

Z aktuálních událostí

Jednání **Představenstva OSŽ**, které se konalo v sídle OSŽ v úterý 9. srpna, řídil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Ten také v úvodní části, po kontrole plnění úkolů, otevřel bod věnovaný informacím ze zásadních jednání. Hovořil mimo jiné o připomínkách OSŽ k přímému zadání dálkové dopravy na trati Plzeň – Most soukromému dopravci GW Train Regio. (Podrobněji v rozhovoru na této straně Obzoru).

Předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun se zmínil o otázce „půjčovny vozů“ a o jednání s premiérem k této záležitosti (rovněž o tomto tématu se dočtete více v článku „Krajské volby se blíží – kandidáty jsou i někteří členové OSŽ“ v tomto čísle). Dále informoval o postupujících jednáních v otázce pojištění železničářů pro případ těžkého pracovního úrazu či smrti, přičemž dodal, že jednání by měla být uzavřena tak, aby pojištění platilo pro příslušné zaměstnance od ledna příštího roku. Vladislav Vokoun dále uvedl, že kladně kvituje, že Dozorčí rada ČD podpořila návrh OSŽ, aby část finančních zdrojů, které České dráhy získaly za prodej stanic, šla na zlepšení vybavení i pracovních podmínek v opravárnách.

Mgr. Martin Malý, předseda PV OSŽ SŽDC, uvedl, že v otázce pojištění zaměstnanců pro případ těžkého úrazu či smrti proběhla určitá předběžná jednání s vedením SŽDC s tím výsledkem, že tato problematika bude řešena v rámci kolektivního vyjednávání. Dále se zmínil o organizačních záležitostech spojených s přechodem budov nádraží od ČD k SŽDC. Jak uvedl, v současné době se připravuje organizační změna k 1. 9., kdy se zruší pražské vedení SON (Správa osobních nádraží) a zůstane šest samostatných oblastních SON. U každého z nich bude nutno vytvořit Výbor OSŽ. Dále informoval o tom, že zásady FKSP pro zaměstnance převedené od ČD jsou dohodnuty s tím, že rozpočet FKSP SON na zbytek roku 2016 je vytvořen ve stejné výši, jako činil nevyčerpaný zůstatek SF OJ ČD ŽST k datu převodu této OJ k SŽDC, jak bylo přislíbeno. Dále uvedl mimo jiné, že v souvislosti s postupnou aktivací CDP Praha probí-

hají jednání o problematice tarifního zařídění pohotovostních výpravčích.

Předseda Nedrážního republikového výboru OSŽ Miroslav Novotný informoval o třech jednáních, která proběhla či probíhají v této době. Zaprvé jde o jednání s vedením CZ Loko, a. s., kde nedávno smrtelný úraz zaměstnance vyvolal potřebu přijetí vyšších bezpečnostních opatření; dále s vedením OHL ŽS, a. s., kde je vážná situace ohledně zakázek. V současné době probíhají kontroly v oblasti pracovních podmínek a OBP. Zástupci OSŽ byli požádáni o součinnost na některých stavbách OHL. Třetí záležitostí, o které se Miroslav Novotný zmínil, je zahájení kolektivního vyjednávání u Dopravního zdravotnictví, kde jsou mimo jiné připravovány určité změny v katalogu prací.

Oficiální jednání u ČD Cargo v těchto týdnech neprobíhají, jak uvedla tajemnice PV OSŽ ČD Cargo Marta Urbanová. Dodala, že PV připomínkuje dvě interní normy ČD Cargo, přičemž první z nich se týká spolupráce odborů se zaměstnavateli a druhá ochranných pracovních pomůcek. Dále informovala o tom, že se na konci srpna bude konat společné jednání vedení Podnikových výborů ČD Cargo, ZSSK Cargo a představenstev obou společností.

Výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka podal informaci o ekonomické situaci zařízení, která jsou ve vlastnictví OSŽ.

Informace o činnosti Revizní komise OSŽ předložil její předseda Pavel Franěk, a to především o kontrolách hospodaření v ZO OSŽ zst. Praha a SDC Ostrava, kde byly zjištěny problémy s vedením účetnictví.

V rámci organizačních záležitostí se představenstvo zabývalo mimo jiné chystanými mezinárodními akcemi a diskutovalo o přípravě sjezdu OSŽ; a to jak co se týká výběru cenové a dopravně nejvýhodnější lokality, tak co se týká klíče pro účast delegátů. Diskuse bude pokračovat na příštím jednání představenstva a rozhodující slovo v této záležitosti bude mít zářijové zasedání Ústředí OSŽ.

-red-

Poznávací zájezd ČD travel a OSŽ na Bajkal

V sobotu 30. července 2016 vyrazilo třicet účastníků poznávacího zájezdu na Bajkal vlakem EC 130/10 Varsovia do Moskvy, v pondělí 1. 8. pak účastníci nasadili v Moskvě na Jaroslavském nádraží do expresu č. 2 Rossija (Moskva – Vladivostok) a vydali se na více než pět tisíc kilometrů dlouhou cestu do Irkutsku. Zájezd připravila cestovní kancelář ČD travel ve spolupráci s Odborovým sdružením železničářů a cestovní kancelář Bajkalskaja Visa, účastníky po celou dobu provázela PhDr. Helena Romanová z Ústředí OSŽ.

Program byl pestrý a bohatý: první den pobytu v Irkutsku (v pátek 5. 8.) se nesl ve znamení seznamování se s městem (mimo jiné návštěva nérpinária - tuleního akvária - a prohlídka ledob-

borce Angara), druhý den pobytu (6. 8.) věnovali účastníci poznávacího zájezdu návštěvě skanzenu Talci na břehu Irkutské přehrady a exkurzi po jednom z neznámějších turistických center na Bajkale – Listvjanky (včetně výjezdu sedačkovou lanovkou ke kameni Čerského).

Třetí den pobytu (7. 8.) byl věnován železnici: celodenní exkurzi po historické Krugobajkalské železnici, která až do roku 1956 byla součástí Transsibiřské magistrály. Po zprovoznění irkutské vodní elektrárny byl 89 km dlouhý úsek podél Bajkalu mezi stanicemi Sludjanka 2 a Port Bajkal opuštěn a dnes slouží pouze pro vyhlídkové jízdy.

V pondělí (8. 8.) následoval přesun na ostrov Olchon (perla Bajkalu), který je největším a nejkrásnějším ze tří desítek bajkalských ostrovů, kde strávili účastníci poznávacího zájezdu dva dny. Cestou mimo jiné absolvovali exkurzi do Tažerských stepí (odkud pochází společný snímek všech účastníků před skálou, na níž jsou vyryty obrázky zvířat staré cca 2500 let) a ochutnali burjatskou národní kuchyni.

Ve středu 10. srpna se pak vydali na zpáteční cestu do České republiky; po přenocování v Irkutsku nasadili ve čtvrtek 11. 8. 2016 opět do vlaku č. 1 Rossija a vydali se po Transsibiřské magistrále domů.

Michael Mareš



Snímek z exkurze po historické Krugobajkalské železnici.



Společný snímek účastníků zájezdu byl pořízen během exkurze do Tažerských stepí.



Mezi letními nabídkami pro železniční příznivce mají své místo i jízdy po první elektrifikované dráze v Čechách, vedoucí z Tábora do Bechyně. Ještě do 28. 8. mají zájemci možnost svázat se po této malebné, 24 km dlouhé trati, historickým elektrickým vozem M 400.001 „Elinka“ či historickou elektrickou lokomotivou E 422.003 „Bobinkou“. Více najdete na 4. straně tohoto čísla v článku „Letní provoz na trati Tábora - Bechyně“. Na snímku A. K. Kýzla je historický elektrický motorový vůz „Elinka“ M 400.001 s pozadím panoramatu města Tábora.

Krajské volby se blíží – kandidáty jsou i někteří členové OSŽ

Není to tak dávno, co se Ú OSŽ zabývalo rozsahem a způsobem podpory kandidátů do nadcházejících voleb krajských zastupitelstev a odsouhlasilo jej. Primárně se podpora týká našich členů, ale nebráníme se podpořit ostatní kandidáty z různých politických stran či uskupení, kteří vnímají a prosazují důležitost železniční dopravy a ochranu oprávněných potřeb národního dopravce a správce infrastruktury. Podpora samozřejmě nespočívá v tom, že zaplatíme jejich volební kampaně, ale jsme schopni umožnit prezentaci jejich představ naší členské základně a dodat potřebné argumenty.

