

## Z aktuálních událostí

**■ Rovněž druhé letošní zasedání Ústředí,** které se konalo v Praze, v sídle OSŽ ve středu 22. února, se neslo ve znamení příprav VII. sjezdu OSŽ. Podstatná část jednání byla věnována jak přípravám sjezdu, tak i přehledu činnosti předsedstevních komisí, zejména komise organizační a komise pro strukturu. „V tuto chvíli aktivně pracuje organizační komise, zatím to vypadá, že je všechno v pořádku,“ uvedl první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun (předseda OSŽ je stále v pracovní neschopnosti), a dodal: „A také aktivně pracuje komise pro strukturu, která zatím zasedala dvakrát, dneska ráno před zasedáním Ústředí potřetí.“ Komise pro strukturu například doporučila Ústředí OSŽ ke schválení, aby Ústředí (OSŽ) mělo i napříště 34 členů (z toho 9 členů za ČD, 5 ČDC, 4 NeRV, 1 RRS, 13 SZDC, a 2 členové jsou bez portfeje – předseda OSŽ a výkonný tajemník). Komise rovněž doporučila, aby Republiková rada seniorů (RRS) měla v Ústředí OSŽ svého náhradníka s hlasem poradním a zároveň doporučila i změnu názvu funkce výkonného tajemníka na místopředsedu (pro majetek: náplň práce mu určí sjezd). I tyto informace sdělil členům Ústředí OSŽ Vokoun s tím, že přijat byl i kompromisní návrh u Nedrážních (NeRV) na jednoho místopředsedu a jednoho odborného zaměstnance



Člen Ústředí OSŽ Petr Toman podává informaci z jednání Správní rady ZPMV.

(zvoleného NeRV). Komise pro strukturu se seještě jednou a bude se zabývat poslední neshodou (počtem členů Představenstva OSŽ – tedy zda ponechat 11 nebo navýšit na 13). Ústředí OSŽ všechny výše uvedené návrhy schválilo, včetně toho, aby Revizní komise OSŽ i v novém volebním období působila v devítičlenném složení. Vladislav Vokoun v této souvislosti oznámil, že komise pro strukturu poté přerušila práci a začne pracovat komise pro stanovy (ZO mohou posílat prostřednictvím Podnikových výborů své návrhy do komise pro stanovy), komise pro hospodaření i komise pro usnesení (Ústředí OSŽ odsouhlasilo, aby v komisi pro usnesení nahradila Radka Nekolu, který bude spolu s tajemníkem PV OSŽ SZDC Petrem Štěpánkem moderovat sjezd, tajemnice Marta Urbanová).

V další části hovořil Miroslav Novotný, místopředseda OSŽ, o sociálním dialogu ve společnosti OHL ŽS Brno i o problémech ve společnosti AŽD, kde jsou zaměstnanci s 60 % mzdy doma. Zazněla i informace o tom, že (pravděpodobně) v šumperském „železničním“ učilišti ukončí činnost odborová organizace OSŽ, což mezi členy Ústředí OSŽ vyvolalo značnou odezvu i bouřlivou diskuzi.

Místopředseda OSŽ Martin Malý informoval o tom, že v pátek 24. 2. 2017 SZDC uzavře smlouvu s vybraným dodavatelem kondičních pobytů, které budou poskytovány ve stejných lokalitách jako vloni: Jeseník a Luhačovice v ČR a Rajčecké Teplice a Lúčky na Slovensku.

Vladislav Vokoun mluvil o jednáních, která v uplynulém období absolvoval za předsedu OSŽ

(např. o malé dopravní tripartitě), a také mimo jiné i o otevření trhu v rámci aplikace novely Zákona o drahách.

V závěru Informací ze zásadních jednání přišlo na řadu i ČD Cargo, Radek Nekola mimo jiné referoval o naplnění Sociálního fondu.

Ústředí OSŽ dále projednalo (a schválilo) návrh rozpočtu OSŽ na rok 2017, vzalo na vědomí informaci o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2016 (podrobněji na str. 3 tohoto čísla), vzalo na vědomí zprávu o činnosti oddělení BOZP v roce 2016 (bude zveřejněno v Obzoru) a nakonec Ing. Ondřej Šmehlík seznámil členy Ústředí s organizováním sportovních soutěží železničářů v roce 2017. Ústředí OSŽ také vzalo na vědomí zprávu o akcích FISAIC a pověřilo vedoucího MO OSŽ Ing. Šmehlíka organizováním kulturních akcí FISAIC v roce 2017. V závěru pak Pavel Franěk (předseda Revizní komise OSŽ) informoval o činnosti Revizní komise OSŽ.

**■ Podnikový výbor OSŽ SZDC** jednal v úterý 21. února v Praze. Hosty byli za hospodářské vedení Ing. Pavel Koucký, ředitel O 10 GR SZDC a Ing. Hana Kohoutová. Před nimi jednání PV navštívil první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, který seznámil členy s řadou aktuálních informací. Hovořil mimo jiné o dopadech, které jsou při otevření trhu osobní dopravě na železnici, o záměru na vytvoření „vlakopůjčovny“, který je snad již odložen. Zmínil se o setkání s premiérem, kterému vysvětlovali, kde vidí OSŽ možné negativní dopady při otevření trhu v železniční dopravě, pokud nebudou zajištěny rovné podmínky pro národní dopravce a spolu s tajemníkem PV Adolfem Hradilkem informoval o výsledcích jednání pracovní komise pro strukturu OSŽ.

Následná diskuse se dotkla tématu jízdních výhod v dalších letech a možného vývoje v jednání. Pak už dostal prostor k vystoupení Ing. Koucký, který mimo jiné sdělil, že byl uzavřen výběr dodavatele na kondiční pobyt, a následně (24. 2.) by mělo dojít k podpisu smlouvy, aby mohlo dojít k vydání informací do OJ. Uvedl, že se vedení SZDC připravuje na jednání Republikové rady OSŽ řízení provozu, které se uskuteční 3. 3. a uvedl, že Správní rada SZDC by na svém nejbližším jednání měla rozhodnout o plánu hospodaření SZDC na rok 2017.

K informacím o blízkém se termínu podpisu smlouvy s dodavatelem KOP se pak vyjádřil předseda PV Mgr. Martin Malý s tím, že jde o dobrou zprávu, a současně apeloval na opětovné sjednání možnosti souběžného pobytu rodinných příslušníků účastníků KOP v těchto zařízeních s možností čerpání příspěvku z FKSP. Dále doplnil informace Ing. Kouckého o přípravě nových dodatečných ozdravných pobytů sdělením, že v rámci finančních prostředků, které ZPMV ČR vyčlenila na preventivní program péče o zaměstnance SZDC, se nově také jedná o možnosti cca čtyřdenních pobytů bez příspěvku zaměstnavatele ve vybraných zařízeních, kde by ZPMV přispívala na úhradu léčebných procedur až do výše 3000 Kč. Nabídka těchto pobytů by měla směřovat k zaměstnancům SZDC (pojištěncům ZPMV) s významným fyzickým či psychologickým zatížením.

Informací o činnosti oddělení BOZP OSŽ – Ú podal inspektor BOZP Jaroslav Leština. Mimo jiné upozornil, že začínají prověrky BOZP na pracovištích a je potřebné, aby se účastníci vždy také proškolení dobrovolní inspektor příslušné ZO v OJ. Příští jednání PV se uskuteční se slovenskými kolegy ve dnech 14. – 16. března v Podhajské.

-red-

## ČD představily novou mobilní aplikaci ČD Komunikátor pro průvodčí

Nová aplikace Komunikátor má za cíl zrychlit a zjednodušit komunikaci mezi průvodčími, dispečery a dalšími provozními zaměstnanci při řešení mimořádných událostí, či při zajištění přípojů a při řešení dalších operativních požadavků provozu a cestujících. Novou aplikaci představily ve středu 1. 3. 2017 na tiskové konferenci České dráhy, konkrétně Ing. Michal Štěpán, člen představenstva, Roman Menc, manažer projektu, Lukáš Zástěra, zástupce ředitelky O11 (GR ČD), a průvodčí Daniela Kleknerová ze Zákaz-

nického servisu ČD, pracoviště Praha (na snímku), která aplikaci předvedla. Jak v úvodním slově zdůraznil Michal Štěpán, jde i na poli evropských národních dopravců o unikátní projekt elektronizace provozní a krizové komunikace mezi průvodčími, dispečery, pokladními a kontaktním zákaznickým centrem. Právě díky této nové aplikaci (ČD Komunikátor) mají od loňské změny GVD průvodčí, a jejich prostřednictvím i cestující, rychle k dispozici veškeré dostupné informace o mimořádnostech, jejich příčinách, zpožděních či přípojích. „Jednotlivé dotazy, které je potřeba zodpovědět, se řadí do fronty a mají svojí prioritou,“ vysvětlil Michal Štěpán s tím, že smyslem aplikace je: „...Maximálně efektivně a v minimálním case dostatek informace zpátky k cestujícím a samozřejmě i k našim zaměstnancům, kteří se o zákazníka starají.“ Na aplikaci ČD Komunikátor se podílely České dráhy (koncept aplikace), Oltis group (vývoj serverové části) a Anywhere software (vývoj mobilní aplikace).

Michael Mareš



Ve výřezu snímku je „komunikační bublina“ nové aplikace.



