

Z aktuálních událostí

Pod vedením již uzdraveného předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejše a poprvé od začátku prázdnin se v úterý 8. 8. v sídle OSŽ v pražských Vysočanech sešlo **Představenstvo OSŽ**. Po tradiční kontrole plnění úkolů (týkající se mimo jiné stavu členské základny či přípravy tisku kalendářů na rok 2018) přišly na řadu informace ze zásadních jednání. Ty se týkaly především „režijek“, tedy zamýšlené úpravy tarifu pro přepravu zaměstnanců ČD, SŽDC, ministerstva dopravy a Drážního úřadu s plánovanou účinností od 1. ledna 2018. Představenstvo OSŽ ministerský návrh hodnotilo jako nepřijatelný s tím, že stanovisko vypracuje a ministerstvu dopravy zašle do 8. září 2017. „Zítra (9. 8.) na ministerstvo dopravy odešlu dopis, v němž ministra dopravy upozorním na rozpor s předcházejícími jednáními. Podle mého názoru je navržená úprava tarifu pro nás nepřijatelná,“ řekl v úvodu diskuse k tomuto bodu předseda OSŽ Jaroslav Pejša s dovětkem, že „jde o prestiž OSŽ; jak bude OSŽ úspěšné v jízdních výhodách, tak bude úspěšné i v jiných oblastech“.



Návrhy nového loga OSŽ.

Po obsáhlé diskusi představenstvo OSŽ rozhodlo o svolání mimořádného zasedání představenstva (OSŽ) na 4. 9., o den později (5. 9.) se pak mimořádně seje v Ústředí OSŽ (na programu kromě jízdních výhod bude i příprava sjezdu OSŽ).

V rámci bodu informace ze zásadních jednání informoval dále místopředseda OSŽ Radek Nekola o schůzce s ministrem dopravy Danem Ťokem (19. 7.), kterou sám inicioval a na které ministra dopravy informoval o potřebách budoucích investic ve společnosti ČD Cargo (mimo jiné i o dokumentu, který se zabývá podfinancováním hnacích vozidel a vozů u společnosti ČD Cargo). „Těch osm Vectronů je jen kapkou v moři, pokud vás nezachytíme nástup nových typů přeprav s novými vozidly, dostaneme se (jako společnost ČD Cargo) do situace, že nebudeme schopni včas reagovat na potřeby trhu,“ uvedl a dodal: „To, že společnost je nyní na pozitivních číslech, ještě neznamená jistotu do budoucna, ta se buduje až na základě rozvoje a investování do nové techniky.“

Informace o aktuálním dění u SŽDC poté přednesl místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý: „Jsme ve druhém kole připomínkového řízení u směrnice č. 75, stále však existuje řada

bodů, kde jsme se zaměstnavatelem nenašli společnou řeč,“ uvedl s tím, že zástupci Podnikového výboru (PV) OSŽ SŽDC se nyní na základě nesouhlasného stanoviska Výboru OSŽ při OR Brno s přepojováním uzlu Břeclav na CDP Přerov aktuálně zabývají mj. i touto problematikou a dále se také účastní různých jednání s cílem nalezení konsenzu ve věci optimálního budoucího nastavení řízení provozu v Brně.

Miroslav Novotný informoval o jednání s majitelem OHL ŽS Brno ve věci nedodržení kolektivní smlouvy (další jednání proběhne 10. 8. 2017 v sídle firmy) a o zájmu zaměstnanců společnosti Trilex založit odborovou organizaci OSŽ. „Několik zaměstnanců ze čtyřiceti už nechce být pod Federací strojvedoucích a chce založit vlastní základní organizaci OSŽ; jsou to větší strojevedoucí plus obslužný personál jezdící na trati z Liberce do Žitavy (představenstvo OSŽ s návrhem souhlasilo s odkazem na usnesení VI. sjezdu v Nymburce, který vyzval k podpoře odborové činnosti u alternativních dopravců).“

Antonín Leitgeb, tajemník PV OSŽ při ČD, poreferoval o dění u Českých drah, mimo jiné o jednáních „kolem Ok2“ a o schůzce zaměstnavatele a zástupců OSŽ dne 5. 8. ve Volarech se zaměstnanci, kterých se dotkne prosincová změna dopravy.

Tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová informovala o jednání celostátního výboru předsedů ZO OSŽ DKV v Čekyni, kde se mimo jiné mluvilo o organizačních a manažerských změnách, například o převedení zaměstnanců z PJ, DKV Veselí nad Moravou do společnosti DPOV.

Další částí zasedání představenstva OSŽ se na základě rozhodnutí Ústředí OSŽ zúčastnili zástupci ZO OSŽ z Parsnova Šumperk, konkrétně předseda ZO Pavel Horák a místopředseda ZO Jan Bukovský, kteří požadují přerážení své základní organizace OSŽ ze sekce Nedrážního republikového výboru. Představenstvo OSŽ vyslechlo argumenty obou stran (jak zástupci ZO Pars Šumperk, tak i současného předsedy NeRVu Miroslava Novotného) a o průběhu jednání bude v září informováno Ústředí OSŽ.

Podstatnou část jednání věnovalo představenstvo OSŽ přípravám VII. sjezdu OSŽ. Jaroslav Pejša v této souvislosti informoval o prvním zasedání komise pro volební řád, které proběhne 22. 8., a o jednání komise pro stanovy (další proběhne 23. 8.). Radek Nekola představení návrhy nového loga OSŽ, tj. výběr čtyř nejlepších, ze kterých budou členové představenstva vybírat návrh do Ústředí OSŽ, které vítězný návrh předloží VII. sjezdu OSŽ v Ostravě. „Je to podoba, současně logo je pro elektrickou podobu nepřijatelné,“ dodal Nekola.

V odpolední části jednání představenstvo mimo jiné schválilo přiznání jedné dávky z Podpůrného fondu OSŽ a pět žádostí o poskytnutí právní pomoci v řízení před soudem. Závěr pak patřil organizačním záležitostem, informacím Revizní komise OSŽ (ty přednesla Barunka Balážová) a bodu různé. -red-



O pohodu dětí v táboře Krušnohor se kromě výchovných pracovníků stará i pes Dablin, canisterapeut. Snímek Michael Mareš

Letní dětský tábor Krušnohor má jméno a tradici, děti se sem rády vrací

Budíčkem v 7.20h začíná a večerkou ve 21.30h končí každý den v Letním dětském táboře (LDT) Krušnohor. Tábor Krušnohor se nachází v malebném údolí řeky Střely, přibližně 5 km od Mladotic. Původní stanová základna, vybudovaná v roce 1958 Báňskými stavbami, se postupně rozrostla v moderní komplex s kompletním vybavením.

Tábor má dlouholetou tradici, příští rok bude slavit šedesátku. „Něco nato výročí přichystám. Chtěl bych oslovit třeba herce Petra Rychlého, který sem jezdil jako oddílový vedoucí, nebo Nicol Moravcovou, úspěšnou modelku a příležitostnou herečku z Mostu,“ říká Bohumil Šafránek, hlavní vedoucí tábora. „Rád bych sem tyhle lidičky pozval a přichystal jim nějaký benefiční koncert, třeba s Olgou Lounovou, Danielem Hůlkou nebo sopranistkou Pavlínou Senic.“

Areál LDT Krušnohor vlastní a provozuje Zák

kladní organizace OSŽ Most, Bohumil Šafránek je tak nejen předsedou základní organizace, ale i provozovatelem tábora. Rozlehlý areál na straně nad řekou Střelou tvoří 81 čtyřlůžkových chatek s bezpečným elektrickým osvětlením (před přímým sluncem jsou chatky chráněny vysokými borovicemi), čtyři sruby, jídelna, kuchyň, kulturní dům (kinosál pro případ deštivého počasí), vlastní zdravotnické zařízení (ordinace, pokoj lékaře, dva pokoje pro nemocné, izolace), hygienické zařízení, které v sobě ukrývá toalety (dívcí, dámské, chlapecké a pánské) a sprchy, krytá multifunkční hala, která je využívána pro sportovní i kulturní akce (na každém turnusu zde probíhá tradiční volba Miss, vítězka si letos odvezde segway), táboriště s amfiteátr, fotbalové a volejbalové hřiště, dřevěný srub „U staré studny“ (který oddílovým vedoucím slouží jako poradní místnost) a hlavně osm metrů hluboká studna zásobující tábor pitnou vodou. Pramen

ve studni je prý tak vydatný, že v táboře problém zvaný nedostatek pitné vody neznají. „Denně se sprchuje až sedm oddílů a na všechny se teplá voda dostane,“ zdůrazňuje Bohumil Šafránek.

