průběhu toto číslo vůbec neinformuje. Výroba Obzoru byla v té době totiž dosti zdlouhavá, celý proces od redakce ke čtenáři trval kolem 14 dní. Rukopisy článků se psaly v redakci na klasickém psacím stroji a poté je sazeči v tiskárně přepisovali znovu a odlévali je do kovových rádek, ty se podle redakční grafické předlohy sestavovaly do sloupců a spolu s otisky fotografií, tzv. štočky, se ze stránek vyrobila matrice a z ní se odlily kovové pláty pro rotačku. Byla to tzv. „horká sazba“, o elektronickém přenosu dat jsme tehdy věděli jen teoreticky a považovali jej za hudbu velmi vzdálené budoucnosti.

Obzor č. 23 tedy vyšel po sjezdu, ale vznikl před sjezdem. To se odrazilo i na jeho obsahu, v němž převládají „nadčasové“ články. Na první straně najdeme rozhovor o výsledcích sociologického šetření mezi pracovníky vlakových čt. Závěr je laconicky shrnut v titulku: „**Vysoké nároky – špatné podmínky**“. Výzkumný ústav železniční, který tento výzkum prováděl, doporučil Ústřednímu ředitelství ČSD postupně zkvalitňovat prostředí vlakových čt., především noceležen. Dále mimo jiné doporučil zohlednit práci přesčas při výpočtu dovolené, důchodově zvýhodnit turnusové pracovníky, vyřešit platové podmínky či zrovnoměnit rozložení pracovní doby v roce.

Dne 4. prosince, týden před vydáním rádného Obzoru č. 23, vyšlo číslo mimořádné, které bylo na rozdíl od čísla 23 nabitě informacemi. Obsahovalo totiž podrobné zprávy o jednání v před- sjezdových jednání všech tehdejších šestnácti odvětvových sekcí OSZ, která se konala mezi 14. a 27. listopadem. Některá z nich, zvláště u největších sekcí, představovala jakési malé sjezdy, vždyť například nejpůsobnější sekce OSZ, odvětví dopravy a přepravy, si do Olomouce pozvala 741 delegátů (!), z nichž bylo přítomno 486. Všechny sekce diskutovaly o situaci na železnici, o prioritách odborové práce, vyjádřily se k budoucímu uspořádání OSZ a zvolily své zástupce v Ústředí OSZ. Připomeňme,

že každá sekce měla jednoho zástupce z České republiky a jednoho ze Slovenska.

Z velkého množství informací, které obsahuje mimořádné číslo Obzoru, uvedme alespoň několik postřehů. Na sekci dopravy a přepravy zazněla kritika Ústředí OSZ za ne vždy objektivní přístup k požadavkům zástupců této sekce a také za to, že odmítlo použít nejsilnější nátlakové akce, které sekce navrhovala. Jednání sekce železničního průmyslového opravárenství (ŽPO) bylo poznamenáno obavami pracovníků železničních oprav o další existenci železničního průmyslového opravárenství, protože, jak se zde uvádí, „objevily se **poplašné zprávy o tom, že se má odtrhnout od ČSD**“. Tajemník OSZ tehdy ujistil přítomné, že snahou je, aby se tržní mechanismus co nejméně dotkl zaměstnanosti v ŽPO. Sekce železničního zdravotnictví požadovala udržet železniční zdravotnictví v rámci resortu dopravy a vytvořit podmínky pro zřízení železničního nemocenské pojišťovny. Obavy o odtržení od resortu dopravy se obávali i delegáti železničního učňovského školství. Odvětví lokomotivního hospodářství se mimo jiné zabývalo vztahem k Federaci strojvůdců a kritizovalo lítnavé plnění slibů ze strany Ústředního ředitelství ČSD. K nejdisciplinovanějším jednáním patřilo dle Obzoru dvou denní zasedání služby traťového hospodářství. „**Výzva všem železničářům**“, která z jednání vzešla, byla otištěna na první straně tohoto čísla. Apelovala na jednotu odborů a důrazně upozornila vedení resortu a železnici, že traťováci už nebudou tolerovat polovičatá řešení svých požadavků a v případě nutnosti využijí všech účinných prostředků k nápravě věci.

„Obzor bude týdeníkem“ – výrazný titulek na čtvrté straně mimořádného čísla Obzoru upozorňuje na zásadní změnu ve vydávání Obzoru. Krátký článek, doplněný objednacím lístkem, vysvětluje, že změna v periodicitě byla vyvolána především opakující se kritikou na nedostatek informací, na jejich jednostrannost a neaktuálnost. Redakce proto slíbila čtenářům zkrácení výrobní lhůty a tedy větší aktuálnost a pestrost obsahu. **Zdenka Sládková**

Modernizace lokální železnice – totální likvidace nákladní dopravy

Po přečtení fundovaných článků pánu Ing. Mírařka a Ing. Kyzla z Obzoru č. 15 by mne musela factovat nečinnost týkající se modernizace lokálků jako kupříkladu žst. Litoměřice horní n. (trať 087), ale i stanice Lovosice. Obě totiž, včetně žst. Žalhostice, se budou modernizovat, čímž se chlubí i představitel obou měst. Hovoří se o DZZ z Lovosic až do Litoměřic horního nádraží. Považují to za totální pivytání peněz a likvidaci zbývajících služeb ČD.

