

### Z aktuálních událostí

Kromě vodní dopravy a mýtného byla na program jednání **Dopravní tripartity** v pátek 29. května 2015 zařazena také problematika otevírání trhu osobní železniční dopravy. Ministr dopravy Dan Ťok na jednání zopakoval, že jako první byla letos v únoru vyhlášena soutěž na trať Plzeň – Most v dálkové dopravě s termínem 8. září pro podání nabídek. O této soutěži není podmínkou pořízení nových kolejových vozidel, takže České dráhy nemusí vypisovat výběrové řízení na nová vozidla. V rámci nabídkového řízení jsou u této soutěže poptávány (shodně jako v současné době) čtyři páry provozovaných vlaků denně doplněné o jeden pár vlaků provozovaných pouze v neděli. Podle dostupných informací zatím ministerstvo dopravy v rámci nabídkového řízení neobdrželo, s výjimkou Českých drah, žádné žádosti o dodatečné informace.

Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který se jednání Dopravní tripartity zúčastnil, potvrdil, že ministr dopravy hodlá vypsat další výběrová řízení na dálkovou dopravu, a to na tratích: Liberec – Pardubice, Liberec – Ústí nad Labem, Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a k tomu navazující trať Praha – Ústí nad Labem – Děčín a potom i na „tradiční“ trati Ostrava – Krnov – Olomouc. Harmonogram otevírání trhu, projednaný vládou České republiky v září roku 2014, vycházel z předpokladu, že program OPD 2 schválí Evropská komise již na počátku roku 2015. Nabídková řízení ze strany ministerstva dopravy by měla být zahájena až po schválení navazujících dotačních dokumentů k OPD 2, což se ale v případě tratě Plzeň – Most nestalo. Evropská komise schválila program OPD 2 teprve až 11. května 2015. Jelikož lhůty nabídkových řízení by měly být nastaveny tak, aby umožnily čerpání finančních prostředků na obnovu a modernizaci vozidel právě z tohoto dotačního titulu (OPD 2), dojde zřejmě k několika měsíčnímu posunu v zadávání dalších výběrových řízení. „Do dneška není ani vyřešena dohoda o vzájemném uznávání tarifů mezi jednotlivými dopravci, a přesto, že tato dohoda není, tak ministerstvo dopravy chce ve vypisování výběrových řízení po-

kračovat,“ konstatuje předseda OSŽ s tím, že podle ministra dopravy „nedosažení shody ve vzájemném uznávání tarifů nebrání dodatečné dohodě dopravců“. „Opakovaně tvrdíme, že to s sebou přinese velké problémy, že to poruší síťovost, přesto na naše výtky ministerstvo dopravy nebdá. Dodnes není rovněž ustaven regulátor, pouze je v legislativním návrhu. Myslíme si, že není vhodné v tuto chvíli takovýmto způsobem trh otevírat,“ zdůraznil Jaroslav Pejša. Předseda OSŽ svá tvrzení opírá i o zápis z jednání Rady ministrů dopravy, které se konalo 13. března 2015 v Bruselu, kdy se pro povinnou veřejnou soutěž v železniční osobní dopravě vyslovily ze všech států EU pouze Velká Británie, Česká republika, Švédsko, Slovensko, Kypr a částech Španělska. Proto se Jaroslav Pejša na Dopravní tripartitě postavil proti dalším výběrovým řízením a zopakoval stanovisko OSŽ, které je neměnné: „Je zbytečné uspěchat liberalizaci, zvláště když ještě nejsou dány podmínky pro to, aby liberalizace byla za rovných podmínek pro všechny dopravce,“ uzavřel.

V době uzávěrky tohoto čísla, ve středu 10. června, probíhalo v Olomouci jednání **PV OSŽ při ČD, a. s.** Byli přivzváni zástupci zaměstnavatele, a to JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru personálního (kbodu personální záležitosti), Mgr. František Bureš, MBA, LL.M., člen představenstva ČD, a. s. a člen DR ČD Cargo, a. s., Ing. Rostislav Novák, ředitel odboru kolejových vozidel, Ing. Miroslav Kožera, zástupce ředitele kolejových vozidel (zavedení pracovní činnosti četař – přejiřmač), Ing. Zuzana Ajgmanová, ředitelka ZC Česká Třebová, a Filip Potůček, ředitel odboru centrálního nákupu a logistiky (organizační změna odboru centrálního nákupu a logistiky a zásobovacího centra). Po ukončení středečního jednání se PV přesunul na Slovensko, kde ve čtvrtek 11. června jednal společně s PV OSŽ. Ve stejném termínu probíhalo v Putimi výjezdní jednání **PV OSŽ ČD Cargo**. Informace z obou těchto jednání přineseme v následujícím vydání Obzoru a na webových stránkách OSŽ. –red–



Na smuteční rozloučení bývalých i současných zaměstnanců a přátel stanice s železniční stanicí Sudoměřice u Tábora, které se konalo v pátek 29. 5. 2015 odpoledne, dorazilo přes padesát lidí. Snímek Michael Mareš

## Ze železniční stanice Sudoměřice u Tábora se stala docela obyčejná zastávka

V pátek 29. května 2015 odpoledne se bývalí a současní zaměstnanci železniční stanice Sudoměřice u Tábora přišli rozloučit se železniční stanicí a symbolicky uzamknout zdejší budovu. Téměř po 150 letech provozu se ze železniční stanice Sudoměřice u Tábora stala obyčejná zastávka. Jako poslední projel v pátek 29. května 2015 železniční stanicí Sudoměřice u Tábora rychlík 654 z Českých Budějovic do Prahy, po němž (7.30 h) začala osmihodinová výluka, po jejímž skončení se ze stanice Sudoměřice u Tábora stala definitivně zastávka na koridoru z Prahy do Českých Budějovic. „Je to nostalgické, ale já na ta léta vzpomínám jediné v dobrém,“ uvedl jeden z účastníků, bývalý výpravčí Bohumil Kopřiva, dnes už v důchodu. „Vlastně třicet let jsem tady sloužil. Ale to tady ještě bývala silná nákladní doprava i čilá osobní doprava. A hlavně tady byla silná nákladka a vykládka. Nakládalo se tady třeba i deset, dvanáct vagonů brambor denně, manipulák vozil i padesát vagonů! To si dnes nikdo nedovede představit,“ zavzpomínal Bohumil Kopřiva na sedmdesátá léta, kdy zde coby výpravčí začínal. Výpravčí a signalisté ale našťastí o práci nepřijdou, budou však muset v obvodu PO Tábora

dojíždět jinam. Zastávka zatím úplně neosiřela, ze stávek č. 1 se zhruba na tři měsíce stalo Závoránské stanoviště 94. Železniční stanice měla totiž původně skončit až na přelomu srpna a září, jenže stará mechanická návěstidla stála v cestě stavebním pracím (konkrétně protihlukovým stěnám), proto k ukončení činnosti železniční stanice došlo o několik měsíců dříve, než se původně plánovalo. Jak už to při takovýchto příležitostech bývá, vzpomínalo se a vyprávělo. I Bohumil Kopřiva připomněl příhodu, která mu utkvěla v paměti. „Bylo to někdy koncem sedmdesátých let – přelomem sedmdesátých a osmdesátých let. Ve Střezimíři stál nákladní vlak, přijela četa, udělali brzdu a ten vlak odjel směrem na Sudoměřice a Tábora. V té době tady na první koleji stál manipulák, se kterým se posouvalo. Bylo asi deset hodin dopoledne, manipulák zrovna přejížděl z jedné koleje na druhou, když najednou slyšíme šilené houkání – ten náklad stanicí doslova prolétl. Byla klika, že ta kolej byla v tu chvíli volná, protože vlak nebrzdil a navíc vezi cisterny s chlórem. Tak volám do Chotovic, jenže výpravčí říkala. Za už z Tábora vyjel naproti nákladní vlak. Za

Stoklasnou Lhotou se to srazilo, dvě lokomotivy (Sergeje) byly v sobě a byla z toho velká hromada. Naštěstí oba strojvedoucí vyskočili, jeden byl sice pochroumaný, ale jinak se nikomu nic nestalo.“

Až do srpna (či září) budou vlaky mezi Chotovicemi a Sudoměřicemi u Tábora (trať 220) jezdit po původním tělese bývalé Dráhy císaře Františka Josefa, pak dojde k napojení nové přeložky (která zkřátí trať o cca 450 metrů) a k opuštění původního tělesa. Ze Sudoměřice u Tábora se poté stane odbočka dálkové řízené z Chotovic.

