



22. května 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD a PV OŽŽ při ZSSK, P OSŽ, ZO OSŽ DKV Praha

Zpracovává se

Metodika určování náročných profesí, která má pomoci s vyjednáváním o odchodu do předčasného důchodu bez krácení

Společné jednání podnikových výborů OSŽ při ČD a OŽŽ při ZSSK se konalo po téměř čtyřleté pauze na Slovensku v Jasenské Dolině ve dnech 25.–27. 4. 2023. Jednání se konalo za účasti zástupců GR Českých drah a GR Železniční společnosti Slovensko.

Během zahájení jednání představili představení obou podnikových výborů své členy, včetně profesí a oblastí, které zastupují. Poté proběhla vzájemná informace od zástupců zaměstnavatele o současném dění ve společnostech ČD a ZSSK. Obě společnosti se potýkají s personální nestabilitou, údržbou vozového parku, vypisováním soutěží (na Slovensku zatím jen trať Bratislava – Komárno) a přímých zadání na zajištění vlakové dopravy.

Dalším tématem jednání byla rozsáhlá diskuse na téma získávání zaměstnanců ve stěžejních profesích o práci na železnici. Obě společnosti jednají se školami o zavedení učebních oborů na školách. Společnost ZSSK připravuje projekt pro mladou generaci železničářů, uchazečů o zaměstnání, se zaměřením na profese, které se hůře obsazují.

Společných témat pro diskusi byla celá řada. Závěrem jednání poděkovali představení PV svým členům za jejich práci.

Představenstvo OSŽ jednalo v Praze 2. května. Úvodem referovali zástupci PV OSŽ při ČD o společném jednání s PV OŽŽ na Slovensku, kde tamní odboráři řeší stejné problémy jako odboráři OSŽ, zejména pak vysoký věkový průměr zaměstnanců. Štěpán Lev informoval o usnesení k prohraným soutěžím a důsledcích liberalizace trhu na společnost ČD, které PV zaslal ministru dopravy. Předseda PV při ČD Cargo Radek Nekola přinesl čerstvé informace ze zasedání dozorčí rady, která se z devadesáti procent jednání zabývala auditními zprávami, jež dopadly s kladným výsledkem. Předseda PV při Správě železnic Petr Štěpánek informoval o schválení rozpočtu C FKSP a možného čerpání příspěvku na rekreace pro zaměstnance.

Předsedkyně NeRV OSŽ Renata Dousková ohlásila splnění rozhodnutí P-OSŽ ve věci vzniku základní organizace na základní škole ve Františkových Lázních. Předseda OSŽ Martin Malý informoval o připomínkování návrhu novely důchodového zákona, a to k úpravě dvou věcí, jednak k úpravě podmínek odchodu do předčasného důchodu a také k úpravě týkající se valorizace důchodů. Jelikož oba návrhy obsahují spíše nevýhodné úpravy, po-

stavilo se k nim vedení OSŽ negativně. V bloku organizačních záležitostí se projednávaly detaily chystaných akcí, mezi které patří společné jednání podnikových výborů PV OŽŽ ŽSR a PV OSŽ Správy železnic s nejvyšším vedením GR ŽSR a GR SŽ, které proběhne 17.–19. května na Slovensku. Závěrem byl zmíněn děkovaný dopis z ITF, který OSŽ obdrželo za příspěvek na pomoc při únorovém zemětřesení v Turecku a Sýrii, kdy byla na základě rozhodnutí Ústředí OSŽ zaslána na podporu postižené oblasti částka sto tisíc korun.

Konference ZO OSŽ DKV Praha se uskutečnila 13. dubna za řízení předsedy této ZO Miloslava Mojžiše, předsedy PV OSŽ ČD Štěpána Lva a tajemnice PV Věry Nečasové. Po úvodním zhodnocení práce ZO za rok 2022 dostal slovo Štěpán Lev. Ten ve svém vystoupení informoval o aktuálním dění na ČD a v OSŽ. V diskusi bylo hodně dotazů směřováno na nízké odměny za práci především v oblasti opravárenství. Zaměstnanci na Českých drahách v oblasti opravárenství byli rozhořčeni, že za jejich dlouholetou práci nejsou stále dostatečně ohodnoceni. Nejvíce se ozývali kolegové z ONJ, Vršovic a Libně, že přicházejí o odborníky na jejich pracovišti, kteří přecházejí ke konkurenci, kde mají podstatně vyšší mzdy. Někteří účastníci již volají po stávce, protože chtějí veřejně a rázně sdělit státu a svému zaměstnavateli, že tato situace je již neúnosná a musí s tím něco udělat. Přítomné zástupce odborů vůbec nešetřili, mají pocit, že s řešením opravárenství přicházejí příliš pozdě, a že s takovou hroží, že strojvedoucí nebudou mít v čem jezdit. Štěpán Lev a Věra Nečasová informovali přítomné, že záležitost nárůstu mezd nikdy nepodceňovali a nepodceňují. Oblast opravárenství jako celek se dlouhodobě debatuje s vedením společnosti a hledají se cesty, jak zlepšit pracovní podmínky a navýšit mzdy. Zaměstnanci v opravárenství nemají možnost příplatků tak jako ostatní provozní zaměstnanci. V současné době se odměňování dorovnává formou „motivačních odměn“, které jsou vypláceny mimo rámec PKS.

Předseda ZO Mojžiš by byl rád, kdyby se OSŽ více medializovalo a přišlo více do povědomí široké veřejnosti a především státu, který je většinovým majitelem Českých drah. Společně s tím je důležitá informace, kterou zdůraznil Štěpán Lev jakožto jeden z kandidátů na člena do dozorčí rady (Pokračování na str. 2)



Ministerstvo dopravy spolu se Správou železnic a Státním fondem dopravní infrastruktury uzavřelo 4. května 2023 s Jihomoravským krajem a městem Brnem memorandum o spolupráci při přípravě i realizaci přestavby celého brněnského železničního uzlu. Projekt zahrnující také přesun hlavního nádraží v Brně, vznik nového přestupního terminálu v Černovicích a modernizaci tratí na území Brna má stát až 50 miliard korun. Stavební práce by mohly začít v roce 2028 a budou trvat 6 let.

„Je zpracována a Ministerstvem dopravy schválena studie proveditelnosti s výběrem varianty. Kraj i město se vyslovily pro polohu umístění nového hlavního nádraží ve variantě »Řeka«. Máme pravomocné územní rozhodnutí a Správa železnic nyní pokračuje v přípravě přesunu nádraží,“ shrnul aktuální stav příprav ministr dopravy Martin Kupka.

Podepsané memorandum deklaruje spolupráci Ministerstva dopravy, Správy železnic, Státního fondu dopravní infrastruktury, Jihomoravského kraje a statutárního města Brna při přípravě a realizaci modernizace železničního uzlu Brno a souvisejících staveb.

„Na nové nádraží čekáme až příliš dlouho. Jsem rád, že v přípravě celého projektu došlo k posunu a vypadá to, že se skutečně za pár let začne stavět,“ doplnil hejtman Jihomoravského kraje Jan Grolich.

