OBZOR 17

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

28. 8. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

Tenisový areál v Rakovníku byl 16. srpna místem jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC**. Předseda PV OSŽ SŽDC Mgr. Martin Malý přivítal řadu hostů: za hospodářské vedení SŽDC generálního ředitele Ing. Pavla Surého, náměstka GŘ pro provozuschopnost Bc. Jiřího Svobodu, ředitele personálního odboru GŘ Ing. Pavla Kouckého, vedoucí mzdového oddělení GŘ Ing. Hanu Kohoutovou, JUDr. Lenku Vláskovou a Ing. Luďka Kleprlíka z odboru nákupu a veřejných zakázek GŘ a přizvány byly i zástupkyně regionálních jednotek SON (Správ osobních nádraží). Za OSŽ se jednání zúčastnil jeho předseda Bc. Jaroslav Pejša a pracovníci odborných oddělení HFO a BOZP Ú OSŽ.

Předseda OSŽ Bc. Pejša v úvodu přiblížil aktuality z jednání pracovních komisí, které připravují podklady ke sjezdu OSŽ. Uvedl, že na 5. září je svoláno mimořádné jednání Ústředí OSŽ, které má na programu jednání o zaměstnaneckých jízdních výhodách a přípravě sjezdu. Kriticky se vyjádřil k názoru, že by členové OSŽ, kteří platí snížený členský příspěvek, neměli právo

Předseda PV OSŽ SŽDC Mgr. Martin Malý.

volit. Varoval pak před tím, aby se nestalo, že na jednání sjezdu se bude někdo pokoušet dodatečně navrhovat nějaké změny. Akceptuje pak názor, že členy podnikového výboru by měli být pouze aktivní zaměstnanci. Delegátům sjezdu pak také hodlá zaslat dopis s požadavkem, aby na sjezdu ještě před volbou předsedy proběhlo hlasování o základních principech směřování OSŽ se třemi následujícími body: jakákoli změna v zaměstnaneckých jízdních výhodách by měla být schvalována Ústředím OSŽ, dále by se sjezd měl jasně vyjádřit k působení OSŽ u alternativních dopravců, posledním bodem pak je, aby po skončení sjezdu byla zahájena kampaň v regionech pro cestující veřejnost, hejtmany a radní pro dopravu na téma, co by mohla bezmezná liberalizace osobní dopravy znamenat pro region. Tyto otázky považuje za zásadní pro své rozhodnutí, zda má kandidovat na předsedu svazu.

Už za účasti generálního ředitele SŽDC doplnil pak jeho vystoupení předseda PV Martin Malý informací o průběhu dosavadních jednání představitelů OSŽ ke zmíněné problematice, které proběhly a týkaly se jízdních výhod, s představiteli vedení ministerstva dopravy, Českých drah a SŽDC. Výsledkem je, že se na půdě SŽDC uskuteční společné jednání, které by mohlo významně napomoci při hledání všeobecně přijatelného řešení této problematiky. Martin Malý se zmínil také o požadavku Českých drah, aby jízdní výhody neplatily u komerčních vlaků, a také o požadavku na úhradu ztráty z provozování komerčních vlaků v letošním roce. Informaci Martina Malého pak doplnil předseda OSŽ, který se zmínil o dopisu náměstka ministra dopravy Ing. Tomáše Čočka. V tomto případě by předsedu OSŽ zajímalo, jestli jde o názor pana náměstka, nebo ministerstva dopravy. O obsahu dopisu už 8. srpna jednalo Představenstvo OSŽ a ministerský návrh označilo za nepřijatelný a je to tedy jedním z důvodů svolání mimořádného jednání Ústředí OSŽ 5. září. V průběhu jednání pak bylo telefonicky potvrzeno, že obsah dopisu je i názorem ministerstva dopravy.

Na slova předsedy Pejši pak navázal generální ředitel SŽDC Ing. Surý, který potvrdil společný názor na zachování jízdních výhod. Náměstek GŘ Bc. Jiří Svoboda hovořil o tom, že probíhají přípravy soutěží pro nákup techniky u HZS a podrobně informoval o krocích, které se v organizačních jednotkách HZS, Železniční geodezie a TÚDC připravují, včetně realizace vzniku energetického odboru 24 na GŘ. Zmínil se také o připravovaném nákupu 20 nových sněhových fréz pro správy tratí a o finančních prostředcích na rok 2018, které jsou určeny do rozvoje infrastruktury. Vyjádřil se také k problematice udržení regionálních tratí, kde se ve spolupráci s ministerstvem dopravy budou v každém kraji sledovat parametry trati, aby na základě shromážděných údajů bylo možné začít jednat o jejich zachování, aby neuváženým rozhodnutím nedošlo k jejich rušení. Na závěr se pak zmínil o personálních vztazích mezi organizačními jednotkami, když řekl, že je rád, že jsou přítomni i zástupci SON s tím, že by neměla vznikat vzájemná rivalita s tím, že je někdo větší a jiný menší.

Z vystoupení ředitele personálního odboru GŘ SŽDC Ing. Pavla Kouckého vyplynulo, že by Správy osobních nádraží mělo posílit několik desítek nových zaměstnanců, rovněž Hasičská záchranná služba a Železniční geodezie by měly přijmout další zaměstnance. Diskutuje se o tom, jak dále postupovat v zabezpečení údržby a oprav, jestli outsourcingem, nebo vlastními silami. Ing. Koucký dále hovořil o finančních prostředcích určených na akce sociálního charakteru a BOZP v organizačních jednotkách a o připomínkách, které došly k novelizaci předpisu Bp1. O Etickém kodexu zaměstnance, který je SŽDC podle stávající legislativy povinna vydat, hovořila JUDr. Lenka Vlásková, o vývoji mezd a zaměstnanosti informovala Ing. Hana Kohoutová.

Poté již následovaly dotazy z řad členů PV, mimo jiné ke způsobu odměňování v OJ a možnostem využití výkonových odměn. Další bod programu se týkal návrhů předpisů a směrnic zaslaných zaměstnavatelem k projednání v PV. Tajemník PV Petr Štěpánek zrekapituloval, jak byly projednány počty zaslaných připomínek, které byly akceptovány a o nichž se ještě jedná.

Poslední vystoupení patřilo Ing. Kleprlíkovi z odboru nákupu a veřejných zakázek (08) GŘ SŽDC, který v audiovizuální prezentaci představil rozsah používaných ochranných pracovních oděvů a obuvi. **-red-**

Jedna z posledních prázdninových jízd „Věžákem“ se konala v sobotu 19. 8. na trati ze Šumperka do Velkých Losin. Více informací na str. 2 v rubrice „Všimli jsme si“.
Snímek Michael Mareš

Nechybělo moc, a ujetí soupravy RegioPanter mohlo skončit tragédií!

„Mimořádná událost se stala ve středu 2. 8. 2017 ve čtyři hodiny padesát pět minut ráno ve stanici Kadaň–Prunéřov. Došlo k ujetí a nezajištěné jízdě jednotky RegioPanter (v soupravě nebyl ani strojvedoucí, ani vlakvedoucí, ani cestující, poznámka autora) **z Kadaně–Prunéřova směrem na Kadaň předměstí,“** tak zní oficiální popis mimořádné události z pohledu Drážní inspekce. **„Jízdu vlaku se po celou dobu snažili kontrolovat výpravčí, celá jízda se obešla bez zranění,“** dodal Martin Drápal, mluvčí Drážní inspekce, která výše uvedenou mimořádnost stále vyšetřuje. V tisku se informace objevila den na to, na incident upozornil Týden.cz, který v této souvislosti citoval jednoho z cestujících: **„Chtěli jsme do vlaku nastoupit, ale nezastavil. V tom dalším nám potom někdo řekl, že jim ujel vlak bez mašinfíry.“**

Jenže ne vše, co bylo v médiích napsáno, bylo – řečeno kulantně – interpretováno správně. Skutečnost byla taková, že k prvnímu nástupišti na první kolej železniční stanice Kadaň–Prunéřov přijel (ve středu 2. 8. 2017) před pátou hodinou ranní osobní vlak 7080 z Chomutova, mimořádně vedený dvojicí RegioPanterů – v čele s provozním RegioPanterem, který byl spřažen s neprovozním RegioPanterem, který se den předtím porouchal v Třebušicích. Vlak 7080, který normálně v Kadani–Prunéřově točí na vlak 6801 do Děčína, musel tentokrát mimořádně v Kadani–Prunéřově objíždět neprovozní soupravu. Jenže během objíždění se odstavená (technicky nezpůsobilá) souprava dala do pohybu směrem na Karlovy Vary.

A tady začíná příběh se šťastným koncem. Díky souhře náhod a duchapřítomnosti zaměstnanců SŽDC a ČD nedošlo k tragédii. Ujíždějící soupravy si jako první všimla průvodčí od obratového osobního vlaku. Výkřik, nebo spíše možná projev zděšení naštěstí zalarmoval prunéřovského výpravčího (který se právě zabýval stavěním posunové cesty pro objíždějící soupravu) natolik, že duchapřítomně stihl přestavit výhybku na „klášterském“ zhlaví směrem na Kadaň (kde je sklon tratě výrazně menší než na Klášterec nad Ohří/Karlovy Vary) a ještě na danou skutečnost upozornit výpravčího v sousední Kadani, který měl zhruba pět minut na to, učinit opatření, aby nedošlo ke střetu s protijedoucím osobním vlakem (17623 z Kadaně předměstí), který měl již postavenou vlakovou cestu do Kadaně. Kadaňský výpravčí stihl ujetou soupravu poslat na druhou kolej, na kterou umístil zarážky, a po vjezdu osobního vlaku 17623 na první kolej ještě postavit vlakovou cestu pro ujetou soupravu ze druhé koleje. **„Rozhodnutí výpravčího v Kadani–Prunéřově bylo klíčové. Kdyby tak – i díky upozornění průvodčí – neučinil, nebo to učinit nestihl, následky by byly nedozírné a možná i tragické! Kdyby totiž vlak pokračoval po první traťové koleji směrem na Klášterec nad Ohří, kde je sklon 8 až 10 promile a trať tady klesá v obloucích cca patnáct až dvacet kilometrů, tak by brzy nabral rychlost hodně přes sto kilometrů v hodině. Pak se mi – s ohledem na to, že proti jede spěšný vlak z Chebu – nechce ani domýšlet, co by se mohlo stát,“** uvedl Ing. Miroslav Čepek, přednosta Provozního obvodu Most.

