

Z aktuálních událostí

Hned v úvodu posledního zasedání Ústředí OSŽ v roce 2018, které se konalo 19. 12. 2018 a které řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, informovali předsedové jednotlivých podnikových výborů (PV) OSŽ o uzavřených kolektivních smlouvách (podrobněji v samostatném článku na této straně). Informaci doplnila místopředsedkyně OSŽ (a předsedkyně Nedrážního republikového výboru) Bc. Renata Dousková zprávou o kolektivním vyjednávání u nedrážních organizací. Ukončené kolektivní vyjednávání je u společnosti Trilex (dojedená celkový nárůst 6,4% do tarifních mezd na dva roky), Legios Loco (8% nárůst mezd), stále se jedná v Dopravním zdravotnictví (m.j. o diferencovaném nárůstu tarifní mzdy, protože některé tarify jsou podhodnoceny, vyjednává se také o navýšení stravenek u zaměstnanců pracujících v nerovnoměrně rozvržené pracovní době a v nepřetržitém provozu), kde zaměstnavatel plní závazky z platné PKS a navíc majitel společnosti (Agel) vyplácí i další odměny zaměstnancům. „U společnosti CZ LOCO dojde k navýšení tarifních mezd a benefitů, u společnosti AZD je plánovaná revize kolektivní smlouvy, která je na dobu neurčitou.“ dodala R. Dousková.

Členové Ústředí poté vzali na vědomí obsahový plán Ústředí OSŽ na rok 2019 (obdobný jako v minulých letech) a informace o vzdělávání funk-

cionářů OSŽ v roce 2018 a záměry vzdělávání v roce 2019, schválili také návrh prozatímního rozpočtu OSŽ na období 01–03/2019. V další části jednání vzali členové Ústředí OSŽ na vědomí informace o ročním kurzu pro funkcionáře OSŽ na Dopravní fakultě Jana Pernera, schválili do Revizní komise OSŽ představenstvem navrženou Lindu Liškovou (a vzali na vědomí odstoupení Jany Pešoutové ze zdravotních důvodů), a schválili posun březnového zasedání Ústředí OSŽ z 20. na 19. 3., a to z důvodu termínové kolize se zasedáním poradní skupiny ETF pro vlakové čety.

Informace RK OSŽ přednesla předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balážová a v závěrečné diskusi zaznělo mnoho zásadních a zajímavých informací, jako například ta z úst Vladislava Vokouna, že se po prvním lednu můžeme dočkat – v reakci na postup ministerstva dopravy při zadávání výkonů – vyhlášení stávkové pohotovosti (více v samostatném článku na této straně).

Závěr jednání pak patřil předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému, který členům Ústředí OSŽ poděkoval za celoroční práci pro OSŽ a popřál klidné svátky k nabrání dostátku sil do nového roku. „Z informací které zde dnes zazněly, je asi zřejmé, že to v příštím roce nebude úplně jednoduché,“ uzavřel. **-red-**



Šťastné vyjetí do nového roku přeje všem čtenářům redakce Obzoru.

Ilustrační snímek Michael Mares

Kolektivní smlouvy na železnici uzavřeny!

SŽDC, s. o.

Dne 10. 12. 2018 byla na SŽDC uzavřena 2. změna Podnikové kolektivní smlouvy na období od 1. února 2018 do 31. prosince 2019, přičemž tato 2. změna upravuje zejména podmínky odměňování zaměstnanců SŽDC na rok 2019. Dojde k nárůstu tarifních mezd o 5,5 % a zároveň ke zvýšení motivačních složek mzdy (výkonová odměna, zvláštní odměna, osobní příplatek) a dále také k navýšení některých příplatků nad rámec zákoníku práce. S ohledem na nutnost zvýšit atraktivitu zaměstnání u SŽDC na trhu práce došlo k navýšení náborového příspěvku pro nejvíce nedostatkové profese (elektromontér pevných trakčních a silnoproudých zařízení, návestní technik, výpravčí a zaměstnanec s licencí strojvedoucího).

Dále bylo dohodnuto vyplacení mimořádné odměny ve výši 9000 Kč, a to v prosinci se mzdou za měsíc listopad 2018. V pátek 14. 12. 2018 proběhlo technické čtení uzavřené 2. změny podnikové kolektivní smlouvy a jednání o podobě zásad fondu kulturních a sociálních potřeb a dalších potřebných příslušných souvisejících dokumentů pro rok 2019. Podniková kolektivní smlouva bude zveřejněna po technickém čtení.

ČD Cargo, a. s.

Dne 13. 12. 2018 byla podepsána PKS u společnosti ČD Cargo. Zaměstnanci ČD Cargo si polepší v nárůstu mezd o 5,5 % s účinností od 1. 4. 2019. Představenstvo společnosti přijalo

rozhodnutí o vyplacení kompenzace za první čtvrtletí roku 2019 ve výši 5000 Kč z hospodářského výsledku roku 2018, a to předem v lednu 2019. Při nelehkém kolektivním vyjednávání se zaměstnavatel a odborové centrály dohodly minimalizovat riziko fluktuace navýšením odměny za praxi o částku 400.– Kč měsíčně pro zaměstnance v pracovním poměru delším než 3 roky. Vyjednávání bylo začleno na zvýšení motivace a produktivitu zaměstnanců společnosti.

České dráhy, a. s.

České dráhy v úterý 18. prosince 2018 uzavřely kolektivní smlouvu na rok 2019. Zaměstnancům zůstanou zachovány dosavadní benefity a dojde i k mírnému růstu tarifních mezd. PKS ČD, a. s., byla uzavřena s následujícím nárůstem: Tarifní nárůst v každém tarifním stupni o 5,5%, objem na osobním ohodnocení u OCP a OCÚ 6,5 %, u ostatních OJ 5,5 % při rozpětí osobního ohodnocení 5 – 15 %. Mimořádná odměna 2000 Kč se mzdou za měsíc prosinec 2018 pro všechny zaměstnance. Nárůst za odpracovanou léta +300 Kč v každém pásmu. Zavedení nového letového pásma 40+. Dále byly zvýšeny některé příplatky a odměny. České dráhy mají v současnosti přibližně 14 800 zaměstnanců a průměrná mzda ve společnosti dosahuje cca 35 000 Kč.

Podrobnější informace uveřejňujeme na str. 3 tohoto čísla Obzoru. **-red-**

Školení ke kolektivní smlouvě

SŽDC: 10. 1. Praha, 11. 1. DPOV Píseň, 18. 1. Pardubice, 21. 1. Česká Budějovice, 22. 1. Plzeň a 31. 1. Břeclav.

České dráhy: zatím předběžná místa a termíny konání školení k PKS ČD: 25. 1. Píseň,

28. 1. Břeclav, 30. 1. Praha, 31. 1. Pardubice, 4. 2. Plzeň, 5. 2. Česká Budějovice.

Termíny pro ČD Cargo nebyly v době uzavírky tohoto čísla známy (informace najdete na webu OSŽ). **-red-**



Příměstskou železniční linku S49 z Rostok u Prahy do Libně a Hostivaře provozuje od 9. prosince společnost Arriva. Ta na spoje, které ve všední dny nově zajíždějí z Libně až na nádraží v Hostivaři, nasazuje motorové vozy řady 845/945, respektive Desira řady 642. V rámci tříletého horizontu SŽDC na trati z Libně do Hostivaře počítá s výlukami. „V dlouhodobém plánování výluk byly uplatněny i nepřetržité výluky této trati v rozsahu cca 15 dní. Pro rok 2020 až 2022 bude rozsah výluk upřesněn a koordinován s ostatními stavbami v uzlu Praha v rámci tvorby plánu na rok 2020 a výhledu pro roky 2021 a 2022,“ uvedla mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. **-mmč-**

Kvůli nekorektnímu postupu ministerstva dopravy vůči národnímu dopravci hrozí vyhlášení stávkové pohotovosti

Ústředí OSŽ se na svém zasedání 18. 12. 2018 zabývalo mj. postupem ministerstva dopravy při zadávání výkonů. Jak uvedl I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun, reakcí na postup ministerstva dopravy může být vyhlášení stávkové pohotovosti.

Odbory jsou velice znepokojeny tím, že pokračuje v mediálním prostoru diskuse na téma možné privatizace dceřiných společností Českých drah; a navíc je tato problematika opakovaně otvírána i na jednáních řídicích orgánů akciové společnosti České dráhy. Znepokojení vyústilo v dopis předsedy OSŽ Martina Malého

(ze dne 6. 12. 2018) adresovaný ministru dopravy Danu Ťokovi se žádostí o svolání PT (pracovní tým, tzv. malá tripartita) RHSD. „Obrácíme se na vás s naléhavou žádostí o svolání jednání PT RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu ještě do konce letošního roku (2018, pozn. autora) k těmto bodům: Strategie v oblasti nakládání s vlastnickými podíly ČD, a. s., v dceřiných společnostech a další postup při otevírání trhu železniční dopravy v závazku veřejné služby,“ stojí mimo jiné ve zmíněném dopise.