Připomeňme, že železniční trať přes Sudoměřice se začala stavět v roce 1866. Staniční budova byla postavena roku 1868 a první vlak s cestujícími Sudoměřicemi projel 3. 9. 1871. Za zmínku stojí i další historická data: V letech 1934–1937 jezdily na trase Praha–Sudoměřice a zpět takzvané nedělní lyžařské vlaky na „Českou Sibiř“, elektrina byla do stanice zavedena v roce 1936, v roce 1957 bylo k budově přistavěno nové sociální zařízení a v letech 1987–1988 byla provedena elektrifikace tratě. Původní název stanice zněl Sudoměřice–Nemyšl.

(Pokračování na str. 2)

## Dá se zabránit poklesu poptávky po službě ČD Kurýr?

Služba Kurýr Českých drah by se podle názoru provozních zaměstnanců, kteří tuto službu v praxi zabezpečují, mohla stát daleko efektivnější než dosud. „Někdy máme dojem, že ze strany vedení podniku není o rozšiřování této služby takový zájem, jaký by měl být,“ říká jedna z pracovníků, která má službu Kurýr ve své pracovní náplni. Z obav z možných potíží si nepřála zveřejnit své jméno ani místo pracoviště. Podle jejího názoru této službě chybí větší propagace, takže mnozí lidé a potenciální zákazníci o ní (s výjimkou větších stanic) ani neví. Přitom by jí určitě rádi využili, a to nejen o Vánocích, kdy bývá přetížená pošta i ostatní soukromé společnosti, zabývající se přepravou kusových zásilek po republice. „Čas od času plošně vyhlašované akční slevy a větší reklama by nejenom udržely dosavadní klientelu, ale přilákaly by i další zájemce. O poště, případně zásilkové službě PPL, všichni vědí, tak proč by nemohli vědět více i o Kurýru?“ krouťí hlavou žena, která se denně setkává se zákazníky Kurýra, jichž by podle jejího názoru mohlo být daleko více, než je tomu dnes. Další překážkou pro rozvíjení služeb Kurýra jsou také současné poměrně vysoké ceny za tuto službu, které navíc nerozlišují, zda jde o dopis, či o 15kg balík, a také relativně malý rozsah míst, kam lze zásilky Kurýra zasílat. „Nechápu, proč to není možné, dříve fungovala přeprava zavazadel a spěšných celosíťově, dnes to nejde. Proč?“ Jak dále zaměstnankyně Kurýra dodává, rozšířit by se mohli počet vlaků, kterými se zásilky Kurýra posílají. Také zjednodušení procesu při pojezdu (někdy až zbytečně zbyrokr-

tizovanému) by přispělo k jeho větší atraktivitě, v době počítačů by to neměl být problém. „Nejsem sama, komu se zdá, že lidé, kteří o této službě rozhodují, nemají na věci zájem, vše je zkosnatělé a zbyrokratizované. Provozni pracovníci by určitě větší počet zákazníků zvládli, je k tomu ale potřeba udělat něco 'nahore', kde se o věci rozhoduje,“ dodává žena. „Pokud se služba Kurýr pro údajnou neefektivnost zruší, přijde plno lidí o práci a dráha se současně připraví o zdroj příjmů, který by mohl při větší podpoře a zájmu vedení být daleko větší než dosud.“

Podle vyjádření tiskového mluvčího ČD Petra Štáhlavského je v souvislosti se službou Kurýr nutné zdůraznit, že se jedná pouze o doplňkovou službu, která nepatří do hlavní činnosti Českých drah. „Smyslem zavedení ČD Kurýru bylo vylepšit hospodaření jednotlivých spojů bez dodatečných nákladů, pouze s využitím stávajícího personálu, spoje a vozidel, pro které má být tato činnost pouze doplňková k jejich hlavní práci,“ zdůrazňuje Štáhlavský a dodává: „Pro další činnost služby ČD Kurýr je proto potřeba navrhnout nejen způsoby, jak zvednout tržby, ale také jak dále snižovat náklady, aby byla služba opravdu efektivní a přispěla svým ziskem (tedy vyšší tržeb ponížených o náklady k níme své vážitosti) ke zvýšení rentability osobní dopravy ČD (bez ohledu, zda jde o vlaky komerční nebo závazkové). Sledovat pouze množství přepravených zásilek bez ohledu na náklady, by bylo chybou,“ zdůrazňuje mluvčí.

(Pokračování na straně 2)



Davy lidí u dopoledního osobního vlaku 12714 (841.007-8) svědčí o tom, že i po 130 letech má Lanškrounska stále co nabídnout. Více o tomto výročí na poslední straně. –mmč–

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Vedení společnosti ČD Cargo bude muset přijmout strategii, jak se vyrovnat s tlakem konkurence.“

Hovoříme s **Bc. JAROSLAVEM PEJŠOU**, předsedou Odborového sdružení železničářů

V úterý 2. června jste se v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR zúčastnil společného jednání zástupců vedení Českých drah, Dozorčí rady ČD, vedení společnosti ČD Cargo, Ministerstva dopravy ČR a odborných komisi koaličních parlamentních stran. Kterí poslanci se schůzky zúčastnili a jaký byl její závěr? Z poslanců koaličních stran se schůzky zúčastnili Ing. Jaroslav Faltýnek, první místopředseda hnutí ANO a předseda poslaneckého klubu hnutí ANO 2011, dále Stanislav Pfléger a Martin Kolovratník (hnutí ANO), Jan Birke, odborný mluvčí ČSSD pro oblast dopravy, a za lidovce Ing. Jan Kasal, člen Dozorčí rady ČD Cargo.

Hlavním bodem jednání byla zhruba hodinová zpráva předsedy představenstva společnosti ČD Cargo Ivana Bednárika o současné situaci a budoucím vývoji ČD Cargo s akcentem na silné a slabé stránky hospodaření této společnosti. Asi nejvíce mě zaujala pasáž věnovaná slabým místům až hrozbám, včetně té poslední, kterou je schválení fúze společnosti PKP Cargo s AWT (Antimonopolní úřad nedávno schválil prodej české dopravní společnosti AWT společnosti PKP Cargo). Společnost PKP Cargo je vnímána jako největší konkurent společnosti ČD Cargo, zejména v souvislosti s informacemi, které se v poslední době dostávají na veřejnost, a to především, že PKP Cargo chce koupit společnost Unipetrol Doprava. Ale na trhu jsou i další

silní hráči, jako například Rail Cargo Austria či společnost DB Schenker. Z tohoto pohledu není současná situace pro společnost ČD Cargo vůbec jednoduchá a ani příznivá, vedení společnosti bude muset přijmout strategii, jak se s tímto tlakem vyrovnat. Co se týče Českých drah, byly problémy této společnosti prezentovány na obdobném společném setkání konaném letos v květnu.

**Dalším mediálně sledovaným tématem je Zákon o drahách, respektive jeho novelizace.**

Ano, v současné době leží verze, kterou připomínkovalo i OSŽ, na Legislativní radě vlády (Legislativní rada je poradním orgánem vlády v oblasti legislativní činnosti) a během léta by se snad konečně měla dostat do Poslanecké sněmovny PČR. I na její zmiňované schůzce v parlamentu bylo konstatováno, že došlo k velikému časovému skluzu v projednávání tohoto zákona a je vlastně otázkou, od kdy bude tento zákon účinný. Naše požadavky jsou rovněž, myslím si, dostatečně známe: požadujeme ustanovení regulátora a chceme mít vyjasněny všechny další otázky, které souvisí s liberalizací železniční osobní dopravy.

**Přejdeme ještě k problematice opravárenství, prý se zase chystají nějaké změny?**

Problematikou optimalizace opravárenské činnosti se bude zabývat Dozorčí rada společnosti



ČD na svém pravidelném zasedání 23. června na pracovišti DPOV Přerov v Nymburce, kde budeme seznámeni s návrhy, kudy by se mělo opravárenství ubírat.

**Často, když vystupujete na veřejnosti, vystupujete za OSŽ, ale prezentujete názory Asociace samostatných odborů, proč?**

Protože v rámci ASO jsme tak dohodnuti, například za oblast zdravotnictví bude názory ASO prezentovat Lékařský odborový klub, který na ta jednání chodí, připomínkuje zákony, který je k tomu prostě kompetentní a který to s námi konzultuje. Stejně tak v otázce dopravy je kompetence svěřena OSŽ. Michael Mareš



# Dá se zabránit poklesu poptávky po službě ČD Kurýr?

(Pokračování ze str. 1)

Pokud mají provozní zaměstnanci konkrétní návrhy na zlepšení služeb, ale také zvýšení efektivity anebo pouze snížení nákladů, mohou je přímo směřovat na svého vedoucího zaměstnance v rámci ZAP, který je dále předá na pravidelné poradě s vedením společnosti.

