

Z aktuálních událostí

■ První zasedání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s.**, po VIII. sjezdu OSŽ se konalo v Praze, v sídle OSŽ, 13. dubna. Předseda PV Štěpán Lev nejprve informoval o jednání odborových centrál ze dne 15. 3., na němž se probíral mimo jiné návrh 1. změny PKS (úprava cestovních náhrad či výše stravenek). Zmínil se i o inflaci, na kterou pamatuje ustanovení PKS 2022 s tím, že zaměstnavatel musí po 30. 6. 2022 vyvolat kolektivní jednání a kompenzovat vyšší inflace formou mimořádné odměny. Tajemník PV Antonín Leitgeb, který jednání moderoval, informoval o jednání jedné řádné a dvou mimořádných dozorčích rad ČD, které se zabývaly mj. problematikou chybějících náhradních dílů; dále hovořil o koupi dopravce Vydos BUS.

Na další část jednání se dostavila Ing. Zuzana Ajgrmanová, ředitelka Zásobovacího centra Česká Třebová, aby členy PV informovala o záměru centralizace materiálně technického zásobování na ČD, odpověděla na některé dotazy a zdůraznila, že se jedná pouze o organizační záležitost, tedy nikoli o fyzický přesun zaměstnanců na jiné místo.

„Promějšou nejdůležitější zaměstnanci,“ řekl nově zvolený předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Mgr. Michal Krapinec, který se zúčastnil části jednání, a dodal, že udělá vše pro zachování sociálního smíru. Zmínil se i o hlavních problémech, kterým budou v blízké budoucnosti České dráhy čelit. Je to především neutěšená finanční situace, způsobená bezprecedentním nárůstem všech vstupů. Do budoucna je podle jeho slov potřeba také počítat s tím, že konkurenční tlak v železniční dopravě bude enormní a podíl Českých drah na osobní dopravě může tak být nižší.

Po odchodu generálního ředitele pokračovalo jednání PV za přítomnosti dalších hostů – personální náměstkyně GR a členky představenstva ČD, a. s., Mgr. Blanky Havelkové a Ing. Lucie Bauerové z odboru 10 GR ČD. Ing. Bauerová členům PV zopakovala již projednané organizační změny (od 1. 5. a od 1. 7. 2022), u nichž jde o převod činnosti či převod obsazeného pracovního místa na jiné pracoviště, a dále informovala o vytvoření úseku lidských zdrojů na GR ČD. Ing. Havelková informovala o doplnění představenstva Českých drah. Ing. Havelková odpověděla na dotazy z minulého zasedání PV, např. ke školení zaměstnanců, kde je problém s termíny řídných i opravných zkoušek. Zmínila se i o mimořádných odměnách pro vlakové čety, které doprovázely humanitární vlaky z Ukrajiny. Finance se poskytnou i zaměstnancům do některých exponovaných stanic.

■ **Jednání Ústředí OSŽ** se konalo ve středu 20. dubna v sídle svazu v pražských Vysočanech. Ústředí OSŽ v rámci kontroly plnění mimo jiné upravilo své vlastní usnesení v tom smyslu, že nově ukládá předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému, předsedovi PV OSŽ při ČD, a. s., Štěpánu Lvovi, a vedoucímu oddělení strategie a legislativy OSŽ – Ú Vladislavu Vokounovi pokračovat v jednáních s příslušnými orgány veřejné správy a zaměstnavatelskými subjekty na železnici za účelem nalezení a prosazení systémového řešení jízdních výhod na železnici pro budoucí období. **„Věřím, že posílený tým nalezneme řešení. Budeme se o to snažit,“** slíbila předseda OSŽ Martin Malý, který jednání Ústředí OSŽ moderoval. Štěpán Lev, nově zvolený předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, informoval o událostech posledních dnů, především o jednání PV (více v této rubrice na jiném místě).

