

Z aktuálních událostí

■ V úterý 8. března se ke svému dalšímu pravidelnému zasedání sešlo Představenstvo OSŽ. Nejzajímavějším a nejvíce diskutovaným tématem v jeho úvodu bylo společné zasedání výkonného výboru železniční sekce ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) a Společnosti evropských železnic (CER) v Bruselu (ve dnech 23. a 24. 2.), kterého se zúčastnil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Na tomto jednání se řešily hlavně spory, vyplývající ze čtvrtého železničního balíčku. „**Text IV. železničního balíčku už zřejmě nedozná změna na 90 % vyjde bez korekcí: tzn. přímé zadání pouze na dobu nejdéle pěti let, což je horší výsledek, než byl původní záměr (10–15 let),**“ poznamenal Jaroslav Pejša. Na společném zasedání ETF a CER se také mluvilo o tom, co se stane, když soutěž vyhraje jiný dopravce: bude mít za povinnost převzít stávající zaměstnance, čímkoliv? OSŽ k tomuto tématu zastává neutrální postoj. Jak dále zaznělo, na jednání výkonného výboru železniční sekce ETF se otevřela i problematika jednoznačné identifikace strojevodoucích. „**Proti nedodržení bezpečnostních přestávek se postavili zejména němečtí strojevodoucí, kteří založili pracovní skupinu s cílem chránit se proti takovému dumpingu,**“ informoval Jaroslav Pejša. „**Ano, i my chceme, aby tady taková ochrana byla. Třeba, jak navrhnou někteří poslanci, i formou pozmeňovacího návrhu do transpozicní novely Zákona o drahách,**“ řekl Jaroslav Pejša.

Další část bodu Informace ze zásadních jednání patřila zasedání představenstva tripartity, které se konalo v pondělí 7. 3. a kterého se Jaroslav Pejša (spolu s tajemníkem ASO a výkonným tajemníkem OSŽ Martinem Vavřčkou) rovněž zúčastnil. „**To byla zpráva o tragickém stavu naší republiky!**“ předznamenala. „**Co bod, to neradostné informace. Začali jsme kulturou, pokračovali školství a přes digitalizaci skončili u zlatého hřebu – nové EIA,**“ uvedl předseda OSŽ a dodal, že například u posledně zmiňovaného bodu hrozí ČR nemalé finanční sankce. Představenstvo OSŽ dále projednálo (a schválilo) návrhy na přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a žádosti o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. Dále Představenstvo OSŽ schválilo návrh delegací na kongres IFEF a USIC, návrh několika zahraničních pracovních cest a návrhy výprav na Regionální mistrovství USIC v bowlingu a ve volejbale. Dále vzalo na vědomí zprávu vedoucího delegace z jednání železniční sekce ETF (zasedání poradní skupiny pro pracovníky v opravárenství ve dnech 17. a 18. února 2016 v Bruselu) a zprávu o provedení inventarizace hmotného majetku OSŽ.

■ Podnikový výbor (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., na svém jednání v sídle OSŽ dne 9. 3. navázal na předchozí jednání o hlavních záležitostech, které hýbou Českými drahami. Jde především o převod části závodu od Českých drah k SŽDC, záměr nákupu kolejových vozidel státem, či situaci v opravárenství. Právě k tomuto poslední jmenovanému bodu se dostavili členové představenstva ČD, a. s., Mgr. František Bureš, MBA, LL.M., a ředitel odboru 12 GR ČD Ing. Rostislav Novák. Mgr. Bureš informoval členy podnikového výboru o pilotním projektu – o ekonomickém oddělení provozu a údržby – který probíhá v DKV Plzeň a který má naznačit, zda bude vhodné provoz a údržbu oddělit fyzicky. Diskuse byla o převodu budov, přičemž podle Mgr. Bureše lze za reálný termín považovat 1. 6. 2016. „**Náš názor je jasný, navrhovanou cenu nemůžeme podpořit. S převodem jsme se smířili, když není ochota**

investovat do nádraží a probíhá snaha o bezbřehou liberalizaci,“ poznamenal k tématu předseda PV Vladislav Vokoun a zopakoval, že zástúpí zaměstnanců v Dozorčí radě ČD jsou ochotni tolerovat pouze ekonomicky zdůvodnitelnou variantu převodu – tj. např. převod bez hlavního nádraží v Praze.

V rámci informací ze zásadních jednání hovořil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který se zúčastnil převážné části zasedání podnikového výboru, mimo jiné o spolufinancování státu v železniční regionální dopravě, jímž se právě toho dne zabývala vláda, a vrátil se k dopravní tripartitě z 25. 2., která měla být věnována železnici, ovšem nestalo se tak a na programu byla jen koncepce nákupu železničních vozidel. OSŽ proto znovu požaduje svolání dopravní tripartity, tentokrát skutečně k problematice železnice.

Podnikový výbor se velmi kriticky vyjádřil k záměru, aby nákup kolejových vozidel probíhal prostřednictvím státu, eventuálně kraje. „**Je to nebezpečné,**“ řekl Vladislav Vokoun a zdůraznil: „**V tomto případě by výsledkem mohlo být, že by servis pravděpodobně zajišťoval výrobce, vesměs zahraniční, čímž by velké množství pracovníků v opravárenství mohlo přijít o práci.**“ Odbory proto požádaly ministerstvo dopravy, aby k této problematice byl vytvořen expertní tým za účasti odborů.

Části jednání PV se zúčastnil Ing. Michal Štěpán, člen představenstva ČD, a. s., který hovořil o některých provozních záležitostech a mj. informoval o tom, že od 4. 4. má být v Bohumíně spuštěno provizorní zabezpečovací zařízení. „**Výstavba nového zabezpečovacího zařízení je otázkou příbližně roku,**“ dodal Ing. Štěpán.

■ Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, který zasedal v Praze dne 10. 3. 2016 se zúčastnil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a za zaměstnavatele v průběhu jednání přibyl Ing. Mojmir Bakalář – ředitel odboru lidských zdrojů a Ing. Radovan Maléř – metodik oddělení sociálního a mzdového.

Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nikola vyjádřil obavy z nekontrolovatelnosti výkonů u profese strojevodoucí, a to těch, kteří jezdí pro více dopravců. S podobným problémem se potýká řada zemí včetně Německa nebo Švýcarska. Nejen z tohoto popudu se i OSŽ snaží prosazovat tvorbu elektronického systému, který by snadno zamezil tomu, aby strojevodoucí vykonávali svou činnost po kratších přestávkách, než ukládá zákon. Velkým problémem zůstává stále nedostatek personálu, a to jak v opravárenství, tak i u provozních profesí. Zaměstnavatel má v plánu chybějící zaměstnance přijmout, ovšem pokud je na trhu práce sežene.

Ve dnech 17. – 18. února 2016 proběhla pod hlavičkou ETF první schůzka pracovní skupiny pro opravárenství v Bruselu, které se zúčastnili za OSŽ předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nikola a tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová. Přítomen jednání byli i zástupce agentury ERA, který informoval o rozšíření certifikace ETC i pro osobní dopravu. Železnice tak bude bezpečnější a trh v opravárenství bude na stejné kvalitativní úrovni v celé EU. V návaznosti na tyto certifikace je potřeba lépe motivovat nové, mladé lidi a modernizovat pracoviště.

Ing. Mojmir Bakalář zhodnotil hospodářský výsledek za první měsíce tohoto roku, který naplnil očekávání. Bohužel, silnice na dopravním trhu „ukusuje“ čím dál větší objem zboží, navzdory tomu, že se vláda zavázala část přesunut ze silnice na koleje. Dále ubezpečil odboráře, že se neočekávají žádná personální změnění. Do konce roku by též měl proběhnout pilotní projekt „Digitalizace strojevodoucích“. **-red-**

V DPOV Nymburk byl slavnostně pokřtěn Stříbrný šíp

Za účasti čestného kmotra, hejtmana Středočeského kraje Ing. Miloše Petery, a dalších pozvaných hostů byl v úterý 15. března 2016 v areálu společnosti DPOV Nymburk slavnostně pokřtěn znovuzrozený historický motorový vůz M 260.001. Stalo se tak přesně 77 let poté,

co byl Stříbrný šíp poprvé představen veřejnosti – během předváděcí jízdy určené pro novináře, která se uskutečnila 14. března 1939, v předvečer vojenské okupace zbylého území Československa.

