OBZOR 15

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

1. 8. 2016 Cena 5 Kč

Ročník 27

Z aktuálních událostí

■ V pondělí 18. července 2016 projednal **předseda OSŽ Jaroslav Pejša s předsedou vlády ČR Mgr. Bohuslavem Sobotkou současnou situaci na české železnici.** Za OSŽ se jednání zúčastnil také výkonný tajemník OSŽ a tajemník ASO Martin Vavrečka.

Předseda vlády potvrdil rozhodnutí zachovat a i do budoucna zajistit stabilitu akciové společnosti České dráhy, která je ve 100% vlastnictví státu. Z tohoto důvodu také odmítl jako nebezpečné a nepřijatelné snahy o vytvoření tzv. „státní půjčovny kolejových vozidel“. Zároveň zdůraznil zájem na dlouhodobé a trvalé spolupráci Českých drah, a. s., s jednotlivými kraji za podpory vlády České republiky, která by měla vyústit v podpis dohod o společném financování osobní regionální železniční dopravy po roce 2019.

Obě strany se dohodly na dalším pokračování pravidelných konzultací k problematice české železnice.

■ V pondělí 25. července 2016 proběhla již **130. plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody České republiky** neboli tripartita, která se tentokrát zaměřovala převážně na sociální témata v gesci Ministerstva práce a sociálních věcí.

Důležitým, ale v současnosti stále formovaným a dotvářeným bodem byl také státní rozpočet na rok 2017, jehož kostru vypracovalo Ministerstvo financí a na jednání představil a okomentoval ministr financí Andrej Babiš. Státní rozpočet je důležitým tématem, kterému se bude ještě tripartita detailněji věnovat, ale nejdříve bude probíhat jednání mezi ministrem financí a samotnými ministry, a až poté bude dojednaný státní rozpočet předložen členům tripartity.

Dalším velmi důležitým a na plenární schůzi diskutovaným tématem byl bod s názvem Zvýšení minimální mzdy, který otevřel velmi zajímavou a podnětnou diskusi mezi zástupci odborů na jedné straně a zástupci zaměstnavatelů na straně druhé. V rámci delegace Asociace samostatných odborů se jednání zúčastnil předseda Odborového sdružení železničářů Bc. Jaroslav Pejša, který se k projednávanému bodu vyjádřil následovně: **„K dohodě mezi sociálními partnery o konkrétní částce zvýšení minimální mzdy nedošlo. Odbory navrhovaly 11 500 Kč z důvodu, že za pravicových vlád nebyla minimální mzda zvyšována. Ministerstvo práce a sociálních věcí navrhovalo navýšení na 11 000 Kč a zástupci zaměstnavatelů souhlasili pouze s navýšením na 10 500 Kč. K dohodě tedy nedošlo a rozhodující slovo bude mít hlasování vlády. Podle názoru odborů většina zaměstnanců odměňovaných minimální mzdou dostává ve skutečnosti ještě nezdaněné peníze, a proto zvýšení na 11 500 Kč by jenom legalizovalo současný stav.“**

■ Železničním příznivcům a cestovatelům připomínáme, že na webu Odborového sdružení železničářů www.osz.org je nově zařazena rubrika s názvem **CESTUJEME S OBZOREM,** ve které najdou železniční zajímavosti a tipy na letní cestování: můžete zavítat na Doupovskou dráhu, vlakem za pražskými výhledy, k nejsevernějším rozhlednám či putovat z Valče přes Vroutek až k Odlezelskému jezeru. Rubriku budeme doplňovat dalšími příspěvky našich dopisovatelů. **-red-**

První vlak s cestujícími projel po 220 metrů dlouhém a 48 metrů vysokém mostě přes řeku Dyji ve Znojmě 1. listopadu 1871. Cestujícím se od té doby naskýtá úžasný pohled na staré historické město. Znojmo navštívíme v příštím čísle Obzoru. Snímek Michael Mareš.

Navrhněte kandidáta na ocenění u příležitosti Dne železnice 2016!

Obdobně jako v minulých letech, je i letos – v rámci Dne železnice 2016 – připravováno ocenění vybraných provozních zaměstnanců Českých drah, a. s. Toto ocenění je určeno výhradně provozním zaměstnancům, kteří svým rozhodným a příkladným jednáním nad rámec běžných pracovních nebo občanských postojů zachránili lidský život, zdraví, nebo zabránili vzniku mimořádných událostí, případně se na takovém jednání výrazně podíleli, stojí v dopise ředitele odboru personálního GŘ ČD adresovaném ředitelům jednotlivých organizačních složek Českých drah a odborovým centrálám, včetně Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách. Ocenění touto formou má především morální aspekt a proto není určeno vedoucím zaměstnancům za podíl na řízení svěřených úseků nebo zaměstnancům v souvislosti s odchodem do důchodu, ani za pracovní věrnost či kvalitní plnění pracovních úkolů.

Podání návrhu není povinné, jeho akceptace však podléhá konečnému schválení vedením společnosti ČD. Jednotlivé organizační složky, respektive odborové centrály, mohou své kandidáty – provozní zaměstnance dané organizační složky splňující zadaná kritéria (jméno a příjmení zaměstnance, případné tituly před i za jménem, přesné určení organizační složky, aktuální pracovní zařazení, adresu trvalého bydliště včetně PSČ, telefonické spojení na pracoviště a je-li známo, tak i mimo pracoviště, stručné a výstižné popsání skutku včetně jeho data) – doručit nejpozději do 12. srpna 2016 na adresu sídla společnosti (České dráhy, a. s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1).

Pokud víte o někom, který výše uvedená kritéria splňuje, kontaktujte tajemníka Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách Antonína Leitgeba (antonin.leitgeb@osz.org, tel. 737 275 056). **–mmč–**

Glucholazům opět svitla jiskřička naděje

Při jízdě vlakem po peážní trati Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Slezsku (292) projíždí vlak po vyjetí z Mikulovic a přejetí hranic místem, kde stávala do roku 1945 zastávka. Je to asi tři kilometry před nádražím Glucholazy, jen pár kroků od centra města. Souběžně pod náspem této tratě vede trať Glucholazy – Glucholazy–zdroj (lázně). Na této trati je v současné době provoz zastaven, pro potřeby závorářů, obsluhujících závory na peážní trati, zde však zůstala zachována budova zastávky Glucholazy–miasto (město). Podle závorářky Anny Rojekové se lidé často ptají, kde zastavují české vlaky. V současné době je musí posílat až na nádraží na kraji města, což je však pro mnohé příliš daleko a tak na jízdu vlakem rezignují. Peron na místě zrušené zastávky však stále existuje, a tak je třeba jen jeho část vydláždit a postavit přístřešek pro cestující.

Jak k této informaci novin Nowa Tribuna Opolska dodává Wojciech Olszewski, majitel polské cestovní kanceláře Orion Consulting, opolské vojvodství (krajský úřad) v současné době požádalo o příspěvek z fondů EU, který by měl k obnovení zmíněné zastávky na peážní trati posloužit. **„Pod peážní tratí by měl být vybudován podchod, který by cestující po vystoupení z vlaku přivedl přímo do centra Glucholaz s obchody a autobusovým spojením do celého opolského vojvodství,“** říká Olszewski.

Ilustrační snímek Michael Mareš.

Současný stav, kdy cestující do Glucholaz musí z „hlavního“ nádraží ujít cca tři kilometry pěšky, zájemce o návštěvu Glucholaz vlakem spíše odrazuje. **„Vím, že Češi mají velký zájem o nákupy v Polsku, místo vlakem z Jeseníku jedou však raději autem. Nová zastávka by umožnila výstup z vlaku takřka přímo v centru Glucholaz. Také Poláci by zastávku využívali, pro změnu zase k návštěvě Jesenicka,“** dodává Olszewski. I když opolské vojvodství má o postavení nové zastávky zájem, o jejím případném vybudování rozhodne polská vláda a to pouze v případě, že budou schváleny požadované dotace z evropských fondů.

(Pokračování na straně 3)

Na trati z Hanušovic do Jeseníku se čile pracuje

Vloni jezdily autobusy náhradní dopravy kolem opuštěné tratě, letos je železniční trať mezi Hanušovicemi a Brannou stavební technikou a dělníky doslova posetá. Čile se pracuje i na úseku mezi Bludovem a Hanušovicemi. Od 14. dubna do 3. října 2016 (nepřetržitě) probíhá výluka v úseku Bludov – Hanušovice – Lipová Lázně na trati 292 Šumperk – Jeseník – Krnov. Všechny vlaky jsou v úseku Zábřeh na Moravě, respektive Šumperk – Hanušovice – Lipová Lázně – Jeseník a opačně nahrazeny autobusy, jezdí pouze vybrané vlaky v úseku Lipová Lázně – Jeseník.

Podle vývěsek ve stanicích platí stavební povolení z loňského roku s termínem dokončení 30. 11. 2015, podle dodatku ke stavbě je ale ukončení stavebních prací posunuto na 1. 3. 2017.

V rámci stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“ bude provedena rekonstrukce a modernizace železniční tratě, rekonstrukce železničního spodku, svršku, rekonstrukce propustků, sdělovací a zabezpečovací techniky, respektive nástupišť v jednotlivých stanicích.