Abychom uvedli čtenářé do souvislosti, tak ve stručnosti popíšeme situaci. Ve městě Litoměřice v současnosti probíhá nejen rozsáhlá přestavba silničního Tyrsova mostu, ale dokonce i výměna železničního mostu Žalhostice – Lovosice (trať 087). Dovedete si jistě představit obslužnost této silně frekventované trati, ale i silničního mostu! Přeprava autobusy z Lovosic až do Č. Lípy. To znamená v celé této trase a jen proto, že již mocipáni dokonale zničili bývalou žst. Plaskovice. Dále co zbylo z dříve hezké atraktivní strániče a dokonce nepřímé křižovatkové stanice Ústětek horní n. – Velké Březno! Dokonale budeme využívat autobusy na silnici již tak zatížené kamiony a osobními auty! V titulku se zmíní o modernizaci, ale i o úmyslné totální likvidaci nákladní dopravy. Proč? Protože probíhá přestavba žst. Litoměřice h. n., z šesti kolejí zbudou pouze tři a ještě zkrácené! Žst. Lovosice se rovněž přestavuje a kolik toho zbudě z kdysi velice dobře seřadovacího nádraží, tot' otázka. Spolu tvůrce a pomyslný otec bývalé přestavby staré žst. Lovosice, vážený pan Antonín Čermák, se při této modernizaci a lze říci i likvidaci nákladní dopravy musí obracet v hrobě. Čest jeho památce, ale i brožůře o bývalé přestavbě žst. Lovosice.

Copak opravdu nikdo nevidí nebo nechce vidět, že železnice versus silnice je z důvodu bezpečnosti nesrovnatelná? Stačí porovnat nebezpečí při převážení rizikových látek a počet případů převrácených silničních vozidel.

Vážení, těm, kteří zavinili přednost silnice před železnici, bych přál ty nejhorší situace při jejich noblesních jízdách. Kde jsou ty časy jízd salonních vozů ve vlačích s představiteli železnice, ale i státních vedoucích pracovníků? Kde je ona hrst železničářů, uniformou počínaje a vstupováním konče? Kde je prestiž, úcta, respekt před ostatními osobami v případech porušování kázně, pořádku na železnici atd.?

Byly doby, kdy dokonce ČSD byly označovány s „A“, bezpečnost s „B“ a Čsl. pošta s „C“. Někdo řekne, že to nemá nic společného s likvi-

dací nákladní dopravy, ale to je právě ten omyl. Velice rádo se zapomíná, že máme minimum nákladních vozů (a to ještě s omezeným počtem řad), že tzv. ranžiry jsou pouze chudobky, že vlečkový provoz je téměř zcela zničen, že přeprava spěšním, zavazadel, pošty a další druhy přepravy jsou zlikvidovány. Stačí to?

Bohužel ti, kteří by to mohli a měli napravit, se těmto devastačním krokům jenom smejí a nevidí jim ani neřešení veřejné hromadné dopravy, řádné návaznosti, ale bohužel ani stovky mrtvých a zraněných v důsledku silničního provozu. Je zarážející, že tyto „osvícenci“ nevidí, že sebelepší dálnice nic nevyřeší a pouze ironicky uvádějí, že označování železniční dopravy za bezpečnější je v poslední době povážlivě narušeno. **K. András**

Jaké má teď vaše trať číslo?

Jako každý rok nacházíme v tabulkách jízdního řádu různá překvapení. Těmi do očí bijícími jsou změny názvů a čísel tratí, které mají pramály smysl. S loňskou změnou jsme se dočkali rozdělení tratě 076 Mělník – Mladá Boleslav, ač nevede přes žádný uzel, na tratě dvě: 076 Mělník – Mšeno a druhá část se sloučila s tratí 064 Ml. Boleslav – St. Paka na nyníjší 064 Mšeno – Ml. Boleslav – St. Paka. Tento krok měl jednu logiku: první část tratě se stala nesjízdnou, obsluhovanou autobusy, a na druhou zajíždělo pár vlaků z tratě připojené. Celá původní trať bude nyní znovu zprovozněna se začátkem platnosti nového řádu, přesto rozdělení na dvě tratě zůstává!

Tratě se přejmenovávaly nejčastěji z důvodů na straně objednavatele: byly vedeny pro veřej-

nost jen do poslední obsluhované zastávky. A tak se za asi tři roky trať 024 Ústí n. O. – Štíty změnila na 024 Ústí n. O. – Moravský Karlov, následně na 024 Ústí n. O. – Mlýnský Dvůr, aby se okruh uzavřel, znovu na 024 Ústí n. O. – Štíty. Trať se uváděla jen podle toho, kam se krajům zachtlělo nechat zajet osobní vlaky. Copak bylo nepřijatelné nechat pár posledních řádků prázdných?

