OBZOR 9

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

2. 5. 2016 Cena 5 Kč

Ročník 27

Z aktuálních událostí

■ Členové **Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo**, který zasedal 14. dubna v sídle OSŽ, byli tentokrát doslova zavaleni informacemi, a to jak ze strany vedení PV (moderujícího předsedy Radka Nekoly a tajemnice PV Bc. Marty Urbancové), tak především od zástupců zaměstnavatele: Ing. Zdeňka Meidla, ředitele odboru 9, který představil nový odbor, jenž koordinuje nasazení kolejových vozidel, Ing. Zdeňka Štěpánka, ředitele odboru 12, který přednesl aktuální informace k opravárenství, a Ing. Mojmíra Bakaláře (přednesl informace o organizačních změnách a některých záležitostech spojených s personalistikou), kterého doplnila Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociální a mzdové) s aktuálními informacemi k Sociálnímu fondu apod.

Úvod jednání ale tradičně patřil informacím ze zásadních jednání, konkrétně poslednímu jednání Dozorčí rady společnosti ČD Cargo, kde byla definitivně schválena smlouva na nákup pěti moderních lokomotiv Vectron od společnosti Siemens s opcí na dalších osm lokomotiv. Jak uvedl Radek Nekola, je to vlastně po létech a v desetileté historii společnosti ČD Cargo první investice ve smyslu nákupu nových hnacích vozidel. Tato vozidla poslouží především k expanzi společnosti do zahraničí.

Řeč byla i o hospodaření, které v březnu již vykazuje nárůst „nad plán“. Stále se však nedaří snižovat ztrátu jednotlivých vozových zásilek.

Ing. Meidl popsal nový odbor 9 – hospodaření s kolejovými vozidly – a zmínil se o nutnosti modernizace nákladních vozů a také o probíhající i chystané šrotaci nevyužívaných nákladních vagonů.

Další host, Zdeněk Štěpánek, se mimo jiné zmínil o analýze stavu opravárenství, která se zabývá systémem revizí a oprav, počtem hnacích vozidel, šrotací nadbytečných lokomotiv apod.

Ing. Mojmír Bakalář informoval členy PV o organizačních změnách a některých záležitostech spojených s personalistikou a o tom, že se zintenzivnil odchod zaměstnanců z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti.

■ V úterý 19. dubna jednal **předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša** v rámci delegace Asociace samostatných odborů **s předsedou vlády České republiky Bohuslavem Sobotkou**. Kromě něj se jednání zúčastnili i předseda ASO Bohumír Dufek, místopředsedové ASO MUDr. Martin Engel a Josef Mráz a tajemník ASO Martin Vavrečka. Projednávány byly záležitosti týkající se zdravotnictví, železnice, energetiky, zemědělství a minimální mzdy.

Během diskuse o problémech české železnice poděkoval předseda OSŽ za dosavadní průběh vyjednávání mezi vládou a kraji o financování regionální železniční dopravy. Bohuslav Sobotka přislíbil, že jednání budou dokončena do termínu krajských voleb letos na podzim. Předseda OSŽ Jaroslav Pejša zároveň upozornil, že na plenárním zasedání tripartity, které se bude konat v pátek 29. dubna a kde je na programu doprava, důrazně upozorní na nebezpečí plynoucí z úmyslu ministerstva dopravy nakupovat kolejová vozidla z programu OPD 2 přímo ministerstvem a ne příslušnými dopravci. Existuje totiž právní názor, že by se mohlo jednat o nedovolenou veřejnou podporu.

Na schůzce bylo zmíněno i to, že je škoda, že v dubnu nebyl svolán pracovní tým tripartity pro dopravu, jak požadovalo OSŽ. Existuje totiž hodně problémů na železnici, které by měly být probrány a které se týkají nejen Českých drah, ale i ČD Carga a SŽDC. Předseda vlády potvrdil svůj zájem o budoucnost české železnice. I když rezort dopravy je svěřen hnutí ANO, ČSSD mu bude nadále věnovat náležitou pozornost.

■ Ve dnech 21. – 22. dubna, půl roku po minulém setkání, společně zasedaly dva podnikové výbory infrastruktury – **český PV OSŽ SŽDC a slovenský PV OZŽ ŽSR**, tentokrát v zařízení Skalák u Kyjova. Za PV OSŽ SŽDC přivítal účastníky jednání místopředseda OSŽ a předseda PV Mgr. Martin Malý, slovenské kolegy vedla místopředsedkyně OZŽ a předsedkyně PV OZŽ ŽSR Ing. Darina Fabuľová. Za vedení ŽSR se účastnil jednání náměstek GŘ pro provoz Bc. Milan Kubiček a nově se představili, Ing. Branislav Škamla, generální inspektor Správní rady ŽSR, a Ing. Rastislav Glasa, náměstek GŘ pro ekonomiku. Hospodářské vedení SŽDC, zastupoval Ing. Pavel Koucký, personální ředitel, spolu s Ing. Hanou Kohoutovou a Ing. Evženem Pospíšilem. V delegaci slovenských kolegů byl i předseda OZŽ Mgr. František Zaparaník a místopředseda OZŽ Bc. Ľudevít Mikloš.

Zástupci obou zaměstnavatelů i podnikových výborů se navzájem seznámili se situací ve svých podnicích jak z hlediska ekonomiky, tak z odborářského pohledu, zrekapitulovali, jak probíhala kolektivní vyjednávání a čeho bylo při nich dosaženo, a inspirativní byla i vzájemná diskuse. Společnému jednání předcházela samostatná zasedání obou podnikových výborů. Bližší informace najdete na www.osz.org.

■ Jednání **Ústředí OSŽ**, které 27. dubna řídil místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý, bylo věcné a konstruktivní. V rámci bodu Informace ze zásadních jednání zazněly mimo jiné informace o zasedání dozorčích rad ČD a ČD Cargo. Tajemnice PV OSŽ ČD Cargo Bc. Marta Urbancová dementovala kuloárové informace o chystaném propouštění ve společnosti ČD Cargo. Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný podal informace o průběhu Žofínského fóra, které tentokrát nabídlo velmi zajímavá témata, a Mgr. Martin Malý hovořil o převodu budov od ČD k SŽDC. Uvedl rovněž, že došlo k posunu ohledně centralizace řízení provozu - některé uzly nakonec přepojeny nebudou.

Ústředí OSŽ uložilo Představenstvu OSŽ, aby na příští zasedání ústředí připravilo úvodní materiál ke sjezdu OSŽ v roce 2017 s tím, že členové ústředí předběžně souhlasí s termínem listopad 2017.

-red-

I když počasí posledních dnů připomíná spíše zimu, občas vysvitne i sluníčko a připomene, že jaro je v plném proudu, tak jako na snímku Michaela Mareše. Malebnou kulisu k jízdě lokomotivy společnosti ČD Cargo řady 363.5 tvoří obec Praskolesy na Hořovicku na trati 170 (Praha - Plzeň - Cheb).

Zaměstnanci ČD mají nové uniformy, ne každý ji ale dostane

Jedním z programových bodů jednání Výboru OSŽ při OJ ZAP–mobilní personál, které se konalo 19. 4. v Praze, byly i nové uniformy. Zaměstnanci Českých drah si je sice mohou od 15. dubna 2016 objednávat, ne každý ji ale dostane. A to se některým zaměstnancům nelíbí.

„Dokud budou zásoby starých uniforem v té které konkrétní velikosti na skladě, tak zaměstnanci přednostně dostanou starou součást uniformy a novou dostanou až v momentě, když už budou staré zásoby vyčerpány,“ konstatuje Ing. Zuzana Ajgrmanová, ředitelka organizační jednotky ČD – Zásobovací centrum. Podle ní byly na souběh při vydávání starých a nových uniforem předem upozorněny všechny odborné útvary Českých drah i odborové centrály.

„Chápu, že všichni zaměstnanci by chtěli mít nové uniformy, které jsou slušivé, z lepšího materiálu a které vypadají luxusně, ale musíme se chovat ekonomicky,“ říká dále. **„Prezentovali jsme to několikrát, jak v zaslaném informativním memu** (čj. 02927/16ZC), **tak i na všech setkáních s odborovými centrálami, především s OSŽ, ale někteří zaměstnanci to jaksi ne a ne pochopit,“** dodává s úsměvem.

Ředitelka Zásobovacího centra chápe zaměstnance, že chtějí mít novou, slušivější a kvalitnější uniformu, ale jak dodává, nejdříve je nutné „vydodat“ uniformy, které již mají České dráhy „na skladě“. **„Nicméně platí, a ten systém je tak nastaven, že pokud už jednou zaměstnanec dostane novou výstrojní součást uniformy, tak už každou další oděvní součást – například košili – dostane jenom novou.“**

Michael Mareš

Cyklohráček byl rozšířen o pojízdné balónkoviště

V sobotu 23. dubna 2016 vyjel oblíbený víkendový výletní vlak Cyklohráček z Prahy do Slaného (a Zlonic) poprvé posílen o zbrusu nový vůz pro děti s takzvaným „balónkovištěm“. Čtvrtým vozem soupravy, známé jako Esmeralda, se stal vůz řady BDtax. Jedná se o v minulosti již jednou modernizovaný vůz s UIC kabelem, který před lety jezdil v soupravě prototypových vozů ve Valašském Meziříčí a nyní stál nevyužitý v rakovnickém depu.

