

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

Konečným cílem OSŽ je uspokojivé řešení možnosti dřívějšího odchodu do starobního důchodu

Tradiční kontrolou úkolů začalo letošní podzimní jednání Představenstva OSŽ, kterému 4. října v Praze v Domě Bohemika předsedal Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev informoval o podepsání třetí změny PKS ČD na rok 2022 ohledně stravného. Nadále probíhají jednání s ministerstvem dopravy a jednotlivými kraji o kompenzacích za zvýšené náklady. U některých krajů je již dohoda uzavřena. „České dráhy mají mimořádný problém s nedostatkem vozů“, doplňuje tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb. Firmy nestíhají opravovat vozy (nemají dostatek náhradních dílů) a dodací lhůty jsou i 700 dní.

První místopředseda OSŽ Radek Nikola následně hovořil o kolektivním vyjednávání odborových centrál (OC) se zaměstnavatelem ČD Cargo. OC chtějí prosadit uzavření druhé změny PKS pro letošní rok s tím, že by její platnost vypršela 31. prosince a od 1. ledna by platila nová Kolektivní smlouva na rok 2023. Odbory požadují rok 2024 řešit samostatně. Odborové centrály přišly s návrhem pro poslední čtvrtletí letošního roku navýšit mzdové tarify o čtyři procentní body a pro rok 2023 o sedm procentních bodů.

ČD Cargo bohužel v letošním roce skončí s výsledkem, kdy nenaplní reálné mzdy svých zaměstnanců, ale zřejmě jen málokterý podnik to v letošním roce z důvodů vysoké inflace dokáže. A současný vývoj nenapovídá, že by mělo v nejbližší době nastat zlepšení.

„Společnost se propadá do ztráty, přestože je zakázek více než dříve, to se ostatně projevuje jak na růstu tržeb, tak i v nárůstu přesčasové práce,“ říká Radek Nikola. „Mám obavy o udržitelnost

rozsahu našich činností, je před námi období, kdy bude značná část zaměstnanců dosahovat důchodového věku a my musíme být schopni tuto ztrátu nahradit.“

Místopředseda OSŽ Petr Štěpánek rovněž zmínil, jak ve společnosti Správa železnic probíhá kolektivní vyjednávání. Zaměstnavatel by přistoupil na devět požadavků odborových centrál působících při Správě železnic z jedenácti, včetně podnikového výboru OSŽ. Bohužel odborové centrály se nad komplexní nabídkou zaměstnavatele neshodly. Dohoda s vedením společnosti tak zůstala na mrtvém bodě a začíná se od začátku.

Místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková se v úvodu svého vystoupení zaměřila na Dopravní zdravotnictví. Zmínila, že kolektivní vyjednávání probíhá ve spolupráci s Odborovou organizací zdravotníků a sociální péče (patří pod ČMKOS). Nově tam byly zařazeny mimořádné výkonnostní odměny pro ambulantní sektory a další pracovníky zdravotnické péče. Dále bude OSŽ navrhopat navýšení penzijního připojištění. Zdravotnické odbory (ČMKOS) se však zabývají pouze navyšováním stravného, nárůst mezd ve svých požadavcích zatím nemají.

Vladislav Vokoun informoval Představenstvo OSŽ o vývoji projednávání novely zákona 155/1995 Sb., kde se očekávalo od odborné i laické veřejnosti uspokojivé řešení možnosti dřívějšího odchodu do důchodu u tzv. náročných profesí. Bohužel předložená novela zásadně nesplňuje požadavky na systémové řešení. Předložený návrh se zabývá pouze jedním segmentem dotčených zaměstnanců a zcela pomíjí ostatní zřetele hodné profese, s čímž OSŽ zásadně nesouhlasí. Konečným

cílem OSŽ je, aby došlo k uspokojivému a dlouhodobému řešení možnosti dřívějšího odchodu do starobního důchodu (bez krácení výše) pro všechny dotčené zaměstnance. Co se týče režijních výhod, České dráhy podaly návrh na Ministerstvo dopravy ČR. Zatím se čeká na reakci.

K novele penzijního zákona se vyjádřil také předseda OSŽ Mgr. Martin Malý: „Zatím návrh na zvýhodnění podmínek odchodu do důchodu zahrnuje vedle čtvrté rizikové kategorie pouze záchranné. Další profese bude podle vyjádření ministra MPSV řešit až v rámci další, komplexnější novelizaci důchodové legislativy, kterou hodlá MPSV připravit v průběhu příštího roku.“

V závěru vystoupila předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balážová, která připomněla výjezdni jednání revizní komise na Slovensku na základě pozvání nové předsedkyně RK OŽ Ing. Vladimíry Francové.

–RED–

(Blíží informace na www.osz.org)

Rok 1952 přinesl řadu významných událostí, na trůn Spojeného království nastoupila Alžběta II., byly objeveny nové prvky einsteinium a fermium. Emil Zátopek vybojoval na letních olympijských hrách v Helsinkách tři zlaté medaile, na podzim byla ustavena Československá akademie věd a 1. října se také začala psát historie Železničního stavitelství Brno, jedné z největších a nejvýznamnějších stavebních společností v tehdejší Československu a později také v rámci České republiky. Po sametové revoluci se státní podnik transformoval na akciovou společnost ŽS Brno, která se v roce 2003 stala součástí nadnárodní stavební a investiční skupiny OHL.

Významným milníkem loňského roku byla pro společnost OHL ŽS, a.s., změna korporátní identity po vzoru mateřské společnosti. Dnešní OHLA ŽS, a.s., za sedmdesát let své existence urazila dlouhou cestu a díky všem současným i bývalým zaměstnancům úspěšně dokončila tisíce stavebních projektů.

Na snímku Daniely Houdkové vpravo Ing. Juan Antonio Felices Romo, předseda představenstva OHLA ŽS, pronášející na slavnostním Galavečeru OHLA ŽS, a.s., který se konal 6. října 2022 v brněnském hotelu Passage, úvodní spoluproslov v češtině(!) a Ing. Roman Kocúrek, generální ředitel a 1. místopředseda představenstva OHLA ŽS (vlevo), hovořil k hostům galavečera pro změnu španělsky(!)