O situaci v ČD Cargo referoval člen PV OSŽ ČD Cargo Petr Doležal: „**Od 1. 4. 2022 platí nová PKS, aktuálně probíhají školení. Dozorčí rada je kompletní. Byly představeny projekty nových terminálů v Nymburce, v Bohumině a v Mošnově.**“

Předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek informoval o jednání odborových centrál (31. 3.), kde byl projednán plán MOON na rok 2022 a zálohový přídel FKSP na jednotlivé organizační jednotky. Dále hovořil o organizační změně k 1. 4., o plnění PKS za rok 2021, i o tom, že 4. 5. zasedne pracovní skupina na téma nových možností čerpání FKSP v roce 2023 prostřednictvím zaměstnavatelské digitální karty.

O jednání NeRVu (Nedrážní republikový výbor) OSŽ informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková: „**Vřadě firm se budou řešit dodatky k PKS formou navýšení benefitů a stravenek, aby zaměstnanci co nejméně pocítili dopady inflace,“** řekla v úvodu s tím, že intenzivně se jednalo zejména v AZ Servisu a STK Servisu v Brně. Zmínila se o tom, že u společnosti Wagon Lostr Louny byly v minulosti výrazně sníženy mzdové výměry u administrativních zaměstnanců a nyní u dělníků. V závěru pak informovala o jednání RSHD na téma zdravotnictví.

O jednání pléna Tripartity (12. 4.) a o jednání (14. 4.) k problematice novelizace NV 589 (nařízení vlády o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě) hovořil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý: „**Mluví se o potřebě valorizace plateb za státní pojištění,“** řekl mimo jiné a dodal, že řeč byla i o rostoucích cenách energií. Dále se věnoval jednání se zástupci MD a MPSV na téma pracovní doba a doba odpočinku zaměstnanců v dopravě (NV 589). „**MPSV je rozhodně proti jakémukoliv vracení pravidel upravujících minimální doby odpočinku mezi směnami zpátky do stavu před 1. lednem 2022. Podle zástupců MPSV MD by to mohlo vést k nežádoucím zkracování odpočinku zaměstnanců, nicméně nabídli, že se budou našimi podněty zabývat,“** dodal předseda OSŽ.

Následovala společná zpráva jednatele (Dr. Miroslava Kaprála) a člena DR CK ČD vřel, s. r. o. (JUDr. Petr Večeř) o činnosti společnosti v r. 2021.

■ **Hlavním tématem jednání Republikové rady seniorů OSŽ**, které se uskutečnilo v Praze 21. dubna, byla organizace sportovních her seniorů OSŽ. Podrobnosti, týkající se organizace těchto her, přišel se členy rady projednat vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ – Ú Ondřej Šmechlik. Hry proběhnou v termínu 23. – 25. srpna 2022 v areálu hotelu Skalka v Rajčech Teplicích a zúčastní se jich, podobně jako v loňském roce, družstva seniorů OSŽ z celé republiky.

Jednání RRS OSŽ bylo přítomno 12 členů rady, dvě členky byly omluveny. Jako host vystoupil dále Vladislav Vokoun, který přítomné seznámil se situací na železnici a v OSŽ. Velký zájem vyvolaly jeho informace o průběžném stavu vyjednávání, které se týkají další budoucnosti režijních výhod na železnici. **„Ve hře jsou dvě hlavní varianty: ta námi preferovaná, kdy by jízdní výhody zůstaly v zásadě v původní podobě, a druhá, kdy je možná kombinace jednotlivých krajských“** režijek a jedné pro ostatní vlaky objednané předsedním MD ČR. **Jak celé jednání dopadne, je v současné době těžké předvídat, OSŽ je však připraveno vyjednat ty nejlepší podmínky,“** vysvětlil Vokoun.