Počet cestujících Cyklohráčku rok od roku stoupá, zejména v posledních třech letech. Zatímco v éře „cyklovlaku“ z Prahy do Slaného (motorový vůz řady 810 s přívěsným vozem) jezdilo vlakem za celou sezonu v průměru pět až sedm tisíc cestujících, vloni už to byl více než dvojnásobek.

Cyklohráček vyjíždí každou sobotu, neděli a svátek od 25. března do 30. října 2016 dvakrát denně z pražského Masarykova nádraží. (více informací naleznete na webu OSŽ v rubrice Pozvánky ze dne 22. 4. 2016 v článku: Pozvánka na výlet Cyklohráčkem: Když se cesta stává cílem).

–mmč–

„Cyklohráčkem jezdilo už tolik dětí, že České dráhy ve spolupráci s ROPIDem byly nuceny do soupravy přidat nový vůz, v němž nechaly postavit nový obrovský výběh pro děti - balónkoviště,“ poznamenal s úsměvem bývalý mluvčí ČD a duchovní otec Cyklohráčku, Ondřej Kubala z ROPIDu. Obliba tohoto vlaku, který letos jezdí už třetí sezonu, rok od roku roste.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Do hry se opět vrací úprava pravidel ohledně kolektivního vyjednávání.“

Hovoříme s **VLADISLAVEM VOKOUNEM**, I. místopředsedou Odborového sdružení železničářů

Dne 7. dubna schválila Dozorčí rada Českých drah prodej nádraží Správě železniční dopravní cesty, a to za cenu 3,31 miliardy korun. Víme, že zástupci zaměstnanců v Dozorčí radě hlasovali proti. Jaké byly vaše hlavní výhrady?

V úvodu je dobré připomenout počátek celého rozhodnutí. Rozhodujícím důvodem k převodu byl neustálý tlak kompetentních orgánů na liberalizaci železniční osobní dopravy, aniž by s tímto krokem byla uspokojivě dořešena problematika veřejných prostor pro cestující. České dráhy se stále více dostávaly do role „otloukánka“ a toho, kdo se musí o tyto prostory starat, nesmí po nastupující konkurenci téměř nic chtít a hlavně jí bez protestů umožnit své prostory využívat.

Situace již začala být pro ČD natolik nespravedlivou, že jsme se převodu přestali bránit. Požadovali jsme však záruky, že budovy budou nadále sloužit především pro uspokojení potřeb cestující veřejnosti. Deklarovaný převod k SŽDC by tyto garance měl splňovat. Vlastníkem je stát a zde je zásadní předpoklad, že lze zabránit škodlivým jevům.

Naše hlavní výhrady vyplynuly mj. z toho, že dodnes nejsme přesvědčeni o uspokojivém dořešení budoucího stavu a nebyla zodpovězena celá řada otázek ohledně zpoplatnění a záruk udržení plné funkčnosti veřejných prostor.

Termín převodu nádraží byl určen na 1. červen 2016. Je tento termín reálný? Co to bude – kromě změny zaměstnavatele – znamenat pro pracovníky, kteří přejdou od Českých drah ke Správě železniční dopravní cesty?

Převod ještě musí schválit Řídící výbor Českých drah, aby k němu mohlo dojít. Od jeho rozhodnutí se odvíjejí možné lhůty převodu. Není nám známo, kdy se sejde, a tak nemohu sdělit přesný datum převodu. Dotčení zaměstnanci musí být v zákonných lhůtách o převodu prokazatelně informováni. Pokud přejdou k SŽDC, vztahuje se na ně do konce kalendářního roku v plném rozsahu PKS ČD, a. s., pro rok 2016. Celý proces pečlivě sledujeme a po celou dobu komunikujeme s vedením obou podniků, aby nedošlo k poškození dotčených zaměstnanců. Prozatím byla všechna jednání konstruktivní.

Odborové sdružení železničářů dlouhodobě připomíná nutnost přijmout novelu Zákona o drahách, která by vyjasnila pravomoci jednotlivých organizací na dráze a zavedla nezávislého regulátora, který by řešil spory mezi dopravci. V jakém stadiu je zákon o drahách v tuto chvíli?

Novela zákona je teprve ve fázi tzv. prvního čtení v poslanecké sněmovně. Navíc se jedná „pouze“ o transpoziční novelu, kterou je nutné přijmout na základě rozhodovacích procesů Evropské unie, čili nikoli o komplexní a tolik potřebnou úplnou novelu zákona. Chápeme složitost hledání přijatelného kompromisu, nicméně celý stav nepovažujeme za vizitku dobré práce Ministerstva dopravy ČR. Stávající stav je dlouhodobě neudržitelný a zakládá celou řadu konfliktních situací a případných sporů. Nedořešenou situací jsou postiženi především národní železniční společnosti.

V připomínkovém řízení je i novelizace Zákoníku práce(ZP)**. Co do ní prosazuje Odborové sdružení železničářů?**

Je logické, že v hledáčku našeho zájmu jsou především ustanovení chránící oprávněné zájmy zaměstnanců a jejich ochrana před případným neetickým chováním některých zaměstnavatelů. Z toho budou vycházet všechny naše případné připomínky.

Nedílnou a důležitou součástí ZP je i úprava postavení, pravomocí a práva na informace zástupců zaměstnanců. Samozřejmě i zde budeme pečlivě vyhodnocovat a připomínkovat navržené změny. Důstojné postavení organizací zastupujících zaměstnance je základním předpokladem pro úspěšnou obhajobu a prosazení zájmů zaměstnanců. Zkrátka, je to spojená nádoba.

V této souvislosti bych chtěl zmínit jednu zásadní navrhovanou změnu v ZP. Do hry se opět vrací úprava pravidel ohledně kolektivního vyjednávání. Stručně řečeno, v případě rozporů by menšina (rozuměj odborových centrál) nemohla blokovat podpis kolektivní smlouvy. Právo menšinové odborové organizace(cí) je zajištěno tím, že má možnost získat rozhodovací právo referendem mezi zaměstnaci. V případě získání podpory nadpoloviční většiny zaměstnanců pro svůj návrh kolektivní smlouvy, přechází právo „podpisu“ kolektivní smlouvy do její (jejich) rukou.

(Pokračování na str. 2)

„Do hry se opět vrací úprava pravidel ohledně kolektivního vyjednávání.“

(Pokračování ze str. 1)

Je normální, že tento návrh bude mít celou řadu příznivců i oponentů. Všichni by však měli uznat neudržitelnost stávající úpravy, kdy „titěrná“, mnohdy účelově zřízená odborová organizace zablokuje kolektivní smlouvu, která se dotýká mnoha set nebo tisíců zaměstnanců.

Na několika posledních jednáních Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., se hovořilo o záměru ministerstva dopravy nakupovat železniční vozidla prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty, tedy státní organizace. Jaká rizika podle vašeho názoru mohou při nákupu vozidel státem nastat?

Úvodem bych chtěl vyjádřit uspokojení nad stavem, kdy se chce stát a státní samospráva finančně podílet na podpoře nákupu železničních vozidel. To je dobře. K čemu však máme zásadní výhrady, jsou doposud deklarované záměry, jak to hodlá realizovat. Zcela odmítáme myšlenku, že objednatel dopravy bude vlastníkem kolejových vozidel a dopravci se v zásadě ocitnou v roli jakýchsi personálních agentur. To by byl velmi nebezpečný až hazardní stav. Pro nedostatek prostoru nezmiňuji celou řadu dalších problémů spojených s tímto způsobem nákupu vozidel. Ostatně většinu jsem zmínil již dříve.

Děkuji za rozhovor.

Zdeňka Sládková

Dobrá zpráva pro výpravčí z tratě 210: o práci nepřijde nikdo!

Na konci léta by na části tratě Posázavského Pacifiku v úseku z Prahy–Braníka do Týnce nad Sázavou mělo být vše dokončeno a stanice dálkově ovládány z jednoho místa. Po více než stu letech tak v některých stanicích pravděpodobně skončí výpravčí. Kde konkrétně, není zatím podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše jasné. **„S ohledem na plánovaný převod výpravních budov od ČD k SŽDC není ještě rozhodnuto, kde zůstanou dopravní zaměstnanci, kteří by jednak řešili případné poruchové stavy a jednak zajišťovali zpravování vlaků rozkazy při výlukách a mimořádnostech,“** říká s tím, že o práci ale nepřijde nikdo. **„Všem bude nabídnuté přeškolení na dispečera CDP** (Centrální dispečerské pracoviště), **převod do jiného obvodu, přeřazení do jiné pracovní kategorie, či dobrovolný odchod do důchodu, pakliže již dotyčný zaměstnanec dosáhl důchodového věku.“**

Řízení provozu prostřednictvím DOZ (dálkově ovládané zabezpečovací zařízení) představuje podle Marka Illiaše nejefektivnější způsob řízení železničního provozu (mimo jiné snižuje náklady spojené s přímým řízením provozu, tedy personální náročnost). **„Proto bychom rádi v horizontu několika málo let dospěli do stavu, kdy většina hlavních tratí bude napojena na dálkové řízení. Nicméně ve velkých železničních uzlech typu Pardubice, Hradec Králové, Česká Třebová atd., budou výpravčí stále. Většina regionálních tratí naopak pod systém dálkového řízení nepřejde nikdy.“** V rámci České republiky bude provoz na rozhodujících tratích řízen z CDP Praha a CDP Přerov.

