

Z aktuálních událostí

Republiková rada seniorů (RRS) OSŽ bude mít k dispozici také prostory v sídle OSŽ - to byla jedna z pozitivních informací, které zazněly na jednání RRS OSŽ ve dnech 25. - 26. června v Železném Rudě, v hotelu Ostrý, který provozuje OSŽ. K úvodní informaci je třeba dodat, že se uvolní jen část jedné z kanceláří, kde budou uloženy dokumenty RRS, které je nutné archivovat, takže tam nebude sedět žádný z jejích funkcionářů.

Při kontrole plnění úkolů zaznělo mimo jiné, že kromě Karlovarského kraje jsou zřízeny a obsazeny všechny Regionální Rady seniorů ČR, ve kterých má RRS své zástupce. Vzhledem k blízkému sešesti letu II. Sportovních her seniorů OSŽ v Rajčkových Teplicích se diskutovalo o tom, kdyby měl být pozván jako host. Předseda RRS Kurt Mužík dále informoval o posledním jednání Ústředí OSŽ, o jednání tripartity, či o projednání Směrnice pro hospodaření OSŽ na jednání Ú-OSŽ, kde podle jeho slov není žádný bod, který by se týkal financování činnosti seniorů.

Místopředseda RSS OSŽ Alois Malý informoval o dění v Radě seniorů ČR, v níž je rovněž místopředsedou. Uvedl, že tady vznikla pro seniory trochu málo přehledná situace tím, že jako instituce končí Svaz důchodců ČR. Stávající Rada seniorů ČR proto vydala materiál „Metodika procesního postupu pro vznik členství v RS ČR.“ Tímto „návodem“ je dána možnost vstupu i dalšími uskupením, jako jsou Kluby seniorů v krajích, stát se členy RS ČR v právní formě pobočného spolku. Větší komplikací podle Malého je ale to, že RS ČR nemá zatím k dispozici finanční prostředky a nemůže tak sestavit rozpočet. Členové rady se pak ve večerních hodinách věnovali organizačním záležitostem.

Představenstvo OSŽ zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, dne 10. července. V úvodu předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o výsledcích jednání tripartity, jehož se spolu s místopředsedou OSŽ a tajemníkem ASO Martinem Vavrečkou dne 9. 7. zúčastnil. Uvedl, že k předloženému programovému prohlášení vlády přednesl na tripartitě tři hlavní připomínky OSŽ: je nutno zvýšit kapacitu stávajících železničních tratí zvláště tam, kde jsou úzká hrdla, dále upozornil na to, že by vláda měla při tvorbě rozpočtu SFDI počítat s navýšením mezd u SŽDC (mnohé profese mají totiž možnost lépe placeného uplatnění mimo resort, proto má SŽDC problém s jejich získáváním či udržením) a třetí připomínka se týkala problematiky zajištění rovných podmínek a zabránění sociálnímu dumpingu u soutěžích o závazky veřejné služby na železnici. „Byli jsme premiérem vyzváni k další diskusi o této problematice,“ řekl předseda OSŽ. Tato i ostatní připomínky OSŽ byly tedy vzaty v úvahu. Místopředseda OSŽ Martin Vavrečka připomněl, že v září se má uskutečnit jednání tripartity, kde jedním z bodů bude právě problematika železnice (původně bylo plánováno na říjen) a je k němu třeba předem připravit podklady. Bylo rozhodnuto, že se k této záležitosti uskuteční poradní představení OSŽ a to v návaznosti na příští jednání Představenstva OSŽ.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o výjezdním zasedání PV OSŽ ČD Cargo, které bylo společně se slovenským odborovým protějškem (PV OZZ ZSSK Cargo). Zasedání proběhlo za

účasti vrcholových manažerů českého i slovenského Cargo. Debatovalo se mimo jiné o vedení sociálního dialogu či o preferenci jednotlivých povolání v rámci kolektivního vyjednávání. Na program se dostalo i jedno ožehavé téma – mimořádné události na železnici způsobené sebevrahy. „Nástrojem k ukončení života by neměla být železnice,“ poznamenal Radek Nekola a dodal, že by na toto téma bylo vhodné zahájit celospolečenskou informativní kampaň. K dalším událostem na ČD Cargo Radek Nekola uvedl, že probíhají finální debaty k volbám do Dozorčí rady ČD Cargo, a. s. (zaměstnanci zde budou mít tři zástupce); zmínil se i o hospodaření firmy s tím, že se podnikatelský plán plní. „Společnosti se daří,“ dodal Nekola.

O situaci na Českých drahách hovořila při nepřítomnosti předsedy PV OSŽ při ČD Vladislava Vokouna tajemnice PV Věra Nečasová. Věnovala se především oddělení provozu a údržby v depech na úseku techniky a správy majetku Českých drah, k němuž došlo od 1. 7. 2018. „Vyčerpali jsme všechny možnosti, jak tomu zabránit, ale požadavky odborů nebyly akceptovány,“ řekla Věra Nečasová. Uvedla, že na 18. 7. bude svolán Výbor DKV, kde by měli představitelé Českých drah (Ing. Miroslav Kupec a Ing. Pavel Rešl) poskytnout informace o situaci po reorganizaci dep a odpovědět na dotazy odborářů. „V letních měsících vyjedou do některých bývalých dep (nyní OČU), abychom mluvila s lidmi a abych zjistila, jak se reorganizace osvědčila,“ dodala Věra Nečasová.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ (Nedrážní republikový výbor), informovala o návštěvě ve společnosti Trilex, Hrádek nad Nisou. „Nabídlí jsme závodnímu výboru pomoc při řešení sídla firmy,“ poznamenala a dále se zmínila o volbách do Dozorčí rady v OHL ZS, a. s., kam byl zvolen zástupce z OSŽ, a také o chystaných volbách do DR v Dopravním zdravotnictví (zde budou tři zástupci zaměstnanců). Poznamenala, že zástupci NeRV navštíví některé stavby podniku Skanska, aby dohlédli na dodržování zásad bezpečnosti práce.

O situaci v SŽDC referoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek. Informoval mimo jiné o jednání odborových centrálních představitelů SŽDC z 21. 6., kde se hovořilo o investicích, o personálních změnách a o snižování počtu vedoucích zaměstnanců. Uvedl, že ve studii analýz je připravována centralizace finančních účtáren, k níž má dojít od 1. 1. 2019 (hlavní sídlo má být v Pardubicích, pobočky v Olomouci). Dále uvedl, že má vzniknout nová koncepce řízení provozu. Zmínil se i o problematice úklidu nádraží a uvedl, že na tuto práci jsou časté stížnosti, proto se hledá lépe fungující řešení.

