

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

V kritických situacích členům OSŽ pomůže Podpůrný fond

V šestý den posledního měsíce letošního roku se konalo v Praze v domě Bohemika jednání Představenstva Odborového sdružení železničářů. Zase-

o dlouhodobý a velmi ekonomicky náročný proces.

Na leden 2023 jsou naplánovány aktivity OSŽ ČD a to 16. 1. Brno, 17. 1.

plánu na rok 2023. Velká spokojenost je s rozvojem dceřiných společností v Německu, Polsku, ale i na Balkánu. Vedení společnosti své zaměstnance ocení jednorázovou odměnou, neboť se i v letošním roce podařilo splnit hospodářský plán.

Místopředseda OSŽ Petr Štěpánek, předseda podnikového výboru OSŽ Správy železnic, si pochvaloval pokrok při podepsání kolektivní smlouvy, ke kterému se již dne 16. listopadu 2022 připojil poslední očekávaný podpis odborové centrály ADP. Mimořádné odměny GR pro zaměstnance jsou již vypláceny, a to dokonce ve vyšší částce oproti původnímu předpokladu.

Své krátké vystoupení, za Nedrážní republikový výbor OSŽ, zaměřila místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková na blízké se finalizaci kolektivní smlouvy u Dopravního zdravotnictví a.s., s tím, že kolektivní smlouva by byla platná až do roku 2025. Podobně je na tom i společnost OHLA ŽS, zde se čeká na vyjádření a schválení představenstva ve Španělsku.

—RED—

(Blíží informace na www.osz.org)



dání řídil 1. místopředseda OSŽ Radek Nekola. Na programu byla kontrola plnění úkolů, informace ze zásadních jednání, přiznání dávek z Podpůrného fondu a přiznání právní pomoci v zastoupení před soudem.

V další části vystoupili místopředsedové Odborového svazu železničářů. Štěpán Lev, současně předseda podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., ve svém vystoupení zdůraznil, že u Českých drah chybí přes 800 zaměstnanců, a to především z řad strojvedoucích a vlakového personálu. Určitou negativní roli zde sehrávají i podmínky přijímání nových uchazečů (psychologické posouzení a objem předpisů). Také zmínil, že se stále nepodařilo odstranit problém v aplikaci dodatkového volna, čímž se komplikuje jeho čerpání.

V rámci centrálních akcí BOZP na rok 2023 bude kladen důraz na nocležny na které v dotazníkovém šetření ministerstva dopravy a Drážního úřadu poukazovali strojvedoucí. Jde ale

Olomouc, 18. 1. Plzeň, 19. 1. Č. Budějovice, 24. 1. Praha a 26. 1. Pardubice.

PhDr. Helena Svobodová přednesla nové informace z jednání poradní skupiny ETF pro strojvedoucí, kde na programu byla řešení revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, kam například patří především jazyková úroveň. A také monitoring pracovní doby strojvedoucích, pod kterou spadá evidence doby odpočinku, přípravy, jízdy atd. V železniční sekci ETF se diskutovalo o možné veřejné dopravě zdarma, o ženách na železnici a ekonomické situaci v jednotlivých zemích.

První místopředseda OSŽ Radek Nekola, rovněž také předseda podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, hovořil o jednání dozorčí rady, které proběhlo 1. prosince a mimo jiné se zabývalo schválením podnikatelského

■ Podnikový výbor OSŽ Správa železnic, s. o.

Přesčasová práce klesá

Pravidelné listopadové zasedání Podnikového výboru při Správě železnic se konalo 24. 11. 2022 v pravidelném čase a na obvyklém místě, tedy v sídle Ústředí OSŽ na Bohemice. Po uvítání předal předseda PV Petr Štěpánek, který jednání řídil, slovo předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému. Ten v krátkosti shrnul proběhlá jednání, kterých se zúčastnil a nastínil projednávaná témata. Jedná se především o připravovanou důchodovou reformu, kde má OSŽ v záměru zvýšit počet profesí s nárokem na dřívější odchod do penze.

V části věnované jednání tripartity upozornil Martin Malý na nekalé praktiky některých poskytovatelů energií v nastavování záloh po zavedení cenového stropu. Pro lepší orientaci občanů je k dispozici na webu MPSV kalkulačka, která po zadání tarifu a předpokládané spotřebě doporučí výši měsíční zálohy.