Michael Mareš

Také v Jílovém u Prahy vzniká nové bezbariérové ostrovní nástupiště, dlouhé 170 metrů.

Lokomotiva 433.02 „Matěj“ na svém stanovišti v PJ Valašské Meziříčí. Vlevo jeden z jejích strojvedoucích Miroslav Vašků, vpravo topič Jiří Dobiáš.

NAVŠTÍVILI JSME

PJ Valašské Meziříčí

Jen pár desítek metrů od budovy nádraží ve Valašském Meziříčí se nachází prostor, ve kterém na kolejích odpočívají historické vozy (tzv. Rybáky), několik motorových lokomotiv a také jedna parní lokomotiva 433.002, přezdívaná „Matěj“. **„Tato lokomotiva je majetkem Národního technického muzea a provozuje ji, stejně jako ostatní zdejší historické exponáty, DHV Lužná u Rakovníka. Její údržbu ale zabezpečuje několik nadšenců od nás z depa, kteří se o ni starají jako o svoji vlastní,“** říká strojvedoucí Miroslav Vašků z DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí. **„V roce 1989 jsme v našem depu, tehdy ještě v samostatném LD Valašské Meziříčí, založili spolek ´Valašská společnost historických kolejových vozidel´, ve kterém pečujeme o kolejová vozidla, která již dosloužila,“** vysvětluje.

Uvedenou společnost tvoří kromě strojvedoucích a mechaniků v produktivním věku také několik bývalých zaměstnanců depa, dnes seniorů, a také pár nadšenců, kteří sice na dráze nepracují, učarovala jim však tak, že jí věnují veškerý svůj volný čas. Patří mezi ně Jiří Dobiáš, který vykonává funkci topiče na parní lokomotivě „Matěj“ a s velikým nadšením se věnuje také všem nutným opravám a údržbě. **„Jedna hodina jízdy znamená minimálně tři hodiny údržby!“** přibližuje náročnost práce Jiří Dobiáš. Kromě oprav kotle, který musí provádět certifikovaná kotlářská firma, si převážnou část údržby udělají sami členové Valašské společnosti. **„Někdo chodí na pivo, jiný zase na ryby, my zase svůj volný čas věnujeme opravě našeho Matěje,“** říká s úsměvem Miroslav Vašků. **„Neděláme to pro naši slávu, pro nás je největší odměnou, když vidíme nadšení a úsměv dětí, které jsou největšími obdivovateli parní lokomotivy,“** dodává Jiří Dobiáš, který zná, stejně jako ostatní jeho kolegové, na lokomotivě snad každý šroubek. Když je třeba, vleze i do topeniště, aby je vyčistil od nánosu popela, který se v něm usadil. Dokáže pojmenovat každou součástku na lokomotivě, každý kohout a ventil. **„Již jako malý kluk, snad čtyřletý, jsem se se svým dědečkem strojvedoucím chodil dívat na mašinky, a to mně zůstalo dodnes,“** vysvětluje. Na lokomotivu, o kterou se starají členové Společnosti, se nemusí nikdo bát vylézt i ve světlém oděvu. Vše je vzorně vyčištěné a ani na bílé rukavici by nezůstal otisk nečistoty. Zatímco „Matěj“ je ve valašskomeziříčském depu již třicet let, Jiří Dobiáš se jeho údržbě věnuje desátým rokem.

A kdy vyjede „Matěj“ s historickými osobními vozy opět na trať? **„V pátek 6. května si zvláštní vlak objednalo gymnázium ve Valašském Meziříčí, pojede se na trati do Rožnova pod Radhoštěm a zpět, čtrnáct dní nato, 22. května, pojede Matěj na trati z Ostravy do Ostravice a 28. května ho čeká jízda ve Zlíně na filmovém festivalu,“** přibližuje Jiří Dobiáš květnový program lokomotivy. Jak dále dodává, zhruba týden před každou jízdou čeká členy společnosti nejvíc práce. **„Od středy do soboty jsme u mašinky prakticky nepřetržitě, ani domů nejezdíme.“**

Členové Valašské společnosti historických kolejových vozidel mají podporu ve vedení olomouckého DKV, které jim vychází všemožně vstříc. **„Bez této podpory by to bylo o moc těžší,“** konstatuje strojvedoucí Miroslav Vašků. Také vedení DHV Lužná u Rakovníka si jejich práce váží a poskytuje jim potřebnou finanční podporu. Práci ve svém volném čase ovšem odvádějí bez nároku na jakoukoliv odměnu. A to je v dnešní době nutné zvlášť ocenit.

Miroslav Čáslavský

Strojvedoucí Miroslav Vašků v interiéru lokomotivy.

VŠIMLI JSME SI

● **ČTK** vydala k 24. dubnu zprávu o meziročním vývoji přepravy zboží. V loňském roce narostl objem přepravovaného zboží o celou desetinu, což je nejvíce za 8 let. Přepraveno bylo 594,8 milionů tun nákladu, z tohoto koláče železnice ukousla zhruba šestinu. Vnitrostátní přepravě zboží kraluje silnice, která má výhodu flexibilnosti a rychlosti, ovšem mezinárodní přeprava zboží probíhá z 57 % po kolejích. Oproti loňskému roku objem zboží přepraveného po kolejích narostl o 6,4 %. V tunokilometrech byl zaznamenán nárůst 4,65 procenta. Zhruba dvě třetiny přepravních výkonů představovala mezinárodní doprava, jejíž růst byl téměř desetinový. Výkon vnitrostátní dopravy po železnici naproti tomu klesl o 2,5 procenta.

● **ZAJÍMAVĚ** řešený přejezd, respektive jeho bezprostřední okolí, můžete vidět na zastávce Černošice na trati Praha – Beroun (171). Svým způsobem je to unikát, který zde byl instalován v roce 2014 po mimořádné události, při níž zahynul mladý člověk. Vedle přejezdu je podchod, přesto mnozí chodci riskují a přebíhají koleje i při stažených závorách. Zvláštní „bezpečnostní koberce“ mají za úkol znesnadnit pohyb osob mimo přejezd. Jsou navíc doplněny blikajícími světly, upozorňujícími na vlak v sousední koleji. **„Tato opatření na přejezdu v Černošicích si vyžádal místní starosta a úpravy byly zrealizovány a schváleny do zkušebního provozu 29. 8. 2014. O použití této technologie i v jiných stanicích nemám žádné informace,“** upřesnil Marek Illiaš ze SŽDC.

● **SLAVNOSTNĚ OTEVŘENA** byla 1. dubna kompletně zrekonstruovaná výpravní budova v Uherském Brodě. České dráhy řešily úpravu zázemí pro železniční i autobusovou dopravu v budově nádraží kompletní rekonstrukcí odbavovací haly (nová fasáda, dveře, okna, střecha atd.). Město Uherský Brod pak řešilo úpravu autobusového terminálu města, autobusových stání, přístřešků a přednádražních prostor jako klidové zóny s vodním prvkem. Z celkové částky 156 milionů korun byla převážná většina poskytnuta formou dotací z „Programu švýcarsko–české spolupráce“.

● **OD ČTVRTKA** 21. dubna do soboty 23. dubna jezdily z olomouckého hlavního nádraží na zastávku Olomouc–Smetanovy sady a do stanice Olomouc–Nová ulice historické motorové vozy M 850 „Hydra“ a M 131 „Hurvínek“. Tyto jízdy zvláštních vlaků se konaly u příležitosti největší květinové akce v naší republice Flora Olomouc. Letos byla ústřední výstava věnovaná Otci vlasti – Karlu IV.

ZO OSŽ Protivín se zúčastnila školení na PC

Ve dnech 5. 4. – 7. 4. 2016 proběhlo v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9) ve spolupráci s lektory agentury e–genesis, s. r. o., školení na rozšíření znalostí práce na PC. Školení se zúčastnilo 9 posluchačů, členů naší ZO OSŽ žst. Protivín. S tímto školením byli všichni zúčastnění velmi spokojeni jak po stránce odborné, tak po stránce organizačního zajištění. Z jejich úst zněla slova uznání a chvály. Proto bych chtěl všem, kteří se na přípravě tohoto školení podílejí, velmi poděkovat za profesionální a osobní přístup k zúčastněným členům naší ZO OSŽ. Toto školení mohu doporučit ostatním ZO OSŽ, které ještě váhají, jestli se zúčastnit, nebo ne.

Petr Kubička, předseda ZO OSŽ žst. Protivín

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Vorek, předseda ZV OSŽ DKV Bohumín: „Sám by člověk samozřejmě nic nesvedl, důležitá je spolupráce všech, a ta u nás klape.“

Po absolvování železničního učiliště v Ostravě – Vítkovicích nastoupil Miroslav Vorek v roce 1992 jako elektromechanik osobních vozů do tehdejšího vozového depa Ostrava, které je dnes součástí DKV Olomouc, PJ Bohumín. Současně se stal i členem OSŽ, nejprve jako řadový člen, později člen závodního výboru a od roku 2009 vykonává funkci předsedy.

„Předsedu dělám na půl úvazku, ve zbylé době se věnuji své původní profesi. Díky tomu mám stále kontakt s provozem a rozumím problémům, které se zde vyskytují,“ hodnotí svoji činnost.

