

Z aktuálních událostí

■ Ústředí OSŽ na svém zasedání v Praze 24. února jednomyslně schválilo rozpočet OSŽ na rok 2015 a kromě tohoto důležitého bodu jednání se věnovalo dalším aktuálním tématům, především vývoji situace v souvislosti s převodem budov od ČD k SŽDC. „Situace je komplikovaná, nikdo není schopen například říci, jaká budou platit pravidla po převodu budov,“ řekl Vladislav Vokoun a dodal, že ani chystaná transpoziční novela zákona o dražbách neřeší takové „detaily“, jako například: kdo a kolik bude platit za používání veřejných prostor tak, aby celý systém fungoval. „Ač nemám stávající opoziční politiky příliš v lás-



Snímek z projednávání rozpočtu OSŽ na rok 2015 na Ústředí OSŽ.

ce, v jednom jim musím dát za pravdu – ministerstvo dopravy je v totálním rozkladu. Zaplat' pánbůh, že aspoň České dráhy fungují a kolektivní smlouva platí.“ Někteří členové Ústředí OSŽ poté v diskusi začali dokonce mluvit o výstražných akcích či „razantních krocích“. Nakonec ale zvítězil názor, že by bylo dobré počkat na výsledky jednání tripartity.

Členové Ústředí OSŽ vzali na vědomí Informaci o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2014 (zprávu uvádíme v tomto čísle Obzoru), zprávu o činnosti oddělení BOZP v roce a projednali návrh vzdělávacích aktivit OSŽ v I. pololetí 2015. Další část jednání byla věnována přípravám oslav 25 let OSŽ – konkrétně 24. března se bude konat slavnostní zasedání Ústředí OSŽ za účasti mnoha pozvaných hostů v Domě Bohemika v pražských Vysočanech a 9. dubna pak zasedání pro nejbližší okruh členů ze ZO OSŽ ve Starých Lázních v Kolíně.

■ Ve středu 25. února 2015, v sídle SOKV Ústí nad Labem (ČD Cargo), skončilo poslední školení k Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo, a. s., na rok 2015. Tato školení jsou, jak se již stalo tradicí, organizována společně se zaměstnavatelem. Od 6. února, kdy školení začala, bylo na šesti místech (Praha, Ostrava, Pardubice, Brno, České Budějovice a Ústí nad



Snímek ze školení k PKS ČD Cargo v Ústí nad Labem.

Odbočka Parník skončila

Ve dnech 25. února až 7. března probíhaly v úseku Česká Třebová – Odbočka Parník – Dlouhá Třebová výluky na zprovoznění obousměrného autobloku a zapojení Odbočky Parník do dálkového řízení ze železniční stanice Dlouhá Třebová. Byt na Odbočce Parník, kde se sbíhají traťové a nákladní koleje „z ranžírů“ slouží výpravčí už léta, v noci z 6. na 7. března byla Odbočka Parník výpravčím obsazena naposledy. Výsledkem všech prací je, že Odboč-

ka Parník je od 7. března 2015 dálkově řízena z Dlouhé Třebové. Martin Bureš je jedním ze čtyř výpravčích, kteří se zapojením odbočky na dálkové řízení přišli o práci. On sám přejde ke společnosti ČD Cargo jako staniční dispečer. Od soboty 7. března tak vstoupila Odbočka Parník obsazená výpravčím do historie, výpravčí v Dlouhé Třebové bude nově kromě své stanice dálkově ovládat i sousední Odbočku Parník. —mmč—

■ Podnikový výbor OSŽ SŽDC, který zasedal 26. února v Praze, jednal mimo jiné o problematice poskytování osobních ochranných pracovních pomůcek zaměstnancům. K této problematice došlo podnikovému výboru několik připomínek od zaměstnanců infrastruktury, proto bylo navrženo pozvat na jednání příslušné hospodářské pracovníky. Diskuse k těmto tématům (vzdušnost materiálů, tj. podíl bavlny a umělého textilu v oděvech, kvalita pracovní obuvi a mycích prostředků aj.) byla velmi široká. Tuto část jednání uzavřel tajemník PV Štěpánek konstatováním, že v rámci činnosti pracovní komise je spolupráce se zaměstnavatelem