Petr Štáhlavský nesouhlasí také s tvrzením o malé propagaci Kurýra ze strany ČD. Podle jeho vyjádření je informovanost o této službě dostatečná, včetně informací na internetu, kde zákazník může vyplnit Přepravní list Kurýra online. „V případě jakéhokoliv dotazu na služby ČD-Kurýr se může zákazník obrátit na online informace, kde jsou mu obratem jeho dotazy zodpovězeny,“ připomíná mluvčí. Avšak přestože stálí zákazníci a zákazníci s větším objemem přeprav mají při přepravě Kurýrem výhodné slevy, zájem o služby Kurýra klesá.

Podle vyjádření mluvčího je to způsobeno především faktem, že odesílatelé nemají možnost přepravit potřebný počet zásilek, protože oni sami nemají potřebnou poptávku po svých službách.

Pokud se týká srovnání cen s Českou poštou, či službou PPS, má služba Kurýr ČD podle Petra

Štáhlavského jedinečné výhody, mezi něž patří především spolehlivé doručení zásilky do stanice určené s garancí dodací lhůty, či jednotná cena za zásilku bez ohledu na vzdálenost. Zákazník má možnost rovněž poslat zásilku i z jiné stanice než ze základní sítě, množství zásilek však nelze výrazně navýšit z kapacitních důvodů (v mnoha případech je přeprava omezena pouze na malý prostor služebního vozu, či dokonce jen kupé).

Jak závěrem konstatuje Petr Štáhlavský, poptávka o službu ČD Kurýr má klesající trend. „I přes marketingovou podporu a spolupráci s novými partnery na přepravu zásilek z domu do domu se nepodařilo přivést nové zákazníky a dlouhodobě ekonomicky smysluplně navýšit objem přepravovaných zásilek. Proto se hledají cesty, jak snížit náklady na tuto službu a zároveň, jak vyjit vstříc stávajícím zákazníkům, kteří využívají službu ČD Kurýr, aby tato služba splňovala jejich požadavky,“ dodává Štáhlavský.

Plný text otázek a odpovědí na téma Kurýr ČD je zveřejněn na webových stránkách OSŽ v rubrice Zpravodajství On-Line.

Miroslav Čáslavský

## Ze železniční stanice Sudoměřice u Tábora se stala docela obyčejná zastávka

(Pokračování ze str. 1)

Na starých pohlednicích a mapách byste objevili i název „Sudoměřice na dráze Františka Josefa“, později „Sudoměřice na dráze Wilsonové“. Od 28. 5. 1961 nesla stanice současný název „Sudoměřice u Tábora“.

Na smutečním rozloučení bývalých i současných zaměstnanců a přátel stanice s železniční stanicí Sudoměřice u Tábora, které se konalo v pátek 29. 5. 2015 odpoledne, dorazilo přes padesát lidí, většinou bývalých zaměstnanců, kteří v této železniční stanici strávili podstatnou část svého profesního života.

Na rozpad uspořádat toto rozloučení přišel Rudolf Sirotek ze Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Praha-západ (kterému s přípravami vydatně pomáhala bývalá signalistka Martina Kopřivová). „Osobně doufám, že výpravní budova nebude čekat osud podobně uzavřených stanic, tedy postupně chátrání a ničení budovy, jako je tomu například v případě bývalé železniční stanice Bystřice u Benešova,

kteřá na trati patřila k nejhezčím,“ uvedl Rudolf Sirotek a dodal: „Vám všem přeji, abyste si uchovali vzpomínky na všechny dobré zážitky a příběhy, které jste prožili v sudoměřické železniční stanici.“

Děkují se zmíněným organizátorům si každý z účastníků kromě vzpomínek odnesl i pamětní list. Po společném focení před budovou se přešlo do nedaleké Restaurace u nádraží, kde se u občerstvení a při hudbě vzpomínalo a povíдалo až do pozdních nočních hodin. Michael Mareš



Rozloučit se stanicí se přišli (zprava) i současný přednosta PO Tábor Milan Vodák, bývalý přednosta Josef Pazourek a bývalý dozorcí provozu PO Olbramovice a dlouholetý sudoměřický výpravčí Bohumil Kopřiva.

## PŘEDSTAVUJEME

# Roman Kubeš: „Členů máme méně než dříve, ale začínají se hlásit noví.“

O železnici se Roman Kubeš zajímal již od dětství, cesta k ní byla ale poněkud složitější. „Chtěl jsem vystudovat železniční průmyslovku v Šumperku, ale pak mě rodiče, oba nezelezníkáři, přesvědčili, abych studoval v rodné Olomouci. Takže jsem vystudoval strojný průmyslovku a pak jsem začal shánět zaměstnání u dráhy,“ přibližuje začátky svého zaměstnání. U podniku AZD v Olomouci se zajímal o místo konstruktéra, začal ale pracovat v zásobování a po necelém roce přestoupil na místo skladníka. Postupem času se vypracoval až na dnešní pozici (vedoucí zásobovacího skladu), kde řídí práci zhruba padesátky zaměstnanců. Celkem je v zásobovacím závodě AZD v Olomouci zaměstnáno asi 120 lidí, organizovanost v OSŽ je ale nižší, než by se dalo očekávat. „Lidé z OSŽ začali odcházet po roce 1993, kdy byla firma zprivatizována a oni přišli o některé výhody, hlavně režijní jízdenky. V současné době u nás je organizováno 27 členů, potěšující ale je, že se nám hlásí noví zaměstnanci, kteří do podniku přicházejí, a to samí!“ konstatuje předseda Kubeš, který funkci přede-

dy vykonává teprve několik měsíců, po odchodu předcházející předsedkyně Pavly Chabičkové do důchodu. „Nejprve jsem to dělat nechtěl, protože jsem se obával, že to při pracovním vytížení všechno nestihnou, nakonec mě ale přesvědčili jak odboráři, tak vedení podniku.“ O fungování odborové organizace má vedení podniku včetně jeho generálního ředitele Zdeňka Chrdleho značný zájem. „S naším generálním ředitelem se scházíme čtyřikrát do roka, vždy vyslechneme naše názory a náměty a reaguje na ně. Jinak schůzky s vedením probíhají každý měsíc a rovněž se nesou v konstruktivním duchu,“ popisuje předseda Kubeš. Jedná se o OSŽ s vedením podniku AZD. Tento podnik má své pobočky v Olomouci (výrobní, zásobovací a montážní závod), v Brně (výrobní závod), v Kolíně (montážní závod) a v Praze (divize teleinformatiky, výrobní závod a závod technika – ZTE), kde je i sídlo generálního ředitele.

„V kolektivní smlouvě se nám podařilo zajistit o týden delší dovolenou, než určuje zákoník práce, penzijní připojištění a také valorizaci mezd, i když ne nějak závratnou,“ dodává Kubeš. „Tyto výhody samozřejmě využívají všichni zaměstnanci podniku nejen členové OSŽ, jichž je jinak menšina. Ti ale mají zase výhody, které plynou z členství OSŽ, jako například bezplatné právní poradenství, výhodné pojištění pro případ škody, způsobené zaměstnavateli a další benefity.“

Mezi koníčky Romana Kubeše patří cestování vlakem, na který nezavřel, ani když přišel o jízdní výhody. „České dráhy nabízejí celou řadu slev, například skupinová sleva, kterou s kamarády při našich cestách využíváme, je velice výhodná.“

Pokud se týká zaměstnanosti v AZD, nedochází zde ke zvláštním výkyvům, počet zaměstnanců se snižuje pouze při jejich odchodech do důchodu. V současné době ale dochází spíše k navyšování počtu pracovníků. „Je to způsobeno rozsáhlou stavební činností SŽDC na koridorech i ve stanicích, kam dodáváme naše zařízení. Letos bylo z tohoto důvodu jen v našem závodě přijato zhruba deset nových zaměstnanců,“ dodává závěrem Roman Kubeš.

Miroslav Čáslavský



Roman Kubeš vykonává funkci předsedy teprve pár měsíců.



