

### Z aktuálních událostí

V pondělí 21. listopadu proběhla již 133. plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR, které se v rámci delegace Asociace samostatných odborů zúčastnil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a výkonný tajemník OSŽ a tajemník ASO Martin Vavrečka. Nabížený program se týkal mimo jiné plnění úkolů v oblasti digitální agendy, aktualizace akčního plánu na podporu hospodářského růstu a zaměstnanosti pro rok 2017, kontroly stavu plnění čerpání z fondů EU či zvýšení dávek nemocenské při dočasně dočasně pracovní neschopnosti.

Během jednání se předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša dotázal, jak bude pokračovat projednávání zprávy o otevírání trhu osobní železniční dopravy, ke které se v meziroční přehledové zprávě OSŽ objevil velký množství připomínek. Premiér Bohuslav Sobotka odpověděl, že vláda na svém posledním listopadovém zasedání zahájí projednávání této zprávy, ale pokračovat v něm bude až po 16. lednu 2017, kdy celou záležitost projedná plenární zasedání tripartity.

Jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ, konané v Praze 22. 11., bylo spojeno s návštěvou řady hostů a také s vizuální prezentací při níž provozovatel RZ Orion v Recku Jotis Margaritopoulos ještě před vlastním jednáním seznámil členy RRS s rekreačními možnostmi v zařízeních OSŽ. Po něm pak vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ–Ú Ing. Ondřej Šmelehl informoval o možnostech využití rekreačních pobytů pro seniory v RZ Skalka v Rajecových Teplicích. První místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun jako vždy sdělil přítomným řadu nových informací z dění na železnici a Petr Nárožník, pracovník OSŽ, seznámil přítomné s možnostmi využití nabídek operátora T-Mobile. Místopředseda RRS Karel Hybš seznámil členy s nabídkou pobytů pro seniory v RZ Skalka ve dnech 29. 7. – 5. 8. 2017. Členové rady pak odsouhlasili termíny svých jednání v příštím roce a v rámci kontroly plnění usnesení se zabývali rozdělením mandátů na sjezd OSŽ v příštím roce a v závěrečném „kolečku“ informovali jednotlivé členové RRS o aktivitách ve svých klubech a účasti na jednáních v Krajských radách seniorů.

Jednání Ústředí OSŽ, které se uskutečnilo v Praze, v sídle OSŽ, dne 23. listopadu, bylo poznamenáno napětím vzniklým v souvislosti se zákonem o zadávání veřejných zakázek. Jak uvedl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, tento zákon sice vstoupil v platnost již 1. 10. 2016, ale teprve nyní se začíná hledat řešení. Ze změny zákona totiž vyplývá povinnost objednatelů veřejných služeb vyloučit z nabídkového řízení vybraného dopravce, pokud nemá zaknihované akcie. České dráhy mají ze zákona o Českých drahách akcie v listinné podobě a nemohly by se tedy nabídkového řízení zúčastnit. OSŽ klade tuto situaci za vinu ministru dopravy Danu Tokuvi, který na tyto změny zákona nereagoval. Ústředí OSŽ po diskusi přijalo usnesení, v němž zdůrazňuje, že by v důsledku změny zákona mohlo dojít k postupnému kolapsu národního dopravce. „Ústředí proto vyzývá předsedu vlády České republiky Mgr. Bohuslava Sobotku a ministra dopravy Ing. Dana Toku, aby se zasadili o legislativní řešení vzniklé situace. Zároveň Ústředí OSŽ ukládá předsedovi OSŽ, aby o této situaci informoval předsedu Poslanecké sněmovny, předsedu Senátu i předsedy jednotlivých poslaneckých a senátních klubů. Ústředí bude podrobně sledovat vývoj

### Nová linka Ex7 Českých drah spojí bez přestupování Prahu s rakouským Lincem

Moderní souprava (složená z modernizovaných vozů řad Aee, Bee, Bdpee), označená společným názvem Jižní expres, v čele s lokomotivou řady 380, budou od prosince čtyřikrát denně jezdit z Prahy do Lince. Cesta bude o cca tři čtvrtě hodiny kratší a potrvá celkem 4 h a 5 minut. „Tyto čtyři páry byly dosud v kategorii rychlík a nyní jsou zrychleny: konkrétně spojení Praha a Českých Budějovic bude o více než dvacet minut rychlejší,“ uvedl Michal Stěpán na tiskové konferenci konané ve zvláštním vlaku vedeném ve středu 23. 11. 2016 z Prahy do Českých Budějovic u příležitosti zavádění nového segmentu. „Rychlíky

situace včetně postupu jednotlivých politiků při řešení uvedených problémů a vyvodí z toho důsledky,“ konstatuje se v usnesení.

V rámci bodu „informace ze zásadních jednání“ vystoupili místopředsedové OSŽ k situaci v jednotlivých podnicích a zvláště k postupu při kolektivním vyjednávání. **Podrobnosti najdete v příslušných rubrikách podnikových výborů na www.osz.org.**

Následovala informace o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2016 (bližší informace uveřejníme v čísle 25), informace předsedy Revizní komise OSŽ Pavla Fraňka, dále Ústředí OSŽ vzalo na vědomí plnění rozpočtu za devět měsíců 2016, seznámilo se s marketingovým plánem pro rekreační objekty v majetku OSŽ a projednalo některé organizační záležitosti.

Ihned po příjezdu obou Republikových rad (RR) OSŽ – infrastruktury a řízení provozu SŽDC – do Kongresového centra Jezerkav Seči u Pardubic začala ve čtvrtek 24. listopadu nejprve oddělená jednání obou rad. Jedno téma ale měly společné – rozdělení mandátů na delegáty sjezdu OSŽ v příštím roce. Nejvíce nabížený program měla RR infrastruktury, protože se navíc řešily personální změny. V úvodu byl představen nově zvolený člen Ústředí OSŽ Dušan Richter, který nahradil bývalého předsedu ZO OSŽ TSS Hradec Králové Petra Kněžoura. Řešila se i personální situace po odvolání celého závodního výboru SDC Ostrava i obsazení funkce tajemníka PV (Adolf Hradílek již před časem oznámil, že ve funkci tajemníka po VII. sjezdu OSŽ končí). Byli představeni dva kandidáti na funkci tajemníka PV: Dušan Richter (předseda ZO OSŽ SSSZT Nymburk) a Daniel Hrachovec (místopředseda ZO OSŽ SDC Karlovy Vary). Tajemník PV Petr Stěpánek řekl, že po sjezdu OSŽ může dojít na základě výsledků voleb v ZO k dalším změnám v RR infrastruktury a na jarním jednání rady zazrají návrhy na volbu předsedy OSŽ a předsedy RK OSŽ. Základním organizačním bytým úkolem, aby do 30. 4. 2017 předložily návrhy na delegáty sjezdu, členy Ústředí OSŽ a také do revizní komise OSŽ. Závěrečné slovo v tomto odděleném jednání (infrastruktury) dostal předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který řekl, že podle jeho názoru by stávající počet členů ÚOSŽ mohl zůstat s tím, že za seniory by mohl být zvolen vedle předsedy Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ ještě další člen.

**Společné jednání** téměř stovky členů Republikových rad v Seči odpoledne 24. 11. přivítalo už zástupce managementu SŽDC. Náměstek GŘ SŽDC Jiří Svoboda obsáhle informoval o zámelech SŽDC v příštím roce, zejména o plánovaných investicích, mimo jiné i do techniky Hasičské záchranné služby, kam může nově nastoupit 45 zaměstnanců. Přiblížil i problematiku vzniku nové OJ SON (Správa osobních nádraží, dříve u ČD OJ Železniční stanice) ve vztahu ke Správám budov a bytového hospodářství (SBBH) u oblastních ředitelství SŽDC. Ředitel O10 Pavel Koucký se zmínil o současném počtu zaměstnanců, včetně nově přijatých 469 v průběhu roku 2016. Ing. Stanislav Bytnar, který zastupuje náměstka GŘ pro správu majetku Tomáše Drmolu, MBA, hovořil mj. o plánovaných investicích a opravách v příštím roce. Asi nejdražší částí jednání, už po odchoodu hospodářského vedení SŽDC, se týkala kolektivního vyjednávání. PV poté přijal několik alternativních variant dalšího postupu v KV. Podrobnější informace najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org). -red-

**budou nově zastavovat v Plané nad Lužnicí a Voticích,**“ dodal Stěpán. Jižní expres ke zkrácení jízdní doby využije již hotové úseky koridoru. „Vlaky budou moci využívat maximální rychlosti, a to podle toho, jaké soupravy to budou,“ sdělil novinářům ředitel ROC ČD Budějovice Jiří Kafka.

Pro lokomotivu 380.014–1 v čele zvláštního prezentačního vlaku (na snímku) to byla ve středu 23. 11. 2016 premiérová jízda a svým způsobem premiérová byla jízdní doba z Prahy do Českých Budějovic. Žádný spoj se totiž dosud pod dvě hodiny nedostal. **Michael Mareš**



České dráhy vypraví denně v novém jízdním řádu, platném od 11. prosince 2016, v průměru 7016 spojů osobní dopravy, což je o 117 vlaků více než letos. V příštím roce mají České dráhy v plánu další modernizaci vozového parku. Ilustrační snímek Michael Mareš

## České dráhy vypraví v novém jízdním řádu denně v průměru 7016 spojů osobní dopravy

České dráhy vypraví denně v novém jízdním řádu (2017) v průměru 7016 spojů osobní dopravy (to je o 117 vlaků více než letos), které za rok ujedou 124,1 milionů kilometrů, což je přibližně o 2,5 milionu kilometrů více než letos, sdělil člen představenstva ČD Ing. Michal Stěpán na tiskové konferenci, konané ve středu 23. 11. 2016 ve zvláštním vlaku Jižní expres z Prahy do Českých Budějovic.