Na snímku z jednání PV OSŽ SŽDC jsou zleva Bc. Jiří Svoboda, ředitel odboru nákupu a veřejných zakázek GR SŽDC, s. o., Mgr. Martin Malý, předseda PV OSŽ SŽDC, Ing. Keprlík z odboru 8 SŽDC, Eva Linhartová, vedoucí střediska výrobních součástek, a Petr Štěpánek, tajemník PV OSŽ SŽDC.

velmi dobrá a všechny připomínky jsou projednávány s cílem najít dobré řešení pro zaměstnance.

Následovaly informace ze strany zástupců zaměstnavatele, mj. o tom, že na 6. března je plánováno jednání zaměstnavatele a všech odborových centrál (OC) k čerpání prostředků FKSP v roce 2014 a návrhu prozatímního rozpočtu C–FKSP na rok 2015. V současné době probíhá finalizace akcí sociálněbezpečnostního charakteru. U kondičních pobytů proběhlo řízení na dodavatele a je předpoklad, že pokud nebudou podány námítky účastníků výběrového řízení, dojde k uzavření smlouvy s poskytovatelem kondičních pobytů. V rámci posílení počtu provozních zaměstnanců infrastruktury (cca 469) by v letošním roce mělo nastoupit dalších cca 230 nových zaměstnanců. —red—



Pod komando nyní spadají i osobní pokladní, informátoři, tranzitěři a další zaměstnanci bývalého KCOD. Více o dopadu změn, které přinesl vznik ZAP, přinášíme v následujícím článku. Na snímku Michaela Mareše je osobní pokladní Petra Mrázová z Pečče.

Po vzniku ZAP je komandování složitější a o mnoho náročnější

1. října 2014 vznikla u Českých drah nová organizační jednotka Zákaznický personál (ZAP), v níž byly sloučeny dosavadní organizační jednotky Krajských center osobní dopravy (KCOD) a Regionálních center vlakového doprovodu (RCVD). To mělo mimo jiné dopad také na oblast komandování. Samostatná komanda stacionárního personálu (KCOD) byla zrušena a rozšířila se bývalá komanda RCVD, kde komandující přebírali navíc i zaměstnanci bývalého KCOD. Jak na tyto změny pohlíží jeden z komandujících, Zdeněk Poklemba ze ZAP Olomouc, který je současně členem ZV OSŽ železniční stanice Olomouc, v němž hájí zájmy vlakových čet?

„Původně jsme komandovali pouze vlakové čety. Po vzniku RCVD jsme několik let ladili systém, který byl poslední roky téměř dokonalý. RCVD byla dynamická jednotka s perfektní operativou a minimálním počtem řídicích pracovníků. Každý měl naprosto přesně zadané úkoly, které plnil. Nedocházelo k překrývání činností, informačním šumům, vše bylo naprosto průhledné, logické. Teď začí-

náme znovu,“ konstatuje Poklemba. Jak dále dodává, pod komando nyní spadají i osobní pokladní, informátoři, tranzitěři, staniční dělníci, úklid a další zaměstnanci bývalého KCOD, což je zhruba 90 % nárůstu zaměstnanců. Podle jeho dalších slov je z tohoto důvodu nyní komandování podstatně složitější. „Přišli jsme o přímou linii řízení, kdy našimi přímými nadřízenými byli pouze vedoucí RCVD a dozorcí. Jejich úkoly šly bez mezičlánků přes nás, přímo k zaměstnancům. Jasně, rychle. Dnes komunikujeme s manažerem, přednosty, technickou skupinou, MTZ, dozorcími a ostatními zaměstnanci, kteří zabezpečují chod celého ZAPu. Což znamená více telefonů, více předávání vzájemných informací. Samozřejmě to stojí nějaký čas, který potřebujeme ke komandování personálu. A někdy ten čas chybí.“