(Pokračování na straně 2)



Poblahopřát ke 40. výročí založení Klubu seniorů Most přišel i předseda ZO OSŽ Most Bohumil Šafránek, který klubu, jmenovitě Arnoštce Zajícové (vlevo) přislíbil i pro letošní rok finanční podporu. Snímek Michael Mareš

Hodně zdraví do dalších let! Klub seniorů železniční stanice Most slaví 40 let aneb Když nejde o život, tak jde o úplnou banalitu

V pondělí 7. března oslavili mosteckí důchodci – železničáři čtyřicet let trvání svého tamošního Klubu seniorů. Oficiální setkání u příležitosti 40. výročí založení Klubu seniorů Most, dnes skupiny 7 - dle evidence Magistrátu města Most (dříve Klubu důchodců železniční stanice Most), se konalo v mosteckém Klubu seniorů. Slavnostní odpoledne za účasti zástupců magistrátu a odborů zahájila předsedkyně Klubu seniorů Arnoštka Zajícová. Pogratulovat seniorům přišla i náměstkyně primátora města Mostu Ing. Markéta Stará. „**Víme o vás, že jste aktivní klub důchodců, že se pravidelně scházíte a že máte i pestrou činnost. A jako jeden z mála klubů důchodců máte i tu výhodu, že se o vás stará odborová organizace (OSŽ),**“ uvedla Markéta Stará ve svém projevu a dodala: „**Máte také činnostový výbor, ale co by to bylo platné, kdybyste mu nepomáhali, kdybyste se těch akcí, které pro vás připravuje, neúčastňovali. Tak hlavně aby vám zdravotní sloužilo!**“

Poblahopřát přišel i předseda ZO OSŽ Most Bohumil Šafránek: „**Přeji vám spoustu nových dobrodružství. Při konferenci, kterou máme za pár dní, na vás budeme určitě i finančně pamatovat,**“ slíbil. Také on členům mosteckého Klubu seniorů popřál do dalších čtyřicet let hodně zdraví. „**Vždyť to nebude dlouho trvat a za chvíli tady budeme i my s Bédou (Bedřich Bednár je místopředsedou ZO OSŽ v Mostě). Tak pro nás připravte půdu,**“ dodal žertem. A předsedkyně klubu Arnoštka Zajícová, která nedávno oslavila 76. narozeniny, s úsměvem odvětila: „**Potřebujeme nového předsedu, ten starý už nemůže.**“ O přestávkách pak prozradila, že ještě několik dní předtím ležela, protože to na ni všechno „tak nějak padlo“. (Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Sliby koaliční vlády zůstaly pouze na papíře, bohužel.“

Hovoříme s **BOHUMÍREM REITMAYEREM,** členem Ústředí OSŽ, předsedou ZV OSŽ Provozní pracoviště Klatovy (DKV Plzeň) a členem Výboru OSŽ při DKV Plzeň

Do Ústředí OSŽ byl Bohumír Reitmayer zvolen v roce 2009, kdy nahradil Miloše Bojka z Brna, který odešel do důchodu. Spolu s Ivou Holzknechtovou (DKV Česká Třebová, PJ Trutnov), Milanem Kováčsem (DPOV Nymburk) a Věrou Nečasovou (tajemnice PV OSŽ při ČD) zastupuje zaměstnance dep kolejových vozidel.

Jako člen nejvyššího voleného orgánu OSŽ – Ústředí OSŽ – máte svým způsobem ojedinelou možnost tlumočit na tomto fóru problémy, s nimiž se potýkáte jak ve vaší základní organizaci (OSŽ), tak i na provozních pracovištích v Klatovech, respektive v rámci DKV Plzeň. Pomáhá vám to?

To je spíše parketa Podnikového výboru OSŽ při ČD, jehož členem nejsem, ale nepopírám, že se dostanu k důležitým informacím, které jako předseda ZO potřebuji. Takže musím přiznat, že jsem dost často šokován! Například: po volbách jsem si přečetl koaliční smlouvu, kde bylo napsáno, jak nová koaliční vláda bude napomáhat a preferovat národní dopravce – což jsou České dráhy. Teď musím bohužel konstatovat, že sliby zůstaly na papíře a naopak mám pocit, že je to rok od roku horší. Vádí mi například to mlčení kolem převodu budov z Českých drah na SŽDC. Zaznívají různé částky – miliarda sem, miliarda tam. Neustále se spekuluje o tom, které objekty na tom seznamu jsou, která nádraží jsou součástí tohoto převodu a za jakou cenu. Vystává celá řada otázek. Například: když se to převede, jaké bude nájemné, které budou České dráhy platit SŽDC? To vše nahrává spekulacím a pochybnostem... Těch nejasností kolem převodu je mnohem víc. Proč ten seznam není veřejný, aby se do něj mohl kdokoli podívat?

Z vašich slov číší jistě rozčarování... A díváte se mi? Vždyť to vidíme dnes a den-

ně kolem sebe. Stačí, když napadne sníh. Železničáři si vždycky dokázali poradit, vždycky se našel někdo, kdo to uklidil. A jak to vypadá dnes? Musí se počkat, až s ním přijede uklidit nasmulovaná firma, nehledě na to, kolik to asi stojí!

Je naopak něco, co vás na jednání Ústředí OSŽ v poslední době příjemně překvapilo?

Určitě! Třeba to, že v loňském roce byly členské příspěvky v rámci rozpočtu OSŽ vybrány na 100%! To se u nás, v základní organizaci, nestane. Někdo odejde, někoho propustí, a už tak často výběr nesplníme. A jelikož jsou členské příspěvky našim jediným finančním zdrojem, tak se podle toho musíme zachovávat.

Nedávno jste si na jednom zasedání Ústředí OSŽ posteskl nad nezájmem zaměstnanců o dotovanou rekreaci ČD travel, to trvá?

Ano, a to jsme ještě před několika lety sami – za výrazného zájmu zaměstnanců – organizovali zájezdy do zahraničí. Třináct let jsme jezdili do severní Itálie, ale jak začal vycházet katalog dotovaných rekreací, tak už to nebylo pro lidi tak atraktivní a nakonec jsme to pro naprostý nezájem zrušili. Teď si zase stěžují, že i dotované zájezdy jsou pro ně drahé. Říkám jim: není to pravda! Třeba pobyt v Orionu v Řecku je, myslím si, dostupný a výhodný úplně pro všechny. Dříve býval přetlak na dotované rekreaci, který sice už dnes není, ale oni stále žijí v představě, že se na dotovanou rekreaci nedostanou. Říkám jim to horem, dolem, nabízím jim, že dojeďte do Prahy s přihláškou na rekreaci, ale stejně na to neregují, nemají zájem. Možná k tomu přispívá i bezpečnostní situace v Evropě, lidé se bojí někam vycestovat. Na druhou stranu mám tady členy, kteří by na dotovanou rekreaci jezdili pořád. Jenže Sociál-



ní fond není nafukovací. Když té rodině dáme příspěvek 1000 Kč na rekreaci, tak se mi při dnešních cenách vysmějí. Nemohu přispět čtyřčlenné rodině 4000 Kč na osobu s tím, že další už nikam nepojedou!

A jak hodnotíte fakt, že kolektivní smlouva platí i pro ty, kteří nejsou členy žádné odborové organizace a na kolektivní vyjednávání nepřispívají?

To mi vadí a vidím to jako největší problém. Většinou se právě nečlenové jako první ptají, jak dopadla kolektivní smlouva, a přitom na ni nepřispívají. Myslím si, že spravedlivější by bylo, kdyby kolektivní smlouva platila pouze pro členy odborů: jsi členem, platíš si kolektivní vyjednávání, máš výhody v kolektivní smlouvě sjednané. Nejsi členem odborů, neplatíš kolektivní vyjednávání, pojedíš podle zákoníku práce! Většinou se právě nečlenové zajímají, jaký bude nárůst mzdy, ale aby vstoupili do OSŽ, to ne. Říkají: copak mi to přinese? Že mají příspěvek na penzijní a životní pojištění, to ty mladé nezajímá. Ty zajímají pouze peníze na ruku.

Michael Mareš

Klub seniorů železniční stanice Most slaví 40 let aneb Když nejde o život, tak jde o úplnou banalitu

(Pokračování ze str. 1)

„Kolegyně dostala těžkou chřipku a já jsem na to zůstala sama s přítelem. Od pětasedmdesáti se to na mě nějak sype,“ postěžovala si.

Na slavnostním setkání kromě výše zmíněných řečníků ještě promluvil Bedřich Bednář a také Alois Malý (místopředseda Republikové rady seniorů) – ten mimo jiné o zájedu seniorů do Francie, či o zvyklostech pobytů seniorů v hotelu Ostrý na Šumavě.

