

Z aktuálních událostí

■ V Praze, v sídle OSŽ, zasedal ve středu 6. 6. **Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s.** Pravidelné zasedání řídila tajemnice PV Věra Nečasová, která hned na začátku jednání přivítala prvního hosta – Ing. Michala Vereše, MBA, člena představenstva ČD (od 1. 3. 2019) pro oblast provozu, který před příchodem na České dráhy působil jako ředitel úseku provozu u ZSSK Slovensko. Michal Vereš mluvil zejména o problémech opravárenství. Po stručném curricula vitae (na železnici začínal v roce 1994 jako strojvedoucí, postupně vystřídal několik úřednických funkcí u společností ZSSK Slovensko a ZSSK Cargo) přešel ke konkrétním poznatkům, ke kterým za tři měsíce u Českých drah dospěl, například k určitým anomáliím v oběhu kolejových vozidel na Slovensku a v Česku. „Každopádně je to pro mě velká výzva,“ řekl s tím, že má ambice posunout opravárenství (které je značně podfinancované) dál. Mluvil také o smlouvách s kraji (a o nesouladu mezi požadavky krajů a možnostmi Českých drah), o specifikách běžné provozní údržby, o problémech těžkých oprav, o rostoucích cenách u externích firem. „A dokonce se ke mně dostala i informace, že depo Česká Třebová je na zavření, ale osobně jsem se přesvědčil, že tomu tak není,“ uvedl a dodal: „Problémů je spousta. Chtěl bych pro opravárenství připravit plán na rok až tři dopředu, abychom měli představu, jak dále pokračovat, protože lze očekávat, že od nového grafikonu bude situace vážná.“



Hostem jednání byl Ing. Michal Vereš, MBA, člen představenstva ČD.

V následné diskusi pak například člen PV Martin Janeček upozornil Michala Vereše na alarmující situaci v přesčasových hodinách (někteří se blíží 300 hodinám) a na personální podstav u vlakových čet na hlavním nádraží v Praze (odcházejí nám lidé, kteří jsou tady dvacet let), Petr Dvořák zase kritizoval záměr zapůjčit osobní vozy do Polska („Když nemáme čím jezdit, tak ještě půjčujeme padesát vozů do Polska?“), na to Michal Vereš odvětil: „Ve firmě jsem kratší a večera jsem se to teprve dozvěděl, budeme to řešit, nemá to logiku.“ Jaroslav Kavka pozval Michala Vereše do děčínského depa a upozornil na problémy s tzv. luřthalou. „Slibovali nám novou myčku a akorát vyměnili kartáče,“ dodal. Zdeněk Jindra zase Michala Verešovi připomněl v souvislosti se strategií

údržby u ČD „kauzu Pardubice“, kde se nejprve masivně investovalo a potom se rozhodlo, že se dílny zavrou.

Věra Nečasová se vrátila k loňskému dělení DKV. „Bojovali jsme proti rozdělení DKV, sepsovali zprávu, mapovali opravárenství u ČD, ale na naše připomínky nebyl brán zřetel. Bylo to manažerské rozhodnutí jednoho muže,“ konstatovala s tím, že v podobném duchu se nyní mluví o centralizaci zásobování. „Pilotní projekt obsahuje jen účetní oddělení od 1. 7. 2019. Nemáme k tomu žádný materiál. Do dnešní doby od loňského rozdělení DKV na provoz a údržbu nejsou opraveny ani provozní řady, ani předpisy, a chystá se další organizační změna, o které nejsme přesvědčeni, že bude ku prospěchu.“ Věra Nečasová zároveň pozvala Michala Vereše na celostátní výbor předsedů DKV, který se bude konat 24. 6., a on pozvání přijal.

Dalším hostem jednání byl odvolaný JUDr. Ivo Veselý, který se se členy Podnikového výboru přišel rozloučit – ve funkci personálního ředitele jej od 1. června nahradila Soňa Schwarzová. „Chtěl bych vám poděkovat. Naše vztahy považuji za korektní a slušné a jsem bytostně přesvědčen, že to mělo přínos.“

V rámci Informací ze zásadních jednání referoval předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun především o posledním jednání Dozorčí rady Českých drah – o refinancování dluhopisů, rozdělení zisku, posílení opravárenských kapacit. Řeč byla i o personální výměně na pozici ředitele personálního odboru GR ČD: „Začíná se rychle blížít kolektivní vyjednávání, je potřeba rychle dojednat způsob komunikace,“ připomenul V. Vokoun.