Olomoucké komando mělo původně na starosti přibližně 150 zaměstnanců vlakových čet, kde se všichni navzájem znali. Nyní komandující přibylí pracovníci z někdejší KCOD, které si

museli přerozdělit. „Těch lidí je už opravdu hodně a na denních směnách někdy nestíháme. Třeba příprava a přechod na nový GVD a následné omezení svátkové dopravy a rozjezd ZAPu, tak to bylo úplně na hraně.“ Podle zkušenosti Zdeňka Poklemba má samotná práce komandujícího stejný základ jak pro mobilní, tak pro stacionární personál. Přesto jsou pořád prioritou vlakové čety, což je dáno provozem. Vlaky odjet musí a musí odjet včas. Pokud nenačká vlaková četa, tak neodjede vlak a s ním třeba tři sta cestujících. „Není to tak, že by snad zaměstnanci bývalého KCOD byli v druhé linii, ale sloučením těchto pracovišť je mň prostor pro všechny. To znamená, že prioritně musíme řešit ve spolupráci s dispečerským aparátem mimořádnosti typu nehodových událostí, zpoždění vlaků a návaznosti vlakové čety na další vlaky, vystřídání zaměstnanců v průběhu směny při nedostatečném odpočinku, úrazy, náhlá onemocnění a spoustu dalších věcí.“

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Vlakové čety jsou v drtivé většině skuteční profesionálové.“

Hovoříme se ZDENĚKEM POKLEMBOU, členem ZV OSŽ Olomouc pro vlakové čety a členem Výboru PV OSŽ při ČD, a. s.

Jak hodnotíte práci vlakových čet z vlastní zkušenosti i ze zkušenosti vaší současné profese komandujícího?

Tuto práci nemohou dělat dobře lidé bez schopnosti empatie, sociálního citu, asertivity a přirozeného taktu. Starší kolegové mají za sebou několik etap psychologických školení. Jedno školení z oblasti zvládnutí krizových situací zrovna probíhá. Ale to je pouze vodítko, rozhodující je osobnost. V konkrétní situaci si musí umět poradit a problém vyřešit. Není to vůbec lehká práce a rozhodně ji nemůže dělat každý. Čety se občas setkávají s agresivním chováním, zloději, fanoušky, alkoholem posílenými partami. V případě střetnutí vlaku s osobou nebo motorovým vozidlem jsou to vlakové čety, které zajišťují první pomoc a k této nehodě jdou jako první. Na straně druhé ve vlaku jsou většinou příjemní cestující a občas se dá zažít i legrace. Některé téměř neuvěřitelné příběhy se vyprávějí léta.

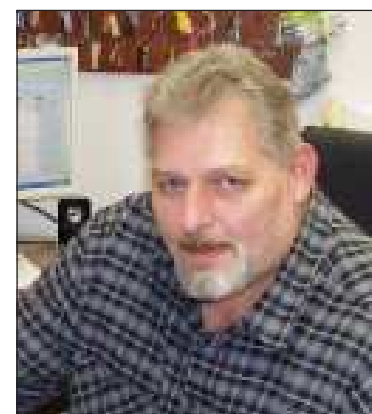
Stále se hodně mluví o loňské prosincové kalamitě, která značným způsobem převalila také kvalitu vlakových čet. Našlo se něco, co by jim bylo možno vytknout?

Myslím, že vlakovým četám v tomto případě nebylo co vytknout a jejich obětavost k cestujícím i loajalita k firmě byla někdy až dojemná. Přitom toho není málo, co vlakové čety trápí a proč by mohli být zatrpklí. Jen namátkově: kvalita stejnkrojů, někdy nepřehledná a neustále se měnící tarifní politika, zahlcenost spoustou

informací, které je nutno vstřebat. Svátková a prázdninová omezení v dopravě, výluky, jízdy předhlášených skupin a osob s omezenou schopností pohybu, mimořádná řazení vozů. To je jen pár příkladů, celý výčet by byl na stránku. No a samozřejmě vždy na prvním místě turnusy, dělené směny, ostré obraty, spaní ve „světě“, na některých soupravách absence vhodného prostoru, kam si mohou uschovat věci a tak dále a tak dále.