Sedmdesáté výročí vzniku Železničního stavitelství Brno

OHLA ŽS, a.s., společnost s bohatou minulostí i perspektivní budoucností

Když jsem ve své e-mailové poště objevil pozvánku na Galavečer u příležitosti 70. výročí založení společnosti OHLA ŽS s tím, že po mně (a po všech ostatních hostech) je požadován Dress code Black tie optional, bylo mi jasné, že půjde o mimořádné slavnostní chvíli.

Je to víc než jasné. Vždyť dosáhnout sedmdesátiletého výročí na vlně úspěchů není běžné. Ale abychom dlouhou práci zaměstnanců Železničního

stavitelství Brno, jak zněl název společnosti od samých začátků, nepřechválil, musím konstatovat, že rovněž museli bojovat s mnoha úskalími, která je během své činnosti provázela. Coby novinář jsem je po určitou dobu provázel i já tvorbou jejich podnikových ŽS novin.

Vraťme se ke slavnostnímu večeru. Byl zorganizován víc než prestižně – stejně jako je OHLA ŽS zvyklá odvádět

práci na vysoutěžených zakázkách.

Po úvodním dvoujazyčném projevu představitelů společnosti se naplno rozběhl večer nabitý událostmi. Za moderování stejně starého (u mužů se to prozrazovat může) Alexandra Hemaly probíhal před zraky návštěvníků večera příběh sedmdesáti let úspěchů i proher (těch bylo našťastí minimum) prokládaný vystoupením tanečních párů z ta-

(Pokračování na str. 2)

Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

ŽILINSKÁ UNIVERZITA SLAVÍ 70 LET OD SVÉHO ZALOŽENÍ

Poslední den v měsíci září věnovala Žilinská univerzita, slavící krásné jubileum, konferenci, která se konala ve vlaku jedoucím napříč Českou a Slovenskou republikou. A proč právě takto netradiční způsob oslav? Neboť na univerzitě je Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, a také proto, že jeden z hlavních partnerů akce byly České dráhy, zastoupené náměstkem generálního ředitele za osobní dopravu Jiřím Ješetou. Ten přiznal, že je sice absolventem univerzity v Pardubicích, ale dnes a denně spolupracuje s kolegy z Žilinské univerzity a oceňuje její přínos v oblasti dopravy nejen železniční. Slavnostní vlak započal svoji cestu odpoledne v Praze, pár minut cesty od Václavského náměstí, a to přímo z pražského hlavního nádraží, kde nastoupila většina pozvaných hostů. Po několika kilometrech ces-

ty přítomné přivítala doc. Ing. Bibiana Buková, PhD., která měla na starosti celou organizaci a průběh dvou denní akce. Jako prvnímu předala slovo doc. Ing. Martinovi Kendrovi, PhD., vedoucímu katedry železniční dopravy, který poděkoval nejen kolegyni za výbornou organizaci, ale i za hojnou účast partnerů i absolventů univerzity. Zdůraznil, že je hrdý na to, jaké studenty univerzita pouští do profesního „světa“ nejen na samotném Slovensku, ale i do zahraničí. A jako všichni hosté prezentující se na podiu popřál univerzitě ještě přinejmenším dalších 70 let, ne-li více. Po něm slovo převzal prof. Ing. Miloš Poliak, PhD., děkan fakulty (FPEDAS), který mluvil o její historii, doprovázenou videoprezentací. Fakulta provozu a ekonomiky dopravy byla založena v roce 1953 jako jedna z bývalých fakult Vysoké ško-



Prof. Ing. Miloš Poliak, PhD., děkan fakulty (FPEDAS), mluvil o historii Fakulty provozu a ekonomiky dopravy

ly železniční v Praze, což byl i původní název dnešní Žilinské univerzity. Hlavním cílem činnosti fakulty je doprava a všechny druhy dopravních provozních technologií. V roce 1980 se fakulta opět přejmenovala na Fakultu provozu a ekonomiky dopravy a spojů, aby tak uznala další profesní zaměře-

(Pokračování na str. 2)



Na snímku Daniely Houdkové doc. Ing. Bibiana Buková, PhD., která měla na starosti organizaci výroční jízdy slavnostního vlaku k 70. výročí založení Katedry železniční dopravy Žilinské univerzity v Žilině a doc. Ing. Martin Kendr, PhD., vedoucí Katedry železniční dopravy při uvítacím projevu

ŽILINSKÁ UNIVERZITA SLAVÍ 70 LET OD SVÉHO ZALOŽENÍ

(Dokončení ze str. 1)

ní na technologie a služby ve spojkách. Fakulta se intenzivně věnuje strojírenství, technologii a obchodu. Fakulta se



Mezi cestujícími slavnostního vlaku z řad zaměstnanců Českých drah byla také Kateřina Vokounová

v souladu se svými hlavními zájmy zaměřuje na přípravu budoucích gene-

studenty a jejich vzdělání fakulta nabízí široký rozsah vědecko-výzkumné činnosti, která je zaměřena na řešení technologických dopravních a komunikačních procesů, dopravní techniky a ekonomiky dopravy a spojů. Teoretický a experimentální výzkum je navržen tak, aby řešil problémy například v oblasti efektivity a kvality dopravy a spojení, sledování a predikce nákladů na dopravu a služby s ohledem na technologii, výpočet vnějších vlivů dopravy a jejich internalizace, sjednocení mezinárodní dopravy na dva druhy dopravy, hodnocení efektivnosti investic do dopravy, metodiku identifikace a analýzy nákladů v logistickém řetězci či polsko-slovensko-česká přeshraniční spolupráce. Odbor železniční dopravy zajišťuje výuku profilujících disciplín, a to železniční dopravy a dopravních procesů (včetně jejich modelování), ekonomiky a řízení železniční dopravy. Kromě toho poskytuje také kurzy intermodální přepravy, logistiky, manipulace s přepravním materiálem, komoditami – expediční a balicí technika, spedice, ekologické aspekty dopravy a další. Bohužel v poslední době není obor železniční dopravy mezi mladou generací vyhledáván – naopak od ekonomického odvětví –



Sedmdesáté výročí Železničního stavitelství Brno

OHLA ŽS, a.s., společnost s bohatou minulostí i perspektivní budoucností

(Dokončení ze str. 1)

nečního studia Kometa pod vedením Jana Tománka, živou světelnou show diví skupiny Pyroterra, neustále dobře naladěným usměvavým kouzelníkem Robertem Foxem (byl to opravdu pěkný lišák), nechyběla scénka herce Národního divadla v Brně, vystoupení hudebních skupin Jaroslava Dolníka a jeho bandu, cimbálové muziky Harafica, na éru Beatles zavzpomínala skupina Pangea – The Beatles revival, zahrál saxofonista Vojtěch Palisa a vše uzavírala afterparty s DJ Schaffem.