První „vlaštovkou“ se stal mítník našeho kolegy (člena OSŽ ze ZO SOKV Ústí nad Labem) Zbyněk Svoboda, který kandiduje do krajských voleb v regionu Ústeckého kraje za ČSSD. Setkání se uskutečnilo dne 12. 7. 2016 v Ústí nad Labem a hlavním programem byl postoj kandidáta a strany, jejímž je členem, k zabezpečení

a budoucnosti regionální dopravy v závazku veřejné služby. Za vedení OSŽ se setkání zúčastnili místopředsedové OSŽ Vladislav Vokoun, Radek Nikola a Martin Malý. Potěšilo nás, že ČSSD vzala setkání se vši vážností a tomu odpovídalo i obsazení. Účasten byl i předseda ČSSD a premiér vlády ČR Bohuslav Sobotka, ministryně práce a sociálních věcí Michaela Marksová, čelní představitelé ČSSD v Ústeckém kraji, mj. poslanec a volební lídr nadcházejících krajských voleb Jaroslav Foldyna.

Již zmíněný kandidát do krajských voleb Zbyněk Svoboda v úvodním slově představil hosty i program setkání a nastínil své představy o působení v krajském zastupitelstvu v případě úspěšného zvolení. Poté předal slovo předsedovi ČSSD Bohuslavu Sobotkovi, který stručně, fundovaně a srozumitelně seznámil přítomné s postojem své strany k významu, řešení a budoucí roli regionální veřejné dopravy.

U autobusové dopravy prezentoval stanovisko, že výsledným cílem výběrových řízení o závazku veřejné služby nemůže být pouze nejnižší cena jako dosud, proto v této oblasti dochází ke změně legislativy. Ze strany kolegů odborářů z autobusové dopravy pak čelil velmi kritickým názorům a dotazům k současnému stavu v autobusové dopravě, zejména velmi rozdílným mzdovým podmínkám u řidičů v jednotlivých firmách. Jako jednu z hlavních příčin označil dosavadní aplikaci zákona o veřejných zakázkách ze strany některých krajů, která nahrazuje firmám s predátorským chováním. Premiér na všechny dotazy a připomínky společně se svými kolegy věcně reagoval. Vladislav Vokoun a Radek Nikola poukázali na to, že podobná situace může nastat v železniční dopravě, pokud nedojde ke změně přístupu odpovědných orgánů a k potřebným změnám v legislativě.

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Doufám, že představitelé státu nezničí státní majetek.“

Hovoříme s Bc. JAROSLAVEM PEJŠOU, předsedou Odborového sdružení železničářů

Ani letos, stejně jako v minulých letech, nelze nazvat léto na české železnici „okurkovou sezónou“. Který problém nyní považujete za nejzávažnější?

Bezpochyby nápad ministerstva dopravy s tzv. „státní půjčovnou kolejových vozidel“, která dopravcům v osobní železniční dopravě chce půjčovat vozidla pořízená s 85 % dotací z EU. Vypadá to lákavě, ale pokud dopravce nebude zároveň majitelem, tak nebude zaručena řádná údržba a projekt se nemusí udržet po celou dobu požadované životnosti a nakonec budeme získané finanční prostředky do EU vracet. Pokud si vozidla půjčuje dopravce, tak si banky prověřují jeho solventnost. Teď by tato úloha připadla ministerstvu dopravy a obávám se, že v této oblasti nedosahuje kvality bank. Dále jediným kritériem při výběrovém řízení na dopravce by se staly osobní náklady. Důsledek vidíme dnes v autobusové dopravě, kde je stávková pohotovost, vláda a kraje si s tím nevědí rady a celá situace může vyústit ve stávku veřejné autobusové dopravy. OSŽ chce problémům předcházet, proto varuje před realizací tzv. „státní půjčovny kolejových vozidel“. Předseda vlády ČR Mgr. Bohuslav Sobotka se stanoviskem OSŽ souhlasí, což vyjádřil při osobní schůzce, kterou jsem s ním měl 18. 7. 2016 a bylo to i zveřejněno na naší webové stránce. Poslední stávka na železnici byla v červnu 2011, ale to neznamena, že by to měla být poslední železniční stávka v historii ČR. Pokud jednání nebudou mít výsledek, tak nic jiného než stávka nezbude. Realizací tzv. „půjčovny“ by se z ČD stala pouze personální agentura. Ovšem České dráhy, a. s., jsou 100% vlastněné státem a jeho představitel se snad nezbádlil, aby zničil státní majetek, za který jsou zodpovědní.

Dne 1. srpna letošního roku zveřejnilo ministerstvo dopravy své rozhodnutí, že od prosince objedná dálkovou dopravu na trati

Plzeň – Most u soukromého dopravce GW Train Regio. OSŽ reagovalo prohlášením na své webové stránce. Můžete stanovisko OSŽ rozvést šířeji?

Ano. Někteří novináři napsali, že OSŽ nesouhlasí s přímým zadáním dopravy na této lince. Ale my nejsme proti přímým zadáním. Vždyť i ČD dostaly přímým zadáním linku Brno – Břeclav – Olomouc. My se však ptáme, proč právě této firmě a proč hned od GVD 2016/2017, když nejsou vyřešeny spousty problémů. Proč právě GW Train Regio, když jejich nabídka nebyla nejlevnější. Argument, že levnější nabídka byla podána až po uzavření soutěže, neobstojí, protože ÚOHS soutěž zrušil, takže u přímého zadání termín soutěže nehraje roli. A zůstávají další problémy. Např., kde bude GW Train Regio své soupravy opravovat, kde je bude plnit naftou a kde je bude uklízet, aby neporušil hygienické předpisy a neohrozil životní prostředí? Nic takového sděleno nebylo. Nebo mu mají tyto služby poskytovat České dráhy? A za jakou cenu? Soukromý dopravce bude jistě požadovat co nejnižší ceny, asi něco mezi zadarmo a velmi levně, jinak bude vyhožovat žalobu pro zneužívání dominantního postavení. A co si počnou cestující, kteří budou přestupovat z vlaku ČD na GW Train Regio nebo opačně. Jak to bude s jízdními doklady? A pro připomenutí, na této trati budou jezdit rychlíky GW Train Regio a zastávkové vlaky ČD. Jak to bude s pokladnami v mezilehlých stanicích? Otázek je plno, odpovědi žádné.

OSŽ vydalo k těmto záležitostem prohlášení a jak reaguje vedení ČD, a. s.?

Byl jsem udiven rozhovorem předsedy představenstva ČD, a. s., Pavlem Krtkem, MS.c., který byl otištěn 18. 7. 2016 v týdeníku Euro. Konstatoval, že asi přijdeme o 20 % výkonů a musíme si s tím poradit. Nevím, zda je to jeho osobní názor nebo stanovisko představenstva společ-



nosti. Budu se na to ptát na nejbližším zasedání dozorčí rady. Jak jsem již uvedl v první odpovědi, tak doufám, že představitelé státu nezničí státní majetek. Obdobně doufám, že vedení ČD bude usilovat o další existenci a prosperitu podniku, v jehož čele stojí. Za OSŽ mohu ujistit, že budeme bránit čestku železnici a ČD, a. s., jako národního dopravce, jak jsou označeny i v koaliční smlouvě této vlády.

Zatím jsme hovořili výhradně o ČD, u ostatních podniků, kde OSŽ působí takové problémy nejsou?

To víte, že bych mohl hovořit o problémech Carga, SŽDC i dalších více jak 20 podniků, kde působíme. Ale to bych asi zaplnil celé vydání Obzoru. Problém tzv. „půjčovny kolejových vozidel“, trati Plzeň – Most a postoje vedení ČD k současné situaci však vnímám jako neaktuálnější. Navrhují, abychom se na další podniky zaměřili v následujícím rozhovoru o několik týdnů později.

-red-

SŽDC testuje nové zabezpečení přejezdů

V letošním roce začala SŽDC testovat některá nová technická zařízení, která by měla napomoci ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Podle slov generálního ředitele SŽDC Pavla Surého testuje SŽDC od letošního února laserový detektor překážek na železničním přejezdu ve Studence a od června také na dalších dvou přejezdech, v Olomouci a Pardubicích. „**První výsledky testů ukazují, že provoz detektorů je spolehlivý,**“ konstatuje Surý s tím, že pro zajištění kompletnosti testů se bude v testování pokračovat i během zimy.

Další technologií pro detekci překážek, kterou začne letos SŽDC testovat, je technologie na bázi 3D infrazákladů nebo detektor pracující na principu mikrovláknového radaru. Vedle laserových detektorů probíhá testování inteligentních kamerových systémů, které jsou schopny automaticky zaznamenat nedovolený vjezd silničního vozidla na železniční přejezd ve výstražném stavu. Kromě snímání jsou tyto systémy schopny automaticky generovat výstup použitelný pro přestupkové či trestní stíhání neukázněných řidičů. Takový systém je testován na třech přejezdech,

a to ve stanici Úvaly, Uhersko a Polanka nad Odrou. Současně s aktivací a testováním detektorů překážek se hledají vhodná technická řešení pro zastavení vlaku v případě, kdy je zaznamenaná překážka na železničním přejezdu. SŽDC také zpracovala seznam všech železničních přejezdů, křížících silnice I. třídy, vybavených zabezpečovacími zařízeními bez závor. Seznam obsahuje přibližně 60 přejezdů a cílem je v nejbližší době všechny tyto přejezdy doplnit závorami – realizace se předpokládá v roce 2017.