Letní dětský tábor Krušnohor má dlouholetou tradici, i Bohumil Šafránek tady v roce 1974 coby žák čtvrté třídy základní školy začínal. Později zde působil jako vedoucí oddílu, zástupce kulturního referenta, zástupce hlavního vedoucího a od roku 1993 jako hlavní vedoucí. A v této funkci musel řešit ne jeden problém. „Například vloni, těsně před prvním turnusem, poškodila povodeň lávku přes řeku Střelu, po které se lze do tábora dostat suchou nohou. Lávka sice nápor vody vydržela, ale byla značně poškozena. Díky městu Most a podnikům jako Důl Vrbenský se nám podařilo lávku na poslední chvíli opravit,“ vzpomíná.

(Pokračování na str. 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Senioři jsou přesvědčeni, že vedení OSŽ nedovolí jakýkoliv zásah do oblasti režijních výhod.“

Hovoříme s KURTEM MUŽÍKEM, předsedou Republikové rady seniorů OSŽ

Seniorská členská základna se snižuje a je nutné vykonat vše pro to, aby se nově z pracovního procesu odcházející senioři zapojili do činnosti Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ, to jsou vaše slova, která zazněla na červnové konferenci v České Třebové. Jak toho dosáhnout? Připomínám, že za poslední čtyři roky se počet seniorů OSŽ snížil o 1708 členů a v současné době činí 12 173 členů. Nicméně i tak jsou senioři stále nejpočetnější skupinou ze zhruba čtyřicetitisícové členské základny OSŽ.

Je skutečně pravda, že se počty seniorů v OSŽ zmenšují a tento stav mě znepokojuje. I proto jsem o tom na konferenci seniorů OSŽ mluvil. Přestože stále menší počet zaměstnanců na železnici odchází do důchodu, což je dáno početními stavy, končí jejich odchodem do důchodu i členství v OSŽ a my, jako RRS, nemáme možnost tento stav nějak ovlivnit. Myslím si, že bývalo dobrým zvykem, že s odcházejícím zaměstnancem se promluvílo a poděkovalo se mu za členství v OSŽ se sdělením možného pokračování členství v OSŽ i v důchodu. To se neděje. Počty seniorů v OSŽ získáváme pouze z návratových listů (ze základních organizací) a těmto počtům musíme věřit, i když nemáme možnost si je ověřit. Nejde nám o to, abychom byli nejpočetnější skupinou v rámci OSŽ, ale abychom zapojili do OSŽ co největší počet bývalých zaměstnanců. To je úkol nejen pro RRS, ale měl by to být úkol i pro všechny členy OSŽ.

Na konferenci jste také konstatoval, že dobře funguje informační systém RRS OSŽ, že její internetové stránky letos za necelý půlrok navštívilo již více než padesát tisíc návštěvníků, mimo jiné i ze zahraničí, včetně několika exotických zemí. Čím si to vysvětlujete?

Náš informační systém zveřejňuje nejen aktuální informace o práci RRS, ale poskytuje i další informace o České republice, náměty a volnočasové aktivity, rady a tipy pro seniory ze všech oblastí života. Stránky jsou stále více navštěvovány i ze zahraničí a očekáváme, že v letošním roce bude návštěvnost rekordní. Vysvětlení je velmi snadné. Jde o velmi dobrou práci místopředsedy RRS Karla Hybše, který je garantem našeho informačního systému a poděkování patří našim dopisovatelům, kteří podávají informace o dění ve svých klubech seniorů. Za to všem patří poděkování.

Jedním z důvodů, proč být i v důchodu členem OSŽ, je například možnost rekreace za výhodných podmínek. Jaký je u seniorů o rekreaci zájem?

Nemyslím si, že jedním z důvodů proč být i v důchodu členem OSŽ, je poskytování rekreace seniorům za vhodných podmínek. Na rekreaci může jet každý senior, i nečlen OSŽ. Přesto je naší snahou zabezpečit pro seniory OSŽ, jak v našich domácnostech, tak i v zahraničních zařízeních OSŽ, výhodnou rekreaci v okrajových termínech. Hlavním důvodem by však mělo být podílění se na činnosti OSŽ a možnosti využití všech práv a povinností člena OSŽ v oblastech sociálních a právních.

Jak na konferenci v České Třebové připomněl i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, senioři si zaslouží na sjezdu OSŽ důstojné zastoupení, i proto byl jejich počet zvýšen z 15 na 30 delegátů. Stane se tak patrně poprvé, co budou mít senioři na sjezdu tak vysoké zastoupení. Jaký byl senioři zájem o to, stát se delegátem sjezdu?

Máte pravdu. Sjezdu se zúčastní 30 delegátů – seniorů OSŽ. Ti byli řádně zvoleni na konfe-



renci seniorů OSŽ dne 20. června v České Třebové. O účast však byl mnohem větší zájem. Proto byli delegáti zvoleni podle volebního klíče z jednotlivých regionů. Myslím si, že počet delegátů – seniorů na sjezdu OSŽ je oprávněný a důstojný. Kritikům, kterým se tento počet nelíbí, vzkazuji jen to, že senioři pro OSŽ udělali mnohem více, než títo jediní kritici.

Jak senioři vnímají otázku zachování jízdních výhod i po odchodu z aktivního života?

Ano, pro seniory je otázka zachování jízdních výhod stěžejní, na všech jednáních se seniory zaznívají tyto žádosti. Senioři jsou přesvědčeni o tom, že vedení OSŽ nedovolí jakýkoliv zásah do oblasti režijních výhod. Věřím vrcholovému vedení OSŽ, že tomu tak bude a budou požadovat na sjezdu OSŽ, ať se k tomuto požadavku vyjádří před volbami i kandidáti na volené funkce.

(Pokračování na str. 2)

Strojvedoucí Českých drah se zacvičují na Vectronech

Již druhý měsíc probíhá výcvik strojvedoucích na lokomotivě řady 193 Vectron. České dráhy si totiž u rakouské leasingové společnosti ELL pronajaly na 10 let 10 třístýstémových (3 kV DC; 25 kV 50 Hz AC; 15 kV 16,7 Hz AC) lokomotiv Vectron s plánovaným nasazením na linku Praha – Děčín – Berlín – Hamburk. Pronajaté lokomotivy typu Vectron v barvách Českých drah mají být předány do provozu v listopadu až prosinci letošního roku. S předstihem však musí proběhnout zácvik strojvedoucích. Společnost ELL Českým drahám zapůjčila jednu lokomotivu Vectron (193.270-6), na níž v současnosti probíhá zácvik českých a německých strojvedoucích.

„Do výcviku se zapojilo 56 strojvedoucích z DKV Praha, včetně několika lidí z Ústí nad Labem – to pro případ mimořádnosti. Další desítky strojvedoucích absolvují výcvik v Ně-

mecku,“ potvrdil mluvčí ČD Radek Joklík s tím, že ostrý provoz Vectronů začne na podzim, kdy do Česka dorazí pronajaté lokomotivy.

Lokomotivy Vectron jsou určeny pro provoz rychlostí 200 km/h (tato rychlost je již vyžadována pro úsek Berlín – Hamburk a bude potřebná také na trati Drážďany – Berlín po její modernizaci, která by měla být dokončena v příštích letech) a budou také vybaveny potřebnými zabezpečovacími a sdělovacími systémy pro provoz v ČR a v Německu, jako jsou ETCS, LZB/PZB, Mirel, GSM-R nebo TRS. Lokomotiva 193.270-6 je nasazena na trati Praha – Ústí nad Labem na vlacích č. 610/609/606/613, a také na vlaku 1904 do Nymburka, nyní - v srpnu - začne zkušební provoz také směrem na České Budějovice.

Michael Mareš



Lokomotiva 193.270-6 na R606 Salubia.

„Senioři jsou přesvědčeni, že vedení OSŽ nedovolí jakýkoliv zásah do oblasti režijních výhod.“

(Pokračování ze str. 1)

Na zmíněné konferenci v České Třebové vystoupil i předseda Rady seniorů (RS) ČR Dr. Zdeněk Pernes, který ve svém projevu ocenil práci Republikové rady seniorů OSŽ, která patří mezi neaktivnější v RS ČR a zdůraznil, že Republiková rada seniorů OSŽ má nemalé zásluhy na tom, že se podařilo ve vládě a v parlamentu prosadit některé důležité záležitosti, mimo jiné také valorizaci penzí v roce 2018. Průměrná penze nyní činí 11 779 korun a v porovnání se zbytkem Evropy je stále – navzdory valorizaci – nedostatečná. Jak vnímáte problematiku valorizace penzí?

