

Z aktuálních událostí

První z řady předsedzdrových konferencí OSŽ proběhla v pondělí 11. října 2021 v Praze. Sešlo se na ní 83 z 91 pozvaných delegátů **Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ** z celé republiky, aby zvolili novou Radu a delegáty na VIII. sjezd OSŽ, který se uskuteční ve dnech 25. a 26. března 2022. Jednání řídil místopředseda RRS OSŽ Alois Malý, se kterým za předsednickým stolem zasedl předseda RRS OSŽ Kurt Mužík a místopředsedkyně Danuše Polášková. Spolu s nimi se jednání konference zúčastnilo celé vedení OSŽ v čele s jeho předsedou Mgr. Martinem Malým. Vzácným hostem byla i nová předsedkyně Rady seniorů České republiky Ing. Lenka Desatová.



Předseda Republikové Rady seniorů OSŽ Kurt Mužík.

Po úvodním schválení jednacího materiálu a pracovními komisemi přednesl zprávu o činnosti RRS OSŽ za poslední čtyři roky její předseda Kurt Mužík. Zdůraznil mimo jiné úspěšný průběh sportovních her seniorů OSŽ v Rajčech Teplicích v uplynulých letech, jakož i zvyšující se zájem ze strany seniorů o rekreaci, pořídanou OSŽ. Poděkoval za práci v Radě Miroslavu Glossovi a Jiřimu Soldánovi, kteří se ze zdravotních důvodů nemohou práce v Radě účastnit. Minutou ticha pak uctili delegáti památku zesnulého Karla Hybše, který se mimořádně aktivně podílel zejména na informační činnosti. „Stále nám velice chybí“, připomněl Mužík, který dále poděkoval vedení OSŽ v čele s jeho předsedou Martinem Malým za zájem a podporu seniorů.

Další část jednání patřila vystoupením hostů. Předseda OSŽ Martin Malý konstatoval zlepšení týmové práce ve vedení OSŽ, což je jedna z priorit, uplatňovaná po VII. sjezdu OSŽ. Vyjmenoval také další priority, mezi něž patří úspěšná modernizace informačních technologií, udržení a další rozšiřování bonusů členům OSŽ, kam patří i udržení jízdních výhod. „Zde se zatím bohužel nedáří k úplné spokojenosti uzavřít dohodu o jízdních výhodách v Jihomoravském kraji“, konstatoval předseda s tím, že jednání stále probíhají. Místopředseda OSŽ Radek Nekola připomněl úspěšný vývoj v podniku ČD Cargo, který v poslední době vykazuje dynamický růst. Současně oznámil svoji kandidaturu na I. místopředsedu OSŽ v dalším volebním období. Také další místopředseda OSŽ Petr Štěpánek pozdravil všechny seniory, poděkoval jim za jejich práci a informoval je o situaci v podniku Správa železnic. Místopředseda pro správu majetku Martin Vavrečka poděkoval seniory za jejich práci v aktivním věku, kdy se velkou měrou zasloužili o majetek, který v současné době OSŽ vlastní. S velkým ohlasem vystoupila před seniory nově zvolená předsedkyně Rady seniorů České republiky Ing. Lenka Desatová. Vyjádřila zklamání nad výsledky parlamentních voleb, neboť ve velkém množství dosud uzavřených dohod bude nutné začínat od začátku. „Pracovnicové strany vyjádřily svoji snahu snižovat výdaje v sociálních oblastech, což může nepříjemně ovlivnit životní úroveň seniorů. Senioři celý život pracovali a platili, proto se společnost musí postarat o to, aby žili i ve stáří důstojně“, zdůraznila s tím, že Rada seniorů ČR přijímá veškeré připomínky všech seniorů, aby je následně prezentovala na svých jednáních s vládními stranami.

Po vystoupení hostů následovaly volby do nové Republikové rady seniorů OSŽ, která byla doplněna o potřebného počtu (14) novými členy ze Středočeský kraj Bořivojem Jiránekem. Současně byli zvoleni kandidáti na předsedu a dva místopředsedy RRS OSŽ, jimiž se stali Kurt Mužík, Alois Malý a Danuše Polášková. Zvoleno bylo také dvacet kandidátů na VIII. sjezd OSŽ a dva náhradníci.

V diskusi se seniory zajímali o ochranu majetku Českých drah, který je nutno ochraňovat a zabránit jeho rozprodávání. Zabývali se rovněž otázkami postavení seniorů ve společnosti, jakož i rozšíření dostupnosti rekreací pro seniory. K těmto otázkám podal vysvětlení Vladislav Vokoun a Martin Vavrečka. V závěru předal Kurt Mužík ocenění Ing. Jarmile Šmerhové a Jiřimu Soldánovi (pro jeho onemocnění v nepřítomnosti) i příležitosti ukončení jejich práce v RRS OSŽ. Nada Šenkoulovou z Olomouce poděkovala všem členům RRS OSŽ za jejich práci a nasazení. Přijetím usnesení bylo jednání konference ukončeno.

V úterý 12. 10. zasedala na též místě jako seniory VI. Podniková konference OSŽ při

Českých drahách, a. s., a to s vysokou účastí 93,6 % delegátů (přítomno bylo 102 ze 109 pozvaných).

Po úvodních procedurálních krocích se mikrofonu ujal předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun, aby zhodnotil uplynulé volební období a představil priority pro další čtyři roky. „Volební období lze rozdělit na dvě části – předcovidovou a covidovou“, řekl. „Za tímto v prvních dvou letech jsme pracovali standardně, ve druhé části, poznamenané covidem, jsme museli přehodnotit řadu priorit i pracovních postupů“, podotkl dále a zdůraznil, že v době covidové bylo zásadní prioritou vedení PV postarat se o zaměstnance tak, aby dopady pandemie byly co nejmenší, zvláště v oblasti zaměstnanosti či zachování mzdových a sociálních podmínek. Ve spolupráci se zaměstnavatelem se tak podařilo zavést institut překážek v práci a práce z domova. To vše za lepších podmínek, než ukládá Zákoník práce.

Vladislav Vokoun připomněl, že se každý rok podařilo podepsat kvalitní kolektivní smlouvu, přičemž hlavní snahou vždy bylo udržet dosažené benefity. V uplynulém období podnikový výbor bojoval hlavně proti tvrdě prosazované liberalizaci trhu. „Podle nás nejsou vyhlášené soutěže fér a protežují alternativní dopravce“, zdůraznil Vokoun a dodal, že v důsledku prohraných soutěží přišly České dráhy o 8 – 10 % výkonů. Podařilo se však alespoň to, že dopady těchto změn na zaměstnanost byly jen malé.

Překvapením pro mnohé účastníky bylo rozhodnutí Vladislava Vokouna na sjezdu již ne kandidovat na funkci předsedy podnikového výboru. „Myslím si, že člověk nemá ve funkci umířit,“



Vladislav Vokoun povede Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., do VIII. sjezdu OSŽ.

poznámek k tomu. Navrhl konferenci, aby jej schválilo ve funkci předsedy PV do doby konání VIII. sjezdu, aby bylo zachováno hladké předání funkce. Za svého nástupce navrhl člena PV Štěpána Lva. Podniková konference poté zvolila členy Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., předsedu PV (Vladislav Vokoun do sjezdu, poté Štěpán Lev), tajemníky podnikového výboru (Antonín Leitgeb a Věra Nečasová), kandidáty na členy Ústředí OSŽ za ČD, a. s., a kandidáty na členy Revizní komise OSŽ včetně předsedkyně RK (Barunka Balážová).

Blok vystoupení hostů zahájil Bc. Ludovit Mikloš, místopředseda OZŽ, který se světlí s negativními zkušenostmi z liberalizace na Slovensku i se složitou situací odborů v době, kdy je snaha všude šetřit a co nejvíce redukovat. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý předstoupil před delegáty se svými programovými prioritami, s nimiž se hodlá na sjezdu OSŽ opět ucházet o post předsedy OSŽ. Jde především o prosazování konsenzuálního rozhodování Představenstva OSŽ, o další modernizaci a elektronizaci činnosti, o udržení benefitů vyplývajících z členství v OSŽ, případně o jejich rozšíření, o obhajobu jízdních výhod a o prosazování zájmů členů OSŽ v tripartitě. Jednání pozdravili i místopředsedové OSŽ Petr Štěpánek, předseda PV OSŽ Správy železnic, Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, a Bc. Renata Dousková, předsedkyně Nezávislého republikového výboru OSŽ.

Za zaměstnavatele se na jednání dostavil předseda představenstva Českých drah Ivan Bednář a ředitelka odboru 10 GR ČD Monika Horáková. Ivan Bednář vysvětlil, že v důsledku pandemie přišly České dráhy v loňském roce na tržbách o 4 mld. Kč. „Dostaneme 435 mil. Kč za ztráty v první vlně pandemie; je to dobré, ale neřeší to náš problém“, zdůraznil. Jednou z mála dobrých zpráv v jeho projevu byla informace o tom, že se lidé vracejí do vlaků. České dráhy jsou na 80 % tržeb z doby před covidem. „Čeká nás kolektivní vyjednávání, složitá období, kdy se nebudeme mít rádi“, poznamenal dále Ivan Bednář. „Učtíte budete rozčarováni z toho, co dostanete příští týden jako náš návrh kolektivní smlouvy,“ dodal.

