

## Z aktuálních událostí

Jednání Podnikového výboru OSŽSŽDC, s. o., proběhlo 21. května v Praze, první část za účasti předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši. Hosty PV byli také zástupci z hospodářského vedení SŽDC, s. o., v čele s ředitelem personálního odboru Ing. Pavlem Kouckým.

Mimo jiné zde zazněla informace o tom, že zaměstnavatel vyhověl všem připomínkám, které zaslal PV k pracovnílékařským prohlídkám. Tajemník Adolf Hradílek kritizoval způsob výběru soukromých firem na opravy a investiční práce na železnici a navrhl usnesení, kterým by PV požádal hospodářské vedení o možnost připomínkování novelizace Směrnice č. 53, která se týká se zadávání veřejných zakázek (PV navržené usnesení schválil).

Jak informoval předseda PV Martin Malý, připomínkami PV OSŽ a dalších odborových centrál ke směrnici č. 75 (pro posuzování psychické způsobilosti zaměstnanců) bylo vyhověno. Směrnice by tedy od 1. 6. 2015 měla platit a v jejím rozsahu se také posuzují kandidáti na obsazení pracovních míst na vznikajícím pracovišti CDP Praha. „Uchazečů o tato místa je víc, než můžeme nabídnout“, dodal Ing. Koucký a dále informoval o postupu při nabírání zaměstnanců do provozních profesí v SŽDC. „K dnešním dnům zbývá ještě přijmout 176 zaměstnanců, nejvíce nově již přijatých zaměstnanců je určeno pro Správy tratí – 146, pro SEE – 81 a pro Správy sdělovací a zabezpečovací techniky – 66,“ sdělil Ing. Koucký.

Na jednání zazněla řada dalších informací, např. o Pokynu ke mzdové uzavěrce, o přístupu zaměstnanců na webovou stránku či o personálních změnách na odboru krizového řízení.

Hosty jednání Republikové rady seniorů v Praze 25. května byli předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a vedoucí ESO OSŽ JUDr. Petr Večeř, který byl v minulém jednání RRS požádán, aby odborně posoudil návrh Statutu Klubu seniorů OSŽ. Předseda RRS Kurt Mužík seznámil s děkovnými dopisy německým kolegům i vedení OSŽ za organizaci výletu lodí do Drážďan. Místopředseda a člen RRS Alois Malý informoval o akci k 10. výročí RS ČR (konané 29. 5.) a o aktivitách RS ČR. Jaroslav Pejša mj. hovořil o problematice hospodaření v rekreačních zařízeních OSŽ, nákladech na provoz a jejich využití rekreačně. Zazněla i informace o tom, že jedním z témat schůzky předsedy RRS OSŽ Kurta Mužíka s generálním ředitelem SŽDC Ing. Pavlem Surým dne 28. 5. (po uzavěrce tohoto čísla) bude možnost širší spolupráce s Radou seniorů OSŽ.

V úvodu jednání Ústředí OSŽ, které se konalo v sídle OSŽ 26. května, zazněly informace o dění v zaměstnavatelských subjektech, kde

působí OSŽ. Místopředseda OSŽ Radek Nekola informoval o jednání Dozorčí rady (DR) ČD Cargo (15. 5.), kde bylo rozhodnuto, že část hospodářského výsledku bude rozdělena ve prospěch Sociálního fondu. Méně příznivou zprávou ale je, že se chystá změna podnikatelského plánu, která s sebou může přinést i pokles počtu zaměstnanců. „Požádali jsme, aby to bylo odloženo na příští jednání DR, abychom se tím mohli zabývat na podnikovém výboru,“ řekl Radek Nekola s tím, že společně s upraveným návrhem podnikatelského plánu bude PV OSŽ ČD Cargo dne 10. 6. na svém výjezdním zasedání projednávat i materiál týkající se opravárenství. Podle Radka Nekoly se občas stane, že zaměstnavatel „optimalizuje“ některé činnosti bez vědomí sociálních partnerů. I to bude na programu červnového jednání PV. Na dotaz týkající se možného propouštění řekl Radek Nekola: „Zatím jsme ve fázi projednávání na místní úrovni, čeká nás mravenčí práce v regionech, a je na podnikovém výboru, jaké přijme usnesení. Vyčkejme do 10. 6.“

Informace z dění na SŽDC přednesl místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Mimo jiné hovořil o pokračujícím nabírání zaměstnanců infrastruktury či o výběru zaměstnanců na pracovišti CDP v Praze. „Existuje určitý převis zájemců o práci na CDP, to ovšem neznamená, že ti, co jsou v převisu, budou propuštěni.“

Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný mj. informoval o obnově činnosti RHSD pro veřejné služby a veřejnou správu, o pokračující spolupráci se Sdružením nájemníků, i o situaci v „nedrážních“ organizacích. Situace je velmi vážná v AZ Servisu a v Heavy Machinery Services (Legios), zatímco blýskat na lepší časy se naopak začíná ve FEREXu Liberec.

Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša informoval mimo jiné o jednání v Poslanecké sněmovně se zástupci koaličních stran na téma železnice a také kladně hodnotil fakt, že lidovci (KDU-ČSL) se na svém sjezdu ve Zlíně zabývali i situací v dopravě.

Tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb připomenul, že firma Moody's (podle dostupných zpráv) ponechala rating ČD ve stávajícím pásnu a že stále (z důvodu stavebních prací) pokračuje nárůst přesčasové práce (nyní už činí 44 %).

Ústředí vzalo na vědomí informaci o mzdách a odměňování a o zaměstnanosti a mzdovém vývoji za rok 2014 v zaměstnavatelských subjektech, kde působí OSŽ, dále o poskytování právní pomoci OSŽ a o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2014, informací z jednání SR zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra a informací RK OSŽ. Dále projednalo plnění rozpočtu OSŽ za leden až březen 2015.

-red-



Řepka olejka v minulých dnech hýbala politickou scénou, koalice ale nakonec při hlasování o důvěře obstála. A to i přesto, že se vládní koalici stále nedaří plnit své programové prohlášení v oblasti železniční dopravy. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 17547 mezi zastávkami Úborsko a Dubová Lhota na trati 185.

## Chomutovský ranžír čeká zásadní řez, hrozí mu zrušení?

Chomutovský ranžír čeká radikální řez, SŽDC už tam od 30. června nebude mít výhybkáře ani výpravčí a celý ranžír bude řízený ze stavědla č. 2. V praxi to znamená nejen změnu konfigurace kolejí, ale i jisté komplikace pro společnost ČD Cargo, která zde provádí posun. „Činnosti, které jsme prováděli na chomutovském ranžíru, se od dokončení přestavby kolejí a zabezpečovacího zařízení na ranžíru už nebudou moci provádět tak, jak jsme byli zvyklí,“ konstatuje Jan Martásek, vedoucí Provozního pracoviště ČD Cargo v Mostě s tím, že vlaky, které v Chomutově nemanipulují, už nyní skrz osobní nádraží projíždějí.

Opatření, kterým se ušetří především signalisté, znamená velký zásah do zaměstnanosti nejen ranžíru, ale také osobního nádraží. V rámci organizační změny přijde o práci celkem šestnáct lidí ve funkcích dozorce výhybek a signalista. Zatím to ale vypadá, že nikdo nebude muset od dráhy odejít: někteří najdou práci v Mostě, někteří odejdou do důchodu, tři posty nejsou v současnosti obsazeny. (Pokrač. na str. 2)



Půvabný původní objekt na chomutovském ranžíru pochází z roku 1872, v současné době jej využívá především společnost ČD Cargo a v dopravní kanceláři sídlí výpravčí SŽDC. Tl ze k 30. 6. 2015 skončí.

## Z Prahy byl slavnostně vypraven Legiovlak, letos navštíví dvanáct měst

Replika 11 legionářských vagonů, tzv. Legiovlak z let 1918 až 1920, vyjel za účasti premiéra vlády Bohuslava Sobotky a dalších pozvaných hostů v úterý 19. května 2015 z pražského hlavního nádraží. Ještě letos Legiovlak zavítá do dvanácti měst České republiky, v jednání je i cesta na Slovensko.

