

Z aktuálních událostí

Společné jednání českého PV OSŽ SŽDC se členy PV OZZ ŽSR (Železnice Slovenské republiky) se uskutečnilo ve dnech 14. – 16. března v Podhájské. Místopředsedkyně OZZ a předsedkyně PV ŽSR Ing. Darina Fabulová přivítala našeho generálního ředitele SŽDC Ing. Pavla Surého, za slovenskou stranu Ing. Miroslava Kocáka, náměstka GR ŽSR pro provoz, Ing. Dušana Šefčíka, náměstka GR pro ekonomiku, MSc. Pavla Hudáka, náměstka GR pro lidské zdroje a Ing. Mário Oleša, ředitele O510 GR. Za hospodářské vedení SŽDC Ing. Pavla Kouckého, personálního ředitele, Bc. Jitku Dolejšovou, dále předsedu OZZ Mgr. Františka Zaparanika, místopředsedu OZZ Ludvíka Mikloše, předsedu Podnikového výboru OSŽ SŽDC Mgr. Martina Malého spolu s tajemnicí PV. Samozřejmě také všechny přítomné české a slovenské členy PV.

Dne 15. 3. měly oba podnikové výbory samostatná jednání. Náš PV s účastí Ing. Pavla Kouckého a Bc. Dolejšové zrekapituloval stav plnění uložených úkolů, u řady z nich konstatoval, že dále trvají. To se týkalo mimo jiné Hasičské záchranné služby SŽDC, kde tajemník PV Adolf Hradílek a člen PV Marcel Bortl informovali o hledání finančních prostředků na realizaci plánovaných staveb. V bloku informací zazněly i kromě mnoha dalších poznatků předsedy PV Mgr. Martina Malého z jednání železniční sekce ETF v Bruselu. Ing. Koucký připomněl otázku režijních jízdenek a dodal, že SŽDC hledá další postup, a pozitivně se vyjádřil k návrhu OSŽ na rozšíření portfolia ozdravných pobytů o tzv. dodatkové ozdravné pobyty pro pojištěnce ZP MV.

V dalším bloku jednání pak předseda PV popsal uvažované varianty postupu volby tajemníka PV a předsedy PV na podnikové konferenci, na kterou zároveň pozval zástupce hospodářského vedení SŽDC.

Poté proběhlo společné jednání za účasti zástupců hospodářského vedení ŽSR a SŽDC, na němž se obě strany vzájemně informovaly o aktuálním dění v obou podnicích.

Devět bodů, včetně bodu věnovanému přípravě podzimního sjezdu OSŽ, mělo na programu jednání Ústředí OSŽ ve středu 22. března. Hovořilo se mimo jiné o návrhu personálního složení komisí sjezdu OSŽ a po diskusi Ústředí OSŽ schválilo návrh, podle kterého bude mít po sjezdu Představenstvo OSŽ dvanáct členů.

V bloku informací ze zásadních jednání hovořil první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun především o vývoji situace v souvislosti s otevřením trhu na železnici a také o zpřístupnění čerpacích stanic, vleček a nádraží k 1. 4. 2017 konkurenci.

Informace ze zásadních jednání ve společnosti ČD Cargo, konkrétně z jednání Dozorčí rady společnosti, přednesl místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, i on zmínil novou zákona 266 v souvislosti s otevřením některých služeb konkurenci. Podle Nekoly se nyní intenzivně pracuje na zajištění přepravy energetického uhlí do Chvalic na speciálních vozových nadstavbách InnoFreight. Radek Nekola dále informoval o prezentaci pojišťovny NN (z důvodu změny legisla-

ce) došlo ke změněm u životního a kapitálového pojištění u nově příchozích zaměstnanců.

Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný referoval o situaci v OHL ŽS Brno (zaměstnavatel předložil již čtvrtý dodatek kolektivní smlouvy, který zástupci OSŽ považují za změnu PKS). Řeč byla i o situaci ve školství, respektive v učilištích (podrobněji v rozhovoru na této straně).

Moderující místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý hovořil o jednání Republikové rady řízení provozu (kde padly dotazy na další postup v otázce centralizace řízení provozu, konkrétně na Ostravsku a Bohumínsku, není o tom ale ještě rozhodnuto), o uzavření smlouvy na kondiční pobyty (zařízení jsou stejná jako vloni) a o společném jednání podnikových výborů OSŽ a OZZ na Slovensku v Podhájské. V závěru svého vystoupení pak Martin Malý hovořil o „zmapování prostor využívaných odborovými organizacemi po převodu budov železničních stanic od ČD k SŽDC za účelem sjednocení podmínek pro jejich užívání“.

V závěru jednání (v rámci bodů Organizační a Různé) první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun přečetl sdělení předsedy Revizní komise OSŽ Pavla Fraňka, kterým Ústředí OSŽ informuje, že ze zdravotních důvodů je nucen ukončit svoji činnost jako v Revizní komisi OSŽ, tak i v Dozorčí radě akciové společnosti Pacifik. A nakonec Petr Toman, člen správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZPMV), mimo jiné uvedl, že pojišťovna 211 (ZPMV) zatím jako jediná přispívá svým pojištěncům na KOP; navíc v současné době ZPMV jedná se SŽDC o příspěvku na léčebné procedury u nově připravovaných krátkodobých ozdravných pobytů pro zaměstnance, kteří jsou při výkonu svého zaměstnání vystaveni zvýšené psychické zátěži, nebo kteří utrpěli závažnou zdravotní újmu při výkonu povolání.

Na svém jednání v Praze dne 23. 3. se členové Republikové rady seniorů (RRS) zabývali mimo jiné organizací sportovních her seniorů, které se uskuteční ve dnech 28. – 30. srpna v Rajcejských Teplicích. Vzhledem k tomu, že počet účastníků je limitovaný, bude asi největší problém, jak vybrat v jednotlivých oblastech zájemce, protože se dá počítat s tím, že zájem převyšuje stanovený počet.

Hostem jednání byl tentokrát místopředseda OSŽ Radek Nekola, který informoval o tom, jak probíhají přípravy na podnikové konferenci, vyzval členy k zaslání návrhů na úpravu Stanov OSŽ a informoval o obsahu jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 22. 3., i o situaci v ČD Cargo. Následující diskuse se týkala služeb, které jsou požadovány jinými dopravci, určení cen za tyto služby a problematiky nákupu železničních vozidel, o kterém uvažují některé kraje. Opět se upřesňoval seznam delegátů na konferenci seniorů a také na VII. sjezdu OSŽ, uzavřen byl být také seznam delegátů za OSŽ na celostátní konferenci seniorů ČR (pořadatelem je Rada seniorů ČR).

Následovalo závěrečné „kolečko“ informací členů Rady o jejich účasti na konferencích v ZO a v Klubech seniorů v krajích a také o uskutečněných aktivitách těchto klubů.

—red—

Nádraží Děčín východ: blýská se na lepší časy

Z iniciativy děčínské pobočky ČVUT byl učiněn další krok k záchraně a novému využití mimořádně historicky hodnotné nádražní budovy Děčín východ (dolní nádraží), která je v současnosti nevyužívána a chátrá (vnitřní prostory jsou však díky péči ČD v poměrně zachovalém stavu).

Ve středu 22. března 2017 bylo v budově Krajského úřadu Ústeckého kraje podepsáno memorandum, v němž se jeho účastníci zavazují, že budou společně postupovat ve věci dalšího využití nádražní budovy, která by v budoucnu měla sloužit jako multifunkční vzdělávací centrum. Podpisu memoranda se zúčastnili zástupci Krajského úřadu Ústeckého kraje, děčínské po-

bočky ČVUT, Českých drah (jimž budova patří), statutárního města Děčín, Hospodářské a sociální rady Ústeckého kraje (jako dohodovací subjekt pro jednání s vládou ČR) a Hospodářské a sociální rady okresu Děčín.

Nádraží Děčín východ (dolní) je poslední zachované ze tří podobných budov někdejší Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), které byly ozdobou drah střední Evropy (vybombardované nádraží Severozápadní dráhy ve Vídni a v roce 1985 odstřežené nádraží Praha Těšnov – do roku 1919 neslo název Severozápadní). Podrobnější informace najdete na webu OSŽ.

Miroslav Časlavský



Revitalizace nádražní budovy by mohla proběhnout současně s plánovanou obnovou kolejí (2022).



IV. železniční balíček říká, že po roce 2033 se všechny tratě v rámci EU musí soutěžit.

Ilustrační snímek Michael Mareš

Do zajištění rovnoprávného postavení Českých drah je OSŽ proti předčasnému otevírání trhu

Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD, to byl jeden z dvou bodů, které byly na programu jednání pracovního týmu Rady hospodářské a sociální dohody (RHSD) ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu, tzv. „malé tripartity“ dne 28. 3. Zástupci zaměstnavatelů (Svaz průmyslu a dopravy a České dráhy) a zaměstnanců (za OSŽ se jednání zúčastnil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun) se mimo jiné seznámili s harmonogramem uzavírání smluv ve veřejných službách po roce 2019, kdy skončí dosavadní desetileté smlouvy a většinu spojů budou muset ministerstvo dopravy i kraje znovu objednat. Možnost formy přímého zadání (tj. smlouva s dopravci na základě přímého zadání podle článku 5, odstavce 6) skončí 25. prosince 2023, od tohoto data budou smlouvy s dopravci uzavírány již jen na základě nabídkového řízení.