V diskusi (kromě připomenutí problematiky minimální doby odpočinku pro strojevedoucí) zazněla z úst člena PV Martina Zatloukala připomínka o tom, že by se OSŽ mělo připravit na předpokládané politické tlaky nové vlády na prodej dceřiných firem. „Vzpomeňte si, jak se v minulosti chovala pravcová vláda k železnicím,“ připomněl Martin Zatloukal. (Pokračování na straně 2)



Letos v lednu uplynulo 80 let od smrti českého vynálezce Dr. Ing. Františka Křižíka, který se významně zasloužil o vybudování první elektrické dráhy v Rakousku-Uhersku, z Tábora do Bechyně. František Křižík žil, pracoval a zemřel 22. 1. 1941 ve Stádku, zhruba deset kilometrů od zmíněné tratě z Tábora do Bechyně. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 28411 u zastávky Libějice v čele s lokomotivou E 426.0001.

Správa železnic má podepsáno: mzdový nárůst v roce 2022 bude 5 %

Asi nebude mnoho lidí, které by podpis podnikové kolektivní smlouvy u Správy železnic v tak rekordním čase nepřekvapil, když překvapený byl i sám generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda: „Prostě jsem se rozhodl, že to ten den vyřeším, a ono to vyšlo,“ přiznává.

Ve středu 6. 10. 2021 vpoledne byla devítá odborovými centrály a vedením Správy železnic podepsána PKS na rok 2022 s mzdovým nárůstem 5 procent. Přitom každý rok bývá kolektivní vyjednávání velice komplikované a zdoluhavé: „Při vši účtce k odborovým centrálam, kolektivní vyjednávání je právě umocněno o to, že máme devět odborových centrál, kde i mezi nimi se třísti názory na to, která profese je na Správě železnic více důležitá, což já od samého začátku považuji za velice nešťastné. Přece nejsme nikdo více, každý se potřebujeme, a já bych nikdy nepřipustil, aby se to takto kategorizovalo,“ říká Jiří Svoboda s tím, že na začátku jsou vždycky dva návrhy: zaměstnavatele a odborů.

„Při minulém kole kolektivního vyjednávání, když pominu různé benefity, noční příplatky a tak dále, což je skutečně marginální záležitost, byl z jejich strany předložen požadavek mzdového nárůstu ve výši devíti procent a s tím se otevřelo téma, co bude dál, když zaměstnavatel na to nepřistoupí, což jsem samozřejmě nepřistoupil. Oni pak přišli s tím, že budou požadovat mzdový nárůst podle platné inflace plus tři procenta, což je v součtu 7,1 %. Když jsem pak slyšel, co všechno začíná být ve hře, tak jsem se rozhodl navrhnout těch pět procent, čímž jsem je zaskočil, protože oni plánovali kolektivně vyjednat až do listopadu. Po jejich vzájemné debatě, u které my samozřejmě nejsme, byl můj návrh všemi devíti odborovými centrály přijat, byť i z jejich strany byl nepohledně očekávaný nárůst vyšší, ale podepsali jsme to. Prostě jsem vypálil číslo a bylo to.“

Přesto nakonec mezi překvapenými byl i on sám: „Myslím si, že obě strany, a teď mluvím za

zaměstnavatele, jsme to nečekali,“ přiznává.

O podpisu PKS za výše uvedených podmínek a v takovém časovém předstihu rozhodly podle Jiřího Svobody dva faktory: „Za prvé jsme se v letošním roce snažili poměrně hodně cílit na počet zaměstnanců, i když jsem moc neprezentoval, kolik lidí kde propustíme, nebo jak moc zracionalizujeme počet zaměstnanců. Ale v současné době máme podstav přes 600 zaměstnanců, a to je i výchozí základna pro rok 2022, která nám samozřejmě umožní takovýto mzdový nárůst. A ruku v ruce s tím jdou i modernizace, díky modernímu zabezpečovacímu zařízení nám i klesá potřeba řídicích zaměstnanců z pohledu řízení provozu, ale samozřejmě i zaměstnanců udržujících. Takže tohle všechno je mix a těch pět procent byl absolutní strop, a jasně jsem řekl, že v příštím kole se už na toto téma nebudu bavit, a oni na to kývli,“ uzavřel.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Jsem připraven plně se zapojit do práce v RRS OSŽ a pomoci hájit práva seniorů.“

Hovoříme s **BOŘIVOJEM JIRÁNKEM**, nově zvoleným členem Republikové rady seniorů OSŽ

Na IV. konferenci Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ jste byl zvolen jako nový člen této čtrnáctileté rady. Jaké je vaše původní povolání a jaké jsou vaše dosavadní zkušenosti s prací v odborech?

Do důchodu jsem odešel letos začátkem června po 43 letech práce na dráze. V posledních letech jsem byl zaměstnán jako vozmistr u společnosti ČD Cargo provozní jednotce Praha na pracovišti Nymburk. V odborech jsem organizován prakticky celý svůj profesní život – od roku 1971, přičemž v současné době stále zastávám v OSŽ několik funkcí. Do 13. října letošního roku jsem byl členem Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, do května jsem vykonával funkci předsedy v naší ZO OSŽ, tam byl po mém odchodu zvolen předsedou Petr Chailazov. Jsem členem Ústředí OSŽ a člen představenstva akciové společnosti OSŽ Pacifik. V současné době k tomu přistoupila práce v Republikové radě seniorů. Takže i po odchodu do penze mám stále co dělat a dělám to opravdově.

Stal jste se tedy jedním ze čtrnáctileté Republikové rady seniorů, kde byl jako předseda na konferenci v Praze znovu zvolen Kurt Mužík. Jaké máte představy o své práci v této radě?

Podle mého názoru rada funguje bez větších problémů – přenáší informace z Ústředí OSŽ do klubů seniorů, poskytuje seniorům potřebné rady, stará se o jejich kulturní a sportovní vyžití. Dobře spolupracuje Ústředím OSŽ, mimo jiné také v možnostech cenové přijatelnosti rekreací. Určitě bude potřeba se ještě více a intenzivněji zaměřit na právní pomoc seniorům, například při problémech s bydlením. Pozornost si zaslouží i očekávání proti Covidu -19, o kterém mají někteří seniři zkrleslé informace. Potřebné je také rozšiřování znalostí seniorů v oblasti počítačové techniky. To ostatně zmínila na konferenci jako úkol Rady seniorů Čes-

ké republiky její nová předsedkyně Lenka Desatová.

Co konkrétně máte na mysli onou znalostí počítačové techniky?

Není žádným tajemstvím, že mnozí seniory se v počítačové technice orientují někdy dost obtížně. Mnozí z nich ani počítač nemají a vlastní jen obyčejný (nechytrý) mobilní telefon prostě proto, že se domnívají, že se složitější by si stejně nedokázali poradit. Právě z toho důvodu by k takovým seniorům měla ze strany klubů seniorů směřovat pomoc, například formou různých školení. Taková pomoc je velice potřebná, neboť prostřednictvím moderní techniky se seniory dostanou k celé řadě informací, které jsou pro ně důležité. Vzpomenu například problematiku režijních výhod, či různou právní nebo sociální pomoc. Zde by mohli hodně pomoci seniory, kteří odcházejí do důchodu v této době a mají zkušenosti s počítačovou technikou ještě z pracovní činnosti. Těm seniorům, kteří dávají přednost osobnímu styku, by měly kluby seniorů umožnit pravidelná setkávání, kde by potřebné informace, které je zajímají, dostávali ústně. Například v mé domovské ZO OSŽ mají seniory takovou možnost každý poslední čtvrtek v měsíci.

Je ovšem nemálo seniorů, kteří odcházejí do důchodu a končí i se členstvím v OSŽ. Jaký máte názor na tuto otázku?

Každý předseda ZO OSŽ by se měl snažit, aby odcházejícího zaměstnance přesvědčil o potřebnosti a výhodách, proč nadále zůstat v odborech. Vždyť doplatek za členství ve výši 120 Kč za rok (10 Kč za měsíc) je určitě přijatelný. Na oplátku má pak senior možnost získávání kvalitních informací, právnícké pomoci a dalších benefitů. Nezanedbatelná je i možnost účastnit se společenského života formou různých exkurzí, výletů nebo návštěv kultur-



ních akcí, které Kluby seniorů OSŽ pro své členy pořádají. Je toho samozřejmě daleko víc a kluby, které takto fungují – a není jich málo – si zaslouží uznání. Vždyť aktivním životem v seniorském věku si udržujeme psychickou i fyzickou kondici a to je velice důležité!

Již jste zmínil dobrou spolupráci vedení OSŽ s Republikovou radou seniorů a pomoc ze strany Rady seniorů ČR novou předsedkyní Lenkou Desatovou. Jak tedy na závěr zhodnotíte možnosti, které dnes seniory na dráze (a nejen tam) mají?

Jsem přesvědčen, že seniorym je ze strany OSŽ věnována patřičná pozornost. V Radě seniorů ČR mají rovněž silné a kvalitní zastoupení. Ostatně místopředseda RRS OSŽ Alois Malý je současně také místopředsedou Rady seniorů ČR. Pokud bude starost o seniory v tomto duchu dále pokračovat a rozvíjet se, mohou být seniory klidní, i když problémů na ně doléhá v současné době dost a dost. Já sám jsem připraven plně se zapojit do práce v RRS OSŽ a pomoci v hájení práv seniorů.

Děkujeme rozhovor.

Miroslav Časlavský

Z aktuálních událostí

(Pokračování ze str. 1)

Podniková konference OSŽ ČD Cargo se uskutečnila 13. 10. 2021, stejně jako předešlé konference, v kulturním sále pražského hlavního nádraží. Na jednání bylo pozváno 101 delegátů s hlasem rozhodujícím, k 9.45 h bylo přítomno 85 delegátů, což byla 84% účast (v průběhu jednání dorazili i delegáti ze zpožděného vlaku, takže nakonec bylo přítomno 96 delegátů – 95% účast).