Dálkové vlaky (v novém jízdním řádu bude v dálkové dopravě vypraveno 595 různých spojů) ujedou příští rok více než 40 milionů kilometrů, regionální pak 83,5 milionů kilometrů. Komfortních vlaků vyšší kvality, včetně moderních rychlíků kategorie Rx, bude v novém jízdním

řádu o 52 více než letos (nárůst o 26%), to jsou základní fakta nového jízdního řádu, který ve středu 23. 11. 2016 představily České dráhy a který začne platit 11. prosince 2016.

Na zmíněné tiskové konferenci představil Michal Stěpán i nový produkt – Jižní expres – který přinese podstatné zrychlení dopravy na trati z Prahy do Českých Budějovic. Mezi Prahou a Tábořem dojde ke zrychlení o cca patnáct minut, mezi Tábořem a Českými Budějovicemi o zhruba pět minut. „Zbývající nabídka, to velké množství zastávkových rychlíků, které zůstávají na této trati vedle expresů, se vyznačuje tím, že nové budou rychlíky zastavovat v Plané nad Lužnicí, což bude zna-

menat, že spojení z Prahy do Plané bude trvat 1 h 34 minut a z Plané do Č. Budějovic 48 minut,“ dodal Stěpán.

České dráhy budou i v příštím roce dále masivně modernizovat, během prvního čtvrtletí například ČD vybaví dalších 89 vozů technologií WiFi, mimo jiné i na trati z Prahy do Českých Budějovic. A také přeprava jízdních kol do systému veřejné dopravy, kterou zajišťuje národní dopravce, již neodmyslitelně patří. „Přeprava jízdních kol bude v novém jízdním řádu, který přinese více než sedm tisíc spojů, možná ve zhruba 85% spojů, které v novém jízdním řádu vyjedou,“ uzavřel Michal Stěpán. **Michael Mareš**

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

*„Pokud nebudou naplněny naše představy o tom, jak by měly vypadat tarifní stupně, jsem připraven kolektivní smlouvu nepodepsat.“*

Hovoříme s **RADKEM NEKOLOU,** místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo

Na posledním jednání Ústředí OSŽ (23. 11. 2016) jste informoval členy Ústředí OSŽ o hospodářské situaci ve společnosti ČD Cargo. Mimo jiné jste uvedl, že byla schválena cenová politika společnosti na rok 2017, která spočívá v rozhodnutí nezvedat ceny za přepravu. Ale soustředit se na zisk objemů přepravy. Co to v praxi znamená?

V praxi to znamená, že chceme dostat více zboží na koleje, prostě zvýšit objem přeprav. Bohužel si v tom musíme pomoci sami, nemůžeme se spolehnout na politickou pomoc. Kromě slev za jednotlivé vozové základy tady není prakticky nic na podporu železnice a pro naplnění představ EU, jak dostat zboží ze silnice na železnici. Pan ministr Tůk tomu navíc dal poslední hřebíček do rakve, když prodloužil debatu nad mýtným o další tři roky, protože to není jen otázka ceny, ale i diskuse o tom, že by měly být zpoplatněny další silniční komunikace, které jsou využívány pro nákladní dopravu.

Na jednáních, na kterých jsem letos byl, ale zaznělo, že i jednotlivé vozové základy se vzmaňují a že ztráta z jejich provozování už není řádově 300 milionů korun jako v roce 2015, ale nějakých 83 milionů korun.

Ano, finanční ztráta jednotlivých vozových základů se skutečně snižuje díky opatřením, která jsme nastartovali už v roce 2012 (tehdy ztráta činila bezmála 1 miliardu, 200 milionů). Hospodaření tohoto segmentu nákladní dopravy je ale stále vystaveno ekonomickému tlaku, kdy už nemůžeme snižovat početní stavy zaměstnanců a tím snižovat náklady, protože pak bychom už nebyli schopni tento segment územně pokrývat. Z toho tedy vyplývá, že místo snižování nákladů musíme jít cestou zvyšování objemu, musíme získávat každou tunu na železnici a pokud možno zejména na vedlejších tratích.

V minulosti se rovněž mluvilo o tom, že společnost ČD Cargo je dopravcem jednotlivých vozových základů a že po zavedení slev za použití dopravní cesty se o tuto formu podnikání začínou zajímat i jiní dopravci. Jak je to s konkurencí v tomto segmentu nákladní dopravy?

Z informací, které mám k dispozici, vyplývá, že zatím tady není vytvořeno takové ekonomické prostředí, aby tento segment byl lukrativní pro soukromé dopravce.

Ve výše zmíněném článku je dále uvedeno, že vše nasvědčuje tomu, že hospodářský výsledek ČD Cargo skončí v letošním roce pozitivně. Co si pod slovem pozitivně máme představit?

Na začátku letošního roku byl přijat podnikatelský plán, ten plán byl odsouhlasen a směřuje ke kladnému hospodářskému výsledku a to je na tom pozitivní.

Stále platí, že ucelené vlaky táhnou celou společnost?

To bych netvrdil! Situace v segmentu ucelených vlaků je pod obrovským konkurenčním tlakem všech dopravců, kteří možná nevědomky, možná účelově, stlačili cenu za dopravní výkon na samou hranici rentability. Jednoduše řečeno, tento segment si na sebe vydělá sám. Jako společnost jsme si proto dali do vinku, že ČD Cargo musí expandovat do zahraničí, protože český trh nenafoukneme. A to je něco, co se společnosti ČD Cargo daří, a dost významně! Takže konkrétně za období 1–9/2016 musíme k hospodářskému výsledku za ucelené vlaky (plus 81 milionů korun) přidat i nějakých plus 160 milionů korun, které nám vznikají jako určitá nadhodnotová nadprodukce v těch zemích, kde působí naše dceřiné společnosti.



Dost často se v posledních letech, zejména vždy v závěru roku, mluvilo o tom, že společnost (ČD Cargo) bude muset propouštět. Teď mám ale pocit, že tento rok, a možná tomu tak bylo už loni, se naopak mluví o tom, že by se mělo nabírat.

Ano, skutečně jsme se dostali do zajímavé situace; po letech propouštění – a někde mnohdy zbytečného – jsme ve stavu nedostatku zaměstnanců. V tuto chvíli naši společnosti chybí zhruba 150 zaměstnanců různých provozních profesí. Ze sedmdesáti procent můžeme mluvit o strojevedoucích, ale těch 30 % jsou další provozní zaměstnanci, jako vedoucí posunu, posunovači, vozmistři, ale už i na správkárnách dnes evidujeme třicet volných pozic v nosných profesích. Takže i naše společnost má problémy a nelze očekávat okamžitě zlepšení. Zvláště podívám-li se na věkovou strukturu, tak se obávám, že nás příští rok opustí dalších 140 až 150 zaměstnanců. Pokud se nám nepodaří vykrýt letošní ztrátu, tak už budeme na čísle minus 300, což už skutečně bezprostředně ohrožuje podnik. (Pokračování na straně 2)



# „Pokud nebudou naplněny naše představy o tom, jak by měly vypadat tarifní stupně, jsem připraven kolektivní smlouvu nepodepsat.“

(Pokračování ze str. 1)

Ostatně s tím jde ruce v ruce i kolektivní vyjednávání v letošním roce. V minulých letech jsme vždy upravovali nadtarifní složky mzdy, ale úplně jsme přitom zapomněli na základ, natarifní stupně! A to teď chceme jako OSŽ změnit. Přichází-li nový zaměstnanec do společnosti, tak první, co ho zajímá, je základní tabulka, která říká, jak je v dané tarifní stupnici zaplacen – například zamestnanec nebo vedoucí posunu, který je placen v šestém tarifním stupni, tam vidí základní sazbu 17 630 Kč hrubého. A to není něco, co by ho mělo lákat. Takže filozofie OSŽ je letos taková: pojďme navýšit tarify a postarejme se o to, aby tato tabulka byla o něco přijatelnější.

V onom v úvodu zmíněném článku jste citovali, že by kolektivní smlouva mohla být projednána na začátku prosince, nemá být spíše uzavřena?

Záměrně jsem nechtěl použít výraz uzavřena, protože jsem připraven, a já se tím netajím, nepodepsat kolektivní smlouvu. Slyšeli to ode mě kolegové z PV, slyšeli to ode mě i zaměstnavatel: pokud nebudou naplněny ony atributy, o kterých jsem se tady zmínil – tedy základní pohled na odměňování z hlediska tarifního hodnocení, jsem připraven kolektivní smlouvu nepodepsat.

A v případě, že vaše požadavky či vaše představy splnění budou, tak dojde k podpisu kolektivní smlouvy? Kdy konkrétně?

Máme deadline a tím je pondělí 5. 12. Nechceme se vracet do devadesátých let, kdy se kolektivně vyjednávalo ještě na silvestra. Jako odborář si umíme spočítat, co to stojí a samozřejmě to ví i firma. Ty tanečky do konce roku neholdáme absolvovat.

Nepadlo tady zatím žádné konkrétní číslo mzdového nárůstu a vy ho asi – předpokládám – z taktických důvodů neuvedete, ale dovolím si ocitovat z denního tisku, kde se praví, že růst průměrné mzdy bude podle odhadů letos nejrychlejší od roku 2008, očekává se nárůst o více než 4 %.

Ano, tuto formulaci jsem ochoten podepsat, s tím souhlasím. Taková je i naše představa. Nastane přetahovaná o zaměstnance a my na to musíme reagovat. Slycháme často argument

zaměstnavatele, jak zvyšování mezd ohrožuje ekonomiku firmy – já proti tomu kontruji: když nebudeme zvedat mzdy, tak ohrožujeme firmu tím, že nebudeme mít s kým tu činnost dělat. Musíme dojít k určitému kompromisu a vyváženosti obou dvou pohledů, kdy to ještě tu společnost z hlediska ekonomiky nepoloží, ale kdy jí také personálně nevybudujeme.

Nebylo by určitým náborovým benefitem vrátit režijní výhody pro nově příchozí zaměstnance? Nebo je to již uzavřené téma?

