

Z aktuálních událostí

■ V úvodu jednání Ústředí OSŽ v pondělí 23. května se mluvilo mj. o „útok“ poslance Kolovratníka na režijní průkazky, o tom, že ČD zaplatily tři čtvrté miliardy firmě Skoda Transportation, a také o tom, že agentura Moody's zlepšila hodnocení ČD (více v článku na této straně).

Obsáhlou informací o dění ve společnosti ČD Cargo, včetně informací z jednání Dozorčí rady společnosti (16. 5. 2016), podal místopředseda OSŽ Radek Nekola. „Podnikatelský plán je plněn, dokonce je mírně překračován, pouze stále řešíme prodělek u jednotlivých vozových zásilkách, které, bohužel, stále ještě nefungují podle našich představ, byť sleva na poplatku za dopravní cestu tomuto segmentu významně pomáhá,“ řekl Radek Nekola. Mimo jiné mluvili i o akci jednovagon.cz, který má za cíl přilákat zákazníky ze silnice na železnici. Zmínil rovněž plány německého DB Carga ohledně stažení služeb nákladní dopravy z 215 míst v Německu („Společnost ČD Cargo něco podobného nechystá,“ poznamenal); dále hovořil o schůzce vedení společnosti se zástupci SZDC a ministerstva zemědělství, dopravy a životního prostředí na téma svoz kalamitního dřeva na Jeseníku a o založení sdružení Žesned. „Je to protiváha k Česmadu. Dopravci se spojili a chtějí společnými silami usilovat o zrovnoprávnění pohybu na železnici,“ uvedl Nekola.

Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval o jednání členů pracovního týmu Rady hospodářské a sociální dohody veřejné správy (dne 9. 5.) na téma opatrovnictví a sociální bydlení a o zasedání výkonného výboru a výkonné rady Sdružení nájemníků (SON). Dále uvedl, že u Dopravního zdravotnictví byl uzavřen dodatek ke kolektivní smlouvě s nárůstem 500 Kč do tarifu a s benefity až do výše 1900 korun.

Místopředseda OSŽ Martin Malý informoval o dění u SZDC. „Jsme v očekávání převodu pracovníků RSM. Chceme tímto lidem zajistit, aby do konce roku 2016 čerпали výhody podle KSCD na rok 2016,“ uvedl. Od 1. 6. začne

na CDP Praha zapojování tratě Česká Třebová – Kolín (jednotlivé stanice budou přepojovány postupně v průběhu cca 2 měsíců).

Ve druhé části jednání Ústředí OSŽ projednalo a vzalo na vědomí dokumenty „Přehled o zaměstnanosti a mzdovém vývoji za rok 2015 v zaměstnavatelských subjektech, kde působí odborové organizace OSŽ“, „Mzdy a odměňování u zaměstnavatelských subjektů, kde OSŽ uzavřelo KS 2016“, „Zprávu o poskytování právní pomoci v rámci OSŽ za rok 2015“ a „Plnění rozpočtu 1–3/2016“. Materiály „Přehled o stavu členské základny OSŽ k 1. 2. 2016“ a „Informace o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2015“ byly nakonec z jednání staženy, budou doplněny a předloženy na dalším jednání Ústředí OSŽ.

■ V pondělí 7. září 2015 řídil strojvedoucí z Ústí nad Labem Martin Souček motorový vůz Desiro, kterému na přejezdu ve Šluknově vjelo do cesty nákladní auto naložené šetřkem. Při srážce se zranilo celkem 12 lidí, tři lidé skončili s těžkými zraněními v nemocnici, nejhůře z nich dopadl strojvedoucí Martin Souček. Přesně týden po nehodě, v pondělí 14. 9. 2015, byl založen transparentní účet určený výhradně pro strojvedoucího Martina Součka, který při nehodě utrpěl vážné poranění nohou. „Veřejnou sbírku jsme nyní ukončili a veškeré peníze jsme už Martinovi předali. Jeho jménem děkují všem dárcům za finanční podporu,“ uvedl předseda ZO OSŽ v Ústí nad Labem Petr Doležal s tím, že Martin se právě vrátil z rehabilitace v Janských Lázních. „Ještě ho ale čeká několik operací kolena a dlouhé léčení.“

■ Řídící výbor akciové společnosti České dráhy, a. s. schválil dne 25. května znění smlouvy o převodu části závodu na státní (SZDC). Tím byl splněn další nezbytný krok k dokončení této transakce. Samotný převod by měl proběhnout nejpozději do 1. 8. 2016.

-r-



Ve středu 1. června mají děti svátek a jak jinak jej oslavit, než zábavou. Například v ekotechnickém centru v Třebíči, na něž upozorňuje reklama, umístěná jako polep na motorovém voze 841.003-7. Ekotechnické centrum v Třebíči nabízí řadu zajímavých programů, ve kterých se děti mohou populární formou seznámit i se starou technikou. Na snímku pořízeném v Pelhřimově odjíždí (vpravo) motorový vůz 810.174-3 jako osobní vlak 18408 do Tábora.

Snímek Michael Mareš

Moody's zlepšila ratingové hodnocení ČD

Ratingová agentura Moody's zlepšila 9. května 2016 hodnocení národního železničního podniku České dráhy, a. s. o jeden stupeň na Baa2. Podle předsedy představenstva a generálního ředitele ČD, a. s., je zvýšení ratingu o jeden stupeň na úroveň Baa2 se stabilním výhledem pro firmu velký úspěch. Zúročila se tím snaha představenstva o řízení Českých drah jako standardní korporace, cílené budování finančního profilu společnosti a respektování zájmů věřitelů. Výhled hospodářské situace je navíc stabilní. Agentura pozitivní hodnocení připsuje mimo jiné lepší strukturu provozních výsledků. Moody's rovněž oceňuje, že se drahám dlouhodobě daří nahrazovat krátkodobé dluhy cennými papíry (dluhopisy) s delší splatností a nižšími úroky.

Na hodnocení neměl vliv možný převod nádraží na Správu železniční dopravní cesty za 3,3 miliardy korun, což může být pro národní dopravce dodatečný výnos.

České dráhy získaly svůj první rating v roce 2011, tehdy bylo hodnocení ještě o jeden stupeň lepší než dnes. Postupně ale rating spadl a zastavil se jediný stupeň nad spekulativním pásmem. Dráhy potřebují mezinárodní rating kvůli

dluhopisovému programu, zadlužení podniku činí zhruba 32 miliard korun.

I díky arbitrážnímu sporu dráhy zaznamenaly loni propad do ztráty 1,4 miliardy, když předloni měla skupina zisk 156 milionů. Tržby loni mírně vzrostly na 33,1 miliardy. Rating ovlivňuje výši úroků u dluhopisů. Půjčky firma využívá především na obnovu zastaralého vozového parku. „Vnímáme to jako potvrzení správnosti našich kroků při stabilizaci společnosti, posilování její likvidity, zvýšení efektivit a zachování pevného místa na otevřeném neregulovaném trhu. Díky zachování dosavadního ratingového hodnocení budeme moci i nadále získávat finanční prostředky za velmi výhodných podmínek,“ řekl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Podle Krtky udržení ratingu umožní pokračovat v modernizační společnosti a zlepšování služeb. „V hodnocení agentury se jistě projevil i náš aktivní přístup a otevřená komunikace. Z naší iniciativy se již před časem uskutečnila schůzka v Miláně, kde jsme představili předběžné hospodářské výsledky za rok 2015 a strategii financování na rok 2016.“ dodal. —r—

Je třeba, aby zakázku nedostal ten nejlevnější, ale ten nejlepší, shodli se účastníci schůzky v Praze

Podnětné, inspirativní i zajímavé bylo historicky první setkání zástupců odborů a zaměstnavatelů tří sousedních států – Německa, Slovenska a Česka, které se konalo ve čtvrtek 19. 5. 2016 v sídle OSŽ v Praze. Reprezentativní schůzku na podnět německých kolegů z iniciativy mobifair uspořádalo Odborové sdružení železničářů, konkrétně předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Z Německa dorazili Christian Gebhardt a Helmut Diener, ze Slovenska Bc. Anton Anđel, 1. místopředseda OZZ, a Bc. Ludevít Mikloš, místopředseda OZZ. Federaci strojvedoucích (FS) zastupoval Jindřich Hlas, prezident FS ČR, České dráhy pak JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru personálního GR ČD, a Ing. Rudolf Jedlička, vedoucí oddělení 012 GR ČD, a. s., ze společnosti ČD Cargo, a. s., se části jednání zúčastnil Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, a. s. Pořadatelem schůzky (OSŽ) kromě předsedy J. Pejši zastupovali i místopředseda OSŽ Radek Nekola a tajemník Podnikového výboru OSŽ při ČD Antonín Leitgeb a Věra Nečasová.

Moderovaná a tlumočená čtyřhodinová diskuse na téma jednoznačná identifikace strojvedoucích přinesla řadu zajímavých a podnětných informací. „Vítáme iniciativu, která vychází z Německa a Rakouska, s cílem prosadit jednoznačnou identifikaci strojvedoucích pomocí evropské směrnice,“ řekl v úvodu předseda OSŽ Jaroslav Pejša. „Ale to, zda budeme úspěšní, ukáží až následující měsíce,“ dodal s tím, že „zapracování formou pozměňovacího návrhu do transpozice novely Zákona o drahách se v České republice bohužel nepodaří“.

