

Z aktuálních událostí

■ **Jednání Představenstva OSŽ**, které se konalo 14. února v Praze, moderovala místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková. V rámci informací ze zásadních jednání podal 1. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun zprávu o jednání Dozorčí rady (DR) Českých drah z 13. 2. Uvedl, že DR řešila personální otázky (Radek Dvořák, člen představenstva zodpovědný za ekonomiku Českých drah, převezme po odchodu Michala Štěpána i vedení obchodu; Radek Dvořák tedy bude dočasně řídit oba úseky). „Nyní tedy má představenstvo tři členy: Miroslava Kupce, Michala Heřmana a Radka Dvořáka, od 1. 3. nastoupí Michal Verš, a poslední člen představenstva vzejde z výběrového řízení.“ popsal Vladislav Vokoun s tím, že na jednání byl rovněž předložen a schválen podnikatelský plán, který v sobě zahrnuje všechny závazky vyplývající z uzavřené PKS a zdroje na tolik potřebné investice do kolejových vozidel. DR se zabývala i situací v uzavírání smluv s kraji a státem a v souvislosti s pokračující nepronýšenou liberalizací se také mluvilo o budoucím plynohodnotném udržení síťových služeb, které doposud zajišťují České dráhy.

Stručně o dění ve společnosti ČD Cargo referoval místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, konkrétně o jednání Dozorčí rady (DR) 24. ledna. Radek Nekola zopakoval nutnost aktualizovat podnikatelský plán z důvodu jeho nekompatibilitu s uzavřenou PKS. „Stalo se to, na co jsme upozorňovali. Aktualizovaný a schválený podnikatelský plán nyní již plně reflektuje závazky z kolektivní smlouvy,“ uvedl Radek Nekola, který dále zmínil i právě skončená školení, která s kolegyní Martou Urbanovou využili k debatě se zaměstnanci – členy OSŽ takzvané tvář v tvář.

„Na SZDC se nic zásadního neděje, aktuálně se sleduje implementace organizačních změn a přehodnocení činnosti na jednotlivých OR. Jinak žádné jiné zásadní problémy nejsou,“ uvedl místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SZDC Petr Štěpánek s tím, že i na SZDC skončila školení, kterých se celkem zúčastnilo kolem 200 zástupců ZO.

O kolektivním vyjednávání u nezářných ZO, především OHL ŽS a u TSS, informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nezářných republikového výboru (NeRV) Bc. Renata Dousková.

Představenstvo OSŽ se poté zabývalo organizačními záležitostmi, především zahraničními cestami. Představenstvo OSŽ rozhodlo o tom, že neakceptuje nabídku CSOB pro členy OSŽ, zaměstnance ČD, ČD Cargo a SZDC, vzalo na vědomí nabídku LIN a Partners, s. r. o., na poskytování právních konzultačních služeb pro členy OSŽ, a schválilo nákup vybavení interiéru objektu Gočárová areálu hotelu Lesní chata v Kořenově. Místopředseda OSŽ Martin Malý informoval o pokračujícím soudním sporu (ve věci žaloby o neplatnosti pozastavení výkonu funkce a odvolání z funkce) s bývalým předsedou OSŽ Jaromírem Duškem. Soud obě strany sporu vyzval ke smíru, další jednání bylo odročeno na 23. 4.

Představenstvo OSŽ dále vzalo na vědomí představenstvem dosud navržená jména kandidátů do dozorčí rady ČD travel za OSŽ (Miroslav Maincl a Martin Janeček) a oznámení Daniely Švábové o stažení kandidatury (o volbě kandidátů jednalo Ústředí OSŽ na svém zasedání 21. února - viz následující text).

„Dvojičky“ slouží spolehlivě už téměř čtyřicet let

Elektrické lokomotivy řady 131 byly až do loňského roku, respektive do nákupu nových lokomotiv Siemens Vectron, hlavním hnacím kolejovým vozidlem slovenského nákladního dopravce ZSSK CARGO. Plzeňská Škoda vyrobila v letech 1980 a 1982 celkem sto kusů těchto elektrických lokomotiv s původním označením E 479.1001 až E 479.1100. „Naše spíšskono-voveské dvojičky, jak jim zaměstnanci Rušňového depa (RD) ve Spišské Nové Vsi přezdívají, jsou nejspolehlivější lokomotivní řadou vyrobenou v minulém století. Depo ve Spišské Nové Vsi do nelehkého provozu dodnes denně nasazuje všech padesát dvojiček,“

Martin Malý informoval o předloženém návrhu smlouvy o spolupráci mezi OSŽ, ČD, ČD Cargo a SZDC při pořádání mezinárodních sportovních akcí, předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balázová referovala o činnosti komise.

■ **Zasedání Ústředí OSŽ** se ve dnech 20. – 22. 2. konalo v Rajčkových Teplicích, v roce desetiletého výročí hotelu Skalka v režii OSŽ. Tuto okolnost vzpomněla v úvodu jednání ředitelka hotelu Emilia Duračinská a poděkovala všem, kdo se o jeho rozvoj zasloužili.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý shrnul informace ze zásadních jednání; vrátil se k lednové schůzce s ministrem dopravy, věnované mj. postupem v otevírání železničního trhu, dále únorovému zasedání představenstva ASO, na němž se hovořilo o riziku otevření zákoníku práce v parlamentu a o soudním sporu s Jaromírem Duškem, kde soud vyzval obě strany ke smíru.

Informace ze zásadních jednání na Českých drahách za nepřítomného l. místopředsedu OSŽ Vladislava Vokouna tlumočil tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD Antonín Leitgeb, který informoval mj. o personálních změnách ve vedení ČD, o o hospodaření ČD (loňský rok skončil v černých číslech) a o uzavírání dlouhodobých smluv s kraji. Zmínil se i o návrhu na začlenění vlakových čet pod OCP a vyvedení osobních pokladen pod ROC. „Do 30. 6. by se mělo rozhodnout, rozhodně se budeme vehementně bránit!“ prohlásil.

O dění ve společnosti ČD Cargo za nepřítomného Radka Nekolu (předseda PV OSŽ ČD Cargo) informoval člen PV OSŽ ČD Cargo Petr Kubička. Ten především mluvil o školeních PKS 2019–2020, jichž se celkem zúčastnilo zhruba 600 zaměstnanců. „Co se týká přeprav na rok 2019, neměl by nastat žádný úbytek, jedná se i o nových přepravách. U zaměstnanců SOKV, jejichž mzdy jsou podhodnocené, se hledá řešení, aby nám zaměstnanec neodcházel,“ uvedl dále Kubička.

Za hlasově indisponovaného Petra Štěpánka o dění na SZDC referoval tajemník PV Miloš Paleček. „SZDC pokračuje ve sledování implementace organizačních změn, kde hrozilo, že se dostaneme do institutu hromadného propouštění, což se nakonec nestalo,“ uvedl s tím, že na pravdě se ani nezakládá fáma, že v příštím roce nebude společnost SZDC přispívat na rekreace pořádané ČD travel. „Není to pravda, budeme se o tom teprve bavit,“ řekl Miloš Paleček.

Kolečko informací ze zásadních jednání uzavřela za nezářných místopředsedkyně OSŽ Bc. Dousková. Informovala mj. o zahájení kolektivního vyjednávání u společnosti TSS, o probíhající KV u AŽD a OHL a o podpisu KS u Dopravního zdravotnictví.

Ústředí OSŽ poté vzalo na vědomí zprávu o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2018 (uveřejňujeme ji na str. 3), zprávu o činnosti oddělení BOZP v roce 2018 a informaci o organizování sportovních a kulturních akcí železničářů v roce 2019. Nejvíce času zabraly volby kandidátů do Dozorčí rady (DR) ČD travel, s. r. o. Ústředí OSŽ vybíralo ze tří kandidátů: Martin Janeček, Miroslav Maincl, Ivana Strbačková. Pozici člena DR ČD travel nakonec obhájila Ivana Strbačková. Organizačními záležitostmi, informací Revizní komise OSŽ a bodem Různé bylo jednání Ústředí OSŽ ukončeno.