V další části jednání (v bodu organizační záležitosti) byla Marie Štusáková zvolena novou členkou Podnikového výboru OSŽ při ČD (za Janu Štanclovou, která minulý měsíc rezignovala ze zdravotních důvodů) a zároveň byla podnikovým výborem navržena za Janu Štanclovou i do Ústředí OSŽ (oficiální volbu provede Ústředí OSŽ na základě návrhu PV 26. června 2019).

■ Dne 6. června proběhly volby do Správní a Dozorčí rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra České republiky (211). Správní rada ZP MV ČR má celkem patnáct členů, radu tvoří pětice členů vzešlých z návrhu reprezentativních organizací zaměstnavatelů, další pětice členů je jmenována vládou a zbývajících pět členů vzešlo z návrhu reprezentativních odborových organizací. Jedním z navržených byl předseda ZO OSŽ Všetaty Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), který byl opětovně zvolen i pro funkční období začínající dnem 1. 7. 2019.

Zároveň proběhly i volby do Dozorčí rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR, kam byl opět zvolen i Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC.

OSŽ tak má opět zastoupení jak v Dozorčí radě i ve Správní radě Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR. Správní rada a dozorčí rada zabezpečují účast pojištěnců, zaměstnavatelů pojištěnců a státu na řízení pojišťovny. Funkční období členů orgánů pojišťovny je čtyřleté. -red-

Na Pražském Semmeringu shořel motorový vůz dopravce KŽC

Požár motorového vozu M 262.1117 společnosti KŽC Doprava zastavil v sobotu 8. 6. 2019 po půl čtvrté odpoledne provoz na Pražském Semmeringu. K neštěstí došlo před dopravnou Stodůlky, kdy z důvodu technické závady na chlazení turbina vznikl požár a shořel prakticky celý motorový vůz M 262.1117. Jak dopravce (KŽC) uvedl, jedná se o mimořádnou škodu zásadního rozsahu, a to jak z hlediska ekonomického a provozního, tak – a to především – i z hlediska historického a muzejního, neboť KŽC, jako jediný dopravce, udržuje v pro-

vozu motorové vozy řad 831 a 830, které nasazuje na pravidelné výkony a tím dnešní generaci připomíná um našich předků a poválečná vozidla v živém provozu. M 262.1117 patřil provozně (trakčně i dynamicky) k nejlepším vozidlům řady 831, která KŽC před necelými 10 lety zachránil od šrotace jejich odkoupením a postupnou opravou je vracel do života. V tuto chvíli zbývá dopravci na výkony šest vozidel řad 830, 831, a to 830: 056, 124, 180 a 831: 168, 183, 212, jimiž bude muset pokrýt přepravní poplávku na trhu. -mmč-



Hořící motorový vůz před příjezdem hasičů.

Snímek Tomáš Koubek



U železničního mostu a jezu na řece Berounce u Mokropes (trati 171) vyváděly labutě své nedávno vyhlédlé mladé. Most má být prý v nedaleké budoucnosti nahrazen novým, ač byl nedávno rekonstruován. Snímek Martin Kubík

Odvolání generálního ředitele Českých drah je i určitým testem odolnosti firmy, říká Vokoun

Dozorčí rada ČD, a. s., odvolala poměrem hlasů 5:3 Miroslava Kupce z pozice předsedy představenstva a člena představenstva Českých drah, a. s. Dozorčí rada tak většinou hlasů vyhověla žádosti akcionáře, kterou ji tlumočil předseda řídicího výboru ČD, a. s., Tomáš Čoček.

Podle vyjádření jednoho z členů Dozorčí rady, Vladislava Vokouna, zvoleného jako zástupce zaměstnanců, je odvolání vrcholného představitelů ČD, a. s., vždy velmi závažným krokem, který vyvolá celou řadu otázek ohledně dalšího chodu podniku. Navíc za situace, kdy se podniku daří uzavírat dlouhodobé smlouvy o závazku veřejné služby, refinancovat dluhopisy, udržet rating a potřebnou míru investic.