Jak velkým problémem jsou turnusy, nástupy, přerušování směny, právo na odpočinek?

V každém novém GVD se samozřejmě mění i turnusy vlakovým četám. U několika směn máme v letošním GVD obraty vlaků „ostřejší“ – v některých případech šestiminutové – což v praxi znamená, že vlaková četa po příjezdu do obrátové stanice po pár minutách odjíždí s vlakem zpět. Pokud se tato varianta týká jednoho obratu, nic se neděje, problém ale vidím, pokud takto zaměstnanec jede celou směnu. Všichni jsme lidé, máme své potřeby, musíme jíst, pít, na pár minut si sehnout. A v následujícím vlaku musí být vlaková četa usměvavá, vstřícná, ochotná. Uhoněný, zpocený, hladový a nervózní zaměstnanec asi nikomu neprospěje. Samozřejmě, čety mají zákonnou přestávku na jídlo a oddech, ale ta je v některých případech jen jedna. Naplánovaná třeba po prvním vlaku a pak se několik hodin už zaměstnanec nezastaví. Ano, dá se s tím pracovat, ale rozhodíte celý turnus, produktivitu, volna.



Jaké jsou z vašeho pohledu komandujícího rozdíly mezi zaměstnanci vlakových čet?

Pokud se týká zmíněných turnusů, těžko můžeme říci, že kterýkoli turnus uspokojí úplně všechny. Každý člověk má jinak nastavenou priority. Zejména mladší by jezdili nejraději, co to dá, aby následně měli co nejdelší volna. Dříve narozeným a ženám s malými dětmi spíše vyhovují kratší směny a mezi nimi volna častější, byť kratší. K turnusům se vyjadřují přímo pověřeni zástupci vlakových čet a konzultují je se zpracovateli. Pak teprve dojde k jejich schválení ZO. Občas bývá veselo. Samozřejmě každý turnus musí splňovat zákonem a KS předepsané parametry i zaměstnavatelem požadovanou produktivitu. Většinou jednání končí kompromisem. Všichni to nakonec chápou jako daň své profese, kterou si dobrovolně vybrali. A na kterou jsou hrdí.

(Pokračování na straně 2)



Jedním ze čtyř výpravčích, kteří se zapojením odbočky na dálkové řízení přišli o práci, je i Martin Bureš (na snímku).



Soukromý vláček výtopny Zdice právě opouští Nymburk při další jízdě do Velelib.

Saxíkův pivovarnický expres

V sobotu 21. února, za krásného počasí, podnikla společnost SAXI výtopna Zdice pro zájemce okružní jízdu zvláštního vlaku, sestaveného z motorové lokomotivy T 212.0581 s vozy typu Rybák a služebními Ds, ze Zdic přes Nymburk, kde byla první zastávka, a Mladou Boleslav s druhou zastávkou v Kropáčově Vrutici, a další jízdu přes Všetaty a Prahu s návratem do stanice Zdice. Cílem byly tentokrát hned dva pivovary. První exkurze byla v průmyslovém pivovaru Nymburk a dále v minipivovaru Neumann v Mělnickém Vtelně, kam ale bylo nutno dojít ze stanice Kropáčova Vrutice a

kde byl naplánován oběd s degustací piva.

Zvláštní vlak odjížděl z výchozí stanice Zdice již v půl sedmé ráno a návrat byl plánován před půl devátou večer. Jízdné činilo 490 korun a při celodenním výletě cena obsahovala nejen vlastní jízdenku, ale rovněž zmíněnou exkurzi či oběd s degustací piva. Služební vůz sloužil k případné přepravě kočárků, kol a jiných spuluzavazadel.