V bohumínské PJ, která je počtem zaměstnanců i obhospodařovaných vozidel jednou z největších v síti Českých drah, se provádějí opravy a provozní údržba u lokomotiv elektrických, dieselových, jakož i u motorových vozů (řady 151, 163, 111, 754, 714, 810) a také elektrických jednotek starších (460) i novějších a nejnovějších (471, 650). K tomu přistupuje starost o osobní vozy nejrůznějších řad jak pro rychlíkovou vozbu, tak pro regionální vlaky (cca 300 vozů).

K odborové práci v ZV OSŽ Miroslav Vorek říká: **„Snažíme se zejména o udržení zaměstnanosti, o zlepšování sociálních podmínek a také o zlepšení platových podmínek, i když právě tato otázka patří mezi ty nejsložitější. Při jednání s vedením DKV se nám, i díky jeho vstřícnosti, daří mnohé tyto otázky v rámci možností řešit.“**

A jak se dotkla zaměstnanců PJ Bohumín porucha zabezpečovacího zařízení, způsobená požárem kabelového rozvodu, která trvala od 11. února do 8. dubna? **„Za prací jsme museli dojíždět do Suchdola nad Odrou, kde jsme prováděli údržbu motorových vozů řady 810. Vozmistři a správkaři STP museli jezdit na prohlídky zase do Ostravy. S údržbou lokomotiv nám pomohli také kolegové v SOKV Ostrava a v DKV Praha. Nyní je již situace téměř v normálu a všechny potřebné práce můžeme udělat u nás v Bohumíně.“** Jako červená nit se v řeči Miroslava Vorka objevuje problém zaměstnanosti a to především v souvislosti s nedostatkem mechaniků a elektroniků. **„Lidé chybějí, stejně jako v jiných depech. Nabíráme je z ulice, dlouze zacvičujeme, ale situace je takříkajíc na hraně. Generační obměna je nastartována, ale jde to pomalu.“**

Samostatnou kapitolou je otázka rekreačních zařízení, které zdejší ZO OSŽ vlastní a udržuje. **„O rekreaci v Dolní Lomné je veliký zájem, takže nemáme problémy s obsazeností a to přináší i potřebné finance na údržbu. Práce je s tím sice dost, ale odměnou nám jsou spokojení rekreanti.“** Miroslav Vorek má štěstí na složení závodního výboru, jemuž předsedá. **„Sám by člověk samozřejmě nic nesvedl, důležitá je spolupráce všech, a ta u nás klape. Někdy, když je toho moc, tak se cítí člověk i unaven, ale když se podaří zachránit třeba jedno pracovní místo, nalije to novou krev do žil,“** dodává závěrem Miroslav Vorek.

Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

DB Cargo se chystá zrušit 2100 míst

DB již delší čas řeší slábnoucí nákladní přepravu. Je připravena koncepce sanace, dle které by se v roce 2016 nemělo obsluhovat cca 1500 manipulačních míst v Německu, což jsou především malá místa, kde se nakládají zásilky jen občas, což by mělo činit 0,4 % obratu nákladní dopravy v Německu. DB Cargo (dříve: DB Schenker Rail) s ústředím v Mohuči si od toho slibuje snížení fixních nákladů. O přesných plánech se má ještě diskutovat.

DB Cargo zaměstnává celkem 17 500 zaměstnanců v Německu, v Evropě se jedná o celkem 31 000 zaměstnanců. DB Cargo se s tímto sanačním programem chce do konce roku 2018 dostat opět do černých čísel. Střednědobý plán pak počítá do roku 2020 s nárůstem obratu o 700 mil. na 5,5 mld. eur.

DB Cargo v roce 2015 dosáhlo výsledku před zdaněním –183 mil. eur. Největší nákladní dopravce Evropy má však potíže již delší dobu. Za posledních pět let klesl podíl na trhu DB Cargo o 10 procentních bodů na 62 % (2015). Cílem sanačního programu je i vyšší využití personálu, např. využití strojvedoucích z nynějších 55 % na 70 %.

Z Transportweb, 23. 3. 2016, zpracoval **–sh–**

Slovensko: přinese nová vláda i změnu v čele Železniční společnosti?

Dosavadní šéf Železniční společnosti Slovensko Pavol Gábor, jenž byl do funkce jmenován před čtyřmi roky tehdejším ministrem dopravy Jánem Počiatkem ze strany Smer, má své místo údajně uvolnit Igoru Krškovi, dosavadnímu provoznímu řediteli a členu představenstva ŽSS. Jak informoval 30. března deník SME, Kršku nominovala druhá nejsilnější strana nové čtyřkoalice SNS, jež si do programových priorit prosadila přehodnocení zrušených státních IC vlaků. Ministerstvo dopravy, do jehož čela byl ustaven Roman Brecely ze strany Siet, personální výměnu nekomentovalo. Brecely nicméně změny na vedoucích pozicích připouští s tím, že je považuje „za přirozenou součást výměny vedení rezortu“, napsal list SME.

Jan Hála

Trh jízdenek skýtá obrovský potenciál, tvrdí manažer KKP

Evropský trh železničních jízdenek, který se teprve nyní liberalizuje, skýtá obrovský potenciál, prohlásil v rozhovoru pro německý deník Handelsblatt z 29. března Philipp Freise, manažer společnosti KKP, jež před rokem koupila britského prodejce lístků Trainline a nedávno i francouzskou firmu Start–up Captain Train a aspiruje na největšího podnikatele na tomto poli.

Podle tvrzení Freiseho, jehož KKP investuje do jízdenkového portálu pro kolejovou dopravu více než 100 miliónů eur, se v Evropě každoročně prodá lístků za zhruba 57 miliard eur. **„Pokud z takové sumy získáme jen pět procent, zdvojnásobí to obrat Trainline,“** zdůraznil. **„Počítáme v nadcházejících letech se silnou internacionalizací železniční dopravy a z toho chceme profitovat. Železniční trh pokulhává cca deset let za leteckou dopravou, neboť kdo si ještě kupuje letenku až na letišti? A tak to bude i v železniční dopravě,“** prohlásil Freise.

Manažer KKP poukázal na zkušenosti z liberalizace v tomto směru ve Velké Británii s tím, že **„trh v Evropě bude do deseti let vypadat, jako anglický“.** Podle jeho názoru jeho společnost možná doplní nabídku prodeje jízdenek i o dodatečné služby, jako je rezervace hotelů či rezervace taxíků. **„Možnosti železnice jsou prostě vzrušující,“** dodal Freise.

Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 17 – 30. 4. 1991

Obzor č. 17 – 30. 4. 1991 Obsáhlý rozhovor s tajemníkem OSŽ Miroslavem Janáčkem s názvem **„Nejsme proti racionalizaci, jsme proti bezdůvodnému propouštění“** reaguje na plánované propuštění 19 tisíc zaměstnanců ČSD do konce roku 1991. Tajemník OSŽ v něm uznává, že vzhledem k radikálnímu poklesu přepravy je počet pracovníků ČSD vysoký (260 tisíc i se Slovenskem, pozn. red.) a racionalizace tedy bude nutná. **„Nyní jde o to, aby se tento akt vykonal kulturně, aby byly obě strany – zaměstnanec i zaměstnavatel – na tuto činnost připraveny a aby byly dodrženy všechny legislativní kroky,“** zdůraznil. OSŽ, jak dále uvedl, požaduje před propouštěním provést nejprve objektivizaci norem spotřeby práce vzhledem k bezpečnosti železniční dopravy a technologii provozu. **„Trváme na tom, aby případné další uvolňování pracovníků bylo rozvrženo do několika let a aby bylo o uvolněné pracovníky patřičně postaráno.“** Tajemník OSŽ se vyslovil i k chystané privatizaci Mechanizace traťového hospodářství (MTH) a Železničních opraven a strojíren (ŽOS). **„Ústředí OSŽ s těmito návrhy nesouhlasí, protože privatizace ve smyslu současné legislativy není připravena a nejsou předpoklady, že by proběhla kulturním způsobem,“** zdůraznil.

K otázce privatizace, jak se dočítáme dále v rubrice **„Co se děje v ústředí“**, se opětovně vyslovila i odborová sekce železničního opravárenství, která připomněla, že by ČSD po vyčlenění ŽOS ztratila větší část zisku z činnosti pro cizí odběratele a zvýšily by se náklady na opravy železničních kolejových vozidel v ŽOS s ohledem na nutnost zapracovat do cen 50% odvod z mezd a nutný zisk. **„Zároveň by vyčleněním ŽOS došlo k zásadním změnám v sociálním postavení pracovníků těchto organizací,“** zdůraznili zástupci ŽOS ve svém prohlášení.

„Postrádáme koncepci a odpovědnost,“ píše se v dalším kritickém stanovisku, tentokrát od oblastní rady sekce služby 11 OSŽ Praha, na 1. straně tohoto čísla. Sekce požaduje, aby Ústřední a Oblastní ředitelství ČSD zveřejnily strategii rozvoje ČSD na období alespoň dvou let včetně koncepce řízení, vymezení pravomocí a odpovědností, ekonomických vazeb, sociálního programu a řešení otázek zaměstnanosti.

