



11. září 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

Festival parních lokomotiv Benešov u Prahy

Vážení příznivci železnice,

dovolujeme si vás pozvat na IV. ročník Festivalu parních lokomotiv v Benešově u Prahy, který se koná ve dnech 15. až 17. září 2023.

Festival pořádají občanská sdružení Posázavský Pacifik a Prievdzský Parostrojní Spolok ve spolupráci se Steam Story Agency.

Festival se koná pod záštitou ministra dopravy České republiky Mgr. Martina Kupky, ministra kultury České republiky Mgr. Martina Baxy, statutárního zástupce hejtmanky Středočeského kraje Ing. Pavla Pavlíka, generálního ředitele Národního technického muzea v Praze Karla Ksandra a Města Benešova.

Tohoto mezinárodního setkání parních lokomotiv se rovněž zúčastní i zajímavé motorové lokomotivy a motorové vozy, historické osobní vozy i salonní vozy z České a Slovenské republiky, Maďarska, Německa a Rakouska.

Kromě výstavy lokomotiv a vozů v benešovském depu bude v rámci Festivalu vypraveno přes 30 zvláštních vlaků s parními i motorovými lokomotivami a motorovými vozy.

Během Festivalu se představí naposledy v provozu na trati rakouská parní rychlíková lokomotiva 310.23 z roku 1911. V říjnu 2023 ji končí technická způsobilost kotle a čeká ji náročná oprava.

Petr Sobek



Vzácnou návštěvu přivítali v sobotu 19. srpna v železniční stanici Ostrava střed, kde se nachází Železniční muzeum moravskoslezské (ŽMMS). Byla jím legendární Slovenská strela, která sem přijela první samostatnou jízdou po loňské opravě motoru. Podle slov ředitele ŽMMS Vojtěcha Hermanna se tak stalo rok poté, co pro ŽMMS přijela Slovenská strela do Ostravy poprvé, tehdy ještě tažená náhradní lokomotivou. Poté, co si vzácný exponát kulturní památky prohlédlo ně-

kolik stovek zájemců, odjela Slovenská strela zpět do Kopřivnice, kde je trvale vystavena v depozitáři areálu automobilky TATRA TRUCKS. Další její výjezd není již v tomto roce plánován. Doprovod vystavené Slovenské strele dělal motorový vůz M 131.101 „Hurvínek“ od ČD z Lužné u Rakovníka, výtopyň Šumperk a historické hasičské auto Praga A150 z Hasičského muzea Ostrava.

Miroslav Čáslavský
Foto: Vojtěch Hermann

Důchody – Bohumír Dufek

Snížíme vám penze, zvýšíme věk odchodu do důchodu a co nejvíc vám zkomplikujeme možnost odejít do penze dřív. Tak tento paskvil Fialova vláda vydává za důchodovou reformu, na tomto ministr Jurečka se svým týmem „odborníků“ pracoval více než rok.

To, že se pan Fiala ještě loni v listopadu zaklínal, že „odchod do důchodu v 65 letech bude platit“ a že „na valorizaci penzí je nastaven mechanismus podle zákona“, beru za kolorit. Dnes už každý občan ví, že slovo pana premiéra nemá žádnou váhu ani hodnotu.

Jurečkův návrh jsou jen primitivní úpravy parametrů, které nejpálčivější problémy neřeší, ale navíc celý propočet obsahuje zásadní chybu. Pan ministr mluví o tom, že lidem nad 50 se penzijní věk má nastavovat podle vývoje doby dožití každý rok a tvrdí, že průměrná doba pobírání důchodu bude 21,5 roku. To je úplně mimo realitu.

Podle Statistické ročenky byla v roce 2021 průměrná doba pobírání starobního důchodu pro muže 18,88 roku a pro ženy je 28,07 roku. Průměr tedy činí 23,92 roku a navíc v posledních letech klesá. Na první pohled tedy Jurečkovy návrhy můžou vypadat příznivě, jenže...

V minulosti mohly ženy podle úpravy z minulého režimu odcházet do důchodu v 57 letech a ještě se jim zkracovala doba odchodu do důchodu o rok za každé dítě. Dost žen tedy chodilo do penze v 55 letech. Dnes se věk žen pro odchod do důchodu sjednocuje s muži, v roce 2030 mají všichni chodit do penze v 65 letech.

Ženy, které odešly do důchodu v minulosti za výhodných podmínek, proto tvoří ještě velkou část množiny důchodců, proto je délka pobírání důchodu tak rozdílná ve srovnání s muži. Jenže bohužel naše babičky stárnou a za pár let to bude všechno úplně jinak.

V roce 2021 věk dožití dosahoval u mužů 79,60 roku a u žen 83,73 roku, průměrný věk dožití tak dosahoval 81,86 roku. V posledních letech však stagnoval a oproti vývoji ještě před deseti a více lety průměrná doba dožití již neroste.

V současnosti lidé, kterým je 50 let, mají naději na dožití dalších 27,3 roku (muži) a 32,5 roku (ženy). Pokud pan Jurečka navrhuje, aby lidé pobírali důchod 21,5 roku, tak to znamená, že muži budou chodit do důchodu ve skoro 56 letech a ženy v 61 letech? Anebo snad pan Jurečka občanům nařídí, že se musí dožít 86 a později třeba 90 let?

Návrh Jurečky je úplný nesmysl. Navrhovat reformy, natož vládnout by neměli ti, kteří si ani neumí otevřít statistiku a nerozumí základním datům, které jsou k dispozici.

www.odbory.info


Ve dnech 23. až 27. října 2023 proběhne volba do Dozorčí rady ČD Cargo, a.s., a v době od 30. října do 1. listopadu 2023 se budou konat volby do Dozorčí rady akciové společnosti České dráhy. Na snímku jsou kandidátky a kandidáti Odborového sdružení železničářů do těchto dozorčích rad. Zleva Štěpán Lev, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., Věra Nečasová, tajemnice Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., Bc. Marta Urbancová, tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., a Petr Doležal, uvolněný předseda ZO OSŽ DKV LOKO Ústí nad Labem a předseda Výboru OSŽ SOKV Ústí nad Labem.