Zhotovitelem je firma OHL ŽS Brno (správce sdružení BLUJES). Na staveništích jsme v pondělí 18. 7. 2016 zahlédli pracovníky firem OHL ŽS Brno, IDS, a. s., Olomouc, a TOMI–REMONT Prostějov, včetně dalších subdodavatelských firem. **Michael Mareš**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Mezi moje hlavní zájmy patří esperanto a běh na dlouhé tratě.“

Hovoříme s **JINDŘICHEM TOMÍŠKEM**, předsedou a čestným členem mezinárodního výboru IFEF

Umělý mezinárodní jazyk esperanto byl vytvořen odpůrcem etnických konfliktů a idealistou Dr. Ludvíkem Lazarem Zamenhofem. Na veřejnost se dostal v roce 1887, kdy byla ve Varšavě vydána první kniha „Internacija lingvo de D–ro Esperanto.“ Mezi železničáři prožívá tento jednoduchý a snadno naučitelný jazyk v současné době krizi v podobě malého zájmu mladých lidí. Přesto dál funguje a přispívá ke sbližování lidí, mezi nimi i železničářů. Jak jste se k esperantu a následně i členství v mezinárodní železničářské esperantské organizaci (IFEF) dostal?

Od dětství mě bavily cizí jazyky a esperanto mi připadalo jako velice zajímavé. Dnes je sice vytlačováno především angličtinou, přesto však má stále poměrně rozšířenou obec zájemců o tento umělý jazyk, a to i v řadách železničářů. Každým rokem se pořádají kongresy po celém světě, na nichž se scházejí esperantisté z celého světa, aby si zde, bez tlumočníků, předali své zkušenosti, názory a vědomosti.

Esperantské železničářské kongresy se v posledních desetiletích konaly i v České republice – v roce 1991 to bylo v Olomouci, 2001 v Táboře a 2011 v Liberci. No, a protože po skončení studia na Průmyslové škole železniční v České Třebové jsem pracoval celý život na železnici, není divu, že jsem se mimo členství v Českém esperantském svazu (UEA) zapojil právě do činnosti v železniční sekci u nás v Mezinárodní železničářské esperantské federaci IFEF. V současnosti působím jako předseda české zemské sekce IFEF a současně ve skupině esperantistů v české skupině FISAIC – Mezinárodní federaci pro kulturu a volný čas železničářů (Féderation Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). Na posledním, již 68. kongresu IFEF v bulharské Varně jsem obdržel ocenění „Honora Membro de IFEF“ (Čestné členstvív IFEF).

O vašem zájmu o esperanto svědčí nejen velké množství ocenění, diplomů a medailí z této organizace, ale především neustálá aktivní činnost v ní. Jaké jsou hlavní výhody esperanta?

Esperantisté se spolu domluví na celém světě, a to i v zemích s jazykem pro nás obtížně srozumitelným, například v Číně, ale třeba i v Maďarsku či Finsku. Esperantu se dá naslouchat i na rozhlasových vlnách při pravidelných vysíláních například z Varšavy, Pekingu, Vatikánu, Erfurtu, či dokonce z Melbourne v Austrálii a z kubánské Havany. Esperantisté vydávají také vlastní časopisy, mohou si v tomto jazyce dopisovat a setkávat se. I já sám píši pravidelně články do esperantských časopisů a esperanto propaguji i v železničářském tisku. Další obrovskou výhodou je, že se setkáváte se zajímavými lidmi z celého světa. Za minulého režimu bylo sice setkávání esperantistů a cestování značně omezováno, dnes však již taková omezení jako například devizové přísliby či „politická nespolehlivost“ nejsou překážkou a člověk může cestovat prakticky po celém světě. Esperanto pak přispívá k tomu, že se domluví v každé zemi.

Škoda, že zájem o tento jazyk v poslední době upadá, je to vynikající prostředek k rozšiřování svých obzorů, v našem případě především z oblasti železnice. U nás má esperanto mezi železničáři celou řadu příznivců a aktivistů, patří mezi ně například někdejší vedoucí pracovník AŽD Praha a současný vydavatel esperantské literatury Kava–PECH, Dr. Ing. Petr Chrdle, a tajemnice české sekce IFEF PhDr. Anna Abelovská, dlouholetá pracovnice na GŘ ČD v Praze.

Kromě esperanta je vaším dalším velkým koníčkem běhání. Závodně běhat jste začal až ve 45 letech na doporučení lékaře. Jak dalece vám tento sport přirostl k srdci a jak se mu věnujete dnes, ve svých 78 letech?

Musím říci, že běh se pro mě stal doslova drogou. Téměř každý týden se účastním některého běžeckého závodu na delší tratě, v poslední době, kvůli zdraví, převážně od šesti do deseti kilometrů. Zúčastnil jsem se ale už i kolem osmdesáti maratonů, nejvíc vzpomínám na velice náročný horský maraton, který se běhá v terénu jesenických hor. Jsem také členem Ligy stovkařů, v níž člověk musí měsíčně uběhnout určitý počet kilometrů. Vloni jsem sice při jednom závodě podlehnul kolapsu z nadměrného vedra, nicméně po uzdravení běhám dál, doktor mi však doporučil pouze tratě do 10 km. Pravidelně běhám také závody organizované OSŽ, například Běchovice či Pardubickou devítku.

Na závodech člověk zažije spoustu krásných chvil a setkání s podobně „postiženými“ kolegy a kolegyněmi. Doma mám dnes spoustu medailí, diplomů a jiných ocenění, nejdůležitější je však ten pocit, že člověk může sportovat i v pokročilejším věku, i když musí dbát na to, aby to nějak nepřehnal.

(Pokračování na straně 2)

„Mezi moje hlavní zájmy patří esperanto a běh na dlouhé tratě.“

(Dokončení ze str. 1)

Prakticky celý život jste pracovně strávil na železnici, především jako výpravčí. Jak vzpomínáte na tato léta?

Původně jsem chtěl studovat pedagogickou školu, jazyky, dějepis a zeměpis, to však z politických důvodů nebylo v padesátých letech minulého století v mém případě dost dobře možné, takže jsem nastoupil na dopravní průmyslovku v České Třebové, víceméně náhodou, na doporučení jednoho mého kamaráda. Po jejím absolvování jsem udělal potřebné zkoušky a pak již pracoval prakticky po celé Moravě, u tehdejší Střední dráhy, jako záložní výpravčí. Mezitím jsem si ještě „odkroutil“ vojnu za tehdejšího ministra obrany, nechvalně známého „generála“ Čepičky. Autorizoval jsem v železniční stanici Osíčko na trati z Kojetína do Valašského Meziříčí. Jako výpravčí jsem sloužil v turnuse 12/24, mnohdy bez delšího volna, někdy i v déle trvajících směnách. Například ve výhybně Pitín na „Vlárské trati“ to byly nepřetržité směny obden od 4.50 do 20.30 hodin, ve zbývající noční době byla výhybna upravena na průjezdy vlaků v obou směrech, ale jeden z výpravčích zůstával v pohotovosti v pokoji nad služebnou, připraven na případné povolání dispečerem k převzetí služby a provedení případného potřebného křižování vlaků.

Celkem jsem prošel odhadem 25 železničních stanic, nakonec jsem skončil v Říkovicích na hlavní trati z Přerova do Břeclavi, odkud jsem v roce 2002 odešel do důchodu. Dnes je z Říkovic jen zastávka na dálkově řízené koridorové trati. Pokud se týká členství v odborech, i po odchodu do důchodu jsem zůstal členem OSŽ, moje domovská organizace je v železniční stanici Otrokovice.

Děkuji za rozhovor, přeji hodně zdraví a neutuchající životní optimismus.

Miroslav Čáslavský

Železničáři po šedesáti letech

Když Obzor zval absolventy brněnského Železničního učiliště (ŽU) státních pracovních záloh z učebního období 1953–1956 na setkání po šedesáti letech, bylo obtížné odhadnout odezvu. Vždyť tito absolventi oboru železniční sdělovací a zabezpečovací technika, dnes již na zasloužilém odpočinku, se po vyučení či dalším studiu rozešli po tehdejších ČSD. Nebyla to snadná doba, neboť u ČSD konec padesátých let minulého století charakterizuje nejen pokračování elektrizace, dálkové kabelizace a automatizace služební telefonní sítě, či výstavba zesilovacích stanic, ale i nástup jednosměrných automatických bloků, automatických přejezdových zabezpečovacích zařízení a staničních reléových zabezpečovacích zařízení včetně náhrad mechanických návěstidel světelnými a mechanických přestavníků elektromotorickými. UIC tento přechod technik nazvalo „od pevné páky k volné páce“.

Obtížný přechod museli zvládnout také absolventi ŽU a to včetně úprav při náhradě směrového návěstění rychlostním. A zvládli na výtečnou! Jednak díky vlastní píli a vztahu k dráze, ale i díky pedagogickému sboru. Ten na setkání zastupoval Josef Staněk, mistr odborného výcviku ŽU. Vztah a sounáležitost k železnici, k oboru a mezi absolventy samými, zazněly i na letošním červnovém setkání v Břeclavě. Jsou to stále opravdoví železničáři, kteří svojí prací a obětavostí přispěli k současné technické úrovni a modernizačnímu trendu železnice. **I. L.**

Účastníci setkání absolventů Železničního učiliště v Brně (snímek archiv Josef Staněk).