„Někdy nabývám dojmu, že to časté střídání managementu v poslední době nasvědčuje o určité nerozhodnosti vlastníka, co vlastně chce a rozhodně to podniku neprospívá,“ hodnotí Vokoun náhlé odvolání Miroslava Kupce. Jak dále dodává, v podobných případech se vždy jedná o určitý test odolnosti firmy a funkčnosti nastavených parametrů, potřebných pro její standardní fungování. „Přestože silný generální ředitel je důležitou a potřebnou osobou, jeho odchod nesmí vyvolat zásadní problémy. Věřím, že si to vlastníci ČD, a. s. (stát) a jim jmenovaní členové DR ČD plně uvědomují, a že do čela podniku bude jmenován v brzké době zodpovědný a schopný mana-

žer, který udělá vše pro pozitivní rozvoj podniku a jeho zaměstnanců. Rozhodně musí být odolný vůči různým tlakům a 'hraběcím radám' různých jednotlivců a zájmových skupin,“ připomíná Vokoun.

Podle jeho dalších slov je odvolání a jmenování členů představenstva (včetně předsedy) sice důležitou součástí pravomocí DR, nicméně její hlavní náplní je z dlouhodobého hlediska kontrolní činnost - zda management dobře a s péčí řádného hospodáře vede podnik. „Není důvod, aby se v této roli cokoli změnilo a tento orgán nadále nefungoval standardně a na bázi korektních vztahů.“

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„S novým ministrem dopravy máme mnoho témat k diskusi.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ při ČD, a. s.

V současné době je železničářská veřejnost poněkud znejistěna odvoláním generálního ředitele ČD Miroslava Kupce (více v samostatném článku na této straně). Vy, jako jeden z členů Dozorčí rady ČD, ale jednáte o otázkách, které souvisejí se železnici, i s ministrem dopravy, nedávno nově jmenovaným Vladimírem Kremlíkem. Co je z vašeho pohledu důležité při jednání s ním?

S novým ministrem dopravy je k jednání celá řada témat k diskusi i k řešení nastalých problémů. Jednou ze stále nevyřešených otázek je určitě znevýhodnění Českých drah ve srovnání s ostatními železničními dopravci. S ohledem na přetrvávající silný tlak orgánů EU a části laické i odborné veřejnosti v ČR na liberalizaci, je potřeba neustále prosazovat rovné podmínky pro národního dopravce, kterým bezesporu České dráhy jsou. Ještě stále jsme konfrontováni s tím, že v tzv. „zájmu“ liberalizace jsou vytvářeny vhodné podmínky pro konkurenci, aniž by byly zohledněny (kompenzovány) některé činnosti, které z důvodu právních norem zajišťují a vykonávají prozatím pouze České dráhy. Velmi mě mrzí dosavadní malá podpora a pochopení pro ČD ze strany ministerstva dopravy v situaci, kdy jsou ze strany orgánů EU, ČR a objednatelů osobní dopravy kladeny nové a nové požadavky na zvýšení komfortu úrovně služeb pro zákazníky, rozvoje podmínek pro interoperabilitu, bezpečnost železniční dopravy a zajištění nediskriminačního prostředí.

V čem konkrétně se projevuje zmíněné znevýhodnění?

Jako příklad mohou uvést povinné zřízení organizační složky Zařízení služeb, kterou musely České dráhy na základě novely Zákona o drahách urychleně vytvořit. Nikoho příliš nezajímalo, že např. čerpací stanice uvnitř podniku mají logicky jiný režim a náklady na provoz, než když tuto službu musíte poskytovat cizím subjektům. To stejné se týká celé řady dalších služeb.

Jaký další okruh otázek zajímá OSŽ při jednání s ministrem dopravy?

Značné nejistoty jsou v souvislosti se zaváděním ETCS, plánovaného přechodu na střídavou trakci, zajištění „síťovosti“ osobní železniční dopravy a reálné koncepce rozvoje a modernizace železniční sítě. Debata o problematice vysokorychlostních tratí je sice hezká, železniční sektor se však v současnosti potýká s nízkou propustností (kapacitou) na nejfrekventovanějších tratích, přemírou úrovněových přejezdů (potencionální hrozba střetů se silničními vozidly), obrovským množstvím výluk a celou řadou dalších problémů. Z výše uvedeného je patrné, že s novým ministrem dopravy máme mnoho témat k diskusi. Věřím, že jednání budou konstruktivní a ku prospěchu celé železnice.