Obzor č. 18 – 7. 5. 1991

„Destrukce železnice by byla hospodářskou a ekologickou katastrofou ČSFR“ je výrazný titulek obsáhlého článku z návštěvy bývalého generálního tajemníka největšího odborového svazu státních pracovníků Velké Británie. Článek měl důrazně varovat před tím, aby se Československo dalo v oblasti železnice podobnou cestou, jakou šla Velká Británie.

„Mnozí lidé u vás jsou přesvědčeni, že to hlavní, co ČSFR v současné době potřebuje, je fungování zcela volného trhu. Chtěl bych proto připomenout, co se díky úplně volnému trhu stalo s hospodářstvím Velké Británie,“ uvedl pan Thomas v úvodu svého vystoupení a zdůraznil, že volný trh nejen prohlubuje sociální nerovnosti, ale navíc nezaručuje ani hospodářskou efektivnost. **„Jednou z největších tragédií ve Velké Británii byla ohromná destrukce a zavírání železnic, ke kterým došlo v 50. a 60. letech,“** řekl dále a připomněl, že zatímco dříve bylo možné dojet vlakem prakticky do každé vesnice, nyní ve Velké Británii spojuje železnice pouze větší města. Jízdné velice podražilo, silnice jsou zahlceny auty a životní prostředí se stále zhoršuje. **„Zlikvidovat železnici je velmi jednoduché, ale znovuvybudování představuje velký finanční problém,“** poznamenal dále pan Thomas. **„Každá země, která omezila své železnice, dnes tohoto kroku lituje. Myslím však, že vaše situace je zcela jiná. Máte silné ekologické hnutí, máte možnost využít naše zkušenosti. Věřím, že nepropásnete šanci k tomu, abyste železnici zachránili,“** řekl na závěr.

Obzor č. 18 zaznamenal první snahu omezit režijní výhody železničářů. Federální ministerstvo financí totiž navrhlo změnit jejich charakter z tarifní slevy na naturální mzdu. Ústředí poslalo na příslušná místa své negativní stanovisko. **„Je zřejmé, že odebrání režijních výhod by bylo asi tou poslední kapkou do již tak rozbouřené nádoby trpělivosti železničářů,“** konstatuje se v článku. **Zdeňka Sládková**

Předseda OSŽ ocenil na konferenci v Bohumíně obětavou práci zaměstnanců

V pondělí 4. dubna se v prostorách bohumínské provozní jednotky konala konference ZO OSŽ DKV Bohumín. Na konferenci přijali pozvání předseda OSŽ Jaroslav Pejša, vrchní přednosta DKV Olomouc Dušan Tylich a přednosta provozní jednotky Bohumín Jan Podstawka. Konference se zúčastnilo 22 z 26 pozvaných delegátů, moderoval ji místopředseda ZV OSŽ DKV Bohumín Petr Bezděk.

Předseda ZV OSŽ Miroslav Vorek přednesl v úvodu zprávu o činnosti ZO za uplynulý rok, v níž zdůraznil napjatou situaci v opravárenství i nedostatek strojvedoucích, což je, jak podotknul, celosíťový problém. Zmínil se rovněž o rekreačním zařízení v majetku ZO v Horní Lomné, které prosperuje a je o ně zájem z řad zaměstnanců celého DKV Olomouc. V další části konference vyslechli přítomní delegáti zprávu o hospodaření, zprávu revizní komise a odsouhlasili rozpočet ZO na rok 2016.

V bodě věnovaném vystoupení hostů se jako první ujal slova předseda OSŽ Jaroslav Pejša, který se zmínil o poruše zabezpečovacího zařízení v Bohumíně, která měla dva měsíce zásadní vliv na železniční dopravu nejen v Bohumíně, ale také na páteřní trati z Ostravy do Prahy. **„Při této mimořádné výluce se ukázalo, že ne všechno se dá naplánovat, a že bez obětavého přístupu všech bohumínských zaměstnanců by se provoz udržet nepodařilo,“** zdůraznil Pejša. **„Bohužel ne vždy to vrcholový management dokáže ocenit,“** dodal. V další části svého vystoupení představil hlavní problémy, na které OSŽ musí reagovat, především pak na otázku stále se zvyšujícího důchodového věku a s tím spojené problémy. Odmítl uvažovanou privatizaci opravárenství, zpochybnil převod budov ČD k SŽDC a kritizoval také nehorázný přístup soukromých dopravců, kteří využívají ke svému prospěchu mimo jiné i opravárenství a zázemí Českých drah. **„Železniční doprava je služba veřejnosti a jako služba musí provozovat i činnosti, které nejsou ziskové,“** zdůraznil.

Dušan Tylich, vrchní přednosta DKV Olomouc, pod nějž PJ Bohumín patří, informoval přítomné především o personální situaci v DKV. **„Klíčovými profesemi jsou kromě strojvedoucích elektromechanici, mechanici a především elektronici, jichž je největší nedostatek. Snažíme se o to, aby v depu byli univerzální opraváři, kteří budou schopni reagovat na údržbu i modernějších vozidel a zároveň zajistit generační obměnu personálu. Spolupracujeme se středními školami s odborným zaměřením na kolejová vozidla a částečně se nám daří tuto situaci řešit, i když překážky na trhu práce jsou veliké,“** řekl vrchní přednosta. Současně ocenil profesní přístup zaměstnanců PJ při organizování náhradního provozu po vzniklé havárii v uzlu Bohumín.

Slova vrchního přednosty doplnil přednosta PJ Bohumín Jan Podstawka, který rovněž pochválil všechny zaměstnance bohumínského pracoviště za jejich obětavý přístup k práci v době, kdy v Bohumíně nefungovalo zabezpečovací zařízení. **„Mám dobré mužstvo, které si dokáže poradit i v těžké době,“** pochválil své podřízené fotbalovou terminologií. V následující diskusi vysvětlili zástupci vedení i předseda OSŽ všechny vznesené dotazy, které se v převážné míře týkaly požáru, který z velké míry paralyzoval dopravu přes Bohumín. Přijetím usnesení konference skončila. **Miroslav Čáslavský**

Předseda ZV OSŽ DKV Bohumín Miroslav Vorek (zcela vpravo) informuje delegáty konference o činnosti zdejší základní organizace OSŽ. Vlevo od něj vrchní přednosta DKV Olomouc Dušan Tylich, předseda OSŽ Jaroslav Pejša a přednosta PJ Bohumín Jan Podstawka.

Na trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou vyjedou v polovině června elektrické vlaky

V pátek 22. dubna proběhlo na trati Šumperk – Kouty nad Desnou slavnostní ukončení elektrizace této trati. Při té příležitosti zde byla vypravena elektrická souprava typu RegioPanter do Koutů nad Desnou, kde byla odhalena pamětní deska. Slavnostní jízdy prvního elektrického vlaku se zúčastnili zástupci stavebních firem (Elektrizace železnic Praha, Eurovia), zástupci investora (Svazek obcí údolí Desné) a další hosté. Slavnostní vlak se poté vrátil zpět do Petrova nad Desnou. Od 12. června bude na trati Šumperk – Kouty nad Desnou (která patří Svazku obcí údolí Desné) zahájen elektrický provoz společností Arriva.

Původně uvažovaná varianta, že na trati budou jezdit České dráhy, byla opuštěna, neboť jednání mezi Svazkem obcí, krajem a Českými drahami se dostalo do časové tísně, způsobené změnou stanoviska Svazku obcí údolí Desné (majitel trati). Změny se týkaly provozu na odbočné trati z Petrova nad Desnou do Sobotína, kde kraj původně uvažoval o nahrazení vlaků autobusovou dopravou. Svazek ale požaduje na této trati zahrnout i dva páry vlaků v pracovní dny. **„Toto rozhodnutí bylo učiněno doslova na poslední chvíli a zásadně změnilo původně připravený koncept s ČD. Na vypracování nové podoby provozu nakonec zbylo pouze deset dní, během nichž není možné připravit nový smysluplný koncept,“** vysvětlil zrušení původního záměru Jaroslav Tomík, ředitel KIDSOKu (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje).

Olomoucký kraj prostřednictvím KIDSOKu nabídnul Českým drahám variantu, kdy by ČD přepustily část svých výkonů na trati ze Zábřehu na Moravě do Šumperka společnosti Arriva a v rámci kompenzace by provozovaly elektrické vlaky ze Šumperka do Koutů nad Desnou. Podle vyjádření mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové byly České dráhy po všech stránkách připraveny na této trati zahájit provoz. **„Ze strany ČD bylo vše připraveno tak, aby dle pokynů objednatele vyjely 12. června 2016 vlaky do Koutů nad Desnou. Navrhované úpravy a zásahy objednatele do platného jízdního řádu na další trati jsou ale pro České dráhy s ohledem na zajištění provozu nerealizovatelné,“** vysvětlila Šubová. Bližší informace jsou zveřejněny na webu OSŽ. **Miroslav Čáslavský**

PRÁVNÍ PORADNA

Předdůchod, nebo předčasný důchod?