Oficiální setkání mosteckých seniorů k výročí 40 let existence mosteckého klubu důchodců – železničářů se i tentokrát neslo ve veselém duchu. Humor a legrace je mosteckému klubu s číslem 7 prostě vlastní. Však také předsedkyně Klubu Arnoštka Zajícová nezklamala a i tentokrát si připravila báseň od neznámé autorky z Kralup nad Vltavou, kterou celou ocitovala: „Křehké stařenky, velební kmeti, je na nás vidět, jak ten čas letí. Jen ať si letí, jen ať si

kluše, ač těla zchátrala, mladé jsme duše. Za námi vidět jsou vnuci a děti, vlas máme stříbrný a zuby třetí. Nohy nám šmajdají, ruce se třesou, jen ať si šmajdají, jen když nás nesou. Úspěch a peníze? Dnes je vše rovno, když nejde o život, tak jde o úplnou banalitu.“

Zazpívat a zarecítovat, prostě potěšit babičky a dědečky poté přišly i děti z Mateřské školy v ulici Albrechtická.

Vzpomínalo se i na nedávný výlet vlakem na Moldavu, na výlet do Zbirohu, či na ples, po němž někteří důchodci ochořeli. „Nebýt toho, jsme tady kompletní – 76 seniorů,“ pochlubila se Arnoštka Zajícová, která s virózou rovněž několik dní bojovala. „Ale člověk potřebuje přijít mezi lidi. My se scházíme jednou za měsíc a vždycky se těším na to, až zase přijde ten čas a já mezi ty babky přijdu,“ dodává s úsměvem předsedkyně Klubu seniorů při železniční stanici Most.

Michael Mareš



Zazpívá a zarecítovat babičkám a dědečkům přišly i děti z Mateřské školy Albrechtická.

V DPOV Nymburk byl slavnostně pokřtěn Stříbrný šíp

Prototyp rychlíkového motorového vozu řady M 260.0 (M 260.001) byl vyroben na přelomu let 1938 a 1939 v pražském závodě ČKD, ale vlivem válečných událostí nakonec zůstalo jen u tohoto jediného prototypu. I to ve svém projevu zmínil jeden z řečníků, generální ředitel a předseda představenstva Výzkumného ústavu železničního, a. s., Ing. Antonín Blažek, Ph.D. „Přece jenom bychom neměli zapomenout na naši národní hrdost, protože i naši předchůdci, kteří ten vůz ve třicátých letech vymysleli, zkonstruovali a sestavili, určité tu národní hrdost měli. Bohužel, historie jim nedopřála to štěstí, aby měli možnost ho potom i zprovoznit, prezentovat a případně se s ním i sami svést,“ uvedl a dodal: „Ta úloha teď připadla na nás a byla by škoda tuto příležitost promarnit.“ Podle Antonína Blažka je dobré si připomínat, že Češi jsou národem šikovných konstruktérů a techniků. „V dnešní době to ale často neslyšíme, spíše slyšíme, jak se sem

dobývá Asie, především Čína, jak je kladen důraz na levné a levnější výrobky, na cenu, na efektivitu, ale myslím si, že toho vozidlo je jasným důkazem toho, že i v Čechách, dokonce ve středních Čechách, máme šikovné české ručičky.“

Slavnostního křtu se spolu s hejtmánem Střeďočínského kraje Milošem Petery ujal Ing. Antonín Blažek, Ph.D., generální ředitel a předseda představenstva Výzkumného ústavu železničního, Ing. Roman Kott, předseda představenstva DPOV Nymburk, a Arnošt Kohl, vedoucí týmu, který se o znovuzrození Stříbrného šipu zasloužil. „Stříbrnému šípů přejí hodně kilometrů, aby se i generace, které přijdou po nás, nebo i ta naše, mohly podívat, jak v minulosti člověk dokázal udělat krásnou práci,“ popřál hejtmán Petera a dodal: „I po těch letech má ten vůz stále moderní tvář. Práce na zděříte rekonstrukci je určitě vidět! Takže všechno dobré a ať to dobře slouží!“ Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Tomáš Olšiak: „Jsem předsedou na telefonu.“

Když se Josef Hák, dlouholetý předseda ZO OSŽ v Provozní jednotce Rakovník (DKV Plzeň), chystal předlety do důchodu, dlouho hledal nástupce. Mladým se tehdy do závodního výboru nechťelo a ti starší se ne a ne rozhodnout. „Pepa tehdy za mnou přišel s tím, že shání lidi na kandidátku a jestli mě tam může napsat. Souhlasil jsem. Myslel jsem si, že mě napíše na šestnácté nevolitelné místo,“ vzpomíná

půl roku. Po půl roce se stal zastupujícím členem Rady seniorů za Střeďočínský kraj a později předsedou Klubu seniorů v PJ Rakovník. Takže nakonec v jedné funkci skončil a ve dvou pokračuje dál, „dodává Tomáš Olšiak s úsměvem. „Ale Pepu mám stále jako konzultanta. Za ta léta má zkušenosti, že by je mohl rozdávat. Stále chodí mezi nás, i když teď zrovna marodí s ramenem. Vzájemně se podporujeme!“ dodává.



Tomáš Olšiak, současný předseda ZO OSŽ v PJ Rakovník (DKV Plzeň), na své začátku v závodním výboru (rok 2009). „Proběhly volby, na které jsem absolutně zapomněl, a po těch volbách takhle Pepa Hák vystupuje v Rakovníku z vlaku a gratuluje mi, že jsem se stal – díky preferenčním hlasům – členem závodního výboru.“

V závodním výboru Tomáš Olšiak začínal jako inspektor BOZP. Po dalších čtyřech letech za ním přišel Josef Hák znovu. „Tentokrát prosbu, jestli bych za něj nevezl funkci předsedy,“ vzpomíná Tomáš Olšiak dále. „Musím přiznat, že jsem o tom začal vážně přemýšlet, protože Pepa umí lidi přesvědčit,“ směje se. „A tak jsem se v roce 2013 stal předsedou.“ Josef Hák si prý tehdy myslel, jak se všech funkcí zbaví a bude odpočívat. „Ale vydrželo mu to

Tomáš Olšiak pracuje v Provozní jednotce Rakovník jako vedoucí posunu/dozorce depa a jako neuvolněný funkcionář má někdy práce až nad hlavu. „Úřední hodiny nemám, protože jsem letmo, to by ani nešlo. Ale pokud jsem v kanceláři, tak obejdou depa a za členy zajdu, ale spíše jsem takovým předsedou na telefonu,“ říká dále. Na starosti má 38 aktivních členů, 23 neorganizovaných a 128 důchodců; jak zřetel dodává, možná i sám sebe. „Posunovač je ohrožená profese, doslova na vymření, takže je možné, že tady vydržíme ve funkci i další volební období, ale kde mám jistotu, že vydrží i moje práce posunovače?“ dodává s tím, že jak přicházejí nová vozidla a přechází se na ucelené soupravy, odpadá odvěšování/svěšování jednotek. „A tam, kde ten posun ještě nějaký je, tak si to, jako například v Praze na Masaryčce, dělají strojevedoucí sami.“

Když se na konec rozhovoru stočí řeč na „nejpalčivější problém“, bez rozmyšlení odpoví „nová hala“. „Táhne se to už pět nebo šest let, dokonce už to měla schválit i dozorců rada společnosti, ale halu stále nemáme. A přitom tak akutně bychom ji při servisování a opravách regionovů potřebovali. Kvůli každé prkotine je musíme rozpojovat a pak zase spojit, což dobu oprav prodlužuje i prodlužuje,“ dodává závěrem. Michael Mareš



Motorová jednotka Regionova stojí nad prohlížecím kanálem před rotundou.

NAVŠTÍVILI JSME

Provozní pracoviště Klatovy (DKV Plzeň)

Výtopna, lokomotivní depo, pobočné lokomotivní depo, vozební stanice, provozní jednotka, provozní středisko (Plzeň-západ) a nyní DKV Plzeň, Provozní pracoviště Klatovy – co název, to kus historie klatovského depa. Depo v Klatovech existuje pomalu od nepaměti (od roku 1876), jeho názvy se ale s léty měnily. „Když jsem sem v roce 1972, tehdy ještě do pobočného lokomotivního depa Klatovy nastoupil, tak jsem začínal jako mechanik na parních lokomotivách,“ vzpomíná Bohumír Reitmayer, současný předseda ZV OSŽ a člen Ústředí OSŽ, který je už dva roky v důchodu. „Tehdy tady pochopitelně fungovala jedině odborová organizace (ROH), dnes tady jsou dvě – OSŽ a FS, a také tady bylo mnohem více zaměstnanců než dnes,“ dodává. Rozdíl v počtech je více než markantní: před čtyřiceti lety pracovalo v Klatovech 350 lidí, dnes s bídou osmdesát...

