

Z aktuálních událostí

Netradičně v pondělí (10. 10.) se v Praze sešlo **Představenstvo OSŽ**. Jednání, které řídil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, se tentokrát neslo ve znamení příprav na Sjezd OSŽ v roce 2017 a také krajských voleb, které se konaly 7. a 8. 10. 2016. Předseda OSŽ stručně zhodnotil výsledky voleb s dovětkem, že OSŽ vyčká sestavení krajských koalic. V rámci informací ze zásadních jednání členové Představenstva OSŽ například diskutovali (vzhledem k přeskupení politických sil na krajských úřadech) o nutnosti více sledovat vznik nových krajských (dopravních) tripartit s cílem především se zaměřit na stav přípravy čerpání prostředků z OPD 2.

Tradiční kolečkoinformací ze zásadních jednání na začátku měsíce OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ SŽDC Mgr. Martin Malý oznámil termín zahájení (od 31. 10. 2016) a místa konání (v Kraskově) kolektivního vyjednávání u společnosti SŽDC.

Tajemníci PV OSŽ při ČD, a. s., Věra Nečasová a Antonín Leitgeb, poté informovali o schůzce pracovní skupiny k opravárenství (plánované odčlenění provozu od údržby bylo odsunuto) a o dalším postupu prací na novém katalogu prací. Řeč byla i o chystaných změnách v tarifu Českých drah (od prosince mají být vlaky railjet pro držitele jízdních výhod v první třídě povinně místenkové a místenka má stát 70 Kč; cena ročního doplatku za první třídu má pak být zvýšena z 4990 Kč na 7990 Kč) a o kolektivním vyjednávání. To má být u Českých drah zahájeno 24. 10. 2016 předáním návrhu zaměstnavatele.

Také informace týkající se společnosti ČD Cargo úzce souvisely s kolektivní smlouvou (KS) a kolektivním vyjednáváním, které bylo zahájeno téhož dne, 10. 10. 2016, předáním návrhu zaměstnavatele odborovým centrálám.

Informace z „nedrážních“ organizací se týkaly mj. situace ve společnosti OHL ŽS Brno, kde dochází k úpravám zařazení pracovníků a k personálním změnám. V případě společnosti OHL ŽPSV Uherský Ostroh se pak stále častěji hovoří o záměru rozprodat ŽPSV.

Představenstvo dále například schválilo dva návrhy na přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a jednu žádost o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem.

Ve středu 12. 10. se do hotelu Oddech v Krkonoších sjeli ke svému tradičnímu podzimnímu společnému jednání členové **Podnikových výborů (PV) OSŽ při ČD, a. s., a ČD Cargo**. Ve středu odpoledne jednal ještě každý podnikový výbor samostatně, ve čtvrtek 13. 10. pak proběhlo společné jednání obou podnikových výborů.

Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., jednal mj. o schůzce pracovní skupiny k opravárenství (plánované odčlenění provozu od údržby bylo odsunuto) či o dalším postupu prací na novém katalogu prací. V rámci informací ze zásadních jednání se pak mluvilo například o „přemrštěných“ nájmeh SŽDC vůči ČD, a to zejména v souvislosti s probíhající rekonstrukcí několika budov v republice, kam se postupně přestěhují ZAPy a RO-Cy, aby uvolnily prostory s vysokým nájmem.

Tématem obsáhlé diskuse byl i akutní nedostatek zaměstnanců, nejen profese strojvedoucí, ale i dalších profesí. Členové PV poté schválili 6 členů a 6 náhradníků do komisí sjezdu.

Po přestávce se na jednání dostavil Mgr. František Bureš, MBA, LL.M., člen představenstva ČD, a. s., který na adresu výše uvedeného tématu „odčlenění provozu od údržby“ poznamenal: „**Nic se neodsouvá, jenom to má jiný harmonogram. Stále uvažujeme o tom, jak zlepšit ekonomiku dep, stále uvažujeme i o organizačním oddělení provozu a údržby, a došli jsme k závěru, že bude lepší to udělat postupně.**“ sdělil. Dále potvrdil, že se již rozjede investice v depech na zlepšení pracovního prostředí. Na závěr prvního dne jednání dorazil Ing. Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah, který přišel členy Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách mimo jiné informovat o strategickém záměru rozvoje ČD, a. s., po roce 2019 a o výběrových řízeních na dálkovou a regionální dopravu po roce 2019.

Ke společnému jednání zasedli členové **Podnikových výborů OSŽ při ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s.**, ve čtvrtek 13. 10., aby se vzájemně informovali o dění u svých podniků. Předseda PV OSŽ ČD Cargo, a. s., Radek Nekola mluvil mj. o hospodářském výsledku, který se drží podnikatelského plánu, dokonce jej i překračuje. V další pasáži pak hovořil o zahájení kolektivního vyjednávání u ČD Cargo a informoval členy obou podnikových výborů o novém motivačním programu společnosti, který má přivést na železnici mladé lidi. Radek Nekola dále mluvil o zastaralém vozovém parku (hlavně



Snímek ze společného jednání podnikových výborů OSŽ ČD a ČD Cargo.

motorová trakce je na hranici životnosti, udržení nezávislé trakce v provozu působí problémy společnosti) a o hledání vhodného dodavatele zařízení ETCS na lokomotivy. V další části vystoupil předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun. Také on informoval o bližícím se kolektivním vyjednávání a o jednání o katalogu prací.

V pondělí 17. října proběhlo další jednání **Rady hospodářské a sociální dohody ČRT-tripartity**, které se v rámci delegace ASO zúčastnil výkonný tajemník OSŽ a tajemník ASO Martin Vavrečka. Tripartita řešila témata jako novelizace stavebního zákona, zpráva o čerpání evropských fondů, nebo situace v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. -red-



Dnešní snímek nabízí Českým drahám malou inspiraci: po všech těch cizokrajných panterech a žralocích by mohly při pojíždění vlaků sáhnout po něčem tuzemském, a tak by naše dráhy mohly začít brázdit třeba soupravy „RegioHen“. Slepice (anglicky hen) na snímku má železnici zřejmě velmi ráda, protože chodí ke každému vlaku. Poznáte, ve které zastávce na Chebsku byl tento snímek pořízen? Snímek Michael Mareš

VII. sjezd OSŽ se uskuteční v termínu 10. až 11. listopadu 2017 v Ostravě

Ústředí OSŽ na svém zasedání 12. 9. 2016 odsouhlasilo vznik šesti komisí pro sjezd v roce 2017, de facto tak odstartovaly přípravy VII. sjezdu OSŽ, který se bude konat v roce 2017 v Ostravě. V současné době už jsou komise (komise organizační, komise pro strukturu, komise pro Stanovy OSŽ, komise pro hospodaření, komise pro volební řád, komise pro návrh usnesení sjezdu OSŽ) personálně obsazeny, na nejbližším zasedání Ústředí OSŽ (ve středu 26. října 2016) bude již členům Ústředí OSŽ předloženo jmenový seznam členů komisí pro sjezd OSŽ v roce 2017. Ústředí OSŽ zároveň schválilo i způsob volby členů, respektive Představenstvem OSŽ navržený klíč pro výběr delegátů volebního sjezdu OSŽ v roce 2017. „**Navržený klíč je kompromisem, ke kterému dospělo Představenstvo OSŽ po dlouhé dis-**

kusi. Nikdo nebude diskriminován,“ vysvětlil na zářijovém jednání Ústředí předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a vysvětlil představenstvem podaný návrh volebního klíče delegátů na sjezd OSŽ v roce 2017 (Představenstvo OSŽ navrhlo zmíněný klíč pro výběr delegátů s celkovým počtem 220 delegátů). Ústředí OSŽ nakonec souhlasilo s navrženým klíčem nominace delegátů pro sjezd OSŽ v roce 2017, a to v následující podobě: OSŽSŽDC 43,43% – **64 delegátů**; OSŽ při ČD, a. s., 30,93% – **45 delegátů**; OSŽ ČD Cargo 13,54% – **20 delegátů**; NeRV (nedrážní) 12,10% – 18 delegátů – **celkem 147 delegátů**. Zbytek do počtu 220 delegátů tvoří členové Ústředí OSŽ (**34 delegátů**), Revizní komise OSŽ (**9 delegátů**) a zástupci Republikové rady seniorů OSŽ (**30 delegátů**). Na zářijovém zasedání Ústředí OSŽ bylo rovněž defi-

nitivně (v rámci bodu Příprava sjezdu OSŽ) schváleno jak místo konání sjezdu (Hotel Clarion v Ostravě), tak i termín – VII. Sjezd OSŽ se uskuteční v termínu 10. (pátek) až 11. listopadu (sobota) 2017. Michael Mareš