Stejná situace je s tratí 164 Kadaň – Pruněřov – Kašice (+ odbočka), jež byla uvedena jen jako Kadaň – Pru. – Kadaň předměstí; dostala nové číslo 132, což je původní číslo tratě Děčín – Oldřichov u Duchcova, která v době přejmenování nebyla obsluhována. Nyní ovšem částí obsluhována je, ale její číslo zůstalo u tratě kadaňské. Číslo ano, název ne: ten se změnil na Kadaň – Pru. – Želina. Vlaky totiž zajedou o zastávku dál než včera. Je otázka času, kdy někoho napadne dojet ještě o dvě stanice dál k Nechranické přehradě a pokračovat v maratónu jmen a čísel.

Často se však nemění vůbec nic reálného kolem, jen názvy. A tak od loňska nemáme tratě Ústí n. L. – Chomutov – Cheb, ale tratě Ústí n. L. – Klášterec n. O. a Klášterec n. O. – Cheb. V Chomutově se sice přestupuje na tři další směry, ale Kláštercem vede hranice krajů. Tam tam přece vedla létat! Přestupující od západu však musí nyní listovat o tabulku více!

V případě tratí 090, 091 a ML je to ještě absurdnější. Rozdělení trasy Praha – Děčín bylo nejprve stanoveno do bodu konečného pro většinu osobních vlaků z Prahy: Kralupy n. V. Logické. Před pár lety se hranice 090/091 přesunula do Vranian – přestupního uzlu, kde vede též hranice krajů. Logické. Nyní se 090 a 091 sloučí dohromady, protože mnoho spojují jede po větší trati. Logické. Na jednu stránku se to však nevejde. Stejně bude tabulka na dvou. Číslo 091 navíc zůstane, ale už pro někdejší trať ML. Určitě není dobré mít číslo z písmenek. Ale vždyť třeba číslo 099 nebylo obsazené! Teď se cestující z původní tratě 091 budou podívat, jak se jim trať změnila, respektive zkrátila, protože část úseku je společná s původním originálem 091.

Takže se musíme smířit s tím, že do budoucna budou tratě začínat a končit mimo uzly, v náhodných zastávkách. A my přestupující budeme horečně listovat, abychom se vůbec někam dostali. Nebo se snad všichni železničáři naučili, která čísla tratí dnes začínají ve stanicích Džbel či Drahanovice?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Chomutov - Vejprty

Děkuji panu Ing. Vožehovi za rozsáhlou opoventuru mých arumentů v minulém čísle Obzoru. I tak trávám na svých dřívějších stanoviscích. Trať Chomutov – Vejprty jezdí již od roku 1973, kdy jsem po ní několik let jezdit s rodiči v létě na chalupu do Naččetina k bývalému strojvedoucímu depa Chomutov panu Jedlískému. Pan Jedlínský mi vždy vyprávěl, jak jezdil po trati Chomutov – Vejprty a Křimov – Reitzenheim s párou, v té době bylo u trati na Vejprty bořeno místo Přisečnice s vesnicí Rusová. Rozhodnutí zatopit Přisečnici bylo prvním hřebíčkem do rakve tratě na Vejprty, neboť ztratila své velké přepravní zázemy.

Ing. Vožeh správně píše, že by se mělo řešit spojení mezi Moldavou a Holzhaus alespoň mikrobusy. Toto řešení bych viděl pouze jako provizorní, v mikrobusch a na trati Holzhaus – Freiberg by se také musel vyřešit tarif, neboť na české straně platí Labe/Elbe a na trati na Freiberg nikoli, neb je v jiném dopravním svazu! Prioritní by měla být opětná výstavba tratě, je zajímavé, že ještě v roce 2006 byly vypracovány vážné miněné studie na obnovu tratě do Holzhaus v rámci projektu Regiotram Most. Málokdo dnes ví, že ještě v roce 1920 se začala stavět úzkokolejná trať odbočující z tratě Freital – Hainsberg – Kurort Kipsdorf ve stanici Schmiedeberg (ano, kvůli tomu tam byla stavěna přelozka po známém viaduktu), která měla vést až do Moldavy. Stavba byla zastavena v roce 1923 v km 1,25 ve stanici Niederpöbel (trať se měla jmenovat Pöbeltalbahn a rozestavěno bylo již 9 km délky tratě) z důvodu tehdejší hyperinflace v Německu a změny politických proudů v době 1. světové válce. Plány na stavbu tratě pocházely totiž z doby před rokem 1914, trať měla sloužit pro připojnou přepravu uhlí z tratě Praha – Moldava – Freiberg.

A ještě k Chomutovu. Dle posledních zpráv prý hodlá Jirkov a Chomutov zrušit ekologickou trolejbusovou dopravu, která byla zahájena po neuskutečněném projektu tramvaje teprve v roce 1995!