Jenže ujetá souprava i na pětipromilovém klesání do Kadaně nabrala větší rychlost, než byly zarážky schopny zvládnout. Nikým neřízený vlak (podle dostupných a zatím neověřených informací se řítil až osmdesátkou, při níž v Kadani poškodil výhybku konstruovanou na mnohem nižší rychlost) ignoroval zarážky a prohnal se nejen Kadaní, ale i Kadaní předměstím a zastavil až po osmi kilometrech jízdy za mostem přes řeku Ohři, ve stoupání do Doupovských hor u zastávky Želina, kde začala i jeho zpáteční jízda.

(Pokračování na str. 2)

Premiér Bohuslav Sobotka navštívil Provozní středisko oprav ve Veselí nad Moravou

Provozní středisko oprav (PSO) Dílen pro opravu vozidel (DPOV, a. s.) ve Veselí nad Moravou navštívil v pondělí 14. 8. 2017 premiér Bohuslav Sobotka. Byl zde seznámen se změnami, které se od doby jeho poslední návštěvy před čtyřmi roky udály. V letošním roce v PSO intenzivně probíhá výstavba další části haly dlouhé 120 metrů, vyvolaná přístavbou motorových jednotek řady 844 „RegioShark“, které svojí specifickou konstrukcí vyžadují odpovídající technologické vybavení a zázemí pro údržbu při vyšších stupních periodických oprav.

Předseda představenstva DPOV, a. s., Ing. Roman Kott během setkání se svým týmem spolupracovníků zmínil mimo jiné i důležitou roli zadavatele oprav, tj. národního dopravce České dráhy, a. s. Premiér Sobotka mohl zhlédnout činnost pracovníků PSO při opravách vyšších stupňů nebo při modernizacích na motorových vozech řad 843, 842, 814 či 810.

Mgr. Jana Svobodová,
referentka pro marketing a asistentka předsedy představenstva DPOV, a. s., PSO Přerov

Snímek z návštěvy premiéra Bohuslava Sobotky v DPOV ve Veselí n. M. Michaela Klenková.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Lidé vloni preferovali tuzemskou rekreaci, letos, zdá se, dávají přednost zahraničí.“

Na aktuální téma hovoříme s **MARTINEM VAVREČKOU,** výkonným tajemníkem OSŽ

Jsme prakticky na konci letní sezony. Jak se vám, jako osobě zodpovědné za chod rekreačních zařízení v majetku OSŽ, podařilo naplnit představy a cíle dané Ústředím OSŽ pro letní sezonu 2017?

Co se týče průběžného hodnocení letošní sezony, tak lze říct, že tuzemská rekreace kopíruje s mírným poklesem rok 2016. Lze ovšem pozorovat i zvýšený zájem o zahraniční rekreaci, a to pravděpodobně z důvodu zlepšující se bezpečnostní situace v Řecku (viz loňský problém s uprchlíky v Řecku), což s sebou automaticky přináší i mírný pokles v oblasti rekreace tuzemské. Z pohledu hodnocení jednotlivých tuzemských lokalit se pak ukazuje jako nejvíce problémová lokalita Železné Rudy, konkrétně hotel Ostrý, a to pravděpodobně z důvodu excentrického umístění tohoto hotelu.

Jaký je tedy zájem o tuzemská rekreační zařízení v majetku OSŽ?

Zájem je poměrně značný o Oddech, Lesní chata je na tom také velmi dobře, dlouhodobě nám zatím pokulhává Hotel Ostrý v Železné Rudě, i když i tam došlo ke znatelnému zlepšení poskytovaných služeb a zvýšení zájmu o pobyt v zimě. Byť Železnorudsko jako takové jde nyní nahoru a zřejmě už dosáhlo pomyslného dna ohledně nezájmu ze strany lidí, stále ještě se potýkáme s nižším zájmem o tuto lokalitu. Důvodem je zřejmě i umístění hotelu – o hotelu Ostrý hovoříme jako o městském hotelu, což s sebou pochopitelně přináší některá negativa, například pro rodiny s dětmi. Hotel je umístěn v centru města a z toho plynou určité limity. Zatímco v hotelu Oddech nebo na Lesní chatě můžete děti bez starosti pustit ven, tady to nejde, z obou stran hotelu jsou rušné komunikace. Na Oddechu nebo na Lesní chatě jsou lidé v přírodě a oba hotely prostě vyhovují požadavkům klientely na klidnou lokalitu. Hotel Ostrý je prostě jiný level, ale i tak své klienty má, jen z důvodu sníženého zájmu o rekreaci v této oblasti není tak žádaný jako ostatní rekreační zařízení v majetku OSŽ. Ale v posledních letech jak v oblasti Železnorudska, tak obecně i v rámci Šumavy, registrujeme narůstající zájem lidí o tuto oblast, především u lokalit jako jsou Lipno či Modrava. Dle našeho názoru se v hotelu Ostrý v Železné Rudě poskytují kvalitní služby a tímto si dovoluji čtenářům nabídnout možnost i tuto lokalitu využít.

Jak moc při výběru lokality rozhoduje cena za ubytování a za služby s tím spojené?

Cena především závisí na tom, zda se jedná o dotovaný pobyt z prostředků sociálního fondu jednotlivých zaměstnavatelských subjektů, či nikoliv. V prvním případě je cenová nabídka uváděna v dotovaném katalogu ČD travel pro zaměstnance, ve druhém případě doporučuji využít informací o cenách buď z katalogu ČD travel (nedotované pobyty), nebo se přímo obrátit na kontakt uvedený u dané lokality na webových stránkách samotných hotelů (www.rekreaceosz.cz, více informací o tuzemské rekreaci podá Bc. Tereza Gojná, 737 275 077, tereza.gojna@osz.org).

Na jednání Ústředí OSŽ byla probírána a hodnocena obsazenost jednotlivých rekreačních zařízení v majetku OSŽ, lze tedy říct, že je letos větší zájem o zahraniční rekreaci než o tuzemskou?

Z pohledu Orionu v Leptokárii určitě ano, ale to už jsme říkali. Já si osobně myslím, že lidé si

už zvykli na jakási bezpečnostní rizika spojená se zahraniční rekreací, to je jeden moment. A druhý moment je ten, že s ohledem na bezpečnostní situaci lidé vloni preferovali tuzemskou rekreaci a letos zase dávají přednost zahraniční rekreaci. A silně je to ovlivňováno i dotacemi ze strany jednotlivých podniků.

Kdybych se teď rozhodl, že chci vyrazit na tuzemskou rekreaci, mám ještě šanci? Na koho se mám obrátit?

Informace o tuzemské rekreaci asi nejlépe podá zaměstnankyně ČD travel Bc. Tereza Gojná, situace se totiž každý den mění (na webových stránkách ČD travel lze zjistit aktuální obsazenost). Ale vždycky se snažíme našim členům vyhovět. Například penzion Pacifik je neustále plný, přesto se občas podaří tam na poslední chvíli místo najít.

(Pokračování na str. 2)

„Lidé vloni preferovali tuzemskou rekreaci, letos, zdá se, dávají přednost zahraničí.“

(Pokračování ze str. 1)

K čemu slouží tzv. Bonusový program OSŽ, využívají členové OSŽ onen 500korunový voucher?

Pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky poskytujeme takzvaný Bonusový program. Členové OSŽ mohou čerpat bonus v hodnotě 500 Kč, a to formou konzumace v hotelové restauraci, nebo na wellness služby. Pro nárok na tento bonus je nutné, aby na závazné objednávce bylo ověření (razítko a podpis) předsedy ZO OSŽ, který potvrdí členství žadatele v OSŽ. 500korunový voucher dáváme jako bonus pro členy z pohledu propagace výhodnosti členství v OSŽ a naší snahy o kvalitní odpočinek našich členů v našich rekreačních zařízeních.

A jak letošní letní sezonu zatím hodnotíte?

Co se týče konečného vyhodnocení letní sezony 2017, počkal bych až na konec sezony, kdy provedeme vyhodnocení jako každý rok z pohledu ekonomiky provozu těchto zařízení.

Michael Mareš

Souhrnnou informaci o využití rekreačních zařízení ve vlastnictví OSŽ ve společnosti Pacifik lze nalézt na stránkách www.rekreaceosz.cz, kde jsou i základní informace o daných lokalitách: **Oddech** – moderní horský hotel v lokalitě Pec pod Sněžkou v srdci Krkonoš; **Lesní chata** – Horský hotel v Kořenově na pomezí Jizerských hor a Krkonoš; **Ostrý** – tříhvězdičkový hotel s vnitřním bazénem v Železné Rudě na Šumavě; **Pacifik** – horský penzion v Jeseníkách, snadná dostupnost vlakem; **Skalka** – tříhvězdičkový wellness hotel v Rajeckých Teplicích.

