



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ při ČD Cargo

Představenstvo OSŽ vyjádřilo podporu aktivitám OZŽ za zlepšení neuspokojivé situace na slovenské železnici

Na jednání **Představenstva OSŽ** 5. března 2024 bylo schváleno čerpání rozpočtu OSŽ za loňský rok a také návrh rozpočtu OSŽ na rok 2024, které budou následně předloženy na příštím Ústředí OSŽ včetně návrhu na příspěvek pro seniory v základních organizacích. Členové Představenstva OSŽ se rozhodli, že tímto krokem podpoří základní organizace a jejich členy z řad seniorů. V průběhu jednání se Představenstvo OSŽ krátce věnovalo také aktuální situaci u slovenských kolegů a vyjádřilo jednohlasně podporu aktivitám OZŽ za zlepšení neuspokojivé situace na slovenské železnici zasláním podpůrného dopisu. PhDr. Helena Svobodová, vedoucí KP OSŽ, informovala o chystaných akcích z mezinárodních setkání poradních skupin Železniční sekce ETF pro opravárenství a Železniční sekce ETF pro strojvedoucí, které se plánují na měsíc duben. Vedoucí MO OSŽ Ing. Ondřej Šmehlík seznámil přítomné s připravovanými mezinárodními akcemi FISAIC. Přiblížil také vývoj a aktuální podobu sportovního portálu Railsport. Informace ze zásadních jednání zahájil předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev, který krátce informoval o jednání s odborovými centrálními a vedením společnosti ČD. Podal také informace o jednání dozorčí rady Českých drah. Za PV OSŽ

při ČD Cargo vystoupil předseda PV Radek Nekola s informací, že zástupci odborových centrál obdrželi od zaměstnavatele k připomínkování dva dokumenty, a to „Zásady čerpání sociálního fondu“ a „Směrnici pro organizování a financování sportovní akcí, hrazených z prostředků sociálního fondu“. Z jednání Dozorčí rady společnosti ČD Cargo přinesla informace Bc. Marta Urbancová – předseda představenstva ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth jednal s ostatními generálními řediteli všech společností Cargo v Evropě, kde se shodli, že špatná ekonomická situace je nepříznivá napříč všemi nákladními železničními dopravci. Za PV OSŽ při SŽ dostal slovo tajemník Miroslav Maincl, který úvodem poděkoval za podporu od ostatních podnikových výborů – po dohodě vedení OSŽ se budou sportovní akce zúčastňovat i zájemci ze Správy železnic, ale pouze za členy OSŽ budou náklady uhrazeny. Ostatní zájemci budou muset čekat, až dojde k podpisu zásad čerpání FKSP posledním signatářem, tedy ADP. Příjemnými zprávami je skutečnost, že první zaměstnanci odjeli na kondiční ozdravné pobyty a fakt, že u Správy železnic došlo k poklesu přesčasové práce v průměru o deset procent. Předsedkyně Nedrážního republikového výboru Bc. Renata Dousková

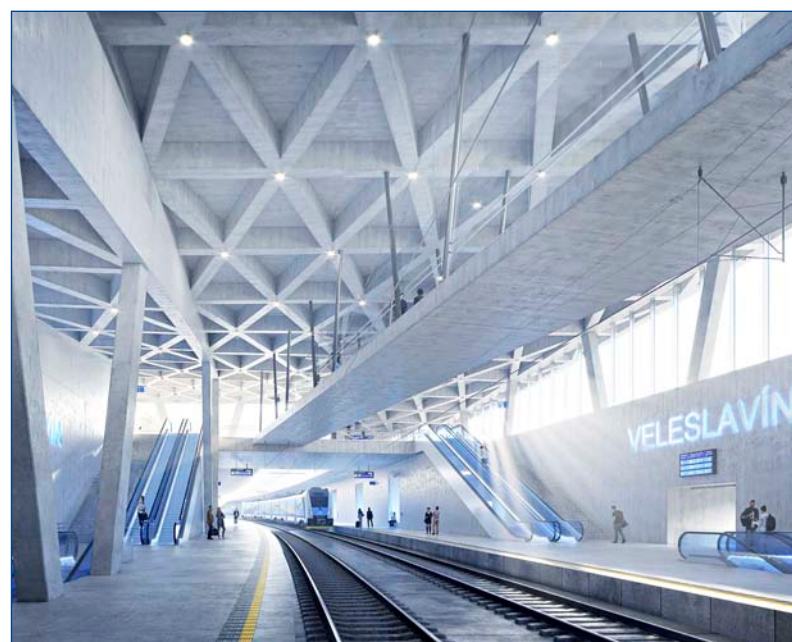
závěrem jednání připojila informace o probíhající rekonstrukci pražské nemocnice Italská, informovala o stavu u společnosti Skanska, kde není nasmulovaný dostatek větších zakázek a připomněla, že ani po opakované urgenci se nevyjádřili k návrhu kolektivní smlouvy majitelé společnosti Wagon Lostr.