Předplatné 2017

V tomto týdnu budou našim předplatiteli (organizacím i jednotlivcům) zaslány faktury či složenky předplatné na rok 2017. Redakce

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Rekreační zařízení v Čekyni se naši ZO OSŽ daří udržovat bez větších problémů.“

Hovoříme s **RENĚM VRÁNOU**, předsedou ZV OSŽ DKV Přerov

Začátkem 90. let minulého století se tehdejší ČSD zbavovaly nepotřebného majetku, mezi nímž patřila i řada rekreačních objektů. Jedním z nich byl i objekt letního tábora v Čekyni, který patřil tehdejšímu Lokomotivnímu depu Přerov. Zdejší organizace OSŽ (v současné době ZO OSŽ DKV Přerov) jej získala za symbolickou cenu v roce 1993. Jaký byl další osud tohoto tábora?

U zrodu tohoto tábora stál tehdejší předseda ZV OSŽ DKV Přerov Josef Mališka. Z důvodu poskytování dětské rekreace byla založena společnost DETA, s. r. o., která tábor provozuje dosud. Jednatelé společnosti jsou současnými předsedy ZV OSŽ (René Vrána) a Josef Mališka. Zaměstnanci a zaměstnankyněmi společnosti jsou kuchařky, správce a pomocné síly, které se podílejí na chodu tábora, v sezóně pak najímáme další zaměstnance na dohodu.

Správa a chod tábora logicky vyžadují finanční prostředky. Jak si společnost DETA na svoji činnost vydělává a odkud plynou případné další finanční zdroje?

Společnost DETA si na svoji činnost vydělává svým vlastním provozem, což jsou v praxi dětské letní tábory, různé sportovní a společenské akce, at již škol, či firem. Areál je využíván samozřejmě i na různá jednání současné „mateřské“ firmy, již je DPOV Přerov. Všechny finanční prostředky se vracejí do provozu a údržby tábora, kam směřují i případné sponzorské dary. Z prostředků ZO OSŽ DKV Přerov se provoz tábora nedotuje, veškerý provoz se daří zajišťovat právě z provozu tábora. Společnost DETA rovněž nemá poskytnut žádný úvěr a ani o něm neuvažuje. Velkou výhodou je rovněž fakt, že

existuje velmi dobrá spolupráce s vedením společnosti DPOV, a. s., Přerov.

Jaký je zájem o tábor a o aktivity, v něm pořádané?

Zájem je opravdu obrovský. Některé akce se musí i rok dopředu objednávat. Pilířem provozu jsou dětské letní tábory (které patří i do balíčku rekreací nabízených OSŽ), jichž se mohou zúčastnit děti z celé republiky, bez ohledu na to, zda jejich rodiče jsou či nejsou železničáři. Dalšími akcemi jsou již vzpomínuté sportovní soustředění, či setkávání absolventů různých škol, pořádají se zde i školy v přírodě. Hlavní sezóna tak trvá od 1. dubna do konce října, ale i v zimě je možno zde zajistit požadované služby.

Covšechno může areál tábora nabídnout?

Velkým lákadlem je sportovní areál, který zahrnuje vedle bazénu také hřiště na všechny druhy míčových sportů. V provozu je jídelna, v chatkách i v buňkách je dostatek lůžek. Areál tábora je umístěn na pokrajích lesa, v klidné oblasti s dostatkem místa na vycházky a výhodným spojením, buď automobilem, nebo i vlakem a následně městským autobusem z Přerova.

Jak jste již zmínil, údržba tábora je zajišťována z peněz, které si na sebe areál vydělá. Stačí tyto prostředky na všechno?

Samozřejmě, že na některé větší opravy si musíme nejprve našetřit. Konkrétně jde například o opravu čističky odpadních vod, která vyžaduje větší částku, jakož i postupná oprava chatek, které procházejí postupnou rekonstrukcí, neboť jsou již více než 50 let staré. Rovněž hřšíte je potřeba průběžně udržovat a opravovat.



V poslední době jsme investovali do hygienického zařízení (záchody, sprchy, umývárny), které je na solidní úrovni a splňuje všechny potřebné normy.

Závěrem se tedy dá konstatovat, že provoz a údržba rekreačního zařízení, které patří vaší ZO OSŽ, nepříliš nějaké stresové situace, a že se vám daří tábor udržovat a provozovat ve stavu, který stále láká potenciální zájemce.

Samozřejmě, že práce kolem tábora je dost a dost, velké díky za to, že se daří tábor udržet v takovém stavu, jaký je, patří Josefu Mališkovi a hospodářce Věře Pavelkové. Ti se o tábor starají ze všech sil, i když jsou již oba v důchodu. Také díky provozním pracovníkům dětského tábora se toto rekreační zařízení daří provozovat bez nějakých větších problémů.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Literáti na trati III aneb Železnice bez hranic

Historické prostory vládního salonku na pražském hlavním nádraží přivítaly ve středu 12. října

nebyvalé množství příznivců psaného slova, aby společně pokřtili již třetí knižní antologii s názvem Literáti na trati III.



Součástí akce byla i autogramiáda - na snímku Jana Týče je František Tylšar, organizátor, editor a tvůrce knihy.

(Pokračování na straně 3)



Společný snímek účastníků slavnostního křtu knihy Literáti na trati III.

Haló, tady duchcovské nádraží!

Snahou občanských aktivit je upozornit na postupující degradaci budovy duchcovského nádraží

Čtyři sobotní brigády letošního září a října předcházely kulturní akci s názvem „Haló, tady duchcovské nádraží!“, konané na podporu záchrany starého duchcovského nádraží. Spolek pro Duchcov se snaží zachránit tuto budovu, ze které bylo mimo jiné uskutečněno 10. 4. 1881 první telefonické spojení na území Českého království. Zrušení železniční dopravy v místě této výpravní budovy v roce 1968 bylo důsledkem pokračující důlní činnosti a vedlo k její postupné devastaci. Snahou občanských aktivit je upozornit na postupující devastaci budovy a otevřít debatu, jak zabránit její zkáze a jaký nový obsah budově dát.

V sobotu 15. října 2016 se tak v místech u bývalého depa, skladiště a výpravní budovy uskutečnil komentovaný prohlídka. Velký ohlas vzbudila výstava v bývalém Klubu železničářů na náměstí Legií, kde návštěvníci mohli vidět mj. i model starého nádraží. Další fotografie pak v Barátnické rychtě připomínaly zašlou slávu duchcovské železniční dopravy, stejně jako ve vagonu a také „Ve dvoře“ (na náměstí Legií). Jako nejmladší posila se představily děti z duchcovských mateřských škol – a to s výstavou pa-

pírových vláčků na rampě skladiště. Dětem pak byl věnován i koutek se soutěžemi s drážními náměty.