Ondřej Šmechlik seznámil přítomné také s možnostmi rekreace OSŽ, především s nově vybudovanými apartmány – součástí hotelu OSŽ Lesní chaty, který členům OSŽ nabízí velice výhodné podmínky. Připomněl rovněž celou řadu možností, týkajících se nejen sportovních akcí, ale také kulturních a dalších volnočasových aktivit. Členové rady vzpomněli také na nedávno zesnulého člena Rady Miroslava Glosse, který dlouhá léta působil jako člen rady, z jejichž jednání zveřejňoval na stránkách OSŽ jejich průběh. –red–



Ministr dopravy s doprovodem před částečně sneseným mostem přes řeku Labe.

Snímek Miroslav Čáslavský

Ministr dopravy se zajímal o přestavbu nákladní trati v Děčíně

Ministr dopravy Martin Kupka zavítal v pátek 22. dubna do Děčína, kde jako jeden z cílů jeho návštěvy byla prohlídka rekonstrukce Děčínského tunelu a na něj navazujícího mostu přes řeku Labe. Tunel i most jsou součástí jednokolejné trati Děčín východ – Děčín – Prostřední Žleb, která slouží výhradně nákladní dopravě a je součástí nákladního koridoru Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Za doprovodu generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a zástupců stavební firmy Strabag prošel ministr celým 395 metrů dlouhým tunelem až na břeh řeky Labe, kde si prohlédl demontáž současného, více než sto let starého ocelového mostu i přípravu 265 metrů dlouhého mostu nového, jehož jednotlivé části se kompletují v přilehlém děčínském areálu Českosaských přístavů.

Nový most svým uspořádáním respektuje původní vzhled současného mostu a současně spl-

ní všechny normy a provozní požadavky železniční dopravy. Rychlost vlaků se na něm zvýší ze současných 30 km/h na 50 km/h. Most byl vyroben v prostějovské mostárně DT a váží 1720 tun. V rámci stavby rovněž dochází ke kompletní sanaci Děčínského tunelu pod vrcholem Kvádrberku, který je dlouhý 395 metrů.

Tunel je v současné době jedním velkým staveništem, kde probíhá výměna železničního svršku a součástí projektu je i rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. V okolí tratě bude rovněž instalováno přibližně 700 metrů protihlukových stěn v místech, kde trat prochází městskou zástavbou.

Po prohlídce 1,4 km dlouhé stavby ministr zhodnotil její význam: „**Cílem Správy železnic je zkapacitnit možnosti nákladní železniční dopravy, jejíž výkon má stoupající tendenci. K tomu slou-**

ží postupná modernizace železničních tratí, mezi něž patří i tento úsek.“

Zhotovitelem investiční akce s názvem Optimalizace traťového úseku Děčín východ – Děčín – Prostřední Žleb je Společnost most Prostřední Žleb. Jejím vedoucím je Strabag Rail, společněky DT Mostárna a Strabag AG. Financování stavby zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury, přičemž investiční náklady přesahují jednu miliardu korun. První vlak po zrekonstruovaném úseku projede letos v listopadu, celá stavba bude dokončena v polovině roku 2023.

Jak na závěr dodal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, veřejnost bude mít možnost si prohlédnout průběh stavby 18. června v rámci Dne otevřených stávek. „**Přijďte se podívat, bude se na co dívat,“** vyzval Svoboda veřejnost prostřednictvím médií v závěru ministerské návštěvy. Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Praha hostila zasedání Výkonného výboru ETF.“

Hovoříme s **PhDr. HELENOU SVOBODOVOU**, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ, členkou Výkonného výboru Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) a vice–prezidentkou Železniční sekce ETF

V listopadu loňského roku se v Praze konala **Konference zemí střední a východní Evropy, jejímiž pořadateli byly ETF a OSŽ. Nyní Praha hostila zasedání Výkonného výboru ETF. Vypadá to, že Praha se stává místem konání významných mezinárodních akcí, bude tento trend pokračovat?**