Na jednání **PV OSŽ při ČD** (6.3.2024) informoval jeho předseda Štěpán Lev o změnách v katalogu prací od 1. 4. 2024, který sjednocuje KZAM vlakového personálu a navyšuje tarifní stupně o třídu výš. Dále přiblížil jednání Dozorčí rady Českých drah, kde byl schválen Podnikatelský plán ČD na rok 2024. Hlavním hostem jednání Podnikového výboru byl generální ředitel Českých drah Mgr. Michal Krapinec, který se jednání PV zúčastnil spolu s členkou představenstva ČD, Mgr. Blankou Havelkovou, ředitelkou kanceláře pro lidské zdroje Ing. Bohuslavou Grabovskou a vedoucí oddělení benefitů Ing. Lucií Bauerovou. Michal Krapinec zhodnotil činnost Českých drah, přičemž zdůraznil, že firma je ekonomicky silná a zdravá a má příznivý rating. Připomněl také

(Pokračování na str. 2)



Železniční stanice Ruzyně



Praha-Veleslavín

Vizualizace: Správa železnic

Vývoj českého trhu práce – 4. čtvrtletí 2023

Český trh práce začal pociťovat dopady hospodářského útlumu a nezaměstnanost roste. Pokračuje mzdové dotahování cenové hladiny, ale je odvětvově diferencované. Průměrná mzda se meziročně nominálně zvýšila o 6,3 % a reálně klesla o 1,2 %.

Aktuálně se český trh práce potýká s dopady ekonomického zpomalení. To přišlo po několika externích/globálních šocích a bylo prohloubeno propadem domácí kupní síly. Hlavními tématy jsou různorodost vývoje v různých odvětvích a zároveň „zatuhlost“ pracovního trhu, kdy se pracovní síla obtížně přesouvá na perspektivnější činnosti s vyšší přídáním hodnotou. Zjevná je nelehká pozice těžkého průmyslu, veřejný sektor zase doplácí na neutěšený stav státního rozpočtu, a vše se přelévá i do obchodu a tržních služeb.

Obecné trendy se v průběhu roku 2023 překlápely do nepříznivých, zejména nastartoval růst nezaměstnanosti. Na druhou stranu se vývoj české ekonomiky stal lépe předvídatelným a je již zřejmé, že byla finálně zvládnuta vysoká inflace. To má dopad především na vývoj reálných mezd.

Cenová hladina se stabilizovala již na počátku roku 2023 a začalo docházet k jejímu postupnému dohánění obecnou mzdovou úrovní. Ceny se prudce zvýšily v období od 4. čtvrtletí 2021 do 1. čtvrtletí 2023, poté rostly již uměřeněji, ve 4. čtvrtletí 2023 byly na úrovni 137 % průměru roku 2019.

Mzdová hladina rostla po celé období plynuleji a pozvolněji, průměrná hrubá mzda tak k 4. čtvrtletí 2023 dosáhla úrovně 128 % průměru roku 2019 po sezónním očištění. Makroekonomické agregáty a stavové veličiny však ukazují jen málo z dynamického vývoje, který probíhá ve firmách i v lidské společnosti.

Výraznými výzvami pro budoucnost jsou přitom zvládnutí umělé inteligence, využívání tzv. zelených technologií pro mitigaci (zmírnění) klimatické krize a přizpůsobování ekonomiky stárnoucí populaci.