Zprávu o činnosti PV OSŽ ČD Cargo, a. s., a hlavní cíle pro další volební období přednesl Radek Nekola. Zhodnotil činnost PV od poslední konference (17. 5. 2017), zmínil kolektivní vyjednávání v roce 2018 končící střetem v kolektivním vyjednávání, věnoval se také spekulacím o privatizaci ČD Cargo, které tehdy vytvářely tlak na zaměstnance, a zmínil i nešťastné prohlášení tehdejšího generálního ředitele ČD Miroslava Kupce, že ČD Cargo je kouřil na noze Českých drah. Dále

razněm nárůstu počtu členů OSŽ v profesi strojvůdce za poslední čtyři roky (z 90 na 220), o spolupráci s OZZ, a při té příležitosti poděkoval svému slovenskému protějšku Peteru Píkovi za spolupráci.

Radek Nekola dále vzpomněl důležitost kolektivního vyjednávání a potřebě pokračovat v jednáních s vládou na téma udržitelnosti železniční nákladní dopravy, s cílem dál rozšiřovat členskou základnu i u jiných dopravců.

Podniková konference poté schválila nový Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, jehož staronovým předsedou se stal Radek Nekola (tajemnicí pak Bc. Marta Urbancová), který poděkoval za důvěru: „Věřím, že za čtyři roky obstojíme ve vedení sociálního dialogu ve společnosti ČD Cargo s maximální možnou úspěšností. Doufám, že vás nezklameme.“

Vystoupení hostů odstartoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý představením svých priorit, se kterými na sjezdu požádá o důvěru na další čtyři roky. „V zásadě jsou stejné, s jakými jsem šel do voleb před čtyřmi lety: jsou to konsenzuální způsob vedení svazu, daří se, vystupujeme jednotně, modernizace a elektronizace ústředí OSŽ, přičemž aplikace Moje OSŽ je první vlnou vlnou“. Dalšími cíli je zachování stávajících a rozšiřování nových benefitů v rámci členství v OSŽ, výhodné ceny rekreací, zapojení do spotřebitelských benefitů/slev, ochrana jízdních výhod a prosazování zájmů OSŽ v Tripartitě prostřednictvím ASO.

Personální ředitelka ČD Cargo Mgr. Aneta Miklášová poté pozdravila účastníky a vzpomněla volby do PS parlamentu: „Jsme plni očekávání, jak to bude dál. Situace na železnici je poměrně kritická, pro nás zcela zásadní bude obsazení Ministerstva dopravy ČR. Železnice podporu potřebuje, a to jak od MD, tak i od ministerstva školství. Budeme potřebovat lidi, kterých se nám nedostává, ale je to problém celorepublikový.“

Také předseda představenstva a generální ředitel ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth pozdravil účastníky konference a ujistil, že je připraven odpovědět na jakékoliv dotazy (více v samostatném článku na www.osz.org).

Po přestávce vystoupil Petr Štěpánek s krátkou zprávou a gratulací nově zvoleným funkcionářům a Martin Vavrečka, který referoval o nabídce rekreačních zařízení OSŽ i v rámci ČD travel. Na závěr Podniková konference OSŽ ČD Cargo schválila usnesení.

Dne 14. října proběhla konference OSŽ Správy železnic a dne 19. října konference Nezávislého republikového výboru OSŽ. Informace z těchto jednání přineseme v příštím čísle Obzoru.

Podrobnější informace ze všech předsjezdových konferencí najdete na www.osz.org.



Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola.

připomenul výrazný podíl zástupců OSŽ na tvorbě Katalogu prací, upozornil na změnu platnosti PKS (od 1. 4.), mluvil o roku 2019 jako o roku zhoršení hospodaření, ale sjednocení odborů, o pandemii v roce 2020 a řešení ekonomické udržitelnosti chodu podniku, včetně obrovského nasazení zaměstnanců při každodenní práci. „Závěr roku 2020 byl poznamenán už několikaletou vlnou pandemie, přesto se nám podařilo udržet ztrátu na přijatelné úrovni, o to více nás pak překvapila zpráva o odchodu Ivana Bednářika od ČD Cargo k ČD.“ prohlásil. Nakonec zmínil letošní rok a tvrdý lockdown, při kterém musely odbory řešit neplnění PKS v oblasti ozdravných pobytů, referoval i o dokončení prací na interní normě řešící sociální dialog.

Radek Nekola dále informoval o členské základně ve společnosti (115 ZO, 3062 členů), o vy-



Železniční stanice Votice je ukázkou dobré spolupráce Správy železnic s místní samosprávou.

NAVŠTÍVILI JSME

Votice

Železniční stanice Votice se obléká do nového hávu. Votice jsou názornou ukázkou dobré spolupráce Správy železnic s místní samosprávou. Rekonstrukci staniční budovy za cca 8 milionů korun provedla společnost EDIKT a financovala ji Správa železnic, která je i vlastníkem budovy.

„Budovu jsme převzali ve špatném technickém stavu. Důvodem opravy bylo zabránit zhoršujícímu se technickému stavu objektu s cílem zlepšit prostředí pro cestující a opravit prostor pro možného budoucího nájemce. Na pronájem vnitřních nebytových prostor jsme vyhlásili výběrové řízení. Vnitřní vybavení si po uzavření nájemní smlouvy město řešilo na vlastní náklady,“ potvrdila Nela Friebová, mluvčí Správy železnic.

Město Votice se na základě otevřeného poptávkového řízení stalo nájemcem objektu Správy železnic a nyní spravuje celé přízemí budovy, kde se nachází čekárna pro cestující (od 8. října 2021 v ní funguje i bezplatná Wi-Fi), dále spolková místnost osadního výboru se sociálním zázemím, denní místnost řidičů autobusů se sociálním zázemím a kuchyňkou, a také místnost pro připravované infocentrum. Denní místnost řidičů funguje pro všechny dopravce v rámci Pražské integrované dopravy bezplatně, provoz a údržbu zajišťuje město Votice. Město Votice plánuje i nákup skříněk pro uložení zavazadel a umístění vnitřního světelného informačního panelu s LED diodami. Aktuálně město ještě jedná se Správou železnic o rekonstrukci toalet, které momentálně fungují jen formou mobilních toalet vně budovy. Opravené toalety by měly být bezbariérové včetně přebalovacího pultu. O údržbu (úklid, květinovou výzdobu) se stará dlouhodobý brigádník, kterého financuje město Votice.

Sečteno, podtrženo: Oproti dřívějšímu stavu je to teď luxus. „Ano, dle informací dopravců je zázemí pro řidiče skutečně velkorysé. Majík dispozici velkou světlou místnost s přístupem z nástupišť s vlastní vybavenou kuchyňkou a so-

ciálním zázemím,“ potvrzuje Jan Vachtl, dopravní specialista pro region Votice, s tím, že spolková místnost osadního výboru letos dokonce posloužila jako volební místnost: „Historicky se volby konaly vždy na nádraží, ale po dokončení železničního koridoru došlo k opuštění budovy a jejímu chátrání. Od té doby muselo město Votice pro volby hledat jiné prostory v soukromém objektu. Letos, po dlouhé době poprvé, se volby opět konaly ve staniční budově. I samotný osadní výbor Beztahov neměl svoji spolkovou místnost a uvažoval o její výstavbě. Tímto je problém vyřešen bez nutnosti výstavby,“ říká Jan Vachtl dále a dodává, že město Votice má dlouhodobě zájem i o obě dvě nadzemní podlaží. „Studie v nich předpokládá umístění bytů pro zaměstnance v dopravě, popřípadě správce budovy, nebo malou výstavní síň.“

Aktuálně se dokončuje projekt na malý dopravní terminál v bezprostřední blízkosti nádraží, na projekt přispěl město Votice Středočeský kraj částkou 1 milionu korun. Součástí projektu je i výstavba kapacitního parkoviště včetně šesti stání pro autobusy s elektronickými označkovými a dojíjecími stanicemi pro elektroautobusy. Součástí parkoviště budou i stání pro invalidy a několik dojíjecích stanic pro elektromobily. „Na druhé straně nádraží pak bude vybudováno kapacitní parkování pro cyklisty, včetně elektrokol, i pro motoráře, včetně elektromotorek. Počítá se i s umístěním výdejního místa pro e-shopy typu Alzabox aj. Má se jednat o dopravní terminál pro 21. století. V rezervě se počítá s možností vybudovat v budoucnu nadzemní podlaží pro vysokokapacitní parkování,“ uzavírá Jan Vachtl.

Aktuálně k nádraží zajíždí 10 spojů linky PID 519 mířících do Votic a 10 spojů linky PID 519 ve směru Sedčany, a též 12 spojů na lince PID 532 ve směru do Votic a z Votic. Vybrané spoje pokračují dále do zastávky Votice, Beztahov.

Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

SPRÁVNÍ RADA Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM na svém jednání dne 6. 10. jmenovala čestným prezidentem předsedu představenstva a generálního ředitele ČD Ivana Bednářika, který s myšlenkou založit nadační fond před více než rokem přišel. Správní rada na zasedání rozhodla 3,1 mil. Kč. Peníze pomohou například železničářským rodinám obětí nehody u Milavcí. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhal už během léta zaměstnancům Českých drah a ČD Cargo z jihu Moravy, jejichž domovy zasáhlo ničivé tornádo.



V RÁMCI rekonstrukce, která na budově sedčanského nádraží probíhala od loňského září do letošního června, se mimo jiné opravila střecha, fasáda, přístřešek i vnitřní prostory určené pro cestující, kterým slouží také výrazně inovované veřejné toalety. Celkové náklady na opravy objektu činily přibližně 17,2 milionu korun. Na využití nebytových prostor bylo vyhlášeno výběrové řízení, ve stanovené lhůtě se zatím žádný zájemce nepřihlásil. „Výběrové řízení se tedy bude s vhodným časovým odstupem opakovat,“ oznámila Správa železnic.