„**Je však potřeba si uvědomit, že ani sebelepší zabezpečení není nic platné, pokud chodí a řídí nedodrží základní platné zákony a pravidla. Stavební opatření proto musí jít ruku v ruce společně s prevencí a přiměřenou represí, která pomůže napravit leckdy bezohledné a protiprávní chování těch, kdo nerespektují platná pravidla a zákony,**“ dodal Surý.

Z dlouhodobých statistik vyplývá, že 99 % nehod na železničních přejezdech zavíní řidiči.

—čas—
Zdroj: Tisková zpráva SŽDC.

Krajské volby se blíží – kandidáty jsou i někteří členové OSŽ

(Pokračování ze str. 1)

Prozatím jsou dopravci, kteří dodržují slušné standardy v oblasti odborného vzdělání, zdravotní způsobilosti a sociálních, mzdových a pracovních podmínek svých zaměstnanců, v nevyhodě. Dobrý stát peče nemůže podporovat sociální dumping. Dříve či později se to velmi nevyplácí. Ze strany zástupců OSŽ dále zazněly dotazy ohledně postoje ČSSD k tzv. „státní půjčce kolejových vozidel“ a zachování významu národního dopravce v oblasti služeb ve veřejném závazku. K nákupu kolejových vozidel prostřednictvím MD ČR jsme zároveň sdělili své nesouhlasné stanovisko včetně věcné argumentace. Rovněž jsme sdělili své argumenty, proč by měl národní dopravce nadále (i po roce 2019) pokračovat v plném zabezpečení závazků veřejných služeb v železniční dopravě. Jako doplňující názor a zároveň dotaz vzněsil v souvislosti s nedávným převodem „nádražních budov“ kolega Martin Malý, předseda PV OSŽ SŽDC, který preferuje možnost podílet se na plánovaných rekonstrukcích vlastním zaměstnancům SŽDC a nikoli pouze externími firmami.

Přemíř následně sdělil přítomným, že vrcholové orgány ČSSD v žádném případě nepodporují zmíněný způsob nákupu vozidel s následnou „státní půjčkovnou“. Naopak uvedl, že plně podporuje a zároveň věří v pokračování zásadní role národního dopravce, včetně přímých zadání přepravy ve veřejném závazku tomuto dopravci

do budoucnosti. Stejně tak podpořil názor Martína Malého. Závěrem debaty požádal pan přemíř přítomné zástupce odborů, aby podobné otázky a připomínky položili kandidátům z ostatních stran a hnutí. Na základě jejich reakcí mohou oni a po zveřejnění členských základna případně vyhodnotit, komu dají svůj hlas při komunálních volbách.

Vladislav Vokoun

Největší zájem je o pozemky!

Informace o prodeji budov v obvodu železničních stanic jsou k vidění na mnoha místech republiky. Například v Jihlavě České dráhy nabízejí k prodeji budovu skladu v obvodu železniční stanice Dobronín, dále objekt bývalého TO s bytem v Dobroníně, bývalé vodárenské věže v Pačově, či budovy bývalé výpravni budovy žst. Cejle. Zájem o nemovitosti tohoto specifického charakteru, a to nejen na Vysočině, ale podle Petra Štáhlavského z tiskového oddělení Českých drah „není velký“.

„**Největší zájem přetrvává v celé republice o pozemky, které slouží jako zahrádky, nebo o pozemky pod komunikacemi a u železničních stanic, které kupují obce s cílem zřízení terminálů veřejné dopravy nebo parkovišť v jejich blízkosti,**“ sdělil Obzoru.

—mmč—

PŘEDSTAVUJEME

František Kavka: Podblanický patriot a propagátor železnice

Propagátor železnice, patriot Podblanicka, hlavní organizátor turistických pochodů po zrušené trati z Trhového Štěpánova do Dolních Kralovic, dlouholetý předseda Podblanického vědeckotechnického klubu železničního Benešova a také autor mnoha výstav se železniční tematikou, taková je stručná vizitka Františka Kavky, muže, který železnici zasvětil celý život a který příští rok oslaví sedmdesátku.



Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století začínal u železničního vojska, konkrétně u mostního pluku v Pohořelcích, hned záhy ale přešel k „traťovce“ do Benešova. „**Kmenově jsem byl přidělen na okresek v Trhově Štěpánově, tedy ještě v době, kdy se jezdilo do Dolních Kralovic, ale fakticky jsem pracoval v Benešově, protože tam byl nedostatek lidí,**“ vzpomíná. Traťové distanční (TD) v Benešově (v roce 1994 byla TD v Benešově administrativně sloučena s TD Praha–západ) zůstal věrný až do svého odchodu do důchodu. Naposledy „velel“ okrsku v Praze–Uhrňetvsi. „**Na starosti jsem tehdy měl trať od Senohrab až po odbočku do Záběhlic,**“ popisuje.

František Kavka pořádá pravidelně jednou za deset let turistický pochod „Za zrušenou lokálkou“, který vede po tělese zrušené tratě Dolní Kralovice – Trhový Štěpánov. V roce 2012 se konal třetí ročník pochodu. „**Ale teď to asi stáhne na pět let, takže další pochod by se měl uskutečnit už příští rok na podzim,**“ říká s tím, že tento pochod je jedinou možností, jak si „zatopenou“ trať projit. „**Když si jí někdo dnes chce projit, tak se tam nedostane, protože většina zrušené tratě je v ochranném pásmu vodního zdroje a ten je podbedlivým dozorem policie,**“

Příští rok by se mělo pravděpodobně jít i na zatopené dálniční mosty, další zdejší unikát. Mnoho staveb z původní tratě, zrušené v roce 1975 v souvislosti s výstavbou vodní nádrže Švihov (Želivka), se dodnes nedochovalo, takže i taková procházka po jediném zachovalém železničním kamenném viaduktu u Němčic může být pro mnohého účastníka lahůdkou. „**Na nižšího stavu vody se poblíž bývalé bernartické silnice ukáže násep, po kterém kdysi vedly koleje do Dolních Kralovic, ale to bylo za celou dobu, co pamatují, pouze jednou. Voda tehdy opadla asi o dvanáct metrů, tak se obnažilo místo, kde kdysi stála budova nádraží. Ale pokud byla hladina na horní kótě, sahala voda až ke kilometrovníku 46,0, za nímž drážní těleso mizelo ve vodě. Léta jsme jej opečovávali, ale před osmi lety jej někdo ukradl,**“ vypráví dále.

František Kavka patří také k zakladatelům (občanského sdružení) Podblanického vědeckotechnického klubu železničního v Benešově, který vznikl transformací bývalé pobočky CSVTS při Traťové distanční v Benešově v roce 1991 (letos slaví 25 let), jehož je dlouholetým předsedou. Zároveň je i jednatel společnosti PVTKŽ, s. r. o., která vlastní mimo jiné i provozní motorový vůz M 131.1541 z roku 1956. „**Radu vozidel máme v Domašíně, některé, včetně Hurvínka, jsou ve Dvoře Králové,**“ konstatuje. Občanské sdružení Podblanický vědeckotechnický klub železničního Benešově, které se letos bude transformovat na spolek, je vlastně zřizovatelem společnosti s ručením omezeným PVTKŽ, která provozuje vozidla i vlekly. PVTKŽ se už léta specializuje na drážní (a také na cestovní) vozidla. „**V dobách největší slávy jsme měli čtrnáct členů, dnes jsme někde na sedmi členech,**“ doplňuje s úsměvem.

František Kavka je také znám jako autor mnoha knih a výstav o historii železnice na Podblanicku. „**V úterý 30. srpna 2016 proběhne ve Státním okresním archivu v Benešově vernisáž výstav zaměřené na letošní 145. výročí železnice v Benešově. Výstava potrvá do 27. 10. 2016. Její součástí bude i Den otevřených dveří ve dvorní čekárně na nádraží v Benešově a ve Státním okresním archivu v Benešově. Měl by to být první víkend v září a pak možná i jeden víkend v říjnu,**“ uzavírá.

Michael Mareš



„S přednostou vycházíme dobře, nemůžeme si stěžovat,“ říká výpravčí Jaroslav Zajíček.

NAVŠTÍVILI JSME

Znojmo

Znojmu se moderní nová vozidla zatím vyhýbají, nejbližší to mají do Znojma Stadler z Vysočiny, ale ty sem nedojezdou. „**Znojmo je až na konci abecedy,**“ glosují žertem tuto skutečnost znojemští železničáři. V okolí Znojma se to totiž hemží samými rekonstruovanými vozidly: směrem na Jihlavu jezdí Regionovy (814/914), do Břeclavi „Katro“ (rekonstruované motorové vozy řady 854), do Brna „Kvatra“ (842) a do Rakouska „Lasičky“, patrové soupravy s hřmením vozidlem, většinou elektrickou lokomotivou řady 1144. Taurusy se ve Znojmě nyní objevují spíše výjimečně. „**Dřív to bylo pravidlo, ale prý již mají nedostatek, tak sem nasazují lokomotivy řady 1144,**“ říká výpravčí a předseda zdejší ZO OSŽ Jaroslav Zajíček.