Závěrečné setkání železničářů a přátel nádraží v Barátnické rychtě přineslo promítání starých fotografií s železniční tematikou a dronem nově natočených snímků současného stavu. Byly vydány dvě příležitostní pohlednice, jízdenka, razítko a malý tištěný průvodce akcí. Překvapením byly pak speciální perníčky ve tvaru mašinky.

Připomeňme, že železniční doprava dospěla do Duchcova v roce 1867 prostřednictvím výstavby stanice Ústecko-teplické dráhy. O třicet let později si rozvoj železnice vyžádal přestavbu výpravní budovy, které se ujal významný architekt Hermann Rudolph. Budova, vystavená podle jeho návrhu, sloužila do roku 1968, kdy zde v květnu byla osobní doprava ukončena.

Od devadesátých let 20. století, po odchodu posledních nájemníků a dráhy, nastala postupná devastace objektu. Téměř dvacetiletá snaha o převzetí budovy a její rehabilitaci byla završena až v roce 2013 koupí nádraží městem Duchcovem. Po posledních volbách však nové vedení města požádalo o sejmnutí památkové ochrany, čemuž Ministerstvo kultury ČR vyhovělo počátkem letošního (2016) roku. Následně současně zastupitelstvo vyjádřilo zájem o zřízení budovy z priorit Ústeckého kraje, čímž se zřeklo potenciálních prostředků na obnovu z tzv. ekomiliard, zahlažujících staré následky po důlní činnosti.

PhDr. Jaroslav Drbohlav, předseda Spolku pro Duchcov, zastupitel za Šanci pro Duchcov duchcovskenedrazici@seznam.cz



Historický snímek duchcovského nádraží.



Momentka ze setkání železničářů a přátel duchcovského nádraží. Snímek Miroslav Šerák

PŘEDSTAVUJEME

Darina Fabuľová:

„I na Slovensku se neodboráři spoléhají na výhody kolektivní smlouvy, vyjednané odboráři.“

Darina Fabuľová pracuje na slovenských železnicích od roku 1986. Původně sice vystudovala na vysoké škole stavební fakultu, pak ji však zlákala práce na železnici. „Lákala mě hlavně

ka a obslužné provozy, další složkou je řízení provozu (výpravčí, dispečer, posunovači a další staniční zaměstnanci). „Na rozdíl od českých zemí byly obě tyto složky (infrastruktura a řízení dopravy) vždy pod jedním společným vedením, takže nedocházelo k nějakému napětí mezi nimi,“ konstatuje Darina Fabuľová.

V současné době mají ŽSR celkem čtrnáct tisíc zaměstnanců, takže jsou největší složkou slovenských železnic – ZSSK Cargo (nákladní doprava) a ZSSK Slovensko (osobní doprava) mají shodně po šesti tisících zaměstnancích. Celkem tak slovenské železnice zaměstnávají zhruba 26 tisíc pracovníků. „Ne všichni jsou však členy odborů, konkrétně OZZ. Odbory ztrácejí své členy a to především v důsledku odchodu starších zaměstnanců do důchodu. Noví zaměstnanci pak o členství v odborech nemají takový zájem, aby tyto úbytky nahradili,“ konstatuje Darina Fabuľová. „Dříve odbory na železnici zahrnovaly kolem šedesáti procent všech zaměstnanců, dnes je to jen o něco málo víc než 40 procent – zhruba deset tisíc,“ dodává. Největší úbytek členů OZZ nastal v letech 2011–2012, kdy bylo ze železnice na Slovensku propuštěno pět tisíc lidí. Jaké jsou důsledky tohoto nezájmu a co z toho pro funkcionáře OZZ vyplývá? „I na Slovensku se neodboráři spoléhají na výhody kolektivní smlouvy, vyjednané odboráři. Je to podobné, jako u nás na české železnici a vedení OZZ nezbývá, než trpělivě přesvědčovat a vysvětlovat,“ konstatuje Darina Fabuľová. Pokud se týká spolupráce OZZ a OSŽ, jsou podle Dariny Fabuľové na nadstandardní úrovni. „Udržujeme spolupráci na všech úrovních, jak mezi jednotlivými podnikovými výbory, takna úrovni vedení obou sdružení. Mnohé problémy jsou oběma zemím a železnicím společné, výhoda je, že si můžeme předávat zkušenosti a vyvarovat se tak chyb, které bychom mohli vzájemně udělat,“ konstatuje závěrem předsedkyně Podnikového výboru OZZ při ŽSR,“ přibližuje svoji odborářskou dráhu.

A jak vlastně vypadá současná struktura slovenských železnic (ŽSR)? Podobně jako v českých zemích je její součástí samotná infrastruktura – traťové hospodářství, sdělovací a zabezpečovací složka, elektrotechnika a energeti-

Miroslav Čáslavský



Osobní vlak z Třemešné po příjezdu do Osoblahy před staniční budovou, která je opuštěná a slouží pouze jako útulek pro vlakové a lokomotivní čety. Ze samotného nádraží je to ještě asi 2 kilometry do obce Osoblaha, která bylo ve druhé světové válce zcela zničena a v současné době z ní odchází lidé za prací jinač.

NAVŠTÍVILI JSME

Osoblaha

Jediná úzkokolejná železnice v provozu Českých drah je na trati Třemešná – Osoblaha. V současné době na ní jezdí soupravy, složené z motorové lokomotivy řady 705 a přívěsného vozu. Z původních čtyř lokomotiv jsou dvě deponovány v muzeu ČD v Lužné u Rakovníka a jedna stojí nepojízdná před remízou v Osoblaze. Pro vlastní provoz tak zůstává (bez potřebné zálohy) pouze lokomotiva 705 913–2.

„U druhého stroje je od konce července prasklá kilková hřídel a na její zprovoznění zřejmě nejsou peníze, takže si musíme vystačit s jednou lokomotivou,“ říká vedoucí provozního pracoviště Osoblaha (DKV Olomouc, PP Opava) Jan Židek. „Pokud se porouchá i poslední provozuschopný stroj, bude zde zřejmě muset jezdit náhradní autobusová doprava,“ dodává. Ale snad se tak nestane, v rekonstruované lokomotivě 705 913–2 je totiž zabudován nový motor Liaz, na rozdíl od motoru v porouchaném stroji, kde je motor „dvěstědvaašedesátý“, starý bezmála šedesát let.

Rekonstrukce proběhla v roce 2010, v současné době má již nový motor bez větších potíží odježděno 286 tisíc kilometrů. V osoblazské remíze je Jan Židek kromě tří strojvedoucích jediným zaměstnancem. „Vykonávám tu hlavně práci mechanika, starám se o zbrojení lokomotiv v Třemešné, topím, uklízím, zkrátka, co je třeba,“ říká s úsměvem bývalý zaměstnanec dnes již zrušeného kmovského depa. Jak dále dodává, v dnešní době jezdí na „Osoblaze“ denně pět párů osobních vlaků, dřív zde však jezdila i nákladní doprava s nákladem uhlí, hnojiva a dalších substrátů na podvalnicích, které jsou dnes deponovány v Třemešné.

Samotná trať z Třemešné do Osoblahy měří něco málo přes dvacet kilometrů a je proslulá

svými oblouky. Někdy se jí také přezdívá „dráha sta oblouků“ a při jízdě romantickou krajinou přes lesy, pastviny a zdejší obce se opravdu střídá jeden oblouk za druhým. Traťová rychlost je zde 40 km/h, na mnoha úsecích se však jezdí „třičítkou“, jeden oblouk pak vyžaduje rychlost pouze 20 km/h. Všechny přejezdy na trati (kromě přejezdu v Třemešné) jsou opatřeny pouze výstražnými kříži, takže houkání vlaku se ve zdejší krajině ozývá poměrně často.