Pro tuto chvíli je to samozřejmě uzavřené téma, odbory mají dohodu s ministerstvem dopravy, že jízdní výhody platí do konce roku 2017 a že toto téma bude startovat až pro rok 2018. Jako zástupce zaměstnanců a členů OSŽ ve společnosti ČD Cargo budu samozřejmě usilovat o to, aby se nespravedlnost, která vznikla při dělení ČD, odstranila, aby i dceřiné společnosti ČD měly jízdní výhody. Do té doby ale nechci otevírat Pandorinu skříňku. Mohu však říci jedině: ani nám, ani zaměstnavatel, to není jedno. Očekávám, že k 1. 1. 2018, pokud se vůbec shodneme na tom, že jízdní výhody ano, tak budu rozhodně prosazovat nárokovost i pro zaměstnance dceřiných společností ČD, čili i pro ČD Cargo.

Shodou okolností tento rozhovor vyjde v čísle 24, v pondělí 5. 12. 2016. Tipnete si, jak to nakonec dopadne?

Věřím, že dojdeme k dohodě ohledně tarifních stupňů, protože zaměstnanci naší společnosti si zaslouží odměňování v námi požadované výši.

A co byste popřál našim čtenářům a zaměstnancům ČD Cargo do příštího roku?

Minimálně to, aby společnost naplnila své představy v obchodním roce 2017. Přál bych si i to, aby si stál, respektive vláda uvědomila, že má příliš málo času na to, abych mohl zmínit její známkování z pětky minimálně na čtyři minuses. Přejí si, aby se společnosti zase dařilo a aby se v tomto státně konečně našel někdo, kdo se na železnici začne dívat trochu jiným pohledem. A zaměstnancům přejí hodně zdraví, spokojenosti, a to jak v pracovním, tak i v soukromém životě.

Michael Mareš

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



Trutnov, konečná stanice přímých rychlíků z Prahy, získala před osmi lety titul Nejkrásnější nádraží ČR roku 2008 a od té doby si glanc drží. Stanice je zároveň přestupním bodem z vlaků ČD na vlaky dopravce GW Train Regio do Svobody nad Úpou.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Trutnov

Nejkrásnější nádraží roku 2008, konečná stanice přímých rychlíků z Prahy, přestupní bod z vlaků ČD na vlaky dopravce GW Train Regio do Svobody nad Úpou a také sídlo základní organizace OSŽ, taková je vizitka železniční stanice Trutnov (hl. n.). V Trutnově má také svoji „domovskou garáž“ nový autobus, který vloni zakoupila společnost ČD Cargo a který znají účastníci skupinových akcí v hotelu Oddech, kam je autobus vozí.

Dlouholetým neuvolněným předsedou zdejší ZO je Klaus Püschel, který je zároveň členem Regionální sportovní komise OSŽ a tlumočnickem při mezinárodních závodech USIC. Ač sám zaměstnanec společnosti ČD Cargo (vedoucí posunu), dělá předsedu i zaměstnancům ČD a SŽDC. „Ale zmenšujeme se. Už je nás jen asi sedmdesát (členů, aktivních zaměstnanců) a k tomu asi čtyřicet důchodců,“ vypočítává. „Pokud jde o zaměstnance ČD Cargo, tak v Trutnově je nás všehovšudy sedm (vedoucích posunu/posunovačů) – čtyři vedoucí posunu (plus jeden vystřídá) a tři posunovači (kromě toho v Trutnově pracují ještě 3 nákladní pokladní, v Trutnově střed 3 vozové disponentky, a v Trutnově slouží ještě dozorcí na 8 hodinové směny),“ dodává Klaus Püschel s tím, že „někdy je to na hraně“. „Nejhorší je, když jsou někteří nemocní, jako je tomu zrovna teď, takže se ani nedostanu na žádné odborové jednání. Není nikdo, kdo by za mě dělal. Tři zaměstnanci vypadli z důvodu dlouhodobé nemoci a to je znát,“ říká dále. „Teď k nám do Kalné Vody (SNV Kalná Voda patří pod ČD Cargo) přišel jeden mladý zaměstnanec na „esenečko“ (soustředěná nakládka a vykládka) jako řidič, sem do Trutnova pak jedou mladí posunovači, ale jinak jsme tady sami šedesátníci.“

A co zbyvá dodat? Že pracoviště ČD Cargo v Trutnově, kde Klaus Püschel pracuje, spadá pod PJ (Provozní jednotku) Česká Třebová



„Zmenšujeme se. Už je nás jen asi sedmdesát a k tomu asi čtyřicet důchodců,“ říká Klaus Püschel na adresu své ZO OSŽ.

a PP (Provozní pracoviště) Hradec Králové. „Dřív bývalo PP v Trutnově, ale zhruba před třemi roky se to převedlo pod PP Hradec Králové, ale našťáště se nám nic nezměnilo, nastupy máme stále v Trutnově.“

Hlavními přepravními komoditami trutnovských čet jsou uhlí a dřevo, v rámci „zájezdů“ zajišťují manipulační vlaky i na trať do Svobody nad Úpou, kam v osobní dopravě zajišťují pouze soukromý dopravce GW Train Regio. „Až do Svobody nad Úpou se jezdí spíše výjimečně, ale hodně jezdíme do Kalné Vody, kde je „esenečko“, kam se jezdí pravidelně každý den, kromě pátku a soboty, a pak i v vlečku Elektrárny Poříčí v Trutnově střed. Tam se vozí hlavně uhlí do elektrárny, a odtamtud ještě zájezdíme do Malých Svatoňovic, do Červeného Kostelce a do Královce,“ popisuje Klaus Püschel a dodává, že do Polska, ani do Záhřebe, se už nejede. „A to se ještě docela nedávno (naposled v roce 2007) jezdilo na doly do Lampertic. Vlečka tam je už ale zarostlá a nic se tam neděje. Ostatně i v Malých Svatoňovicích bývala vlečka, ale i ta je už zavřená. Takže jinou vlečku než na elektrárnu ČEZ v Poříčí (přes Trutnov střed) prakticky neobsluhujeme.“

Jak už bylo řečeno, hlavní přepravní komoditou na Trutnovsku je kromě uhlí také dřevo. „Jezdíme i na lokálku Martinice v Krkonoších – Rokytнице nad Jizerou, tam se jezdí jenom v úterý/čtvrtek s uhlím do Hraňčova, jinak samé dřevo. Občas tam chodí do „kuti-sinky“ cisterna. A z Vrchlabí se vozily ucelené vlaky, i to už padlo. A vlastně Cargo už tam (ve Vrchlabí) nemá žádné zastoupení. Do Vrchlabí jedu například dnes odpoledne. Všechny nastupy máme v Trutnově, ale konkrétně v tomto případě jedeme s posunovačem režijní jízdu do Vrchlabí.“

ZO OSŽ v Trutnově už léta provozuje letní tábor v Chlumu u Třeboně. „A poslední dva roky zájem stoupá,“ pochvaluje si Klaus Püschel. „Asi je to tou bezpečnostní situací v zahraničí, lidé se zase vrací na stará místa. Hlásí se mi i nejen nádražáci odjinud, ale i zájemci mimo dráhu.“

A jiné akce? „Hodně oblíbenou akcí je víkend na horách, v říjnu jsme byli (od 7. do 10. října) na Oddechu, to je akce čistě pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky. Jezdíme tam každý rok, letos jsme tam byli už potřetí nebo počtvrté. Uděláme si procházku, byli jsme na Výrovce, někteří došli na Luční boudu, někteří až na Sněžku, večer je pak zábava. Letos nás jelo 35, měli jsme to obsazené úplně celé kromě jednoho pokoje,“ uzavírá Klaus Püschel.

Michael Mareš

## VŠIMLI JSME SI

● **KOZÍ DRÁHA** je zobrazena na souboru pohlednic, který vydala agentura ENS Ústí nad Labem ve spolupráci se Společností přátel Děčína. Soubor, vydaný k příležitosti 145. výročí Duchcovsko-podmokelské dráhy, obsahuje 13 dosud nepublikovaných záběrů z této, bohužel dnes už neprovozané trati, a to včetně přebalu s popisem a mapkou. Cena souboru je 75,- Kč a k dostání je v Infocentru města Děčína na hlavním nádraží Českých drah.



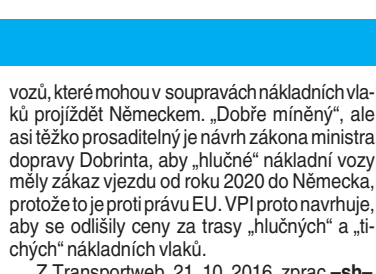
● **LÁVKA PROPĚŠÍ** na „chudeřické“ zastávce v Bilíně je v dekolátním stavu a ačkoliv je uzavřená, láká zejména děti k nebezpečným dobrodružstvím (vede nad elektrizovanou trať). SŽDC se ale k lávce nehlásí. „SŽDC neviduje tuto lávku ve svém majetku, protože byla v roce 1973 bezúplatně převedena na NV města Bilína. Z hospodářské smlouvy o převodu nevyplývaly pro ČSD žádné povinnosti. Přesto OR Ústí nad Labem v roce 2014 ve výuce provedlo odstranění zkorodovaných částí její konstrukce, které ohrožovaly bezpečnost železničního provozu. V současné době provádíme možnost opravy lávky, případně zřízení zabezpečného úrovněného přechodu pro cestující. Výsledek by měl být znám do konce listopadu letošního roku,“ sdělila Obzoru mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.



● **ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD** P2048 s nefunkčním přejezdovým zabezpečovacím zařízením v obci Novosedlice nacházející se na regionální trati Děčín–Oldřichov u Duchcova se zavedenou dočasnou výlukou, je vybaven zachovalým legendárním výstražníkem vzoru SSSR, přičemž již zde chybí jedna závoza. V případě zavedení turistických vlaků by se jistě hodilo tyto výstražníky zde ponechat a reparaovat je, poněvadž by to bylo raritou. Nutno doufat, že zde bude jednou znovu zaveden alespoň turistický provoz. Snímek Tomáš Martínek.