Podstatnou část jednání tvořila prezentace iniciativy mobifair. Předseda představenstva

Helmut Diener detailně představil zadání, cíle a požadavky iniciativy založené v dubnu roku 2006 železničními odborovými svazy TRANSPORTNET a GDBA (dnes EVG). Cílem této iniciativy je dosažení férových podmínek na trhu – tedy zadávání zakázek za férových podmínek a se sociální ochranou zaměstnanců. „Odhalujeme intriky a poukazyujeme na ně. Dáváme sociální pečeť kvality, abychom konkurenční prostředí zbavili černých ovcí,“ řekl Helmut Diener mimo jiné ve svém projevu.

Počátky existence iniciativy mobifair spadají do začátků liberalizace německých drah. „Tehdy jsme poznali, jak velký tlak nás v rámci konkurence vlastně čeká a co to bude znamenat pro pracovní místa i pro podniky zaměstnávající zaměstnance,“ zdůraznil Helmut Diener. Podle Helmuta Dienera se mobifair už deset let zabývá studiem dopravního trhu v Německu. Většinou se jedná o malé podniky ze zahraničí, které se snaží uchytil na německém trhu nižší cenou. „Ukázalo se, že nakonec ten, kdo tu zakázku dostane, není ten nejlepší, ale nejlevnější. A díky čemu jsou tyto podniky na trhu levnější? Především díky tomu, že se 'utahuje' pomyslný sroub u mezd, prodlužuje pracovní doba a že jsou opomíjena bezpečnostní opatření,“ shrnul Helmut Diener výsledky studie. „A k čemu to vede? Když se podíváme na roční průměr průjezdů na červenou, tak je to v průměru 450 případů za rok, dvě třetiny pochybení byly zapříčiněny strojvedoucími privátních železničních dopravních firem.“

Helmut Diener v této souvislosti zmínil dva roky starou srážku nákladního vlaku s vlakem ICE u Mannheimu (1. 8. 2014). „Vyšetřováním se zjistilo, že strojvedoucí nákladního vlaku

neměl odpovídající odpočinkovou pauzu, vlastně to nádraží ani neznal. Nevěděl, že signalizace je tam na druhé straně. Švýcarský strojvedoucí byl prostě zapůjčen německou personální agenturou nizozemské logistické firmě s britským vlastním k tomu, aby jel rakouskou lokomotivou (Rail Cargo Austria) po německé železniční síti. Asi vnímáte ten naprostý zmatek.“ (Pokrač. na str. 3)

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Železnice se drží korporátních barev, modré budou nejenom lokomotivy, ale i vlakový doprovod.“

Hovoříme s Ing. ZUZANOU AJGRMANOVOU, ředitelkou Zásobovacího centra Česká Třebová, organizační složky ČD

Na dubnovém jednání celostátního Výboru OSŽ při ZAP – mobilní personál v Praze mimo jiné zaznělo, že nové uniformy (pro vlakový doprovod a osobní pokladní) jsou nejen kvalitnější a slušivější, ale že je na nich i několik novinek. Můžete prozradit, proč vlastně nové uniformy vznikly?

Vzhledem k tomu, že s původní kolekcí stejnojmenných součástí pro vlakové čety a pokladní obecně panovala poměrně vysoká nespokojenost, a dále v souvislosti s postupně končící platností dodavatelských smluv na tyto artikly, zrealizoval Odbor centrálního nákupu a logistiky ve spolupráci se Zásobovacím centrem a odborovými centrály na přelomu let 2011 a 2012 rozsáhlé dotazníkové šetření ke starým uniformám. Šetření probíhalo velice jednoduchým způsobem, zaměstnanců jsme se v něm ptali na to, zda zachovat oděvní součásti (ano/ne) a zajímali nás také jejich poznatky jak k použitému materiálu, tak i ke střihu. Obrázkové připomínky jsme pak shromáždili, vyhodnotili a použili při přípravě nových uniform. Některé připomínky byly sice velice zvláštní, některé ale docela zásadní (uniforma „kouše“, je neprodyšná, nesedí). Obecně ale platí, že téměř všem relevantním připomínkám jsme – ve spolupráci s akreditovanou zkušebnou v oboru textilií – v podstatě vyhověli. Výsledkem spolupráce jsou tzv. Technické podmínky dodávek, které byly použity jako závazné pro realizovanou nadlimitní veřejnou zakázku na dodávky nové kolekce uniformem.

Která firma nové uniformy vyrábí? Veřejná zakázka byla rozdělena na tři části:

1) obuv, rukavice a ponožky, 2) svrchní oděvní součásti, jako jsou saka, kabáty, sukně, kalhoty a 3) spodní konfekce – tzn. košile, trička a doplnky, např. šátky a kravaty. Hodnotícím kritériem byla nejvyšší celková cena (vždy za každou část). První část zakázky vyhrála firma TRIODON, spol. s r. o., druhou a třetí pak firma Blažek Praha, a. s. Jde o známou a zavedenou firmu, renomovaného výrobce v oboru textilií, který má po republice rozsáhlou síť obchodů. Firma Blažek se kromě své tradiční módní kolekce, kterou se prezentuje na veřejnosti, specializuje i na pracovní oděvy. A uniforma je určitou formou pracovního oděvu. Myslíme si, že firma Blažek je určitou zárukou kvality; je to velká firma, která si nemůže dovézt hazardovat se svým jménem.

Na jak dlouho byla smlouva s firmou Blažek uzavřena a kolik sak či kalhot například společnost Blažek pro České dráhy vyrobí?

Smlouva byla uzavřena na čtyři roky a poběží do vyčerpání předpokládané hodnoty zakázky. Smlouva je záměrně pojata jako rámcová, což znamená, že jsme se nezavázali, že odebereme tolik a tolik sak, tolik a tolik kalhot, tolik a tolik košil. Samozřejmě, že jsme do rámcové smlouvy vložili určité počty oděvních součástí kvůli nacenění, ale ta smlouva je i tak rámcová. To znamená, že po dobu její platnosti můžeme – když to přeženu – nakupovat jenom saka, nebo jenom kalhoty, prostě to, co dráha a její zaměstnanci momentálně potřebují.

V úvodu jsme zmínili novinky na uniformách, teď je ta pravá chvíle připomenout,



o jaké konkrétní novinky jde...

Změn na nových uniformách je hned několik: kapsy na vestách, nový design sukně, u kalhot jsou v pase nové namísto gumy posuvné spony – je to jednak praktičtější a jednak to lépe vypadá. Guma zůstala pouze u sukní, kde se autospony moc nepoužívají. Podle mne možná změnou nejzásadnější je stříhová úprava u dámských sak. Dřív bylo dámské sako stříhově řešeno stejně jako pánské – dlouhé, rovné – ale teď je sako kratší a vyššíhlené. Dámské sako je skutečně dámské, je to prostě sako, ve kterém by žena mohla vyrazit klidně do společnosti. Další novinkou je i bílá košile – ta se povedla – na límci s logem Českých drah. Navíc došlo k barevnému sjednocení u košil (bílá) a změně barvy paspulek, které jsou nově v barvě tyrkysové, a to z důvodu, abychom se drželi korporátních barev.

(Pokračování na str. 2)



Část účastníků setkání po skončení jednání (zleva): Bc. A. Anđel, I. Bednárik, Bc. J. Pejša, H. Diener a L. Mikloš.

„Železnice se drží korporátních barev, modré budou nejenom lokomotivy, ale i vlakový doprovod.“

(Pokračování ze str. 1)

Na základě připomínek OSŽ mají průvodčí možnost si v létě rozezpnout jeden knoflíček, postačuje k tomu už jen 28°C. Musím přiznat, že to mě zaujalo asi nejvíce, protože běžně nechodím do práce s teploměrem...

Řešilo se to i na pracovní skupině pro problematiku Výstrojních součástí a OOPP, kde odbor 16 (Odbor obchodu osobní dopravy) přistoupil na navrhovanou změnu a teplotu snížil z 30 na 28 °C. Všechno souvisí se vším, byl to i jeden z důvodů, proč se zaměstnanci drželi bundokošilí, protože ty měly rozhalenky. Bundokošile jsou ale designově třicet let za zenitem a proto budou vydávány pouze do vyčerpání zásob,

kteří v současné době číní u bundokošile dámské modré (krátký rukáv) 1404 ks v různých velikostech, u bundokošile pánské modré (krátký rukáv) 562 ks v různých velikostech.

A propos, kolik zaměstnanců Českých drah celkem „oblékáte“?

Zajišťujeme výstrojní součásti pro všechny kategorie zaměstnanců ČD, ale pokud jde o zakázku týkající se nových uniforem, tedy o zakázku od firmy Blažek (v případě obuvi Triodon), jsou to pouze výstrojní součásti pro vlakové čety a osobní pokladní, jejichž aktuální počet je 1683 osobních pokladních/pokladníků, 2896 pracovníků obsluhy osobních vlaků.

Michael Mares

Modernizace traťového úseku Litoměřice – Ústí n. L.-Střekov se blíží k závěru

Kompletní rekonstrukce hlavní dvojokolejné tratě SŽDC č. 072 Lysá nad Labem – Děčín (vedené po pravém břehu řeky Labe) v úseku Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov se započítím v červenci loňského roku a předpokládáným ukončením koncem června letošního roku, se pomalu chýlí ke konci. Cílem je modernizace a rozvoj sítě TEN-T (Trans-evropská dopravní síť zřízená za účelem zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře).