A jaký je zájem o cestování na „Osoblaze“? Vlaky slouží především školní mládeži, dojíždějíci za prací, ale také turistům, včetně cykloturistů a zájem o tuto trať projevují také cizinci. Jeden vůz obvykle stačí pojmut všechny cestující, při naší reportážní jízdě však „praskal ve švech“, neboť v něm jela skupina školáček z Velké Polomi na Opavsku do Horních Povelic na soustředění pěveckého kroužku. Jedenácti až třináctiletá děvčata zde pro potěchu ostatním cestujícím i pár písni zanotovala a skládla zasloužený potlesk.

Určitou skvrnou na této romantické trati je stav nádraží a zastávek. Okna zatlučená deskami, mříže a celková opuštěnost působí poněkud depresivně. Výjimkou je nádražní budova v Bohušově, která je obydlena, vyzdobena květinami a působí útulným dojmem. Z ostatních drážních budov se jejich obyvatelé vystěhovali, neboť nebyli ochotni platit na zdejší poměry vysoké nájemné.

Jak doufá Jan Židek i ostatní zaměstnanci Českých drah na trati, snad se časem podaří opravit i druhou lokomotivu, aby bylo zažehnáno nebezpečí zastavení provozu při poruše jediné současné provozuschopné lokomotivy. „Pokud by se zde musel provoz zastavit, určitě by to byla velká škoda,“ dodává Jan Židek závěrem.

Miroslav Čáslavský



Vedoucí provozního pracoviště Osoblaha (DKV Olomouc) Jan Židek před osoblazskou remízou, kde probíhá údržba vozů, jezdících po zdejší úzkokolejné železnici.

ZE SVĚTA

Začalo kolektivní vyjednávání mezi Německou dráhou a strojvedci

Pokud se ve třech kolech vyjednávání nedojde do listopadu k výsledkům, budou varovně stávký strojvedci ve vánočním provozu dráhy možné. Zdůraznil to při zahájení kolektivního vyjednávání, jež započalo 10. října v Berlíně mezi Deutsche Bahn (Německou dráhou) a Odborovým svazem strojvedců (GDL), šéf OS Claus Weselsky. Dodal, že očekává „nejpozději v druhém kole nabídku od zaměstnavatele“. Na stole jsou požadavky odborů na úpravu délky pracovní doby, směnného provozu a zvýšení mezd, kde strojvedci chtějí čtyřprocentní nárůst. Za předpokladu zkrácení pracovní doby by však GDL ustoupil na zvýšení mezd jen o 2,5 procenta, uvedl Weselsky.

Personální šéf DB Ulrich Weber sdělil, že do druhého kola, stanoveného na 25. října do Frankfurtu nad Mohanem, vedení dráhy přijde se svým návrhem. „Záleží mi na tom, abychom dospěli k výsledkům,“ ujistil. Lze přitom diskutovat o úpravě pracovní doby, ale ne všechny požadavky GDL jsou př splnitelné, citoval jeho slova deník Frankfurter Allgemeine Zeitung 10. října.

Například strojvedci chtějí, aby volné dny pro zaměstnance byly stanoveny na rok dopředu,

což DB odmítá s tím, že je zde nutný pružný systém.

Odborový svaz zaměstnanců dopravy (EVG), který je konkurentem GDL a který začal po své línii vyjednávat s vedením dráhy 17. října, požaduje dokonce sedmiprocentní růst mezd, přičemž zaměstnanci se mají rozhodnout, zda objem 2,5 procent z tohoto zvýšení chtějí raději využít ve formě delší dovolené, nebo kratšího pracovního týdne.

Jan Hála

Nejvyšší snížování stavů u SBB

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) ohlásily, že do roku 2020 dojde ke snížení počtu zaměstnanců o 1400, což je nejvíce za posledních 15 let. Snížování se dotkne všech oblastí – ústředí 500 míst, provoz 250 míst, prodej 220 míst, či posun o 165 míst. Roční úspora má být 1,2 mld. CHF. Ke snížování by mělo dojít přirozenou cestou odchodu, či odchodu do důchodu. Kromě toho, jak se vyjádřil šéf SBB Andreas Meyer, by mělo být vytvořeno 200 nových míst.

SBB zdůvodňuje snížování zvýšenými náklady do infrastruktury a nahrazování lidské síly „stroji“. Tento krok SBB by však neměl ovlivnit ceny v osobní dopravě.

Největší snížování u SBB bylo v 90. letech, kdy se snížil počet zaměstnanců ze 40 na 30 tisíc. Odbory SEV se vyjádřily, že „toto je celko-

VŠIMLI JSME SI

● **STAVEBNÍ PRÁCE** na trati mezi Brnem a Bohumínem omezily vlakovou dopravu v úseku z Brna do Přerova. V týdnu od 11. do 18. října 2016 zde byly vlaky nahrazovány autobusy a to v několika režimech. Náhradní autobusová doprava pro rychlíky směr Bohumín jezdila mezi Brnem a Hulínem (trať Břeclav – Přerov), kde cestující přestupovali do vlaků směr Ostrava, přičemž zpoždění zde činilo cca 15 minut. Osobní vlaky z Brna do Přerova byly nahrazeny autobusy v úseku Vyškov – Nezamyslice – Přerov, přičemž v Přerově nebyla zajištěna návaznost na vlaky ve směru do Olomouce. Rychlíky a spěšné vlaky relace Brno – Šumperk (resp. Jeseník) pak byly nahrazeny autobusy v úseku Brno – Nezamyslice.



● **REPLIKY** legionářských vagonů z let 1918–1920 jsou k vidění na hlavním nádraží v Olomouci do 28. října. Tato výstava zde probíhá v rámci projektu Legiovlak, který již projel celou řadu železničních stanic v České republice a do dalších se chystá (v tomto roce Prostějov, Přerov a další). Projekt má upozornit na hrůzy 1. světové války, vznik československých legií na Sibiři a na jejich anabázi při cestě do vlasti. Mezi dvanácti vystavenými vagony je možno si prohlédnout mimo jiné i zdravotnický vagon, křehčový vagon, ale i vagon s obrněným automobilem (na snímku) a další zajímavosti. O výstavu je velký zájem nejen z řad školní mládeže, ale i mezi ostatními zájemci všeho věku.



● **V OKV MOST** (bývalé DKV) je zvykem loučit se s odcházejícími zaměstnanci otočením na točnu. Tentokrát jsme se rozloučili s Františkem Jedličkou, který odešel do zasluženého důchodu.

● **PREVENTIVNÍ VLAK** ukončil svoji letošní sezonu v Brně, kde pro velký zájem zůstal tři dny – od 11. do 14. října. Tento projekt ČD pod názvem Preventivní vlak bezpečné železnice je zaměřen především na mladé lidi, kterým ukazuje možná nebezpečí, která na železnici hrozí při neopatrném nebo hazardním chování ať již řidičů, či chodců. Mezi rizikové faktory patří také hrátky s mobilním telefonem v kolejišti či na nástupišti, či poslouchání hudby ve sluchátkách. Preventivním vlakem prošlo od roku 2007 již více než patnáct tisíc mladých lidí – především studentů a školáků.

● **KŮROVCOVÁ KALAMITA** se projevila zvýšeným zájmem o nakládku dříví na železnici. Například při jízdě po trati z Olomouce do Krmova je možné prakticky v každé stanici spatřit řadu nákladních vozů, naložených kulinou. Na jedné straně zisk pro ČD Cargo, na druhé straně však zničené lesy...