Československé legie sehrály klíčovou roli při vzniku samostatné Československé republiky, legionáři statečně bojovali nejen v Rusku, ale také v Itálii či ve Francii, a hlásili se do nich dobrovolně i krajané z Ruska nebo Spojených států amerických. „Legie jsou vnímány jako významný faktor, který umožnil vznik Prvo-republikové československé státnosti. Byli to lidé, kteří prokázali obrovskou statečnost, odhodlání, a vlastenectví v tom nejlepší slova smyslu,“ připomněl ve svém projevu předseda vlády ČR Bohuslav Sobotka a dodal: „Chtěl bych při této příležitosti po-

děkovat všem, kdo se na tomto projektu podíleli, chtěl bych poděkovat i ČD za podporu, kterou tomuto projektu daly. Myslím si, že se v rámci tohoto projektu spojili lidé dobré vůle.“ Význam a důležitost legií podtrhl ve svých projevech i další řečníci: například zástupce náčelníka Generálního štábu Armády ČR generálmajor Jaroslav Kocián („Tento projekt nás propojuje historickým mostem do současnosti. I díky legionářům byla uznána samostatnost československého státu, i díky nim dnes můžeme žít ve svobodné ČR.“), či zplnomocněný velvyslanec Slovenska v ČR Peter Weiss („Minulý týden si obě vlády na společném zasedání připomněly, že je třeba důstojně vzpomenout své výročí vzniku společného státu Cechů a Slováků. Legiovlak je prvním příspěvkem k připomínání této historické události.“).

(Pokračování na straně 2)



V ČR je řada rodin, které mají mezi svými předky legionáře. Také premiér B. Sobotka má ve své rodině ruského legionáře, který s takovýmto vlakem projel Sibiř. „Takže pro mě je to i určitý návrat k rodinné historii a k rodinné tradici,“ poznamenal.

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Sociální postavení důchodců v naší republice je podle mne nedůstojné.“

Hovoříme s **BOŽETĚCHEM DVOŘÁČKEM**, členem Republikové rady seniorů OSŽ

Jako člen Republikové rady seniorů OSŽ se aktivně podílíte na její činnosti, zároveň jste i aktivním členem Klubu seniorů v Břeclavi. Jak jste se dostal k práci na železnici a měl jste nějaké předky, kteří pracovali na železnici?

Můj děda pracoval ve výtopně Veselí nad Moravou jako topič osobní dopravy od roku 1921. Můj otec pracoval v depu Břeclav jako strojevodoucí, strojník a dispečer. Já jsem na železnici přišel v roce 1964 po vyučení na Železničním odborném učilišti v Bratislavě.

Co jste chtěl dělat, jaké povolání jste si zvolil a kolik let jste na železnici prožil?

Nastoupil jsem do depa Břeclav také i proto, že jsem chtěl pokračovat v rodinné tradici. Po dílenském zácviku jsem nejdříve topil na pamích lokomotivách, v roce 1966 jsem složil potřebné zkoušky a jezdil na lokomotivách řady 556 a 555 „Mazutech“. Pak přišla modernizace depa Břeclav. Do depa byly přiděleny motorové a diesellové lokomotivy. Dvanáct let jsem jezdil na diesellových lokomotivách T 679.1, takzvaných „Sergejích“. V roce 1978 jsem dostal nabídku pracovat jako strojník, kterou jsem přijal. Zároveň jsem absolvoval dispečerský kurz v Loučeni. Funkci strojníka jsem vykonával až do svého předčasného odchodu do důchodu v roce 2004.

Čtyřicet let práce na železnici, u jediného podniku je dlouhá doba. Kdy jste se stal

členem odborové organizace a čím jste za ta léta prošel?

Od roku 1964 jsem byl řadovým členem ROH, od roku 1974 jsem byl členem dílenského výboru. Po roce 1990 jsem byl opět zvolen do závodního výboru OSŽ, kde jsem se staral o kulturu a sport. Po volbách v roce 1998 jsem se stal předsedou ZV. Tuto funkci jsem zastával až do odchodu do důchodu v roce 2004. I potom jsem se zúčastňoval zasedání ZV a staral se o řádnou organizaci velkého počtu důchodců v naší základní organizaci. V roce 2008 jsme s kolegy Čeperovou a Korolem založili Klub důchodců. Začátkem každého roku připravujeme plán akcí na celý rok, který předkládáme na březnové schůzi členům klubu. S našimi seniory jezdíme do termálních lázní na Slovensku, účastníme se akcí ZV, scházíme se na Dni železničářů společně s důchodci ze stanice Břeclav, oblíbené jsou Mikulášské zábavy a posezení. Náš klub působí při ZV OSŽ Břeclav (LD) Naše dobrá spolupráce se závodním výborem žst. Břeclav začala již před osmnácti lety za mého předsednictví, když jsme spolu s bývalým předsedou Standou Misařem uspořádali první společenský ples železničářů uzlu Břeclav. Závodní výbor nám vychází vstříc, využíváme jejich kopírovací techniku, počítač a také kancelář. Od roku 2013 jsem se pak stal také členem Republikové rady seniorů OSŽ.

Jaké akce připravujete v letošním roce pro seniory, na co se mohou těšit?



V letošním roce to je návštěva pivovaru Litovel, tvarůžkového obchodu v Lošticích, výlet a jízda na úzkorozchodné trati z Třemešné do Osoblahy s prohlídkou parních lokomotiv v Třemešné.

Jak vidíte dnešní situaci v odborech a na železnici? Určitě se najde řada věcí, s kterými nejste spokojeni.

Rozdělení Českých drah na jednotlivé podniky se mi nelíbí. To má neblahý dopad i na činnost OSŽ. Nelíbí se mi toto členění. Podle mého názoru to staré rčení, že v jednotě je síla, už platí méně, když je dnes na železnici hodně odborových centrál, které zastupují třeba jen jednu profesi.

(Pokračování na straně 2)



# „Sociální postavení důchodců v naší republice je podle mne nedůstojné.“

(Pokračování ze str. 1)

Řadový zaměstnanec na železnici se už ani nevyzná v tom, co znamenají jednotlivé sekce v OSŽ, natož jejich zkratky.

Rozdělení železnice má také negativní dopad na vztahy mezi zaměstnanci. Doprava na železnici je určitě šetrnější k přírodě, je ale potlačována nárůstem přepravy na silnicích. Všechny politické strany a hnutí mají v programovém prohlášení ekologii dopravy, avšak pravý opak je pravdou. Velmi těžce nesu, když vidím na vlaku několik diesellových lokomotiv vezoucích nákladní vlak, který by mohl zvládnout jedna lokomotiva elektrická.

Sociální postavení důchodců v naší republice je podle mne také velmi nedůstojné. To, co jsme za celou dobu své poctivé práce pro stát vytvořili, nám stát vzal. Valorizace důchodů je

jenom výsměch pro všechny důchodce. Musím ale ocenit působení OSŽ, které svým vyjednáváním hájí jedny z posledních výhod pro zaměstnance a důchodce a to jsou jak jízdní výhody, tak další věci v sociální oblasti.

**Poslední otázka se týká vašich zálib, čím se zabýváte v důchodu kromě toho, že se podílíte na činnosti RRS OSŽ a vašeho Klubu seniorů?**

Moje odpověď bude stručná, největším koníčkem je pro mě rybaření, houbaření. A nesmím zapomenout na rodinu, to je pro mě vlastně také jedna z mnoha radostí.

Děkují za rozhovor a přeji ještě hodně spokojených let v důchodu!

Miroslav Gloss

## Z Prahy byl slavnostně vypraven Legiovlak, letos navštíví dvanáct měst

(Pokračování ze str. 1)

Na slavnostním zahájení ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží promluvil i zástupce ČD, SZDC a ČD Cargo, jmenovitě Pavel Křtek (předseda představenstva ČD), Pavel Surý (generální ředitel SZDC) a Zdeněk Škvařil (člen představenstva ČD Cargo). Závěr pak obstaral předseda Československé obce legionářské Pavel Budinský, který vyjádřil především slova díky a uznání předsedovi vlády Bohuslavu Sobotkovi za jeho podporu projektu Legie 100, který je Legiovlak vlajkovou lodí. „Rád bych poděkoval i ministru dopravy Danu Ťokovi, který napomohl tomu, že dnes Legiovlak vyjíždí. Náročná jízda Legiovlaku

by nebyla možná bez spolupráce s Českými drahami, SZDC a ČD Cargo, i jim patří můj dík. A Legiovlaku přeji, aby se jeho pouť naší vlastí setkala s vřelým zájmem veřejnosti. Věřím, že jeho jízdu budeme všichni pozorně sledovat s hrůzou.“