Kandidátky a kandidáty do dozorčích rad zmíněných společností představujeme na vloženém plakátu

Foto: Marcel Baláž

Mgr. Martin Malý NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Jednání představitelů vlády, odborů a zaměstnavatelů

Na jednání byly důkladně diskutovány jednotlivé pozměňovací návrhy sociálních partnerů

Vládní koalice se v nočních hodinách 23. srpna 2023 dohodla na úpravách návrhu ozdravného balíčku veřejných financí

V nočních hodinách 23. srpna se zástupci vládní koalice dohodli na některých úpravách vládního návrhu ozdravného balíčku z května letošního roku. Z dosud zveřejněných stručných informací z tohoto jednání vyplývá (viz informace na webu MF: Úpravy konsolidačního balíčku schválené stranami vládní koalice na jednání 23. srpna 2023), že vládní koalice částečně vyhověla požadavku sociálních partnerů, tj. odborů a zaměstnavatelů a ustoupila od záměru zrušit daňové osazení zaměstnaneckých benefitů. Nově by však mělo být zavedeno souhrnné zastropování daňového osvobození vybraných benefitů do poloviny průměrné mzdy za předchozí období. Z tohoto oznámení však není jasné, kterých vybraných benefitů by se tato úprava měla týkat, ani které předchozí období má vláda na mysli.

Pokud se týká dalších požadavků sociálních partnerů, tedy například zachování objemu tvorby FKSP a Sociálních fondů ve výši 2 % objemu mzdových prostředků a požadavku na vypuštění záměru účelového určení 50 % FKSP či SF na produkty penzijního spoření, není o tomto ve zveřejněných informacích žádná zmínka. Stejně tak



Foto: Filip Houdek

není žádná zmínka o požadavku zachování daňového osvobození odborových příspěvků. Pravděpodobně tedy vládní koalice tyto návrhy sociálních partnerů neakceptovala, není to však zatím zcela jasné. V nejbližších dnech by ale mělo dojít k vyjasnění těchto záležitostí, neboť Ministerstvo financí ČR zpracovává pozměňovací návrh, kde

budou tyto ve vládní koalici dohodnuté změny konkrétně a jasně definovány.

V reakci na tento poslední vývoj nyní bude třeba se dohodnout na tom, jak se odborové organizace k tomuto dosavadnímu výsledku sociálního dialogu ve věci vládních úsporných opatření postaví. ■

Hrubá Voda

Soukromé nádraží se chystá na své znovuzrození

Jedno z mála „soukromých“ nádraží v republice se nalézá v železniční stanici Hrubá Voda na trati Olomouc–Krnov. Budova nádraží v secesním slohu přešla do soukromých rukou poté, co jej tehdejší majitel – České dráhy – prodal v rámci rozprodeje tzv. nepotřebného majetku nájemníkovi jednoho z bytů v budově nádraží. Následně celý objekt i s přílehlou vodárnou koupil v roce 2008 olomoucký podnikatel Michal Svák, který se rozhodl, že značně zanedbanou, historicky cennou budovu uvede do původního stavu ze začátku minulého století.

Jaký byl hlavní důvod tohoto rozhodnutí? „**Dá se říci, že mě motivovala láska ke stavbám, láká mě pak zejména architektura starých staveb, v daném případě secese,**“ svěruje se Michal Svák. Ačkoliv je pracovně velice zaneprázdněn, pustil se s vervou do nelehkého boje s „úřednickou hydrou“ – spouště jednání se Správou železnic, která v budově využívá dopravní kancelář, jednání s památkáři (nádraží je památkově chráněné), vyřizování stavebního povolení a další starosti, například s růstem cen stavebního materiálu. V současné době se však zdá, že oprava nádraží spěje k samotné realizaci. „**Pokud se nic zásadního nestane, mohlo by se příští rok začít - nejprve přijde na řadu oprava vodárny a následně i celá budova. Když se zadaří, v roce 2027 by mohl být celý objekt hotov,**“ věří si Michal Svák, který má v týmu renomovaného architekta Staška Žeravu i restaurátora Ra-

domíra Surmu a podporu mnoha lidí, kteří záležitost s opravou sledují.

Po opravě by nádraží mělo sloužit jako penzion, muzeum a místo společenských setkávání. Pokud se týká dalšího využití dopravní kanceláře, odkud v současné době výpravčí řídí dopravu na přilehlých traťových úsecích, je Michal Svák rozhodnut přenechat tuto část budovy nadále Správě železnic za víceméně symbolické pětitisícové nájemné, které v současné době Správa železnic platí. „**Výpravčí k té budově prostě patří,**“ říká Michal Svák.

Podle vyjádření mluvčího Správy železnic Dušana Gavendy však nemá nádražní budova v Hrubé Vodě odpovídající sociální zázemí, platné legislativě. Navíc se v budoucnu počítá s dálkovým ovládáním trati, přičemž ve stanici Hrubá Voda by mělo zůstat jen pracoviště pohotovostního výpravčího, čili občasné pracoviště pouze pro případ mimořádností. „**Rozhodli jsme se proto pro efektivnější přesunutí výpravčího do nového objektu s vlastním sociálním zázemím, který bude splňovat požadavky na pohotovostní pracoviště výpravčího,**“ přibližuje stanovisko Správy železnic Dušan Gavenda. Jak dále dodává, tímto krokem Správa železnic zároveň uvolní majiteli nádražní budovy ruce pro případné podnikatelské záměry, které s objektem má. „**Nic nebude bránit tomu, aby budovu zrekonstruoval pro své vlastní účely bez jakýchkoliv omezení a vazeb na Správu železnic,**“ dodává mluvčí.



V současné době je dopravní kancelář součástí budovy.

Bude se stěhovat do UNIMO buněk?

Majitel nádraží Hrubá Voda, olomoucký podnikatel Michal Svák



Současný vzhled budovy nádraží Hrubá Voda

Vizualizace opravené budovy nádraží



Připravované zřízení nového objektu pro výpravčí (UNIMO buňky) je podle Michala Sváka finančně značně náročné (až 10 milionů korun) a naruší celkový vzhled restaurovaného nádraží. Také zmiňovaný argument toalet je podle Michala Sváka úplně nesmyslný. „**Dodnes tam funguje TOI**

TOI a ze strany Správy železnic nikdy nevystala otázka ani požadavek na zprovoznění toalet v budově. Ale snad se mi podaří tuto doposud nerozhodnutou záležitost domluvit ke spokojenosti všech,“ doufá.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Zbyněk Handzel, vášnivý železničář tělem i duší

Zbyněk Handzel, předseda Klubu důchodců OSŽ, celý život vášnivý železničář tělem i duší, je bezesporu klíčovou postavou v organizaci zájmových a volnočasových aktivit na půdě Klubu důchodců. Zároveň je členem Krajské rady seniorů Praha odkud přenáší informace o aktivitách, které se seniorů týkají.