V OBZORU Č. 19 jsme v této rubrice otiskli fotografii nesprávně označené stanice Jindřichov (na Moravě). Dnes uveřejňujeme další „perlu“ Správy železnic – takto je po letní rekonstrukci označena zastávka Litomyšl-Nedošín. Zdá se, že dodržet takovou maličkost, jako jsou názvy tarifních bodů, je pro SŽ velmi obtížný úkol.



V NÁTĚRU podle původního manuálu PID jezdí motorové vozy 810.263-4 a 810.289-9 (na snímku v žst. Praha-Zličín). Oba vozy jsou modernizované v obvyklém rozsahu, tzn., že byl vyměněn spalovací motor, na voze byla provedena modernizace interiéru a WC, namontovány držáky na kola a polospuštěcí okna, a navíc jsou dosazeny zásuvky 230 V a informační systém (+čelní informační panel). Na vozy bude ještě dosazena WiFi.

POLICISTÉ vyšetřují poškození několika oken v kancelářích budovy ministerstva dopravy na Praze 1, pachatel zřejmě použil střelnou zbraň malé ráže. „K poškození pravděpodobně došlo střelbou malé ráže v přesně nezjištěné době v průběhu uplynulého víkendu (16./17. 10.). Záležitost jsme předali Policii ČR,“ potvrdil pro CNN Prima NEWS mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Lukašik s tím, že poškozeno je několik oken ve druhém a třetím patře.

PŘEDSTAVUJEME

Vít Mareš: „Štve mě, když se bourají nádraží. Likvidujeme to, co nám zanechali předci.“

Na tenhle rozhovor jsem se dlouho těšil, jednak proto, abych konečně vyvrátil fámy o našem příbuzenském vztahu, a jednak proto, že jsme staří známí. Poznali jsme se ještě za „totáče“, byli jsme tehdy „sousedé“. On bydlel (a stále bydlí) v Poříčí nad Sázavou a já v Cerčanech. Co jsem ale dlouho nevěděl, že k jeho konicům patří železnice a zvláště focení vlaků.



„K železnici jsem tihnul vždycky, možná jsem to zdědil po svém dědovi z mamčině strany, který byl strojvůdce. Prostě železnice to je moje láska, ale osud tomu chtěl, že jsem na ní nikdy nepracoval,“ vypráví s tím, že fotit začal mnohem později, v roce 2008 si koupil svůj první fotoaparát a od té doby nafotil tisíce snímků.

Pamatuješ si na svůj první příspěvek v Obzoru? ptám se... „Ano, pamatuji, to bylo, jak zavírali Kozinu (Kozí dráha, Děčín – Oldřichov u Duchcova, od roku 2007 bez pravidelného provozu). Někdy předtím nebo potom jsme se setkali, a já jsem ti říkal, že posílám příspěvky do Benešovského deníku a ty jsi mi tehdy říkal, proč nepíšeš do Obzoru. No a od té doby přispívám pravidelně i do Obzoru.“

Od dětství často jezdil vlakem na výlety do přírody. Ty výlety byly většinou koncipovány tak, aby se jelo vlakem a aby se vždycky svezl něčím zajímavým, třeba M 262.0. „Jednou jsem jel na výlet

s kamarádem a on se mě zeptal: a jak to budeš dokumentovat? A tak jsem začal fotit,“ vzpomíná na impuls, který jej přivedl k focení.

Možná teď někomu zklamá, ale s Víťou příbuzní nejsme, jsme pouze jmenovci. I když: jeho rod přý pochází z Pamíku (část České Třebové), moji předci zase z Vysokého Mýta.

Vloni na podzim po výzvě, aby dopisovatelé zaslali své fotky do kalendáře na rok 2021, se Víťa ozval až jako jeden z posledních. Ale jeho snímky zaujaly natolik, že v nástěnném kalendáři OSŽ na rok 2021 (Rok evropské železnice) jich má celkem devět, například „říjen“ s parní lokomotivou Štokr 556.506 u Zákolan, nebo listopadovou Ušatou u hlásky Merkovka.

Ač letos OSŽ fotografie do kalendářů nepoptávalo (letos vyjde nástěnný kalendář tematicky zaměřený na Slovenskou strelu), přesto po jednom snímku nakonec Víťa v kalendářích bude mít; jak v nástěnném, tak i ve stolním (ve druhém případě na titulní straně). Vedle toho si tradičně dělá ze svých fotek kalendář vlastní. „Hlavně pro sebe a pro své známé, jako dárky. Fotím i kytky do kalendáře, jen tak pro radost, ale že bych někde fotky vystavoval, to vůbec,“ vypráví.

Jeho domovskou tratí je Posázavský pacifik, ale neřítí jenom Posázaví, cestuje po celé republice, i do zahraničí: „Teď je to komplikované, ale před pandemií jsem hodně jezdil na Slovensko i do Německa. Když je nějaká akce, zajímavý provoz, tak na jedné trati klidně vydržím fotit i celý den.“

Před léty ho hodně zajímal osud nádraží v Poříčí nad Sázavou, hodně jej pak štvalo, když bylo zbouráno: „Štve mě, když se bourají nádraží. Rozumím tomu, že se na vyvýšených peronech lépe a pohodlněji nastupuje a vystupuje, ale likvidujeme to, co nám zanechali předci.“

Původní nádraží v Poříčí nad Sázavou samozřejmě nafočené má, ale až jako opuštěné. „Bohužel stav, když se na něm prodávaly jízdenky, nafočený nemám, chybí mi také snímky mechanických závor. Když se tady před lety opravoval přejezd, tak se našly zbytky patek závorářského zařízení, ale já si už mechanické závozy nepamatuji,“ uzavírá.

PS: Ještě jedna zajímavá shoda jména a příjmení se nabízí. Víťou jmenovec dlouho pracoval jako vedoucí provozu pražského depa, vloni předčasně zemřel: „Ano, slyšel jsem to, ale nikdy jsme se nesetkali, a ani si nepamatuji, že by se mě na to někdy někdo ptal,“ uzavírá.

Michael Mareš



Řidiči autobusů si polepšili. Mají k dispozici samostatnou místnost s kuchyňkou a sociálním zázemím (snímky interiéru Jan Vachtl).

ZE SVĚTA

ČD Cargo rozšiřuje provoz v Rakousku

Železniční nákladní doprava v Rakousku v prvním čtvrtletí 2021 stagnovala, když se srovnání s I. čtvrtletím 2020 vzrostla jen o 0,22 %. Zato výkony ČD Cargo ve stejném období stouply o 35 %. Dceřiná společnost Českých drah se stala desátým největším nákladním železničním dopravcem v Rakousku. Společnost nyní vozí nejen vlastní vlaky z a do Česka, ale také poskytuje služby zcela mimo české území. Podobné míry růstu jako ČD Cargo dosáhli dopravci, jako například Ecco-Rail, který převzal výkony přes Tauru od dopravce Lokomotion. Lokomotion je i dopravce, který svého času převzal téměř všechny výkony Rail Cargo Austria na tranzitu přes Brenner. Mnichovská společnost je tak i nadále druhou největší železniční nákladní společností v Rakousku za RCA, následované Ecco-Rail, WLC a TXL.

Z Eisenbahn-Österreich, 7/2021, zprac. –sh–

Nákladní doprava ve Švýcarsku výrazně roste

Ve Švýcarsku vzrostla nákladní doprava po silnici i železnici v první polovině roku 2021 ve srovnání se stejným obdobím roku 2020. Ve srovnání s prvními dvěma čtvrtletími roku 2019 však byly zazna-

menány i poklesy. V tomto ohledu dokázala růst pouze nedoprovázená kombinovaná doprava, jak uvádí švýcarský spolkový úřad pro dopravu (BAV). Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku projelo švýcarskými Alpami o 10,4 % nebo o 43 tisíc kamionů více. Ve srovnání s prvními dvěma čtvrtletími roku 2019 se ale počet jízdních vozidel (asi 8000 vozidel). Silniční nákladní doprava přes Alpy byla poznamenána nepříznivými povětrnostními podmínkami. V první polovině roku 2021 projelo přes švýcarské alpské přechody po železnici celkem 14,6 milionu tun zboží. To odpovídá nárůstu o cca 2,3 milionu tun, nebo relativně o +18,7 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2020. To je nejvyšší pololetní údaj za transalpskou železniční nákladní dopravu od první poloviny roku 2016. Největší podíl byl přes přechod Gotthard, kde činil podíl transalpské železniční nákladní dopravy 60,5 % z celého Švýcarska.

V kombinované dopravě podíl železnice na celkové transalpské nákladní dopravě ve Švýcarsku od ledna do července letošního roku činil 74,3%, a je tedy o 2,8 procentního bodu více než v první polovině roku 2021. V prvním pololetí roku 2021, byl registrován nejvyšší podíl železnice za posledních 25 let. Celkově ve srovnání s dobou před krizí Covid 19 dokázala pouze kombinovaná doprava zvýšit svůj objem v železniční nákladní dopravě: bylo to o 856 000 tun, což je o 8,8 % více než v první polovině roku 2019.