V letošním roce zavítá Legiovlak do Mladé Boleslavi (20. 5. až 26. 5.), pak se přesune do Liberce (28. 5. až 12. 6.) a do dalších měst: Martinice v Krkonoších 13. 6., Jaroměř 14. 6., Hradec Králové 15. 6. až 28. 6., Praha 1. 7. až 26. 8., Pardubice 28. 8. až 13. 9., České Budějovice 16. 9. až 27. 9., Jihlava 2. 10. až 18. 10., Brno 20. 10. až 5. 11., Zlín 7. 11. až 19. 11. a Břeclav 21. 11. až 24. 11. Michael Mareš

## Chomutovský ranžír čeká zásadní řez, hrozí mu zrušení?

(Pokračování ze str. 1)

Cílem organizační změny je nejen úspora lidí, ale i efektivnější využití ranžírů. Proto na některých postech zaujmou místo signalistů nové výpravčí. A konec konců, zlepší se i zabezpečení: přes sto let staré mechanické zařízení nahradí modernější reléové zabezpečovací zařízení. Pravda, výrazně tady ubude dopravních kolejí, ale SZDC argumentuje výrazným poklesem vlakových prací na chomutovském ranžíru. Nové opatření ale přináší, jak už bylo řečeno, komplikace pro společnost ČD Cargo. Ranžír byl totiž mimo jiné využíván i pro odstavování vlaků. „Sloužilo to jako odstavné nádraží: lokomotiva přivezla vlak, odstavila ho a nebyl problém později vlak kdykoliv oživit. Takhle jednoduché už to mít nebudeme,“ přiznává Jan

Martásek. „Ostatně podobně komplikované to budeme mít i v případě většího vojenského cvičení v Podbořanech. V Chomutově jsme měli připravené vozy, na ranžíru jsme si nastavili vlak na míru a podle potřeby ho pak odvezli do Podbořan. Teď to pochopitelně padá.“

Z původních dvanácti dopravních kolejí zbydou po reorganizaci na ranžíru pouze čtyři, ze zbytku se stanou koleje manipulační. Přibude tak posun mezi manipulačními a dopravními kolejemi.

„Stávající objem práce, který jsme jako Cargo tady vykonávali, se bude provádět s vyšší časovou náročností, protože posunová práce jenom ve vlakových přestávkách. Časové prodlevy tak budou delší,“ uzavírá Jan Martásek. Michael Mareš



Osobní vlak do Domažlic projíždí kolem stavědla č. 2.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Janovice nad Úhlavou

Janovice nad Úhlavou leží v km 41,518 jednokolejné trati Plzeň hl. n. – Železná Ruda, jsou stanicí smíšenou, mezilehovou a po provozní stránce také odbočnou pro trať Horažďovice předměstí – Domažlice (km 41,500/0,000). Sídlem vrchního přednosty ÚZST je železniční stanice Klatovy, tolik základní fakta.

Od 16. března 2015 do 15. června 2015 probíhá v úseku Nýrsko – Železná Ruda – Alžbětín na trati 183 výluka. Po dokončení kompletní rekonstrukce železničního svršku a zabezpečovacího zařízení přijde v září na řadu i samotná železniční stanice Janovice nad Úhlavou. Podle plánů by se mělo začít 15. 9. 2015. Po dokončení modernizace železniční stanice Janovice nad Úhlavou přijde o práci sedm signalistů a tři výpravčí. „Slíbili, že nám práci seženou. Snad na domažlické trati by ještě nějaká volná místa měla být,“ říká jedna z výpravčích.

Železniční stanice Janovice nad Úhlavou je klasickou odbočnou stanicí, kde se trať od Klatov dělí na dva směry: na Domažlice (trať 185) a na Železnou Rudu (183). Zatímco směrem na Nýrsko (183) i Pocinovice (185) funguje klasická

elektromechanika a telefonické dorozumívání, směrem na Klatovy se doprava řídí s pomocí automatického hradla. Proto se také liší obsluha na stavědle č. 1 (na klatovském zhlaví jsou světelná návěstidla) a stavědle č. 2 (na nýrsko/pocinovském zhlaví jsou ještě návěstidla mechanická).

Na každém stavědle se střídají tři kmenoví signalisté, tyto signalisty pak doplňuje ještě sedm – střídač pro obě stavědla; celkem tady pracuje sedm signalistů. Už léta tady funguje systém, že všech šest kmenových signalistů se střídá na obou stavědlech – vždy po měsíci se party na stavědlech vymění. Bývaly ale doby, kdy na stavědle č. 1 pracovaly pouze ženy (snažší obsluha, méně fyzické práce) a na dvojce (náročnější obsluha, železniční přejezd s mechanickými závory) zase především muži. Před lety se ale tento model opustil a přešlo se na současný systém.

Z laického pohledu je práce na dvojce (stavědle č. 2 na nýrsko/pocinovském zhlaví) určitě náročnější, ale také zajímavější, z pohledu železničního fanfy pak i romantičtější. Jak obě vjezdová, tak i obě odjezdová návěstidla jsou totiž (zařím) mechanická. Mechanická jsou i předvěsti a mechanická seřadovací návěstidla pro posun ve stanici. „Práce je na dvojce určitě pestřejší, alespoň mně vyhovuje, když se něco děje,“ říká jeden ze signalistů. „A je v tom i trocha nostalgie, duch staré dobré dráhy.“ Jsou ale tací, kteří dávají přednost práci na stavědle číslo jedna. „Tvrdí, že je tam klidnější služba, i když teď to do jisté míry neplatí, protože právě přes klatovské zhlaví se nyní přepravují pražské a kolejnice pro obnovu tratě z Nýrsku na Železnou Rudu,“ dodává.

Každopádně pohled na hradlový elektromechanický přístroj na stavědle č. 2 vzbuzuje úctu. S pomocí pák se odtud ovládá celé nýrsko/pocinovské zhlaví. Svým způsobem je to rarita, která letos doslouží a zřejmě poputuje do některého z muzeí. Celkem se odtud pomocí pák ovládají čtyři mechanická návěstidla, dvě předvěsti, dvě mechanická seřadovací návěstidla, závory a sedm výhybek. Michael Mareš



Po dokončení modernizace železniční stanice Janovice nad Úhlavou přijde o práci sedm signalistů a tři výpravčí.

## VŠIMLI JSME SI

● ČESKÉ DRÁHY rozšířily počet stanic s možností bezhotovostní úhrady jízdného platební kartou o dalších 66 nádraží. Celkem tak nyní mohou cestující uhradit bezhotovostně nákup jízdného v 255 stanicích, včetně například dolní stanice lanovky z Horního Hanychova na Ještěd. Objem bezhotovostních plateb přímo na pokladnici přepážkách nebo přes eShop Českých drah dosáhl za uplynulých 12 měsíců částky cca 1,8 miliardy Kč, tedy téměř třetiny všech tržeb za jízdné. V létě by České dráhy chtěly zahájit také testování bezhotovostních plateb jízdného kreditními kartami přímo ve vlacích prostřednictvím deseti mobilních terminálů.

● NÁDRAŽÍ v Praze – Braník v sobotu 30. května opět ožilo dětmi. Na tradiční Den dětí vypravily České dráhy parní vlaky v trase Praha – Braník – Praha – Modřany zastávka či vyhlídkové jízdy na Most intelligence a zpět (Regionova), v obvodu nádraží pak jezdil historický motoráček Hurvínek. Součástí doprovodného programu byla výstava techniky hasičů SZDC, jízdy na šlapací drizině, či stylové občerstvení v historickém železničním voze. V letní čekárně bylo k vidění modulové kolejiště modelářského kroužku ze Slivence.



● NA VLACÍCH Českých drah se od května po rekonstrukci objevuje prototyp lokomotivy řady 363.001, nyní 362.001-0 (DKV Brno), s původním označením ES 499.1001 a v oranžovém retronádraží. S přežánčným strojem vzniklo duplicitní „eso“ se slovenskou lokomotivou 362.001-0.



## Chodská Lhota v novém hávu

Na přelomu dubna a května nechala Správa budov a bytového hospodářství OR v Plzni opravit objekt zastávky Chodská Lhota na trati 185 (Horažďovice předměstí – Domažlice). Plzeňská Správa budov a bytového hospodářství se tak jako každý rok snaží ze svých zbývajících prostředků opravit několik objektů i mimo velké naplánované modernizační akce.

„Mám-li to říct zcela lidově – na Chodskou Lhotu prostě vyšla řada s opravami,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Přistřešek se tak dočkal drobnějších stavebních oprav a nové fasády. „Je to ukáзка toho, že někdy i s relativně drobnými náklady lze dosáhnout vzhledově velmi významné změny,“ dodal mluvčí.