Všechny koleje na nádraží Opava-východ mají kusé ukončení. Elektrické vlaky, vedené soupravami Elefant, jezdí pouze v trati Opava-východ – Ostrava-Svinov.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Opava-východ

Za hlavní město českého (československého) Slezska je označována Opava, která leží jen pár kilometrů od polských hranic. První vlak do Opavy přijel v roce 1855, kdy zde byla dokončena odbočka ze Severní dráhy císaře Ferdinanda (Vídeň–Krakov). Další významná trať do Opavy zaústila v roce 1872 při dostavbě železnice z Olomouce do Krnova a Opavy. Postupně přibývaly další tratě v podobě odbočných „lokálků“. V současné době má Opava takové odbočky celkem čtyři – do Hradce nad Moravicí, Hlučína, Chuchelné a Svobodných Heřmanic, (kam t. č. jezdí pravidelně pouze nákladní doprava). „Hlavním nádražím v Opavě je nádraží Opava-východ, které je nádražím hlavovým a všechny vlaky zde končí, či začínají, resp. pokračují dále úvratí.“

Opava-východ je sídlem přednosty osobní stanice a spadají pod ni po straně osobní přepravy (ZAP) železniční stanice na Novojičínsku, Hlučínsku, Rymařovsku, Osoblažsku a částečně i na Ostravsku (Jistebník). „Celkem má osobní stanice Opava-východ několik desítek železničních stanic a zastávek, v nichž pracuje 198 zaměstnanců ve funkcích osobních pokladních, vlakových čet, informátorů, skladníků přepravy a tranzitérů. Více než polovinu z tohoto počtu tvoří vlakové čtyři,“ vyčítává přednosta osobní stanice Opava-východ Lubomír Mendrok.

Elektrifikovanou trať je pouze trať do Ostravy-Svinova, na všech ostatních zdejších tratích jezdí motorové vlaky, přičemž na trati do Hlučína byl letos na jaře zaveden provoz diesellovou lokomotivou, předělanou na plynový pohon. „Vozí především delší vlaky do škol a do zaměstnání, v ranních a odpoledních hodinách,“ připomíná přednosta. Další významnou novinkou v Opavě je zavedení přímého vlaku IC 514/513 z Opavy do Prahy, jehož křesť byl naplánován na 15. června večer po návratu prvního tohoto vlaku z Prahy. Slavnostně se zúčastní zástupci ČD, města Opavy, Moravskoslezského kraje a četných

sponzorů (generálním sponzorem je opavská čokoládovna Opavia). „Bude to velká sláva,“ předpovídá přednosta, „Opava na tento spoj dlouho čekala a bude dozajista plně využít.“ Vlak je složen ze soupravy modernizovaných vozů s kupé i velkoprostorových, bude zde dětské kino a bistrovůz. Je povinné místenkou a bude jezdit jednou denně – ráno do Prahy, odpoledne z Prahy. Jízdní doba bude činit necelé tři a půl hodiny. „Snad se podaří, aby časem přímý vlak do Prahy jezdil i vícekrát denně, uvidíme,“ doufá opavský přednosta. Jízdu tohoto vlaku předpověděl již před třiceti lety zpěvák Ivan Mládek svojí populární písničkou „Z Opavy, z Opavy, rychlík jede do Prahy“, která se stala i jakousi hymnou současných oslav, které bude moderovat populární herec Roman Vojtek a chybět nebude ani zmíněný Ivan Mládek.

Poněkud smutnější je situace na trati z Opavy do Svobodných Heřmanic, resp. Jakartovic, kde byl osobní provoz ukončen v dubnu 2014 a nahrazen pravidelnými autobusovými linkami. V současné době do Jakartovic jezdí pouze „Hurvínek“ M131 soukromé společnosti a to pouze o víkendech v letní prázdninové sezóně (červen – září). „Pokud se Krajský úřad v Ostravě rozhodne objednat na této trati vlakový osobní provoz, jsou České dráhy připraveny jej zahájit,“ říká přednosta Mendrok.

Cov v současné době železničáře v Opavě (a nejen tam) snad nejvíc trápí, je stav některých železničních budov. Opavské nádraží sice po nedávné zdražbě a historicky podařené rekonstrukci září novotou, jsou však stanice, na něž ČD hrde být nemohou. „Snad nejhorší v našem obvodu je železniční stanice Dětrichov nad Bystřicí, která je doslova v dezolátním stavu. Snad se podaří tuto i další železniční stanice po jejich převodu do majetku SŽDC uvést do lepšího stavu, aby nedělaly dráze ostudu,“ doufá přednosta.

Miroslav Čáslavský



Přijímací budova železniční stanice Opava-východ byla zdražle opravena v roce 2008 a je skutečnou ozdobou města Opava.

## ZE SVĚTA

### Bude Německo kupovat vlaky v Číně?

„Do tří až pěti let se může stát Asie a konkrétně Čína klíčovým místem pro nákup vlaků a náhradních dílů pro Deutsche Bahn (Německou dráhu),“ prohlásila v rozhovoru pro deník Frankfurter Allgemeine Zeitung z 26. 5. členka představenstva koncernu Heike Hanagarth. DB chce pravděpodobně již na podzim otevřít v Pekingu svou nákupní kancelář. „Cílem je spolupráce s čínskými výrobci vlaků CSR a CNR,“ podotkla paní Hanagarth.

Oba čínské státní koncerny v současnosti fúzíjí na pokyn pekingské vlády, aby mohly co nejdříve nabízet své služby také západním průmyslovým zemím. Podle odhadu DB rozšíří čínská strana své kapacity natolik, aby mohla pokrývat polovinu světového železničního trhu. DB tak naznačuje svým dosavadním dodavatelům, jako je mnichovský výrobce ICE-vlaků Siemens, že má k dispozici rezervu téměř čtyř bilionů dolarů a která často svými úvěry sama financuje prodeje svých vlaků do zahraničí, učíni vše proto, aby dodávala železniční vozy i mimo Čínu“. Podle jejích slov „má čínská vláda o spolupráci s DB velký zájem“. Zdůraznila rovněž, že „časy, kdy Čína a Kolumbie byly v protikladu, jsou pryč“. Německá dráha

bude již od roku 2017 dovážet z Číny ročně část 35 000 kolejových sad, jež se doposud vyrábějí v Bochumi. Jan Hála

### Izrael plánuje železnici přes západní břeh do pásma Gazy

Izraelské úřady oznámily 26. května plán na vybudování železniční trati podél západního břehu Jordánu spojující všechna větší palestínská města s Izraelskými, s pásmem Gazy a hraničními přechody do Jordánska i Sýrie. Na trati o délce 473 kilometrů by mělo vzniknout 30 stanic, informoval 26. 5. izraelský deník The Times of Israel.

Výstavbu, s jejímž začátkem lze počítat až za několik let, však nebude možno zahájit bez spolupráce s palestínskými úřady. Jak uvedl list, odvolávající se na izraelské ministerstvo dopravy, palestínští představitelé sice veřejně odmítli spolupracovat, avšak dle spolehlivého palestínského zdroje ve skutečnosti schvalují tento plán, který by mohl přinést obrovský ekonomický prospěch územím spravovaným Palestinci. Deník Haaretz upřesnil, že náklady na realizaci tohoto projektu by si vyžádaly sta bilionů šekelů již vzhledem k nezbytnosti vybudovat desítky tunelů a mostů v zájmu urychlení rychlé železniční dopravy vedoucí i hornatým terénem. I vzhledem k předpokládané astronomické ceně izrael-

## VŠIMLI JSME SI

● **78 DNÍ** potrvá nepřetržitá výluka na trati Brno – Tišnov. Od pondělí 15. června až do 31. srpna vyloučí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zcela železniční dopravu mezi Brnem a nádražím v Kuřimi. Jedná se o velmi náročnou výluku, přičemž uvedenou dobu trvání bezkolejného provozu nepamatují na Brněnsku několik desítek let. Rychlíky do Prahy jedoucí přes Havlíčkův Brod budou začínat a končit v Tišnově, mezi Brnem a Tišnovem budou nahrazeny autobusy. Osobní vlaky do Tišnova budou mezi brněnským hlavním nádražím a nádražím v Králově Poli nahrazeny tramvajovou linkou P6, dále do Kuřimi budou jezdit autobusy. Společnost KORDIS JMK v souvislosti s touto výlukou prodlouží autobusovou linku č. 311 a 312 a navíc zavazuje autobusy linky č. 304 od vlakového nádraží v Kuřimi ke královopolskému nádraží.



● **I LETOS** rozkvetla nádherná proucí růže na tunelové straně žst. Praha hl. n. (na snímku Martina Kubíka). Za bývalým provozním domkem ve zdi pod magistrálou je v současné době sklad pro pojízdné občerstvení.