„Na následné osobní schůzce (dne 18. 12. 2018) jsem mimo jiné pana ministra upozor-

nil, že v případě pokračování nekorektního postupu vůči národnímu dopravci je reálná hrozba vyhlášení stávkové pohotovosti. Všechny odborové centrály se shodly na tom, že pokud by mělo pokračovat to, co se nyní děje – tedy že by i nadále docházelo k hrozbě zmaření investic a ohrožení situosti, budou adekvátně reagovat. Pan ministr sdělil, že má zájem na udržení sociálního smíru a další postup ministerstva a svůj názor na celou situaci sdělil zástupcům odborových organizací na železnici v rámci dohodnuté schůzky dne 8. 1. 2019,“ poznamenal k tomu Vladislav Vokoun. **-red-**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Vyjednační všech podnikových výborů zvládli kolektivní vyjednávání velmi dobře.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsedou Odborového sdružení železničářů

Před rokem jste na otázku, co nás čeká v roce 2018, odpověděl: „Nebude nutné se tolik věnovat různým organizačním záležitostem, o to více bude možné se věnovat našim trvalým hlavním úkolům, tj. udržení a dalšímu zlepšování mzdových a pracovních podmínek u zaměstnavatelů v působnosti OSŽ.“ Podarilo se tato slova naplnit?

Skutečnost, že jsme se v uplynulém roce nemuseli tolik věnovat organizačním záležitostem v OSŽ jako v předchozím volebním roce (2017) nám sice do jisté míry rozvázala ruce pro jiné činnosti, nicméně musím konstatovat, že o nárůst agendy se nám velmi rychle postaralo ministerstvo dopravy, které bezprostředně poté, co druhá vláda Andreje Babiše získala v parlamentu důvěru, rozpoutalo seriál změn v nejvyšším vedení ČD, který dodnes není ukončen, a současně s tím akcelerovalo proces postupného otevírání trhu v železniční dopravě v závazku veřejné služby. Na tyto skutečnosti bylo třeba bezodkladně a razantně reagovat, což v praxi znamenalo celou řadu jednání na různých úrovních, která, myslím, vedoucí funkcionáře OSŽ docela slušně vytěžovala prakticky celé léto a podzim. A aniž bychom již dosáhli nějakého rozumného konsenzu v těchto záležitostech, otevřelo navíc MD před koncem roku ještě diskusi o budoucí strategii držení vlastnických podílů v dceřiných společnostech ČD. Ještě bych zde snad připomněl, že tempo a rozsah probíhajících a připravovaných změn v organizační struktuře SŽDC také nebyly zrovna nevýznamné. Dá se tedy říci, že toho křídla na nějakou systematickou práci pro budoucnost zrovna moc nebylo, nicméně to nejdůležitější pro pravidelné meziroční zlepšování pracovních a mzdových podmínek, tj. kolektivní vyjednávání, vyjednávací všech podnikových výborů OSŽ zvládli velmi dobře. Stejně tak činnost všech odborných oddělení OSŽ – Ú v průběhu roku, myslím si, probíhala na standardní vysoké úrovni.

Tedy jste také uvedl, že se chcete zaměřit i na trvalou a srozumitelnou prezentaci výhod členství v OSŽ, i v této oblasti se dařilo?

Musím sebekriticky přiznat, že v této oblasti jsme se zatím příliš neposunuli. A to i přes dílčí úspěchy, kterými určitě jsou například nabídka produktových zvýhodnění, nebo rozšíření pojistění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání o případy tzv. čisté finanční újmy bez vzniku hmotné škody u pojistovny Kooperativa pro členy OSŽ. Určitě je třeba vyjednat pro členy OSŽ další benefity a zlepšit také jejich trvalou a srozumitelnou prezentaci. Měl jsem rozhodně představu rychlejšího posunu v těchto záležitostech. Nechci se zde nějak vymlouvat, nicméně jak už jsem uvedl v předchozí odpovědi, MD a zaměstnavatelé nás svými aktivitami docela zaměstnávali a časové možnosti funkcionářů a zaměstnanců OSŽ nejsou neomezené. Máme však už přesto ve vedení OSŽ rozpracované určité projekty, které – doufám – dotáhneme v průběhu roku 2019.

Jak hodnotíte kolektivní vyjednávání u tří rozhodujících podniků? Jak na vás zapůsobil fakt, že kolektivní vyjednávání u SŽDC, na rozdíl od loňského roku, skončilo tak brzo?

Jsem samozřejmě velice potěšen, že se u těchto podniků podařilo v rozumném čase vyjednat a uzavřít kolektivní smlouvy, které přináší další zlepšení odměňování zaměstnanců. Přičemž, podle mého soudu, se o zlepšení jedná tehdy, pokud dojednané změny v PKS přináší nárůst mezd, který je po odečtu předpokládaného indexu nárůstu spotřebitelských cen vyšší než očekávaný průměrný nárůst objemu práce, který bude od zaměstnanců požadován – samozřejmě při zohlednění očekávaného nárůstu či poklesu objemu výkonů, očekávaných změn počtu zaměstnanců a předpokládané modernizaci pracovních postupů. Jednoduše řečeno: o zlepšení odměňování se jedná, pokud mi PKS



garantuje, že za stejnou vykonanou práci obdržím v příštím roce odměnu zvýšenou o větší procento, než je očekávané procento nárůstu spotřebitelských cen. Na základě dostupných prognóz ekonomického vývoje si dovoluji tvrdit, že PKS u všech tří rozhodujících podniků zaměstnancům takové zlepšení odměňování v roce 2019 přinese. A dovoluji si zde také připomenout, že při hodnocení přínosu dojednaných změn v PKS je třeba vnímat, že mzdu u většiny profesí tvoří jen základní tarifní mzda, ale také celá řada dalších příplatků, odměn či benefitů, které se ve svém souhrnu snaží spravedlivě zohlednit rozdíly v náročnosti výkonu práce v té které profesi či na konkrétním pracovišti. Při výpočtu předpokládaného nárůstu mzdy u každého konkrétního zaměstnance je proto vždy nutné vzít v úvahu změny ve všech mzdových složkách, nejen zvýšení příslušné tarifní stupnice. **(Pokračování na straně 2)**

„Vyjednávači všech podnikových výborů zvládli kolektivní vyjednávání velmi dobře.“

(Pokračování ze str. 1)

A pokud se týká skutečnosti, že u SZDC bylo letos kolektivní vyjednávání ukončeno výrazně dříve než u PKS na rok 2018, vnímám tuto skutečnost velice pozitivně a příčinu vidím právě v tom, že vedení SZDC po loňské nedobré zkušenosti s komplikacemi způsobenými nepodpisem PKS do konce kalendářního roku, prostě tentokrát raději vylepšilo svoji nabídku v poslední fázi vyjednávání dříve a razantněji.

Jeden ze čtenářů Obzoru napsal: spousta zaměstnanců si zvykla, že se kolektivní smlouva uzavírá jaksi automaticky a spíše každý remek, že to mohlo být ještě lepší. Co vy na to?

Asi se ze zkušenosti shodneme, že řada lidí bude nespokojena vždy a nikdo je nepřesvědčí, že každý zaměstnavatel má ve směrů zvyšování mezd, které předobíhá růst produktivity, určité ekonomické nebo politické limity, za které se už lze dostat jen za cenu rozvratu vzájemné důvěry a seriózních vztahů sociálních partnerů, nebo za cenu ohrožení ekonomické stability zaměstnavatelských organizací. Z reakcí některých našich členů, například na stávky železničářů v jiných evropských zemích, mám nepochybně pocit, že jim snad nejdí ani tak o výsledek, jako spíše o to, aby se dostal k tomu, aby se dostal do stavu, který by jim umožnil pokračovat v práci. Částečně tuto potřebu některých lidí potvrdit zastavením provozu a vyvoláním chaosu v dopravě svojí silou - sice chápu, osobně však preferuji spíše vyjednávání. A když si porovnáme, jakého procenta nárůstu mezd dosáhli jiní železničáři až za cenu stávek či alespoň stávkových pohotovostí, nemůžeme si nevšimnout, že naše metoda seriózního vyjednávání se zaměstnavateli bez zbytečného obtěžování cestující veřejnosti a dalších zákazníků železnice stávkami určitě není co do dosažených výsledků horší. Spíše naopak. Jsem toho názoru, že důvěra zákazníků v bezproblémový chod železnice je důležitým předpokladem dalšího nárůstu zájmu o železniční dopravu, což je zase důležité pro její další rozvoj a vytváření finančních zdrojů pro slušné a pravidelné zvyšování mezd. A pokud se týká informací o průběhu kolektivního vyjednávání, domnívám se, že nejlepší jsou společné zprávy vydávané v průběhu kolektivního vyjednávání, protože jejich text je odsouhlasen všemi subjekty zúčastněnými na jednání. Souhlas všech

zúčastněných na tvorbě textu zprávy je totiž společnou zárukou, že informace je pravdivá a nezkrivená. Při prezentaci průběhu jednání pouze některým ze zúčastněných subjektů, bez možnosti okamžité reakce ostatních, totiž nelze spolehlivě vyloučit záměrné zkršlování informací za účelem zveličení významu přínosu prezentujícího subjektu pro výsledek vyjednávání, který si příjemci takovýchto informací nemohou prakticky nijak ověřit.

Co nás tedy čeká v roce 2019?