Současná obec Chodská Lhota leží na úpatí vrchu Chlumek (644 m n. m.), zatímco původní ves se nacházela v lokalitě Na Staré Vsi, asi kilometr východně od nynější vesnice, což potvrzují drobné archeologické nálezy. Dominantou obce je rozměrná pseudogotická kaple svatého Václava z konce 19. století. Chodská Lhota je jednou z jedenácti slavných historických chodských vesnic, o kterých se zmiňuje český král Jan Lucemburský v privilegii z roku 1325. –mmc–

## PŘEDSTAVUJEME

### Kamil Brož:

# „Už na základce jsem měl jasno, že chci pracovat na železnici.“

Výpravčí Kamil Brož (na snímku) je jedním z těch, kterým dráha učarovala. Zajímá se hlavně o historii. Například před deseti lety se podílel na vzniku publikace 100 let tratě Sobotka – Stará Paka, která vyšla v roce 2006 u příležitosti stého výročí tratě. „O dráhu se zajímám od malička, pamatuji si, že už na základce jsem měl jasno, že chci pracovat na železnici,“ vypráví s úsměvem. „Když jsem pak v roce 1992 na dráhu skutečně nastoupil, tak mně bylo líto věcí, které se vyhazovaly a dodnes vyhazují. Proto jsem je začal sbírat. Mám toho hodně doma a už mně to přetéká do skladiště na nádraží, které mám pronajaté,“ dodává. Rád fotí stará železniční zákoutí, která se mění, modernizují. „Mám rád také Prahu, železniční historii, prostě miluji památky,“ shrnuje. Jak říká, rád by získal nějaký autentický železniční objekt, kde by to „harampádí“ mohl vystavovat.

Na dráze začínal v roce 1992 v Turnově jako operátor, od roku 1995 do roku 2012 pracoval převážně jako výhybkář, z toho dvanáct let v Lomnicích nad Popelkou, kde i bydlí. „Kdyby to šlo, tak jsem v té Lomnici klidně zůstal až do důchodu,“ směje se. Když se pak ale post výhybkáře v Lomnicích nad Popelkou v roce 2007 omezoval (vlak se zde přestaly křižovat), přешel do Staré Paky.

Před rekonstrukcí železniční stanice Stará Paka pracoval na stanovišti IV. „Roškopové“ (tzv. trutnovské, košťálovské, lomnické zhlaví) u depa jako výhybkář. V září roku 2012 (kdy bylo aktivováno nové zabezpečovací zařízení) nastoupil do kurzu na výpravčí. Po pětiletém studiu v rámci kurzu a závěru 17. ledna 2013 autorizoval v Rovensku pod Troskami a od té doby letmo střídá ještě stanice Hrubou Skálu, Butoves, Rostoky u Jilemnice a Lomnic nad Popelkou. V současnosti je místopředsedou OSŽ ve Staré Pace. Michael Mareš

snímek Lubomír Moravec



Na snímku výpravčí Vladimíra Hosnedlová.

## ZE SVĚTA

### Stávkující strojvůdce nyní vystřídají mediátory

Smírčí jednání, jež má začít 27. května za účasti mediátorů, navržených Odborovým svazem strojvůdců (GDL) a Deutsche Bahn (Německou dráhou), se bude konat poté, co 22. května Spolkový sněm schválil většinou 448 proti 126 hlasům (při 16 absencích) zákon o tarifní jednotě.

Zákon, který by měl být ještě 12. června posouzen Spolkovou radou a poté vstoupit v platnost zřejmě 1. července, však dle názorů některých právníků nemusí při přezkoumání Spolkovým ústavním soudem obstát. Proti zákonu, který stanoví, že v každém podniku bude mít právo vyjednávat se zaměstnavatelem jen nejsilnější OS, argumentují někteří právníci a zejména GDL, že je jím zpochybněno právo odborářů na svobodné konání.

Zprostředkovatel za GDL Bodo Ramelow, šef durynské vlády, jenž zprvu vytkl concernu DB údajnou neschopnost dohodnout se se strojvůdci, však 22. 5. reagoval již smířlivěji. „Pro mě je důležité, aby se v tarifním sporu s DB bezpodmínečně předešlo nové stávce,“ pro-

hlásil Ramelow v rozhovoru pro list Bildzeitung. Dle jeho názoru jsou vyhlídky na smířčí vyřešení konfliktu velmi dobré. „Záruka úspěchu přirozeně není,“ podotkl v interview pro deník Passauer Neue Presse.

DB bude při vyjednávání, jehož trvání se odhaduje na tři týdny, zastoupena bývalým ministerským předsedou Braniborska Matthiasem Platzeckem (SPD). Souběžně s rozhovory mediátorů s DB a GDL chce concern pokračovat v dřívějším vyjednávání i s OSEVG, který má zhruba třikrát početnější členstvo, než GDL. Poslední stávka strojvůdců, která byla od loňského léta již devátá, trvala od 18. do 21. 5. Jan Hála

### Nákladní doprava ÖBB je v zisku

Rail Cargo Group, součást Rakouských spolkových drah (ÖBB), dosáhla za loňský rok, při obrátě 2,1 ml. eur, EBIT ve výši 103 mil. eur. To je proti loňsku nárůst o 36 %.

Při objemu 110 mil. přepravených tun zboží bylo 73 mil. přepraveno v Rakousku. Zbytek pak po Evropě, a to v 18 zemích, kde Rail Cargo Group působí, a to mezi Severním až Černým mořem. Lidrem dopravního trhu jsou

ÖBB v Rakousku a Maďarsku. Podnik se nyní snaží zvýšit dopravní objemy ve směru na jihovýchod Evropy do Turecka.

Z Transportweb, 20. 4. 2015, zpracoval –sh–

### Vymírání nočních vlaků v Japonsku

Jízdní řád, který vstoupil v platnost v březnu 2015 v Japonsku, představuje výrazný konec klasických nočních vlaků s lůžkovými vozy, které táhne klasická lokomotiva, mezi ostatně Honšú a severním ostrovem Hokkaidó. Týká se to vlaků „Hokotosei“ z Tokia do Sappora (ve vybraných dnech bude ještě jezdit do srpna 2015) a „Twilight Express“ z Ósaky přes Kanazavu do Sappora.

Zbývají vlaky „Cassiopeia“, který jediný s moderními lůžkovými vozy 3x týdně spojuje Tokio se Sapporem a vlak „Hamanasu“ složený z klasických a lehkotkových vozů, který spojuje Aomori na severu Honšú se Sapporem. Pokud od dubna 2016 začnou jezdit vlaky Shinkansen tunelem Seikan až do Hokkaidu na Hokkaidu, dojde k dalšímu snížení počtu nočních vlaků.

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





## Obzor č. 11 – 26. června 1990

Obzor číslo 11 informuje o dosavadním plnění sociálních a mzdových požadavků železničářů. Šlo například o požadavek zařadit všechny turnusové pracovníky do I. kategorie důchodového zabezpečení, dále o požadavek, aby po odpracování 20 let na dráze pracovníci a jejich rodinní příslušníci získali režijní výhody na cestování v I. vozové třídě, dále vytvořit novou mzdovou soustavu, která by zohledňovala odpracované roky, praxi, vzdělání, funkci, odpovědnost a produktivitu práce, či dořešit třístupeňové řízení Železnice, zjednodušit předpisy ČSD a dále mimo jiné navýšit fond odměn.

V „Prohlášení OSŽ“, uvedeném na první straně, vyzývá představenstvo OSŽ své členy k jednotě a dává najevo, že již dále nebude tolerovat neplnění dohod ze strany ministerstva dopravy nebo Ústředního ředitelství ČSD. „**Vyzýváme všechny orgány státní moci i správy, aby si s plnou odpovědností uvědomily, jakým házardem je zahrávání si s důvěrou a nepřítelství železničářů,**“ uvádí se v prohlášení.

Na stránkách Obzoru č. 11 dále najdeme informaci o činnosti Majetekové, správní a delimitační unie, která byla ustanovena na všesvazovém sjezdu a jejímž úkolem byla inventarizace movitého i nemovitého majetku ÚRO (Ústřední rady odborů) a jeho rozdělení mezi nástupnické odborové organizace.