„Do zajištění rovnoprávného postavení

Českých drah a jasných pravidel jsme proti jakémukoli předčasnému otevírání trhu, v tom se snažíme přesvědčit všechny zainteresované strany. Ministerstvo dopravy však argumentuje, že i s ohledem na evropskou legislativu musí železniční trh v osobní dopravě postupně uvolňovat. Tvrdí, že právě v předloženém harmonogramu se snažilo maximálně zohlednit oprávněné připomínky národních dopravců a potřebu zachování síťovosti. Ministerstvo dopravy svou snahu demonstruje na příkladu linky Ex1 (Praha – Ostrava), kde hodlá z těchto důvodů soutěžit až v roce 2033, pak už se stejně podle evropského práva budou provozovat jen tratě vysoce vysoce soutěžené,“ říká v rozhovoru pro www.osz.org I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun a dodává: „Těch pět, respektive šest vybraných tratí (R14, R15, R27, R10, R23, R9), z toho dvě s přímým zadáním Českým drahám, je už daných. Ministr opakovaně říká, že nic z toho

to seznamu už nevyškrtne. My tedy budeme důsledně hlídat, aby při případné realizaci těchto soutěží nedošlo k diskriminaci Českých drah a soutěže byly za rovnoprávných podmínek. Do této doby budeme důsledně požadovat vyřešení všech historických zátěží, kterými byly České dráhy dle našeho názoru jednostranně a nespravedlivě znevýhodněny.“

Čtvrtý železniční balíček, který vloni v prosinci schválil Evropský parlament, říká, že po roce 2033 se všechny tratě v rámci EU musí soutěžit, a to bez výjimky. „Je to poměrně dlouhá doba, během ní se vystřídá několik vlád i vedení EU a třeba občané nakonec některou z nich přesvědčí, aby přehodnotila snahu o překotnou a dle našeho názoru mnohdy neodpovědnou liberalizaci železničního osobního trhu,“ dodává Vladislav Vokoun.

Michael Mareš
Podrobnosti najdete v rozhovoru s Vladislavem Vokounem, uveřejněném na webu OSŽ (www.osz.org) dne 29. 3. 2017.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Problém je v nechuti mladých manuálně pracovat v dopravních oborech.“

Hovoříme s MIROSLAVEM NOVOTNÝM, místopředsedou OSŽ a předsedou Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ

Z nedávno zveřejněné statistiky vyplývá, že počet absolventů učňovských oborů v Česku loni meziročně klesl o pět procent (na 11 303). Nejhuře při tomto srovnání dopadly stavební a nábytkářské obory – úbytek byl nejvíce znatelný u zedníků, truhlářů a čalouníků, počet učňů naopak vzrostl u elektrikářských a strojírenských profesí. Výběc nejvíce přitom přibýlo vyučených pekařů. Od roku 2005 se celkový počet absolventů ale snížil o 42,5%! Přitom ještě před deseti lety končilo na českých učilištích téměř 20 000 absolventů ročně! Jaký je současný stav u železničních oborů?

Ano, to všechno, co jste vyjmenoval, je skutečnost. Vzpomínám, že když jsem před cca dvaceti lety do funkce předsedy NeRV nastoupal, tak jsme měli členy (respektive základní organizace OSŽ) v deseti učilištích. Dnes už je máme jenom v jednom učilišti, a to v Olomouci. To také o leccems svědčí. Od roku 1998 došlo ke zrušení nejen mnoha základních organizací, ale také (železničních) učilišť. Bohužel musím konstatovat, že i když jsme některým školám zajistili práci nebo zprostředkovali nějakou činnost – například Českým Velenicím (učilišti) jsme od Českých drah zajistili rekvalifikace, a podobně tomu bylo i v případě učiliště v České Třebové – tak stejně jsme na těchto školách přišli o ZO. Oběma učilištím jsme se snažili pomoci a jako vděk nám na oplátku zrušili základní organizaci OSŽ. Ale ten problém je obecně někde jinde – v nezájmu mladých manuálně pracovat v dopravních oborech. Zajistíme jim první poslední, stipendia od podniků, stipendia od krajů, ale oni přesto nemají zájem manuálně pracovat. Všichni by chtěli dělat řídicí pracovníky, chtěli by mít vysokou školu, nejlépe ekonomického směru, nebo práva. Manuální obory je vůbec nezajímají, a to je celkový trend a všchny instituce, které se touto problematikou zabývají, toto shodně konstatují.

Mimoходом, z informací, které zazněly z vašich úst na jednání Ústředí OSŽ, lze vy-

číst, že je to i příběh Střední školy železniční, technické a služeb v Šumperku, kde jste se společně s Vladislavem Vokounem angažovali a kde letos na konci ledna ukončila tamní ZO OSŽ svoji činnost.

Přesně tak! S I. místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem jsme se dokonce (před lety), když se slučovaly obě střední školy (železniční a služeb) v Šumperku, ve věci angažovali i u zřizovatele školy (Olomoucký kraj). Otázkou ale je, zda kraj má o železniční obory vůbec zájem. Nyní se asi zřizovatel spíše orientuje – a zmínil jste to v té úvodní otázce – na obory služeb, jako jsou pekaři či kadeřníci. Potom chápu, že na řemeslné obory už nezbyvá prostor.

Není to dáno poptávkou?

Poptávka po absolventech dopravních oborů je velká. Abych mluvil konkrétně, tak stavební firmy i „žosky“ (železniční opravny) mají nedostatek manuálních pracovníků, absolventů takových oborů jako jsou svářeč, elektrikář, zedník. To jsou profese, které tyto firmy nejvíce potřebují! V minulosti jsme se významně podíleli na tom, že jak OHL ŽS Brno, tak i Pars nova Šumperk, tyto učební obory finančně podporují a žáci/učníci jim chodí na praxi. Dokonce jsme zajistili, aby i Střední škola technická a obchodní Olomouc, dnes bohužel jediná a de facto poslední škola, ve které máme ZO, měla smlouvu jak s Českými drahami, tak i se SŽDC. To bylo maximum toho, co jsme pro ně mohli udělat. A to měla udělat i ředitelka Střední školy železniční, technické a služeb v Šumperku. Bohužel, nejsem si jist, ale myslím si, že paní ředitelka smlouvy s Českými drahami nemá.

A vy už nemáte páky, jak na ni tláčit?

To je složitě, protože zřizovatelem školy je kraj a kraj má své vlastní představy o tom, co by se mělo na té které škole učit. Když se obě šumperské střední školy (železniční a služeb) slučovaly, bylo argumentováno, že cílem je ušetřit finanční prostředky. Osobně si ale myslím, že záměr byl jiný, než pomoci školství: uvolnit nově zrekon-



struovaný zámeček, v němž se objekt školy nachází, pro jiné účely. Největší chybou, která se stala, a teď mě možná mnozí označí za staromilce, bylo rušení učilišť u jednotlivých firem. Dnes se k tomu některé společnosti horko těžko vrací, nebo alespoň se středními školami spolupracují. Příkladem za všechny by mohla být firma DAKO (brzdové komponenty), která spolupracuje jak s průmyslovými školami, tak i s vysokými školami, a dokonce i s některými fakultami. Je to v podstatě nahrazování něčeho, co už tady kdysi bylo, kdy si firmy vychovaly své vlastní zaměstnance a zároveň měly jistotu, že na tu práci budou mít kvalifikované lidi, a ti zaměstnanci zase měli jistou práci.

Ale základem všeho je, jak už jsem řekl, že mladí tu práci dělat nechťejí. Ale i některé firmy, kde ještě máme své členy, spolupracují se školami podobným způsobem – mohli bych jmenovat OHL ŽS Brno, Pars nova Šumperk. Sice zatím nemají vlastní učiliště, ale aspoň s ním spolupracují nebo o spolupráci uvažují. Zatím z toho lépe vychází model, který funguje v České Třebové, kde takové firmy jako CZ LOKO zasponzorují přímo konkrétní učební obory. Česká Třebová je typickou ukázkou, typickým příkladem spolupráce fabriky se školou. Navíc tam i kraj pomáhá dotacemi do školství.

(Pokračování na str. 2)

„Problém je v nechtivosti mladých manuálně pracovat v dopravních oborech.“

(Pokračování ze str. 1)

Média nedávno uvedla, že čeští kantoři jsou obětaví. Dosahují i za horších podmínek slušných výsledků, ukázal to mezinárodní průzkum PISA 2015. Podle něj čeští žáci základních škol ve výsledcích nezaostávají, a to i přesto, že investice do vzdělání jsou v Česku relativně nízké. Podle odborníků za tím stojí především obětavost kantorů. PISA spočítala náklady na vzdělání žáků ve věku od šesti do patnácti let a zkomponovala propočty s kupní silou a dalšími ukazateli. Vyplývá z toho, že Česko mezi 35 vyspělými státy OECD zaujímá z hlediska financování sedmé místo odzadu. Jak jsme na tom u „dražních“ učilů a škol?

To jsou nezpochybnitelná fakta, ale rozlišujeme kantory a mistry odborného výcviku. A tady je další zakopaný pes, protože mistři odborného výcviku nejsou ohodnocováni tak jako kantoři, spíše naopak – jsou ohodnocováni naprosto nedostatečně. Pokud vláda rozhodne, že ve školství přidá 10 %, tak vám garantuji, že mistři odborného výcviku nedostanou to, co kantoři a profesori. I proto se do těchto škol moc mistrů odborného výcviku nehne a tím také následně trpí kvalita výuky. To je přesně příklad i střední školy v Šumperku.