-red-



Železniční zastávka Trocnov (199) byla v minulosti železniční stanicí obsazenou výpravčím. Monumentální staniční budova nyní slouží pouze k bydlení, momentálně jsou v ní obsazeny dva byty. Dva kilometry (po modré turistické značce KČT) od zastávky je rodiště Jana Žižky s památníkem. Před nepřiznivým počasím chrání cestující v Trocnově samostatně stojící přístřešek. Snímek Michael Mareš

Výkladem ministerstva financí byly kulturní a sportovní akce financované z FKSP rozděleny na dvě části: aktivní a pasivní, zaznělo na školeních ke změně PKS SZDC

Celkem šest školení OSŽ k 1. a 2. změně PKS SZDC 2018 – 2019 a FKSP SZDC 2019 (Praha, Přerov, Pardubice, České Budějovice, Plzeň, Břeclav) má za sebou vedení Podnikového výboru OSŽ SZDC. „Celkem se šesti školení zúčastnilo cca dvě stě zaměstnanců, oproti letům minulým byl letos menší počet účastníků, protože se jednalo pouze o změnu PKS. Když jde o celou kolektivní smlouvu, tak byvá větší zájem,“ uvedl Petr Štěpánek, předseda Podnikového výboru OSŽ SZDC, s tím, že on ani nikdo jiný z vedení podnikového výboru neoznámil výhrady k uzavřené kolektivní smlouvě. „Spíše jsme řešili, co změny v kolektivní smlouvě

přinesou a jakým způsobem budou implementovány do činnosti.“

Nejvíce dotazů se točila kolem FKSP. „V rámci výkladu ministerstva financí jsou například změny v rámci zdaňování zájezdů a změny v rozdělení sportovních a kulturních akcí,“ upozornil Petr Štěpánek. „Ministerstvo financí rozdělovalo kulturní a sportovní aktivity na dvě části: na aktivní, kdy člověk aktivně sportuje, aktivně běhá, aktivně plave, a na pasivní: což jsou vstupenky na fotbal, hokej, divadlo. Rozdíli oproti minulosti je v tom, že u aktivních akcí nemožno čerpat příspěvek rodinní příslušníci,“ vysvětlil Petr Štěpánek. „Další novinkou z hlediska zákona o daních při-

jmou je povinnost zdaňování poukázek na masáže u zařízení, která nejsou poskytovateli zdravotních služeb a nemají tedy statut zdravotnického zařízení,“ dodal Petr Štěpánek s tím, že toto bylo především předmětem diskuse při kolektivním vyjednávání. „Jak říkám, na aktivech ale nebyly žádné negativní věci, pouze jsme vysvětlovali tyto problémy. Členové jinak kvitovali, že došlo k navýšení jak tarifu, tak osobního příplatku.“

Na každém školení byli přítomni zástupci zaměstnavatele a zástupci odborných oddělení OSŽ–U (ESO, BOZP). Na dvou školeních byl přítomen i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nejistota z budoucnosti lidí trápí více než cokoli jiného.“

Hovoříme s **FRANTIŠKEM PAVLÍKEM**, předsedou ZV OSŽ žst. Bohumín

V Bohumíně se po třech letech prací zprovozuje sdělovací a zabezpečovací zařízení, které bylo prakticky zničené při požáru, jenž zde vznikl v kabelové šachtě 10. února 2016. Jaká je aktuální situace v tomto směru v Bohumíně?

Již dříve byli výpravčí přemístěni z náhradních prostor, odkud řídili po dobu oprav jízdy vlaků (obytné buňky), do původní dopravní kanceláře. Tam však setrvají jen do 12. března. Na tento den je naplánováno přepnutí obsluhy bohumínské stanice na CDP do Přerova. Všichni zaměstnanci, jichž se to týká, byli již v loňském roce osloveni zaměstnavatelem (OR SZDC Ostrava), přičemž při pohovorech s jednotlivými zaměstnanci bylo zjišťováno, kdo má zájem o přeložení na CDP a kdo z nejrůznějších důvodů s tímto přeložením nesouhlasí. Ve výsledku tak zůstalo několik lidí nadbytečných. Ti dostali nabídku na jinou práci, případně se mohli rozhodnout pro odchod od SZDC s vyplacením odpustného dle zákoníku práce a kolektivní smlouvy. Někteří se také rozhodli odejít do předčasného důchodu. Ve skutečnosti tak nikdo nezůstal takřkajíc „na dlažbě“, všichni našli jiné uplatnění, ať již na SZDC, či mimo tuto organizaci. U všech pohovorů jsem byl jako zástupce OSŽ na žádost členů přítomen, přičemž jsem dohlížel také na to, aby lidé, odcházející od SZDC, dostali výplaceno odpovídající odstupné.

Jak jsou spokojeni s novou situací, kteří budou do Přerova dojíždět?

Platové si tam sice všichni polepší, dojíždění bude však pro některé z nich dosti kruté. Někteří dojíždějí do Bohumína již dnes a další nemalá ztráta času je čeká. Navíc zde nastává komplikace s tím, jakými vlaky budou do Přerova dojíždět. Od nového GVD totiž většinu vlaků na trati Brno – Bohumín bude vozit soukromá společnost RegioJet, což pravděpodobně bude znamenat ztrátu jízdních výhod v těchto vlacích. Obecně se dá říci, že v převážné většině jsou lidé s novou

situací nespokojeni, se zařatými zuby však chápou, že změnit ji nemohou, technika prostě postupuje milovými kroky a stejné problémy má celá řada jejich kolegů z jiných stanic. Mimo jiné také z Karviné, Petrovic u Karviné a Dětmárovice, kteří na CDP pracují již od prosince loňského roku. Bohumín bude zapojen později (12. 3.), neboť práce na opravách po požáru jsou značně časově i po technické stránce náročné.

Další centralizace práce na CDP Přerov se připravuje na konec roku i ve stanicích od Karviné počínaje až na slovenské hranice – do Mostů u Jablunkova. Mají lidé v těchto pohraničních oblastech (kam se řadí i Bohumín) nějakou šanci na vhodné náhradní zaměstnání?

Dnes bohužel mnohdy odcházejí od dráhy i lidé, kterým žádná organizační změna nehrozí. Například v Bohumíně je nabídka prací vyšších platů tak velká, že lidé dávají výpověď a odcházejí mimo dráhu. Je to smutné, ale je to, bohužel, realita. Odráží se v tom především skutečnost, že lidé na dráze jsou nezářníka přetěžováni prací, dělají spoustu přescasů a mnohdy jsou již tak unaveni, že ani na vložené směny nechtějí chodit. Týká se to i našich bohumínských výpravčích. Ti v poslední době nemají čas doslova ani na to, dojet si na záchod, či sníst svačinu nebo oběd. Mluvíme teď samozřejmě za Bohumín, ale podobná situace je určitě i jinde. Lidé prostě na dráze ubývá, stárou a jsou již také unaveni z neustálých organizačních změn, jichž bylo za poslední roky víc než dost. A další změny zřejmě přijdou.

Dá se z vašeho pohledu nějak zabránit tomu, aby lidé od dráhy odcházeli?

Možná by bylo vhodné zmínit některé postupy či předpisy. Uvedl bych například toto: pokud chce zaměstnanec, např. výpravčí SZDC, přejít k ČD či ČD Cargo, musí absolvovat veškeré zkoušky + zdravotní prohlídky aj., jako nový za-



městnanec, i když u této profese je přece skoro nejvyšší kvalifikace a i zdravotní způsobilost. Když ale přechází k jinému soukromému subjektu, souvisejícímu s drážní dopravou, má vše uznáno a v podstatě za pár dní pracuje samostatně.

Jaké jsou další problémy, které trápí zaměstnance železniční stanice Bohumín?

Je to například již výše zmíněná změna ve vozbě vlaků, kde velkou část bohumínským vlakovým četám přebírá RegioJet. Ze strany vedení jsou sice všichni ujišťováni, že podnik o ně stojí a bude jim nabídnuto náhradní místo, ale jak to bude ve skutečnosti, zatím nikdo neví. Rušeny jsou také funkce staničních dozorců, převážná většina z Bohumína a okolí jich končí. Stihnou ti zbývající všechno udelat? Právě ta nejistota z budoucnosti lidí trápí více než cokoli jiného. K tomu snad ještě jednu poznámku – zaměstnavatel se ne vždy chová tak, jak by měl, snaží se uspořít za každou cenu, někdy až nesmyslně – příklady může uvést snad každý zaměstnanec na dráze. Domnívám se, že v tomto směru by byla žádoucí větší pomoc ze strany vedení OSŽ.

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský



Lokomotivy řady 131 jsou sestavené do dvojdílných jednotek, přičemž je možné použít každou část samostatně. Na snímku polovina z dvojičky (131.011-9) v novém nátěru.

Školení o kolektivní smlouvě ČD splnila svůj účel

Na šesti místech v republice proběhla školení, zaměřená na kolektivní smlouvu Českých drah pro rok 2019.

Úvodní školení se konalo 25. ledna v Přerově, závěrečné pak 5. února v Plzni. Tématem školení nebylo jen vysvětlení změn v letošní kolektivní smlouvě (Vladislav Vokoun), ale také zhodnocení uplynulého roku a seznámení s úkoly, které čekají OSŽ jako celek v tomto roce (Martin Malý), jakož i informace o změnách v pracovních právních předpisech a ve vnitřních předpisech OSŽ (zaměstnanci ESO-OSŽ Ústředí) a Zásady hospodaření se Sociálním fondem ČD, a. s. pro rok 2019 (Věra Nečasová). Školení se účastnili předsedové a zástupci ZV OSŽ z jednotlivých základních organizací, jejich počet kolísá podle místa.

Zřejmě největší účast byla 30. ledna v Praze, kde bylo přítomno více než padesát zástupců ZO OSŽ. Celkem se aktivně zúčastnilo 230 zástupců ZO OSŽ.

„Byla to reprezentativní účast,“ konstatoval po skončení školení Vladislav Vokoun. Ve svých vystoupeních na jednotlivých místech připomněl mimo jiné rovněž v kolektivní smlouvě dojednané poměrně slušné navýšení mzdových tarifů,

příplatků za praxi a s tím související nárůst mzdy u zaměstnanců Českých drah. „Za období od roku 2007 činil nárůst úhrnem 50% a České dráhy si stále udržují vyšší průměrnou mzdu než je průměr České republiky a podnikatelské sféry,“ zdůraznil. Všichni přítomní měli možnost v průběhu školení žádat o vysvětlení případných nejasností, vznášet připomínky a klást dotazy, týkající se nejen nové kolektivní smlouvy, ale také z oblasti činnosti ZO OSŽ. Na všechny otázky se jim vždy dostalo fundované odpovědi. Školení tak ve všech směrech splnila svůj účel.