PŘEDSTAVUJEME

Václav Šramko: „Usiluji o to, aby autobusy nevytlačovaly vlakovou dopravu.“

Čtyřicetiletý Václav Šramko vykonává funkci předsedy OSŽ v železniční stanici Jeseník již šestnáct let. Kromě Jeseníku jsou členy této ZO OSŽ také zaměstnanci sousední železniční stanice Písečná, jakož i zaměstnanci infrastruktury SŽDC v této oblasti a více než polovinu členské základny tvoří senioři.

„Celkem má naše ZO OSŽ 26 aktivních členů a 30 seniorů. Při mém nástupu do funkce předsedy byl poměr 50/22,“ přibližuje počty členů Václav Šramko. Jak dále dodává, v této hornaté oblasti, nacházející se v blízkosti polských hranic, zůstávají i sousední ZO OSŽ samostatné, navzdory relativně malým počtům jejich členů. **„Od nás je to všude daleko, například cesta do Olomouce, kde je sídlo provozní jednotky, trvá více než dvě hodiny. To je hlavní důvod, proč nejenom my, ale i sousední ZO OSŽ zůstávají samostatné a neslučují se s většími celky,“** zamýšlí se předseda.

Horská trať z Jeseníku do Hanušovic a dále do Olomouce vede přes Ramzovské sedlo (760 m n. m.) a v současné době probíhá rozsáhlou rekonstrukcí. Rovněž samotná železniční stanice Jeseník změnila v posledních třech měsících výrazně svoji tvář. Provedena byla kompletní rekonstrukce kolejiště a železničních přejezdů a vybudována byla nová, bezbariérová, nástupiště. **„Ta zde, v tomto lázeňském městě, chyběla nejvíce,“** konstatuje Václav Šramko. **„Škoda, že se nepodařilo zřídit nástupiště navazujících autobusů do centra města a do lázní na vhodnějším místě, jak jsem to prosazoval v dopravní komisi města Jeseník. Cestující tak budou muset pro přestup obcházet celé nádraží,“** dodává.

Do konce roku, kdy zde bude zaveden plný provoz, bude v Jeseníku dokončeno také ovládání celé stanice na typ ESA, takže dosavadní funkce signalistů budou zrušeny. **„Pro všechny nadbytečné se podařilo najít nové pracovní uplatnění, případně odcházejí do důchodu,“** dodává předseda Šramko. **„Sám jsem funkci signalisty zastával 15 let, od roku 1994, kdy jsem nastoupil na dráhu. Jako ´leťák´ ve třech stanicích zde každého osobně znám. V současné době jsem zařazen do funkce vedoucího posunu v Jeseníku, ale po dobu výluky – již podruhé – jsme převedeni do Šumperka, kam cesta s NAD trvá dvě hodiny jízdy. Je to opravdu náročné, hlavně pak pro cestující, kteří nekonečnou výluku na zdejší trati snášejí jen se skřípěním zubů.“**

Jesenický předseda je také členem Komise pro dopravu Rady Olomouckého kraje, kde je jedním z 21 členů, mezi nimiž jsou ale jen čtyři železničáři. **„Projednávání problematiky železnice je v komisi značně obtížné, priority jsou spíše na straně silniční dopravy, a to i přesto, že všechny politické strany ve svých programech propagují železnici jako páteřní dopravu,“** posteskne si předseda. Přitom na Jesenicku je rozvoj silniční dopravy limitován úzkými silnicemi, vysokými potencionálními náklady na vybudování obchvatů a nutností dodržovat ekologické limity. **„V dopravní komisi se zaměřuji mimo jiné samozřejmě také na oblast Jesenicka, především v tom smyslu, aby autobusy nevytlačovaly vlakovou dopravu. Ale není to lehké, autobusová lobby má velkou sílu,“** dodává s povzdechem. **„I když máme podnikovou kolektivní smlouvu, kterou nám všichni závidí, pokud tu nebudeme jezdit, bude z ní jen pěkně vázaná knížka.“**

ZO OSŽ železniční stanice Jeseník, jejímž je Václav Šramko předsedou, má navázány kontakty také se sousedními polskými odboráři. I oni mají zájem na udržení železniční dopravy v této oblasti, mimo jiné pak na zlepšení situace na peážní trati z Mikulovic přes polské Glucholazy do Jindřichova ve Slezsku a dále do Krnova, která je jednou ze dvou, které spojují Jeseník s „ostatním světem.“ **„I polští odboráři jednají na svých úrovních o této věci, ve hře jsou evropské fondy, snad se podaří situaci na peážní trati zlepšit,“** doufá předseda Šramko.

Miroslav Čáslavský

Budova železniční stanice Napajedla v odpoledním slunci.

NAVŠTÍVILI JSME

Napajedla

Železniční stanice Napajedla leží na trati Přerov – Břeclav. Doprava na této trati je od roku 2006 řízena dálkově z přerovského Centrálního dispečerského pracoviště (CDP). Koncem tohoto roku tedy uplyne deset let od zrušení funkce výpravčího v této stanici. Ve stanici však dnes nenajdeme nejen výpravčího, ale ani nikoho jiného. **„Hledáte pokladnu?“** může se vás zeptat bezdomovec, sedící na schodech, vedoucích k podchodu na nástupiště. **„Pokladna je zrušena, jízdenky si musíte koupit ve vlaku,“** dodá tento samozvaný informátor. Kromě dveří, které vedou k podchodu na ostrovní nástupiště, jsou všechny ostatní dveře uzamčeny, prostor nádraží, jakož i bezpečnost na něm hlídá kamerový systém, vedoucí na CDP Přerov.

V těsném sousedství nádraží se nachází zdejší významný podnik Fatra, v němž se vyrábějí plastové výrobky – od podlahových krytin až po nafukovací dětské hračky. Podnik v tomto dnes sedmi a půltisícovém městě založil v roce 1935 Tomáš Baťa na přímý popud tehdejšího ministerstva obrany, které hledalo výrobce protiplynových masek a ochranných oděvů v době, kdy byla naše republika ohrožována hitlerovským Německem. Kromě těchto vojenských zakázek se ve Fatře vyráběly také pryžové hračky a technická pryž, v současné době je výrobní sortiment Fatry daleko širší.

O tom, jak se Tomáš Baťa z nedalekého Zlína staral o své zaměstnance, dodnes svědčí kolonie cihlových domků se zahrádkami, které pro své zaměstnance nechal Tomáš Baťa postavit. V současné době je podnik Fatra členem koncernu Agrofert a pracuje v něm 1400 zaměstnanců.

Do podniku Fatra odbočuje ze železniční stanice Napajedla železniční vlečka, kterou obsluhuje společnost ČD Cargo. **„Pokud se týká železniční přepravy ve Fatře, převažuje zde vykládka,“** říká Ing. Dušan Jahoda, vedoucí provozního pracoviště ČD Cargo v Otrokovicích. **„Obsluhu provádíme jednou denně v pracovní dny posunovacími náležitostmi z Otrokovic. Mezi hlavní produkty, které do Fatry přijíždějí vlakem, patří chemické substráty a dále mramorová drť a granule z vápencového lomu v Lipové–Lázních,“** přibližuje skladbu zboží, které do Fatry denně v počtu 1 – 2 vozů dochází.

Poté, co vyjdeme z nádraží, přejdeme rušnou silnici, nazvanou po Tomáši Baťovi a narazíme na řeku Moravu, která tudy protéká ze směru od sousedních Otrokovic. Poté, co se v Přerově spojila s řekou Bečvou a v Otrokovicích s říčkou Dřevnicí, je v Napajedlech již „velikou“ řekou, která umožňuje i plavby lodí. Napajedly prochází tzv. Baťův kanál, který vede z Otrokovic přes Napajedla a Veselí nad Moravou až do Hodonína. Část této vodní cesty je vedena korytem řeky Moravy, zbytek uměle vyhloubeným kanálem.

O vznik kanálu se zasloužil rovněž Tomáš Baťa, po jeho předčasné smrti kanál dokončil jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa. Ve své době kanál sloužil zejména k přepravě lignitu z dolu v Ratíškovicích do továren a tepláren v Otrokovicích (přeprava po železnici byla pro Baťu příliš drahá), v současné době je kanál využíván především pro rekreační účely. Baťův kanál je rovněž lemován páteřní cyklostezkou, po níž ročně projede několik desítek tisíc cyklistů, či in–line bruslařů.

A když jsme již v Napajedlích, určitě si nenecháme ujít prohlídku známého hřebčína, který se nachází v těsné blízkosti zdejšího zámku. Již 130 let – od roku 1886 – se zde šlechtí angličtí plnokrevníci. Pohled na tyto ušlechtilé a hrdé koně opravdu stojí za to! Koně narození a odchovaní v Napajedlích se mohou chlubit četnými vítězstvími na prestižních dostizích nejen u nás, ale také v mnoha evropských zemích.

Miroslav Čáslavský

Podnik Fatra, v němž pracuje 1400 zaměstnanců, je ve stanici napojen na železniční vlečku.