Zasedání Výkonného výboru a pořádání evropské konference „Příprava ETF na globální změny v dopravě“ se mělo původně konat již v listopadu 2020. Bohužel kvůli epidemií covidu jsme museli akci přeložit na pozdější termín. Listopadová konference se konala v rámci Evropského roku železnic. Její spolupřátelství jsme ETF potvrdili teprve před letními prázdninami, kdy se v Evropě zlepšila epidemiologická situace a začalo se s plošným očkováním. Pražská konference byla vlastně první mezinárodní akcí po dvou letech covidu, takže na ni všichni velmi rádi vzpomínají. Pořádání mezinárodní akce je organizačně velmi náročná záležitost, protože musíme zajistit vše: prostory, techniku, simultánní tlumočníky, ubytování a stravu pro účastníky. Takže na nějakou dobu předáme pořadatelskou štafetu jiným zemím.

Můžete nám, prosím, krátce představit Výkonný výbor?

Výkonný výbor je nejvyšším orgánem ETF v období mezi kongresy, které se konají jednou za pět let. Poslední kongres se konal v roce 2017 v Barceloně, nyní se připravujeme na květnový kongres v Budapešti. Výkonný výbor je obdoba našeho Ústředí OSŽ. Zasedání se však konají pouze dvakrát ročně, většinou v Bruselu, v sídle ETF. Pouze ve výjimečných případech se zasedání koná v jiných zemích. Výkonný výbor má 62 členů,

v čele stojí prezident ETF, dále ho tvoří prezident všech 7 dopravních sekcí, zástupci mládeže, žen, generální tajemnice ETF, generální tajemník ITF (Mezinárodní federace pracovníků v dopravě) a pak 39 řádných členů zvolených v regionálních skupinách. Pro náš region: Maďarsko, Polsko, Slovensko a Česká republika jsou ve výboru 3 místa. Takže já zastupuji Česko i Slovensko, respektive všechny odborové organizace, které jsou členy ETF. Kromě OSŽ a OZZ (Odborové sdružení železničářů) jsou v ETF také Odborový svaz dopravy a Odborový svaz námořníků).

Jakými otázkami se Výkonný výbor na svém pražském jednání zabýval?

Vzhledem k tomu, že se jednalo o poslední zasedání před 6. kongresem ETF, většina bodů se týkala administrativy spojené s kongresem obdobně jako na předsjezdových jednáních Ústředí OSŽ. Projednával se návrh volebního řádu, návrh složení mandátové komise, byly předloženy návrhy usnesení, které již byly zaslány členskými svazy na sekretariát ETF. Byla předložena zpráva o činnosti jednotlivých sekcí, plán práce na příští volební období, zpráva o hospodaření atd. Samozřejmě se hovořilo o situaci na Ukrajině, kde má ETF dvě pobočky: Odborový svaz železničářů a dopravních stavbařů Ukrajiny a Odborový svaz pracovníků v námořní dopravě Ukrajiny. Diskutovalo se o způsobu, jak nejlépe zajistit humanitární pomoc našim kolegům na Ukrajině. Výkonný výbor schválil založení Fondu solidarity na pomoc Ukrajině, kam ETF vložilo 50 000 EUR z rezervního fondu a ITF poskytlo ze svých prostředků 70 000 EUR. Ústředí OSŽ schválilo pomoc Ukrajině prostřednictvím ETF ve výši 2.000 EUR. Byli jsme jedni



z prvních dárců, za což nám prezident ETF veřejně poděkoval.

Součástí jednání Výkonného výboru byla i konference „Příprava ETF na globální změny v dopravě“. O čem se jednalo?