Předsedou ZV OSŽ se Bohumír Reitmayer stal v roce 1995 a od té doby jej dělá dosud, tedy plných jednadvalet let. „Bohužel aktivita i zájem lidí o práci v odborech ubývá. Tehdy tady bylo více lidí a měli jsme i relativně více peněz na činnost, ale ten zájem, aktivita či nadšení pro věc už zdaleka nejsou takové jako dřív,“ vypráví dále. „Dnes už nikdo nechce udělat cokoli navíc. Každý si dělá své a tím to pro něj skončí. A to samé platí i pro práci v odborech.“ (aktuálně má ZO OSŽ PP Klatovy 24 aktivních členů a 40 důchodců).

S tím, jak ubývá zájmu u lidí, ale ubývá i zaměstnanců. „Ještě před patnácti lety (v roce 2001) v Klatovech pracovalo celkem 246 zaměstnanců, z toho 80 opravářů,“ listuje Bohumír Reitmayer v materiálech. „To se ještě dělalo v klasickém turnusu (denní/noční/dva dny volna). Jenže turnus se s postupným úbytkem lidí, s menším přístavováním vozidel a s příchodem nových vozidel postupně osekával, až z něj nezbylo vůbec nic. Dnes i tady na dílně se dělají jen klasické osmičky,“ konstataje Bohumír Reitmayer smutně.

Současný stav zaměstnanců (69) i opravářů (11) je tristní. „Turnus neexistuje, dělá se od šest do čtrnácti hodin, pět dní v týdnu! Soboty, neděle a svátky jsou pak aspoň zabezpečené pouze formou pohotovosti – ač by ta práce tady pro lidi byla,“ doplňuje Bohumír Reitmayer s tím, že se hledalo alespoň řešení pro akutní případy. „To řešení, se kterým souhlasilo i vedení v Plzni, se nakonec v podobě pohotovosti našlo. Aby se nemohlo zneužívat, tak souhlas musí dát vedoucí PP (provozní pracoviště) i vedoucí mistr. Každopádně pohotovost (od 8 h do 14 h) vždy drží dva lidé – elektrikář a mechanik, kteří znají harmonogram služeb dlouho dopředu,“ dodává Bohumír Reitmayer s tím, že tato dohoda platí od 1. 1. 2016 a již několikrát byla využita.

V Klatovech byly odjakživa deponovány a opravovány především lokomotivy a motorové vozy jezdící po okolních tratích. Klatovy například byly jedním z posledních míst, kde byly turnusové nasazeny motorové vozy řady M 262.0. V posledních 25 letech jsou zde deponovány zejména motorové vozy řady 810 (aktuálně jich je tady 17), na nichž se v Klatovech dělají malé a střední revize, ale opravují se tady i zdejší „Břelovci“ (5 ks), Regionovy (5 ks), či plzeňská „Kvatra“ (řada 842).

Také zdejší opravnu trápí nedostatek kvalifikovaných zaměstnanců. „Aktuálně potřebujeme dva elektrikáře, ale nikdo takový na úřadu práce není. Tam se drží jen ti, co jsou na sociálních dávkách a kteří nikdy dělat nebudou,“ konstataje Bohumír Reitmayer. „Ríká se, že za branami závodu stojí tisíce lidí, tady nevidíte nikoho. Na opravě nenarazíte, a tak to jde s opravářstvím furt dolů a dolů. Kdy to skončí? I na strojevedoucí teď vzali (v Plzni) 42 nových lidí, ale je tam velká úmrtnost: 42 jich pozvou na pohovor, a jestli jich projde 11, tak je to úspěch. I v DPOV Nymburk se hlásilo na dílnu třicet zaměstnanců, ale většina byla nepoužitelných,“ uzavírá. Michael Mareš



Montážní koleje v klatovské rotundě.

ZE SVĚTA

Čínsko-thajský železniční projekt

V závěru roku 2015 zahájily čínské a thajské podniky výstavbu první normálněrozchodné železniční tratě v Thajsku. Na výstavbě se dohodl vlády obou zemí. Trať bude vybudována podle čínských norem a bude vybavena čínskými zařízeními a technologiemi, které používá China Railway Corporation (CRC).

Nová trať má být 845 km dlouhá a má umožňovat vlakům jet rychlostí mezi 180 až 250 km/h. Projekt je rozdělen na čtyři části, a to Bangkok – Kaeng Khoi, Kaeng Khoi – Map Ta Phut, Kaeng Khoi – Nakhon Račasima a Nakhon Račasima – Nong Khai. Železniční trať by měla podpořit zlepšení infrastruktury, zajistit nová pracovní místa, jakož i zvýšit životní úroveň lidí žijících v okolí. Výstavba by měla proběhnout mezi lety 2015 až 2022.

Z German.China.org, 21. 12. 2015, zpracoval –sh–

DB začne s přepravou balíků

Deutsche Bahn chce ve spolupráci s balíkovou službou GLS od jara zahájit přepravu balíků. Nejdříve v Německu a později chce expandovat i do dalších evropských států. Službu bude zajiš-

ťovat dceřiná společnost DB Schenker, doručování na místě má zajistit GLS. Rozsah služby má být od balíčku přes kusovou zásilku až po ucelenou zásilku. DB se tak chce zapojit do narůstajícího internetového obchodování.

Nákladní přeprava u DB v loňském roce nedosáhla nejlepších výsledků, a tak hledá další možnosti před prodejem některých nepotřebných součástí. Pokud by nebylo nalezeno řešení, došlo by do roku 2020 k výraznému nárůstu zadlužení.

Z Transportweb, 20. 1. 2016, zpracoval –sh–

Železniční a říční doprava v Německu ztrácí

V Německu se připravuje stále více zboží, ale profit z toho nemají všichni nositelé dopravy. V roce 2015 bylo přepraveno zatím nejvíce zboží v historii. Nákladní doprava rostla především na silnici, doprava vlaky, loděmi a letadly stagnovala. Přeprava zboží vzrostla proti roku 2014 o 1,1 % a to včetně potrubní dopravy, jak sdělil Spolkový statistický úřad ve Wiesbadenu.

Silniční nákladní doprava vzrostla o 1,9 % na 3,507 mil. tun. Vzrostly i tunokilometry a dopravní výkonnost o 2,2 %. Silnice je proti ostatním dopravním módům flexibilnější a dokázala těžít

VŠIMLI JSME SI

● **LETOŠNÍ** cesta Legiovlaku začala v úterý 15. března ve Strakoncích, kde bylo možné pojízdné muzeum československých legionářů navštívit šest dní (15. až 20. března). Během letoška pak Legiovlak navštíví celkem 28 míst, většinou krajských a okresních měst. Kromě Strakonice to ještě v březnu budou Písek (22. až 27. 3.) a Příbram (29. 3. až 5. 4.). Do prázdnin Legiovlak navštíví především jižní a střední Čechy, Ústecký, Karlovarský a Plzeňský kraj. V srpnu bude Legiovlak k vidění v Praze, od září pak bude putovat po Olomouckém a Moravskoslezském kraji. Letos bude k vidění i novinka - zbrusu nový vagon představující kinosál Osvětového odboru občanky Československé národní rady na Rusi.



● **NA „HORNÍM PACIFIKU“** (regionální trať SŽDC č. 212 Čerčany – Světla nad Sázavou) v úseku Ledečko – Zruč n. S. byla většina vlakových zastávek v rámci rekonstrukce opatřena novými, vzhledově identickými přístřešky. Na snímku Tomáše Martinka je bývalé nákladní stánek se zastávkou (nz) Soběšín, sloužící již jen jako neobsazená zastávka.



● **NĚKDEJŠÍ VLEČKA** mezi Zastávkou u Brna a Zbyšovem je postupně přerazchodována ze 1435 mm na 600 mm. V současnosti se již blíží ke stanici Zastávka u Brna, kam chybí ještě asi 500 metrů úzkorozchodky. Jízdy zvláštních vlaků se letos budou konat každou sobotu a neděli o letních prázdninách a k tomu ještě 21. 5. a 11. 6. (snímek Martin Hájek).



● **SNÍMEK** z malebné trati Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, úsek Černotín – Špičky. Tenhle obrázek už bude brzy minulostí, do dvou let to vpravo od trati vznikne vodní dílo Skalička. Snímek Jiří Zajíček.



● **V SOUVISLOSTI** se sportovními utkáními se lze často setkat s posilovými vozy či vlaky na našich tratích. Na Sp 1850 z Pardubic (16.05 h) do Hradce Králové byla v pátek 4. 3. nasazena zajímavá souprava. V čele pěti vozové soupravy vozů B stánuv breljovec č. 754, který odvezl pardubické hokejové fanoušky na zápas s Hradcem Králové. Přesně o týden později pak tatabá lokomotiva stanula v čele zvláštního, tentokrát třívozového vlaku z Pardubic do Rychnova u Jablonce n. Nisou, který vezl fanoušky Baníku Ostrava na fotbalový zápas s Jabloncem n. Nisou. Ti do Pardubic přijeli na závěsu EC 116. Snímek z Pardubic od Martina Hájka.