Pro zaměstnance Českých drah je klíčovým dokumentem pro udržení sociálních a mzdových jistot kolektivní smlouva. I když současná kolektivní smlouva je platná zhruba půl roku, pomalu se blíží doba kolektivního vyjednávání na příští rok. Co je podle vás, jako zkušeného kolektivního vyjednavče, pro zdařilé kolektivní vyjednávání nejdůležitější?

Ano, termíny kolektivního vyjednávání se blíží. Již v průběhu prázdninových měsíců shromažďujeme požadavky od členské základny, analyzujeme možnosti firmy a připravujeme taktiku pro kolektivní vyjednávání. Ze všeho nejdříve musíme posoudit reálnost a proveditelnost pestře palety námětů. Mnoho požadavků se vzájemně vylučuje a tak musíme hledat přiměřený kompromis. Jako příklad mohou uvést opakovaně požadavek (relativně oprávněný) na zásadní zvýšení příplatku za práci v noci a o víkendech (až 50 % průměrné mzdy). Tento požadavek by se týkal více než 7000 zaměstnanců. Radikální trvání na jeho splnění by znamenalo, že na zhruba stejnoskupinu zaměstnanců by na mzdovou nárust nezbylo téměř nic. Další otázkou je, jak by na tuto situaci reagoval zaměstnavatel a ob-



jednatel dopravy. Takových příkladů bych mohl uvést celou řadu.

Jakou úlohu hrají při vyjednávání kompromisy?

Jsem velký podnik s cca 15 000 zaměstnanci, pracujících ve více než 160 povoláních. Každý zaměstnanec (či skupina) znamená jiný lidský příběh a potřeby a my se musíme pokusit najít přijatelný kompromis. Pokud někdo neuznává kompromis, tak musím připomenout, že pouhé použití okamžité výhody „silové pozice“ nikdy dlouho nevydrží. Další věcí je nutnost shody uvnitř každého svazu, nutnost alespoň minimální shody mezi jednotlivými svazy (u ČD existuje v současné době deset odborových centrál) a shoda ze zaměstnavatelem – při vědomí názoru vlastníka. Takže pro zdařilé kolektivní vyjednávání je nezbytné mít dobrý tým zkušených a odpovědných lidí, kteří se nebojí okamžitých rozhodnutí. Dále je nutné pro všechny případné požadavky nachystat dostatečné podklady a znát jejich cenu. Odborová centrála, která tohle neudělá a tzv. „střílí od pasu“ se většinou splnění svých požadavků nedočká.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský



Zvláštní vlak z Prahy do Velkých Popovic přijíždí po trati 221 do Strančic.

Den Kozla ve Velkých Popovicích

Stalo se tradicí, že v měsíci červnu se koná tradiční akce ve Velkých Popovicích, nazývaná „Den Kozla“. Znalci vědí, o čem je řeč. Ve Velkých Popovicích nedaleko Prahy je funkční pivovar, kde se vyrábí známé pivo „Kozel“. V sobotu 8. 6. 2019, kdy zde probíhal letošní Den Kozla, byl provoz na železniční vlečce do pivovaru velice živý. Od 10.30 h po ní jezdila historická souprava ve složení lokomotiva T444.162 „Karkule“, pět vozů Ce „Rybák“ a lokomotiva „Hektor“ T435.0145, svázející účastníky akce z nádraží ve Strančicích do centra dění. Kromě prohlídky pivovaru probíhal na náměstí a v jeho okolí kulturní program s čet-

nou hudební produkcí a samozřejmě nechyběl ani točený pivní mok. Dlouhá léta byl tento pivovar napojen na železniční síť asi 5 km dlouhou vlečkou ze stanice Strančice, delší dobu již nepoužívanou. Předloni se provoz na vlečce díky Plzeňským pivovarům, vlastníky pivovaru v Popovicích, obnovil, leč už přepravovanou komoditou není tekutý chléb, ale turisté.

O letních víkendech jezdí pravidelně tzv. Velkopopovický expres z Prahy přes Strančice do V. Popovic, kde cestující mají možnost navštívit exkurzi výroby piva včetně ochutnávky.