Svoji kariéru začal na dnešní Střední průmyslové škole dopravní v Masné na Praze 1, v oboru se zaměřením na motory a kolejová vozidla. Na škole si kromě studia prošel dílnami, kovárnou, soustružnou, nástrojárnou a laboratoří, aby se zdokonalil v praxi. Po maturitě nastoupil do tehdejšího lokomotivního depa Vršovice jako kandidát strojvedoucího. „**Dneska je ten rozdíl v tom, že my jsme museli projít všechny provozy, a začínali jsme v dílnách,**“ poukazuje Zbyněk na dřívější dlouhé začátky u strojvedoucího. „**Šli jsme do monterek a rozebírali jsem třeba brzdové válce ve vozovém depu, měnili brzdové špalíky na lokomotivách a asistovali u různých oprav lokomotiv,**“ doplňuje.

Po absolvování základní vojenské služby, kterou strávil v železničních dílnách v Ostravě, pokračoval ve své cestě, a to už jako pomocník strojvedoucího. Poznával jednotlivé řady lokomotiv a zmínil i vztah dřívějších strojvedoucího ke svým svěřeným

hnacím vozidlům. „**Strojvedoucí a jejich pomocníci se o své turnusové stroje starali jako o své vlastní.**“

Po převedení z Vršovic na Smíchov kolegové pana Handzela přesvědčili, aby si udělal zkoušky na strojmistra, které úspěšně absolvoval. „**Zde jsem měl jako první v republice, tzv. APS,**“ (Automatizované pracoviště strojmistra – pozn. redakce). Dále byl převelen na hlavní nádraží a posléze na odstavné nádraží v Praze, pak následovalo depo Libeň, a také Masarykovo nádraží. „**Prošel jsem si celou Prahu,**“ vzpomíná Zbyněk. Jednu dobu, když působil na hlavním nádraží v Praze, komandoval nejen strojvedoucí, ale i posunovače a spadali pod něj i strojvedoucí z Kralup nad Vltavou. Za celou svou kariéru strojmistra poznal nespočet provozních zaměstnanců, občas se s některými potká i dnes běžně na ulici a jiných organizovaných setkáních.

Hlavní nádraží bylo místem, kde Zbyněk svou kariéru strojmistra zakončil při odchodu do důchodu. Za svou éru strojvedoucího a strojmistra sesbíral mnoho zážitků a vzpomínek, dokonce si vysloužil přezdívku „**zhasínač,**“ protože jeho odchodem pracoviště „**zhasla**“ a zanikla, jako například na Smíchově, v Libni, nebo na Masarykově nádraží.

Ke konci své pracovní kariéry převzal místo předsedy Klubu důchodců, kde se začal angažovat s plným nasazením. Mimo jiné rád vytváří kroniky a vzpomínková videa, pořádá společné akce pro členy či archivuje fotografie. To je jen krátký výčet toho, proč se pro pozici předsedy KD náramně hodí. Co se týká nejbližších akcí a aktivit, po letních prázdninách organizuje vícedenní výlet se seniory do Piešťan, nebo jsou v plánu sportovní hry v Potštejně.

Matyáš Reichert

ZE SVĚTA

Zlatý vlak (The Golden Train) na Raumabanen jako nová turistická atrakce v Norsku

(Åndalsnes) Letos v létě Norwegian Travel znovu aktivuje turistickou nabídku, která byla ukončena v roce 2014 a má velký potenciál. Vlak je veden na horské trati Raumabanen z Åndalsnes do Bjorli a zpět, dále pokračuje do Dombås, kde přejíždí na Dovrebanen z Trondheimu do Osla. Provozovatelem Zlatého vlaku bude norská železniční společnost TM Togdrift, která také provozuje turistické vlaky z Narviku přes Ofotbanen do švédského Abiska. Tajemství použitých vozidel zatím nebylo odhaleno. Termín zahájení provozu vlaku zatím nebyl stanoven, první Zlatý vlak má snad vyjet na konci července.

Tento turistický vlak, Lonely Planet zvolila za „**nejkrásnější cestu vlakem v Evropě,**“ nabízí dechberoucí přírodu, rozmanitou krajinu. Není náhodou, že tento vlak, který je v neposlední řadě zaměřen na turisty z výletních lodí, se prodává pod názvem „**Zlatý vlak**“. Když Německo

v roce 1940 napadlo Norsko, Raumabanen sloužily k dramatickému úkrytu 50tunové norské rezervy. Cestující nového turistického vlaku by měli být o této dramatické události na cestě divokým a romantickým Romsdalenem podrobně informováni.

Už před druhou světovou válkou jezdily po Raumabanen zvláštní turistické vlaky, které cestou zastavovaly a zpomalovaly. Tato tradice byla obnovena po roce 1952, včetně návštěvy královny Alžběty v Åndalsnes v červnu 1974. Od roku 1993 byla používána historická vozidla z Norsk Museumtorg. V letech 2008 až 2014 provozoval NSB turistické vlaky s moderním vozovým parkem. Poté byly tyto vlaky vyřazeny z běžného provozu.

Skvělým modelem pro Zlatý vlak je „**Flåmsbana**“, kde jezdí turistické vlaky mezi Myrdal a Flåm.

Z Businessportal-norwegen.com připravil Martin Hájek

Deutsche Bahn objednává nové ICE vlaky za dvě miliardy EUR

(BERLÍN) Deutsche Bahn (DB) rozšiřuje svůj park vlaků ICE a objednává dalších 73 vlaků v celkové hodnotě kolem dvou miliard eur. 56 z těchto vlaků je ICE L španělského výrobce Talgo, jak železnice ve středě oznámila. Mezi Berlínem a Amsterdamem budou zpočátku jezdit maximální rychlostí 230 kilometrů za hodinu. Další 17 vlaků jsou ICE 3 neo, z nichž některé již železnice používá. Max. rychlost je 300 km/h a jsou určeny jízdu zejména na vysokorychlostních tratích, například mezi Kolínem n. R. a Frankfurtem (M) nebo Berlínem a Mnichovem. ICE 3 neo vyrábí společnost Siemens Mobility.