Jízdu vláčku nenarušila ani výluková činnost a tak lze pořadatelům za hezky strávený den poděkovat.

–jar–

Mostecké proměny

V loňském roce zaznamenal prostor před železniční stanicí Most vpravdě revolučních změn. V první etapě byl zbourán starý silniční most nad komunikací I/27, vedoucí z města k nádraží. Na jeho místě byly po roce postaveny mosty dva – silniční, pro motorová vozidla a vozidla MHD, a s ním souběžně vedoucí lávka pro pěší a cyklisty. V poslední etapě pak bylo přikročeno k samotné rekonstrukci přednádražního prostoru. Cílem bylo zkvalitnění provozu veřejné a automobilové dopravy a zlepšení dostupnosti prostředků MHD pro cestující, vybudování nových zastávek poblíž vstupu do nádražní budovy. Například cyklisté se nyní mohou dostat se svými stroji po cyklostezce naprosto bezpečně až před vchod do nádraží.

V rámci provedených úprav byla zde i nadále zachována pěší zóna, přerušovaná nově zbudovanými parkovacími. Pro motorizované ces-

tující Českých drah, a. s., je zde nyní k dispozici přes 120 parkovacích míst včetně těch, vyhrazených pro Policii ČR, ČD, a. s., a Českou poštu, a. s. Do úprav byly zahrnuty i pozemky ve vlastnictví města Mostu. Samotná nádražní budova na svou „resuscitaci“ ještě čeká. Ale jak dobře víme, vše je dnes především o penězích. Ten, kdo již delší dobu nepřijel vlakem do Mostu, bude jistě těmito změnami příjemně překvapen. Po úpravách a „zkulturnění“ okolí železniční stanice v nedaleké Bilině došlo i v Mostě k zvýšení komfortu pro cestující veřejnost.

Na rekonstrukci přednádražních prostor získalo statutární město Most dotační prostředky z Regionálního operačního programu Severozápad. Celkové náklady činily 59 402 000 Kč. Samo město Most se podílelo na financování částkou 7,5 %, tj. 4 455 150 Kč. A. K. Kýzl



Celkový pohled na zrekonstruovaný přednádražní prostor před železniční stanicí Most v úterý 13. 1. 2015.

Dippoldiswalde, dočasná konečná úzkokolejky do Kipsdorfu

V roce 2002 při povodni století byla smetena saská úzkokolejka poblíž Dráždan Freital – Hainsberg – Kurort Kipsdorf. Trať chtěli zrušit již „soudruzi z NDR“ do roku 1974, pak „ekonomové“ ze SRN. Nakonec trať zachránila soukromá společnost. Po povodni se rozhodovalo, zda se

trať vůbec opravit, v roce 2008 byl za podpory svobodné země Sasko, dárců a sponzorů opraven úsek do Dippoldiswalde. Pak se několik let nedělo nic, v loňském roce byly zahájeny práce na zprovoznění zbylého úseku do Kurortu Kipsdorf, který je známý dlouhým viaduktem přes obec Schmiedeberg. Ten byl postaven v roce 1924 jako podpora nezaměstnaných. Původní trasa vedla na kraji hlavní ulice v obci. Na trati jezdí denně šest párů pravidelných parních vlaků, jízdné jedním směrem stojí 7,70 eur.

Jízdenky Labe/Elbe neplatí, lze je použít pro jízdu autobusem přes Kurort Kipsdorf až do Teplic, či na ostatní vlaky v systému VVO. Od 10. do 22. února na trati jezdily vozy s označením DR (Deutsche Reichsbahn), pro navození atmosféry časů NDR. Info: <http://www.talbahn.com/fahrplan-tarif>.

Martin Kubík



Vlak P5006, lokomotiva 991771-7, vyrobená v roce 1952 v LKM Babelsberg.