Zdroj: Český statistický úřad
(Celý článek najdete na www.odborny.info)

www.odborny.info

Nela Eberl Friebová

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Příprava prvního PPP projektu na železnici pokročila do další fáze

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda:

„Věřím, že mezinárodní zázemí vybraného poradenského týmu povede k úspěšné realizaci prvního železničního PPP projektu v České republice. Podle schváleného harmonogramu by k finančnímu uzavření, které umožňuje faktické zahájení stavební realizace, mělo dojít do 30 měsíců od podpisu smlouvy, tedy do září 2026...“

S výběrem koncesionáře pro výstavbu nového železničního spojení z Prahy na Letiště Václava Havla formou PPP pomohou společnosti Deloitte; Česká spořitelna; advokátní kancelář Císař, Češka, Smutný; AFRY a jimi nominovaní odborníci na ekonomicko-finanční, právní a technické poradenství z Česka i ze zahraničí.

Výběr konsorcia na zajištění externích poradenských služeb, nezbytných pro projekt tohoto rozsahu a významu, proběhl na základě výběrového řízení. To vyhlásila koncem minulého roku Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD), s níž na tomto klíčovém projektu Ministerstva dopravy spolupracuje Správa železnic.

O využití PPP při výstavbě části železničního spojení z Prahy na Letiště Václava Havla rozhodla vláda v srpnu loňského roku na základě studie proveditelnosti, která prokázala výhod-

nost tohoto řešení. V České republice se bude jednat o první PPP projekt na železnici, který dospěl do fáze výběru koncesionáře. „**PPP projekty potřebujeme pro zajištění adekvátního a dlouhodobě udržitelného mixu finančních zdrojů nezbytných pro realizaci všech projektů, včetně vysokorychlostních tratí, které připravujeme,**“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Předmětem PPP projektu bude výstavba úseků z pražského Veleslavína do Ruzyně a z Ruzyně na letiště, a to včetně vybudování železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla. Řízení provozu budou zajišťovat pracovníci Správy železnic z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze na Balabence, a to mimo režii vybraného koncesionáře.

„Věřím, že mezinárodní zázemí vybraného poradenského týmu povede k úspěšné realizaci prvního železničního PPP projektu v České re-

publice,“ uvádí generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. **„Podle schváleného harmonogramu by k finančnímu uzavření, které umožňuje faktické zahájení stavební realizace, mělo dojít do 30 měsíců od podpisu smlouvy, tedy do září 2026,**“ dodává.

Součástí prací vybraného poradce je i zajištění odpovědného přístupu k vyhodnocení aktuálních environmentálních a sociálních otázek projektu tak, aby byl realizovaný v souladu s nejlepší zahraniční praxí v oblasti udržitelnosti. To by mělo vést k možnému zapojení širšího portfolia financujících institucí, jako jsou Evropská investiční banka či samotná EBRD, a celkovému snížení finančních nákladů projektu. Na celé trati z Prahy na letiště a do Kladna se počítá s výhradním provozem vlaků v režimu ETCS. Současně je připravována jako dvoukolejná elektrizovaná střídavou napájecí soustavou.



Servisní technik AŽD PRAHA Marek Šimek vysvětluje řízení Švestkové dráhy v Třebívlicích
Foto: Daniela Houdková

NAVŠTÍVILI JSME

HISTORII ŠVESTKOVÉ DRÁHY ZACHRÁNILA SPOLEČNOST



Projíždíme Českým středohořím s výhledem na krásné okolí od Litoměřic do Mostu tak zvanou Švestkovou dráhou, která vznikla již koncem 19. století a svůj název nosí od třicátých let minulého století díky rozsáhlým ovocným sadům v celé oblasti. Provoz tratě v historii zajišťovaly Rakouské státní dráhy, poté Československé státní dráhy a po mnichovské dohodě i Říšské dráhy. V osmdesátých letech 20. století se však začalo mluvit o jejím konci, protože byla značně nevýdělečná. V majetku Českých drah zůstala až do roku 2016, kdy se ji stát rozhodl prodat, a v tento moment začala tak zvaná nová éra Švestkové dráhy.

Společnost AŽD neměla v plánu nákup tratí a provozování dopravy, nicméně nakonec vstoupila do veřejné soutěže s účelem tratě zachránit a využít ji pro testování svých stávajících a vyvíjených technologií.