Doufám samozřejmě, že jen to nejlepší... ale vážně. Domnívám se, že přes všechny potíže, které bude třeba průběžně řešit, je celková situace na železniční relativně velmi dobrá, protože odvětví jako celek nestagnuje, ale naopak se rozvíjí. A ty problémy, se kterými se potýkáme, lze možná trochu eufemisticky označit jako potíže růstu. Jak jinak totiž označit situaci, kdy se prakticky všichni zaměstnavatelé na železniční, nebo ve vazbě na ni, včetně stávkových, technologických či strojírenských společností (tzv. ne-drážních), potýkají s nedostatkem zaměstnanců, nebo situací, kdy se odkládají dlouhodobě připravované výluky pro opravy či rekonstrukce tratí, protože v zemi už prostě není dost kapacit pro zajištění náhradní autobusové dopravy v tak velkém rozsahu. Nebo už ta základní skutečnost, že v některých směrech není možné uspokojit narůstající poptávku po nákladní železniční dopravě, protože železniční síť už je zde tak přetížená, že prostě chybí kapacita tratí pro realizaci těchto přeprav. Vzpomeneme-li poměry před pár lety, kdy jsme měli největší obavy z omezení výkonů nebo modernizace a z toho plynoucího zániku pracovních míst a propouštění, tak dnes jsme již v úplně jiné situaci. Dnes se podle mého názoru musíme především všemi dostupnými prostředky snažit napomáhat tomu, aby společnosti, které zaměstnávají naše členy, měly reálnou šanci co nejlépe uspět v konkurenci při získávání zakázek, aby nám poté jejich dobré ekonomické výsledky umožňovaly vyjednávat další zlepšování pracovních a mzdových podmínek našich členů. Nebude to určitě jednoduché, ale určitě je lepší aktivní život v náročném konkurenčním prostředí rozvíjejícího se odvětví, než nějaký ústupový scénář v oboru, který pomalu zaniká.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Karel Zeman: „Mnozí zaměstnanci si mylně myslí, že odbory jsou kulturní instituce a záložna.“

Předseda ZO OSŽ ZST Beroun Karel Zeman je aktivním předsedou, pro svou základní organizaci vytváří různé propagační materiály, které slouží jak k propagaci ZO OSŽ samotné, tak i k náboru nových členů. „Základem je dostatek informací jak ke stávajícím, tak i k novým či potenciálním členům,“ říká. Od doby, co se po volbách na jaře 2017 ujal funkce, připravil a nechal vytknout hned několik plakátů a letáků s informacemi. Propisky, diáře a kalendáře pak nechal označit logem OSŽ s identifi-



fikačními údaji. „Na dalších propagačních materiálech budu pracovat letos a do budoucna bych chtěl nechat vyrobit například ergonomické podložky pod myš na každé pracoviště, na nichž by bylo naše logo – však řešíme i BOPZ. Ale mohouto být i odznaky na klopu u saka, aby bylo jasné vidět, ke komu se daný zaměstnanec hlásí. Prostě aby byl hrdý na to, že je členem OSŽ,“ dodává s tím, že na každém pracovišti by mělo být logo OSŽ jasné vidět. „Každý zaměstnanec musí OSŽ znát a hlavně musí vědět, co nabízíme!“

Nedávno si v dopise předsedovi OSŽ i na jednání Republikových rad infrastruktury a řízení provozu posteskil, že v OSŽ pro tvorbu propagačních materiálů chybí databáze fotografií nebo obrázků, které by mohly být využity, aniž by došlo k porušení autorských práv. Jedná se hlavně o obrázky a fotografie zobrazující činnost OSŽ, nebo i takové, které souvisí s železniční a odborovou tematikou. Vizualní propagaci by si podle jeho slov zasloužilo jak pracovní právní zastupování, tak i pojištění či ubytování v vlastních hotelích. „Takže proč tyto činnosti nepropagovat? Měli bychom mít nějakou databázi obrázků, kterými bychom mohli naši činnost dostatečně prezentovat.“

Dalším tématem, které Karel Zeman otevřel na prosincové Republikové radě OSŽ a RP SZDC v Praze, byla komunikace v rámci členské základny. „OSŽ dle mého názoru, ale i dle názoru jiných členů – zejména mladší generace,

nedostatečně komunikuje členskou základnou. Internetové stránky jsou příliš složité,“ říká. „V dnešní uspěchané době nemá nikdo na nic moc času, což znamená, že se zajímám jenom o to své, v mém případě o SZDC, ale ty stránky jsou zaplevelené i informacemi z ostatních PV. Takže potenciální zájemce ty stránky ani neotevře, protože se v nich nevzná a informace čerpá ze stránek jiných odborových svazů,“ dodává Karel Zeman s tím, že je to na škodu, protože na stránkách OSŽ jsou třeba i důležité dokumenty. „Proto prosazují tzv. intuitivní internetové stránky s jasným rozdělením PV a vznik INTRANETU v rámci OSŽ, kde by – například pod nějakým přístupovým heslem – byla i vnitřní komunikace a hlavně databáze funkcí. Dneska, kdybych chtěl sehnat kontakt na předsedu ZO třeba z druhého konce republiky, tak ho neseženu, protože třeba ani nevím, jak se jmenuje. Navíc by se daly tyto stránky obohatit o databázi všech členů. Sice bychom narazili na GDPR, což by ale bylo ošetřeno tak, že by každý předseda měl přístup jen ke svým členům, a dáleby tam měla být volně přístupná databáze všech ZO s odkazy na jejich stránky, aby měl nový člen z čeho vybírat.“

Jak Karel Zeman poznamenává, čtrnáctideník Obzor je sice „šlechtná publikace OSŽ“, ale je to čtrnáctideník s minimální možností zpětné reakce členů. I proto lobbuje za diskusní fórum. „Především za sociální síť. V Obzoru je sice rubrika Názory, ale co si budeme povídat, já ji ani nečtu, protože to je nekonzistentní kritika, v níž neshledávám nic podnětného. Ale na sociálních sítích se napíše článek nebo komentář a ten který člen může okamžitě reagovat, a to teď hned. Ano, sice existuje Všetatské fórum, ale to je anonymní, takové diskusní fórum rozhodně nepodporuji.“

Karel Zeman „šéfuje“ ZO o cca 120 aktivních zaměstnancích plus Klubu důchodců o dalších cca padesáti členech a jak říká, každý nový zaměstnanec musí být osloven a musí mu být nabídnuto členství v odborech. „My jsme tady od toho, abychom dokázali nabídnout zajímavé a výhodné produkty.“ I proto pravidelně na komando dává propagační letáky, kalendáře a propisky s pokynem „jakmile přijde někdo nový, tak mu to hned dejte.“

Takže pasivní forma informování nově přichozích existuje, a aktivní? „Tak na to bohužel nemám čas. Samozřejmě, osobní kontakt je vždy ten nejlepší, snažím se o něj, ale všechny osobně oslovit nemůžu. Zvláště ty, které se už jednou rozhodli vystoupit, například na popud nějaké minulosti stávky, že od odborů nic nedostali. To mně přijde dost zbabělé. Mnozí zaměstnanci si totiž dodnes mylně myslí, že odbory jsou kulturní instituce a záložna, to v žádném případě,“ uzavírá. Michael Mareš



Od hradla Tetín je vidět kostelík svatého Jana Nepomuckého na Tetíně. Tetín je památné místo za vstupu našich dějin, které pro svou více než tisíciletou historii poutalo zájem nejen archeologů, spisovatelů, historiků, procesí věřících, ale také turistů.

NAVŠTÍVILI JSME

Hradlo Tetín

Hradlačka Gabriela Bubeníčková pracuje na hradle Tetín (poslední hradlo na trati z Prahy do Berouna) teprve druhým rokem (předtím pracovala mimo dráhu), její kolegyně Pavlína Tyrolová už pět let. I když má každá na práci na tetínském hradle jiný názor, v jednom se naprosto shodnou – čtvrtá třída je pro hradlaře málo!

Ale vrátíme se na začátek reportáže, která vznikla během dvou návštěv tetínského hradla. Původně jsem si myslel, že si na hradle Tetín budu s hradlaři povídat o zajímavé práci v romantickém údolí řeky Berounky, o zapadajícím Slunci do Českého krasu, o šumění řeky, které občas prožene vodácké ahóóó. „Ale na to já nemám čas! Nevím, kam dřív skočit. Zvlášť když některé věci nefungují tak, jak mají,“ utula Gabriela Bubeníčková rázně mě romantické úvahy o práci na tetínském hradle. „Od rána mi nefungovalo topení, byla jsem tady při 15 stupních. Před druhou jsem volala do Berouna, že mi nefungují přímotopy; prvně mě odbyli, nakonec ale přímotopy přivezli.“

„Tak někdy se to stane, jsou to staré krámy,“ reaguje hradlačka Pavlína Tyrolová na čerstvou zkušenost mladší kolegyně. „Jsem tady pět let a za tu dobu se mi to stalo asi třikrát. Když se má něco pokazit, tak se to vždycky pokazí o víkend, nebo o víkend. Takové jsou Murphyho zákony na železniči,“ usměje se. Pavlína Tyrolová je spjatá s dráhou od svých čtrnácti let. „Vyčila jsem se pro dráhu a předtím jsem šestnáct let pracovala v přepravě na Smíchově, ze Smíchova jsem po mateřské šla rovnou do Berouna na hradlo Tetín,“ shrnuje svoji profesní kariéru.

Zvláštností tetínského hradla je, že ať sem jede hradlař odkudkoliv, u hradla mu zastaví pouze vlaky ve směru od Karlštejna (Srbska). Svým způsobem je to anomálie. „My tady máme pouze jeden přednostní směr pro střídání, to znamená, že vlaky od Berouna u hradla nezastavují,“ vysvětluje mi Gabriela Bubeníčková. „Já vlakem nejezdím, já to mám na bačkory,“ směje se Pavlína Tyrolová. „Mám to sem devět kilometrů, takže jezdím na kole, nebo autem do Berouna a pak podél Berounky pěšky,“ dodává.