Půjdete-li po trati 046 ze Smiřic do Hněvčevsi, na níž není objednána žádná pravidelná osobní doprava, otevře se vám tento výhled s kostelíkem svatého Jiří v Hněvčevsi. Trať Hněvčeves - Smiřice je jako celek navržena k budoucímu prodeji. Snímek Michael Mareš

## Žok: Neustálá kritika otevírání trhu radikalizuje alternativní dopravce!

Podpora veřejné dopravy ze strany státu; Dostavba páteřní dopravní infrastruktury s vazbou na povolovací řízení; Pozice národního dopravce České dráhy, a. s., v procesu liberalizace otevírání železničního trhu a Stav podpůrných programů OPD 2014–2020, to byly čtyři základní body v pozvánce na tiskovou konferenci po valné hromadě Svazu dopravy České republiky a zároveň také čtyři témata, s nimiž ministr dopravy Dan Žok na valné hromadě vystoupil. Obojí se konalo ve čtvrtek 23. února v hotelu Olympik a na obou akcích zaznělo mnoho zajímavých informací, které vám ve zkrácené podobě nyní přinášíme.

### Podpora veřejné dopravy ze strany státu

V rámci tohoto bodu ministr Dan Žok mimo jiné připomněl vloni schválený systém podpory veřejné železniční dopravy pro kraje (kraje dostávají od MD 3,2 miliardy korun ročně na podporu veřejné železniční dopravy). „Ta změna, která tam je, je v tom, že je to zhruba 30 % pro všechny kraje. Je to hlavně férové vůči všem krajům, protože předchozí dotace, která byla

dávána z ministerstva dopravy, tak byla postavena, jak si to ten který kraj vyloboval, takže například Královéhradecký kraj měl mnohem větší dotaci, než ostatní kraje.“

### Dostavba páteřní dopravní infrastruktury s vazbou na povolovací řízení

„Za posledních 25 let jsme si nechali zaplebit legislativní systém ČR obrovským způsobem, a to tak, že se šlo ode zdi ke zdi. Za socialismu strana a vláda řekla: tudy to povede a bylo to. Dnes je to úplně naopak, my můžeme říkat, co chceme, ale stačí jeden vlastník půdy, a dokonce to nemusí být ani vlastník půdy, a zablokuje, co se mu zlíbí,“ řekl ministr Žok. Stát se podle něj musí opět dostat do pozice, že bude schopný definovat a prosadit veřejný zájem. Nejdříve je podle něj ale potřeba celý systém zjednodušit („sáhnout“ do kompetenčního zákona). „Pokud máme stavební řízení pod sedmi ministerstvy, pod správním řádem, soudy a tak dále, tak se prostě nepohneme z místa. Pak to končí tím, že to děláme těch třináct let.“

### Pozice národního dopravce České dráhy, a. s., v procesu liberalizace otevírání železničního trhu

„Za první si musíme uvědomit, že jsme v Evropě vnímání jako země, která je v procesech liberalizace nejdál a řek bych, že spousta zemí se na nás dívá s tím, jak my to teď budeme řešit,“ konstatoval. „Navíc jsme ve zvláštní situaci: v roce 2019 skončí většina smluv, které byly realizovány přímým zadáním veřejné služby, a to jak v krajích, tak i v dálkové dopravě. Chci říct, že mám ambici zadávat dálkovou dopravu přímým zadáním i nadále. Nicméně je tady jedno velké ALE. Existuje rozhodnutí vlády, podle kterého se bude železniční trh postupně otevírat. Na podzim minulého roku jsme do vlády dali téměř nevinný materiál o tom, jak chceme dále postupovat. Nebylo tam nic zásadního, kromě společného nákupu vlaků na tyto nově otevřené tratě, a já podotýkám, že jde zhruba o dvě, tři procenta trhu, tedy o nic zásadního.“

(Pokračování na str. 2)

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# „Jsem přesvědčen, že v brzké době zakázek pro AŽD opět přibude.“

Hovoříme s **KARLEM ŠIMÁČEKEM**, předsedou Výboru OSŽ AŽD, s. r. o., Praha

Ve výrobních závodech AŽD v Olomouci a v Brně byl zaveden od začátku tohoto roku zkrácený pracovní režim. Co bylo hlavní příčinou této skutečnosti?

Po dvou letech trvajících boomu v zakázkách na dodávku nové techniky na tratě SZDC nastal náhle podstatný propad – i když nějaké zakázky jsou, je největším důvodem náhlý propad alokace (přídělení) finančních prostředků do železniční infrastruktury. Oproti roků 2015 a 2016 je to nyní cca 50 %, což se muselo odrazit v zaměstnanosti. Dalším důvodem zdržení výroby jsou odvolací řízení některých neúspěšných uchazečů proti rozhodnutí o vítězství ve výběrových řízeních na stavební dodávky. Naše firma AŽD je přitom z více než devadesáti procent jako subdodavatel závislá právě na stavebních zakázkách vyšších zhotovitelů, které vypisuje formou výběrových řízení SZDC. Výsledky těchto výběrových řízení však nejsou mnohde uzavřeny.

Jak se to konkrétně projevuje ve vašich výrobních závodech?

Zaměstnanci výrobních závodů v Olomouci a v Brně mají od ledna upravený pracovní režim, a to tak, že ve čtvrtky a v pátky jsou zaměstnanci doma za šedesát procent mzdy. V ostatní dny jede výroba naplno. Z důvodu nedostatku práce, způsobeném výše zmíněnými neuzavřenými výběrovými řízeními, však bylo vedení podniku nuceno přistoupit na toto nepopulární opatření. V naší kolektivní smlouvě je s touto možností počítáno a faktem je, že i v minulosti se již tato možnost využívala. Jsme totiž závislí především na státních zakázkách a skutečnosti v České republice v tomto směru je fakt, že práce je buď nadbytek, nebo nedostatek.

Jak toto opatření vnímají lidé, jichž se bezprostředně dotýká?

Samozřejmě, že to nikomu radost nedělá, mnoho zaměstnanců má půjčky, hypotéky a jiné platební povinnosti a snížené výplaty proto nejsou dost špatné. Vylídky do dalšího období jsou snad příznivější – od dubna, nejpozději od května, by se měla výroba opět více rozběhnout, naše konstrukční kanceláře již připravují podklady. Montážní závody zatím dokončují zakázky započaté dříve a je předpoklad, že by se je jich podobné opatření nemělo výrazně dotknout.

Dochází z důvodu nedostatku zakázek k propouštění?

K ukončení pracovního poměru dochází zatím pouze u smluv na dobu určitou, ale hrozbu dalšího propouštění nelze vyloučit. Vedení společnosti dělá všechno pro to, aby se výroba opět rozběhla na plné obrátky.

Jak vlastně probíhá jednání mezi vedením podniku a zástupci ZO OSŽ?

Na každém jednání s vedením podniku (na únorovém byl přítomen Ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD) dostávají zástupci zaměstnanců, členové Výboru OSŽ AŽD, s. r. o., Praha (předsedou jednotlivých ZO OSŽ) detailní informace o současném stavu zakázek. Vedení podniku se rovněž nevyhýbá zodpovězení jakýchkoliv otázek na všechna probíraná témata. Díky tomu jsou zaměstnanci dostatečně informováni.

Má vaše firma možnost vstupovat na zahraniční trhy?

V minulosti jsme prováděli zakázky například v Bělorusku, Turecku, či Iránu, horší je to s uplatněním v zemích západní Evropy, neboť tamní



výrobci (například Siemens či Bombardier) si své trhy bedlivě hlídají, a nepustí na ně nikoho „cizího“, i když je konkurenčně plně srovnatelný, což se dá o naší firmě AŽD rozhodně říci. Nicméně jsem přesvědčen, že v brzké době zakázek pro AŽD v naší republice opět přibude a práce bude zase dost.

Kterých oblastí by se nové zakázky měly týkat?

SZDC má plány na modernizaci velkého počtu přejezdů, to by mohla být pro nás práce na dlouhou dobu, ve výhledu je i oprava zabezpečovacího zařízení v Bohumíně, které před dvěma lety vyhořelo. Pokračovat určité budou i práce na modernizaci zabezpečovacího zařízení v železničních stanicích. Velmi bych si přál, aby naše firma uspěla ve výběrových řízeních a práce pro našich 1600 zaměstnanců bylo opět dostatek.

Děkuji za odpovědi. Miroslav Čáslavský

# Ťok: Neustálá kritika otevírání trhu radikalizuje alternativní dopravce!

(Pokračování ze str. 1)

„A přesto se z toho stal velmi třaskavý materiál, který po projednání v mezesortu a na tripartitě bude v podstatě jen velmi informativní zpráva.“

Neustále napadení otevírání trhu podle ministra dopravy „radikalizuje alternativní dopravce“. „Obávám se, že u všech přímých zadání, na která v nejbližší době spustíme notifikaci u Evropské komise, dostaneme alternativní nabídky, třeba i za polovinu. Prostě nenajdete státního úředníka, který by byl ochoten je ignorovat a neakceptovat, protože kdyby je neakceptoval, učiní škodu velkého rozsahu.“

Ministr se okrajově zmínil i o pořizování vozidel, takzvané „vlakopůjčovně“, která nenašla podporu. „Kvůli tlaku jsme se rozhodli, že státní peníze nevyužijeme 300 milionů euro, které byly alokovány na nákup vozidel z EU z OPD 2, poskytneme všem krajům za podmínek, za kterých mohou na dotaci dosáhnout. Jsme připraveni ji okamžitě vypsat, dáváme ale krajům šanci, aby se mezi sebou dohodli, protože jsou v podstatě dvě možnosti: buď ji vypíšeme a ten, kdo splní podmínky a bude rychle nachystaný, tak získá hodně peněz z té dotace, a nebo se kraje mezi sebou dohodnou, jak si tu částku rozdělí a každý z krajů bude žádat jen o ten svůj podíl. Nechceme dělat soudce ani rozhodce.“

Dobrou zprávou podle Dana Ťoka je, že se povedlo po politických hrátkách zvolit a vybrat regulátora na dráze (Pavel Kodym). „Ale já mu tu jeho roli vůbec nezavídím, bude to mít

hodně těžké. Až 1. 4. usedne na židli a začne oficiálně fungovat, tak si myslím, že mu přistane na stole zhruba pět až sedm podání ze strany alternativních dopravců a takových pět podání ze strany Českých drah. Když uvážíte, že má čtyřicet dnů na vyřízení každé žádosti, tak s tím by měl problém i dobře fungující úřad. A on navíc bude muset být nezávislý. Proč o tom mluvíme? Protože je tady zvyk nebo zlozvyk, že v okamžiku, kdy se někomu nelíbí rozhodnutí nějakého úřadu, tak začne proti němu protestovat a skončí to tím, že nakonec zpochybní i způsob, jakým byl ten člověk vybrán. Proto jsme opravdu dbali na to, aby to proběhlo veřejnou soutěží a transparentně, aby zvíťázila odbornost a nikoliv politická podpora,“ uzavřel.