Představenstvo OSŽ dále schválilo příznání dárky z Podpůrného fondu OSŽ, projednalo poskytnutí právní pomoci zastoupením před soudem, vzalo na vědomí Metodický pokyn pro zpracování osobních údajů pro ZO OSŽ, který předložil a okomentoval vedoucí ESO OSŽ-Ú JUDr. Petr Večeř, vzalo na vědomí směrnici pro zabezpečení počítačů a v závěru projednalo a schválilo návrhy zahraničních pracovních cest, seznámilo se s informací Revizní komise OSŽ, přednesené její předsedkyní Barunkou Balázovou, a v rámci bodu „různé“ mimo jiné vzalo na vědomí zprávy z několika pracovních cest. -red-



Prezidentský vlak v rámci malé okružní jízdy Prahou zastavil i na hlavním nádraží. Odtud vlak vyrazil do Brna, kde měla veřejnost možnost si ho poprvé prohlédnout. Na snímku Michaela Mareše je Miroslav Lacko, člen vlakového doprovodu.

Unikátní jízdu „Prezidentského vlaku“ připomíná Národní technické muzeum ve spolupráci s Českými drahami 100. výročí založení Československé republiky

Ve čtvrtek 28. června 2018 vyrazil na svou neopakovatelnou jízdu po České a Slovenské republice speciální „Prezidentský vlak“, který Národní technické muzeum připravilo ve spolupráci s Českými drahami, národním dopravcem, a se Železnicemi Slovenské republiky. Historický vlak je složen ze salonních a historických železničních vozů, které v různých etapách sloužily československým prezidentům. Zprovozněním historického „Prezidentského vlaku“ se tak Národní technické muzeum (NTM) a České dráhy připoují k oslavám 100. výročí založení Československé republiky.

Ve sbírkě NTM i ve vozovém parku Českých drah je dochováno celkem pět železničních salonních vozů, které v různých etapách sloužily československým prezidentům pro jejich jízdy po republice i do zahraničí. Z této pětice salonních vozů jsou tři provozuschopné. Souprava „Prezidentského vlaku“, vedená parní lokomotivou 464.202 „Rosnička“, je složena ze salonního vozu T. G. Masaryka (Aza 1–0080, v květnu 1945 se tímto vozem vracel do Prahy prezident Beneš) a z lokomotivy z roku 1909 (Aza 1–0086), používaného i československými prezidenty, i ze salonního vozu Salon 001, vyrobeného pro československé prezidenty v roce 1968 (v

říjnu 1968 cestoval tímto vozem z Bratislavy do Prahy na oslavy 50. výročí založení republiky a ustavení federace prezident Ludvík Svoboda). Připojen bude také vůz Ca 4–5086 z roku 1931 s celokovovou skříňí, dokládající snahu o zrychlování železniční dopravy na meziválečných ČSD. „Jde o výrobek Ringhofferovy továrny, který byl v roce 1969 stažen z normálního provozu a předělán na vůz stavebního vlaku. Tento vůz jsme získali před několika málo lety do sbírek a v letošním roce se nám ho podařilo poměrně velkým nákladem zrekonstruovat do původního stavu,“ uvedl generální ředitel NTM Karel Ksandr s tím, že k velkému překvapení odborníků i jeho samotného se podařilo dohledat fotografickou dokumentaci z jízdy prezidenta Edvarda Beneše tímto vozem 16. 5. 1945 z Blanska do Prahy. „Je všeobecně známo, že Edvard Beneš cestoval z Košic nejprve do Brna, kde pobyl několik dní, protože se čekalo, až situace v Praze bude dostatečně bezpečná, a protože trať mezi Brnem a Blanskem nebyla průjezdná, vlak na něj čekal až v Blansku,“ dodal. Právě v tomto voze (jehož interiér bude společně se salonním vozem z roku 1968 zpřístupněn veřejnosti) je umístěna výstava prezentující cestování československých prezidentů po železnici. „Snažili jsme

se výstavou zachytit to, co ty vagony zažily během své historie,“ řekl dále Karel Ksandr. Návštěvníci se tak například dozví, že nejstarší salonní vůz z roku 1909 byl používán i v éře Emila Háchy. „Dokonce máme zdokumentovanou jeho cestu na Slovensko v lednu 1939. Je zajímavé, že stejným vlakem s ním cestoval i pozdější první slovenský prezident Tiso,“ doplnil Karel Ksandr.

„Prezidentský vlak“ bude prezentován veřejnosti v České republice i na Slovensku od konce června do počátku září 2018. Souprava zavítá mimo jiné do Zlína (16. až 17. 7., Zlín střed), Olomouce (19. až 20. 7., hlavní nádraží), Pardubic (22. až 23. 7., hlavní nádraží), Plzně (7. až 8. 8., Plzeň-Jižní Předměstí), Plzeň (10. až 12. 8., vlakové nádraží), Lužné u Rakovníka (14. až 19. 8., ČD Muzeum) a Chomutova (21. až 26. 8., Železniční depozitář NTM). Svoje putování po síti bývalých ČSD zakončí v areálu historického depa a dílny na Masarykově nádraží v Praze v prostorách plánovaného Muzea železnice a elektrotechniky Národního technického muzea (28. 8. až 2. 9. 2018). Veřejnosti budou umožněny prohlídky během pobytu vlaku na nádražích. Přesuny vlaku mezi jednotlivými zastávkami budou neveřejné, na jízdy proto nebude možné zakoupit jízdenky. Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Ve vedení OSŽ se od sjezdu podařilo zlepšit týmový charakter práce.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsedou Odborového sdružení železničářů

Máte za sebou půl roku ve funkci předsedy OSŽ; co se podařilo, co se nepodařilo, jak moc se liší vaše představy od reality?

Domnívám se, že na seriózní bilancování je půl rok ještě krátká doba, nicméně v některých směrech už je snad určitý posun znatelný. Na sjezdu jsem například hovořil o potřebě posílení týmového charakteru práce a vůbec posílení spolupráce ve vedení OSŽ. Nechtěl bych zde mluvit za své kolegy, za sebe se však domnívám, že v tomto ohledu už jsme se za těch několik měsíců na úrovni Představenstva, Ústředí a odborného aparátu OS Ž-Ú již citelně posunuli vpřed.