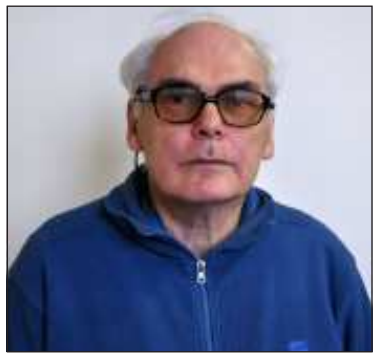
● **IDYLICKÝ SVĚT** staré železnice den za dnem mizí a proto oči milovníka železnice vždy potěší pohled na pěknou provozní technickou památku. Fotogenické mechanické závozy P 276–PZM2 na berounském zhlaví zst. Karlštejn, obsluhované z citlivě renovovaného stavědla 2, leží v km 30,468 tratě Praha–Smíchov–Beroun. Snímek Martin Kubík.



## PŘEDSTAVUJEME

### Miroslav Zikmund: „Veřejná doprava slouží voličům všech politických stran!“

„Čerstvý“ důchodce Miroslav Zikmund mladší je znám svými velmi vyhraněnými názory. Jednašedesátiletý syn známého cestovatele vystudoval v roce 1974 brnělavskou železniční průmyslovku a odté doby se stále „točí“ kolem železnice. Naposledy pracoval v DVI (Dopravní vzdělávací institut, a. s.) jako lektor, letos 1. 9. se z něj stal důchodce. „Prostě se stalo, přešel jsem na druhou stranu, řekneme, mostu...“ lakonicky



komentuje svůj předčasný odchod do důchodu. „Ten odchod byl ale v naprosto korektním vztahu se zaměstnavatelem, více to nechci rozvádět a vlastně mně to ani nevadí, už jsem se s tím smířil. Zjistil jsem, že budu mít více času na cestování, takže si v podstatě nestěžuji,“ vypráví dále.

Nyní už plánuje cestu Transsibiřskou magistrálou na Dálný východ až do daleké Nachodky, nejvýhodnější vlakové zastávky za Vladivostokem. Po otci zdědil cestovatelské geny a tak v Česku a na Slovensku není jediná železniční trať, kterou by neměl projetou.

„No jistě, některé i několikrát,“ přitakává. Na začátku devadesátých let krátce působil jako mluvčí Českých/československých (státních) drah a na DVI, a s. s., se vlastně dostal náhodou, aniž po tom nějak zvlášť toužil, v rámci tzv. „pseudoreorganizací“, jak s oblibou říká. „Prostě, některé útvary se převedly na ÚPV (Ústav podnikového vzdělávání, předchůdce DVI) a tak se opticky snížil počet zaměstnanců GR ČD,“ konstatuje s tím, že v první vlně reorganizací byl přemístěn do redakce Železničáře, odtud potom, když se zase snižoval počet zaměstnanců, na post systémového specialisty ÚPV. Tam dokonce svého času dělal „ajťáka“. „Pro někoho je lektor nebo inspektor pro školení životním cílem, já jsem se k tomu dostal vlastně náhodou.“

Když se s ním bavíte o železnici, překvapí vás přehledem, ať už zapředete rozhovor na jakékoli téma, ať už jde třeba o nákup railjetů „Od komfortního vozidla druhé třídy byly například očekávali, že tam budou polohovatelé sedačky“ či pendolin („Těch mělo být

nakoupeno minimálně sto, aby to mělo nějaký efekt.“)

Nerad vzpomíná, jak před více než dvaceti lety, coby tiskový mluvčí Československých státních drah, spolu (kolegou) Radko Křivánekem národu sdělovali, že bude zastaven provoz na dvaceti železničních tratích: „Řečeno dnes populární terminologií, byli jsme tehdy ve střetu zájmů. Na jednu stranu jsme museli zdůvodňovat, proč se ty tratě musí rušit, přitom jsme na druhou stranu věděli, že to je nesmysl. Ale byla to doba odpovídající idejím tehdejšího ministra financí pana Klause. Bohužel na to i dnes České dráhy doplácí.“

Jeho oblíbenou destinací je Švýcarsko. Tam často hledá inspiraci a odpověď na současné problémy železnice. Prostě lákají ho rozumná řešení, která jinde nalezli a která zaručeně fungují. A vlastně i na příkladu Švýcarska demonstruje svůj postoj k liberalizaci dopravy na trati z Prahy do Ostravy. „Nechť to z liberalizováno, nechť tam jezdí, kdo chce, ale ať se jezdí podle stejných pravidel, stejně tak jako ve Švýcarsku, případně v Německu,“ říká s tím, že v zemi helvétského kříže na rozdíl od nás funguje veřejná doprava podle jednotných pravidel. (Například na celostátní jízdenku GeneralAbo lze cestovat „zdarma“ i v prostředcích MHD, slevy HalbtaxAbo lze rovněž používat v MHD nebo v autobusech, resp. na lanovkách.) „U nás je například odlišnost v tom, že jiní dopravci v dálkové dopravě nejsou vázáni podmínkami, aby jejich vlaky byly nabývány v evropském rezervačním systému. Ano, co udělal pan Jančura, je dobře. Oživil trh, to nemá smysl popírat, ale na druhou stranu tvrdím, že pan Jančura i pan Novotný dnes dělají ostudu České republice. Těžko asi vysvětlíme cestujícímu ze Švýcarska, který má mezistátní jízdenku například z Curychu do Ostravy, nebo oblíbenou jízdenku InterRail GlobalPass, že nemůže na tuto mezistátní jízdenku jet z Prahy žlutým nebo černým vlakem.“

Stejně tak kritický je Miroslav Zikmund i k vlakovým úpravám: „Tu věc považují za nesmyslnou,“ říká. Dalším tématem, které mu, obrazně řečeno, zvedá tep, je organizování regionální dopravy na hranicích krajů. „Nechápu, že hejtmani, dokonce hejtmani též politické strany, nejsou schopni se dohodnout na tom, že vlaky, které objedávají, budou jezdit přes hranice kraje.“ Úspěch (nejen) železniční dopravy (a nejen) ve Švýcarsku podle něj spočívá v tom, že veřejná doprava není předmětem machetového „politikářství“ ješitných jedinců bez ohledu na jejich politickou orientaci. „Veřejná doprava slouží voličům všech politických stran.“ Stačí si přý porovnat, kolik ministerstev dopravy bylo v Česku od roku 1993 a kolik jich bylo v Německu, Rakousku, Švýcarsku.

Michael Mareš

Více si přečtete v rozhovoru v příštím čísle.

### Ohrozí zatčení ruského ministra stavbu dráhy z Moskvy do Kazaně?

Skandál v Rusku, kde byl 14. listopadu zatčen a obviněn z přijetí úplatku dvou milionů dolarů ministr hospodářství Alexej Uljukajev (60), by mohl zkomplikovat výstavbu vysokorychlostní železnice z Moskvy do Kazaně, do níž hodlá německé konsorcium investovat 2,7 miliardy eur. Německou účast potvrdil i náměstek šéfa Ruské státní dráhy (RZD) Alexander Mischarin, podle něhož by se na zmíněném konsorciu podílela i Deutsche Bahn (Německá dráha), strojírenský koncern Siemens a Deutsche Bank, jež přislíbila 800 milionů eur. O německé účasti na projektu jednal koncem letošního září v Moskvě ruský ministr Uljukajev se svým německým rezortním kolegou Sigmarem Gabrielem (SPD). „Jaké důsledky může mít překvapivé zatčení Uljukajeva kvůli údajné korupci na další průběh celé transakce, je zatím nejasné,“ konstatoval 15. listopadu německý deník Handelsblat.

Na projektu 700 kilometrů dlouhé moderní dráhy, jež má propojit ruskou metropolí s hlavním městem Tatarstánu Kazaní, se chce podílet zhruba miliardovou investicí i Čínská republika. Uvažuje se i o prodloužení trasy rychlodráhy až do Číny, podotkl WirtschaftsWoche. Celkové náklady jsou odhadovány na více

než 15 miliard eur. Vlaky by měly jezdit rychlostí až 400 km/h, čímž by se dosavadní doba cesty mezi oběma metropolmi zkrátila z nynějších cca 14 na pouhých 3,5 h, uvedl 15. listopadu deník Kazaň patří – podobně jako Moskva – k městům, která by měla hostit účastníky fotbalového šampionátu Confed Cups 2017, jakož i mistrovství světa v kopané 2018.

Jan Hála

### Polovina německých železničních nákladních vozů již jezdí potichu

Polovina v Německu jezdících soukromých železničních nákladních vozů – 30 000 – je již vybavena „šeptajícími“ brzdami. Přesně k 31. 12. 2016 to bude 30 663 soukromých vozů, jak se vyjádřili členové Svazu majitelů nákladních vozů v Německu (VPI). Podle nich by měl být dodržení plánovaný termín, do konce roku 2020 vybavit v sesh 60 tisíc soukromých vozů, šeptajícími brzdami. Aby se snížila hluková zátěž, bylo projednáno snížení hlukovosti, je dle VPI třeba, aby Spolková vláda jednala s cizími vládami, aby i cizí země přijaly stejné opatření, jako v Německu ke snížení hlukovosti a německé řešení se stalo celoevropským.

Proti 120 000 tichým vozům soukromníků držitelů a DB Cargo může v roce 2020 stát více než 60 000 hlukových zahraničních nákladních

vozů, které mohou v soupravách nákladních vlaků projíždět Německem. „Dobře míněný,“ ale asi těžko prosaditelný je návrh zákona ministra dopravy Dobrinta, aby „hluché“ nákladní vozy měly zákaz vjezdu od roku 2020 do Německa, protože to je proti právu EU. VPI proto navrhuje, aby se odlišily ceny za trasy „hluchých“ a „tichých“ nákladních vlaků.