Martin Kubík

Korunka ke korunce

V současných dnech žije železničářský národ v obavách, jak to bude v budoucnosti s režírními jízdními výhodami. Jmenovitě řadové nádražáky zněkldnila úvaha zaměstnavatele – Českých drah, a. s., že v některých vlačích na trati Praha – Ostrava by mělo dojít k omezení platnosti jízdních výhod. Řadoví zaměstnanci se právem obávají toho, že by to mohl být jen začátek pozvolivého omezování platnosti „režíjek“.

Dost možná, že návrh na omezení platnosti výhod na výše uvedené trati pro železničáře je za strany Českých drah jen takový „pokusný balonek“, vypuštěný z důvodu zjištění reakce ze strany zaměstnanců a odborů. Věc by se dala chápat i tak, že národní dopravce, potažmo jeho vlastník – stát, se chce chovat jako dobrý hospodář a ušetřit (byť tady na nepravém místě) nějakou tu korunku kdyby…

Kdyby se na druhé straně nevyhazovaly peníze oknem, aniž bychom dnes věděli za co. Alespoň tak to dnes tvrdí Správa železniční dopravní cesty, když v „kauze Kleslová“ nemůže dohledat žádné dokumenty, které by potvrzovaly, za co byly té dobré ženě vypláceny v období prosinec 2013 – duben 2014 desítky tisíc korun, kdy pobírala od SŽDC měsíčně až 95 tisíc Kč za údajnou právní pomoc. To př. „úvazku“ 40 hodin měsíčně. Ať počítám, jak počítám, vychází mi bratru skromných 2375 Kč na hodinu. Inu, ke korunce korunka. Radit měla tehdejšímu generálnímu řediteli SŽDC Ing. Ko-

lářovi. Dle vyjádření mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského, „plnění probíhalo především v podobě pracovních setkání s generálním ředitelem. Byly to převážně konzultace k legislativním, tehdy aktuálním procesům“. Podle Ing. Koláře mu Kleslová „radila hlavně mezi čtyřma očima a dokumenty se zřejmě někde ztratily“.

Promiňte, ale tak trochu mi to připomíná „příběh“ tříměsíčního „angažmá“ „zoologického“ Dr. Fejka v roli ombudsmana Českých drah. Je to o to víc do očí bijící, když slyšíme od mnohých traťováků, jak jsou stavy provozních pracovníků mnohde téměř na hraně zajištění bezpečnosti provozu. Stále dokola slyšíme písničku, že vrcholoví manažeři ručí za svá rozhodnutí osobním majetkem. Nabízí se tudíž otázka (pokud se neprokáže, co konkrétně obnášely tyto „právní rady“), zda bude případně vyvozena osobní odpovědnost tehdejšího generálního ředitele SŽDC. To bychom se ale dozajista ocitli v této zemi v oblasti science-fiction. Snad jen tak na okraj, vážení. Jak by se asi posuzoval případ, kdyby například osobní pokladní či průvodčí chybělo při předání služby pouhých 10 Kč?

Pokud bude stát prostřednictvím vysoce postavených manažerů dál takto vyhazovat nemalé peníze za „služby“ přátelů přátel, snadno mohou být jednou režírní průkazky pro zaměstnance ČD a SŽDC zrušeny úplně. Neboť takto „ušetřené“ peníze budou zapotřebí úplně, ale úplně jinde, přátelé. **A. K. Kyzl**

Už aby se vlaky z Vejprta do Německa zase vrátily!

Od loňského prosince krajský úřad Ústeckého kraje vymyslel jako náhradu za zrušené vlakové spojení Vejprty – Crazahl novou autobusovou linku Vejprty – Annaberg-Buchholz. Tak trochu i ze zvědavosti jsem v létě vyzkoušel, jak funguje mezikrajská autobusová doprava místo vlaků a vydal se do Německa přes Vejprty. Protože se jednalo o pracovní den, kdy vlaky do Vejprta nejezdí, musel jsem jet autobusem už z Chomutova. Ve Vejprtech se pro cestování autobusem do Německa přímo nabízí přestup mezi spojem z Chomutova s příj. v 11.17 h a spojem do Německa s odjezdem v 11.20 h. Autobus z Chomutova nabral 3 minuty zpoždění a ve Vejprtech to vypadlo na rychlý přestup. Navazující spoj do Německa však nepočkal a odjel z vejprtského autobusového nádraží v momentě příjezdu autobusu z Chomutova. Další spoj do Německa měl odjíždět z Vejprta až za tři hodiny.

Tak nevím, ale mám dojem, že tak by veřejná doprava fungovat neměla. Navazující vlak ve Vejprtech neujel ani v zimě. Protože je nová autobusová linka Vejprty – Annaberg-Buchholz vedena ze sousedního Bärensteina (kam je to z Vejprta jen pár kroků) souběhem s německou linkou Kurort Oberwiesenthal – Annaberg-Buchholz, využil jsem možnost cestovat německým autobusem, který jel za necelou půl hodinu. Za německé jízdné jsem se dostal na zastávku Annaberg-Buchholz Unterer Bahnhof, kde jsem přestoupil z autobusu na vlak, kterým jsem pokračoval v cestě ve směru Chemnitz.