Z Transportweb, 21. 9. 2021, zpracoval –sh–

Kompletní dopravní síť podporuje turismus v Tibetu

S otevřením první elektrizované železniční trati mezi Lhasou a Nying-či v tibetské autonomní oblasti jezdí nyní také vysokorychlostní vlaky (VRV) na náhorní plošině Čching-chaj v Tibetu. VRV začaly jezdit od května 2021. Dopravní síť je tak kompletní, skládá se nyní z letadel, železnic a tramvají. Turismus v Tibetu podporují nabídky cestovních kanceláří. Kvůli špatným dopravním podmínkám dříve navštěvovalo oblast jen málo lidí. Dnes se do oblasti dá dostat železnicí, vzduchem i po silnici a oblast začínají objevovat zákeřníci z celého světa. Za období 13. pětiletého plánu se venkovské silnice v Tibetu hodně zlepšily. Bylo investováno více než 251,5 miliardy juanů. Během této doby bylo vybudováno a otevřeno 38 300 km nových silnic. To znamená, že se ročně postavilo v průměru 7660 km silnic. Během této doby zřídilo tibetské civilní letectví 67 nových leteckých linek. 21 měst má nové letecké spojení do autonomní oblasti. Za 5 let bylo přepraveno více než 24,8 milionu cestujících. V letech 2016 až 2020 navštívilo Tibet 157,6 milionu návštěvníků a příjmy z cestovního ruchu činily 212,5 miliardy juanů. Doprava je základem vývoje kvalitního rozvoje odvětví cestovního ruchu v Tibetu a k tomu mají přispět i nové VRV.

Z German.China.org, 5. 8. 2021, zprac. –sh–

Obzor č. 41 - 21. 10. 1996

„Premiér Klaus ve vlaku diskutoval o koncepci dopravní politiky“ – úvodní článek čísla přináší podrobné zpravodajství o netradiční poradě o budoucnosti železnice, která probíhala ve vlaku na trase Praha – Ostrava dne 23. 9. 1996. Jízdy se zúčastnili mimo jiné předseda vlády Václav Klaus, ministr dopravy Martin Říman či generální ředitel ČD Rudolf Mládek. Porada se shodla na tom, že stávající rozsah železniční sítě a přeprav je nadměrný a dlouhodobě stěžejí financovatelný. Hovořilo se i o státním spolufinancování ČD, to by mělo vymezovat Českým drahám prostor pro podnikatelské chování. Dále došlo ke shodě v tom, že privatizace není základní metodou restrukturalizace a finančního ozdravení ČD. Účastníci jednání konstatovali, že vzhledem k tomu, že železniční doprava ztěžuje určitý veřejný zájem, stát se nemůže zbavit odpovědnosti za ni její privatizací.

„V Ostravě chtějí stávkovat“ je nadpis článku, popisujícího výbušnou situaci v ostravské železniční stanici, kde delegáti konference požadovali napravení reálné i nominální mzdy ve zdejší stanici. 78 z 80 delegátů zvedlo ruku pro návrh zavést v žst. Ostrava od 10. 10. stávkovou pohotovost až do doby vyřešení situace.

Velký prostor je věnován minulosti a hlavně

budoucnosti DOM (Dílny pro opravu mechanismů) Pardubice. Její přednost, Mgr. Jan Joz, velmi bojoval za její zachování. „**Pokud by České dráhy DOM nepotřebovaly, pak je mohou zrušit. Ale privatizovat DOM a nadále počítat s jejich službami, je pro ČD nemyslitelné,**“ říká Mgr. Joz.

Obzor č. 42 – 29. 10. 1996

Ve zprávě ze zasedání ústředí OSŽ se dočteme mimo jiné, že OSŽ písemně protestovalo proti způsobu privatizace Železniční polikliniky v Ostravě. V rozporu s původním návrhem, který počítal s přímým prodejem předem určenému vlastníku, a to místním lékařům ŽP Ostrava, totiž ministerstvo dopravy předložilo návrh na veřejné výběrové řízení na přímý prodej.

Na prvním straně najdeme text petice za ochranu železniční trati Louny – Rakovník. „**Trat je ve velmi špatném technickém stavu, jízdní doba vlaků je prodloužována až o 30 minut, dochází k rozvázání přípojů v Lounech i Rakovníku. Vedení ČD tuto situaci neřeší a my nejsme ochotni nadále nečinně přihlížet k pokračujícímu úpadku železnic a nést odpovědnost za stav, který jsme nezavinili,**“ uvádí se v petici, kterou podepsalo 989 občanů z 9 vesnic na uvedeném trati.

–35–

Historický milník!

Spojení Prahy s Letištěm Václava Havla nabírá konkrétní obrysy. Správa železnic 7. 10. 2021 vypsalala tendr na zhotovitele úseku Kladno – Kladno–Ostrovce, je to první z úseků modernizace trati Praha – Kladno, který postoupil do fáze realizace (zahájení stavby 2022, hotovo bude v roce 2024). Maximální hodnota vypsaného tendru činí 4,02 mld. Kč a modernizovat se budou 4 km trati.

Ve stanici Kladno budou nově vybudována tři nástupiště (dvě ostrovní a jedno mimoúrovňové vnější s tradiční výškou 550 mm nad temenem kolejnice) s bezbariérovým přístupem z podchodu (bezbariérový přístup do podchodu a na ná-

stupiště bude zajištěn kombinací schodišť, výtahu a eskalátorů), nyní jsou zde čtyři úrovňová nástupiště, místy jen sypaná, s nevhovující výškou nástupní hrany.

Zastávka Kladno město a železniční stanice Kladno–Ostrovce budou mít dvě vnější nástupiště. Nejvytíženější přejezdy budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením. V centru Kladna, přímo u zastávky Kladno město, vznikne nový přestupní uzel na MHD.

Zvýší se také zabezpečení trati. Nyní je stanice Kladno vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie, tj. elektromechanickým zabezpečovacím zařízením vybudovaným v roce 1960. Po dokončení modernizace bude železniční stanice Kladno zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s technologickým řídicím počítačem ve stavědlové ústředně v provozní budově. Zařízení však bude připraveno na ovládnutí z CDP Praha prostřednictvím DOZ a na nasazení ERTMS/ETCS, jehož zřízení se předpokládá v průběhu modernizace trati Praha–Ružyně (mimo) – Kladno (mimo).

–mmč–



Vizualizace zastávky Kladno město Správa železnic.

INFORMACE

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2022

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 10. prosince 2021 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2022.

O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze

požádat na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Františka Tyburcová, GR ČD, a. s.

PORADNA BOZP

Darda

Dnes máte na vybranou, protože tohle údemé slovo má hned několik významů. Jestli jste spíš hráči, bude se vám líbit darda jako figura v karetě hře zvané *cenr* (z německého slova Zensern – narážka na francouzskou číslovku 500), která se hraje s mariášovými kartami, a pokud jste spíš od rány, třeba vás zaujme darda jako název zařízení pracujícího na systému působení klínu, používaného při zemních trhacích pracích. Já si vybrala třetí možnost, a tou je úder nebo silná rána, kterou může být v přeneseném slova smyslu i neočekávaná událost v podobě velké finanční ztráty nebo vydání všelikých.

Kdo měl pracovní úraz, jistě mi dá za pravdu, že jeho ohlášení, kterou má zaměstnanec za povinnost dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 106 odst. 4 písm. h (dále ZP), je tu mnohem jednodušší cestou, která je na konci odměněná vyrovnáním finanční ztráty a pofoukáním bolístek v podobě odškodnění bolesti a trvalých následků na zdraví, případně nahrazením dalších (doložených) účelně vynaložených nákladů a škod všeobecně. Náhrad se musíte vždy aktivně domáhat, protože zaměstnavatel má za povinnost dle ZP sice výplatu náhrady ušlé mzdy, a to *pravidelně, jedenkrát měsíčně, pokud se se zaměstnancem nedohodne jinak* (§ 271m), ale to ostatní zařizování a domáhání se je pouze na vás. Ke klidu a rychlé náhradě škod pak pomohou nastřádané originální účtenek, čestná prohlášení, případně různá potvrzení (např. od optika, že brýle to mají za sebou a jejich přibližná hodnota je tolik a tolik korun). Možností je samozřejmě víc, ale cesta od trhliny v příměch až k jejímu úplnému zacelení bývá vždy trnitá, časově a nervově náročná a vystlaná lejtřy a lékařskými zprávami. Občas i úřední šiml zařehťá, ale pokud se oslík v podobě pojistovny nakonec otřese, doma už nebudete za černou ovci, naopak vás pochválí za nápravu své či cizí nešikovnosti. Abychom tu jízdu dobře zvládli, je dobré též vědět, že všechny potřebné formuláře jsou volně ke stažení na stránkách pojišťovny Kooperativa, a.s.,

a všechny potřebné znalosti má i náš podpůrný tým v podobě svazových inspektorů bezpečnosti práce, případně lze ve složitých případech využít i možnost zavolání na *Linku pracovních úrazů*, kterou pro vás naše oddělení BOZP OSŽ uaktivovalo.

Ale ne pokaždé, jsou věci takhle jednoduché. V případě, že úraz zaměstnavatel neohlásíme, jak máme – tedy *ihned, bez zbytečného odkladu* – musíme počítat také s tím, že celé dokazování, že se pracovní úraz vůbec stal, je na naší straně. Potřebujeme pak na to nejlépe svědky, protože zaměstnavatele něco dodatečně uznávat a zkoumat nic nenutí. Možná vás o včasném ohlašování úrazů přesvědčí i nahlédnutí do Přílohy č. 1 nařízení vlády č. 276/2015 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění způsobené pracovním úrazem nebo nemocí z povolání (volně dostupná na internetu – www.zakonyprolidi.cz), kde si jednoduše spočítáte, o kolik korun se – a tady si dovolím napsat *vládní hloupost* – můžete připravit. V současné době se každý bod, kterým vám lékař ohodnotí zranění, rovná 250,-Kč, a ve výsledku se může jednat o velmi vysoké finanční částky.