VŠIMLI JSME SI

● **V RÁMCI** Lednického parního léta jezdí na trati z Břeclavi do Lednice vždy poslední sobotu v měsíci od května do září parní vlak (s lokomotivou řady 423.0 „Velký Bejček“), tedy letos ještě třikrát: 30. 7., 27. 8. a 24. 9. 2016. V letošní sezoně (2016) byla ale „pára“ z důvodu sucha nasazena zatím pouze jednou.

● **V KŘIŽANOVĚ** na Žďársku se od nového GVD zruší rychlíkové spoje, rozhodlo ministerstvo dopravy. Cestující s protesty proti tomuto kroku neuspěli. O zvrat v rozhodnutí před nedávnem usilovalo vedení kraje, přitom podle MD kraj Vysočina vloni zrušení rychlíkové zastávky v Křižanově inicioval, uvedl ČR Region dne 22. 7.

● **NA OPĚRNÉ ZDI** tratě Lysá nad Labem–Děčín (bývalá Rakouská severozápadní dráha ÖNWB) v katastru obce Velké Žernoseky je umístěna pamětní deska v italštině, že zde v roce 1916–1917 pracovali italští zajatci. Itálie, jak známo, v roce 1915 zradila spojenectví k Rakousko–Uhersku a Německu a připojila se na stranu zemí Dohody. Italští zajatci byli mimo jiné internováni v Milovicích a u Liberce, kde jich bylo na 50 tisíc (!). Ve Velkých Žernosekách by měla při uvažované rekonstrukci tratě vzniknout nová zastávka poblíž tohoto místa a přívozu do Malých Žernosek. Velké Žernoseky získávají čím dál větší oblibu díky vinohradům. Otázkou zůstává, co se stane s původní žst. Velké Žernoseky, která leží na katastru Žalhostic a odbočuje z ní „žalhostická spojka,“ ta je využívána pouze pro občasnou jízdu Mn vlaků a přetahů služebních vozidel. Snímek Martin Kubík.

● **OD SOBOTY** 23. července letošního roku je zprovozněn opravený železniční most přes říčku Klenici v Dolním Bousově v km 34,090 tratě č. 064 Mladá Boleslav – Stará Paka (cca 280 m proti staničení žst. Dolní Bousov). Předmětem této investiční akce v hodnotě 8 514 722,67 Kč je náhrada původní ocelové nosné konstrukce železobetonovou deskou se zabetonovanými ocelovými nosníky. V rámci toho došlo k částečnému odbourání kamenných podpěr, sanaci a úpravám spodní stavby mostu. Zhotovitelem díla je firma Chládek a Tintěra Pardubice. Snímek Tomáš Martínek.

Jako blesk z čistého nebe přišla zpráva, že nás opustil dlouholetý železničář, výpravčí a hlavně nám všem dobře známý nestor zájezdářů Klubu Brno pan

Miloš Ponížil.

Rozloučili jsme se s ním 12. 7. a vzpomínáme jen v dobrém na všechny jeho zájezdy, které vždy s přehledem a vstřícností vedl ke spokojenosti všech účastníků, stejně tak jako nás doprovázel na cestách coby stevard na našich podnikových lehátkových vozech. Klub železničářů v něm ztrácí nepřehlédnutelnou osobnost.

Vzpomeňte s námi.

Za SKŽ Brno **Jaroslav Vavřík**

ZE SVĚTA

Británie sjednocuje informační systém pro cestující

Britské železnice spustily dne 28. června projekt za 9 milionů liber, který má za úkol nahradit dosavadních 66 samostatných informačních systémů pro cestující jedním centrálním systémem zvaným Darwin. Darwin dodává aktuální vlakové informace do staničních obrazovek a online kanálů, včetně Národní železniční aplikace, a poskytuje momentální předpovědi příjezdů a odjezdů, čísla nástupišť, odhady zpoždění, změny v jízdních řádech a zrušení vlaků. Darwin shromažďuje data přímo z každého zákaznického informačního systému železničních dopravců a kombinuje je s údaji o poloze vlaků poskytovanými provozovatelem infrastruktury Network Rail (dále NR). To umožňuje, že cestující uvidí ty samé aktuální informace nehledě na to, jestli si zvolí staniční obrazovky, internet, aplikaci, nebo se zeptají staničního personálu.

„Naši zákazníci nám říkají, že chtějí lepší informace, zejména pokud nastane nějaký problém se službou, a tento projekt představuje důležitý krok směrem k uspokojení jejich potřeb,“ říká Jacqueline Starr, výkonná ředitelka pro spokojenost zákazníků ve společnosti Britain's Rail Delivery Group. **„Mnozí cestující velmi dobře znají tu paniku při čekání na vlak, když se jim na staniční obrazovce ukazuje něco jiného než v mobilní aplikaci. Pro zákazníky je klíčové to, aby mohli věřit původu informací na železnici a mohli si tak co nejlépe naplánovat cesty.“** Do projektu Darwin jsou zapojeny všechny britské železniční společnosti, včetně NR, a zafinancoval jej národní program pro zlepšení stanic, jehož záměrem je docílit poskytování informací v reálném čase, přehlednější navigace, snadnější dostupnost a zlepšení čekáren pro cestující.

Zpracovala **Bc. Kateřina Vokounová,** systémový specialista, ČD, a. s., GŘ, Kancelář ČP pro projekty a mezinárodní vztahy

Připravuje se nová koncepce přepravy vozových zásilek

Se změnou jízdního řádu od 11. 12. 2016 a se zahájením provozu v základovém tunelu Gotthard se ve Švýcarsku připravuje nová koncepce přepravy vozových zásilek. SBB Cargo mluví o „největší změně jízdního řádu v nákladní přepravě“. Vozy budou v seřaďovacích stanicích nově zpracovány ve „třech vlnách“ tak, aby nákladní vlaky přijíždějící/odjíždějící byly v pohybu pokud možno mimo hlavní přepravní doby. Jedna ze tří vln je v noční době a je určena expresní dopravě (pozdní přejímka, včasná přístavba). Zbývající dvě vlny jsou určeny pro zbývající dopravu. SBB Cargo zákazníkům slibuje „další kapacity, zejména u expresní dopravy“. Nádraží se silným obratem vozových zásilek by měla být obsluhována až 3x denně. Nová „logika objednávek“ by měla umožnit lepší plánování a garantování dodeje. Nový systém však snižuje operativní možnost objednávek na poslední chvíli. Zákazníci o nové koncepci přepravy vozových zásilek měli být informováni do konce května 2016.

Ze SER, 5/2016, zpracoval **–sh–**

Alarmující pokles počtu cestujících v Chorvatsku

Dle údajů Chorvatského statistického úřadu masivně klesají počty cestujících na chorvatské železniční síti. Když v roce 2012 bylo spočítáno 49 mil. přepravených cestujících, pak v roce 2015 to bylo jen 22 mil., což je pokles o více než 50 %. Přitom příspěvky státu na osobní dopravu Chorvatských železnic (HZ) vzrostly ze 47,6 mil. eur na 66,3 mil. eur.

Skutečně překvapivý ale tento negativní trend není. V přestupních stanicích neexistují návazné spoje. Jízdní řády se prakticky od 90. let nezměnily, kdežto síť dálnic se mohutně buduje. Vozidlový park není dostatečně využíván a je zastaralý, když nákup nových vozidel byl „uložen k ledu“. Nová chorvatská vláda oznámila, že dotace HŽ se budou krátit, což není překvapením, ale povede to k dalšímu snižování již tak špatné nabídky.

Z Eisenbahn–Revue 5/2016, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 29 – 23. 7. 1991

V úvodním článku tohoto čísla se dočítáme, že kolektivní vyjednávání o KS na rok 1991 s ČSD, s. o., je stále ve slepé uličce. Odbory totiž požadovaly vyřešit otázku odstupného, nárůstu mezd a zdravotní způsobilosti a generální ředitel ČSD řešení přislíbil. Otázka zdravotní způsobilosti se však na program společného jednání OSŽ a zástupců ČSD dne 12. 7. vůbec nedostala. Co se týká nárůstu mezd, zástupci vedení ČSD konstatovali, že ÚŘ ČSD na něj nemá prostředky a vzhledem k přenesení kompetencí na oblastní ředitelství bude nutno mzdy řešit i s nimi, což bylo poté na jednání dohodnuto. Uzavřena byla alespoň otázka odstupného při nadbytečnosti (5měsíční plat při odchodu na základě dohody v průběhu prvního měsíce výpovědi, při pozdějším odchodu bude odstupné příslušně kráceno).

V čísle najdeme další diskusi o trati Rakovník – Mladotice, navazující na informace z předchozího čísla, kde bylo otištěna petice občanů za zachování provozu na této trati. Tentokrát Obzor uveřejnil vyjádření předsedy vlády ČR Petra Pitharta (který zachování provozu podpořil, uvedl však, že problematika spadá do působnosti Federálního ministerstva dopravy), a dopis poradce ministra dopravy Ing. Nováka, který uvádí, že Federální ministerstvo dopravy nemá zájem na rušení tratí a považuje to za krajní možnost. **„Snažíme se přesvědčit představitele státní správy i zákonodárných sborů, že úspora nákladů ze zrušené tratě je pouze pomyslná, protože na jiný způsob dopravy musí stát vynaložit asi pětkrát větší prostředky,“** uvádí se v jeho dopise Petru Pithartovi.