Určitě bude dobré neinformovat pouze o společenském večeru společnosti OHLA ŽS, ale také o společnosti jako takové. K tomu můžeme využít tiskové zprávy, za kterou stojí půvabná tisková mluvčí Ing. Mgr. Iva Šašínková.

Pro začátek si povězte, co se za názvem společnosti skrývá. OHLA ŽS, a.s., je multioborová stavební společnost zaměřující se na komplexní realizaci stavebních děl, jejich modernizaci, údržbu i rekonstrukci. Společnost patří k největším a nejvýznamnějším firmám v oboru v České republice. Od roku 2003 je součástí nadnárodní stavební skupiny OHLA, která je jedním z hlavních světových hráčů v oblasti realizace infrastrukturních projektů s globálním pokrytím.

A nyní už se můžeme ohlédnout za celým průběhem sedmdesáti let od založení společnosti.

Odkaz sedmdesátileté historie OHLA ŽS je možné vnímat v každodenním běhu našich životů. Společnost od svého založení přináší modernizaci a zefektivnění dopravy či její lepší dostupnost, kultivaci veřejného prostoru, nové nebo širší možnosti sportovního a rekreačního využití, vrací krásu historickým a památkově chráněným budovám. Zabezpečuje výstavbu multifunkčních domů, výrobních hal a administrativních budov, rekonstrukce nemocnic. Zajišťuje kompletní výstavbu kanalizací, vodovodů, čistíren odpadních vod, přehrad. Přináší lidské společnosti pokrok a komfort.

Podnik Železniční stavitelství Brno byl založen výnosem tehdejšího ministra dopravy Antonína Pospíšila jako specializovaný podnik pro stavbu, opravy a modernizaci železnic. K významným zakázkám prvních několika desítek let existence společnosti patřila například přestavba železničního uzlu Česká Třebová, stavba Ivančického viaduktu či rekonstrukce tunelu Žižkov.

Po revoluci v roce 1989 bylo záměrem vedení akciové společnosti ŽS Brno, a.s., zachovat již osvědčené zaměření firmy a rozvíjet možnosti re-

alizace v dalších stavebních oborech. Významnými projekty z počátku devadesátých let byl soubor staveb na trati České Budějovice–Veselí nad Lužnicí, most na D1 u Jihlavy, Znojenský viadukt či rekonstrukce zámku Moravský Krumlov. Prioritou české dopravní politiky té doby byla výstavba železničních koridorů, tedy příležitost, kterou firma ŽS Brno dokázala díky své dlouholeté specializaci na železniční stavby využít. Podílela se zejména na stavbách prvního koridoru v úseku mezi Děčínem a Brnem a druhého koridoru v úseku mezi Břeclaví a Bohumínem. Od roku 1993 se rovněž angažovala v prvních zakázkách evropské sítě tranzitních koridorů a expandovala na zahraniční trhy, konkrétně do Bulharska, Maďarska, Řecka a Černé Hory, v dalších etapách také do Ázerbájdžánu či Turecka.

V roce 2003 získala společnost nového majoritního akcionáře, nadnárodní stavební skupinu Obrascón Huarte Lain, S. A., (OHL). Svoji příslušnost k této skupině potvrdila změnou názvu na OHL ŽS, a.s., a přijetím nové korporátní identity. Hlavními pilíři činnosti byly v tomto období železniční a silniční stavby, společnost se nicméně stále výrazněji prosazovala také v oboru pozemních a podzemních projektů. V této éře vznikaly desítky impozantních staveb, například mimoúrovňová křižovatka Hlinky v Brně, modernizace trati Tábor–Sudoměřice, výstavba brněnského univerzitního kampusu Masarykovy univerzity, stavba Národní technické knihovny v Praze či rekonstrukce vodního díla Šance. OHL ŽS byla i nadále aktivní v zahraničí, její jméno je spojeno s výstavbou státní věznice Naklo v Bosně a Hercegovině nebo mostu přes řeku Illi v Kazachstánu.

Novodobá etapa historie společnosti se začala psát v loňském roce v souvislosti s novou korporátní identitou spojenou s rozšířením názvu na OHLA ŽS, a.s., a logem, které vyjadřuje posun

Všimli jsme si

● **VÝPRAVNÍ BUDOVA žst. Všetaty** byla postavena v letech 1873–1874 na půdorysu písmene H podle projektu architekta Rudolfa Freie. Základem bylo použití rezného zdiva, hrázdné konstrukce, či sedlové střechy s nízkým sklonem. V současné době zde v místnosti dopravní kanceláře započala výměna oken (na snímku ze dne 22. 8. 2022), což sníží energetickou náročnost budovy.