Miroslav Čáslavský



Vedení Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., a předseda OSŽ za předsednickým stolem.



Celkový pohled na účastníky školení o podnikové kolektivní smlouvě Českých drah v Přerově.

PŘEDSTAVUJEME

Josef Smrž: „Svůj vliv na nezáměr o práci v dílnách má pochopitelně i špatné mzdové ohodnocení.“

„V této profesi je po šedesátce každý rok znát. Na člověka leze kde co, nohy bolí, záda bolí, síly ubývají, je to dost náročné,“ říká na pohled vitální třiašedesátník. „Ono to zdraví už není bůhvíjaké. Vloni jsem marodil sedm měsíců se zády, uskrpínal se mi nerv a dodnes s tím laboruju.“

Josef Smrž se v Českých Velenicích vyučil mechanikem motorových lokomotiv, i když původně chtěl jít na železniční průmyslovou do Letohradu. „Bavilo mě technické kreslení, ale nevzali mě, asi jsem neměl tu správnou tláčku,“ usmje se. Po vyučení v roce 1974

dědila z generace na generaci, na dráze pracovaly celé rodiny. Navíc tady vždycky byla dobrá parta lidí, zažili jsme spoustu srandy a drželi jsme hodně pohromadě, i s těmi firmy jsme byli tak nějak více v kontaktu,“ vzpomíná Josef Smrž dále. „Dneska to strojvedoucí tmahle odstaví a víc se o to nezajímá. Kolikrát strojvedce ani neví, kde je pravá, levá strana lokomotivy, první, čtvrtý válec. Do záznamu napíše: vyměňte ten stříbrný váleček a vůbec neví, o co jde (jde o zpětnou zátku).“

Letos v létě odchází Josef Smrž do důchodu. Kdo přijde po vás? ptám se. „Asi nikdo. Naposlady sem přišel elektrikář, sice chytrý kluk, ale komplexní opravář-železničář to není, ti už se nerodí,“ konstatuje Josef Smrž s tím, že svůj vliv na pokles zájmu o práci v dílnách má pochopitelně i špatné mzdové ohodnocení správců. „Kdysi ty platy nebyly tak špatné. Dnes, když sleduji, kolik ti lidí kolem berou, tak u soukromníků možná dostanou víc, ale za jakou cenu?“ dodává. Od roku 1999, kdy byly v depu zrušeny noční směny, chodí Josef Smrž jen na jednosměnný provoz (jednou za čtrnáct dní dělá o víkendu). „Máme turnus, krátký/dlouhý týden, což je dobré. O víkendu se sem ale stahují všechny lokomotivy, takže je hodně práce.“

8. července 2019 se Josef Smrž tedy definitivně stane starobním důchodcem, zda a jak dlouho bude v práci pokračovat, zatím neví. „Určitě zůstanu do konce měsíce, ale jestli do konce roku? To právě nevím. A na výpomoc? Člověk si tu všechno zruší, například skříňku, takže ani nebude, kam bych se vrátil.“ Jedno však ví jistě. „Každý, s kým mluvím, říká: práce mi neschází, ale ti lidé kolem. Parta mi bude určitě chybět. A já jsem měl vždycky to štěstí, že jsem narazil na dobré lidi, na dobrého parťáka. V této partě jsem dělal čtyřicet let, akorát během těch let sem tam někdo odešel do penze. Bude to těžké,“ přiznává s tím, že kvůli loňské nemoci teď aspoň ví, do čeho jde. „Když jsem byl těch sedm měsíců doma, tak jsem si to vyzkoušel. Takže tuším, co od toho mohu čekat. Hlavně být zdravý,“ přeje si.

Michael Mareš Podle předsedy ZO OSŽ v SOKV České Budějovice Marka Kochana jsou lidé typu Josefa Smrže pro společnost ČD Cargo nenahraditelní: „Josef je komunikativní, má znalosti a přehled, umí problém vysvětlit, byl by dobrý mentor, jenže, bohužel, na profesní mechaniku motorových lokomotiv se dnes nikdo nehlásí.“



nastoupil do českobudějovického depa a po vojné se sem zase vrátil. „Tenkrát jsme byli na sedmé koleji, to tady ještě žádná dílna nebyla. Byli jsme tam čtyři a dělali jsme takzvané nulky (provazní ošetření),“ vzpomíná. Josef Smrž pamatuje i parní mašinky, ale přímo na nich nedělal. „Maximálně v sobotu, nebo v neděli, a jenom jednoduché věci: šoupátko, vodoznak,“ dodává. V českobudějovickém depu pracuje Josef Smrž nepřetržitě od roku 1978, celkově i s vojnou pětáctičtyřicet let. Za ty roky mu pod rukama prošly stovky lokomotiv: Karkulky, Rosničky, Bardotky, Sergeje, Breljovci, Catry, Laminátky. „Dřív tady bylo až 300 mašin, dnes je to zhruba polovina,“ dodává. Od roku 2007 dělá Josef Smrž ve společnosti ČD Cargo (SOKV České Budějovice) a i po 45 letech se do práce těší. „Do práce se musíme těšit, k té práci musíte mít vztah, to si myslím, že těm mladým dneska chybí. Dřív se ta láska k železnici



Budova železniční stanice Ješetice působí omšele, zřejmě pod vidinou blízkého konce se do ní (poslední) léta neinvestovalo. Byla postavena při modernizaci a elektrizaci tratě v osmdesátých letech minulého století.

NAVŠTÍVILI JSME

Ješetice

Všeho do času. Ještě pár měsíců a končíme, mohou si říct v Ješetích. Za necelé tři roky má být otevřen nový úsek koridoru ze Sudoměře do Tábora do Votic (traf 220), který povede mimo stávající stanici a výpravčí v Ješetích tak přijdou o práci. „Říkali podzim 2021, takže za necelé tři roky. Už se to blíží, pro nás je to žhavé téma,“ připouští výpravčí Pavel Litoš. A co potom? „No právě! Zatím nevím,“ přiznává. „Musím počkat, až bude nějaká nabídka. Ale kdo vám to dneska řekne?“ Dnes sice žádné propouštění nehrozí, výpravčích je obecně nedostatek (jen v Praze chybí sto výpravčích, pozn. autora), přesto Pavel Litoš obává má. „Všechno má své limity, těžko se budu například cpát na Smíchov. Tak ideální jako to mám teď, kdy dojíždím z Votic, už to mít nebudu,“ připouští.

Budova železniční stanice Ješetice působí omšele, zřejmě pod vidinou blízkého konce se do ní (poslední) léta neinvestovalo. Postavena byla při modernizaci a elektrizaci tratě v osmdesátých letech minulého století, tehdy byla zastávka posunuta o několik desítek metrů blíže ku Praze. „Tady vedle (ukazuje směrem k parku), jak jsou ty jedle, stával kdysi dřevěný baráček. Ten domeček pamatují ještě v roce 1980, kdy jsem přes Ješetice jezdil na praxi do Střezimíře. Tehdy bylo všechno na klíče. Mechanické závory se ovládaly právě z tohoto domečku, kde byl závorář. Od modernizace je ten přejezd předělaný,“ vypráví dále Pavel Litoš s tím, že kdysi fungovalo i stavědlo na heřmanickém zhlaví. „Stavědlo už dávno není obsazené, je tam díra ve střeše. Z venku to sice vypadá dobře, ale zevnitř je to hrůza.“

Pavel Litoš začínal na dráze po průmyslovce v roce 1980 ve Střezimíři. „Na škole (dopravní

průmyslovce v Masné ulici v Praze) se poslední tři týdny školního roku jezdilo na praxi, konkrétně já jsem jezdil do Střezimíře, Sudoměře a Chotovin. Sem, do Ješet, naopak jezdili studenti z jižních Čech,“ dodává služebně nejmladší výpravčí v Ješetích. „V roce 1980 jsem autorizoval ve Střezimíři, pak jsem šel na vojnu, ale po vojně tady nebylo místo, tak jsem sloužil dva roky v Praze-Jinonicích, dvanáct let v Heřmanicích, poté patnáct nebo šestnáct let ve Voticích, a myslím jsem si, že to tam i doklepu. Leč dějiny a modernizace rozhodly jinak. Od roku 2011 jsem v Ješetích a ani tady do důchodu nevydržím.“

V Ješetích se pravidelně křížují vlaky, na jednokolejce jsou Ješetice vzhledem k dlouhým mezistaničním úsekům nepostradatelné. „Dokonce jsme nejdůležitější stanicí na trati, protože jediné my křížujeme Jižní expresy,“ upozorňuje Pavel Litoš s úsměvem, „V sousedních Heřmanicích se kříží jenom rychlíky. Ale jinak křížujeme, co je potřeba. Protože jsme dlouhá stanice (nejdelší kolej má přes 800 metrů), tak tady křížujeme i kontejnerové vlaky. Když jezdí kontejnery z Uhřetěvsi, tak to je sousto pro nás,“ směje se.