Jedná se o sérii tří seminářů věnovaných iniciativě „Jedna cesta – jeden pás neboli nová Hedvábná stezka“, které pro ETF připravili odborníci ze Středoevropského institutu asijských studií. Diskutovali jsme o vlivu čínských investic na Evropu. Málokdo si totiž uvědomuje riziko financování dopravních staveb a infrastruktury v EU nebo v kandidátských zemích Čínou. Pokud některá země, jako např. Srbsko nemůže splácet půjčku, stává se Čína majitelem této stavby. První seminář se uskutečnil v listopadu 2021 v Kodani, druhý nyní v Praze a závěrečný seminář se bude konat v listopadu 2022 ve Vídni. Formát je vždy stejný, seminář navazuje na jednání Výkonného výboru. Projekt je financovaný z prostředků Evropské unie. (Pokračování na straně 2)

Na nejvytíženějším koridoru přibudou koleje pro VRT

Začátkem dubna se na krajském úřadu v Olomouci uskutečnila veřejná schůzka zástupců Správy železnic a projekční společnosti AFRY CZ se zástupci obcí, které jsou dotčeny připravovanou stavbou vysokorychlostní tratě (VRT) ve dvacetikilometrovém úseku Prosenice – Hranice na Moravě. Pracovní název této části VRT je „Moravská

brána I“ a je součástí úseku VRT (Praha) – Brno – Ostrava. Mezi Prosenicemi a Hranicemi na Moravě se stýkají evropské i národní železniční koridory, což činí z tohoto úseku nejvytíženější součástí české železnice. Výstavba nových kolejí pro VRT tak této části tratě značně odlehčí.

(Pokračování na straně 2)



Zástupci Správy železnic, olomouckého hejtmanství a projekční společnosti AFRY při prezentaci VRT v úseku Prosenice – Hranice na Moravě.



Setkání parních vlaků na křížení tratí 125 a 126 v Chrštanech. Dole „Kremák“ 534.0323 a na mostě projíždí „Čtyřkolák“ 434.2186.

Fotovlaky na Kolečovce

Na Velký pátek a Bílou sobotu, o velikonočním prodlouženém víkendu 15. a 16. 4. 2022, byly vypraveny dva nákladní parní vlaky určené pro železniční fotografy a filmaře nejen z České republiky, ale i Rakouska, Německa, a nechyběl ani tradiční účastník z Itálie. V pátek se v čele soupravy historických vozů v majetku ČD (CHV) a Herkules KHKD představila parní lokomotiva 414.096 „Heligón“ vyrobená v roce 1906 ve Vídni a v současnosti udržovaná v Lužné u Rakovníka.

V sobotu byly do soupravy přidány čtyři nákladní vozy společnosti ČD Cargo a služební vůz Dd nahradil novější typ Dsd. V čele vlaku stanula poválečná lokomotiva 534.0323 přezdívaná díky velkému topeništi „Kremák“, která je také doma v Lužné.

Největším lákadlem pro železniční dokumentaristy se stala stanice Krupá, kde jsou stále funkční mechanická návěstidla a je možné, že se jejich

čas brzy naplní. Další zásadní změnou je výstavba karlovarské dálnice D6, která bude procházet poblíž stanice Krupá a navzdý tak změni ráz okolí. Jízdy se uskutečnily i na chmelařské lokalce z Krupé do Kolečovic, přezdívané díky dvanáct kilometrů vzdálené cílové stanici Kolečovka. Zde se jelo i účelově na základnu KHKD v Kněževsi, kde proběhlo připojení i odpojení historických vozů.

V sobotu se po domluvě s ČD (CHV) podařilo setkání nákladního fotovlaku s veřejným vlakem do Svojetína s parní lokomotivou 434.2186 na mimoúrovňovém křížení tratí u Chrštanech. Z Krupé směrem na Lužnou se se „Čtyřkolákem“ podařilo i souběžná jízda obou vlaků. Organizátorům a železničnímu personálu, ať už ve stanici Krupá, či lokomotivní četě, patří velký dík za nádherné strávené dny s železniční nostalgii v příjemném prostředí křivoklátských lesů a chmelnic.

Vít Mareš



Nákladní fotovlak s Kremákem 534.0323 se svojí soupravou odjíždí z Krupé do Lužné.