Velmi si vážím vystoupení slov předsedy RS ČR Dr. Pernese na adresu RRS OSŽ. Slova hřejí, ale zároveň zavazují. Na letošním sjezdu

RS ČR v Praze (12. 5. 2017) byli zvoleni tři zástupci OSŽ do vrcholových orgánů RS ČR. Věřím, že vliv OSŽ na činnost tohoto orgánu bude ještě větší. A co se týče valorizace důchodů, nejsem spokojen s tím, jak probíhá, kdy je důchod na výši, kvůli níž se stále více seniorů dostává za celoživotní práci do oblasti chudoby. Musím na závěr ještě podotknout, že na mimořádném zasedání RRS OSŽ 18. července byl účastníky zhodnocen průběh jednání konferencí seniorů OSŽ v České Třebové. Velmi kriticky se členové vyjádřili k neúčasti zástupců ČD, a. s., a SŽDC, s. o., na konferenci. Členové chápou vytížení vrcholových zaměstnanců těchto podniků, ale na konferenci by přivítali i jejich zástupce. Velmi pozitivní byl ohlas na účast generálního ředitele společnosti ČD Cargo Ivana Bednářika.

Michael Mareš

Náchodské nádraží už cestující neodrazuje

Rozlehlá nádražní budova v Náchodě nabízel cestujícím donedávna možnost čekání na vlak v odbovovací hale, která byla otevřena jen v omezenou dobu. Jinak museli cestující čekat na vlak venku a před nepřiznanými počasí je ochránil jen peronní přístřešek. Po rekonstrukci nádražní budovy, která proběhla v loňském a letošním roce, mají cestující k dispozici pro čekání na vlak nejen odbovovací halu, ale i nově situované průchozí prostory, kde je možné si zakoupit občerstvení v pizzerii, která má otevřeno i po příjezdu

posledního vlaku, nebo v pekárně či nové prodejně Pont. Původní nádražní restaurace v Náchodě už patří minulosti, ale možná existuje ještě šance na využití posledních volných prostor alespoň pro nádražní bar nebo bistro. Účel celé investiční akce byl naplněn a nádražní budova v Náchodě nově nabízí cestujícím komfortní prostředí. Možná tak získá veřejná doprava i další cestující, které stav nádražních prostor v Náchodě mohli v minulosti od cestování vlakem nebo autobusem odrazovat.

Martin Kalousek



Zrekonstruovaná nádražní budova v Náchodě nabízí cestujícím občerstvení i příjemné prostředí.

PŘEDSTAVUJEME

Naděžda Šenkapolová: „V současné době mají senioři největší obavy o další osud jízdních výhod.“

Na konferenci Republikové rady seniorů OSŽ, která se konala 20. června v České Třebové, bylo oceněno devět seniorů a senierek za dlouholetou obětavou práci pro OSŽ. Jednou z oceněných senierek byla Naděžda Šenkapolová ze ZO OSŽ Olomouc hl. n. Na dráze působí již od roku 1969 a stejnou dobu je i odborek. Jako členka závodního výboru zdejší odborové organizace působila nejprve v komisi žen, po odchodu do důchodu zaměřila svoji

jich hladký chod. „V této funkci jsem vydržela až do odchodu do důchodu v roce 2005.“

Ani po odchodu do důchodu ale Naděžda Šenkapolová nesložila ruce do klína. Kromě péče o rodinu se stará také o „své“ důchodce – seniory. Zajišťuje pro ně zájezdy po České republice i do ciziny, spolu s dalšími členy výboru důchodců připravují různé vycházky po starobylé a památné Olomouci i jejím okolí, a nechybí ani pravidelná dvě setkání do roka, kde se senioři sejdou, vzpomínají a vyslechnou si, co je nového na dráze. „V současné době mají senioři největší obavy o další osud jízdních výhod,“ konstatuje Naděžda Šenkapolová.

Kromě starostí o činnosti využití volného času seniorů pomáhá Naděžda také při přípravě každoročního plesu železničářů, který se koná v Olomouci a hodně času věnuje také organizaci dětského tábora v Potštejně, který patří ZO OSŽ Olomouc hl. n., kde je předsedou Milan Blažek. Spolu s ní se na organizaci tábora podílí i místopředsedkyně ZV OSŽ Miloslava Pečínková. „Letos proběhly na táboře tři turnusy, první začal počátkem července a poslední skončil 5. srpna. Kromě běžné náplně dětského tábora je ten náš potštejnský zaměřen také na výuku jízdy na koních. O tento tábor je obrovský zájem a hlavní zásluhu na tom má právě Miluška Pečínková,“ říká Naděžda Šenkapolová. Ona sama jako hospodárka tábora má na starosti veškerou agendu týkající se stravování, ubytování, pořádku a dalších nezbytných činností, nutných pro hladký běh tábora. Letos se v potštejněském táboře ve třech turnusech střídalo téměř čtyři sta dětí, kolem šedesáti vedoucích a další personál, především pak skvělé kuchařky.

V úvodu zmíněné významné Naděždy Šenkapolové nijak nepřeceňuje. „Mezi seniory je celá řada lidí, kteří se obětavě a nezištně starají o to, aby senioři mohli smysluplně využívat svůj volný čas, myslím si, že nejsem žádná výjimka,“ brání se pochvalám na svoji osobu. „Dokud mi to zdraví a čas dovolí, budu ve své práci pro naši základní organizaci, především pak pro důchodce, pokračovat,“ říká na závěr.

Miroslav Čáslavský



pozornost na práci se seniory a s dětmi. Je předsedkyní jedné ze tří organizací důchodců při zdejší ZV OSŽ a spolu s dalšími deseti členy výboru důchodců se stará o 280 seniorů a senierek, kteří zasvětili svůj život železničnímu olomouckému hlavnímu nádraží. „Začínala jsem jako staniční dělnice, později operátorka v Prosenicích u Přerova, pak jsem absolvovala kurs výpravčích a nastoupila jako výpravčí do Hrubé Vody na trati Olomouc – Krnov,“ vzpomíná na své začátky na dráze. Po Hrubé Vodě přišla služba na dvojkolejné trati v Dluhonicích, pak jako venkovní výpravčí v Olomouci hl. n. (ve své době výjimka mezi samými muži) a od roku 1981 začala pracovat jako dozorkyně přepravy pro vlečky. „V té době bylo v olomoucké stanici 36 vleček, dnes je jejich sotva třetina,“ vybavuje si v paměti téměř všechny vlečky, na kterých se starala o bezpečnost, dodržování předpisů a je-



Ačkoliv to na snímku tak nevypadá, výpravní budova železniční stanice Moravský Beroun bytřeba opravy.

NAVŠTÍVILI JSME

Moravský Beroun

Železniční stanice Moravský Beroun (dříve Ondrášov) leží na trati z Olomouce do Krmova, která byla vybudována v roce 1872. Od té doby se zde mnohé změnilo, co však zůstává, je ruční obsluha výhybek, prováděná dozorcí výhybek na dvou stanovištích. Ve všech ostatních stanicích na zmíněné trati jsou výhybky ovládány dálkově. „Pro stavění vlakových cest obsluhujeme na stanovišti číslo dva (ST II) celkem pět výhybek,“ říká jeden ze zdejších signalistů Marek Ocela. „Po oznámení výpravního o přípravě vlakové cesty nejprve zjistíme pohledem její volnost, pak postavíme výhybky do příslušné polohy a uzamkneme je. Klíče vložíme do elektromagnetického zámku a tím má výpravní kontrolu, že vlaková cesta je volná a řádně postavena,“ popisuje technologii stavění vlakových cest v této stanici. Podle názoru Marka Ocela by dozorcí výhybek měli být ohodnoceni stejnou platovou třídou jako signalisté v jiných stanicích. „Mimo stavění návěstidel provádíme úplně stejnou práci jako oni, navíc pod širým nebem a za každého počasí. Snad by tato skutečnost měla být zohledněna, a to nejen v platové třídě, ale snad i v nároku na ozdravné pobyty – KOP,“ domnívá se.

Moravský Beroun leží na hranicích dvou krajů – Olomouckého a Moravskoslezského – sousední Domašov nad Bystřicí je již v kraji Olomouckém. V současné době (do konce srpna) probíhá v této železniční stanici a na trati až do Valšova dlouhodobá výluka, během níž jsou opravovány především mosty a propustky na trati mezi Moravským Berounem, Dětrichovem

nad Bystřicí a Valšovem. Osobní vlaky a rychlíky jsou nahrazovány autobusy, zpoždění vznikají v důsledku přestupů jsou však minimální – do pěti minut.

A jak jsou zdejší dozorcí výhybek se svojí prací spokojeni? „Nijak zvlášť si nestěžujeme, pracovní prostředí máme vyhovující, v dohledné době by měla být na stanovišti vyměněna i okna. Jen to dojíždění je někdy únavné,“ říká Jana Martiníková, která právě skončila denní směnu a čeká na vlak do Třemešné, kde bydlí. „V trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku, kde jsem dřív sloužila, byla naše práce nahrazena dálkovým ovládním celé trati z Krmova. Ale důležité je, že nám zůstala práce, i když musíme dojíždět – v mém případě sedmdesát kilometrů – cesta trvá půl druhé hodiny,“ dodává.

Samotná budova železniční stanice Moravský Beroun příliš reklamu dráze nedělá, potřebovala by opravu. Stejně chátrá i vedle stojící někdejší vodárna (dnes nevyužívaná) a skladiště. Zato nákladíště kypí čilým ruchem – takřka nepřetržitě se zde nakládá dříví, vytěžené a stále těžžené z okolních lesů, které postihla rozsáhlá kůrovcová kalamita.