Nechybělo moc, a ujetí soupravy RegioPanter mohlo skončit tragédií!

(Pokračování ze str. 1)

To už díky duchapřítomnosti kadaňského výpravčího hlídkovali u přejezdu v Kadani městští policisté. Vlak projel znovu Kadaní směrem k Prunéřovu, kde se otočil a vydal zase zpět k Želině. Celkem Kadaní projel čtyřikrát než zastavil na zastávce Kadaň předměstí, přičemž odhadem ujel celkem 15 km. **„Nedovedu si představit, co by se stalo, kdyby v Kadani–Prunéřově nebylo pracoviště výpravčího, nebo kdyby bylo excentricky umístěné jako například v Bílině, nebo dokonce kdyby byla Kadaň dálkově řízena. Dík pochopitelně patří i oné průvodčí. Nebýt její reakce, mohlo to všechno skončit jinak,“** dodal Miroslav Čepek.

Přesná příčina mimořádné události a případné zavinění je stále v šetření. Zjištěná škoda je zatím pět tisíc korun.

Až se budou hledat návrhy na oceněné zaměstnance SŽDC a ČD za rok 2017, nemělo by se rozhodně zapomenout na výše zmíněné zaměstnance, a to bez ohledu na výsledky šetření. S tím souhlasí i Miroslav Čepek. **„Kdyby těm klukům dali sto tisíc, tak je to málo ve srovnání s tím, co zachránili. Pamatuji si, když zhruba před pětadvaceti lety ujelo jedenáct prázdných uhláků z Mostu nového nádraží do Mostu a ty pak v rychlostí cca 30 km/h vrazily do osobního vlaku, který stál v protisměru u vjezdového návěstidla od odbočky České Zlatníky, a kdy došlo k jejich vykolejení a zranění strojvedoucího, což ale ve srovnání s tím, co se mohlo stát tady, byla prkotina,“** uzavřel Miroslav Čepek.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Loužil: „Nemusím být vidět, občas je ale potřeba se ozvat!“

Povoláním návěstní technik, i když řadu let pracoval i jako referent pro investice, a téměř patnáct let ve funkci předsedy ZO OSŽ (SDC) Karlovy Vary; taková je stručná vizitka Miroslava Loužila z Karlových Varů, který je od 19. 9. 2009 i členem Ústředí OSŽ.

Do funkce návěstního technika na Sdělovací a zabezpečovací distanci Karlovy Vary nastoupil hned po maturitě v roce 1977. **„To si pamatuji přesně – bylo to 5. září 1977 – a ta funkce se tehdy jmenovala návěstní mistr,“** vzpomíná. **„Takže letos dovrším čtyřicet let od nástupu na dráhu a příští rok šedesát let věku. Letos v březnu jsem tak načal poslední volební období ve funkci předsedy, v roce 2021 to předám mladším,“** dodává s úsměvem. Svého nástupce už prý má vytipovaného. A to místopředsedu Daniela Hrachovce. Ten byl dokonce na květnové podnikové konferenci nominován i na tajemníka PV OSŽ SŽDC, ale nakonec neprošel. **„Dost nás znechutilo, že jsme ho navrhovali za celé OŘ Ústí nad Labem a nakonec někteří ze ZO OSŽ v Ústí nad Labem hlasovali proti nám. Škoda, mohli jsme mít větší zastání,“** doplňuje s pocitem křivdy v hlase. Přitom podle něj má Dan Hrachovec zkušeností na rozdávání: **„Je místopředsedou naší ZO, zkušenosti má jak z Republikové rady infrastruktury, tak i z vedení našich konferencí či z jednání na OŘ v Ústí nad Labem. Navíc je o generaci mladší a jako inspektor BOZP je zasvěcen i do dalších záležitostí. Takže od nás to byl, myslím si, dobrý návrh.“**

Neuvolněným předsedou ZO OSŽ (SDC) Karlovy Vary je Míra Loužil od roku 2003, kdy ve funkci vystřídal zdejší odborářskou ikonu – Zdeňka Langera, který současně odešel do důchodu. **„Ten je dodnes emeritním členem naší ZO, což znamená, že nemusí platit členské příspěvky.“** Miroslav Loužil vzpomíná na Zdeňka Langera jako na charismatického člověka, který „uměl zaujmout“: **„Zdeněk byl řadu let předsedou ZO u Traťové distance Karlovy Vary; když jsem v roce 1977 nastupoval k zabezpečovákům, tak on byl traťmistrem v Sokolově. Když jsem se vrátil z vojny, tak už byl vrchním traťmistrem v Karlových Varech, a když v roce 1995 vznikala SDC Karlovy Vary, obešel Zdeněk všechny ZO a vysvětlil jim, že by bylo dobré, když se slučuje podnik, aby se sloučily i odbory, aby byl prostě jeden proti jednomu. A lidé to pochopili, přešli jsme do společné ZO bez nějaké redukce. Tehdy měl závodní výbor přes dvacet členů, dnes má 7. Díky němu jsme byli asi první, kteří se hned na začátku sloučení infrastruktury spojili do jedné ZO OSŽ.“** Dodnes je v OSŽ mnoho malých organizací, které by se mohly sloučit s někým dalším, ale nechce se jim. **„Myslím si, že tam, kde jsou ZO spojené z několika podniků, to není vždy jednoduché. Jak složitě se pak řeší ty záležitosti, kdy jsou podniky v určitém střetu?! Pro příklad nemusíme chodit daleko, vidím to tady ve stanici, kde jsou v ZO členové z ČD, ČD Cargo, SŽDC a ještě dokonce i z ČSAD – řidiči MHD. ČSAD nemělo pořádné zástupce, tak se domluvili, že je bude zastupovat OSŽ.“**

Ostatně něco podobného v bleděmodrém má Miroslav Loužil i ve své ZO OSŽ. **„Členská základna je v podstatě složena ze tří odborných správ – traťováci, zabezpečováci a elektrikáři – mostaři už odpadli úplně, z budovňáků zbyli dva. Dále máme osm ´nedrážních´** (Chládek a Tintěra), **a jedna naše členka je ještě z bývalého aparátu SDC, i když už pracuje jinde,“** přibližuje Miroslav Loužil složení členské základny. **„Dohromady máme 126 aktivních zaměstnanců–členů, plus 73 důchodců** (43 v Chebu a 30 v Karlových Varech), **celkem kolem 200 členů,“** vypočítává s tím, že akcí pro členy ale dělá (ZO) poskrovnu: **„Nemáme na to finance, žijeme v podstatě z příspěvků. Spíše organizujeme pět, šest akcí z FKSP, to má smysl, je to pro všechny zaměstnance z infrastruktury. Proto děláme i tradiční setkání zaměstnanců, účast je kolem stovky lidí, takže suverénně největší akce. A pak tenis, bowling, šipky, a máme i jednu takovou zvláštnost – turnaj ve stolním hokeji.“**

Veškerou odborovou činnost dělá Miroslav Loužil jako neuvolněný funkcionář ve volném čase. **„Od roku 2011, kdy byla zrušena SDC Karlovy Vary, dělám v podstatě údržbáře zabezpečovací techniky. Jsem zařazen do Blatna u Jesenice, kde bylo volné tabulkové místo a dělám vlastně podle potřeby práce, které oni nestíhají, jako jsou nátěry apod. Když je potřeba, vezmu lopatu a krumpáč a jdu do terénu,“** směje se.

Miroslav Loužil je jediným zástupcem OŘ Ústí nad Labem v Ústředí OSŽ, kde patří k nejaktivnějším. **„Snažím se být aktivní, protože jsme tady odstrčení. Nemusím být pořád vidět, ale občas je potřeba se ozvat, protože říkat si to tady v Karlových Varech nemá význam a u piva už teprve ne. Je potřeba se ozvat právě na jednáních,“** říká stručně a jasně s tím, že jednání Ústředí OSŽ vnímá jako velmi přínosná. **„Dozvím se informace, které bych se jinak nedozvěděl, protože máme dost bídnou komunikaci s naším zástupcem v podnikovém výboru** (PV OSŽ SŽDC), **tak je důležité `být u toho`. Když jsem potřeboval poradit, vždycky jsem se dobral pomoci; buď se to vyřešilo na místě, nebo jsme našli jiné řešení s tajemníky PV. Hodně nám pomáhá i PhDr. Zdeněk Jílek, který je šéfem kanceláře ředitele OŘ Ústí nad Labem a který má na starosti i styk s odbory a záležitosti FKSP. Když potřebujeme radu, tak nám pomůže. Je to bývalý zkušený funkcionář OSŽ, vycházíme spolu perfektně. Je diplomat, dokáže nenápadně naznačit, kdy je potřeba přibrzdit a volit mírnější cestu, i když na těch jednáních sedí za zaměstnavatele,“** uzavírá.

Michael Mareš

Objekt zastávky v Petrovicích nad Orlicí zůstal při řádění živlů nedotčen.

NAVŠTÍVILI JSME

Petrovice nad Orlicí

V pátek 11. srpna 2017 se celé Česko potýkalo s následky bouřek a silného deště. Na několika místech zastavily popadané stromy železniční dopravu. Nejvíce postižené bylo zejména Královéhradecko, kterým se ten den v podvečer prohnaly silné bouřky.