Vít Mareš

Úspěšné zahájení výstavy „Železniční údolím Svitavy“

V pátek 31. května v rámci Muzejní noci byly v Městském muzeu a galerii ve Svitavách otevřeny hned dvě výstavy. Ta první pod názvem „Železniční údolím Svitavy“ je věnovaná historii 170 let trati Brno – Česká Třebová.

Druhá, neméně zajímavá výstava, umístěná v přízemních výstavních prostorách muzea je věnovaná Deskovým a společenským hrám.

Vernisáž, která byla zahájena představením obou výstav doprovázela hradecká kapela Lokálka. Hosté byli oblečení v historických kostýmech a po projevech byli návštěvníci uvedeni na obě výstavy.

Výstava „Železniční údolím Svitavy“ je průřezem historie trati z Brna do České Třebové, která, když pomíne koňské dráhy, byla třetí parostrojní drahou. Na více než 60 panelech dokumentujících historii trati, představujících jednotlivá nádraží a traťové úseky, lze nalézt velké množství historických i současných snímků, plánků a dokumentů. Součástí výstavy je také část expozice z výstavy „Z Vidně na sever“, která v letech 2017 a 2018 proběhla ve výstavních prostorách Národního památkového ústavu Ostrava. Tato výstava dokumentuje především železniční architekturu výpravních budov, vodáren a dalších objektů, potřebných k provozu železnice hlavně v 19. století.

Na výstavě „Železniční údolím Svitavy“ je část věnovaná společností Severní státní dráhy a Společností státní dráhy (StEG). K části expozice patří také kolekce modelů, které vyrobil ing. Vladimír Londin z Olomouce. Modelová část je navíc doplněna dalšími modely budov, včetně vodní stanice Lačnov, která byla zbořena v roce 2019. Je zde také model nádraží Česká Třebová z roku 1845, který ukazuje pravděpodobný vzhled, neboť kromě půdorysného plánu zatím archivny skutečný vzhled nevydaly.

Na výstavě „Železniční údolím Svitavy“ je vedle již popsanych panelů k vidění celkem 10 velkých modelů parních lokomotiv, které byly nasazovány na trati Brno – Česká Třebová. Nejstarším z modelů, co se týče nasazení je lokomotiva Blansko z roku 1848, která představuje typ lokomotiv, které byly pro provoz na jubilejní trati vyrobené v belgické lokomotivce Cockerill. Součástí železniční výstavy jsou také modelová kolejště, z nichž největší a nejdokonalejší je kolejště svitavského modeláře Milana Meisla ve velikosti HO.

Během muzejní noci proběhly také prohlídky komentované autorem výstavy. Chomický železniční klub zde předvedl trenážer zabezpečovacího zařízení, který mohli návštěvníci vyzkoušet a obdrželi také certifikát o úspěšnosti obsluhy.



Jedním z mnoha exponátů výstavy „Železniční údolím Svitavy“ je model parní lokomotivy Blansko z roku 1848.



Výstava „Železniční údolím Svitavy“ byla zahájena klasickým vypravěním vypravčím s vypravkou.

Součástí muzejní noci bylo odhalení další části tzv. „Klicperky“. Jedná se o keramické znázornění Svitav na jinak prázdné zdi naproti muzeu. Tentokrát bylo doplněna část svitavského náměstí, a protože v letošním roce je v muzeu výstava věnovaná železniční, nechybí na Klicperce ani vlaky. Pakliže jste propásli vernisáž výstavy „Železniční údolím Svitavy“, nezapomejte. Výstava „Železniční údolím Svitavy“ spolu s výstavou o deskových a společenských hrách bude v Městském muzeu a galerii ve Svitavách otevřena kromě pondělků až do 22. září 2019. Během června bude každou nedělí odpoledne mezi 14. a 16. hodinou v provozu velké modelové kolejště.

Pavel Stejskal



Výstava výrobků skupiny Kreativní ruční práce ČZS FISAIC měla velký úspěch.