Co zdejší železničářům trochu „trhá srdce“ je fakt, že byly pokáceny dvě staleté lípy před dopravní kanceláří, které snad pamatovaly počátky vzniku této stanice. „Na pařezech vypadají zdravě, ale proč je pokácely? Snad proto, že jejich kořeny vnikaly do kolejí,“ krčí rameny oba oslovení dozorcí výhybek.

Miroslav Čáslavský



Dozorce výhybek Marek Ocela při stavění vlakové cesty místně stavěnou výhybkou.

ZE SVĚTA

Německé dálkové vlaky zvýšily dochvilnost

Dálkové spoje Deutsche Bahn (Německé dráhy) zvýšily za prvních šest měsíců letošního roku přesnost dojezdů na 81,1 procenta. Oznámil to 3. července šéf DB Richard Lutz v rozhovoru pro Německou tiskovou agenturu (DPA) s tím, že původní cíl pro celý rok 2017 byl 81 procent. Připomněl, že ukazatel pouhých 78,4 procenta, docílený v roce 2016, byl zaviněn četnými stavebními pracemi na železniční. Za dochvilnost se považuje příjezd vlaku s maximálním zpožděním do šesti minut, podotkl šéf koncernu. Podle jeho slov je provoz dálkových i regionálních vlaků po loňských stavebních úpravách nyní lepší a zákazníci DB si toho i považují. „Do konce tohoto roku se vši pravděpodobnosti dospějeme k dalšímu rekordu v počtu cestujících v dálkové dopravě,“ prohlásil Lutz.

V minulém roce přepravily dálkové vlaky DB 139 milionů osob. Lutz upozornil, že některá klíčová železniční místa, především v Frankfurtu nad Mohanem, Kolíně nad Rýnem, Hamburku a Mannheimu fungují na hranici únosnosti, což je třeba řešit zlepšením jízdního řádu a zejména inteligentnějším řízením celého systému. „Nesjeme doposud zdaleka na konci, musíme ještě dlouho tvrdě pracovat na zlepšení,“ zdůraznil Lutz. Zmínil se i o problémech v restauračních vozech, kde například nefungující kávovary působí ještě občas potíže. Podle jeho slov se to týká hlavně starších vlaků, jako ICE 1, v nichž jsou opravy a údržba obtížné. „Ale i s tím se vyro-

náme – v nových vozech jsou přístroje výrazně odolnější a jednodušší pro údržbu,“ řekl šéf DB a prohlásil, že pokud bude šéfem dráhy, „budou gastronomické služby ve vlacích – o tom nemůže být žádných pochyb. I já sám je rád užívám,“ dodal.

Jan Hála

Bodycams chce Německá dráha zavést u všech bezpečnostních pracovníků

Bezpečnostní personál Deutsche Bahn (Německé dráhy) má být v budoucnu vybaven tzv. bodycams – kamerami, umístěnými na těle příslušných pracovníků, dozírajícími nad pořádkem ve vlacích a na nádražích. Tyto přístroje, které mají přispět k rychlému zásahům bezpečnostních sil proti stále se množícím projevům násilí v železniční dopravě, mají být nasazovány již od konce letošního léta, sdělil 29. června mluvčí DB. Jak dále uvedl mluvčí, bodycams byly již testovány na nádražích v Berlíně a Kolíně nad Rýnem a v vlacích. „Bodycams poskytnou důkazní materiál a chrání před útoky,“ prohlásil šéf instruktůrů DB.

Kamera se dá aktivovat stisknutím knoflíku a snímky jsou zakódovány a uloženy do paměti. Jejich další využití je pak už jen věcí policie, dodal. Mluvčí SPD Lars Klingbeil se nicméně obává, že takto pořízené záběry mohou být i zneužity. „Ochrana železničářů je sice oprávněná opatření, ale není jasné, co se pak s ta-

VŠIMLI JSME SI

● **VÝSTAVA O HISTORII** Severní dráhy císaře Ferdinanda je k vidění v Moravskoslezském železničním muzeu, které se nachází v budově železniční stanice Ostrava-střed. Výstava byla otevřena 1. května 2017 při příležitosti oslav 170 let této trati a potrvá až do 16. dubna 2018. Návštěvníci se zde mohou seznámit s historií této tratě, podanou na informačních panelech i prostřednictvím mnoha historických artefaktů z dob počátku železnice. Nudit se nebudou ani děti, pro které je připraveno modelové kolejiště, jakož i trenážer, na němž si mohou vyzkoušet jízdu na lokomotivě. Výstava podpořilo město Ostrava a Moravskoslezský kraj. Blíží informace na webu www.zmms.cz.

● **HLÁSKU JÍVOVÁ** na trati Olomouc – Krnov čeká v dohledné době zásadní změna. Dosavadní hláaska bude nahrazena automatickým hradlem, upraven bude i přilehlý železniční přejezd. Otázkou zatím zůstává, co bude s budovou hlásky, která byla postavena v roce 1971. Zatímco přístřešek pro cestující zůstane zachován, o osudu zbytku budovy se v současné době jedná. V úvahu připadá prodej budovy nebo její pronájem, vyloučena však není ani její demolice, přestože budova je ve velmi dobrém technickém stavu, dva roky po výměně oken a dveří a architektonicky skvěle zapadá do zdejší krajiny i přilehlé chatarské oblasti.



● **V ÚSTECKÉM KRAJI** nyní probíhá masivní modernizace osvětlení v železničních stanicích. V žst. Lovosice (na snímku Tomáše Martinka) byly v rámci rekonstrukce stanice instalovány nové vysoké osvětlovací věže trubkové konstrukce typu Abatec, jenž tu nahradily původní dosluhující nádražní lampy JŽ. Tímto došlo k úspoře v podobě postačujícího menšího počtu osvětlovacích stožárů v kolejíšti.



● **PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÝ** obelisk nad někdejší železniční stanicí Hoštejn (nyní neobsazenou zastávkou) připomíná dobu, kdy byla pod vedením geniálního českého inženýra Jana Pernera postavena trať z Olomouce do Prahy. První (neoficiální) vlak na ni vyjel 4. srpna 1845, slavnostní otevření tratě se konalo 20. srpna. K obelisku se dá dojet po červené turistické značce směřující od zdejší zastávky do poměrně prudkého kopce, na němž jsou kromě obelisku také rozvaliny hradu ze 13. století.

● **SPRÁVA** železniční dopravní cesty připravuje prodej vlakové trati mezi Moravskými Budějovicemi a Jemnicí na Třebíčsku. „Veřejná soutěž by měla být vyhlášena v nejbližších týdnech,“ prozradila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Na jednokolejce z roku 1896 byla pravidelná osobní doprava zastavena 31. prosince 2010, podle úřadů kvůli ztrátovosti. Teď tam jezdí jen výletní a nákladní vlaky, uvedla 5. 8. 2017 Mladá fronta Dnes.

● **SPRÁVA** železniční dopravní cesty připravuje prodej vlakové trati mezi Moravskými Budějovicemi a Jemnicí na Třebíčsku. „Veřejná soutěž by měla být vyhlášena v nejbližších týdnech,“ prozradila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Na jednokolejce z roku 1896 byla pravidelná osobní doprava zastavena 31. prosince 2010, podle úřadů kvůli ztrátovosti. Teď tam jezdí jen výletní a nákladní vlaky, uvedla 5. 8. 2017 Mladá fronta Dnes.

ÖBB i nadále ovládají přepravu jednotlivých vozových zásilek

Rail Cargo Group (RCG), koncern nákladní dopravy Rakouských spolkových drah (ÖBB), slibuje i nadále v Rakousku „plošné“ pokrytí a zachování celého území země pro jednotlivé vozové zásilky, což je rozdílem proti řadě státních železničních společností v Evropě. Pro RCG je plošné pokrytí důležité, protože se jedná o důležité objemy pro vytížení nákladních vlaků na základní síti a dále o dodržení smlouvy, které RCG dala.

Rakouský stát zaplatil v roce 2015 (údaje za rok 2016 nejsou dosud k dispozici) jako podporu přepravy jednotlivých vozových zásilek RCG 48 milionů eur a tím zároveň přispěl k tomu, že RCG v současnosti celým Rakousku obsluhuje 617 míst, kde nabízí železniční nákladní přepravu. V loňském roce bylo odevzeno více než 1,2 milionů jednotlivých vozů, o 12 % více než v roce předtím. Die RCG je tendence vzrůstající. Pro Ferdinanda Schmidta, člena představenstva RCG, je to jasné: „Bez dopravy jednotlivých vozových zásilek by RCG nefungovala.“

Z Transportweb, 4. 7. 2017, zpracoval –sh–

Obzor č. 31 – 10. 8. 1992

„Občané by měli vědět, co je čeká,“ říká v rozhovoru uveřejněném na první straně JUDr. Richard Falbr, prezident České a Slovenské konfederace odborových svazů (ČSKOS). Generální rada ČSKOS tehdy požadovala, aby případné rozdělení Československa probíhalo pouze ústavní cestou. Zpracovalo proto materiál shrnující ekonomické důsledky tohoto rozdělení. „**Dá se říci, že závěry nahrávají myšlence udržení federace,**“ říká v rozhovoru Richard Falbr.