Budoucí trať je už v okolí Heřmanic hodně vidět, v blízkosti Ješetice ale povede tunelem pod vrchem Deboreč, takže třeba na rozdíl od Heřmanic, kde za nádražím vyrůstá nová estakáda, není nová trať z ješetického nádraží vůbec vidět. Přelozka koridoru už se ale rýsuje více než deset let v podobě vysokého náspu u Votic. „Když v roce 2008 razili tunely mezi Olbramovicemi a Voticemi, tak sem vyváželi vytěženou horninu, teď jako když to najdou,“ uzavírá Pavel Litoš.

Michael Mareš



Hradlový blok zajišťující závislost mezi elektromechanickým zabezpečovacím zařízením žst. Heřmanický a reléovým zabezpečovacím zařízením TEST v Ješetích vstoupí za necelé tři roky do historie.

ZE SVĚTA

Němečtí železničáři se srdcem

Allianz pro Schiene (Aliance pro koleje) udělila zlaté, stříbrné a bronzové medaile železničářům, jimž veřejnost dala do konce letošního ledna mezi přibližně 200 navrženými nejvíce hlasů za jejich výjimečnou práci v roce 2018.

Zlatou medaili pro „železničáře se srdcem“, jak zni heslo ankety, dostal na slavnostním večeru v Berlíně strojvedce Deutsche Bahn (Německé dráhy) ze spolkové metropole Hartmut Dressler, který při mohutném orkánu Xavierv říjnu 2017 zvládl riskantní situaci a přes různé problémy dovedl nakonec vlak ICE do cíle. Stříbrnou medaili udělila porota průvodčímu vlaku ICE Receptu Buluterovi, který se neváhal postavit hordě rozvášněným chuligánům a zamezil jim přes osobní ohrožení v napadání cestujících.

Bronzovou medaili získal strojvedce Severozápadní dráhy Swen Sengebusch, jenž si od policie vynutil vydání zapomenutého kufříku s dětskou výživou, aby jej pak osobně dovezl k trajektu, který ten den jako poslední odjížděl k severnímu ostrovu Langeoog.

Zákazníci dráhy pak měli i možnost poprvé

v historii udělování cen „železničářů se srdcem“ dát i Cenu veřejnosti, která připadla průvodčímu regionálního vlaku Peteru Hohmannovi, jenž pro svou oblibu a pro své vstřícné vystupování obdržel 5802 „lajků“, informovala 15. ledna na své webové stránce Aliance pro koleje.

Jan Hála

Ruská vysokorychlostní trať bude kratší, než se plánovalo

Kolem vysokorychlostní trati z ruského hlavního města Moskvy do 800 km vzdálené Kazaně se začíná něco dít, když vláda odsouhlasila výstavbu první části. Jedná se o část Moskva – Nižný Novgorod. Nově by mělo být postaveno jako vysokorychlostní trať 300 km z předměstí Moskvy Železnodoroznyj do města Gorochovce ve Vladimirské oblasti. Na některých částech této trati by vlaky měly jezdit rychlostí přes 300 km/h, na zbytku trati by pak vlaky měly jezdit rychlostí pod 200 km/h. Cestovní doba by se pak měla zkrátit z dosavadních 3 hodin a 40 minut na

VŠIMLI JSME SI

● OD PROSINCE 2022 dojde na trati Linec – České Budějovice k výrazné obnově vozového parku. Místo dosavadních dosluhujících netrakovních jednotek City Shuttle s lokomotivou Taurus (1116) nasadí rakouské dráhy (ÖBB) moderní jednotky Talent 3 od Bombardieru. Jak uvádí Českobudějovický deník, vyplývá to z nedávného jednání jihočeských železničářů se zástupci ÖBB. Obě strany se dohodly na spolupráci na dalších deset let, rozsah přeshraniční dopravy by se přitom neměl zmenšovat. Aktuálně jezdí na trase Praha – České Budějovice – Linec čtyři páry expresů, mezi Českými Budějovicemi a Lincem pak operují čtyři páry osobních vlaků denně.



● V SOUČASNÉ DOBĚ jsou vytrhávány odstavňové koleje v prostoru bývalé zastávky, kdysi i žst. Praha-Vinohrady. Pamatují zde odstavňové záložní osobní vozy pro trať 210 – po roce 1990 odstavňování skončilo, protože byly vozy likvidovány kriminálními živly, také zde byly uhelné sklady. Co takhle obnovit zastavování vlaků v zastávce Vinohrady? Městská část Praha 4 a její zastupitelé od Pirátů jsou pro, bohužel leží na katastru Prahy 2. Co na to SŽDC a ROPID? Snímek Martin Kubík.



● NA BÝVALÉM nákladovém nádraží Praha-Žizkov byla 22. 2. natáčena epizoda z kriminálního filmu z „ostravského“ prostředí. Trať Praha-Malešice – Praha-Žizkov není zrušena, přese se nepočítá jako dopravní rezervou, avšak okamžitě po zrušení kontejnerového překladiště bylo vytrháno asi 150 metrů kolejí, takže se trať nedá využívat ani pro nostalgické a filmové jízdy. V poslední době se navrhuje obnovení nákladového nádraží pro přepravu zboží pro vietnamské obchodníky... <http://dopravni.net/glosy/20567/nakladove-nadrazi-zizkov/#more-20567>. Snímek Martin Kubík.



● V PLNÉM PROUDU jsou nyní stavební práce na hale v SOKV Ústí nad Labem (ČD Cargo), kde mají v budoucnu probíhat těžké opravy nákladních vozů, jichž je nedostatek. Hala by měla být dokončena ještě letos, s termínem do 30. června 2019.

● MRAVENEC či Bageta je předzdvívkou motoráku řady 813 společnosti KČZ Doprava, které začaly nově jezdit na lince z Prahy-Masarykova nádraží do Čakovic. Jednotky jsou zatím ve zkušebním provozu. Podle informace deníku Zdobry.cz by měly začít linku naplno obsluhovat do dvou týdnů. Mravenci vznikají ve slovenské strojírně ŽOS Zvolen přestavbou klasických motoráku řady 810, které se vyráběly od poloviny 70. let ve Vagonce Studénka.

cca 2 hodiny. Cena za výstavbu by měla činit 8,3 mld. eur.

Konečné schválení podléhá prezidentu Putinovi. Podle současných plánů by 1/3 nákladů měla být hrazena z rozpočtu federace. Třetinu by měla platit železnice RŽD. Poslední třetina by měla být hrazena vlastníky koncese. Zde jsou hlavními možnými kandidáty čínské železnice a firma Siemens. Na výstavbě vysokorychlostní tratě má zájem i Německo.

Z Handelsblatt, 21. 1. 2019, zpracoval –sh–

Rail Cargo v roce 2018 zvýšilo obrat

Dceřiná společnost Rail Cargo Group (RCG) Rakouských spolkových železnic (ÖBB) dosáhla v roce 2018 dalšího zlepšení. Obrat dosáhl v roce 2018 zvýšení o 5 % na 2,3 mld. eur. Bohužel bylo to na úkor marží, které jsou nízké, a vedení společnosti je s tímto vývojem nespokojené. RCG proto pro rok 2019 počítá s vyššími maržemi, které by měly hradit veškeré zvyšující se náklady v oblasti železniční nákladní přepravy.

Z Transportweb, 6. 2. 2019, zpracoval –sh–

Obzor č. 9 – 28. 2. 1994

V čísle 9 pokračují dotazy odborářů a odpovědi Ing. Šípav článku „Generální ředitel v palbě otáček“. V této části se Ing. Emanuel Šíp vyjádřil například k otázce privatizace na železnici. „Moje koncepce nebyla nikdy taková, že bych chtěl za každou cenu všechno, co je lukrativní, od dráhy odříznout. Já tento názor nezastávám, ale bohužel jsem ten, od koho se odězává, nikoli ten, kdo o tom rozhoduje. Já tvrdím, že když to překročíte do určité meze, pak dráha už nikdy nebude rentabilní a efektivní a nikdy nebude pracovat obchodně. Pak už jí skutečně zůstanou jenom ty koleje, jenom ta nádraží a bude chodit pořád s kloboukem na státní rozpočet a nebude schopna sama ovlivnit svůj osud.“ Dále generální ředitel dodal: „Začaly se objevovat různé zájmy a požadavky na privatizaci lokomotivních a vozových dep atd., kdy už to zamířilo k samotechnologii činnosti železnice a kdy by to mohlo dopadnout tak, že nám různé firmy zprivatizují lokomotivy, vagony za zůstatkové hodnoty a s těmi budou podnikat. Potom by to České dráhy mohly zavřít, kdyby přišly o tento rozhodující majetek.“

Obzor otiskuje na první straně petici k vládnímu návrhu zásad zákona o důchodovém pojištění. Petice vyjadřuje nesouhlas se zvýšením hranice pro odchod do důchodu (u mužů 62 let, u žen 57 – 61 let podle postupu vychovaných dětí; zároveň bylo rozhodnuto o postupném zvyšová-

ní této hranice až na 65 let), nesouhlas s tím, že vládní návrh nezaručuje větší důchodův zachování jejich důchodů ve výši odpovídající růstu mezd a nesouhlas se stavem nekontrolovaného hospodaření s vybranými pojistnými na sociální zabezpečení.