## Stav podpůrných programů OPD 2014–2020

„A pokud jde o čerpání prostředků z OPD, tak to nevidím tak dramaticky, jak to tady popisuje prezident Svazu dopravy Hanák. Přes všechny ty řeči jsme v minulém roce našich cílů dosáhli, sedm miliard bylo utraceno velmi rozumným způsobem. Úplně se ale nedokážu ztotožnit s touto strategií, kterou prezentuje paní ministryně Šlechtová a pan premiér, kteří říkají: bude brexit, měli bychom se snažit vyčerpat 70 % všech evropských peněz z tohoto programu ještě za působení této vlády. Myslím si, že zejména v dopravní infrastruktuře to tak prostě nejde.“

Michael Mareš

## Šéf ČD Pavel Krtek jednal v Bruselu

Předseda představenstva a generální ředitel ČD, a s. o., Pavel Krtek v doprovodu místopředsedy představenstva Ludvíka Urbana se ve dnech 31. ledna a 1. února sešli s představiteli evropských institucí a společně s generálním ředitelem SŽDC, s. o., Pavlem Surým v doprovodu náměstka pro řízení provozu Josefa Hendrycha s nimi projednali aktuální problémy české železnice v období po schválení souboru právních norem EU, známých pod označením 4. železniční balíček. Na stálém zastoupení ČR při EU proběhla diskuse s pracovníky zastoupenými v čele s ambasadorem Janoslavem Jaičkem. Následně proběhl pracovní oběd s českými euro-

poslanci. Jednáni byl přítomen i Libor Lochman, výkonný ředitel Společnosti evropských železnic (CER).

Šéf ČD seznámil přítomné se stanovisky českého národního dopravce k aktuálním otázkám implementace a výkladu „politického pilíře“ 4. železničního balíčku a požadavky na stát v souvislosti s aplikací balíčku, jakož i požadavky na stát spojené se zajištěním investic z Operačního programu Doprava do roku 2020. Opakovaně bylo konstatováno, že 4. železniční balíček i nadále umožňuje přímé zadání výkonu ve veřejném zájmu za stanovených podmínek pro zadavatele.

-š-

## PŘEDSTAVUJEME

# Jiří Miklas bude ve volbách obhajovat post předsedy ZO OSŽ Valašské Meziříčí

Jiří Miklas začínal jako výpravčí (v roce 1982) v Bohuslavicích nad Vláří, potom vystřídal Valašské Klobouky, Brumov a nakonec přešel do Bynice, kde pracoval jako výpravčí 18 let (až do roku 2014). „Momentálně mám odslouženo 34 let u dráhy, z toho 31 let jako výpravčí a tři roky jako uvolněný předseda ZO OSŽ Valašské Meziříčí“, rekapituluje. Přesně před třemi lety ve funkci předsedy ZO vystřídal Petra Hátu. „Petr byl ve Valašském Meziříčí dvě volební období plus jeden rok. Když se pak v roce 2014, desátého ledna, dožil důchodového věku, tak ze dne na den skončil a odešel do důchodu. Místo něj jsem tehdy do funkce předsedy nastoupil já, takže teď končím první volební období“, dodává.



Letos v březnu (14. až 16. března) bude Jiří Miklas ve volbách obhajovat post předsedy ZO. „Sice jsem pro Valmežský přespólní, ale naše spolupráce byla většinou dobrá,“ konstatuje. Základní organizace OSŽ ve Valašském Meziříčí vznikla v roce 2005 sloučením pěti úsekových výborů (Bylnice, Horní Lideč, Vsetín, Valašské Meziříčí a Bystřice pod Hostýnem), Jiří Miklas byl tehdy předsedou v Bylnici. „Byli jsme jakousi vlakovou lodí na Moravě. Tehdy se dohodli čtyři předsedové z malých organizací, že se sloučí s Valmežským Meziříčím a vytvoří jednu velkou základní organizaci (jeden velký závodní výbor s uvolněným předsedou), v níž má každý z úsekových výborů své zastupce. Nenašel se nikdo, žádný malý předseda, který by tomu bránil,“ říká dále. Momentálně má ZV devatenáct členů plus tříčlennou revizní komisi. „Před letošními volbami jsme se dohodli, že sloučíme další dva úsekové výbory (od 1. 1. 2017 došlo ke sloučení úsekových výborů v Horní Lideč a v Bylnici) a pro volby jsme vytvořili nový klíč: za Bynici 2 lidi, za Vsetín 3 lidi, za Bystřici pod Hostýnem 2 lidi, a dvanáct lidí za Valašské Meziříčí. Na kandidátce (ve Valašském Meziříčí) nás bude patnáct, šestnáct, a z této kandidátky se bude volit dvanáct členů do ZV.“

Michael Mareš



Pohled na monumentální budovu žst. Zatec ve směru od kolejí. V loňském roce zde byla opravena nástupiště.

## NAVŠTÍVILI JSME

# Zatec

Knižní jízdní řád pro trať 160 je od samého začátku jeho platnosti v podstatě neplatný, od 11. prosince 2016 totiž na této trati probíhají výluky, které významně ovlivňují vlakovou dopravu. Už v prosinci loňského roku byly vlaky R 1188 a 1189 v úseku Podbořany–Mosta vlaky R 1080, 1081, 1083, 1082, 1084 v úseku Podbořany–Zatec nahrazeny autobusovou dopravou. V lednu (3. až 17. a 26. až 28. ledna) pak z důvodu aktivace zabezpečovacího zařízení v Plzni nejezdily vlaky mezi Plzní a Třemšínou u Plzně. A aby toho nebylo málo, tak z důvodu stavebních prací jsou rychlíky Plzeň–Most (GW Train Regio a ČD) a spěšný vlak 1798/1799 (České dráhy) od 11. 12. 2016 nepřetržitě až do 31. května 2017 vedeny mimo stanici Zatec (tj. po trianglu přes odbočku Velichov). Pro cestující z/do stanice Zatec je v úseku Zatec–Západ a opačně nyní zavedena náhradní autobusová doprava, společná pro obě společnosti (ČD a GW Train Regio).

Paradoxně se tak spoje GW Train Regio, které na čtyřech párech rychlíků nově zajišťují přímé spojení Plzně a Mostu, ještě do Zatec (hl. n.), kde má společnost na nádraží osobní pokladnu a čekárnu, s cestujícími nepočítá. „Akorať, když to zkoušeli, tak sem zajížděli, ale s cestujícími se jezdí mimo Zatec s náhradní autobusovou dopravou mezi Zatecem západ a Zatecem (hl. n.),“ dozvídám se v dopravní kanceláři železniční stanice Zatec (hl. n.). Na otázku, proč se koná výluka mezi Zatecem západ a Zatecem hlavním nádražím, se dozvídám: „Tady je všechno na klíče. Než by to signalisté přehodili, tak by vznikala strašná zpoždění, jak pro GWTR, tak i pro ČD. Kvůli tomu se to dělá.“

Do konce května prý zbývá dodělat technologii a pak budou moci vlaky jezdit mezi Zatecem západ a Zatecem hl. n. bez omezení. Úsek Zatec západ do Zatec bude dálkově řízen z hlavního žateckého nádraží. „Po výluce se pak zruší

Zatec západ (obsluha výpravicích), a Zatec západ bude odtud řízen dálkově, stejně tak jako Hořetice a odbočka Velichov na trianglu,“ dodává výpravčí.

Podle informací Správy železniční dopravní cesty, s. o., probíhala už v loňském roce na trati Zatec–Březno u Chomutova výluka, která byla sice ukončena 25. 7. 2016, ale další stavební a technologické práce probíhají i po tomto datu. Výluka je součástí neinvestiční akce „Odstranění propadu rychlosti na trati Zatec–Chomutov“. „V rámci této akce dojde k náhradě výživých částí infrastruktury,“ říká tiskový mluvčí SŽDC Marek IIIaš. V praxi se jedná o výměnu železničního svrčku celým úsekem Zatec–Březno u Chomutova (14 km), o opravu nástupištních hran v železničních stanicích Zatec a Hořetice, a dále o opravu 8 železničních přejezdů, 7 mostů, 17 propustí, 2 staničních, 2 traťových zabezpečovacích zařízení a 5 přejezdových zabezpečovacích zařízení. „Po ukončení akce bude v úseku Zatec – Březno u Chomutova zvýšena traťová rychlost na 100 km/h a řízení centralizováno v uzlu Zatec,“ dodává Marek IIIaš.