Náplní těchto stavebních prací v hodnotě více než 374 milionů Kč spolufinancovaných z Evropské unie z Fondu soudržnosti, je výměna železničního svršku a nahrazení novým materiálem, včetně úpravy bezстыkové koleje v regenerova-

ných úsecích, přičemž na základě geotechnického průzkumu místy proběhla též sanace železničního spodku a úpravy odvodnění.

Stavba dále zahrnuje rekonstrukci železničních mostů, stavební úpravy na dvou železničních přejezdech, výměnu dotčených stožárů trakčního vedení, včetně osvětlení žst. Velké Žemoseky, žst. Sebzubín a zastávky Libochovany, a zároveň modernizaci zabezpečovacího zařízení.

Díky těmto stavebním pracem došlo k dílčímu zvýšení traťové rychlosti a v neposlední řadě ke zvýšení bezpečnosti a kvality železničního provozu na této silně vytížené trati.

Tomáš Martinek



Součásti rekonstrukce hlavní tratě SŽDC č. 072 Lysá nad Labem – Děčín v úseku Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov je například regenerace několika mostních objektů.

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Kreif: „Věřím, že po přestavbě stanice nezůstane nikdo bez práce.“

Miroslav Kreif je u železnice zaměstnan od roku 1990, poté, co ukončil studium na střední průmyslové škole v Šumperku, obor doprava a přeprava. Nejprve pracoval jako signalista v Hanušovicích, po absolvování kurzu na výpravčí nastoupil jako střídač výpravčích na trati mezi Bludovem a Lipovou Lázní. Jedenáct let byl

A jak funguje hanušovická ZO OSŽ? „Se vznikem PO Olomouc vznikl výbor OSŽ PO Olomouc, složený ze zástupců jednotlivých základních organizací, který je partnerem při jednáních přednostovi PO Olomouc. Mnoho věcí se tím ulehčilo, i když administrativa zůstává stále stejná, ne-li vyšší,“ připomíná předseda nutnost účtování položek za jednotlivé kulturní, sportovní a společenské akce, které jsou hrazeny ze společného sociálního fondu. „V této věci mi hodně pomáhá hospodářka naší ZO Marie Švédová, která je již v důchodu a má na tuto práci více času,“ chválí předseda.

Mezi akce, které zdejší ZV OSŽ pro své členy zajišťuje, patří sportovní soutěže, především turnaje v bowlingu, který je zde velice oblíben, sportovní dny v sousedním Bohdíkově, spojené se zábavou a táborem, jezdí se na zájezdy na jižní Moravu, nechybí ani kultura, například návštěvy muzikálů a společné setkání a členské schůze v kulturním domě v Bohdíkově. „V Bohdíkově je vše levnější než v Hanušovicích, lidé jsou tam zvyklí a líbí se jim tam,“ vysvětluje předseda. Svě zájmy mohou v rámci ZO OSŽ uspokojit i senioři – důchodci, kteří mají každoročně možnost zájezdu, účastní se Dne železničářů i členských schůzí.

V současné době probíhá kompletní přestavba železniční stanice Hanušovice, která je spojena také s nutností vyřešit nadbytečnost zdejších pracovníků. „Výpravčích se přestavba prakticky nedotkne, předjdu pouze na nový typ zabezpečovacího zařízení – jednotné obslužené pracoviště, horší to je signalisté. Ti již prakticky končí a hledá se pro ně nové uplatnění,“ říká Miroslav Kreif. Podle jeho dalších slov by měli všichni signalisté dostat nabídku práce v obvodu PO Olomouc, pod nějž Hanušovice spadají, pro některé to ale může být problém, zejména s dojížděním, provozní obvod Olomouc je totiž rozlehlý. „Najít si ale místo zde v Hanušovicích nebo okolí je prakticky nemožné, nezaměstnanost je zde vysoká a nedávno zde zanikl i poměrně perspektivní závod ZKL, kde by mohli nadbyteční signalisté nalézt uplatnění,“ říká předseda. O celoživotní práci probíhá jednání s vedením PO Olomouc, přičemž Miroslav Kreif věří, že žádný ze signalistů nezůstane bez práce. Miroslav Čáslavský



zaměstnan jako výpravčí v Hanušovicích, v současné době pracuje jako výpravčí v železniční stanici Šumperk. „Hanušovice probíhají přestavbou a já jsem dostal nabídku na změnu místa, kterou jsem přijal,“ konstatuje Miroslav Kreif, který současně zastává funkci předsedy ZV OSŽ v železniční stanici Hanušovice. „Předsedou ale zůstanu nadále, i když nyní pracuji jinde,“ dodává. Hanušovická ZO OSŽ čítá celkem 92 členů, z toho 35 seniorů a zastupuje zaměstnance prakticky všech kolejí v železniční SŽDC, ČD-ZAP, ČD-DKV a ČD Cargo. „Část členů nyní již v Hanušovicích nepracuje, setrvačností, ale zůstali ve své mateřské organizaci,“ vysvětluje předseda. Jak dále dodává, na horské trati z Hanušovic směrem do Jeseníku (trať 292 Šumperk – Krnov) stále ještě fungují ZO OSŽ s menším počtem členů – v železničních stanicích Lipová Lázně, Jeseník a Mikulovice. „Zdejší odboráři se nechtějí sloučit do větších celků, i když by to pro ně mohlo být výhodné – jsou spokojeni se současným stavem,“ říká předseda.



Po dokončení prací budou v Rudě nad Moravou mimo jiné rovněž nová nástupiště, postavená podle evropských norem.

NAVŠTÍVILI JSME

Ruda nad Moravou

Do zmiňované přestavby byly ve čtvrtek 14. dubna zahájeny stavební práce na obnově tratě z Bludova do Hanušovic. Kromě zastávek (Bludov-lázně, Bohutín, Bartoňov, Komňátka, Raškov, Hanušovice-Holba) leží na tomto úseku tratě 292 (Šumperk – Krnov) také dvě železniční stanice – Ruda nad Moravou a Bohdíkov.

Do 14. dubna byly obě stanice obsazeny výpravčími, v současné době je dopravní služba zde již minulostí. Po ukončení přestavby budou totiž obě stanice řízeny dálkově ze Šumperka.

V dopravní kanceláři v Rudě nad Moravou pracují v těchto dnech místo výpravčích zedníci. „Místo dopravní kanceláře zde bude technologická místnost a z Rudy nad Moravou se stane zastávka bez přímé dopravní obsluhy,“ vysvětluje stavbyvedoucí ze společnosti Eurovia, která veškeré práce na obnově trati provádí. Práce výpravčích tak zde s ukončením dopravní služby skončila. Jaký je jejich další osud?

„Všichni výpravčí, kteří zde pracovali, dostali možnost uplatnění ve své profesi v jiných železničních stanicích na této trati, jedna výpravčí byla umístěna na stejné pozici na trati 294 v železniční stanici Vápenná,“ sděluje Zdeněk Ježior, přednosta provozního obvodu Olomouc, pod který železniční stanice Ruda nad Moravou administrativně a organizačně spadá. „Dvě výpravčí odešly na vlastní žádost, po dohodě, do předčasného důchodu s odstupným podle kolektivní smlouvy,“ dodává. Podle jeho dalších slov najde několik výpravčích nové uplatnění také v železniční stanici Šumperk, kde vzhledem k rozšíření dálkově řízeného provozu dojde k úpravám syste-

mizace výpravčích. „Tuto organizační změnu provází personální pohyb v rámci PO Olomouc u dvaceti výpravčích,“ konstatuje Ježior. Kromě výpravčích sloužila v Rudě nad Moravou pouze jedna výhybkářka. Ta byla přemístěna do železniční stanice Postřelmov s tím, že obvod její působnosti se nezmění.

Ze železniční stanice Ruda nad Moravou, kde zastavují všechny vlaky osobní dopravy, včetně rychlíků a spěšných vlaků, se vlaky ve směru od Hanušovic po jetí výše uvedenými zastávkami rozjíždějí dvěma směry: na trianglu před Bludovem se koleje na trati rozvětvují směrem na Postřelmov a Zábřeh na Moravě, druhý směr vede do Šumperka a přes Uničov dále do Olomouce. Celý tento triangl je dálkově řízen ze Šumperka a nově bude dálkově řízen rozšířeno i na Rudu nad Moravou, jakož i sousední Bohdíkov.

V současné době jsou zde vlaky nahrazeny náhradní autobusovou dopravou, přičemž autobusy jsou vedeny již ze Zábřehu na Moravě a vzhledem k výluce celé trati jezdí až do Jeseníku. Autobusová doprava je organizována Českými drahami a v Rudě nad Moravou se místo vlaků kříží v současné době v nově upraveném přednádražním prostoru autobusy.

Obrovská tabule umístěná na nádraží v Rudě nad Moravou oznamuje údaje o revitalizaci tratě mezi Bludovem a Jeseníkem. Cílem stavby je zvýšení cestovního komfortu, bezpečnosti na železničních přejezdech, jakož i zvýšení traťové rychlosti, čímž dojde i ke zkrácení jízdních dob. Mezi Bludovem a Hanušovicemi tak budou vlaky jezdit místo dosavadních 65–75 km/h rychlostí až 100 km/h.