Personální ředitel Správy železnic Ing. Koucký, kterého v některých částech doplnila Ing. Kohoutová, se vrátil k podpisu PKS 2023 poslední odborovou centrálou (ADP). Na toto téma navázal informací o připravovaných jednáních na téma střežení pracoviště,

což byla i naše podmínka před podpisem kolektivní smlouvy.

V další části se Ing. Koucký věnoval jak personálním změnám, které proběhly nebo probíhají, tak pravidelným tématům jako je plnění kolektivní smlouvy ve statistice růstu nominální a poklesu reálné mzdy, průměrné mzdě podle profesí. Přesčasová práce za leden až říjen oproti loňskému roku poklesla o více než 3% na 6,43 hodiny na zaměstnance a na dotaz bylo upřesněno, že například u výpravčích je to 13,94 hodiny, což je o 5% méně než v roce 2021. Personální ředitel vyjádřil i naději, že po úpravě programu EYDO firmou Oltis, by letos nemělo nastat tolik případů krácení dovolené jako v loňském roce.

JUDr. Vlášková doplnila, že došlo k lhůta pro podání námitek k ukončenému výběrovému řízení na poskytovatele nového benefitu „Zaměstnanecké čipové karty“ (ZČK). Další výběrové řízení bude v nejbližších dnech vypsané na poskytovatele KOP v roce 2023. V zadávacím řízení je také navýšena cena o 20%. Vše by mělo probíhat tak, aby naši zaměstnanci mohli odjíždět (Pokračování na str. 2)



Jako již tradičně každý rok dozdobovali vánoční stromeček na Masarykově nádraží v Praze generální ředitel Českých drah, letos to byl Mgr. Michal Krapinec za spolupráce místopředsedy Odborového sdružení železničářů a zároveň předsedy Podnikového výboru OSŽ ČD, a.s., Štěpána Lva. U stromečku se sešli 8. prosince a obdivovali ručně vyráběné ozdoby z šikovných rukou zaměstnankyň železničních společností – členek Českého zemského svazu FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů). Generální ředitel ČD je stejně jako generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA patronem této akce, která má za cíl přispět na konto nadace Železnice srdcem, neboť ozdoby jsou následně nabízeny k prodeji na Národním dni železnice.

Proto tyto ozdoby mají své místo také na stromečku ve vestibulu pražského hlavního nádraží. Zde se setkal generální ředitel společnosti Správa železnic Jiří Svoboda s místopředsedou Odborového sdružení železničářů a současně předsedou Podnikového výboru OSŽ Správy železnic Petrem Štěpánkem.

„Vážení čtenáři, drazí kolegové, rok se s rokem sešel, opět začíná bilancování, a proto bych vám všem chtěl poděkovat za vaši kvalitní práci. Já nikdy nebudu rozlišovat profesí, nebo kdo je, nebo není něčím členem. Naopak si myslím, že naše síla je v tom, že jsme soudržná komunita a proto všem prostřednictvím Obzoru do nového roku přeji především pevně zdraví a úplně nejvíc bych si – i vám – přál, abychom se v novém roce vzbudili třeba už 1. ledna a přechetli si, že válka skončila. Děkuji vám všem!“ vzkázal od stromečku Jiří Svoboda.

Milan Sedlák

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Hovoříme s redaktorem Miroslavem Čáslavským:

„Každý redaktor má svůj styl, nápady, kontakty a způsob práce ...a ten se nedá okopírovat.“

V podzimních vydáních Obzoru jsme se částečně věnovali významnějším výročími společností i jednotlivců a nyní v tom budeme ještě pokračovat. Tentokrát zabrousíme do vlastních řad. Pravdou je, že došlých příspěvků bylo opravdu hodně a nemohlo tedy být všem vyhověno, natož abychom mohli preferovat některé vlastní články. Proto s přáním půlkulatin redaktora Obzoru Miroslava Čáslavského přicházíme teprve až nyní, přestože svých krásných 75 let se dožil už v letním prázdninovém období.

Je to úctyhodný věk a nová redakce Obzoru je ráda, že své síly nadále upíná k tvorbě tohoto čtrnáctideníku a je jejím členem, ikonou, která je dlouhá léta úzce spjata se železnici a má ji, jak se obecně říká, v malíčku.

Myslím, že povídání z mé strany už bylo dost, dejme tedy slovo kolegovi Čáslavskému.

■ Kdy jste nastoupil k železnici a jaké pracovní funkce jste zastával?

Především bych chtěl zmínit ta slova o „ikoně“, to si já o sobě opravdu nemyslím, dělám prostě tuto práci rád a snad jsem občas v průběhu těch třiceti let, co v Obzoru působím, i nějakým svým článkem čtenáře zaujal, ale nemyslím si, že bych nějak vynikal.