Mezi zaměstnanci SŽDC se šušká, že sice bude výpravčí signalistům nabídnuta náhradní práce, otázkou však je, jaká a s jakým dojížděním. Podle Marka IIIaše žádní výpravčí o práci nepřijdou. „Bude jim nabídnuta práce v jiném obvodu, případně odchod do důchodu atd.,“ doplňuje. „Nejedná se ale jenom o výpravčí, ale i o signalisty, kteří taktéž přijdou o stávající pracovní posty. Myslím si, že právě mnozí z nich nebudou moci nabízenou práci vzít, ať už po finanční stránce, nebo ohledně dopravy do nového zaměstnání,“ odpověděla Dana Homolová, předsedkyně ZO OSŽ v Žatci.

Připomeňme, že královské město Zatec získalo proslulost především díky tradici pěstování a zpracování nejvyššího chmele na světě.

Michael Mareš

## VŠIMLI JSME SI

● **NADPOLOVIČNÍ VĚTŠINA** poslanců připojila svůj podpis pod předlohu o dvou nových významných dnech, které se věžouk událostem 2. světové války. Návrh, za nímž stojí R. Boehnisch a K. Cerný (oba ČSSD), podepsalo 101 poslanců ze všech klubů. Novelu před odesláním do sněmovny ale nejprve posoudí vláda. Novela předpokládá, že v seznamu významných dnů přibude 9. března jako Vyhlazení terezinského rodinného tábora v Auschwitz II–Birkenau a 18. června jako Den hrůz druhého odboje. Významné dny mají symbolický charakter, jsou běžnými pracovními dny.

● **REKONSTRUKCE** a opravy všech nádraží, které převzala Správa železniční dopravní cesty, do stavu v souladu s normami by si vyžádaly deset miliard korun. Peníze chce SŽDC získat od státu a z evropských dotací. Během příštích tří až čtyř let chce SŽDC zrekonstruovat 60 až 80 nejlépe frekventovaných budov. Správa nyní vlastní 1500 budov na 900 nádražích, ve zrekonstruovaných budovách by mohly podle SŽDC vedle komerčních objektů sídlit například i státní úřady nebo policie.



● **NEDOSTATEK** motorových vozů řady 854 umožnil na některé výkony nasadit staré motorové lokomotivy řady 749 z DKV Praha. Například na rychlíky z Prahy do Českých Budějovic přes Zdice (linka R26) nasadily České dráhy v poslední únorový den lokomotivu 749 107–9 s dvojičkou vozů řady 29–42. Jde svým způsobem o vozy unikátní, původně první třídy (řada 19–40), v tomto případě byly nasazeny vozy 29–42 019–1 B a 29–42 021–7 B.



● **V TISKU** proběhla zpráva, jak se budou opravovat další „zanedbané“ železniční stanice. Seznam opět hýří jmény stanic, které byly zcela nedávno opraveny – například Praha–Dejvice (!) nebo Davle, přitom stav mnohých budov, které nejsou na seznamu, je dlouhodobě zchátralý. Například na trati 310 Olomouc–Krmov je stav téměř všech stanic (vyjma Bruntálu, kde byl vybudován i dopravní terminál) naprosto tragický. Hrubá Voda, Domašov nad Bystřicí či Dětičkov nad Bystřicí jsou snad od II. světové války neoprávaně. Pozoruhodné je i to, že u všech nástupišť v nově zrekonstruovaném podchodu žst. Olomouc hl. n. byly zřízeny pojižné schody vyjma nástupiště 5, odkud výhradně jezdí vlaky na trať Olomouc–Krmov–Opava 310. Na snímku Martina Kubíka z 19. 2. je žst. Hrubá Voda, která je ve velmi zchátralém stavu.

● **ROZSÁHLÝ VÝPADEK** elektřiny postihl v pondělí 27. 2. kolem poledne Prahu včetně jejího centra. Proud nešel v určitých oblastech šesti městských částí. Přerušen byl provoz tramvají, potíže mělo i metro, některé obchody musely zavřít. Výpadek postihl i redakci Obzoru, jejíž redaktoři museli kvůli vypnutý počítačů znovu napsat některé rozpracované texty čísla, které právě držíte v ruce.

## ZE SVĚTA

### Počet zatčených na Švýcarské dráze stoupá

Švýcarská policie zatkla v roce 2016 ve vlacích a na nádražích celkem 2062 osob, které předala k dalšímu řízení příslušným úřadům. Šlo o výrazný nárůst oproti roku 2015, kdy bylo zatčeno jen 1671 lidí. Za stejnou dobu stoupl rovněž počet vyhodnocených případů na základě bezpečnostních kamer – z 3100 v roce 2015 na více než 3800 v minulém roce, informoval švýcarský list Neue Zürcher Zeitung 22. ledna.

„Dopravní úpolicie zesílila svou bdělost i s ohledem na teroristické hrozby,“ prohlásil mluvčí Švýcarské spolkové dráhy (SBB) Christian Gingsig s tím, že policisté nyní okamžitě hlásí podezřelý lidi. SBB v souvislosti s vývojem bezpečnostní situace požaduje, aby dopravní policie měla napříště přímý kontakt s policejními informačními systémy, konkrétně se systémem Ripol. Doposud musí dopravní policisté při kontrolách osob kontaktovat příslušnou kantonální policii, takže se stejným případem musí zabývat dva úředníci. SBB dále požaduje, aby dopravní policisté směli přímo pokutovat osoby, jež naruší provoz železniční dopravy, například, když někdo schválně blokuje dveře vagonu nebo bezdůvodně zatáhne za záchranou brzdu a způsobí zpoždění vlaku. Mnozí kompetentní činitelé, jako např. poslankyně Národní rady Evi Allemann, požadují, aby příslušné orgány tyto pravomoci dopravní policie urychleně rozšířily.

### VDV požaduje Fair Play v nákladní dopravě

Svaz německých dopravních podniků (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV) a jeho cca 150 členů z oblasti železniční nákladní dopravy upozorují s velkými obavami, že je stále těžší podnikat v oblasti železniční nákladní dopravy v Německu. Hlavně se jedná o nerovné podmínky v oblasti podnikání vůči silniční nákladní dopravě. Jedná se především o dodatečné vícenáklady, které se v posledních letech v Německu objevily, jakož i o národní a mezinárodní regulační opatření. Zatímco například poplatky za dopravní cestu se platí u železnice za každý km, u silnice je mýtné vybíráno jen za cca 7 % silniční sítě, když v roce 2015 dokonce mýtné ještě o 8 % kleslo. Pokud by tento trend pokračoval, tak jednu železniční nákladní dopravu v Německu zanikne. VDV proto požaduje, aby byla umožněna délka nákladních vlaků 740 m na celé železniční síti v Německu, jakož i snížení ceny za trasu o 50 %, aby železnice byla konkurenceschopná vůči silnici. VDV zároveň kritizovala stále vyšší nároky na železnici, např. v otázce ochrany vůči hluku, když není jasné, kdo by tyto zvýšené náklady měl nést.

Z Transportweb, 25. 1. 2017, zpracoval–sh–

### Tištěný jízdní řád ve Švýcarsku naposled

Jízdní řád (JR) 2017 v tištěné podobě vyšel ve Švýcarsku naposled, jak sdělil BAV (Bundesamt für Verkehr). Rozhodující pro toto rozhodnutí bylo to, že příjmy za prodej vydaných 2016 nepokryly náklad na tisk, protože poptávka neustále klesá. Do budoucna budou jednotlivé tabulky JR v PDF podobě zveřejňovány pouze na internetu (www.fahrplanfelder.ch). V tištěné podobě budou zveřejňovány pouze regionální JR, které budou dobrovolně vydávat dopravní nebo svazy. Poslední tištěný JR 2017 vyšel ve třech svazcích o 6000 stranách a byl vydán v nákladu 25 tisíc výtisků, když většina slouží ke služebním účelům. Ještě před dobou počítačů, na počátku 90. let, byl vydáván JR v 500 tisících výtiscích.

Z E-R, 12/2016, zpracoval–sh–

### Linka Betuwe bude prodloužena

Ve městě Oberhausen byla v únoru zahájena výstavba trati, která má být pokračováním linky Betuwe do Emmrichu až k nizozemské hranici. Jedná se o hlavní nákladní trať z/do přístavu Rotterdam. Projekt má hodnotu 1,5 mld. euro. Část z celkové délky 73 km bude přestavěna, v délce 46 km přibude třetí kolej. Úsek je součástí 1300 km dlouhého nákladního železničního koridoru z Rotterdamu do italského Janova. V současnosti 70 % nákladních vlaků z Rotterdamu do Německa jezdí po této lince.

Z Transportweb, 20. 1. 2017, zpracoval–sh–

# Psali jsme před 25 lety

## Obzor č. 9 - 9. 3. 1992

Atmosfera po návrhu na zastavení provozu na části trati ČSD byla v březnu 1992 stále zjištěna, jak vyplývá z obsahu Obzoru č. 9. Vláda projednání koncepce dopravy odsunula na své zasedání 5. 3.; rozhodla však o vytvoření tzv. akční skupiny, která měla připravit do konce února 1992 konkrétní návrh řešení problémů v dopravě. Dočítáme se to v rubrice „**Co se děje v ústředí**“ na první straně 9. čísla Obzoru.

Na této straně také najdeme – pod titulkem „**Jsem ochoten za naše požadavky zahájit hladovku**“ – otevřený dopis posunovače zst. Sokolov, který vyjadřuje své znepokojení z rušení trati a především ze mzdové politiky ČSD. „**Ústřední ředitel ČSD pan Hampel řekl, že na novou mzdovou úpravu nejsou peníze, že s. o. ČSD je v krizovém stavu, ale my, lidi z provozu, jsme přece železnici do tohoto stavu nedostali a chceme za svoji nelehkou práci (noční, svátky, neděle, deště, mráz) dostat spravedlivé zaplacení.**“ Autor podporuje požadavky OSŽ a FS a vyjadřuje odhodlání držet za jejich prosazení hladovku.