Bílinský unikát

Asi málokdo z cestujících, jedoucích vlakem z Biliny do Mostu či opačně (trať SZDC č. 130), tuší, že se zde jedná svým způsobem o „unikát“ na naší železnici. Na zhruba osmi kilometrech mezi Bilinou a odbočkou České Zlatníky je totiž trať vedena v tříkolejném úseku. Jedná se přitom hned o druhý nejdelší tříkolejný traťový úsek v síti SZDC, po 35 km dlouhé trati Praha-Libeň-Poříčany (SZDC č. 011).

Ze železničního hlediska nemá trať Bílina – Most příliš dlouhou historii. V letech 1858–70 uvedla společnost Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) postupně do provozu svou páteřní trať Ústí nad Labem – Chomutov. Trať, postavená původně jako jednokolejka, byla záhy na to v letech 1871–89 doplněna o druhou kolej. Úsek z Oldřichova u Duchcova do Mostu byl veden přes staré, dnes již téměř v ruinu proměněné, duchcovské nádraží a dále přes Břeštanya Radčice. Koleje vedly několik kilometrů severně od Biliny a městu se vyhýbaly. To trvalo až do roku 1968.

Po více jak sto letech provozu musela stará trať ustoupit těžbě hnědého uhlí v bývalém velkolomu Maxim Gorkij u Biliny a byla v úseku Oldřichov u Duchcova – Most přeložena. Nová trať (tak jak ji známe dnes) byla postavena částečně na bývalé výsypce a je nyní vedena mno-

hem jižněji, než původní trasa ÚTD. Provoz byl na ni zahájen v květnu 1968. Vznikly zde čtyři nové zastávky, železniční stanice Bílina a nové nádraží v Duchcově, které je ale situováno docela daleko od středu města. Torzo původní trati ÚTD lze ještě vyzorovat u starého nádraží v Duchcově u známého „Duchcovského viaduktu“, u kterého došlo dne 4. 2. 1931 ke střelbě do demonstračního pochodu dělníků.

Pojedete-li tudíž z Biliny do Mostu vězte, že až do odbočky České Zlatníky jedete po „unikátním“ tříkolejném železničním úseku SZDC. Tak hezké cestování, vážení.

A. K. Kýzl



Zbýtky původních kolejí Ústecko-teplické dráhy lze ještě dnes vyzorovat u starého duchcovského nádraží. Jsme na známém „Duchcovském viaduktu“. Dál, kam vedly kysly koleje, je už jen vytěžená krajina.



Fotografický objektiv zachytil v srpnu 2014 na tříkolejném úseku u Biliny Kyselky lokomotivní vlak, tvořený strojem 122.024-3.

Z Vrbna do Klobuk přes magický Panenský Týnec

Stanice Vrbno nad Lesy (trať 110 Kralupy-Louny) leží v km 83,1 bývalé Pražsko-duchcovské dráhy, staničení tomu dosud odpovídá. V roce 2008 bylo zprovozněno dálkové řízení v úseku Klobuky (mimo) – Peruc – Vrbno – Chlumčany – Louny (mimo). Tímto moderním zabezpečovacím zařízením se sice stala trať lépe zabezpečená, ale odlišnější. V úseku Slaný – Louny není v listu GVD 529 zakreslen ani jeden manipulační vlak, přitom stanice Vrbno, Klobuky i Zlonice mají dosud výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek s omezením. Ve Vrbně je dosud vlečka Agro ZZN. V pozadí současné výpravní budovy ve Vrbně stojí ještě původní budova Pražsko-duchcovské dráhy, která je v majetku ČD, a. s., budova je v žalostném stavu. Vydáme-li se čtyřkilometrovou procházkou do Panenského Týnce, spatříme ve Vrbně zrušenou obrovskou budovu základní školy či zámeček s okny zatlučenými dřevem.