Během provozu na Švestkové dráze společnost zařadila motorovou jednotku RegioSprinter, která disponuje 100 místy k stání a 65 místy k sezení. Je dlouhá 24 800 mm, váží 36 t a dosahuje rychlosti až 100 km/h. Každý její motor má výkon 2 x 198 kW. Společnost AŽD dále provozuje motorový vůz ř. 810, měřící motorový vůz ETCS a diesellovou lokomotivu ř. 749, která váží 75 t a je dlouhá 16 500 mm a lokomotivu řady 742 (ex T 466.2) o váze 64 t a délce 13 600 mm s motorem K 6 S 230 DR.

A tak se vracím k úvodu článku... Se členy Představenstva OSŽ, v čele s předsedou základní odborové organizace AŽD Praha Karlem Šimáčkem jako průvodcem, projíždíme Českým středohořím a kocháme se nádhernou okolní krajinou. V Třebívlicích vystupujeme a jdeme nahlédnout do tzv. střev řízení a provozu Švestkové dráhy v řídicím středisku, kde se můžeme na vlastní oči přesvědčit,

jak se trať obsluhuje, kontroluje a řídí. Proces je docela složitý, ale pro místní obyvatele, turisty a společnost AŽD je velmi důležitý. Místní obyvatele spojuje s okolním světem a denní dopravou do práce a zpět a ostatní tu najdou spoustu zajímavých cílových turistických destinací jako například zámek Korozluky, Expozice Ulriky von Lewetzov Třebívlice, poslední lásky Johanna Wolfganga Goetha, státní hrad Hazmburk, vrch Boreč, zříceninu hradu Košťálov, vrch Lovoš, nebo se z trebívlického nádraží mohou vydat po modré turistické značce i na vrcholky vyhaslých sopek.

Společnost AŽD se snaží pojmut Švestkovou dráhu jako velmi příjemnou pohodovou cestu podél celé její tratě, kde se cestující může těšit z pohledu na rozmanitou okolní krajinu, a přitom během jízdy popíjet kávu, čaj či si nabídnout něco k zákousnutí. Dále také AŽD pod záštitou Švestkové dráhy pořádá několik veřejných akcí jako hudební festivaly, Miss Švestkové dráhy nebo vypravují speciální tematické vlaky. Na stránkách <https://www.svestkovadraha.cz/> najdete jízdní řád i bližší informace.

Daniela Houdková
3 x foto: Karel Šimáček

ZE SVĚTA

● **CÍLE DOCHVILNOSTI PRO ROK 2023 JIŽ NELZE DOSÁHNOUT** (BERLÍN) Deutsche Bahn (DB) nadále výrazně zaostává za svými vlastními cíli dochvilnosti. V neposlední řadě je to z důvodu mnoha stavenišť na tratích. V říjnu 2023 přijelo do cíle bez větších zpoždění pouze 58,6 % vlaků ICE a IC. Vlak, který má zpoždění maximálně šest minut je považován za vlak včas. DB si na začátku roku dala za cíl dosáhnout dochvilnosti v dálkové dopravě

hodně přes 70%. „S přesností kolem 66 % v prvních deseti měsících je jasné, že cílené dochvilnosti kolem 70 % pro rok 2023 již nelze dosáhnout,“ uvedl mluvčí DB. Téměř tři čtvrtiny dálkových vlaků byly v říjnu ovlivněny výlukovou činností. Negativní dopad měly zejména krátkodobé stavební práce na hlavních tratích. Nově zavedené hraniční kontroly vedly od poloviny října také ke zpoždění vlaků v mezinárodní dálkové dopravě. **Z Bahnblockstelle připravil sh**

Všimli jsme si

● **V SOUVISLOSTI S DEFINITIVNÍM** ukončením provozu na odděleném severním nástupišti železniční stanice Praha-Smíchov (sloužilo pro motorové osobní vlaky směr Hostivice přes tzv. "Pražský Semmering"), jež nastalo v říjnu loňského roku 2023, jsou nyní vlaky linky S65 přetrasovány do obvodu osobního nádraží na tamní osmou kolej, u které je vybudováno provizorní třetí nástupiště určené právě pro zmiňovanou linku. Na snímku ze dne 27. 11. 2023 je u něj zachycen MOs 25809 relace Rudná u Prahy – Praha-Smíchov vedený motorovým vozem 810.306. Na toto nástupiště je přístup zajištěn prostřednictvím úrovněvého přechodu přes šestou kolej.