Ale k samotné otázce: Na železnici jsem nastoupil v roce 1966 poté, co jsem absolvoval železniční průmyslovku v Šumperku. Do té doby pro mě dráha

byla téměř terra incognita, tedy země neprobádaná, i když na ní pracoval můj dědeček z otcovy strany jako výpravčí ve Skalici nad Svitavou – ten ovšem zemřel nešťastnou náhodou již v roce 1925, takže jsem ho prakticky nezažil – jen z vyprávění mé babičky.

Jako první stanice, kde jsem získával zkušenosti ze železnice, byla Hrubá Voda (trať Olomouc–Krnov), kde jsem pracoval dva měsíce před válkou jako signalista. Tehdy ještě jezdily běžně parní vlaky, návštěvka byla mechanická, výhybky se osvětlovaly petrolejovými lampami a na dráze vládla pospolitost – jeden dýchal za druhého. Po návratu z vojny jsem začal pracovat jako výpravčí v sousedním Domašově nad Bystřicí, to bylo v době, kdy na této trati byla velice hustá osobní i nákladní doprava, přemíra posunu, poněkud s vojenskými převozy. Na tuto stanicí dodnes rád vzpomínám. Pak jsem vystřídal další stanice v tehdejší obvodu Provozního oddílu Přerov, a když se pak můj život nějak zašmodrchal, přešel jsem na pozici úředníka na Správě Střední dráhy v Olomouci. Tam sice práce nebyla tak zajímavá jako v provozu, ale na druhé straně jsem získal spoustu neocenitelných zkušeností z práce na železnici a poznal práci železničářů mnoha pracovních profesí.

■ Co vás přimělo k tomu stát se novinářem, jaké předpoklady vás k tomu vedly?



Po roce 1989 jsem začal psát články do železničářských novin, neboť psaní obecně mě dost bavilo již od dětství. V minulém režimu bych však se svými názory asi neuspěl, tak jsem se v tomto směru veřejně neprojevoval. Psal jsem si spíš pro sebe, poněkud nějaké povídky a vyprávění na různá témata. Teprve po změně režimu jsem zkusil nějaké své postřehy na život na železnici zveřejnit, nejprve v týdeníku Trať družby (později přejmenovaném na Železničář) a později i v časopise Obzor, který tehdy vznikl z někdejšího Železničního obzoru. To již mě psaní chytlo naplno, protože člověk se nemusel bát, že bude za své názory nějak popotahován.

■ Od kterého roku pracujete v Obzoru?

Tehdejší šéfredaktorkou Zdeňkou (Pokračování na str. 2)

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **Podnikový výbor OSŽ Správa železnic, s. o.**

Přesčasová práce klesá

(Dokončení ze str. 1)

dět na KOP již v prvních měsících roku 2023. V současné době se připravuje pokyn na jednotky, týkající se průzkumu zájmu o KOP, kde se každý zaměstnanec vyjádří, zda chce absolvovat KOP nebo nemá zájem. Zástupce oddělení BOZP Jaroslav Leština upozor-

nil na platné normy o teplotě na pracovišti a nepřípustnosti použití vlastních elektrospotřebičů na pracovišti. Případné měření teploty je potřeba provádět certifikovanými měřidly, v určené výšce a na určeném místě.

—RED—

(Blíže informace na www.osz.org)

Milan Sedlák

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Hovoříme s redaktorem Miroslavem Čáslavským:

„Každý redaktor má svůj styl, nápady, kontakty a způsob práce... a ten se nedá okopírovat.“

(Dokončení ze str. 1)

Sládkovou jsem byl osloven někdy v roce 1991, nejprve jsem přispíval spolu s Milanem Kubičkem a Martinem Fořtem jako externí regionální redaktor, v roce 1994 jsem přešel do Obzoru na plný pracovní úvazek. To bylo v době, kdy tam pracoval se Zdeňkou Sládkovou Martin Navrátil a Michael Mareš, později šéfredaktor Obzoru. Tehdy byl Obzor ještě černobílý a vycházel jako týdeník, jednou za čtrnáct dní o osmi stranách, web tehdy neexistoval, všechno bylo „na papíře“. Když se ohlédnou do minulosti, nedokážu pochopit, jak jsme to tenkrát všechno zvládali, práce bylo doslova nad hlavu, ale ten kolektiv byl úžasně pracovitý, tahounem byl Michal Mareš a Zdeňka Sládková, která snad za těch více než třicet let ani jednou nezastonala, takže Obzor vždycky vyšel včas. A i mě ta práce nesmírně bavila (a baví dodnes), takže jsem nehleděl na čas, jezdil jsem po stanicích a po depech a vlastně všude, kde pracovali železničáři, a psal o lidech, kteří tam pracovali. To bylo a je na této práci nejkrásnější. Znovu bych však chtěl zdůraznit, že největší práci odvedli Michal a Zdeňka.