Objednávkou Deutsche Bahn vyčerpávají stávající rámcové smlouvy s výrobcem. DB představily vlak Talgo poprvé v září loňského roku a původně objednály 23 vlaků, které by měly jezdit od října 2024. Další 56 vlaků bude na kolejích poprvé od roku 2026 a podle DB by měly být plně dodány do roku 2030. Pro ICE 3 neo si naopak DB objednaly k dnešnímu dni 73 vlaků, které mají být dodány do roku 2029. Nyní se tato objednávka rozšířila o 17 dalších vlaků.

Průměrné stáří flotily ICE má klesnout z dnešních 18 na 12 let do roku 2030.

Z Bahnblockstelle připravil Sh

Všimli jsme si

● **V ROCE 2010 BYL REVITALIZOVÁN** traťový úsek Zdice–Hořovice na trati Zdice–Plzeň, přitom byla odstavena ze sítě původní historická budova zastávky Praskolesy, která se původně jmenovala Praskolesy-Žebrák, městys Žebrák leží asi 2 km od zastávky na původní plzeňské silnici, poblíž Žebráku stojí hned dva středověké hrady Žebrák a Točník. Historická budova zastávky Praskolesy patří Správě železnic, je zarostlá náletovou vegetací a prázdná, okolní pozemky patří dosud ČD a.s. a přístupové pozemky obci Praskolesy. Snad by šlo budovu nějak využít a zachránit. Na čele budovy ještě prosvítá nápis Praskolesy-Žebrák. Do elektrifikace tratě Plzeň–Zdice a zavedení autobloku po roce 1987 bylo na konci nástupiště zastávky Hradlo Praskolesy s mechanickými návěstidly na dvoukolejné trati. Jedna výpravčí žst. Dobříš, má bývalá kolegyně, právě na Hr. Praskolesy začínala svou železniční kariéru. **Martin Kubík**



Historická budova zastávky Praskolesy-Žebrák zarůstá jak Šípková Růžanka, co na to SŽ? Kdysi zde byla i výdejna jízdenek



Osobní vlak Plzeň–Beroun zastavuje 13. 8. v 17:30 v revitalizované zastávce Praskolesy

● **OBČANSKÉ SDRUŽENÍ** Posázavský pacifik rekonstruuje bývalou vodárnu v železniční stanici Čerčany (na snímku ze dne 2. 8. 2023). Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova. V těsném sousedství je umístěn i opravený vodní jeřáb a vybudován malý přilehlý parčík s historickými lampami a modelem kolejistě uprostřed jako připomínka toho, že právě kvůli železnici se tato obec významně rozvinula. První vlak sem přijel 20. 5. 1871 ze směru od Gmündu, železniční křižovatka zde vznikla po dobudování posázavských tratí po roce 1900. V budoucnu tu má být veřejnosti zpřístupněn objekt někdejšího stavědla č. 1 nacházejícího se na benešovsko-týneckém zhlaví, kde již je z větší části opraven tamní stavědlový přístroj. **Tomáš Martinek**



Podpůrný fond OSŽ

Podpůrný fond Odborového sdružení železničářů (dále rovněž „PF OSŽ“), který vznikl v průběhu roku 1995, je výrazem solidarity členů OSŽ a dalších fyzických a právnických osob, které do něj dobrovolně přispívají. Zástupci zaměstnanců (členové OSŽ) v dozorčích radách u zaměstnavatelských subjektů do něj přispívají pravidelně v průběhu roku, ostatní většinou jedenkrát ročně, je tedy naplňován průběžně.

Jeho stěžejním úkolem je podpořit členy OSŽ, respektive jejich rodinné příslušníky při tíživých životních a sociálních situacích (např. z důvodů zdravotních, úmrtí člena rodiny, přírodní katastrofy a dále operace smyslových orgánů /očí/ z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti a tím i zaměstnání - pracovní-právní vztahu apod.), na jejichž zmírnění jejich finanční a hmotné prostředky nestačí. PF OSŽ je majetkem OSŽ, právo hospodaření s ním má Představenstvo OSŽ.

Žádost o přiznání dávky z PF OSŽ musí být adresována na OSŽ-Ústředí, sociálně-právnímu oddělení OSŽ (dále rovněž „SPO OSŽ-Ústředí“) prostřednictvím příslušného odborového orgánu, tj. závodního výboru základní organizace OSŽ (dále rovněž „ZV ZO OSŽ“), kde je nebo byl (úmrtí) žadatel členem OSŽ. Žádost o přiznání dávky z PF OSŽ (včetně přílohy) musí být řádně a čitelně vyplněná, potvrzená s vyjádřením ZV ZO OSŽ, včetně stanovení doporučené výše dávky z PF OSŽ. Uvedenou žádost je třeba doložit písemnostmi, které ji dokumentují.

Maximální částka je stanovena v souladu se Statutem Podpůrného fondu OSŽ ve výši 30 000 Kč.

Schválené finanční částky se pohybují od 5 000 Kč do 20 000 Kč. Nejnížší schválená částka může být ve výši 1 000 Kč a nejvyšší ve výši 30 000 Kč (v případech stanovených Statutem Podpůrného fondu OSŽ).

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ jsou evidovány na ZV ZO OSŽ a na SPO OSŽ-ústředí, které předkládá po ověření a zpracování důvodové zprávy žádosti k rozhodnutí Představenstvu OSŽ. O přiznání dávky, její výši nebo možné opakovatelnosti nebo i o její nepřiznání rozhoduje Představenstvo OSŽ na základě žádosti podané žadatelem (členem OSŽ), případně jeho rodinným příslušníkem. Představenstvo OSŽ při projednávání a rozhodování o přiznání dávky přihlíží k vyjádření příslušného ZV ZO OSŽ. SPO OSŽ-Ústředí sdělí písemně stanovisko Představenstva OSŽ žadateli a příslušnému ZV ZO OSŽ. Hospodářsko-finanční oddělení OSŽ-Ústředí zabezpečuje vyplácení jednotlivých dávek z PF OSŽ ve spolupráci s funkcionáři OSŽ-Ústředí a funkcionáři příslušné ZO OSŽ.