Podařilo se také dosáhnout dohody, která byla vyjádřena podpisem memoranda o dalším pokračování i jízdních výhod železničářů. Zavedení tzv. časových příplatků na komerční vlaky, které nově zaměstnavatelé železničářům, jejich rodinným příslušníkům a železničním důchodcům poskytují ve formě zdanitelného benefitu k dosavadním režijkám, je kompromisním řešením, které umožňuje pokračovat v poskytování i jízdních výhod i v podmínkách postupné liberalizace osobní železniční dopravy, aniž by to národní dopravce České dráhy nepřiměřeně znevýhodňovalo v konkurenci s ostatními dopravci. Úspěšně se také posouváme v záležitostech postupné harmonizace vnitřních dokumentů OSŽ ve změnách podmínek po

VII. sjezdu OSŽ a také v reakci na změny v obecně závazné legislativě (např. GDPR).

Pokud bych měl hovořit o tom, kde je určitě před námi ještě mnoho úkolů, tak jsou to například záležitosti zlepšení propagace členství v OSŽ, větší využívání možností elektronické komunikace a administrativy a další rozšiřování členských výhod. Posun v těchto oblastech je však poměrně náročný na komunikaci, nebo jinak řečeno, je zde třeba absolvovat řadu jednání jak uvnitř OSŽ tak s externími subjekty, což bude ještě vyžadovat určitý časový prostor.

A pokud bych měl hovořit o rozdílech mezi představami a realitou, tak ten rozdíl je asi právě v té časové náročnosti, kterou vyžaduje úspěšné prosazení nebo zavedení nových věcí či postupů v podmínkách velké odborové organizace, která působí i celé řady zaměstnavatelských subjektů s rozdílnými vnitřními podmínkami.

Mám pocit, že nejvíce výhod zaznává od vaší domovské základny, od členů SŽDC, na adresu mzdového nárůstu u zaměstnanců SŽDC. Jak se stavíte k Domažlickým či Všetatským výzvám, které mimo jiné kritizují nasmulovaný mzdový nárůst na letošní rok?

Diskuse k Domažlické výzvě či k dopisům ZV OSŽ Všetaty byla vedena na mnoha jednáních, včetně jednání podnikových výborů OSŽ,



Ústředí OSŽ či republikových rad řízení provozu a infrastruktury a určitě byla svým způsobem prospěšná, minimálně pro lepší vyjasnění vnímání reálných možností a výsledků kolektivního vyjednávání. Z pozice vedoucího týmu kolektivních vyjednávačů OSŽ pro jednání o PKS SŽDC 2018 bych si zde dovoluji uvést několik čísel. U SŽDC aktuálně působí zaměstnanci ve více než 130 profesích a průměrná měsíční hrubá mzda se při srovnání období 1. čtvrtletí 2018 s 1. čtvrtletím 2017 meziročně zvýšila o 8,5 % ze 30 137 Kč na 32 688 Kč a to při poklesu celkového rozsahu přesčasové práce. (Pokračování na straně 2)

Bývalý drážní domek v pražské Stromovce ožívá

Domus Vitae, což latinsky znamená Dům života, je název pro neziskovou organizaci, která se snaží oživit bývalý drážní domek na okraji pražské Stromovky. Od pondělí 25. června 2018 zde najdete kavárnu s rodinnou atmosférou a komunitní centrum se spoustou zajímavých akcí nejen pro pobavení, ale i poučení. Romantické zákoutí Stromovky, stranou rušných dopravních tepen, si přímo říká o poklidné posezení u dobré kávy. „Rozhodli jsme se

vybudovat v památkově chráněném hrázdném domku kavárničku s domácí atmosférou. Věříme, že se stane oázu pohody a že v ní strávíte příjemné chvíle nad šálkem oblíbeného nápoje. Právě vymýšlíme, jak bychom nejlépe uspokojili vaše chutě. Slibujeme, že naše nabídka bude plná dobrot,“ uvedla na webu Domus Vitae ředitelka Ing. Tereza Kulhánková.

-mmč-



Bývalý drážní domek krásí romantické zákoutí Stromovky.

„Ve vedení OSŽ se od sjezdu podařilo zlepšit týmový charakter práce.“

(Pokračování ze strany 1)

U profese výpravčí, odkud se ozývá nejhlásnější kritika, potom došlo při tomto srovnání k průměrnému nárůstu o 9 % ze 32 622 Kč na 35 553 Kč hrubé měsíční mzdy bez započtení odměn za střežení pracoviště. Byť se jedná o vypočtené průměrné hodnoty, které samozřejmě nebyly dosaženy u všech zaměstnanců a na všech pracovištích, domnívám se, že tato čísla napovídají něco o tom, že naše práce odvedená v kolektivním vyjednávání snad nebyla zase tak špatná. Tím však samozřejmě neříkám, že by si zaměstnanci SŽDC nezasloužili vyšší nárůst mezd. Prakticky to však vidím dosažitelné spíše cestou udržení trendu pravidelného slušného navýšování mezd i v příštích letech, než jednorázového skokového navýšení v jednom roce.

Na jednání Ústředí OSŽ jste uvedl, že máte připomínky k programovému prohlášení druhé Babišovy vlády a požadujete jeho doplnění, v podstatě jde o záruky, že stát bude dbát na to, aby byly vytvářeny rovné podmínky pro všechny dopravce, aby byly zajištěny dostatečné zdroje ze SFDI pro nárůst mezd u SŽDC a ŘSD, a aby byl zajištěn dostatek finančních zdrojů k posílení stávající infrastruktury. Nebo je ještě něco, co vám na programovém prohlášení vlády vadí?

Především bych chtěl zdůraznit, že tyto připomínky jsou výsledkem diskuse a týmové práce na úrovni Představenstva a potažmo také Ústředí OSŽ. Jinak k vašemu shrnutí bych snad ještě přidal snahu o prosazení ekonomického zvýhodnění dopravců, kteří využívají elektrickou trakci a šetří tak naše životní prostředí, a to formou osvobození od povinnosti platit při úhradě trakční energie poplatky na podporu obnovitelných zdrojů. Asi zde nemusím připomínat, že České dráhy a ČD Cargo přistupují v tomto směru k ochraně životního prostředí velice zodpovědně. Ušetřené prostředky by potom bylo možné u těchto dopravců použít mimo jiné také k navýšení mezd.

OSŽ v minulosti vyjádřilo svoji nelibost nad tím, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře pozastavil na návrh soukromého dopravce možnost sledovat dobu výkonu práce u strojevodoucí pomocí čísla licence, už se to nějak posunulo?

O rozkladu proti rozhodnutí ÚPDI dosud nebylo rozhodnuto, nicméně se rýsuje možnost dohody největších dopravců na pilotním projektu, v rámci kterého by čísla licence svých strojevodoucí poskytovaly SŽDC dobrovolně. Souběžně je také v odborných kruzích diskutována možnost prosadit zapracování povinnosti hlásit číslo licence strojevodoucího správci infrastruktury do platné legislativy.