Těžkosti provázející prosazení nového mzdového řádu popisuje článek „**ÚR ČSD nemíni dohodnout nový mzdový řád s odborovými ústřednami**“ z pera předsedy mzdové a právní komise OSŽ–Ú. Ten v něm vycitá vedení ČSD, že neakceptuje připomínky OSŽ a nedává žádný vlastní návrh, jak dále postupovat v oblasti odměňování, takže technická příprava mzdového řádu prakticky selhává.

## Obzor č. 10 - 16. 3. 1992

„**Mzdy a doprava na programu vlády**“ je zpráva z tiskové konference po jednání vlády dne 5. 3., která se zabývala především mzdovou politikou a problematikou dopravy. Ministr práce a sociálních věcí ČSFR Petr Miller seznámil novináře s rozhodnutím vlády zvýšit směrný růst mezd na I. pololetí ze 4 na 8 % „**Tato úprava má zabezpečit neinflační vývoj mezd při zachování úrovně reálných mezd v porovnání s loňským rokem,**“ uvádí se v článku. Vláda se vyjádřila i k návrhu na možný předčasný odchod do důchodu. Petr Miller uvedl, že je připraveno obecně řešit využitelně i tam, kde budou připraveny organizační a strukturální změny. Předčasný odchod do důchodu měl být umožněn ve věku

50 let u žen a 55 let u mužů, samozřejmě za výrazně horších podmínek proti normálnímu odchodu do důchodu.

Dále byli novináři seznámeni s rozhodnutím vlády ohledně řešení krize v dopravě. Vláda rozhodla mj. že od 1. 4. 1992 bude zvýšeno jízdné v autobusech o 20 % a dálničké jízdné o 100 % „**Za nejdůležitější část opatření akční skupiny je třeba považovat zvláštní režim hospodaření ve s. o. ČSD, který má celou řadu bodů týkajících se investic, snižování počtu pracovníků ČSD (v roce 1992 nejméně o stejný počet jako v roce 1991), vylučování vybraných složek ze s. o. ČSD, vyřazování zbytečných lokomotiv a vozů a jejich prodeje státu, metodiky oddělení nákladů na osobní a nákladní dopravu ČSD,**“ uvádí se v textu.

Článek od ZV OSŽ Elektroústecké České Budějovice upozorňuje na fakt, že chybějící finanční prostředky na údržbu a odstraňování poruch elektrotechnických zařízení železnice „**Důsledky pocitím už brzy,**“ varuje titulke článku. Finanční prostředky postrádalo i odvětví traťového hospodářství, jak je zdůrazněno v článku „**Úspory na úkor bezpečnosti**“. Federální rada této sekce OSŽ ve svém stanovisku opětovně upozornila na to, že z důvodu nedostatku finančních prostředků nelze ze strany traťového hospodářství zajistit bezpečnost železničního provozu a provozuschopnost železniční sítě. Žádala proto, aby se touto problematikou urychleně zabývaly kompetentní orgány.

Pod titulkem „**Další zachráněná**“ na str. 2 najdeme informaci o snahách o zachování provozu na trati Rohatec – Sudoměřice nad Moravou.

V rubrice vyhrazené pro názory čtenářů je mimo jiné uveřejněn příspěvek s provokativním titulkem „**Odbory přísluší vládní moci**“ od strojvedoucího lokomotivního depa Nymburk, který se staví velmi kriticky k tehdejšímu vedení odborů. „**Veškeré výsledky v odborové politice do současnosti ukazují, že odborové předáči své rozhodnutí přisluhovat vládní moci a obhajovat jen své posty učinili už v polistopadových dnech,**“ uvádí autor a dodává, že řešením by bylo, kdyby tlakem zdola vznikla skutečně akceschopná organizace s celostátní působností.

**Zdeňka Sládková**

## Změnit zdravotní pojišťovnu můžete jednou za 12 měsíců, třeba teď

Zákon pojištěncům umožňuje změnit zdravotní pojišťovnu jednou za rok a to ve dvou předstípných termínech. „**Ted je zrovna na to vhodná doba,**“ říká Bc. Petr Toman BA (Hons), člen Ústředí OSŽ, předseda ZO OSŽ Všetaty a člen Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZPMV) ČR.

Přihlásit se ke ZPMV ČR můžete jednoduše. „**Podtřebujete k tomu chytrý mobilní telefon umožňující práci s dotykovým obrazovkou, který má nainstalovanou aktuální verzi internetového prohlížeče a aktivní připojení na internet,**“ vysvětluje Petr Toman s tím, že vlastní přihlášení i vyplnění formuláře je velmi jednoduché. „**Aplikace vás přesně navede, potvrdí povinná pole a vyplní požadované údaje. Vše je hotovo za pár minut.**“ Pokud to do konce března nestihnete (tj. kteří to stihnou, se pojištění ZP 211 stanou od července letošního roku), pak můžete využít druhý přestupní termín od července do konce září a klientem ZP 211 se stanete od ledna 2018. A pokud chytrý mobil

nevlastníte, můžete poslat vyplněnou a podepsanou přihlášku poštou či e-mailem, nebo ji podat na kterémkoliv pracovišti ZP 211.

Cílem této našiny největší zaměstnanecké zdravotní pojišťovny je zajistit klientům včasnou a kvalitní zdravotní péči a aktivně je motivovat k prevenci, pohybu a zdravému životnímu stylu. ZP 211 působí na trhu českého zdravotního pojištění nepřetržitě již pětadvacet let a dlouhá léta se drží na špičce zaměstnaneckého zdravotního pojištění. Má smlouvy s více než 26 tisíci nejvýznamnějšími lékaři, nemocnicemi a dalšími poskytovateli zdravotních služeb.

Na webových stránkách [www.zpmvcr.cz](http://www.zpmvcr.cz) si můžete prohlédnout preventivní programy a nabídku slev a výhod u obchodních partnerů ZP 211. Pokud si zřídíte Kartu života, můžete sledovat, jakou péči a za jaké ceny vykazují vaši lékaři. Kvalita práce ZPMV 211 byla ohodnocena v anketě HealthCare Institute ZP 211 jako nejlepší zdravotní pojišťovna 2015 a 2016.

**Michael Mareš**

## PRÁVNÍ PORADNA

### Vnitřní předpis (2/3)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 4 byl charakterizován vnitřní předpis. V druhé části dokončíme problematiku vnitřního předpisu. Vnitřní předpis zavazuje jak zaměstnavatele, který ho vydal, tak zaměstnance, kteří jsou u zaměstnavatele v základním pracovněprávním vztahu (nebo na základě některé z dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr).

Účinností může vnitřní předpis nabýt dnem, který je v něm jako den účinnosti výslovně uveden. Zákonník práce počítá rovněž s možností, že vnitřní předpis bude potřebné vydat urychleně, může proto vnitřní předpis nabýt účinností dnem jeho vyhlášení. Vyhlášení předpokládá, že zaměstnavatel si podle svých možností a potřeb zabezpečí způsob vyhlášení jím vydaných vnitřních předpisů, jejich evidenci a dostupnost. Protože je zákonem požadavkem, aby vnitřní předpis byl „pisemný“, musí existovat tento předpis v písemné formě. K dispozici může být i ve formě elektronické s tím, že za zároveň zabezpečena přístupnost k němu. S přístupností souvisí i další požadavek, kterým je seznámení zaměstnance s obsahem tohoto předpisu.

Seznámení povinností je vyžadována k seznámení:

- s vydáním vnitřního předpisu;
- s jeho změnou;
- s jeho zrušením;

a to v časovém úseku do 15 dnů.

Uvedený časový úsek začíná od právní skutečnosti, k níž se váže. Problematické se to může jevit v případě, kdy je vnitřní předpis vydáván, měněn nebo rušen s účinností ode dne jeho vyhlášení.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby byl vnitřní předpis uschován po dobu 10 let ode dne skončení jeho platnosti.

Jestliže zaměstnanec vznikl na základě vnitřního předpisu právo ze základního pracovněprávního vztahu, zejména mzdové, platové nebo ostatní právo v pracovněprávních vztazích, nemá zrušení vnitřního předpisu vliv na trvání a uspokojení tohoto práva.