Jednou z nejvíc zasažených obcí byly Bohuslavice nad Metují na Náchodsku, padlé stromy ale také zastavily vlaky například u zastávky v Petrovicích nad Orlicí. Rozřezané kmeny tu ostatně ležely ještě v neděli 13. 8. **„Ne, nikomu se nic nestalo, zrovna tady nikdo nestál,“** uvedla zdejší hláskařka. **„Kolegyně zavčas dávala znamení: zastavte všemi prostředky a ten vlak stihl včas před překážkou zastavit,“** popsala hláskařka dramatické okamžiky poté, co na koleje přímo v zastávce padlo několik vzrostlých stromů. Oním zmíněným vlakem byl vlak 55482 dopravce TSS, který stihl (v km 46,8) zastavit. **„Čtyři hodiny se pak nejezdilo. Když se podíváte na facebook, tak tam to je, je tam i spoušť na bolehošťské trati, kde najel vlak do spadlého stromu,“** dodala. Necelý kilometr od petrovické zastávky (na trati 026) totiž v 17.05 h najel spěšný vlak 1875, jedoucí z Hronova do Chocně, poblíž zastávky Bolehošť do spadlého stromu. **„V té době se ve vlaku nacházelo asi padesát cestujících, nikdo z nich nebyl zraněn,“** citovala média mluvčího hasičů.

Hasiči v Královéhradeckém kraji v pátek 11. 8. odpoledne vyjížděli celkem ke dvěma stovkám zásahů souvisejícím se silným deštěm a větrem. Drážní hasiči (HZS SŽDC) pak v témže kraji měli celkem sedm výjezdů, popadané stromy na zastávce v Petrovicích nad Orlicí odstraňovala (čas zásahu 17.46 h až 21.14 h) pohotovost SEE OTV Hradec Králové. Zatímco objekt zastávky v Petrovicích nad Orlicí zůstal při řádění živlů nedotčen (přitom jen několik metrů od něj padl statný strom), v nedalekých Bohuslavicích nad Metují vítr poničil střechu železniční zastávky. Škody vzniklé na budově zastávky v Bohuslavicích nad Metují dosahují podle prvních odhadů řádově statisíců korun. **„Vzhledem k poškození střechy začala SŽDC prakticky okamžitě s její opravou,“** upřesnil Pavel Tesař, mluvčí SŽDC.

Doprava kvůli spadlým stromům či jiným překážkám na trati byla v pátek 11. 8. v Královéhradeckém kraji zastavena na celkem deseti úsecích: Bolehošť – Týniště nad Orlicí 17.05 h – 19.38 h (mimořádná událost MU); Václavice – Nové Město nad Metují 17.42 h – 20.42 h (MU); Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí 17.04 h – 21.14 h (vlak zastavil před stromy), Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují 17.06 h – 19.10 h (strom v kolejišti), Starkoč – Česká Skalice 17.20 h – 18.12 h (strom); Malé Svatoňovice – Trutnov–Poříčí 17.25 h – 20.35 h (strom); Trutnov střed – Radvanice 17.33 h – 23.20 h (strom); Dvůr Králové nad Labem – Jaroměř 17.40 h – 20.49 h (strom), Bohuslavice nad Metují – Opočno pod Orlickými horami 17.51 h – 22.30 h (překážka – práce HZS SŽDC); Červený Kostelec – Malé Svatoňovice 19.15 h – 21.10 h (zásah firmy ČEZ).

Michael Mareš

Spěšný vlak 1957 projíždí zastávkou Petrovice nad Orlicí.

VŠIMLI JSME SI

● **ŽELEZNIČNÍ MUZEUM** Villanova v Katalánsku dokončilo veškeré procedury spojené se členstvím ve Federaci železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC). Muzeum propojuje železniční dědictví Katalánska s aktivitami železničních modelářů. Díky členství ve FISAIC se muzeum zapojí do aktivit technické komise pro železniční dědictví a modelovou železnici FISAIC a v roce 2020 uspořádá mezinárodní výstavu FISAIC.

● **KRÁDEŽE KOVŮ** klesly o tři čtvrtiny. Zavedení bezhotovostních plateb za výkup kovového odpady před dvěma lety si nyní pochvaluje šéf ministerstva životního prostředí Richard Brabec. Podle statistik totiž klesly krádeže kovů o 72 procent. Policie v roce 2014 evidovala skoro 12 000 trestných činů spojených s krádežemi kovů, o rok později to bylo o více než polovinu případů méně a loni jich bylo jen 3284. Zavést do sběren kamerové systémy se však zatím nepodařilo a do voleb se to už nestihne. Zástupcům sběren tak zjevně může spadnout kámen ze srdce, píše Právo.

● **STANIČNÍ BUDOVU** v Heřmanově Městci opravila tehdejší Správa dopravní cesty před přibližně 10 lety. Budovu nyní vlastní SŽDC, spravuje ji SON Hradec Králové. V patře jsou dva byty, v přízemí pak čekárna, skladové místnosti, neobsazená dopravní kancelář s technologií a bývalá pokladna. Je zde i nocležna a útulek vlakových čet (RP ZAP Pardubice), místnost zde má i DKV Česká Třebová, Provozní jednotka Pardubice, provozní pracoviště H. Městec.

● **LETNÍ SVEZENÍ** naším nejstarším pojízdným motorovým vozem M 120.417, který díky neobvykle umístěné kabině strojvedoucího získal přezdívku „Věžák“, si nenechaly ujít desítky zájemců. V rámci prázdninových jízd a folklorního festivalu v Šumperku vyrazil „Věžák“ v sobotu 19. srpna 2017 dvakrát (v 9.40 h a v 12.30 h) ze Šumperka do Velkých Losin (zde byla možnost prohlídky zámku a proslulé papírny na ruční papír). Vůz je majetkem Národního technického muzea v Praze.

● **MINIMÁLNÍ MZDA** se od ledna 2018 zvýší z 11 tisíc na 12 200 korun a přiblíží se tak průměru v regionu střední Evropy, v pondělí 21. 8. o tom rozhodla vláda. Minimální mzda v ČR i přes předchozí navýšení na 11 000 Kč patří v oblasti střední a východní Evropy stále k těm nižším. Průměr v regionu se totiž v přepočtu pohybuje okolo 12 500 Kč, jak vyplývá ze studie poradenské firmy Mazars. Nejnižší minimální mzdu mají zaměstnanci na Ukrajině, kteří si vydělají v přepočtu 3051 Kč, následuje Albánie (4347 Kč) a Makedonie (5265 Kč) naopak nejvyšší minimální je v Rakousku, a to 45 000 Kč. Rakousko ale nemá stanovenou hranici minimální mzdy státem, jde tedy o průměr nejnižších mezd. Sousední Slovensko má 11 745 Kč, Polsko 12 285 Kč.

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn Cargo objedná 100 lokomotiv pro nákladní dopravu

DB Cargo, dceřiná firma Deutsche Bahn (Německé dráhy), chce objednat u koncernu Siemens 100 lokomotiv pro nákladní dopravu v celkové hodnotě 370 miliónů eur. Oznámil to 14. července deník Handelsblatt, podle něhož DB Cargo tímto krokem reaguje na rostoucí masové stížnosti zákazníků na problémy s přepravou zboží a chce tak přispět k sanaci po léta ztrátové nákladní dopravy.

DB Cargo nepřistoupí k donedávna předpokládanému rušení pracovních míst a naopak slibuje zřízení nových, sdělila Dozorčí rada koncernu s tím, že se rovněž připravuje udělení zakázky na výrobu více než 4000 nákladních vagonů. Odborový svaz železničářů (EVG) a představitelé podnikové rady označili toto rozhodnutí za velký úspěch tlaku, který dlouhodobě na vedení koncernu vyvíjeli.

Příjemné překvapení přinesl odborářům i slib nových pracovních příležitostí, jichž by mělo dle informace Handelsblattu vzniknout několik set. **„Ve všech oborech potřebujeme další personál,“** zdůraznil šéf EVG Alexander Kirchner s tím, že jinak se nepodaří nastartovat rozmach DB Cargo. Kirchner poukázal kriticky i **„na mnohé potíže, jež je nutno odstranit, aby se podnik mohl opět dostat na cestu k úspěchu“.**

Ještě před nedávnem DB Cargo uvažovalo o zrušení 2000 z celkem asi 18 000 míst v této sekci. Spolková vláda již také snížila poplatky za využívání kolejové dopravy, což bude znamenat zvýšený zájem o nákladní přepravu a v důsledku toho i růst zisků DB Cargo. Jak uvedl deník, k rozhodnutí koncernu přispěl mj. i tlak četných zákazníků, především pak z ocelářského průmyslu, kteří pohrozili odchodem ke konkurenci anebo přímo k silniční dopravě.

Nákladní doprava byla v roce 2015 z velké části odpovědná za miliardovou ztrátu koncernu. I když se v poslední době celková bilance DB zlepšila, DB Cargo zůstalo i nadále v červených číslech a jen loni přišlo o více než 40 procent podílů na trhu ve prospěch konkurence, poznamenal Handelsblatt.

Jan Hála

Nikdo nechce jezdit jen železnicí

SBB (Švýcarské spolkové dráhy) chtějí znát, jak je to s mobilitou jejich zákazníků. Jak se dostávají z A do B? A jaké dopravní prostředky k tomu používají? Pro získání potřebných dat zavádějí SBB nové Abo pod názvem „Green Class E–Bike“. Kromě generálního Abo je v něm zahrnut i roční pronájem E–Biku, pojištění kola, služby dceřiné společnosti Migros M–Way, jakož i roční Abo společnosti Carsharing–Diensts Mobility. Cena za 2. třídu 6750 CHF, či pro 1. třídu 8980 CHF. Toto Abo doplňuje „Green–Class–Abo“, které bylo představeno na podzim a v současnosti je testuje 150 osob (když během 2 dnů se přihlásilo 2000 zákazníků), kde místo elektrokola je nabízeno elektroauto BMW. Cena 12 200 CHF, doba testu 1 rok. Green Class Abo startuje 12. 9. a bude testováno rovněž 1 rok a to asi 300 osobami.