Důvodem může údajně být fakt, že každé mimořádné zastavení je dopravcem (ČD) zpoplatněno, ale problém je spíše v hustotě provozu. Ani hradlový přístroj prý není stoprocentně spolehlivým společníkem, občas „tručuje“. V tom případě musí hradlaři vyrazit ven s přenosným návěstidlem: „Mám padesát kilo a když jede náklad, který má třicet, čtyřicet, někdy i více vagonů, a já musím vedle toho vlaku stát, tak mám co dělat, abych to ustála,“ postěžuje si Gabriela Bubeníčková.

„To je pravda, to je opravdu fičák!“ přitakává Pavlína Tyrolová s tím, že případy, kdy „to nešlápně“, se opravdu stávají. „Musím ale uznat, že na to, jak je to zařízení staré, mi to přijde vymakané. Spousta počítačů nevydrží ani třetinu toho, co tento hradlový přístroj.“

Gabriele Bubeníčková se nelíbí také to, že je vlastně pořád v práci. „Jednou jsem měl šest směn za sebou. Například když před Vánoci někdo marodil, měla jsem denní, denní, noční, noční, denní, denní.“ U hradlařů je totiž obecně z důvodu nízkého mzdového ohodnocení problém sehnat nové zaměstnance, protože jejich platy jsou dlouhodobě podhodnocené (odborní a zaměstnavatel do úrovně OŘ Praha se snažily a snaží prosadit výjimku a zvednout jim třídu, zatím ale bez odezvy, poznámka autora). „Těch vlozáků je skutečně někdy dost,“ připouští Pavlína Tyrolová. „Ale někdo tu dopravní službu vykonávat musí. Na druhou stranu, když řeknete, že vlozáků neuděláte, tak vás nemohou nutit (150 přesčasových hodin ročně je daných zákonem, pro hodiny odpracované nad tuto hranici do maximální výše 416 hodin je nutný souhlas zaměstnance).“

A nakonec přijde řeč i na mzdové ohodnocení. „Máme čtvrtou tarifní třídu. Ani nájem v Berouně se z toho zaplatit nedá,“ postěžuje si Gabriela Bubeníčková. „Tak to je skutečně hrozné, čtyřku máme akorát my a možná uklízečka v Berouně (staniční dělník má druhou tarifní třídu, poznámka autora). Také se mi to nelíbí, my jsme ve čtvrté tarifní třídě a signalisté v sedmici, přitom ten rozdíl ve funkcích není zase takový,“ uzavírá Pavlína Tyrolová.

Michael Mareš



Hradlačky Pavlína Tyrolová (vlevo) a Gabriela Bubeníčková patří k pěti kmenovým zaměstnancům PO Beroun, kteří pracují na hradle Tetín.

ZE SVĚTA

S ročním zpožděním

Pouze s jednorocím zpožděním byl 9. 12. 2018 obnoven provoz na francouzské železniční trati z pohraniční stanice Delle do stanice Belfort (oproti pětiletému zpoždění na trati Mendrisio – Stabio – Varese docela úspěch). Provoz na trati byl zastaven v roce 1992, kdy také skončily mezistátní vlaky Boncour (CH) – Belfort (vedeny v motorové trakci). Stanice Delle (F) zpusla, kolejový svršek byl demontován. V roce 2006 však SBB elektrizovaly zhruba kilometrový úsek od státní hranice do Delle a vlaky začaly jezdit v hodinovém (špičkově 30minutovém) intervalu. Před několika lety se na politické úrovni rozhodlo o revitalizaci trati Delle – Belfort. Předpokládán zahájení provozu v prosinci 2017. Dne 6. prosince 2018 byl „slavnostně“ zahájen provoz na trase Delle – Meroux (přestupní stanice Belfort – Montbéliard TGV na trase LGV Rhin – Rhône). Od změny jízdního řádu jsou provozovány přímé vlaky na trase Biel/Bienne – Delle – Meroux náležitostími SBB (9 párů vlaků) s přípojem do Belfortu a vlaky Belfort – Delle provozovány náležitostími SNCF (pondělí – pátek 6 párů, o víkendech polovina). Z hlediska taktové dopravy jedou v „jakémási“ podivném taktu s časovými mezerami vlaky SBB, v úseku Delle – Biel je takt hodinový, jak jinak by to mohlo v SBBsku být.

Miroslav Zikmund

Železničář čistí pamětní desky židovských obětí nacismu v Salcburku

Už po dlouhé týdny se každodenně lidem v Salcburku naskytá stejný obraz: na ulicích tohoto rakouského města vidí 79letého penzionovaného železničáře pana Gerharda Geiera, jak čistí pamětní mosazné desky židovských obětí nacismu, zasazené před lety do chodníků tohoto rodiště genialního skladatele Wolfganga Amadea Mozarta.

„Chci dát do pořádku všech 388 těchto desek,“ svěří se deníku Der Standard v květnu loňského roku tento bývalý zaměstnanec Rakouské spolkové dráhy, který si dobrovolně uvolil tento záslužný úkol. Na každé desce, poznamenané dlouhodobými účinky počasí a chůzí občanu, stráví usilovnou práci dobrou půlhodinu, uvedl deník. Někdy však zjistí, že desku již nelze uvést do původního stavu a pak je nezbytné ji nechat odborníky znovu zhotovit s původním textem. Při své obdivuhodné obětavé práci si časem vytvořil přímo osobní vztah k některým obětem nacistického režimu. „Člověk je zapomenut, ať jeho jméno zapomenuto,“ vyjádřil své přesvědčení bývalý přednosta nádraží ve Welsu a také již dávno uvolněný personální úředník ÖBB. Jan Hála

VŠIMLI JSME SI

● VÝLUKA brněnského hlavního nádraží zatím neovlivnila dopravu ve městě. Vlaky jezdí pravidelně, pouze v ranní špičce mělo zkráje několik spojů zpoždění nejvýše do deseti minut. Lidé prý byli na výluku dobře připraveni. Výluka, která začala v neděli 9. 12. 2018 a potrvá rok, se ve všední den dotkne zhruba 40 000 cestujících.

● VLAKOVÉ SPOJENÍ mezi Libercem a Českou Lípou je s novým jízdním řádem o 9 minut a u osobních vlakových 14 minut rychlejší. Zrychlí se i spojení dál na Děčín a Ústí nad Labem. Vlaky ale nebudou stavět na některých zastávkách, nahradí je tam autobusy. Šedlil to Otto Pospíšil, zástupce ředitele společnosti Korid LK, která koordinuje dopravu v Libereckém kraji, s tím, že na trati mezi Libercem a Českou Lípou bude méně zastávek.

● JÍZDNÉ ve vlacích, autobusech nebo přívozech a lanovkách by mělo nově spadat do 10% sazby DPH místo nyníjších 15%. Počítá s tím novela zákona z pera poslanců STAN, kterou schválila sněmovna a předlohu nyní projedná Senát. Novela ve třetím čtení odolala návrhu na zamítnutí, který vznesla poslankyně ANO Jana Mračková Vildumetzová. Vláda již dříve novou nedoporučila, sněmovnou rozpočtový výbor ji naopak doporučil. Přehrazení jízdného do nižší sazby by mělo podle předpokladů nechat ve veřejné dopravě více peněz.

● OKRESNÍ SOUD v Novém Jičíně se začne v únoru znovu zabývat železničním neštěstím ve Studénce na Novojičínsku, které v srpnu 2008 nepřežilo osm lidí. Líčení je nařízeno na 18. února 2019. Původní rozsudek, který zprostil viny všech deset obžalovaných, Krajský soud v Ostravě vloni v září zrušil na základě odvolání, jež podala obžaloba. Die krajského soudu je rozhodnutí ohledně viny obžalovaných nesprávné, nelogické a nepřesvědčivé.



PO NĚKOLIKAMĚSÍČNÍCH

opravách (kolej byla vyloučena od 14. 3. 2017 do 31. 10. 2018; opravné práce na náspu v délce cca 150 metrů prováděla firma STRABAG Rail, a. s., od 26. 6. 2017) byl 18. 11. 2018 obnoven provoz vlaků z Dubí do železniční stanice Moldava v Krušných horách. Majestátní budova železniční stanice Moldava v Krušných horách, která je od května 2016 v majetku obce Moldava, tak opět ožila železniční dopravou. Podle údajů Správy tratí v Mostě je traťový úsek Dubí – Moldava v Krušných horách v převážné části ve stoupání 35 promile (což je zároveň maximální stoupání na trati z Mostu na Moldavu), převýšení mezi těmito dvěma stanicemi je cca 210 metrů. Železniční trať je známá především svou úvratovou stanicí v Dubí, dvěma viadukty a také dvěma tunely: Mikulovským u zastávky Mikulov v Krušných horách (na snímku) dlouhým 332 metrů a Novoměstským (210 m).

Zastavte se na zastávce...