Celá druhá strana Obzoru č. 11 se věnuje založení Federace strojvůdců (stalo se v Brně 16. května 1990) a důsledkům tohoto kroku. Josef Malecha z LD Cheb označil vznik nové odborové organizace za podvob na všech čestných strojvedoucích. „**Ptám se vás, pánové Slunko a Chovanče, kdo dal mandát kolegům, kteří jeli do Brna utvořit zájmovou organizaci, k tomu, aby hlasovali pro odborovou? Kdo vás zvolil do vašich funkcí? Mohu zodpovědně prohlásit, že zástupci našeho lokomotivního depa žádný podobný mandát neměli a ani nemohli mít.**“

V podobném duchu se vyjadřuje v článku

nazvaném „Ať rozhodne zdravý rozum“ i člen ústředí OSŽ Jaromír Petruška, který poukazuje na to, že FS vznikla nejen pro nespokojenost části vedení sekce 12 s rychlostí plnění svých požadavků, ale také z osobních ambicí a touhy po moci. Jozef Luha z Ruňovského depa Bratislava upozorňuje na možné důsledky dělení původně jednotné odborové organizace na menší složky: „**Roztříštíme odbory, majetek, oslabíme organizaci a její možnosti jednat a hospodářské orgány si v konečném důsledku budou moci dělat, co se jim zachce.**“ Podobné argumenty zaznávají i ve stanovisku lokomotivních čet LD Valašské Meziříčí. „**Vznik FS podporuje kastovníctví a řevnivost u lokomotivních čet vůči ostatním profesím u ČSD,**“ uvádí se v prohlášení mimo jiné.

V článku z jednání ústředí OSŽ, konaného v Košariskách u Spišské Nové Vsi ve dnech 6. – 7. června, se dozvídáme mimo jiné o přijetí směrnic pro hospodaření OSŽ či o ustavení komisí pro přípravu řádného sjezdu OSŽ.

„Odstoupení jako kritika“ – to je název rozhovoru s Jaroslavem Salvetem, který odstoupil z funkce místopředsedy OSŽ. Tento krok podle svých slov dlouho zvažoval a své zdůvodnění dal všem členům ústředí písemně. „**Dopis je kritický k práci předsednictva našeho sdružení. Měl být varováním, aby co nejdříve napravilo nedostatky ve své práci,**“ říká v rozhovoru Jaroslav Salveta a doporučuje vedení OSŽ větší otevřenost a pravdivost vůči základním organizacím. „**Jakékoliv odkládání, zamíčování, taktika a poloprávy vůči vlastním členům jsou krátkozraké, časem se vrátí v nedůvěře a pochybnostech. Veškeré jednání ústředí by mělo být zřejmé, ať už jde o platy, kritiku, rozpochty. Nic z jednání ústředí by nemělo být tajné. Většina našich členů pochopí chyby, kterých se máme ústředí dopustit, ale neodpustí nám neupřímnost a klamání,**“ říká Jaroslav Salveta.

Zdeňka Sládková

### PŘÁVNÍ PORADNA

## Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v výkonem povolání zaměstnavateli

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu škodních událostí (z nedbalosti), kdy se zaměstnanec – členové OSŽ obrací s žádostí o pomoc při jejich řešení na OSŽ – funkcionáře OSŽ a ekonomicko-sociální oddělení OSŽ – ústředí (dále jen ESO OSŽ – ústředí).

ESO OSŽ – ústředí z obdržení dotazů a žádostí konstatuje, že v současné době někteří zaměstnanec – členové OSŽ (v provozních nebo administrativních povoláních) nevyužívají své možnosti pojistit se prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativy pojišťovny, a. s., a nemají uzavřené „**pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavatelem**“ (dále jen pojištění odpovědnosti).

Pojištění odpovědnosti se vztahuje nejen na poškození movitého (nemovitého) majetku zaměstnavatele, včetně dražních nebo služebních motorových vozidel, ale rovněž i na škodní události při administrativní činnosti – poškození výpočetní techniky a jiných předmětů (např. mobilní telefon, přenosná osobní pokladna, fax, skener, kopírka apod.), i v této oblasti dochází k nárůstu škodních událostí. Pojištění odpovědnosti se dále vztahuje i na zcizení nebo ztrátu svěřených věcí, u kterých zaměstnanec nemá uzavřenou dohodu o odpovědnosti se zaměstnavatelem.

Pojištění odpovědnosti se vztahuje na škodu, která může vzniknout při výkonu povolání (pracovní poměr – pracovní smlouva / § 33 ZP) nebo při dohodách o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce / § 75 ZP/ nebo dohoda o pracovní činnosti / § 76 ZP/).

Z uvedených dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr je člen OSŽ povinen hradit členský příspěvek (článek 12 odst. 1 Stanov OSŽ, v platném znění).

Škodní událost může být způsobena jakémukoli zaměstnavateli se sídlem v České republice. Na území ČR se vztahuje např. i na poškození kolejového vozidla jiné železniční společností, např. Slovenská železniční společnost (ZSSK), Německé dráhy (DB), Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), Polské státní dráhy (PKP) apod. Škoda může vzniknout nejen na území ČR, ale i na území členského státu Evropské unie (EU).

Pojištění odpovědnosti má významně postavení v posílení životních, pracovních a materiálních jistot jednotlivých členů OSŽ v souvislosti s možnými riziky, kterým je vystaven zaměstnanec – člen OSŽ - ve vztahu k zaměstnavateli. Pojištění odpovědnosti chrání zaměstnance před možným finančním zasažením v podobě náhrady škody vyplývající z pracovního právního vztahu.

ESO OSŽ – ústředí doporučuje členům OSŽ, kteří nejsou pojištěni, aby se pojišťili na škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli.

Blíže podrobnosti o výši pojištění a o do

držování postupu (zejména nepodepisovat žádný písemný dokument bez konzultace ESO OSŽ – ústředí) při vzniku škodní události poskytnou ZV ZO OSŽ, hospodářsko-finanční oddělení OSŽ – ústředí (zejména výše pojištění a způsob její úhrady) a ESO OSŽ – ústředí.

Další problematickou skutečností je, že někteří členové OSŽ nedodržují termín opětovné úhrady pojistného (opakovaně), který je 1x za rok a to k datu prvního pojištění (tímto dochází k pokračování pojištění odpovědnosti i v dalším roce). Nedodržením termínu úhrady se dostávají do pozice nepojistěných členů OSŽ. Musíme důrazně připomenout, že se nelze dodatečně připojistit takovým způsobem, aby se na škodní událost vztahovalo pojištění zpětně (retroaktivně).

ESO OSŽ – ústředí dále důrazně připomíná zejména skutečnost, že sjednané pojištění odpovědnosti je určeno pro členy OSŽ (likvidace je uskutečňována prostřednictvím společnosti C.E.B.).

Pouze pojištěný člen OSŽ při likvidaci škodní události komunikuje s C.E.B., a. s. Zaměstnavatel ve výše uvedeném „**pojištění odpovědnosti**“ může pouze zaslat chybějící podklady potřebné k likvidaci škody, ale nemůže jednat místo člena OSŽ s C.E.B., a. s.

Pojistná smlouva mezi Kooperativa pojišťovnou, a. s., a OSŽ je produktem pro OSŽ, ve prospěch jeho členů, nikoliv tzv. vlastnictví jakéhokoliv zaměstnavatelského subjektu nebo vedoucího zaměstnance zaměstnavatele.

**ESO OSŽ – ústředí doporučuje:**  
 ■ pojištěným členům OSŽ, aby dodržovali termíny opakované úhrady pojistného;

■ ZV ZO OSŽ, jako odborovému orgánu, aby dle svých možností upozorňoval jednotlivé členy OSŽ na termíny úhrady pojistného;

■ členům OSŽ, aby nepodepisovali žádný písemný dokument bez konzultace s ESO OSŽ – ústředí při vzniku škodní události nebo při předložení zaměstnavatelem uznání závazku k náhradě škody;

■ ZV ZO OSŽ, aby dle svých možností upozorňoval zaměstnavatele na jeho povinnost projednat s odborovou organizací dle ustanovení § 263 odst. 3 ZP (nikoliv pouze odborovou organizací informovat) výše požadované náhrady škody a obsah dohody o způsobu její úhrady s výjimkou náhrady nepřesahující 1000,- Kč u jednotlivých členů OSŽ.