Tomáš Martinek



● **NA SEVEROVÝCHODĚ ČECH** došlo v uplynulých letech k většinovému převzetí vlakových linek Českých drah externími dopravci. Díky tomu došlo k re-dislokaci motorových vozů řady 843 OCÚ Střed z Liberce do provozní jednotky Trutnov (přešly sem i dva stroje z Olomouce, spadající pod OCÚ Východ), kde nahrazují starší motorové vozy 854 „Hydri“ (kdysi v tamní oblasti velmi typické motory). Ty tu nyní v osobní dopravě slouží spíše letmo, stále ale pravidelně obsluhují rameno Hradec Králové–Starkoč–Broumov. Prvně jmenované čtyřnápravové motorové vozy tak v současné době zajíždí též do Městce Králové. I když tenkrát byly krátce po uvedení do provozu (v roce 1997) zkušebně nasazovány na lokálkách (např. Děčín–Malé Chvojno, Lovosice–Teplice v Čechách), byly by vhodnější spolu s přípojnými vozy Btn 753 pro významnější regionální trať 041 Hradec Králové–Jičín–Turnov, namísto třívozových Regionov 814.2, které tu jsou nyní turnusované. Na snímku ze dne 26. 1. 2024 je zachycen motorový vůz 843.011 v původním červeném nátěru na MOs relace Městec Králové–Lomnice nad Popelkou na „falešné dvoukolejce“ u Chlumce nad Cidlinou. Vpravo je hlavní 3 kV elektrifikovaná jednokolejná trať 020 Velký Osek–Týniště nad Orlicí–Choceň.

Tomáš Martinek



● **V PROSINCI 2023 BYLA** v železniční stanici Chodov dokončena stavba nové „výpravní“ budovy. Název je poměrně nadnesený, protože se jedná pouze o novostavbu určenou pro cestující – čekárna, výdej jízdenek a zázemí pro zaměstnance pokladny.

Betonová stavba obtížně pojmenovatelného geometrického tvaru vzhledově připomíná spíše vojenský bunker pohraničního opevnění. Když jsem okoukal novostavbu při dokončovacích pracích, jeden z dělníků se takto lapidárně vyjádřil. „Bunker“ je umístěn blíže městu, přesněji u vstupu do vybudovaného podchodu na nástupiště číslo 2, který je v současnosti prodloužován pod kolejištěm do ulice Hrnčířská.

Nahrazuje historickou staniční/výpravní budovu někdejší Buštěhradské dráhy z minulého tisíciletí (1870), která půjde pro značnou zchátralost k zemi. Postupné chátrání je dobře patrné při porovnání fotek z let 2010 a 2022 na webu mapy.cz. Na jejím místě bude vybudována točna pro BUS. Železniční stanice Chodov je dálkově řízena z železniční stanice Karlovy Vary a technologická zařízení jsou umístěna v novostavbě vedle původní budovy.

Miroslav Zikmund

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ při ČD Cargo**

Představenstvo OSŽ vyjádřilo podporu aktivitám OZŽ za zlepšení neuspokojivé situace na slovenské železnici

(Dokončení ze str. 1)

některé problémy, které se ČD dotýkají především v oblasti zpoždování dodávek ze strany výrobců nových kolejových vozidel. Podle jeho dalších slov však lze očekávat, že letošní hospodářský výsledek bude nejlepší v historii Českých drah. Generální ředitel dále reagoval na četné dotazy členů PV týkající se ponejvíce plánovaných změn v oblasti majetku ČD, především některých budov převážně v Praze (Masarykovo nádraží, budova polikliniky, provozní budova ČD na hlavním nádraží a další objekty). Na všechny otázky a nejasnosti z této oblasti bude reagovat na intranetu ČD tak, aby se předešlo možným nepřesnostem, nebo zkráceným informacím a obávám ze strany zaměstnanců. Po odchodu Michala Krapince pokračovala diskuse, která se týkala především nejasností, se kterými se zaměstnanci potýkají v oblasti změn v systému no-

vého osobního ohodnocení. Vysvětlení podala ředitelka KNLZ Ing. Bohuslava Grabovská, která současně slíbila, že se bude zabývat konkrétními případy, které jí budou ze strany PV poskytnuty a případně zjištěné nedostatky budou napraveny.