Tomáš Martínek



Spolupořadatele jízdy výročního vlaku České dráhy zastupoval člen představenstva, náměstek generálního ředitele ČD, a.s., pro osobní dopravu Ing. Jiří Jeřeta

rací odborníků v akreditovaných třístupňových studijních programech pro všechna odvětví dopravy a spojů, tj. pro silniční, městskou, železniční, leteckou a vodní dopravu, poštovní služby a telekomunikace. V roce 2000 začala další orientace fakulty na vzdělávací a výzkumnou činnost v oblasti ekonomiky a řízení podniku, kdy je zajišťována výuka obecné ekonomie i ekonomiky dopravy. Jejím posláním je vysoce kvalitní vzdělání, věda a výzkum v oblasti strojírenských, provozních, technologických a obchodně-ekonomických disciplín dopravy a spojů pro budoucí uplatnění našich studentů. „Posláním fakulty je v súlade s dlhodobým zámerom univerzity rozvíjať harmonickú osobnosť, vedomosť, múdrosť, dobro a tvorivosť v človeku a prispievať k rozvoju vzdelanosti, vedy, kultúry a zdravia pre blaho celej spoločnosti,“ připomněl děkan fakulty. Pro

a tak zástupci partnerských firem neopomínali nabídnout pomocnou ruku jak univerzitě, tak i železnici jako takové. Neboť železnice je pro budoucnost důležitá a příliv dobře připravených absolventů je pro firmy zabývající se dopravou, či s ní spojenou, nezbytný.

Slavnostní souprava přibírala hosty také v Pardubicích, Olomouci, Brně na hlavním nádraží a v pátek v nočních hodinách zakončila jízdu v Bratislavě. Většina účastníků přenocovala v lehátkových vozech, jejichž provoz měla na starosti, stejně jako výborný catering firma JLV, a.s. Hned v sobotu ráno přistoupili další pasažéři převážně ze slovenských partnerských společností.

Jejich proslovy a přání dalších dlouhých let fungování univerzity naplňovaly průběh cesty mezi městy Zvolen, Košice a zpět na severovýchod od Bratislavy do města Žilina, kde vlak svoji jízdu končil. ■



Milan Sedláč
Foto: Daniela Houdková



Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 41 – 20. 10. 1997

„Skandální příkaz: Vytvořte záměrně nepřípoje!“ – to je titulěk krátkého článku na první straně, věnujícího se přípravě jízdního řádu 1998/99. Návrh předpokládal snížení rozsahu jízdního řádu asi o 10% a nařizoval mimo dopravní obslužnost provozovat jen „neztrátové spoje“. Kromě dalšího útlumu zvláště na vedlejších tratích návrh nařizoval upravit návaznost v rozhoďujících stanicích a nevytvářet ostré přípoje, které pak nelze dodržet. U dálkové dopravy bylo třeba trvat na rozpětí mezi odjezdem a příjezdem vlaku alespoň 15 minut. **„Tam, kde nebude možné tyto podmínky konstrukčně zajistit, vytvořit záměrně nepřípoje,“** bylo uvedeno v interním materiálu.

Obzor dále podrobně informuje o odborářské televizní debatě z 12. 4. 1997, již se kromě dalších odborových předáků z členských svazů sdružených v Českomoravské konfederaci odborových svazů zúčastnil i předseda OSŽ Jaromír Dušek. V diskusi se hovořilo mimo jiné o hospodaření s odborářským majetkem či o využívání práva na stávku. Připomeňme, že OSŽ v té době mělo závažné připomínky k malé akceschopnosti ČMKOS i k jejímu hospodaření a začalo uvažovat o vystoupení z této zastřešující odborové organizace.

V Českém rozhlasu, v rozhlasovém diskusním pořadu stanice Radioforum, proběhla 7. 10. 1997 debata na téma hospodaření Českých drah. Obzor z této debaty přinesl obsáhlý výtah.

Diskuse se zúčastnili předseda OSŽ Jaromír Dušek, náměstek ministerstva dopravy a spojů Michal Tošovský, náměstek GR ČD pro ekonomiku Michael Dvořák a odvolaný generální inspektor ČD Jaroslav Vrána. Ten mimo jiné potvrdil, že podání OSŽ k nehospodárnosti na ČD byla oprávněná. Podle jeho slov bylo zjištěno, že na Českých drahách byly špatně vynaloženy finanční prostředky ve výši 950 milionů korun.

Obzor č. 42 – 27. 10. 1997

„Dušek a Říman na sebe křičeli, že to bylo slyšet až přes dveře“ – tak popsal jeden z novinářů svůj dojem ze setkání zástupců ministerstva dopravy a spojů a představitelů OSŽ, k němuž došlo 16. 10. 1997. Hovořilo se na něm o dopravní strategii, jejíž neexistenci OSŽ opakovaně kritizovalo, o nesystémových restrukturalizačních krocích či o nehospodárnostech na Českých drahách. Výsledek jednání byl lakonicky shrnut v titulku článku: **„Ministr dopravy a zástupci OSŽ se neshodli téměř v ničem“**. Na straně 2 najdeme informaci o tom, že britští labouristé odsoudili rozbití a privatizaci britských železnic. Státní společnost British Railways se podle privatizačního programu z roku 1993 rozdělila na několik samostatných jednotek, které byly postupně privatizovány. Cíl privatizace – zefektivnit železniční dopravu a vyjít vstříc zákazníkům – se však nesplnil, jak uvedl ministr dopravy Gavin Strange 1. 10. 1997 na konferenci labouristické strany.

—ZS—

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Po Německu za 9 eur

Výjimečně levně, za pouhých 9 eur měsíčně, bylo možno letos v létě cestovat téměř celou veřejnou dopravou v Německu (s výjimkou dálkových vlaků). Nízká cena nalákala obrovské množství cestujících. To se projevilo často přeplněnými vlaky, v nichž se stálo a obvykle nebylo možné přepravit kolo. Toto vytížení mělo za následek prodlužování pobytů na zastávkách a stanicích, protože nástup a výstup cestujících trval déle. A tak

Ač je proskribovaná budova žst. Brno hlavní nádraží, jejíž počátky jsou v roce 1839, památkově chráněna, nevadilo, že byla právě na úpatí jediné zachovalé původní věže nádraží postavena přístavba ze skla, které evokuje unifikované budovy kdekoli v globalizovaném světě s globalizovanými předraženými gastronomickými a kavárenskými firmami, tak se stalo nyní i v Brně. Byl jsem velmi nemile překvapen a šel jsem vyhledat lidovou restauraci asi dvě stě metrů jižně od nádraží. Costa café za cenu 60+ opravdu nemusím. A nejsem sám. **Martin Kubík**



ru. Takže i přesun z jednoho nástupiště na druhé mohl zabrat výrazně delší čas. Výjimkou nebyly ani odříkané vlaky např. z důvodu nedostatku vlakového personálu či kolejových vozidel. Cestování tak bylo dobrodružným zážitkem, neboť mnoho cestujících došlo do cíle později, než původně očekávalo. Celkově tak lze zhodnotit, že za nízkou cenu byla nabízena služba nižší kvality. Nicméně ta cena byla tak nízká, že i výše popsané nepříjemnosti vzali cestující na milost a cestovali opravdu v masivní míře. Autor tohoto článku této nabídky rovněž využil a se vším výše popisovaným se setkal.