Indie otevírá železniční univerzitu

Indické ministerstvo železnice oznámilo, že ve městě Vadodara, ve Spolkovém státě Gujارات, otevře první železniční univerzitu. Nejdříve bude pro účely univerzity využito školící středisko Indických železnic National Academy of Indian Railways, následně pak vznikne samostatná univerzita s veškerým záměrem.

Zřízení samostatné univerzity pro železnici v Indii má svůj smysl. Indická železniční síť je jednou z největších na světě. Každý den v Indii využije železnici více než 23 milionů cestujících. Státní Indické železnice (Indian Railways) jsou se svými 1,4 miliony zaměstnanců jedním z největších zaměstnavatelů na světě.

Z Indien Aktuell, 16. 2. 2016, zpracoval –sh–

Obzor č. 11 – 19. 3. 1991

Úvodní článek v čísle 11 tvoří obsáhlý dopis ministra dopravy ČSFR, který zaslal jako odpověď na otevřený dopis předsedy Odborového sdružení železničářů. Ministr dopravy odmítá pochybnosti předsedy OSŽ o práci vlády a ministerstva dopravy vztahu k železniční dopravě. V dopise se uvádí, že Federální ministerstvo dopravy (FMD) připravuje program modernizace železniční sítě včetně výstavby vysokorychlostních tratí. „Jedním z prvořadých úkolů současnosti je zefektivnění málo využitých tratí a jejich případné rušení. FMD a ÚŘ ČSD připravují zásady, jak v těchto případech postupovat.“ dočítáme se v odpovědi mimo jiné. Dále ministr dopravy slibuje zlepšení služeb pro cestující pracovních a sociálních podmínek železničářů, včetně valorizace mezd. Zmínuje se i o železničním zdravotnictví, které je součástí státní organizace ČSD, a jak uvádí, se změnou se nepočítá. Dále se v dopise dočítáme o tom, že ÚŘ ČSD má do konce května 1991 předložit vláde dlouhodobý program zásadních úsporých opatření, jehož součástí bude i postup v oblasti racionalizace počtu pracovníků.

V pravidelné rubrice „Co se děje v ústředí“ se dočítáme mimo jiné o tom, že pražská Oblastní rada odvětvové úseku služeb 11 (doprava a přeprava) zaujala kritické stanovisko k řešení otázky zaměstnanosti a zároveň požádala o zastavení všech útlumových programů do doby jednání s oblastním ředitelem. „Ukazuje se totiž, že návrhy řešení OŘ Praha i ÚŘ ČSD se dělají, jak je ustáleným zvykem, od stolu bez hlubších poznatků a bez jakékoliv snahy vzít v potaz názory z vlastních pracovišť a ověřit si základní podmínky příslušných provozů.“

Odvětví 11 se zároveň na tomto jednání zabývalo způsobem a formou krajních protestů pro případ, že nedojde k vyjasnění rozporů a k uzavření odpovídající kolektivní smlouvy.

Obzor č. 12 – 26. 3. 1991

Úvodní článek tohoto čísla nás seznamuje s průběhem schůzky zástupců OSŽ s náměstkem ústředního ředitele ČSD ze dne 14. 3. 1991. Odboráři na ní byli seznámeni s pokynem ústředního ředitele, který uložil snížit v roce 1991 počet pracovníků ČSD o 19 tisíc. Toto rozhodnutí bylo vysvětleno tím, že jednak došlo k poklesu výkonů v železniční dopravě a jednak je třeba pokrýt mzdový nárůst. Vzhledem k nesouhlasu odborů bylo poté opatření zmírněno a bylo dohodnuto, že se budou hledat opatření, která by mohla zamýšlené uvolňování zaměstnanců zmírnit.

Najdeme zde i zmínku o druhém zasedání Českomoravské komory OSŽ, která vznikla jako protiváha slovenské republikové komory, přestože česká strana se tomuto dělení bránila a považovala je za zbytečné. Vznik republikových komor OSŽ předznamenal organizační a později (v roce 1993) i faktické oddělení české a slovenské části OSŽ, které následovalo po rozdělení Československa.

Téměř celá stránka byla vyhrazena reportáži z trati Choceň–Litomyšl, která byla jednou z tratí, odsouzených rozhodnutím Oblastního ředitelství ČSD Praha k zastavení dopravy. Reportáž obsahuje názory železničářů i cestujících a zamýšlí se i nad nevyhovujícím grafikonem. Vzhledem k velkému odporu, který se proti tomuto rozhodnutí vedl, bylo nebezpečí zastavení provozu na této trati zažehnáno.

Zdeňka Sládková



Hasiči Jiří Topol (vlevo) a Martin Bílek při zkušebním naplňování vaků, pomáhajících při nadzvedávání břemen.



V operačním středisku hasičů pomáhá mimo jiné také program Tereza, pomocí něhož lze zjistit veškeré podrobnosti o místu nehody, přístupových cestách, počasí a další potřebné údaje.

Při práci hasičů je důležitá nejen odbornost, ale také vzájemná důvěra jednoho k druhému

Prvním doloženým datem činnosti Jednotky požární ochrany na Železnici v Ústí nad Labem je 1. prosinec roku 1959. Uvádí se to v publikaci, vydané k 60. výročí Hasičské záchranné služby na dráze, vydané SŽDC – HZS v roce 2013. V téže publikaci je rovněž zajímavý údaj o tom, že v roce 1954 došlo k velkému požáru horního depa na seřadovacím nádraží v Ústí nad Labem. Na jeho likvidaci se podíleli zaměstnanci depa, které lze s trochou předpokladů a úvah uvádět jako předchůdce dnešní profesionální hasičské jednotky Železnice v Ústí nad Labem. Jako určitou zajímavost lze uvést také fakt, že v určitém období se na výkonu služby v této HZS podílely až 40 procent ženy!

HZS v Ústí nad Labem sídlí v areálu zdejšího depa dodnes a v současné době čítá 52 zaměstnanců, přičemž 16 jich pracuje na dislokovaném pracovišti HZS v Chomutově. Toto pracoviště bylo zřízeno po požáru lesa podél železniční tratě u Vejprt, který se hasil více než týden a kam je to z Ústí nad Labem dosti vzdálené (cca 100 km). Hasiči z tohoto pracoviště mají na starosti také nejdelší jednokolejný tunel v republice (1758 metrů) v Březnu u Chomutova, který byl uveden do provozu v roce 2007 při příležitosti dokončení sedmikilometrové přeložky trati na trati Praha – Chomutov.

„Hasiči na dráze se již dávno nezabývají pouze hašením požárů, jejich činnost je značně různorodá – od nakolejování vozů, přes zajišťování úniku nebezpečných látek, či záhahů při nehodách na železničních přejezdách až třeba po kácení stromů, ohrožujících provoz na tratích,“ přibližuje práci (nejen) ústeckých hasičů velitel zdejší JPO Bohuslav Be-

chyně. Jak dále dodává, hasiči musejí být odborníci na hořlaviny, jedy, technické závady na železničních vozzech a celé řadě dalších činností, včetně problematiky drážní dopravy. „Drážní hasiči jsou určitým způsobem specialisté, kteří musejí ovládat všechno od A až do Z,“ konstatuje velitel.

Jeho slova doplňuje jeden z hasičů, velitel směny a současně předseda zdejšího ZV OSŽ a člen podnikového výboru OSŽ HZS Zdeněk Makovička. „Při práci hasičů je důležitá nejen odbornost, ale také vzájemná důvěra jednoho k druhému. Při akcích jsme závislí jeden na druhém, a proto je dobrý kolektiv základem. Může se sice někdy stát, zvláště u nově příchodících hasičů, že tento smysl práce hned nepochopí, ale ti ostatní ho dokážou velice rychle přivést na tu správnou cestu,“ připomíná důležitost solidarity a také vzájemné empatie, kdy je mnohdy užitečné a důležité odložit svoje vlastní názory a hodnoty ve prospěch kolektivu. „U hasičů to prostě jinak nejde,“ dodává s přesvědčením Zdeněk Makovička.