**Mikuláš Hubicšák,**

manager pro kolektivní vyjednávání

**JUDr. Petr Večeř,**

vedoucí ESO OSŽ – ústředí

# Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2016

## 1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2016 činil: 7 769 013,33 Kč

**Příjmy** celkem II. pololetí 2016:

Příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob 318 429,00 Kč

**Výdaje** celkem II. pololetí 2016:

Vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2016 332 000,00 Kč

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 31. 12. 2016 činil: 7 755 442,33 Kč

## 2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ

Z PF OSŽ za II. pololetí 2016 byly vyplaceny dávky celkem 18 žadatelům v celkové částce 332 000,– Kč (tj. v průměru 18 444,– Kč na žadatele). Týkaly se mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 332 000,– Kč.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zasílány na OSŽ–ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ–ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocny v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nestačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoce-

ném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o příznánní dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek z PF OSŽ jednotlivým žadatelům bylo vždy včas a v pořádku zajišťováno hospodářsko–finančním oddělením OSŽ–ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

V průběhu II. pololetí 2016 zaslali nebo zatelefonovali své poděkování do sídla OSŽ tři příjemci dávek (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

**„Dobry den, chtěla bych Vám všem poděkovat z celého srdce za veškerou podporu, kterou jste poskytli manželovi, když ještě žil. Byl moc rád, že na něj myslíte. Tohle všechno mu dávalo sílu, aby bojoval. Bohužel život mu ani přesto nedal šanci. Psát tyto slova je pro mne nesmírně těžké, když už tady není, ale chci, aby jste to věděli. Peníze, které jste poskytli na léčbu, byly využity na nákup alternativní medicíny, co zůstalo, to jsem použila na pohřeb. Peníze, co jste mi dali nyní, použiji na hrob. Tom neměl v podstatě rodinu, jen mě. Takže dělam celý nový hrob, což dnes vyjde na cca 80 000,–, abyste to bylo, jak si přál. Moc Vám všem děkuji, vážím si toho. Děkuji lidem, kteří se podíleli na sbírce, děkuji odborům... prostě všem. Vážim si toho. Všem Vám přeji hlavně to zdraví a spokojený rodinný život.“** Citace z dopisu členky OSŽ, které byl poskytnut finanční příspěvek z PF OSŽ. V podobném znění se nesla i další poděkování.

## NÁZORY

### Po mnoha letech změna ve švýcarských jízdních řádech

Pád „železné“ opony na konci roku 1989 umožnil snadné cestování do někdejší „kapitalistické“ ciziny. Západoevropské země postupně rušily vízovou povinnost spojenou s ponižujícími frontami před zastupitelskými úřady. Prakticky poslední zemí Evropy, která vůči občanům někdejšího Československa zrušila vízovou povinnost, byla země helvétského kříže. Stalo se tak začátkem září 1990 a tak se železničářům otevřela země, nejen železniční dopravě zasílání.

Z toho mála informací, které byly dostupné, se vědělo, že ve Švýcarsku existují desítky železničních podniků, což přizívalo snahy různých dopravních „odborníků“ o rychlou privatizaci tehdejších ČSD s poukazem na to, že ve Švýcarsku je „x“ soukromých dopravců. Leč nikdo z těchto teoretických nymandů nevěděl, že ta množina soukromníků (ve skutečnosti ovšem akciových společností s nikoli nevýznamným podílem – často majoritním vykonavatelem – akcionářských práv jsou SBB), si nejenže nekonkuruje, ale vzájemně spolupracuje.

Z hlediska železničářského cestování bylo tehdy k dispozici osm jízdenek FIP – státní SBB a tzv. soukromé BT, BLS, LSE, MOB, MThB, RhB, SOB. Jízdní řád 1990/1991, který si mnozí pořídlí, se dal používat spolehlivě několik let, protože k zásadním změnám nedocházelo.

Dopravní systém ve Švýcarsku je velmi detailně propracovaný a nelze si hrát s minutovými posuny při pravidelných změnách jízdních rádu. Švýcarská železnice byla tehdy „na startovní čáře“ mnohých změn, jichž jsme se mohli jako cestující během uplynulých let zúčastnit. V roce 1990 odstartoval projekt dopravního svazu Zürich (ZVV) a v procesu přípravy byly velké železniční stavby v rámci komplexního projektu BAHN 2000.

Bohužel tohle se nedá říci o české železnici, která nedokázala dokončit tzv. modernizaci prvního koridoru ani po více než 20 letech stavební činnosti, přesněji řečeno, nad tím, co bylo modernizováno lze v mnoha případech pouze zaplakat... Více než 20 let se teoretizuje o v podstatě jednoduché modernizaci trati z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště v Ruzyni v délce cca tři desítek kilometrů. Ve Švýcarsku za tu

## Ohlas na článeček v rubrice „Všimli jsme si“

Uvítal jsem, že Česká pošta vzpomněla i na vlakovou poštu. Vzpomínám si, že u vlaku na některých tratích byl připojen vůz vlakové pošty. Tak pracovníci vlakové pošty za jízdy rozdělovali haldy pošty, která tak docházela adresátovi dříve, než dopisy poslané na poštu. Vím to, neboť jsem sám několikrát použil této služby a hodil jsem dopisy do schránky na voze této služby. Moc mě to potěšilo jako vzpomínka na ty časy, kdy dráha byla více využívána a plnila více služeb veřejnosti.

Taky, po nuceném odchodu z funkce průvodčího ze zdravotních důvodů, jsem jeden čas jezdil jako vlakový manipulát. V hýtkáku (služebním voze) jsme rozdělovali noviny a časopisy do určených stanic na trati. Tenkrát jsem se při horkém počasí pořádně zapotil, než jsem rozdělil haldy novin a časopisů podle stanic. Zato jsem bral více peněz než průvodčí. Docela rád na ty časy vzpomínám.

Myšlím si, že by Česká pošta měla vydávat více známek k historii české dráhy a věnovat známku třeba i hlavnímu nádraží v Praze i jiným velkým železničním stanicím. Především by to uvítali fanouškové dráhy a sběratelé známek. Historie české dráhy, včetně mašinek, stojí za to!

**Jiří Krejčí**

dobu vyrazili více než 100 kilometrů tunelů, často s mnoha obtížemi (tunel Engelberg) – stavebně mnohem náročnější než české „modernizace“.

Každá z těchto etap se projevila zásadními změnami v jízdních řádech, připravovaných nikoli z roku na rok, ale několik let dopředu. Pak zase jízdní řád platil několik let bez zásadní změny. Mezi první patřil tunel „Thalwil“ oddělující dálkovou a místní dopravu mezi Zürichem a Thalwilem. Dále nové tunelové spojení mezi Stadelhofenem a hlavním nádražím (1998) spojené s vybudováním koleji 21 – 24 (v současnosti 41 – 44). Každý takový projekt zrychloval dopravu, takže se přistupovalo ke změnám jízdních rádu.

Z dalších projektů se např. jednalo o tunel Vereina na trati společnosti RhB. Zásadní změny přinesla vysokorychlostní trať mezi Oltenem a Bernem (úsek Rothrist – Mattstett) – NBS 2004 – s odbočkou do Solothurnu. Základový tunel Lötschberg dříve prozávězý zásadní změny jízdních rádu, dálková doprava až na jeden nedělní vlak je vedena tunelem. Na původní trati jezdí jen regionální a nákladní vlaky.

Kromě toho probíhaly „drobné“ úpravy infrastruktury – např. odstraňování jednokolejních úseků, prodloužení staničních zhlaví apod., vedoucích ke zrychlení dopravy v regionální dopravě, resp. k navýšení kapacity dráhy.

V roce 2015 byla dokončena další velkopěná a technicky náročná ražba základového tunelu Gotthard (Erstfeld – Bodio) v délce cca 57 km. V polovině roku 2016 se uskutečnilo slavnostní otevření spojené s prvními jízdami vlaků s přepravou osob. 11. prosinec 2016 bude v kro-

Každé poděkování, které je adresováno na OSŽ–ústředí, je oceněním pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají, a za jejich solidaritu.

Ekonomicko–sociální oddělení OSŽ–ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které obdrželi po doporčení (potvrzení) od příslušného ZV ZO OSŽ, nejsou vždy zcela úplné, což lze charakterizovat stále jako dlouhodobý a přetrvávající stav, který se jen nepatrně zlepšuje. ESO OSŽ–ústředí než předloží žádosti k projednání Představenstvu OSŽ (zpracování důvodových zpráv) musí si chybějící údaje vyžádat buď u žadatele či předsedy ZO OSŽ. Převážně chybějící údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávkou a obdržené podpoře od zaměstnavatele (SF, FKSP) nebo prostředků ZO OSŽ. Jako nedostatečně se rovněž výše doložení jednotlivých žádostí písemnostmi mající charakter listinných důkazů. Výše popsané skutečnosti představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy postupováno maximálně vstřícně, korektně, při respektování individuálního přístupu při vyřizování jednotlivých žádostí o příznánní dávky z PF OSŽ, s cílem bezprostředně poskytnout oprávněných případech finanční dávku.

V průběhu II. pololetí 2016 byly ve čtrnáctidenníku Obzor ZO OSŽ i jednotlivci vyzýváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zaslali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

**Luděk Šebřle,**  
analytik rozbořář  
**JUDr. Petr Večeř,**  
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

nice švýcarských železnic zapsán jako den, kdy základnovým tunelem Gotthard začaly jezdit pravidelné vlaky. Jízdní doba mezi Arth–Goldau a Bellinzou se zkracuje o 38 minut oproti jízdě úžasnou původní trati. Další zkrácení cestovní doby přinese navazující tunel Ceneri (Giubiasco – Lugano).

Milovníci staré trati, resp. další generace železničních fanoušků, o zážitek z horské trati (tříkrát kolem kostela ve Wassen) ale nepřijdou. Začátkem 90. let minulého století byla z důvodu vyčerpání „kapacity dráhy“ na trati z Erstfeldu do Bellinzony zastavena regionální osobní doprava a nahrazena autobusy. Spojení existovalo jen dálkovými vlaky. Cca před 10 lety se objevil jeden osobní vlak z Airolo do Bellinzony, na který se najíždělo soupravově z Bellinzony.

Jízdní řád 2016–2017 však vrací zpět regionální vlaky. Prakticky každý dálkový vlak (výjimkou jsou víkendové posily) je mezi Erstfeldem a Bellinzou „stínován“ vlakem kategorie REX. Tyto vlaky nazývají na vlaky IR z Basileje. Nicméně několik přílovhých vlaků IR bude vedeno po původní trati. REX jsou vedeny v rámci projektu TILO (Ticino – Lombardia), linka S10 elektrických jednotkami řady 524, střídavě končí v Bellinzoně a Luganu. Nové však zastavují v Ambri–Piotta a Lavorgo, takže cestovní doba do Bellinzony se v obou případech zkracuje oproti autobusu o cca 30 minut. T tunelem jezdí elektrické jednotky řady 500 (vlaky ICN), elektrické jednotky řady 610 (vlaky EC) a klasické soupravy. Jízdní doba elektrických jednotek je shodná, klasické soupravy jedou o 3 minuty déle.