Z předchozího čísla pokračuje rovněž článek shrnující argumenty o tom, proč je nevýhodné dělit ČSD na českou a slovenskou část (připomeňme, že v té době se již živě diskutovalo o rozdělení Československa; došlo k němu dne 1. 1. 1993).

Obzor č. 29 přináší celostránkovou reportáž ze Železničních opraven a strojíren v Praze Bubnech s názvem **„V nejistotě se pracovat nedá“**. Zaměstnanci této „žosky“ se totiž dozvěděli, že byl pozemek ČSD v Praze–Bubnech prodán kanadské firmě a že z toho důvodu jejich „žoska“ brzy zanikne. Ústřední ředitel ČSD Ing. Ivo Malina tehdy tuto domněnku odborářů vyvrátil a Ing. Kotas, specialista odboru ekonomiky a obchodní politiky ÚŘ ČSD, na schůzce se zástupci OSŽ uvedl, že zástavba Buben a Holešovic jako atraktivní oblasti samozřejmě bude. **„V žádném případě to nebude na úkor dráhy. Tzn., jestliže tam dnes jsou ŽOS a další objekty ČSD, tak musí zůstat zachovány. V žádném případě nepřipadá v úvahu nějaké vyvlastňovací řízení na pozemek ČSD. Dráha také nebude v žádném případě pozemek prodávat,“** uvádí se v textu. *(Pozn. red.: ŽOS Bubny ukončily činnost v roce 1992, nástupnická firma ŽOS ATECO do roku 2013 opravovala a rekonstruovala osobní a poštovní vozy. Na podzim 2015 proběhla demolilce budovy bývalé žosky. Ta byla sice v roce 2004 zapsána jako kulturní památka, ale po 4 letech bylo toto rozhodnutí zrušeno.)*

Obzor č. 30 – 30. 7. 1991

Předseda OSŽ Zdeněk Škop se v úvodním článku tohoto čísla opět věnuje vztahům OSŽ a ostatních odborových svazů působících na železnici. Připomíná, že jim OSŽ již několikrát nabízelo spolupráci, nesetkalo se to však s odezvou. Dále uvádí, že by mělo skončit období, kdy se některé menší odborové organizace chlubí cizím peřím a neuvádějí, jaký je jejich skutečný podíl na dosažených výsledcích při jednání. **„Ten, kdo rozbíjí odbory na železnici a zatím neumí kvalifikovaně předestřít nic lepšího, to dělá buď z hlouposti, nebo slouží politice, která současným odborům škodí,“** tvrdí v článku Zdeněk Škop.

Obzor č. 30 dále uveřejňuje informace z porady předsedů základních organizací OSŽ při Ústředním a oblastních ředitelstvích ČSD a na provozních pracovištích ČSD, která se konala dne 17. 7. Diskutovalo se na ní mimo jiné o tom, zda patří přednostové do základní organizace OSŽ, koho lze považovat za zaměstnavatele a jak nově uspořádat zastoupení technickohospodářských pracovníků v OSŽ. Bylo navrženo založit samostatnou sekci OSŽ, která by zastupovala technickohospodářské pracovníky, přednosty i jejich zástupce. **„Hovořilo se i o celkově nevyhovující struktuře OSŽ, která podporuje rivalitu mezi jednotlivými služebními odvětvími. V zahraničí takové dělení neznají. Náš stále bující resortismus jen komplikuje život a oslabuje síly odborů,“** uvádí se v článku. Účastníci porady mimo jiné zmiňovali to, že v provozu stále převládá názor, že všichni THP jsou příživníci a lajdáci. **„Měl by se najít most mezi úředníky a provozními pracovníky tak, aby jedni respektovali práci druhých a nerozlišovali, co kdo dělá, ale především, jak to dělá,“** zdůrazňuje se v článku.

Obzor rovněž uveřejňuje rozhovor s ředitelem podniku služeb OSŽ Pacifik, který tehdy měl velmi ambiciózní představy o budoucí činnosti. Kromě organizování zájezdů a mezinárodních sportovních akcí pro členy OSŽ měl v úmyslu zřídit první odborovou úrazovou pojišťovnu a dokonce začal jednat o založení speditérské akciové společnosti, která měla využívat kombinovanou přepravu. **Zdeňka Sládková**

Glucholazům opět svitla jiskřička naděje

(Pokračování ze str. 1)

„Pokud vše půjde dobře, mohla by být nová zastávka v provozu již od roku 2017,“ předpovídá optimisticky Olszewski.

Jak dalece však této předpovědi opravdu věří, je otázkou. Podobných návrhů na oživení železniční dopravy v tomto kraji již totiž bylo bezpočet, žádný z nich se však neuskutečnil, a rovněž přeprava peážních vlaků, provozovaných ČD, má stále „na kahánku“. Zatím ji drží pouze dotace Olomouckého a Moravskoslezského kraje. V Opoli však existuje Spolek přátel železnice, který usiluje nejen o postavení nové zastávky Glucholazy–miasto na peážní trati, ale také o propojení úzkorozchodné tratě Třemešná ve Slezsku – Osoblaha do polské obce Raclawice Slaskie, která leží asi dva kilometry od koncové stanice úzkokolejné dráhy v Osoblaze s přípojem na regionální trať do Prudniku.

„Dalším záměrem tohoto spolku je obnovení zastávky Pokrzywna, která v minulosti stávala (a dnes chátrá) na peážní trati na polském území před výjezdem z Polska do Jindřichova ve Slezsku. Současně s tím by mohla být obnovena za pomoci dotací z evropských fondů i celá peážní trať, která je již dlouhá léta prakticky neudržovaná a téměř v dezolátním stavu,“ dodává Olszewski.

Zda se všechny tyto výše zmíněné plány Opolského vojvodství vyplní, je otázkou. V každém případě však zůstává faktem, že i v Polsku žijí lidé, kteří usilují o solidní propojení české a polské železnice.

Jak závěrem konstatuje Wojciech Olszewski, na opolském vojvodství leží velké množství podobných projektů na oživení polsko–české železniční spolupráce, devadesát procent z nich však polská vláda dosud „úspěšně“ blokuje. **„Smutným dokladem přístupu polských vlád k železnici je fakt, že padesát procent tratí v západním Polsku** (dříve Prusko) **je v současné době zrušeno,“** uzavírá Olszewski.

Miroslav Čáslavský

NÁZORY

Zdevastovaná zastávka Teplice nad Bečvou volá po opravách

Jako dlouholetý nádražák a člen OSŽ musím reagovat na článek v Obzoru č. 12, kde pan ministr dopravy Ing. Dan Ťok hovořil o budoucnosti nádraží, která by již neměla být ostudou obcí a měst. Chci nejen upozornit na skutečnost, která je opakem, ale i požádat o pomoc.

Od 27. června do 4. července 2016 jsem doprovázel manželku po náročné kardiooperaci na léčení do lázní Teplice nad Bečvou. Tady je též v lázeňském domu Bečva zřízen Odborný léčebný ústav sloužící k pooperační rehabilitaci. Výhodou je, že pacienty sem z celé republiky svážejí sanitky z Prahy, Brna, Olomouce, Třince.

Cestou po železnici se jim ale naskytá ubohý pohled na lázeňské městečko. Budova železniční zastávky Teplice nad Bečvou je zdevastovaná, okna vytlučená, jedním slovem katastrofální stav. Nejvíce ale ztěžuje pacientům pobyt při léčení stálý hluk projíždějících vlaků. Lázeňské budovy jsou totiž umístěny souběžně se železniční tratí a hluk železniční dopravy je ještě znásoben hlukem hlavního tahu silniční dopravy ve směru Hranice – Slovensko. Mají-li pacienti pokoje s výhledem k dopravním sítím, nemohou pro hluk ani otevřít okna.

Dle ministra dopravy má nový majitel nádraží, tj. SŽDC, do konce roku proinvestovat půl miliardy korun na nejnutnější opravy. Navrhuji vybudovat odhlučňovací stěny aspoň v délce lázeňských budov, aby tak pacientům bylo léčení přijatelné. Žádam redakci Obzoru o předání tohoto příspěvku vedení SŽDC a přimlouvám se o realizaci navrženého opatření v 1. etapě nejnutnějších oprav.

PhDr. František Indra

PS. V současné době je v traťovém úseku Hranice n. M – Valašské Meziříčí prováděna revitalizace 1. traťové koleje, přitom vždy, když projíždí vlak, jsou slyšet rány praskle nebo propadlé 2. koleje přímo u budovy zastávky.

Odpověď

V současné době MD ČR schvaluje studii proveditelnosti tratě v úseku Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč – státní hranice. Součástí bude i řešení protihlukových zábran v dotčeném úseku. Oprava výpravní budovy je zařazena do plánu oprav. Máme specifikaci prací, které bychom na budově chtěli v rámci oprav realizovat. Jednalo by se o opravu obvodového pláště budovy, včetně kovových konstrukcí, prostor pro cestující veřejnost a prostor pro umístění technologie v přízemí objektu. V plánu je současně s těmito pracemi oprava podchodu a jeho přístřešku na druhé straně nástupiště. Dále předpokládáme terénní úpravy okolo objektu.