V rubrice „**Co se děje v ústředí**“ nacházíme informaci o pokračujících jednáních o projektu železniční zdravotní pojišťovny. Řešila se organizační struktura pojišťovny, která měla sídlit v Přerově s pobočkami v Praze a Plzni a s kancelářemi v místech bývalých krajů.

Obzor přináší také obsáhlý článek o vztazích mezi OSŽ a Federací strojívdů. Předseda ZV OSŽ lokomotivního depa Břeclav v něm vyzývá obě organizace ke společnému hledání cest k jednotnému postupu, především při kolektivním vyjednávání.

Na straně 3 najdeme zkušenosti ze školení českých odborářů v rakouském Villachu, které se uskutečnilo na pozvání rakouské odborové ústředny ÖGB. Každého jistě zaujme informace o tom, že ač je členství v ÖGB dobrovolné, zaměstnanci jej považují za samozřejmý výraz solidarity a je zde proto vysoká odborová organizovanost. Nejvyšší organizovanost ze 14 odborových svazů, spadajících pod ÖGB, měl Železniční odborový svaz, a to neuvěřitelných 99,4%. „**ÖGB vydobýlo svým členům solidní existenci a sociální zajištění. Současnou snahou je dosáhnout 35 h pracovní doby týdně a zaručit nejnižší příjem 10 tisíc šilinků,**“ píše se v článku mimo jiné.

Obzor č. 32 – 17. 8. 1992

Obzor č. 32 přináší první část obsáhlé studie České a Slovenské konfederace odborových svazů

zů s názvem „**Ekonomické důsledky případného rozdělení ČSFR**“. Upozorňuje se v ní mimo jiné na to, že po rozpadu by došlo k výraznému zužení vnitřního trhu, vyšším nákladům, nižší rentabilitě a vysoké surovinové, materiálové a energetické náročnosti výroby.

Dne 3. srpna 1992 došlo mezi žst. Budkovce a výhybnou Drahnov k tragické železniční nehodě – při střetnutí vlaků Mn 81 400 a Pn 61 159 bylo usmrceno šest pracovníků ČSD. Přestože šetření v době vzniku tohoto čísla nebylo ještě uzavřeno, článek konstatuje, že bezprostřední příčinou byl nedůsledný výkon dopravní služby při mimořádné obsluze zabezpečovacího zařízení. Tato mimořádnost byla způsobena, jak se zde uvádí, rozkrádáním prvků sdělovací a zabezpečovací techniky.

Rubrika „**Co se děje v ústředí**“ přináší podrobné informace ze setkání zástupců odborových centrál na železnici s novým ústředním ředitelem ČSD Ing. Jaromírem Kunstem. Nový ústřední ředitel na něm přislíbil novou organizační strukturu ČSD. Chystaný zákon o železnicích by měl podle jeho slov vyřešit napojení na státní rozpočet a také rozdělení na část dopravní a infrastrukturu. Dále uvedl, že by se ČSD měly transformovat na akciovou společnost. Ústřední ředitel dále prohlásil, že sociální politika se bude řídit tím, kolik prostředků si ČSD bude schopno svou přepravní výkonností a jinými aktivitami vytvořit. Tento přístup odboráři označili pro železnici za téměř likvidační, neboť by vzhledem ke stavu základních prostředků nebylo možné, aby železnice přešla na tento režim bez dotací státu.

V rozhovoru s předsedou představenstva a. s. Pacifik informuje Obzor o zaměření této organizace. Ta byla v roce 1992 transformována z podniku služeb OSŽ Pacifik na akciovou společnost a jejím cílem bylo organizovat sociální rekreaci, provádět vydavatelskou a nakladatelskou činnost, ekonomické poradenství. V plánu bylo též vytvořit samostatnou cestovní kancelář OSŽ.

Zdeňka Sládková

Letní dětský tábor Krušnohor má jméno a tradici, děti se sem rády vracejí

(Pokračování ze str. 1)

LDT Krušnohor je mezi dětmi oblíbený a tak počet dětí rok od roku roste. Letos na prvním turnusu bylo 198 dětí, na druhém 160 dětí a na třetím, který právě teď končí, 164 dětí. Zvláštností je, že děvčat je tady jednou tolik než kluků (cca 60 kluků a 100 holek). „**Kdysi bývaly tábory klučičí záležitostí, dnes je tomu naopak. Obecně ale platí, že na prvním turnusu je nejvíce dětí. Jestli to není tím, že se rodiče na začátku prázdnin už chtějí těch dětí zbavit?**“ směje se Bohumil Safránek. V posledních letech roste počet dětí zejména na druhém turnusu. „**Kvalitní šéf, kvalitní program, na tom to stojí! A hlavně hodné vody ve studni,**“ dodává Bohumil Safránek se šibalským úsměvem.

Tábor je určen pro děti od šesti do šestnácti let, nejvíce jsou zastoupeny děti ve věku deset až dvanáct let. Nejvíce je tady dětí z Mostu, Chomutova a z Teplic. Zatímco počet zájemců o pobyt na táboře roste, počet dětí železničářů každým rokem klesá. Před čtyřmi lety jich tady bylo celkem čtyřicet, letos s bídou dvacet. A to je LDT Krušnohor už čtvrtým rokem v nabídkovém katalogu ČD travel. „**Opravdu je to škoda, že tábor není více využíván dětmi zaměstnanců Českých drah, ČD Cargo a SŽDC, protože v na-**

bídce ČD travel je, a zaměstnanci těchto podniků mohou využít dotaci a děti přihlásit jak přes své organizační jednotky, tak i přímo u mě, to budou mít ještě levnější,“ říká B. Safránek.



Jídlo dětem chutná, je to zásluha kuchařek Edity Strajčkové (vlevo) a Hany Stejskalové.

Když padne dotaz na to, zda není na škodu, když tak kvalitní tábor končí sezónou už 13. srpna, Bob se zachmuří a odvětlí: „**Škoda to je, ale musí se to vyplatit. Klidně udělám i čtvrtý turnus v případě, že tady bude probíhat nějaký specializovaný tábor, něco takového jako měli youtubeři na Prudce.**“

O chod tábora se poprovozní stránce stará celkem 13 lidí: sedm v kuchyni včetně tří kuchařek, dvě uklízečky, dále fotograf (který pravidelně aktualizuje webové stránky tábora – www.ltdkrušnohor.cz), elektrikář, hospodářka, řidič a správce tábora. Výchovných pracovníků je pak celkem 23: počínaje hlavním vedoucím tábora Bobem, přes statutárního zástupce vedoucího až po 14 oddílových vedoucích a šest praktikantů.

Michael Mareš

NÁZORY

Železnice očima cestujícího (1/3)

Předesílám, že nejsem železničář a nikdy jsem na železnici nepropracoval, ale cestuji vlakem rád už od dětství rád a všimám si věci kolem dráhy asi více, než většina cestujících. Sleduji ve vašem listu diskuse ohledně reorganizace Českých drah, modernizace fady tratí a nádraží i stesky nad řadou negativních doprovodných dějů. Nedá mi to a tak se také pokusím popsat, co se mi na současném dění na železnici v České republice líbí, ale spíše to, co se mi nelíbí. Třeba může být zajímavé, jak to vidí neprofesionál.

Bezesporu rychlost a komfort cestování na hlavních tazích se užasně zvýšily. Kromě toho zde vlaky jezdí neporovnatelně častěji než dříve; myslím, že kapacita tahu kolem Prahy se blíží nasycení. Čistota vagonů (včetně toalet) je na velmi slušné úrovni, která je neporovnatelná se situací koncem 80. let, a jízda rychlíkem vyšší kvality nebo soupravou typu railjet či dokonce pendolinem je požitkem. To jsou pozitivní jevy, díky za ně! Na druhé straně mnohé dění kolem dráhy je pro mě těžko pochopitelné a podivné.