Z Transportweb, 21. 10. 2016, zpraca –sh–

### Německá dráha zřizuje firmu pro digitalizaci dopravy

„K 15. listopadu zřizujeme novou společnost, Deutsche Bahn Digital Venture, GmbH, s níž budeme například řídit různé aktivity na tomto úseku,“ oznámil šéf představenstva Deutsche Bahn (Německé dráhy) Rüdiger Grube. Jeho koncern chce v příštích dvou letech investovat do této nové společnosti miliardu eur, citoval jeho slova 11. listopadu na své webové stránce týdeník WirtschaftsWoche.

DBDV, jež se chce otevřít spolupráci s jinými partnery, plánuje uplatnění digitalizace v železniční a autobusové dopravě, stejně jako v taxidlové i u vozidel na elektrický pohon. „Příštím krokem je propojit dopravní svět sítěmi tak, abychom se stali pro zákazníky manažerem mobility,“ zdůraznil Grube.

Jan Hála

## Obzor č. 47 – 26. 11. 1991

V rubrice „Co se děje v ústředí“ se můžeme dočíst o tom, že Představenstvo OSŽ dne 11. 11. jmenovalo pracovní tým, který musel během tří dnů zpracovat stanovisko OSŽ k návrhu restrukturalizace ČSD (ten schválila porada ministrů 8. 11. 1991). Vedení OSŽ ve stanovisku konstatuje, že má-li být restrukturalizace ČSD účinná a funkční, musí jí podpořit nejen vedoucí pracovníci, ale všichni pracovníci ČSD i odborové orgány. „Bude-li však stále docházet ke snižování již tak narušených sociálních jistot pracovníků, dojde spíše k odporu proti ní a také nikdo nemůže očekávat, že za tohoto stavu odborové orgány tuto restrukturalizaci podpoří,“ uvádí se v článku.

V téže rubrice se můžeme dočíst o těžkostech při přípravě zákona o zaměstnancích ČSD, který by podle požadavků OSŽ měl legislativně ošetřit prvky sociálních jistot pro železničáře, a také informaci o přípravě nové mzdové soustavy, která by podle informace tiskového tajemníka ČSD mohla být, zjednodušeně řečeno, zavedena k 1. 1. 1992, ovšem bez záruky kvality, nebo k datu 1. 4. 1992 s garancí kvality. Ústředí OSŽ k tomu ve svém stanovisku konstatovalo, že považuje tuto informaci za alibistickou a v každém případě trvá na garancích potřebných mzdových prostředků od 1. 1. 1992.

Článek s titulkem „Soky v železničním opravárenství pokračují“ informuje o jednání sekce železničního opravárenství OSŽ ze dne 12. 11. 1991, na nějž byli přizváni i zástupci Federálního ministerstva dopravy a Ústředního fedtelství ČSD. Na programu bylo dodatečné projednání návrhu deetatizace a privatizace železničního opravárenství, který byl předložen na poradě ústředního fedtele bez projednání s odborovou sekci. Odboráři se dozvěděli, že v ČSD bude ponechán takový počet ŽOS (železniční opravy a strojírný), který obsáhne 40 % kapacit oprav železničních kolejových vozidel. Nedozvěděli se však, jaká kritéria ponechání či neponechání konkrétních ŽOS u ČSD budou. Sekce OSŽ se proto usnesla svolat k této záležitosti další mimořádné jednání, a to těsně po dalším zasedání koordináční komise Ústředního fedtelství ČSD pro privatizaci. „Lze věřit, že v té době budou konečně předložena zhodnocená kritéria ve vztahu k zatím plně neobjasněnému seznamu,“ uvádí se v článku.

## Obzor č. 48 – 3. 12. 1991

„Výuka mládeže už není ČSD zapotřebí?“ Pod tímto titulkem najdeme otevřený dopis ministru dopravy ČSFR, podepsaný 36 pracovníky středních odborných učilišť železničních (SOÚŽ). V dopise se konstatuje, že učiliště byla vyčleněna z působnosti ČSD a převedena pod federální ministerstvo dopravy (FMD), nová úprava však přinesla podle signatářů dopisu minimální spolupráci s FMD a také ztrátu výhod, které pracovníci SOÚŽ dosud jako dlouholetí zaměstnanci ČSD měli. Mistřům a vrchním mistrům byla snížena základní mzda, hrozí ztráta režijních výhod i nároku na jízdenky FIP, uvádí se v textu. „Nikdo z nás nechtěl od ČSD odejít, nikdo se nás na nic neptal, značná část pracovníků přišla přímo z provozu ČSD. Kdyby nám bylo srozumitelně řečeno, co pro nás přechod pod FMD bude znamenat, mnozí pracovníci by se tomu bránili i za cenu odchodu ze SOÚŽ,“ uvádí se v dopise. „To vše považujeme za necitlivé jednání vůči nám, pracovníkům SOÚŽ, kteří jsme snižováni za léta u ČSD pro dráhu něco udělali. Doufáme proto, že se budete tímto problémem zabývat a že se nás někdo zastane,“ uvádí se v závěru.

V rubrice „Co se děje v ústředí“ najdeme informaci o jednání zástupců OSŽ u místopředsedy vlády ČSFR za účasti ministra dopravy a náměstka ministra práce a sociálních věcí. Místopředseda vlády na tomto jednání informoval mj. o velkých problémech při sestavování rozpočtu federace na rok 1992 a uvedl, že buď budou prostředky na rozvoj železnice, nebo na mzdy. Odbory argumentovaly tím, že nelze dělat novou mzdovou soustavu na úkor rozvoje železnice, ani modernizovat železnici bez ohledu na finanční podmínky těch, kteří na ní pracují. Bylo přijato opatření dopracovat materiál o zavedení nové mzdové soustavy tak, aby jej bylo možno předložit vládě dříve, než bude projednáván rozpočet federace na rok 1992.

Jako problematická se ukázala i snaha prosadit vznik zákona, který by stanovil podmínky pro dřívější odchod železničářů do důchodu. OSŽ požadovalo přijmout takový zákon co nejdříve. Druhá strana oponovala tím, že vznik zákona je brzděn nevyjasněnými kompetencemi mezi národními vládami a vládou ČSFR.

Zdeňka Sládková

## INFORMACE

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

S účinností od 11. prosince 2016 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. Tato omezení platí od 11. prosince 2016 do 10. června 2017, kdy budou nahrazena novým zněním.

Seznam vlaků DB AG s platnými omezeními využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních

vyhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10GR/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Data báze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.

## PRÁVNÍ PORADNA

## Osobní spis (1/2)

Právní úprava problematiky osobního spisu a jeho vedení podle zákoníku práce (dále jen ZP) zaměstnavatelem musí být v souladu s právní úpravou obsaženou v zákoně č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOOÚ). Při vedení osobního spisu zaměstnanec musí zaměstnavatel (jako správce dle ZOOÚ) i zaměstnanec, pověřený vedením osobních spisů (jako zpracovatel dle ZOOÚ) respektovat příslušná ustanovení ZOOÚ, není-li v ZP úprava odchýlná (jiná nebo širší). Na nakládání s osobními údaji zaměstnanec se rovněž vztahují ustanovení § 3, § 12 – § 14, § 19, § 77, § 78 a § 81 a násl. zákona č. 89/2012, občanského zákoníku, v platném znění (dále jen OZ). Právní úprava obsažená v ZP ani v ZOOÚ neobsahuje konkrétní výčet údajů, které mohou být vedeny (shromažďovány) v osobním spise.

Osobní spis smí obsahovat jen písemnosti, které jsou nezbytné pro výkon práce v pracovním vztahu, zejména ty, které se týkají: - potvrzení o kvalifikaci a obecné způsobilosti zaměstnanec k výkonu práce (např. profesní životopis, potvrzení o zaměstnání a pracovní posudek od předchozího zaměstnavatele, doklady/kopie/ o dosaženém vzdělání a kvalifikaci apod.);

- uzavřeného pracovního vztahu (např. pracovní smlouva, platový/mzdový výměr, pracovní náplň a jejich změny, seznámení s pracovním řádem a jinými předpisy vztahujícími se k vykonávané práci, s kolektivní smlouvou apod.);

- průběhu a skončení pracovního poměru (např. o absolvovaných školeních a jiných kvalifikačních kurzech, o uzavření dohody o odpovědnosti ochrany hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování, o uzavřených dohodách o srážkách z platu/mzdy, úkon, jímž byl rozváznán pracovní poměr a doklady s tím související/podklady pro rozváznání pracovního poměru, ale i případné rozhodnutí soudů o žalobě o neplatnost rozváznání pracovního poměru podle § 72 ZP/apod.).

Písemnostmi, které jsou nezbytné pro výkon práce v pracovním vztahu, nemohou být různá podání a stížnosti (zejména anonymní), kterými se třetí osoby obražejí na zaměstnavatele, a doklady o způsobu jejich vyřízení, jestliže je zaměstnavatel nepoal jako podklad pro vyvoze-

ní pracovních právních důsledků vůči zaměstnanci.

Podle ustanovení § 316 odst. 4 ZP nesmí zaměstnavatel od zaměstnance vyžadovat informace, které bezprostředně nesouvisí s výkonem práce a s pracovním vztahem.

Nesmí vyžadovat informace o:

- těhotenství,
- rodinných a majetkových poměrech,
- sexuální orientaci,
- původu,
- členství v odborové organizaci,
- členství v politických stranách nebo hnutích,
- příslušnosti k církvi nebo náboženské společnosti,
- trestněprávní bezúhonnosti,
- a to s výjimkou u písmen c), d), e), f), g), nepatří jestliže je pro to dán věcný důvod spočívající v povaze práce, která má být vykonávána, a je-li tento požadavek přiměřený, nebo v případech, kdy to stanoví zákon nebo zvláštní právní předpis. Uvedené informace nesmí zaměstnavatel získávat ani prostřednictvím třetích osob. V ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZoZ), je uveden další okruh zakázaných údajů, který zahrnuje i údaje uvedené v ZP.