Hasičská práce není nijak jednoduchá. Jak připomíná velitel Bechyně, dobrý hasič se na potřebnou solidní úroveň cvičí za tři až čtyři roky. Proto je také žádoucí, aby u této práce vydržel a neodcházil jím. „V naší jednotce, a věřím, že je tomu tak u všech hasičů, je fluktuace minimální. Hasiči mají svoji práci rádi a dokážou u ní vydržet i se všemi jejími těžkostmi, námahou a složitostí až do pozdního věku, často až do důchodu.“

Zdeněk Makovička připomíná další důležité vlastnosti hasičů, jako je správná životospráva, dobré rodinné zázemí, klid a pohoda a samo-

řejmě také pevné zdraví. „Hasič je hasičem nejen v práci, ale i doma,“ konstatuje. „Svoji fyzickou kondici si udržujeme hlavně sportem a to nejen na pracovišti, kde máme skvěle vybavenou posilovnu, ale i ve chvílích volna. Však je také mezi námi hodně sportovců.“

Zásahy nejde naplánovat, v některé směně se hasiči nezastaví, jindy poplach nezazní ani jednou za směnu. Ani tehdy ale hasiči nezahájí, udržují techniku i vybavení, absolvují pravidelná školení – zdravotní, chemická, či technická, seznamují se s novou technikou. V ústecké jednotce v poslední době přibýlo několik nových automobilových kontejnerů, které jim ulehčují zásahy. Jednotlivé kontejnery jsou totiž vybaveny pro různé typy zásahů, podle nichž je při poplachu vybrán ten „správný“, který ulehčí a zrychlí práci při zásahu. Mezi vybavení ústeckých hasičů patří mimo jiné také dva speciální jeřáby AJ 28 a AV 15, které usnadňují zdvihání těžkých břemen při nehodách. Koncem letošního srpna byla ústecká jednotka vybavena novým velitelským vozem Škoda Yetti, který pomáhá při výjezdech k vyšetřování nehod.

A co by si zdejší hasiči přáli vylepšit? „Mým velkým přáním je, aby se podařilo postavit novou garážovou halu pro naši techniku, která dnes častěji stojí pod širým nebem,“ prozrazuje velitel Bechyně. „Pozemky pro garáže máme vybrané, zatím sice patří Českým drahám, ale snad se je brzy podaří převést do majetku SŽDC. Pak už budou potřeba jen peníze na stavbu. Plno práce si dokážeme udelat sami, nebudeme se jen dívat,“ dodává přesvědčeně.

Miroslav Čáslavský

Činnost svazové inspekce v roce 2015

Významnou a již tradiční součástí odborové práce je výkon kontrolní činnosti odborů na úseku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v rámci zaměstnavatelů, kde má OSŽ svoji působnost. Tato oblast patří k hlavní náplni činnosti oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů a jeho svazových inspektorů. Jedná se o činnost, která vychází z ustanovení § 322 zákoníku práce, dále z každoročně uzavírané Smlouvy o úhradě nákladů vzniklých odborovým organizacím podle § 322 zákoníku práce, která je uzavírána mezi Ministerstvem práce a sociálních věcí a Odborovým sdružením železničářů. Jedná se tedy o činnost, která je zčásti dotována ze státního rozpočtu. V roce 2015 bylo svazovými inspektory bezpečnosti práce OSŽ provedeno celkem 469 kontrol (řádných, mimořádných, následných,

tematických) a prověrek, při kterých bylo zjištěno 896 závad nebo nedostatků v oblasti BOZP. K dalším oblastem činnosti oddělení BOZP patřilo šetření a dohled nad šetřením pracovních úrazů, lektorská a školicí činnost, v rámci které byly pořádané různé kurzy a školení, poradenská a konzultační činnost, metodická činnost, legislativně připomínková činnost a další. Na letošním únorovém zasedání předložilo oddělení BOZP ke schválení Ú OSŽ písemný materiál pod názvem **Zpráva o činnosti oddělení BOZP za rok 2015**. Tento materiál je pro případné zájemce z řad čtenářů k dispozici na webové stránce OSŽ v sekci BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín,
vedoucí oddělení BOZP OSŽ-Ú

PŘÁVNÍ PORADNA

UPOZORNĚNÍ – DOPORUČENÍ! Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat

V poslední době i nadále dochází k mimořádným událostem (dále jen MU), kdy zaměstnanci – členové OSŽ, bezprostředně po MU podávají vysvětlení zaměstnavateli, tzv. zápis se zaměstnancem (vyšetřujícím orgánům provozovatele dráhy a dopravců), Drážní inspekci ČR, dokonce vypovídají i před orgány činnými v trestním řízení (Policie České republiky), aniž by využili svého práva nevypovídat s ohledem na svůj aktuální psychický a fyzický stav. OSŽ – ústředí považuje za nutné opětovně a důrazně upozornit členy OSŽ na jejich právo nevypovídat (viz níže – poznámka).

OSŽ – ústředí doporučuje funkcionářům OSŽ, předsedům ZO OSŽ, odborovým orgánům a závodním výborům (ZV) ZO OSŽ zabezpečit opakovaně informování všech svých členů OSŽ s obsahem „Desatera člena OSŽ pro krizové situace v dopravě“, zejména části: „Jak postupovat při MU v dopravě.“ zdůraznit možnost a účinnost využití tzv. krizové linky OSŽ (nepřetržitý právní servis), jejíž telefonní číslo je:

602 262 544

OSŽ – ústředí dále doporučuje zdůraznit členům OSŽ, kteří se budou nacházet v blízkosti účastníků MU – členů OSŽ, aby jim poskytli potřebnou součinnost, případně využili tzv. krizové linky.

Jak postupovat při MU v dopravě

V případě jakékoliv MU není nikdo povinen vypovídat o předmětné skutečnosti ihned na místě nebo po bezprostředním skončení směny, pokud se subjektivně necítí být takové vypovědi schopen.

Za odeprání vypovědi nemůžete být postizeni! Nemusíte ani uvádět, proč se obáváte, že byste si přivodili trestní stíhání. Vždy musíte být poučeni, v jakém procesním postavení vypovídáte. Pokud již bylo doručeno usnesení o zahájení trestního stíhání, jste v pozici obviněného a nemusíte vypovídat vůbec, popř. můžete vypovídat, jak uznáte za vhodné, svoji vypovědi však nesmíte nikoho krivě obvinovat. Nejpозději v této fázi je nutné být vždy zastoupen advokátem.

Vždy máte právo si svou vypověď přečíst. Pokud její obsah nesouhlasíte s tím, co jste uvedli, máte právo na opravu textu a jeho doplnění. Bez takové opravy nikdy neúplnou nebo chybnou vypověď nepodepisujte! Zejména bez konzultace s advokátem nepodepisujte dohody o změně pracovní smlouvy a dohody o uznání závazku k náhradě škody! Takovým podpisem předem uznáváte svou vinu!

V každém případě jste povinni se po MU

podrobit kontrole, zda nejste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Členové OSŽ si v některých případech neuvědomují, že učiněná vypověď nebo podpis určité písemnosti, může mít pro ně do budoucnosti **významné negativní důsledky, mnohdy nevrátit**, které nelze vůbec změnit anebo lze změnit pouze velice obtížně. Není dostatečně vnímána odpovědnost za vypovědi (sdělení) a následný podpis, na který je pohlíženo jako na právní jednání v písemné formě a tímto způsobem je komplikovatelně napadnutelný. Zbytečně poté dochází k nerušitelným důsledkům z hlediska trestněprávní, občanskoprávní a pracovněprávní odpovědnosti.

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

Poznámka:
Pracovní řád SŽDC, s. o. – čl. 30 odst. 2 – Další důležité povinnosti zaměstnance: **písm. q)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům SŽDC, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“**

Pracovní řád ČD, a. s. – kapitola 5 – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců vyplývající z pracovního vztahu: **čl. 1. bod 3. písm. r)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, statutárním orgánům, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“**

Pracovní řád ČD Cargo, a. s. – bod 16.3. – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců – **písm. o)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům ČDC, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“**

NÁZORY

Jak se dovědět změny v jízdním řádu?

Není to tak dlouho, co jsme změny jízdního řádu mohli získat na přepážkách ČD v tištěné podobě – ve formě přeलेpek, a to hned dvakrát ročně (březen, červen). Před pár lety se na SŽDC přišlo na to, jak ušetřit: vydat změnu jen jednou – tu červenou. Březenová vůbec neměla vzniknout, a tak byla raději označena jako mimořádná, a do podoby přeलेpek se dostala až spolu s červenou. Neddouho nato se SŽDC rozhodla, že nebude změny vydávat v tištěné podobě vůbec, a přeलेpek se objevily pouze v elektronické podobě, s ohleduplným uvedením potřebného zobrazení, aby velikostí odpovídaly sloupcům knižního řádu.

Loni bylo vypracováno celkem pět mimořádných změn, přestože jízdní řád zmíňoval opět jednou, a to šestou, pravidelnou červenou. To už nebylo tak jednoduché si uhlídat aktuální podobu železniční bible. Ale to byly ještě zlaté časy změn jízdního řádu.