Miroslav Čáslavský



Dopravní kancelář v Rudě nad Moravou prochází přestavbou na technologickou místnost.

ZE SVĚTA

Rakouskou vládu povede šéf železničářů

Dosavadní šéf Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) Christian Kern (50), kterou řídil úspěšně od léta 2010, dostal další a mnohem složitější úkol – postavit se do čela sociální demokracie a zároveň i rakouského kabinetu.

Christian Kern, o jehož možné kariéře v SPÖ i ve vládě se ostatně spekulovalo již několik měsíců, se svým spolutranikům jevil jako vhodný nástupce kancléře Wernera Faymanna, který rezignoval poté, co ztratil podporu části sociální demokracie. Kern, jenž za necelých šest let svého působení v ÖBB dokázal vyřešit mj. i choulostivý problém přeluhování starších a snižování počtu zaměstnanců dráhy, se uměl vypořádat i s konkurencí autobusové dopravy. Kernovi se podařilo uhladit i konflikty s nespokojenými odboráři.

Do nové funkce byl Kern oficiálně uveden v úterý 17. května. Jan Hála

Ženy u DB mají někde vyšší platy než muži

Ženy, zaměstnané u Deutsche Bahn (Německé dráhy) mají na třetím stupni řízení dokonce o dvě procenta vyšší platy, než jejich mužští kolegové. Tuto překvapivou skutečnost

zjistil nedávny interní průzkum koncernu, který analyzoval pět řídicích úrovní. Na všech byly odhaleny menší rozdíly v odměňování žen a mužů, kteří však právě na třetím stupni řízení pobírají o něco méně, než jejich protějšky.

Závěr kontroly však byl dle konstatování vedení DB uspokojivý, neboť byla v podstatě potvrzena zásada, že muži a ženy ve vedoucích funkcích pobírají stejně, jak konstatoval 16. května deník Frankfurter Allgemeine Zeitung. „Při odměňování máme jasná a férová pravidla,“ ujistil personální šéf DB Ulrich Weber. „Platíme zaměstnance podle odpovědnosti, kompetencí a zkušeností, pohlaví přitom nemí hrát žádnou roli,“ zdůraznil Weber.

Koncern si vytyčil za cíl zvýšit podíl žen do roku 2020 ze současných 23 na 25 procent a v řídicích funkcích z 18 na 20 procent. Podle Weberových slov bude vedení DB naplňování tohoto záměru každoročně kontrolovat. Jan Hála

První nabídka za Řeckou železnici

Řecko se konečně začalo přibližovat plánované privatizaci železnice. První nabídka za provozatele železniční dopravy Trainose je předložena, jedná se o nabídku italských státních železnic, sdělil šéf privatizační agentury HRADF, Stergios Pitsioras, agentuře Reuters. Dle jeho

VŠIMLI JSME SI

● **STAV** labské pravoběžné tratě je v posledních měsících neradostrý. Na řadě traťových úseků mezi Kolínem, Lysou nad Labem a Mělníkem je snížena nejvyšší povolená rychlost ze 120 km/h na 50 až 70 km/h. To se projevuje ve zpždování vlaků a rozvazování těsných přípojí.

● **VE STANICI ČESKÁ LÍPA** hlavní nádraží začaly stavební práce na přestavbě celé stanice. Budují se základy nové nádražní budovy a pracuje se v kolejišti, v jeho nákladní části. Na cestující prozatím tyto práce dopad nemají, výluky začnou až v průběhu roku.

● **AČKOLI TRATĚ** mezi Mělníkem a Mšenem prošla kompletní obnovou, rychlost na ní zůstala zachována ve výši 50 km/h s místními omezeními na 20 km/h kvůli špatným rozhledovým poměrům na některých přejezdech. Na všech zastávkách vznikla nová nástupiště a ve Lhotce u Mělníka dokonce poloostrovní nástupiště, neboť jde o výhybnu se samovratnými výhybkami.



● **ZDAŘILOU MODERNIZACI** prošly vozy Bdmtee, které jsou nasazované na osobní vlaky mezi Ústím a Lysou nad Labem. Místo původních sedaček s velmi úzkou roztečí jsou dosazena nová sedadla, vůz je vybaven informačním systémem a vakuovými toaletami. Pro přepravu kol je ve větším oddíle vyčleněn prostor s několika háky. Nové označení vozů je Bdmtee266 (na snímku Martina Hájka).



● **PŘÍMĚSTSKOU DOPRAVU** v relaci Lovosice – Litoměřice horní nádraží (linky U10, U11) s velkou frekvencí cestujících zajišťují výhradně Regionovy DKV Plzeň, PJ Rakovník, nesoucí logo Pražské integrované dopravy a přívlakky krajů Ústeckého, Středočeského, Prahy a Plzeňského, poněvadž mají oběhy „široko daleko“. Na snímku Tomáše Martinka je Regionova 814.144 u žst. Žalhostice pod vrchem Radobyl dne 7. května.

Český protidrogový vlak má úspěch nejen u nás, ale i v zahraničí

Po workshopu v Železně Rudě a následné konferenci v Aši, které proběhly začátkem jara, projevila zájem o projekt i německá strana, a to nejen Bavorsko nebo Sasko, kde je příhraniční spolupráce na velmi vysoké úrovni.

Nadační fond Nové Česko na tiskové konferenci oznámil podzimní turné protidrogového vlaku po německých městech. Revolution train má 6 vagonů, je dlouhý 150 m a za rok jej navštívilo téměř 8 tisíc dětí z celé ČR. Projekt ukazuje dětem, jak lehké je spadnout do závislosti a jak těžké je se jí zbavit. Děti mohou v doprovodu průvodce zkusit policejní výslech, nahlédnout do doupěte narkomanů a stanou se i svědky dopravní nehody. Německo má v posledních letech problémy s užíváním pervitinu na školách. –js–

Přestavba stanice Zittau

Dne 30. 4. 2016 započala přestavba železniční stanice Zittau. Nejdříve dojde k přestavbě kolejiště tak, že bude použitelná kolej pouze ve směru na Mittelherwigsdorf, následovat bude přestavba zbývajících kolejišť, takže ve stanici zůstanou jen čtyři hlavní koleje. Ze 74 výhybek zůstane 33. Koleje v délce 7,5 km (většina bývalých nákladních kolejí) budou sneseny. Kolejiště bude vybudováno tak, že budou možné současné vjezdy ze Zhořelce, Liberce, Varnsdorfu i Dražďan. Zapojena bude i úzkokolejka na Kurort Oybin. Stanice bude vybavena elektronickým stavědlem (ESTW), které bude uvedeno do provozu 12. 11. 2017. Celková rekonstrukce za 45 mil. eur bude dokončena 23. 9. 2018. Z Bahn-Report 2/2016, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 21 – 28. 5. 1991

„Stávková pohotovost zrušena!“ oznamuje zpráva z jednání Ústředí OSŽ, uveřejněná na první straně. Stávkovou pohotovost, vyhlášenou na podporu zachování železničářských jízdních výhod, označilo Ústředí OSŽ jako úspěšnou. Na rozhodujícím jednání dne 15. 5. 1991 za účasti zástupců ministerstva práce a sociálních věcí, financí a dopravy a představitelů Odborového sdružení železničářů totiž bylo po pětihodinovém jednání dosaženo dohody o zachování režijních výhod v původním rozsahu.

Části zasedání Ústředí OSŽ se zúčastnili zástupci železničářů z Moravy, kteří s ukončením stávkové pohotovosti nesouhlasili. Argumentovali především tím, že stále ještě není vyřešeno postavení železnice ve státě a mezi železničáři převládá nedůvěra k práci ministerstva dopravy i vedení ČSD. Navrhli proto vyhlásit celosíťovou stávku. Ústředí OSŽ však jejich návrh neprijalo.

V rubrice **„Cose děje v ústředí“** se dočítáme mimo jiné i to, že předseda OSŽ Zdeněk Škop odmítl podepsat dodatek č. 2 ke kolektivní smlouvě na rok 1991, který se týkal zkrácení týdenní pracovní doby lokomotivních čet na 36 hodin. Nepodepsal jej proto, že tento požadavek byl součástí dosud nepodepsané kolektivní smlouvy ČSD a řešení jen tohoto problému by mohlo podle jeho názoru ohrozit podpis celkové kolektivní smlouvy. Ze strany vedení Federace strojevodců to vyvolalo velmi nepřátelskou odezvu.

Obzor č. 21 obsahuje rovněž informaci o možnosti svobodné volby lékaře, která platila pro všechny železničáře na celé síti ČSD od 1. 6. 1991; v dalším článku vysvětluje odvětvový tajemník OSŽ složitý postup při vypořádávání majetku po bývalém Revolučním odborovém hnutí.