ZoZ navíc uvádí tyto informace týkající se: a) národnosti, rasového nebo etnického původu,

- politických postojů,
- filozofického přesvědčení,
- informace, které odporují dobrým mravům,
- ejosobní údaje, které neslouží k plnění povinnosti zaměstnavatele stanovených zvláštními právními předpisy.

Na žádost uchazeče o zaměstnání je zaměstnavatel povinen prokázat potřebnost požadovaného osobního údaje.

Pomine-li důvod, pro který mohl zaměstnavatel takový údaj výjimečně evidovat (např. zaměstnanec přešel na jiné místo, kde takový požadavek není, změnila se právní úprava apod.), je zaměstnavatel povinen přistoupit k jeho likvidaci.

Mikuláš Hubicsák, manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

## Když klient ČD ví víc než ..

Trochu to souvisí s tím, že obavy, které jsem mival při zájezdech, at už pod hlavičkou CK ČD (již delší dobu přejmenované mezinárodním jazykem nadnárodního dopravce na „The Česke drahy Travel“, ve zkratce TCDT, Česky se to čte „técédété“), či v barvách cestovky, která nesla mé jméno, aby se nestalo, že některý účastník bude o historii či pamětnostech navštívené země vědět více než já, když jsem byl v pozici vedoucího zájezdu. Obavy to byly celkem liché, ale když se mi ta obávaná věc, kdy jsem v pozici klienta, stane, tak mne to moc zamrzí, až naštve.

Nejdříve se mi to stalo na obou stranách hranice, která dělí největší zelenou plochu Evropy – Šumavu/Böhmerwald. V Bavorsku mi neuznali ČD vikendový jízdenku, která tam platila, na české straně Šumavy mne zase průvodčí přesvědčovala, že je jednodenní jihočeská jízdenka za 179,- Kč v bavorské Šumavě neplatí, i když tam platí, a na klientské lince ČD mi pán tvrdil, že bezplatná přeprava kola z půjčovny ČD na vybraných traťích platí i pro rychlíky, i když já vím, že po dlouhém hledání na [www.cd.cz](http://www.cd.cz) tam naleznete, že to platí pouze pro spěšné a osobní vlaky. Tak mne to vede k úvaze, zda by ČD neměly zřídit úřad nějakého nezávislého znalce (pokud možno aspoň o něco chytřejšího než byl svého času Dr. Ing. Fejk ze zoologické zahrady), na kterého by se cestující mohli obrátit, když si myslí, že na informační lince ČD říkájí bludy. Jak už praví nadpis tohoto článku, nic mne tak nenaštve, jako když dědeček nad hrobem (já), platící za jízdenku nemalé peníze, zná předpisy lépe než poskytovatel služeb.

Petr Rádl

## Reakce ČD

U ČD vikendové jízdenky (zřejmě má pan Rádl na mysli Skupinovou vikendovou jízdenku) není z jeho psaní jasné, o co vlastně jde a jaké mě jízdenky a na jaké trati je používal. Skupinová vikendová jízdenka je totiž velmi obecný pojem, podle kterého se nedá vůbec zjistit, kde a jak jí použil a zda měl nebo neměl kolega v Německu pravdu. Existuje mnoho různých va-

## Vaša Příhoda

S jízdním řádem 2016/2017 začíná jezdit vlak Praha–Linz–Zürich. Jmenuje se Ex 1547 Vaša Příhoda. Lze předpokládat, že jeho název vnese mezi většinovou zahraniční klientelu chaos. O existenci přezdívek vlaku podle jmen osob nemá běžný držitel jízdenek Eurail Pass ani poněti a očekává, že se jedná o závažnou informaci. V přezdívkě „Porta Bohemica“ hledá „nástupišť Bohemika“, u vlaku „Danubius“ očekává jízdu z Prahy do Budapešti podél Linze, a Vídně, nebo více pochopitelně předpokládá, že vlak Karlštejn přes Karlštejn nejen jede, ale že tam dokonce stává.

Všechny zmatky teď ale přebíje Vaša Příhoda. Jelikož zčiznici netuší, o co jde, nechají to přelozit překladač na svém chytrém telefonu. Ten jim vyhodí cosí jako „your event“ nebo „your accident“, alias vaše událost nebo vaše nehoda. Začnou se tedy obávat, že vlak nejede, lůžko je nahrazeno autobusem, nebo se jich „příhoda“ dotkne jiným nepřijemným způsobem.

Jestli jeden zmatek nový jízdní řád přináší. Přejmenovává zastávku na stejný název, jako má jiná zastávka na jiné trati. V případě Bohosudova došlo loni k ne zcela ideálnímu přejmenování stanice na Krupka–Bohosudovo místo Bohosudov–Krupka, která by se abecedně hledala lépe všem obcanským cestujícím, pořád se však na první pohled liší od Krupky či Krupky města na neobsluhované trati do Děčína. Nikdo tedy omylem nepíjeje na špatný peron na špatné (a dokonce nesjízděné) trati. Teď ale dostane nový název zastávka Račiněves. Přejmenuje se na Břízu, která ale již existuje. Bohužel na jiné Straškovské lokalce, jež je také v provozu. Původní zastávku Bříza sice všechny spoje projíždějí a v jízdním řádu jí pár let neuvádíme, na budově zastávky se ale ještě nedávno skvěl (a možná dosud skví) název Bříza. Nedovedu si představit, co by prožíval cestující čekající na špatné zastávce, když by zjistil, že mu na ní nic nestává i on musí na úplně opačnou stranu obce do dosavadní zastávky Račiněves. Místní si to jistě řeknou, horší to budou mít ti zvenku, kteří se vydají od zastávky třeba „doleva“. Mnohem vhodnější přejmenování zastávky Račiněves by bylo Račiněves–Bříza, přinejhorším Bříza–Račiněves, ale tohle se zrovna nepovedlo. . . .

Co to se změnou jízdního řádu opravit?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

## Kiosky cestujícím chybějí

Reaguji na zprávičku v rubrice „Všimli jsme si“ (Obzor č. 22), kde konstatuje, že z našich nádraží čím dál víc mizí kiosky. Pamatuji si, že na hlavním nádraží v Praze byl na každém nástupišti kiosky. My, zaměstnanci žst., jsme je hodně využívali k nákupům, at už uzenin, nebo jen cigaret. I ve staré hale byl kiosky. Na Smíchovské jsem také nakupoval v kiosku na nástupišti. Též v Pardubicích jsem od vlaku využil kiosky na nástupišti. Nevím, jestli je ještě v žst. Zádní Tebeřín restaurace, byla velmi oblíbená. Je škoda, že kiosky mizí, i nádražní restaurace ke škodě provozu ve stanicích. Kam se jen poděly ty staré časy, kdy pomalu v každé, at už menší, nebo velké stanici byla nádražní restaurace i bufet. V žst. Kralupy n. Vlt. se restaurace ještě udržela, ale bufet už ne. Holt, všichni soukromníci jdou za větším výdělkem, už žádným nic neříká zájem veřejnosti a cestujících po dráze. Je to škoda.

Jiří Krejčí

riant. Navíc stížnost na jeho postup by měla směřovat na německé železnice a nikoliv na České dráhy.

Pokud jde o druhou část s Celostátní jízdenkou za 179 Kč pro Jihočeský kraj, měla průvodčí pravdu. Zde máte odkaz na platnost této jízdenky: <http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/jihocesky.pdf>. Žádné zahraničí, tedy ani Bavorsko ani Rakousko, tam není. I ve třetí případě měl náš zaměstnanec pravdu. V obecné rovině je možné na vybraných tratích přepravovat vypůjčená jízdní kola zdarma i v rychlících. Informaci lze snadno dohledat u konkrétního regionu s přehledem půjčoven, kde jsou vyjmenovány tratě a případná omezení. Například v Jihočeském kraji skutečně platí omezení jen na osobní a spěšné vlaky, jak se můžete přesvědčit zde: <http://www.cd.cz/volny-cas/pujcovny-ko-cd/jihocesky-kraj-5948/Ale> v řadě jiných regionů takové omezení neplatí, jak se opět můžete přesvědčit. Kolo tak lze přepravit i v rychlíku. Například v těchto regionech: <http://www.cd.cz/volny-cas/pujcovny-ko-cd/kralovehradecky-kraj-5941/> <http://www.cd.cz/volny-cas/pujcovny-ko-cd/karlovarsky-kraj-9746/> a mnoho dalších.

Mgr. Petr Štáhlavský

## Reakce Petra Rádla

Záměrně jsem neuvedl den a vlak, aby se průvodčí nedala identifikovat. Pan Štáhlavský nemá pravdu, když si myslí, že jednodenní jízdenka neplatí, v Novém Údolí je vývěska, kde je napsáno, že tam platí – jedná se o vývěsku ČD, kde je pan Štáhlavský zaměstnanec. Nakonec to uznala i ta průvodčí, která asi vycházela z předpisu, ale když si přečte vývěsku ČD v zastávce Nové Údolí, tak řekla, že já i ten pán ve vlaku, který se mne zastal, máme pravdu. Já jsem před cestou vycházal z [www.noveudoli.eu](http://www.noveudoli.eu), kterou provozuje zaměstnanec KCOD Kraje Jihočeský a vlastně odtamtud o platnosti našich jízdenek v Bavorsku asi dva roky vím a využívám je. Příhodu z Bavorska, kdy mi v autobuse nebyla uznána naše jízdenka, jsem vyprávěl prolegraci bývalému kamarádovi, jenmu senátorovi ODS za Český Krumlov, ten se na to kupodivu v Budějicích zeptal a já kompenzaci kupodivu nedostal od bavorské řídky autobusu, ale od KCOD České Budějovice; byla to volná jízdenka na nějaký povídkový vlak. Abych jízdenku zadarmo

## Vyplatila by se elektrizovaná dvojkolejka do Mladé Boleslavi?

Kvůli očekávané zvýšené přepravě automobilů ze závodu Škoda Auto Mladá Boleslav po železnici probíhá v současné době modernizace celostátní jednokolejné neelektrizované tratě 071 Mladá Boleslav – Nymburk, zaměřená na zvýšení její kapacity, poněvadž se jedná o důležitou spojnicí se seřadovacím nádražím Nymburk, po které je právě realizována zmíněná přeprava hotových automobilů. Rekonstrukce této tratě, jež je rozdělena na dvě etapy, zahrnuje instalaci nového traťového a stanicích zabezpečovacích zařízení, přestavbu a prodloužení kolejí ve zdejších železničních

## Bude v Malešicích překladiště?

V pražském periodiku Metro proběhla informace, že Praha 10 nesouhlasí s výstavbou kontejnerového překladiště v Malešicích. Přitom již v roce 2007 bylo rozhodováno o umístění nového kontejnerového překladiště v Malešicích, které mělo být uvedeno do provozu postupně a to již po roce 2007 (!!) a to současně s útlumem překladiště na nákladovém nádraží Praha–Žižkov.