● **TAKHLE VYPADÁ** velmi frekventované nástupiště v Hranicích na Moravě (3. nástupiště, kolej 7 a 8). Snímek J. Zajíček.

● **BUDOVU NÁDRAŽÍ** v někdejší železniční stanici Podlesí (dnes zastávka na trati 025 Dolní Lipka – Hantušovice) je v současné době možné spatřit pouze na archívních fotografiích. Budova byla totiž před nedávnem srovnána se zemí a na jejím místě se dnes nachází skládka dřeva. Zastávku Podlesí dnes reprezentuje nově postavená plechová budka, kam si někteří unavení cestující přinesli dřevěnou židli, aby měl na čem při čekání na vlak sedět. Vlaky Českých drah na uvedené trati začaly znovu jezdit po několikaleté odmlce, jejich provoz je však omezen pouze na víkendy.

● **SRÁŽKU VLAKU** s osobou s autem spolu se zásahem záchranných složek integrovaného záchranného systému mohli sledovat děti ve Velkém Meziříčí. Vše samozřejmě simulované, avšak neméně poučné. Spolu se zábavným programem a hry s animátory a Hit rádiem Vysočina tuto akci zajistily České dráhy spolu s Krajem Vysočina v rámci oslav Dne dětí v sobotu 6. června. Z Havlíčkova Brodu do Velkého Meziříčí toho dne přijely dva historické vlaky – parní a motorový – jimiž měli děti, studující a senioři jízdu zcela zdarma.

● **ČESKÉ DRÁHY** začínají nasazovat do provozu vozy Apee s připojením WiFi. Zatím se jedná o zkušební provoz a vozy první třídy jsou přednostně nasazovány na lince z Prahy do Budapešti (např. na EC 274/275 Jaroslav Hašek) nebo ve spojích z Prahy na Ostravu.

## Opět rychlé spojení mezi Osloem a Stockholmem

Železnice SJ odstartuje od srpna 2015 druhý pokus o rychlé spojení mezi Osloem a Stockholmem za pomoci jednotek s naklápěním X 2000, které dosahují rychlosti max. 200 km/h. Ty by měly trasu dlouhou 576 km ujet za 4,5 h. Zatím se předpokládá, že od pondělí do pátku budou jezdit tři páry vlaků, o víkendech dva.

V minulém roce použilo mezi Osloem a Stockholmem 1,36 mil. cestujících letadlo, vlak použilo jen 130 tisíc. První pokus zavést rychlé spojení mezi oběma hlavními městy byl mezi lety 2000 a 2004. Pokus se nezdařil a byl zastaven. Od roku 2007 jsou v provozu opět dvě denní spojení, které však pro cestu potřebují 6,5 hodin a proto je o ně malý zájem.

Z E-R International, 3/2015, zpracoval –sh–



## Obzor č. 12 – 10. července 1990

Na první stránce Obzoru číslo 12 čtenáře jistě zaujal rozsáhlý článek s názvem „Ekonomická reforma na železnici“. Obsahuje vybrané části vystoupení náměstka ministra dopravy ČSFR Ing. Jana Váchy na aktivu vedoucích hospodářských pracovníků dne 14. června, který je jedním z zásadních problémů ekonomické reformy a jeho cílem bylo objasnit postup odstátnění jednotlivých ekonomických subjektů resortu a jejich začlenění do tržního mechanismu. Jak se v článku uvádí, vláda svým usnesením zahájila radikální ekonomickou reformu a stanovila časový plán jednání o jejím průběhu. „Podstatou ekonomické reformy je odstranění hmotné odpovědnosti státu spojené s podnikáním hospodářských subjektů – podniků,“ uvádí se v článku. Jedinou skutečnou cestou k tomu je podle vlády proces odstátnění a privatizace dnešních státních podniků. „Končí doba, kdy celý systém nástrojů direktivního řízení formálně zdánlivě zvyšoval železnici v její pozici vůči přepravcům, protože to muselo být za cenu případného podinvestování jejího rozvoje,“ uvádí se dále s tím, že v souladu s mezinárodními normami musí dojít k oddělení činnosti, na které lze uplatnit kritéria trhu, od výkonů prováděných v celospolečenském zájmu, u nichž bude případnou ztrátu dotovat stát.

Na první straně se rovněž dozvídáme, že dne 27. 6. jmenoval prezident ČSFR Václav Havel novou vládu a dne 28. 6. byl uveden do funkce nový ministr dopravy Jiří Nezval.

Krátká zpráva na první straně informuje o tom, že dne 14. 6. byla založena Asociace odborových svazů v dopravě. Jejím předsedou se stal předseda nejsilnějšího svazu v tomto sdružení, tedy předseda OSŽ Václav Vaněk. Hlavním cílem asociace je koordinace činnosti odborových svazů a sdružení v dopravě při akcích, které vyžadují jednotný postup.

Zpráva z jednání ústředí OSŽ z 27. 6. informuje mimo jiné o některých personálních změnách v ústředí, především o odvolání prvního místopředsedy OSŽ Tibora Ševčíka z funkce, a to na základě dlouhodobých výtek ústředí k jeho práci.

Obzor rovněž reaguje na zdražení jízdného na železnici o 10%, o němž rozhodla vláda k 1. 10. 1990. Autor článku, revizor osobní přepravy, navrhuje hledat úspory jinde, například v odbourání některých slev, zvláště těch, které se dají zneužívat. Cena jízdného je podle jeho názoru v poměru k příjmům poměrně vysoká, úspory by se tedy měly hledat jinde než ve zdražování.

Na straně tři najdeme výzvu strojvedoucích z Lokomotivního depa Přerov ke spolupráci odborů se sociální demokracií. „**Předpokládám, že vám je jasné, že jak státní organizace, tak podnik je nutné držet na uzdě pomocí zákonů v jejich nutné snaze o maximální zisk. Zisk bez ohledu na politiku a na sociální aspekty.**“ Podle autora názoru je proto nutné podpořit silné sociálně demokratické strany a spolupracovat s nimi. **Zdeňka Sládková**

## Školení na počítačích na podzim pokračují

OSŽ reaguje na stále vysokou poptávku po třídenních seminářích zaměřených na práci s PC pro pokročilé uživatele. Ve spolupráci s lektory e–genesis, s. r. o., připravilo Ú– OSŽ pro své členy další sérii školení zaměřených na získání, resp. rozšíření znalostí práce na PC. Na II. pololetí 2015 jsou naplánovány čtyři třídenní semináře. Předpokládáme tři semináře pro pokročilé uživatele a jeden pro začátečníky (rozdělení odpovídá poptávce). Pokud se nepřihlásí dostatečné množství zájemců z řad začátečníků (6 osob), bude tento kurz pro pokročilé uživatele.

**Kapacita kurzu:** 8 účastníků + max. 2 se svými vlastními notebooky vybavenými operačním systémem Windows 8 (8.1) a Microsoft Office 2013.

1. 9. – 3. 9. (úterý – čtvrtek) – pokročilí,  
29. 9. – 1. 10. (úterý – čtvrtek) – pokročilí,  
13. – 15. 10. (úterý – čtvrtek) **pouze 2 místa pro pokročilé účastníky s vlastními notebooky,**  
3. – 5. 11. (úterý – čtvrtek) – začátečníci.

Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,- Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění. **Refundace ze strany OSŽ–Ú se neposkytuje!**

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimo-pražské účastníky. Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e-mail: helena.romanova@osz.org. S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů obraťte se na vedoucí oddělení kanceláře předsedy H. Romanovou (tel: 972 241 907, helena.romanova@osz.org).

**PhDr. Helena Romanová,**  
vedoucí oddělení kanceláře předsedy

## INFORMACE

### Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG

S účinností od 14. června 2015 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení platnosti jízdenek FIP. **Tato omezení platí od 14. června do 12. prosince 2015, kdy budou nahrazena novým zněním.**

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních vý-

hod nebo v prostředí intranetu ČD, a.s., na adrese: [http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokument.nsf/v\\_kategorii/Jizdni\\_vyhody\\_a\\_pro\\_uzivatele/Lotus\\_Notes:\\_Soubor/Databaze/Oteviril\\_server:Albatros/Ceske\\_drahy-dokumenty-O10GR-dokumenty-personalni](http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokument.nsf/v_kategorii/Jizdni_vyhody_a_pro_uzivatele/Lotus_Notes:_Soubor/Databaze/Oteviril_server:Albatros/Ceske_drahy-dokumenty-O10GR-dokumenty-personalni).