V Panenském Týnci si prohlédneme původní gotický klášter klarisek, pobožený husity. V presbytáři kostela se nachází místo s pozitivní energií, hovoří se, že se zde prý ukrývají ostatky svatě Anežky. Zatím je nikdo nenašel. Z Panenského Týnce se vydáme po staré pražské silnici, kolem kaple sv. Blažejše s pramenem. Objekt je obehnan plotem s rozličnými rotnalery. Takže pozor.

Po sedmi kilometrech a odbočkou doleva



Stavědlo v Klobukách v Čechách upomíná na dobu, kdy člověk na trati ještě něco znamenal.



Os 9752 přijel do Vrbna nad Lesy; když jedete od Kralup, postojíte si ve Slaném pěkných 33 minut. Snímek z 24. 2., 10.04 h.

dojeme do Klobuk v Čechách, kde působil známý spisovatel a farář J. Š. Baar. V Klobukách byl v roce 1872 postaven cukrovar, který byl v roce 1893 napojen vlečkou. Přežil všechny režimy, osudným se mu stal až rok 1992 (Klausova privatizace), vlečka byla zrušena a vytrhána, cukrovar sloužil jako nějaké skladiště a propadá se do ruiny. Místní

paní výpravčí mi říká: „Ještě můj otec tam pracoval, pak ho přeložili do zvoleněvského cukrovaru, který pak také zrušili.“ A tak končí slavné české cukrovarnictví, kdy v této cukrovarnické oblasti s nejlepší cukernatostí řepy není ani jeden cukrovar ani jedna rafinerie ani jedno nákladíště cukrovky u tratě 110, ani nikde jinde. Realita České republiky v 21. století.

Na bývalou Pražsko-duchcovskou dráhu upomíná i ruina bývalé železniční stavby na zlonickém zhlaví klobucké stanice, tu prý doslova rozebrali občané. No nic. Z klobucké famí kroniky se dozvídám, že se krá-

Moudrost pro tento den
Boháči bez moudrosti – co jsou jiného než vepři v blátě ležící?
Jan Ámos Komenský

VÝROČÍ MĚSÍCE
Trať a traťové úseky
BŘEZEN
Praha-Dejvice (Bruska) – Hostivice (koněspřežka Bruska-Lány)
21. 3. 1830 – 185 let
Hostivice – Kladno (Vejhybka), (koněspřežná dráha Bruska – Lány)
21. 3. 1830 – 185 let

Výběrové řízení
Odborové sdružení železničářů – ústředí vyhláší výběrové řízení na obsazení pozice inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Plzeňský a Jihočeský kraj.

Požadavky:
– minimálně středoškolské vzdělání s maturitou
– čistý trestní rejstřík
– dobré komunikační schopnosti a solidní vystupování
– orientace v pracovněprávních předpisech
– uživatelská znalost práce na PC (MS Office)
– ochota k častému cestování
– zájem o další vzdělávání

Výhodou:
– zkušenosti z práce v odborech
– zkušenosti v oblasti BOZP
– praxe v oblasti železniční dopravy
– bydliště v oblasti působnosti

Předpokládaný nástup:

– 1. 5. 2015

Výběrové řízení proběhne jako dvoukolové. První kolo se uskuteční bez účasti přihlášených, na základě posouzení písemných materiálů přihlášených. Uchazeči, kteří postoupí do druhého kola výběrového řízení, budou pozváni k osobnímu pohovoru. Vyhlášením výběrového řízení si vyhrazuje právo nevybrat žádného z přihlášených uchazečů.

Písemné přihlášky doplněné strukturovaným životopisem, ověřenými kopiemi dokladů o vzdělání a výpisem z trestního rejstříku je nutno zaslat **nejpozději do 16. března 2015 na adresu:**

Odborové sdružení železničářů
Oddělení BOZP
JUDr. Petr Kožmín
Na Břehu 579/3
190 00 Praha 9

Bližší informace je možno rovněž získat na telefonu 972 241 904.

lo vždy: v roce 1901 někdo ukradl farář J. Š. Baarovi přes noc kohouta i všechny slepice!
Martin Kubík



Magický kostel v Panenském Týnci.