Jak to bude po testování dále s oběma Abo, SBB zatím ještě neví. SBB však do budoucna chtějí nabízet více než jen „jízdu vlakem“. Dlouhodobým cílem je však celá cesta „z domu do domu“ a nádraží by se mělo stát centrem mobility. Z 20 Minuten, 15. 6. 2017, zpracoval **–sh–**

Regionální dráhu v severním Nizozemí bude do roku 2035 ovládat Deutsche Bahn

Deutsche Bahn (Německá dráha) získala na léta 2020 – 2035 souhlas s dalším provozováním regionální kolejové dopravy v severním Nizozemsku, Jak 12. července informovaly německý deník Handelsblatt a týdeník Wirtschafts-Woche, dceřiná firma Německé dráhy DB Arriva bude tak nadále jezdit mezi Groningenem a Leerem ve východním Frísku. DB Arriva 13. července oznámila hodnotu smlouvy ve výši 1,6 miliardy eur. Tato německá firma, která provozuje dopravu v Groningenu a Frísku od roku 2005 s celkem 51 dieselovými lokomotivami, ji chce od roku 2010 rozšířit o 18 dalších, uvedl WirtschaftsWoche.

Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 33 – 24. 8. 1992

Výtah z tiskové besedy s ústředním ředitelem s. o. ČSD Ing. Kunstem, uveřejněný na první straně č. 33, nese příznačný titulek **„Soumrak železnice?“**. Ing. Kunst v úvodu uvedl, že nákladní doprava bude velmi rychle ekonomicky uzavřena, tzn., že musí vyprodukovat tolik zdrojů, aby byla schopna být nezávislá na státním rozpočtu; osobní doprava by podle jeho slov měla být ekonomicky uzavřena do 3 – 5 let. Uvedl rovněž, že je třeba počítat se zeštíhlováním železniční sítě a omezením či rušením osobní dopravy na tratích, kde není dostatečná intenzita a kde nebude nikdo, kdo by dopravu zaplatil. Na otázku, týkající se spolupráce s odbory, Ing. Kunst odpověděl, že seriozní vzájemná informovanost jen prospěje, odbory však musí pochopit obchodní záměry ČSD, neboť neúměrné kladení požadavků by mohlo podnikatelskou aktivitu ochromit.

Obzor dále otiskuje druhou část obsáhlé studie ČSKOS – Ekonomické důsledky případného rozdělení Československa. **„Rozdělení obou států, i když by bylo provedeno legálními metodami v ´přátelském ovzduší´, povede ke zpomalení až přechodné stagnaci transformace směrem k tržnímu hospodářství. Na druhé straně lze předpokládat rozvoj černého obchodu, pašování, vekslácтví atd. Výrazně negativnější dopad lze očekávat v relativně slabší slovenské ekonomice,“** uvádí se v závěru studie.

V rozhovoru na druhé straně se mohli čtenáři seznámit se zásadami Železničního konzumního družstva (ŽEKON), které bylo založeno 14. 5. 1992. Předmětem jeho činnosti byla koupě zboží a jeho další prodej, poskytování hostinských a ubytovacích služeb a provozování zařízení sloužících k regeneraci a rekondici.

Obzor č. 34 – 31. 8. 1992

V článku **„Otazníky nad železničním zdravotnictvím“**, informujícím o poradě k transformaci železničního zdravotnictví za účasti odborů, je uvedeno, že zástupci odborových centrál vyjádřili znepokojení nad postupem transformace železničního zdravotnictví (ŽZ) vzhledem k jeho předpokládanému odstátnění k 1. 1. 1993. Odbory zároveň uvedly, že považují transformaci ŽZ za nezbytnou, a požadovaly vložit dosud spravovaný majetek do vznikající akciové společnosti, projednat obsah privatizačních projektů za účasti zástupců ŽZ a odborů a zintenzivnit informovanost pracovníků ŽZ o postupu transformace a možnostech privatizace.

V pravidelné rubrice **„Co se děje v ústředí“** se píše o jednání představenstva OSŽ ze dne 17. 8. 1992, které se zabývalo úrovní činnosti základních organizací. **„Je třeba vyzvat všechny základní organizace OSŽ, aby nedopustily rozklad členské základny a závodních výborů, protože nebude v tomto státě vůči zaměstnavatelům ani na úrovni Ústředního ředitelství, ani výkonných jednotek žádná jiná síla, než odborová organizace. Dovolujeme si tvrdit, že v současnosti se skutečně začíná lámat železničářský chléb. Je proto nezbytné mobilizovat celou členskou základnu a zajistit vzájemnou informovanost o všech současných problémech a úkolech, i o těch, které nás společně čekají,“** uvádí se v článku.

Kromě řady dalších článků (například na velmi časté téma - připomínky k nové mzdové soustavě) přináší Obzor reportáž z letního dětského tábora v liptovské obci Bobrovec či vzpomínku na využití vlaků ve Slovenském národním povstání.

Zdeňka Sládková

Termíny seminářů (školení) OSŽ ve II. pololetí 2017

Ústředí OSŽ na svém jednání dne 28. 6. 2017 schválilo termíny seminářů (školení), která jsou organizována na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZO OSŽ.

Semináře (školení) jsou určeny pro hospodáře a členy RK ZO OSŽ, kteří v ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP, pro předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ, se zaměřením na jednotlivé problematiky a aktuální změny v daných oblastech.

Zvýšená pozornost bude věnována funkcionářům ZO OSŽ, kteří dosud neabsolvovali žádné školení.

1) 4. 10. – 6. 10. – Hotel Ostrý – Železná Ruda **Gestor:** JUDr. Petr Večeř

Třídenní seminář pro nově zvolené předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, problematiku předpisů souvisejících, prováděcích, vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

2) 5. 10. – 7. 10. – RZ Ostružná
Gestor: Bc. Renata Dousková

Seminář pro funkcionáře ZV ZO OSŽ – NeRV OSŽ k problematice BOZP, hospodaření a vnitroodborové činnosti apod.

3) 11. 10. – 13. 10. – RZ Prudká u Tišnova
Gestor: Zdeněk Görner

Třídenní seminář pro nově zvolené hospodáře, členy RK ZO OSŽ, případně i předsedy ZV ZO OSŽ v problematice hospodaření a účetnictví ZO OSŽ.

4) 18. 10. – 20. 10. – Hotel Lesní chata – Kořenov **Gestor:** JUDr. Petr Večeř

Třídenní seminář pro nově zvolené předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, problematiku předpisů souvisejících, prováděcích, vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod. ***(Ke dni 7. 8. 2017 OBSAZENO!)***

5) 23. 10. – 27. 10. – RZ Prudká u Tišnova
Gestor: JUDr. Petr Kožmín

Týdenní seminář pro funkcionáře ZV ZO OSŽ působící na úseku BOZP, kteří dosud žádným školením neprošli, případně absolvovali toto školení již před delší dobou.

Pokyny pro účastníky seminářů (školení)

Přihlášky na semináře: telefonicky: Zdeněk Brada – 737 275 064; e–mailem: eva.fritschova@osz.org.

Přednášková činnost: zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ – ústředí.

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

Potvrzení o úhradě poplatku obdrží účastník od organizátorů daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři obdrží účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Refundace ze strany OSŽ – ústředí **se neposkytuje.**

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

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO–Ú OSŽ

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Tunely pod Prahou. Chystají se další tratě

Po čase opět ožil jeden z nejambicióznějších dopravních projektů, který má zrychlit a zjednodušit dopravu v Praze. Rada města podpořila Správu železniční dopravní cesty v přípravě nového železničního spojení, jehož cílem je propojení železničních tratí v centru města a zásadní posílení kapacity pro regionální i dálkové spoje. O návrhu bude rozhodovat zastupitelstvo na zářijovém jednání.

Studie Nové spojení 2 zahrnuje dva tunely. Část trasy budou mít společnou, oba začínají v prostoru Florence a napojují trať z Negrelliho viaduktu a od Balabenky u budoucí zastávky Karlín. Pokračují do nové podzemní stanice Opera umístěné mezi Hlavním nádražím a Muzeem. Stanice Opera umožní přestup na vlaky na Hlavním nádraží, na linky metra A, C a zajistí pěší dostupnost Václavského náměstí a jeho okolí. Jeden z tunelů dále pokračuje přes zastávku Karlovo náměstí na Smíchovské nádraží, kde se napojí linky od Radotína a druhý přes zastávku Náměstí Bratří Synků, za kterou se napojí v zastávce Eden linky od Hostivaře.

Tyto tunely by měly oddělit koleje příměstských vlaků od dálkových, odlehčit přetíženému Hlavnímu nádraží a vyřešit kapacitní i prostorové problémy železniční trati na Smíchov.

Z deníku Metro, 23. 8. 2017

PRÁVNÍ PORADNA

Předdůchod, nebo předčasný důchod?

Předdůchod

Předdůchod se nevyplácí ze státního rozpočtu, ale ze soukromých finančních prostředků naspořených ve III. pilíři důchodového systému, tj. v doplňkovém penzijním spoření [1].