**Šárka Pupíková,**  
GR ČD, a. s.

## PRÁVNÍ PORADNA

### Projednání výše náhrady škody s odborovou organizací

V „Dokumentech Odborového sdružení železničářů č. 4a,“ bylo publikováno „Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (metodická pomůcka)“. V této souvislosti chceme zdůraznit zejména problematiku náhrady škody, která je v poslední době velmi frekventovaná a dochází při jejím řešení v praxi k určitým chybám.

Dle ustanovení § 263 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZP), „výši požadované náhrady škody a obsah dohody o způsobu její úhrady s výjimkou náhrady nepřesahující 1000,- Kč je zaměstnavatel povinen projednat s odborovou organizací“ (nikoliv pouze odborovou organizací informovat). Zde je vhodný prostor pro uplatnění podnětů, návrhů a připomínek ze strany odborové organizace, např. při specifikaci výše škody.

Při projednání s odborovou organizací a před uplatněním nároku na Kooperativu pojišťovnu, a. s. (prostřednictvím C.E.B., a. s.), je nutné vždy dbát na to, že pojištěný člen OSŽ uhradí pouze **skutečnou škodu** (viz ustálená judikatura <sup>1)</sup> v době jejího vzniku.

Při vyčíslování výše náhrady škody (specifikace) musí být zohledněna **amortizace** (pravidelné odepisování určité sumy z hodnoty zařízení, strojů, budov apod. pro jejich opotřebování), respektive poškozená strana (zaměstnavatel) by neměla nárokovat vyšší škodu, než byla skutečně zaměstnancem způsobena. Při určení výše škody se vychází z ceny této věci v době jejího poškození. Zásadně se vychází z cenového předpisu nebo z ceny pořizovací, potom je třeba zohlednit pokles hodnoty věci v důsledku jejího opotřebení, stáří nebo vad, které na ní vznikly.

Například při poškození motorového vozidla

je třeba před opravou škody na vozidle zabezpečit prohlédnutí vozidla a zadokumentovat rozsah škody likvidátorem pojišťovny události apod. Pojištěný zaměstnanec – člen OSŽ by neměl uznat závazek náhrady škody ve výši, která se rovná částce za opravu vozidla, která je uvedena na faktuře za opravu ze servisu, kde byla oprava provedena. Od fakturované částky se odečte tzv. opotřebení, tj. hodnota dílů, které při opravě byly vyměněny, snižuje se v závislosti na opotřebení dílů původních (např. stáří věci, počet ujetých kilometrů apod.).

Skutečnou škodu obdobným způsobem řeší rovněž interní předpisy zaměstnavatelských subjektů – SŽDC, s. o., ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. (Směrnice SŽDC č. 110<sup>2</sup> – SŽDC, s. o.; Op 21<sup>3</sup> – ČD, a. s.; OR9–A–2008<sup>4</sup> – ČD Cargo, a. s.).

Člen OSŽ, který je pojištěn na odpovědnost za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli – odpovídající pojistnou částkou (4,5násobek své měsíční průměrné hrubé mzdy), nehradí zaměstnavateli ze své mzdy škodu (ani srážkami ze mzdy), na kterou je pojištěn. Tato škoda je uhrazena Kooperativou pojišťovnou, a. s.

**Mikuláš Hubicsák,**  
manager pro kolektivní vyjednávání  
**JUDr. Petr Večeř,**  
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

<sup>1</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 347/2000, ze dne 28. 11. 2001; Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 1629/2000, ze dne 27. 6. 2002.

<sup>2</sup> Předepisování náhrad škod zaměstnancům, č. j. S 27869/2014–O25.

<sup>3</sup> Předpis o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce, č. j.: 56997/2007 – O25.

<sup>4</sup> Předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce.

## NÁZORY

### Pomůže Jindřichohradeckým místním drahám prodej lokomotivy?

V tichosti, bez rozlučení se svými fanoušky, nadšenci a cestujícími, které vozila přes 40 let, opustila JHMD v pátek 22. 5. 2015 lokomotiva T47.021 (705.921), kterou společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., získala spolu s ostatními vozidly, jihočeskými úzkokolejkami a dalším majetkem za symbolickou cenu 1 Kč. Po nasazení motorových vozů na JHMD se stala tato lokomotiva nadbytečnou a vedení společnosti se jí rozhodlo prodat. Až několik dní po odjezdu lokomotivy na silničním přepravníku z Kamenice nad Lipou, patně po příjezdu do místa nového působiště, společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., na svých stránkách potvrdila prodej této lokomotivy do Ruska na Sverdlovskou dětskou železnici, kterou v Centrálním parku kultury a oddechu Majakovského provozuje dceřiná společnost ruských státních drah (RZD) ve čtvrtém největším městě Ruské federace, jímž je Jekatěrinburg na Urale.

Lokomotivy řady T47 byly v padesátých letech součástí rozsáhlých dodávek do Sovětského svazu, nakonec se tam však neosvědčily a skončily většinou na dětských drahách. Lokomotiva T47.021 byla původně určena na vývoz, ke kterému však v roce 1958 nedošlo a lokomotiva zůstala v tehdejší Československu. Až do zrušení dráhy jezdila na slovenské úzkokolejce Ružomberok – Korytnica, odkud byla v roce 1974 předána do Jindřichova Hradce. Z ostatních lokomotiv, které byly do tehdejšího SSSR dodány, se dochovalo do dnešních dnů jen něko-



Lokomotiva 705.921 jezdila na jindřichohradeckých úzkokolejkách přes 40 let.

lik většinou jako součást muzejních sbírek. Aktuální na stránkách JHMD o prodeji lokomotivy informuje ještě v závěru nepřímo i o tom proč k prodeji muselo dojít. „Uhrazená kupní cena zároveň významně pomůže JHMD překlenout období, než se podaří s kraji uzavřít dohodu o plné kompenzaci prokazatelné ztráty z ob-

jednáních spojů základní dopravní obslužnosti,“ uvádí na závěr aktualita JHMD. Nabízí se otázka: Pomůže prodej lokomotivy JHMD? **Martin Kalousek**

### Nepřehnal se něco?

Nemohu souhlasit s názorem, že všechno, co je staré, je památka a mělo by být zachováno. Myslím si, že zachováno by měly být jen unikáty a střední měst, zámky, nádražní budovy atd. by se měly dít rozvíjet jako se rozvíjely po staletí.

Nechápu, proč musela být zachována např. nádražní budova v Ústí n. O. Podle mého názoru je budova zastávky Ústí n. O.–mesto zajímavější. Nebudeme nakonec všichni žít ve skanzenech, kde si nás budou cizinci prohlížet? **Josef Matucha**

### Postřehy k úvaze o vstupu OSŽ do krajské politiky

Můj první názor je, že je to správné. Politikou se dá dosáhnout víc než stávkou a hlavně snadněji. Mohl bych mít mnoho příkladů z mého působení v parlamentu (Sociální fond, Sociální program, Tripartita). Železničář v Parlamentu ČR, nebo v krajském zastupitelstvu má pro nás vysokou cenu. Většina zástupců, které si běžně volíme, má o železnici informace jen z médií. Pak se nedivme, že tyto zastupitelé slyší na řeči, jak by to jini dělali lépe. Skutečnost jim nemá na jejich úrovni kdo vysvětlit, prostě se k vysvětlení nedostaneme včas, nebo vůbec.

Ted je ale to ale. Nevím, jestli samostatné kandidátky jsou dobré řešení, není totiž jisté, že takový kandidát projde hranici pět procent. A i když se to podaří, kolik zastupitelů tato kandidátka získá? Odhaduji 3 až 5. To je v 50členném zastupitelstvu málo. Tam se tvoří většinové koalice, ze dvou nebo tří stran, malý počet zastupitelů nemusí být brán vůbec v potaz. A navíc to bude stát nemalé peníze.

Mám návrh: zkusil bych se spojit s některou silnou stranou v kraji a chtěl jasně volitelné místo na kandidátce. Při zvolení na této kandidátce budu mít za sebou klub s 10 až 20 zastupiteli, takový klub je již silně koaliční a dokáže své priority prosadit. Teprve, až kdyby se toto nepodařilo prosadit, zkusil bych se svou kandidátkou. Byla by to i pro ostatní hrozba, aby o našich návrzích uvažovali.

Co tedy vidím jako nejlepší? Jít do politiky jako jednotliví železničáři a uplatnit vliv v klubech, politických stranách a hnutích. Je to mnohem snadnější a levnější (volební kampaně se platí z našich daní). Schopných členů máme určitě víc než

strany, o tom jsem přesvědčen. A zbavíme se tím osočování z politizování odborů. Tedy ještě jednou: Ano, jít do voleb je správná úvaha.