Několikrát zachráněná lokálka

Lokální trať z Moravských Budějovic do Jemnice byla dostavěna a dána do provozu v roce 1896. Během této více než 125leté existence měla nejednou namále. Poprvé se jednalo o jejím zrušení již ve třicátých letech minulého století v souvislosti s tehdejší hospodářskou krizí i náš.

Přišel rok 1968, okupace naší republiky, a lokálka na sebe upozornila. V Jemnici a jejím blízkém okolí se tehdy nacházela spousta sovětských armádních vozidel. Nebylo se čemu divit, fungovala zde poddůstojnická škola vojáků pohraniční stráže. Na dalších čtyřech místech přímo v Jemnici se nacházela kasárna různých složek naší armády. Byl zde poměrně velký vojenský autopark, rozsáhlé cvičiště a v odsunutém poloze od města

munici sklad. V blízkosti obsazené Jemnice se tehdy nacházela spousta tanků, bojových vozidel pěchoty a jiných sovětských pásových vozidel. Snad si tehdy někdo uvědomil, že ty kilometry rozbitých silnic jejich pásy by již mohly stačit. Pro odsun sovětských vozidel, zejména pásových do vnitrozemí, byla snaha využít této lokálky. Přitom se zjistilo, že její koleje jsou od uvedení do provozu slabé a projevila se na celém svršku malá údržba. Vojenská vozidla z Jemnice odjela tehdy tak, jak přijela, tedy po svých. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto lokálku jednou provždy zrušit, neboť náklady na její opravu se zdály vysoké.

Tehdy do problému vstupuje tehdejší náčelník tratové distance ve Znojmě Ing. Šimek. Ovšem byl to boj s větrnými mlýny, neboť tehdejší soudruzi neradi měnili to, o čem již jednou rozhodli. Pan Šimek zjistil, že na opravě jakési trati v Ostravě měli nedostatek pracovníků. Jelikož on měl ve své distanci pracovníků dostatek, nabídl jich část na pomoc do Ostravy výměnou za již použité koleje. Pro jemnickou lokálku pak získal silné koleje z pražské, které použil pro její opravu.

Práce na obnově trati byly doslova vysílující a trvaly několik roků. Na jednu zde bylo možné vidět i 30(!) pracovníků, kteří prováděli vše za plného provozu, ručně, jen s primitivními nářadím.

Alé nový stav lokálky pak umožnil její modernizaci. Brzy začaly po jejích kolejkách jezdit motorové lokomotivy s velkými nápravovými tlaky například T 478.1. Na čtyřech přejezdích silnic bylo instalováno automatické výstražné zařízení. Zmizely sloupy kolem trati, neboť po celé délce byl natežen ve spolupráci s tehdejší poštou telefonní kabel, kdy se pošta starala o bezporuchový provoz. Vedle původních památných budov byly postaveny na třech zastávkách nové čekárny. Nákladní doprava na lokálce pak byla poměrně silná, není bez zajímavosti, že se po ní vozil kámen z blízkého kamenolomu v Polici na stavbu prvních tras pražského metra.

Přes všechny její přednosti bylo opět projednáno krátce po 80. roce její zrušení, v té době byla u nás zrušena nejedna lokálka. Argumenty ze všech stran byly však tak silné, že došlo k přehodnocení záměru a tlak na zrušení trati ustal.

Ubíhaly roky a lokálka vydržela do dnešních dnů, i když již 10 let zde funguje osobní doprava pouze v občasném víkendovém provozu. Také v posledních letech bylo nutné odrážet snahy různých rádoeb podnikatelů. Jejich záměry odkoupení celou lokálku a tu pak provozovat někdy nevyplývající zrovna přesvědčivě.

Ovšem skupina nadšenců a železničních fanů, kteří se o provoz na lokálce starají, je stále ve střehu a udělali pro její zachování opravdu hodně.