Obzor č. 22 – 4. 6. 1991

„Kolektivní smlouva konečně podepsána!“ dočítáme se v rámciku na první straně tohoto čísla. K podpisu došlo 23. 5. 1991, po ukončení jednání vlády, která rozhodla o uvolnění úvěru pro železniční dopravu. Nová kolektivní smlouva přinesla mimo jiné pro některé profese snížení pracovní doby a navýšení dovolené o je-

den týden. Pracovník ústředí OSŽ v článku „Několik slov ke snižování počtu pracovníků“ upozornil na to, že úkol snížit počet pracovníků ČSD o 19 tisíc (někdy se uvádělo 124 tisíc) byl rozepsán na oblastní ředitelství a poslána na výkonné jednotky v procentuálním vyjádření bez ohledu na stávající stav a místní podmínky. Podle názoru OSŽ nebyl při snižování počtu pracovníků na výkonných jednotkách brán zřetel na bezpečnostní předpisy a právní normy, včetně služebních předpisů. „V mnoha případech není respektován zákoník práce, např. výpovědi ze strany organizace nejsou prováděny na základě prokazatelných organizačních změn,“ uvádí autor v článku mimo jiné a připomíná, že by odboráři neměli zapomínat na to, že odborové orgány mají při těchto změnách právo kontroly.

Číslo 22 informuje mimo jiné o dalším osudu „žosek“ (železničářů opraven strojů), a to ve zprávě z jednání náměstka ministra dopravy s vedoucími pracovníky ŽOS a příslušných závodních výborů OSŽ. Vyplývala z něj snaha o restrukturalizaci a privatizaci tohoto odvětví. V závěru článku je otiskeno stanovisko jednoho z účastníků jednání, předsedy ZV OSŽ ze ŽOS Plzeň: „Dilemání zaměstnanců se více než 100 let cítili vždy plnoprávními železničáři a teď je železnice ze svého středu vylučuje. Vynechání-li ekonomická hlediska, uvědomil si někdo, jak těžký psychický dopad to na pracovníky železničářů opravárenství bude mít? Prosíme ostatní železničáře o podporu, aby železniční opravárenství zůstalo nadále nezávislou součástí s. o. ČSD.“

Pod titulkem „Komu slouží prakticky vedení Federace strojevodců?“ najdeme konfrontační názory zástupců Federace strojevodců i Odborového sdružení železničářů v souvislosti s průběhem jednání OSŽ při podpisu dodatku ke kolektivní smlouvě (jak je uvedeno výše, OSŽ jej odmítl podepsat).

Na poslední straně tohoto čísla je uveřejněna informace o akcích Mezinárodního sportovního sdružení železničářůUSIC a především o 14. mezinárodním mistrovství v teniseUSIC, jehož organizací bylo pověřeno Odborové sdružení železničářů.

Zdeňka Sládková

Amatérští fotografové a výtvarníci vystavovali

Sedmdesát šest výtvarných děl a stovka fotografií byly k vidění na výstavě amatérských malířů a fotografů Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC ve dnech 16. až 19. května v zasedací místnosti Ministerstva dopravy ČR. Byly zde i fotografie, které byly odeslány na mezinárodní výstavu fotografií FISAIC, která se bude letos konat ve Francii (Hendaye). Tam zasedne mezinárodní porota a ze zhruba 3000 fotografií od železničářů sdružených v organizaci FISAIC vybere asi 300, které budou vystaveny a nejlepší z nich i oceněny zlatou, stříbrnou či bronzovou medailí, nebo diplomem.

A očekávání jsou veliká, nebývá zvykem, že by naši fotografové odjížděli z mezinárodních výstav s prázdnou. „Medaile se nám sice zatím vyhýbají, ale diplomy a čestná uznání sbíráme pravidelně od roku 2006, kdy se mezinárodního salonu fotografie zúčastňujeme,“ uvedl vedoucí skupiny foto ČZS FISAIC Jan Týc. Podobně je plný očekávání i Pavel Hladík, vedoucí skupiny ČZS FISAIC – výtvarné umění. „Na ministerstvu dopravy bylo vystaveno 76 výtvarných děl – obrazů a instalací od osmnácti autorů. Dvacet pět obrazů bude vybráno na podzimní mezinárodní výstavu FISAIC do Vídně. Výstavy se konají jednou za dva roky a letos se tato akce koná už po jednáticáté za posledních 62 let,“ neopomněl Pavel Hladík zdůraznit dlouhou tradici těchto výstav, k níž se čeští amatérští výtvarníci připojili až v roce 1998. „Celé to po válce společně vymysleli ajobnohaři ze Švýcarska a Francie.“

A jak jsou čeští výtvarníci úspěšní v meziná-

rodní konkurenci? „Ve hře jsou tři medaile a sedm diplomů, tak snad něco získáme,“ dodal Pavel Hladík s tím, že výtvarníků – železničářů je jako šafránu. „Potřebujeme mladou krev, nyní v rámci ČZS FISAIC evidujeme jen kolem třiceti členů.“

FISAIC sdružuje železničáře věnující se různým volnočasovým aktivitám. V současnosti jsou v Česku činné skupiny sdružující fotoamatéry, filmaře, výtvarníky, filatelisty, esperimentisty, radioamatéry a modeláře. K nim se 15. února 2016 připojili i Literáři na trati, osmá zájmová skupina (poezie, próza) fungující od loňského roku pod křídly OSŽ.

Michael Mareš



Na snímku z vernisáže jsou zprava tajemnice ČZS Jarmila Šmerhová, Miroslav Kaprálek, Ivo Veselý a Jiří Kešner.

PRÁVNÍ PORADNA

Nepojištění členové OSŽ – upozornění

V poslední době dochází ke značnému nárůstu mimořádných událostí (dále jen MU), respektive škodních událostí (např. dopravních nehod, poškození výpočetní a kopirovací techniky, na přenosných osobních počítačích, ztráty mobilů apod.), způsobených vámi, některými členy OSŽ, kteří nejste pojištěni za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (dále jen pojištění odpovědnosti) u Kooperativa pojišťovny, a. s., prostřednictvím ZO OSŽ.

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

Argumentace některých členů OSŽ, že mají sjednané individuální pojištění u jiné pojišťovny je v pořádku, ale je třeba si současně uvědomit skutečnost, že spoluúčast při likvidaci škody bude podstatně vyšší (v řádu tisíců Kč), protože v jejich případě určité nejde o tak výhodný produkt oproti pojištění odpovědnosti v rámci OSŽ.

U členů OSŽ, kteří nejsou pojištěni, požaduje zaměstnavatel zaplacení výše skutečné škody dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (až do 4,5násobku hrubé měsíční mzdy) bud nejdnou nebo srážkami ze mzdy (při průměrné hrubé měsíční mzdě 20 000.– Kč se jedná o finanční částku 90 000.– Kč).

Ve výše uvedené věci znovu doporučujeme nepojištěným členům OSŽ, aby si bezprostředně sjednali, prostřednictvím své ZO OSŽ, pojištění odpovědnosti.

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

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

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

Mikuláš Hubičák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Je třeba, aby zakázku nedostal ten nejlevnější, ale ten nejlepší, shodli se účastníci schůzky v Praze

(Pokračování ze str. 1)

V Německu v současnosti působí 126 personálních agentur, které dopravcům zapůjčují strojevodce. Celkem je pak v Německu 102 školských zařízení, kde se připravují i noví strojevodci. „Jen pro pobavení: Když jsme si dělali rešerši těchto učňovských škol, zjistili jsme, že jeden z ředitelů učňovské školy je majitelem veřejného domu a pasákem. Jaká je asi úroveň těchto škol?“ uvedl Helmut Diener dále s tím, že snížení kvality vzdělávání jde pochopitelně na úkor bezpečnosti dopravy: „Zrovna včera jsme byli v Berlíně a setkali jsme se strojevodcím, který nám vyprávěl o práci pro agenturního zaměstnavatele: na druhý, třetí pokus se mu podařilo složit odprůhledující zkoušku a vlastně hned poté ho poslali na trať s tím, že většinou jezdí v jednom kuse 12 až 14 hodin!“ Helmut Diener v této souvislosti zmínil jako příklad i nákladní vlak firmy Metrans, který jezdí z České republiky do Holandska, kdy jediný strojevodce veze vlak z Drážďan až na hranice s Holandskem non-stop 700 km tam a hned s jiným vlakem zpět, 12 až 14 hodin jízdy v kuse. Helmut Diener dále dodal, že v současné době se lidé z iniciativy mobifair snaží přesvědčit německé televizní stanice, aby natáčely pořady o takovýchto případech. „Protože si myslíme, že je mnohem důležitější, než se snažit přesvědčovat poslance k nějaké legislativní změně, pracovat s veřejností a přesvědčovat jí.“

V Německu se prý už stalo, že zastavili vlak a zjistili, že lokomotivu řídí Bulhar, který neumí ani slovo německy.