To je má úvaha. Vychází z mého působení v politice (tři volební období v PČR, nyní ještě člen krajského zastupitelstva). Můj příspěvek, prosím, považte jako pokus o vyprovokování diskuse k tomuto tématu. **Miroslav Kapoun**

### Černá v Pošumaví po rekonstrukci kolejí

Černá v Pošumaví leží na trati České Budějovice – Nová Pec – Černý Kříž – (Nové Údolí/Volany). V roce 2014 byla na trati zahájena rozsáhlá revitalizace za 1 963 498 850 Kč, z toho hraří Evropská unie 1 224 230 470 Kč.

Při rekonstrukci, kterou mimo jiné provádí AŽD, bude zvýšena traťová rychlost z 50 km/h na 75 km/h, v úseku Boršov–České Budějovice bude dokonce zvýšena na 90 km/h.

Je zajímavé, že SŽDC provádí rekonstrukci právě v době, kdy se rozhoduje, kdo bude budoucí provozovatel osobní dopravy na této rekreační trati, vedoucí přes město UNESCO Český Krumlov, po kraji vojenského prostoru Boletice a Národního parku Šumava. V současné době až do 29. června probíhá nepřetržitá výluka v trati Český Krumlov – Boršov nad Vltavou. Náročný výlukový provoz na šumavských tratích poslední léta „odnášejí“ České dráhy, a. s. Až bude trať rekonstruována a jízdní doby zkráceny až o 26 minut, přijde nový soukromý dopravce k hotovému a bude se chlubit, jako on umí jezdit!

Další otázkou po revitalizaci bude nákladní doprava, která je stavěna po zkrácování manipulačních kolejí ve stanicích na slepou kolej, a to doslova, v rámci úspor je v oblibě zřizovat z bývalých dlouhých oboustranných manipulačních kolejí krátké kusy koleje. To se stalo



Černá v Pošumaví, stav kolejí 27. 5., vlečka na pilu byla sice do nového kolejí zapojena, ale vlečka je již léta „mrtvá“ a zbylá nakládka dřeva se odehrávala na VNVK, z níž nyní zbyla pouze kusá kolej, kam se vejdou sotva čtyři vozy.

byť celá trať dálkově řízena z Kájova. Tím dojde ke zrušení výpravních i v úseku Kájov – Č. Budějovice. Copak asi budou firmy, co zřídí dálkové řízení, dělat, až jednou zruší na poslední trati posledního klasického výpravního? Budou zapomenuty nejspíše vtipy o výpravních jako o „třetíh způsobu brzdění“? Všechny potíže se pak svedou na počítač.

Počítač ale již nikomu nezamává na pozdrav, nikomu nepostaví vodu na kafe. Prostě nová doba. Doba bez přívlastků. Doba bez lidí. A těch pár vyvolených, co přece jen zůstanou, sroste v počítač. **Martin Kubík**

### Jak pomoci Kutné Hoře

Léta se uvažuje o výstavbě nové trati z Kutné Hory hlavního nádraží do Kutné Hory města a skutek utek. Já si myslím, že pokud se nasadí jednotky 471, tak není zapotřebí stavět novou trať. Stará část hlavního nádraží už se stejně pro přepravy nepoužívá, takže trať do města by mohla být elektrizována soustavou 3KVSS. Navrhoval bych v hodinovém taktu zavést spěšné vlaky Praha–Masarykovo nádraží – Praha–Li-beň – Český Brod – Poříčany – Pečky – Kolín–zastávka – Kolín – Kutná Hora–hlavní nádraží – Kutná Hora–město. **–jm–**



Os 8114 relace Nové Údolí – Český Krumlov – (Boršov NAD – Boršov – České Budějovice), přijíždí mírně pozdější do Černé v Pošumaví, 27. května po poledni. Vlak je vedený motorem 842.012–7, na postřku 842.006–9.





Odpolední historický vlak z Lanškrouna do České Třebové překonává stoupání do Rudoltic v Čechách.

## 130 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun

Jednou z nejkratších místních tratí v současné síti SŽDC je dráha Rudoltice v Čechách – Lanškroun. Trať byla budována v letech 1884 a 1885 a tak letos uplynulo výročí již 130 let od zahájení provozu. Oproti minulým oslavám „Lanškrounky“ se dne 23. 5. 2015 uskutečnila skromější oslava. Nicméně samotná jízda parního vlaku přesáhla rámec místní dráhy. Parní vlak v čele s lokomotivou 423.009 byl vychozí z České Třebové a první trasa byla do Ústí nad Orlicí. Odtud pak vlak jel do Lanškrouna a pro cestující byl zajímavý tím, že projížděl českotře-

bovským územím po nákladních spojkách, které běžný cestující nezná. Po trase historického vlaku čekali další zájemci o svezení a tak do Lanškrouna přijel vlak zaplněný do posledního místa. Také v Lanškrouně byl o historický vlak velký zájem, jeho příjezd zde očekávalo několik stovek místních zájemců. Mezi Lanškrounem a Rudolticemi byl vypraven jeden pár vlaků a odpoledne po 13. hodině se vlak vydal na poslední cestu do České Třebové, opět přes vjezdové nádraží. Vlak byl doprovázen vlakovým personálem v dobových uniformách, z ob-



Doprovod vlaku v historických uniformách se nechal vyfotografovat před parní lokomotivou 423.009.

dobí monarchie, první republiky až po poslední vzor uniform ČSD. O svezení parním vlakem byl velký zájem, v soupravě byl zařazen bufetový vůz s občerstvením. Pořadatelem byl Chornický železniční klub spolu s Českými drahami a za vydatné podpory hlavně místních sponzorů, obcí a měst. K výročí bylo vydáno příležitostné razítko. Také počasí navzdory předpovědi ukázalo vlnitější tvář a dokonce vysvitlo sluníčko. Oslavy tak proběhly k plné spokojenosti stovek cestujících i organizátorů. **Pavel Stejskal**

## Srdečný pozdrav od Bořně



Po kolejích pod bájným vrchem Bořeň projíždí dne 29.4. na lince U1 z Děčína do Mostu elektrická jednotka RegioPanter, pojmenovaná „Mišulka“.

Od října roku 2012, kdy na páteční železniční lince Ústeckého kraje U1 (Děčín – Ústí nad Labem – Most) byly nasazeny první nové elektrické jednotky Škoda 7E v Ize řici, že Regio-Panteři na kolejích pod Krušnými horami zdolmácněly. Dnes zde již patří neodmyslitelně k běžnému cestovnímu standardu na této jedné z nevytíženějších severočeských železničních spojnic. Každý den pendlují neúnavně v hodinovém taktu mezi Děčínem a Mostem. Od loňského prosince si navíc každá druhá souprava prodlouží svou trasu o 38 km, když pokračuje z Mostu přes Chomutov do Kadaně – Pruněrova.

Není snad třeba dodávat, že v případě RegioPanteřů se jedná o rychlé a pohodlné vlaky.

Oproti klasickým soupravám velmi zlepšila jejich trakční vlastnosti skutečnost, že každý vůz má vždy jeden podvozek hnací a jeden běžný. „Cvrkot“ (nejen) RegioPanteřů na trati SŽDC č. 130 jsme s fotografickým aparátem sledovali dne 29. 4. pod bájemi opředěným vrchem Bořeň, mezi železničními stanicemi Bílina kyselka a Želenice nad Bilinou.

Pro zajímavost, vrch Bořeň (539 m n. m.) je uváděn jako největší zvláště těleso ve střední Evropě. Z jeho vrcholu je krásný kruhový výhled po okolní krajině.