Pro zaslání finančního příspěvku do PF OSŽ je k dispozici účet číslo:

35-2000264339/0800

Žádáme všechny ZV ZO OSŽ a jejich předsedy, aby v rámci možnosti ZO OSŽ přispívali finanční částkou do PF OSŽ. V případě, že ZV ZO OSŽ nepřispěje do PF OSŽ, Představenstvo OSŽ je připraveno, v souladu se Statutem PF OSŽ, tuto skutečnost zohlednit při schvalování žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ.

Luděk Šebrle,
analytik rozborů
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

PORADNA BOZP

HORROR NA WC

Lze předpokládat, že když se člověk (obzvláště žena) usadí na WC, bude v kabince docela sám.

Do určitého dne jsem to brala jako pravidlo či samozřejmost a chovala se podle toho, od toho památného dne před několika lety již očekávám cokoliv...

Protože v práci není obvyklé mít na WC komiksy s kocourem Garfieldem, které mám pro vyplnění chvíle doma, onu prázdnost času vyplňuji čistěním brýlí. Pokud by někoho z vás zajímalo proč, nedokážu na to uspokojivě odpovědět, nejspíš se jedná o jakousi osobní úchytku. Tedy si spokojeně sedím a čistím a až po tomto okamžik vše probíhá jako jindy a pak přišlo to BRRRRRRRRR-VRRRRR, a to hlasitě a těsně vedle mne. Koutkem oka jsem spatřila zelenou pohyblivou skvrnu velkou jako dlaň a jiný popis objektu by byl v tu chvíli ryzí spekulací, protože, vzhledem k účtyhodné hromadě dioptrií, jsem bez brýlí zcela bezmocná. Jak jsem zvládla všechny úkony před úprkem z WC, nevím, ale můžu zvědavého čtenáře uklidnit, že na chodbu mezi dav ve frontě u tiskárny jsem vybíhala již zcela upravena. Asi jsem nevypadala úplně normálně (tedy na dámu v nejlepší věku a ve formálním oděvu důstojně předstírající, že vůbec nevychází z oné místnůstky), protože

že ženská část fronty počala vyděšeně kvokat a uklidňovat mne a mužská se po mé informaci o mimozemšťanech na záchodku, vydala na lov. Plížila jsem se opatrně za nimi, protože ve třetím patře v Praze je opravdu dost omezený výběr zelených věcí, které s vámi sdílí nejlepší místnost a vydávají zvuky. Lovci byli ozbrojeni smetákem, šli v rojnici a předstírali, že se nebojí. Ženy zdáli obdivně přihlížely jejich nebojácnému počínání. Z kabinky se ozývaly hlasité zvuky a jakési tleskání. Škvírou dovnitř nahlédl první odvážlivce. „**FUU!!!**“ otočil se k nedýchajícímu davu. „**Je to SARANČE! ... a je VELKÝ JAK PRASE!**“ Postupně jsme nakoukli všichni (já už s brýlemi). Fakt to bylo saranče, nádherné, obrovské a na WC ve třetím patře. Už jsme se nebáli (no, jen trochu). Ulovili jsme ho do krabičky, otevřeli okno a slavnostně vypustili ven. Letělo krásně a čím dál výš a my se koukali na to hmyzí stvoření, které přežilo návštěvu „*Matičky stověžaté*“ a stmelilo kolektiv. Fotku neudělal nikdo, jaksi jsme zapomněli. Ale věřím, že si to každý z přítomných bude dlouho pamatovat, protože zázraky přírody se tak často na WC nevidí.

A nakonec něco pro ty z vás, kteří v článku marně hledali to obvyklé poučení z BOZP. Podle normy ČSN 734108 má být kabinka vybavena toaletním papírem. Bez toho by byl náš úprk z WC mnohem, mnohem, složitější!

Dana Žáková – oddělení BOZP OSŽ

Dopisy v koši nekončí...

V Obzoru č. 13/2023 jsme uveřejnili příspěvek dopisovatele Petra Rádla s tím, že se na jeho obsah týkající se laviček v zastávce Pyšely a bezplatné přepravy kol z půjčovny ČD zaměříme.

Ovšem, než jsme jeho připomínky vyřídili, ozval se nedočkavý čtenář Petr Rádíl opět:

„Kdysi mi někdo říkal, že když někdo neodpoví na dotaz, tak se má dotaz zopakovat. Může to být totiž tím, že ten tázaný špatně slyší. Ale co si myslet o tom, když dotaz byl položen písemně. Tak potom by nereagování na dotaz by mohlo být způsobeno přemírou dotazů, a tak se stalo, že ten článek s dotazem někde zapadl a v tom případě by už nikdy nebyl zodpovězen. Tak v tom případě nezbyvá než dotaz zopakovat. A to bylo v Obzoru před časem otištěno, že čtenáři zůstává záhadou, proč na některých místech, kde je půjčovna kol ČD Bike vycházejí tratě, kde vypůjčené kolo nejde zdarma vlakem ČD přepravit, a proč na některých tratích, kde ani ve výchozí, ani v konečné stanici půjčovna ČD není, tam kolo z půjčovny ČD vlakem ČD zdarma převeze. Tentokrát uvedu jen jeden příklad, který si z hlavy pamatuji, že v Kolíně ani v Praze půjčovna ČD Bike není a kolo z půjčovny (zajímalo by mne z které) můžete v trati Praha–Kolín zdarma převézt. A zase na druhou stranu, v Berouně půjčovna ČD je, ale kolo zdarma si v trati do Rakovníka či Hořovic zadarmo z Berouna nepřepřavíte. To opravdu vyžaduje odpověď fundované osoby, protože z pohledu cestujícího to vypadá jako pitomost a těch by se na úřadě Generálního ředitelství Českých drah dopouštět neměli. Pokud ani na další článek nepřijde odpověď, tak bych příště rozebral tratě s volnou přepravou kol a jak k nim přepřavit kola ze vzdálených půjčoven, a začal bych ve Středočeském kraji.“

Petr Rádíl

Tak snad nyní už jeho požadavky uspokojíme odpověďmi Správy železnic i Českých drah. Ale současně bychom chtěli podotknout, že není nutno se pokaždé obracet na náš časopis, ale lépe přímo na příslušné instituce. Rády vám kvalifikovaně odpoví.