Pokud je jediným důvodem vaší nečinnosti to, že trpíte alergií na úředního šimla, zatněte zuby a jednejte – o to rychleji a důrazněji, pokud jste členem ZO OSŽ a jedná se nejen o zdraví vaše, ale i vašich kolegů na pracovišti, kteří třeba mají méně informací než vy. A věřte mi, že někdy nejde jen o vyrovnání ušlé mzdy a dalších nárokovaných položek, mnohdy se hraje, bohužel, o dlouhodobé zdravotní komplikace, operace a následně pracovní neschopnost, kdy náhrady, které souvisejí s původním pracovním úrazem, se vyplácejí až do nabytí důchodového věku. A v těch nejhorších scénářích jde o trvalá poškození zdraví, ztrátu zdravotní způsobilosti k práci či pracovní úrazy s následkem smrti – to je tou dardou největší, se kterou je lepší nežertovat, předcházet jí nebo se jí raději vyhnout oblokem.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP

NÁZORY

Jak doprava ovlivnila volební výsledek

Jestě na začátku léta to vypadalo, že by volby do poslanecké sněmovny mohla vyhrát koalice Pirátů a STAN. Výsledek je asi o pět procent horší, tedy s odstupem třetí místo. Co se v létě stalo tak zásadního? Vedení Středočeského kraje v rukou STAN zveřejnilo záměr zrušit nebo extrémně omezit objednávku dopravy na asi dvanácti tratích. Kolik cestujících tyto tratě alespoň občas využijí nebo se nedokáže smířit s jejich osiřením? To bylo dosud předmětem diskuse. Jeden tip bych měl: je to asi pět procent jen mezi sympatizanty koalice. U strany ČSSD očekával naději na pětiprocentní hranici (minimum pro účast ve sněmovně) jen málokdo. Pokud vůbec někdo. Její předseda byl současně ministrem vnitra, tedy také hlavním hnacím motorem vnučování zákazu přesokresního pohybu v rámci čtrnáctidenního lockdownu, který trval šest týdnů. Jako symbol tohoto trojnásobně prodlouženého slibu, který uvrhnul veřejnou dopravu do situace, kdy se ve vyprázdněných vlacích zbývající dojíždějící báli, zda jim bude dovoleno dojet do práce (dnes spousta lidí bydlí jinde, než je schopna právně dokázat), nemohl dovést stranu k úspěchu. Prostě žádné překvapení.

Přestože nošení respirátorů v dopravě by drtí většina lidí viděla raději jako dobrovolné než povinné, tak příliš neuspěly strany, u nichž patřila tato změna k hlavním prioritám. Volný blok a Otevřeme Česko získaly dohromady jen něco pod dvě procenta hlasů a umístily se na devátém, respektive jedenáctém místě. Z poloviny tabulky lze

postoupit v některých sportech, do sněmovny se však probily subjekty jen do čtvrtého místa.

Hnutí ANO po skandálních předsedy, jenž rozesílal některým občanům obálky (možná s pozvánkou na Rivieri), se záračně udrželo na druhém místě. Důvodů bude jistě spousta, jako významný lze vidět nebyvalý zájem stávajícího ministra dopravy z ANO za udržení železničního provozu. Jeho předchůdci se blýskli například výroky jako „**Já už bych to za sebe ani neopravoval**“ (sesuv

u žst. Dobkovičky). Těsně před volbami navíc bylo vypsané první regulérní výběrové řízení na rychlíky. Některé získané hlasy budou mít souvislost. Ostatní strany a hnutí se v oblasti veřejné dopravy nevyhranily tolik, aby to dle mého jejich výsledku ovlivnilo. I tak si ale, předpokládám, začnou političtí představitelé důležitosti tématu do budoucna více uvědomovat.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Kostky jsou vrženy

Tak už máme jasno, všem předvolebním průzkumům navzdory, jak dopadly letošní volby do Poslanecké sněmovny PČR. Bohužel jsem toho názoru, že obyčejným lidem, pracujícím, zaměstnancům, důchodcům etc., etc., jejich výsledek nic dobrého nepřinese. Udivuje mě, že lidé asi už zapomněli, kolik se toho v republice za pravicových vlád (rozkr...) „zprivatizovalo“.

Co bude na pořadu dne nyní? Rozprodá se zbytek Českých drah, a. s., nebo Česká pošta? Myslim, že někteří kmotří se na to již nedokážou tlesat. Na základě zkušeností ze způsobu vládnutí pravice před lety se obávám, že v zemi zaváděné opět arogance moci.

O výsledku letošních voleb můžeme polemizovat, nicméně ono „slavné“ vítězství tzv. „opobloku“ má hořkou příchut. Když se ani jedna z těchto stran neodvážila jít do voleb samostatně, se svým

štitem, ale spojily se v podivné slepence.

Pro většinu občanů této země je špatné, že se do PS nedostala levice. Sice by toho asi při jejím novém složení příliš neprosadila, ale byla by jakýmsi „katalyzátorem“ krotícím do jisté míry pravicové choutky. Odboráři záhy sami poznají, jaká budou nyní obtížná jednání v tripartitě, nebudou-li ve vládě ČSSD. A odhaduji, že zakrátko si nejezen volič bude drbat hlavu, komu že to dal svůj hlas.

Pobavilo mě, že taková „bukaniřina“, u kterých sami voliči PiratoStan dali jasně najevo, že je nechtějí, získali jen čtyři poslanecké mandáty, leč domáhají se postů tří ministrů! Navíc, některé nominace na ministry zasluhují minimálně ono pověstné Klausovo pozdvižené obočí (viz např. nominant na ministra spravedlnosti).

Nejsem asi daleko od pravdy, předpokládám-li, že se budoucí vláda po celé své funkční období (vydrží-li vládnout celé čtyři roky) bude neustále vymlouvat na vládu předchozí, když již více než třicet let od roku 1989 stále slycháváme výmluvy na předchozí režim. Nezapomeňme na to, kdo se dožadoval co nejvyšších kompenzací pro podnikatele v době covidu a nyní kritizuje vyšší zadlužení státu.

Přejme všem našim čtenářům především pevné zdraví a v rámci možnosti úspěšné další měsíce a roky.

A. K. Kýzl

Každý kraj si hraje na svém písečku

Poslední večerní vlak z Plzně ve 22.00 Ex 567 nezastavuje v uzlové žst. Beroun, takže obyvatelé, kterých je přes 18 tisíc, mají smůlu. Stejně tak mají smůlu obce ležící na trati Beroun – Rakovník či navazující Beroun – Srbsko – Karlštejn atd. Večer po 20. hodině mají patrně občané sedět doma a odnikud necestovat. Poslední rychlík, co stává v Berouně od „Západu“, odjíždí z Plzně v čase lehce po televizních zprávách ve 22.22 h. Takže „děti“ z Berouna, jděte spát. Kdyby náhodou ještě někdo pracoval v Plzni a jel by z druhé směny, dojeďe nejdál na hranice Plzeňského kraje.

Nejenže si každý kraj hraje na svém písečku, ale každý kraj ještě rozkazuje, kdo v jeho obvodu bude pracovat, protože občané druhého kraje vlakem z práce nedojedou. Asi i proto kdejaký podnik si zavedl soukromou autobusovou dopravu a zamožuje silnice dalšími autobusy a vyprazdňuje vlaky. Již dávno svází třeba Bobcat na Dobříš zaměstnance autobusy, protože ČD je neschopno odvézt ze směn. Soukromé autobusy navíc používají zastávky určené pro autobusy PIDu. A to je dovoleno! Stejně tak vozí své zaměstnance Amazon, je to i u důvodu, že ČD od Loun, Slaného a Kolče vygomovaly na rozkaz Středočeského kraje již dávno osobní dopravu v úseku Podlešín – Noutonice.

Pak se lehce řekne „vozíte vzduch!“ Ten vzduch do vlaku léta pumpuje krajská diletantská dopravní obslužnost. A ČD a Správa železnic jim v tom nepřímou pomáhají. Nikdy nekončí výluky na trati 171, rušené vlaky a náhodné ukončování v žst. Karlštejn (např. i 4. 10. dopoledne), takže zákazníci ČD používající zastávku v Srbsku mají pech. Ale koho zajímají jednotlivci, že?! **Martin Kubík**

Čelákovice – Mochov: nezáměr cestujících, nebo je to jinak?

Trat Čelákovice – Mochov byla zprovozněna od 11. ledna 1883 pro nákladní dopravu a až od 14. 5. 1939 pro dopravu osobní. Za Protektorátu Čechy a Morava a po německém záboru Sudet bylo z důvodu nedostatku pohonných hmot zprovozněno několik tratí, kde byla zastavena osobní doprava v období 30. let, i tehdy se myslelo, že dráha je zastaralý podnik a napříště se bude vše vozit po silnici a hlavně autobusy. Stačila první katastrofa nacistické okupace, pak válka a vše bylo jinak. Už nyní hrozí zcela nové poměry v automobilové dopravě, zaviněné zeleným běsněním a nedostatkem čipů. Právě v této době má být opět zastavena osobní doprava na kratičké trati Čelákovice – Mochov, prý pro nezáměr cestujících. To je pravda jen částečná. Aby se někdo zamyslel, proč cestující po nedávném opětovném zavedení osobní dopravy po jejím zrušení v roce

2006 nezačali hojně využívat vlak KZČ do Mochova? Inu proto, že osobní doprava do Mochova byla zavedena v době totální revitalizace tratě Praha–Vysočany – Lysá nad Labem a generální přestavbě žst. Čelákovice. Vlaky KZČ a ČD, a. s., při trvalém zpoždění nečekaly a pakliže se to stalo cestujícím jednou či dvakrát, vrátil se zpět k autobusu PID a bylo mu jedno, že autobus PID mají z Prahy do Mochova pravidelné zpoždění až 20 minut kvůli upcpaným silnicím, protože měl jistotu, že dojeďe. Ve vlaku jím neměl. I tak se dají vyhnat lidi z vlakov a pak nepřátelů lokálků s radostí vyprávějí pohádky o vláčku, „který vozil vzduch“. A o tom, že ho zaklel hned na začátku „čaroděj Zababa“, se taktně pomlčí. A navíc se vlaky od Prahy většinou berou na nové velmi vzdálené nástupiště, takže špatně chodící nestihnou vlak do Mochova ani náhodou.