Z Vídně do Znojma jezdí šest, v sobotu pak sedm párů vlaků. „**Sobota je na trati do Šatova nejvytíženějším dnem, jede jeden pár vlaků z Vídně navíc. Nikdo pořádně ani neví, proč ten vlak zavědli. Nemá žádný přípoj, ale lidí jim kupodivu jezdí hodně. Jedna místní agentura pořádá komentované prohlídky města s průvodcem. Vlakem někdy přijede i dvacet, třicet lidí, převezmou si je a pak s nimi vyrazí do města,**“ doplňuje. Vycházka s průvodcem po Znojmě je u našich jižních sousedů prý hodně oblíbená.

A aby byl výčet vlaků úplný, musíme ještě zmínit víkendový Expres Pálava–Podjí z Brna do Šatova přes Břeclav a Znojmo, který například v sobotu 2. července 2016 táhl „Břejlovec“ 754.012–3. Pro doplnění: spojení s krajským městem Brnem má Znojmo pouze přes Břeclav, dřívější spojení Znojmo – Hrušovany nad Jevišovkou – Brno už zaniklo.

V roce 2008 dostalo nádraží ve Znojmě nový kabát včetně nových bezbariérových nástupišť, zůstalo ale přecházení cestujících přes koleje. A to i přesto, že schodiště ke skladům (služebnímu podchodu na prvním nástupišti) navozuje dojem podchodu pro cestující. „**Tuhle tam zrovna vylít chlap s tím, že spěchá na vlak na Břeclav, ale zase vyběhl, protože to nikam**

nevede,“ usměje se při vzpomínce výpravčí Zajíček. „**Přítom tam byl v minulosti větší prostor, který mohli při rekonstrukci prodloužit a udělat z něj podchod, ale nakonec ho zasyпали,**“ dodává. Současná situace tak vyžaduje větší obezřetnost, hlavně při posunování. „**Chodíme to hlídat, nebo to hlídá vozmistr,**“ konstatuje.

Rekonstrukce nástupišť však přinesla jednu změnu k lepšímu – rozdělení nástupních hran na dva samostatné úseky. Koleje číslo 1, 2 a 4 byly rozděleny pomocí cestových návěstidel, každá na dvě samostatná koleje, vlaky tak nejsou zdržovány u vjezdových návěstidel a mohou prakticky vjíždět proti sobě. K dispozici jsou sice tři nástupní hrany, ale ve skutečnosti může být současně k nastupu a výstupu přistaveno až šest vlaků, čehož se ve Znojmě vzhledem k obrátům vlaků hodně využívá. Novinkou je také čekání vlaků na opožděné autobusy. „**Tady nám vyskočí značka 'čekat', například na spoj 108 tři minuty,**“ ukazuje Jaroslav Zajíček na displej zabezpečovacího zařízení. „**Je to kvůli přestupům z autobusů. Regionální dispečer ví o každém zpožděném autobusu a rozhodne, jestli vlak na něj bude čekat, anebo to odklikne s tím, že cestující pojedou až dalším vlakem. Obráceně už je to ale problematické,**“

V noci slouží ve Znojmě jeden výpravčí, ve dne pak dva. „Červený“ (venkovní) výpravčí má na starosti rozkazy, hlášení a hlídá zpoždění při přestupech, vlakové cesty pak staví druhý (panelový) výpravčí z dopravní kanceláře s pomocí zabezpečovacího zařízení ESA 11. A v poslední se vymění. Ještě před osmi lety se vlakové cesty ve Znojmě stavěly s pomocí stavědlového zabezpečovacího zařízení RANK, na přelomu let 2008/2009 však proběhla modernizace stanice, během níž se změnilo jak zabezpečovací zařízení, tak i sociální zázemí zaměstnanců – ti teď mají novou kuchyňku i sociální zázemí včetně sprchy.

„S přednostou (Ing. Miroslav Novotným, přednostou PO Jihlava) vycházíme dobře, nemůžeme si stěžovat. Z pohledu odborů je dobře, že se zajímá i stará o lidi,“ konstatuje předseda ZO OSŽ Jaroslav Zajíček se do Znojma přestěhoval v roce 1989, pár měsíců před Sametovou revolucí. „**Však si pamatují, jak tady visela kniha, do níž měli výpravčí zapisovat, pokud tady viděli podezřelé osoby. Tehdy mezi lidmi brousili vojáci v civilu, takzvaní pátrači, a hledali, kdo sem nepatří. A jakmile jel někdo cizí směrem na Šatov, hned byli v permanenci,**“ dodává na závěr s úsměvem.

Michael Mareš



V roce 2008 dostalo nádraží ve Znojmě nový kabát včetně nových bezbariérových nástupišť, zůstalo ale přecházení cestujících přes koleje.

ZE SVĚTA

Čiňané vítězí v Chicagu

Čínské státní koncerny CSR North a CSR South vyhrály pod „hlavičkou“ China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) výběrové řízení u Chicagu Transit Authority ve výši 1,3 mld. USD. Jedná se o dodávku nové generace vozidel metra. Základní objednávka zní na 400 vozů, s opcí na dalších 446 vozidel. Pro splnění podmínek, že část musí být vyráběna na místě, bude v oblasti Chicaga postaven montážní podnik. Z Eisenbahn–Revue 5/2016, zpracoval–sh–

Shinkansen na ostrov Hokkaido

Od počátku dubna 2016 jezdí normálně-rozchodný vlak Shinkansen z hlavního města Tokia až na severní ostrov Hokkaido. Vlak na tuto cestu potřebuje cca 4 hodiny, což je o 50 minut méně než předchozí spojení s přestupem. Denně jezdí cca 10 párů vlaků mezi Tokiem a konečnou stanicí na ostrově Shin-Hokodate–Hokuto. Aby vlaky tuto cestu mohly absolvovat, musí projít tunelem Seikan, který je 54 km dlouhý a vede pod mořskou úžinou. Tunel byl modernizován, když byl vybaven třetí koleji. Na ostrově Hokkaido by na stavění trať měla navazovat nová normálně-rozchodná trať, která by měla do roku 2030 vést až do Sappora, hlavního města prefektury. Kvůli značnému množství nákladních vlaků je na části trati rychlost omezena na 140 km/h, když jinak vlaky

Rychlostní rekord v Dánsku

V závěru března 2016 došlo při zkušebních měřeních trakčního vedení v Dánsku vytvoření nového rychlostního rekordu 235,8 km/h. Soupravu tvořila lokomotiva 242.502 Hector Rail (Švédský dopravce) a 182.503, měřicí a řídicí vůz. Vlak jel z Tinglev do Rodeko rychlostí 200 km/h, dále 8 km dlouhým tunelem a tunelem pod Beltem pak 230 km/h. V současnosti dánský zabezpečovací systém umožňuje rychlost 180 km/h. Z Eisenbahn–Revue 5/2016, zpracoval–sh–

Maďarský stát přejímá budapeštský HEV

Předměstský systém lokálních železnic podobných S-Bahn Helyjérekű Vasút (HEV) Budapeštských dopravních podniků (BKV) byl se zpětnou účinností k 1. 1. 2016 zestátněn. Vlastní převzetí bylo státními železnicemi MÁV plánováno k 1. 7. 2016. HEV byly ve 20. století několikrát reorganizovány, v roce 1968 začleněny do BKV. Již na přelomu tisíciletí bylo několikrát diskutováno jejich zestátnění, ale vše

VŠIMLI JSME SI

● **OSMLET** uplynulo 8. srpna od tragické srážky vlaku EC 108 se zříceným mostem ve Studence. Tato „osmičková“ tragédie si vyžádala osm lidských životů a celou řadu zraněných, jakož i obrovské hmotné škody. Navzdory několika soudním jednáním, která za uplynulých 8 let v této věci proběhla, se dodnes nepodařilo určit viníka. Doufejme, že neustálé průtahy v soudním jednání nepovedou nakonec k tomu, že k této tragédii přibude další osmička – tentokrát ležatá, neboli nekonečno.

● **HLAVNÍ** olomoucké nádraží má za sebou další etapu rekonstrukce - zprovozněna byla liché kolejová skupina na osobním nádraží, takže vlaky ze směru od Prahy nemusejí k nástupišťům přejíždět „křížem“.



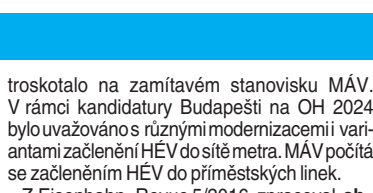
● **PO DOKONČENÍ** přestavby žst. Česká Lípa hlavní nádraží zde přestane cestujícím sloužit tzv. Lovosická nástupišť situovaná na Lovosickém zhlaví stanice, které z hlediska provozu osobní dopravy zanikne, neboť dojde ke sjednocení stanice a vybudování tří nových zastřešených ostrovních nástupišť a odbavovací budovy na děčivském a rumburském zhlaví, přibližně o 250 m blíže k centru města oproti stávající výpravni budově, jež je rekonstruována za účelem montáže nového zabezpečovacího zařízení a zřízení dispečerského pracoviště pro řízení zdejšího uzlu a návazných směrů. Snímek Tomáš Marzinek.