Jak známo, kontejnerové překladiště na Žižkově bylo k 1. 1. 2016 bez adekvátní náhrady zrušeno. Některé kontejnerové vlaky určené původně na Žižkov se musí překládat na kontejnerovém překladišti v příštavi Mělník. Tímto vzdáleným náhradním a dočasným překladištěm v Mělníku se zcela zásadně zvýšil počet kamionů určených do pražské lokality. Je tedy zcela alibistické tvrzení Prahy 10, že by došlo do této lokality ke zvýšení počtu kamionů, k níž již zákonitě došlo, a to na naší územní cele Prahy.

Je to stále o tom samém – soused mě nezajímá, ten at má kamionů plnou vesnici, hlavně že nejsou u mě. Že celá EU svou krátkozrakou dopravní politikou zamořila celou Evropu kamiony, protože nedošlo k žádné řízené redukci kamionů a politiky vždy před volbami omlané písničky, ale právě naopak, zvláště v Německu v roce 2000 byly dle nechalvané známému programu MORA Č zlikvidovány stovky železničních vleček nucenou výpovědí vlečkových smluv a tyto nahrazeny kamiony, navíc se nové průmyslové zóny budují nikoli u stávajících železničních tratí, ale na zelených loukách u dálnic – viz například průmyslové areály na nejrůdnějších polích u Říčan ve směru na Jesenici zcela mimo železnici.

Po roce 1990 jsem nezažl jsem výstavbu žádné zásadní nové vlečky (až na výjimky do továren na výrobu automobilů). Stačí se podívat na seznam vleček a u plno z nich zjistíme, že jsou mimo provoz. Jedinou pozitivní vlašťou jsou nové reklamy ČD Cargo umístěvané na weby ohledně přepravy jednotlivých vozových záskvěk. Takové reklamy však měly být masové již v 90. letech, i když tenkrát většinou papírové, že?

Martin Kubík

vyčerpal, musel jsem si koupit jízdenku Pyšely – České Budějovice a zpět a také jízdenku, snad z Rybníku, do Českých Budějovic. Na zpáteční cestě nám ve zpožděném ČD vlaku přípoj v Budějicích ujel, když už jsme byli pár metrů za posledním vozem, což mělo za následek stížnost. A ta poslední věc, na platnost, ve kterých vlacích si můžete zdarma poslat kolo, jsem se zeptal bývalé, velmi pečlivé kolegyně na informacích, která to u okynka přede mnou hledala, tak jsem tomu bez výhrad uvěřil. Pan Štáhlavský by měl každopádně zajet do Nového Údolí a ne/ pravdivou vyhlášku ČD oficiálně opravit. I když oni j v Bavorsku ale uznávají, to bude oříšek.

Petr Rádl

## Reakce ČD

Je mně líto, že došlo k nedorozumění ve věci platnosti jízdenek ČD v Bavorsku. Pod konstatováním, že „v Bavorsku neuznali moji jízdenku“ jsem vnímal obecně pojem Bavorsko a tamní běžnou železniční síť. Pan Rádl bohužel neuvedl další podrobnosti, jak je uvedeno již v předchozí odpovědi. Neměl tedy zřejmě na mysli obecně Bavorsko, ale něco jiného. Nikoliv běžnou železniční síť v Bavorsku od Pasova po Chebsko, ale turistické linky provozované nevyjchodnější části Bavorského lesa na území SRN. Kromě jedné sezónně provozované krátké dráhy IltalBahn, která jezdlá letos o sobotách a nedělích do 30 října, se jedná ještě o pět autobusových linek provozovaných společnostmi RBO. Z textu pana Rádla nebyly tyto skutečnosti zřejmé. Ostatně na tyto skutečnosti je v předchozí reakci upozorněno. Pokud by rovnou uvedl konkrétní informace, šlo této situaci předejít a mohli jsme odpovědět přímo na jasný konkrétní případ, a nikoli na velmi obecný poznatek. V tomto případě je tedy pravda, že i některé vnitrostátní jízdenky ČD ve stanoveném rozsahu akceptují zahraniční autobusový dopravce a turistické železnice IltalBahn. Cestující najdou detailní informace také na našem webu v informacích o příhraničním cestování (<http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/vlakem-do-bavorska-13322/>). Je však třeba opět připomenout, že se nejedná o obecnou platnost těchto jízdenek v Bavorsku od Pasova po Chebsko a na tamní železniční síti. K tomu slouží například jízdenky pod označením Celodenní jízdenka-Německo, které platí na řadě hlavních a vedlejších tratí v Bavorsku v oblasti Bavorského lesa od Dunaje po česko-bavorsko-saské trojmezí.

Mgr. Petr Štáhlavský

stanicích za účelem možnosti křižování delších vlakových souprav včetně vybudování zvýšených nástupišť, přičemž dojde ke zřízení nových výhyben ve Strákách a Bezdčíně. Mnozí odborníci považují tuto rekonstrukci za paskvil a raději by tuto trať přestavěli na dvojkolejnou a elektrizovanou. To by bylo samozřejmě lepší, ale za podmínek, že by zde opravdu byla v budoucnu navýšena nákladní doprava a nezůstalo jen u slibů, jak je v této zemi zvykem, a ČD Cargo tu potom jezdllo s elektrickými lokomotivami.

Dále by bylo zcela na místě, aby i České dráhy tu pak zajišťovaly osobní dopravu namísto regionov moderními pantografovými jednotkami a rychlíky Kolín – Rumburk (Šluknov) převeď do klasických souprav s elektrickou lokomotivou, byt by se muselo v Mladé Boleslavě přepřahat z elektrické lokomotivy na motorovou a opačně. Další věc: Za těchto podmínek by bylo nutné elektrizovat i část tratě 064, včetně vlečky do závodu Škoda Auto, nebo provést elektrizaci jen po zastávku Mladá Boleslav město a ucelené vlaky ze „Škodovky“ vést na boleslavské hlavní nádraží cestou posunu, což nevím, jak by vyhovovalo kapacitně, obzvláště po přestavbě žst. Mladá Boleslav hl. n., kde pak budou ostrovní nástupišť a zredukovaná kolejiště.

Jestli větší význam by měla elektrizace a dvojkolejení trati č. 071, kdyby byla vybudována slibovaná spojka z Milovic do Čachovic přes Milovické letiště, tzv. Čachovická spojka a zavedena tudy příměstská doprava Praha – Mladá Boleslav, což je dobrá myšlenka a doufejme, že se toho konečně jednou dočkáme. Jinak trať 071 Nymburk – Mladá Boleslav přestavět na dvojkolejnou a elektrizovanou v případě, že by zde převládala motorová trakce, by pak nemělo smysl a byly by to jen vyhozené peníze.

Tomáš Martinek

## Vzpomínka na dobríšskou trať

Jezdil jsem delší dobu na dobríšské trati jako průvodčí, abych se pořádně naučil odvěšovat a přivěšovat mašinku k vlaku, což ne všichni průvodčí ovládali. Bylo to už před mnoha lety.

V Mníšku pod Brdy jsem tehdy měl kamarádku, rovněž průvodčí, moc dobrou duši, Jindřišku Štamsovu, která už chudák nežije, ale dopisovalu jí smi si moc, ještě jako důchodčí. Na dobríšskou trať rád vzpomínám, prožil jsem tam hezké chvíle. Tenkrát tam jezdlly takzvané dřeváky, dřevěné vagony, které byly také používány při spartakiádách k přepravě cvičenců. Ale i v těchto dřevěných vagonch se topilo, tenkrát párou, takže v nich nebyla zima, tak jak často potom ve vagonch, kde se topilo elektrinou.

Byly to pěkné časy s párou, ty už se nikdy nevrátí, jen při zvláštních jízdách parních mašinek.

Jiří Krejčí



Železniční trať vedoucí přes železniční stanici Osek by se měla stát podstatně atraktivnější, a to především z hlediska osobní dopravy.

## Železniční trať z Oldřichova u Duchcova do Litvínova se má stát atraktivnější

Ze Žádosti o územní rozhodnutí (vyvěšené například na nádraží v Oseku, trať 134) vyplývá, že záměrem stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) – Litvínov“ je rekonstrukce a dokončení elektrizace stávající železniční trati a současně s tím zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova (mimo) – Litvínov. Mimo jiné i proto, že „je to v zájmu Ústeckého kraje, protože jde o důležitou dopravní tepnu pro osobní i nákladní dopravu“.

„Územní rozhodnutí již bylo vydáno a dne 20. 7. 2016 nabylo právní moci. V současné

na 100 – 120 km/h). Uskutečněním obou zmínovaných akcí dojde k rekonstrukci v uceleném úseku Teplice v Čechách – Litvínov. „S realizací se uvažuje v letech 2018 – 2019, v případě stanice Retenice cca v roce 2020,“ doplnila Šubová. Hlavním cílem připravované stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) – Litvínov“ je zlepšení parametrů předmetné trati a elektrizace zbylého traťového úseku Louka u Litvínova – Litvínov.