Protože se jedná o kulturní památku, proběhla jednání se zástupci Památkového ústavu Olomouc, na kterých se plány na modernizaci objektu odsouhlasily. S ohledem na památkově chráněný objekt se musí vypracovat projektová dokumentace, kterou musí příslušný NPÚ v Olomouci projednat a schválit. Opravné práce budou probíhat po jednotlivých etapách. V případě následných oprav se může uvažovat o využití dalších prostor a nabídnout je k pronájmu jako např. sezonní občerstvení apod. Celoroční provoz je ovšem z ekonomického hlediska skutečně neudržitelný.

Pokud jde o stav kolejiště, tak zde byl kolejový svršek v traťovém úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí obnoven v roce 1979, stav odpovídá jeho stáří. Probíhají však opravné práce menšího rozsahu, jedná se především o údržbu zaměřenou na bezpečnost železničního provozu (oprava geometrické polohy koleje, oprava držebnosti upevňovadel, výměna pražců atd.)

Na základě podnětu opět prověříme aktuální stav a zajistíme případná opatření.

Kateřina Šubová,

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace tiskové oddělení O27, odbor komunikace

K přestavbě železničního uzlu Česká Lípa

Nedá mi, abych nereagoval na články v Obzoruinformující o komplexní rekonstrukci českolipského železničního uzlu. Všechny články o přestavbě v České Lípě, co jsem zatím četl, mi přijdou úplně stejné, jediné co se tam mění, je jméno autora. Všechny ale vykreslují růžovou budoucnost. Osobně bych byl rád, kdyby to tak dopadlo, ale asi jsem pesimista.

Začněme třeba podchodem. Píše se, že se zlepší spojení města s městskou částí Dubice. Přitom o 200 metrů severněji je podjezd, který je dokonce blíže k městu. A hlavně nikde se neuvádí, kdy k tomuto spojení dojde. I kdyby bylo „západní výstupiště“ součástí stavby, což pravděpodobně není, tubus sice bude pod všemi kolejemi, ale měl by být zazděn, tak není vyřešeno, kam bude ústit. Dle mé komunikace s městem *(autor jej přiložil, pozn. red.),* město ještě ani nemá vykoupeny přístupové pozemky k tomuto „západnímu výstupišti“. Vzhledem k tomu, že nebude pořádný přístup do průmyslové zóny v bývalé „žosce“, ale na vjezdových kolejích, přes které si pracovníci Modusu zkracují cestu do práce (přes koleje 50 metrů, okolo po silnici 1,6 km), bude zvýšena rychlost ze současných 40 km/h až na 100 km/h, tak asi budou v Modusu neustále přijímat nové zaměstnance.

Co se týče nové budovy nádraží. Budova je stavěna z peněz EU, takže bez dalšího komerčního využití. Dle projektu v ní bude pokladna, čekárna a WC. Žádná restaurace ani stánek s novinami. Na co, vždyť Česká Lípa má pouze 37 tisíc obyvatel a stačí jí jen trochu lepší zastávka. O tom, jak a kdy se přisunou k novému nádraží zastávky MHD a regionálních autobusů, se radši ani nezmiňuji.

Ale třeba jsem opravdu jen velký pesimista a všechno vyjde a Česká Lípa bude mít perfektní terminál. Kéž by, byl bych jenom rád. **–rt–**

Železnice se přibližuje zrakově postiženým

Dne 20. července proběhla ve Vládním salónku na hlavním nádraží v Praze tisková konference SŽDC a ČD, kde společně prezentovaly nové i stávající prvky pro usnadnění orientace zrakově postižených. Byly zde představeny i nové tabulky, obsahující informace o řazení sektorů na nástupišti. Budou umístěny ve výši 140 cm v blízkosti tabulek s Braillovým písmem. Cena jedné takové tabulky je přibližně 3 tisíce korun.

České dráhy rozpracovaly program pro nevidomé v zastávkách zejména na koridorech, a SŽDC v tomto prohlubování hodlá pokračovat. České dráhy chtějí usnadnit nevidomým pohyb po vlacích, a proto je valná většina vlaků, kromě starých motorových jednotek, vybavena audiovizuálním systémem, který přináší hendikepovaným informace o zastávkách, jízdě vlaku a případných mimořádnostech. Ve všech vlacích jsou umístěny štítky v Braillově písmu. Mezi novinky, připravované ČD, patří i úprava webových stránek, které budou schopny transformovat informace do hlasové formy pomocí čtečky. **–pbs–**

Podrobnější informace z tiskové konference byly uveřejněny na www.osz.org.

Ostudný vzhled budovy žst. Ostrava-Vítkovice

Zaujal mě ve vašem časopise Obzor č. 12 nadpis článku „Na aktuální téma“ z rozhovoru s ministrem dopravy Danem Ťokem - „V budoucnosti by již nádraží neměla být ostudou obcí a měst, ale naopak jejich vizitkou.“

Nádražní budova železniční stanice Ostrava–Vítkovice byla slavnostně uvedena do provozu dne 26. května 1967. Byla to první nádražní budova v moderním stylu z projekce Ing. Dandy. Až do konce roku 1994 byla udržována ve velmi dobrém stavu. Bohužel v následujících letech v důsledku všech reorganizací se nikdo o stav budovy nestaral. Vstup do budovy je v současnosti z bočního vchodu, který je nevyhovující. V železniční stanici Ostrava–střed v železničním muzeu je dokumentace jak tato výpravní budova žel. stanice Ostrava–Vítkovice vypadala. Platí zde ministrův výrok, že vzhled železniční stanice je vizitkou obce nebo města? Myslím si, že představitelé ostravské železnice (a nejenom ti) a představitelé města Ostravy by se za tento devastující vzhled nádražní budovy železniční stanice Ostrava–Vítkovice měli stydět.

Prosím pana Ťoka, ministra dopravy, o sdělení, kdy bude stav nádražní budovy zlepšen a současně pana ministra dopravy chci pozvat na 50. výročí otevření výpravní budovy dne 26. května 2017, kdy organizuji setkání bývalých pracovníků této železniční stanice před výpravní budovou. **Vladimír Kutý**

Odpověď

Přesun nádraží od dopravce ke státnímu správci infrastruktury schválila vláda už koncem loňského roku a následně jej potvrdily i všechny orgány Českých drah. Finální smlouvy byly pak slavnostně podepsány 24. 6. 2016. Od převodu nádraží si stát slibuje zlepšení údržby stanic, protože státní správa může na jejich opravy čerpat více peněz z fondů EU než České dráhy, které jsou akciovou společností. Na rozdíl od Českých drah, které mohou z dotací do oprav vložit maximálně 40procentní podíl evropských peněz, státní správce infrastruktury může dosáhnout až na 85procentní dotaci. Během následujících měsíců provedou zaměstnanci SŽDC podrobnou inventarizaci nového majetku, kdy zkontrolují nejen všechny objekty, ale i vybavení, pozemky a smlouvy. Na základě toho bude aktualizován pracovní seznam a harmonogram prioritně opravovaných budov. V tuto chvíli žádný definitivní dokument určený k veřejnému šíření neexistuje.

Pro rozhodování o plánování stavebních akcí by mělo být postupováno dle priorit: budovy ve stanicích s velkým počtem nastupujících cestujících (obvykle stanice v krajských městech, uzly regionálních integrovaných dopravních systémů nebo stanice na hlavních koridorech); součást liniových staveb železniční dopravní cesty (koridory); spolupráce s municipalitami a státní správou (P+R, terminály, ÚZSVM); aktuální stavební stav budov (řešení havarijních závad a poruch, esteticky problematických objektů).

Jakub Ptačinský, tiskový mluvčí SŽDC

Soukromníci na kolejích

Dnes bych se rád podělil o svůj názor na soukromníky na kolejích SŽDC. Ministr dopravy pan Ťok si přeje více konkurence a chce na koleje přivítat více soukromníků. Ano jsem pro. Čím větší konkurence, tím lepší jsou i pravidla, jak se má soukromník na kolejích chovat. Nebudu polemizovat, vozový park, to se nedá srovnávat. Vezměte si takový Leo Express, jeho černá souprava je už tak zastaralá, vně vozu žádný luxus, je sice pravda, že je levnější než vlaky ČD, ale dám raději o pár korun více za větší pohodlí.

Dále nepochopím uniformy neboli ústrojovou kázeň. Strojvedoucí, ale i doposud vlakový personál u ČD mají slušivější uniformy a soukromí strojvedoucí u Leo i Student Agency chodí v kraťasech a nikdo je nekontroluje a to je také důsledek, že cestující vidí rozdíl v chování.

Proč například soukromníci nejezdí na vedlejších tratích, ale jen na těch hlavních? Proto jsem rád, že ČD je stále a bude před soukromými železničními společnostmi na prvním místě, ať je to kvalitou, tak i čistotou a hlavně ochotou lidí Proto stále držím palce, aby ČD národní dopravce byl na trhu jednička. **Petr Hájek**

Pochvala i kritika

Napsala mi je paní Zdeňka Vybíralová z Kladna, bývalá vrátná na nocležně na hl. n. v Praze.

Pochvala: Fantova kavárna je teď krásná. Byla jsem tam s vnukem a vyfotila jsem si ji. Už není ta černá nebo šedá barva na sochách. Kavárna je teď skvost hlaváku. Taky zmizeli holubi, kterých tam bylo požehnaně. Taky schody z dolní haly jsou pojízdné, což dřív nebylo.