■ Na jaké oblasti se nejraději zaměřujete?

Jak jsem již předeslal, na dráze jsem v době mé aktivní činnosti měl možnost seznámit se s prací železničářů nejrůznějších profesí a vždy mě lákala psát o tom, co se na dráze děje tak říkajíc za kulisy. Konkrétně mě nejvíce zajímá doprava, neboť z té jsem jako bývalý výpravčí vyšel. Ale nevyhýbám se ani jiným tématům, například modernizaci železnice, která však s sebou přináší také stinné stránky, jako je například propouštění, či změna zaměstnání. A s tím je spojená i práce odborářů, hlavně členů OSŽ, s nimiž rád hovořím a přenáším jejich názory a postřehy ostatním. Nejvíce obdivuji ty, kteří svoji práci pro odbory dělají ve svém volném čase a prakticky bez nároku na nějakou odměnu. To je pro mě doslova fascinující, zvláště v dnešní době, kdy plno lidí lační jen po penězích. A psát o lidech, pro které nejsou to hlavní peníze, ale starost o ostatní, je doslova radost.

■ O vás se ví, že jste celoživotním sportovcem. Stále jezdíte na kole, baví vás běhání... jakým sportům se věnujete či jste se věnoval?



Zastávám názor, že pokud se člověk hýbe (i když to někdy může být hodně těžké), tak žije, takže se snažím každé ráno vyběhnout do parku, v jehož blízkosti bydlím. Odjakživa mě bavily pěší výlety, nejraději po mých milovaných Jeseníkách, moc a moc mě baví cyklistika, v zimě běhám na lyžích, cvičím dokonce i jógu a příležitostně se věnuji i dalším sportům, kupodivu ne košíkové, i když měřím dva metry. Ale rád zajedu jako reportér na odborářské turnaje v různých sportech a tam zjišťuji, že sport je opravdu droga – kdo ho jednou okusil, ten se ho jen tak nevzdá.

■ A jak vidíte vývoj (nebo stagnaci) v současném zaměření Obzoru (i z pohledu čtenářů)?

To je opravdu těžká otázka. Porozpadu původní redakce se Obzor ocitl v nelehké situaci – navázat na původní obsah, který se vryl čtenářům takřka pod kůži. Ale to je nesmírně obtížné, každý redaktor má svůj styl, nápady, kontakty a způsob práce a ten se nedá převzít nebo nějak okopírovat. Navíc zde má v poslední době svůj vliv i jakoby nedostatek místa, a i když mnoho věcí by snad bylo možno zveřejnit na webu OSŽ, plno článků dopisovatelů, či čtenářů zůstává nezveřejněných, a tak se poněkud vytrácí zpětná vazba. Z ohlasů, které od dopisovatelů, ale i od běžných čtenářů mám, vím, že jim chybí právě „jejich“ rubrika Názory, také rubrika „Všimli jsme si“ a zvláště pak čtvrtá strana, která je v poslední době někdy využívána jinak než dříve. Některé články jsou snad i zbytečně dlouhé... To všechno trápí i mě. Ale hlavní slovo má vydavatel a redakční rada a já věřím, že se postupně Obzor stane zase médiem, kde nezanedbatelné slovo budou mít právě dopisovatelé a čtenáři.

■ Vidím, že byste na závěr ještě rád něco dodal...

Ano, když už mám tu možnost, chtěl bych všem čtenářům Obzoru upřímně popřát hodně radosti nejen o Vánocích, ale i v celém příštím roce – a zůstaňte, prosím, Obzoru věrni.