Na jednání Ústředí OSŽ jste uvedli, že na střední škole v Šumperku ukončila ZO OSŽ činnost, to je definitivní? Ptám se hlavně z toho důvodu, že bývalý ředitel Luboš M-

tych byl železničním oborům nakloněn.

Ano a navíc jako ředitel byl i v oborech! Jakmile odešel do důchodu, došlo ke sloučení této školy se školou služeb a k nezájmu ze strany vedení této školy o železniční obory. Víme pouze to, že 31. 1. 2017 se dohodli, že jako základní organizace – prý pro nezajem členů – končí. Na členskou schůzi, kde to odhlasovali, jsme nebyli pozváni. Přitom jsme jim před lety jako OSŽ zařídili parádní kolektivní smlouvu! Ale nevděk vládne světem. Po jednání Ústředí OSŽ jsem inicioval další schůzku – oslovil jsem bývalého ředitele Mátycha, který je už v důchodu, aby mi v tomto pomohl – protože stále na ty kluky v oborech má velký vliv, léta s nimi spolupracoval – aby toto rozhodnutí změnili. Naděje umírá poslední. Přitom stačilo, kdyby nás na konferenci pozvali. Asi bychom jim dokázali zdůvodnit, proč je dobré mít na škole odborovou organizaci, už jen kvůli kvalitní kolektivní smlouvě. Ale paní ředitelka tomu asi nakloněna není, má politické ambice. Dokonce jsme jí umožnili, protože vstoupila do odborů, aby se mohla zúčastňovat jednání pracovní skupiny (RHSD) ve školství.

Oni si všichni myslí, že v době, kdy je vše zajištěné, že už obory nepotřebují. A navíc ve školství to máme jako OSŽ těžké, „školáci“ (Odborový svaz pracovníků ve školství) tam mají vybudovanou určitou pozici. A podobně je to i u stavebních firem, kde zase odoláváme tlaku OS Stavba, a stejně tak u opravárenství tlaku OS KOVO. Všude jsme trnem v oku.

Michael Mareš

České dráhy v rámci stipendijního programu ČÉDés spolupracují již s devíti školami

Od 1. září 2009 běží Stipendijní program ČÉDés, do kterého jsou vybíráni žáci s velkým zájmem o železnici a motivací pracovat v společnosti České dráhy. Zájem o stipendijní program je trvalý, České dráhy každoročně evidují desítky zájemců. Společnost České dráhy nyní spolupracuje s devíti vybranými středními školami, na kterých jsou vyučovány obory související se železniční dopravou. Konkrétně jde o: Střední průmyslovou školu Edvarda Beneše a Obchodní akademii, **Břeclav**; Vyšší odbornou školu

a Střední školu technickou, **Česká Třebová**; Střední školu, **České Velenice**; Vyšší odbornou školu a Střední průmyslovou školu strojní, stavební a dopravní, **Děčín**; Střední odbornou školu, **Nové Město na Moravě**; Střední školu technickou a obchodní, **Olomouc**; Střední školu technickou a dopravní, **Ostrava – Vítkovice**; Vyšší odbornou školu a Střední průmyslovou školu dopravní, **Praha 1**; Střední školu elektro-techniky a strojírenství, **Praha 10**.

—mmc—

PŘEDSTAVUJEME

PETR DVOŘÁK: Není pro mě důležité mít před jménem řadu titulů, ale umět a rozumět práci, kterou dělám.

Na první pohled vypadá jako kluk, ale zkušenosti a elánu má na rozdávání. Třiatřicetiletý Petr Dvořák je skutečným mistrem svého oboru – mistrem ve společnosti Skanska. Na stavbě v České Lípě má na starosti lidi a techniku. A lidem „vládne“ i ve svém volném čase, pokud ovšem lze jeho volný čas volným nazvat. Aktuálně je totiž nově zvoleným předsedou ZO OSŽ v bývalém Železničním stavitelství Praha (dnes Skanska). A konečně je i dlouholetým vedoucím firemního letního dětského tábora ve Skutči na Chrudimsku. Petr Dvořák je zaměstnancem společnosti Skanska necelých sedm let. „V červenci to bude sedm let, co pracuji u firmy. Začínal jsem jako traťový dělník, ale byl jsem tehdy už vedený jako asistent na stavbě, protože se předpokládalo, že si současně dodám vysokou školu. Nicméně to skončilo velmi rychle, neměl jsem vůbec čas se tomu věnovat,“ dodává s úsměvem. „Není pro mě důležité mít před jménem nebo za jménem řadu titulů, ale umět a rozumět té práci, kterou dělám. Titul není pro mě momentálně nějak zvlášť důležitý. Rád bych školu dodělal, ale teď už bych musel začít zase od začátku.“

Přiznává, že do společnosti Skanska nastou-

Praha, mě v roce 1991, tehdy ještě jako předškoláka, na ten tábor s bráchou přihlásila a od té doby tam jezdím.“ Na letním táboře začínal tady Petr Dvořák jako dítě, postupně se ale vypracoval až na hlavního vedoucího. „Teď už sice hlavního vedoucího nedělám, poslední dva roky jsem to přenechal mladším, ale jinak jsem působil deset let jako hlavní vedoucí, předtím jako vedoucí, nebo praktikant.“ Na táboře tady začínal od piky, stejně tak jako v zaměstnání. „Původně jsem pracoval v ČKD na programování CNC strojů. Lze říct, že jsem přechodem do společnosti Skanska přešel do malinko horších podmínek, z hlediska času a platu určitě, ale byla za tím vším vize udržet při životě letní dětský tábor ve Skutči,“ říká rozhodně.

Aktuálně Petr balí a stěhuje se do České Lípy, kde se právě nyní dokončuje hlavní nádraží. „Tam jako firma budeme dělat část jedné odbočky i samotné hlavní nádraží. Stanice je už hotová, už je i předaná, ale probíhají ještě nějaké dokončovací výluky na napojení stanice,“ vypráví. „Ovečky (členy OSŽ – těch má celkem 141 a spolu s ZO OSŽ v závodě Elektro je to dohromady 170 členů bez důchodců) samozřejmě nosím v hlavě, někdy až moc, ale dneska komunikace přes počítač není žádným problémem.“ Organizaci před rokem a půl přejímal s počtem 117 členů a daří se mu početní stav nejen udržet, ale i navyšovat. „Když se do toho promítá každoroční fluktuace zaměstnanců – odchody do důchodu, nebo i do jiných firem. Důvodem je obvykle nespokojenost s úrovní mezd, nebo i zdravotní problémy.“ V minulosti od firmy odešli především oblastní manažeři nebo vedoucí středisek. „Přišli jsme o tu hlavu, ke konkurenci odešla část stavbyvedoucích a mistrů, ale z dělnických profesí našťastí zaměstnanci ani moc neutíkali.“

Nedávno byly ve společnosti Skanska volby do ZO a v nich Petr Dvořák obhájil post předsedy, i když o to, jak přiznává, nějak zvlášť nestál. „Nabídl jsem svoji funkci ostatním, ale dneska je obecně problém, nejen v dražním sektoru, aby to vůbec někdo chtěl dělat. Jsem ale předsedou neuvolněným, takže první si musím udělat svoji práci, ale to mě právě baví,“ směje se. „Bytí plně uvolněným předsedou, to by mě asi moc nebavilo, a navíc vzhledem k nedostatku lidí ve výrobě je to i nereálné,“ říká. „Odešla nám řada lidí, které není kým nahradit. Obecně na železnici a ve výrobě jsou potíže tohoto typu. Těžko se mohou nechat uvolnit pro výkon funkce předsedy ZO, když z sebe nemám náhradu. Samozřejmě, že cítím i nějakou loajalitu k firmě,“ uzavírá.

Poslední dva roky má Petr svoji kancelář v Praze na Krejčířce, v místnosti svého předchůdce, letitého předsedy ZO OSŽ Stanislava Hošty, který je už rok a půl v důchodu.

Michael Mareš



O výlukách jezdí i zdvojené soupravy (dva patrové vozy Bdmteoo + dva vozy BDsee) s „Brejlovci“ na obou stranách. Rychlíky pak jezdí v klasických soupravách („Brejlovec“ plus čtyři vozy řady „B“/„AB“).

NAVŠTÍVILI JSME

Okříšky

Pravidelná osobní doprava na trati Jihlava – Znojmo byla spolu s otevřením stanice Okříšky zahájena 23. dubna 1871 (první vlak na novém okříšském nádraží zastavil při zkušební jízdě už 26. 3. 1871). Původní nádraží bylo skromné: dvě dopravní a jedna skladištní kolej, stanice měla všeho všudy 5 výhybek (dnes má 7 dopravních, 5 manipulačních kolejí a 26 výhybek). K rozšíření stanice došlo až v roce 1886 spolu s otevřením úseku Státní dráhy z Okříšek do Zastávky u Brna (4. června 1886). V Okříškách tak následně vznikla dvě nádraží – Severozápadní (pro trať Znojmo – Jihlava) a Státní (pro trať Zastávka u Brna – Okříšky) dráhy. V rámci rozšiřování nádraží byl tehdy zbourán jeden strážní domek a skladiště a na jejich místě vznikly kusé koleje Státní dráhy, tak jak je známe dnes.