Účastníte se díky ASO zasedání tripartity, kde se mimo jiné řeší i minimální mzda. Zaznamenal jsem výhradu Radka Nekoly, který tvrdil, že skokový způsob navýšování minimální mzdy je pro sektor dopravy zničitelný. Jak vy sám vnímáte tento institut (minimální mzda)?

Institut minimální mzdy vnímám jako velice důležitý nástroj, který by měl zejména bránit vzniku situace, kdy v některých případech pracují zaměstnanci na plný úvazek a přitom je výše jejich mzdy de facto nutí přežívat na hranici chudoby. Navíc zvýšení minimální mzdy určitým způsobem napomáhá i nárůstu vyšších mezd. Poměrům a trhu práce však určité neprospívá, když minimální mzda nejprve několik let stagnuje a potom se naopak skokově zvyšuje. Proto vnímám velmi pozitivně, že je na půdě tripartity diskutována možnost takové změny právní úpravy, která by zavedla nějaký funkční mechanismus pravidelné valorizace výše minimální mzdy v návaznosti na vývoj průměrné mzdy v ČR.

OSŽ vede soudní spor s bývalým předsedou OSŽ Jaromírem Duškem o neplatnost jeho odvolání z funkce předsedy, jak se tato kauza vyvíjí?

V poslední době probíhá komunikace o možnosti smírného ukončení tohoto vleklého soudního sporu, kdy se snažíme dobrat shody na oboustranně akceptovatelných podmínkách jeho ukončení. Prozatím si však ještě netroufám odhadovat, nakolik je či není dosažení takové dohody reálné.

V pondělí 9. 7. jste se zúčastnil jednání velké tripartity, která se zabývala návrhem textu programového prohlášení vlády a státního rozpočtu; jak OSŽ uspělo se svými připomínkami?

K prezentaci našich připomínek ve věci zdůraznění potřeby posílení stávající železniční infrastruktury v místech, kde se už v současnosti v určitých časových polohách její kapacita zjevně nedostatečně, či ve věci potřeby zajištění zdrojů pro nárůst mezd u SŽDC ze SFDI tak, aby byla ve mzdové oblasti konkurenceschopná při odměňování zaměstnanců v profesích, kde jsou v současné době u jiných zaměstnavatelů nabízeny vyšší příjmy, nevyjádřil premiér Andrej Babiš žádné výhrady. Pokud se týká našich připomínek v oblasti zajištění férových podmínek výběrových řízení při další liberalizaci na trhu osobní železniční dopravy včetně problematiky zamezení sociálnímu dumpingu při těchto soutěžích, byli jsme vyzváni k aktivní účasti při další diskusi o této problematice. Jinak problematika železnice by měla být projednávána jako samostatný bod na příštím jednání tripartity, které se uskuteční 24. září.

Michael Mareš



Za posledních deset let se průměrný počet přepravených cestujících za jeden pracovní den na této trati navýšil pětinašobně.

NAVŠTÍVILI JSME

Nučice

Na lince S6 z Prahy do Berouna přes Rudnou došlo od 9. května 2018 k posílení kapacity ranních spojů, vlaky na lince S6 totiž začínaly být v ranní špičce přetížené. Středočeský kraj společně s Prahou proto objednaly posilu nejvytíženějších vlaků na lince S6, od 9. 5. 2018 tak mají ranní spoje na regionální trati Praha – Rudná u Prahy – Beroun více míst k sezení. Ve vlacích z Berouna přes Nučice a Rudnou do Prahy totiž neustále přibývá cestujících a jedna regionova na některých spojích nestačí. Podle ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje Pavla Procházky to souvisí s rozvojem výstavby ve Středočeském kraji, a to především v oblasti směrem na západ od Prahy, a také se stále upanějšímí silnicemi. „Cesta vlakem z Nučic, Rudné, Zbuzan nebo Jinočana do centra Prahy je prostě vlakem v ranní špičce nejrychlejší,“ prohlásil.

Na některých ranních vlacích jezdily už teď dvě spojené Regionovy, nyní byly vytipovány další ranní spoje. Nově tedy všechny vlaky, které mezi 6.30 a 9.00 h přijíždějí od Rudné u Prahy a Nučic na pražské smíchovské nádraží, tvoří dvě spojené soupravy (dvě dvouvozové Regionovy). Cestujících obecně v příměstské dopravě v okolí Prahy přibývá, trať 173 není výjimkou, spíše naopak. Patří k tratím s největším nárůstem počtu cestujících. „Počet přepravených cestujících na trati setrvala stoupá, za posledních deset let se průměrný počet přepravených osob za jeden pracovní den navýšil až pětinašobně,“ potvrdil mluvčí Českých drah Petr Stáhlovský.

Nučická zastávka se od roku 2016 stala konečnou pro část vlaků na trati 173, předcházela tomu pochopitelně modernizace zabezpečovacího zařízení. Řízení provozu na této trati, včetně jízdy odbočkových vlaků, zajišťuje pro-

střednictvím dálkové ovládaného zabezpečovacího zařízení výpravčí železniční stanice Beroun. Železniční stanice Nučice není tedy obsazena výpravčím, provoz se řídí dálkově z Berouna.

Třináct z devětatřiceti vlaků, jedoucích (v pracovní dny) z Prahy po trati 173, v aktuálním jízdním řádu „točí“ na zastávce v Nučicích, odpovídá to zvýšené poptávce na úseku z Prahy do Nučic a nízké frekvenci cestujících na zbylém úseku. „Zastávka Nučice zastávka je v obvodu stanice Nučice, naše souprava se tedy po výstupu cestujících vrací zpět do stanice cestou posunu, výchozí vlak naopak ze stanice na zastávku najíždí jako posun pár minut před pravidelným odjezdem směrem na Prahu. Je to běžná technologie provozu, souprava na zastávce nezůstává ani ve dnech, kdy nejezdí odklony na trať 173, ale je odstavena ve stanici Nučice,“ doplnil Petr Stáhlovský s tím, že při krátkých obrazech ale Regionova zůstává stát na zastávce. „Lidé vystoupí a za chvíli už nastupují lidé na vlak v opačném směru. V tak krátkém obrotu by se soupravou posunovalo sem tam a vlastně by ani nebyla odstavena.“

V opravené zastávce v Nučicích (objekt zastávky je v majetku SŽDC, okolní pozemky však nikoliv) je vyhlášena restaurace, parkoviště vedle trati je vymezeno pro návštěvníky této restaurace a je stále plné.