● **špatná cesta, protože odlidšťování železnice je největší chybou SBB.**

Z 24–Stunden, 22. 9. 2016, zpracoval –sh–

Francie koupí vlaky TGV za půl miliardy kvůli záchraně míst

Nákupem 15 superrychlých vlaků TGV za přibližně 450 milionů eur chce francouzská vláda zabránit uzavření závodu Alstom v Belfortu, o němž koncern uvažuje. Tímto krokem, zveřejněným oficiálně 6. října, by vláda premiéra Manuela Valls se souhlasem prezidenta Françoise Hollanda zachránila 400 pracovních míst ve východofrancouzském závodě, založeném v roce 1879.

Rozhodnutí o koupi 15 vlaků TGV, které státní železniční společnost SNCF dle svého vyjádření nepotřebuje, přichází sedm měsíců před prezidentskými volbami, konstatoval 7. října německý týdeník Wirtschafts Woche. Vláda nicméně naznačila, že s nasazením nových superexpresů lze uvažovat pro „pozdější výstavbu“ trati, na kterých lze nyní jezdit jen normální rychlostí. Závod v Belfortu, který Alstom zamýšlel uzavřít do roku 2018, by v případě nové finanční injekce, jež však není do státního rozpočtu doposud zahrnuta, pokračoval minimálně do roku 2020.

Jan Hála

Obzor č. 41 – 15. 10. 1991

Na jednání federální vlády dne 5. září 1991 byl schválen seznam podniků, určených pro privatizaci. Byly v něm zahrnuty státní podniky, peněžní ústavy, podniky zahraničního obchodu a také organizace, jejichž činnost se dotýká železniční dopravy. Informuje o tom článek na první straně Obzoru č. 41 s titulkem „Ve vládě o privatizaci v dopravě“.

Do první vlny privatizace byly mimo jiné zahrnuty podniky: Železniční stavitelství Praha, Brno a Bratislava, Železniční průmyslová a stavební výroba Uherský Ostroh, Intrans Praha, Státní ústav dopravního projektování (SUDOP) Praha, Bratislava a Plzeň či Nakladatelství dopravy a spojů Praha. Do druhé vlny byly zahrnuty Elektrizace železnice Praha, Automatizace železniční dopravy Praha a Bratislava a SUDOP Brno, Pardubice, Košice a Hradec Králové. Kromě toho byly do návrhu druhé vlny privatizace zahrnuty Jidelní a lůžkové vozy Praha, Cestovní kancelář ČSD Praha, Železniční opravy a strojírna Česká Lípa, Louny, Nymburk, Ostrava, Plzeň, Šumperk, Trnava, Martin, Vrútky a Zvolen, Mechanizace tratového hospodářství Praha a Martin–Vrútky a Ústav vývoje a racionalizace železničního opravárenství Nymburk.

Proti záměru privatizovat železniční průmyslové opravárenství se zvedla velká vlna odporu. OSŽ proti němu namítalo zvláště to, že návrh je nedopracovaný a ekonomicky nezdůvodněný.

V Obzoru č. 41 se dále můžeme dočíst, že Federace strojvůdců (FS) zablokovala kolektivní vyjednávání ohledně změny č. 3 PKS o vyrovnání mzdy při ztrátě zdravotní způsobilosti. Ve svém prohlášení uvedla, že o navrženou „almužnu“ nestojí a svůj podpis podmiňovala mj. i odchodem I. náměstka ÚŘ ČSD Ing. Chovana z funkce.

Celá třetí strana Obzoru je věnována průběhu stávky Federace strojvůdců, která se uskutečnila 1. října 1991 od 5.00 do 6.00 h (původně vyhlášená tříhodinová stávka byla po jednání zástupců FS s prezidentem Havlem zkrácena na jednu hodinu). Stávka se dotkla 656 vlaků osobní přepravy, které k 6.00 h měly celkově zpoždění 483 minut. Původním motivem stávky

bylo odvolání ministra dopravy z funkce, poté FS předložila požadavky, které byly oprávněné a týkaly se celé železnice (chýbějící koncepce dopravy, neexistence základních právních norem ČSD, neřešená definitiva, nefunkční organizační struktura a řízení ČSD). Tyto požadavky, které již dříve požadovalo OSŽ, získaly podporu železničářů, nejen členů FS. OSŽ však stávku považovalo především za politickou, proto se k ní nepřipojilo. Po ukončení stávky bylo možno jen konstatovat, že nic nevyšlo. „Co se však ve stávce ukázalo velmi silně a varovně, byl destruktivní charakter nejednání v odborech,“ uvádí se na závěr článku.

Obzor č. 42 – 22. 10. 1991

Obzor na své první straně uveřejnil dopis ústředního ředitele ČSD železničářům s titulkem „**Ekonomická situace s. o. ČSD je velmi kritická**“. Ing. Hampel v něm obhajuje chystanou restrukturalizaci ČSD, jejíž součástí je mj. zrušení se nerentabilních činností a služeb. „**Odstraňování nerentabilních činností, u nichž se nenajde řešení, se negativně projevuje v zaměstnanosti,**“ uvádí ústřední ředitel a zároveň vyzývá odbory ke konstruktivnímu přístupu k těmto změnám.

Krátký článek informuje o tom, že 11. 10. 1991 začala pracovat komise pro posouzení možnosti odchodu do důchodu pracovníků ČSD o tři roky dříve, než je současná vyhláška. Komisi tvořili zástupci ministerstva dopravy, ministerstva práce a sociálních věcí, Ústředního ředitelství ČSD a odborových svazů na železnici. „**Všechny zúčastněné strany potvrdily, že na základě restrukturalizace s. o. ČSD jsou nutné sociální kompenzace garantované státem,**“ uvádí se v článku.

Naprvní straně najdeme také informaci o tom, že dodatek č. 3 KS ČSD o finančním vyrovnání při přeřazení na jinou práci na základě zdravotní způsobilosti podepsali zástupci všech čtyř odborových svazů, tedy i Federace strojvůdců, kteří dohodu dosud blokovali.

Obzor dále přináší zpravidlování z aktivů předsedy ZO OSŽ, které proběhly v Brně, Přerově, Košicích, Zvolenu a Tmavě.

Zdeňka Sládková

Zbavování se kolejišť je špatná cesta

V současné době začala pod taktovkou developer společnosti Penta revitalizace Prahy–Masarykova nádraží. Každý cestující nyní prochází ve vstupní hale staveništěm. Je zvláštní, že s přeměnou depa Masarykovo nádraží (dříve Praha–Střed) na muzeum se dosud, ač to bylo proklamováno, nezačalo. Objekty výtopny jsou sice jakžtakž zabezpečeny plotem, ale i oko laika zjistí, že s rekonstrukcí na muzeum se vůbec nezačalo, až tento stav vyvolává dojem, že muzeum nebude nikdy zřízeno.

Jak je to tedy doopravdy? Vzácné exponáty Národního technického muzea mezitím stojí skryty očím veřejnosti v depozitáři v Chomutově. O vzniku železničního muzea v Praze se hovoří již několik desetiletí. Jeden čas se uvažovalo o bývalém nádraží Těšnov – to však necha-

muzeum ve výtopně na Masarykově nádraží! Zatím v Praze vždy zvítězil developer – viz i Nákladové nádraží Žižkov (nezbořeno, ale zrušeno – zatím je tam místo kontejnerových vlaků parkoviště kamionů!) a v budoucnu i Smíchov, bývalé nákladové nádraží. S tímto projektem dojde i ke zrušení výhodné koncové zastávky Praha–Smíchov, Na Knížecí, která leží v centru Smíchova. Dle studie by mělo dojít i k likvidaci objektů Buš-těhradské dráhy naseverním nástupišti. S developerem projektem je pravděpodobně ohrožení vstup do futuristického tunelu VRT Smíchov – Beroun.