Reakce Správy železnic:

...Část zasláního příspěvku věnovaná zastávce Pyšely sice neobsahuje dotaz, nicméně v souvislosti s mobilizací v této lokalitě můžeme uvést, že starý, opotřebovaný mobilizátor v železničních stanicích a zastávkách je postupně obměňován za nový. Konkrétně na zastávce Pyšely je předpokládán termín obnovy mobilizátora v srpnu letošního roku.

Půjčovny kol a jejich přeprava jsou věci Českých drah, v této záležitosti je tedy potřeba obrátit se na ně.

Dušan Gavenda,
Správa železnic, s.o.,
Generální ředitelství,
tiskový mluvčí,
úsek generálního ředitele,
odbor komunikace

Reakce Českých drah:

Stanovisko k tratím s bezplatnou přepravou jízdních kol v rámci služby ČD Bike

České dráhy nabízejí nájemcům jízdních kol v rámci služby ČD Bike bezplatnou přepravu jízdních kol ve vlacích formou přepravy spoluzavazadel, resp. formou úschovy během přeprav v traťových úsecích a vlacích, které mají uvedenou službu vyhlášenou. Tato bezplatná přeprava jízdních kol v úschově během přepravy se neposkytuje ve vlacích s povinnou rezervací jízdních kol.

Tratě a jejich traťové úseky pro bezplatnou přepravu kol ČD Bike jsou každoročně aktualizovány a pro danou se-

zónu jsou vždy vybrány jednotlivými Oblastními ředitelstvími osobní dopravy (OŘOD). Na regionální úrovni se rozhoduje proto, že kolegové z OŘOD mají nejlepší místní znalost podmínek pro nabídku této služby. Při výběru tratí se vychází z celé řady faktorů, jako jsou například typy vozů, které jsou na tratích nasazeny, nabízená kapacita, obvyklé využití této kapacity a obsazenost vlaků. Dále mají přehled o atraktivních, oblíbených lokalitách v regionu a mají znalost navazujících cyklostezek u železničních stanic a v jejich okolí. Všechny tyto faktory a další skutečnosti ovlivňují volbu příslušných tratí.

Příkladem může být zmíněná trať Praha–Kolín. Tu využívají např. nájemci kol vypůjčených v Lysé nad Labem, Nymburce nebo v Poděbradech, a kteří podnikají výlety s využitím různých cyklotras, např. „Jízera“ nebo „Labe“ a dále kombinují návazné cyklotrasy např. do Klánovic, Peček a dalších míst, kde je výhodné nastoupit na vlaky linky S1 Praha–Kolín a s přestupem na návazné spoje např. linky S2 se mohou vrátit do výchozího bodu. Linky S1 i S2 přitom mají díky jednotkám CityElefant dostatečnou volnou kapacitu pro bezplatnou přepravu jízdních kol v rámci služby ČD Bike. Na druhou stranu například trať Beroun–Rakovník obsluhovaná jednotkami Regionova kvůli omezené kapacitě pro přepravu kol do nabídky bezplatné přepravy zahrnuta není.

Na závěr bychom rádi doplnili, že uzavření půjčovny na stanici Praha Smíchov došlo z důvodu výpovědi z nájmu ze strany vlastníka budovy z důvodu připravované rozsáhlé rekonstrukce stanice.

Mgr. Petr Štáhlavský,
tiskový mluvčí,
České dráhy, a.s.,
Generální ředitelství,
Odbor komunikace,
Oddělení tiskové

Reakce na článek

Chtěl bych reagovat na článek v Obzoru č. 14 ze dne 7. srpna. Článek napsal pan Matyáš Reichert.

Píše se v něm, jak je krásné cestovat nočním vlakem Českých drah do Švýcarska. Já jsem tam již několikrát byl autem a nyní jsem se s manželkou rozhodl, že pojedeme vlakem. Manželka tomu věnovala cca dva roky příprav, aby vše klaplo na první dobrou. Nyní už jsme z dovolené doma a mohu říci, že cestování po Švýcarsku vlakem je prostě zážitek na dlouhou dobu. Jenom bohužel ta cesta tam a zpět je také zážitek na dlouhou dobu. Samozřejmě, že manželka se snažila koupit tak zvanou včasnou jízdenku (max. dva měsíce předem). Jaké ale bylo naše překvapení na pokladně v Praze na hlavní nádraží, dva měsíce a jeden den dopředu nám bylo sděleno, že jsou všechny lůžka vyprodána. No, ono se vlastně není čemu divit. České dráhy vypravují jenom jeden lůžkový a jeden lehátkový vůz, který se samozřejmě dělí na české, německé a švýcarské cestující, takže vydělte celou kapacitu vozu třemi a ono toho moc nezbyde.

Proto také bylo vyprodáno (bylo nám sděleno na pokladně) dvacet minut po půlnoci. No prostě jsme se museli smířit s tím, že budeme sedět. Tak jsme objednali a zaplatili místenky do kupičky. Jaké ale bylo naše překvapení v den odjezdu, když jsme zjistili podle čísla vozu, že to není kupé, ale tak zvaný otevřený vůz. Samozřejmě vůbec neseděly místenky a na dotaz vlakovému personálu nám bylo sděleno někam si sedněte.

Nevím, jaké má zkušenosti nočním vlakem do Švýcarska pan Reichert, ale cestovat tolik hodin s prostorem cca dvacet centimetrů před koleny, je prostě „zážitek“ na dlouhou dobu. Cesta zpět už byla v objednaném kupé, ale ani to není žádná slast tolik hodin sedět. Snad by se mohl někdo zamyslet a na tyto cesty nasazovat více lůžkových vozů. O večeri bychom si mohli nechat jenom zdát...

Víta Pilát

Poznámka redakce:

Protože pan Matyáš Reichert mimo jiné pracuje také jako průvodce v lůžkových a lehátkových vozech, může se

jen těžko dostat do takového lapálie, jako autor tohoto příspěvku Víta Pilát.