Martin Hájek

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Miroslav Novotný:

„Neříkám sbohem... říkám na shledanou!“

Den – 26. březen 2022 – byl posledním, kdy Miroslav Novotný vykonával v Odborovém sdružení železničářů funkci člena Ústředí OSŽ, tajemníka, později místopředsedy OSŽ a kdy profesně působil jako samostatný odborný zaměstnanec tohoto sdružení, i když by mu spíše slušela zrušená funkce tajemníka současné předsedkyně NeRV OSŽ. Protože však na říjnové konferenci NeRV byl zvolen čestným členem s hlasem poradním, mohu s naprostým klidem použít titulěk, kterým shrnuji současnost i budoucnost kolegy Novotného. Snad nám to potvrdí během rozhovoru, o který jsem ho požádal. A proč právě nyní? Toto vydání se ve značné míře zaměřuje na různá významná výročí společností spjatých se železnicí. Miroslav Novotný se v těchto dnech dožívá významných půlkulatin – 75 let. A i on byl mnoho z nich plně spjatý se železniční dopravou.

Pane Novotný, jedna éra vaší odborové činnosti končí, druhá začíná. Ale než se dostaneme k jejímu průběhu, prozradte nám, jakými pracovními profesemi jste prošel, než jste se stal profesionálním odborářem?

Prvopočátky spadají až do roku 1963, kdy jsem se vyučil v odborném učilišti ČKD Lokomotivka. Za zajímavost stojí zmínka o pracích na lokomotivě Kyklop. S tím strojem jsem se setkal po letech na zkušební okruhu ve Velimi, který nadšenci z VÚŽ zachránili pro budoucí generace. Krátkou epizodou bylo další působení v závodě ČKD Energetika, kde jsem zdědil pracovní skříňku po Karlu Gottovi.

Následovalo studium při zaměstnání na SPŠE v Praze Na Příkopě. Po ukončení studia jsem odešel z ČKD do Železničního stavitelství Praha, které během svého působení několikrát změnilo název a majitele (IPS, SKANSKA), kde jsem nejdříve pracoval na montážích při elektrifikacích železnic, pracích na pražském metru, podílel jsem se na pracích plynovodu Družba, zavádění TRS. Jednalo se o období od roku 1974 až do roku 1997, kdy jsem byl zvolen tajemníkem OSŽ.

Po sametové revoluci jsem souběžně se svým pracovním poměrem podnikal jako OSVČ v oboru elektro. V letech 1990–1992 jsem provozoval první soukromé kino v Praze (Svět v Újezdě nad Lesy). Také jsme uvedli do provozu starou roštovou pekárnu s veškerými povinnostmi, které jsou nutné pro výrobu a distribuci pečiva. Zároveň s těmito aktivitami jsem dále vykonával funkci vedoucího fotbalového družstva Meteoru Praha, trenéra stolního tenisu a další práci s mládeží Sokola Újezd nad Lesy, v místě bydliště. Spolu s několika nadšenci jsme vybudovali tenisové dvorce poblíž sídliště Rohožník, kde mimo jiné žiji od roku 1980 a na jehož výstavbě jsem se podílel při výstavbě trafostanic. Omlouvám se, snažil jsem se do pár řádků vměstnat dobu 60 let – to z důvodu bohatosti zážitků snad ani nelze.

Z tohoto výčtu je možno jednoznačně usuzovat, že jste získal bohaté zkušenosti – a rádi se s Vámi o ně podělíme – abyste mohl své spolupracovníky plnohodnotně zastupovat nejméně vůči vedení společnosti, ve kterých jste pracoval. Popište nám odborové funkce, kterými jste prošel, než jste se stal místopředsedou OSŽ a předsedou NeRV OSŽ.

To se musíme vrátit o hodnou řádku let zpátky. Výběrem příspěvků, jak se říkalo na dlaň, jsem začal již na učilišti. V závodě ČKD Energetika jsem se od příchodu zapojil do činnosti dílenského výboru a po změně pracovního poměru a zaměstnavatele jsem byl kolegy z pracovní čety zvolen úsekovým důvěrníkem. Netrvalo ani půl roku a v nových volbách jsem byl zvolen předsedou dílenského výboru a členem ZV při Železničním stavitelství. Další funkce na sebe nenechaly dlouho čekat. Byl jsem zvolen místopředsedou ZV a členem Podnikového výboru ŽS Praha. Železniční stavitelství mělo tehdy sedm závodů a učiliště v Benešově. Při dlouhodobé nemoci předsedy ZV jsem jej rok a půl zastupoval v jeho funkci. V Podnikovém výboru při ŽS Praha jsem měl na starosti oblast mezd a sportu. Po revoluci jsem kandidoval na předsedu ZV. Neúspěšně. Doba přála novým tren-

dům a novým funkcionářům. Dopad byl katastrofický. Řada zvolených funkcionářů neměla patřičné znalosti, někteří ukončili svou činnost a odešli do soukromé sféry. Tyto okolnosti měly vliv na velikost členské základny. Došlo k velmi rychlé obměně na pozici předsedy ZV a vše vyvrcholilo soudním sporem s tehdejšími předsedou ZV a členem Ú OSŽ. V té době si vzpomněli řadoví odborníci na moji osobu. Ujal jsem