■ Děkuji za rozhovor a za podněty... a přeji vám mnoho úspěšných chvil a životního elánu, a to i v naší redakci, které dáváte punc odbornosti v oblasti železnice, přeji vám do dalších a věřím, že i společných let hodně zdraví, pohody, sil a vůbec tu správnou životní invenci! ■



Vystavené fotografie Ing. Jarmily Šmerhové na chodbách Ústředí OSŽ hodnotil před účastníky vernisáže (viz str. 4) Jan Týc

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Ing. Jarmila Šmerhová:

„Odjakživa mě bavilo něco vytvářet a organizovat...“



Poté, co odchodem do důchodu opustila zaměstnání na Českých drahách, kde naposled působila na personálním oddělení a správě majetku GR ČD, přešla v roce 2015 na Ústředí OSŽ, kde zastává funkci výkonné tajemnice Českého zemského svazu FISAIC. „Odjakživa mě bavilo něco vytvářet a organizovat, v současné funkci však mohu tuto touhu rozvíjet naplno,“ svěřuje se Jarmila Šmerhová. Ve své práci řídí činnost deseti zájmových skupin, v nichž jsou organizováni železničáři s nejrůznějšími koníčky, mezi které patří literatura, malování, fotografování, kreativní ruční práce, či modelářství, svůj koníček zde mohou rozvíjet také radioamatéři, esperantisté, hudebníci, filatelisté nebo filmaři. Rozsah činnosti zájmů, kterým se ve FISAIC mohou železničáři věnovat, je opravdu pestrý.

Samotná Jarmila Šmerhová propadla kouzlu malování, fotografování a literární tvorby, baví ji také filmování (hlavně jednodinové hrané filmy), kreativní ruční práce, někdy si s kapelou ČZS FISAIC s názvem JEDETO zahrraje na tamburínu a také ji hodně baví cestování, které rozšiřuje člověku obzory. Věnuje se rovněž rybaření, které jí přináší blahodárny klid a pohodu v duši.

A co patří do pracovní náplně výkonné tajemnice Českého zemského svazu FISAIC? „Mojí hlavní starostí je organizace seminářů, soutěží a výstav, kde mohou železničáři dále rozvíjet své koníčky a věnovat se jim i pod odborným dohledem,“ přibližuje Jarmila Šmerhová ve zkratce. Každé dva roky připadne na Českou republiku pořadatelsví nějaké mezinárodní výstavy, či soutěže, v ostatních letech pak se členové zájmových skupin účastní těchto akcí v cizině. FISAIC je mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů, která byla založena západoevropskými železničáři již v roce 1952. Federace nyní sdružuje již 22 zemí Evropy. „Je velice významné, když se naši železničáři mohou inspirovat v tak rozsáhlé organizaci a současně i předvést svoje umění,“ dodává Jarmila Šmerhová.

V celkem deseti skupinách Českého zemského svazu FISAIC je zapojeno zhruba tři stovky železničářů, největší zájem je o kreativní ruční práce, které jsou doménou žen, naproti tomu například železniční modelářství či radioamatérství (FIRAC) jsou oblastmi, ve kterých kralují muži. Své umění a schopnosti mohou členové FISAIC předvést v různých zemích Evropy. Letos byla například mezinárodní výstava malířských děl v Německu, na festivalu se tam mohli uplatnit také filmaři. V České republice se letos konal Kongres esperantistů (IFEFF) v Berouně a vloni proběhla mezinárodní výstava fotografií ve Svitavách. „Na příští rok připravujeme mezinárodní výstavu železničních modelů v Opavě a v roce 2024 se u nás bude konat Kongres radioamatérů,“ přibližuje Jarmila Šmerhová. Příprava těchto a dalších akcí pohlcuje nejen celý její pracovní čas, ale i značnou část času volného. „Vůbec mi to ale nevadí, dělám práci, která mě baví a naplňuje. A to je přece super, co víc si člověk může přát?“ dodává závěrem.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Švédské SJ znovu zavádějí rychlíky mezi Stockholmem a Oslem

(Stockholm) Vlaková doprava mezi Stockholmem a Oslem bude znovu obnovena po několika letech stavebních prací na trati na norské straně. Jak oznámila švédská železniční společnost SJ, provoz mezi Stockholmem a Oslem vzroste se změnou jízdního řádu od 11. prosince. Ve všední dny je pak stanoveno v každém směru pět odjezdů, v sobotu tři a v neděli čtyři. Více než polovina provozu má být vedena rychlíky, u kterých lze volit mezi dvěma třídami. Cesta pohodlnými jednotkami SJ X2000 a X3000 mezi hlavními městy má trvat něco málo přes pět hodin. V létě 2023 však bude muset být doprava mezi Oslem a Stockholmem odkloněna kvůli plánovaným výlukovým pracím na trati mezi Laxå a Kristinehamn. To povede k prodloužení cestovních dob. Po dlouhé době různých stavebních prací na norském úseku to bude vlastně poslední velký stavební projekt.