Ve výstavní síni Městské knihovny v Milevsku můžete od 8. ledna do 22. února navštívit výstavu fotografií zastávek a vlakových i autobusových nádraží, přístavišť, letišť, železničních přejezdů, dep či plakátovacích ploch. Zážitkové fotografie pořídil Josef Luxemburg s dcerou Leou. –red–

Od reformy DB/DR byl zastaven provoz na více než 5400 km tratí

Skoro jedna šestina délky trati síť Deutsche Bahn (DB) zmizela. Od reformy dráhy v Německu k 1. 1. 1994, kdy se sloučily Deutsche Bundesbahn a Deutsche Reichsbahn a vznikla Deutsche Bahn, byl ukončen provoz na více než 5400 km železničních tratí. Vyplývá to z odpovědi státního tajemníka ministerstva dopravy Enaka Ferlemanna na interpelaci Zelených, ze které citoval deník „Süddeutsche Zeitung“. V provozu tak dnes zůstává na 33 000 km tratí. Státem vlastněný železniční koncern se tak za uplynulých 25 let vzdal 16% své sítě. Podle DB k rušení dochází jen v případě poklesu počtu cestujících nebo zboží pod udržitelnou mez. Zastavení provozu následuje až po ověření Drážním úřadem. Klíčové slovo v rozhodování o zastavení provozu na tratích jejich zrušení mají spolkové země jako objednatelé drážní osobní dopravy v závazku veřejné služby. Vedle zrušení 5400 km tratí koncern DB ve stejném období vybudoval více než 1000 km nových vysokorychlostních tratí. Z pohledu výkonů lze tak říct, že nových 1000 km vysokorychlostních tratí přineslo dráze více přepravních a dopravních výkonů než obětovaných 5400 km tratí. Podle derspiegel.de/dpa-trs-

Obzor č. 1 – 3. 1. 1994

Obzor č. 1, který vyšel již na počátku roku, obsahuje hned několik důležitých informací. Především tu, že byla schválena nová struktura Odborového sdružení železničářů. Ústředí OSZ rozhodlo o zřízení územních tajemníků pro regiony Ústí nad Labem, Hradec Králové, České Budějovice, Praha a Plzeň a také pěti tajemníků pro infrastrukturu. Další krátká zpráva na str. 1 informuje o tom, že po složitých jednáních byla dne 23. 12. 1994 podepsána kolektivní smlouva Českých drah. Nárůst mzdy v tarifech byl dohodnut ve výši 11 % a mimo jiné byl dohodnut i vyšší příplatek za práci v noci.

Na straně 2, v rámci informací z regionů a odvětví, se píše například o tom, že Oblastní rada odvětvových sekcí OSZ Praha vyjádřila protest proti způsobu privatizace bytoven ČD, který zvolilo vedení Českých drah, a požádala Ústředí OSZ, aby o této záležitosti informovalo předsedu parlamentu a parlamentní kluby.

Najednání Rady odvětvové skupiny 23 (Hospodářská ústředna železnic) OSZ zazněla informace o organizačním uspořádání materiálového zabezpečení Českých drah a o privatizaci zásobovacích závodů.

Obzor č. 2 – 10. 1. 1994

Na první stránce je otištěno zamyšlení předstedy OSZ Zdeňka Škopa s titulem „**Jedeme dál**“. Autor se v něm vrací ke střetu OSZ s ministerstvem dopravy ve věci režijních výhod. Důsledkem postupu představitelů ČD, především generálního ředitele Emanuela Šípa, byla podle slov předsedy OSZ otřesená důvěra železničářů ve vedení Českých drah. Chyby byly ale i na straně odborářů: „**Projevilo se, jak nešťastná je roztržitost odborového hnutí na železnici**“, zdůraznil Zdeněk Škop. „**Základním poučením pro budoucnost je, že jedině solidní jednání rovnoprávných partnerů, kteří se navzájem uznávají a jsou zájmově zainteresováni na stejné věci, má šanci vyřešit i velice složité problémy**“, shrnuje svoji úvahu Zdeněk Škop.

Obzor číslo 2 ve svém osmistránkovém vydání uveřejňuje několik obsáhlých rozhovorů, například s vrchním radou ministerstva dopravy (na téma jízdních výhod) a s právníky OSZ (na téma právní pomoci a právního zastoupení členů OSZ).

Najdeme zde i čtvrtou – a poslední – část seriálu „**Jak se rodí Obzor**“, věnovanou administraci a distribuci Obzoru. –zs–

Stručný obsah PKS ČD, a. s., na rok 2019

– s vyznačením změn oproti PKS 2018 (tučně písmo)

Kapitola I. (Spolupráce s odborovými organizacemi): Stejně jako v roce 2018.

Kapitola obsahuje ustanovení o způsobu komunikace odborových organizací a zaměstnavatele, včetně lhůt na informování a projednávání materiálů majících dopad na zaměstnance. Rovněž se zde řeší odvod členských příspěvků a zajištění podmínek pro práci odborových orgánů.

Kapitola II. (BOZP, sociální oblast, zaměstnanecké výhody): Stejně jako v roce 2018.

BOZP – opět byla vyloučena částka 40 milionů Kč na zlepšení pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců. O konkrétním použití částky ve výši 30 milionů Kč bude rozhodovat pracovní skupina složená ze zástupců smluvních stran na centrální úrovni. Zbývajících 10 milionů Kč je v rozhodovací pravomoci jednotlivých OS.

Pracovní podmínky – zde jsou obsahem ujednání o zabezpečení vhodných místností pro odpočinek zaměstnanců při dělených směnách, včetně vybavení těchto místností. Dále tato kapitola řeší podmínky pro poskytnutí odpočinku na lůžku při „špatných“ nástupech a koncích směn. Další ustanovení:

- OOPP (příspěvek zvýšen o 10%), mycí, čistící a dezinfekční prostředky a ochranné nápoje, – zdravotní a sociální zabezpečení,
- péče o vybrané skupiny zaměstnanců,
- kondiční pobyty (více v příloze č. 4 PKS),
- zaměstnanecké jízdní výhody (více v předpisech Ok 9, Ok 10 a Ok 12),
- sociální fond (viz Zásady hospodaření se SF na rok 2019),
- další zaměstnanecké výhody (penzijní a životní pojištění, úschova kol a parkovací místa).

Kapitola III. (Zaměstnanost a mzdová politika): Prakticky stejně jako v roce 2018.

Řeší:

- porádenskou činnost pro zaměstnance dotčené nebo ohrožené výpovědí,
- opatření pro zmírnění nepříznivých důsledků snižování počtu zaměstnanců,
- rozsah poskytnutí pracovního volna na vyhledání nového zaměstnání,
- podmínky pro zápočet nepřetržitě pracovního poměru při přechodu zaměstnání ve skupině ČD a SZDC a další ustanovení vedoucí ke zmírnění případných negativních dopadů,
- základní principy odměňování (rozpočet mzdových prostředků, způsob odměňování a vyšší dostupného pro nadbytečnost, ze zdravotních důvodů a dle koncepce).

Kapitola IV. (Pracovní doba – detailně je řešena v příloze č. 1 této PKS): Stejně jako v roce 2018. Řeší:

- překážky v práci z důvodu obecného zájmu (rozsah a podmínky poskytnutí),
- TDM a LOPspoluorganizované zaměstnavatelem,
- TDM a LOP spoluorganizované mimo ČD,
- důležité osobní překážky v práci (např. úmrtí v rodině, péče o dítě mladší 15 let, při osobní účasti u mimořádných událostí, nemožnosti dostat se do zaměstnání apod.).

Kapitola V. (Všeobecná ustanovení): Stejně jako v roce 2018.

Kapitola VI. (Platnost PKS) Od 1. 1. 2019 – 31. 12. 2019.

Příloha 1 (Pracovní doba, pracovní pohotovost a dovolená): Obdobně jako v roce 2018.

Řeší: vymezení pojmů, stanovená týdenní pracovní doba (došlo ke zrušení **týdenního fondu pracovní doby 38,5 h**), rozvržení pracovní doby (stanovení výrovnávacích období), přestávky na jídlo a oddech, přiměřené doby na oddech a jídlo, práce přesčas, dělená směna, noční práce, pracovní doba v zúčtovacím období, směna, nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami, nepřetržitý odpočinek v týd-

nu, režijní jízda, přípravné práce, přípravné a odstavné doby, pracovní pohotovost, dovolená (5 – 6 týdnů dle režimů práce), tabulka pro přepočítání pracovní doby (vypadla 38,5).

Příloha 2 (Řád pro odměňování zaměstnanců ČD): Obdobně jako v roce 2018.

Řeší: rozsah platnosti, obecná ustanovení, tarifní zařazení a odměňování při výkonu různé tarifně zařazené práce v rámci povolání, tarifní mzda, příplatek za praxi, odměny z dohod, odměny za zabránění úniku tržeb, smlouvy o mzdě, formy mzdy, odměňování některých skupin zaměstnanců v období přípravy na výkon povolání (výcvik), příplatek za zaškolování, mzda za práci přesčas, mzda a náhrada mzdy za svátek, příplatek za práci v noci, příplatek za práci o sobotách a nedělích, příplatek za práci dělené směně, příplatek za režim práce, **osobní ohodnocení (náhradlo VO), rozpětí 5–15 % organizační složky, GR 7 – 20 %**, výše objemu mzdových prostředků pro výplatu osobního ohodnocení je stanovena: **organizační složky OCP a OČU na 6,5 % (rozpětí 5 – 15 %), ostatní organizační složky na 5,5 % (rozpětí 5 – 15 %), GR (rozpětí 7 – 20 %)**, mimořádné odměny (životní jubileum a k odchodu do důchodu), **příspěvek na udržení zdravotní a odborné způsobilosti – nové zařazení bod 3a**. Příspěvek se vždy zvyšuje o jednu kategorii výše v případech, kdy zaměstnanec na žádost – nebo se souhlasem zaměstnavatele, má dvě a více platných zkoušek (např. obsluha zvedacího zařízení, řídicí vysokozdvizného vozíku, svářečský průkaz atd.), **nově upraven bod 6** – doplněna druhá věta: **V případě seminářů, odborných zkoušek, které zaměstnanec potřebuje k udržení kvalifikace předepsané zaměstnavatelem se poskytuje odměna ve výši stanovené pro kategorii C**, odměňování při prostojích, odměňování při nepříznivých povětrnostních vlivech a jejich důsledcích, mzda při převedení na jinou práci, odměňování při mimořádné události, odměňování při nařízených lékařských prohlídkách, odměňování účasti na školení, přeškolení, studiu při zaměstnání a rekvalifikaci, přepočítání měsíčních částek na částky hodinové, průměrný výdělek pro pracovní nepravni účely, odměna za pracovní pohotovost, kompenzace za obtížnost pracovního režimu při výkonu složeném ze dvou směn s odpočinkem, proplácení zlomků hodin, splatnost mzdy, odměny z dohody, odměny za pracovní pohotovost a náhrady mzdy, srážky ze mzdy, odměny za pracovní pohotovost a náhrady mzdy, seznámení zaměstnanců, závěrečná ustanovení.