Dodejme, že si letos připomínáme 140. výročí otevření prvního úseku Kladensko nučického dráhy (provoz na úseku Kladno – Nučice byl zahájen 7. ledna 1858), k prodloužení této tratě směrem na Mořinu došlo v roce 1900. Dodnes se dochoval a stále se používá 12,5 km dlouhý úsek z Nučic (přes úvat v Hořelicích) k vápencovým lomům na Mořině.

Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

ČESKÉ DRÁHY objednaly u konsorcia Siemens–Škoda 50 supermoderních expresních vozů pro mezinárodní linky ČD v hodnotě necelých 3 miliard Kč. První vozy budou dodány do 32 měsíců od podpisu kontraktu. Tyto soupravy budou mít velkoprostorový klimatizovaný interiér, ergonomická polohovatelná sedadla umístěná v řadě za sebou jako v letadle, bezbariérovou úpravu, elektrické zdvihací plošiny, dětské kino, místa pro 8 jízdních kol a další benefity pro pohodlné cestování.

BOJO ZÁCHRANU lokálky z Teplic do Lovosic pokračuje. Na podporu obnovy provozu vznikla nová petice. Na části trati už téměř pět let nejezdí vlaky, protože ji poškodil sesuv půdy u Dobkoviček. Přestože ministerstvo dopravy letos na jaře plánuje na obnovu lokálky zavrhl, dal petičníkům ještě určitou naději ministr Dan Tok při nedávné návštěvě vlády v Ústeckém kraji, uvedl Týdeník Litoměřicko dne 4. 7. Autoři dokumentu chtějí oslovit širokou veřejnost v celé republice a získat v průběhu léta 50 tisíc podpisů.



V PLZEŇSKÉM KRAJI

bude Správa železniční dopravní cesty realizovat opravy několika výpravčích budov za téměř 60 milionů Kč. V současné době zde například probíhá kompletní oprava nádražní budovy žst. Plasy (na snímku) na severu Plzeňska v hodnotě téměř deseti milionů Kč, zahrnující rekonstrukci střechy, fasády, klempířských prvků, technických zařízení či interiéru. Letos na začátku května uplynulo 140 let od příjezdu prvního vlaku do Plas. V té době byla zprovozněna Plzeňsko – Břeženská dráha Plzeň – Břežno u Chomutova. Snímek Tomáš Martinek.



NA STŘEŠE DEPA pracoviště (původní výtopy) Bělá nad Radbuzou je poškozena střešní krytina, nahore chybí hřebenevá taška a v rohu padají tašky. Zatím by stačila malá oprava. Většinou katastrofa objektu začíná pozvolna, proto by majitel objektu neměl váhat s opravou. Stav 22. června. Snímek Martin Kubík.

PŘIČINOU POŽÁRU (21. 6. 2018) u trati poblíž Bzence na Hodonínsku, se škodou blízkou jednomu milionu korun, byla podle hasičů jiskra od projíždějícího vlaku. Podle mluvčí ČD Moniky Bezučové to ale neznamená, že za požárem u Bzence je vlak Českých drah. „Samí hasiči ve svém vyjádření k zášahu upřesňují, že šlo o nákladní vlak. Na trati navíc jezdí vozidla osobní dopravy, která mají kotoučové brzdy, od kterých by jiskry, které by mohly zapálit okolní porost, odletat neměly. Tato událost nebyla vedena ani jako mimořádnost na železnici a České dráhy, ani naši dceřinou společnost ČD Cargo, kvůli škodě nikdo nekontaktoval,“ sdělila Ůbzoru. „Na trati navíc nejezdíme jako jediný železniční dopravce, ale využívá ji řada soukromníků, například i nákladní dopravci z Polska, Slovenska nebo Rakouska.“

PŘEDSTAVUJEME

Petr Baláž: „Chtěl bych se dožít toho, že pojedou do Rajeckých Teplic na dodatkovou dovolenou!“

Podle posledních údajů poptávají České dráhy 67 zaměstnanců, mimo jiné i vedoucí posunu a posunovače; tyto dvě profese momentálně patří u Českých drah k nedostatkovým profesím. Přitom ještě nedávno byl posunovačů nadbytek, České dráhy si ale samy zadělaly na problém, když mnohé z nich propustily. Teď by se jim hodilo.

„Souhlasím, posunovačů je málo, a je to navíc nedoceněná profese,“ přikyvuje Petr Baláž, posunovač DKV Plzeň/PJ Kladno, člen ZV



OSŽ Kladno a inspektor BOZP. „Na Kladně ale našetři máme plný stav (pět posunovačů plus střídač), nedostatek posunovačů je ale v Rakovníku, takže naopak z Prahy posílají dva lidi do Rakovníka, a když je nepotřebují, tak je zase pošlou zpátky,“ dodává s tím, že jeden střídač dojíždí do Rakovníka dokonce až z Ostrova nad Ohří. „Tam ho propustili a nabídli mu práci posunovače v Rakovníku. Takže dojíždí, ale já bych do Karlových Varů nešel,“ říká Petr Baláž s tím, že na druhou stranu ho ale chápe, protože neměl na vybranou. „Jinou práci nesehnal, od dráhy se mu jít nechťelo a také už je po pedesátce. Navíc v Ostrově o práci nezavadíš.“ Petr Baláž se domnívá, že na (současné) podstavu posunovačů se podepsal fakt, že jde o práci nedoceněnou. „Mohlo by to být lépe ohodnocené, ale zase si nestěžuji. Finančně to tak hrozné není. Ale všude se zvedaly třídy a my jsme pořád v šesté tarifní

třídě, což je v základu kolem dvaceti tisíc. Myslím si, že by nám tu třídu zvednout mohli. Například já jsem tady čtrnáct let a pořád mám šestou třídu, přitom někde mají i sedmou.“

Když se řekne kladenské depo, mnohému se vybaví objekt, který už je ale několik let v soukromých rukách. V minulosti v něm měli zázemí i posunovači. Za posledních deset let se dvakrát stěhovali, ze stanice do depa a pak v rámci depa. „Teď jsme v prostorách depa, vždycky nám našli nějaké zázemí,“ nestěžuje si. A stejně tak si Petr Baláž nestěžuje ani na práci, která je na Kladně opravdu pestrá. „Je to tady poněkud složitější. Máme rozdělené šichty na posun ve stanici, noční ve stanici a posun v depu. Přes den jsme ve směně dva, v noci je tady jen jeden posunovač, který dělá práci vrchního dozorce,“ popisuje. „Rozvěšují se tady Regionovy (mimo jiné i jeden kladenský unikát – čtyři spojené dvouvozové Regionovy, které jedou z Kladna do Prahy se dvěma strojevodoucími, kde se na Vltavské rozpojí na dva vlaky) plus lokomotivy řady 714 s Bixy. Přes noc se pak nechávají stát před depem, dávají se na tzv. huťské koleje, kde ale máme problémy se sprejery,“ dodává Petr Baláž s tím, že posunovači mají určené soupravy, na kterých jezdí svéovat/rozvěšovat lokomotivy do Kladna–Dubí nebo Kladna–Ostrovoce.