● **V NOVÉ** společně čekárně v žst. Beřoun (dříve zde byla samooblaha) pro vlaky i autobusy, kde je v provozu i úschovna, bylo instalováno pítka s pitnou vodou. Dříve byla voda pro potřeby cestujících na každé železniční stanici, někdy i zastávce. V Beřouně se vydal ohledným směrem, je to první pozitivní zpráva ohledně pitné vody po letech likvidace výlevků, umyvadel a kašen na nádražích. Nepoužitelné pozůstatky po výlevkách, ale i pumpách můžeme spatřit snad na každé stanici. Snímek Martin Kubík.



● **NA SNÍMKU** jediný zachovalý objekt tratě Trhový Štěpánov - Dolní Kralovice - kamenný viadukt u Němčic. Dne 31. května 1975 po něm projel poslední vlak s lokomotivou 433.014. V souvislosti s ukončením platnosti grafikonu vlakové dopravy 1974/1975 byl zastaven provoz na 14 kilometrovém úseku jedné z nejhřejších středočeských lokálkách na trati 22c Trhový Štěpánov - Dolní Kralovice.



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

RZD startuje rekonstrukci trati Bělehrad – Bar

První viceprezident Ruských železnic (RZD) Alexander Misharin a místopředsedkyně srbské vlády a ministryně výstavby, dopravy a infrastruktury Zorana Mihajlović, se zúčastnili slavnostního zahájení rekonstrukce 77,6 kilometrové trati Resnik – Valjevo v Srbsku. Úsek bude procházet první etapou modernizace v rámci projektu rekonstrukce 287 km dlouhého srbského úseku Bělehrad – Bar (Černá Hora) a znamená první inovaci trati po více než 40 letech. Rekonstrukce v sobě zahrnuje obnovu a modernizaci kolejového lože, dvou tunelů a 17 mostů, elektrifikace, signalizace a telekomunikačních systémů, jakož i údržbu infrastrukturálních zařízení podél železniční trati, včetně 10 stanic.

Maximální rychlost osobních vlaků se zvýší z 50 km/h na 120 km/h. Práce v úseku Resnik – Valjevo budou zahájeny v červnu 2018 a smlouva je podepsána na 80 milionů amerických dolarů. Přeložila Katerina Vokounová

Obzor č. 31 – 6. 8. 1991

„S. o. ČSD neplní kolektivní smlouvu“, konstatuje Obzor č. 31 na své první straně. „Zástupci Odborového sdružení železničářů očekávali, že po několika neplodných jednáních, která probíhala v červenci, přijdou zástupci Ústředního ředitelství (ÚŘ) s návrhem, o kterém by bylo možno jednat. Nestalo se tak,“ uvádí Obzor a dodává, že jednání proběhlo ve stejném duchu jako všechna předchozí, to znamená, že zástupci ÚŘ nepředložili žádný přijatelný návrh, ale pouze argumenty, proč nelze kolektivní smlouvu plnit. „Předseda OSŽ proto jednání přerušil a dále se bude postupovat ve smyslu zákona,“ uvádí se v závěru článku.

V rubrice „Co se děje v ústředí“ je možno se dočíst o tom, že na základě iniciativy některých ZO OSŽ je připravována koncepce, která by ve struktuře OSŽ umožnila ustavení odborových orgánů v regionech, které byly pracovním nazvány Rady předsedů.

Pod provokativním titulkem „Koukám jako blázen“ se skrývá kritický názor členu OSŽ, který se domnívá, že se v kolektivní smlouvě zapomnělo na svářeče, paliče a kolejové zámečnický traťových distancí a traťových strojních stanic. Jeho argumenty uvádí na pravou míru tajemník pro službu traťového hospodářství OSŽ s tím, že všechny nedostatky a problémy nelze vyřešit ihned, ale postupně, a slibuje řešit sociální zvýhodnění zvláště těch profesí, které jsou vystaveny nepřízní počasí.

Toto číslo Obzoru přináší také první díl obsáhlé dvoudílné reportáže ze slavnostního znovotevření železničního přechodu v Železné Rudě dne 2. června 1991, jehož se zúčastnil i spolkový kancléř Helmut Kohl.

Obzor č. 32 – 13. 8. 1991

Vzrůstající nespokojenost s neplněním kolektivní smlouvy odráží i úvodní článek z Obzoru č. 32, který poskytuje informace ze zasedání Představenstva OSŽ z 30. 7. 1991. Při dopolední rozpravě se účastníci jednání shodli na nekompromisním postupu odborů při řešení zejména nárůstu mezd ve druhém a dalších čtvrtletích roku a také při řešení náhrady za ztrátu zdravotní způsobilosti pro pracovníky ČSD. Odboráři předpokládali, že se na tak důležité jednání dostaví vrcholové vedení ÚŘ ČSD, ale nestalo se tak a ČSD zastupovali

pouze ředitel odborů. Ani po několika hodinách však nebylo dosaženo přijatelného řešení, proto představenstvo jednání přerušilo a rozhodlo, aby vedení OSŽ okamžitě vstoupilo do osobního jednání s ústředním ředitelem ČSD. Toto jednání se uskutečnilo o den později a jeho výsledkem byly konstruktivní návrhy vedení ČSD. Konkrétní návrh slibil Obzor otisknout v následujícím čísle vzhledem k tomu, že jejich přijetí mělo ještě schválit mimořádné představenstvo OSŽ.

„Výzva všem odborářům“, kterou podepsal Petr Kašík, předseda ZV OSŽ Lokomotivního depa Praha Masarykovo n., seznamuje odboráře s návrhem zákona o mzdě a nové vytvořeným katalogem prací, připravovaným ministerstvem práce a sociálních věcí. Apeluje na to, aby odbory byly odborně dobře připraveny na to, že výše tarifů a příplatků bude plně v pravomoci kolektivních smluv. „Představitelé odborů musí získat dobrý ekonomický rozhled, neboť jestliže se tak nestane, důsledkem může být značné ekonomické poškození všech pracovníků,“ zdůrazňuje se ve výzvě.

Obzor dále informuje o tom, že bezplatná strava pro provozní zaměstnance ČSD je zabezpečena do konce roku a na základě zjištěných informací hospodářské vedení ČSD počítá s tím, že od roku 1992 již nebude poskytována. „Odboráři trvají na tom, že podávání bezplatné stravy je možno ukončit teprve tehdy, až budou vytvořeny odpovídající podmínky pro zajištění závodního stravování ve všech směnech,“ uvádí se v článku.

Na straně 3 najdeme zpravodajství ze zasedání zástupců železničářských odborových sdružení Lucemburska, Německa, Švýcarska, Maďarska, Československa a Rakouska, které se z iniciativy mezinárodní federace pracovníků dopravy (ITF) uskutečnilo ve dnech 16. – 18. června 1991 ve Vídni. Na závěr jednání byl přijat manifest, který se obrací na evropské vlády, aby podpořily železniční politiku, a vyzývá železniční správy, aby okamžitě zesílily mezinárodní spolupráci a pomohly tak zvýšit konkurenceschopnost železnice ve srovnání se silniční dopravou. „Státní železniční správy nesmějí být rozbity částečnou privatizací. Dobrá provázanost všech činností v jednom podniku nejlépe zaručuje kvalitu a jistotu nabídky železničních služeb,“ uvádí se v přijatém manifestu mimo jiné.

Zdeňka Sládková

4. mezinárodní setkání mladých modelářů

Dne 3. 8. se v Kostelci nad Orlicí sešli již počtvrté mladí modeláři, sdružení pod FISAIC. Na setkání se sjeli nejen modeláři železnice z celé České republiky, ale i modeláři z Německa, Maďarska a Francie. Akce, na které si mladí modeláři vyměňují zkušenosti, měla naplánovaný bohatý program od středy až do neděle.

Setkání zahájil Roman Štěrbá z generálního ředitelství Českých drah při prohlídce Malého zámečku hrabat Kinskyých v Kostelci nad Orlicí. Po prohlídce zámku, v klubovně DDM Kostelec nad Orlicí, mladí modeláři dostali malý model železničního podjezdu, který měli po zbývajících dnech stavět. Na každý den byl, kromě modelování, připraven zajímavý program, např. prohlídka výtopny Jaroměř, hradu Počtejn nebo železničního muzea Rokytnice. Tyto akce mívají u dětí

vždy velký úspěch a i tentokrát sesetkání vydařilo, počasí prálo, a tak mohly děti využít i přilehlého bazénu přímo v Kostelci. –pbs–

Nádražní knihovnička už i v Čelákovici

Cestování s dobrou knihou může být pravým požítkem a protože i v Čelákovici chtějí každému dopřát toto potěšení, slavnostně zde otevřeli svou nádražní knihovničku. Kničky si mohou cestující libovolně brát a vracet za ně i tituly jiné. Tato knihovnička je součástí rozsáhlého projektu Kniha do vlaku, který zaštiťují České dráhy a město, v němž se knihovna nachází. Další knihovny najdete například v Táboře, Ostrově nebo Mikulově. –pbs–

Termíny seminářů (školení) OSŽ ve II. pololetí 2016

Ústředí OSŽ na svém jednání dne 22. 6. 2016 schválilo termíny seminářů (školení), která jsou organizována na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZO OSŽ.