Stav a vybavení stanic

Začnu stavem staničních budov a děním v nich. O tom, že značná část těchto budov je stále ve špatném stavu, se hovoří na všech úrovních už dlouho. Ale i ty, které byly nedávno opraveny, působí dosti nehostinným dojmem. Na menších nádražích je pusto a prázdná. Většina výdejn jízdenek je již dávno zavřená, a podobně je to s dopravními kancelářemi. Kde ještě poměrně nedávno aspoň vykoukl výpravčí, jsou teď zamřížované dveře. Když má člověk štěstí, existuje alespoň otevřená čekárna, případně někde na chodbě lze najít automat na kávu – a to je asi tak vše. Že cestující čekající na vlak mohou občasně pocítit nutnost vykonat potřebu, to zřejmě současní vládcí železnice neberou na vědomí. Záchody v naprosté většině staničních budov jsou zamčené, posloužte si u plotu nebo stroměčku, je-li nějaký. Funguje-li náhodou výdejna jíz-

denek, musí tam člověk v naléhavém případě poníženě prosit o klíč od záchodu. Místo elementární služby cestující veřejnosti je tak veřejnost vystavována trapné situaci, cožpak si to nikdo neuvědomuje? Nikomu to nevadí? Mně tedy ano. A nejedem o malé staničky. Namátkou vzpomenu třeba nádraží v Karlštejně, kde je celoročně velmi vysoká frekvence turistů. Ve velkých přestupních stanicích, jako např. v Chlumci nad Cidlinou, Jaroměři, Chomutově, Otrokovicích je to jako přes kopírku, stejně tak jako v krajském městě (!) Zlíně. A někde byly prostě toalety zlikvidovány bez náhrady. Není výpravčí – není pokladna – pochody v lidském organismu se tudíž zastavují.

Kdysi, ještě za dob časů Sovětského svazu, jsem si tam všiml, že vagony v příměstských vlacích, obsluhujících dopravně okolí velkých měst, nemají záchody. Pšišlo mi to tehdy neuvěřitelné, ahle – pomalu se tomu blížíme! (Možná bych to ani neměl psát, aby se toho někdo neujal a nevymyslel další zlepšovák.) Zajímalo by mě, kolik by ČD/SZDC musely investovat, kdyby měly zaplatit pána/paní, který by se o tyto místníky staral a udržoval je v čistotě. Zřejmě na tom, aby se cestující cítili dobře, příliš nezáleží. A přitom by třeba tyto drobnosti přilákaly další pasažéry a vzrostla by tržba, což by ztráty za „hajzlbábu“ vykompenzovalo. A že to jde, ukazuje pozitivní příklady. Z vlastní zkušenosti rád jmenuji třeba Kolín, Ústí n. Labem, Uherský Brod a Luhačovice.

Ruku v ruce s toaletami jsou nádražní restaurace. Kdysi jich bývalo spoustu, dalo se v nich velmi slušně najíst, v krajním případě tam člověk dostal aspoň dršťkovou se dvěma houskami. Tajemná ruka trhu na neprostou většinu z nich zlikvidovala. A to opět nejen v malých stanicích: odstrašujícím příkladem v tomto směru budiž Hradec Králové (!), Mariánské Lázně, Zdice, Chlumec nad Cidlinou, Choceň, Přerov. A to tam býval ještě v devadesátých letech čilý provoz. A přitom restaurační provoz jede udržet, což demonstřují fungující restaurace třeba na nádraží

v Kolíně či Jaroměři, nemluvě, díkybohu (prozať?!), o velkých městech jako jsou Pardubice, Plzeň, Brno či Olomouc.

Kde je zakopaný pes? Nedávno jsem se dočetl, že dnes pryč cestující veřejnost nechce trávit čas na nádraží jako kdysi, jen rychle přiběhnout, zhltnout poklusu bagetu, nasednout a odjet (proto architekti v nově opravovaných staničních budovách údajně již nepočítají s obnovou restauračních místností). Oni by ale třeba cestující – alespoň občas – chtěli v klidu posedět, když už ne v restauraci, aspoň v klidné čekárně, jenže často není kde. Příkladem poslouží pražské hlavní nádraží – není pokladna – pochody v lidském organismu se tudíž zastavují. Kdysi, ještě za dob časů Sovětského svazu, jsem si tam všiml, že vagony v příměstských vlacích, obsluhujících dopravně okolí velkých měst, nemají záchody. Pšišlo mi to tehdy neuvěřitelné, ahle – pomalu se tomu blížíme! (Možná bych to ani neměl psát, aby se toho někdo neujal a nevymyslel další zlepšovák.) Zajímalo by mě, kolik by ČD/SZDC musely investovat, kdyby měly zaplatit pána/paní, který by se o tyto místníky staral a udržoval je v čistotě. Zřejmě na tom, aby se cestující cítili dobře, příliš nezáleží. A přitom by třeba tyto drobnosti přilákaly další pasažéry a vzrostla by tržba, což by ztráty za „hajzlbábu“ vykompenzovalo. A že to jde, ukazuje pozitivní příklady. Z vlastní zkušenosti rád jmenuji třeba Kolín, Ústí n. Labem, Uherský Brod a Luhačovice.

Ruku v ruce s toaletami jsou nádražní restaurace. Kdysi jich bývalo spoustu, dalo se v nich velmi slušně najíst, v krajním případě tam člověk dostal aspoň dršťkovou se dvěma houskami. Tajemná ruka trhu na neprostou většinu z nich zlikvidovala. A to opět nejen v malých stanicích: odstrašujícím příkladem v tomto směru budiž Hradec Králové (!), Mariánské Lázně, Zdice, Chlumec nad Cidlinou, Choceň, Přerov. A to tam býval ještě v devadesátých letech čilý provoz. A přitom restaurační provoz jede udržet, což demonstřují fungující restaurace třeba na nádraží

Ivan Pelant

Raději prázdná nádraží?

Jako zcela nepochopitelné vidí zákazníci ČD, a. s., kroky SŽDC, které vedou k vypovídání pronájmu restaurací.

Nedávno jsem zaslechl ve vlaku o žst. Turnov: „**Nevím, co z toho SŽDC má, když neobnovuje smlouvy s nájemci nádražních hospod a kiosků; v Liberci byl zbořen tradiční kiosček na zadním nástupišti, v Turnově byla zrušena restaurace a prý má být zrušen i ten kiosček v rohu nástupišť, nebudetamnic,**



Tradiční kiosček v Turnově, před ním dveře již zrušené restaurace



Běžný obrat cestujících v Turnově.

toto mají radši všichni prázdné?!“ Přitom Turnov je velmi cestujícími využívané nádraží. Chtělo by se říci: „**To mi hlava nebere!**“

Je to podobné, jako by majitel domu vypověděl všechny nájemníky, a pak se divil, že nemá na údržbu domu ani na svůj zisk.

Ano i takové domy jsou v Praze, ale většinou je vlastní italské skořápkové firmy nebo vytunelované podniky, a tím SŽDC není.

Martin Kubík

Ohlas na článek „Prodlali jsme Škodovku – jsme nepoučitelní“ (č. 14)

Kdyby jen tu Škodovku, ale jsou to i jiná dědictví (národní) České republiky. Dnes se prodá vše, bez ohledu na to, že tím naše republika ztrácí své hodnoty, tzv. zlato či stříbro naší země. A proč? Protože se ztrácí naše národní hrdost, vlastenectví. Je to hanba, ale je to tak. Stále vítězí hamiznost. Dáváme svou hrdost za ten mizerný mamon.

Kdo z těch nahoře, ve státních orgánech a dalších institucích, jsou opravdoví vlastenci? Ohánějí se hlavně svou stranou a berou peníze za žvanění a plané sliby. Ne nadarmo se říká že „sliby jsou chyby“. Kdo z nich opravdu myslí na své voliče a dělá to, co jim slíbil? Jiří Krejčí

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Masarykovo nádraží má zakrýt obří střecha

Místo původně plánovaného podchodu pod Masarykovým nádražím vznikne v Praze mnohem ambicióznější projekt. Nově vytvořená studie počítá s obřím zastřešením této vlakové stanice. Řešení nepřináší jen ochranu před deštěm, ale i propojení oddělených míst v srdci Prahy. Nyní bude následovat vypracování podkladů potřebných pro získání územního rozhodnutí. Zastřešení je součástí plánu Správy železniční dopravní cesty na přebudování nádraží, odkud

poprvé vyjel vlak v roce 1845. Autoři studie vymysleli prostor s trávníky a záhony, který je určen nejen pro cestující spěchající na vlak, ale i pro lidi, kteří si můžou výrazně zkrátit cestu centrem města. Nebudou muset složitě obcházet areál Masarykova nádraží a za pár minut se dostanou například na nedaleké hlavní nádraží. Jak uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý, v ideálním případě by bylo možno začít s realizací v roce 2022. *Vybráno z Lidových novin, 7. 8. 2017*

PRÁVNÍ PORADNA

Ukončení penzijního připojištění, nově doplňkového penzijního spoření

Ukončení doplňkového penzijního spoření je možné několika způsoby: jednorázovou výplatou nebo rentou kratší než 10 let (platí se 15% daň z příspěvku zaměstnavatele), doživotní penzi, výsluhovou penzi nebo pozůstalostní penzi, u účastnických fondů ještě výplatou předdůchodu.