Státní dráha následně postavila novou velkou dvupatrovou staniční budovu, v tése nacházela vstupní hala, čekárny II. a III. třídy, výdejnka jízdenek, dopravní a telegrafní kancelář, vozová kancelář s nákladní pokladnou, poštovní místnost a místnost pro jízdni personál, a to všechno ve dvojnásobném provedení, tedy jak pro Severozápadní dráhu (ÖNWB), tak i pro Státní dráhu (StEG). Teprve v roce 1912 zde byla zavedena jednotná služba (jednoho) výpravčího pro obě části stanice (předtím zde byli dva výpravčí – jeden pro ÖNWB a druhý pro StEG). V prvním patře tehdy bylo 10 služebních bytů (nyní 9 bytů) pro zaměstnance. Z bývalé výpravní budovy Severozápadní dráhy se po roce 1909 stala nádražní restaurace.

Železnice zasáhla rozhodujícím způsobem do rozvoje Okříšek – přinesla trvalý nárůst počtu obyvatel a domů, rozvoj živnosti, obchodu, školství, kulturního a společenského života. Vždyť Severozápadní dráha po svém úplném dokončení spojovala Vídeň s Prahou a s dalšími městy v severních a severovýchodních Čechách. Ostatně propojení dvou významných společností se podepsalo i na uspořádání okříšské

stanice. I když téměř veškerá doprava se odehrává na severní straně nádraží, kolejiště umožňuje obíždět budovu z obou stran. Uspořádáním kolejiště (budova je umístěna mezi dvě soustavy kolejí) tak stanice Okříšky připomíná známější Ústí nad Orlicí či Všetaty (raritou jsou zde mechanické závory na kliku uzavírané výpravčím).

Ke sjednocení staničních zabezpečovacích zařízení obou částí kolejiště (ÖNWB a StEG) došlo až v roce 1913 (do jednotné dopravní kanceláře byl tehdy instalován stavěcí přístroj soustavy Rank, který po modernizacích v letech 1921 a 1953 zde sloužil dodnes). Stanici denně v průměru projede 58 osobních a jeden pár manipulačních vlaků denně (plus občasná přeprava ucelených vlaků soukromými dopravci do Krahulova, Moravských Budějovic a do Kojetic ve směru od Znojma). Osobní doprava je zde od konce loňského (2016) července ale trvale poznamenána výlukami (v úseku Brno – Krahulov). Aktuálně probíhá výluka v úseku Náměst nad Oslavou – Zastávka u Brna. Připoje jsou v Okříškách zajištěny vždy ve skupinách (osmkrát denně).

Výluky jsou tady doslova na denním pořádku už od loňského července (od 29. 7.). „Už to trvá dlouho,“ připouští výpravčí Milan Bastl. „Loňská výluka měla původně skončit 8. 12. 2016, ale nakonec se to protáhlo a skončila až 28. 2. 2017. Na ní navázala ta současná do 30. 6. 2017,“ dodává s tím, že lidé už jsou výlukami otráveni a jezdí jich méně. „Je to znát, lidi ubylo,“ všiml si výpravčí. V současné době se dělá nové zabezpečovací zařízení v Třebíči, stanice Vladislav se předělává na dálkové ovládané (zřízení automatického hradla mezi Vladislavem a Studencem v místě bývalé hlásky Smrk zajistí vyšší propustnost tratě). „Pozitivní na tom všem je lepší zabezpečení přejezdů a vyšší traťová rychlost,“ říká výpravčí Milan Bastl dále. „Od nás směrem na Brno se jezdí rychlostí až 95



„Lidé už jsou výlukami otráveni a jezdí jich méně,“ říká výpravčí Milan Bastl.

km/h, opačně z Brna jsou i úseky, kde lokomotivy samostatně nebo strojně jedoucí, mohou jet až stovkou (rychlostí 100 km/h se jezdí v krátkém úseku mezi Třebíčí a Vladislavem – pouze řady 841 a 842, pozn. autora).“

Vlaky se v Okříškách stále ještě vypravují výpravkou (i když v Třebíči například výpravčí už vlaky nevypravuje). „V minulosti se stávalo, že rychlík přijel s náskokem a vlakvedoucí už mával odjezd a divil se, že strojevedoucí neodjíždí. Někteří čtyři nevěděly, že vlaky tady ještě vypravují výpravčí,“ říká závěrem výpravčí Milan Bastl.

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Dozorčí rada schválila Lutze do čela DB

Dozorčí rada Deutsche Bahn (Německé dráhy) schválila ve středu 22. března Richarda Lutze (52) na příštích pět let do čela představenstva DB jako nástupce po Rüdigeru Grubemu, jenž koncem března překvapivě odstoupil z funkce. Lutz, který byl v představenstvu od roku 2007 odpovědný za finance koncernu s cca 300 000 zaměstnanců, prozatím zastává obě funkce. Avšak, jak upozornil již 20. 3. týdeník WirtschaftsWoche, předpokládá se, že v rámci nastávající přestavby v představenstvu, očekávané v dubnu, bude za finančního přednostu jmenován jiný jeho člen. Zástupci zaměstnanců však prosazují vlastního přednostu pro (stále těžce ztrátového) nákladní dopravu a logistiku, jež doposud spadají do kompetence personálního přednosty.

Dosud největší přepravené objemy zboží v Německu

V Německu bylo v roce 2016 přepraveno více zboží, než kdykoliv předtím. Objem přepraveného zboží stoupl o 1,1 % na 4,6 mld. tun. Oznánil to Spolkový statistický úřad. Stoupla přeprava silniční dopravou a přeprava železnicí klesla. Nákladní doprava po silnici vzrostla o 1,5 % na 3,6 mld. tun, nákladní doprava po železnici na-

opak klesla o 1,6 % na 361 mil. tun. Klesla i říční nákladní přeprava. Nejsilnější nárůst byl v letecké nákladní přepravě o 3,3 %, ale v tunách (4,5 mil. t) se jedná o nepatrný podíl na celkovém objemu přepraveného zboží v SRN (0,1 %). Na uvedení vývoji poukázalo sdružení „Allianz pro Schiene“, když kritizovalo vládu, že je to z důvodu, že se nestará o ekologickou železniční dopravu a ta se tak čím dál více stává „problémovým děckem“.

Z Transportweb, 17. 2. 2017, zpracoval -sh-

Čínská korporace hodlá investovat do Bulharských drah BDŽ

Čínská železniční společnost pro kolejo-va (vozidla) nabídla zadluženému provozovateli státu vlastněné železnice BDŽ investici 300 milionů eur v rámci projektu pro strategickou spolupráci, jak sdělil 16. 3. bulharský ministr dopravy. Ministerstvo dopravy uvedlo ve svém prohlášení, že celkem 130 milionů eur bude použito na zaplacení stávajícího dluhu, zbývajících 170 milionů euro je určeno na nákup nových elektrických a motorových vlakových souprav o více ucelených jednotkách. Čínská společnost také nabídla dodávku nových kolejových vozidel, která by pokryla nejnaléhavější potřeby BDŽ.

Důležitým krokem v rozvoji partnerství mezi

VŠIMLI JSME SI

ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU

která začíná platit od 3. dubna, přináší několik novinek v dálkových a mezinárodních spojích. V regionální dopravě dochází ke změnám pouze v Jihočeském, Ústeckém a Jihomoravském kraji. Od 13. dubna začne jezdit denní expresní spojení z Prahy do Krakova přes Bohumín, a to vlakem Ex 115 Cracovia, který odjíždí z Prahy hl. n. v 10.22 h a do Krakova přijíždí v 17.21 h. V opačném směru odjede Ex 114 Cracovia z Krakova v 10.42 h a do Prahy hl. n. přijde v 17.39 h. Po krátké přestávce byl od 1. dubna obnoven provoz přímého vozu k sezenni v relaci Praha – Curych a zpět a je tak alternativou cestování v lůžkovém voze. Od 5. května bude na objednávku ministerstva dopravy a Jihočeského kraje jezdit přímý spoj z Prahy do Nového Údolí. Nový vlak Rx 631 Český Krumlov – Nové Údolí pojede jako pokračování vlaku Ex 531, nový vlak Rx 632 Nové Údolí – Český Krumlov pokračuje do Prahy jako Ex 532. Přímý vlak navobne spojení do turisticky atraktivní části Šumavy (Trstoličnick).

VE ČTVRTEK 30. BŘEZNA

byl v prostorech Království železnic na pražském Andělu slavnostně zahájen provoz simulátoru motorového vozu řady 810 a předváděcí místnosti Českých drah. Království železnic má otevřeno denně od 9 do 19 hodin, a to včetně státních svátků a prázdnin.

NEDOSTATEK

provozoschopných vozidel v DKV Česká Třebová v PJ Hradec Králové si často vynucuje náhrady Regionov. Na trati 041 z Hradce Králové do Jičína a Turnova se tak lze často setkat se soupravami 810+010, 714 + 2 x 010 nebo dokonce s „Brejlovcem“ a jedním vozem Bdtm757.



NA REGIONÁLNÍ

Krušnohorské trati SŽDC č. 135 Most – Moldava v Krušných horách byly v nedávné minulosti na některých vlakových zastávkách vybudovány zcela nové přístřešky pro cestující, díky čemuž se tu výrazně zlepšila kultura cestování, přičemž zastávka Lom u Mostu zastávka (na snímku Tomáše Martínka) a Horní Háj mají nyní totožné betonové přístřešky.



SENDVIČ PO ČESKU!