Semináře (školení) jsou určeny pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ, pro inspektory BOZP ZO OSŽ a funkcionáře, kteří v ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP; pro předsedy (uvolněné a částečně uvolněné) a místopředsedy ZO OSŽ, členy ZV ZO OSŽ a ZO OSŽ se zaměřením na jednotlivé problematiky a aktuální změny v daných oblastech. Zvýšená pozornost bude věnována funkcionářům ZO OSŽ, kteří dosud neabsolvovali žádné školení.

- 14. 9. – 16. 9. 2016**
– Hotel Ostrý – Železná Ruda
Gestor: JUDr. Petr Kožmín (St – Pá).
Třídenní seminář pro pokročilé inspektory BOZP ze ZO OSŽ (25 osob).
- 3. 10. – 5. 10. 2016**
– hotel Oddech – Černý Důl
Gestor: JUDr. Petr Večeř (Po – St).
Třídenní seminář z pracovních právních problematiky, předpisů souvisejících a prováděcích a vnitřních předpisů OSŽ pro předsedy, místopředsedy ZO OSŽ a členy ZV ZO OSŽ.
- 5. 10. – 7. 10. 2016**
– hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: Zdeněk Görner (St – Pá).
Třídenní seminář pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ, kteří dosud žádným školením nepro-

šli, případně již školení absolvovali před více než 5 lety.

- 13. 10. – 16. 10. 2016**
– RZ OHL ŽS Brno – Ostružná
Gestor: Miroslav Novotný (Čt – Ne).
Čtyřdenní seminář z pracovních právních problematiky, předpisů souvisejících a prováděcích a vnitřních předpisů OSŽ a problematiky hospodaření ZO OSŽ (účetnictví) pro předsedy, místopředsedy ZO OSŽ a členy ZV ZO OSŽ NeRV OSŽ.
- 17. 10. – 21. 10. 2016**
– hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Kožmín (Po – Pá).
Týdenní seminář pro funkcionáře ZO OSŽ působící v ZO OSŽ na úseku BOZP, kteří dosud žádným školením neprošli, případně absolvovali toto školení již před delší dobou.
- 2. 11. – 4. 11. 2016**
– hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Večeř (St – Pá).
Třídenní seminář z pracovních právních problematiky, předpisů souvisejících a prováděcích a vnitřních předpisů OSŽ pro uvolněné a částečně uvolněné předsedy ZO OSŽ.
- 21. 11. – 23. 11. 2016**
– RZ Prudká u Tišnova
Gestor: Zdeněk Görner (Po – St).
Třídenní seminář pro hospodáře, členy RK ZO OSŽ, případně i předsedy ZO OSŽ.

Pokyny pro účastníky seminářů (školení)

Přihlášky na semináře:
telefonicky – Zdeněk Brada – 737 275 064,
e-mailem – petr.kozmin@osz.org (BOZP),
zdenek.gorner@osz.org (hospodář, RK OSŽ),
ludek.sebrie@osz.org (pracovní právní).

Přednášková činnost:
zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ-ústředí.

Účastnický poplatek seminářů (Kč/osoba):
do 3 dnů je ve výši 300,- Kč, nad 3 dny je ve výši 500,- Kč.

Potvrzení o úhradě poplatku:
obdrží účastník od organizátora daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři:
obdrží účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákoníku práce, v platném znění.

Refundace ze strany OSŽ-ústředí:
neposkytuje se.

Doprava na školení:
bude uvedena v pokynech na pozvánce na daný seminář.

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ

Letní tábor OSŽ v Čekyni uvítal zdravotně postižené

Dětský tábor v Čekyni u Přerova je majetkem ZO OSŽ DKV Přerov. Každoročně se zde v prázdninových měsících pořádají letní pobyty dětí železničářů, přičemž první týden v srpnu je část tábora vyhrazena zdravotně postiženým klientům z denního stacionáře Sociálních služeb města Přerova.

„Letos se zde ve spolupráci s vedením OSŽ, olomouckým hejtmánstvem a dalšími sponzory koná již šestnáctý ročník tohoto tábora,“ přiblížil využití tábora předseda ZO OSŽ DKV Přerov René Vrána. Letošní ročník proběhl v prvním srpnovém týdnu a jeho zahájení se 1. srpna zúčastnila celá řada hostů. Úvodní slova při slavnostním zahájení se

ujal člen představenstva Českých drah a někdejší ředitel DPOV Přerov František Bureš. Popřál všem účastníkům tábora příjemný pobyt a hezké počasí a poděkoval všem, kteří se o chod tohoto tábora starají. S krátkými proslovy vystoupili další hosté, mezi nimiž nechyběl předseda OSŽ Jaroslav Pejša a náměstek hejtmana Olomouckého kraje Michal Symerský. Přítomni byli i zástupci sponzorů, jakož i „otci zakladatelé“ tábora Miroslav Kapoun, Josef Mališka a Petr Laga – všichni členové a bývalí funkcionáři OSŽ.

„Hlavním účelem tohoto tábora je, stejně jako minulý rok, zpestření pobytu klientům našeho denního stacionáře, kteří se ve zdejším prostředí cítí velice spokojeně,“ přiblížila



Miroslav Kapoun (vlevo) s předsedou OSŽ J. Pejšou na slavnostním otevření tábora.

vedoucí tábora Eva Páleníková ze Sociálních služeb města Přerova význam letního pobytu pro zdravotně a tělesně postižené klienty této příspěvkové organizace. „Na programu týdenního pobytu máme různé hry a soutěže, ukázky výcviku psů přerovské městské policie, diskotéku, táborák, vycházky a chybět nebude ani pomoc při vaření,“ dodala. Cílem pobytu je mimo jiné také navázání nových přátelství a získání nových zážitků a zkušeností. Hlavním tématem letošního tábora je „Honba za pokladem“. „Přijel jsem za vámi až z Austrálie, kde je zlata již málo, a zde jsem objevil velké ložisko právě v Čekyni,“ uvítal účastníky tábora jeden z pracovníků denního stacionáře a vychovatel Antonín Korduliak, který se představil jako australský zlatokop Jack Gordon. Společně si pak zazpívali píseň „Severní vítr je krutý“.

„Pevně věřím, že se letošní tábor znovu vydaří, stejně jako ty předcházející,“ řekl po zahájení tábora přítomný předseda OSŽ Jaroslav Pejša.

Miroslav Čáslavský



Účastníci tábora se „zlatokopeckými“ klobouky při slavnostním zahájení pobytu.

NÁZORY

K článku „Ostudný vzhled budovy žst. Ostrava – Vítkovice“ (Obzor č.15)

Pro stav budovy žst. Ostrava – Vítkovice, jejíž blíží se 50. výročí připomněl pan Kutý, se snad nejlépe hodí přívlastek „otřesný“. O tom, jak postupně chátrala, toho hodně vím, protože jsem v ní bezmála 40 let pracoval. Odpověď tiskového mluvčího SŽDC považuji za nicneřekající, protože se z ní sice dovidáme, co (snad) jednou bude, ale nic o tom, kdo současný stav zavínil. Zarážející je v odpovědi mluvčího informace, že během následujících měsíců provede SŽDC podrobnou inventarizaci nového majetku, zkontroluje objekty, jejich vybavení, pozemky a smlouvy. To znamená, že SŽDC slavnostně podepsala finální smlouvy, aniž věděla, čeho, v jakém stavu a s jakými závazky se vlastně stává vlastníkem? Z formulace tiskového mluvčího to tak vyznívá! Neměla být ta podrobná inventarizace provedena bývalým vlastníkem (ČD) před podpisem smluv, aby bylo jasno? Vypadá to tak, že České dráhy něco vlastnily, nevěděly ani pořádně co a v jakém stavu, a jsou rády, že se toho zbavily. Jak se o ten majetek dlouhá léta staraly? Jako správný hospodář? To asi ne. (Viz právě třeba Ostrava – Vítkovice). A za to by měli být konkrétní pracovníci potrestáni.

Uvedu jen jeden příklad. V budově žst. Ostrava – Vítkovice bývala velmi slušná restaurace a bufet. Když jejich provozovatel skončil, odmontoval a odvezl místnosti, které užíval, naprosto všechno, i to, čím byla tato restaurační provozovna vybavena od samého počátku a co mu nepatřilo.