Ve spolupráci s městem Brnem se vyhlásila a úspěšně dokončila mezinárodní architektonická soutěž na podobu nového brněnského nádraží. „Díky vítěznému návrhu nizozemského týmu architektů Benthem Crouwel Architects a West 8 víme, jak bude nové hlavní nádraží vypadat. Zároveň už začali architekti společně s dalšími odborníky pracovat na podrobné studii řešení celého území hlavního nádraží a jeho blízkého okolí,“ uvedla primátorka města Brna Markéta Vaňková.

„Správa železnic intenzivně pracuje na přípravě výstavby vysokorychlostních tratí. Je zpracována studie proveditelnosti na VRT Praha–Brno–Břeclav/Ostrava, což znamená, že plánovanou modernizací železničního uzlu Brno můžeme dobře koordinovat i s budoucími záměry v oblasti VRT. Realizují se i související stavby s těsnou vazbou na brněnskou aglomeraci, například elektrizace tratí do Zastávky u Brna,“ řekl náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchleb.

Na snímku Daniely Houdkové zleva náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchleb, ministr dopravy Martin Kupka, primátorka města Brna Markéta Vaňková, hejtman Jihomoravského kraje Jan Grolich a ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hořelica (Podrobnosti na www.osz.org)

Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Kandidáti na funkce ve správní a dozorčí radě Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR Petr Štěpánek a Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons):

„MEZI NAŠE HLAVNÍ PRIORITY PATŘÍ PŘEDEVŠÍM PŘENÁŠENÍ INFORMACÍ O NOVINKÁCH VE ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNĚ A O VÝHODÁCH BÝT JEJÍM POJIŠTĚNCEM...“

Koncem května, přesněji 24. až 26., proběhnou volby do správní a dozorčí rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR (www.zpmvcr.cz). Je to druhá největší zdravotní pojišťovna v České republice s více jak 1 300 000 pojištěnců a zároveň největší zaměstnanecká zdravotní pojišťovna. Správní rada je nejvyšším orgánem zdravotní pojišťovny a sestává se z 15 členů (5 jmenuje vláda, 5 je voleno za zaměstnavatele a OSVČ a 5 za zaměstnance a osoby bez zdanitelných příjmů).

Dozorčí rada je kontrolním orgánem zdravotní pojišťovny. Je devítičlenná (3 členy jmenuje vláda, 3 členy volí zaměstnavatelé a OSVČ a 3 členy volí zaměstnanci a osoby bez zdanitelných příjmů).

A protože řada členů Odborového sdružení železničářů spadá pod tuto pojišťovnu, je třeba, aby zde měli také svoje zastoupení.

Petr Štěpánek a Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons) jsou dva kandidáti OSŽ, a abychom věděli, že si při volbách zaslouží nejen naši důvěru, ale především silnou podporu, položila jsem jim několik otázek, abychom vám, čtenářům Obzoru a současně budoucím voličům přiblížili, proč právě oni mají pojištěnce ZPMV č. 211 zastupovat a jaký význam a přínos to pro ně bude mít, budou-li zvoleni coby členové správní či dozorčí rady.

■ Můžete se čtenářům Obzoru trochu blíže představit?



Petr Štěpánek — Jsem již dlouholetý uvolněný funkcionář OSŽ. Od roku 1990 jsem působil ve funkci předsedy ZO OSŽ SDC Pardubice, od roku 2009 jsem byl tajemníkem PV OSŽ SŽDC a od roku 2017 jsem již druhé volební období místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ SŽ. Mám středoškolské vzdělání s maturitou v oboru strojírenství. Je mi 63 let.

Petr Toman — Je mi 57 let a od roku 1984 pracuji jako výpravčí, posledních 32 roků v železniční stanici Všetaty, a 25 let tady zastávám i funkci předsedy ZO OSŽ Všetaty. Jsem absolventem Střední průmyslové školy železniční v České Třebové a při zaměstnání jsem vystudoval obor ekonomika a management na B.I.B.S., a.s. – Nottingham Trent University a následně Vysokou školu logistiky v Přerově obor logistika a management.

■ Proč kandidujete do dozorčí a správní rady?

Petr Štěpánek — Již od roku 2007 jsem členem dozorčí rady zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra. Za dobu působení v tomto orgánu jsem získal hodně poznatků o činnosti zdravotní pojišťovny a zjistil, jak se pojišťovna stará o pojištěnce a jaké mají klienti možnosti v čerpání finančních prostředků v rámci nabízených benefitů za udržení svého zdraví. V této práci bych rád ještě pokračoval.

Petr Toman — Členem správní rady zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra 211 jsem již druhé volební období a za tuto dobu jsem získal hodně zkušeností v oblasti jak zdravotní, tak ekonomické, které jsou potřeba k zastávání tak významné funkce. Zároveň s Petrem Štěpánkem jsme členy Rozhodčího orgánu.

(Pokračování na str. 2)



Ve dnech 25.–26. dubna 2023 se v Bruselu konala dvoudenní konference ETF věnovaná problematice revize evropské směrnice o strojvedoucích a budoucnosti profese strojvedoucího. Článek uveřejňujeme na str. 3

Daniela Houdková NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**Kandidáti na funkce ve správní a dozorčí radě
Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR Petr Štěpánek
a Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons):**

**„MEZI NAŠE HLAVNÍ PRIORITY PATŘÍ
PŘEDEVŠÍM PŘENÁŠENÍ INFORMACÍ
O NOVINKÁCH VE ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNĚ
A O VÝHODÁCH BÝT JEJÍM POJIŠTĚNCEM...“**

(Dokončení ze str. 1)

■ **Jak si představujete svoji činnost
v dozorčí a správní radě a jaké jsou
vaše priority?**

Petr Štěpánek — V první řadě bych chtěl i nadále být součástí dozorčí rady, která má za hlavní úkol dozorovat hospodaření, ekonomiku a vynakládání finančních prostředků k zajištění dostupné zdravotní péče pojištěnců. V druhé řadě se zasazovat o to, aby pojištěnci mohli využívat v co největší míře možnosti v oblasti poskytované zdravotní péče a preventivních programů.

Petr Toman — Jako doposud se řádně připravovat na každé jednání SR, prodávat veškeré materiály, komunikovat s kolegy jak ve SR, tak v DR a samozřejmě s vedením zdravotní pojišťovny i zaměstnanci.

Mezi moje hlavní priority patří hlavně přenášení informací mezi našimi pojištěnci o novinkách ve zdravotní pojišťovně, o výhodách být pojištěncem ZPMVČR 211 a hlavně informovat o možnostech preventivních prohlídek, které je nutné absolvovat a tím předcházet velmi vážným onemocněním!!!

■ **Co vaše kandidatura konkrétně
znamená pro železničáře?**

Petr Štěpánek — Myslím si, že je určitá prestiž OSŽ, kdy máme možnost být v orgánech zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra od doby, kdy došlo k fúzi bývalé zdravotní pojišťovny železničářů „GRÁL“, kdy byli železničáři převedeni pod zdravotní pojišťovnu ministerstva vnitra a neměli bychom si tuto možnost nechat vzít.

Petr Toman — Zde se pokusím popsat období 8 let...