Věříme, doufáme, že se tentokrát v jeho případě jednalo pouze o nějakou mimořádnost, aby už pro všechny cestující byla cesta tak příjemná, jak ji Matyáš Reichert (na snímku Danieľ Houdkově) ve svém článku VLAKEM PŘES NOC DO CURYCHU popisuje.



Nedávno jsem si přečetl tiskovou zprávu Správy železnic. Uvádí, jak SŽ využila období vegetačního klidu (listopad–březen) ke kácení dřevin u tratí v oblastech, které jsou rizikové z hlediska pádu stromů a vzniku mimořádných událostí. Uváděná čísla jsou ohromující – v přepočtu bylo vykáceno 489 826 vzrostlých stromů. Dřeviny s obvodem kmene nad 80 cm se počítají jako celý strom, menší jako půl stromu. Každých 10 metrů čtverečních souvislého porostu keřů se pak rovná jednomu stromu.

Samozřejmě chápou, že těžební práce jsou prováděny v době vegetačního klidu. Na koleje však padají i zcela suché stromy. A ty lze kácet kdykoliv, nepodléhají žad-

nému povolenáckému režimu. V ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí se nemají dávno vyskytovat. Na trati č. 170 Praha–Beroun–Plzeň–Klatovy s mezinárodním provozem najel EC 361 v 19:43 hod. dne 1. května mezi žst. Karlštejn–Zadní Třebáň na spadlý suchý strom. Mimořádná událost postihla cca 250 cestujících, kteří za doprovodu policistů a hasičů došli pěšky do Zadní Třebáně. Následující dvouhodinová výluka postihla i další spoje: IC 554 + 67; IC 565 + 88; R 777 + 111; a R 779 + 56.

K vážnému narušení provozu došlo 9. srpna dopoledne na trati č. 225 v úseku Havlíčkův Brod–Šlapanov. Strom, který spadl na trakční vedení poškodil trakční

podpěry a trolej v délce 800 metrů. Provoz byl přerušeno od poledních hodin 11. srpna. Cestující byli převedeni autobusy.

Dřevo, samé dřevo...

Spadlý strom poškodil trakční vedení a zastavil na několik hodin provoz 16. srpna u Kamenného Újezdu na trati č. 196 Č. Budějovice–H. Dvůřítě–Šumerau... Nebudu čtenáře unavovat výčtem dalších případů, nezbylo by místo na další články.

Většina cestujících nerozlišuje pojmy „provozovatel dráhy“ a „provozovatel drážní dopravy“ – dopravce.

Jejich zloba se tedy obrací proti dopravci toho kterého vlaku. Často i v případě vlaků privátních dopravců jsou označovány za viníka mimořádností České dráhy.

Nelze se donekonečna vymlouvat na extrémní počasí. Meteorologické anomálie nás provázejí již dlouhou řadu let. Prozíravý hospodář se na ně včas připraví. Nikdo z nás samozřejmě nechce holé pláně u tratí. Dřeviny v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí však musí být udržovány ve stavu, kdy jejich případný pád neohroží bezpečnost provozu. Dočkáme se někdy takového stavu?

Vladimír Selucký

TURNAJ TROJIC V BOWLINGU

Přestože je období prázdnin a dovolených, dne 17. srpna 2023 se v Praze konal za účasti bowlingových týmů – bez rozdílu věku a pohlaví – z celé České republiky další ročník turnaje OSŽ trojic v bowlingu.

Protože je bowlingová herna v Pardubicích mimo provoz, konal se tento tradiční srpnový bowlingový turnaj trojic tentokrát v Praze v hotelu DUO. Na sportovní klání se přišel podívat také **Ing. Martin Kašpar – ředitel PJ Praha ČD Cargo.**

Bowlingového klání se zúčastnilo 24 smíšených družstev. Zvítězilo družstvo ve složení: **Pavel Nádvorník, Zdeněk Pírk a Vladimír Hornák** s celkovým náhozem 3 122 kuželek.

Nedrážní republikový výbor OSŽ vyslal tak jako v letech minulých dvě družstva. **Družstvo A** ve složení **Jiří Málek, Pavel Vymazal a Miroslav Holoubek**. Hráči tohoto družstva obsadili stejně jako vloni 3. místo s náhozem 3 034 kuželek. **Družstvo B** reprezentované

hráči **Bc. Renatou Douskovou, Oldřichem Sobolem a Janem Buchtou** skončilo s výkonem 2 457 shozených kuželek. Celý turnaj se konal v přátelské atmosféře, a tomu odpovídaly také předvedené výkony.

Poděkování za zajištění turnaje patří **Regionální sportovní komisi Praha** pod vedením **Ing. Pavla Součka**.

Bc. Renata Dousková, místopředsdkyně OSŽ a předsdkyně NeRV OSŽ, ředitelka turnaje



Foto: Jan Buchta

Kdo se umí smát sám sobě, má právo se smát všemu ostatnímu, co mu k smíchu připadá.

Jan Werich

–bl–

Slibný nástup

Před časem byla v tisku informace o úmyslu ČD vybavit vlaky wifi internetem a zásuvkami pro nabíjení drobné elektroniky. Nástup, jak vybavování zásuvkami tak wifi připojením, byl docela rychlý, ale... Zatímco internetové připojení v Elefantech na trati do Benešova funguje v 99,99 procentech, tak vybavování zásuvkami se nějak zadrželo, odhadl bych, že zásuvky jsou tak v polovině jednotek. Zajímavé je, že zásuvky jsou snad úplně vždycky v Regionových na trati posázavského Pacífku z Čerčan přes Davli do Prahy, ale internetové připojení tam až na jednu výjimku nikdy nefunguje. Je fakt, že to asi málokomu z dnešních mladých nějak vadí, v podstatě skoro každý má zaplacená neomezená data. Ale to píšu jen proto, že člověka vždy potěší, když někde něco, co je inzerováno, opravdu funguje. Avšak bude to jen názor cestujícího, který patrně managery jistě akciové společnosti se stoprocentní státní účastí asi moc nezajímá. **Petr Rádl**

„MEZINÁRODNÍ SRAZ BOBIN“



V prostorách železničního muzea Českých drah v Olomouci se v sobotu 12. srpna konal sraz legendárních elektrických lokomotiv Bobin. Akce připomněla 70. výročí od výroby první z nich a na programu byl také bohatý doprovodný program včetně jízdy zvláštních vlaků. Jednalo se o Mezinárodní sraz nejstarších elektrických lokomotiv pro stejnosměrný napájecí systém 3000 V řady E 499.0.