Jak vysledovala iniciativa mobifair, personální agentury jsou v Německu rozmístěny tak, aby každý dražní dopravce k nim měl rychlý přístup. „U řady firem, které působí na železnici, jsme

zjistili, že nemají žádné železničáře, všechny si půjčují od personálních agentur, které nemají s dražnou nic společného. A tím se také vysvětluje onen celkový počet různých pochýbení, přehlédnutí a návštěv dle podobně,“ řekl Helmut Diener dále. „Právě v tom spatřujeme náš úkol: požadovat mnohem důležitější kontroly. Jsme pro jasné vymezení kompetencí! Chceme na trhu bojovat proti těmto agenturám, protože pro nás nejsou ničím jiným, než obchodníky s lidmi.“

Výše popsané skutečnosti, tedy případy, kdy strojevodci pracují bez dodržení zákonné přestávky mezi směnami pro dvě, tři různé firmy, začínají být aktuální uží v Česku. „Jediná možnost, jak tomu zabránit, je jednoznačná identifikace strojevodců, tzn. u každé licence jedna magnetická karta a na všech lokomotivách zařízení, které neumožní, aby se lokomotiva rozjela, pokud tam strojevodce neuloží svoji identifikační kartu. To je zároveň jediná možnost, jak evidovat případy, kdy strojevodci jezdí pro více dopravců,“ poznamenal Jaroslav Pejša a dodal: „Pokud to ale nebude dáno zákonem, tak to nejsme schopni u alternativních dopravců zajistit. Problém totiž nejsou ČD a ČD Cargo, ale strojevodci těchto společností, kteří se personálními agenturami nechají najímat pro soukromníky. A strojevodci, kteří pracují u více firem, poškozují nejen vlastní podnik, ale dělají sociální dumping a navíc ohrožují i bezpečnost provozu na železnici!“

Ve společnosti ČD Cargo už několik takových případů (kdy strojevodce jezdí i pro jiného zaměstnavatele) řešili (výpovědi). „Ale to je jen vrchol ledovce, jen špička toho, co se na udání podařilo odhalit. Praxe je, bohužel, da-

leko hořší,“ dodal Pejša.

Předsedu OSŽ poté doplnil místopředseda Radek Nekola: „Dovládám se, že odpovědnost nemůže být jen na dopravci, ale měla by být i na správci infrastruktury, který by měl mít možnost kontrolovat dopravce v tom smyslu, že když strojevodce odpracuje 13 hodin, tak systém sám automaticky generuje upozornění, že dochází k hraniční době jeho pracovní doby a že bude muset být v průběhu nějakého času vystřídán.“

V diskusi pak vystoupil například i prezident Federace strojevodců ČD Jindřich Hlas, který apeloval za změnu evropské legislativy. „Z mého pohledu by bylo lepší prosazovat legislativní změny víc na evropské úrovni než na úrovni národní, protože jedině tam můžeme uspět. A co se týká magnetických karet, které by zneumožnily rozjetí lokomotivy, je to jediná možnost, jak zabránit tomu, co se děje. Osvěta ani členství v odborech nám nepomůže, jediným řešením je zařízení, které to ohlídá tak, že ten vlak se nerozjede.“

Helmut Diener pak závěrem shrnul požadavky, jakési resumé schůzky: „Potřebujeme v Evropě spolehlivé kontroly! Potřebujeme zamezit agenturnímu zaměstnávání lidí, protože to má co do činění s bezpečností na železnici. Všichni zaměstnanci, kteří se na dopravě podílejí, musí být ve stálém zaměstnančeském poměru. Když máme mít v Evropě férový obchod, tak musíme mít i férovou dopravu. Dlouho jsme vyčkávali, ale nyní musíme konat – koleje nezajíhrají. Je třeba, aby ty zakázky nedostal ten nejlevnější, ale ten nejlepší. I proto usilujeme o spolupráci s ČD i s odbory v České republice!“

Michael Mareš

NÁZORY



Vlak Os 6547 čeká na takt od 18.08 do 18.20 h, 6. 4. 2016. Zastávka má všechna okna zatlučena, vpravo byla původně manipulační kolej pro nákladní vozy, jako nadbytečná byla vytržena. Doufáme, že nebude zastávka zbořena, mohlo v ní klidně být turistické informační středisko, ale ono je jednodušší zatlučit okna nebo budovu zbořit. Na snímku vlevo t.č. uzavřený hostinec v ceně budově zlatého věku architektury před rokem 1914.

Libochovice - neustálé čekání na takt

Již několikrát jsem informoval v Obzoru o stavu taktové dopravy na trati Lovosice – Libochovice – Louny. I letos jsem jel navštívit hrob mého prapradědy, bývalého starosty města Libochovic Jiřího Čermáka (1829–1918), za něhož byla do Libochovic postavena železnice nejprve z Lovosice do Libochovic (22. 10. 1882), pak do Loun (29. 6. 1902) a nakonec i do Stražkova a Vraňan (12. 10. 1907).

V Libochovicích mě nemile překvapil uzavřený „nádraží“ hostinec, bývalý hotel Libuše od stavitele Krupy z roku 1911, který se nacházel hned naproti zastávce Libochovice – město. V této zastávce i v tomto GVD stojí téměř všechny vlaky 12 minut kvůli taktové dopravě, nyní se tedy cestující již nemá při čekání na takt ani kde

občerstvit. Probíral jsem historické analýzy libochovické politiky a překvapilo mě, že právě za starosty ze strany „zelených“ byla v roce 2006 zrušena pravidelná osobní doprava na trati Libochovice – Mšené Lázne – Račíněves, přitom měl v programu právě podporu železnice. Navíc nákladní doprava v Libochovicích i přes blízkou obří cihelnu u Libochovic město zcela zanikla. I tak doporučuji Libochovice navštívit pro jejich turistické trháky – středověký hrad Hazmburg či druhy dle hradu z Herbersteinu (do roku 1945) na břehu Ohře v centru města. Atmosféru Libochovic ruší úpadek stanice Libochovice, kde od roku 2009 není již ani výpravčí ani pokladna, prostě nikdo. Ale tak tomu bude brzy všude.

Martin Kubík

Rozčilený, poté uklidněný, poté našťvaný a nakonec spokojený?

Dost nesrozumitelný název by také mohl znít „Handrkování o tři body“. Příhoda spočívá v tom, že jsem si 12. 5. 2016 chtěl v e–shopu (v řeci národního dopravce „e–shopu“) koupit jízdenku za 37 Kč, což se z důvodu závady na platebním terminálu ČD nepodařilo. Nejdříve zcela zbytečně hledám chybu u sebe a volám do banky, ta tvrdí, že chyba není u nich, ani u mne. Poté telefonuji na zákaznické centrum ČD, paní se omlouvá, že chyba je na straně ČD. Ptám se, jestli tím nepřijdu o ty 3 body, paní říká, že zařídí, že ne, a že se druhý den ozve mailem či sms (bere si mé číslo). Když nevolá, volám já, pan na infolince vzdoruje, ale asi stejně jako já uznává zásadu, že sliby se mají plnit i 13. května (tedy nejen o Vánocích), a pak mi sděluje, že body se mi tam za krátký čas přičtou. Protože kupuji další jízdenku, jsem stále přihlášen a vidím, že za chvíli body přibýly, dokonce nějak moc, to přičítám faktu, že jsem slib ČD musel připomenout a telefonovat já.

Pár dní jsem byl skutečně uklidněný a skoro úplně se službami Českých drah spokojený a za další jízdenku z e–prodeje jsme odjeli do Mariánských Lázní. Nebudu už dále vše popisovat, jen to, že z opt.cd.cz od pí Lehmannovy přišel do lázní dopis elektronicky, že všechny ty body, včetně těch příslibných tří, mi byly připočteny omylem, a že mi je tedy zase strhává. To mne opravdu našťvalo a odpověděl jsem, že slib připočtení bodů byl nahráván a že na strhávání mých bodů at zapomene a že její nadřízení (zmiňoval jsem generálního ředitele) jistě nadřadí, ať mi ty body po té anabázi, srovnatelně s tou

Švejkovou, hezky rychle vrátí. Což se také druhý den stalo.

Omlouvám se, že čtenáře obtěžuji lčením takové prkotiny, ale moc stojím o to, aby České dráhy jednaly se svými zákazníky tak jako poskytovatel služeb v zemích s tržní ekonomikou (navštívil jsem jich přes 60) vždy postupují. Nejsm se sijist, zda jsem teď spokojený, ale už nepožaduji žádná další vyjádření ze Stížností, pochvala podnětů na GR ČD, a dokonce nepožaduji ani vyjádření tiskového oddělení GR. Petr Rádíl

Poděkování za ochotu

Čhtěla bych vašim prostřednictvím poděkovat panu vlakvedoucímu (z visačky jsem si zapamatovala služební číslo 50345), který provázal 8. května 2016 rychlík č. 981 z Prahy do Brna. Cestovala jsem s dcerou do Dačic a protože náš vlak měl zpoždění, obávaly jsme se, že nám v Havlíčkově Brodě ujedne přípoj ve směru na Kostelec u Jihlavy a dále do Dačic.

Pan vlakvedoucí byl však velice milý a příjemný, volal dispečerovi, zjistoval situaci a zastíhl, aby přípoj neujel. Bylo nás víc, všechny s úsměvem obešel, vysvětlil, uklidnil. Českým draham, ale hlavně nám, cestujícím, přeji víc takových průvodčích.

Jana Stejskalová, Dačice
Pozn. redakce: díle sdělení Miroslava Kováče ze ZAP Brno se jedná o vlakvedoucího Jaroslava Smitičku, na kterého podobně pochvaly docházejí častěji. Rádí zveřejňujeme i toto poděkování.

Švestková dráha prodána?

Dle informace, kterou přinesl Regionální deník dne 10. 5., koupila oblíbenou trať z Obrcin do Čížkovic (Most – Lovosice), která je u široké veřejnosti známa jako „Švestková dráha“, společnost AŽD Praha. V opakované veřejné soutěži, vyhlášené v červenci 2015, zvítězila společnost AŽD Praha se svou nabídkou 5,7 mil. Kč. Dlužno dodat, že se jednalo o jediné (!) zájemce, který se do této soutěže přihlásil.