Ministr dopravy se rozhodl zadat rychlíkovou linku z Plzně do Mostu/Bíliny soukromé společnosti GW Train Regio (dříve Viamont). Celá věc je prezentována jako jeho osobní rozhodnutí, nikoli rozhodnutí resortu, média jej alespoň tak citovala. Budíž. Podivnější je, že se ministr rozhodl na základě dotačních nabídek z výběrového řízení, které bylo pravomocně zrušeno Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže jako diskriminační, čili nefér. To zní jako kdyby dostal medaili ten, kdo vyhrál v nerovném závodě, ač ne za nezáslouženou výhru, ale jenom za předvedený výkon.

V nejbližší době vznikne nezávislý úřad dražního regulátora, který by měl vystupovat jako naprosto neutrální rozhodovací instance. Dokonce zcela nezávislý na ministerstvu dopravy.

mů totiž začaly padat celé tabule skla a stávaly se nebezpečnými „gilotinami“.

A ještě poznámka. Kolik kdy stálo postavení kilometrů plechového plotu kolem vítkovického nádraží a kam plot zmizel, to také nikdy nikoho netrápilo. Tak „hospodář“ předchozí majitel nádraží. Dnes si nikdo nic nepamatuje, nikdo za nic nemůže, všichni odpovědní pracovali, jak nejlépe uměli, ono to nádraží chátralo vlastně tak nějak – samo.

-jt-

Honem, než to bude fér!

Jeho existence už je právně zakotvena. Proč se tedy ministr rozhodl udát linku těsně před tím, než bude fungovat tento zastřešující orgán, dohlížející na spravedlnost a férovost? To je práce velmi, velmi prapodivné. Skoro to zní jako: Zítra budou dopingové kontroly, tak si finále dáme dneska. Jinými slovy – Honem než to bude fér!

Je pravděpodobné, že ČD neobhájí sto procent dotovaných výkonů. Bylo by ale lepší, kdyby se počkalo do doby, kdy bude úřad fungovat a každý, třeba právě ČD, bude mít pocit, že prohrál regulérně. Nyní to určitě není. Zápas se uzavře před příchodem rozhodčího. A nejde o ztracenou sezónu. Tady jde o výkony na celých deset let dopředu!

Vít Patrák, informátor železniční dopravy



Zájem o jízdu historickými vlaky na trati Tábor - Bechyně je velký, jak dokumentuje plně obsazený peron v Bechyni před příjezdem vlaku od Tábora.

Letní provoz na trati Tábor – Bechyně

Na první elektrifikované dráze ve střední Evropě, která by si již dávno zasloužila pojmenování „Křížkova elektrická dráha“ v době letních prázdnin jezdí v pravidelném provozu historická elektrická lokomotiva známá železničnickým příznivcům jako „kapesní Bobinka“ s označením E 422.003, která byla přes zimu uvedena do retro nátěru stejně jako dvojice čtyřnápravových vozů. Takto sestavený vlak jezdí o všech víkendech a každý druhý víkend bývá doprava posílena o dva páry zvláštních vlaků vedených historickým elektrickým vozem M 400.001 který je mezi příznivci železnice známý jako „Elinka“ a nebotaké „Křížik“. Narozdíl od prvně jmenované soupravy, kde platí běžný tarif ČD, a. s., je v elektrickém voze zvláštní jízdné. Účelem nasazení těchto souprav je přitáhnout do vlaků co

nejvíce cestujících, což se dle průzkumu 30. července potvrdilo a to nejen díky nasazení uvedených vozidel, ale také díky bohatému kulturnímu dění ve městě Bechyni. V uvedený den ale bohužel cestujícím citelně chyběl jeden pár pravidelných vlaků s odjezdem z Tábora v 15.07 a z Bechyně potom v 15.04 hodin, které o sobotách nejezdí.

I tak lze Českým dahám, a. s., poděkovat za nasazení výše zmíněných vozidel do provozu za zvýšený počet míst k sezení která byla do posledního místa obsazena. Zájem o jízdu historickými vlaky dokumentuje odpolední foto ze stanice Bechyně, kde již před příjezdem vlaku od Tábora čekal plně obsazený peron cestujících, jak je vidět na fotografii, kde právě přijíždí pravidelný osobní vlak od Tábora. **Jaroslav Rajnýš**

Letní parní vlaky na trati 229

Oletošních školních prázdninách, jako každé letní dovolenkové období, vypravuje společnost Jindřichohradecké místní dráhy již tradiční parní vlaky. Letos vyjíždí pamí úzkorozchodný vláček z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice každý den v červenci a srpnu. Na úzkorozchodné trati do Obratané parní vlaky letos v létě nejezdí. Natrati do Nové Bystřice jsou parní vlaky využívány jak pěšími turisty tak i cyklisty. Vyrážejí na výlety krajem rybníků, luka pastvin, zvaným „Česká Kanada“.

Poslední víkend v červenci vozila turisty parní lokomotiva U 37 002 z roku 1896, přezdívaná „Krauska“. V soupravě muzejních vozů nechyběly vozy pro přepravu kol a bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů. Ve stanici Kunžak–Lomy má parní vlak přestávku pro provozní ošetření a dobružení vody do parní lokomotivy. Ve stanici Nová

Bystřice si mohou cestující a návštěvníci prohlédnout Muzeum úzkorozchodné trati a občerstvit se v budově skladiště, v níž je možnost občerstvení. Po dvouhodinové přestávce se vlak vydává na cestu zpět do Jindřichova Hradce.

Vít Mareš



Parní lokomotiva „Krauska“ U 37 002 projíždí kolem kamenné zdi bývalé střelnice u obce Jindřiš.

Do Chiemsee na doporučení Obzoru

Se zájmem jsem si přečetl v příloze Obzoru č. 14 článek Pavla Stejskala o parní tramvaji, provozované u ledovcového jezera Chiemsee v městečku Prien. Inheld jsem se tam rozjel a tramvaji se svezl. Všele doporučuji a děkuji. Přes noc jsme byli v campu v blízkém letovisku u Aschau (Chiemgau).

Traf z Prienu do Aschau byla postavena v roce 1878 na popud jednoho z největších německých podnikatelů své doby a zakladate-

le firmy MAN v Norimberku Theodora, svobodného pána von Cramer–Klett. Cramer byl i majitelem zámku v Aschau, který je dominantou města. Koncová stanice Aschau je nyní pouze neobsazenou zastávkou bez kolejového rozvětvení (jak je ostatně na DB Netz neblahým novým zvykem – co nejmenší náklady na údržbu, zrušená nákladní přeprava!). Místo provozního kolejíště je naučná včelí a hmyzí stezka. **Martin Kubík**



Motorový vlak v koncové zastávce, dříve stanici Aschau, čeká 18. 7. večer před návratem do Prienu. Vedle nádraží je bufet s točeným pivem z dvorního pivovaru Traunstein. Bavorský královský rod byl sesazen z trůnu v roce 1918, jeho příslušníci žijí ve svém královském zámku v Mnichově. Není bez zajímavosti, že jsou i dědici anglického titulárního královského rodu po vyhnaném rodu Stuartovců. Současnou hlavou rodu je královská výsost František vévoda Wittelsbach, narozen 1933. Za války byli někteří členové rodu vězněni v koncentračním táboře.

Nabídka kalendářů a diářů pro členy OSŽ na rok 2017

Odborové sdružení železničářů – ústředí připravuje jako každoročně výrobu kalendářů a diářů s logem OSŽ. Nabízíme všem základním organizacím OSŽ možnost objednat si pro své členy níže uvedené kalendáře:

■ **kapesní plánovací kalendář „Diář železničáře“**, stejná grafická úprava i velikost jako v předešlých letech, cena za kus Kč 25,-;

■ **stolní týdenní kalendář s fotografiemi natéma: „Současné profese na železnici“**, cena za kus Kč 60,-;

■ **velký nástěnný kalendář s barevnými fotografiemi nádraží a železniční architektury**, cena za kus Kč 145,-.

Vaše objednávky očekáváme na e-mailové adrese: osz@osz.org (sekretariát M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo 737 275 101) **nejpozději do pátku 16. září 2016**. Distribuce a přefakturace kalendářů se předpokládá od konce listopadu. Prosíme, abyste na své objednávce uváděli číslo vaší ZO.

PhDr. Helena Romanova

Bohatý program hotelu Skalka

V sobotu 16. července proběhla v parku hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích další z mnoha kulturních a sportovně-rekreačních akcí, které jsou pro rekreanty a okolní obyvatel hotelu pravidelně pořádány. I přes nepříznivé počasí se díky české historické skupině Memento Mori z Uherského Ostrohu konal v celém parku velmi různorodý a nápaditý program, který přenesl všechny návštěvníky o pár století nazpět, a to do středověké Evropy. Celá akce byla zahájena slavnostním výstřelem z děla a první ukázkou šermířských soubojů. Během dne dále mohli diváci zhlédnout zábavní představení kejkliře a žongléře, rytířský turnaj či šermířské bitky, nebo se jenom poslouchat do historické hudby při kávě v zastřešeném venkovním posezení, které je součástí tohoto rekreačního zařízení. V hotelovém parku bylo také postaveno několik stánků, kde bylo možno si vyzkoušet třeba střelbu z luku nebo si prohlédnout katovu dílnu a dozvědět se o této tematice více.