Spojením dvou souprav jezdících běžně samostatně na osobních vlacích z Jihlavy do Brna (patro Bdmteoo + vůz BDsee) a tažených lokomotivou řady 754 vzniká kvůli výlukám (z obrátových důvodů) v úseku Zastávka u Brna – Náměst nad Oslavou kuriózní sestava tvořená střídavě vozy Bdmteoo a BDsee, na obou koncích s „Brejlovci“, jako například dne 6. 3. 2017 na vlaku 4813 (754.012–3 + 26–18 104–4 Bdmteoo + 82–46 167–8 BDsee + 26–18 102–8 Bdmteoo + 82–46 259–3 BDsee + 754.067–7). Němci takovýmto soupravám říkají Sandwich, občas psáno sendvič. Podobné uspořádání se občas objevuje i na naší síti, vlaky mezi Jihlavou a Brnem jsou toho důkazem.

Bc. Kateřina Vokounová

PKP Cargo lehce oslabilo

Největší železniční nákladní dopravce v Polsku, PKP Cargo, si i v roce 2016 udržel svoji vedoucí pozici. Jeho náskok se však zmenšil. Podle nejnovějších údajů polského statistického úřadu GUS je podíl koncernu na trhu 51,6 %, pokud se týká tunokilometrů. Pokud se týká přepraveného množství, je to 44,1 %. V roce 2015 to bylo 55,9 %, resp. 47,8 %. Tendence je tudíž klesající. Objem všech přeprav u PKP tak klesl o 8,4 % na 98,2 mil. tun. Výkon pak byl 26,1 mld. tunokilometrů – méně o 7,5 %.

PKP Cargo je druhý největší dopravce v Evropské unii. Před rokem vláda vyměnila vedení, které pozastavilo agresivní expanzi do zahraničí. Druhý největší dopravce v Polsku je DB Cargo Polska s podílem na trhu 18 %, třetí je polský Lotos Kolej, dceřiná společnost ropného koncernu Gupa Lotos, s cca 10 % na trhu.

Z Transportweb, 3. 2. 2017, zpracoval -sh-



pil hlavně proto, aby zachoval letní tábor Krounka u Skutče na Chrudimsku, a to se mu zatím daří, i když právě teď o něj (znovu) bojuje. „V místě tábora má vzniknout obří hráz – Poldr Kutřín. Povodí Labe se tam chystá za půl miliardy postavít objekt, který stojí – bohužel – přímo v našem táboře. Snáz se se tedy s Povodím Labe vypořádat tak, aby ten tábor nezahradil,“ říká a dodává: „Rádi bychom koupili jiný tábor či tábořiště, i v jiné lokalitě, ale hledání nového místa se nám zatím nedaří. Budu tedy vědět, jakékoliv podněty či nabídky (kontakt na jakékoli skanska.cz).“ Petr Dvořák do Krounky u Skutče jezdí už 26 let. „K tomu táboru jsem se dostal jednoduše: maminka, která byla zaměstnankyní Železničního stavitelství

Obzor č. 13 – 6. 4. 1992

„Odborové sdružení železničářů ve stávkové pohotovosti!“ – oznamuje výrazný titulík na první stránce Obzoru číslo 13. Představenstvo OSŽ totiž na svém mimořádném zasedání dne 31. 3. 1992 rozhodlo vyhlásit dnem 1. 4. od 18.00 hodin stávkovou pohotovost z důvodu neuzavření kolektivní smlouvy na rok 1992, jak se zde dočítáme. Představenstvo OSŽ své rozhodnutí odůvodnilo tím, že zaměstnavatel přistoupil na kolektivní vyjednávání až 2. 3. a nepředložil potřebné podklady, přičemž nejvýrazněji se tato nepřipravenost projevila v návrhu nové mzdové soustavy.

Na první straně pokračuje anketa, sledující názory železničářů na stávku. Redaktoři a spolupracovníci Obzoru tentokrát sbírali názory v Olomouci, Přerově a v Bratislavě. Z ankety vyplynulo, že názory na stávku v té době zdaleka nebyly jednotné. „Stávka je nutně zejména proto, aby se už začaly řešit základní věci. Zatím se stále jen slibuje, všechno se odkládá a řeší jen na papíře. Tento stav může vyřešit pouze stávka – měla být vyhlášena již v roce 1990. Lidé pochopí hospodářské těžkosti, ale již mají dost slibů,“ odpověděl například dozorce výhybek z Olomouce. Naopak samostatný referent z OR Olomouc uvedl: „Stávku se stav nezlepšuje, není co vystavkovat, je nutné dělat. Odbory jsou slabé a nejednotné – stávku nezvládnou.“ Podobně odpověděl i vozmistr z Přerova: „Odbory jsou k ničemu, v ničem nám nepomohou a nikoho se nezastanou. Současný stav v odborech je horší jak za minulého režimu – odbory nemají vůbec žádné slovo. Stávka je tedy nanic.“ Nejistota a nerozhodnost se projevila i v několika dalších názorech.

V rubrice vyhrazené názorům čtenářů najdeme mimo jiné kritiku nové mzdové soustavy: „Zase neuvážené a plošné zavádíme naprosto nefunkční systém odměňování, na kterém parazitují ti, kdo jsou zodpovědní za devastaci železniční dopravy. Je třeba zveřejnit smluvní platy hospodářského vedení s. o. ČSD a jejich poměr k platům provozních pracovníků, kteří zajišťují vlastní realizaci a bezpečnost provozu. Tento poměr je

v současném stavu železnice nespravedlivý a nemorální,“ píše autorka.

Obzor č. 14 – 13. 4. 1992

Rubrika „Co se děje u ústředí“ informuje o dalším postupu ve sporu mezi odbory a hospodářským vedením ČSD. „Dne 3. 4. proběhlo jednání odborových ústředí na železnici na ministerstvu práce a sociálních věcí ČR ve věci určení zprostředkovatele,“ uvádí se v článku, kde jsou rovněž vyjmenovány přetřívající rozporů: jde o doplatek mzdy při ztrátě zdravotní způsobilosti, zkrácení pracovní doby pro některé vybrané profese, mzdový systém, moratorium na zavádění jednočlenné obsluhy lokomotiv a některé další.

Stávka a stávková pohotovost patří v tomto čísle z pochopitelných důvodů k nejčastěji užívaným sloům. Obzor přináší podrobné vysvětlení rozporů v kolektivním vyjednávání a také podrobný výklad právníka OSŽ k otázce stávky a stávkové pohotovosti.

Pokračuje i anketa Obzoru ke stávce. Redaktoři a spolupracovníci Obzoru sbírali tentokrát názory v Benešově, Táboře, na několika pracovištích na Slovensku a na severní Moravě. „Zastáváme názor, že železničáři couvají už dostatečně dlouho, aby se už mohli konečně zastavit a prosadit své spravedlivé požadavky. Ano, jsme pro dobře organizovanou, spravedlivou akci. Určitě se připojíme,“ odpověděl například vypravčej ze Zst. Vojany, podobně jako vlakvedoucí ze Suchdola nad Odrou: „Na ČSD se nic nemění, vše zůstává při starém. Pravdu mají ti, kteří chtějí stávkovat. Pokud bude vyhlášena stávka, zúčastním se.“

Obzor poukazuje i na „nezavislost“ veřejných sdělovacích prostředků, které často problematiku na železnici popisují zkresleně. „Stále více se ukazuje zájem některých redaktorů a novinářů uzpůsobit vývoj situace na železnici k obrazu svému. Pak nezbyvá než s úžasem sledovat, jak informace dostávají z pera novinářů či díky sestřihům a komentářům redaktorů zcela jiný smysl,“ píše se v rubrice „Co se děje u ústředí“.

Zdeňka Sládková

Sezona klíšťat a hmyzu začíná!

1) Postižené místo na těle, pokud je bodnutí hmyzu viditelné nebo dokud je klíště přisáté, zdokumentovat – např. vyfotit, což by v době mobilních telefonů neměl být zvláštní problém.

2) Postižené místo vydezinfikovat, ošetřit. V případě podezření na alergickou reakci okamžitě zajistit lékařskou pomoc pro poškozeného zaměstnance – v případě anafylaktického šoku může jít o minuty, které ho dělí od smrti udušením.

3) Pracovní úraz (všeobecně) je nutné ihned nahlásit vedoucím zaměstnanci, včetně svědků a popisu události (osobně, telefonicky, e-mailem, pomocí svědka atd.).

4) Pokud by nastala pracovní neschopnost a přesáhla 3 dny, potom je již potřeba sepsat Záznam o úraze dle interních pokynů zaměstnavatele. Stejný postup je např. i v případě uštknutí jedovatým hadem či pokousání zvířetem.

Lymeská borelióza může propuknout až za měsíc od přisátí klíštěte. Pokud se v této době objeví chřipkové příznaky, zvýšená únava či viróza s bolestmi kloubů, je nutné navštívit lékaře, který provede potřebné vyšetření. V pozdním stadiu nemoci, pokud není včas zahájena léčba, může dojít k trvalému poškození zdraví. Proti lymeské borelióze není možné se nechat očkovat.