Na dráhu se Petr Baláž dostal vlastně náhodou. „Původně jsem dělal instalatéra a protože na Kladně nebyla práce, tak jsem šel jinou. Otec dělá vedoucího posunu (nyní u ČD Cargo) a dráhu mi doporučil, tak jsem to zkusil. Letos 1. 11. tady budu už 14 let.“

Petr Baláž nepatří k těm, kteří neustále něco kritizují, a to navzdory tomu, že pracuje v nedoceněné profesi posunovače. „Já si nemám na co stěžovat,“ vypálí od boku, ale hned vzápětí jedno přání vysloví: „Chtěl bych se dožít toho, že pojedou do Rajeckých Teplic na dodatkovou dovolenou (KOP). Bohužel je na to nárok až po dvaceti letech. Myslím si, že by se ta hranice měla snížit aspoň na deset nebo patnáct let. A nebo proč nevyužít poukazy nenabídnou těm, kteří jsou u podniku šestnáct, sedmnáct let?“

Michael Mareš



Třináct z devětatřiceti vlaků jedoucích v pracovních dnech ve směru z Prahy „točí“ na zastávce v Nučicích, na snímku osobní vlak 19958/19959.

ZE SVĚTA

Průvodčí vlaků v Korutanech a Štýrsku dostali bodycams

Průvodčí vlaků Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) v Korutanech a Štýrsku dostanou tzv. bodycams. Oznamil to koncem května manažer ÖBB Reinhard Wallner, podle něhož tyto kamery „posilují subjektivní pocit bezpečí cestujících“. Poté, co se tato opatření osvědčila po pilotních zkouškách loni na hlavních nádražích ve Vídni, Štýrském Hradci a Linci, rozšířila ÖBB používání kamer i do Korutan a Štýrška s tím, že postupně budou nasazeny již do konce roku 2018 také do zbývajících zemí. Po obou uvedených zemích mají přijít na řadu nejprve Vorarlbersko a Tyrolsko, informoval rakouský deník Der Standard 31. května na své webové stránce. Personál smí manuálně aktivovat kameru, umístěnou na svém těle, již při podezření na trestné počínání a upozornit dotyčného.

Podle sdělení dráhy bylo v minulém roce registrováno 225 útoků na průvodčí, což bylo o 37 procent více, než v roce 2016. Poklesl však počet výpadků na bezpečnostní pracovníky na nádražích, což bylo zřejmě i zásluhou již do praxe nasazených bodycams.

Za „zásadně pozitivní“ označil zmíněná bezpečnostní opatření Gerhard Tauchner, mluvčí Platformy železničářů z Odborového svazu Vída. Podle jeho názoru by však bylo rovněž „zapo-

třebí zvýšit počet průvodčích ve vlacích“. Přibývá totiž spojů, které jezdí již bez průvodčích, dodal Tauchner.

Jan Hála

Šéf DB Lutz už zase slibuje přesnost

Téměř čtvrtina vlaků dálkové dopravy je zpožděna, šéf DB nyní opět slibuje zlepšení. S výhodnějšími jízdenkami, více vlaky a bezplatnou wi-fi chce koncern přitáhnout zlatnější cestující. Německé dráhy vykazaly navzdory problémům v provozu rekordní počty přepravených cestujících.

Letos bude jistě obtížné dosáhnout v hospodaření železniční nákladní dopravy černou nulu. Šéf DB Lutz je však přesvědčen, že DB Cargo může být v dlouhodobé perspektivě stejně úspěšné jako DB Fernverkehr (železniční osobní dálková doprava).

Ohledně vstupu koncernu DB na burzu je Lutz zdrženlivý, když říká, že „to je věc politiků“. Částečnou privatizaci dceřiných společností s globálním působením DB Arriva a DB Schenker však vidí stejně jako v minulosti jako možnou.

Lutz slibuje zlepšené plnění jízdního řádu. Aktuálně jsou středobodem pozornosti moderní dispečerská pracoviště v zájmu optimalizace řízení provozu a vyšší bezpečnosti, stejně jako lepší údržba kolejových vozidel. Situaci má

zlepšit i dodávka 25 jednotek ICE do konce letošního roku. Cílový stav, že 85 procent vlaků dálkové osobní dopravy dojde včas, však DB dosáhne až v roce 2022.

S klíčovým dilematem přetížené infrastruktury se bude DB potýkat ještě mnoho let, řekl Lutz. K tomu řeší DB problémy s jídelními vozy, které již dlouhé týdny neslouží svému účelu na nové vysokorychlostní trati z Berlína do Mnichova. U prvních jednotek se závady postupně řeší, u starších modelů je však výměna defektních komponentů velmi nákladná.

Z kry/Reuters/dpa/AFP zpracoval –rš–

Opět noční vlak Wien – Berlin

Rakouské dráhy ÖBB zavedou od nového jízdního řádu 9. 12. 2018 v relaci Wien – Berlin nové noční spojení vlakem Nightjet 456/457 a tím po ročním přerušení obdrží obě hlavní města opět noční spojení. Tento vlak ale na rozdíl od dřívějších let nepojede přes Prahu a Dresden, nýbrž přes Ostravu a Wrocław. Nabízí tak poprvé možnost přímého spojení Ostravy s německými hlavními městy. Vlak pojede z Vídně ve 22.40 h a přijede do Berlína v 9.15 h, v opačném směru z Berlína jede v 18.40 h, ve Vídni je v 6.49 h. Uvažuje se i o možnosti integrace přímých vozů Budapest – Berlin.

Z „Eisenbahn Österreich“ přeložil a upravil J. Zajíček



Z Prahy přijel do Velkých Popovic parní vlak s pěti dřeváky a htylákem zcela plný, lokomotiva 423.041, postrk T 444.162. Lokomotiva 423.041 byla dle slov strojevedoucího předisponována do DKV Praha-Vršovice jako náhrada za t.č. neprovozního čtyřkoláka. O lokomotivu se dlouhá léta staralo ostravské depo, po odchodu ostravských opatrovatelů lokomotivy do penze ji převzali „páráři“ ve Vršovicích, lokomotiva měla plno závad, které museli odstranit, nyní je v pořádku.