se této záležitosti a za vydatné pomoci Ú OSŽ se tento soudní spor podařilo uzavřít. Zřejmě jsem svým postojem zaujal členskou základnu a vedení OSŽ. Byl jsem zvolen předsedou ZV, následně navržen na tajemníka OSŽ, a na II. sjezdu OSŽ v Mostě zvolen územním tajemníkem. Po změně struktury OSŽ jsem se na dalším sjezdu stal místopředsedou OSŽ a svou pozici obhájil i na dalším sjezdu. Mimo tyto funkce jsem se v letech 1998 až 2003 podílel jako místopředseda společnosti Pacifik, a. s. na jejím oddlužení a obnovení činnosti pro OSŽ. Ještě mohu zmínit nezanedbatelný podíl na prodeji bytů ČD, rekreačních zařízení pro ZO OSŽ, výstavbu hotelů Ostrý, Oddech a chaty Ramzová. V roce 2017 jsem předal na VII. sjezdu OSŽ vedení nezávislé sekce první ženě v této funkci a přislíbil pomoc jako samostatný odborný zaměstnanec, protože agenda a úkoly v rámci nezávislé sekce jsou tak různorodé, že představa, že může tuto funkci zastat jedna osoba, je mylná a mimo realitu.

Proč jste se stal odborovým funkcionářem?

postupně narůstalo zpoždění, které u vlaků jedoucích na delší vzdálenosti dosahovalo i mnoho desítek minut. Nezbytnou výbavou každého cestujícího tak byl mobil s aplikací DB, v níž každý cestující sledoval jízdu svého vlaku a to, zda mu v přípojných stanicích ujedou navazující spoje a pokud ano, tak hned hledal náhradní spojení. Spolehat se na přípoje a přestupy v řádech 5 až 10 minut nebylo možné. Vlastní přestup ve velkých stanicích byl také mnohdy zážitek, neboť na jednom nástupišti do jednoho podchodu se tlačil dav z vlaku a proti němu obdobně velký dav, který chtěl využít téhož vlaku třeba v opačném smě-

Možná je to rodinnou tradicí. Můj otec léta působil jako předseda ZV v ČKD Lokomotivka. Jednak je to asi proto, jak říkají moji přátelé a kolegové, že mám silné sociální citění. Po celou dobu svého života jsem byl obklopen lidmi – spolupracovníky, spoluhráči a vždy jsem jim uměl naslouchat a případně pomoci. Vždycky jsem byl rád, když jsem pomohl někomu z řadových členů nebo známých např. získat byt, zachovat mu práci, pomoci mu sehnat peníze na obnovu vyhořelé chalupy. Řeknu to jednoduše, byl a jsem týmový hráč.

Jako čestný člen, poradce, určitě budete mít dost příležitosti uplatnit své letité zkušenosti. Jste připraven, že vaše odborová aktivita nekončí?

Důchodci nemají nikdy času dost. Jsem ale připravený, pokud bude některý z členů OSŽ nebo předsedů ZO i vedení NeRV OSŽ jakoukoliv pomoc potřebovat, tak určitě pomůžu. Za ta léta tam mám mezi nimi řadu kamarádů a přátel a mezi vedením společností respektující partnery.

Doufám, že fyzická kondice mi umožní účast na sportovních akcích pořádaných OSŽ, případně jako člen Regionální sportovní komise pomůžu s organizací. Stále zůstávám členem výboru Sdružení nájemníků ČR. Rád bych, pokud to bude možné, proskočil členy NeRV a další zájemce ke kolektivním smlouvám a jejich vyjednávání.

O vás je známo, že jste vždy býval aktivním sportovcem. Kdy jste se sportem začal?

Od prvních kroků, když jsem začal chodit. A s míčem jsem chodil i spát. Pro nás, co jsme vyrůstali jako děti ulice, byl sport denní neoddělitelnou zábavou.

Když sportování dětí podporují rodiče i škola, je to prima, ale pokud je tlak na výsledky enormně silný, může to dětem pouze uškodit. Na mysli mám opět rodiče, školu, avšak hlavně sportovní oddíl. Zde je tlak na výsledky nejsilnější. Potkalo to i vás?

Jak jste předsedal, pane redaktore, podpora ze strany především rodičů je nutná. Někdy se to ale zvrtno a rodiče díky svým dětem mají snahu uspokojit svoje ambice a neuskutečněné sny. V neposlední řadě je to také otázka financí. Řada jejich po-

tomků na to nemá. Jako příklad bych uvedl stav našeho hokeje. Projeví se to celkovým dopadem na kvalitu a výkonnost. Často dochází i k celkovému zdravotnímu poškození mladého organismu. Jako u všeho platí všeho s mírou.

V každém oddíle je tlak na co nejlepší výsledky. Čím vyšší soutěž, tím narůstá tlak na jednotlivé hráče.

Dříve byla situace odlišná. Neměli jsme takové relaxační možnosti, trenéři byli dobrovolní funkcionáři, avšak se skvělou sportovní minulostí. Měli především cit pro hráče a dokázali je nepřetěžovat. Výhodou také byl větší a kvalitnější hráčský kádr. Dnes máme mnoho kvalitních, odborně připravených trenérů, a přesto dochází k situacím, kdy jsou hráči nuceni hrát i v případě, kdy nejsou zcela doléčení, protože výsledky jsou potřeba.

Mládí při sportu uteklo rychle, dospělost přinesla pracovní aktivity, odborové aktivity... a samozřejmě také sport!?

V Újezdě nad Lesy jsem se aktivně zapojil do činnosti obce a sportu jako takového. Základem byla spolupráce s újezdskou školou, kde jsem společně s ředitelem vedl sportovní přípravku mladých předškoláků. Sám jsem kromě zmíněné činnosti v rámci fotbalu aktivně hrál a trénoval stolní tenis v pražských soutěžích. Dalším sportem byl tenis a vznik tenisového oddílu a výstavba velkého areálu poblíž sídliště Rohožník. V Železničním stavitelství Praha jsem kromě aktivní účasti organizoval sportovní hry VJH po celou dobu působení v této společnosti. Příchodem na OSŽ jsem se zapojil do sportovních soutěží jako závodník i jako organizátor. Jeden čas jsem byl pověřen vedením sportu v rámci OSŽ a zastupoval OSŽ na jednání výkonného výboru USIC. Společně s italskými kolegy jsem se podílel na tvorbě loga USIC. V současné době jsou mojí doménou kuželky, bowling, stolní tenis, pétangue, discgolf a minigolf. Dvakrát jsem úspěšně reprezentoval NeRV na hrách seniorů v Rajeckých Teplicích. Dále zůstávám členem regionální sportovní komise při OSŽ.