Klíšťová encefalitida – toto onemocnění se

projevuje horečkou, bolestmi hlavy a příznaky chřipky či nachlazení. Propuká většinou od 7 dnů do 1 měsíce od doby přisátí klíštěte. V první fázi se objevují bolesti hlavy, horečka, únava, bolesti kloubů a svalů. Tyto potíže po několika dnech odezní a u některých osob může dojít k úplnému uzdravení. V ostatních případech, po krátké době bez příznaků (cca 1 až 2 týdny), nastupuje druhá fáze nemoci. Objeví se silné bolesti hlavy, které jsou provázeny horečkami. Nemocný je světlolopachy, přidává se nevolnost a zvracení. Příznakem poškození nervového systému je ztuhnutí svalů na šíji, svalový třes, závratě, poruchy spánku, poruchy paměti a dezorientace. Proti této nemoci je možné se nechat očkovat.

Na závěr si připomeňme, jak klíště z těla odstranit – už dávno ho netrápíme poléváním olejem ani mazáním mastmi, ani ho nevykrucujeme proti směru hodinových ručiček. Klíště je nutné pouze kyvavým pohybem vyndat a ranku poté dezinfikovat. Místo po kousnutí hmyzu nebo přisátí klíštěte ještě alespoň měsíc kontrolujeme, pokud místo zčervená (kruhové zarudnutí se světlým středem), je nutné jít k lékaři a o situaci ho informovat. Nejlepší obranou proti klíštěti je prevence – používání repelentů, očkování, pravidelné prohlížení celého těla po ukončení práci na venkovním pracovišti.

Dana Žáková, odd. BOZP OSŽ

NÁZORY

Absurdistán

Cestoval jsem nedávno rychlíkem z Liberce do Ústí nad Labem, ve kterém, jen kousek za výchozí stanicí, načapala průvodčí přeček černých pasažérů. Situace, kterou (bohužel) zná asi spousta vlakových čet. Nejen, že neměli jízdenky, ale na výzvu průvodčí nepředložili ani doklady totožnosti s odůvodněním, že je ztratili. Průvodčí reagovala tak, že oba nechá na příští stanici z vlaku vysadit. Nato byla zahrnuta dosti nevybíravými výrazy a hrubými urážkami. To mi nedalo, abych se nepostavil na její stranu, čímž jsem schytl pár nadávek i já.

V Křižanově vlak skutečně mimořádně zastavil a dvojice černých pasažérů byla vyzvána k opuštění vozu. Leč po dobrém to nešlo a opět se strhla doslova lavina urážek. Každý uzná, že použití hrubé síly zde není na místě, neboť při vyťahování z vlaku by mohl snadno takový „lýpek“ upadnout a (na radu svého právníka) se na vás do smrti hojít. Proto asi po pěti minutách marných výzev pokračoval rychlík v další cestě. Paní průvodčí telefonicky vyrozuměla stanici v Jablonném v Podještědí, kde při příjezdu na náš vlak už čekala tříčlenná policijní hlídka posílená o dva příslušníky místní městské gardy. Na výzvu příslušníků PCR povedená dvojice konečně opustila vlak. Policisté se s oběma bavili, cosi si zapisovali a po chvíli všech pět strážců zákona odjelo. Očekávali jsme, že oba výtržníci poté nasednou opět do vlaku a situace se bude opakovat. Naštěstí se už ale rychlík pomalu rozjížděl. A tak si oba pravděpodobně počkali na další spoj a problémy měla další vlaková četa.

Proč o tom ale píšu. Na celé věci mě zarazily dvě věci. Předně to, s jakou suverenitou tento přeček vytržnicků vystupoval. Jako by měla být jízda zadarmo pro ně něco naprosto samozřejmého, na co mají jako tzv. „sociokulturní znevýhodnění“ absolutní nárok. Děje-li se něco podobného za bílého dne, doslova v pravé poledne, jak to asi vypadá v nočních vlnicích? Kolik tam cestuje lidí bez jízdenek? Je-li navíc například na celou soupravu sama žena – průvodčí.

Druhá věc, díky které jsem si v tu chvíli připadal jako v nějakém „Absurdistánu“, byla žádost paní průvodčí, zda by jí mohl někdo z cestujících případně dosvědčit, že se k oběma chovala „prozákaznický“. Stává se prý, že podobní lidé mají ještě tu drzost si na provozní pracovníky Českých drah stěžovat a oni pak mají starost vysvětlit, jak to vlastně ve skutečnosti bylo. Absurdní, nemyslíte? Pracovník, který vzorně plní své pracovní povinnosti vůči zaměstnavateli, by



Na ilustrační obrázku je zachycen na viaduktu u Noviny (trať č. 086) rychlík č. 1163, jedoucí z Ústí nad Labem do Liberce.

měl mít nakonec ještě problémy?

Nejsem si jist, zda to České dráhy, a. s., s oním „prozákaznickým“ přístupem někdy nepřehánějí. Naše babičky ctily jedno přísloví: „Na hrubý pytel hrubá záplata“. Navíc, jsme-li u „našeho případu“, černý pasažér není pro mě žádným zákazníkem Českých drah. Ostatně, bez lístku však například nepustí ani do autobusu. Bez ohledu na vaše lidská práva. Ale chovejte se „prozákaznický“, jste-li hrubě verbálně uraženi, přičemž někdy není daleko i k útoku fyzickým. Chovejte se „prozákaznický“, když sedíte například 12 hodin v osobní pokladně a část směny musíte snášet hluk, který v nádražní hale způsobují party výrostků (mimochoodem dozajista budoucích příjemců sociálních dávek). Jistě by mnozí z provozních pracovníků ČD mohli o „příbězích“ ze služby vyprávět.

Měl bych jednu radu pro manažery Českých drah, a. s., kteří v tichu a teple svých kanceláří na pražském Nábřeží gen. Svobody vymýšlejí podobné nesmysly. Necht se nechají, třeba jen na dva měsíce, zaměstnat „v první linii“ jako průvodčí – praktičtější, nebo osobní pokladníci. Ať na vlastní kůži poznají, jak to vlastně na dráze „tam dole“ vůbec chodí. Na závěr jen tak na okraj. Oproti mnohým vysoce postaveným manažerům Českých drah najezdí každý rok ve vlacích tisíce kilometrů. Dopodud jsem se vždy setkal jen s příjemným jednáním a vystupováním všech provozních pracovníků.

Ing. A. K. Kýzl

Vyjádření zaměstnavatele

Profesionální výkon práce a prozákaznické jednání je jedním z nejvýznamnějších faktorů, podle kterého nás hodnotí jak cestující, tak objednatele, kraje a stát, kteří rozhodují o přidělení zakázek ve veřejné dopravě. Abychom obstáli v konkurenčním boji a udrželi si postavení nejvýznamnějšího dopravce na železnici, musíme tento skutečstvem névovat náležitou pozornost. To zároveň vylučuje adekvátní postup vůči osobám, které nedodrží pravidla slušného chování ani připravení řád, jako jsou cestující bez jízdenek, opilé osoby nebo osoby agresivní.

Pracovní a technologické postupy zaměstnanců vlakového doprovodu, včetně zásad při jednání s cestujícími, jsou stanoveny předpisem ČD KC 13 – Procesními listy. Ten směřuje zaměstnance nejen v rámci běžné komunikace, ale i ve složitějších případech, podle situace, která ve vlaku vznikla. Je tu rovněž popsán

postup jak při vyloučení jednotlivce, tak při vyloučení rizikové skupiny.

Obecně je možné říci, že vyloučení cestujících z přepravy (pokud k němu již dojde) koordinuje zaměstnanec doprovodu vlaku s PCR a příslušným dispečerem optimálně mimo dosah vylučované osoby v souladu s bezpečnostními pravidly ČD. V případech, kdy již z průběhu vylučování osoby získá doprovod vlaku určitou možnost pokračování konfliktu, uvádí standardně případné svědky události (včetně kontaktu) do sepsívaného Oznámení o závažách. Svědci a možnost jejich kontaktování chrání přímo zaměstnanec naší společnosti, a to v případě, kdy se jedná o osobu, která postupuje agresivně i později, např. podává stížnost na postup personálu nebo dokonce žádá odškodné z důvodu podle jejího mínění neoprávněného postupu dopravce, např. vyloučení z přepravy. Možnost obrátit se na svědky vylučuje případy známé jako „tvrzení proti tvrzení“ a usnadňuje společnosti postavit se při neoprávněné stížnosti za své zaměstnance.

Zaměstnanec sepsuje Oznámení ve všech případech, kdy provádí vyloučení cestujících prostřednictvím Potvrzení/Hlášeníky. Procesní listy jsou zaměstnanci zároveň instruování k předcházení podobným situacím, jak sledování osob, které by mohly způsobit bezpečnostní incident, tak vyhnutím se případnému ohrožení jejich vlastního zdraví a života. Na základě sepsání Oznámení o vyskytu podobných situací jsou prostřednictvím oddělení bezpečnosti a nového plánování GR ČD zajišťovány doprovod vlakové bezpečnostní agentury. Snahou je pokrýt nejrizikovější místa, úseky a vlaky tak, aby konflikt pokud možno vůbec nevznikl, případně byl řešen za asistence pracovníka této agentury. Naše poznatky z oblasti bezpečnosti jsou předávány také Policii ČR, která přijímá opatření na své úrovni. Jsme si plně vědomi náročnosti a složitosti výkonu práce zaměstnanců vlakového doprovodu a všechny výše uvedené postupy a opatření jednoznačně směřují k jejich lepší orientaci a získání pocitů jistoty při zvládnutí podobných případů. O tom, že provozní zaměstnanci mají v těchto případech naši plnou podporu, svědčí kromě jiného i fakt, že v současnosti všichni postupně absolvují školení zaměřené na komunikační dovednosti a jednání v krizových situacích.