Už aby se vlaky z Vejprta do Německa zase vrátily! A pokud se nic nezmění, možná se opravdu vrátí už v příštím roce, kdy by měly znovu jezdit o sobotách a nedělích od 1. května do 25. září dva páry vlaků v úseku Vejprty – Crazahl. **Martin Kalousek**



Vlak Chomutov - Crazahl před bývalou stanicí Bärenstein (ve směru od Crazahl).

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

Kvalifikační (resp. rekvalifikační) dohoda – upozornění

V poslední době dochází ze strany zaměstnavatelů k nejednotnému výkladu u problematice „Kvalifikační (resp. rekvalifikační) dohody“ (dále jen Kvalifikační dohoda) v souvislosti s požadováním náhrady škody pro zaměstnanci v případě, když si zaměstnanec na základě této Kvalifikační dohody nezvyšuje kvalifikaci.

ESO OSZ – ústředí důrazně doporučuje těmto členům OSZ, aby nepodepisovali

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSZ – ústředí

PRÁVNÍ PORADNA Odborný rozvoj zaměstnanců (4/6)

Ve třetí části uveřejněné v Obzoru č. 22 bylo charakterizováno prohlubování kvalifikace. Čtvrtá část se zabývá **zvýšením kvalifikace.**

4) Zvýšení kvalifikace

Zvýšení kvalifikace je změna hodnoty kvalifikace, její nové získání nebo rozšíření, které jsou potřebné pro výkon jiné, kvalifikovanější práce, než kterou zaměstnanec vykonává podle pracovní smlouvy. Jedná se o vzdělání za účelem dosažení vyššího stupně vzdělání, ale nemusí to být podmínkou. Zvyšování kvalifikace může být i druhá maturita v jiném oboru nebo studium druhé vysoké školy. Vždy se musí jednat o studium, vzdělávání, školení nebo jinou formu přípravky dosažení vyššího stupně vzdělání, které jsou v souladu s potřebami zaměstnavatele.

Vzhledem ke skutečnosti, že se zvyšování kvalifikace netýká druhu práce, který má zaměstnanec sjednat v pracovní smlouvě, nelze mu zvyšování kvalifikace nařídít. Dobrovolně studium zaměstnanec při zaměstnání, kterým si sám chce zvýšit kvalifikaci, aby byl lépe uplatnitelný na trhu práce, nemusí být zvyšováním kvalifikace ve smyslu ustanovení § 231 ZP. Zásadní podmínkou, zda se jedná o **zvýšení kvalifikace** v souladu se zákonem práce a zda má zaměstnanec práva z toho plynoucí, je skutečnost, **jestli má zaměstnavatel na zvýšení kvalifikace zájem.**

Rozhodující bude, jestli **zaměstnavatel se vzděláním vyslovil souhlas** nebo **zaměstnavatel zvýšení kvalifikace zaměstnanci navrhl s tím, že mu chce v budoucnosti přidělovat náročnější práci nebo zaměstnanec uplatnit na kvalifikovanější pozici.**

Pokud zaměstnanec studuje pro svůj vlastní odborný růst, byť s vědomím zaměstnavatele, studia se musí účastnit v době svého volna a ze zákona nemá právo na žádné pracovní volno.

Obdobně jako v případě prohlubování kvalifikace je i její zvyšování pro některé zaměstnance upraveno zvláštními předpisy, které nejsou právní úpravou v zákoníku práce dotčeny.

Při zvyšování kvalifikace má zaměstnavatel pouze povinnost uvolit zaměstnance k účasti na studiu a pro přípravu na zkoušky v rozsahu stanoveném v ustanovení § 232 ZP a poskytnout mu za tuto dobu náhradu mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku. Jiné náklady (např. školné, cestovní náhrady, náhrady na studijní

materiály apod.) není povinen hradit, pokud se k tomu nezaváže v kvalifikační dohodě. Uzavření kvalifikační dohody ale není podmínkou pro zvyšování kvalifikace.

Nejsou-li dohodnuta nebo stanovena vyšší nebo další práva, přísluší zaměstnanci od zaměstnavatele při zvyšování kvalifikace pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku:

- v nezbytné nutném rozsahu k účasti na vyučování, výuce nebo školení,
- 2 pracovní dny na přípravu a vykonání každé zkoušky v rámci studia v programu uskutečňovaném vysokou školou nebo vyšší odbornou školou,
- 5 pracovních dnů na přípravu a vykonání závěrečné zkoušky, maturitní zkoušky nebo absolutoria,
- 10 pracovních dnů na vypracování a obhajobu absolventské práce, bakalářské práce, diplomové práce, disertační práce nebo písemné práce, kterou je zakončován studium v programu celoživotního vzdělávání uskutečňovaném vysokou školou,
- 40 pracovních dnů na přípravu a vykonání státní závěrečné zkoušky, státní rigorózní zkoušky v oblasti lékařství, veterinárního lékařství a hygieny a státní doktorské zkoušky.