Dokončením této stavby bude umožněno provozování regionální linky (Ústí nad Labem) – Teplice v Čechách – Litvínov v elektrické trakci. Stávající rychlost 50 km/h bude zvýšena na 60–100 km/h. Na budovy, konkrétně na revitalizaci oseckého nádraží, které je, slušně řečeno, v nevyhovujícím stavu, zatím ale podle Šubové nedojde. Oprava výpravní budovy v Oseku není součástí připravované předmetné stavby, a to z důvodů jejího předchozího vlastnictví.

V době přípravy stavby byla výpravní budova ještě v majetku Českých drah. „S ohledem na skutečnost, že traťový úsek Teplice – Oldřichov u Duchcova se nachází na vybrané síti TEN-T a trať do Litvínova je na ní navazující, předpokládáme spolufinancování prostředků OPD 2,“ uzavřela mluvčí SŽDC. –mmč–



Na budovy, konkrétně na revitalizaci oseckého nádraží, které je v nevyhovujícím stavu, zatím nedojde.

době byly zahájeny práce na dalším stupni projektové přípravy (tj. na projektu stavby),“ potvrdila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová s tím, že revitalizace a elektrizace trati má mít charakter obnovy a modernizace staveb a zařízení stávající železniční trati tak, aby se trať stala podstatně atraktivnější, především z hlediska osobní dopravy.

Kromě této stavby byla na uvedeném rameni zahájena i příprava stavby „Rekonstrukce žst. Retenice“ (stavba „Rekonstrukce žst. Retenice“ řeší peronizaci stanice včetně rekonstrukce přilehlého traťového úseku do Oldřichova u Duchcova; stávající rychlost bude zvýšena

## 145 let trati Děčín – Oldřichov u Duchcova

Regionální trať Děčín – Oldřichov u Duchcova s přezdívkou „Kozí dráha“, která je dnes zcela mimo provoz, v letošním roce slaví pomyslně 145. výročí. Císařsko-královská privilegovaná Duchcovsko – podmokelská dráha zde zahájila provoz dne 2. října 1871. Jednalo se o druhou spojnici Podkráňohorské hnědouhelne pánve s vodní cestou na Labi. Její vznik je spjat se jménem Dr. Stradala, který tehdy ve spolku s libereckým průmyslníkem Liebiegem získal licenci na výstavbu zdejší železnice.

Tato trať původně začínala ve stanici Liptice u Duchcova, pokračovala přes Háj u Duchcova a Košťany do Teplic Lesní brány (poblíž Oldřichova je patrně torzo železničního mostu). Odtud vedla po úpatí Krušných hor přes Krupku a Telnici do Malého Chvojná. Dále pak údolím Jilovského potoka s klesáním 22 promile pokračovala do Podmokel. Zde Duchcovsko – podmokelská dráha vybudovala své koncové nádraží (dnes žst. Děčín – západ, odtud úvrat do žst. Děčín hl. n.), výtopnu a železniční dílny (dnes Ryko a. s.). Následně došlo k výstavbě labského překladisté a přístavu v Děčíně – Rozbělesích.

V roce 1968 byl na této trati zaveden předpis D3 (zjednodušené řízení drážní dopravy) s dirigujiící stanicí Malé Chvojná, v roce 2002 bylo sídlo dirigujiícího dispečera přestěhováno do žst. Teplice Lesní brána. Dne 8. prosince 2007 však zde došlo k nesmyslnému ukončení osobní dopravy z důvodu nezájmu Ústeckého kraje.



Železniční trať Děčín – Oldřichov u Duchcova se zavedenou dočasnou výlukou u Novosedlic v listopadu letošního roku. Vlevo zachovalý telegrafní sloup včetně drátů nadzemního vedení, což by zde bylo ideální dochovat pro případ zavedení turistických vlaků.

## Úštěk trochu jinak

14. listopadu jsem za neobvykle slunného a mrazivého dne navštívil opět po roce Úštěk. V žst. Úštěk byl železniční svět v pořádku, ale to se již 11. prosince změní, budou zde totiž, stejně tak jako v celém obvodu ČD Ústí nad Labem, zrušeny výdejny jízdních dokladů, kde tuto činnost provádí výhradně výpravčí. Ruší se budou výdejny ovládané výpravčími i v jiných obvodech ČD, a. s., ale někde prý ještě zůstanou, po jednání zůstane výdejna nadále např. v Čisovicích atd.

V Úštěku je nadále v provozu útluný nádražní hostinec, který je vytvářen kamny na dřevo, čepuje se zde tradiční pivo Velké Březno. Do 27. 5. 1978 měl Úštěk ještě horní nádraží, které je dosud napojeno přes výměnu č. 1, u níž začíná kilometr 0 tratě Úštěk (dolní nádraží) – Úštěk horní nádraží.

Spojka je též mimo provoz, ale Zubnická museální železnice s ní do budoucna počítá. Zajímavostí horního nádraží je i dochované původní dřevěné skladiště na zboží, v němž dle informací pamětníků hrála tehdejší česká menšina v Úštěku ochotnické divadlo. V roce 1930 žilo v Úštěku 1861 Němců a 165 Čechů.

Kuriozitou Úštěku je i původní pomník reformního císaře Josefa II. na náměstí, ten byl na rozkaz Československé republiky po roce 1918 odstraněn a zbyl z něj pouze podstavec, na němž byla umístěna plastika pluhu, který neměl vyvolávat úctu k Přemyslu Otáčci, ale k sudetskému Němcovi Hansi Kudlichovi (1823–1917), který jako poslanec Říšského sněmu v Kroměříži v roce 1848–1849 navrhl zrušení roboty (nevolnictví

zrušil již Josef II.). Hans Kudlich se dožil na tehdejší dobu pozoruhodného věku a většinou života strávil jako emigrant v USA. V roce 1854 byl totiž odsouzen v nepřítomnosti k smrti za účast na několika povstáních, kde došlo k zabíjení. V roce 1866 dostal od císaře Františka Josefa I. milost a mohl poté svobodně navštěvovat Rakousko–Uhersko. Letošího jubilanta Františka Josefa přežil ještě o rok.

V Úštěku je možno spatřit i tzv. „ptačí domky“, které zde vystavěli italská železniční dělníka při stavbě zmiňovaných tratí. Po cestě od nádraží na náměstí jsem zapředl rozhovor s místní cukrářkou a ta mi řekla: „Mo-



Hlavní ulice od nádraží na náměstí v Úštěku.

je matka v Úštěku – horní nádraží nejprve prodávala jízdenky, poté až do zrušení tratě jezdila jako vlakvedoucí na lokálce na Lovčkovice – Velké Březno – Verneřice, to byla tak romantická trať, že si neumíte představit. Kolikrát se zastavilo a vlakvedoucí sebral houby v lese a jelo se dál...“ Martin Kubík



Podzimní nálada na úštěckém (dolním) nádraží.

## Výroční schůze modelářů FISAIC v Liberci

Železniční modeláři zemského svazu FISAIC ČR si pro letošní výroční schůzi vybrali liberecké depo. Hlavním lákadlem byla chloubka tamního klubu s více jak 20letou historií, jehož členové postavili v měřítku H0 + H0e téměř 16 metrů dlouhé modelové kolejiště s plochou 50 m<sup>2</sup>, které je při různých svátcích otevřeno i široké veřejnosti.

Celkem má tvar písmene L při délce necelých 16 metrů a ploše téměř 50 m<sup>2</sup>. Vzhledem k více jak 300 metrům kolejí, které doplňuje na 150 výhybek, se zde může projíždět značný počet vlaků. Ty využívají 10 stanic, zastávek a dalších dopraven na viditelné části, další skryté nádraží slouží k odstavování souprav a manipulaci s nimi.

Na libereckém kolejišti se provozují převážně česká vozidla z provozu ČSD v 70. letech minulého století, tedy z období přechodu z parního provozu na motorový. Většina vozidel je

vlastní výroby, ať už jde o novostavby nebo odlitky, část tvoří upravené tovární modely. Vzhledem množství vlaků na rozsáhlém modelu nechybějí ani tovární modely známých výrobců, které vyhovují epose a prostředí.

Podstatnou část modelářů působících v Liberci tvoří současní či bývalí zaměstnanci tamního lokomotivního depa (nyní provozní jednotka Liberec). Velký dík za pochození patří vedení depa,



Modelové kolejiště v libereckém depu.

kteří umožnili vznik klubovny modelářů v nevyužitých prostorách staré lokomotivní remízy.

V reálném provozu v Liberci jsou nyní k vidění moderní vozidla národního dopravce ČD, a. s., jako RegioShark a RegioSpider. Výroční schůze železničních modelářů ČD a SŽDC v Liberci se vydařila.

Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba

## SPORT

### Vánoční turnaj ve futsalu v Ústí nad Labem

Celkem pět družstev se zúčastnilo obvodního turnaje 27. listopadu ve sportovní hale TJ Spartak Ústí nad Labem, Krásné Březno.

Turnaje, který organizuje Odborové sdružení železničářů, se kromě hráčů účastnil jako ředitel Miroslav Novotný, místopředseda OSŽ, technickou část měl na starosti člen sportovní komise Zdeněk Hamala. Hrál se s velkým nasazením, došlo k několika přímým střetům hráčů a také výkony brankářů byly často až kaskadérské, přesto nedošlo k žádnému zranění. Nejlepší výkon podalo družstvo startující pod hlavičkou SSZT Děčín, (SŽDC při OR Ústí nad Labem) které se umístilo na prvním místě. Jako druhé bylo družstvo DKV



Na snímku vítězné družstvo.

Praha, třetí Děčín žst. Na místě čtvrtém pak družstvo Chomutova a páté pak ČD Cargo Ústí nad Labem. Miroslav Gloss