Obzor č. 10 – 7. 3. 1994

Na stránkách Obzoru se odráží i tehdejší (marný) boj odborů proti rozhodnutí o pozdějším odchodu do důchodu. Například konference základní organizace OSŽ lokomotivního depa Praha jih odsouhlasila dopis poslancům, v němž vyjadřuje nesouhlas s pozdějším odchodem do důchodu pro pracovníky z nepřetržitého provozu. „Pozdější odchod do důchodu u klíčových profesí železničního provozu považujeme za hazard s bezpečností provozu,“ píše se v dopise mimo jiné.

Celá dvoustana je věnována dotazům a odpovědím z tzv. Noční linky Obzoru. Noční volající se ptali redaktora Obzoru například na odměňování, výkonové příplatky, příplatky za noční službu, nárok na mraženou stravu či poskytování cestovních náhrad. Na Noční lince se u telefonu každý týden střídali redaktori Obzoru (a také hosté, hlavně z jednotlivých oddělení OSŽ–Ú, z vedení OSŽ nebo i Českých drah). Každý redaktor vždy během své „noční směny“ nasbíral spoustu podnětů pro reportáže a rozhovory a také perličky z provozu.

–3–

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Zaměstnavatel a odborové organizace působící na železnici u společnosti ZSSK CARGO se dohodly na nárůstu mezd

Po dlouhých jednáních se ve středu 20. února 2019 dohodli zástupci zaměstnavatele a odborů na znění Podnikové kolektivní smlouvy ZSSK CARGO na léta 2019 až 2020. V nové PKS budou zachovány všechny dosavadní benefity nad rámec zákoníku práce a k nim přibudou i některé nové. Nejdůležitějším dohodnutým bodem PKS 2019–2020 je však zvýšení tarifních mezd od 1. 7. 2019 o 50 euro. Celkový průměrný nárůst mezd a benefitů na zaměstnance bude v roce 2019 u ZSSK CARGO více než 10 procent, jde tak o historicky nejvyšší meziroční nárůst mezd. Jak uzavřeno PKS 2019 – 2020 hodnotíte?

Jsem nesmírně rád, že se mi podařilo dokázat to, že síla odborů je v jednotě. Jedenáct odborových organizací si vytyčilo na začátku cesty a ve společné shodě dosáhli i společného cíle. Nikdo „neucuknul“, i když zaměstnavatel strategicky navrhoval finanční prostředky diferencovaně podle profesí, které jednotlivé odborové organizace zastupují. OZZ zastupující všechny profese v ZSSK CARGO. Po letech rozvírajících se nůžek mezi minimální mzdou, která v roce 2019 činí 520 euro, a průměrnou základní mzdou, se podařilo více přiblížit k základní mzdě v podob-

ných profesích u ZSSK, ŽSRA a třetích dopravců. Tím jsme zároveň učinili krok i ke stabilizaci kmenových zaměstnanců. Pokud se nám podaří dobře nakonfigurovat také variabilní složku mzdy ve sméřnici pro odměňování v roce 2020, možná se nám bude dařit i v získávání nových zaměstnanců, kterých je vzhledem k nízkému nastupnímu platu stále nedostatek. V konečném důsledku, pokud připočteme 23eurový Dankův příspěvek a Ficův sociální balíček 30 euro k dosaženým 50 eurům, i když až od 1. 7. 2019, dosáhli jsme našeho návrhu – tedy 80 euro, se kterým jsme do kolektivního vyjednávání šli. Musím však podotknout, že ze strany státu to bylo neférové jednání. Zaměstnavatel je povinný balíčky vyplácet, ale kde na to má vzít, už akcionáře nezajímalo. I navzdory všem negativním aspektům po dobu kolektivního vyjednávání jsme společně se zaměstnavatelem dohodli celkem slušnou Podnikovou kolektivní smlouvu 2019 – 2020 pro všechny zaměstnance ZSSK CARGO.

Peter Pikna,
hlavní kolektivní vyjednávач
za odborové organizace, místopředseda OZZ
a předseda Podnikového výboru OZZ
ZSSK CARGO

PRÁVNÍ PORADNA

Pracovní pohotovost

„Pro účely úpravy pracovní doby a doby odpočinku je pracovní pohotovostí doba, v níž je zaměstnanec připraven k případnému výkonu práce podle pracovní smlouvy, která musí být v případě naléhavé potřeby vykonána nad rámec jeho rozvrhu pracovních směn. Pracovní pohotovost může být jen na jiném místě dohodnutém se zaměstnancem, odlišném od pracoviště zaměstnavatele“ (viz § 78 odst. 1 písm. h) ZP).

Pracovní pohotovost je tedy časový úsek, ve kterém je zaměstnanec na základě dohody se zaměstnavatelem připraven v době mimo rozvrh svých směn, tj. v době svého odpočinku, na pokyn zaměstnavatele vykonávat práci. Podmínkou je, že zaměstnanec čeká na jiném místě, než jsou pracoviště zaměstnavatele. Protože dohoda o jiném místě, kde bude zaměstnanec držet pracovní pohotovost, je dvoustranným právním jednáním, je zapotřebí, aby se dalo na to, aby příslušná dohoda byla dostatečně určitá a srozumitelná a nemohla být považována za nepatnou. Přesné místo držení pohotovosti (dosažitelnost) a způsob kontaktování a komunikace se zaměstnancem by mělo být nejpodstatnější záležitosti.

Nejčastějším místem držení pohotovosti je bydliště zaměstnance nebo místo, na kterém zaměstnanec tráví svůj volný čas. V dohodě lze sjednat mimo místa pouze „dosažitelnost“, tj. že zaměstnanec je povinen se dostavit k výkonu práce na pracoviště zaměstnavatele do určité doby.

Účelem pracovní pohotovosti je, aby mohl zaměstnavatel zajistit nepředvídané činnosti, které musí být v případě naléhavé potřeby vykonávány nad rámec rozvrhu směn. Neměly by být v rámci pracovní pohotovosti vykonávány plánované činnosti, o kterých zaměstnavatel předem ví. Tyto činnosti můžou být zajištěny prostřednictvím práce přesčas nařazené zaměstnavatelem zaměstnanci nebo dohodnuté se zaměstnancem.

Z pohledu charakteru provozu zaměstnavatele může být držení pracovní pohotovosti jednou z podmínek pro výkon sjednané práce, ale i zde je zapotřebí souhlas zaměstnance s pracovní pohotovostí.

U dohody zaměstnanec se zaměstnavatelem se upřednostňuje písemná forma, ústní dohoda je možná, ale nedoporučuje se vzhledem k jejímu prokazování a rovněž mimo jiné k záko-

níkem práce stanovené povinnosti zaměstnavatele vést u jednotlivých zaměstnanců písemnou evidenci s vyznačením začátku a konce odpracované doby v době pracovní pohotovosti a pracovní pohotovosti, kterou zaměstnanec držel.

V dohodě je potřeba uvést, jakým způsobem bude zabezpečena doprava zaměstnance do místa výkonu práce, tj. veřejnými dopravními prostředky, služebním motorovým vozidlem zaměstnavatele nebo zda zaměstnanec se dopraví vlastním motorovým vozidlem. Dále lze doporučit určení maximálního limitu pracovní pohotovosti (např. za den, za týden, v měsíci apod.) a stejně i minimální časovou lhůtu, ve které může zaměstnavatel zaměstnance povolát k výkonu práce v době pracovní pohotovosti.

Vzhledem ke skutečnosti, že doba pracovní pohotovosti představuje určité omezení pro zaměstnance v nakládání se svým volným časem (např. musí se zdržovat na sjednaném místě, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo jiné návykové látky, musí být dostupný zaměstnavateli /nabitá baterie mobilního telefonu, v dosahu mobilního signálu/ apod.), příznává mu zákoník práce nárok na odměnu za dobu pracovní pohotovosti ve výši nejméně 10 % průměrného výdělku (§ 140 ZP).

Doba pracovní pohotovosti, při které není zaměstnanec povolán k výkonu práce, je dobou odpočinku. Pokud v době pracovní pohotovosti dojde k výkonu práce, jde vždy o práci přesčas a pracovní pohotovost se tím přerušuje. Za dobu práce v době pracovní pohotovosti zaměstnanci přísluší mzda a příplatek za práci přesčas (musí být rovněž práci nad stanovenou týdenní pracovní dobu) nebo náhradní volno místo tohoto příplatku. Zaměstnanci samozřejmě může vzniknout nárok i na jiné příplatky (např. za práci v noci, v sobotu a v neděli apod.).

Cesta z místa držení pracovní pohotovosti do místa výkonu práce a zpět se posuzuje jako cesta do zaměstnání a zpět (mimo řidiče služebního motorového vozidla, kde se jedná už o výkon práce nejedná (pokud není v dohodě upraven začátek výkonu práce). Pro účely cestovních náhrad se ovšem tato cesta považuje za pracovní cestu.

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

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2018

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30.06.2018 činil: 8 219 472,13 Kč
Příjmy celkem II. pololetí 2018: příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob 313 250 00 Kč
Výdaje celkem II. pololetí 2018: Vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2018 430 000,00 Kč

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 31. 12. 2018 činil: 8 102 722,13 Kč

2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za II. pololetí 2018 byly vyplaceny dávky celkem 23 žadatelům v celkové částce 430 000,- Kč (tj. v průměru 18 696,- Kč na žadatele).