K vykonání přijímací zkoušky, opravné zkoušky, k účasti na promoci nebo obdobném ceremoniálu sice nepřislouží náhrada mzdy nebo platu, ale lze ji sjednat.

Zaměstnavatel má právo být informován o průběhu a výsledcích zvyšování kvalifikace. Zastavit poskytování pracovních úlev podle ustanovení § 232 ZP nebo sjednání v kvalifikační dohodě může zaměstnavatel jen ve výjimečných situacích, tj. v případě, že se zaměstnanec stal dlouhodobě nezpůsobilým pro výkon práce, pro kterou si zvyšuje kvalifikaci, nebo zaměstnanec bez zavinění zaměstnavatele po delší dobu neplní bez vážného důvodu podstatné povinnosti při zvyšování kvalifikace. Zastavit poskytování pracovních úlev při zvyšování kvalifikace může zaměstnavatel bez ohledu na skutečnost, zda byla v souvislosti se zvyšováním kvalifikace se zaměstnancem uzavřena kvalifikační dohoda, či nikoli.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSZ – ústředí



Motor 810.337 odjíždí s Os 27712 od nového nástupiště úvratové dopravní Liteň směr Lochovice, 4. listopadu, 14.43 h.

Kolem Litně

V dopravně D3 Liteň (trať 172, S 76 PID) ještě před pár lety vozily uhelné sklady své zásilky výhradně vlakem, pak přešly na kamiony a výsledek celého jejich podnikání skončil letos. Uhlé sklady byly zrušeny, možná dočasně, ale jisté je, že nyní jsou sklady uzavřeny, výtazná manipulační kolej v této úvratové dopravě je zarostlá vysokou trávou, jiná manipulační kolej u „placu“ byla až na krajní výměnu a výkolejku vytržena z důvodu výstavby nového zvýšeného nástupiště. Trhat manipulační koleje z důvodu zvýšení pohodlí cestujícím se v poslední době stalo jaksi módou, vloni byla takto zrušena například manipulační kolej v Měchenicích (trať 210).

Staniční budova v Litni byla ještě do poloviny 70. let 20. století sídlem dirigujícího dispečera, když byl v roce 1997 zrušení komerční pracovník, skončila i kdysi úchvatná květinová výzdoba

ba stanice a jejího okolí. V současné době zmizeli ze staniční budovy z roku 1901 i nájemníci. Původně byl trvalým přepravcem po železnici i semenářský podnik v nádraží, i ten nejprve přešel na kamiony a nyní je již asi deset let zrušen a chátrá. Liteň je známa i díky operní zpevačce Jarmile Novotné, provdané za majitele liteňského velkostátku rytíře Daubka. Právě vyšla o J. Novotné kniha Baronka v opeře od spisovatele Pavla Kosatíka.

Od nádraží v Litni vede naučná stezka přes bývalou tvrz Vlence do Bělče k železniční zastávce (asi 3 km), kde je možno nastoupit opět na vlak do Zadní Třebaně, kde je v provozu tradiční nádražní hostinec Mašinka, kde točí několik druhů piva včetně piva Konrad z pivovaru Vratslavice nad Nisou za pouhých 17,- Kč!

Martin Kubík

Struhařov, žalostný stav nákladního

Aktuální stav bývalého nákladního dřeva v n. Struhařov je žalostný. Dříve bylo nákladní Struhařov, které leží na trati Benešov u Prahy – Vlašim – Trhový Štěpánov – (do zatopení přepradlou Želivka i Dolních Kralovic), doslova přeplněno dřevní hmotou, vždy v nákladním stálo několik vozů na nákladku dřeva.

Operátorem nákladního dřeva je dřevařská společnost Silvesco, která ač o sobě na internetu tvrdí, že ve Struhařově stále sídlí a své statutární sídlo má v Sedlčanech, pusté nákladní

diště (stav 23. 10.) tomu moc neodpovídá. Krásně opravená bývalá budova zastávky (nyní nahrazena dřevěnou boudou 15 metrů od budovy) dle katastru nemovitostí patří SZDC, stejně tak část složiště, avšak úzký pruh pozemku složiště patří firmě Silvesco a zadní část Lesům ČR.

Takže pěkný pozemkový galimatyáš. A možná i proto pozemek složiště je prázdnou a zarůstá bylinami a bodlácím. Ve Struhařově se napojuje i vlečka Agrochemického podniku – Mydlářka, a. s., ale její přeprava po železnici je sporadická.

Lokální kuriozitu Struhařova je tříkolejný železniční přejezd v n. Od začátku do konce října probíhala na trati nepřetržitá výluka, která byla také kuriózní: některé ranní vlaky byly v úseku Benešov – Postupice zachovány, ostatní nahrazeny NAD.