Potěšující nárůst dopravy kalí fakt, že nová konzervativní vláda ve Švédsku snižuje investice, o kterých rozhodla minulá vláda na údržbu desítky let zanedbávané

železniční infrastruktury, ve prospěch výstavby silnic. Je to 750 švédských milionů korun, o které budou sníženy rozpočet železnice a budou použity na silnici. Nová vláda se snaží uklidnit poukazem na to, že peníze stažené z drah budou podle plánů použity pouze na železniční projekty po roce 2023. Na stavbu silnic jsou naopak převedené peníze potřeba okamžitě.

Předchozí vlády jsou zodpovědné za nedostatečnou údržbu velkých částí švédské železniční sítě. Důsledky se projevují v lo-mech kolejnič, stržených trolejových vedeních a poruchách výhybek, které vedou k častým zpožděním a rušením vlaků. V posledních deseti letech však přesto vzrostly investice do železniční infrastruktury, ale to nestačí na zlepšení celkové funkčnosti železničních zařízení. Stále narůstající zpoždění v údržbě a modernizaci i přes vyšší finanční příspěvky nakonec povede k ještě vyšším nákladům na údržbu. Tím spíše, že nová vláda dokonce kráčí již přidělené prostředky.

Z Businessportal-norwegen.com připravil sh

Všimli jsme si

● **V ŽST. AŠ NYNÍ PROBHÁ** výstavba nové nádražní budovy, započatá začátkem listopadu letošního roku. Nový energeticky úsporný přízemní objekt s odbavovací halou a provozními místnostmi, tvořený dvěma výškově i materiálově odlišnými kvádry, bude situován východně od stávající nádražní budovy z roku 1971 (na snímku ze dne 28. 11. 2022), opláštěné cihlovým páskem, či modrým boletickým panelem, která je již naddimenzovaná a v nevyhovujícím stavu, tudíž dojde k její demolicí. Současně zde proběhne oprava přístřešku přilehlého prvního nástupiště a úpravy přednádražního prostoru (investice města), kde bude vybudován menší autobusový terminál navazující na tamní zmiňované vlakové nástupiště a parkoviště s 22 parkovacími místy. Jedná se o společný projekt Správy železnic a města, který je ze 70% financován z evropských peněz v rámci Národního plánu obnovy. **Tomáš Martínek**



● **V HEŘMANOVĚ MĚSTCI** vyrůstá nový autobusový terminál vedle nádraží. V současnosti probíhají rovněž úpravy přilehlého kolejíště a to v podobě výstavby dvou nástupišť, čímž bude umožněn přestup hrana – hrana mezi autobusy a vlakem. Zprovoznění lze očekávat v průběhu roku 2023. **Martin Hájek**



● **V ŽST. CHODOV NYNÍ PROBHÁ** výstavba nové jednopodlažní nádražní budovy v hodnotě 34,5 milionů Kč (na snímku ze dne 8. 11. 2022), jež bude situována blíže k centru města. Kromě prostorné odbavovací haly tu dojde k úpravám přednádražního prostoru, kde bude vybudováno parkoviště P+R, včetně místa pro motocykly. Tato investiční akce, jejímž zhotovitelem je firma Strabag Rail, má být dokončena v říjnu příštího roku a naváže tak na před lety realizovanou výstavbu nových nástupišť, na která je zřízen mimoúrovňový přístup podchodem, s jehož prodloužením do severní části města se v budoucnu počítá v souvislosti s předpokládanou investiční výstavbou. V místě dosavadního zchátralého objektu z roku 1870 (na snímku) vznikne točna autobusů a stanoviště náhradní autobusové dopravy. **Tomáš Martínek**



Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 49 – 15. 12. 1997

Na první straně přinesl Obzor informaci o tom, že zástupci Odborového sdružení železničářů se ve dnech 9. a 10. 12. 1997 zúčastnili sněmu Českomoravské komory odborových svazů (ČMKOS) bez hlasovacího práva. OSŽ sice zaplatilo členské příspěvky, dlužilo však 3000,- Kč za každého účastníka sjezdu a 1 Kč za každého člena odborového svazu na dofinancování rozpočtu ČMKOS. Předseda OSŽ Jaromír Dušek po sněmu řekl Obzoru, že podle jeho názoru je síla ČMKOS pouze předstírána. „Spousta předsedů svazů jsou generálové bez vojska, kteří nejsou schopni jakékoliv akce, maximálně tak proklamativních, nicneříkajících prohlášení. Mám z toho vážné obavy.“ K případnému vystoupení z Komory se Jaromír Dušek nevyjádřil a dodal, že rozhodnutí je v kompetenci Ústředí OSŽ. Uvedl, že přes všechny nedostatky je podle něj ČMKOS potřebnou institucí, potřebuje však zlepšit funkčnost a hospodaření.