Remíza v Olomouci, jejíž součástí je i točna, byla otevřena 1. května 1950. Než zde bylo v roce 2012 otevřeno muzeum historických vozidel, sloužil areál jako depo pro motorové vozy

Foto: Jiří Vosička

Ve Středočeském kraji se v posledních dvou letech snižuje rozsah osobní dopravy na vybraných regionálních tratích v souvislosti s požadavkem tamního krajského úřadu.

Jeden z traťových úseků, kde byly v prosinci roku 2021 neuváženě zrušeny osobní vlaky, je úsek Vlašim–Trhový Štěpánov (součást tratě 222), přestože ze strany zdejších obcí byl o ně zájem, ale kraj to prostě nerespektoval. Náhradou je sice zavedena autobusová linka PID 794, jenže ta je prý často nespolehlivá, navíc s delší trasou. Čili v tomto případě šlo o politické rozhodnutí. Přitom vlaková zastávka Zdislavice nacházející se na zmínované trati dostala nové bezbariérové nástupiště, přičemž tu dále došlo k zabezpečení dvou přejezdů a rekonstrukci traťové koleje, díky čemuž v tomto úseku došlo ke zkrácení jízdní doby paradoxně v době, kdy zde již nefunguje pravidelná osobní doprava. Alespoň tu v červnu loňského roku byly zavedeny sezónní víkendové turistické vlaky v rozsahu čtyř párů vlaků denně provozované dopravcem RCAS, jež jsou objednány a hrazeny zdejšími obcemi. Je však na místě, aby

vlaková linka S99 byla opětovně prodloužena až do Trhového Štěpánova, alespoň některé spoje, zejména první ranní býval hojně obsazen, neboť sloužil k návozu místních občanů do zaměstnání či škol do Vlašimi a Benešova.

Regionální tratě jsou pro obsluhu venkova rovněž velmi důležité, do většiny z nich se poslední dobou značně investuje (především do vyššího zabezpečení přejezdů) a redukcí provozu tak dochází k znehodnocení proinvestovaných prostředků. Navíc mikroregion Vlašimsko je historicky zajímavá oblast s rozvíjejícím se cestovním ruchem (ve zrekonstruované výpravní budově žst. Vlašim sídlí Podblanické informační centrum) a několika cyklostezkami, díky čemuž sem míří značné množství cyklistů a jízdní kola lze snadno přepravit právě pouze vlakem.

Tomáš Martínek

▼ **Turistické sezónní víkendové vlaky relace Vlašim–Trhový Štěpánov jsou letos vedeny motorovým vozem 820.028 „Singrovka“, na snímku ze dne 8. července 2023 je zachycen MOs vlak 19174 projíždějící místem, odkud v minulosti ze širé trati (u vlašimské vlakové zastávky) odbočovala vlečka (se stoupáním 37,5 promile na 114 m) do místní Zbrojovky, která byla vytržena v roce 2021, přičemž vjezd do areálu byl zasypan vloni na jaře**



Regionální tratě jsou pro přepravu cestujících důležité

Za krásami Budapešti

Už to není náš přímý soused, ale to neznamená, že se Maďarsko od toho okamžiku není pro české turisty dostatečně zajímavé. Naopak – stačí navštívit jeho hlavní město Budapešť, které se honosí řadou památek i různých atrakcí a získáte nejen plno poznatků, ale také mimořádných zážitků.

Snad všichni máme v živé paměti, že se vlastně jedná o dvě města na protilehlých březích Dunaje, a to Budín a Pešť, která se posléze spojila v jedno jediné.

Můj výlet do Budapešti provázelo střídavé počasí – od slunečného až po deštivé. Ale ani tato kombinace mi nezabránila od prohlídky města včetně jeho zajímavostí.

Jmenovat mohu Velkou synagogu, samozřejmě impozantní parlament Országház, Baziliku sv. Štěpána či Matyášův chrám, Náměstí hrdinů, Lázně Széchenyi ...a dalších pět stejně významných, potažmo nejnavštěvovanějších, Budínský hrad, Rybářskou baštu, Sochu svobody, která není po-

dobná té americké, ale oslavuje maďarskou nezávislost, respektive osvobození od nacistické nadvlády.

Vynechat nelze Řetězový most Széchenyi Láncid, který byl prvním mostem přes řeku Dunaj a spojil tak dvě města v jedno, jak jsem se zmínil v úvodu.

A pokud vám zbyde ještě „trochu“ času, můžete se vydat na Centrální trh na náměstí Fővám tér. Tržnice svým vzhledem připomíná nádraží, prohlédnout si památník úmrtí židov-

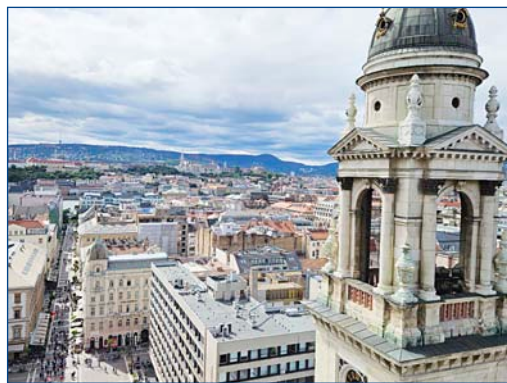
ských občanů za druhé světové války, kteří byli zastřeleni na břehu řeky, v podobě 60 párů železných bot.

No, a pokud už jste dostatečně „uondáni“ a váš plánovaný pobyt v Budapešti se chýlí ke konci, můžete vyrazit na nádraží a vydat se vlakem zpět. Jako na filmovém plátně vás pohled z okna odnáší domů a budapeštské zážitky se pomalu zahalují do vzpomínek. Ty ovšem posiluje přehršel pořízených fotografií...

Text a foto: Filip Houdek



Sídlo Maďarského parlamentu (Országház)



Výhled z věže baziliky svatého Štěpána



Rybářská bašta (Halászbástya)



Bazilika svatého Štěpána



Památník obětem německé okupace