Jednání **PV OSŽ ČD Cargo** 7. března 2024 zahájila tajemnice Bc. Marta Urbancová informacemi o průběžných krocích na základě otevřeného dopisu zaměstnanců SOKV. Předseda PV Radek Nikola následně podal informace z jednání Představenstva OSŽ ze dne 5. března. V průběhu jednání se připojili zástupci zaměstnavatele v čele s předsedou představenstva Ing. Tomášem Tóthem. Tradičně to byla personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová a vedoucí mzdového a personálního oddělení Mgr. Pavla Kreischová.

Tomáš Tóth ve svém vystoupení nejdříve hodnotil hospodářský vý-

sledek za rok 2023 na tuzemském trhu jako uspokojivý, a to navzdory všem inflačním tlakům, vysokým cenám energií i růstu cen cizích zdrojů nutných pro investice ČD Cargo. Podotkl, že za celkovými velmi dobrými výsledky skupiny ČD Cargo stojí především podnikání na trzích v Rakousku, Německu, Polsku, Slovensku a Maďarsku. Převážně ob- jem v tuzemsku ČD Cargo neztrácí kvůli konkurenci na trhu železniční nákladní dopravy, ale kvůli tomu, že tyto objemy nejsou, již neexistují. Tomáš Tóth dále hovořil o přístupu k nákladním vozům a lokomotivám, o jejich obnově, případně uplatnění uvnitř Skupiny ČD Cargo a u nejstarších vozidel i o šrotaci. V případě lidských zdrojů ujistil, že je nyní primárně řešena nadkapacita v oblastech, kde chybí dopravní výkony. Snížení počtu zaměstnanců v konkrétních profesích bude v prv-

ní polovině roku řešeno především odchody zaměstnanců do starobního důchodu.

Předseda PV Radek Nikola upozornil na nutnost lepšího a důkladnějšího výstupu směrem k zaměstnancům ČD Cargo, ať se mezi nimi nevytváří panika a konspirační teorie o masivním propouštění u konkrétních profesí, či zavírání celých dep. Generální ředitel Tomáš Tóth všechny ujistil, že v ČD Cargo není důvod k panice nebo jakýmkoliv konspiračním teoriím, jak o nich hovořil Radek Nikola, a zároveň přivítal spolupráci s OSŽ na odpovídající komunikaci k našim zaměstnancům. Personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová se vrátila k diskuzi na základě otevřeného dopisu od zaměstnanců SOKV. V nejbližší době je potřeba se zaměřit na motivování a odměňování za práci navíc.

-RED-

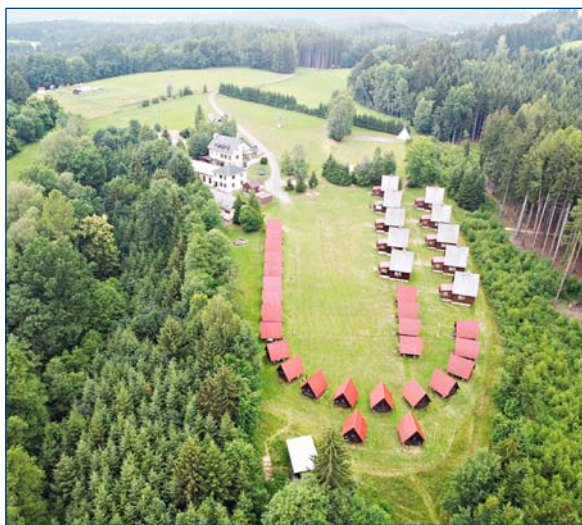
(Podrobnosti na www.osz.org)

Spousta zábavy a dobrodružství na letním dětském táboře Ráj Letohrad

Štěstí je, když je v harmonii to,
na co myslíte, co říkáte a co jste.

Mahátma Gándhí

-bl-



Určitě již většina z vás má vybranou dovolenou, kam se v létě s rodinou chystáte, ale letní prázdniny mají dva měsíce, a to se pak naskytne otázka, kdo ty vaše ratolety zodpovědně pohlídká, připraví jim na 14 dní zajímavý a zábavný program a uvaří jim dobrou domácí celodenní stravu v době, kdy musíte chodit do práce.