Neustálým zbavováním se odstavných kolejišť může dojít k tomu, že nebude možno nikde odstavovat záložní soupravy či stavební mechanismy. Toto se již vymstilo na železnici v Něme-



Poslední mohykán výtopny v Bubnech – vodárna StEG.

lo vedení Prahy v roce 1985 zbořit, navíc bylo odpojeno od železniční sítě. Ideální řešení se posléze našlo: zřídit muzeum v bývalé výtopně nádraží Praha–Bubny – jak známo všechny objekty výtopny, až na vodárnu, byly po záhadném sejmутí památkové ochrany v letech 2013–2015 zbořeny (developer Orco).

Doufejme, že takto nedopadne i zamýšlené

ku, kde DB Netz osekalo, co mohlo, a výsledek je ten, že se nyní odstavují záložní plošinové vozy z Augsburgu až ve Waldkirchenu na Sumavu na soukromníkem revitalizované trati Passau–Freyung!

Železnice v Evropě se naučila od 90. let jen a jen ustupovat jako v předem prohrané válce.

Martin Kubík

Zachrání se nádražičko v Kmetiněvsi?

V SŽDC nakonec došli k názoru, že malé nádražičko v Kmetiněvsi u Velvar se přece jen nabídne k prodeji, jak mi sdělilo ministerstvo dopravy na můj písemný dotaz.

Je to domek velmi pěkný a vlaků sem jezdí jen málo, dva páry za den. Snad se najde zájemce o koupi, třeba i z Prahy, a koupí jej jako chalupu na venkově, i když je tento objekt velmi vhodný i k trvalému pobytu. Je umístěn na konci vesnice, mimo hluk. Ve vesnici je škola a školka, autobusy jezdí do Velvar. Nádražičko bude nabídnuto k prodeji ve veřejné soutěži. Kdo si jej zakoupí, zachrání tento objekt před demolici.

Jiří Krejčí

Další uzavírání pokladen

Na dobríšské větvi tratě 210 dojde v brzké době k dalšímu rušení osobních pokladen a to ve stanicích Čisovice a Mnišek pod Brdy, a to i přesto, že v těchto stanicích zůstávají výpravčí, kteří mají zkoušku z osobních pokladen. Tímto opatřením dojde k dalšímu vzdálení pracovníků drah vůči zákazníkům, zneprjemnění cestování nemožností si zakoupit další produkty ČD, a. s., jako např. výdej inkaret, včetně informací o osobní přepravě a podobně.

Dalším handicapem dobríšské větve je i nadále absence plné integrace včetně označovačů jízdenek. Základní příčinou celoplošného a trvalého uzavírání osobních a dříve i nákladních pokladen je rozdělení železnice, která si od té doby vyúčtovává dříve bezplatné služby mezi sebou.

Vrcholem těchto paradoxů je i 14. října zveřejněný nákup squatterské kliniky na Žižkově Správou železniční a dopravní cesty, s. o., jako by SŽDC neměla po nákupu a převodu budov od ČD, a. s., dost? To se patrně řádní původní železniční stavby zborí nebo prodají a jiné se nakoupí? Tomu opravdu nerozumím. Zvláštní doba.

Martin Kubík

Literáři na trati III aneb Železnice bez hranic

(Pokračování ze str. 1)

Její česká literární sekce vznikla letos v únoru a do budoucna jistě přinese další možnosti mezinárodní spolupráce na železničně–literárním poli. Přínos FISAIC se projevuje i v této knize. Obsahuje nejen příspěvky členů literární sekce, ale svými fotografiemi přispěli také autoři sekce fotografické či výtvarné.

Po krátkém představení všech padesáti autorů nadešla chvíle slavnostního křtu knihy. Místo kmotra jsme pozvali soudičky - volnočasovou, literární a odbornou. Role volnočasové soudičky se ujal Vladislav Vokoun – prezident Českého zemského svazu Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC, literární soudičkou byla Dr. Františka Vrbenská z Obce spisovatelů České republiky a soudička odborná, kterou měl reprezentovat Michal Stěpán, člen

představenstva ČD, zodpovědný za úsek osobní dopravy, se omluvila. Nahradila ji spíše Múza – zpěvačka Eliška z Řehečského kvarteta.

Knihla byla pokřtěna, připitky dopily a za doprovodu staropražských písniček bylo rozdáno mnoho podpisů. Někdo diskutoval s autory, jiní využili malého pohoštění od Odborového sdružení železničářů, ale všichni se skvěle bavili. Nejen od soudiček zaznělo opakované přání, aby tato kniha nebyla poslední. Proto snad neprozradím tajemství, napíšu–li, že již nyní mám v počítači první příspěvek do dalšího sborníku, ačkoliv zadání pro příští rok ještě nebylo zveřejněno.

František Tylšar, organizátor, editor a tvůrce knihy

Podrobnější informace z akce najdete na www.osz.org.

Připadá mi to jako v Kocourkově



Zastávka Prosetice (trať SŽDC č. 097) na snímku z 13. 10. I zde by bdělé oko puntičkářského cestujícího našlo plno nedostatků. Bohužel i vylepené jízdní řády zde mají krátkou životnost. V podobných případech mi přijde instalace nějakých velkoplošných tabulí jako docista, ale docista vyhozené peníze.

Nechť se na mě nikdo z vážených P.T. úředníků z úřadu pána Babiše nehněvá,

nicméně mi toto jejich rozhodnutí přijde naprosto absurdní. Předně, současná praxe cenovým kontrolám celých 25 let nevedla a zareagovali údajně pryč až po udání (kterak charakteristické v české kotlině) jednoho puntičkářského cestujícího. Vůbec bych se nedivil, kdyby ono „puntičkáře“ poslal na České dráhy jeden jejich ustavičný, zatvrzelý kritik.

Za druhé si dost dobře nedovedu představit, jak zajistit, aby i na té nejzapadlejší stanici byly cestujícím k dispozici všechny relevantní informace, týkající se přepravních podmínek. Navíc ve „vandalům vzdorném“ provedení. Dle slov mluvčího ČD Radka Joklíka se jedná o obrovské množství informací, které by bylo nutno buď vtěsnat na velkoplošné tabule, či vybat

Ohlas na kladný postoj krajů k Českým drahám (Obzor č. 19)

Člověku je hezky u srdce, zvláště bývalému dlouholetému nádražákově, že jsou kraje, jako Středočeský a Vysočina, které podporují České dráhy. Naše dráha jako národní dopravce potřebuje podporu krajů, nejen z důvodů finančních, ale i společenských a politických. Vždyť by bez podpory krajů byla zvláště omezena železniční doprava. Je dobře, že v sídlech krajů jsou lidé, kteří se zajímají nejen o dění na ČD, ale účinně je podporují nejen svým kladným postojem, ale i svým jednáním z titulu své funkce.

Cítím se nádražákem i teď, v důchodu, čtu pravidelně náš Obzor a pozorně sleduji, co se děje jak v OSŽ, tak na dráze. To už má člověk vžit v těle, že tam, kde dlouho pracoval, ho vždy srdce stále táhne. Takže, kdyby nebylo Obzoru, tak se ani nedozvíme o politice našich krajů vůči železnici.

Jiří Krejčí



Motorový vlak společnosti KČZ v Mochově, vedený M 152.035 (původně DKV České Budějovice, od 1993–2012 Depo ZSSK Humenné, r.v.1982, nyní KČZ), 28. 9. krátce po 16. h.

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

PŘÁVNÍ PORADNA

Úřad pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) (2/2)

V první části bylo uvedeno, na jakých principech ÚOOÚ pracuje a v této druhé části si přiblížíme jeho činnost na základě příslušných zákonů.

Další činnosti ÚOOÚ (na základě příslušných zákonů)

■ vykonává dozor nad dodržováním povinností při zpracování osobních údajů podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o elektronických komunikacích). Podle uvedeného zákona Úřad přijímá, posuzuje a prošetřuje oznámení o porušení ochrany osobních údajů. Dále může vydat vyhlášku, v níž stanoví podrobnější podmínky, za nichž je dána povinnost oznámit porušení ochrany osobních údajů, dále formát tohoto oznámení a způsob, jakým se má oznámení učinit.