Do prvního kola, které bylo vyhlášené v říjnu 2014 s nabídkovou cenou 132,3 mil. Kč, se, nepřihlásil žádný zájemce. Vítěze soutěže schválila potle nejprve SZDC a nyní i vláda ČR.

Dle mluvčího AŽD Praha Jiřího Dlabaje, chce společnost využívat trať jako zkušební polygon pro testování vlastních zabezpečovacích zařízení a především satelitní technologie“. Milovníci nostalgických jízd se ale údajně nemusejí obávat, že přijdou o své historické motoráčky. AŽD má zájem, aby na této trati jezdilo co nejvíce vlaků, a to i osobních.

Připomeňme, že od konce března vyrazí o víkendech a svátcích na koleje „Švestkové dráhy“ mezi Mostem a Lovosicemi „Středohorský motoráček“.

A. K. Kýzl



Na obrázku je zachycen dne 7. 5. na „Švestkové dráze“ u zastávky Libčevce „Středohorský motoráček“, tvořený motorovým vozem M 240.0113, „Singrovkou“.

Vzpomínka na Jana Brabence

V Obzoru č. 10 byl na titulní straně článek o oslavě 60. narozenin nehodou ve Studénce zmrzačeného strojevodce Jana Černého s informací, že se před tím účastníci oslav sešli na pohřbu kolegy z depa. Jméno kolegy nebylo uvedeno – jmenoval se Jan Brabeneč.

Léta jsem ho znal osobně, bylo to v době, kdy jsem sloužil v Mníšku pod Brdy. Honza mi poblíž nádraží chatu, kde choval králíky, proto je vždy mezi šichtami jezdil krmít. Pokaždé jsme spolu „dali řeč“ o situaci na železnici, ale i o králících, které ochovával také. On sám měl jednoho samce tak ochočeného, že za ním na procházce běhal jak pes.

Jan Brabeneč byl i jedním z prvních strojevodců vybraných na Pendolina. V roce 2005 mě před zkušební jízdou vzal na stanoviště, kde mi ukázal tehdejší chloubu ČD, a. s. Jan Brabeneč miloval i koně, dceň zjistil jezddecký výcvik na jedné farmě u trati 210. Byli vášnivým cyklistou dávno před tím, než se to stalo módou.

Jeho pohřbu jsem se z časových důvodů nemohl zúčastnit, neboť se na Dobříši konala oslava narozenin dvou mých kolegů z účasti několika generací přednosti, kteří na Dobříši sloužili. Čest jeho památce! Martin Kubík



V sobotu 14. 5. jsme si na parní vláček počkali na Bubenském nábřeží v Praze. Po Negrelliho viaduktu projíždí v čele s „Bulíkem“ 464.008.

S párou hurá do železničního muzea ČD

Již tradičně patří víkend v polovině měsíce května zahájení muzejní sezony v Železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. I letos patřila proto sobota a neděle 14. a 15. 5. „Prvnímu parnímu víkendovi v ČD železničním muzeu“. Na tuto akci se sjela do Lužné opět spousta milovníků naší železnice. Mnozí z návštěvníků využili po oba dva dny možnost svázat se z Prahy do muzea parním vláčkem. V sobotu se v jeho čele čínila mašinka 464.008 „Bulík“, kterou v neděli nahradil „Papoušek“ 477.043.

Na návštěvníky čekala v areálu ŽM spousta zajímavých exponátů tak, jak jsme na to zde již zvyklí. Jako tradičně si nejvíce užívali muzea nejmenší návštěvníci.

O polednách byl po oba dva dny vypraven z Lužné parní vlak do Stochova a zpět. Trochu zklamán byl snad jen ten, kdo se těšil na

veřejnou „premiéru“ zrekonstruovaného motorového vozu M 260.001 (825) „Stříbrného šípu“, který se zde měl představit v celé své kráse, leč nejvyšší železničářské hlavy rozhodly, že se „Stříbrný šíp“ představí první veřejnosti v Ostravě ve dnech 14.–16. 6. na akci Czech Raildays.

V sobotu přálo celé akci i krásné slunečné počasí. V neděli bylo sice zataženo a poměrně chladno, ale na návštěvnosti ŽM to nebylo znát. Všem pořadatelům vydařené akce patří naše poděkování.

Připomeňme, že další akcí v železničním muzeu v Lužné, naplánovanou na 28. 5., byl „Dětský den v železničním muzeu“, spojený s jízdou zvláštního parního vlaku z Loun do Lužné (přes Postoloprty a Zatec).

A. K. Kýzl

V Lužné byla odhalena pamětní deska Ing. Jaroslava Kocourka

Letošní slavnostní zahájení sezony v muzeu ČD v Lužné u Rakovníka dne 13. 5. bylo ve znamení vzpomínky na legendu československé a evropské železnice – Ing. Jaroslava Kocourka. Zvl. Ex 10008 s hosty, partnery a příznivci nostalgie odjžděl ráno z Prahy hl. n. veden historickou lokomotivou 749.008 směr Lužná. V areálu muzea ČD bylo připraveno kulturní vystoupení taneční skupiny Lentilky z Rakovní-

v Lužné u Rakovníka v roce 1999.

Ing. Kocourek se narodil 27. června 1950 v Praze. Po ukončení studia na Vysoké škole ekonomické v roce 1973 prošel množstvím pracovních míst, která měla vždy souvislost se železnicí - od topiče parních lokomotiv ve vršovickém depu, přes práci v dispečerském aparátu až po funkce na ředitelství ČSD/ČD. V posledních letech činné služby vykonával funkci zástupce ředitele odboru osobní dopravy a přepravy GŘ ČD.

Po každém, kdo odešel tohoto světa, zůstalo prázdné místo. Místo, poznamenané jeho osobností, jeho snažením profesním i osobním. V Jaroslavu Kocourkovi odešel člověk, který doslova spojil svůj život s železnicí. A proto prázdné místo po něm dokážou naplnit jen vzpomínky stavek železničářů, kterým bude opravdu scházet. Jak na závěr vzpomínkové akce uvedl vrchní přednosta DHV Ing. Jindřich Rachota, je život bez železnice sice možný, ale smysl nemá.

Pozn. red.: podrobnější článek najdete na www.osz.org.



ka. Za přítomnosti členů představenstva ČD, a. s., Michala Štěpána a Romana Štěrbý, senátora, statutárního zástupce hejtmána Středočeského kraje Milana Němce, ředitele ROPID Praha, ředitele ROC Praha Aloise Kašpara, šéfu JLV, DPOV a VUZ a dalších představil vrchní přednosta Jindřich Rachota činnost muzea, poděkoval sponzorům a partnerům za jejich podporu a představil obnovenou parní lokomotivu 433.001 určenou pro vedení nostalgických vlaků v jihomoravském regionu.

Další pozornost se upnula ke slavnostnímu odhalení pamětní desky Ing. Jaroslava Kocourka. U příležitosti 10 let od úmrtí legendy české železnice byla připomenuta rozhodující zásluha Ing. Jaroslava Kocourka na založení muzea ČD

Hotel Skalka nabízí pestrý a přitažlivý kulturní, sportovní a výstavní program

Hotel OSŽ Skalka v Rajčech Teplicích, nedaleko Žiliny, slouží nejen k rekreaci a k ozdravným pobytům v rámci kondičních ozdravných pobytů (KOP). Uskutečňuje se zde také celá řada kulturních, sportovních a zábavních akcí, které zde probíhají po celý rok. V přílehlém parku má hotel stálou expozici betlému v životní velikosti a uměleckých děl z dřevařského symposia, které se zde konalo v roce 2010. Zajímavý je i stromový horoskop – každé datum narození má svůj strom, který naleznete v parku.

Lázeňská sezona zde byla slavnostně zahájena 28. května, přičemž byl slavnostně otevřen Adventure golf, což je minigolf, podobný svým uspořádáním klasickému „velkému“ golfu. -r-



Os 2089 relace Malá Hraštice – Dobříš, 21. 5. odpoledne, v pozadí poslední dny již neplatného mechanického návěstidla L.

Malá Hraštice postaru naposledy

Jako každoročně vyjel v sobotu 21. května jarní parní „Vlak na Dobříš“, vedený téměř stovletým „Ctyřkolákem“ 434.2186, jemuž pomáhala již také historická „Zamračená“ T 478.1008 (749 008). Vlak měl uctyhodný rozbor 12 vozidel – 448 tun – 197 metrů. Odpolední vlaky relace Dobříš–Malá Hraštice a zpět 2088/89 byly vedeny pouze parní lokomotivou bez postrku. Jak známo, na celé trati 210 probíhá modernizace za 754 milionů, v to počítaje i likvidaci mechanických návěstidel v Malé Hraštici, tato návěstidla při pamí jízdě ještě stála, ale již zneplatněna, vlaky vjížděly do

Oslava 120 let železnice Svitavy–Polička

V sobotu 12. 5. zorganizovaly spolky Chornický železniční klub, Poličská lokálka, z. s., ve spolupráci s městy Polička a Svitavy a okolními obcemi pod záštitou hejtmána Pardubického kraje Martina Netolického oslavu 120 let zahájení provozu na trati Svitavy – Polička. Výstava lokomotiv i kulturní a společenský program probíhaly ve stanicích Svitavy a Polička. V městském Muzeu ve Svitavách byla už v pátek v rámci muzejní noci slavnostní vernisáž otevřena výstava k výročí tratě pod názvem Vlaky, vláčky, koleje. K vidění zde byly železniční zajímavosti z historie železnice a modelové funkční kolejiště. V rámci výstavy byla slavnostně pokřtěna kniha Historie místní dráhy Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče autorů

Pavla Stejskala a Josefa Vendolského.