Závěrem celého programu byla ochutnávka pravého středověkého guláše, který byl odměnou pro všechny návštěvníky, kteří na akci zůstali až do úplného konce, a to i přes velmi deštivé počasí. Návrat do středověku byl jednou s dalších hotelových akcí, která byla určena, jak dospělým, tak i dětem, a stala se příjemným doplňkem k pobytu v tomto lázeňském rekreačním zařízení.

Nejde však o výjimku, neboť různorodé akce jsou již posledních několik let součástí nabídky hotelu a k jejich rozšiřování neustále dochází současně s postupným budováním a vylepšováním hotelového parku, který v současné době nabízí bohaté sportovně-rekreační využití pro celou rodinu, a to až už se jedná o moderní dětské hřiště, nově vybudovaný adventure golf či na Slovensku ojedinělý discgolfový areál.

O již proběhlých akcích či těch v nejbližší době plánovaných, se můžete informovat na internetových stránkách či facebookovém profilu Hotel Skalka, Rajecké Teplice, nebo přímo na www.rekreaceosz.cz. **Petra Nárožníková**



Pohled na část exponátů na zámku Humprecht u Sobotky.

Pozvánka na výstavu

Výstava na zámku Humprecht u Sobotky připomíná výroci 110 let od dokončení místní dráhy ze Sudoměře–Skalka přes Mladou Boleslav, Dolní Bousovy, Libuň a Lomnici nad Popelkou do Staré Paky.

Návštěvníci na výstavě uvidí dokumenty a pohledy z časů před více než 110 lety, když se dráha mezi Skalskem a Starou Pakou teprve stavěla, nechybějí ukázky jízdních řádů či zařízení výdejní jízdenek a dopravní kanceláře, či skutečné rameno z mechanického návěstidla a páka s kladkou, kterou se ovládalo. Funkční je osvětlení a venkovní zvonek telefonu s induktolem (klíčkou). Zajímavé jsou také fotografie ze zahloubení nádraží v Mladé Boleslavi městě pod úroveň vozovky a snímky ze „života“ na sobotckém nádraží, které dnes již nikdo „nehledá“. V poslední místnosti si přijdou na své hlavně děti, na kolejovém oválu si mohou zajezdit s modelem vlaku ve velikosti „0“ (měřítko 1:45), výrobkem pražské firmy ETS. Stěny pokrývají obrázky nejen Jiřího Boudy, který mnohokrát zpodobnil nejenom místní trať. Fotografie Lubomíra Moravce zachycují svět lokomotiv ve snovém hávu a kresby autora výstavy – Kamila Brože, jenž ve své tvorbě stále „silhá“ do minulého století. Výstava je přístupná do konce turistické sezóny 2016, podrobnosti na www.humprecht.cz. –kb–

Moudrost pro tento den

My, ženy, potřebujeme krásu, aby nás muži milovali, a hloupost, abychom milovaly my je. **Coco Chanel**

Výzkumný Ústav Železniční, a. s., hledá zaměstnance na pozici: Dispečer zkušebního centra ve Velimi (železniční doprava)

Práce na plný úvazek, na dobu neurčitou.

Požadavky:
– průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel (motorová trakce)
– zdravotní způsobilost dle vyhlášky 101/1995 Sb., odst. 1, 1a pro ORDV
– praxe v oboru minimálně 5 let – organizační schopnosti
– komunikativní schopnosti
– AJ výhodou
– flexibilita.

Náplň práce: řízení a organizace drážní dopravy na ZC Velim (zkušební centrum, místo výkonu práce), řízení posunovací lokomotivy, funkce vedoucího posunu.

Nástupní plat: 35 tis./měs.,
Místo pracoviště: Velim–zkušební centrum.

Benefity:
– dovolená 25 dní/rok
– kapitálové a penzijní připojištění (po odpracování 1 roku)
– firemní stravování – formou stravenek.

Vybraní uchazeči budou pozváni na osobní pohovor.

Výzkumný Ústav Železniční, a. s.,
Hana Cudlinová, Novodvorská 1698/138,
14200 Praha–Braník, Česká republika,
cudlinova@cdvuz.cz, 972 223 461.

SPORT

Závody horských kol se jely v kraji Jára Cimrmana

Za slunečného počasí proběhl v sobotu 30. července třetí ročník závodu železničářů na horských kolech. Tato Cross country proběhla v rámci „Eleven bike marathonu Příchovice“, který se již šest let pravidelně koná v krkonošských a jižerských horách, nedaleko Lesní chaty OSŽ, kde byli závodníci z řad železničářů ubytováni.

„Na závody se přihlásilo celkem čtyřicet železničářů, kteří byli podle propozic rozděleni do kategorií mužů do 40 let, nad 40 let a ženy bez rozdílu věku.“, přibližuje složení závodního pole železničářů Stanislav Nosek z RSK OSŽ Praha. Železničáři tvořili v Eleven bike marathonu téměř jednu čtvrtinu ze všech 170 závodníků, kteří se závodu zúčastnili. Start i cíl závodu byl v blízkosti restaurace U čápa, kde se nachází muzeum Járy Cimrmana, který si prý tento kraj velice oblíbil.

V jedenáct hodin vyrazilo pestré závodní pole z Příchovic na trať s převýšením 1200 metrů, která měla dva okruhy – 50 a 15 km. Po vyhlápní kopce k rozhledně Štěpánka pokračovali závodníci lesními a polními cestami, aby po ujetí cca osmi kilometrů projeli znovu obcí Příchovice, kde se rozdělili do kratší a delší trasy. Trasa závodu vedla dále kolem obcí Kořenov, Paseky nad Jizerou, Vysoké nad Jizerou, Zlatá Olešnice, Velké Hamry a Tanvald. Tapadesátikilometrová byla opravdu dosti náročná (občas museli závodníci svá kola tlačít do kopce plného kořenů a kamenů), ti nejlepší ji však zdolali v čase okolo dvou hodin.

Nejrychlejší mezi železničáři byl Radek Kalita (DKV Praha) s časem 2:27:14 h, jen s půlminutovým odstupem za ním dojel Oldřich Präsens (ZAP Brno) a Aleš Palko (GR ČD). Velkým smolařem byl favorit mezi železničáři, 45letý Daniel Kouřil (zaměstnanec SŽDC – HZS Česká Třebová), který měl na trati dva defekty „Už jsem to chtěl po druhém defektu zabalit, ale našťastí jsem dostal náhradní duši od německých soupeřů a tak jsem závod, zhruba s deseti minutovou ztrátou, dokončil. Ale i to patří ke sportu a k závodům.“, rozhodl závod Kouřil.

Nejlepší závodníci a závodnice v kategorii železničářů byli po skončení závodu odměněni věcnými cenami, které jim předal ředitel železničářského mistrovství, tajemník PV OSŽ SŽDC, Miloš Paleček a sportovní ředitel Stanislav Nosek, předseda RSK OSŽ Praha. „Závody byly náročné, někteří závodníci si stěžovali na špatné značení, ale do cíle dojeli všichni bez

úrazů, a až na smolaře Dana Kouřila i bez defektů.“, rozhodl závod Stanislav Nosek. Závodě se aktivně zúčastnili i vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ–Ú Ondřej Smešlík, čestným ředitelem byl náměstek pro řízení provozu SŽDC OR Hradec Králové Martin Koleč, organizací závodů byl nápomocni členové RSK OSŽ Praha Václav Slezák a Jaroslav Nastoupil. Za zmínku určitě stojí skutečnost, že Oldřich Präsens (ZAP Brno), vyhrál v rámci závodu „Eleven bike marathonu Příchovice“ kategorii 51 – 60 let.

Výsledky 3. ročníku Otevřené oblasti železničářů Cross country na horských kolech pro rok 2016

Kategorie mužů do 40 let (50 km):
1) Marcel Ludvík (SŽDC, OR Hradec Králové),
2) Jan Svoboda (SŽDC, OR Hradec Králové),
3) Lukáš Nevečeňal (RSM Ústí nad Labem).

Kategorie mužů nad 40 let (50 km):
1) Radek Kalita (DKV Praha),
2) Oldřich Präsens (ZAP Brno),
3) Aleš Palko (GR ČD).

Kategorie ženy – bez rozdílu věku (50 km):
1) Květoslava Barošová (RSM Ústí nad Labem),
2) Petra Doležalová (SŽDC, OR Hradec Králové).

Kategorie ženy – bez rozdílu věku (15 km):
1) Barbora Muchová (ZAP Olomouc),
2) Lenka Ziková (SŽDC, OR Hradec Králové),
3) Eva Cupalová (SŽDC, důchodkyně).

Miroslav Čáslavský



Radek Kalita (I.), Oldřich Präsens (II.) a Aleš Palko (III.) na stupních vítězů.



Na start závodu vyrazilo 170 cyklistů, z toho 40 železničářů.