- je orgánem příslušným k výkonu dozoru nad dodržováním povinností při šíření obchodních sdělení dle zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o některých službách informační společnosti). Orgán dozoru ukládá a vybírá pokuty za správní delikty podle uvedeného zákona. V případě přeshraniční spolupráce postupuje podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vyšetřování a dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele (nařízení o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele);

- je orgánem příslušným k výkonu dozoru pro nevyžádanou reklamu šířenou elektronickými prostředky dle zákona č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy, a o změně a doplnění zákona o provozování rozhlasového a televizního vysílání, ve znění pozdějších předpisů tj. dodržováním tohoto zákona.

■ je správním orgánem příslušným v prvním stupni řízení o přestupcích a správních deliktech spočívajících v neoprávněném zpracování údajů zpracovaných v nosičích dat s biometrickými údaji na základě zákona č. 329/1999 Sb. o cestovních dokladech, ve znění pozdějších předpisů

sú a zákona č. 325/1999 Sb., o azylu, ve znění pozdějších předpisů.

- projednává správní delikty v prvním stupni podle zákona č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel a rodných číslech a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o evidenci obyvatel),

- projednává dle zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů, ve znění pozdějších předpisů přestupky spočívající v:

- a) používání nebo dalším zpracování údajů vedených v registru k jinému účelu než ke zjištění případného střetu zájmů při výkonu funkce veřejného funkcionáře,
- b) porušení povinnosti mlčenlivosti podle tohoto zákona o skutečnosti, o nichž se fyzická osoba dozvěděla z údajů evidovaných v registru, nebo o osobách, které evidenčnímu orgánu sdělily skutečnosti nasvědčující nepravdivosti nebo neúplnosti údajů, uvedených v oznámeních evidovaných v registru,
- c) neoprávněném sdělení uživatelského jména a přístupového hesla k nahlížení do registru v elektronické podobě třetí osobě.

- projednává v I. stupni přestupek za správní delikt (spočívající v neoprávněném zpracování údajů zpracovaných v nosičích dat s biometrickými údaji) podle zákona č. 325/1999 Sb., o azylu, ve znění pozdějších předpisů.

■ při vytváření a převodu elektronických identifikátorů pro státní registry ÚOOÚ na základě zákona č. 111/2009 Sb., o základních registrech ve znění pozdějších předpisů:

- a) vytváří zdrojové identifikátory fyzických osob a agendové identifikátory fyzických osob a vede jejich seznamy,
- b) zajišťuje převod agendového identifikátoru fyzické osoby v agendě na agendový identifikátor této fyzické osoby v jiné agendě, a to na základě zákonného požadavku.

Zdroj: www.uoou.cz

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



Sobota 15. 10. krátce po osmé hodině. V ranních slunečních paprscích zachytil náš fotografický objektiv „Papouška“ 477.043, jehož kola právě duní po pražském Negrelliho viaduktu. Mašinka míří v čele zvláštního vlaku do Lužné u Rakovníka na „Poslední parní víkend v ČD muzeu“.

Poslední parní víkend v ČD Muzeu

V sobotu a v neděli 15. a 16. 10. ožil opět areál bývalé výtopny v Lužné u Rakovníka nebyvalým ruchem. Ve zdejším železničním muzeu se konala poslední letošní větší akce, která zde každý rok uzavírá oficiálně muzejní sezonu – „Poslední parní víkend v ČD Muzeu“. Důstojně tak došlo k završení letošních „Výletů za historií železnice“.

I navzdory tomu, že areál muzea bude zájemcům otevřen ještě po oba dva poslední říjnové víkendy a o státním svátku 28. 10., měli zájemci poslední letošní možnost svázat se do Lužné parním vlakem. Po oba dva dny, krátce po osmé hodině ráno, byl z pražského Masarykova nádraží vypraven zvláštní vlak, vedený „Papouškem“ 477.043, aby krátce poté již jeho kola duněla po Negrelliho viaduktu. Parní mašince sekundoval na postrku v sobotu „Brejlovec“ 478.3101.

Úspěšná sezona na Krušnohorské lokalce Chomutov – Vejprty – Crazahl

Ve středu 28. 9. 2016 vyjel z Chomutova směrem Vejprty poslední pravidelný osobní vlak v čele s motorovým vozem řady 810, který je oblíbený zejména pro německé cestující. I v tento poslední den, kdy ve Vejprtech nebyl již přípoj směr Německo, využil vlak mnoho turistů zejména cyklistů. Souprava byla obsazena na 90 %.

Letošní sezonní provoz hodnotíme velice kladně. Náš spolek celou sezonu monitoroval a dokumentoval obsazenost vlaků, které vyrážely každý víkend směr Krušné hory. Fotky a informace jsme pak zveřejňovali na našich facebookových stránkách. Německý dopravce DB Erzgebirgsbahn, sledoval a sčítal přešhraniční spojení a to v úseku Vejprty – Crazahl.

Za 21 víkendů bylo vlaků v tomto přešhraničním úseku, kde provoz zajišťovaly jedním párem vlaků České dráhy a jedním párem DB Erzgebirgsbahn, převezeno přes 3300 cestujících, což je velice pozitivní číslo, které dost zřetelně poukazuje na to, že o vlaky je zájem. Díky velkému zájmu z německé strany musely být některé naše vlaky posíleny až o třikrát větší kapacitu, než jezdí dle standardního řazení.

Naším průzkumem jsme vysledovali, že cykloturisté dávají přednost vlakům do Krušných hor před cyklobusy. Několikrát se stalo, že vlak pobral více než 70 cyklistů s koly. Velký smutek přišel pro všechny příznivce naší dráhy, turisty a cyklisty na konci září, protože provoz pravidelných vlaků na trati opět utichl a vlaky vyjedou po Krušnohorské lokalce až 29. 4. 2017.

Ladislav Drobny



Motorový vůz řady 810 s vlečným vozem BDtax zachycen v nejdelším mezistaničním úseku v ČRA to mezi Dominou a Černovicemi. Snímek J. Ježilová

V muzeu čekala na návštěvníky opět spousta zajímavých exponátů, stánků s občerstvením, s upomínkovými předměty a mnohé tradiční atrakce. O poledních se vypravil z Lužné zvláštní vlak také na koleje „Kolešovky“. Pohodovou atmosféru umocňovalo (zejména v neděli) krásné slunečné počasí. Nám nezbývá, nežli poděkovat všem pracovníkům ČD muzea a DHV nejen za organizaci této akce, ale za celou letošní skvělou parní sezonu. Děkujeme. Tak v příštím roce opět v Lužné u Rakovníka na viděnou, vážení.

A. K. Kýzl



Mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměřem byl v rámci akce Retroměstečko nasazen dnes již historický pantograf řady 451.

Retrovlakem do Retroměstečka

O prvním říjnovém víkendu se v Pardubicích již poněkolkáté konalo setkání hasičů, záchranářů, bezpečnostních a armádních složek v rámci akce nazvané Retroměstečko. Letos se k této události připojily také České dráhy, které zajistily „retrodopravu“. Na několika párech vlaků mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměřem byl nasazen dnes již historický pantograf ř. 451, který je jinak deponován v areálu Pars Nova v Šumperku. Akce se setkala se zájmem, o čemž svědčilo nejen množství cestujících, kteří se jeli „jen projet“, ale i spousta fotografií prakticky podél celé tratě.