Mzdové tarify a měsíční sazby příplatku za praxi. Došlo ke zvýšení tarifní mzdy ve všech TS (vyjma TS 1 a TS 2) o 5,5 %. Tarifní stupně 1 a 2 byly upraveny s ohledem na zvýšení minimální mzdy a zachování proporcí. Měsíční sazby příplatku za praxi byly zvýšeny

o 300 Kč v každém pásmu. Nově bylo zařazeno pásmo 40+.

C. Příplatek za práci v noci 13 % průměrného výdělků, nejméně však 13 Kč/h.

D. Příplatek za práci o sobotách a nedělích 15 % průměrného výdělků, nejméně však 15 Kč/hod.

E. Příplatek za dělenou směnu. Stejně jako v r. 2018 (50 % prům. výdělků, nejméně však 42 Kč/h, rozdělení)

F. Příplatek za režim práce. Nově zvýšen příplatek za nepravidelný nástup (odst. 8) na 100 Kč/odpracovaná směna. Ostatní sazby jsou stejné (7, 10, 12 a 25 Kč)

G. Příspěvek na udržení zdravotní a odborné způsobilosti. Nově jsou do kategorie A) zařazeny tři profese (KZAM 31608, 21293 – CZS a 31628)

H. Odměna za pracovní pohotovost. Stejně jako v roce 2018.

I. Kompenzace za obtížnost pracovního režimu, při výkonu složeném ze dvou směn s odpočinkem. Nově je stanovena sazba na 200 Kč za každý plánovaný výkon složený ze dvou směn s odpočinkem.

Příloha 3 (Stravování a náhrada výdajů) Cena poskytnutých stravenek se zvyšuje na hodnotu 110 Kč.

Stravné při pracovních cestách: Kategorie a) – jako 2018: 92 Kč, 140 Kč, 217 Kč.

Kategorie b) – nově 81 Kč, 123 Kč, 194 Kč.

Příloha 4 (Poskytování kondičních pobytů) Nově jsou do kategorie nároku jednou za tři roky zařazeni zaměstnanci KZAM 31608, 21293 a 34227 (pracoviště CZS). U KZAM 72432 byla zrušena podmínka vícesměnného pracovního režimu.

Příloha 5 Stejně jako v roce 2018.

Příloha 6 (odměny za zabránění úniku tržeb) Vzhledem k poskytování státní slevy ve výši 75 % dětem, studentům a důchodcům se zavádí **přepočítací koeficient vybraných tržeb ve výši 1,35**. Přepočítací koeficient se může používat nejdéle do 14. 12. 2019. **Odměna dle bodu 5 je nově ve výši 7 Kč/h za každou hodinu směny, ve které je výkon výběru tržeb na území cizího státu. Nejvýše však za zúčtovací období zaměstnanec náleží 700 Kč.**

Příloha 7 (Stanovení délky doby započítatelné praxe). Stejně jako v roce 2018.

Příloha 8 a 9 Stejně jako v roce 2018.

Závěr: Výše uvedený text považujte za jakýsi stručný (nezávazný) průvodce novou kolektivní smlouvou ČD, a. s., na rok 2019. Celá PKS má 100 stran formátu A4 a je potřeba v každém ustanovení přečíst celý text, aby nedocházelo k nesprávným nebo účelovým výkladům. V Praze dne 20. 12. 2018.

Vladislav Vokoun,
předseda PV OSZ při ČD, a. s.

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

České dráhy zlevnily Plzeňskému kraji o čtvrtinu, získaly patnáctiletou smlouvu

Provoz osobních vlaků mezi Klatovy a Beuronem budou od prosince 2020 zajišťovat České dráhy. Vyhrály veřejnou soutěž na provoz s cenou 219,50 Kč za kilometr. Plzeňský kraj je prvním krajem, kterému se podařilo dotáhnout do konce soutěž na železničního dopravce podle nového zákona o veřejných zakázkách. Celková hodnota zakázky dosáhne zhruba 3,3 miliardy korun. O uzavření smlouvy rozhodli plzeňští krajsí radní. Stalo se tak poté, co České dráhy jako jediný uchazeč v elektronické aukci v týdnu před Vánoci nabídl v podstatě takovou cenu, jakou kraj požadoval. Původně ČD nabízely pro první rok provozu 290 korun, nakonec zlevnily na 219,50 Kč. Kraj požadoval 216 korun. „**Jsmes s výsledkem poměrně spokojeni. Díky nasazení úplně nových moderních souprav a zahuštění počtu spojů očekáváme, že do vlaků přilákáme více lidí**“, řekl hejtmán Josef Bernard.

Na první pohled vysoká cena za kilometr má dva důvody: požadavky na nová vozidla a konstrukci finančního modelu. Kraj požadoval takzvanou brutto smlouvu, kdy veškeré příjmy z jízdného budou jeho, nikoliv dopravce. V Česku je dosud většina smluv s železničními dopravci postavena tak, že do výše prokazatelné ztráty se zahrnuje i příjem z jízdného, který patří dopravci. „**Očekáváme, že tržby z kilometru budou mezi 30–60 korunami**“, říká Bernard. Poprvé kraj objednává i zcela nové vlaky bez evropských dotací. Kraj si vymínil povinnost pro dopravce o ně žádat, pokud by se vyskytla nová výzva, není to ale příliš pravděpodobné. „**Dělá to kolem padesáti korun navíc**

na kilometr“, dodal Bernard. Kraj například za provoz vlaků mezi Horažďovicemi a Plzní, kde od nového jízdního řádu jezdí nové jednotky RegioPanter pořízené s evropskou dotací, platí 167 korun za kilometr. České dráhy byly nakonec jediným soutěžícím. RegioJet byl vyřazen pro nesplnění podmínek soutěže. Bernard se už dříve netajil zklamáním nad malým zájmem konkurence Českých drah. Po schválení Radou má být podpis smlouvy už jen víceméně formalitou.

Jan Šúra, web Zdroj.cz, 28. 12. 2018



Ilustrační snímek Michael Mareš

PRÁVNÍ PORADNA

Přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů (1/3)

Přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů lze zařadit mezi právní instituty v praxi spíše problematické a to zejména z důvodu jeho malé četnosti, ale i tím, že je provázen snahami některých zaměstnavatelů řešit danou situaci způsobem finančně co nejúspornějším.

Podle § 338, odst. 2, zákoníku práce **přecházejí práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů v případech, dochází-li:**

- k převodu zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli,
- k převodu části zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli,
- k převodu úkolů nebo činnosti zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli nebo
- k převodu části úkolů nebo činnosti zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli.

Práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů mohou přejít od dosavadního zaměstnavatele na někoho jiného (§ 338 odst. 1 ZP) jen tehdy, **splní-li se předpoklady, které zákoník práce nebo zvláštní právní předpisy** (např. zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení /insolvenční zákon/, ve znění pozdějších předpisů apod.). **stanoví** jako důvod k přechodu práv a povinností mezi zaměstnancem a jeho zaměstnavatelem a jsou uplatňována pouze vůči zaměstnancům, jejichž pracovněprávní vztah ke dni převodu trval.

Za přejímajícího zaměstnavatele se bez ohledu na právní důvod převodu, jeho formu a na to, zda dochází k převodu vlastnických práv, považuje právníká nebo fyzická osoba, která je zptisobilá jako zaměstnavatel pokračovat v plnění úkolů nebo činností dosavadního zaměstnavatele nebo v činnosti obdobného druhu.

Části zaměstnavatele se pak rozumí jeho organizační složka, jednotka, útvar nebo jiná složka, která vyvíjí v rámci zaměstnavatele relativně samostatnou činnost, kterou se podílí na plnění úkolů – předmětu činnosti samotného zaměstnavatele. Taková složka má zpravidla

vyloučeny určité prostředky (např. motorová vozidla, přívěsy, návěsy apod.) a strojovny (např. garáže, budovy apod.) k provozování této činnosti, zpravidla je uvedena ve vnitřním organizačním předpisu zaměstnavatele (v organizačním řádu) a v jejím čele obvykle stojí vedoucí zaměstnanec zaměstnavatele (vedoucí oddělení). O převod části zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli se jedná tehdy, vyloučí-li se z právnické osoby (např. státní organizace, akciové společnosti apod.).