Ing. Jitka Kubíková, ředitelka Zákaznického personálu

K otázce zavírání dveří vlaku

U soupravy rychlíku R 690, složeného z vozu bez centrálního blokování, se starší paní snaží zavřít dveře po svém výstupu. To se jí nepodaří, a tak jí napadne neuvěřitelná věc: dveře přivřít tak, aby alespoň jako zavřené vypadaly. Pravděpodobně se jedná o pud související s lidskou estetikou a jde o zcela běžný jev. Jak to ale může dopadnout, ví určitě moc dobře personál spoje, z něž před lety vypadlo dítě.

Neohodlám spekulovat, jestli si dítě chtělo otevřít dveře od WC s matkou a spletlo si je s těmi výstupními, jako jsem to jednou viděl zkoušet alkoholia, troufám si ale říci, že za-

městnanci vlaku jsou téměř vydáni „estetům“, jako byla zmíněná paní, na milost a nemilost. A nejen jí, ale i jejich nešťavému okolí. Určitě jsem nebyl jediný, kdo si počinání oné paní u R 690 všiml, každopádně to nevypadalo, že by její estetickoúpravu téměř lícujícíci nedovřených dveří chtěl někdo jiný napravit.

At tedy viníme za pád dítěte z vlaku jeho, jeho matku, vlakvedoucí, průvodčí, nebo dobíhajícího cestujícího, měli bychom předpokládat, že svůj podíl viny nesou i další, kteří prostě jenom nechtěli vidět nebo nechtěli konat (zavřít dveře za jiného).

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Zdeněk Chrdle po šesté zvolen generálním ředitelem AŽD Praha

Na valné hromadě společnosti AŽD Praha, která se uskutečnila v pátek 17. března, proběhla volba statutárních orgánů a generálního ředitele. Tím byl znovu zvolen stávající ředitel Ing. Zdeněk Chrdle.

Zdeněk Chrdle, který je ve funkci generálního ředitele AŽD Praha od roku 2003, tak obhájil svůj post na další tři roky. Začíná tedy své šesté volební období.

„Jde o jasný signál, že je AŽD Praha stabilní společností i v této době, kdy je oproti minulým letům podstatně méně zakázek. Tento propad využijeme k technickým inovacím a vyvíjení zcela nových technologií. Kromě udržení pozic na českém trhu se budeme snažit posilovat své jméno v zahraničí,“ uvedl k volbám Zdeněk Chrdle.

Z tiskové informace AŽD Praha

INFORMACE

Sezonní spoj 1481/1480 (1471/1470) v relaci Budapest – Varna/Burgas

Informujeme držitele zahraničních jízdních výhod, že v případě cestování sezonními spoji 1481/1480 a 1471/1470 při průjezdu Rumunskem a Bulharskem nebudou Rumunské železnice (CFR) ani Bulharské železnice (BDŽ) ve výše uvedeném sezonním spoji akceptovat jízdenky FIP a OSŽD se 100% slevou, včetně

mezinárodních jízdních dokladů vydaných pro účely pracovní cesty po území CFR nebo BDŽ.

Ostatní doklady NRT (včetně jízdenky zakoupené na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50%) a RPT jsou akceptovány bez omezení.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PŘÁVNÍ PORADNA

Projednání výše náhrady škody s odborovou organizací

V „Dokumentech Odborového sdružení železničářů č. 4a“ bylo publikováno „Pojistění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (metodická pomůcka)“. V této souvislosti chceme zdůraznit zejména problematiku náhrady škody, která je v posledním období velmi frekventovaná a dochází při jejím řešení v praxi k určitým chybám.

Dle ustanovení § 263 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZP), „výši požadované náhrady škody a obsah dohody o způsobu její úhrady s výjimkou náhrady nepřesahující 1000,- Kč je zaměstnavatel povinen projednat s odborovou organizací“ (nikoliv pouze odborovou organizací informovat). Zde je vhodný prostor pro uplatnění podnětů, návrhů a připomínek ze strany odborové organizace, např. při specifikaci výše škody.

Při projednání s odborovou organizací a před uplatněním nároku na Kooperativu pojišťovnu, a. s. (prostřednictvím C.E.B., a. s.), je nutné vždy dbát na to, že pojištěný člen OSŽ uhradí pouze skutečnou škodu /viz ustálená judikatura (1)/ v době jejího vzniku.

Při vyčíslování výše náhrady škody (specifikace) musí být zohledněna amortizace (pravidelné odepisování určité sumy z hodnoty zařízení, strojů, budov apod. pro jejich opotřebování), respektive poškozená strana (zaměstnavatel) by neměla nárokovat vyšší škodu, než byla skutečně zaměstnancem způsobena. Při určení výše škody se vychází z ceny této věci v době jejího poškození. Zásadně se vychází z cenového předpisu nebo z ceny pořizovací, potom je třeba zohlednit pokles hodnoty věci v důsledku jejího opotřebení, stáří nebo vad, které na ní vznikly. Například při poškození motorového vozidla je třeba před opravou škodu na vozidle

zabezpečit prohlédnutím vozidla a zadokumentovat rozsah škody likvidátorem pojištných událostí apod. Pojištěný zaměstnanec – člen OSŽ by neměl uznat závazek náhrady škody ve výši, která se rovná částce za opravu vozidla, která je uvedena na faktuře za opravu ve servisu, kde byla oprava provedena. Od fakturované částky se odečte tzv. opotřebení, tj. hodnota dílů, která při opravě byly vyměněny, snižuje se v závislosti na opotřebení dílů původních (např. stářá věcí, počet ujetých kilometrů apod.). Skutečnou škodu obdobným způsobem řeší rovněž interní předpisy zaměstnavatelských subjektů – SŽDC, s. o., ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. /Směrnice SŽDC č. 110 (2) – SŽDC, s. o.; Op 21 (3) – ČD, a. s.; OR 9–A–2008 (4) – ČD Cargo, a. s./ Člen OSŽ, který je pojištěn na odpovědnost za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli – odpovídající pojistnou částkou (4.5násobek své měsíční průměrné hrubé mzdy), nehradí zaměstnavateli ze své mzdy škodu (ani srážkami ze mzdy), na kterou je pojištěn. Tato škoda je uhrazena Kooperativou pojišťovnou, a. s.

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

1 Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 347/2000, ze dne 28. 11. 2001; Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 1629/2000, ze dne 27. 6. 2002.

2 Předpisování náhrad škod zaměstnancům, č. j. S 27869/2014–O25.

3 Předpis o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákona práce, č. j.: 56997/2007 – O25.

4 Předpisování náhrad škod zaměstnancům podle zákona práce.

Ohlas na článek „Chválu na staré dobré časy už nemohu číst“ v č. 6

Správně to napsal pan A. Kýzl, tak je nečtíte, pane pp. A je opravdu společensky neúnosné kritizovat jiné a nemít odvahu se pod to podepsat. To mi připadá, jako by někdo psal anonym!

Asi máte na očích růžové brýle, pane pp, že? Vždyť to vše v naší společnosti není tak růžové, jak píšete! Kdyby to bylo, tak by nebyla žádná nezaměstnanost. Důchody by byly vyšší a mzdy taky. Asi jste nezažil, jak byly dříve podniky bohaté, měly rekreační střediska, učňovskou školu a jiné. Viz příklad Poldi Kladno. Dnes Poldi dluží svým zaměstnancům výplaty a nechává je doma s minimální mzdou! Mohlo to být dříve na Poldi? Určitě ne, to ale vy, pane pp, asi nepochopíte, nebo to nechcete vědět. Asi vám taky leží v žaludku režijky a závidíte je i důchodcům, zřejmě patříte mezity „odborníky“, co by je nejrady zrušili, ne?

Stejně jako pan Kýzl se nepovažují za tak moudrého, aby byl jen ten můj názor správný. Ale od toho máme náš Obzor, kde můžeme napsat svůj názor a nenutíme jej nikomu, pane pp! A na rozdíl od vás se nebojím pod svůj názor podepsat.

Jiří Krejčí



Taneční parket byl zaplněn po celou dobu plesu.

Na plesu OSŽ v Olomouci se sešli železničníři bez rozdílu funkcí, věku či profesí

Kolem šesti stovek železničářů či železničářek se svým doprovodem navštívilo letošní ples železničářů v Olomouci, v pořadí již sedmnáctý. Organizaci plesu zajistila letos ZO OSŽ ŽST Olomouc s místopředsedkyní Miloslavou Pečinkovou za podpory ostatních olomouckých ZO OSŽ a četných sponzorů. Jeden z nich – Vystaviště Flora Olomouc – připravil pro dámy

Nemocného předsedu Jaroslava Pejšu letos při slavnostním zahájení zastoupil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, který vyjádřil potěšení z tradičně velké účasti a popřál všem příjemnou zábavu. „Jsem potěšen tím, jak se železničáři bez rozdílu funkcí, věku, či profesí sešli na ples a dokážou se společně bavit,“ konstatoval. Jeho slova doplnil místopředseda OSŽ a garant plesu Martin Malý: „Dá se říci, že na tomto plesu se opět ukázalo, že navzdory všem reorganizacím, které na železnici proběhly, tvoří železničáři stále jednu velkou rodinu!“

Ples, stejně jako minulé roky, opět bezchybně modeloval místopředseda ZV OSŽ DKV Olomouc Augustin Skládal, který jako hlavní hudební skupinu uvedl brněnskou kapelu „Kancí paní nadlesní“. Doplnujícími hudebními skupinami byla ABBA Chiquita Revival a DJ Grandfather. Postaráno bylo také o bohaté občerstvení a nechyběla ani tombola. „Práce a starosti s přípravou plesu bylo dost a dost, ale celkový výsledek dal na všechny starosti zapomenout. Všichni byli spokojeni a již dnes se těší na příští rok, kdy se zde na plesu opět ve velkém počtu sejdou železničáři z celé republiky,“ zhodnotila průběh letošního plesu Miloslava Pečinková. Miroslav Časlavský Více snímků najdete na www.osz.org



O předtančení se postarala skvělá taneční dvojice Ema Kuciánová a Slavomír Nepožitek z prostějovského tanečního studia.

malé překvapení – barevné provosenky v květináčích. Dalším příjemným zážitkem bylo vystoupení mažoretek GINA z Brodku u Přerova, jakozí předtančení skvělé taneční dvojice teprve osmiletých (!) Slavomíra Nepožitek a Emy Kuciánové z prostějovského tanečního studia, které vede Dana Hubená.