Při podpisu smlouvy (zahájení spoření) si každý mohl určit způsob, jakým řádně ukončí toto spoření na penzi, tzv. strategii spoření. Každá penzijní společnost nabízela několik různých strategií spoření, ze kterých si pojištěnec vybíral. V současné době se ukončení penzijního spoření stalo pro mnoho zaměstnanců aktuálním. Pokud se ukončí penzijní spoření výplatou jednorázové platby, pak se z příspěvku zaměstnavatele zaplatí vždy 15% daň z příjmu. Neplatí se při výplatě formou různých penzí (starobní, doživotní atd.), ale výběr musí trvat minimálně 10 let, u starých smluv ještě výsluhovou penzi nebo rentou delší než 3 roky.

Přestoupit od jedné penzijní společnosti k jiné penzijní společnosti je možné, ale podmínka je minimálně 60 měsíců před ukončením smlouvy a navíc již nelze přejít k transformovanému fondu, ale do penzijní společnosti, která již nezaručuje výplatu 100% nasporených prostředků.

V případě, že smlouva byla uzavřena v počátcích existence penzijního spoření a končí ke dni dosažení 50 let věku, pak se doporučuje, z této smlouvy vybrat jen výsluhovou penzi a smlouvu nechat dál pokračovat, až do odchodu

do důchodu nebo předčasného důchodu. Výhodou v tomto případě je, že se smlouva může kdykoli vypovědět bez rizika sankcí. Podobný postup se doporučuje i u smluv končících při dosažení 60 let a při hranici odchodu do důchodu vyšší než 60 let.

S účinností od 1. 1. 2016 došlo o doplňkovém penzijním spoření k následujícím změnám:

- **změna podmínky pro vznik nároku na dávku** – nově vzniká dosažením věku 60 let při minimální době spoření 60 kalendářních měsíců,
- **osvobození od daně** – penze vyplácené po dobu 10 let a více jsou osvobozeny od daně z příjmů fyzických osob (platí i pro výnosy z penzijního připojištění).
- **účastník si bude moci odečíst od základu daně částku měsíčního příspěvku na doplňkové penzijní spoření** či penzijní připojištění, která převyšuje 1000 Kč. Maximálně bude možné odečíst 24 000 Kč za kalendářní rok,
- **zaměstnavatel si bude moci ze základu daně odečíst až 50 000 Kč (dříve 30 000 Kč) ročně za příspěvky na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění za zaměstnance.**

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Přehled základních rozdílů mezi oběma typy fondů v roce 2017

	Transformovaný fond	Účastnické fondy
likvidita – kdy lze vybrat	v 60 letech	nově už v 60 letech
likvidita – forma výběru	jednorázově, doživotní penze, renta na nejméně 3 roky výsluhové penze	jednorázově, doživotní penze, renta na určitou dobu (min. 10 let), předdůchod
likvidita – polovinu lze vybrat po 15 letech spoření	ano	ne
likvidita v případě úmrtí	pozůstalost = celá částka	pozůstalost bez státních příspěvků
částečné odbytí	není možné	ano, u smluv pro děti po dosažení 18 let věku
investiční strategie	povinně konzervativní	konzervativní až dynamická
garance nezáporného zhodnocení	ano	ne
poplatky	0,8% + 10% z výnosu	1,0% + 15% z výnosu
předdůchod	ne	ano, při splnění podmínek



Parní lokomotiva 423.0145 „Velký Bejček“ se svojí soupravou projíždí po trati 041 mezi Brodkem pod Troskami a Ktovou pod zříceninou hradu Trosky.

Parním vlakem Českým rájem

Stalo se již tradicí, že v letních měsících vypravuje Klub přátel železnic Českého ráje o vybraných sobotách zvláštní parní vlaky do okolí Turnova. V letošní sezoně však kvůli opravě kotle „domácí“ parní lokomotivy 310.0134, přezdívané „Babička“, doposud vyjížděla v čele zvláštní parních vlaků lokomotiva 423.0145, přezdívaná „Velký Bejček“. V tradiční soupravě, sestavené hlavně z historických vozů Ce „Rybák“, nechyběl ani nákladní vůz s loutkovým divadlem

pro nejmenší. Novinkou letošního roku jsou kromě zvláštních historických vlaků (v režii místního Kolej-klubu), vedených historickou lokomotivou T 334.0866, zvanou „Rosnička“, také Muzejní dny v turnovském depu, kde návštěvníci mohou zhlédnout expozici historických lokomotiv a vozů, svést se na úzkorozchodné železnici, vyzkoušet si železniční simulátor nebo navštívit historickou dopravní kancelář pana výpravčího. **Vít Mareš**

Děti se zdravotním postižením trávil prázdniny na dětském táboře v Čekyni

Již posedmácté se letos konal v dětském táboře v Čekyni u Přerova Integrovaný letní dětský tábor, jehož se účastnily i děti se zdravotním postižením.

Hlavním tématem letošního tábora byla „Příroda – mocná čarodějka“. Tábor organizovalo Odborové sdružení železničářů (ZV OSŽ DPOV Přerov, předseda René Vrána) pod záštitou Ing. Antonína Prachaře (prvního ministra dopravy v Sobotkově vládě). Ten je, spolu s někdejšími funkcionáři OSŽ Miroslavem Kapounem a Petrem Lagou, jedním ze zakladatelů myšlenky tohoto tábora.

Pestrý program tábora probíhal v týdnu od 31. července do 5. srpna a jeho hlavním cílem bylo získání nových zážitků a navázání nových přátelství, jakož i rozvoj týmové spolupráce. Kromě nejrůznějších her a soutěží mohly děti, které jsou v péči Sociálních služeb města Přerova (SSMP), zhlédnout například ukázkou výcviku psů přerovské Městské policie.

Na slavnostním zahájení tohoto tábora bylo kromě organizátorů (zástupců OSŽ a SSMP – Denní pobyt) přítomno i několik důležitých a stálých sponzorů, bez nichž by tento pobyt nebyl možný. Jedním z nich je i společnost DPOV (Dílň pro opravy vozidel) v čele s Ing. Roma-

nem Kottem, předsedou představenstva společnosti DPOV, a. s.

–čas–

Moudrost pro tento den

Závidě někomu a strhne tě to dolů, obdivuj někoho a posílí tě to.

Elvis Presley



Na parní vláček jsme si v sobotu 29.7. počkali kousek od železniční zastávky Chrástany.

Kolešovka 2017

Prázdniny se již přehouply do své druhé poloviny a letní sezona je v plném proudu. K tomuto letnímu času patří již neodmyslitelně na Rakovníku, v krajinné polí, lesů, luk a chmelnic, provoz na 12 km dlouhé železniční trati – na „Kolešovce“. A tak i letos se o červencových a srpnových sobotách rozléhá okolní krajinou zvuk píšťal parních lokomotiv. Dvakrát denně se vydává parní vláček na svou cestu z Lužné u Rakovníka přes Krupou do Kolešovic a zpět. Krom nevšedních zážitků ze samotné jízdy parním vlakem, spojené s „vůní“ kouře z kotle lokomotivy, mohou cestovatelé navštívit například expozici historických drážních vozidel Klubu historie kolejové dopravy (KHKD, s. r. o.) na nádraží v Kněževsi. A kdo před cestou, či po návratu z „Kolešovky“

navštívil ČD Železniční muzeum v Lužné, má toho dne pěkných zážitků opravdu přehrše.

V sobotu 29. 7. jsme na kolejích Kolešovky, kousek od zastávky Chrástany, zastihli v čele vláčku stroj 555.0153. Jedná se o jednu z téměř dvou set kusů „válečných“ lokomotiv DR (říšských drah), které po osvobození republiky převzaly do své služby ČSD a přidaly jim řadu 555.0. Pro svůj původ dostaly mašiny přezdívku „Němky“. Zejména v čele nákladních vlaků pak bylo možno tyto stroje vidět ještě dlouhá léta. Poslední stroj této řady byl vyřazen z provozu v roce 1973. Lokomotiva 555.0153 byla vyrobena v roce 1944 a dnes je v majetku KHKD. Výkon 1216 kW; max. rychlost 80 km/h; služební hmotnost 84,3 tuny. **A. K. Kýzl**

Úsek tratě 144 z Nového Sedla u Lokte do Lokte oslaví letos v říjnu 140 let

Z malebné železniční tratě z Nového Sedla u Lokte do Krásného Jezů, postavené v roce 1877 (úsek Nové Sedlo u Lokte–Loket) a v roce 1901 prodloužené přes Horní Slavkov do Krásného Jezů, je dnes torzo. Trať je v úseku Loket předměstí–Horní Slavkov–Kounice bez provozu, byť oficiálně zrušena není. Letos je tomu dvaacet let, co byl zastaven provoz na trati z Lokte do Krásného Jezů, od roku 2006 jezdí vlaky do Lokte předměstí. Vlaky dnes jezdí pravidelně jen v úseku Nové Sedlo u Lokte–Loket předměstí (trať je v jízdním řádu označena číslem 144 Nová Role–Loket předměstí), na šestikilometrovém úseku Krásný Jez–Horní Slavkov–Kounice je od roku 2013 zavědena pouze sezónní doprava (28. 6. 2013 byl slavnostně zahájen provoz na úseku z Krásného Jezů do zastávky Ležnice, nově přejmenované na Horní Slavkov–Kounice). O prázdninách zde o víkenn-

dech jezdí až pět párů osobních vlaků denně, které mají charakter turistické atrakce. A bude s úsekem z Kounice do Lokte předměstí? Myšlenka na velodráhu nebo cyklostezku definitivně padla, aktuální je nyní těžba lithia (na Kounici). Trať bude opravena z výzisku, města a obce se totiž postavily proti tomu, aby se tato surovina vozila po silnici. **–mmč–**



Tunel pod Loktem.