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

## PŘEHLED SMLUVNÍCH ADVOKÁTŮ A PRÁVNÍKŮ OSŽ

Vzhledem k tomu, že v poslední době došlo ke změnám (míst působení a kontaktním telefonním čísly) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí Vám poskytuje následující informaci:

■ **JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:**

Palackého 349, 565 01 Choceň,  
 – e-mail: judr.baborak@seznam.cz

**úřední hodiny:**  
 – dle telefonické domluvy u asistentky advokátní kanceláře paní Stanislavy Švorcové – tel.: 491 617 551, 603 535 501,  
 – tel.: 603562677 (i pro případy mimořádných událostí);

– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

■ **JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:**

OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,  
 – tel.: 972 742 391,

– e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz  
**úřední hodiny:**

– každé pondělí a pátek v měsíci od 09.00 – 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc),

jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátní kanceláře na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretárka paní Ivana Homolová).

■ **JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:**

– Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem,  
 – tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,

– e-mail: m.vejlupka@volny.cz, www: http://www.advokat-ul.cz

– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

■ **JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí:**

– Nádraží 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n. – 1. poschodí),

– tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,

– e-mail: petr.vecer@osz.org,

– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy v termínech: 8. 6.; 27. 7.; 10. 8.; 29. 9.; 26. 10.; 9. 11.; 7. 12. 2015 vždy od 09.00 – 14.00 hodin.

Připravilo ekonomicko-sociální odd. OSŽ – Ú



## Zájem o přepravu jízdních kol rok od roku roste

Někdy na přepravu nestačí ani speciálně upravené vagony na přepravu jízdních kol. Například DKV Praha provozuje dva vozy řady Bvt. Jeden z nich (84-46 002-5) je nyní o víkendech pravidelně nasazován na vlaky Praha – Tanvald za účelem zvládnutí zvýšené přepravy jízdních kol do oblasti Pojezíří, Českého ráje, Jizerských hor a západní části Krkonoš. V sobotu je řazen na vlcích 1148/1149, v neděli pak na 1144/1151. Druhý vůz řady Bvt je nyní předisponován do Kolína, odkud posiluje rychlíky 1110/1109 v úseku Kolín – Česká Lípa, v tomto případě se jedná o posílení kapacity na spojích projíždějících cyklistickými regiony Polabí, Pojezíří a Máchova kraje (Máchovo jezero). Ve voze je 36 míst k sezení a 36 míst pro uložení jízdních kol. –mmč–

## Závěrečné diskusní fórum nového občanského zákoníku pro členy OSŽ se uskutečnilo v Olomouci

V prostorách olomouckého hotelu Arigone se ve středu 15. dubna 2015 konalo závěrečné zasedání členů OSŽ na téma „Nový občanský zákoník ve vazbě na zákoník práce a úpravu pracovní právních vztahů“, pořádané pod záštitou OSŽ a ASO v jednotlivých krajských městech republiky. Školení, pořádání jako diskusní fórum, moderoval před dvaceti účastníky – zástupci ZO OSŽ ze střední Moravy – vedoucí ESO OSŽ – ústředí JUDr. Petr Večeř. Hlavním cílem tohoto fóra byla diskuse moderátora a účastníků školení, vedená k možnostem vyloučení nebo minimalizaci výkladových a aplikačních nejasností spojených s novým občanským zákoníkem a s novelizovaným zákoníkem práce, a vzájemná výměna zkušeností a příkladů dobré i špatné praxe v oblasti sociálního dialogu v jednotlivých ZO OSŽ.

V průběhu diskuse upozornil moderátor na důležitost trvalého sociálního dialogu, neboť v průběhu času se neustále mění právní normy, na což je třeba adekvátně reagovat. „**Například**

**zákoník práce byl v průběhu své účinnosti od roku 2007 již cca osmatřicetkrát novelizován, nový občanský zákoník má zase přes tři tisíce paragrafů v několika desítkách dílů, oddílů a pododdílů,**“ přiblížil JUDr. Večeř složitost právní problematiky. V průběhu diskuse pak velice zrozumitelně a se spoustou příkladů z praxe vysvětlil přítomným účastníkům tohoto školení záležitosti, s nimiž se předsedové ZO OSŽ prakticky každý den setkávají. Jde například o problematiku evidence odborových organizací, či důležitost vedení přehledné a důkladné evidence základních dokumentů činnosti odborového orgánu a organizace, například zápisů a protokolů z jednání odborových orgánů – závodních výborů OSŽ a z jednání se zaměstnavatelem. „**Dojde-li v některých případech k pochybnosti, může to ve svých důsledcích vést k různým problémům a v krajních případech i k soudnímu sporu,**“ upozornil Večeř. Zdůraznil rovněž nezbytné dodržování právních předpisů při nakládání osobními a citlivými údaji fyzickými a právními osobami, kde v případě porušení zákona (např. zveřejnění některých údajů na webových stránkách) může hrozit vedení správního řízení ze strany Úřadu pro ochranu osobních údajů a nelze vyloučit i uložení pokuty. Reagoval rovněž na dotazy, přičemž znovu opakovaně zdůraznil právo nevyhovět s ohledem na psychologický a fyzický stav účastníka mimořádné události (MU) a vhodnost a důležitost vypovídat před vyšetřujícími orgány a orgány čin-

nými v trestním řízení (OČTŘ) za přítomnosti advokáta.

Petr Večeř reagoval také na dotazy, týkající se praxe řešení méně závažných, závažných i zvláště hrubých porušení pracovních povinností (např. alkohol, neomluvená absence, fyzické napadení v rámci pracovních vztahů, zcizení věci ve vlastnictví zaměstnavatele, porušení obchodního tajemství atd.) mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem, za účasti odborového orgánu, který zastupuje zaměstnance. „**Vždy musí rozhodovat kolektivní orgán, to znamená členové závodního výboru, nikdy ne jen samotný předseda,**“ odpověděl na jeden z dotazů.

V diskusi došlo i na vysvětlení některých frekventovaných pojmů z nového občanského zákoníku a novelizovaného zákoníku práce (např. dobré mravy, smýsl, exekuce, doručování a přebírání písemnosti, výpovědní důvody, kontroly nemocenského apod.), v závěru došlo i na některé pojmy z rodinného práva jako je společné jmění manželů a problematiku dědictví a další.

Všechny zásadní informace pak obdrželi účastníci školení kopírované na flash disku, byla jim rovněž doporučena příslušná literatura (k vybrané občanskoprávní a pracovní právní problematice) a písemně dodány přehledné údaje, týkající se pravomoci odborové organizace a odborových orgánů podle jednotlivých ustanovení paragrafů zákoníku práce.

Školení proběhlo v uvolněné atmosféře, bylo bohaté na diskusi a na vyčerpávající a fundované odpovědi ze strany moderátora. Ukázalo současně důležitost neustálého přístupu aktuálních informací členům a funkcionářům ZO OSŽ a ostatních odborových orgánů. Školení bylo velice pečlivě a do detailů připraveno nejen ze strany moderátora, ale také ze strany organizačního pracovníka OSŽ – ústředí Zdeňka Brady. Miroslav Čáslavský



Pohled na účastníky školení.

### NÁZORY

## Dva ohlasy na „Pohádku“ o panu Spořivém

### O peníze jde až v první řadě

Rád bych se zastal pana Pohádkáře, kterého pan „Hezky“ tak rozcupoval svými argumenty ve snaze udělat z autora závistivého individua. Autor pohádky se jistě nesnažil snižovat zásluhu panů ODBORNÍKŮ na zachování benefitů a udržení úrovně mězd. Všichni nádražáci jsou rádi, že pozice odborů je v našem podniku silná a odbory jsou vysoce funkční, ale jak pravil jeden náš značně nepopulární politik: „**O peníze jde až v první řadě.**“

Pokud by se vedení odborů na chvíli přestalo plácet po ramenou a deklamovat svojí mantru „jsme dobří...jsme dobří...jsme borci“, možná by v nastalém tichu slyšelo, jak některé jeho ovečky skřípou zuby nad výplatní páskou.

Skutečnost je taková, že na výplatních páskách železničářů třetí kategorie je dneska až o tři tisíce méně, než v době, kdy se matičce dráze trhaly rudičky a nožičky, kdy provozní pracovníci byli přifařeni pod macechu SŽDC. A to je tristní, zvlášť jestliže připustíme, že k tomu mzdovému propadu dochází i přesto, že dneska děláme 14–15 směn místo tehdy obvyklých 12–13. Ano, samozřejmě, že „střežení“ je lepší než nic, ale nelze to jako pan Hezky prezentovat jako brigádu na přilepšeno. Špatně zaplacenému střežení se na mnohých tratích lze určitě těžko vyhnout, ale na vás je, abyste ohlíželi, zda pauby nejsou uměle vytvořeny jen proto, aby se vykázaly mzdové úspory.