Předdůchod

Předdůchod se nevyplácí ze státního rozpočtu, ale ze soukromých finančních prostředků naspořených ve III. pilíři důchodového systému, tj. v doplňkovém penzijním spoření[1]. Výše spoření je individuální u každé osoby. Při odchodu do předdůchodu je dle zákona č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, v platném znění a zákona č. 403/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a další související zákony, nutné mít naspořenou částku minimálně na 2 roky, tj. cca 195 000 Kč (pro rok 2016). Výplatu nelze přerušit nebo pozastavit; pokud se v průběhu čerpání člověk vrátí do práce, předdůchod se vyplácí dál, to znamená, že při předdůchodu můžete neomezeně pracovat, ale z výdělku platíte daň a sociální a zdravotní pojištění. Stát platí po celou dobu čerpání předdůchodu za pojištěnce zdravotní a sociální pojištění. Doba pobírání předdůchodu je považována za vyloučenou dobu, a ta nemá zásadní vliv na vyměřovací základ. Současně platí, že se doba předdůchodu nezapočítává do doby pojištění. Předdůchod můžete pobírat nejdříve 5 let před dosažením důchodového věku (výpočet se provádí u žen stejně jako u mužů narozených ve stejném roce, tedy bez ohledu na počet dětí). Musí se splnit následující kritéria pro čerpání:

a) čerpání končí nejdříve dosažením důchodového věku,

b) k výplatě dochází měsíčně (nejméně 24 měsíců) a nelze ji přerušit ani pozastavit,

c) je vyplácena v neklesající výši a

d) jednotlivá splátka dosahuje výše alespoň 30 % průměrné mzdy[2].

Do 30. 11. 2012 bylo možné spořit v penzijních fondech, které byly po 1. 1. 2013 převedeny na transformované fondy. Od 1. 1. 2013 lze vstoupit již pouze do účastnických fondů. V případě čerpání předdůchodu je nutné převést finanční prostředky do účastnického fondu a doba spoření musí být celkem nejméně 60 měsíců! Při odchodu do předdůchodu se ztrácí nárok na zaměstnanecké jízdní výhody.

Předčasný důchod

Předčasný důchod je vyplácen ze státního rozpočtu. Lze si o něj požádat až po dovršení 60 let věku dle zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, v platném znění. Do předčasné penze lze jít v závislosti na ročníku narození o 3 až 5 let dříve. Nevýhodou je, že důchod zůstane trvale krácen. Penze se krátí za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu, a to tím více, čím dříve před dovršením důchodového věku člověk o předčasnou penzi požádal. Zahájení výplaty 5 let před důchodovým věkem může znamenat trvalé krácení důchodu až o 27,9 %. Nezbytnou podmínkou pro přiznání předčasného starobního důchodu je, aby pojištěnec ke dni přiznání této dávky měl již získánu dobu pojištění, potřebnou pro nárok na řádný starobní důchod. Pokud začnete pracovat, pak je předčasný důchod pozastaven. Lze si pouze v malém rozsahu přivydělávat. Při odchodu do předčasného starobního důchodu a splnění podmínek nároku na zaměstnanecké jízdní výhody, tyto bez přerušení zůstávají.

S využitím webových stránek MPSV a příslušných zákonů zpracovali

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ–ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

Porovnání předdůchodu a předčasného důchodu

	předdůchod	předčasný důchod
odchod do důchodu	nejdříve v 58 letech	po dovršení 60 let
možnost přivydělku	neomezeně	max. 5000 Kč měsíčně
důchod je vyplácen	z vlastních naspořených financí	ze státního rozpočtu
přerušit důchod	nelze	lze
krácení důchodu	1,5 % za každý neodpracovaný rok	0,9 – 27,9 % (max. 5 let) + 1,5 % za každý neodpracovaný rok
jízdní výhody	ztrácí se nárok	jsou zachovány

[1] od 1. 1. 2013 – doplňkové penzijní spoření = transformované a účastnické fondy, které tvoří: vlastní spoření účastníka; příspěvek zaměstnavatele (na železnici odstupňován podle kategorií); příspěvek státu; úroky; příp. daňové zvýhodnění (při platbě nad 1000 Kč).

[2] za průměrnou mzdu se považuje částka, která se vypočte jako součin všeobecného vyměřovacího základu za kalendářní rok, který o dva roky předchází kalendářnímu roku, pro který se průměrná mzda zjišťuje, a přepočítacího koeficientu pro úpravu tohoto všeobecného vyměřovacího základu; zaokrouhluje se na celé koruny nahoru, např. pro rok 2016 činí 27 006 Kč (cca 8100 Kč pro předdůchod);

NÁZORY

(Nad)Národní dopravce a 21. století

Je to asi věc názoru, ale mne snad logická úvaha vede k závěru, že by národní dopravce České dráhy by měly spíše prahnout po mnohem prestižnějším titulu, a to „Nadnárodní dopravce“. Přece jsou i vlaky ČD, které svoji pouť nezastaví už na hranicích naší překrásné vlasti, jde tedy o vlaky s mezinárodním významem a dosahem, takže precizněji vycizelovaný titul by měl být „Nejen Pouze Národní, ale občas i Mezinárodní Dopravce“ (NPNaoiMD), ale pro potřeby tohoto článku si vystačíme se sloganem „ NadNárodní Dopravce“. Tento titul je také vhodnější proto, že České dráhy si už pár posledních let pro jména hnacích vozidel a jednotek zdaleka nevystačí s naším národním jazykem, kterým aspoň prozatím zůstává čeština, ale užívá jazyk strýčka Sama, tedy angličtinu, takže na kolejích v ČR se to jen hemží Šarky (naštěstí ne Šarkány), Panthery, Sity, Town a Village Elephanty, Spajdery, Rhinocerosama, Hippopotamusy a dalšími, jak se ty příšery všechny vlastně jmenují.

V tisku jsem si před časem všiml reklamy na ČD aplikaci Můj Vlak a tam nám, zákazníkům Českých drah, byly slibovány četné, možná až nesčetné výhody. Navíc jsem si ještě někde jinde přečetl, že tato úžasná aplikace se umístila někdy v roce, tuším, že Léta Páně 2015 na výborném druhém místě mezi všemi aplikacemi v celé ČR. Jelikož jako typický důchodce, mající život podřízený sledování slev, neuniklo mé pozornosti, že tyto četné výhody si můžete pořídit zadarmo.

6. dubna 2016 jsem, vybaven mobilním telefonem s aplikací Můj vlak a jízdenkou Pyšely – Petrov u Prahy (dříve Pikovice), vyrazil na odpolední výlet na Medník zkontrolovat, zda mýthická květina kandík psí zub už odkvetla. Předplatil jsem si i (zdarma) sms zprávy, které mne před započetím cesty informují, zda během jízdy vlaku nebudou mimořádnosti a zda váš vlak jede včas. Tomu tedy říkám opravdová výhoda, takhle být informován již v době, kdy vám na zastávku ČD schází třeba ještě 10 minut usilovné chůze do děsného kopce.

A teď si představte, že si v sms zprávě přečtu, že vlak 9014 jede včas, bez mimořádností a ještě mi národní dopravce národním jazykem popřál šťastnou cestu! Kupodivu na cestu podél Sázavy není přistaveno nějaké atraktivní vozidlo cizokrajného vzhledu a názvu, dokonce se ani nejmenuje Krajta tygrovitá ani jinak podle jiného nebezpečného obyvatele džungle, typického třeba pro deltu Mekongu, ale typicky české vozidlo s téměř typickým českým názvem Orchestrion (řada 810). V tomto moderním vozidle (při rozjezdu dostanete jen mírnou ránu do zad) jsem získal místo u okénka, uvelebil se a kochal se, rozbalil si svačinu a cesta rychle ubíhala (jen pár pomalých jízd na deseti kilometrech s rychlostí 10 km/h) a za chvíli jsme byli v Týnci, lidé vystoupili (místní dráhu znají) a já svačil dál.

Do prázdného vozu zavolal průvodčí: Jdeme na autobus! A já užasl, tak výdobytek 21. století, 2. místo v celostátní soutěži mobilních aplikací v celičké veliké České republice, a ve vlaku bezradný důchodce bez správné informace! Aplikace Můj Vlak nadnárodního dopravce a ona neví, že na trati podle mé jízdenky zakoupené na eprodejně (v ČD řeči: e–shop) je výluka? Vysvětlí mi někdo z kompetentních orgánů nebo aspoň tiskový mluvčí, kde se, soudruzi, stala chyba?

Petr Rádl

Odpověď: Údaje z příspěvku pana Rádla jsme prověřili a zjistili jsme, že došlo k lidské chybě při zadání informací do systému výluk. V systému nebyly správně nastaveny údaje o dotčených vlacích, a proto aplikace Můj vlak neměla informace o výluce a jí dotčených vlacích. Děkujeme za upozornění na chybu a omlouváme se za ni. Jedná se o ojedinělý případ a chyba v datech byla okamžitě odstraněna.

Mgr. Petr Šťáhlavský, tiskové odd. ČD, a. s.

Profesionálové

Při mé jízdě dne 26. 4. 2016 z Prahy vlakem Ex 149 došlo ke střetnutí s osobou. Vlakový doprovod se choval absolutně profesionálně, informovanost byla perfektní. Po nezbytném čekání na ukončení potřebných úkonů byl na vedlejší kolej přistaven vlak EC 127. A hasiči SŽDC za pomoci vlakového doprovodu, pracovníků SŽDC, zorganizovali evakuaci cestujících pomocí žebříků z vlaku do vlaku. Jsem postižený a moc jsem nevěřil, že přejdu po žebříku do druhého vlaku, ale za pomoci profesionálů jsem to zvládl a odhalil, co jsem schopen dokázat. Proto bych chtěl všem pracovníkům vlakového doprovodu obou vlaků, hasičům a pracovníkům SŽDC poděkovat za profesionální přístup. **Petr Jan Nárožník**

Vyžebrej, podmázni

Na cestující nejen Českých drah čekalo na nádražích jedno nemilé překvapení. Několikačlenné zahraniční gangy mladíků s plechovkami v ruce žebraly o zakoupení jízdenky. Jednak po cestujících, ale také po zaměstnancích. Tato akce nebyla ničím nárazovým – cestující museli čelit žebrotě po celých osm dní.