Neuvěřitelné se stalo skutkem – obnova vlaků do Velkých Popovic

Když jsem v červnu 2005 ve spolupráci s pivovarem Velké Popovice, tak jako několik let předtím, střežil přejezdy k mimořádným parním vlakům ke Dni Kozla, netušil jsem, že se kdy ještě vlak k pivovaru rozjede. V té době jihofrický vlastník skupiny Plzeňské pivovary neměl žádný zájem pivovarskou vlečku dál provozovat a všechnu produkci převedl na kamiony, nepochopil ani přínos železnice a hlavně dovoz hostů na Den Kozla a odřekl pro další léta všechny drážní aktivity.

Po změně vlastníka pivovarů, jež nyní patří

japonské pivovarské skupině, se začalo blyskat na lepší časy. Nejen, že byla zprovozněna vlečka pro Den Kozla, ale pivovar uvažuje aktivovat i přepravu svých produktů po železnici. Zatím v tom brání vytrhané kolejiště v celém areálu pivovaru až na pár metrů za branou. Nové nástupiště pro turisty bylo proto vybudováno před branou závodu a je dosti krátké. Každopádně má být turistický provoz pravidelný přes sezonu, jízdní řád zatím předložen nebyl.

Martin Kubík



Dioráma nádraží Český Brod z roku 1845.

Z Vídně na sever

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště Ostrava, uspořádal ve výstavních prostorách ústavu velice poutavou výstavu pod názvem „Z Vídně na sever“. Ta pojednává o dvou pátečních železničních tratích na území České republiky.

Tou první je Dráha císaře Ferdinanda (KFNB – Kaiser Ferdinands Nordbahn), zkráceně Ferdinandka. Ta byla postupně budována z hlavního

zklamán. Výstava je zaměřena převážně na stavby obou společností, které byly potřebné pro železniční provoz. Na 15 tabulkách lze vysledovat podrobnější historii obou společností, doplněných o řadu obrázků historických, ale i současných, které zachycují vybraná nádraží, depa, dílny a další stavby. Nechybí ani kolejové plány, nebo nákresy některých nádraží. V několika vitrínách je hned několik desítek modelů v mě-



Soubor modelů budov společnosti StEG.

města monarchie – Vídně přes Břeclav, Přerov, Ostravu do Haliče. Druhou železniční tratí byla Severní státní dráha (NSTB – Nördliche Staatsbahn). Ta zprvu nevyházela přímo z Vídně, ale z Olomouce a vedla do Prahy. Na ní navázala trať Brno – Česká Třebová a z Prahy trať pokračovala přes Podmokly (dnes Děčín) na saské hranice. Obě železnice prožívaly krize i období rozkvětu, budovaly další tratě a rozšiřovaly svoji síť. Ferdinandka byla budována soukromým kapitálem, zatím co Severní státní dráha byla stavěna státem, tedy monarchií. V roce 1855 byla síť NSTB spolu s několika dalšími tratěmi v monarchii a dalším movitým i nemovitým majetkem odprodány francouzskému kapitálu a tak vznikla Rakouská společnost státní dráhy (StEG – Staatseisenbahn Gesellschaft), hovorově Stieg.

Jestliže někdo očekává, že na výstavě budou obrázky a modely lokomotiv, bude určitě

řítka 1:160, které představují různé objekty obou železničních společností, hlavně však výpravní budovy, z nichž některé již neexistují, či jsou přestavěné, mnohdy k nepoznání.

Na čestném místě je pak velice pěkné dioráma nádraží Český Brod, představující toto nádraží jak vypadalo v roce 1845. Výstava je doplněna o model košového návštěvníka, uniformy železničního úředníka a plastiku výhybkáře.

Ačkoliv výstava není velká svým rozsahem, je velice poutavá. Představuje tak železnici v období jejího počátku a rozvoje a ukazuje hlavně stavební architekturu budov, které tvořily nádraží a byly důležité pro tehdejší provoz. K výstavě byl vydán poměrně rozsáhlý katalog, téměř shodný s výstavou.

Výstava měla původně skončit již 31. března 2018, ale byla prodloužena do 28. září 2018.

Pavel Stejskal

V Táboře se sešly legendy

V sobotu 30. 6. se v kolejišti stanice Tábor sešly dvě naše železniční legendy. Z Prahy sem dorazil motorový vůz M 260.001 „Stříbrný šíp“, který si poté „odskočil“ do Písku. Na „bechyňském“ nástupišti v tu dobu čekala druhá legenda, elektrický motorový vůz M 400.001 „Elinka“, která se toho dne vydala dvakrát z Tábora do Bechyně a zpět.

Neodolal jsem lákavé nabídce a vzácné příležitosti a koupil jsem si v předprodeji jízdenku na cestu se „Stříbrným šípem“ z Prahy do Tábora a zpět. A tak v sobotu ráno postávám s dalšími nadšenci v hale na pražském „hlaváku“ a napjatě čekáme, na které nástupiště tento „klenot“ Českých drah, a. s., přijede. Několik minut před avizovaným odjezdem se jeho silueta objevuje na „Novém spojení“ od Libně. Za několik málo okamžiků je vůz, až na pár míst, téměř zcela zaplněn a vydáváme se na netrpělivě očekávanou cestu.

Jak futuristický exteriér vozu, tak i elegantní interiér, kde se při renovaci pamatovalo na každou detail, působí velice příjemně. Je pohodlné, usadit se do červených kožených sedaček a vnímat tu precizně odvedenou práci. Všude plno chromu a vše je vkusně zakomponováno do celkové atmosféry, evokující prvorepublikové časy. Člověku se až nechce věřit, že z původního vozu z roku 1939 se dochovala pouze skříň se dvěma podvozky. Originální dvojkolí prošla defektoskopickou kontrolou. Taktéž původní nápravové převodovky absolvovaly náročnou opravu.

Moderní technologie v „retro hávu“, tak by se dal motorový vůz stručně a docela výstižně popsat. Vůz je vybaven sofistikovaným řídicím systémem, o kterém se jeho konstruktérům v roce 1938 zdaleka ani nesnilo. Původní motory ČKD (2x168 kW) byly nahrazeny moderními a úspornými motory Tedom (2x242 kW) a na svíženosti jízdy je to znát. Po rekonstrukci je ale povolena v provozu maximální rychlost 100 km/h (z důvodu výkonu brzd) i když vůz má na mnohem víc.

To už ale uhnáme po kolejích někdejší Dráhy císaře Františka Josefa a za okny vozu se postupně míhají stanice Říčany, Čerčany, Benešov u Prahy. Ale jako kulisa zejména nádherná česká krajina. Co chvíli se ozývá jasný zvuk houkačky - „Pozor, jede Stříbrný šíp!“. Prosvištíme tunely na nových úsecích trati a před půl desátou brzdim u druhého nástupiště v železniční stanici Tábor.