Nejvíce však nepochybně pro zachování udělal zmíněný náčelník tratové distance, bez jeho aktivity by bezpochyby lokálka již neexistovala. Nemělo by se na něj zapomenat. Lidem, jako byl pan Šimek, se obvykle velké pomníky nestaví, tak se hodí na něj vzpomenout alespoň takto, neboť to, co je psáno trvá a nemusí to být zrovna nápis na pomníku.

Miroslav Vaněk, Brno



Víkendový osobní vlak na nádraží v Jemnici.

Hledáme nové kolegy na generální ředitelství SŽ

Hlavní dispečer železniční infrastruktury

Pracovní náplň: Dispečerská činnost na úseku provozuschopnosti v Situačním centru SŽ.

Pracoviště: Křížkova 552/2, 186 00 PRAHA 8.

Předpoklady: Minimálně 5 let v oboru řízení železničního provozu nebo správy železniční infrastruktury s odbornou zkouškou dle Zam1. Zdravotní způsobilost pro práci v noci. Znalost práce na PC – uživatelský MS Office. Není nutné povolení pro vstup do kolejiště.

Očekáváme: Orientaci v souvislostech provozuschopnosti dráhy a řízení provozu, aktivitu a komunikační schopnosti.

Nabízíme: Práce v moderním prostředí, pevný rozvrh směn 36 hodin týdně ve 12hodinových směnách. Benefity běžné u SŽ.

Možný nástup: Ihned, nebo podle dohody

Kontakt: Ing. Libor Šíp, telefon 972 244 328, mobil 606 716 287, e-mail: Šip@spravazeleznice.cz

Moudrost pro tento den

„Se zvykem je to leckdy zlá věc: působí, že se bezpráví považuje za právo a blud za pravdu.“

Georg Christoph Lichtenberg, německý vědec a satirik (1742 - 1799)



Apartmánový dům Orion v recké Leptokárii.

Volná místa v Orionu!

Stále máte možnost strávit svoji dovolenou v recké Leptokárii. Leteckou dopravou nabízíme tyto tři termíny: 2. 6.–12. 6., dále 23. 6.–3. 7. a 14. 7.–24. 7. 2022 za cenu od 7400 Kč (cena již zahrnuje letenku vč. letištních tax a dalších poplatků, ubytování s klimatizací, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, výlet do Alikes na solná jezera a komplexní cestovní pojištění).

Pro dobrodružnější povahy je možné využít automobilovou dopravu, volné pokoje pro tento druh dopravy jsou v Orionu ještě v každém termínu letošní sezony, dvoulůžkový apartmán za cenu 3000 Kč (ubytování s klimatizací pro dvě osoby, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění).

Letošní Recko bude konečně bez covidových omezení, takže už nebude potřeba žádné testování ani očkování!

Pobyty jsou určeny pro všechny členy OSŽ (bez rozdílu zaměstnavatele) a jejich rodinné příslušníky.

Více informací vám podá Daniela Švábová na telefonu 737 275 107. Kompletní nabídku pobytů včetně objednávků a kontaktů naleznete na www.rekreaceosz.cz.

Ing. Ondřej Šmehlík
vedoucí mezinárodního oddělení

Oslavy 175 let švýcarských železnic

Když před 175 lety, 9. srpna 1847, zahájila provoz první švýcarská železniční trať se „španělskou Brötli-Bahn“ mezi Curychem a Badenem, výrazně se zkrátila doba jízdy oproti jízdě lázeňským kočárem taženým koňmi. Konkrétně místo 3 hodiny 45 minut na trase dlouhé 22,5 km. Byl tím položen základ průmyslového, technologického a sociálního rozvoje Švýcarska. Důvod k oslavám v železničnické zemi jako je Švýcarsko, která je na světě druhá za Japonskem v počtu používání železnic „na hlavu“. Oslavy organizují Švýcarské spolkové dráhy (SBB), které zaměstnávají asi 36 tisíc lidí, spolu s dalšími poskytovateli veřejné dopravy (ÖV) Švýcarska.