Během soboty se rozjely na trati 261 zvláštní vlaky s motorovým vozem M 240.0113 zvaným „Singrovka“, dále z Pardubic přes Žďárec u Skutče do Svitav a odpoledne zpět vyrazila „Karkulka“ T 444.162 se soupravou vozu Bai a služebního vozu Da. Dva páry parních vlaků se v plné kráse představeny na trati 261 v čele s parní lokomotivou 423.009 „Lízou“ se soupravou vozů Ce „Rybák“. Všechny vlaky praskaly ve švech pod náporom cestujících. Příznivci železnice si během pěkného dne přišli na své, za což patří organizátorům velký dík. Chtěli bychom jim touto cestou popřát hodně zdraví a úspěchů v další jejich činnosti.

Vít Mareš



Motorový vůz M 240.0113 projíždí po trati 261 mezi Svitavy–zastávka a Vendolí.

Hurvínek u sv. Václava

V neděli 8. 5. jsme ve Valtířově zastihli na kolejkách u kostelíka „Zubnický motoráček“, tvořený „Hurvínkem“ M131.1280, který jezdí z Ústí nad Labem Střekova do Zubnic a zpět. Budíž tyto řádky brány jako pozvánka k nevěšednímu víkendovému výletu s motoráčkem po Zubnické museální železnici do Zubnic, kde nalezneme (vedle železničního muzea, nacházejícího se přímo na nádraží) nejmladší muzeum lidové architektury v Čechách – Skanzen Zubnice. Nebo je možno se svázat jen do Velkého Března a navštívit zdejší zámek s pěkným přírodním anglickým parkem. Připomeňme, že na zubnické trati se natáčely filmy „Páni kluci“ a „Rebelové“.

A. K. Kýzl



Zubnický motoráček, tvořený „Hurvínkem“ M 131.1280, zachytíl dne 8. 5. náš fotografický objektív ve Valtířově, u kostelíka sv. Václava.

SPORT

Běžci v Dánsku obhájili!

Ve dnech 10. – 13. 5. probíhalo v dánském Tisvildeleje Mezinárodní mistrovství USIC v přespolním běhu mužů a žen. Kvalitně připravená trať byla pro naše závodníky velmi atraktivní. Start proběhl přímo na pláži u Severního moře a i další úseky se běžely částečně písčitém terénem, což bylo pro všechny běžce dost vyčerpávající. Mistrovství se zúčastnili běžci z 18 zemí a startovnímu poli suverénně dominovali závodníci Indie a Ruska, kteří se v hodnocení země podělili o první a druhé místo v závodě mužů i žen. Naše výprava v mužské soutěži obsadila výběrné 5. místo, ženy byly sedmé. Reprezentanti obhájili stejné místo, na které dosáhli i na poslední MM USIC, které se konalo v roce 2008 v České Třebové. Běžci se

neztratili ani v individuálním hodnocení. Na 8. místě doběhl Ladislav Kučera (SŽDC, OŘ Hradec Králové), čtrnáctý se umístil Michal Horáček (SŽDC, OŘ Hradec Králové), na 28. místě Michal Glier (ČD, a. s., DKV Brno), hned za ním Martin Vacek (ČD, a. s., DKV Česká Třebová), a 59. v pořadí byl Jiří Moravec (rodinný příslušník ČD Cargo, a. s., GŘ). Nejlepší z našich byla v závodě žen na 18. místě Jana Zázvorková (RP, ČD, a. s., DKV Olomouc), Lucie Pejškova (RP, ČD, a. s., ZAP Ostrava) doběhla dvacátá a Eva Marková (ČD, a. s., OPT Olomouc) třicátá osmá. Vedoucí výpravy tajemník PV SŽDC Miloš Paleček zhodnotil mistrovství jako velmi úspěšné a všem reprezentantům vyjádřil velký dík.

—oš—

Orientační běžci se v Olomouci nominovali na USIC

Ve dnech 4.–5. května se konalo v Olomouci a okolí Mistrovství ČR železničářů v orientačním běhu, které organizovala RSK OSŽ Olomouc ve spolupráci se Spolkem orientačních běžců Olomouc a kterého se zúčastnilo téměř 50 závodníků a závodnic v kategoriích mužů a žen do 45 a nad 45 let, přičemž nemálo startujících bylo starších 60 let. Ve středu 4. května se uskutečnil v Samotíškách závod ve sprintu, a následující den dlouhý závod (tzv. long) v Radíkově. Oba závody se započítávaly do kombinace, jejíž výsledky byly rozhodující pro nominaci na Regionální mistrovství USIC, které se uskuteční od 30. září do 2. října 2016 v Belgii.

Za svůj výkon byli odměněni medailami rovněž závodníci starší generace nad 60 let – mimo soutěž. V mužské kategorii to byli Josef Juřenič, Jiří Čípa a Stanislav Toman, v ženské kategorii

pak Jana Tomanová, Alena Hudečková a Marie Malá. Obdiv všech si vysloužili i nejstarší závodník, 77letý Josef Málek.

Po sečení výsledků se na regionální mistrovství USIC v Belgii nominovali v kategorii mužů do 45 let David Nehasil (SŽDC – GŘ), Ondřej Svoboda (ČD Telematika) a David Kokojan (SŽDC – GŘ), v kategorii mužů nad 45 let Jiří Hájek (SŽDC – OŘ Ústí nad Labem), Martin Štítr (ČD – DKV Česká Třebová) a Luboš Bruner (ČD – DKV Praha). V kategorii ženy do 45 let postupují Eva Marková (ČD – OPT Olomouc) a Barbora Černíková (SŽDC – OŘ Hradec Králové), v kategorii ženy nad 45 let postupuje na USIC Martina Hindráková (ČD – RSM Hradec Králové).

Za organizátora akce – RSK OSŽ Olomouc děkují všem zúčastněným za příkladné vystupování.

Vladimír Tomášek

Mistrovství ČR železničářů ve stolním tenise

Ve dnech 20.–21. 5. se v Plzni uskutečnilo MČR železničářů ve stolním tenise. Organizování mistrovství se ujala RSK Plzeň. Letošní mistrovství bylo zároveň kvalifikační na velký USIC, který budou pořádat němečtí železničáři ve dnech 17.–22. 10. 2016 v Berlíně. Reprezentovat české železničáře na tomto turnaji budou tyto hráči: kategorie žen 1.–3. místo: 1. Jana Svojanovská (ZAP Pardubice), 2. Alena Klišíková (ZAP Ostrava), 3. Carmen Pospíšilová

(OŘ Olomouc); kategorie mužů 1.–4. místo: 1. Michal Koniček (OŘ Brno), 2. Zbyněk Flíbor (DKV Brno), 3. Josef Plíšek (ZAP Olomouc), 4. Václav Patka (DKV Brno).

Mistrovství proběhlo naprosto bezproblémově, za což patří velký dík organizátorům tj. plzeňské sportovní komisi, předsedovi Janě Holé a Radce Kobylákové a řediteli turnaje M. Novotnému.

Bc. Renata Dousková

Ve Smiřicích se bojovalo o postup do finále v Kozlovicích

Celkem pět účastníků turnaje v kopané „O putovní pohár tajemníka infrastruktury PV OSŽ SŽDC, s. o.“ se utkalo 19. května ve Smiřicích. Šlo o českou oblast, další dvě mužstva postupují z turnaje v moravské oblasti, který se bude konat v Přerově. Do finále v Přerově Kozlovicích mají ze čtvrtého turnaje zajištěnou účast mužstva OŘ SŽDC Praha (1.) a na druhém místě pak mužstvo TÚDC/SŽE.

Turnaj probíhal za příjemného počasí, za účasti několika vedoucích hospodářských pracovníků SŽDC. Jako vždy fungovala na jedničku i organizace turnaje, o kterou se staral tajemník

PV Adolf Hradílek s Petrem Štěpánkem, Jiřím Komrskou a také Stoudou Noskem a jeho dvěma kolegy.

Celkem bylo sehráno deset utkání, a přestože hráči OŘ Hradec Králové získali rovněž pět bodů jako TÚDC/SŽE, skončili na třetím, nepostupovém místě, čtvrté místo obsadili hráči OŘ Ústí nad Labem a páté mužstvo OŘ Plzeň. Pěkné ceny čekaly i na nejlepší vyhodnocené – hráče Matěje Nováka (OŘ Hradec Králové), střelce – Martina Souhradu (OŘ Plzeň) a brankáře – Jana Sedláčka (TÚDC/SŽE).

Miroslav Gloss



Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatně) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org). Sídlo redakce: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. Korespondenci zasílejte na adresu: Redakce OBZOR, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-mail jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. Stránka OSŽ: www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - Objednávky předplatného vyřizuje redakce (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 731 648 117). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odstěpným 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