Toto není zpráva z konce světa nebo migrační krize, nýbrž realita cizího marketingového tahu. Společnost Red Bull změnila strategii, jak nás ještě více otrávit. Letitou chemickou cestu nyní následuje vyložené otravování pomocí hord hladových cizinců, kteří nemají kde hlavu složit. Vedení společnosti totiž nabádá masy mladých lidí projezdit celou Evropu bez jediné mince v kapse. Bez možnosti platit za jízdenky, nocleh, nebo dokonce jídlo – takové jsou podmínky soutěže. Neuvěřitelná nezodpovědnost však nevyústila v odvolání tohoto šíleného nápadu. Naopak: veřejnost jej hromadně uposlechla. Zformovala tříčlenné skupiny osob ze zemí různého stupně vývoje a vydala se strávit mnohadenní putování po zahraničí, jež lze přežít bez potravy jedině žebráním, do míst jako jsou ČD centra a další prostory ČD, v nichž je zakázáno žebrat nebo provozovat jakékoli jiné ekonomické aktivity.

Někteří cestující se cítí zaskočeni, jiní mají pocit, že „studenti“ jsou chudáci, a ještě jim poptávají slevy. Moment překvapení dělá své a cestující jsou foceni (v prostorách, kde je zakázáno bez povolení fotit) s následnou možností své focení reklamovat e–mailem. Neodbytní členové Red Bull týmů samozřejmě nepovažují své požadavky za žebrání, protože oni přece po nikom nechtějí „pár drobných“, nýbrž jen jízdenku do Barcelony nebo Paříže. A za to cestujícímu věnují celou plechovku zmíněného moku. Ponechme stranou ony soutěžící bez jídla – to jsou jistě boháči, kteří prostě dosud nezažili, co to znamená „nemít“, a tak si to jdou vyzkoušet jako hru. Alarmující je přístup celosvětově vydělávající firmy Red Bull.

Jak může někdo ponoukat veřejnost, aby hazardovala se svým zdravím, svými životy a v neposlední řadě znepříjemňovala život cestujícím na železnici v Evropě? Kdo je zodpovědný za nepohodlí, způsobené zákazníkům ČD? Vyvodí někdo nějaké důsledky, nebo se dočkáme příštího ročníku s ještě větší účastí? Shodou okolností vyšel v ČD pro Vás č. 4 (str. 42) článek o cestě jednoho podobného hazardéra do Norska přes Polsko pomocí jízd stopem a načerno, strategicky bez utrácení za jízdenky, pouze s darováním láhve alkoholu v krizových situacích. Cestujícím je tedy podsouváno, že je naprosto normální, když to těmto lidem prostě nějak projde. To není zrovna krok správným směrem.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Zvláštní vlak v čele s parní mašinkou 464.008 jsme v sobotu 23. 4., krátce po půl dvanácté, fotografovali u železniční stanice Straškov. V pozadí památná hora Říp.

S Bulíkem na Řipskou pouť a do zlonického muzea

Již několik let patří neodmyslitelně do itineráře všech milovníků parních mašinek a naší železnice vůbec jízda parního vlaku „Svatý Jiří“, který se vydává z Prahy na cestu vždy o dubnové sobotě, kdy se koná slavná Řipská pouť. Nejinak tomu bylo i letos v sobotu 23. 4., kdy opět vyrazil z Prahy-Braníka zvláštní vlak v čele s parní mašinkou 464.008 „Bulíkem“, které zdatně pomáhal na postrku „Velký Hektor“ T 458.1091.

Jako v letech minulých měli tak četní zájemci možnost svézt se do zastávky Ctiněves a odtud se vydat na památnou horu Říp a navštívit v kraji proslavenou pouť. Nebo mohli pokračovat vláčkem v další cestě až na konečnou do stanice Zlonice. Odtud byla zajištěna kyvadlová doprava do Železničního muzea Zlonice (nyní sídlí v nedalekých Lisovicích), které při této příležitosti otevřelo návštěvníkům své brány.

Myslím, že nikdo, ať zvolil jednu či druhou variantu, nepřišel toho dne zkrátka a užil si dosytosti pěkný výlet.

V odpoledních hodinách se vydal vláček ze Zlonic po stejné trase na zpáteční cestu zpět do Prahy.

Všem organizátorům patří poděkování a nám nezbývá, nežli se těšit na další parní jízdu.

Připomínáme, že o víkendu 14. a 15. 5. se koná v ČD Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka „První parní víkend v ČD Muzeu“. Po oba dva dny bude opět vypraven z Prahy Masarykova nádraží do Lužné zvláštní parní vlak.

A. K. Kýzl

Velvary si mezinárodní nákladní přepravu drží

Ve dnech 5. – 7. dubna se konala výluka i na trati Kralupy nad Vltavou – Velvary v době od 7.35 do 14.25 h. Ve Velvarech (dopravna D3) jsem zastihl Mn 85461, který vyčkával na ukončení výluky. Vlak vedl „Brejlovec“ 753.754–1, pryč jsou doby, kdy (nejen) zde byly v provozu „Zamračené“. Manipulační vlak odvážel čtyři ložené vozy z Velvar – vlečka Comex, do Engelsdorfu u Lipska. Německo je nejbližší a největší partner vývozu z Česka. Kdyby DB AG nezlikvidovalo řadu vleček a výpravních oprávnění, mohla být přeprava vozových zásilek výrazně vyšší. Na příkladu Velvar je vidět, že by to šlo, a to i z lokálek. Již se o tom Obzor zmiňoval nesčetněkrát, že potůčky jednotlivých vozových zásilek z regionálních tratí vytvářely a ještě částečně vytvářejí řeku přeprav.

Velvary doporučuji navštívit i pro jejich památkový ráz, nenarušený žádnými šílenými novostavbami. Náměstí je opravdu goticko–renesanční poklad, okořeněný barokním Mariánským sloupem – obeliskem z roku 1716. Renesanční „Pražskou bránou,“ projížděl i autobus NAD. Trať do Velvar je malebná i tím, jak je vedena těsně vedle silnice přes zastávku a nákladiště Velká Bučina, kde odbočuje v km 7,998 vlečka AGRO ZZN.

Martin Kubík

Mn 85461 připraven k odjezdu z dopravny D3 Velvary, 6. dubna 2016, po 13. hodině.

Na dobříšskou větev Posázavského Pacifiku vyrazí Regionovy s novým cyklovozem

Na cyklisty oblíbené trati z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Dobříše se na začátku května objeví nový cyklovůz (24–29 229–8 Btax) s přepravní kapacitou 20 jízdních kol. Jezdit bude o víkendech a státních svátcích na dvou nejvíce frekventovaných vlacích (Os 2055/Os 2064). **„Tento vůz** (jedná se o revitalizaci starého vozu řady 010) **je unikátní tím, že je vybaven jak kabelem, umožňujícím komunikaci mezi řídicím a motorovým vozem, včetně ovládání dveří, tak i informačním systémem,“** uvedl ředitel odboru obchodu GŘ ČD Ing. Jiří Ješeta s tím, že nový vůz výrazně zlepší možnosti cyklistů vyrazit do této oblasti Brd. České dráhy podle Jiřího Ješety plánují v případě úspěšného zkušebního provozu rekonstruovat i další vozy, které nasadí na tratích, které jsou co do přepravy jízdních kol rovněž velmi vytížené. Interiér přívěsného vozu je neobvykle řešený, vůz je v polovině rozdělen na dva samostatné oddíly – v jednom jedou cestující, ve druhém se vezou jízdní kola. Cestující tak mají kola nadohled, ale sedí přitom v odděleném prostoru. **„Nám přijde tento způsob lepší. Uvidíme, jak na to budou reagovat samotní cyklisté,“** uvedl dále Jiří Ješeta.

konstruovaný přívěsný vůz unikátní i tím, že je to první cyklovůz v Česku, který je možné zařadit v soupravě za nebo i mezi Regionovy. Takto upravené vozy pro cyklisty se tak dostanou nově i tam, kde zatím nasazeny být nemohly. **„Dvě spojené Regionovy mají jednoho strojvedoucího, který řídí obě soupravy najednou. Pokud mezi ně dáme cyklovůz, musí být takto speciálně upravený, aby přes něj počítače obou motorových vozů komunikovaly, aby uměly ovládat jeho dveře, aby uměl hlásit zastávky atd. Tento prototyp to prostě umožňuje.“**

Michael Mareš

Interiér cyklovozu.