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 23 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 430 000,- Kč.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ–ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ–ústředí, posuzovány a schváleny Předsta-

venstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nestačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

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

V průběhu II. pololetí 2018 zaslalo nebo zatelefonovalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávek (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

„Poděkování. Vážení kolegové a kolegyně odboráři, velice děkuji za vyhovění mé žádosti o dávku PF OSŽ a prosím o zprostředkování mého poděkování všem zúčastněným.“ Citace z dopisu členky OSŽ, které byl poskytnut finanční příspěvek z PF OSŽ. V podobném znění se nesla i další poděkování.

Každé poděkování, které je adresováno na OSŽ–ústředí, je možno hodnotit velmi pozitivně, neboť je to ocenění pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají, za jejich solidaritu.

Ekonomicko–sociální oddělení OSŽ–ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které obdrží po doporučení (potvrzení) od příslušného ZV ZO OSŽ, nemají vždy vyplněny všechny potřebné údaje, což lze charakterizovat stále jako dlouhodobý a přetrvávající stav, který se postupně jen nepatrně zlepšuje. ESO OSŽ–ústředí než předloží žádosti k projednání Představenstvu OSŽ (zpracování důvodových zpráv) musí si chybějící údaje vyžádat buď u žadatele či předsedy příslušné ZO OSŽ. Převážně chybějící údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpore od zaměstnavatele (SF, FKSP) nebo prostředků ZO OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

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

V průběhu II. pololetí 2018 byly ve čtrnáctidenníku Obzor ZO OSŽ i jednotlivci vyzýváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zaslali finanční příspěvek, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

Luďek Šebřle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Konec modré armády?

Pracuji jako vlakvedoucí téměř čtyři desítky let. Za tuto dobu jsem vystřídal několik druhů uniforem různých vzhledů a v různé kvalitě. Nepamatuji ale, že by košile nebyly modré a že by v létě nebylo možné nosit bundokošili v modré barvě. To se má letošním rokem změnit. Bude nosit pouze bílé košile a bundokošile zaniknou úplně. Nevím, jestli si tvůrce tohoto nařízení uvědomuje, že od nástupu do konce směny strávím v zaměstnání běžně přes 30 hodin. Za tuto dobu vystřídám třeba deset souprav, mnohdy s ostrými obraty. Na regionálních tratích jsou samozřejmě všechny bez klimatizace. Přebíháme s vyplazeným jazykem, ověšení taškami se služebními pomůckami, abychom byli u obratové vlaku včas. Obzvláště v letních měsících je i na modré bundokošili po čase vidět ušmudlaný pruh od popruhu POJ. Přesto to ale nebije tolik do očí, jako na košili bílé. Opravdu není v našich možnostech se několikrát za den převlékat. Kdo si vyzkoušel trávit čas v rozpalených soupravách, ví, že i maličkosti usnadňující život jsou v takových chvílích důležité. Určitě je příjemnější být v bundokošili, do které se dostane trochu vzduchu i spodem, než v košili zastržené do kalhot. Myslím si, že v každé firmě by mělo být zájem, aby ji zaměstnanci reprezentovali co nejlépe. Ale průvodčí ve špinavé košili toho ne-

docílí ani perfektním výkonem služby, ani prozákaznickým chováním vůči cestujícím. Aniž bych se chtěl dovolávat časů minulých, musím se zeptat: opravdu je takový problém zůstat v oblasti obléčení u tradic a objevovat se před cestujícími tak, jak nás vždycky znali?

Rostislav Meduna

Reakce Českých drah:

České dráhy upozornily na ukončení nošení bundokošil jako součást stejnokroje v Týdeníku osobní přepravy č. 5/2019 ze dne 1. února 2019. Publikace této informace vyvolala řadu dotazů, proč byla z procesního listu O–02 Stejnokroje (čl. 7) odstraněna v prosinci loňského roku zmínka o bundokošilích, proto jsme přinesli v periodiku Českých drah vysvětlení. V souvislosti s příspěvkem a dotazem v Obzoru postupujeme toto stanovisko i redakci Obzoru.

Problematika bundokošil byla projednávána již v prosinci r. 2017 na jednání Pracovní skupiny pro problematiku výstrojních součástí a OOPP, kde bylo dohodnuto ukončit nošení bundokošil na konci roku 2018. Jednání se účastnili zástupci dotčených odborů GŘ ČD, OJ ZAP a jednotlivých odborových centrál. Bundokošile byly v seznamu výstrojních součástí, který je přílohou předpisu ČD Ok 3, ponechány nejdříve s po-

známkou „do vydání zásob“ a následně byla ze seznamu odstraněna. Ve výše uvedeném procesním listu byla od prosince 2017 veřejně poznámka „bundokošili je možno nosit do konce roku 2018“. Změnou od 9. 12. 2018 byla informace o bundokošilích z procesního listu úplně odstraněna.

Mgr. Petr Štáhlavský, oborový specialista České dráhy, a. s., Generální ředitelství

Stanovisko OSŽ:

V procesním listu PL O–02 došlo k ukončení možnosti nosit bundokošili k 31. 12. 2018. Stanovisko OSŽ k ukončení možnosti nosit bundokošili, které bylo prezentováno na jednání pracovní skupiny OOPP, bylo a je neměnné: OSŽ bylo a stále je proti jakémukoli omezení či ukončení možnosti nosit stejnokrojovou bundokošili. V zápisu z jednání není nikde napsané, že OSŽ nebo jiná odborová organizace souhlasí. Tento bod nebyl z pohledu OSŽ nikdy ukončen. Ukončení bylo jednostranné ze strany zaměstnavatele, „stojí mimo jiné v dopise, který ve středu 27. 2. 2019 zaslal Antonín Leitgeb, tajemník Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Ing. Zuzaně Čechové, ředitelce odboru 14, a v kopii JUDr. Ivo Veselému, personálnímu řediteli GŘ ČD, Ing. Jitce Kubíkové, ředitelce ZAP, Ing. Zuzaně Ajgmanové, ředitelce ZC Č. Třebová a Naděždě Bludovské, systémové specialiste odboru 14. Problémem se bude zabývat Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., na svém jednání ve středu 6. března 2019.

Jsi ready?

Už dříve bylo konstatováno, že instituce, která sama sebe prohlásila za NÁRODNÍHO dopravce, by měla užívat národní jazyk, a tím snad zatím ani v Čechách či na Moravě nebo ve Slezsku práce není angličtina. Opravdu asi málokdo mimo vedení Českých drah chápe, že železniční vozidlo, které vypadá jako žralok, se nejmenuje česky žralok, ale anglicky Shark. Na blížící se Mistrovství světa v hokeji v Bratislavě a Košicích bude národní dopravce vypravovat zvláštní vlaky, a aby nebyly prázdné, tak se samozřejmě musí propagovat. A proč práce v reklamě národního dopravce užívat národní jazyk, když si je vedení ČD jisto, že hokejový fanoušek mluví tak hrdou češtinou: „Jsi ready?“ místo zastaralého „Jsi hotov (připraven)?“, tak práce v roce 2019 nikdo nemluví. Jsem asi výjimkou a chci Českou dráhu ubezpečit, že když mi někdo v reklamě tyká a ještě užívá anglický překlad normálního českého slova, tak ten výrobek nikdy nekoupím.

Petr Rádl

Třídíme odpad...

Je tomu už pár let, co jsem naposledy psal do nějakých novin, jelikož už si jako emeritní strojívedce chodím pro výplatu na poštovní úřad. Čtl bych vám tímto pospat můj, ne právě radostný zážitek z poslední doby. Sedím, protože v letošním lednu je tepleji, na peronu železniční stanice Hodonín a pozoruji ten menší cvrkot (než byl za nás). Těkám očima semo, tamo, když spatřím mladší paní, jak otevírá čtyřtvorové kontejnery na tříděný odpad, které mají na každém z nich nápis, že byly pořízeny za peníze EU. Paní má v ruce černý igelitový pytel a všechny druhy odpadu hází do tohoto pytle, čímž mění tříděný odpad na smíšený. Po mé otázce, proč tak činí, odpoví, že na veškerý odpad mají jen jeden velký kontejner! Někteří lidé se povětšinou snaží odpad třídit (ne všichni), z čehož vyplývá, marnost nad marností! Ale příroda nám bude vděčná, nezahyne, protože jí krmíme tak pestrou stravou! Chudáci naši potomci!

Miroslav Hnátek

P.S.: Kompetentní by se měli nad tímto stavem zamyslet!

Tristní stav budovy ve Františkových Lázních

Je poněkud zvláštní, že ač se uvažuje o zapsání lázní pod Krušnými horami a Slavkovským (Cisařským) lesem do světového kulturního dědictví UNESCO, je stav některých lázeňských výpravních budov stále tristní. Stačí jmenovat: 80 let pustnoucí Teplice, Karlovy Vary dolní nádraží – odpudivý stav architektury konce 80. let 20. století, nová budova Karlovy Vary horní je hodně futuristická, ale proč ne. Mariánské Lázně byly opraveny, ale prostory zejí léta prázdnotou, mimo vestibul.