Výstava modelů

Klub železničních modelářů Trutnov vás zve na výstavu modelů, která se koná ve dnech 25. až 30. října 2016 v hale Základní školy R. Frimla v Trutnově. K vidění budou: železniční modely a kolejiště, stavebnice MERKUR, digitální modely, papírové modely a vystřihovánky. Zájemci si mohou zakoupit modelářské zboží, k dispozici budou i dětské dílničky, připraveny budou i soutěže.

Otevírací doba: úterý až sobota 9 – 18 h, neděle 9 až 17 h.

Vstupné: dospělí 50 Kč, děti 20 Kč, hromadné vstupné pro ZŠ a MŠ: 10 Kč/osobu. –red–

Výlet seniorů do Jeseníků

Koncem měsíce září uspořádal Klub seniorů OSŽ DKV Česká Třebová pro své členy autobusový zájezd do Jeseníků.

Za krásného slunečného počasí jsme vyjeli směr Šumperk, Skřítek a Rýmařov do první zastávky Jířkovic. Zde jsme navštívili Pradědovou galerii U Halouzků, což je výstava obřích soch a betlémů, vše vyřezáno ze dřeva. Nejvíce nás zaujala socha Praděda (výška 10,4 metru, váha 15 tun) a největší betlém na světě v životní velikosti – přes 250 figur. Sochy vyřezává Jiří Halouzka, který je zapsán v Oxfordské encyklopedii významných osobností.

Dále jsme pokračovali autobusem na tři kilometry vzdálený hrad Sovinec. Hrad byl postaven počátkem 14. století na vysoké skále, odkud je nádherný výhled do širokého okolí. V roce 1945 vyhořel a v současné době se stále provádí jeho obnova.

Den PID v Čerčanech

Na sobotu 15. 10. připravila společnost Ropid tzv. „Regionální den PID v Čerčanech“; zároveň se slavilo výročí 145 let zahájení provozu na trati Praha – Benešov – Tábor – Vídeň. Jak je zvykem v rámci dnů PID, jsou nasazeny muzejní soupravy na pravidelné a zvláštní vlaky. Nejinak tomu bylo i v Čerčanech na lince S9 mezi Prahou a Benešovem u Prahy. Na pravidelné vlaky byly nasazeny pantografické jednotky přezdívané „Zabotlamy“ řad 451 a 452. Zvláštní vlaky společnosti KŽC Doprava jezdily během dne do okolí Čerčan: „Zamračená“ 749.253 se soupravou zelených vozů B a Bds, která měla poruchu, byla nahrazena „Kocourem“ 740.692–9 a se soupravou „polomáčených“ vozů řady 050 Bmx jezdila „Zamračená“ 749.259. A samozřejmě nechyběl ani „Hektor“ T 435.003 se soupravou vozů řady

020 Bix od společnosti Posázavský Pacifik. České dráhy na zvláštních vlacích na linku S9 nasadily InterPantera 660.003, který jezdil mezi Benešovem u Prahy a Říčany a ráno jako návoz z Prahy do Benešova a v podvečer z Benešova do Prahy.

Pro návštěvníky Regionálního dne PID byl v Čerčanech připravený bohatý program – prohlídka vodárenské věže, která v dřívějších dobách sloužila k zásobování vodou pro parní lokomotivy, v místním kině se po celý den promítaly filmy s železniční tematikou a každou hodinu jezdil historický autobus Karosa ŠM od nádraží v Čerčanech přes Vysokou Lhotu do Pyšle, kde bylo zpřístupněno Muzeum koňských kočárů a byla k dispozici ve stánku PID i publikace k výročí tratě Praha – Tábor – Vídeň.

Vít Mareš



Zvláštní vlak společnosti KŽC se Zamračenou 749.259 a soupravou vozů 050 Bmx projíždí po trati 212 v obci Lštění.

60 let dopravní průmyslovky v Praze 1 – Masné ulici

5. října slavila Střední průmyslová škola dopravní, Masná 18, Praha 1 – Staré Město šedesát let od svého založení. Na škole vystudovaly o té doby stovky výpravčích, strojvedoucích i jiných profesí v železniční, ale i v městské dopravě. Škola se nyní orientuje i na přípravu pracovníků v řízení letového provozu. Nyní je špičkově vybavena různými přístroji včetně simulátorů pro výuku strojvedoucích, řidičů tramvají a metra a v poslední řadě i lahůdky–trénažeru kokpitu letadla.

Účastníci oslavy a dne otevřených dveří si mohli trenážery osobně vyzkoušet. Učebny trenážerů a informatiky se nacházejí v budově

Moudrost pro tento den

Kdo se směje, místo aby zuřil, je vždycky silnější.

Japonské přísloví

Výstava o železnici v Tišnově

V letošním roce uplyne již 50 let od zahájení elektrického provozu na trati Havlíčkův Brod – Brno. Toto výročí široké veřejnosti připomene výstava v Muzeu města Tišnova s názvem „Jízdenky, prosím“ – „50 let elektrických vlaků v Tišnově“, která se bude konat od soboty 5. listopadu 2016 do neděle 22. ledna 2017. Výstava vedle elektrické traktace ukáže i vývoj železnice v Tišnově a okolí a nebude chybět ani provozní modelové kolejiště. Souběžně s výstavou proběhnou i doprovodné akce, např. odborné přednášky nebo soutěže pro děti. V sobotu 5. listopadu 2016 od 10 do 16 h se uskuteční výstava železniční techniky ve stánku Tišnov, kde se představí elektrické lokomotivy i technika SEE, např. montážní vůz trakčního vedení, a oživení přinesou i parní lokomotiva 213.901 s možností svezení se na stanovišti strojvedoucích. Bližší informace o akci jsou uvedeny na stránkách muzea <http://www.mekstisnov.cz/muzeum>.

Muzeum najdete nedaleko tišnovského nádraží v Müllerově domě v Jungmannově ulici č. 80. Otevírací doba – středa až neděle od 10 do 17 hod. Na akci se podílejí také SŽDC, ČD a ČD Cargo.

Ing. Jiří Kotman

B v Masné ulici. V den oslavy si mohli bývalí studenti prohlédnout staré kroniky školy, které má na starost profesorka Výravská, pohovořit si mohli i s bývalými profesory školy a tiše uctít památku zesnulých profesorů a ředitelů školy. Za doby mého studia na „dopravním ústavu“ počátkem 80. let zde kraloval mimo jiných ředitel Ing. Kolář, profesor Ing. Měchura, Ing. Zvonar, či tělocvikář prof. Růžička. S posledně jmenovaným jsem se nyní opět setkal, učil zde do roku 2000. Jelikož jsem měl zraněnou ruku, on sám byv o berlich, řekl mi na rozloučenou: „Tak ty zase nechceš cvičit!“

Martin Kubík



Trenažery v učebně dopravní průmyslovky v Praze – Masné, 5. října v podvečer.

SPORT

Regionální mistrovství USIC v orientačním běhu

Regionální mistrovství USIC v orientačním běhu se konalo ve dnech 1. – 3. 10. 2016 v belgickém Genku. Výprava byla složena z 6 mužů a 3 žen, trenéra (Jiří Čípa), tlumočnice (Lenka Paurová), vedoucí výpravy (Petr Štěpánek).

Soutěžilo se na střední trati v sobotu po příjezdu 1. 10. a hlavní závod se uskutečnil v neděli 3. 10. Soutěže se zúčastnily státy (Svycarsko,

Česká republika, Belgie).

V celkovém hodnocení obou závodů naši závodníci obsadili v kategorii D21 3. místo (Bára Fátorová–Černíková); v kategorii D45 1. místo (Martina Hindráková) a v kategorii H45 3. místo (Jiří Hájek).

Po sečtení výsledků z obou závodů se naši závodníci umístili na 2. místě.

Petr Štěpánek, vedoucí výpravy



Reprezentanti ČR na regionálním mistrovství USIC v orientačním běhu.