Za úkoly nebo činnost zaměstnavatele se pro tyto účely považují zejména úkoly související se zajištěním výroby nebo poskytováním služeb a obdobná činnost podle zvláštních právních předpisů, které právníká nebo fyzická osoba provádí v zařízeních určených pro tyto činnosti nebo na místech obvyklých pro jejich výkon pod vlastním jménem a na vlastní odpovědnost.

V posledním období je v praxi velmi intenzivně používán pojem „**outsourcing**“, který vychází ze spojení dvou anglických slov a v odborné literatuře je překládán jako „**vytěsnění**“ nebo „**odsunutí**“.

V praxi se „**outsourcing**“ nejčastěji využívá pro oddělení technologií a informačních systémů, účetní zabezpečení činnosti podniku, pro kancelářské služby, logistickou podporu, služby, oddělení dopravy, právní služby apod. Z Nálezu Ústavního soudu České republiky (II. US 69/03) vyplývá, že tzv. „**outsourcingem**“ se rozumí vytěsňování činností, které přímo nesouvisejí s předmětem činnosti zaměstnavatele, jsou však pro jeho činnost potřebné.

Zadaním těchto činností odbornými a specializovanými firmami zaměstnavatel předpokládá vytvoření prostoru pro intenzivnější zaměření se na svou hlavní činnost a ekonomickou výhodnost takového rozhodnutí. Realita však pro zaměstnavatele nebývá vždy příznivá.

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

A + B Mzdové tarify + měsíční sazby příplatku za praxi (součet nároků)

LP	Základní tarif	1r.+	3r.+	6r.+	10r.+	15r.+	20r.+	25r.+	30r.+	35r.+	40r.+
TS											
1	13350	13 850	13 900	14 100	14 200	14 250	14 300	14 300	14 300	14 300	14 400
2	14000	14 530	14 600	14 800	14 900	14 960	15 020	15 020	15 020	15 020	15 120
3	15650	16 210	16 300	16 500	16 600	16 670	16 750	16 750	16 750	16 750	16 850
4	17400	18 000	18 100	18 300	18 400	18 530	18 600	18 600	18 600	18 600	18 700
5	19060	19 710	19 820	20 020	20 120	20 260	20 310	20 360	20 460	20 560	20 660
6	20880	21 590	21 710	21 910	22 010	22 160	22 230	22 280	22 330	22 430	22 530
7	22590	23 350	23 480	23 680	23 780	23 940	24 040	24 140	24 190	24 290	24 390
8	24220	25 030	25 170	25 370	25 470	25 640	25 720	25 820	25 920	26 020	26 120
9	25950	26 810	26 960	27 160	27 260	27 440	27 540	27 600	27 800	27 900	28 000
10	27650	28 560	28 720	28 920	29 020	29 210	29 320	29 500	29 600	29 700	29 800
11	29220	30 180	30 350	30 550	30 650	30 850	31 000	31 120	31 320	31 420	31 520
12	31040	32 050	32 230	32 430	32 530	32 740	32 900	33 040	33 240	33 340	33 440
13	31820	32 880	33 070	33 270	33 370	33 590	33 760	34 120	34 220	34 320	34 420
14	33920	35 030	35 230	35 430	35 530	35 760	36 020	36 320	36 470	36 570	36 670
15	37970	39 170	39 390	39 580	39 680	39 920	40 270	40 570	40 870	40 970	41 070
16	41900	43 200	43 420	43 620	43 720	43 970	44 300	44 600	44 900	45 000	45 100

Poznámka - Jedná se o prostý součet základního tarifu a příplatku za praxi, za předpokladu plně odpracované doby. Osobní ohodnocení se vypočte vždy pouze ze základního tarifu.

NÁZORY

Na co by měli myslet tvůrci celostátního tarifu

Ministerstvo dopravy se snaží vytvořit nový neutrální tarif, povinný pro všechny dopravce. Údajně má jít o jednoduchý systém společného kilometrického a síťového jízdného. Pokud to ale bude takhle jednoduché, pak se obávám, aby nebyly opomínuty zásadní problémy.

Jaké to jsou?

1) Kdo zajistí náhradní přepravu nebo ubytování při ztrátě posledního přípoje, když zpoždění zavání dopravce, který v nejvzdálenější stanici, kam se ještě dalo dostat, nemá pobočku? Vzniká vůbec tento nárok? Dle jakých podmínek?

2) Může cestující s celostátním tarifem použít čekací místnosti dopravců, se kterými nezamýšlí cestovat?

3) Bude k celostátnímu tarifu účtována manipulační přírůžka? Pokud ne, ztratí smysl i přírůžka samotných dopravců. Pokud ano, kde je hranice „otevřené pokladny“? Je to i neznámý smluvní prodejce okrajového dopravce ve stánku před stanicíň budovoy (viz Most)?

4) Je možné s takovým tarifem přerušit jízdu? Pokud ano, jak bude spravedlivě rozdělena tržba mezi vícero dopravců po stejné trati? Jak

se uhlídá, ve kterém uzlu cestující přestupoval?

5) Půjde k tarifu vydat doplatek za cestu oklikou? A za původní cíl nebo do 1. třídy?

6) Uznají se tarifní výjimky vyhlášené dopravcem? Například nedoplácení jízdného při oklike? Aby si cestující vůbec směli vybrat mezi příjezdem na Masarykovo a hlavní nádraží v Praze?

Zdá se mi, že tvorba takového celostátního tarifu neznamená jen nastavení ceny za kilometr. Je to hlavně záležitost filtrování současných podmínek dopravců, které jsou smysluplné nebo dokonce nutné. Další s sebou přináší samotná existence nového tarifu. Kéž budou vzaty v potaz!

Vít Patrác,
informátor železniční dopravy.

Ejповická oklika není oklikou tarifní

V příloze Obzoru č. 25 je v článku „Ohlupování prostého lidu“ zmíněna nevýhoda pro cestující z Plzně do Radnic a zpět, kterým se stavbou tunelové zkratky vzdálenost po železnici prodloužila o tři kilometry. Jedná se sice o kilometrskou okliku, ale nikoli o okliku tarifní. V tarifu Českých drah (TR10)



Po 100 letech projíždí prezidentský vlak s TGM zastávkou Praha-Strašnice.

Návrat TGM z exilu

V rámci letošního výročí 100 let od vzniku Československa uspořádaly České dráhy, ve spolupráci s dalšími subjekty, rekonstrukci návratu našeho prvního prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka z exilu do vlasti. Tato jízda, simulující původní průběh z prosince 1918, se uskutečnila v pátek 21. a sobotu 22. 12. 2018 z Horního Dvořiště přes České Budějovice (kde proběhlo přenocování) a Tábor do Prahy. Roli prezidenta osvoboditele vzal na svá bedra známý herec Otakar Brousek. V čele soupravy historických vozů, v níž nechyběly ani salonní vozy TGM a Františka Ferdinanda d'Este, se představila rakouská parní lokomotiva 310.23,

přezdívaná „Hrboun“, která byla vyzdobena přesně jako před sto lety. Ve větších stanicích po trase parního vlaku probíhal tematický společenský program a široká veřejnost si tu akci nenechala ujít. Pro zájemce o svezení byl po oba dny vypraven doprovodný vlak, který jízdou parního vlaku v jeho trase sledoval a cestující měli možnost shlédnout všechny doprovodný program. O vzbuzení tohoto vlaku se postarala moderní lokomotiva 380.011-4 v tematickém polepu. Touto akcí byl pomyslně zavřen rok 2019 – rok oslav a tematických akcí při výročí sta let od vzniku Československé republiky.

Vít Mareš

50 let Zamračené 749.121-0

Třetí adventní neděle roku 2018 ožila trať 210 na dobříšské větvi nebyvalým ruchem. Právě tato trať se stala svědkem oslav 50 let provozu motorové lokomotivy 749.121-0, jedné z posledních provozních legendárních Zamračených, jinde přezdívaných Bartotky nebo také Bertý. Lokomotiva si se soupravou tří rekonstruovaných patrových vozů v kopcovité podbrské krajině poradila jako zamlada. Její libý zvuk,

jehož mohutnosti napomáhala i absence tlumiče, se rozléhal po okolí. Příležitost svězt se patrovými vozy do Dobříš se nenechalo ujít velké množství místních i přespolních cestujících. V devadesátých letech minulého století přestaly jezdit tyto lokomotivy s patrovými vozy na této trati a nahradily je motorové vozy – a tak se tato oslava stala i nostalgickou vzpomínkou na doby ne tak vzdálené.

Vít Mareš



Pravidelný vlak v čele se Zamračenou 749.121-0 projíždí po trati 210 mezi Klínčnem a Bojovem.

Mechanizace na Jedlové

Někdo udělá sněhová nadílka pokaždé radost a čeká nedočkavě na první sněhové vločky, jinému naopak zase přidělává sníž jednou vrásku na čele.