Výpravní budova žst. Františkovy Lázně byla opravena pouze z pohledu od města, stav budovy ze stran je alarmující, omítka opadáva v celých pásích, okna a dveře jsou ze socialistické doby uniformně železné a omšelé, většina dveří do vestibulu je neotvíratelná. Stejně tak jsou ve špatném stavu dveře do dopravní kanceláře. Osobní pokladna má milý personál, ale otevírací doba pokladny je i v lázních s povinnými přestávkami, takže si jde host koupit jízdenku v předprodeji a strefí-li se do pauzy, nemá si skoro kam sednout, čekárna mimo vestibul neexistuje a nádražní restaurace je již „tradičně“ zrušena. Občerstvit se lze pouze naproti



Stav boční zdi žst. Františkovy Lázně, 17. února 2019.



Dveře do dopravní kanceláře F. Lázně, ne, nejsme v době normalizace, ale v roce 2019.

Martin Kubík



Na snímku zleva výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová, prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ-Ú Ing. Ondřej Šmehlík a Bc. Kateřina Vokounová, která spravuje webové stránky FISAIC.

Železničáři projevují talent a invenci v mnoha oborech

Literáři, malíři, fotografové a mnoho dalších tvůrčích a nápaditých lidí se sešlo ve čtvrtek 14. února v Praze, v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží, na jednání členů Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC. Akci moderovala výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová. Kromě několika desítek zástupců skupin sdružených do této Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů se jednání zúčastnil prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ-Ú Ing. Ondřej Šmehlík a v průběhu jednání dorazila Bc. Kateřina Vokounová, která spravuje webové stránky FISAIC.

Úvod patřil prezidentu ČZS FISAIC Vladislavu Vokounovi, který shrnul činnost skupin v roce 2018. „Zúčastnili jsme se několika velkých akcí, především výstavy u příležitosti oslav 100 let železnice v Rajecých Teplicích a oslav Dne železnice v Českých Budějovicích, kde jsme prezentovali kreativní práce jednotlivých skupin,“ řekl Vladislav Vokoun a vyslovil všem, kdo se na nich podíleli, velký dík. Podle jeho slov tyto výstavy zaznamenaly fenomenální úspěch. Například výstavu v Českých Budějovicích navštívilo kolem 5 tisíc návštěvníků a ohlasy byly velmi kladné. Vyzdvihl i ocenění, které získal Český zemský svaz na Valné hromadě FISAIC v Aténách v říjnu 2018 – byla to prestižní výroční cena FISAIC – Venuše arlézská. Jak Vladislav Vokoun připomněl, činnost zájmových skupin je umožněna i díky dotacím od velkých zaměstnavatelů: „Máme přízeň ČD, SŽDC, ČD Cargo i dalších dceřiných společností a věříme, že tomu tak bude i v roce 2019.“ Díky podpoře ze strany zaměstnavatelů nebylo proto třeba omezovat žádnou činnost skupin.

Výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová informovala především o Valné hromadě FISAIC, která zasedala 6. a 7. října 2018 v Athénách a která zvolila nového generálního prezidenta – Philippa Rouche z Francie. Důležitou změnou bylo i přijetí angličtiny jako dalšího pracovního jazyka (vedle francouzštiny a němčiny), což podle slov Ing. Šmerhové zjednodušilo komunikaci a propagaci FISAIC ve světě. Příští Valná hromada bude v roce 2020 v Sofii. Výkonná tajemnice shrнула i výsledky deseti mezinárodních akcí, jichž se v minulém roce členové Českého zemského svazu zúčastnili. Po projevech představitelů ČZS následovala vystoupení

Hranice v Čechách

Konečná stanice a vlastně i konec České republiky je v Hranicích v Čechách. Před časem bychom zde viděli i docela velkou výpravní budovu, která nebyla ve špatném stavu, ale přesto ji SŽDC nechalo zbořit, takže nyní si po příjezdu do Hranic (dříve i Rožbach) připadáte jako na konci světa.

Vydáte-li se do města, užití na náměstí již asi patnáct let vyhořelý hotel, jednu pivnici provozuje Vietnamec. Ostatní stavby jsou revitalizovány, dokonce je opraven bývalý hotel u nádraží. I přesto, že do Hranic již léta jezdí jeden jediný pár vlaků, lidé s ním cestují. Nechápu, proč jich Karlovarský kraj neobjedná více. Je

zástupců jednotlivých zájmových skupin.

Další částí jednání se zúčastnila Bc. Kateřina Vokounová, aby informovala o změně vzhledu a fungování webových stránek (www.fisaic.cz). Stránky získají novou grafickou podobu, budou přehlednější a modernější. Jednotlivé skupiny budou mít možnost spravovat a aktualizovat si své stránky samy. Na webových stránkách také najdou noví zájemci potřebné kontakty pro případ, že by měli zájem zapojit se do činnosti některé ze zájmových skupin.

„Jsem velmi pyšný na to, co všechno jste dokázali,“ řekl ve svém vstupu Ing. Ondřej Šmehlík. „Společně výstavy všech skupin v Rajecých Teplicích a v Českých Budějovicích působily velkolepě – a to je cesta, jak se společně prezentovat,“ řekl. Informoval o některých akcích, které se chystají pro rok 2019, mimo jiné o Dni železnice, který proběhne ve dnech 21. a 22. 9. v Lužné u Rakovníka. Jak řekl dále, o vzrůstajícím zájmu o činnost FISAIC svědčí i počet účastníků akcí: zatímco v roce 2015 se jich zúčastnilo 343 osob, v loňském roce již 650.

Závěr jednání patřil jako už tradičně diskusi v jednotlivých skupinách ČZS FISAIC, na němž byly schváleny plány akcí na rok 2019.

Zdeňka Sládková

Country ples železničářů Posázavského Pacifiku

Dovolujeme si pozvat všechny přátele dobré zábavy na v pořadí již 16. Country ples železničářů Posázavského Pacifiku do Čerčan. Na akci, jejímž prostřednictvím se daří prohlubovat přátelské vazby například pracovníci, profesemi i odborovými organizacemi, navíc všem kolegům garantujeme zvýhodněnou cenu vstupenky i při nákupu na místě, čímž reflektujeme obtížné plánování kulturního vyžití vzhledem k skladbě směn v nepřetržitém drážním provozu. Ples se koná v sobotu 6. 4. od 20 hodin v sále Kulturního domu Čerčany. Vstupné v předprodeji 120 Kč, na místě 150 Kč (zaměstnanci ČD, ČDC a SŽDC 120,- Kč). Oděv neformální, country kostým doporučeno.

Případné další informace získáte na e-mailu m.foxik@seznam.cz nebo na tel. 774 262 045. Těšíme se na vás!

Martin Liška, strojvedoucí PP Čerčany

Rozvoj železniční infrastruktury v zemích střední a východní Evropy v uplynulých a příštích 30 letech

V reprezentačních prostorech Kongresového centra ČNB v Praze uspořádala společnost Ermewa ve čtvrtek 21. února konferenci na téma: „Rozvoj železniční infrastruktury v zemích střední a východní Evropy v uplynulých a příštích 30 letech“. Náklady, rizika a benefity železniční nákladní přepravy v porovnání se silniční dopravou“ a „Problematika poslední míle“. Na konferenci vystoupili generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda, předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednářik, výkonný ředitel ŽESNAD.CZ Oldřich Sládek a další.

Vedle ohlédnutí za vývojem české železniční infrastruktury od roku 1989 se pozornost upírala ke klíčovým předpokladům konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy na přepravním trhu, jako je nedostatek kapacity dráhy, implementace ERTMS, rozvoj rychlých spojení s efektem do očekávaného uvolnění konvenčních tratí pro cargo, odstranění úzkých hrdel na síti, projekt

sjednocení napájecí soustavy apod.

Zdeněk Žák přednesl porovnávací stav železniční infrastruktury v západní a východní Evropě. Pozornost byla věnována nerovnému zpoplatnění užití infrastruktury drážní a silniční dopravy, problematice snižování hluku a dalším externitám v dopravě. Ivan Bednářik prezentoval nevěrohodnost statistiky silniční nákladní přepravy, která neobsahuje přepravu ve vozech do 3,5 tuny, ani přepravu ve vozích se zahraniční registrační značkou. Alexandra Beljajevová, předsedkyně představenstva Express Group, pak přednesla srovnávací analýzu kalkulace silniční a železniční nákladní přepravy. V závěru jménem pořadatele vyslovil Peter Reinshagen požadavek na vyšší proběhy nákladních vagonů. Ermewa, která je dceřinou společností národního železničního podniku SNCF, vlastní 42 tisíc nákladních vagonů více než 350 typů a zaměstnává více než 200 zaměstnanců. –rš–

DB opustila od roku 1999 2250 nádražních budov

Deutsche Bahn (DB) od roku 1999 prodala nebo zakonzervovala tisíce nádražních budov. Strana Zelených (reprezentuje 9,5 % poslanců Spolkového sněmu) nyní požaduje od vlády a od státních drah reaktivaci tratí a staničních budov. Koncern státní německé dráhy DB však zdaleka nemá v moci vše, co se týká železniční dopravy. Podle výroku koncernového šéfa DB Dr. Richarda Lutze chce být DB dochvilnější a více orientovaná na kvalitu služby – a po mnoha letech se opět zajímat o plošnou dopravní obsluhu území spolkové republiky.