Po mém prvním zvolení jsem se musel velmi rychle naučit jednat jak se zástupci pojišťovny, ale hlavně se zaměstnavateli na železnici (SŽ, ČD a ČD Cargo). Prvním problémem bylo, že zaměstnavatelé měli finanční prostředky za svoje pojištěnce přidělovány v jednom balíku a bylo nutné prosadit, aby se poměrově přidělovaly každému zaměstnavateli zvlášť. Čas ukázal, že to bylo velmi šťastné řešení. Následně se na jednání SR schválilo na žádost zaměstnavatelů, aby pojištěnci ZPMV dostali navíc procedury na KOP a u Správy železnic i tzv. malé KOP, které jsou zaměstnanci, kteří nemají nárok na KOP, využívány.

Ve spolupráci s vedením zdravotní pojišťovny ZP MV ČR 211 se mi daří zajišťovat nadstandartní péči pro železničáře v preventivních programech, stále funguje můj mail 211@oszvsetaty.cz, kde mnoho našich zaměstnanců vznáší různé dotazy a žádosti. Prostřednictvím pojišťovny dokážeme zajistit třeba zubaře, zdravotní pomůcky, dotazy ke KOP, malých KOP, dotazy typu léčby, možnost lázní, nespokojenost s léčbou, atd.

■ **Považujete tedy účast zástupců
OSŽ v dozorčí a správní radě Zdravotní
pojišťovny ministerstva vnitra
ČR za důležitou?**

Petr Štěpánek — Určitě ano. Hlavně proto, že prosazujeme možnosti čerpání finančních prostředků pro železničáře a jsme součástí druhé největší zdravotní pojišťovny v ČR.

Petr Toman — Samozřejmě ano. Tady bych chtěl připomenout, že zastupujeme všechny železničáře pojištěné u ZPMVČR 211 a zajišťujeme jim všechny výhody a hlavně neděláme rozdíl, zda je to člen, nečlen, důchodce nebo děti našich pojištěnců. Tímto bych chtěl požádat všechny pojištěnce z řad zaměstnanců, rodinných příslušníků, přátel, aby nás ve dnech 24.–26. 5. přišli podpořit k volbám do orgánů Zdravotní pojišťovny MV ČR 211. Volit nemůžou starobní důchodci, studenti a nezaměstnaní – všichni za které platí zdravotní pojištění stát.

■ **Kolik času v měsíci věnujete práci
pro Zdravotní pojišťovnu a je za to
nějaká odměna?**

Petr Štěpánek a Petr Toman — Na každé jednání SR/DR je nutné prodávat stovky stran materiálů, stejně tak na jednání Rozhodčího orgánu, který se schází každý měsíc.

Dále se účastníme výběrových řízení, kde musí být zastoupeni zástupci obou orgánů. Samozřejmě jednáme se zaměstnavateli na železnici a nabízíme pro naše pojištěnce veškerý servis. Když to spočítáme, tak je to více než sto hodin za měsíc. Samozřejmě každý člen jakékoliv SR/DR dostává odměnu za svoji práci. Oba však odevzdáváme velkou část do Podpůrného fondu OSŽ.

Děkuji za rozhovor! ■

Foto: autorka



Dne 13. dubna se uskutečnila konference ZO OSŽ DKV Praha Foto: Daniela Houdková

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **PV OSŽ při ČD a PV OŽZ při ZSSK, P OSŽ, ZO OSŽ DKV Praha**

Zpracovává se

Metodika určování náročných profesí, která má pomoci s vyjednáváním o odchodu do předčasného důchodu bez krácení

(Dokončení ze str. 1)

ČD. „Abychom mohli pozitivně ovlivňovat (nasměrovat) některá rozhodnutí ve vedení ČD, je potřeba zúčastnit se voleb, a to hned v prvním kole. Každé další kolo stojí několik milionů navíc,“ připomenul účastníkům konference Štěpán Lev.

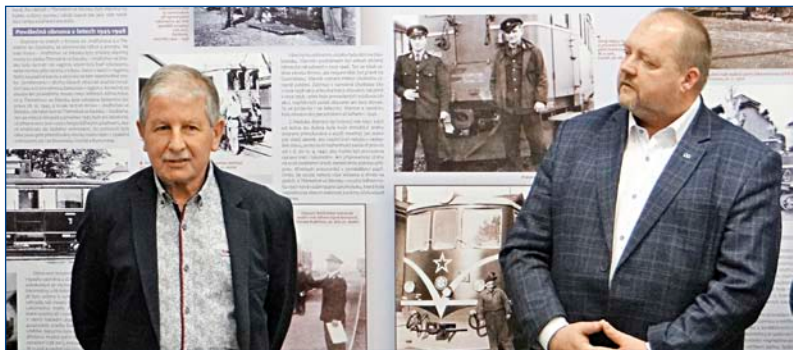
Závěrem předseda Miloslav Mojžíš poděkoval všem za účast a vy-

zval je k pokračování ve volné debatě podle regionálních pracovišť, do které se připojili jako hosté Jan Blažek, náměstek ředitele OŘOD Střed, Václav Bartoníček, manažer RPP Praha, František Kozel z představenstva DPOV a Michal Rousek, ředitel OCÚ Střed.

—RED—

(Podrobnosti na www.osz.org)

NAVŠTÍVILI JSME



Na horním snímku opravená budova stanice Osoblaha (Hotzenplotz), dole ředitel muzea Vojtěch Hermann (vlevo) zahajuje výstavu o trati Třemešná ve Slezsku–Osoblaha. Přihlíží náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Radek Podstawka

Železniční stanice Ostrava střed je známa nejen jako jedna ze šestnácti stanic a zastávek, ležících na trati Ostrava–Valašské Meziříčí, ale také jako sídlo Železničního muzea moravskoslezského (ŽMMS). Toto muzeum vzniklo v roce 2012 a v jeho prostorách jsou trvale vystaveny historické písemné dokumenty, obrazový materiál a zařízení s železniční tematikou. Jeho součástí je i modelová železnice a simulační trenážery. Přitom je zde každý rok pořádána výstava, zaměřená na historii železničních tratí na Ostravsku – první z nich nesla název „Historie železniční dopravy na Ostravsku v 18. a 19. století“.

Letošní jubilejní desátá výstava přibližuje historii jediné úzkokolejné dráhy v Moravskoslezském kraji, již je trať Třemešná–Osoblaha, která letos slaví 125. výročí svého vzniku. Tato výstava byla slavnostně otevřena v pátek 28. dubna za přítomnosti zástupců Českých drah, Správy železnic, Moravskoslezského kraje a starostů obcí. Přítomni byli i reprezentanti firem, které toto muzeum finančně podporují. Jak na úvod připomněl Vojtěch Hermann, ředitel muzea, o zdejší výstavě je velký zájem jak návštěvníků z řad veřejnosti (nejen železničářské), ale také ze strany škol a školek, jakož i zahraničních návštěvníků. Předseda Klubu přátel osoblazské úzkokolejky David Chovančík pak v krátkosti přiblížil historii tratě Třemešná–Osoblaha i její současnou tvář: „S přispěním obcí se podařilo opravit všechny budovy na trati, trať je v dobrém technickém stavu a generální opravou prošla i železniční vozidla.“ Provoz

na trati zajišťují České dráhy. Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta zmínil dlouhodobou vyluku na této trati, během níž byla opravena lokomotiva i vozy, které zde zajišťují provoz. „Půl roku zde trvala náhradní autobusová doprava, ale stálo to za to – trať i vlaková doprava mohou dále sloužit.“ Pozornost, kterou trati věnuje Správa železnic, zmínil i zástupce této společnosti Roman Štěrbá, poděkování za činnost muzea vyjádřili také náměstci hejtmana Moravskoslezského kraje Radek Podstawka a Lukáš Curylo, starosta městské části Ostrava–Prívov Petr Veselka a starosta obce Třemešná Zbyšek Pecháček. Ředitel muzea Vojtěch Hermann poté ještě jednou poděkoval všem, kteří se na přípravě výstavy podíleli, poskytli potřebné materiály a nezištně se podíleli na její přípravě.