Výhodou nového cyklovozu je i to, že jeho nasazení nezvyšuje personální potřebu vlakového doprovodu. Díky automatickému zavírání dveří a informačnímu systému se nabízí i komerční využití tohoto vozu ve dnech, kdy není na vlacích na Dobříš nasazen, například pro předem objednané skupiny cykloturistů. **„Ano, tato možnost skutečně existuje, protože žádné vícenáklady s tím nejsou spojeny,“** doplňuje Jiří Ješeta s tím, že i pro tento případ „standardně funguje“ rezervační systém. **„Evidujeme přibližně čtyři a půl až pět tisíc rezervací pro skupiny ročně. Nejde jen o cestující s jízdními koly, ale i o větší skupiny, například školní výlety, které si dopředu zažádají o rezervaci míst, o posílení vlaku, a tak dále. A v případě, že si někdo požádá, že chce jet se skupinou cyklistů v době, kdy tento vůz nemá pravidelné využití, které garantujeme objednateli, tak je pochopitelně možné ho nasadit a použít.“**

Kromě neobvykle řešeného interiéru je re-

Moudrost pro tento den

V mládí ztrácíme rozum kvůli lásce, později ztrácíme lásku kvůli rozumu.

Francois–René de Chateaubriand

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

KVĚTEN

Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště
1. 5. 1841 – **175 let**

Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
9. 5. 1901 – **115 let**

Ostrava hl. n. – Ostrava–Kunčice
21. 5. 1871 – **145 let**

Bruntál – Malá Morávka
31. 5. 1901 – **115 let**

V hotelu Skalka zazní barokní hudba

V hotelu OSŽ Skalka v Rajeckých Teplicích se pravidelně pořádají výstavy, koncerty a další kulturní akce. V květnu zde proběhnou litanie u sochy sv. Jana Nepomuckého a při té příležitosti bude v parku hotelu Skalka účinkovat žilinské smyčcové kvarteto s ukázkami barokní hudby. Další akcí v květnu bude disgolfový víkend a slavnostní zahájení lázeňské sezony. I v dalších měsících se návštěvníci Rajeckých Teplic mohou těšit na různé kulturní a sportovní akce. **–čas–**

Jarní orientační pochod kolem Landeka

Sdružení seniorů OSŽ Ostrava hl. n. připravilo pro své členy již počtvrté opět sportovní akci – orientační pochod. Senioři se sešli dne 13. dubna v 8.30 h v počtu 19, aby společně odjeli na místo startu u restaurace U Sněhoty, která leží na okraji Krajinné národní památky Landek.

Landek je zalesněný protáhlý kopec ležící ve slezské části města Ostravy nad soutokem Odry a Ostravice. Jedná se o evropskou i světově známou lokalitu především z hlediska geologie, archeologie, historie a hornictví. Její význam je srovnatelný se známějšími kopci Říp a Blaník. Výška kopce je sice jen 280 m n. m., avšak i tak je z dálky viditelný. Jeho rozloha je 85 ha a na kopci se vyskytuje velmi cenná vegetace, některé buky jsou i více než 150 let staré. Vrch požívá ochrany od roku 1966 a v roce 1993 byl vyhlášen národní přírodní památkou. Po vrchu Landek byl také pojmenován pár expresních vlaků Českých drah.

Tuto sportovní a oblíbenou akci připravil člen výboru sdružení seniorů OSŽ Ing. Josef Juřeník, který je rovněž členem sportovního klubu orientačního běhu a je i výborný orientační běžec, rovněž také reprezentoval naši republiku v této kategorii a umístil se vždy na předních místech. Sám trasy pochodu vybral – zaznačil do mapy – a také hned po ránu vyznačil i kontrolní místa na trase v lese.

Do cíle došli všichni senioři bez zranění. Počasí po celou dobu ukazovalo svou hřejivou tvář, takže se dalo odložit i svrchní oblečení. Po ukončení závodu bylo vyhodnoceno časové pořadí závodníků a předány malé ceny a diplom těm, kteří se umístili na předních třech místech. Diplom za účast byl nakonec předán všem.

Všichni senioři, kteří se pochodu účastnili, měli pěkný pocit z toho, že překonali nejen lesní překážky, ale udělali něco i pro svoje zdraví. Na závěr bylo vysloveno poděkování panu Ing. Josefu Juřeníkovi za jeho profesionálně připravenou akci, která všechny zúčastněné obohatila o krásný zážitek v poznávání okolí Ostravy. Tabulka vyhodnocení a fotografie z akce pak byly uloženy na web stránky seniorů OSŽ Ostrava. Podobná sportovní akce by mohla být zařazena i do celonárodní soutěže seniorů.

Helena Čiklová,
předsedkyně seniorů OSŽ Ostrava hl. n.

Snímek z jednoho z kontrolních stanovišť, vlevo Josef Juřeník.

Jak se tančí s primátorkou?

„Jarní přátelské setkání členů Klubu důchodců ČD–DKV–Lokomotivní část“ proběhlo přesně v duchu textu pozvánky odpoledne 14. dubna v Domě kultury v Ústí nad Labem a pro více než stovku přítomných bylo opravdu slavnostní. Přiznám se, že mě trochu zaskočila větší reprezentativní sestava za předsednickým stolem. V čele primátorka města Věra Nechybová, Mgr. Lenka Jaremová, poradkyně I. náměstka primátorky pro sociální věci, Alois Malý, místopředseda Republikové rady seniorů OSŽ a Rady seniorů ČR, dále bývalá poslankyně PSP ČR a dnes předsedkyně Městské rady seniorů a zastupitelka města PaedDr. Květoslava Čelišová. Vedle předsedy klubu Jana Klečky zasedli dva členové Městské policie.

Zástupcům Městské policie patřila úvodní část, ve které na řadě příkladů demonstrovali, jak se mohou senioři vyhnout okradení nebo jak se chovat při výběru peněz z bankomatu, či na poště, na co si dát pozor v dopravních prostředcích a při příchodu do domu a co dělat, pokud se stanou obětí trestného činu.

Účastníky setkání pak přivítal předseda klubu Jan Klečka, dříve strojvedoucí, který působí v této funkci druhým rokem. To mi připomene, že čas je veličina relativní, protože tenhle sportovně vyhlížející, fyzicky zachovalý důchodce, byl kdysi krátce i mým učněm! Jan Klečka seznamuje členy s činností výboru klubu, s uskutečněnými akcemi a také s plánem aktivit na tento rok. Na každý měsíc je připraven výlet pro členy, vlakem, pěšky do nejrůznějších míst republiky. Ten výčet je skutečně bohatý, zahrnuje letos dvacet sedm výletů a u žádné akce nechybí kontakt na člena výboru, který výlet zajišťuje.

Všichni přítomní pak společně vzpomenou na ty členy, kteří se tohoho setkání nedožili. Řada jubilantů, počínaje „pětašedesátníky“ a následně po pěti letech až do devadesáti, je vyvolána a vytleskána, když se dostavují k předsednickému stolu. Nejstarší členka klubu, Marie Pivoňková, které je už 94 let, tu sice chybí, ale je tu paní Květa Tonarová, která oslavila už 88 let. Všem se dostane gratulace a malého daru k životnímu výročí od paní primátorky a předsedy klubu.

Na snímku zleva Alois Malý, PaedDr. Květoslava Čelišová, Věra Nechybová, Jan Klečka a dva členové Městské policie.

Ke slovu se dostává i paní primátorka Nechybová. **„Děkuji za vaše pozvání, cítím se mezi vámi velmi dobře, díky aktivitě mnoha vašich kolegů se podařilo najít v našem městě důstojné prostory pro činnost seniorů,“** říká paní primátorka. K poděkování vedení města za získání místa pro setkávání seniorů, tady v Domě kultury, se připojuje i člen Krajské rady seniorů Alois Malý.

Po skončení oficiální části setkání přichází čas pro živou hudbu a o první tanec hned požádá paní primátorku předseda klubu Jan Klečka, aby ho vzápětí vystřídali další kolegové. Tu nenechají z kola jen tak odejít, utvoří se kolem ní hloučky lidí, kteří mají potřebu s ní promluvit. Navzájem se zdraví a diskutují lidé u stolů, kteří spolu kdysi pracovali, vládne dobrá pohoda a další z řady setkání pokračuje.

Klub důchodců ČD–DKV patří k nejstarším a nejdéle fungujícím klubům železničářů v Ústí nad Labem. Jeho současnými členy jsou bývalí zaměstnanci na železnici, jsou tu nejen bývalí strojvedoucí, ale i další zaměstnanci nejrůznějších profesí z provozu depa, bez ohledu na dřívější odborové členství. Další ze společných setkání končí až večer a mnozí členové se setkají na některém společném výletě nebo se už těší na podzimní setkání, opět zde 24. listopadu.

Miroslav Gloss

SPORT

Oblastní turnaj ve volejbalu smíšených družstev

V sobotu 16. dubna 2016 se za účasti šesti družstev pražské oblasti uskutečnil v Ústí nad Labem, Krásném Březně, oblastní turnaj ve volejbale smíšených družstev. Výborné výkony všech zúčastněných týmů přispěly k vyrovnanosti turnaje, kdy do poslední chvíle nebylo rozhodnuto o vítězi a postupujících na MČR, které se uskuteční na podzim v Hradci Králové. Organizátorům patří poděkování.

Výsledky:
1. Ústí nad Labem
2. Žatec
3. Česká Třebová

Miroslav Novotný

Snímek ze zápasu vítězného Ústí nad Labem pořídil Miroslav Gloss.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085) , redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org) . **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 008 184). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X