Žalostný pohled na mnohá venkovská německá nádraží dokládá, že změna doktríny je nanejvýš žádoucí. Podle informací listu Welt am Sonntag prodala DB od roku 1999 na 2250 nádražních budov. Mnohé jsou dnes zabezděné a zpusťosené. Z nádražních budov se staly ruiny a ostuda obcí, především na venkově. Za prodej nádražních nemovitostí s plochou 3,5 mil. m², často v dobrém stavu, inkasovala DB cca 150 mil. eur (téměř 4 mld. Kč). Nakupujícími byly obce, soukromé osoby nebo institucionální investoři. Z mnoha plánů nových vlastníků však nakonec sešlo. V místech prodaných výpravních budov je dnes uniformní zastávka, tedy pokud trať vůbec zůstala v provozu. Avšak bez pokladny, bez personálu a služeb. Podle údajů spolkového ministerstva dopravy od roku 2001 zaniklo 289 osobních nádraží DB z důvodu zastavení provozu na tratích. Podle údajů DB Station & Service (společnost pro provozování osobních nádraží) se počet snížil z 5669 na 5380.

Podle ministerstva nejsou údaje o zrušených nádražích v době od sjednocení země do roku 2001 k dispozici z důvodu reorganizace státních drah DB a DR a nasazení nového softwaru ze vzniklé DB Station & Service. Po nástupu šéfa DB Hartmuta Mehndorna byl u akciové společnosti DB akcelerován proces sanace podniku a maximalizace zisku. Vše bylo podřízeno plánovanému vstupu podniku na burzu. A provinční nádraží se nezdály být tahákem pro soukromé investory, nezapadaly do obrazu globálního lídra na poli mobility a logistiky. V uplynulých 17 letech bylo v Německu uzavřeno každé dvacáté nádraží. Zastavením provozu železnice ztratili lidé na venkově spojení se světem, kritizuje Annalena Baerbock ze strany Zelených tehdejší strategii DB. A dodává, že pro Zelené je mobilita šetrná k životnímu prostředí prioritou. Z toho vyplývá, že každý region v Německu by měl být znovu spolehlivě a pravidelně dostupný a obsluhovan železniční dopravou. K tomu je nutné rozšířit železniční síť, reaktivovat opuštěné tratě a zjednodušit cestování vlakem. Pro jednotlivé tratě a nádraží může provozovatel dráhy žádat Drážní úřad (EBA) o zastavení provozu. Pokud během tříměsíčního období není předložena nabídka jiného provozovatele dráhy a Drážní úřad může pro nízkou poptávku rozhodnout o zrušení tratě a nádraží.

5,5 mld. eur do nádražních budov

Regionální doprava je dlouhodobě přehlížena. Za regionální železniční osobní dopravu od regionalizace v roce 1995 odpovídají spolkové země. Ty rozhodují, kde, kdy a jak pojedou vlaky, za jakou cenu, s jakými vozidly a v jakém intervalu. A v neposlední řadě i o vybavení zastávek. Pokud objednatel závazkové dopravy staniční budovy nepožaduje nebo pokud vlakovou dopravu země objedná u nestátního dopravce, je osud budov zpečetěn. I pokud smlouva na dopravu ve veřejném zájmu získá DB a nádražní budovy nejsou požadovány, akciová společnost jejich provoz záhy ukončí a snaží se je prodat. Na 1250 nádražních budov přešlo na obce a soukromé investory. O balík jednoho tisíce budov usiloval jeden soukromý investor. Plány s nemovitostmi však často nevyjdou a DB se mnohdy rozhodne převzít budovu zpět. Hlavně s velkými developery nemá DB zrovna pozitivní zkušenosti. Ruiny nádražních budov, především v centrech měst a obcí, jsou problémem pro obce i špatnou reklamou pro DB. Pro údržbu a obnovu stávajícího portfolia 5380 nádražních budov disponuje DB částkou 5,5 mld. eur na období let 2017–2021 (cca 5,2 mil. Kč na budovu a rok). Pozn.: DB Station & Service vznikla v roce

1999 jako dceřiná společnost DB. Ročně dosahuje obrátu tržeb kolem 1,25 mld. eur (necelých 32 mld. Kč) a zaměstnává na 5400 pracovníků. Ročně odbaví na 150 mil. zastavení vlaků osobní dopravy ve stanicích. Každý den ve stanicích nastoupí a vystoupí na 17 mil. cestujících. Provozuje 5380 aktivních osobních nádraží s 800 většími výpravními budovami. Podle bitnews-de.info –rš–



Opuštěná stanice Waldsassen.

Nabídka pracovního uplatnění

Specialista GSM-R

Chcete být součástí důležitého týmu GSM-R v ČR? GSM-R (Global System for Mobile Communications–Railway) je mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace. Používá se pro komunikaci mezi vlakem a dispečerskými centry řízení železnice v rámci European Rail Traffic Management System (ERTMS).

VAŠÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ BUDE:

- provozování jednotlivých subsystémů staniční části systému GSM-R, který slouží pro provoz železnice v ČR
- aktivní účast na diagnostice a monitoringu závad technologie GSM-R
- komunikace technických řešení se zákazníkem a dodavateli
- revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků
- spolupráce s jednotlivými servisními týmy v terénu
- servis a konfigurace centrálních částí systému GSM-R

Specialista ETCS

Podílejte se na celorepublikovém strategickém projektu ETCS na železnici!!! ETCS (European Train Control System) je evropský vlakový zabezpečovací systém, který je součástí evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS (European Rail Traffic Management System). ETCS bude postupně nahrazovat všechny stávající národní systémy na celém území Evropy. Získáte zcela ojedinělé zkušenosti v ČR.

VAŠÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ BUDE:

- instalace mobilní části ETCS do drážních vozidel převážně českých dopravců (mj. České dráhy a ČD Cargo)
- aktivní účast na integrační činnosti a ožívování technologie ETCS
- komunikace technických řešení se zákazníkem a dodavateli
- revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků a zákazníků
- zastřešení komisionálních prohlídek vozidel, kontrola a evidence předávaných podkladů a dokumentace na vstupu a výstupu

Moudrost pro tento den

Zatímco ztrácíme svůj čas váháním a odkládáním, život utíká.

Seneca

římský filozof (4 př. n. l. - 65 n. l.)

Poznávací zájezd Kyjev – Moskva – Petrohrad vlakem!

Nabízíme poslední volná místa v poznávacím zájezdu do Moskvy a Petrohradu se zastávkou v Kyjevě. Zájezd se koná v termínu 29. června – 11. července 2019, doprava vlakem po trase Praha – Košice – Kyjev – Moskva – Petrohrad s možností využití jízdenek OSŽD.

Více informací PhDr. Helena Svobodová (helena.svobodova@osz.org, tel: 972 241 907).

Co nového na Prudké?

Ano, je pravda, že většina zařízení přes zimu se ukládá k zimnímu spánku, ne však zcela. I provoz na Prudké, patřící ZO OSŽ železniční stanice Brno hl. n., přes zimu žije. A protože klientů není tolik, co v létě, využijeme tuto dobu ke zvelebení. Návštěvníci jistě ocení novou vybavení pokojů, nové dispozice ubytovacích prostor domků a další doplňky. Další z interiéru dostaly dřevěná obložení. Pro gastronomii přibude nový venkovní gril, jídelna dostane nové stolové vybavení. Mnozí návštěvníci budou mít možnost nového miniwelness již o letošních Velikonočních. Jaroslav Vavřík



PRO OBĚ POZICE TOTOŽNÉ:

BUDEME OD VÁS POŽADOVAT:

- středoškolské nebo vysokoškolské vzdělání technického zaměření
- znalost anglického jazyka na základní úrovni (psaná i mluvená forma)
- zkušenosti se sdělovací a zabezpečovací technikou a zájem o železniční dopravu
- komunikační schopnosti a práci v týmu
- schopnost porozumět technickým normám a čtení technické a výkresové dokumentace
- řidičský průkaz skupiny B

VAŠÍ VÝHODOU BUDE:

- základní zkušenosti s měřicí technikou výhodu
- předchozí zkušenost v oblasti železniční sdělovací a zabezpečovací techniky

JAKO NÁŠ NOVÝ KOLEGA ZÍSKÁTE:

- práci na jedinečném projektu v ČR
- profesní vzdělávání a získávání dalších zkušeností se zajímavou technologií
- zázemí a podporu zkušených odborníků
- jistotu dlouhodobého uplatnění a férového jednání – 70% našich kolegů u nás pracuje více než 10 let
- rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem: 7 z 10 našich zaměstnanců potvrdilo, že rovnováha mezi soukromým a pracovním životem je u nás skutečností (Aon Best Employers 2018)
- pestrý benefitní program – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, poukázky Flexi-Pass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy v lékárnách, optikách, na dovolenou, stravenky a mnoho jiných
- týden dovolené navíc

Strukturované CV zasílejte na: kariera@cdt.cz, www.cdt.cz/kariera, tel.: 972 225 509. Těšíme se na vás!



Hranice v Čechách – výpravní budovu nahradil betonový bunkr, vlevo opravený bývalý nádražní hotel, tak mohlo vypadat i nádraží, kdyby se lidé uměli dohodnout, co vlastně chtějí.