Nákladové nádraží Praha-Žižkov se již trhá

Různí aktivisté si mysleli, že na zrušené Nákladové nádraží Praha-Žižkov budou i po zrušení kontejnerového přeładiště k 1. 1. 2016 jezdit nostalgické vlaky – jako byl naposledy Legiovlak. Všechny naděje pohasly, neboť trať Malešice – Žižkov byla těsně před vjezdem na Žižkov vytrhána. Směrem na Malešice koleje leží, svítí i vjezdové návěstidlo do žst. Praha-Malešice. To patrně skončí, až k němu dojde trhačí stroj. Je zajímavé, že při chvatném „ústupu“ ze Žižkova byly v prostoru nákladního nádraží zapomenuty dva plošinové vozy. Prostě je tam necháme pro obveselení developerů... (Stav 20. 3.) Je velmi zajímavé, že budova nádraží zatím žije přepravním životem – je zde dosud v pronájmu plno velkoskladů, které tam vše dovážejí a odvázejí auty. Jak jinak, také, že? Hlavně, že sdělovací prostředky již 20 let tvrdily opak. Martin Kubík



Od Malešic nic nepříjde, zbylo jen oraniště... 20. 3. 2017.

Zavřena Moldava

15. března (mj. v den 78. výročí okupace zbytku Česko-Slovenska a vzniku Protektorátu) byla zastavena veškerá železniční doprava v úseku Osek město – Moldava. Celoroční provoz na trati v úseku Osek město – Moldava zlikvidoval Ústecký kraj již za hejtmana Šulce (ODS), stejný stav trval i za hejtmanky Vaňhové (ČSSD) a hejtmána Bubeníčka

(KSCM). Nikdo nic neřešil (zvláště revitalizaci tratě a generální opravu), před vznikem kraje byly velkolepé plány, jak bude trať elektrizována a provozována jako příměstská tramvaj a opět spojí Česko se Saskem, jak tomu bylo do roku 1945, došlo by tím propojení dvou center: Most a Freiberg. Nic se nestalo, jen se psalo nebo mčelo. Posléze byl zrušen i dirigující dispečer v Dubí (tam kdysi byla dokonce konečná tramvaje z Teplíc). Trať má potenciál, ale ten je cíleně zašlapáván do země nepravdělnou obsluhou Moldavska, centra Krušných hor. Není žádná pořádná spolupráce ani s německou stranou – na české straně platí tarif Labe-Elbe, zatímco na německé z Holzhau do Freibergu nikoli! Neexistuje návazná autobusová doprava v úseku bez kolejí Moldava-Holzhau.

Můžeme jediné doufat, že budou finanční prostředky urychleně zajištěny a trať opravena – ne jak na jiných vyloučených tratích (Kozí dráha, Dobkovičky) v Ústeckém kraji.

Martin Kubík



Na ilustračním snímku je pohled z vlaku na dopravu Hrob – doufejme, že neskončí v hrobě celá trať! Stav 13. 2. 2015.

Vaše volání má zelenou paušál až na 2 měsíce zdarma

Ve VPN Family jsme pro vaši rodinu připravili akci – až na dva měsíce paušální poplatek na nových SIM zdarma! **Vaše volání bude mít zelenou, když si objednáte SIM kartu ve VPN Family – O2 s tarifem VÍM za 69 Kč, případně MLUVÍM za 109 Kč anebo SIM ve VPN Family – Vodafone s tarifem ZACÍNÁM za 39 Kč či VOLÁM za 79 Kč. Paušály zdarma rozdáváme i kolegům, kteří chtějí převést své stávající telefonní číslo do VPN Family.**



Pokud jste s našimi službami spokojeni, můžete nás doporučit svým kolegům. Za každého takto doporučeného nového zákazníka VPN Family získáte slevu až 300 Kč!

Nezapomeňte ale, že levné volání VPN Family je určeno výhradně vám, zaměstnancům Skupiny České dráhy a SŽDC, a vašim rodinám. Naši zákazníci například s tarifem MLUVÍM za 109 Kč volají zcela zdarma, a to jak na služební telefony Skupiny České dráhy a SŽDC, tak i na pevné linky 972... V tarifu VOLÁM je neomezené volání do sítě Vodafone dokonce už v ceně paušálu 79 Kč.

Chcete se dozvědět více? Volejte zákaznickou linku 972 326 459 a naši operátoři vám ochotně poradí nebo pomohou s objednávkou. Výhodné mobilní i datové tarify VPN Family si může každý kolega objednat na portále <https://family.cdt.cz> po bezplatné a nezávazné registraci.

Přijďte se k více než 46 000 zaměstnancům a jejich rodinám ve VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!



Mimořádné jízdy po tratích OKD

Dne 18. února byly vypraveny dva mimořádné osobní vlaky po tratích Ostravsko-karvinského revíru (OKD), na kterých v současnosti provozuje nákladní dopravu společnost AWT. Pořadatelem akce byl Slezský železniční spolek ve spolupráci s Železničním muzeem moravskoslezským a dalšími partnery. Souprava byla tvořena motorovými vozy 810.405 a 611 s přípojným vozem 010 společnosti Railway Capital, a. s., další dva přípojně vozy byly zapůjčené od Českých drah. Druhý den vyjel mimořádný retro vlak z Ostravy přes Opavu a Krnov do Malé Morávky.

Pro velký zájem se podobná akce zopakuje 22. a 23. dubna 2017. Pavel Stejskal



Mimořádný vlak nedaleko Petřvaldu, v čele s motorovým vozem M 152.0611 společnosti RC. V pozadí těžní věž jednoho z dnes již zakonzervovaných dolů.

Volné pozice v oblasti železničního stavitelství

- Svářeč kolejnic
- Strojník dvoucestného bagru (Atlas, Liebherr, MHS)
- Vlakvedoucí

Nabízíme:

- Stabilní zaměstnání, nadstandardní mzdové podmínky
- Možnost rozšíření kvalifikace
- Stravenky, příspěvky na penzijní a životní pojištění, dovolenou nad rámec zákona a další benefity

Místo výkonu práce: projekty po celé ČR

Kontakt:

Šárka Žižková, +420 739 501 539, job@skanska.cz

SKANSKA

SPORT

Šachisté ve Velké Bystřici

Celkem 19 šachistů bojovalo dne 17. března ve Velké Bystřici o osm postupových míst na Mistrovství ČR železničářů v šachu, které proběhne ve dnech 12. – 14. května v Plzni. V krásném prostředí městského zámku měli šachisté vytvořeny kvalitní podmínky k odehrání svých partii.

První tři místa obsadili:

1. Ing. Martin Mužík, OŘ Ostrava,
 2. Václav Mítura, OŘ Ostrava,
 3. Ignác Pospíšil, důchodce ČD, a. s.
- Na dalších postupových místech skončili:
4. Michal Běloušek, PO Jihlava,
 5. Bohdan Novák, OŘ Ostrava,
 6. Lubomír Vičar, PO Břeclav,
 7. Vladimír Hlavsa, OŘ Brno,
 8. Jan Mižák, OŘ Brno.

Jako náhradník: František Havel, důchodce ČD, a. s.

Celý turnaj proběhl organizačně na velmi dobré úrovni, k čemuž přispěli hlavní rozhodčí Karel Volek z Mohelnice a tradičně Jiří Jiša s manželkou. Velkým a milým překvapením pro šachisty byla účast Ing. Taťany Šerákové z GR 015 ROC Brno, která se jako první žena zúčastnila těchto oblastních přeborů a svou hrou nechal za sebou mnohé šachisty.



Za svými kamarády zavítal Petr Trávníček, účastník devíti turnajů USIC v šachu, na kterých reprezentoval české železničáře a Odborové sdružení železničářů. Ze zdravotních důvodů se turnaje neúčastnil.

Na závěr turnaje byli postupující šachisté seznámeni s přípravami Mistrovství železničářů ČR v šachu a Jiří Jiša jim popřál dosažení co nejlepších výsledků.

Kurt Mužík

Cyklistika letos jinak

MČR železničářů v cyklistice se v letošním roce koná jako součást veřejného závodu Bělečské okruhy a to v termínu 27. a 28. května. Nově bude možné vybrat si ze dvou tras o délce 65 nebo 108 km. Na své si tudíž přijdou

i rekreační cyklisté.

Další informace podá Stanislav Nosek, tel. 737 275 164, stanislav.nosek@osz.org, přihlášky do 17. 4. 2017.

–osme–