Veřejná doprava dnes znamená dobře koordinované spojení mezi vlaky, autobusy, tramvajemi, loděmi, ale i lanovkami a horskými železnicemi ve všech regionech Švýcarska, a těší se velké podpoře obyvatelstva i politiků. V roce 2022 proběhnou oslavy 175 let švýcarských železnic. Průběžně budou zveřejňovány aktivity související s výročí. Události budou průběžně aktualizovány a přizpůsobovány platným koronavirovým opatřeními. Bude možné užít veřejnou dopravu ve všech regionech Švýcarska. Bude se jednat o poděkování všem, kteří MHD využívají a podporují. Bude možné nahlednout do zákulisí a poznat lidi a jejich práci, zažít veřejnou dopravu – na pěti různých festivalových víkendech ve všech regionech Švýcarska. Oslavy proběhnou v regionech a především ve dnech:

- Sever, Basilej, ve dnech 21. a 22. 5.;
- Východ, Landquart, ve dnech 11. a 12. 6.;
- Střed, Bern, ve dnech 3. a 4. 9.;
- Západ, Lausanne, ve dnech 1. a 2. 10.;
- Jih, Bellinzona, ve dnech 22. a 23. 10.

Blíží se aktuální nabídka na <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/profil/sbb-erleben/175-jahre-schweizer-bahnen.html>.

Z. Blich, 9. 3. 2022, zpracoval –sh–

RAIL BUSINESS DAYS se blíží!

Na mezinárodním železničním veletrhu a konferenci RAIL BUSINESS DAYS ve dnech 7. až 9. června na brněnském výstavišti na návštěvníky mimo jiné čeká i bohatá expozice kolejových vozidel. Správa železnic zde představí diagnostické vozidlo měřící geometrické parametry koleje EM100, přípojný vůz EM100 či lokomotivu řady 193 Siemens Vectron. České dráhy nabídnou návštěvníkům moderní vlak pro rychlost až 200 km/h s názvem InterJet a ČD Cargo představí lokomotivu Bombardier TRAXX MS3 a speciálně upravený nákladní vůz.

Další drážní vozidla bude vystavovat také stavební holding enteria (podbiječka Evča, ASP 08–275/3S), Procházka MP (ZEPHIR CRAB 5000E a CRAB 1800E), VHC TRADE, ROSTE TRADE, On – Rail Group a Cominvest CZ.

Pro více informací včetně nákupu vstupenek, získání vstupu na konferenci a registraci mezi vystavovatele navštivte naše webové stránky www.railbusinessdays.cz.

–red–

Senioři se opět mohou scházet

Po delší době se dne 8. 4. 2022 uskutečnila členská schůze Klubu důchodců bývalého DKV Břeclav. Z pozvaných 274 členů jich přišlo 139. Bylo znát, že po zákazu shromažďování, zavineném covidovou epidemií, schůze, besedy a společné kulturní akce velmi chybějí.

Schůzi zahájil předseda Klubu důchodců Božetěch Dvořáček uvítáním všech přítomných a hostů. Minutou ticha byla uctěna památka zesnulých v uplynulém období. Poté se ujal slova hosté. Za ZO OSŽ DKV Břeclav předseda Stanislav Holáčik nastínil situaci v ČD, a. s., a ČD Cargo, kde v současné

době chybí pracovníci jak v provozních profích, tak i v opravách. Vedoucí OKV Břeclav Ing. Luboš Bazala seznámil přítomné s novinkami na opravě lokomotiv a vozů a taktéž s nedostatkem kvalitních opravářů. Předseda Klubu důchodců informoval přítomné o akcích do konce prvního pololetí roku 2022. Členská schůze odsouhlasila příspěvek 10 Kč od každého člena KD do Podpůrného fondu OSŽ. Po společné večeři k tanci a poslechu zahrála dechová hudba „Lanzhotčanka“. Bylo to vydatné odpoledne a všichni spokojeně odcházeli do svých domovů. Za Klub důchodců B. Dvořáček