Po chvíli se vůz přesouvá k bechyňskému nástupišti, aby zde „zapózoval“ s další z našich legend, elektrickou motorovou „Elinkou“ M 400.001.

Elektrický motorový vůz řady M 400.001 pochází z roku 1903. Vyroben byl pro první elektrickou meziměstskou železnici v tehdejší Ra-



Setkání dvou našich železničních legend v Táboře, v sobotu 30. 6. 2018, „Stříbrného šípů“ (M 260.001) a „Elinky“.

kousku – Uhersku, vedoucí z Tábora do Bechyně. Skříň vyrobila firma Ringhoffer, elektrickou výzbroj pak dodala firma Křížik. Napájení ss proudem o napětí 1500 V (od rekonstrukce v r. 1938), výkon elektromotorů 221 kW, maximální rychlost 50 km/h, hmotnost 27 tun. Vůz poskytuje k sezení 10 míst ve 2. třídě a 20 míst ve 3. třídě.

Zatímco svezeni se se „Stříbrným šípem“ je docela vzácností, s „Elinkou“ je možno se na „Bechyňce“ i letos opět povozit, a to ve vybraných dnech od 16. 6. do 16. 9. se vydají z Tábora do Bechyně vždy dva páry vlaků (pozor na povinnou rezervaci). V uvedeném termínu bude o sobotách a nedělích nasazována na některých spojích rovněž i elektrická mašinka „Bo-

binka“, zde platí běžný tarif Českých drah.

Když opět usedám o půl páté do „Stříbrného šípů“, abych se s ním vydal na zpáteční cestu do Prahy, mám za sebou velice příjemný „železniční“ den. Škoda jen, že tentokrát je vůz zaplněn sotva z poloviny.

Myslím, že závěrem patří poděkování všem, kdož se podíleli na „zmrtychvstání“ tohoto unikátního motorového vozu a odvedli opravdu profesionální práci. V neposlední řadě ale i těm pracovníkům ČSD a Českých drah, kteří zabránili, aby byl „Šipáček“ sešrotován v období dlouhých roků, v kterých mu nebyl osud ani zdaleka příznivě nakloněn.

Děkujeme!

A. K. Kýzl

SPORT

Regionální mistrovství USIC v bowlingu

V Dánském Rodby se uskutečnilo 23.6.2018 Regionální mistrovství USIC v bowlingu. Urputný celodenní boj svedla družstva České republiky, Německa, Velké Británie, Belgie a domácího Dánska. Celá akce probíhala v areálu zábavního centra Lalandia v Rodby, které se

Regionální mistrovství USIC v orientačním běhu

Ve dnech 18. 6. – 20. 6. se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC v orientačním běhu. Soutěž se uskutečnila v České republice ve Velkých Losinách za účasti výprav ze Švýcarska, Belgie, Dánska a České republiky.

Naši sportovci podali v obou závodech výborné výsledky a umístili se v hodnocení států celkově na 2. místě, pouhých 48 bodů za družstvem Švýcarska. V jednotlivcích se umístili na stupních vítězů, kategorií H 21 Michal Tihon a David Nehasil, v kategoriích H 45 Jiří Hájek a Martin Štrtr a v kategoriích W 45 Marcela Vlachová.

Děkují celému organizačnímu týmu za výbornou přípravu a průběh závodů. Dále děkují výpravě našich sportovců za úspěšnou reprezentaci a přejí mnoho úspěchů při dalších závodech.

Petr Štěpánek,
místopředseda OSŽ, předseda PV OSŽ SZDC, vedoucí výpravy



Výprava českých železničářů na Regionálním mistrovství USIC v orientačním běhu.

nachází přímo u pláže Baltského moře. Naše reprezentace se skládala z nejlepších hráčů bowlingu, kteří se kvalifikovali na březnovém mistrovství republiky v Pardubicích (Josef Janů, Antonín Příhoda, David Holý, Lukáš Štich, Květa Koubová, Ludmila Buriánová). Jako trenér cestoval Stanislav Nosek. Celou výpravu výborně doplňovala nejen jako překladatelka, ale i skvělá organizátorka Lenka Paurová. Po dlouhé celodenní páteční cestě vlakem přes Německo, doplněné trajektem přes moře do Dánského přístavního města Rodby a noci strávené v útulném rekreačním domku jsme nastoupili do sobotních bojů. V téměř dvanáctihodinovém maratonu jsme vybojovali v kategorii družstev krásné třetí místo za prvními Němci a druhými domácími Dány. Ještě většího úspěchu jsme dosáhli v kategorii mužů. Až do posledního hodu ve dvanácté sérii bojoval o zlatou příčku Tonda Příhoda. Nakonec z toho bylo vynikající druhé místo za reprezentantem Belgie, které navíc doplnil skvělou třetí pozicí David Holý. V silné konkurenci kategorie žen byla nejlepší z našich hráček na pátém místě Květa Koubová



Reprezentanti ČR na mistrovství USIC v bowlingu.

za reprezentantkami Dánska a Německa. Celá akce probíhala ve velmi přátelské atmosféře a to nejen díky dánským organizátorům, ale i výbornému přístupu celé naší výpravy. Za vzornou reprezentaci patří všem zúčastněným velký dík.

Miroslav Maincl,
vedoucí výpravy

Regionální mistrovství USIC ve volejbalu

Ve dnech 25. – 27. 5. se naši volejbalisté zúčastnili regionálního mistrovství USIC ve Švýcarském Delémontu. Po strastiplném nočním cestování zapříčiněném špatným počasím v jižních Čechách jsme v odpoledním duelu podlehli domácím Švýcarům.

Další zápas nás čekal v sobotu dopoledne s týmem z Lucemburska, který jsme porazili, ale v odpoledním zápase podlehli německému týmu. A protože Němci porazili i domácí Švýcary a Lucemburčany, umístili se na prvním místě. Druhé náležejí Švýcarsku, třetí nám a čtvrtí skončili volejbalisté Lucemburska.

Dík patří nejenom pořadatelům za krásné prostředí a organizaci, ale i všem hráčům za skvělé sportovní zážitky.

Miloš Paleček,
vedoucí výpravy



Na snímku: zleva klečící: Václav Kovář, Tomáš Zemek, Aleš Zemek, Radim Kukelka, Martin Janák; zleva stojící: Roman Kohler, Vladimír Štusák, Jaromír Pytelka, Stanislav Fortík, Matěj Chládek, Michal Janák, Oleg Pypypčuk a trenér Václav Slezák; zcela nahoře: Miloš Paleček a tlumočnice Lenka Paurová.