Výše spoření je individuální u každé osoby. Při odchodu do předdůchodu je dle zákona č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, v platném znění a zákona č. 403/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a další související zákony, nutné mít naspořenou částku minimálně na 2 roky, tj. cca 195 000 Kč (pro rok 2017). Výplatu nelze přerušit nebo pozastavit, pokud se v průběhu čerpání člověk vrátí do práce, předdůchod se vyplácí dál, to znamená, že při předdůchodu můžete neomezeně pracovat, ale z výdělku platíte daň a sociální a zdravotní pojištění. Stát platí po celou dobu čerpání předdůchodu za pojištěnce zdravotní a sociální pojištění. Doba pobírání předdůchodu je považována za vyloučenou dobu, a ta nemá zásadní vliv na vyměřovací základ. Současně platí, že se doba předdůchodu nezapočítává do doby pojištění. Předdůchod můžete pobírat nejdříve 5 let před dosažením důchodového věku (výpočet se provádí u žen stejně jako u mužů narozených ve stejném roce, tedy bez ohledu na počet dětí). Musí se splnit následující kritéria pro čerpání:

a) čerpání končí nejdříve dosažením důchodového věku,
b) k výplatě dochází měsíčně (nejméně 24 měsíců) a nelze ji přerušit ani pozastavit,
c) je vyplácena v neklesající výši a
d) jednotlivá splátka dosahuje výše alespoň 30 % průměrné mzdy [2].

Do 30. 11. 2012 bylo možné spořit v penzijních fondech, které byly po 1. 1. 2013 převedeny na transformované fondy. Od 1. 1. 2013 lze vstoupit již pouze do účastnických fondů. V případě čerpání předdůchodu je nutné převést finanční prostředky do účastnického fondu a doba spoření musí být celkem nejméně 60 měsíců!

Předčasný důchod

Předčasný důchod je vyplácen ze státního rozpočtu. Lze si o něj požádat až po dovršení 60 let věku dle zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, v platném znění. Do předčasné penze lze jít v závislosti na ročníku narození o 3 až 5 let dříve. Nevýhodou je, že důchod zůstane trvale krácen.

Penze se krátí za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu, a to tím více, čím dříve před dovršením důchodového věku člověk o předčasnou penzi požádal. Zahájení výplaty 5 let před důchodovým věkem může znamenat trvalé krácení důchodu až o 27,9 %.

Nezbytnou podmínkou pro přiznání předčasného starobního důchodu je, aby pojištěnec ke dni přiznání této dávky měl již získánu dobu pojištění potřebnou pro nárok na řádný starobní důchod. Pokud začnete pracovat, pak je předčasný důchod pozastaven. Lze si pouze v malém rozsahu přivydělávat.

Při odchodu do předčasného starobního důchodu a splnění podmínek nároku na zaměstnanecké jízdní výhody, tyto bez přerušení zůstávají.

S využitím webových stránek MPSV a příslušných zákonů zpracovali

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ–ústředí

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

[1] od 1. 1. 2013 – doplňkové penzijní spoření = transformované a účastnické fondy, které tvoří: vlastní spoření účastníka; příspěvek zaměstnavatele (na železnici odstupňován podle kategorií); příspěvek státu; úroky; příp. daňové zvýhodnění (při platbě nad 1000 Kč).

[2] za průměrnou mzdu se považuje částka, která se vypočte jako součin všeobecného vyměřovacího základu za kalendářní rok, který o dva roky předchází kalendářnímu roku, pro který se průměrná mzda zjišťuje, a přepočítacího koeficientu pro úpravu tohoto všeobecného vyměřovacího základu; zaokrouhluje se na celé koruny nahoru, např. pro rok 2017 činí 27 000 Kč (cca 8100 Kč na měsíc pro předdůchod).

Porovnání předdůchodu a předčasného důchodu v roce 2017

	předdůchod	předčasný důchod
odchod do důchodu	nejdříve v 58 letech	po dovršení 60 let
možnost přivýdělku	neomezeně	max. 5000 Kč měsíčně
důchod je vyplácen	z vlastních naspořených financí	ze státního rozpočtu
přerušit důchod	nelze	lze
krácení důchodu	1,5 % za každý neodpracovaný rok	0,9 – 27,9 % (max. 5 let) + 1,5 % za každý neodpracovaný rok

NÁZORY

Železnice očima cestujícího (2/3)

Zrušení výpravčích a jejich nahrazení technikou

Dnes se chci vrátit k odlidštěným staničním budovám bez výpravčích. Chápu, že v současné době se na řadě tratí řídí provoz na dálku z centrálních dispečinků pomocí počítačů. Bez toho by jistě nebylo možné vytížit hlavní tahy tak, jak jsme toho dneska svědky. Je to ale důvod k tomu, aby se zrušili téměř všichni výpravčí? Pro cestujícího znamená člověk v červené čepici jakýsi pevný bod – hle, je tu výpravčí, tedy vlak určitě pojede; odpoví nám na naše dotazy, poradí, kde přestoupit, možná prodá i jízdenku. Mimoděk má pak cestující i pocit bezpečí (aniž si to třeba plně uvědomuje): kdosi prokazatelně nad vlaky bdí, sleduje jejich cestu, ví o nás. Je tomu, pokud je mi známo, skutečně tak i z čistě profesionálního hlediska – ne nadarmo zbylí výpravčí stále vycházejí z kanceláře, i když vlak pouze projíždí: pomocí koncovek kontrolují úplnost souprav, sledují, zda některý z vozů nebrzdí atd. Nepochybuji, že dnes jsou na to monitorovací kamery a termální čidla, ale – je nutno hnát věci do krajnosti? Každý extrém a fanatismus jsou dle mého soudu nebezpečné. A tady už se k takové situaci velmi blížíme. Pokud byla cílem totální dehumanizace železnice, tak se dílo daří. Jak říká jedna moje známá: počítačoví magoři zbláznili svět. Ale proč? Aby se ušetřilo? Existují nějaké fundované odhady, kolik se takto ušetří? Odhady, které by vzaly v úvahu, o kolik cestujících dráhy přicházejí v důsledku toho, že člověk (a především ženy) se musí na nehostinném, pustém nádraží mnohdy doslova bát, zejména v podvečer a v noci? Nikde nikdo, vůkol tma, pouze jedna zaprášená poblikávající zářivka s dorážejícími můrami chabě osvětluje zamřížované dveře, hromadu vytrhaných pražců a travou zarostlou zapomenutou kolej... A do toho se náhle ozve neosobní hlas z reproduktoru, oznamující zpoždění očekávaného spoje. Takovou scénu by si patrně nedokázal představit ani Pavel Nauman, když psal své slavné Pohádky o mašinkách a zlém černokněžníkovi Zababovi.

Bylo by dobré se někdy zamyslet, do jaké míry informatika a počítače skutečně pomáhají a kdy už mohou začít být kontraproduktivní. Je naivní představa, že vše se zvládne – když to budu poněkud bagatelizovat – „stiskem jediné klávesy na počítači“. Podobný smysl má známá lakonická věta z Haškova Švejka, charakterizující příliv tajných reservátů Rakousko–Uherského mocnářství na četnickou stanici v Putimi: „Vláda chtěla vědět o každém občanu, co si o ní myslí“. Ale něco takového nejde, na to je život příliš složitý. Seberafinovanější počítačový program neobsáhne nekonečné množství variant, které se mohou v provozu vyskytnout. Současná snaha o naprostou eliminaci lidského faktoru a jeho nahrazení elektronikou, ať již kdekoli, nepovede k rozumnému cíli.

V diskusi o výpravčích mi přichází neodbytně na mysl ještě několik dalších problémů. O prvním se všeobecně ví – přibývá odjezdů vlaků ze stanice projetím návěsti „stůj“. Přesnou statistiku neznám, ale je zřejmé, že dříve striktně požadované vyčkání zřetelné signalizace odjezdu výpravčím, jako důležitý násobný zabezpečovací prvek při řízení dopravy, mělo svůj hluboký význam. Nedbání této signalizace mělo vždy fatální důsledky, jimž nezabránila ani červená na odjezdovém návěstidle (Stéblová 1960, Hradčovice 1977). Zdá se, že se na tyto trpké zkušenosti zcela zapomnělo.

Druhý problém vidím v tom, že dálkové řízení občas provádí věci, které nepřispívají k bezpečnosti dopravy a které by normální výpravčí na lokální úrovni nikdy neudělal. Byl jsem před časem svědkem, jak pražský rychlík vypravovaný ze Starého Města u Uherského Hradiště ještě chvíli po stanoveném odjezdu stál ve stanici a pak náhle začal couvat. Vycouval až na širou trať za hodonínské zhlaví a pak teprve se rozjel správným směrem na Přerov, přičemž znovu projel stanicí Staré Město, jen po jiné koleji. Nám cestujícím bylo vysvětleno, že z přerovského dispečinku nešla přehodit příslušná výhybka, tudíž se vlak pomocí couvání musel dostat na momentálně průjezdnou kolej.

Obdobnou situaci jsem zažil nedávno ve stanici Újezdec u Luhačovic, kdy opět rychlík směřující do Prahy musel couváním přes bojkovické zhlaví uvolnit luhačovickou kolej pro křižující rychlík přijíždějící z opačné strany. (Normálním bezpečným řešením, které by podle mě zvolili lokální výpravčí, by bylo nechat vlaky vykřižovat v sousední stanici Uherský Brod, kde je dostatek dopravních kolejí. Jenže v Újezdci i v Uherském Brodě jsou již nějakou dobu namísto výpravčích jen zamčené dopravní kanceláře.)