FISAIC – tvořilo se v Potštejně

V rekreačním zařízení Železničář Potštejn proběhl ve dnech 30. 5. – 2. 6. praktický seminář skupiny Kreativní ruční práce ČZS FISAIC se zaměřením na pletení z pedigu, barvení hedvábí, výrobu šperků a vyřezávání ze stromové kůry. První den Marie Havlíková, která celý seminář vedla, jej oficiálně zahájila a seznámila všechny s programem. Tvořit se začalo hned po večeri ubrouskovou technikou, kterou se zdobila dna budoucích košíků. Celý druhý den i večer probíhala výroba pletení z pedigu. Účastníci byli rozděleni do dvou skupin - na začátečnice a pokročilé. Začátečnice se nejprve seznámily s materiálem, byla jim vysvětlena technika pletení. Během dne si pod odborným vedením upletly košíčky nebo tácky. Pokročilé se věnovaly složitějším technikám pletení z pedigu. Třetí den byl věnován textilnímu a šperkařskému tvoření. Dopoledne bylo na programu barvení na bílé hedvábí - výroba ozdobného šálu na krk za pomoci vody, barev, soli a vlastní fantazie. Potom si všichni vyrobili šperky - náhrdelník, náramek nebo náušnice z obarvených tkanic, kokonu i korálků. Odpoledne se účastnice semináře věnovaly výrobě svícnu z pedigu (oplétání sklenice). Kdo měl zájem, mohl si také vyzkoušet vyřezávání drobných předmětů z topolové kůry, např. srdíčko, květina, hlava trpaslíka nebo ti zručnější se pustili i do sovy. Všichni byli překvapeni, jak je tato kůra lehká a poddajná k vyřezávání. Stačil dobře naostřený nůž, šídlo, smrkový papír a lak. No a samozřejmě šikovné ruce.

V neděli dopoledne se dokončily práce a proběhla výstava výrobků, která měla velký úspěch, neboť z kempu přišlo mnoho diváků a všichni obdivovali vystavené výrobky.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Generální ředitel SŽDC navštívil Železniční muzeum moravskoslezské

Generální ředitel SŽDC Bc. Jiří Svoboda, MBA u příležitosti návštěvy oblastního ředitelství v Ostravě navštívil tamní Železniční muzeum moravskoslezské (ŽMMS), které se nachází v prostorách výpravní budovy Ostrava-střed. Generálního ředitele doprovázeli oblastní ředitel Ing. Jiří Macho. Vzácnou návštěvu jednoho z hlavních partnerů muzea přivítal ředitel ŽMMS Vojtěch Hermann v doprovodu dalších zakladatelů Ing. Martiny Baronové a Ing. Radka Podstawky. Generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda si prohlédl aktuální muzejní expozice věnované 130 letům dráhy moravskoslezských měst Kojetín–Těšín–Bílá a 120 let Petrovice – Karviná, 110 let Frydlant – Bílá a 120 let úzkorozchodné dráhy Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Dále zhlédl depozitář historických artefaktů železnice a studovnu. Velkou pozornost věnoval zachráněným zařízením zabezpečovací techniky a funkčnímu trenážeru z lokomotivy 742.

V rámci návštěvy výpravní budovy Ostrava-střed si generální ředitel Jiří Svoboda prohlédl i provozní prostory stanice, dopravní kancelář, prostory se zabezpečovací technikou a prostory pro cestující veřejnost. Vyslovil potěšení nad

stavem budovy, která je kulturní památkou, úplným využitím jejích prostor a upraveností prostor pro cestující i zaměstnance.

—rš—

Moudrost pro tento den

„Způsob řeči je obrazem ducha.“

Seneca



Generální ředitel SŽDC Bc. Jiří Svoboda, MBA, zapožoval ve funkčním trenážeru z lokomotivy 742.

Rakouská lokálka do Slavonic nakrátko ožila

V Rakousku se téměř po sedmi letech objevil opět vlak na trati Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya, která je pozůstatkem dříve poměrně významného česko-rakouského přeshraničního spojení, které zaniklo v roce 1945.

Do roku 1989 patřila vize otevření hranice a obnovení železničního přechodu Slavonic – Fratres do říše snů. Po roce 1989 se však dlouhá léta snažili obnovu železnice ze Slavonic do Rakouska prosadit především rakouští aktivisté. Podařilo se jim dostat na svou stranu i regionální politiky, mnohokrát se o obnovení přeshraničního spojení jednalo, podepisovala se

memoranda. Když však v roce 2011 došlo k převodu vlastnictví rakouského úseku tratě na spolkovou zemi Dolní Rakousko, rozhodli regionální politici na rakouské straně o jiném řešení jak využít opuštěnou trať.