Kritika: Když jedu k sestře vlakem do Čisté u Rakovníka, je tam nádraží v zuboženém stavu. Okna jsou přímo zazděna, omítka opadaná a mám strach, že na mě spadne přístřešek, když tam stojím a čekám na vlak. Přitom v „Železničáři“ byla tato stanice před léty vyfocená panem Gahajem (učitelem z Masarykovy univerzity) a vyhlášena jako nejhezčí stanice. Jak je to možné? **Jiří Krejčí**

Dva muži na první stránce Obzoru - a každý jiný!

Nejdříve o muži, který si zaslouží pochvalu, a to jak od dráhy, tak od magistrátu města Chomutova. Ano, píši o panu L. Kučerovi, výpravčím žst. Třebušice. Je to člověk, před kterým by měl každý smeknout. Moc jej obdivuji, co všechno dělá pro zdravotně handicapované lidi, protože pro něj je to osobní srdeční záležitost. Věnuje tomu svůj volný čas. Udělal by to někdo jiný?

Sám jsem v mladším věku dělal „výzvy soucitu“ pro postižené lidi a pro děti. Teď mi vlastní život připadá prázdný, že jsem se nesnažil udělat více pro jiné; to vše, co jsem dělal, mi připadá jako maličkosti proti tomu, co ze srdce dělá pan Kučera. Posílám proto do Třebušic svůj uctivý pozdrav.

Nedá mi to, abych nedodal, že ten druhý muž z první stránky Obzoru by určitě neudělal něco takového ani za nic. Tento bývalý šéf Českých drah se vůbec nestydí soudit se o peníze. Připadá mi, že je tak chtivý peněz, že postrádá rozum. Jsem rád, že neuspěl u soudu se „zlatým padákem“ a žasnu nad jeho drzostí, že považuje dovolání za rozumné. Doufám, že neuspěje vůbec.

Proto tvrdím, že jmenovaní dva muži z první stránky Obzoru č. 13 jsou každý jiný. Jak, to ať posoudí čtenáři a hlavně nádražáci.

Jiří Krejčí

PRÁVNÍ PORADNA

Práce přesčas v roce 2016

Ustanovení § 93 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, přesně stanovuje, za jakých okolností je možno práci přesčas konat, kdo ji nařizuje a jaké množství:

- **konat** je možné jen výjimečně,
- **nařídit** může zaměstnavatel zaměstnanci jen z vážných provozních důvodů, a to i na dobu nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami, popřípadě i na dny pracovního klidu za následujících podmínek:
  - v den nepřetržitého odpočinku v týdnu může zaměstnavatel nařídit zaměstnanci jen výkon těchto nutných prací, které nemohou být provedeny v pracovních dnech:
    a) naléhavé opravné práce,
    b) nakládací a vykládací práce,
    c) inventurní a závěrkové práce,
    d) práce konané v nepřetržitém provozu za zaměstnance, který se nedostavil na směnu,
    e) při živelních událostech a v jiných obdobných mimořádných případech,
    f) práce nutné se zřetelem na uspokojování životních, zdravotních, vzdělávacích, kulturních, tělovýchovných a sportovních potřeb obyvatelstva,
    g) práce v dopravě,
    h) krmení a ošetřování zvířat.
  - ve svátek může zaměstnavatel nařídit zaměstnanci jen výkon prací, které je možné zaměstnanci nařídit ve dnech nepřetržitého odpočinku v týdnu, práce v nepřetržitém provozu a práce potřebné při střežení objektů zaměstnavatele,
- **nařízená práce přesčas** nesmí u zaměstnance činit více než 8 hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce,
  - zaměstnavatel může požadovat práci přesčas nad rozsah 150 hodin v kalendářním roce pouze na základě dohody se zaměstnancem;
  - celkový rozsah práce přesčas nesmí činit v průměru více než 8 hodin týdně v období, které může činit nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích. Jen kolektivní smlouva může vymezit toto období nejvýše na 52 týdnů po sobě jdoucích;
  - do počtu hodin nejvýše přípustné práce přesčas ve vyrovnávacím období se nezahrnuje práce přesčas, za kterou bylo zaměstnanci poskytnuto náhradní volno.

Shrnutí:

Práce přesčas je vykonávána na příkaz zaměstnavatele nebo s jeho souhlasem. Prací přesčas se rozumí doba, která je vykonávána nad stanovenou pracovní dobu a mimo rozvrh pracovních směn.

Práce přesčas se dle zákoníku práce nemá plánovat předem a může být nařízena pouze výjimečně a z vážných provozních důvodů mimo rozvrh pracovních směn (za práci přesčas není považována práce, kterou zaměstnanec napracovává dobu poskytnutého pracovního volna na vlastní žádost).

Zaměstnavatel by neměl v průměru nařídit práci přesčas více než 8 hodin týdně a 150 hodin ročně. Vedoucí zaměstnanci mohou pracovat přesčas maximálně 416 hodin za rok. Za dobu práce přesčas přísluší zaměstnanci mzda a příplatek nejméně ve výši 25 % průměrného výdělku, pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem nedohodli na poskytnutí náhradního volna v rozsahu práce konané místo příplatku. Pokud nebude zaměstnanec čerpat volno do tří kalendářních měsíců po výkonu práce přesčas nebo v jinak dohodnuté době, přísluší mu příplatek. Zákoník práce umožňuje zaměstnavateli, aby si se zaměstnancem sjednal mzdu, jejíž výše bude podmíněna případně prací přesčas. Kompenzace přesčasů se ovšem týká pouze zaměstnanců vykonávajících práci v pracovním poměru založeném pracovní smlouvou. Zaměstnanci vykonávající práci na základě dohody o provedení práce nebo dohody o pracovní činnosti na příplatky ze zákona nárok nemají. Samozřejmě mzda za odpracované hodiny jim náleží.

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

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

Večerní soupravový parní vlak z Polné na Šumavě jede na vojenskou vlečku do Polečnice, kde bude odstaven.

Parní léto na Šumavě 2016

Na Šumavě, konkrétně na tratích 194 a 197 mezi Polnou na Šumavě a Novým Údolím a Volary, vyjížděl o víkendech a státních svátcích v první polovině měsíce července zvláštní parní vlak. V čele soupravy vozů Ci a vyhlídkového vozu a vozu na přepravu kol se představovala v plném lesku parní lokomotiva 423.041 zvaná „Velký Bejček“.

Tuto zajímavou turistickou atrakci v nádherné přírodě Národního parku Šumava a u vodní nádrže Lipno si nenechaly ujít řady turistů, kteří přišli zavzpomínat na železniční provoz našich předků a vychutnat vůni a klapot parního stroje v provozu. Na své si přišli fotografové, jež lákalo vyfotit „Velkého Bejčka“ se soupravou muzejních vozů v šumavských hvozdech.

Další možnost potkat parní lokomotivu 423.041 se soupravou vozů Ci je ve dnech 30. a 31. 7. a dále 6. a 7. 8. a 13. a 14. 8. v rámci akce Parní léto 2016 v okolí Telče.

Vít Mareš

S Kremákem na výlet z muzea k Berounce

Kdo měl zájem, mohl se vydat v sobotu 23. 7. s mašinkou 534.0323 (Škoda Plzeň 1946) na oblíbený výlet „Parním vlakem z muzea k Berounce“. Zvláštní vlak se vydal v 11.42 hodin na cestu z Lužné u Rakovníka, takže zájemci měli možnost si před cestou prohlédnout zajímavou expozici ve zdejším ŽM ČD. Kdo chtěl, mohl se svézt s parním vláčkem, například ke hradu Křivoklát, nebo využít horký letní den a vykoupat se v chladivých vodách Berounky, či dojet až na konečnou v Berouně a v odpoledních hodinách se s párou vrátit zpět do Lužné. Soudě podle obsazenosti čtyř patrových vozů řady Bpjo, byl navzdory panujícímu horku o parní jízdu velký zájem.

V případě strojů 534.03 se jedná o významnou řadu poválečných parních lokomotiv. Vyráběly se po II. světové válce ve Škodě Plzeň a v ČKD Praha. U ČSD se využívaly jako univerzální lokomotivy, neboť byly provozně vhodné na většinu našich tratí a v podstatě pro všechny druhy vlaků. Možná se málo ví, že tyto stroje stály (spolu s řadou 555.0) u vzniku těžkotonážního hnutí, jakkoli se jeho „přínos“ jeví dost rozporuplně (přetěžování lokomotiv a jejich rychlejší opotřebení). Nástupem lokomotivní řady 556.0 se na těžkých vlacích přestaly „Kremáci“ používat, mimo jiné pro namáhavou práci topičů (řada 556.0 měla již mechanický přikladač paliva).

Na sklonku svého služebního života skončilo mnoho strojů řady 534.03 jako vytápěcí kotle. Výkon 1208 kW; max. rychlost 60 km/h; služební hmotnost 82,7 tuny; v letech 1946–47 vyrobeno 228 kusů lokomotiv.

A. K. Kýzl

S fotografickou kamerou jsme si na vlak tažený Kremákem (534.0323) počkali na trati u Rakovníka zastávky.