Výlet do technického muzea

Na dohled a téměř ve stínu chladicích věží chemických závodů v Záluží u Litvínova se nachází v Mostě–Kopistech celkem nenápadný areál „Podkrušnohorského technického muzea“. Muzeum bylo otevřeno v roce 2003 v prostorách bývalého hlubinného dolu Julius III.

Těžba uhlí byla v tomto dole zahájena počátkem 80. let 19. stol. a probíhala zde nepřetržitě téměř 120 let, když poslední vozík s uhlím byl vyvezen z těžní jámy v roce 1991. Značná část zdejšího kvalitního uhlí byla zpracovávána v neďalekých chemických závodech, které se počaly stavět v roce 1938. Zejména v období II. světové války zde byla ve velkém množství vyráběna z uhlí motorová paliva. Koncem války byla pro chemička a její okolí častým cílem spojeneckých náletů a občas se nějaká puma „zatoulala“ i do prostoru dolu Julius.

Součástí zdejší muzejní expozice je možnost nahlédnout a seznámit se s historií dobývání uhlí v centrální části severočeské hnědouhelné páneve. Trasa prohlídky vede návštěvníky „ve stopách“ havířů po cestě, kterou absolvovali před



Jedním z nejzajímavějších exponátů je zde parní stroj z roku 1891, který neúnavně sloužil až do ukončení těžby v roce 1991. Po válce se k jeho pohonu používalo páry, přiváděné z nedaleké chemičky.

stíráním do hlubin země. Projdeme si řetězovou šatnu, umývárny, lampárnu až po těžní klece, kterými se havíři dopravovali na svá pracoviště až 180 metrů hluboko. Atmosféru autentičnosti hlubinného dolu umožní návštěvníkům možnost „sfárat“ do umělé vytvořené stoly a seznámit se zde se způsoby dobývání této cenné suroviny, včetně „odstřelu“ uhelné slaje. Dojem umocní spuštění pásového dopravníku, natřásadla uhlí a dobývacího kombajnu.

„Podkrušnohorské technické muzeum“, to je spousta zajímavých exponátů, od parního stroje z roku 1891, který zde pracoval bez závad až do ukončení těžby v roce 1991, až po část expozice, věnovanou důlním záchranářům.

Novinkou letošní sezony je jízda po úzkorozchodné okružní železnici, která se ale koná pouze při vyšší návštěvnosti. Prohlídka muzea s průvodcem trvá povětšinou dvě hodiny a poté si mohou návštěvníci samostatně prohlédnout venkovní exponáty. Myslím, že je to docela zajímavý tip pro prázdninový výlet s dětmi či vnučaty. Muzeum je otevřeno v období 1. 3. – 31. 10. mimo pondělky a státní svátky vždy od 9 do 17 hodin. Vlakem (leč pouze ve všední dny) se sem lze dostat z Mostu (odj. 11.00 h) a vystoupit na zastávce Most–Kopisty, nebo Most–Minerva (cca 1 km od areálu muzea). Lze také využít mezi-městskou tramvaj Most–Litvínov. Zdaleka nejpohodlnějším způsobem je ale přijet k areálu po vlastní ose. Ze silnice I/27 vedoucí z Mostu do Litvínova odbočit vpravo, cestu ukážou důlní vozíky se šípkami. Vše ale doporučuji dopředu „nastudovat“ na internetu. **A. K. Kýzl**



Součástí venkovní expozice je také ukázková důlní kolejová doprava.

S Papouškem k Berounce

Jednou z oblíbených letních prázdninových akcí ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka je výprava s parním vlakem „Z muzea k Berounce“. Jinak tomu nebylo ani letos, v sobotu 29. 7., kdy se v čele zvláštního vlaku z Lužné do Berouna a zpět činil „Papoušek“ 477.043. Krátce před polednem tak měli četní návštěvníci, po prohlídce železničního muzea, možnost vydat se na výlet s parním vlakem. Kdo chtěl, mohl vystoupit třeba ve stanici Křivoklát a navštívit zdejší královský hrad, či si zajet například do Zbečna a sledovat čilý „dopravní ruch“ na řece. Nebo dojet s parním vlakem až na konečnou v Berouně a odsud pokračovat vlaky Českých drah do Prahy, či se odpoledne vrátit s párou

zpět do Lužné. Soudě dle množství rozzářených dětských očí v oknech vozů měla tato akce opět velký úspěch. A jejím organizátorům z řad pracovníků ČD ŽM a DHV ČD patří poděkování.

V případě „Papoušek“ řady 477.0 se jedná o poslední typ parních lokomotiv navržených a vyrobených v ČKD. Jejich výroba probíhala v letech 1954–55. Bez nadsázky představují tyto stroje jeden z konstrukčních vrcholů čs. parních lokomotiv. Jsou to největší a nejvýkonnější tendrové parní lokomotivy ve službě ČSD s určením především pro rychlou příměstskou osobní dopravu. Výkon 1550 kW; max. rychlost 100 km/h; služební hmotnost 130 tun. **A. K. Kýzl**



Fotografický objektiv zachytil u Rakovníka dne 29. 7. parní mašinku „Papouška“ 477.043 v čele zvláštního vlaku, mířícího z ČD Železničního muzea k Berounce.

Depozitář NTM v Chomutově

Národní technické muzeum (NTM) soustřeďuje rozsáhlé sbírky technického charakteru a jeho vznik se datuje do roku 1908. Hlavní činnost NTM je prezentována hlavně ve velké budově v Praze na Letné, nově uspořádání výstavního prostoru z roku 2013 však nedokáže představit všechny své exponáty, kterých je evidováno přes 70 000.

K největším sbírkovým souborům, jak do počtu, tak i velikosti některých exponátů, patří železniční sbírka. Rozsáhlá kolekce železničních vozidel a dalších předmětů, které mají co do činění se železnicí, je stále doplňována a většina z nich, hlavně pak vozidla, je uložena v depozitářích, či v dlouhodobých zápůjčkách a v podniku muzeu Českých drah v Lužné. Když v roce 2006 ukončilo svoji činnost depo ČD v Chomutově a objekty zůstaly opuštěné, Národní technické muzeum ve spolupráci s Českými drahami sem soustředilo větší část sbírkových vozidel a dalších exponátů, které byly uvolněny z přepracované expozice NTM na Letné. Do roku 2012 bylo NTM v prostorách depa jako nájemce, nyní je jeho vlastníkem.

V uplynulých letech byl depozitář veřejnosti nepřístupný, otevíral se jen v několika dnech v roce, ale letos se tato situace výrazně změnila. Od 1. června se dveře depozitáře otevřely pro veřejnost. Od středy do neděle, vždy v čase 10.00–17.00 h, a to do 1. října letošního roku, je tak depozitář přístupný zájemcům o prohlídku vozidel, dokumentujících železniční historii a provoz v České republice. Ve dvou rotundách bývalého depa mohou návštěvníci depozitáře NTM



Parní lokomotiva 534.027 představuje meziválečnou konstrukci nákladních lokomotiv.

v Chomutově spatřit na sto kolejových vozidel různých typů a rozchodů. Mezi nimi lze nalézt nejrychlejší parní lokomotivu ČSD, „Albatros“ 498.106, ale také kolekci lokálních lokomotiv, několik typů drezin, ale také celou řadu nákladních, osobních i salonních vozů. Nechybějí zde ani lokomotivy tzv. nových trakcí. Je zde např. lokomotiva 180.002, dokumentující vývoj šestnápravových elektrických stejnosměrných lokomotiv z produkce Škody Plzeň pro ČSD. Nechy-

bí ani kolekce motorových vozů od vozu M 131.1405, přes M 240.046 a M 262.012 až po prototyp motorového vozu M 475.0001, kterému se přezdívalo „Chrochtadlo“. Motorové lokomotivy zastupuje nejmenší lokomotiva T 200.002 a vesbirkách NTM jetaké „Brejlovec“ T 478.3016. První týdny otevření depozitáře NTM v Chomutově ukázaly velký zájem široké veřejnosti: od června do první poloviny července jej navštívilo na šest tisíc zájemců. **Pavel Stejskal**