„Mnohé železniční tratě opět ožijí,“ uvádí se v článku informujícím o tom, že Drážní úřad udělil licence na provoz tratí několika soukromým provozovatelům, například Jindřichohradeckým místním drahám a dále společně s Viamont, GJW Praha či OKD Doprava.

Obzor č. 50 – 22. 12. 1997

Poslední číslo Obzoru roku 1997 mělo přinést informaci o podpisu kolektivní smlouvy na ČD, ale nestalo se tak. V době uzávěrky totiž stále ještě nebylo dosaženo dohody v otázce mezd a pracovní doby.

Republiková rada seniorů OSŽ

Jízdní výhody začínají někdy ztrácet svůj původní smysl

V plném počtu se ve středu 23. 11. 2022 sešli v sídle OSŽ v Praze členové Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ na svém listopadovém jednání. Prvním hostem jednání byl místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek (na úvodním snímku). Ten seznámil členy rady s průběhem kolektivního vyjednávání na Správu železnic, která byla po menších průtazích podepsána 16. 11., kdy připojil podpis zástupce poslední OC ADP. Přiblížil rovněž jednání o zásadách FKSP a novinářských v tomto fondu.

V diskusi se členy rady vysvětlil Petr Štěpánek také některé nejasnosti, týkající se jízdních výhod pro zaměstnance, rodinné příslušníky a důchodce, spadající pod Správu železnic. „Jednáním se zaměstnavatelem, někdy nelehkým, se pro Správu železnic daří udržet podstatnou část jízdních výhod,“ připomněl Štěpánek. Přiblížil také problémy v zaměstnanosti, týkající se především nedostatku zaměstnanců v některých profesích (výpravčí, návestní technici, elektromechanici, či zaměstnanců s licenci strojvedoucích), nebo problémy s neobjednáváním vlaků ze strany krajů i na tratích, kde byly vynaloženy nemalé finanční prostředky na opravu.

Jednání RRS pokračovalo diskusi na téma klubů seniorů, kde je žádou-

„Několik nedrážních organizací hodlá odejít z OSŽ.“ Pod tímto titulem najdete zpravodajství ze zasedání Představenstva OSŽ ze dne 17. 12. 1997. K jednání byli přizváni představitelé základních organizací OSŽ Pars DMN Šumperk, KOS Krnov a OOS Ostrava v souvislosti s jejich uvažovaným odchodem z OSŽ. Problém byl hlavně ve financích, neboť tyto organizace nesouhlasily s 30% odvodem příspěvků do centrály. Argumentovaly složitou finanční situací v podnicích. Na jednání Představenstva OSŽ nedošlo k řešení, které by bylo pro zástupce nedrážních organizací přijatelné.

Silvestrovský Obzor – 31. 12. 1997

Tato mimořádná příloha Obzoru byla celá laděna skutečně silvestrovsky, o čemž svědčí už názvy některých článků, např.: „Říman a vedení divize obchodně provozní kandidují na Nobelovu cenu“ či „Viktor Kožený kupuje nejen námořní flotilu“ (jak je v textu uvedeno, Viktor Kožený se rozhodl odkoupit i zbytek kolejový materiál a vlakové soupravy Českých drah). Za zaznamenaní stojí i informace o tom, že na ČD byla podepsána kolektivní smlouva se mzdovým nárůstem 42%, z čehož polovina bude zaměstnancům vyplácena ve valutách. Silvestrovský Obzor zaznamenal i pád české vlády a s tím spojený odchod ministra dopravy Římana do služeb Českých drah ve funkci hradlaře, k čemuž dostal i malý služební byt, včetně chlívka s erární kozou. –zs–

ci zvýšení jejich počtu, který se oblast od oblasti liší. „Pro přehlednost je nutná evidence klubů, aby mohly být smysluplně rozdělovány příspěvky na jejich činnost,“ poznamenala předsedkyně RRS Danuše Polášková. Jak dále dodala, není rozhodující název „klub“, důležité je, aby byla vyvíjena činnost seniorů v jednotlivých ZO OSŽ, třeba i pod hlavičkou „Sdružení seniorů“, či „Dílenský výbor seniorů“.