Třetí problém, o němž se téměř nemluví, ale je dle mého mínění stresující zejména pro průvodčí vlaků, se týká chování agresivních černých pasažérů (jejichž procento mezi cestujícími evidentně přibývá). Průvodčí při kontrole jízdních dokladů zjistí, že někdo nemá platnou jízdenku. Na jeho či její výrok „tak na příští stanici si vystoupíte“ pak následuje stále se stupňující příval sprostých slov, dobře slyšitelných po celém vagonu. Hlavní potíž pak ale nastává až v oné příští stanici: dostat černého pasažéra skutečně ven z vlaku. A na to je průvodčí, pokud jde o stanici neobsazenou výpravčím, docela sám. Strojvedoucí mu pomoci nemůže a v dohledu není nikdo další kompetentní. Vše tedy spočívá na bedrech průvodčího: hádka pokračuje, vlak začíná nabírat zpoždění. Byl jsem náhodou svědkem dvou takových scén, takže hovořím z vlastní zkušenosti. Pokud by byl přítomen výpravčí, pomůže s řešením on. Kromě toho již samotná jeho přítomnost představuje pro delikventa značnou psychologickou nevýhodu, takže situace se dá zvládnout daleko snáz a rychleji.

A problém čtvrtý: Lidmi opuštěné budovy, jak známo, velmi rychle chátrají. Tento osud tedy může čekat i řadu staničních budov, které byly nedávno s nemalými náklady opraveny.

Shrnuto: Větší vlídnost k cestujícím, jejich potřebám, a ponechání rozumného počtu výpravčích ve větších nácestných stanicích by bezesporu přispělo k vyšší bezpečnosti železniční dopravy a k pocitu klidu a spokojenosti cestující veřejnosti.

Ivan Pelant

Ohlas na článek „Železnice očima cestujícího“ (č. 16)

S velkým povděkem jsem uvítal dopis cestujícího na ČD, tedy nenádražáka, který vyslovil částečnou spokojenost s dráhou, ale s větší kritikou na činnosti na české dráze. Říká se, „dal tomu na frak“. Vše sedí po pravdě a odpovídá současnosti. Je dobré, že si páni na GŘ a SŽDC přečtou, co si myslí obyčejný cestující, s čím je spokojen a nad čím kroutí nesouhlasně hlavou.

Ostudou ČD či SŽDC jsou služby, hlavně se to týká WC. To je ponižování cestujících u pokladen, když při přítomnosti dalších cestujících prosí o klíč na WC. Proč se např. pořizovalo tak velké nádraží v Pardubicích, když je dnes minimálně využito? A co se týká restaurací, to je pomalu škoda mluvit, např. slavná restaurace na pražském hlavním nádraží, která kdysi byla využita na 100 %, je buď prázdná, nebo využita na něco jiného, což neuspokojí ani cestující, ani nádražáky. A co čekání v hale hl. n. v Praze, to je při dnešní modernizaci ostudné. Co je platné, když se čeká na poslední chvíli na vyznačení nástupiště na Pragotronu nebo na vyhlášení staničním rozhlasem, kterému cestující třeba ani nerozumějí. Jako nádražák se za tento stav stydím. To se nemůžou dát do haly lavičky, i když určitě ten velký dav cestujících se neuspokojí? Chtělo by to i dřívější informace či přistavení soupravy, ne na poslední chvíli. Opravdu to nejde při dnešní modernizaci změnit ke spokojenosti cestujících v hale?

Pořád ve službách zaostáváme. Možná proto hodně lidí přechází k autobusové dopravě a nikomu to nevadí. Děkuji panu Pelantovi, že otevřel v Obzoru diskusi o těchto poměrech na ČD. Kdy se to zlepší, je asi ve hvězdách. **Jiří Krejčí**

Vlečky v zániku?

V Obzoru č. 15 byla fotografie zlikvidované vlečky v Heřmanově Huti s fotografií kamionu. Pan krajský zastupitel Plzeňského kraje Mgr. Salvetr argumentuje, že se přeprava ze železnice na silnici přesouvá díky „rychlejšímu kontaktu se zákazníky na silnici...“ Ano, tato konstrukce zcela vystihuje situaci na železnici, která předcházela odklonu přepravců od ní. Po roce 1989, kdy došlo k fatálním změnám v dopravě, vrcholní manažeři dráhy zaspali a dle mého názoru si záměrně „nenatáhli budík“, neboť v té době začalo plno soukromníků podnikat, ale když chtěli převážet své výrobky po železnici, viděli naprosto zastaralé předpisy a dráhy nebyly schopny s novým omezeným personálem podmínky přepravy podniků splnit. Ve své době se muselo vykládat v noci i o sobotách a nedělích, zaměstnavatel musel držet pohotovost. Naopak kamion se nasmlouval na určitou hodinu a stál před zavřenými vraty, až se podnikatel probudil. Proti tomu dráha sčítala prostoj vozu, stojné, poplatek na VNVK a nejhorší ostudou dráhy je dosud zachovalé vlečné. Za každou obsluhu vleček se platí a ne málo, takže je jasné, proč končí vlečky.

2. srpna jsem jako každoročně navštívil cukrovar Mělník (již pár let je zde pouze plnírna cukru cukrovaru Dobrovice firmy TTD Tereos.) bych zakoupil cukr na zimní krmení včel. Kupování cukru v cukrovarech je můj další „koníček“. Tak jsem za posledních třicet let navštívil několik cíleně zaniklých cukrovarů a jejich vleček – například experimentální cukrovar Praha–Modřany (experiment skončil po roce 2002 jeho fyzickou likvidací, po vrácení kvót cukru do EU), léta jsem jezdil i do cukrovaru Ovčáry, kam vedla vlečka z Kutné Hory hl. n. I ten skončil v propadlišti dějin cukru, lépe dopadl cukrovar Vrdy, kde se sice také již nevyrábí cukr, ale biolíh a vozí se tam vlečkou po původní lokálce Skovice – Vrdy.

Vraťme se k plnírně cukru v Mělníce – i tam vedla od roku 1889 do roku 2007 vlečka, ještě v roce 2004 byl vypracován nový Přípojový provozní řád vlečky – dráhy Vlečky cukrovaru TTD a. s., cukrovar Mělník, odbočující ve stanici Mělník, délka vlečky od km 1,080–2,000 zarážedlo. V roce 2007 byla vlečka překvapivě zrušena a posléze až na kolejiště v cukrovaru vytrhána, místo vlečky byla postavena obchvatová silnice!! Místo přepravy po železnici z mateřského cukrovaru Dobrovice do plnírny cukru v Mělníce jezdí co chvíli kamion centrem Mělníka.

To je ta „skvělá“ dopravní politika ČR, kterou ruku v ruce dělají místní zastupitelé, SŽDC, ČD Cargo a potažmo ministerstvo dopravy. Výsledek? Další zrušené vlečky.

Martin Kubík

Nakládka baleného cukru do kamionu v balírně cukru v bývalém cukrovaru Mělník; kamion, jak vidno, stojí ještě na zbylých kolejích vlečky, zbytek vlečky byl vytrhán.

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

Zvláštní parní vlak projíždí po trati 197 mezi Černým Křížem a Stožcem.

Šumavské Léto s párou

Poslední sezonu zažívají zvláštní parní vlaky, které České dráhy vypravují v letních měsících po tratích protínající Národní park Šumavu. Letos byly tyto vlaky trasovány v okolí Volar – parní vlak se podíval až k samotným hranicím s Německem v Novém Údolí či vyjel na nejvýše položenou zastávku v České republice – Kubovu Huť (995 m n. m.). Pro cestující byla připravena oproti předchozím ročníkům změna – souprava vozů „Rybák“ v čele s hradeckým „Bulíkem“ 464.008.

Od nového grafikonu bude vozbu pravidelných osobních vlaků na tzv. šumavských lokálkách zajišťovat společnost GW Train Regio se svými soupravami a České dráhy nehodlají pokračovat ve vozbě úspěšných parních vlaků, tzv. Šumavského léta s párou, byť jim v tom nic nebrání. Věřme, že nový dopravce šumavských lokálek využije díry na trhu po chybějících zvláštních vlacích a i on bude prezentovat železnici nejen z pohledu modernosti, ale i historie s vůní páry.

Vít Mareš

Při jízdě z Měcholup nalezneme u obce Železná železniční most, po kterém překonává železniční trať z Lužné u Rakovníka do Chomutova silnici a říčku Blšanku. Most je od roku 1958 registrovanou technickou památkou.

Tak trochu zapomenutá památka

Na železniční trati, vedoucí z Lužné u Rakovníka do Chomutova (dnes SŽDC č. 124), nalezneme kousek od stanice Měcholupy u obce Železná železniční most, který je od 3. 5. 1958 chráněn jako registrovaná technická památka. Most se zde klene nad silnicí od Měcholup a nad říčkou Blšankou. Při jízdě jej z vlaku téměř nezpozorujete a popravdě řečeno, ani ze silnice nezasvěcené oko nepozná, že se jedná o technickou památku. Most se skládá ze dvou krajních kamenných oblouků z kvádrového zdiva a prostředního ocelového příhradového pole.

Železniční most postavila společnost Buštěhradské dráhy, která dne 4. 2. 1871 uvedla do provozu 83,8 km dlouhý traťový úsek Lány – Chomutov. Hned v následujícím roce, v květnu 1872, ale poškodila velká povodeň část železniční tratě právě u Měcholup.

Připomeňme, že za rozšířením železniční sítě Buštěhradské dráhy stál především rozvoj těžby uhlí na Kladensku a v Podkrušnohoří. Dne 1. 8. 1872 byla uvedena do provozu 57,7 km dlouhá trať z Chomutova do Vejprt a společnost Buštěhradské dráhy tak získala napojení na saskou železniční síť.