Letos jízdní řád nevytiskla SŽDC vůbec, ovšem počítač o tom spekulovala již několik let. Verze tisku od ČD neuvádí už ani datum pravidelné červenové změny. Jistě, nemá smysl dělat reklamu změně, ke kterým se v tištěné podobě nedostanete, zrovna tak jako to bylo u SŽDC. Ze se k nim ale nedostanete ani v elektronické podobě, tak to už je ale vážně šok! SŽDC již na svých stránkách nenabízí ani elektronickou verzi přeलेpek! První změna našeho současného jízdního řádu (vlastně druhá, protože první začala platit ve stejný den jako řád sám) nastala 8. 2. 2016. Vyšla pouze jako článek, kde věty typu „došlo k minutovému úpravám časové polohy vlaků“ pomohou pouze v detektivním pátrání v tabulkách dle díkybohu zmíněných čísel tratí a vlaků.

Nyní nastává změna platná od 16. 3. 2016. Ke vši hrůze jsem na webu SŽDC nenašel nejen přeलेpek, ale ani článek! Pouze odkaz na

upravené tabulky, ovšem na všechny, nikoli jen na ty se změny. Mám snad propátrat vlakové sloupce všech sedmi tisíc spojů, zda někde nedošlo k úpravě časové polohy? To nezvládnou do dalšího řádu, natož do červenové změny! Věřil jsem, že se zásadními změnami jsem obeznáměn z jiných zdrojů. Například s rozšířením provozu na trati Straškov – Mšené-lázně – Libochovice na téměř osm měsíců. Hlavně jsem chtěl zkontrolovat poznámky, jaký tarif bude ve vlacích platit, protože by v nich neměl být uznáván jiný než integrovaný systém Dopravy Ústeckého kraje, přestože u stejné společnosti platí i tři různé tarify (PID, ČD, KČŽ). Vlaky jsem však nenašel ani v tabulce tratí po změně, vedoucích přes Straškov, ani v nostalgických jízdách, jež směšně přetékají jednorázovými jízdami.

Naštěstí alespoň stránky ČD vysvětlují, že do tabulek bude zapracována pouze změna jediná – změna státního svátku. Osmiměsíční provoz vlaků, kde platí i tarif ČD (Doupsko), tvůrce KJR ani nezajímá. Ano, milí železničáři: jediný aktuální jízdní řád se teď jmenuje „smárfour“.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Fyzický konec vlečky Kovohutě Mníšek

O návrhu vlastníka vlečky Kovohutě Mníšek pod Brdy na její fyzickou likvidaci jsem již v Obzoru informoval. Dne 5. listopadu 2015 byla vytržena výměna odbočující na vlečku v km 18,046 v trati Čísovice – Mníšek pod Brdy, právě v době, kdy podal jeden aktivista z Čísovic proti tomu protest na Drážní úřad a posléze i na ministerstvo dopravy. Nic platno. Letos 3.

března byly zahájeny demoliční práce na svršku vlečky. Na tomto příkladu se dá demonstrovat, že evropská dopravní politika pro podporu železniční přepravy a přeložení nákladky ze silnice na železnici jsou jen planá slova politiků nad předvolebním gulášem. V době, kdy se vládne, zavěsí se nad úřady cedulka „vládneme, nerušit!“ a jede se dál kamiony po silnicích.



Martin Kubík

Travelit se v šarkovi či na slonu po džungli

Ještě jednou se vracím k té neuvěřitelné invenci našeho národního dopravce, který tak pohrdá naším krásným národním jazykem. Mně by se sice líbilo jezdit na slonu mezi liánami, ale České dráhy nás vozi v elefantech mezi pečlivě upravenými nádražními ČD či SŽDC. Proč se ten slon jmenuje City, když náš panták jezdit mezi našimi většinou malebnými městečky a vesnicemi? Když je už nutné, aby název české pantografové jednotky jezdicí pro národní dopravce České dráhy byl v jazyce cizím, tedy anglickém, měl by znít spíše Vilidžální Elephant (Vilíkovo slůně) podle village = vesnice, protože v ČR bude asi jen jediná City, a to Praha.

A už vůbec nerozumím tomu, proč v názvu cestovní kanceláře, která slouží především pro dotované zájezdy odborových svazů zaměstnanců na železnici a jejich rodinných příslušníků, je nečeské, tedy anglické slovo „travel“, jako kdyby většina českých železničářů bydlela ve Spojeném království nebo kdyby se jejich zájezdy nabývaly na zámořském trhu na Falklandech či Novém Zélandu.

Petr Rádl



Taneční parket byl neustále plný.

Na šestnáctý Ples železničářů přijeli návštěvníci z celé republiky

Železničářské plesy mají v Olomouci tradici již od padesátých let minulého století, kdy se zde konaly plesy v rámci tehdejších ČSD – olomouckého lokomotivního a vozového depa, železniční stanice, či infrastrukturních složek (TD, SZD). Počátkem nového tisíciletí na tuto tradici navázaly (s podporou zaměstnavatelských subjektů) následující ZO OSŽ: DKV Olomouc, železniční stanice Olomouc hl. n. a SDC Olomouc, ke kterým se postupně přidaly i další ZO OSŽ v Olomouci (Železniční zdravotnictví, RSM a další). V současné době má olomoucký železničářský ples věhlas, který ho řadí mezi přední kulturní akce, pořádané OSŽ.

„Letos se nám podařilo zajistit kapelu **Septet plus Dalibora Kaprase**, v němž účinkují sólisté orchestru **Karla Vlacha**, zpěvačky **Kateřina Šídllová** a **Nada Wepperová** a zpěvák **Václav Dufek**. Jako hlavní hvězda večera přijala pozvání zpěvačka a muzikálová herečka **Dasha!**“ dodává místopředseda ZV OSŽ DKV Olomouc a moderátor plesu **Augustin Skládal**. Dalšími lákadly byla taneční skupina **Tradición**, která nejen že předvedla několik vášnivých latinskoamerických tanců, ale s pomocí účastníků lektorsky zajistila miniskolu salsy. Velký úspěch sklídili také malí tanečníci **Ema Kuciánová (8)** a **Slavomír Nepožitek (7)** z Tanečního studia **Dany Hubené z Prostějova**. Jejich waltz, ča-ča i závěrečná polka byly naprosto dokonalé a plně života.

Po úvodní taneční sérii orchestru **Dalibora Kaprase** zahájil oficiálně ples předseda OSŽ **Jaroslav Pejša**. „Před 170 lety přijel z Olomouce do Prahy první vlak. Nyní jezdí železničářů z Prahy a Čech do Olomouce na železničářský ples,“ poznamenal **Jaroslav Pejša** v souvislosti se skutečností, že na ples přijeli železničáři prakticky z celé republiky. Byla mezi nimi celá řada pracovníků provozních profesí a to nejen ze železnic, ale také z nezávislých organizací. Velký podíl návštěvníků tvořili členové OSŽ, v nemalé míře byli zastoupeni i senioři.

Hned od začátku byl rozlehlý taneční parket v budově **Regionálního centra Olomouc (RCO)** plný tanečních párů, což ocenila i zpěvačka **Dasha**: „Nepřilíš často se stává, aby parket byl plný hned při zahájení plesu,“ konstatovala. A pak se již tančilo, zpívalo a veselilo až do ranních hodin. Nálada byla skvělá, setkávali se staří i noví přátelé, na řadu přišly i vzpomínky. Tradiční součástí plesu byla soutěž o více než stovku cen, které poskytlo několik desítek sponzorů. „Doufám, že z plesu neodcházím nikdo zklamán, a že příští rok se opět sejdem ve stejném, ne-li větším počtu,“ konstatoval závěrem předseda ZV OSŽ DKV Olomouc **Martin Zatloukal**. **Miroslav Čáslavský**



Předseda Pejša slavnostně zahajuje XVI. ples železničářů v Olomouci

„Příprava plesu trvala několik měsíců a bylo s ní nemálo starostí, výsledek ale stojí za to,“ konstatoval po skončení letošního plesu, který se konal v pátek 11. 3., předseda pořádatel **ZO OSŽ DKV Olomouc Martin Zatloukal**. Jeho slova potvrzují stále se zvyšující počet účastníků plesu, které lákají, mimo skvělou organizaci, také pozvané kapely a zpěváci.