A jak to dopadlo, se může každý přesvědčit sám. Z trati je dnes mezi Slavonicemi a dolnorakouským Waidhofenem cyklostezka. Zůstal jen úsek trati Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya, na kterém však Rakouské dráhy ÖBB zastavily v roce 2010 osobní dopravu. I to byl jeden z důvodů, kterým starostové z rakouské

strany a zástupci dolnorakouské vlády odůvodňovali, proč najednou tak otočili. Vypadalo to, že posledním vlakem mezi Waidhofenem a Schwarzenau bude parní vlak s lokomotivou 92–2271 (na snímku) dne 15. 8. 2012.

Končí však můžeme alespoň jednou dobrou zprávou. Ke zrušení úseku Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya zatím nedošlo a tak se v sobotu 19. května letošního roku mohl parní vlak se stejnou parní lokomotivou do Waidhofenu opět vrátit. Věřme, že ne naposled.

Martin Kalousek

NABÍDKA KALENDÁŘŮ A DIÁŘŮ PRO ČLENY OSŽ NA ROK 2020

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

- **kapesní plánovací kalendář**,
- **Diář železničáře**, stejná grafická úprava i velikost jako v předešlých letech, cena za kus Kč 23,-
- **stolní týdenní kalendář**s fotografiemi na téma: Železničáři na cestách, cena za kus 60,- Kč.
- **velký nástěnný kalendář** s kresbami Bohuslava Fultnera na téma „Železniční mosty“. Cena za kus do 150,- Kč.

Vše objednávky očekáváme na emailové adrese: osz@osz.org (sekretariát M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo mobil 737 275 101) nejpozději **do pondělí 2. září 2019**. Distribuce a přefakturace kalendářů se předpokládá koncem listopadu. Prosíme, abyste na své objednávce uváděli číslo své ZO. **PhDr. Helena Svobodová**



Parní vlak s lokomotivou 92–2271 na trati Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya.

SPORT

Stříbrní tenisté

Bulharské přímořské letovisko Albena bylo ve dnech od 25. května do 3. června dějištěm XXI. Mezinárodního mistrovství železničářů USIC v tenisu. Pořadatelé přivítali týmy z deseti států, které byly rozděleny do tří skupin, v nichž se utkaly systémem každý s každým a vždy nejlepší dva z každé skupiny postupovaly do dalšího kola. Český tým skončil ve své skupině druhý, když zvítězil nad Slovenskem 3:1 a prohrál s vítězem předchozího mistrovství Indii 0:4. V dalším kole měli naši hráči za soupeře vítěze skupiny C Francii, finalistu mistrovství USIC z roku 2015. V tomto utkání se vypjali k výbornému výkonu a po jednoznačné výhře 4:0 postupovali do finálové tříčlenné skupiny. V té nejprve opět podlehli bezkonkurenční Indii 0:4, i když jednotlivé zápasy byly o poznání vyrovnanější než v základní skupině. V boji o konečné druhé místo pak přehráli domácí Bulharsko a po vítězství 3:1 získali stříbrné medaile.

Pod vedením tajemníka OSŽ Antonína Leitgeba nastupovali hráči Michal Čepěk (SOKV Ústí nad Labem, pracoviště Nymburk), Michal Weber (PO Ústí nad Labem, žst. Mělník), Alan Brusenbauch a Jiří Hipský (oba ČD Cargo, PJ Česká Třebová) podporovaní trenérem a tlumočnickem Milošem Langmannem (SŽDC Brno) a Josefem Kotsákem, který tým pro mistrovství připravil. Významnou podporou pro naše družstvo byli přátelé Jirky Hipského pod značkou „HIP! tým“, kteří všechny naše hráče účinně a neúnavně podporovali a vytvořili jim takřka domácí prostředí.

Všichni členové výpravy zaslouží poděkování za vzornou reprezentaci a zejména hráči za perfektní výkony.

Kompletní výsledky mistrovství jsou uvedeny na internetových stránkách OSŽ na facebooku „Železniční sport“ a ve složce USIC.

Josef Kotsáka



Na snímku je český tým bezprostředně po vítězném utkání s Bulharskem.