**Miroslav Zikmund**

### Místenky ČD je zbytečné vracet?

u povinné místenkových vlaků?

**Ing. Miroslav Klimeš**

### Vyždření tiskového odd. GR ČD

Problematika rezervací je širší. Pokud cestující zakoupí jízdenku a zároveň si zajistí rezervaci doklady přeseshop Českých drah, je cena rezervace nulová a tedy i případný návratek by byl nulový. U některých spojů, např. SC Pendolino, je cena za rezervaci dynamická a může dosáhnout výše až 200 Kč. V takovém případě může být pro cestujícího zajímavé provést návratek i přes stornopoplatek. Další možností je také bezplatná výměna rezervace na jiný den v rámci 2měsíčního předprodeje. Pokud tedy cestující musí termín své cesty přeložit, má možnost provést tuto změnu také u své rezervace, aniž by musel jízdenku stornovat nebo platit nějaký manipulační poplatek.

Možný je i čtenářem popsaný postup. Ten vychází z mezinárodních standardů, kterými se obecně řídí i rezervací systém ČD. Podle mezinárodních standardů dochází dvě hodiny před odjezdem vlaku z výchozí stanice spoje k tzv. uzavření rezervacího období, což znamená ukončení prodeje rezervací a zablokování možnosti jejich storna.

Po uzavření rezervacího období lze prodávat pouze omezený počet místenek označených jako expresní rezervace. V případě vrácení místenek po uzavření rezervacího období by tedy nešly znovu prodat. Obdobné řešení používají i zahraniční dopravci jako DB a ÖBB.

Tento stav je nímán našimi zákazníky negativně, proto připravujeme nové řešení návratků rezervacího dokladů i jízdenek, které umožní vrácení místenek bez storna poplatku do 15 minut před odjezdem vlaku z nástupní stanice cestujícího. Vzhledem ke komplexnosti řešení ovšem předpokládáme realizaci tohoto záměru nejdříve v polovině června letošního roku.

**Mgr. Petr Štáhlavský**



Do Malé Morávky právě příjezdí zvláštní vlak Slezského železničního spolku, je 19. února kolem 14. hodiny.

## Do Malé Morávky konečně opět dojel vlak!

19. února se po dlouhé době uskutečnila jízda výletních vlaků na trati Bruntál – Malé Morávky. Jako na první po roce 1989 byla na této trati zrušena celoroční pravidelná osobní doprava již v květnu 1991. Jako by tuto poetickou lokálkou začaroval železniční čarodějník Zababa. Po letech pouze sezonního provozu byl v roce 2009 zrušen i tento. A jen zázrakem trať nebyla v roce 2010 vytrhána.

Obnovit alespoň rekreační dopravu měla zájem společnost Ing. Jana Šatavy Railway Capital. V prosinci 2016 mi na můj dotaz ohledně možného provozu na této trati Ing. Šatava odpověděl: „Už jsem se o to snažil. Dokonce se mi podařilo svolat starosty obcí z tratě do Světlé Hory a jednat o obnově provozu na trati. SZDC byla ochotná mi trať pronajmout, ale během měsíce se situace změnila... každopádně tam v roce 2017 nějaké jízdy budou.“

19. února Slezský železniční spolek objednal mimořádné vlaky právě u společnosti Railway Capital. Bohužel při ranní jízdě (již jsem se nezúčastnil) došlo k fatální poruše jednoho motorového vozu řady 810 společnosti RLC, kvůli čemuž uvázl celý vlak v dopravně Světlá Hora v km 9,6. Porouchaný motorový vůz nahradil motor ČD, a. s., 810.055-4, takže díky ČD byla nakonec akce zachráněna.

Odpoledne již probíhaly jízdy v pořádku. Já jsem si mezitím odskočil regionálním autobusem do lázní Karlovy Studánky pro minerální vodu z původního pramenu Vilém, nyní ho supluje pramen Petr, navrtaný v 60. letech 20.



Karlova Studánka – pitný pavilon, v němž si můžete natočit minerální vodu; lázně postavil Řád německých rytířů po roce 1785, nyní se zde léčí hlavně astma.

## Zájmovým skupinám FISAIC se „pod křídly“ OSŽ daří

Ve čtvrtek 23. února se v kulturním sále pražského Hlavního nádraží uskutečnilo zasedání Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC. Jednání moderovala Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC.

FISAIC (Fédération internationale des sociétés artistiques et intellectuelles de cheminots), neboli Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů, si klade za cíl organizovat a kultivovat zájmovou činnost železničářů ve volném čase jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni. Federace nyní sdružuje již 24 zemí Evropy. V rámci jednotlivých států jsou vytvořeny zemské svazy, které sdružují železničáře v jednotlivých oblastech činnosti. Čeští železničáři jsou členy FISAIC od roku 1992 a sídlo ČZS FISAIC je od 1. 1. 2015 v Praze při Odborovém sdružení železničářů (dříve patří pod České dráhy, a. s.).

Úvodní slovo na zasedání českého zemského svazu patřilo I. místopředsedovi Odborového sdružení železničářů a prezidentu ČZS FISAIC Vladislavu Vokounovi, který uvedl, že jej těší velká účast členů. „Nemám žádnou zprávu o tom, že by to v některých sekcích nefungovalo, naopak členská základna se rozšiřuje,“ poznamenal dále a dodal, že se Český zemský svaz FISAIC rozšířil o dvě nové skupiny – o Literární a skupinu Kreativní ruční práce. Připomněl, že prostředky na akce poskytují partnerské organizace, jimiž jsou OSŽ, České dráhy, SŽDC a ČD Cargo. „Děkuji vám za dosavadní činnost a přejí vám, aby vás to i nadále bavilo a aby FISAIC fungoval i nadále k vaší i naší spokojenosti,“ řekl na závěr Vladislav Vokoun. Vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ing.

stolník. Posléze jsem se vrátil zpět do Malé Morávky, kam konečně kolem 14. hodiny dorazil výletní vlak ve složení 810–010–810, zcela zaplněný cestujícími. Navíc na nádraží v Malé Morávce dorazilo několik dívek – lyžařek, kterým našel vyhledávač vlak z Malé Morávky, a tak ho použily pro návrat z Jeseníků (!). Netušily, že tato trať je již léta mimo pravidelný provoz.

Na tomto příkladu je vidět, že v době komunikační revoluce by si trať své nové cestující jistě našla snadno a rychle! To by ale musel Moravskoslezský kraj chtít něco pro rozvoj železnice a turismu dělat a ne jen likvidovat, viz zrušení pravidelné celoroční dopravy v roce 2015 na trati Opava – Jakartovice, kterou poté alespoň v sezóně převzala společnost RLC, která trať provozuje až do Svobodných Heřmanic.

Martin Kubík

## Zst. Meziměstí skomírá

Zst. Meziměstí byla ještě nedávno živou přechodovou stanicí mezi ČD/PKP. V roce 2003 (přesně 7. 4.), v době postupné likvidace osobní dopravy v Polsku, byla zrušena i osobní doprava z polské strany do Meziměstí, po dalších deseti letech došlo ke zrušení i pravidelné přeshraniční nákladní dopravy na tomto přechodu. Nyní se zde jezdí jen podle potřeby soukromých dopravců. Dle ojetosti kolejníc velmi sporadicky. Po rozvrztí této dopravy dochází i k postupné devastaci celé honosné výpravní budovy, která byla svědkem v dubnu 1914 i příjezdu prvního elektrického vlaku z tehdejšího Pruska. V prosinci 2016 byla uzavřena nádražní restaurace z důvodu EET, stejně tak je v době od 17.40–5.00 (o víkendech do 6.00 h) hodin uzavřen celý vestibul, takže neznaný cestující nemůže jen tak nalézt ani noční vchod na nástupiště. Nikde není žádná informační cedule a chybí osvětlení nočního vchodu/východu. Ve výpravní budově existuje

i železniční muzeum, tam je ale otevřeno pouze poslední sobotu v měsíci od dubna do září. Takže konec světa.

Martin Kubík



Směrovka do Polska je na nástupišti v zst. Meziměstí stále, snad bude někdy v budoucnu trať opět zprovozněna pro osobní dopravu. V Polsku v poslední době nastává opět rozvoj osobní dopravy. Ve směru do Čech se dále jeti Walbrzychu pouze hromadným taxikem a umluvit šoféra, aby vás vzal alespoň na hranice Polska. To není doprava 21. století, ale doby formanů, kdy počestného vzali někdy na kozlík.

Ondřej Šmešlík představil své oddělení a uvedl, že sňahou OSŽ je, aby více prostředků šlo přímo na činnost zájmových skupin. „FISAIC pod křídly OSŽ zažívá příznivou dobu,“ poznamenal a dodal, že rozšířením o dvě nové skupiny došlo i ke kyzženému omlazení. Ing. Šmešlík dále uvedl, že o rostoucím zájmu o činnost vědčí účast na akcích FISAIC: zatímco v roce 2015 se jich zúčastnilo 343 členů, v loňském roce již 497. Dále informoval o nejvýznamnějších akcích a poblahopřál výkonné tajemnici ČZS FISAIC Ing. Jarmile Šmerhové k čestné medaili za dlouholetou aktivní práci pro FISAIC, kterou získala na valné hromadě FISAIC v Saint Mandrier (Francie) na podzim loňského roku.