Nejbližší železniční zastávka je Bílina kyselka. Na vrchol je ale možno se vypravit i od železniční stanice v Bílině a z Bořně dojet v obráceném směru do Kyselky. **A. K. Kýzl**

## Vyšel Vědeckotechnický sborník ČD

Začátkem června vyšlo 39. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD. Je zveřejněno na webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika. Aktuální číslo obsahuje 9 příspěvků od těchto autorů (v závorce je název příspěvku): prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc. (Jubileum Ing. Jana Pernera), prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. (Odkaz Ing. Jana Pernera české železnici), Doc. Ing. Bohumil Culek, Ph.D., Prof. Ing. Bohumil Culek, CSc., Ing. Petr Voltr, Ing. Jiří Malinský (Rozvoj technické infrastruktury Dopravní fakulty Jana Pernera, Univerzity Pardubice v oblasti kolejové dopra-

vy), prof. JUDr. Karel Marek, CSc., Mgr. František Bodlák (Příkaz – Příkazní smlouva), Ing. Alena Plášková, CSc. (Společenská odpovědnost PROČ – CO – JAK?), Ing. Tomáš Rolník, Ing. Ivo Hruban, Ph.D. (Kvalita dopravního provozu severního zhlaví stanice Brno hl. n. v rámci ŽÚB v odsunutém poloze), Ing. Ondřej Štěpán (Přístup k prioritě tras vlaků při plánování jízdního řádu), Ing. Stanislav Valdman (Technologie překládky jednotek kombinované přepravy), Ing. Jan Vyčichl, Ph.D., Ing. Tadeáš Volf (Statická numerická analýza pružného upevnění kolejnice k pražci Vossloh W14). **–mmč–**

## Vyjely Posázavské linky 2015

Po zimní přestávce vyjel v sobotu 23. 5. do malebného údolí řeky Sázavy již tradiční parní vlak Posázavské linky 2015. Jeho trasa byla z Prahy Braníka přes Čerčany do Postupic a odpoledne zpět. Tuto trasu z Prahy Braníka do Postupic pojede ještě letos 27. 6. a 29. 8., kdy pojede z Postupic až do Vlašimi v rámci oslav výročí místní tratě.

Další trasa, Praha Braník – Čerčany – Sázava, je 20. 6. spojená s vyhlídkovou jízdou Sázava – Ledečko a zpět a o sobotách v rámci Sázavské a Kácovské pouti vyjede 4. 7. a 22. 8. parní vlak v trase Praha Braník – Čerčany – Kácov a zpět. Soupravu sestavenou z vozů Ce s dřevěnými lavicemi vozí vždy parní lokomotiva 434.2186 „Čtyřkolák“ z roku 1917.

Cestující mají možnost navštívit různé turistické pamětihodnosti, například při jízdách do Postupic probíhá prohlídka Pivovaru v Benešově u Prahy a vždy při jízdách je otevřeno i Vojenské muzeum v Lesanech či Zlatokopecké štoly v okolí Jilového u Prahy. **Vít Mareš**

## Moudrost pro tento den

Tulák je člověk, který by se nazýval turistou, kdyby měl peníze.

**Julian Tuwim**



Parní lokomotiva 434.2186 se svojí soupravou projíždí bývalou stanicí, nyní jen zastávkou Luka pod Medníkem.

## PŘEDPLATNÉ OBZORU

tel. 9722 41909,

mob. 737 275 085,

veronika.vrzalova@osz.org

## SPORT

### Putovní pohár míří do Prahy

Fotbalový turnaj odvětví DKVv České Třebové, jehož sedmáctý ročník se konal v pátek 5. června v areálu Pod Jelenicí v České Třebové, vyhrál mužstvo DKV Praha. Putovní pohár pro vítěze z rukou předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejší převzal Ing. Václav Sosna. Slavnostního vyhlášení se zúčastnili i otcové-zakladatelé turnaje Ing. Emil Efler, Pavel Svatoš a Kurt Mužík. Fotbalový turnaj v České Třebové je sportovní akcí OSŽ s nejdelší tradicí, jeho počátky sahají až do devadesátých let. Z původně dvou denního se stal jednodenní, namísto jedenácti mužstev nyní hraje šest týmů. Ani tak neztratil fotbalový turnaj nic ze svého lesku, takže je naděje, že se dožije 20. výročí, je velmi vysoká. Všechny organizátory a „otce včera-zakladatele“ slibují, že při dvacátém ročníku se bude hrát o velmi hodnotné ceny, například i o sudy piva. Konečné pořadí letošního turnaje: 1. DKV Praha (na snímku), 2. DKV Plzeň, 3. DKV Olomouc, 4. DKV Česká Třebová, 5. DKV Brno, 6. DPOV Přerov. **–mmč–**



Členové vítězného mužstva DKV Praha neskrývali své nadšení ze zisku putovního poháru ve fotbalovém turnaji odvětví DKV.

### Mistrovství České republiky železničářů nad 45 let v bowlingu

RSK Plzeň uspořádala za účasti náměstka OŘ Plzeň Ing. Kučery, Ing. Novákové a místopředsedy OSŽ Miroslava Novotného v Třemošné ve dnech 19. – 20. května MČR nad 45 let v bowlingu. V základním kole (8 her) se představilo 36 mužů a 18 žen, kteří postoupili z jednotlivých oblastních kol. Zastoupeny byly organizace ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., ale i členové OSŽ z nedrážních organizací.

Do finále na 6 her postoupilo 26 mužů a 12 žen. V základním kole se někteří i ostřílení borci trápili a štěstěna přála jiným. U žen i mužů se i přes větší rozdíly ve finále přelávaly výsledky hned na jednu nebo na druhou stranu. Vítězové měli ve finále více chladnou hlavu a pevnou ruku a jejich vítězství bylo vcelku přesvědčivé. Povedlo se i stmelení kolektivu. V příjemné atmosféře se MČR vydařilo a účastníci se mohli, přestože přišlo, rozjet domů spokojeni.

**Václav Kesl,**  
organizační pracovník

#### Výsledky

##### Muži:

1. Jiří Málek (SŽDC, PO Havl. Brod) 2633 bodů,
2. Karel Masnota (SŽDC, PO Olomouc) 2542 bodů,
3. Petr Kopáček (SŽDC, OŘ Hr. Králové) 2532 bodů.

##### Ženy:

1. Svatava Závadská (SOKV Ústí n. L.) 2575 bodů,
2. Hana Pechmanová (Plzeň, důch., členka OSŽ) 2504 bodů,
3. Anna Randová (ČD, ZAP Olomouc) 2348 bodů.



Na snímku vítězové mistrovství se svými trofejemi.

### Výsledky turnaje malé kopané v Babičích

Mezinárodní turnaj v malé kopané ve slováckých Babičích, který se konal 15. května v Babičích, přinesl následující výsledky:

1. místo žst. Leopoldov (Slovensko)
2. místo žst. Otrokovice
3. místo VUD Sudice Brno
4. místo žst. Kúty (Slovensko)
5. místo Slovácko ČD

6. místo žst. Veselí nad Moravou
  7. místo žst. Sládkovičovo (Slovensko)
  8. místo žst. Hulín
- Jako nejlepší hráč byl vyhodnocen Aleš Absolon (žst. Otrokovice) – dal 17 branek! Jako nejlepší brankář byl vyhodnocen Radek Malíška (žst. Otrokovice).

–čas



Na snímku Mirka Sedláka záběr ze zápasu mezi mužstvy Slovácko ČD a Veselí nad Moravou.

### Praha nedala nikomu šanci!

Již tradičně ve Smečicích se ve čtvrtek 4. června odehrálo další kolo fotbalového turnaje „Putovní pohár tajemníka Podnikového výboru infrastruktury OSŽ SŽDC, s. o.“ V deseti vzájemných utkáních se zde utkalo pět mužstev ze čtyř Oblastních ředitelství SŽDC, s. o., – Praha, Plzeň, Hradec Králové, Ústí nad Labem a mužstva složeného z hráčů SŽE a TUDC. Turnaj po přivítání všech výprav tajemníkem PV Adolšem Hradílkem, zahájil ředitel OŘ SŽDC, s. o. Ing. Vladimír Filip spolu se starostou města Smečice Lubošem Tuzarem. Zápasem přilhlžela řada diváků, mimo řady dalších ředitel personálního odboru GŘ SŽDC, s. o. Ing. Pavel Koucký spolu s Ing. Hanou Kohoutovou.

Smolnou kartu mělo tentokrát mužstvo OŘ Ústí nad Labem, které dalo v turnaji jen jedinou branku a to v utkání s OŘ Praha, které ale Ústí prohrálo 1:2. Všechny další zápasy pak Ústí prohrálo a skončilo tak se jedním bodem na pátem místě. Až do posledního zápasu nebylo jasné, které z dvou mužstev OŘ Plzeň a Hradec Králové postoupí na finálový turnaj 18. června v Kozlovicích. Obě mužstva měla po pěti bodech a tak záleželo na výsledku zápasu OŘ Praha s OŘ Hradec Králové. Praha nedala nikomu šanci a „převládala“ Hradec 5:0. Rozhodlo tedy lepší skóre Plzně, která tak je druhým účastníkem finále v Kozlovicích. **Miroslav Gloss**

Podrobnosti najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org).