Martin Kubík

Proměna čekárenského bunkru v Bělčicích

Před časem jsem do Obzoru napsal kritický článek ohledně zbourání výpravní budovy a jejího nahrazení betonovým bunkrem v dopravné Bělčice na trati z Březnice do Strakonice. Čekárenský přístřešek – bunkr byl vybaven ošklivými a nepraktickými plechovými lavicemi těsně vedle sebe. Nevím, co se přihodilo, možná nějaké prožření někoho z vedoucích pracovníků Správy železnic (SŽ), ale předpokládám spíše nárazovou akcí na základě stížností místních obyvatel. Byly nahrazeny normální docela pěkně vypadající dřevěnou lavicí. Děkuji tímto neznámému zaměstnanci SŽ, že tak učinil a trochu vylepšil prostředí,

v němž místní obyvatelé a turisté očekávají vlaky. Pro srovnání a posouzení čtenářům přidávám obrázky původního a nyníššího stavu. Nemohu se ale ubránit dojmu, že stavět betonové bunkry je sice z pohledu SŽ účelné, z pohledu cestujících ale ty bunkry příliš příjemné prostředí nevytvářejí. Bohužel většina zaměstnanců SŽ, kteří o tom rozhodují, vůbec praktické zkušenosti s cestováním vlakem na regionálních tratích nemá a cestujících se nikdo neptá. Naopak jako dobrý příklad může sloužit čekárna, tentokrát autobusová, z obce Pohronský Ruskov na Slovensku. Takových stávek bylo v tamnímu regionu vybudováno několik a na financování se podílel evropský fond na

obnovu venkova. Zastávka je jednoduchá, bytelná. Příjemná na čekání a navíc cestující vidí bočním oknem, zda jeho autobus už nepřijíždí, zatímco z bunkru v zastávce na znamení musíte být neustále v pohotovosti a dívat se z okraje přístřešku, zda už vlak přijíždí (což je vynikající hlavně za deště).

V Bělčicích se v současnosti provádějí výkopy pro pokládku kabelu a jsou zde již připraveny betonové jehly na základě návrhů. Realizuje se zde jako v rámci zprávných principů nové zabezpečovací zařízení, jehož princip přijala SŽ na základě loňské nehody na trati provozované podle předpisu D3 u Perninku. **Bohumil Pokorný**



Bělčice v původním stavu, 9. 6. 2020.



Bělčice v současnosti, 3. 10. 2021.

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



Přehlídka motorových vozů na místní točně se těšila velkému zájmu obecnstva.

Historické setkání v Lužné

O víkendu 9. – 10. 10. se areál ČD Železničního muzea v Lužné v Rakovníku opět zaplnil četnými návštěvníky. V prostoru bývalé výtopny spo-

dobře stovka „šotoušů“, kteří zde trpělivě vyčkávali, aby si pořídili snímky motorových vozů, které se v oca půlhodinovém intervalu vydávaly na své „spanilé jízdy“ z Lužné do Krupé a zpět. Iluzi dávných časů umocňovalo zde „panorama“ mechanických návštěvníků. A tak nejdříve fotografický archiv je obohacen o vzácné snímky již historických vozů, které se takto pohromadě hned tak opět nesejdou. K celkové pohodě a spokojenosti přispívalo po oba dva dny rovněž krásné, slunečné počasí. Všem pracovníkům, kteří se podíleli na této zdařilé akci patří naše poděkování. Závěrem připomeneme, že letošní ukončení muzejní sezóny v ČD ŽM v Lužné v Rakovníku se koná o víkendu 30. – 31. 10. A. K. Kýzl



Jen jako fotovlak se vydala z muzea do Krupé a zpět „Slovenská strela“ M 290.002.

lečnosti Buštěhradské dráhy si totiž toho dne daly „rendez-vous“ historické motorové vozy. Jednalo se vskutku o výjimečnou událost, neboť k vidění byly (mimo jiné) takové skvosty jako „Slovenská strela“ M 290.002, „Stříbrný šíp“ M 260.002, či „Modrý šíp“ M 274.004. Návštěvníci mohli v areálu muzea, ale poté i na širé trati z Lužné do Krupé, po oba dva dny obdivovat dále například „Věžák“ M 120.417, parního „Komarka“ 124.001 a další z početné řady motorových vozů, které v průběhu let sloužily u ČSD a ČD. V areálu muzea byl rovněž stánek Tatra Truck a k vidění zde byl vůz Tatra T 87. V kolejišti areálu byly přistaveny k prohlídce historické vozy České pošty.

O letošní předposlední velkou akci v železničním muzeu byl opravdu velký zájem ze strany obecnstva. Přesně v 11.30 hodin byla zahájena na zdejší točně přehlídka všech zúčastněných motorových vozů. Přitom v té době sahala ještě fronta od pokladen muzea až k silnici, vedoucí do Krušovic. Motorové vozy se na točně představily poté ještě od 14.30 hodin. O beznadějně zaplněném parkovišti u areálu muzea snad ani nemá cenu se zmiňovat. Na fotografy oblíbeném místě, před železniční stanicí Krupá, se po poledni sešla

První říjnovou sobotu, to jest 2. 10. 2021, se konala na nádraží v Táboře akce pod názvem „Tábor s párou“ aneb oslava 150 let tratě Vídeň – Tábor – Praha. Součástí oslav byly i jízdy zvláště-



Odpolední zvl. vlak z Táboře do Bežerovic v čele se „Zamračenou“ T478.1008 projíždí po trati 201 u zastávky Padařov.

Naladte se na předvánoční čas s VPN Family

Byť jsme si ještě před chvílí užívali léta a sluníčka, předvánoční čas je už tady. Ve VPN Family jsme pro vás tradičně přichystali novinky a akce, které vám toto období zpříjemní výhodnými nabídkami a dárky zdarma.

Data jsou zábava – 3 měsíce internetu za cenu 1

Stále nemáte vy nebo vaši blízcí mobilní data v telefonu? Právě teď je u VPN Family skvělá příležitost, si je za výhodných podmínek pořídit. Objednejte si ve VPN Family – O2 datový tarif s 1,5 nebo 3 GB a získáte ho na 3 měsíce za cenu jednoho. V listopadu a prosinci tak budete surfovat zcela zdarma a zaplatíte až pausál za leden. A pokud si objednáte více než 3 GB dat, dostanete z pausálu v listopadu a prosinci slevu 245, resp. 279 Kč dle typu SIM. Ve VPN Family – Vodafone se akce 3 za cenu 1 vztahuje na tarif se 3 GB dat. Akcí mohou využít všichni zákazníci, kteří v říjnu neměli aktivní mobilní internet ve VPN Family. Díky datům můžete nakupovat v e-shopech vánoční dárky, surfovat na internetu a sdílet vánoční atmosféru se svými nejbližšími.

Nový e-shop VPN Family otevírá s nabídkou telefonů za zvýhodněnou cenu

Naše výhodná nabídka produktů a služeb



se rozšířila o nový obchod! Naleznete v něm výběr z těch nejoblíbenějších mobilních telefonů za dostupné ceny. V případě objednání nové hlasové SIM karty ve VPN Family s neomezeným hlasovým tarifem (se závazkem na 24 měsíců) získáte slevu až 25 % z ceny telefonu. Telefon si ale můžete koupit i za standardní cenu bez nutnosti závazku. Podívejte se na aktuální nabídku na family.cdt.cz ve sekci E-shop → VPN Family.

HBO do konce roku ZDARMA pro nové zákazníky KUKI TV

Pořídíte si ve VPN Family chytrou internetovou televizi KUKI TV s tarifem Kuki Menší nebo Kuki Větší a získáte balíček HBO s populární videotékou HBO GO až do konce roku zdarma! Nenechte si ujít stovky filmů a seriálů z té nejlepší světové produkce. S naší Kuki TV s HBO vás doma nuda nečeká.

Detaily ke všem uvedeným akcím, ale i aktuální soutěže o zajímavé ceny a další novinky najdete na portále VPN Family na adrese <https://family.cdt.cz>. Registrace je bezplatná a jednoduchá. Můžete nám samozřejmě i zavolat na zákaznické centrum na telefonní číslo 972 111 333.

Přidejte se mezi 45 tisíc spokojených zákazníků VPN Family i vy!

Moudrost pro tento den

„Kdo chce radost vychutnat, musí se o ni rozdělit. Štěstí se narodilo jako dvojče, musí se sdílet.“

George Gordon Byron,
anglický básník (1788 – 1824)

Knižní novinka – Železniční nehody

Dne 22. listopadu letošního roku přijde na knižní trh nová kniha o železnici „**Železniční nehody, řízení a zabezpečení**“ autorské trojice Josef Schrötter, Petr Lapáček a Bohuslav Fullner. Ing. Josef Schrötter a Bohuslav Fullner jsou členy OSŽ a jsou zapojeni ve FISAIC skupině Literátů na trati a vytváření.