A já mám na tuto záludnou otázku jasnou odpověď! Letní dětský tábor Ráj Letohrad pořádaný ZV OSŽ-Správa tratí a budov Hradec Králové, kam děti železničářů a přátel železnice jezdí již více než třicet let. Sám zástupce hlavního vedoucího Miloš Krátký, jinak zaměstnanec Správy železnic v úseku řízení provozu a bývalý zaměstnanec ČD Cargo, začínal jako oddílový vedoucí na tomto táboře před třiceti dvěma lety. Dnes se o vaše děti na táboře starají zaměstnanci, kteří sami na tábor jezdili jako děti a využívali tak všechny dostupné aktivity a plně nabitý program.

Malou ochutnávkou, jak to na takovém táboře vypadá, můžete najít na www.ltdraj.cz nebo na FB: Letní tábor dětí Ráj Letohrad či na Instagramu: [letnitaborraj](https://www.instagram.com/letnitaborraj).

Na těchto stránkách můžete ve dnech konání tábora každý večer sledovat aktuální dění z pořádaných aktivit, výletů či co děti měly dobrého k obědu či večeři.

Letošní rok letní tábor pořádá poslední turnus od soboty 17. 8. do soboty 31. 8. 2024. A letos si všichni zahrají celotáborovou hru na téma „Wonka – čokoládový ráj“.

Letní tábor dětí Ráj se nachází ve Východních Čechách v podhůří Orlických hor. Leží na kopci ve výšce 420 metrů nad mořem, uprostřed lesů mezi městem Letohrad a obcí Dolní Dobrouč.

Děti jsou dle věku rozděleny do 4 kategorií (velká, velká střední, malá střední a malá), v každé kategorii jsou 3 až 4 oddíly. V rámci kategorií se hraje celotáborová hra, ale najdeme si čas

i na menší hry po oddílech dle fantazie dětí a vedoucích. Mimo to nás čeká i několik her napříč kategoriemi, kdy jsou děti namíchány a dokazují svou bojovnost i schopnost spolupráce s dětmi staršími i mladšími.

Samozřejmostí jsou i menší výlety po okolí, celodenní výlet a pro starší děti puták s přespaním mimo tábor. V případě hezkého počasí si i mladší děti užijí spaní mimo chatky, a to v táborovém týpí. Nejen zde bude možnost využít talentu některých z vedoucích, kteří nám zahrají na kytaru a zazpívají klasické táborové písně u ohýnku.

Oblíbené bojovky, jako je Finská stezka či noční hra, samozřejmě nemohou chybět, stejně jako večerní diskotéky, kino nebo X-faktor. Čas bude i na vybíjenou, přehazovanou a volejbal, které se můžou hrát na jednom ze dvou hřišť, stejně tak jako fotbalové hřiště či bazén se skluzavkou a skokanským můstkem. Bazén má pozvolné dno, takže ho lze využít jak pro plavce, tak neplavce. V neposlední řadě se naučíme i některé z klasických táborových dovedností, jako je Morseova abeceda či vázání uzlů.

Děti jsou ubytovány v dřevěných chatkách. Pro menší děti jsou určeny velké dvoupatrové chaty (12-13 dětí), které jsou vybaveny malým sociálním zázemím, verandou a místností vedoucího. Větší děti obývají čtyřlůžkové chatky. Kapacita tábora je až 190 dětí.

Sociální zázemí se nachází v přízemí z jedné ze tří zděných budov v táboře. Mimo dívčích a chlapčenských záchodů jsou zde i sprchy s teplou vodou.

Stravování je zajištěno ve druhé zděné budově, kde se mimo vybavené kuchyně nachází i rozlehlá jídelna. Personál kuchyně, pod vedením zkušeného kuchaře, připravuje dětem jídla s důrazem na vyváženost stravy. Snídaně se skládá z různých druhů pomazánek, marmelád a pečiva. K obědu je před hlavním chodem vždy podávána polévka a na závěr



dne je přichystána vždy teplá večeř. Mezi těmito jídly je pro děti připravena dopolední a odpolední svačina, která se obměňuje z ovoce, zeleniny, jogurtů nebo sladkého pečiva. Po celý den je pro děti zajištěn pitný režim, kdy v jídelně jsou připraveny várnice s chutným čajem nebo studenou šťávou.