Po úvodních projevech následovala prohlídka výstavy, která ve třech místnostech přibližuje na velkoplošných panelech textem i fotografiemi historii i současnost tratě, zmiňuje záchranu budov na trati a podobu lokomotiv a vozidel zde provozovaných, vystaveny jsou historické i současné jízdní rády, jakož i kupříkladu historická kronika PLD Krnov, jehož strojevedoucí zdejší trať obsluhovali.

Výstava o historii tratě Třemešná ve Slezsku – Osoblaha bude otevřena celý rok až do 14. dubna 2024. Muzeum, které sídlí přímo v budově nádraží Ostrava střed, je otevřeno každou středu a čtvrtek od 12 do 16 hodin (od června do září 10–16 h), o sobotách a nedělích pak od 9 do 16 hodin.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **V SOUČASNÉ DOBĚ** má Praha již vydané pravomocné územní rozhodnutí pro výstavbu Terminálu Smíchov, díky čemuž tamní železniční stanice zcela změní podobu, neboť tu nově bude zastřešené kolejiště, přičemž na střeše vznikne nové autobusové nádraží. Přípravné práce mají začít během letošního roku. Na snímku ze dne 17. 4. 2023 je z pěší "Radlické" lávky (o délce 175 m) zachyceno zdejší původní kolejiště, jehož konfigurace bude po plánované rekonstrukci zcela změněna.

Tomáš Martinek



● **VČERA (2. KVĚTNA 2023)** jsem šel cestou, kterou běžně nechodím a takhle vypadá nová protihluková zeď v Adamově. Nevím jestli by se neměly spreje prodávat podle rozumu. Není to tak dlouho, co se tu opět začalo jezdit.

Radek Janků



● **DNE 15. DUBNA** proběhla demontáž mostu Buštěhradské dráhy v Praze u Výstaviště v rámci modernizace tratě Praha-Bubny–Praha-Dejvice. Most pochází z roku 1894 a bude umístěn ve vznikajícím železničním muzeu NTM na Masarykově nádraží, tam byl most převezen kamionem. Akce bedlivě sledovali pracovníci Národního technického muzea spolu s generálním ředitelem NTM Mgr. Karlem Ksandretem.

Martin Kubík



● **V REGIONÁLNÍM** dispečerském pracovišti (RDP) Teplice v Čechách, jež se nachází v tamní nádražní budově, která je nyní v rekonstrukci (na snímku ze dne 13. 4. 2023), došlo v loňském roce k aktivaci funkce automatické stavění vlakových cest (ASVC), jež proběhla ve dvou etapách. První etapa probíhající od října 2021 zahrnovala zprovoznění této funkce v jednokolejném tratovém úseku Jeníkov–Oldřichov–Litvínov, přičemž rekonstruované žst. Osek a Louka u Litvínova byly vybaveny výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK), neboť zajištění bezpečnosti cestujících v nástupním prostoru je nutnou podmínkou pro využití zmiňované funkce, jež byla ve druhé etapě v březnu loňského roku instalována v okolních stanicích na hlavní dvukolejné trati č. 130. Úplně novou funkcionalitou tohoto systému je možnost realizovat automatické úvratové jízdy vlaků s dělenými kolejiemi, kde musí vlaky dojet až na některou ze vzdálenějších kolejí, čehož je v žst. Louka u Litvínova využíváno u dvou párů turistických Sp vlaků v relaci Děčín–Moldava v Krušných horách. O této investiční akci vyšel článek v časopisu Reportér 3/2022.

Tomáš Martinek



ZE SVĚTA

Seřadovací nádraží v přístavu Rostock se rekonstruuje za 300 milionů EUR



S po - le čnost Deutsche Bahn (DB) zahájila rekonstrukci svého největšího seřadovacího nádraží v Meklenbursko-Předním Pomořansku v přístavu Rostock. Do roku 2032 má být investováno více než 300 milionů EUR.

Návěstidla, výhybky, koleje, venkovní vedení i řadičská technika budou obnoveny. Investice je nezbytná i proto, že objem nákladní dopravy na kolejích se vyvíjel pozitivně. Jen v roce 2022 se počet nákladních vozů do námořních přístavů Rostock a Wismar zvýšil o více než 18 % ve srovnání s předchozím rokem. Seřadovací nádraží v přístavu Rostock spo-

juje největší německý přístav Baltského moře s vnitrozemím a je podle DB důležitou součástí pro přepravu zboží po železniční síti. Jsou zde sestavovány nákladní vlaky do a ze Skandinávie a také do jižní a východní Evropy.

Mimo jiné je plánována modernizace celé technologie posunu a stavědla, aby nedocházelo ke zbytečným posunům. Některé koleje se navíc mají prodloužit pro těžší a delší nákladní vlaky. „Port může být úspěšný pouze tehdy, je-li dobře připojen. To platí pro silniční i železniční dopravu. Rozšíření seřadovacího nádraží je dopravním projektem velkého významu pro Rostock, pro Meklenbursko-Přední Pomořansko jako celek,“ uvedla v přístavu premiérka zemské vlády paní Manuela Schwesig.

Z Bahnblogstelle připravil sh

Bezpečná a udržitelná železnice by měla být ve veřejném vlastnictví a dostupná pro všechny!

(Dokončení z minulého čísla)

SOCIÁLNÍ SPRÁVEDLNOST: DŮSTOJNÁ PRÁCE A ROVNOST

Účastníci konference se dále zabývali otázkou sociální spravedlnosti železnice. Železnice by měla dle ITF být dostupná všem coby zaměstnání bez ohledu na pohlaví, věk, rasu a etnickou příslušnost, sexualitu nebo postižení. Všichni pracovníci by měli mít nárok na důstojnou práci a odměnu. Stejně tak by železnice měla být dostupná coby dopravní prostředek pro všechny výše uvedené komunity a menšiny.

Problémem dle ITF je zkracování nástupišť, snižování stavu průvodičů a zaměstnanců poskytujících informace při výdeji jízdenek, protože lidem, kteří potřebují další informace nebo pomoc, jako jsou senioři a osoby se zdravotním postižením, nemohou služeb železnice plně využívat. Dále ITF považuje za projev genderové nevyváženosti, že jsou rušena především pracovní místa, která byla obsazena ženami (zákaznický servis).