Martin Kubík



Pusté nákladní stálo ve Struhařově.

Úpořiny – Řehlovice, „tramvaje“ jen po jedné koleji

Po tragické dopravní nehodě u železniční zastávky Velvěty (SZDC č. 131) ze dne 30. 10., při které zahynul strojvedoucí, byl již záhy v tomto úseku obnoven železniční provoz. Elektrické lokomotivy ale mohou mezi Úpořinami a Řehlovicemi (8 km) používat pouze jednu traťovou kolej. Při nehodě došlo totiž také k poškození trakčního vedení nad touto kolejí a k vyvrácení

jednoho betonového sloupu. Oprava poškozeného úseku je časově náročná zejména z důvodu doby, potřebné k procesu vyzrání betonu, což prý činí 28 dní. Elektrický provoz se tak bude moci vrátit na druhou kolej až v prosinci. Odhadovaná výše škody činí 25 mil. Kč. Celkovou částku bude ale SZDC znát až po kompletním provedení opravy.

A. K. Kýzl



Elektrické lokomotivy mohou nyní používat v úseku Úpořiny – Řehlovice pouze jednu traťovou kolej. Na druhou kolej se budou moci vrátit až v prosinci.

Na „Kozí dráze“ by měla být znovu zavedena pravidelná osobní doprava

O regionální dráze z Děčína do Oldřichova u Duchcova (zprovozněná v roce 1871 společností Duchcovsko-podmokelské dráhy), kde byla osobní doprava zastavena ke GVD 2007/2008, se neustále vedou jednání na různých úrovních. Obce a města podél trati jsou ochotna se finančně podílet na pravidelném provozu, avšak nemohou utáhnout všechny náklady s tím spojené. V obvodu děčínského traťového okruhu v úseku Děčín – Telnice je trať řádně pravidelně udržovaná a v dobrém stavu, vždyť každou chvíli je zde vidět „muvka“ s traťovými dělníky při údržbových pracích. Ovšem úsek z Telnice do Oldřichova je zcela nesjízdný – zde je trať místo hojně zarostlá náletovou vegetací, někde chybí pár metrů kolejí, jsou tu naplaveniny bahna, mnohde chybí výstražné kříže u přejezdů atd., proto je zde zavedena trvalá výluka. Tady se musí postavit zbrusu nová trať.

Na webových stránkách MHD Teplice se vedou zajímavé diskuse k případnému vybudování spojky do Teplic (projekt Nová „Kozí dráha“ aneb z Krupky do Teplic za 15 minut). Tomu bych sice rád fandil, ale obávám se, že by tento projekt byl finančně hodně náročný s ohledem na problémy s výkupem pozemků atd. Vždyť ministerstvo dopravy není ochotné dát zelenou havarijní opravě regionální trati č. 097 u Dobkovic, přitom se jedná o pouhých 200 metrů. Spíše by bylo efektivnější stávající trať kompletně zmodernizovat, zvýšit zde traťovou rychlost, napravit výtlak, zřídit bezstopkovou kolej, vystavět bezbariérová nástupiště podle současných norem atd. s tím, že by Ústecký kraj tuto trať opětovně zařadil do základní dopravní obslužnosti, o čemž by měl intenzivně jednat se Správou železniční dopravní cesty – vlastníkem dráhy. Tato varianta je spíše na místě nežli plánovaná pouhá turistická doprava s předraženým globálním jízdným, což přece neřeší dopravní obslužnost. Aby zde byl pravidelný celodenní provoz efektivní, tak k tomu musí být vytvořen patřičný dopravní koncept, tzn. v kraji vytvořit plnohodnotný integrovaný dopravní systém, zajistit vhodné přípoje od autobusů k vlakům s tím, že by se oba druhy dopravy navzájem doplňovaly.

V minulosti byla tato trať hojně využívána, zrovna tak by si za výše uvedených podmínek našla mnoho cestujících určitě i dnes.

Tomáš Martinek



Regionální trať Děčín – Oldřichov u Duchcova v Ústeckém kraji by bylo vhodné opětovně zařadit do základní dopravní obslužnosti, určitě by si našla mnoho cestujících i dnes. Vždyť podél trati je poměrně velká hustota zařídění, rekreační a sportovní areály (Oldřichov, Telnice) a v neposlední řadě je traťový úsek Děčín – Jilové ideální pro příměstskou dopravu. Navíc přímo u vlakové zastávky v Děčíně – Podmoklech se nachází obnovený pivovar s obchodním centrem. Spíše je zbytečný celodenní dvouhodinový takt osobní dopravy na lince U5 Bilina – Úpořiny – Ústí n. L. Tam by stačilo pár vlaků za den, vedených motorovými vozy řady 809, namísto pro toto vozební rameno zcela nevhodných Regionov, které většinou v Bilíně zpozdují osobní vlaky linky U1 Kadaň – Prunéřov – Děčín.