Tábor Ráj Letohrad

ZV OSŽ - Správa tratí a budov, Riegrovo náměstí 1660, PS 26, 501 01 Hradec Králové
POŘÁDÁ LETNÍ DĚTSKÝ TÁBOR - LETOHRAD 2024
od 17.8. do 31.8.2024
www.ltdraj.cz

Přihláška

[@letnitaborraj](https://www.instagram.com/letnitaborraj)
[LTDraj](https://www.facebook.com/LTDraj)

Čokoládový Ráj

Hlavní vedoucí Jaroslav Fiegl
777 135 345
jaroslav.fiegl.cz

Provozovatel František Tomeš
Cena tábora 6950,- Kč
737 275 193
frantisek.tomes@osz.org

6-17 let

LETNÍ TÁBOR POTŠTEJN

15. 7. – 26. 7.
I. TURNUS

Nemáš ještě plány na léto a chceš zažít maximum zábavy a her s kamarády? Pak jsi na správném místě! Tábor Železničář v Potštejně nabízí jedinečné zážitky, plno her a nekonečné množství zábavy. Přidej se k nám a zažij nezapomenutelné chvíle plné smíchu a nových přátel!

e-přihlášky zde

www.rz-zeleznicar.cz

ODBORNĚ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo NŽT č. 1/2024

Z obsahu: Elektrizace a konverze trakční soustavy je nezbytnost; Konference sdělovací a zabezpečovací techniky na železnici 2023; Drony ve službách drážních hasičů; Bilance drážních hasičů za loňský rok: přes 7 700 zásahů na železnici i mimo ni; Kamery na koridorovém přejezdu ve Vendryni zachytily loni téměř 300 přestupků; Jak na výstavbu bezbariérových WC; Prvopočetky vyšších rychlostí na české železnici; Poslední rozloučení s Ing. Josefem Krejčířem; Smlouva o studii proveditelnosti PPP projektu posiluje přípravu prvních vysokorychlostních tratí; Český železniční průmysl ročně vytvoří stovky míst pro absolventy; Proč?... aneb Ptali jste se a my odpovídáme; Ohlédnutí za mezinárodní soutěží kresleného humoru o životním prostředí EKOFOR 50; Další vlakové putování po Švýcarsku; O železnici s humorem. ■

Zase nejedí

Nechápu. Tohle by opravdu zasluhovalo podrobné vysvětlení od Správy železnic. Nejezdící jezdící schody na hlavním nádraží na 7. nástupiště jsou zase už skutečností. V sobotu 2. března 2024 po 18. hodině se cestující včetně těch o holi, stařenek (blíží se MDŽ), starců a maminek s kočárky zase obtížně dostávali na zmíněný peron. Svědčí to o naprostém pohrdání cestujícími, u nejezdících schodů žádná tabulka, žádná omluva, žádný termín, kdy schody pravděpodobně budou znovu jezdít. A to jde o závadu, která se na tomto úplně nejhlavnějším nádraží v republice v posledních cca 10–20 letech neustále opakuje a stále se nikdo neomluvil, dokonce ani na otištěnou kritiku tohoto přístupu ke klientům vlakové dopravy ze Správy železnic nikdo neodpověděl. Tedy to, co nechápu, je, že když někdo něco vlastní – či to má svěřeno – že se o to nestará (napadá mi analogie, jak se SŽ nestarala o Vyšehradský most), aby to fungovalo. Snad každý, kdo má všech pět pohromadě, když zjistí, že po cca deseti dlouho trvajících opravách se zařízení zase rozbije, tak ho vymění, tedy nechá instalovat nové. Tak ten slogan Správy železnic, že řídí, spravuje a inovuje naši železnici vůbec nesedí... ani neřídí, ani nespravují, ani neinovují. Neumí nejen udržovat svěřené hodnoty v provozu, ale ani se cestující veřejnosti opakovaně neomluví. Neměli by se aspoň trochu stydět?

Petr Rád!

OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břežu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. Webové stránky: www.osz.org. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Tábořská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, č. 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemají shodovat s názorem vydavatele a redakce.
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X