Příklad z praxe: Šikovný malíř s pravítkem dokáže například

namalovat pravidelnou trasu pro vlakové postrkem tak, aby po jeho průjezdu vznikla mezera delší než hodinu, ze které se dá šikovně vytvořit druhé přerušení. Stačilo by ale upozornit malíře, že zapomeněl (proboha, zajištěné úmyslně) do vzniklé mezery nakreslit trasu, kudy se vrací postrk a lokomotiva zmíněného vlaku a lidi by dostali svoji práci zaplacenou. Ona ta mašina stejně jede, ale díky šikovnému malíři dostanou zaměstnanci almužnu pár minut před a pár minut po, místo aby měli víc než hodinu započítanou do normohodin.

Dál pan „Hezky“ argumentoval ve svém komentáři hlavně skutečností, že zaměstnanec, kteří pracují bez přerušení, by mohli cítit jako nespravedlné, kdybychom měli dostávat stejné výhody jako oni a tím si vlastně přilepšit o pár stovek na stravenkách, protože děláme o dvě směny víc, ale výřeční pan Hezky by si s tím podle mého mínění určitě rychle poradil. Stačilo by upozornit zaměstnavatele na to, že dělat 14 směn a ještě ani nemá normu hodin, není v žádném případě termo a že člověk má v práci stejný hlad, ať dělá 12x nebo 14x, protože, jak bylo v pohádce zmíněno, pupík máme všichni stejný.

Mohl bych pokračovat, ale nechci být za grafomana. Chtěl jsem jen upozornit, že Hezky (tučně psaný) komentář nebyl zas tak úplně objektivní při pohledu z druhé strany. SH

### Slušně ohodnocené práce bychom si měli vážit

Není mým zvykem psát do novin, leč „Pohád-

ka o panu Spořivém“ z čísla 8, myslím, reakci zaslouhuje. Netvrdím, že je na české železnici vše v nejlepší pořádku, ale věřím, že my, zaměstnanci SŽDC (a to nejen výpravčí...) máme velkou solidní, slušně ohodnocenou práci doplněnou o spoustu benefitů (dovolená, režijní jízdenka, příspěvky na penzijní a kapitálové pojištění... a v dnešní době bychom si toho měli vážit. Dopis „pohádkář“ – i– je plný typické české ubřečnosti, lakomosti a závistivosti hledáním chyb všude kromě sebe samotného...

Na otázku, zda je noční střežení odlišné od výkonu služby, si pisatel odpověděl již v úvodu článku sám, tam se totiž nazývá „obyčejným hlídačem“ s tím rozdílem, že hlídač dnes obvykle nemůže střežení za peníze prospat na gauči.

K dalším argumentům, jako je druhá (strašně nevyhodná) stravenka za spaní, případně plná mzda (samozřejmě, že s příplatky) za tožď, se snad ani netřeba vyjadřovat. Pan „pohádkář“ snad jen lze vzkázat, že dnes skutečně žijeme (naštěstí) ve svobodné zemi a tak pokud není se svým zaměstnavatelem spokojen, může si jít kdykoliv plnit „pupíček, který musí křmit“ do jakékoliv jiné práce, kde na něj zajistí všichni čekají s otevřenou náručí a penězencek. Už se „těším“ na další pohádky...

Jiří Bláha,  
 dlouholetý provozní zaměstnanec  
 a člen OSŽ SEE Praha

P. S. Vůbec by mě nepřekvapilo, kdyby pan „pohádkář“ ani nebyl členem OSŽ, protože „to stojí jen prachy a stejně nevjedná nic“...





## Král vlaků opět navštívil Prahu

Legendami opředený Orient-Expres dorazil zase do Prahy, stalo se tak ve čtvrtek 20. května 2015, kdy na pražské smíchovské nádraží přijel letos poprvé Venice Simplon-Orient Express. Z italských Benátek tentokrát přivezl 140 cestujících, v sobotu 23. května se pak se 170 cestujícími vydal do Paříže.

Orient-Expres nabízí nezapomenutelné zážitky na svých cestách Evropou, svězt se s ním

můžete mezi Paříží, Londýnem, Prahou, Benátkami, Budapeští, Vídní, Římem a Istanbul. „Vlak nabízí unikát z každodenní současnosti do minulosti, reprezentované stylovou elegancí a lákavým přepychem,“ tak prezentují webová stránka (www.orientexpress.cz) jízdy Orient-Expresu. Ale není to pochopitelně zadarmo. Například za cestu z Benátek přes Prahu do Paříže zaplatíte 3250 euro. —mmč—

## Slavníč, trať 237

Nedávno jsem se zastavil v Humpolačce (trať Havlíčkův Brod – Humpolec) poblíž zastávky Slavníč. Tato zastávka byla vybudována až v roce 1995. V Slavníci žije pouhých 60 stálých obyvatel, ale v sezoně se počet obyvatel několikrát násobí, neboť je zde chatová osada. V Slavníci je otevřen nový hostinec, ten původní provozovala do počátku 90. let rodina výpravčího z Humpolačky, pana Válka. V osmdesátých letech jsem v tomto hostinci poslouchal vyprávění skoro stoletého dědečka pana

Válka, který bojoval v I. světové válce a císař Karel I. s ním prý hovořil při inspekci na balkánské frontě.

Humpolačka a Vysočina k sobě bytostně patří a doufáme, že tomu tak bude i nadále. V současné době jsou zde nasazovány moderní motorové vozy Stadler. Humpolačka se po zrušení dirigujícího dispečera v Humpolci (již bylo v Obzoru), až na osobní pokladnu v Humpolci zcela „vydělala“, jediným živým pracovníkem železnice tak zůstává strojvedoucí. **Martin Kubík**



Vlak Os 15965 vedený Stadlerem zastavil v zastávce na znamení Slavníč, 30. 4. 15.26 h. Na trati bylo v posledních letech několik přejezdů zabezpečeno PZZ.

## Malá Hraštice obsazena pro parní vlaky

V ranních hodinách 15. května byly vedeny v trati Praha–Vrsovice – Dobříš/Mníšek pod Brdy–Dobříš parní (lok. 434.2186) manipulační vlaky pod čísly následů 185111/185112/285111/285112 pro odvoz dřeva z Dobříše. Z tohoto důvodu byla stanice Malá Hraštice v době od 3.00 – 10.30 h mimořádně obsazena výpravčím. Ve 3.49 h křižoval v Malé Hraštici Os 2000 s parní Mn 185111. Po dojezdu Mn 185111 byl veden předsun vozů s dřevem do Mníšku pod Brdy, zpět na Dobříš se parní Mn vracel strojově, aby odvezl zbylou zátěž do

Mníšku, přičemž se křižoval v 9.15 h s Os2007 relace Praha hl. n. – Dobříš.

Dne 16. května byla Malá Hraštice opět obsazena výpravčím pro jízdu tradičního jarního parního vlaku „Vlak na Dobříš,“ opět vedeného čtyřkoláčkem 434.2186 (BaD Slanýr. v. 1917). Mimořádné obsazení Malé Hraštice je příjemným překvapením i pro cestující. Jeden pán náhle otevřel dveře dopravní kanceláře a ptal se: „Já myslel, že je zde i prohlídka stanice...?“

**Martin Kubík**



Vzácný moment v Malé Hraštici, po třetí koleji objíždí zpovědný parní vlak 2088/89 Ruš Os 19060 relace Dobříš – Praha hl. n., 16. 5. odpoledne.

## Nahlédnutí do zákulisí letiště Václava Havla

Ve středu 13. května uspořádal klub seniorů OSŽ DKV Česká Třebová pro 40 účastníků zájezd na letiště Václava Havla Praha. Cesta se uskutečnila vlakem, metrem na novou zastávku Nádraží Veleslavín a autobusem na terminál 3.

Letiště Václava Havla má 4 terminály. Terminál 1 v současné době slouží pro odbavování letů do států mimo schengenský prostor. Terminál 2 slouží pro odbavování letů do států Evropské unie, které jsou součástí schengenského prostoru s celkovou kapacitou 15,5 mil. odbavených cestujících za rok. Terminály 3 a 4 slouží pro soukromý sektor a pro vládní delegace. Terminál 3 je původní letiště Praha, které bylo uvedeno do provozu 5. dubna 1937 s přestavbou do dnešní podoby 3. září 1997.