Mezi účastníky konference byl proveden bleskový průzkum, do jaké míry odborové organizace ve svých strukturách zohledňují členy z řad menšin (tj. ženy, mládež, tělesně a mentálně postižení, LGBTQ nebo národnostní menšiny). Nejvíce jsou zastoupeny výbory pro práci s ženami (36%), mládež 34 %, dále speciální sekci pro práci s postiženými zaměstnanci má 9 % organizací a struktury zabývající se národnostními menšinami má 7 % a LGBTQ rovněž 7 % organizací. Žádnou z uvedených struktur nemá 7 % organizací.

Zástupci britské odborové organizace UNITE poté předložili ke schválení návrh Usnesení "Get Me Home Safely" – Dostaň mě bezpečně domů! Název odkazuje na stejnojmennou kampaň, která vyzývá k zajištění bezpečné dopravy domů po skončení směny (nebo do zaměstnání) v nočních hodinách, kdy není možné využít veřejnou dopravu nebo jiný bezpečný způsob dopravy. Ve Velké Británii jsou stále častěji terčem fyzických útoků zaměstnanci vracející se z nočních směn, zejména pak ženy (ale také na LGBT, černoši, příslušníci etnických menšin a pracující migranti). UNIT vyzývá k celosvětovému zapojení do této kampaně (distribuce videa) a navrhuje apelovat na zaměstnavatele v rámci kolektivního vyjednávání, aby doprava zaměstnanců do zaměstnání a zpět v nočních hodinách byla odpovědností zaměstnavatele. Problém s nočními cestami do/ze zaměstnání považují Britové za jeden z důvodů, proč ženy nechťejí pracovat na železnici.

Indické strojvedoucí zase řeší problém s hlídáním dětí během nočních směn, jelikož mateřské školky fungují pouze v denních hodinách.

Zástupci australského odborového svazu Australian Rail, Tram & Bus Industry Union (RTBU) společně



s odborovým svazem britských strojvedoucí a požárníků předložili návrh Usnesení nazvané: „Rovnost osob se zdravotním postižením v železničním sektoru na celém světě“. Australští a britští kolegové ve svém společném návrhu uvádějí, že odbory by měly využít jedinečnou možnost zasadit se o zlepšování prostředí pro postižené zaměstnance (bezbariérové vstupy do objektů, bezbariérové toalety atd.). Australané a Britové však upozorňují, že kromě zjevných (tělesných) postižení, jsou také postižení, která nejsou na první pohled patrná (zrakové či sluchové postižení, problémy s řečí, autismus atd.). Všichni by však měli bez ohledu na své postižení mít rovný přístup k zaměstnání na železnici. Odbory by se měly zasadit o to, aby kromě fyzických bariér nevznikaly i bariéry sociální. Postiženými zaměstnancům by měly zajistit vytvoření podmínek (např. pro slepce tisknout dokumenty v Braillově písmu), tak aby se plnohodnotně mohli zapojit do pracovního procesu. V usnesení se dále navrhuje, aby se při přijímání zaměstnanců spíše než zdravotní přístup neboli lékařský pohled na postižení, aplikoval sociální pohled na postižení.

VEŘEJNÉ VLASTNICTVÍ

Proces privatizace, liberalizace a oddělování dopravy od infrastruktury zasáhly většinu železnic po celém světě. Soukromí dopravci a vlastníci infrastruktury kladou důraz především na dosažení zisku, neinvestují do údržby ani modernizace infrastruktury ani kolejových vozidel, v důsledku čehož se nejen zhoršují pracovní podmínky železničářů, ale roste počet dopravních nehod.

ITF říká, že železnice je veřejný statek a měla by být určena pro cestující veřejnost, být cenově dostupná a mělo by do ní být neustále investováno, aby infrastruktura byla bezpečná a moderní. Případné zisky musí být reinvestovány do železnice. Železnice by měla vyhovovat potřebám cestujících a nikoli potřebám korporací a soukromého kapitálu. Mnozí účastníci konference proto vyzývali k zastavení privatizace a navrácení železnice do veřejného vlastnictví.

V Argentině sice železnice patří státu, ale prostřednictvím koncesí zajišťují dopravu soukromé argentinské firmy. V roce 2023 se budou v Argentině konat parlamentní volby, očekává se vítězství pravice a pokračování privatizace, která kromě Kuby a Venezuely probíhá ve všech zemích Latinské Ameriky.

Ve Spojených státech amerických zůstalo ze 100 železničních společností pouze 6 státních. O práci přišla asi 1/3 zaměstnanců, byla uzavřena většina opravárenských závodů. Ve zbylých opravárnách dnes vykonává práci jeden člověk, zatímco dříve na stejnou práci byli tři zaměstnanci. Ze strany soukromých dopravců je snaha o maximalizaci zisku, což se pochopitelně odráží na počtu nehod.

V Pobřeží slonoviny stejně jako v ostatních zemích západní Afriky se železnice potýkají s finančními problémy, po zahájení privatizace došlo ke snížení úrovně služeb. Stát provozuje asi 15 % dopravy, zbytek mají soukromí koncesionáři. V důsledku propouštění a snižování počtu zaměstnanců dochází také k úbytku členské základny. Zástupce západoafrických železničářů proto vyzval ITF, aby

využila svoji pozici a více tlačila na jednotlivé národní vlády.

Bývalý prezident železniční sekce ITF Øystein Aslaksen (Norsko) upozornil, že boj proti privatizaci je boj se státem, který lze jen těžko vyhrát. Vybídl proto, aby se odbory spíše soustředily na odborovou činnost u soukromých společností.

UDRŽITELNOST

Vztah mezi ekologií a dopravou byl ústředním tématem prezentace, která otevřela diskusi k udržitelnosti železniční dopravy.

Technologie samy o sobě nesnižují emise na úroveň, kterou potřebujeme k dekarbonizaci dopravy. Veřejná doprava musí nahradit většinu automobilů a neefektivní modely přepravy nákladu, aby se dostatečně snížily emise uhlíku v dopravě. Bezpečná a udržitelná železnice je klíčem k tomuto přechodu na jiný druh dopravy. V souvislosti se zaváděním nových technologií zároveň vznikají další otázky. ITF říká, že pokud budou nové technologie zaváděny bez předchozího vyjednávání a pokud je nebude obsluhovat dostatečně kvalifikovaný personál, nebudou mít patřičný efekt. ITF rovněž upozorňuje, že digitalizace a automatizace jsou založeny na datech, ale to, jak jsou data shromažďována a k čemu jsou využívána, může mít na pracovníky mnoho různých dopadů, od ztráty zaměstnání a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci až po soukromí. S využíváním umělé inteligence jsou spojeny i potenciální etické a pracovní právní otázky. Nové technologie by měly být využívány tak, aby chránily důstojnou, bezpečnou

a udržitelnou práci, a podporovaly přínosy v celé společnosti.

Jako konkrétní dopad globálního oteplování na železniční dopravu byly uvedeny katastrofické povodně v Pákistánu v roce 2022. Povodně usmrtily více než 1600 lidí a nejméně 30 milionů lidí přišlo o střechu nad hlavou. Povodně také poškodily 40 % pákistánské železniční sítě a samotní zaměstnanci železnic hráli zásadní roli při obnově infrastruktury, i když se sami stali oběťmi povodní a mnozí přišli o své domovy a hospodářská zvířata. Mnozí železničáři a lidé napojení na železniční dopravu zůstali bez práce, neboť doprava zatím nebyla obnovena v plném rozsahu.