Kraslická dráha mezi dvěma oslavami

Kraslická dráha je regionální trať ze Sokolova přes Kraslice do saského Klingenthalu. 1. června uplynulo 140 let od okamžiku, kdy byl zahájen provoz na jejím prvním úseku z tehdejšího Falknova nad Ohří (dnes Sokolova) do dnešní zastávky a nákladiště Kraslice předměstí. O deset let později pak byla trať, která patřila společnosti Buštěhradské dráhy, napojena na síť německých železnic. Stalo se tak první říjnový den roku 1886, kdy se rozjely vlaky mezi Kraslicemi a přechodovou stanicí v Klingenthalu.

Právě prvnímu z těchto výročí byly zasvěceny oslavy, které se uskutečnily 11. června. Jejím hlavním pořadatelem byl Železniční spolek Klub M 131.1, který spolupracoval s provozovatelem dráhy a provozovateli drážní dopravy na jubilující trati, s městy a obcemi regionu a s některými dalšími organizacemi a institucemi.

Hlavní atrakcí oslav byly bezesporu historické vlaky vedené parní lokomotivou 464.102 (na snímku). Jednotlivé spoje byly pojmenovány poky ze šumavského Čachrova a na soudobém, tzv. loketském šlapadle ze Slavkovské dráhy, nebo na nádraží v Sokolově.

V historickém duchu se nesl program na zastávce Hřebeny, kde cestující protokolárního vlaku vítali pan a paní z nedalekého hradu Hartenberg, nebo v Rotavě. Na zaplněném kraslickém nádraží proběhl mj. křest nové publikace „Pozor, přijíždí vlak aneb Historie Kraslické dráhy“ autorů Roberta Koutného, Thoralda Meinla a Rudolfa Tyllera, kterou vydalo kraslické Nakladatelství J. R. Vilímka a Romana Kotilínka. Druhý ze jmenovaných, současný kraslický starosta, patřil k velmi aktivním členům přípravného výboru oslav.

Jak bylo řečeno v úvodu, čeká nás v letošním roce ještě připomínka 130. výročí příhraničního spojení mezi ČR a SRN. Součástí komorněji laděných oslav bude také výstava „Kraslická dráha 1876 – 2016“, která se uskuteční v prosinci a lednu v sokolovském muzeu.

Robert Koutný

Do Třebívlic vlakem za baronkou von Levetzow

25. června jsem projel trať (Lovosice) – Čížkovice – Obrnice – (Most), provozovanou do roku 2007 ČD, a. s. Tuto cestujícími velmi oblíbenou spojovací trať mezi aglomeracemi Most a Lovosice zlikvidoval v prosinci 2007 Ústecký kraj pod vedením tehdejšího hejtmana Šulce (ODS). Naštěstí trať nebyla zrušena, když v roce 2010 byla navržena k likvidaci tehdejším ministrem dopravy Bártou (VV). V roce 2016 trať koupila firma AŽD, která na ní bude zkoušet nové zabezpečovací systémy. V současné době jsou všechna „véúdéčka“ mimo provoz a zakryta dopravní značkou STOP, to se prý má změnit, dle informací provozovatele turistických vlaků Railway Capital. Současné vedení Ústeckého kraje pod hejtmanem Bubeníčkem (KSČM) turistický provoz nejen na této trati dotuje a podporuje. Nebylo by vhodnější zde obnovit plný pravidelný provoz? Trať by si jistě své pravidelné cestující opět našla, protože prochází většinou kolem center vsí a městeček – Třebenice, Třebívlice, Libčeves...

V Třebívlicích byla až do konce pravidelného provozu osobní pokladna. Trať byla do počátku 70. let obsazena výpravčími, dosud je možno spatřit zbytky drátovodných tras a základy návěstidel (většina mech. návěstidel stála ještě před cca rokem 1999). Poté byl provoz řízen dle předpisu D3, avšak po zastavení provozu byl na trati opět zaveden provoz dle D2 (nyní SŽDC D1), takže se na trati nedalo nikde křižovat, bývalé odbočné dopravní koleje mezitím zarostly náletovými dřevinami. To se prý má změnit, všechny nálety mají být v brzké době vyřezány. Kdy a zda se změní řízení provozu na trati, zatím není známo. A tak zůstává jako poslední mohykán výpravčí a dirigent pro trať Lovosice – Louny či Libochovice – Straškov v Čížkovicích.

Svézt se po této trati vedené romantickou CHKO České Středohoří je pěkný zážitek. A v Třebívlicích možno zavzpomínat na mladičkou přítelkyni německého básníka Goetheho Ulriku baronku von Levetzow (1804–1899), která žila na místním zámku. http://www.railwaycapital.cz/jizdni–rady. Ústecký kraj zavedl výhodnou denní jízdenku za 130,– Kč, která platí u všech dopravců i MHD včetně vodní dopravy na Labi.

Martin Kubík

Os 18350 vedený historickým motorem M 240.0113 zastavil po ránu 25. června v zarostlých Třebívlicích, zde se do roku 2007 vlaky pravidelně křižovaly, v Třebívlicích pamatují i obrysnici či mechanické závory... vše zmizelo v propadlišti železničního času.

Moudrost pro tento den

První láska je los, který nevyhrává, ale celý život si pomatuješ jeho číslo.

Emile Zola

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

SRPEN

Čerčany – Kácov
6. 8. 1901 – **115 let**

Rataje nad Sázavou předměstí – Ledečko
6. 8. 1901 – **115 let**

Litovel předměstí – Červenka
10. 8. 1886 – **130 let**

Kaštice – Krásný Dvůr
18. 8. 1881 – **135 let**

Lysá nad Labem – Milovice (vojenský provoz)
22. 8. 1921 – **95 let**

Zadní Třebaň – Lochovice
30. 8. 1901 – **115 let**

PŘEDPLATNÉ OBZORU

vyřídíte na telefonu 9722 41909, mob. 731 648 117 e-mail: veronika.vrzalova@osz.org

SPORT

Zleva Ing. Jaromír Volf (ČD Cargo), Václav Mitura (SŽDC), Ing. Jiří Groh (ČD), Ing. Ladislav Winkelhöfer (ČD), Ing. Martin Mužík (SŽDC), Michal Horák (SŽDC) a trenér Kurt Mužík.

Mistrovství USIC v šachu

Ve dnech 4. – 9. 7. se v Petrohradě konalo mezinárodní mistrovství USIC v šachu. Při účasti 14 zemí se naši šachisté rozhodně neztratili a svým čtvrtým místem prokázali svoje kvality.

První příčku obsadili Indové, druhou domácí Rusové a o půl bodu před námi se na třetím místě umístili Němci. Za námi zůstali 5. Rakušané, 6. Francouzi, 7. Kazaši, 8. Švýcaři, 9. Bulhaři, 10. Bělorusové, 11. Angličané, 12. Belgičané, 13. Řekové a 14. Norové.

Účastníci si kromě bojů na 64 polích šachovnice prošli za protivného větru a deště parkem v Petrodvorcích a ani páteční projížďka lodí po Něvě se bez deště neobešla.

Tímto chci poděkovat naším borcům za vynikající výsledky a popřát hodně zdaru v dalších partiích.

Miloš Paleček,
vedoucí výpravy

Senioři OSŽ vzorně reprezentovali

Senioři, bývalí železničáři členové organizace OSŽ železniční stanici Ostrava hl. n., se zúčastnili několika sportovních her. Jako první byly seniorské hry v osmiboji jednotlivců pořadané spolkem SENIORS Ostrava dne 18. 5. za podpory Krajské rady MS kraje. Zde naše členky seniorky Helena Čiklová, Jiřina Ševčovičová a Miluše Kučerová soutěžily v hodu granátem na cíl, v hodu a srážením plechovek, v hodu na koš v košíkové, v tenisových a interlakrosových dovednostech, v šipkách, v ruských kuželkách a v petangu a obsadily první tři místa.

Na dalších hrách, pořádaných 27. 6., tentokrát Krajskou radou seniorů MS kraje jako desetiboj družstev v Hradci nad Moravicí, se naše družstvo také dobře umístilo a zúčastnilo se všechdeseti disciplín, obdobných jako v Ostravě, navíc zde byl ještě hod diskem a golfové dovednosti.

Naši senioři byli vysláni i na hry v Pieštanech a v Praze.

Do Pieštan postoupila Dana Polášková, Libuše Vrbková a Helena Čiklová a do Prahy na 19. 7. byl delegován Jiří Král. Sportovní hry seniorů v Pieštanech pořádal slovenský spolek seniorů AKSEN ve dnech 8. – 9. 7. a zúčastnilo se ho 12 družstev ze šesti slovenských krajů a dvou krajů z Čech. Soutěžilo se v družstvech a víceboj měl osm disciplín. Náš kraj se umístil na pátém místě. Všem seniorům patří poděkování za jejich sportovní reprezentaci.

Helena Čiklová,
předsedkyně sdružení seniorů OSŽ Ostrava hl. n.

Desetiboje družstev v Hradci nad Moravicí se zúčastnilo družstvo seniorů OSŽ Ostrava hl. n. ve složení Jiří Král, Dana Polášková, Libuše Vrbková, Helena Čiklová, Jiřina Ševčovičová a Miluše Kučerová.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborné referentky Petra Sojková a Veronika Vrzalová - předplatné (veronika.vrzalova@osz.org). **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 731 648 117). 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