Na terminálu 3 nás převzal letištní průvodce, všichni jsme obdrželi identifikační visačky a museli jsme projít bezpečnostním rámem do areálu letiště, kde na nás čekal autobus, který nás vozil k jednotlivým objektům a průvodce nás s nimi seznamoval. Během exkurze jsme byli i odbavení po přistání letadla. Letadlo najede na určené místo, je připojen nástupní můch pro odchod cestujících z letadla, připojena hadice z mobilní cisterny na doplnění paliva, připojen



Senioři z DKV Česká Třebová na letišti Václava Havla v Praze.

elektrický zdroj, který přebírá funkci pomocného motoru. Pomocný motor, který je v zadní části letadla, slouží k výrobě elektřiny a v zimním období k předehřívání tryskových motorů před startem. Dále je připojena mobilní klimatizace. Součástí jsou ze spodní části letadla vykládaná zavazadla cestujících. Celé odbavení letadla nesmí trvat déle než 50 minut.

Při jízdě autobusem k dalšímu objektu jsme projížděli kolem zaparkovaných soukromých letadel manažerů, hokejistů (bylo MS v hokeji), ale také kolem vládního letadla, připraveného pro odlet prezidenta Vietnamu. Dále jsme si prohlédli hangár pro revizní prohlídky a menší opravy letadel. Hangár je řešen unikátním zavěšením ocelové střešní konstrukce na ocelových laněch. Hangárová hala o rozměrech 213 x 59 m je bez vnitřních podpěr. Další budovou je Zásahová požární stanice. Limit pro příjezd k mimořádnosti na letišti je 3 minuty. Součástí pracovní doby záchranářů jsou 2 hodiny v posi-

lovně pro udržování fyzické kondice. Další objekt je Cargo zóna, kde se odbavují nákladní letadla. Náklad se přepravuje v kontejnerech, nakládka i vykládka je plně automatická. Je zde veterinářské stanoviště pro prohlídku zvířat a přípravu pro jejich přepravu. Česko je největším vývozcem akvarijních rybiček v Evropě.

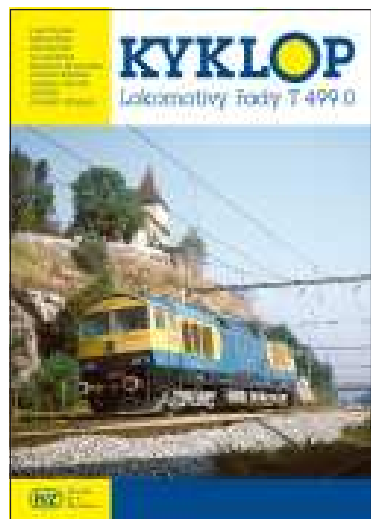
Dále jsme mohli z malé vzdálenosti pozorovat starty a přistání letadel. Biologická ochrana letiště zajišťuje ochranu letadel před střety s ptáky pomocí sokolnických vedených dravců jako přirozených predátorů (orel skalní, poštolka, jestřáb, sokol).

Celá exkurze trvala více než dvě hodiny, všem zúčastněným se moc líbila a byla zakončena chutným obědem v restauraci pro zaměstnance letiště. Za zorganizování a zajištění exkurze patří poděkování předsedkyni výboru seniorů OSŽ paní Blance Tomkové a členu výboru OSŽ panu Pavlovi Svatošovi.

**Mirek Hampel**

## Kyklop se vrátil na koleje

„Jsem svědky znovuzrození Kyklopa!“ prohlásil na slavnostním roll-outu ve středu 6. května 2015 generální ředitel Výzkumného ústavu železničního (VUZ) Ing. Antonín Blažek, Ph.D. V polovině sedmdesátých let byly v pražském závodě ČKD vyvinuty dva prototypy tehdy nevídaných parametrů. Svou mohutností, výkonem a konstrukční rychlostí 140 km/h (strojčísla 0002 stihl na Zkušebním okruhu VUZ ve Velimí v roce 1975 vytvořit rekord 178 km/h) tehdy vybočovaly ze zažitých parametrů lokomotiv motorové trakce. Bohužel zůstalo pouze u prototypů, sériová výroba se nikdy nerozjela. Kyklop málem upadl v zapomnění, cesták jeho „znovuzrození“ se ale nakonec našla. Díky profesionální práci odborníků ze společnosti DPOV Přerov, pracoviště Nymburk, v těsné spolupráci s firmami SKD TRADE, MSV Elektronika a řadou dalších se Kyklopa podařilo oživit a dokonce pro něj v podmínkách společnosti VUZ i najít práci. „Samozřejmě nezapomeneme jej čas od času ukázat veřejnosti, aby nezůstala zapomenuta úžasná invence a um našich předchůdců, konstruktérů, techniků, dělníků a provozních pracovníků,“ slíbil Antonín Blažek. A nakonec to podstatně: VUZ u příležitosti rekonstrukce lokomotivy T 499.0002 vydal knihu věnovanou vzniku a vývoji lokomotivy řady T 499.0 známých pod pře-



zdívkou Kyklop. Zakoupit si ji můžete u vybraných knihkupců nebo objednat na elektronické adrese kyklop@cduvz.cz. —mmč—

## Příznivci železnice se sjeli do Lužné

Je již nepsaným pravidlem, že oficiálně je zahájena sezona v Železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka „Prvním parním vikendem v ŽM“. Letos se tak stalo o víkend 16. – 17. 5., kdy se do areálu bývalé výtopy Společnosti Buštěhradské dráhy sjela opět spousta železničních nadšenců a příznivců světa na kolejích. Prostory železničního muzea tak po oba dva dny ožily stovkami nedočkavých návštěvníků. A že má ŽM všem zájemcům co nabídnout, je nasnadě. Po oba dva volné dny přálo akci navíc i krásné slunečné počasí. Kdo se nemohl vypravit do Lužné v sobotu (třeba z důvodu účasti na výročním pochodu Praha–Příčice), vyrazil do muzea v neděli. Autem, vlakem, na motorce, na kole, prostě jakkoli.

Již tradičně lákaly návštěvníky zejména vystavené parní a motorové mašinky. Zasloužené pozornosti se těšila naše nejrychlejší motorová lokomotiva T 499.0002 „Kyklop“, která se díky úsilí jejího vlastníka, Výzkumného ústavu železničního, opět vlastní silou rozeběhla po kolejích. Jedná se o jediný zachovalý exemplář ze dvou prototypů této řady. Stroj čekal po dlouhá léta v rotundě bohumínské depa na svůj další osud.



Zasloužené pozornosti se těšila naše nejrychlejší motorová lokomotiva T 499.0002 „Kyklop“, jediný zachovaný stroj této řady.

Jeho oprava trvala dva roky a dotkla se všech jeho konstrukčních celků. Instalován byl spalovací motor K12 V230DR, jehož výkon je nastaven na 1600 kW. Trakční alternátor a unikátní

střídavě–stejnoseměrný přenos výkonu byl zachován. Přestože je nyní „Kyklop“ doslova napěchován moderními technologiemi, na jeho exteriéru to není znát. Stroj bude využíván (vedle nostalgických jízd) zejména v náročné službě u VUZ. Nejmenší návštěvníky pak lákalo především nové modelové kolejiště a svezení se s parní mašinkou po zdejších úzkorozchodném oválu.

Jako vždy byla k dispozici spousta stánků s rozličnými předměty s železniční tematikou – od čepic a triček přes odbornou literaturu po modely mašinek a vagonků. V areálu muzea byla také bohatá možnost občerstvení. Snad jediným zklamáním pro ty, kdož přijeli do ŽM vlakem, byla skutečnost, že zvláštní vlak z Prahy přivezl na místo dočasně neschopného „Papouška“ 477.043 „Breljovec“ T 478.3101. Malou „náplast“ pro zklamání byla alespoň možnost svězt se s „Kremákem“ 534.0323 z Lužné do Stochova a zpět.

Přejme proto parnímu „Papouškovi“, aby byl zase brzy v kondici a mohli jsme se s ním opět vidat při zvláštních nostalgických jízdách.

Všem pracovníkům DHV a ŽM ČD patří poděkování za tradičně vzorně zorganizovanou akci. Děkujeme.

**A. K Kýzl**



Po oba dva víkendové dny kroužila neúnavně po zdejších úzkorozchodném oválu parní mašinka, těšíc se pozornosti zejména nejmenších návštěvníků ŽM.



Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktori 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-mail: 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 737 275 085). 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