Na negativní dopady oteplování si rovněž stěžovali argentinští strojvedoucí, kteří odmítli pracovat na lokomotivách, které nejsou vybaveny klimatizací a kde dosahovala teplota 50 °C.

Závěrečná část konference byla věnována problematice nákladních koridorů v jednotlivých regionech: Africké koridory, jihovýchodní asijské koridory Eurasijský železniční koridor a Evropské koridory. Strukturální změny ve struktuře mezinárodního obchodu a námořních tras by mohly mít důležité důsledky pro železniční průmysl a postavení pracovníků v něm.

Setkání s kolegy – železničáři z ostatních regionů světa je vždy velmi cennou zkušeností a příležitostí pro výměnu informací, získání nových poznatků a navazání spolupráce v oblasti odborové činnosti.

PhDr. Helena Svobodová,
viceprezidentka Železniční sekce ETF a vedoucí KP OSŽ (Poznámka: Náklady na ubytování a dopravu byly hrazeny organizátorem konference – ITF).

Evropská komise vidí budoucnost železnice optimisticky

Ve dnech 25.–26. dubna 2023 se v Bruselu konala dvoudenní konference ETF věnovaná problematice revize evropské směrnice o strojvedoucích a budoucnosti profese strojvedoucího.

První den konference byl pouze pro zástupce odborových svazů sdružených v ETF a posloužil k nashromáždění argumentů pro druhý den konference, které se již zúčastnili zástupci Evropské komise, Evropského parlamentu, ERA a CER. Prezident Železniční sekce ETF Giorgio Tuti apeloval na nutnost vyjádřit postoj přímo strojvedoucím, nastavit zrcadlo Komisi a Parlamentu o poměrech v evropské dopravě a na železnici. Cristina Tilling, vedoucí sekce pozemní dopravy ETF přednesla informaci o aktuálním stavu vyjednávání s Komisí. V následné panelové diskusi na téma Evropská železniční politika a její dopady na zaměstnance přednesli referáty pánové Hervé Pineaud (Francie – CGT Cheminots), Helmut Mundt (Německo – EVG) a Marco Hörtenhuber-Stuhl (vida).

H. Pineaud navrhl prověřit, zda revize směrnice se ubírá správným směrem. Není totiž přesvědčen, že návrh Komise pomůže přilákat na železnici nové strojvedoucí. Francouzští nákladní dopravci v současné době zaměstnávají kolem 11 tisíc strojvedoucí, nicméně potenciálních nových adeptů na tuto profesi je dle H. Pineauda minimum. Mladí lidé nechťejí pracovat daleko od domova a práce na směny včetně svátků a víkendů je pro ně nezajímavá.

H. Mundt, který sám 43 let pracoval jako aktivní strojvedoucí a podílel se na výcviku strojvedoucí pro vysokorychlostní vlaky, se ve svém příspěvku věnoval především problematice výcviku a vzdělávání strojvedoucí. Po sjednocení Německa společnost DB převzala model vzdělávání z bývalé NDR. Z původní doby

přípravy 3,5 roku je však dnes pouhých 5 týdnů! Kurz pro strojvedoucí jsou nabízeny i jako rekvalifikační kurzy, které školícím střediskům proplácí stát. Zhruba polovina frekventantů kurzu nedělá závěrečné zkoušky, mnozí se hlásí do kurzů, i když vědí, že nikdy tuto profesi vykonávat nebudou.

M. Hörtenhuber-Stuhl si stěžoval na nedostatečnou znalost německého jazyka u zahraničních strojvedoucí s tím, že je otázkou času, kdy v důsledku toho dojde k nehodě. Zachování znalosti jazyka na úrovni B1 je proto nutné zachovat.

V následné diskusi se velmi otevřeně hovořilo o nejednotných požadavcích na přípravu strojvedoucí u státních drah a nestátních dopravců. Téma ještě vyostřil dotaz zástupců OSŽ, proč RCG z koncernu ÖBB a DB Arriva Vlaky z koncernu DB nemají stejné požadavky na strojvedoucí jako dopravci z koncernu v mateřských zemích. V diskusi rovněž zazněl apel od zástupců dánských a belgických odborů na nutnost kontrolovat úroveň jazykové vybavenosti strojvedoucí.

Cílem druhého dne konference bylo přednést konkrétní postřehy problémů ze železničního provozu zástupcům Komise a Evropského parlamentu, aby lépe porozuměli profesi strojvedoucího a její klíčové roli pro bezpečnost provozu na železnici.

Druhý den konference zahájila generální tajemnice ETF Livia Spera, která upozornila, že v nejbližších deseti letech odejde v zemích EU do důchodu 45 % zaměstnanců železničního sektoru. Zdůraznila význam profese strojvedoucího a nutnost zachovat její atraktivitu.

Zástupce ERA Torben Hovald prezentoval výsledky konkrétních případových studií časové ztráty při přechodu hranic. U nákladní dopravy se jednalo o trát

Innsbruck (Rakousko)–Brennero (Itálie) a Giurgiu Nord (Rumunsko)–Ruse Razpredel (Bulharsko), v případě osobní dopravy ERA podrobila zkoumání spoje na trati Vídeň–Győr a Berlín–Kostrzyn (Polsko). Při odstraňování provozních a technických překážek na hranicích dojde dle T. Hovalda ke zvýšení potenciálu přeshraniční železniční dopravy a rovněž k časovým a finančním úsporám.

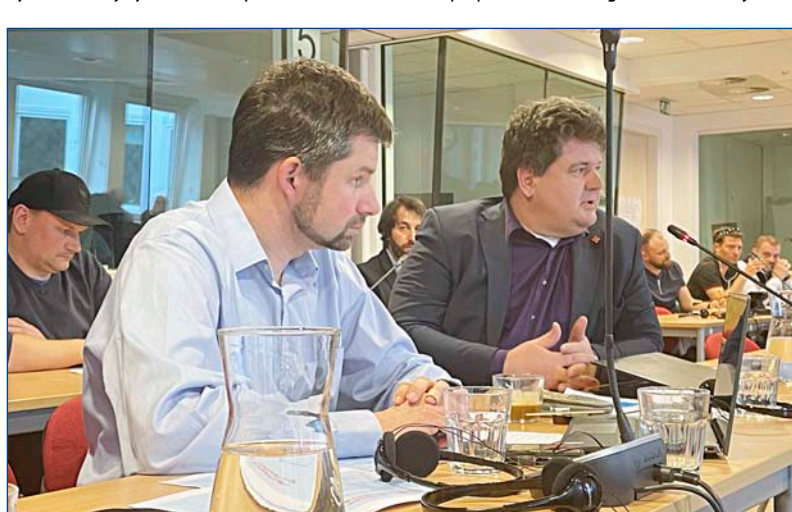
Na připomínku OSŽ, že většina mezinárodních spojů mezi na trati Vídeň–Győr stejně jako na tratích Praha–Vídeň a Praha–Berlín stojí vlak v přechodové stanici pouze standardní 3 minuty, reagoval T. Hovald s tím, že bohužel nemá tyto informace k dispozici.