Dr. Miroslav Kaprálek, pracovník mezinárodního oddělení OSŽ a nový generální sekretář USIC, což je další zájmové sdružení železničářů, tentokrát sportovní, informoval především o sportovních aktivitách železničářů. „Všude železničáři zdaleka nemají takovou podporu jako u nás – a to se týká jak FISAIC, tak USIC,“ zdůraznil Dr. Miroslav Kaprálek.

Následovala nejdůležitější část jednání – prezentace činnosti jednotlivých skupin sdružených v Českém zemském svazu FISAIC. Výsledky své práce i chystané akce představila skupina výtvarného umění (informoval její vedoucí Pavel Hladík), skupina fotografů (Jan Týc), skupina filmářů (zástupce vedoucího skupiny Ing. Ivo Laníček), skupina filatelistů (Ing. Jaroslav Rubišar), nově přičleněná skupina Literáři (František Tylišar), skupina modelové železnice (doc. Roman Štěřba), nová skupina kreativních prací (Pavla Packová), prostor dostali i sběratel kartič-

## Železniční filatelisté budou mít žně, na známkách se objeví historická kolejová vozidla

Česká pošta ve středu 15. 2. 2017 vydala po letech jakousi první vlašťovku – dvojici příležitostných poštovních známek na téma Historické dopravní prostředky. Na známkách je zobrazen poštovní autobus Škoda 606 ze třicátých let 20. století a železniční vagon poštovní ambulance Fkv provedení, které odpovídá době I. československé republiky.

„Po dohodě s Poštovním muzeem jsme vybrali tyto dva objekty – autopoštu Skodovky a poštovní vagon – náměty, které musí potěšit každého poštovního historika i filatelistu,“ uvedl při slavnostním představení obou známek ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží Břetislav Janík z České pošty.

Zatímco poštovní autobus se do dnešních dnů nedochoval, poštovní vagon řady Fk je k vidění v Kněževsi, v expozici Klubu historie kolejové dopravy. „Tam je možné si jej přes léto prohlédnout. Tyto vozy jezdily až do přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století,“

doplnil ředitel Poštovního muzea Jiří Štěřba.

Pokud patříte k milovníkům vláček a současně poštovních známek s náměty vláček, tak se máte na co těšit. Už v červnu letošního roku vyjde ve spolupráci České pošty a Poštovního muzea zbrusu nový sešitek s vláčky.

„Na jedné známce se objeví mašina, která letos slaví sto let – pamí lokomotiva 354.7152 ze sbírky KHKD,“ prozradil Jiří Štěřba. „A protože letos slaví 115 let ozubnicová dráha z Tanvaldu do Kořenova, tak na druhé známce se objeví hydraulická diesellová ozubnicová lokomotiva (T 426.0) z roku 1961, která byla dodána rakouskou firmou SGP Floridsdorf pro ČSD,“ dodal. Sešitek s oběma známkami má být představen 17. června přímo v Kořenově na nádraží. A známky s náměty lokomotiv se chystá Česká pošta ve spolupráci s Poštovním muzeem vydávat i v roce 2018, v roce 2019 by se pak na známkách měly objevit tramvaje.

Michael Mareš



Ředitel Poštovního muzea Jiří Štěřba hovoří o nových známkách.

PŘEDPLATNÉ OBZORU  
tel. 9722 41909,  
mob. 737 275 085,  
obzor@osz.org

## Španělská konkurence proslulého Orient-Expressu

Tak trochu inspirována proslulým Orient-Expressem i sňahou získat bohatou klientelu, zabývající se o procestování atraktivních měst a památek Španělska, uskutečňuje státní železniční společnost Renfe již přes tři desetiletí dvě trasy pro náročně: Al-Ándaluz a Transcantábrica. Neskrývaným záměrem je však i omezení konkurenci stále silící autobusové a letecké dopravy, konstatoval španělský deník El Diario, který 18. ledna popsal do detailů program obou luxusních exkurzí.

Vlak Al-Ándaluz, který zahájil svůj program v roce 1983, nabízí seznámení s kdysi maorskými oblastmi jižního Španělska. Vozy, vyrobené původně v letech 1928 – 1930 pro britskou monarchii, vylepšené posledními technologickými vymožitky, poskytují cestujícím veškerý pohodlí. Nabídka tvoří dvě trasy, z nichž první, šestidení, zahrnuje cestu z Madridu, přes Aranjuez,

Moudrost  
pro tento den

Nedělám nikdy tu chybu, abych se přel  
s lidmi, k jejichž názoru nemám žádnou  
úctu.  
Edward Gibbon

### VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky  
**BŘEZEN**

Praha–Vrsovice (původně Nusle) –  
Praha–Modřany (původně Modřany)  
1. 3. 1882 – 135 let

Hradec Králové – Ostroměř  
19. 3. 1882 – 135 let

Smiřice – Hněvčoves (– Sadová)  
19. 3. 1882 – 135 let

## Pozvánka na ples

Ve znamení sedmnáctky se bude konat letošní reprezentační ples železničářů v Olomouci. Stejně jako předešlé roky se ples koná pod záštitou OSŽ, Českých drah, SŽDC a ČD Cargo, organizací má letos na starosti ZO OSŽ ŽST Olomouc hl. n. A proč ona v úvodu zmíněná sedmnáctka? Ples se koná v pátek 17. března 2017 a je to již 17. ročník!

Stejně jako v minulých letech, i letos se ples uskuteční v prostorách Regionálního centra v Olomouci (výšková budova naproti hlavnímu nádraží Olomouc), začátek je v 19.30 h, garantem za jeho úspěšný průběh je místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý. K tanci a poslechu bude hrát skupina „Kanci paní nadlesní“ z Brna, hodičkové vystoupení bude mít olomoucká hudební skupina „ABBACHiqueta Revival“ a po celý večer bude k dispozici diskžokej DJ Grandfather. Kromě toho vystoupí i mažoretky GINA z Brodku u Přerova, chybět nebude ani předtančení a slosování velké soutěže o ceny.

A kdo všechno se na přípravě plesu podílí? Kromě již zmíněné ZO OSŽ ŽST Olomouc hl. n. jsou to: Ústředí OSŽ Praha a základní organizace DKV Olomouc, SDC Olomouc, ŽP Olomouc a RSM Olomouc, České dráhy, a. s., ROC Olomouc, RP ZAP Olomouc, DKV Olomouc a RSM Brno, SŽDC, s. o., Oblastní ředitelství Olomouc, Stavební správa východ, ČD Cargo, a. s., PP Olomouc, DPOV, a. s., a Dopravní zdravotnictví, a. s., Poliklinika AGEL.

–čas–

Toledo, Monfragüe, Cáceres, Méridu Zafru do Seville. Druhá, sedmidenní, trasa začíná v Seville a pokračuje do Jérezu, Cádiz, Rony, Granady, Úbeda, Baey a Córdoba. Cena je však opravdu jen pro ty, co nehledí na každé euro – v prvním případě je mezi 3500 až 4400, ve druhém od 2900 do 3700 eur na osobu. V ceně je zahrnuto ubytování, snídaně, obědy, večere včetně nápojů, noviny a časopisy, vícezájmový průvodce, jenž je k dispozici po celou cestu, jakož i exkurze a návštěvy různých muzeí a jiných zajímavostí. Za zmluku stojí, že cestující mohou navštívit mj. vinný sklep v proslulém Jérezu, Muzeum oleje v Córdoba, Národní muzeum římského umění v Méridu či Přírodní park v Monfragu.

Transcantábrica, mající za sebou rovněž přes tři dekady, nabízí zájemcům buďto čtyřdenní nebo osmidenní cestování. Delší trasa zahrnuje města León, Cistierna, Guardo, Villasana de Mena, Bilbao, Santander, Cabezón de la Sal, Santillana del Mar, Ariondas, Oviedo, Candás, Avilés, Gijón, Luarda Ribadeo, Viveiro a Santiago de Compostela. Cestující shlednou mj. i Guggenheimovo muzeum v Bilbao, jeskyně v Altamirě nebo jezera Covadonga. Osmidenní putování stojí 3500 eur, ale pro ty nejnáročnější, v nejluxusnější nabídce, v superluxusní soupravě, zvané Gran Lujo (Velký přepych), dokonce 4900, kratší cesta ve skromnější podobě, čtyřdenní, je za „pouhých“ 1500 eur. I Transcantábrica poskytuje obdobnou péči, jako Al-Ándaluz.

V roce 2015 využilo těchto luxusních vlaků celkem 1200 zájemců, z nichž 800 si vybralo exkurze vlakem Al-Ándaluz, přičemž kapacity obou byly vyčerpány v průměru na 80 procent. Zhruba polovina cestujících připadla na domácí občany, převážně z Katalánska a Madridu, přičemž 50 procent tvořili zájemci nad 50 let, nejvíce cizinců – 10,6 procenta – bylo z Německa, upřesnil deník El Diario.

Jan Hála

### SPORT

## Změna termínu v turnaji squashe

Regionální sportovní komise OSŽ Praha ve spolupráci se SŽDC, ČD a ČD Cargo, pořádá pro železničáře a členy OSŽ oblastní kolo ve squaschi. Turnaj se uskuteční ve středu 5. dubna od 10.00 hodin v Praze (změna termínu). Blížeji informace podá Jiří Vrážel, telefon 739 011 597, nebo email: vraji@centrum.cz.

–čas–

**OBZOR**  
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktorka PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390, 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org). Předplatné a příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. Korespondenci zasílejte na adresu: Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X