Děkuji za rozhovor!

**Milan Sedlák
Foto: Jan Buchta**



Vlevo účastníci regionálního mistrovství USIC v tenise, vpravo (zleva stojící) tajemník PV Antonín Leitgeb, tlumočnice Zuzana Novotná, hráč Miloš Langman a trenér Stanislav Fořtík, (zleva klečící) hráči Jiří Híbský, Alan Brusenbauch a Miloslav Špaček

Regionální mistrovství USIC v tenise VÝZNAMNÉ VÍTĚZSTVÍ

Ve dnech 22. až 25. září 2022 se konalo ve švýcarském Luganu regionální mistrovství USIC v tenise. Zúčastnily se tři výpravy – Švýcarsko, Německo a Česká republika. Naše výprava potvrdila výsledky z předchozích let a postupně porazila Švýcarsko s výsledkem 4:0 a poté Německo 3:1.

Celkové pořadí: 1. Česká republika, 2. Německo, 3. Švýcarsko.

Poděkování za více než dobrou reprezentaci našeho železničního sportu patří hráčům Alanu Brusenbauchovi, Jiřímu Hipskému, Miloslavovi Špačkovi, Milošovi Langmanovi a v neposlední řadě i trenérovi Stanislavu Fořtíkovi a tlumočnici Ing. Zuzaně Novotné.

Antonín Leitgeb,
vedoucí výpravy

Minigolf v Olomouci

Poslední dva zářijové dny (29. až 30. září) zápolili v Olomouci na hřišti Miniaturgolfclubu (MGC) nejlepší závodníci z oblastních kol (Olomouc, Plzeň a Praha) na Mistrovství železničářů v minigolfu. Mezi 36 nominovanými bylo 18 žen a 18 mužů – z každé oblasti 12 závodníků a závodnic. Hrál se na hřišti s osmnácti hracími poli ve třech kolech – nejmenší dosažený počet úderů byl tedy teoreticky 54 úderů. To jsou však již výsledky naprostých profesionálů, dobrý hráč však dokáže uhrát tři kola s celkovým počtem kolem stovky úderů. A dlužno dodat, že nejlepší železničářští přeborníci se k této metě přiblížili doslova na dosah.

Počasí závodníkům přálo, atmosféra byla samozřejmě soutěživá, organizace turnaje na úrovni a to vše přispělo k dobrým výsledkům. Čestnou ředitelkou turnaje byla místopředsdkyně OSŽ Renata Dousková (která se turnaje rovněž aktivně zúčastnila), ředitelem závodů byl Radek Steiger, ředitel Oblastního ředitelství osobní dopravy (OŘOD), sportovním ředitelem byl Vladimír Tomášek, předseda Regionální sportovní komise (RSK) Olomouc. Členové RSK Olomouc pak zajišťovali bezchybný průběh turnaje.

Po skončení turnaje byli vyhlášeni vítězové. V kategorii ženy zvítězila Martina Boháčková (Správa železnic, OŘ Ústí nad Labem) se 122 údery, která současně měla nejnižší počet úderů v jednom kole (32). Na druhém místě se umístila Jarmila Halounová (důchodkyně Správa železnic Olomouc) se 128 body, těsně za ní skončila na třetím místě Dagmar Balejová (České dráhy, PO Valašské Meziříčí) se 129 body. V kategorii mužů získal prvenství Libor Kiš (České dráhy, ZAP Olomouc) se 110 body, druhý byl Ondřej Vacek (ČD Cargo Česká Třebová) se 126 body a třetí se umístil Petr Šístek (Správa železnic – CDP Přerov) se 129 body.

Jak je vidět z přehledu, soubor byl, pokud se týká výsledků, takřka jasný, „na ostří nože“, všichni soutěžící však byli s průběhem turnaje spokojeni, což vyjádřili i poděkováním organizátorům turnaje. Pořadatelem turnaje bylo OSŽ ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a se Správou železnic s příspěvkem ze Sociálního fondu ČD a ČD Cargo, z centrálního fondu FKSP Správy železnic a z prostředků OSŽ.

Miloslav Čáslavský

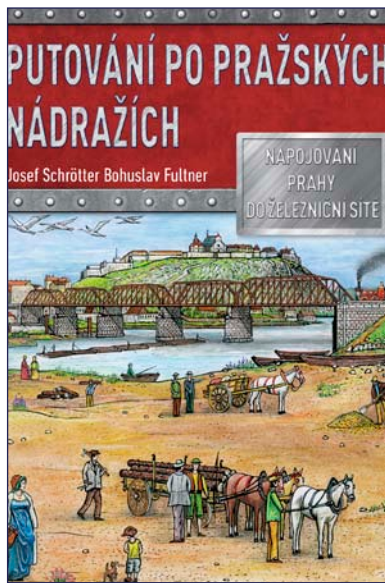


Vítězové mužské a ženské kategorie turnaje v minigolfu na společném snímku. Zleva Jarmila Halounová, Ondřej Vacek, Martina Boháčková, Libor Kiš, Petr Šístek a Dagmar Balejová

Umíte jazyky?

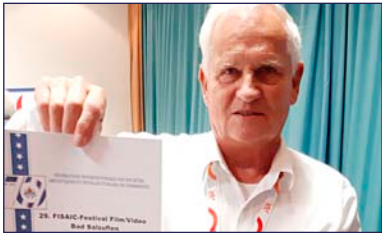
Mezinárodní oddělení OSŽ hledá pro občasnou spolupráci nové kolegy/ně s komunikativní znalostí anglického, německého nebo francouzského jazyka. Jedná se o nepravidelné doprovody při sportovních či kulturních akcích, případně tlumočení v ČR i v zahraničí. Práce je vhodná jak pro zaměstnance železničních společností, tak i pro jejich rodinné příslušníky (od 18 let). V případě zájmu zašlete na email ondrej.smehlik@osz.org krátký motivační dopis s těmito údaji: jméno, datum narození, jazyk, který ovládáte a na jaké úrovni, email a telefon. S dalšími dotazy kontaktujte Ing. Šmehlíka na telefonu 737 275 076.