Kristian Schmidt, ředitel oboru pozemní dopravy z Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu (DG MOVE) ujistil přítomné účastníky konference, že bezpečnost provozu na železnici je prioritou nejen CER a ETF, ale také Komise. Dle K. Schmidta je velká pozornost věnována kvalitě infrastruktury (zejména pak nákladním koridorům TEN-T), investicím do infrastruktury či zlepšení využívání železničních kapacit, aby železniční doprava byla konkurenceschopná. K. Schmidt proto nevidí důvod, proč by strojvedoucí nemohli vykonávat svoji činnost ve kterémkoliv zemi EU bez administrativních omezení. Novelizaci směrnice považuje K. Schmidt za příležitost zdokonalit dovednosti strojvedoucí a zavedení jednotného jazyka za výzvu pro mladou generaci a ženy.

K. Schmidt ocenil italský systém kontroly doby jízdy a odpočinku strojvedoucí pomocí digitální karty. Svoji podporu tomuto systému vyjádřili též zástupci německých odborů EVG. Na dotaz OSŽ, zda měl K. Schmidt možnost se seznámit s českým systémem monitoringu, který neznamená pro dopravce

žádné další výdaje, odpověděl, že není třeba zavádět univerzální systém, každý stát může mít svůj národní systém.

Výkonný ředitel CER Alberto Mazzola vyjádřil své pochybnosti nad přínosem zavedení angličtiny jako jednotného komunikačního jazyka na železnici. Dle A. Mazzoly pouze 3 % strojvedoucí v zemi EU hovoří anglicky, všichni ostatní by museli projít vzdělávacími kurzy. A. Mazzola dále upozornil, že v diskuzích se stále zapomíná na zaměstnance infrastruktury, kteří nemají žádné jazykové vybavení a bylo by nutné je vyskolit na úroveň B1, aby mohli komunikovat se strojvedoucími. Stejně požadavky by se rovněž vztahovaly na posunovače. CER zastává názor, že strojvedoucí by měl hovořit jazykem té země (provozovatele infrastruktury), do které jede.



Zástupci OSŽ na konferenci: Ing. Pavel Corradini a doc. Dr. Ing. Roman Štěrbá, MBA

Na dotaz zástupců OSŽ, jakým legislativním rámcem chce Komise upravit jazykové požadavky na zaměstnance infrastruktury nebo posunovače K. Schmidt neodpověděl, ale konstatoval, že znalost angličtiny nebude pro strojvedoucí povinná, ale bude to alternativa, pokud nebude strojvedoucí ovládat jazyk provozovatele infrastruktury. Skutečnost, jakým jazykem strojvedoucí hovoří, bude avizována.

Poslanec Evropského parlamentu İsmail Ertug (SD, Německo) přislíbil, že poslanci se seznámí s materiály týkající se nákladů na jazykové školení strojvedoucí a dalších profesí.

PhDr. Helena Svobodová
s přispěním doc. Dr. Ing. Romana Štěrbá, MBA

Regionální mistrovství USIC v badmintonu

Ve dnech 28.–30. 4. 2023 se konalo ve švýcarském Brigu regionální mistrovství USIC v badmintonu. V krásném městečku obklopeném horskými masivy se ho zúčastnilo pět výprav: Velká Británie, Švýcarsko, Německo, Dánsko a Česká republika. Shodné bylo nakonec i pořadí po posledním odehraném zápase. Hrál se systémem každý s každým. Byli jsme svědky vynikajících výkonů, na vysoké sportovní úrovni. Většina z našich soupeřů má velké zkušenosti se závodním badmintonem, někteří se tomuto sportu na různých úrovních stále aktivně věnují.

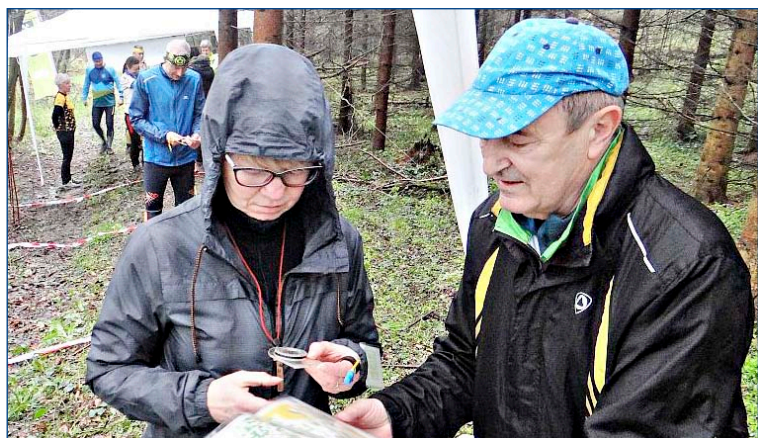
Finále mezi Velkou Británií a Švýcarskem, které mělo opravdu neskutečnou úroveň, rozhodl po remíze 4:4 na zápasy, až větší počet vyhraných setů. Naši reprezentanti podávali dobré a bojovné výkony, bohužel v tak silné konkurenci to na lepší, než páté místo nestačilo. V zápase o čtvrté místo jsme Dánsku srdnatě vzdorovali, bohužel tři vítězství našich mužů ve dvouhrách na celkové vítězství nestačilo. Zbylých pět bodů bral soupeř.

Je třeba hledat do budoucna nové a mladé kolegy, kteří sportují a zapojit je do železničářských sportů. Naše výprava si tedy neodvážila žádný sportovní úspěch, ale určitě spoustu krásných zážitků, a to nejen z náročné a dlouhé cesty, ale také ze švýcarské přírody a kouzelného městečka Brigu. Poděkování za velmi dobrou reprezentaci našeho železničního sportu patří hráčům (R. Lukosz, L. Nevečeřal, A. Zeman, P. Šístek, M. Ondrušáková a J. Pěchová), ale i trenérovi P. Chovancovi a tlumočnickovi J. Kuchtovi.

Vedoucí výpravy **Miroslav Maincl**



ŠTRAMBERK PŘIVÍTAL ORIENTAČNÍ BĚŽCE



Snímek ze startu závodu long, který proběhl za deštivého počasí

Po dva dny (18. a 19. dubna 2023) probíhalo v malebném moravském městě Štramberk a v jeho okolí skvěle připravené mistrovství republiky železničářů v orientačním běhu, které bylo součástí kvalifikací na regionální závody USIC. Pořadatelem závodů bylo Odborové sdružení železničářů ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a se Správou železnic. Tohoto fyzicky i psychicky náročného sportu se zúčastnilo celkem 42 závodníků (z toho čtrnáct žen) od Aše až po Jablunkov, rozdělených podle věku do tří kategorií.

První den se za slunečného počasí konaly závody v kategorii sprint, která proběhla přímo v centru Štramberka. V této kategorii je kladen důraz především na rychlost rozhodování, správné změny směru, přičemž kontrolní body jsou umístěny tak, aby nebylo nutno složitě vyhledávat. Druhý den, kdy se běžela kategorie long, se počasí rapidně zhoršilo, závodníci a závodnice se museli vyrovnávat s nepříjemným deštěm, blátivým terénem a nízkými teplotami. Trať této královské disciplíny vedla kopcovitým terénem, místy s hustým podrostem, zčásti byla ka-

menitá, zčásti blátivá, takže nebyla nouze i o pády po uklouznutí. V této kategorii se závodníci často musí rozhodnout v několika vteřinách pro správnou volbu směru, takže i fyzicky dobře připravený závodník může ztratit cenné vteřiny chybným rozhodnutím.