Železniční setkání v čase a prostoru

Galerie AMADEUS, FISAIC, OSŽ, ČD, SZDC, ČD Cargo a ČD Informační Systémy (člen Skupiny ČD) vás zvou na výstavu Železniční setkání v čase a prostoru – výstavu fotografií členů Českého zemského svazu FISAIC (vystaveno bude celkem 60 fotografií od 12 autorů), která se v galerii AMADEUS (Klimentská 48, Praha 1) koná ve dnech 1. až 23. prosince 2015. Výstava bude otevřena v Po a Pá 9–12 h a 13–16.30 h, Út, St, Čt 9–12 h a 13–18 h.

–red–

Modeláři v Jičíně

Spolek železničních modelářů za spolupráce Městského úřadu v Jičíně pořádal o prodlouženém víkendu ve dnech 14. až 17. listopadu 2015 v Jičíně výstavu železničních modelů a kolejišť. Výstava se konala na dvou místech – v obřadní síni jičínského zámku a v prostorách modelářského kroužku (KŽM) v Lindnerově ulici nad 1. ZŠ Jičín. K vidění zde bylo několik provozních kolejišť, z nichž to největší – v klubovně KŽM – měří na délku téměř 21 metrů (kolejiště je ve tvaru písmena „L“ o délce 16 + 5 metrů) a široké je bezmála 1,5 metru. Na výstavě byla k vidění i řada zajímavých dokumentů a fotografií. Připomínáme, že od dubna 2016 bude na zámku Humprecht pokračovat Výstava 110 let provozu železnice Sobotka – Libuň – Lomnice nad Popelkou – Stará Paka.

–mmc–



Seniři OSŽ ČD Ostrava hl. n. ve stanici Vrbno pod Pradědem.

Na trati, která již neměla existovat

Dne 4. 11. se sešlo 47 seniorů, bývalých železničářů zst. Ostrava hl. n., a jejich rodinných příslušníků, aby využilo krásný podzimní den k výletu do Vrbna pod Pradědem. Jízda po trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem byla připomínkou staré železničářské nostalgie a pohled z oken vlaku na krásnou malebnou krajinu, a ne na betonové zábrany, zahřál srdce všech bývalých železničářů.

Ve Vrbně pod Pradědem jsme navštívili malou sklárnu TOMI na výrobu historického skla, kde nám zaměstnanci předvedli ukázkou výroby přímo u pece. A kdo chtěl, mohl si výrobky zakoupit na místě nebo si i jejich výrobu objednat třeba jako pěkný dárek k Vánocům. Další zajímavý výklad o historii kraje a hlavně místního kostela sv. Michaela Archanděla nám přednesl přímo v kostele správce farnosti p. Květoslav Šukup. Má na starosti provoz a renovaci kostela, na kterou je vyhlášena sbírka. Kdo chce, může přispět na tento účel na účet 2900458315/2010. Navštívili jsme také vzorkovou prodejnu Lisovny hmot, nyní Husqvarna, kde si někteří senioři nakoupili zlevněné výrobky z plastu. Pěší cesta přes celé městečko v délce asi 2 km až k zámečku, kde nás čekalo občerstvení, všechny seniory příjemně unavila. O to víc jim pak chutnalo dobře připravené menu. Na zpáteční cestě si pak senioři mohli popovídat nejen o tomto zájezdu, ale i o akcích, které je ještě tento rok čekají, nebo i sledovat krajinu a ti unavenější si podímnovat.

Trať Milotice n. Opavou – Vrbno pod Pradědem měla být v důsledku povodní v červenci 1997 vymazána z mapy. Trať byla na mnoha místech částečně nebo úplně odplavena, a tak se stala zcela nesjízdnou. ČD a Ministerstvo dopravy nemělo zájem ji renovovat. Iniciativy se proto chopila OKD – Doprava, a. s., a lesní závody Vrbno p. P. za podpory představitelů města

Vrbna p. P. a také okresního úřadu Bruntál. Provoz na trati byl obnoven dne 22. 12. 1997. A všichni fandové železnice říkají – velké díky!!!

Helena Cíková

SPORT

Regionální mistrovství USIC v šachu

Ve dnech 1. – 5. října se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC v šachu. Soutěž se uskutečnila v Antwerpách (Belgie) za účasti výprav z Německa, Česká republika, Velké Británie, Belgie, Rakousko a Švýcarska. Toto bylo konečné pořadí. Naši sportovci (Michal Horák, Jaromír Volf,

Michal Běloušek, Václav Mitura, Martin Mužik, Zdeněk Růžička, Ignác Pospíšil) podali výborné výkony a umístili se celkově na 2. místě s 21 body.

Celé výpravě děkují za úspěšnou reprezentaci a přejí mnoho úspěchů při dalších závodech. Vedoucí výpravy Petr Štěpánek



Výprava ČR na regionálním mistrovství USIC v šachu.

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), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatně) 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.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