Zubrnická lokálka se připravuje na nastávající sezonní provoz

V současné době naplno probíhá příprava **Zubrnické museální železnice z Velkého Března** do **Zubmic** na nastávající sezonní provoz víkendových vlaků. V rámci toho parta lidí ze spolku **Zubrnická museální železnice** s dalšími příznivci této tratě provádí opravné a udržovací práce, aby trať byla do termínu zahájení turistické dopravy v provozuschopném stavu. Jednak zde probíhá odstraňování náletových dřevin, což umožní nádherné pohledy na trať, z čehož budou mít jistě radost zejména fotografové, v neposlední řadě se tu nyní hlavně mění pražské tím způsobem, že ty opotřebované jsou za pomoci

dvoucestného bagru vyměněny za nové. Použitelný štěr je za pomoci improvizované čistícíky vrácen dokolejového lože, přičemž se průběžně rozhrnuje po tělese trati a pražce se podbíjejí. Zároveň se místy srovnává rozchod kolejí. **Zubrnická museální železnice** ve spolupráci s **Ústeckým krajem** letos připravila zcela nový koncept turistických linek, plně integrovaných do tarifu **Ústeckého kraje**. Slavnostní zahájení proběhne 25. 3. a od tohoto okamžiku až do konce měsíce října tato lokálka ožije každý víkend a ve státem uznaný svátek čtyřmi páry vlaků denně. **Tomáš Martinek**



Zubrnická lokálka se nyní naplno připravuje na nastávající sezonní provoz.

Zapojte se do sbírky na opravu jedinečného osobního rychlíkového vozu Calm z roku 1936!

Nadace **Okřídlené kolo (NOK)** vyhlásila sbírku na opravu jedinečného osobního rychlíkového vozu **CALM** z roku 1936. Záměrem projektu, na jehož realizaci Nadace **Okřídlené kolo** sbírá finanční prostředky, je opravit vůz **Calm 4-7028** (v. č. 125614, Ringhofferovy závody, a. s., rok výroby 1936, sbírka podnikového muzea Českých drah, a. s.) do provozního stavu a uvést jej do podoby, která bude reprezentovat úroveň a vyspělost našeho předválečného vagonářského průmyslu. Cílem projektu je zároveň poukázat na skutečnost, že **ČSD** byly před druhou

brny šíp“ z roku 1939, se kterým bude vůz **Calm** jezdit nejčastěji. Majitelem „**Stříbrného šípu**“ je **Výzkumný ústav železniční, a. s.**, člen **Skupiny České dráhy**.

Pokud vás projekt opravy vozu Calm zaujal, můžete přispět zasláním SMS s textem DMS CALM na telefonní číslo 87 777, cena SMS je 30,- Kč a z té bude na sbírkový účet **NOK** převedeno 28,50 Kč.

Vyhlášení sbírky proběhlo slavnostně 1. března 2016 v Muzeu hlavního města Prahy a mezi hlavní propagátory projektu se zařadili (na



Snímek ze slavnostního vyhlášení sbírky na opravu rychlíkového vozu Calm.

světovou válkou v motorizaci osobní dopravy na jednom z předních míst v Evropě. Vůz bude především sloužit při prezentaci železniční historie (jízdy pro veřejnost, železniční výstavy atd.). V současné době je dokončována oprava rychlíkového motorového vozu **M 260.001**, „**Stří-**

snímku zleva) **Mgr. František Bureš**, MBA, LL.M., (člen představenstva **ČD**), **Martin Vavrečka**, výkonný tajemník **OSŽ** a předseda **Správní rady Nadace Okřídlené kolo (NOK)**, **Ing. Antonín Blažek**, Ph.D., (předseda **Dozorčí rady NOK**) **generální ředitel a předseda představenstva Výzkumného ústavu železničního, a. s.**, **ředitelka Muzea hlavního města Prahy PhDr. Zuzana Strnadová** i známý publicista **Václav Žmolík**, který také patří mezi velké fanoušky železnic. **-mmc-**, snímek **Jiří Řechka**

Nastává soumrak Žabotlamů

Starší pantografové jednotky řady **451/452** se i v novém **JŘ 2016** objevují jako pravidelně nasazené pouze na trati z **Prahy do Kralup nad Vltavou** a na **Městské lince**. Přitom loňský jízdní řád (2015) měl být posledním, v němž tyto staré jednotky měly pravidelně jezdit. Co mělo být vloni tak bude až letos. Až v letošním roce dojde k jejich postupné náhradě rekonstruovanými pantografy vozy (rekonstrukci provádí firma **Pars nova Šumperk**). „Po dodávce všech vozidel by se tak starý pantograf (451/452) měl vyskytovat pouze na speciálních nostalgických akcích na objednávku, jako například bude letos v dubnu **Den PIDU v Milovicích**,“ přítakává ředitel **ROC Praha Alois Kašpar**. „A dále se nabízí pořádání výletních nostalgických jízd s řadou **451** například pro cesty na **Karlštejn**, nebo jako komerční akce **Českých drah**.“ **-mmc-**



Moderní technika rychlým tempem nahrazuje mechanická návěstidla

Co mají společného **Janovice nad Úhlavou**, **Nýrsko**, **Zelená Lhota**, **Rudná u Prahy**, **Nučice**, **Vráž u Berouna**, **Kačice**, **odbočka Železný most**, **hradlo Záběhlce**, **Sudoměřice u Tábora**, **Dvůr Králové**, **Bílá Třemešná** a **Bečov nad Teplou**? Na všech těchto místech došlo během loňského roku v rámci investičních akcí k nahrazení mechanických návěstidel novými světelnými návěstidly a aktivaci nového zabezpečovacího za-

řízení nebo jeho úpravě. A rychlý úbytek míst, kde jsou mechanická návěstidla ještě v provozu na české železniční síti, bude pokračovat i v letošním roce. S koncem posledních mechanických návěstidel v **Bečově nad Teplou** se současně uzavřela i historie mechanických návěstidel v celém **Karlovarském kraji**.

Na snímku pořízeném v loňském roce je ještě mechanické vjezdové návěstidlo do stanice **Bečov nad Teplou** zachyceno společně s vlakem dopravce **GW Train Regio**. **Martin Kalousek**

Konec mechanik na trati 210 se blíží

Kdo si chce ještě na trati **Vrané nad Vltavou** – **Dobříš** vyfotografovat mechanická návěstidla, měl by si pospíšet. Je možné, že již koncem dubna zůstanou jen v **Malé Hraštici**. V **žst. Měchenice** právě probíhá přestavba zabezpečovacího zařízení na dálkově ovládané z **Vraného n. Vlt.** V **žst. Čisovice** mají být všechna mechanická návěstidla nahrazena světelnými (mechanická jsou již pryč zamluvena, až na jedno, cena pro zájemce je 2700 Kč za tunu), stejně tak v **Mnišku** budou nahrazena mechanická světelnými, také budou zrušeny mechanické závory v **km 14,711**, které jsou poslední v okolí **Prahy s předzváněčem Trojlstek**.

Mezi **žst. Mnišek** a **Čisovice** bude zrušen poloautoblok a nahrazen novým zabezpečovacím zařízením. Konec staré **Modřanky**, jak jsme ji znali, se blíží. Už ani ten parní vlak nebude mít tu správnou nostalgickou atmosféru, ale jak napsal



Fotogenické dvouramenné vjezdové návěstidlo L. žst. Čisovice má své dny ve službě sečteny, stav 3. 3. 2016.

jeden můj kritik v **Metru**, „pokrok nezastavíte!“ Jestli je pokrok vidět opuštěná nádraží, tak nevím... Na horní větvi 210 mají výpravní ještě zůstat (mimo **Měchenice**), ale na dolní (**Davle**, **Jílové**, **Týnec**) se jejich dny povážlivě krátí.

Martin Kubík

SPORT

Futsalový turnaj tentokrát s mezinárodní účastí

ZO Brno Maloměřice pořádala 4. března jubilejní 10. ročník futsalového turnaje v hale v **Tišnově**. Z původního malého turnaje, kde spolu hrálo jen několik výběrů z blízkého okolí, se letos sešlo 7 týmů, poprvé i s mezinárodní účastí. Napínavý turnaj, kde nebyla nouze ani o výborné herní výkony, ani o překvapivé výsledky, vyhrál tým **Bratislava**. Druhým bylo družstvo **Ústí nad Labem** a třetí domácí **Tišnov**. Další pořadí: 4. **Brno** – **Maloměřice**, 5. **Jihlava**, 6. **Žďár nad Sázavou**, 7. **SDC Brno**. Nejlepším střelcem turnaje se stal **Jiří Víška** z **Tišnova** s 8 nastřílenými brankami. Uznání patří předsedkyni **ZO Brno – Maloměřice Marcelle Kohoutové** za záštitu turnaje a výpravním **žst. Tišnov** za bezchybnou organizaci. Z turnaje se stává kromě sportovní akce i místo setkání starých kolegů a kamarádů a již dnes se všichni těší na další ročník. **Michal Zdražil**