Po ukončení závodů byly ve štramberském hotelu Gong vyhlášeny výsledky. Do Švýcarska, kde se budou v červnu konat regionální závody USIC, se z žen kvalifikovaly z jednotlivých kategorií Barbora Muchová, Eva Marková (D 21) a Radka Miturová (D 45). Z mužů pak postoupili Zdeněk Šabatka, Ondřej Paleček a Michal Tihon (H 21), David Nehasil, Martin Štrita a Ondřej Svoboda (H 45). Celkem se tak jedná o 9 závodníků a závodnic.

Medaile a diplomy vítězům za první až třetí místo předal Radek Steiger, ředitel ŘOD Východ. Po organizační stránce závod zajistili členové RSK OSŽ Olomouc pod vedením Libora Kiše, technické provedení závodů zajistili členové Sportovního klubu orientačního běhu Ostrava pod vedením jejich předsedy Josefa Juřenika.

Miroslav Čáslavský

V Opavě se konala mezinárodní výstava modelové železnice FISAIC



V opavském kulturním domě Na Rybníčku proběhla ve dnech 5. až 7. května 2023 pod záštitou FISAIC, OSŽ, Správy železnic, Českých drah a ČD Cargo mezinárodní výstava železničních modelů v měřítku 1:87 z České republiky, Francie, Maďarska, Belgie a Německa. Pro návštěvníka této výstavy bylo atraktivní zejména propojení zúčastněných modelů železnic kolejemi, vedoucími z Německa přes Francii, Belgii a Maďarsko až do České republiky do Hradce nad Moravicí na Opavsku. Českou republiku zde zastupovali modeláři z Kostece nad Orlicí.

Jak řekl při zahájení výstavy I. místopředseda OSŽ Radek Nekola, modeláři odpracují na svém koníčku tisíce hodin a díky tomuto zobrazení železnice přitahují na dráhu zejména mladé lidi. „*Přeji si, aby se co nejvíce z nich stali železničáři na celý život,*“ prohlásil Nekola. Slavnostnímu zahájení byl přítomen i Pavel Lekki, ředitel SOKV Ostrava (ČD Cargo), který pozval všechny modeláře na návštěvu podniku SOKV v Ostravě. Modeláře přivítala i delegát FISAIC Roman Štěrbá a výkonná tajemnice ČZS FISAIC Jarmila Šmerhová. Kromě zmíněné návštěvy ostravské SOKV zařadili pořadatelé také

Maďarští a francouzští modeláři před svými modely



prohlídku muzea Tatra v Kopřivnici, kde je vystavena v samostatném pavilonu i legendární Slovenská strela, a rovněž návštěvu Železničního muzea moravskoslezského v Ostravě střed, spojenou s projíždkou vlakem po úzkorozchodné železnici z Třemešné do Osoblavy.

Výstava železničních modelů v Opavě proběhla ve dnech 5.–7. května 2023.

Text a foto: Miroslav Čáslavský
(Podrobnosti na www.osz.org)

Historička z pokladny

I když jsem do Bertiných lázní v Třeboni jezdil přes dvacet let a pokaždé vystupoval a odjížděl ze zdejšího nádraží, nikdy jsem – až do loňského října – nevěděl, že ona vždy usměvavá blondáta paní pokladní je ve skutečnosti vedle svých nádražáckých dovedností i znamenitou znalkyní historie tohoto jihočeského lázeňského města a jeho okolí. Vlastně jsem to předtím ani nemohl zjistit, neboť až tentokrát jsem s ní poprvé zapřel náhodně delší hovor. Sympatická modrooká dáma mi s překvapující znalostí podrobně vylíčila historii města, proslulého svými rybníky a uměle vybudovanými stokami a úchvatným zeleným okolím. Rožmberky, Schwarzenberky a další osobnosti, spjaté s historií Třeboně, vyjmenovala, jako když bičem mrská, jako skvěle při-

pravená studentka při zkoušce na střední škole. Chvilí jsem měl pocit, že by jí profese profesorky dějepisu na střední škole možná slušela ještě více, než její zaměstnání pokladní na malém nádraží. Loučil jsem se s ní s poděkováním za výbornou přednášku a s povzdechem, že jsem tu už bohužel naposledy a že sem už nikdy nepříjedu, neboť jsem se při tomto posledním pobytu setkal s nepochopitelným nepřívětivým jednáním několika zaměstnanců lázni. „*Nikdy neříkejte nikdy*“, poučila mne s neměnným úsměvem tato příjemná pokladní. A dodala, že se do Třeboně po čase určitě opět podívám, třeba už jen na pár hodin jako zvědavý turista. Uvidím, zda se její věštba vyplní. ...

Jan Hála

vlaků již nevypravuje výpravčí, který dal pískalkou před zvednutím výpravky signál, aby cestující urychlili nástup a průvodčí mu potvrdil pohotovost k odjezdu. Nikdo nepíská, nikdo vlak nevypravuje – na návštěvle je zelená a tak se jede. Asi by se něco mělo zlepšit.

JSch

Přijměte odpovědnost za Váš život. Vězte, že jste to Vy, kdo Vás dostane tam, kam chcete, nikdo jiný to neudělá

Les Brown

–bl–

Pozvánka na Modrý vandr

Pořadatelé železničářských pochodů „Modrý vandr“ připravili pro letošní rok (sobota 3. června) turistické putování, které povede tentokrát nejkrásnějšími partiemi kolem řeky Moravy a cyklotrasa k pramenům Odry. Připraveny jsou tři pěší trasy a jedna cyklotrasa.

Start pěších tras je v železničních stanicích Blatec (12 km) od 7:45 do 8:30 h, Kojetín (22 km) od 8:20 do 9:50 h, a Grygov (13,5 km) od 7:40 do 8:30 h, cyklotrasa (53 km) pak začíná v železniční stanici Olomouc hl. n. od 8:00–9:00 h. Cíl všech tras je stanoven do 17:00 h v Brodce u Přerova v bistru Iveta (Majetinská ulice).

Modrý vandr organizačně zajišťuje ZO OSŽ žst. Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc ve spolupráci se Správou železnic.

Miroslav Čáslavský

ODBORNÉ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo nové číslo NŽT 2/2023

Z obsahu: Poděkování profesorovi Vlastislavu Mojišovi; Pamětní desky jihomoravských železničářů – vzpomínka na ty, kdo položili své životy za svobodu naší vlasti; Jubilejní 20. seminář na děčinské průmyslovce – VOŠ a SPŠ v Děčíně; Fantové budovy se díky péči Správy železnic vrací dávný lesk; Optimalizace tratového úseku Děčín východ (mimo)–Děčín–Prostřední Žleb (mimo); Konference Železnice 2023; Rekonstrukce železniční trati Brno–Blansko; Divize svařování a broušení bude nově pod Hrochostrojem; Hrochostroj rozšiřuje svůj vozový park; Měřicí vůz pro železniční svrsek MVŽSv2 – nový diagnostický prostředek u Správy železnic – II. část; Proměna role UIC během jednoho století a jeho vliv na rozvoj železniční dopravy v Evropě i ve světě – dokončení.