Kniha mapuje železniční nehody u nás i ve světě a popisuje vývoj systémů řízení a zabezpečení železnice od roku 1825 až do současnosti. Jednotlivé kapitoly zahrnují vždy dvacetileté období a jsou opět doprovozeny nádhernými ilustracemi malíře Bohuslava Fullnera. Při popisu jednotlivých železničních nehod autoři rozebírají všechny faktory a okolnosti, které k nehodě vedly a poukazují rovněž na to, že řada chyb se neustále opakuje. Kniha vychází v nakladatelství CPRESS a bude k dostání u dobrých knihkupců a v e-shop@albatrosmedia.cz nebo na www.albatrosmedia.cz. -r-

Předplatné Obzor

tel. 737 275 079, e-mail:
marie.bartova@osz.org

Tábor s párou

ních pamínek vlaků do Chýnova a Bežerovic. Na čele soupravy vozů „Rybák“ se představila parní lokomotiva 434.2186 „Čtyřkolák“. Po první jízdě pro poruchu parní lokomotivy ji nahradila motorová lokomotiva „Zamračená“ T478.1008.

Na nádraží v Táboře byla výstava historických lokomotiv a nechyběl ani elektrický vůz M 400.001 „Elinka“ z roku 1903 ze sbírek NTM. K vidění byla výstava osobního automobilu prezidenta Edvarda Beneše (zapůjčený Národním technickým muzeem Praha), muzejní technika hasičů a modelové kolejiště, výstava vojenské techniky a prodej upomínkových předmětů a občerstvení. O dobrou náladu se postarala svým výtupením hudební skupina Švejk band.

Z Táboře byly dopoledne do Milevska a odpoledne do Chotovic vypraveny dva páry motorových vlaků s motorovým vozem M 240.028 - tzv. „Singrovka“ (Kachna). Díky krásnému slunečnému podzimu dni si akci „Tábor s párou“ užili jak příznivci železnice, tak i návštěvníci akce. Vít Mareš



Po Vilémovském viaduktu právě projíždí motorový vlak Národního parku „Česko-saského Švýcarska“, spojující Děčín a Rumburk peážím přes německé Bad Schandau a Sebnitz.

Viadukt u Vilémova

Datum narození 1904, délka ocelových příhradových konstrukcí 190 metrů, celková délka 225,5 metrů, výška až 34 metrů, hmotnost 565,7 tuny oceli. To je základní „curriculum vitae“ železničního mostu u Vilémova (dnes trať č. 083).

Společnost České severní dráhy uvedla do provozu traťový úsek z Mikulášovic do Dolní Poustevny dne 15. 11. 1904. O rok později, v červnu 1905, byla otevřena trať z Dolní Poustevny do německého Sebnitz (v květnu 1945 koleje na německé straně vytrhány). Kousek za stanicí Mikulášovice dolní nádraží, u obce Vilémov, překonávají koleje po železničním příhradovém mostě – technické památce, údolí Vilémovského potoka. Most stojí na čtyřech kamenných pilířích z místní žuly o výšce 12 – 38 metrů. Základy nejvyšších pilířů byly založeny až do hloubky 7 metrů a jejich roz-

měry u země činí úctyhodných 15x15 metrů. Krajní části mostu tvoří kamenné opěry s malými oblouky. V březnu 2020 byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce mostu, který do té doby sloužil železničnímu provozu naprosto spolehlivě. Hlavním předmětem rekonstrukce, která byla ukončena v srpnu letošního roku, byla výměna původní, již nevyhovující ocelové konstrukce, což přispělo zejména ke zvýšení kvality a bezpečnosti osobní dopravy. Železniční most tvoří dominantu Vilémova, jinak docela hezké a upravené obce. Vůbec, celý Šluknovský výběžek, tak trochu neprávem opomíjený kraj, má návštěvníkům rozhodně co nabídnout. Četné lesy, pastviny, rozhledny a co by kamenem dohodil skály Českého Švýcarska. Tak přijďte na návštěvu, vážení, dozajista se vám zde bude líbit. A. K. Kýzl

„Ze všech cest nejkrásnější jsou cesty vlakové.“

Vlaková cesta je úsek koleje, který musí být pro danou jízdu vlaku volný. Alespoň z pohledu výpravčího nebo výhybkáře. Je určena svým začátkem, koncem, a nikdy nesáhá dále než k vjezdovému návěstidlu dané dopravní s kolejovým rozvětvením. Pro všechny ostatní je vlakovou cestou každá událost, kdy nastoupí do železničního vozidla a je jedno, zda dojíždí denně svých pravidelných deset kilometrů do zaměstnání, nebo vyráží na tisíce kilometrů dlouhou pouť. Těmito slovy začínají dva svazky novotou vonících knih Literátů na trati, k jejichž pokřtění se dne 5. října sešlo několik desítek autorů ve Vládním salonku na pražském hlavním nádraží. Již u vchodu byli přivítáni hudbou a zpěvem členové „nové“ zájmové skupiny Českého zemského svazu FISAIC s názvem JEDETO! Nové v uvozovkách, protože její jádro tvoří muzikanti hudebně divadelní formace Rehečské kvarteto, která vítala účastníky všech předchozích ročníků.

Akci zahájil František Tylišar, vedoucí literární skupiny. Poděkoval všem, kteří se na vzniku podíleli, ať už podporou (zaměstnavatelé), propagací (železniční tisk) či přímo autorsky. Připomněl přechodící knihy a s radostí konstatoval, že ani pandemie nezastavila růst počtu autorů publikujících v knize prózy s názvem „Literátů na trati VIII aneb Příběhy vlakových cest“ i v knize poezie s názvem „Literátů na trati VIII aneb Poezie vlakových cest“.

Letos jich bylo v obou celkem 139. Bohužel, ne všichni mohli přijít. Od minulého setkání nás navždy opustili dobří literáti a kamarádi, kteří nám budou hodně chybět. František Šmerha, Robert Drozda a Jindřich Malšínský už dopsali svůj železniční příběh, a proto jsme jim vzdali čest minutou ticha.

Následovala ukáзка z knihy prózy. Úryvek z pohádky Břetislava Buchty přednesl Josef Schrötter. Dříve, než bylo přistoupeno k ukázkám z knihy poezie, připomenul vedoucí literární skupiny velmi dobrou spolupráci s literárními organizacemi, zejména s pražským klubem Obce spisovatelů Dialog na cestě, který v knihách zastupuje početná skupina autorů. Jejich jménem promluvil Olga Nytrová. Vyzvedla význam této interakce nejen pro jednotlivé autory, ale pro literaturu vůbec. Následovala ukáзка poezie, které se ujala farářka, hudebnice, spisovatelka a výjimečná žena Hana Tonzarová. Poté proběhlo neplánované, ale velmi příhodné předání literární ceny. Dva z přítomných autorů, právník, Jan Kux a Ivo Jahelka se nesešli u soudního dvora, ale právě zde s námi, aby předali medaili Sdružení právníků osob Slavkovské bojiště, kterou za svůj literární přínos obdržela Dana Marhanová.

Před vlastním křtem knih promluvil jejich tři soudičky. Stranu železniční a odborovou zastupovala Jarmila Šmerhová, která předala zdravot-

presidenta Odborového sdružení železničářů Vladislava Vokouna a FISAIC. Krátce připomněl práci zájmových skupin a vyjádřil radost z toho, že skupiny nejen skvěle fungují, ale nadále se rozrůstají. Kapele JEDETO je již desátou v pořadí. Vyzvala všechny přítomné železničáře, aby se k FISAIC přidali. Druhá soudička, Hana Tonzarová, zastupovala oblast duchovní. Hovořila o podobnosti se křty církevními, při kterých se přeje ke spáse a k Boží slávě. Vyzdvihla skutečnost, že vydáváme knihu prózy i knihu poezie, protože próza a poezie tvoří nedílný celek stejně jako duše a tělo. Třetí soudička dohlížela na právní správnost aktu, a tak ústy Ivo Jahelky s humorem jemu vlastním tyto knihy „z osmého vrhu“ označila za způsobolá a právně nezavadné.

Po vlastním křtu šumivým vínem proběhlo společné focení autorů a malé pohoštění, které zajistili Odborové sdružení železničářů a FISAIC. Při dobrém jídle a pití bylo podepsáno mnoho knih, byla navázána další literární přátelství, blesky fotoaparátů nestály vyhlednout. K tomu všemu nám vyhrávali kluci z JEDETO a panovale skvělá nálada. Nebyli jste u toho a chtěli byste to také zažít? Vaše šance právě nastala. Vyhlášíme totiž již devátý ročník s názvem Literátů na trati IX aneb Příběhy (Poezie) grafikonu s ústředním motem: „Mezi čarami grafikonu jsou tisíce příběhů.“ Podmínky naleznete na této stránce. -fjb-



Účastníci křtu dvou nových svazků knih Literátů na trati před Vládním salonkem na pražském hlavním nádraží. Snímek Anna Tylišarová

Literátů na trati IX aneb Příběhy (Poezie) grafikonu

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší devátý ročník železniční knižní antologie Literátů na trati, která je příležitostí pro všechny autory, jejichž námětem, múzou či inspirací je prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Příběhy grafikonu“ a „Poezie grafikonu“. Vaším úkolem je dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články, pohádky. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsmo „Literátů na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si pišete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stočlenné party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu a pojďte do toho! „Stojí to za to!“

Další informace získáte na webu: <http://obcespisovatelu.blogspot.com/>, na e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 582 331. Fanda Tylišar, vedoucí literární skupiny ČZS FISAIC a tvůrce knihy

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), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odstěpným 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.**

OBZOR
WWW.OSZ.ORG