Páteřní trať společnosti Praha – Chomutov byla zkraje jednokolejná. V roce 1905 byly některé traťové úseky zdvojkolejněny (Milostín – Sádek u Žatce, Měcholupy – Trnovany). Dnes mají tyto koleje ale léta své největší slávy již dávno za sebou. Na dvojkolejných úsecích byla druhá kolej vytrhána a trať je opět v celém svém úseku jednokolejná. I na „našem“ mostě u Železné byla jedna kolej snesena a tak část mostu beznadějně rezaví. Je nasnadě, že někdejší poměrně hustý provoz se zde už těžko obnoví. Ve všední dny dnes po trati projedou pouze tři páry osobních vlaků z Chomutova (Jirkova) do Lužné.

Pohled na kolejové lože původního dvojkolejného mostu u obce Železná. I zde byla jedna kolej snesena.

Tabulka, umístěná v konstrukci mostu, informuje o jeho poslední velké rekonstrukci.

Pro zajímavost uveďme, že podél řeky Blšanky a dolního toku Ohře vedla II. vnitrozemská obranná linie opevnění z let 1936–38. I dnes lze z oken vlaku zahlédnout některé pevnůstky–řopíky, kterých je v okolí celá řada. Bohužel za okupace se stala tato část české krajiny součástí říšského území a část původní hlavní trati Buštěhradské dráhy, úsek z Lužné do Milostína, se stal jen odbočkou do pohraniční stanice. Hlavní tratí se stala trať z Lužné do Rakovníka.

Tak hezké letní cestování českou krajinou, vážení.!

A. K. Kýzl

Po kolejích sta oblouků

Již několik let patří neodmyslitelně k letním prázdninovým měsícům na Osoblažsku provoz turistických vlaků po úzkorozchodné dráze, vedených parní nebo historickou motorovou lokomotivou. Jinak tomu není ani letos, kdy Slezské zemské dráhy (SZD) vypravují o sobotách zvláštní vlaky z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy. A pokaždé je o svezení se parním vláčkem velký zájem.

Příprava parní mašinky před jejím výkonem na trati, to je především spousta a spousta práce.

Rovněž v sobotu 19. 8. se ozýval na 20,2 km dlouhých kolejích (přesně o 102 obloucích) hvizd píšťaly parní lokomotivy. Před jedenáctou hodinou se vydal na svou cestu z Třemešné do Osoblahy parní vláček v čele s „Malým štokrem“. A protože se toho dne konaly ve Slezských Rudolticích dožínky, vydala se tam po polednách z Osoblahy parní mašinka „Rešica“. Škoda jen, že po slunečném počasí předchozích dnů přišly toho dne do kraje dešťové přeháňky. Jinak by celkové atmosféře na „Osoblažce“ nebylo možno nic vytknout.

Pro zájemce o svezení se po této raritní trati v síti SŽDC a pro železniční fotografy je nevýhodou, že z velké části republiky je to sem přece jenom trochu z ruky. A tak pokud se budete chtít svézt po zdejším úzkém rozchodu, či si vláčky vyfotit, nejlepším řešením je rezervovat si ubytování, třeba v nedalekém Krnově.

Pár metrů před konečnou stanicí v Třemešné ve Slezsku je „Malému štokrovi“ zapotřebí zdolat závěrečné stoupání 20 promile.

Stavba dráhy o neobvyklém rozchodu 760 mm, určené zprvu zejména pro potřebu cukrovaru v Osoblaze, byla zahájena na jaře roku 1898 a do provozu byla trať uvedena 14. 12. téhož roku. Asi od roku 1915 byla na trati zavedena i osobní doprava. Volbou úzkého rozchodu ušetřili stavebníci oproti normálnímu rozchodu zhruba 1/3 nákladů, protože trať se daleko více přizpůsobuje terénu, což se ale projevuje četnými úseky klesání a stoupání.

Na zdejších kolejích nalezneme ještě jeden „unikát“ – oblouk o poloměru 75 metrů, což je nejméně v celé síti SŽDC. V letech 1985–89 byla provedena důkladná generální oprava celého traťového úseku a tím byly koleje nejspíš zachráněny do dnešních dnů. Maximální rychlost drážních vozidel je zde 40 km/h. Pravidelný provoz zde zajišťují České dráhy, a. s.

Historický parní provoz je v režii strojů SZD. „Malým štokrem“ U 57.001, vyrobeným v roce 1949 ve Škodě Plzeň, a mašinkou „Rešicou“ U 46.002 z roku 1958. K dispozici je také dieselový „Faur“ TU 38.001, vyrobený v roce 1977 v „Továrně 23. srpna“ v Bukurešti.

Svezení se s parním vláčkem pěknou krajinou, kterou se vinou dva pásy kolejnic, stojí určitě za to. Přehled parních jízd nejlépe nalezneme na internetových stránkách SZD. Naše poděkování patří všem těm, kdož mají zásluhu na tom, že historický provoz na „Osoblažce“ slouží (nejen) pro potěšení mnohých příznivců naší železnice. Děkujeme.

A. K. Kýzl

Trať Rokycany – Nezvěstice, dálkově řízená z daleké Balabenky

Poetická lesní zastávka Kornatice–rybník se nachází na trati 175 Rokycany – Příkosice – Nezvěstice. Pár metrů od zastávky se rozprostírá pětihektarový „Kornatický rybník.“ V rybníku je příjemné koupání. Trať 175 je od 27. 2. 2017 dálkově řízena až z dalekého CDP Praha. Výpravčí a dirigující dispečer v Mirošově a tím i poslední „živý člověk“ na celé trati přestal existovat, vlečka v km 9,683 byla nově zaústěna do obvodu dálkově řízené žst. Mirošov. Dopravna D3 Příkosice byla změněna na dálkově řízenou žst. I po zapojení lokálky do DOZ se u většiny vlaků přestupuje v žst. Příkosice s tím, že na přestup jsou tři minuty.

810.676–7 v zastávce Kornatice rybník, 16. 8. kolem 16.50 hodiny, vlak Os 27869 je tak nejméně 7 minut opožděn.

Když jsem jel po trati v roce 2015, tak mi z tohoto důvodu ujel přípojný vlak v Příkosicích a jízda se mi prodloužila o další hodinu. Takto rozsekaná trať i přes stomilionové investice je pro cestující dojíždějící přes přestupní stanice neatraktivní, protože nemají zaručeno, že dojedou včas. Navíc z Rokycan do Příkosic jezdí Regionova a v úseku na Nezvěstice motory řady 810.

Rybník Kornatice je vzdálen od lesní a rybničné zastávky pouhých pár metrů.

I tak je rekonstrukce tratě dobrým příkladem jak rekonstruovat lokální tratě a tak je zachovat pro budoucnost. Doufejme, že kraj nebude mít jiný názor. Jestli ten přestup je krajský výmysl, tak začal dosti nešťastně. Upozorňuji případné turisty, že hamr v Dobřívi u Mirošova je do konce roku 2018 (!) uzavřen z důvodu rekonstrukce.

Martin Kubík

Moudrost pro tento den

Čas jsou prý peníze, ale peníze se nerovnají času. Bez peněz se dá ještě vždy mnoho udělat, bez času nic.

Jan Neruda

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ZÁŘÍ

Telč – Slavonice
7. 9. 1902 – **115 let**

Žatec – Obrnice
16. 9. 1872 – **145 let**

(Praha–) Modřany – Dobříš
22. 9. 1897 – **120 let**

Krhanice – Jílové u Prahy
22. 9. 1897 – **120 let**

Oslavy 10 let existence společnosti ČD Cargo

Výstava k deseti letům trvání společnosti ČD Cargo se bude konat v pátek 6. 10. v SOKV Ústí nad Labem. Pro veřejnost bude Středisko oprav kolejových vozidel otevřeno od 9 hodin do 17 hodin, ve 12 hodin proběhne slavnostní zahájení.

Program akce zahrnuje výstavu historických a současných železničních kolejových vozidel, včetně kolejových vozidel ČD Cargo, ukázky techniky hasičů SŽDC, výstavu historických automobilů, jízdy na historických drezínách, komentované prohlídky SOKV pro skupiny zájemců, propagační vůz s expozicí o historii ČD Cargo. Kyvadlová doprava v trase Ústí nad Labem hl. n. – SOKV Ústí nad Labem hl. n. bude zajištěna.

–mmč–

Photolitera 2017

Ve dnech 4. – 29. 9. budou vystavovat své fotografie členové skupiny FOTO Zemského svazu FISAIC. Výstava bude přístupná od pondělí do pátku 8 – 17 h ve foyer Státního úřadu pro jadernou bezpečnost v Praze 1, na Senovážném náměstí 9. Zájemci jsou srdečně vítáni.

–red–

Něžná krása

Lázně Hodonín Vás zvou do Oranžerie na výstavu Něžná krása. Míra a Stanka Čarkovi zde od 13. září do 10. října 2017 vystavují fotoplátna a fotografie doplněné paličkovanou krajkou. Oba autoři budou na výstavě přítomni 30. září 2017. Miroslav Čarka je předsedou ZO OSŽ TO Křižanov.

–red–

Čerčany a železnice

Podblanický vědecko–technický klub železniční Benešov, Státní okresní archiv Benešov a Infocentrum Čerčany vás srdečně zvou na výstavu Čerčany a železnice. Výstava Františka Kavky se koná ve dnech 11. 8. 2017 až 29. 9. 2017 v Kulturním domě v Čerčanech (Infocentrum v 1. patře). Otevřeno je v pracovních dnech s výjimkou středy vždy od 8 do 12 a od 13 do 16 hodin.

–mmč–

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), referentka Marie Bártová. Předplatné a příspěvky: obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X