Mezi ty, kdož padající sníž zase až tak příliš mít nemusí (především v práci), patří i naši železničníci. Jinak tomu není ani v železniční stanici Jedlová (leží v nadmořské výšce 545 metrů), ukryté v lesích uprostřed Lužických hor. A tak každou zimu sledují zdejší zaměstnanci SŽDC starostlivě zataženou oblohu, nezačne-li z ní padat bílá nadílka. Pokud napadne v krátké době větší množství sněhu (jako například

uprostřed loňského 50. týdne), přichází zde ke slovu osvědčené „mechanizační prostředky“, košťata a lopaty, neboť při větším přívalu sněhu (navzdory ohřevu výměn) je nutno sníž z výhybek ručně vymést a odházet. A to se týká obou staničních zhlaví, takže se zdejší pracovníci docela nachodí z jedné strany stanice na druhou. Dříve to bylo poněkud jednodušší v tom, že na obou koncích stanice fungovala stavědla s obsluhou. Při „běžné“ sněhové nadlce si se sněhem místní poradí sami. V případě sněhové kalamity přijíždí po kolejích na drezině posila SŽDC, neboť pracovníci externí firmy by se



Do stanice Jedlová právě přijíždí rychlík č. 1105 z Rumburku. Vlak pokračuje dále do České Lípy, Mladé Boleslavi, Nymburka, Poděbrad a Kolína. Je pátek 14. 12., pět minut před půl dvanáctou hodinou. V pozadí vrch Jedlová 799,9 m.

Oslava na Střekově

Poslední den loňského roku se konala v železniční stanici Ústí nad Labem-Střekov malá oslava. Bývalí současní zaměstnanci ČSD, ČD, ČD Cargo a SŽDC, spolu s desítkami železničních příznivců, si zde připomněli 60. výročí příjezdu prvního vlaku v elektrické trakti do Ústí nad Labem.

V ranních hodinách v pondělí 29. 12. 1958 stál na nádraží v Nymburce slavnostně vyzdobený vlak v čele s „Bobinou“, lokomotivou E 499.087 (dnes řada 140), za jejíž „řídící kolo“ usedl strojvedoucí pan Rychetský. Na peróně vyhrávala dechovka a přeštržení slavnostní pásky předcházelo několik proslavů řečníků. Inu, k oslavě byl, arci, důvod. Byl zahajován elektrický provoz na další elektrizované trati v síti ČSD, Nymburk – Ústí nad Labem západ. Na „palubě“ slavnostního vlaku byl také tehdejší ministr dopravy, Dr. František Vlasák. Přesně v 10.58 hodin zastavil slavnostní vlak v železniční stanici Ústí nad Labem-Střekov. A opět následovala sláva, vyhrávala hudba a pronášely se oslavné proslovy. Však se jednalo o významnou událost,

o další důkaz technického pokroku na naší železnici. Vlak poté odjel do stanice Ústí nad Labem západ.

Pro přesnost uvedme, že lokomotiva E 499.087 nebyla první, která toho dne dorazila do Ústí. Před slavnostním vlakem jel totiž jiný stroj řady E 499.0, jehož číslo se nedochovalo. Dodejme ještě, že první nákladní vlak z Nymburka přivezl do Ústí stroj E 499.099 s ústeckým strojvedoucím Josefem Kratinou. Na Silvestra 2018 „simulovala“ příjezd slavnostního vlaku ministrem dopravy „Bobina“ E 499.0042, vzorně udržovaný stroj společnosti IDS Cargo, které „asistovala“ mašinka společnosti ČD Cargo 123.015-0 (dříve řada E 469.3). Myslím, že se jednalo o důstojné připomenutí si tohoto kulatého výročí a významného mezníku v historii naší železnice, neboť záhy poté následovala elektrizace dalších traťových úseků (např. 18. 9. 1962 Ústí n. L. západ – Chabařovice; 30. 11. 1962 Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno; 4. 2. 1963 Velké Březno – Děčín hl. n.; 30. 9. 1963 Chabařovice – Oldřichov u Duchcova; atd.).

A. K. Kýzl



Hlavní roli při malé oslavě u příležitosti 60. výročí příjezdu prvního vlaku v elektrické trakti do Ústí nad Labem sehrála „Bobina“ E 499.0042.

Erzgebirgsbahn bude zkoušet vlaky bez strojvedce

Na krušnohorské trati Schwarzenberg-Schleittau-Annaberg-Buchholz-Süd, kde spolková země Sasko v roce 1997 přestala objednat osobní dopravu, ač železnice vede obyčejnou oblast, se podle ředitele dceřiné společnosti DB AG Erzgebirgsbahn mají od letošního roku začít zkoušet autonomní vlaky – vlaky bez strojvedoucího. V Německu je totiž kritický nedostatek strojvedoucích. Zkušební pracoviště má vzniknout v opuštěném nádraží Annaberg-Buchholz (dříve Untere (dolní) Bhf nádraží). Budova v současné době patří městu, které v ní chce ještě zřídí pobočku soukromé univerzity.

Trať Vejprty (mimo) – Cranzahl (mimo) – Annaberg-Buchholz Süd – Flöha je vybavena od roku 2005 (elektronickým) a od jara 2018 nejmolekulárnějším plně digitálním zabezpečovacím zařízením pro dálkové řízení v Německu společností Siemens. Siemens (dříve Siemens-Halske) má v zabezpečovacím zařízení tradici od konce 19. století, někde (u nás, ale i v Rakousku a Německu či Polsku) pracuje stavědlové elektromechanické zařízení vyvinuté v roce 1907 firmou Siemens spolehlivě dosud.



Žst. Markersbach, v pozadí impozantní viadukt, snímek z jedné z nostalgických jízd na trati Annaberg – Schwarzenberg (v září 2011).

Trať Schwarzenberg-Annaberg má již poněkud štěstí, že nebyla fyzicky zlikvidována, nejprve při rekonstrukci tratě Cranzahl-Flöha po roce 2003 byla opravena a sloužila pro pracovní vlaky, poté ji zachránilo železniční muzeum Schwarzenberg pro nostalgické a výletní vlaky podpořené masovou peticí na záchranu tratě adresované spolkové zemi Sasko. Muzeum zde jezdí dosud a nyní má trať před sebou další budoucnost. Možná se sem pak vrátí pravidelná osobní doprava. Bohužel na typickou krušnohorskou lokálku u Annabergu z Walthersdorfu do Crottendorfu se již nevrátí nic, ta byla fyzicky zlikvidována (je na ní procházková cesta, 6 km), ač to byla kulturní trať železničních fotografů a turistů. Ještě v roce 1987 na ní byl pamí provoz. V roce 1996 byla zrušena z důvodu, že je na trati moc přejezdů a vlaky omezují auta a lidi! Rušitel trati si důvod najde vždy. Přitom to byla vlastně městská dráha – vedla po ulici. Jinou trať v Německu (Landshut (Bay) –

Neuhausen v Bavorsku) chtěli politici vytrhat jenom proto, že se tam srazil v roce 2006 kamion s LTO s nostalgickým vlakem! Poslední dobou se mění názor na železnici a to pozitivně, mnohde je pozdě. A je to proto, že politici, po něž je největší luxus jezdit jenom autem, pomalu končí.

Zde najdete informace o autonomních vlacích: <https://www.freipresse.de/erzgebirge/annaberg/zuege-sollen-in-annaberg-fahren-lernen-ganz-ohne-fahrer-artikel10113285>.

Martin Kubík

Poznámka:

Jde o pilotní projekt, od 9/2016 do 6/2019 společně uskutečňovaný Krušnohorskou dráhou (Erzgebirgsbahn) a Inženýrskou společností Auto a Doprava (IAV). Cílem je vývoj automatizované jízdy vlaků na regionálních tratích a jízdu posunu. K hlavním úlohám patří rozpoznávání návěstí a překážek a generování povelů k jízdě a brzdění.

Divadlo na pražském Hlavním nádraží

Ve Fantově budově (postavena 1909) žst. Praha hlavní nádraží, v kulturním sále železničářů, vystupuje nyní pravidelně divadelní soubor ProDivadlo (<http://www.prodivadlo.cz/index.php/pro-dospelce>). Dne 14. prosince uvedlo železniční hudební revue Světla v tunelu v nastudování režisérky a scénografky Lenky Šebek Loubalové, v choreografii Jana Ondera (známý choreograf a profesionální tanečník ze Star Dance) a ve filmové projekci Jiřího Dlabají.

Ve hře vystupuje mimo jiné i pokladní ČD, a. s., žst. Praha hl. n. Jana Truhlářová v zásadní roli Červené hvězdy. Celá produkce je pojata hudebně, převládají trampské písničky, ale i dobové skladby včetně undergroundového hudebníka a zakladatele Plastic People Mejly Hlavsy (1951–2001). Trampové, jejichž vznik je také datován do roku 1918, celou železniční produkci doprovázejí přes vznik Československa, Protektorát Čechy a Morava, socialistické

období, rozdělení státu až do dneška.

V revue jsou parodována určitá dějinná období státu a železnice (ČSD, ČMD, opěť ČSD a ČD, a. s.). Devadesátá léta předvádějí, jak stojí u indiánského totemu přivázaný železničář a míří na něj šípy indiánů, scéna se dá chápat jako období začátku rozkladu původní železnice za působení generálního ředitele Emanuela Šípa. Období kolem roku 2000 vyznívá tragicky, kdy hlavní představitel trampů je exekučně zabaven a poté spáchá sebevraždu na kolejích, kde ho přejeđe dunící a houkající vlak, což až evokuje produkce Laterny magiky... Ano, současná doba moc trampům nepřeje, i oni se z vlaků postupně vytrácejí a s nimi i stará dobrá dráha. V posledním výstupu již nemají uniformy ani železničáři, což nastoluje vlastně dobu dálkových řízení, kdy se stává železničář a potažmo i tramp neviditelný, ale všichni se smějí a tančí.

Martin Kubík

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org**. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podáváná novinových zásiłek 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