OSŽ



PUTOVÁNÍ PO PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍCH – NAPOJOVÁNÍ PRAHY DO ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

V říjnu 2022 přišla na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner „Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě“. Železnice znamenala obrovský dopravní přelom a to jak v nákladní, tak i v osobní dopravě. První železnici v Praze byla koněspřežní železnice z Dejvic do Kladna. Ale první parostrojní železnice do Prahy přijela z Olomouce na tehdejší Státní nádraží, dnes Masarykovo nádraží. U jednotlivých nádraží jsou uváděny všechny změny jejich názvu v průběhu času. Stavba nového spojení významně ovlivnila dopravní propustnost hlavního a Masarykova nádraží. Zrušení seřaďovacího nádraží ve Vršovicích umožnilo zřízení nových železničních zastávek Praha-Eden a Praha-Zahradní město. V příloze je řada zajímavostí, mezi kterými je uvedeno například nasazování některých zabezpečovacích zařízení v Praze. V knize jsou opět kouzelné obrázky malíře, železničáře na penzi Bohuslava Fultnera. Kniha bude k dostání u všech dobrých knihkupců nebo na emailové adrese: eshop@albatrosmedia.cz



FISAIC – filmaři vítězili v Bad Salzuflen

29. mezinárodní filmová soutěž FISAIC se konala ve dnech 29. 9. až 3. 10. 2022 v lázeňském městě Bad Salzuflen, v Německu, ve vile Dürkopp (zařízení BSW), kde bylo zajištěno ubytování, stravování a promítání filmů v kinosále. Festivalu se zúčastnili filmaři z Belgie, Německa, Česka a Slovenska, v celkovém počtu 34 účastníků. Stravování, ubytování i program byly na výborné úrovni. Tři dny probíhalo promítání filmů, které hodnotila čtyřčlenná komise. V sobotu, v pozdním odpolední, se konala prohlídka lázeňského areálu v Bad Salzuflen s průvodcem. V neděli byl uspořádán celodenní autobusový zájezd k monumentálnímu Hermannovu pomníku, který je věnován historické osobnosti – cheruskému princovi Arminiovi, který velel germánským kmenům, které v bitvě u Teutoburského lesa porazily tři římské legie. Oběd byl zajištěn na trase ve stylové restauraci skanzenu Detmond, kde se odpoledne konala prohlídka části areálu, který leží na celkové ploše více než 90 hektarů, kde se nachází asi sto plně vybavených venkovských budov ze všech regionů Vestfálska, včetně dvou větrných mlýnů.

V neděli večer, po slavnostní večeři, proběhlo v kinosále vile Dürkopp vyhlášení vítězů, za účasti zástupkyně radnice města Bad Salz-

uflen. V místním baru bylo potom připraveno malé posezení, kde si filmaři navzájem vyměňovali své zkušenosti z natáčení filmů.

A celkové výsledky naší skupiny? Na festivalu bylo celkem promítnuto 48 filmů, z nichž porota vybrala ty nejlepší v každé kategorii (celkem 6 kategorií), česká kolekce obsahovala 19 filmů. V porotě zasedal i český porotce – Eduard Pech, který je rovněž členem mezinárodní technické komise pro film a video FISAIC. Filmaři Českého zemského svazu FISAIC si odvezli domů dvě zlaté medaile (Eduard Pech za film „Láska kvete v každém věku“, kategorie filmu D a Pavel Kubát za film „Vzpomoc“, kategorie filmu C), 3 stříbrné medaile (Petr David – film kategorie A, Pavel Kubát – film kategorie C a Danuše Kubátová – film kategorie D), 1 bronzovou medaili (Pavel Kubát – film kategorie C) a několik diplomů (Eduard Pech, Danuše Kubátová, Vladimír Příbyl, Petr Chmela a Jarmila Šmerhová). Pro naši filmařskou skupinu to byl velký úspěch ve velmi silné mezinárodní konkurenci.

Další již 30. ročník mezinárodního filmového festivalu FISAIC by měl proběhnout v roce 2024 ve Francii.

Autorka článku a foto:
Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Regionální mistrovství USIC v orientačním běhu ve dnech 3. až 5. září 2022 v Dánsku, ve městě Helsingor

Tohoto mistrovství se zúčastnili orientační běžci z České republiky, Dánska a Švýcarska.

První den, 3. září, se uskutečnil **Sprint**.

Umístění našich sportovců:

Kategorie-ženy		Kategorie-muži	
D21	3. Barbora Muchová 4. Eva Marková	H21	2. Zdeněk Šabatka 3. Michal Tihon 4. Ondřej Paleček
D45	1. Helena Otrusínová	H45	1. David Nehasil 3. Ondřej Svoboda 4. Miroslav Lot

Druhý den, 4. září, se uskutečnil **Long**.

Umístění našich sportovců:

Kategorie-ženy		Kategorie-muži	
D21	2. Barbora Muchová 3. Eva Marková	H21	1. Zdeněk Šabatka 3. Ondřej Paleček 5. Michal Tihon
D45	1. Helena Otrusínová	H45	1. Ondřej Svoboda 2. David Nehasil 3. Miroslav Lot

V celkovém hodnocení států naši sportovci obsadili 1. místo. Na druhém místě se umístili sportovci Švýcarska a na třetí místě se umístilo družstvo z Dánska.

S výpravou cestoval trenér Martin Štrtr a tlumočnick Jiří Zachař.

Touto cestou bych chtěl poděkovat celé výpravě za výbornou reprezentaci České republiky a gratuluji všem sportovcům za reprezentování železničních společností.

Přeji mnoho dalších úspěchů v tomto náročném sportu.

Vedoucí výpravy
Petr Štěpánek,
místopředseda OSŽ