Dalším hostem jednání rady byl již tradičně předseda OSŽ Martin Malý, který hovořil o problematice jízdních výhod ČD, které v některých oblastech (např. Brněnsko, Plzeňsko, Ústecko) poněkud ztrácejí svůj původní význam. Dále se předseda OSŽ také krátce věnoval problematice zastropování cen energií a znovu upozornil na kalkulačku, zveřejněnou na www.mpsv.cz, která umožňuje ověřit si, zda předepsané zálohy na energie jsou v přiměřené výši.

Závěrečná část jednání RRS OSŽ patřila diskusi o místě konání VI. Seniorových her OSŽ, které by se měly konat v Potštejně. Členové rady projednali také rekreační možnosti seniorů v zahraničí, schválili kalendář jednání na rok 2023 a informovali o aktivitách jednotlivých klubů seniorů.

–RED–
(Bližší informace na www.osz.org)



Po dlouhé těžké nemoci zemřel 2. prosince 2022 ve věku 71 let Zdeněk Hamala z Ústí nad Labem, dlouholetý člen Regionální sportovní komise OSŽ Praha a nadšený organizátor sportovních soutěží, především cyklistických a lyžařských. Až do svého odchodu do důchodu pracoval jako vedoucí skupiny provozního řízení na ČD Cargo v Ústí nad Labem.

Čest jeho památce!

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ



OSŽ prezentovalo v Bruselu první rok fungování MLS

Dne 8. listopadu 2022 se v Bruselu konalo Plenární zasedání sociálního dialogu na železnici. Zástupci sociálních partnerů ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) a CER (Společenství evropských železničních společností). Jedním z bodů programu byla prezentace prvního roku fungování monitoringu doby jízdy strojvedoucích prostřednictvím licence strojvedoucího v České republice.

Česko je první zemí v EU, kde byla zavedena zákonná povinnost evidence doby jízdy strojvedoucích, aby se zamezilo práci strojvedoucích pro více dopravců na úkor doby odpočinku. Téma kontroly doby jízdy strojvedoucích se po dvouleté pauze způsobené covidem opět vrací na program jednání mj. i v souvislosti s diskuzemi nad

novelou směrnice 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím. ETF zřídila speciální pracovní skupinu, jejímž cílem je navrhnout efektivní způsob kontroly, který by fungoval i v přeshraniční dopravě.

„Jsem velmi rád, že se podařilo náš systém monitoringu MLS prezentovat na společném zasedání zástupců odborů i zaměstnavatelů a věřím, že náš příklad bude inspirovat ostatní evropské země. Hlavní předností našeho systému jsou nulové náklady pro dopravce, kteří jsou v dnešní době již tak zatíženi vysokými náklady spojenými se zaváděním ETCS nebo norem ECM,“ doplnil předseda OSŽ Mgr. Malý.

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí KP OSŽ

Podnikový výbor OSŽ ČD, a. s.

Je nutné zvýšit úspěšnost nábory nových pracovníků

V úvodu jednání podnikového výboru OSŽ ČD, které se konalo 9. listopadu v Praze, vystoupil předseda OSŽ Martin Malý s aktuální informací, týkající se prolonačních poplatků u režijního jízdného ČD. Na jednání se zástupci Ministerstva dopravy ministerstvo v podstatě vyšlo vstříc požadavkům odborů, které nesouhlasily s původně navrženým jednorázovým zvýšením prolonačních poplatků o 100%. „Dohodnutý způsob valorizace výše prolonačních poplatků je kompromisem, který je však pro všechny zúčastněné strany přijatelným řešením,“ komentoval závěr jednání Martin Malý, který následně připojil informace z jednání Poradního týmu RHSD pro hospodářskou politiku dne 7. 11. na téma zastropování cen energií a dále také mj. na téma nejasností v predikci dopadů realizace programu „Zelená dohoda“. Vysvětlil rovněž důvody, které vedly k uzavření hotelu Salka v Rajčkových Teplicích ke konci letošního roku.

Členové podnikového výboru se zabývali situací ohledně čtrnáctideníku Obzor. Informace přednesla Věra Nečasová na jednání představenstva OSŽ: „Je potřeba, abychom také my upozorňovali redakci Obzoru na zajímavosti, které by se mohly objevit v tomto tisku.“

S pozvanými hosty zástupců zaměstnavatele se projednávala otázka nábory nových pracovníků, kterých je u Českých drah v současné době nej-

větší nedostatek v profesích vlakového doprovodu i opravářů kolejových vozidel. Vysvětlit tuto problematiku přišli členům výboru pracovníci personálního odboru ČD a členkou představenstva ČD odpovědnou za lidské zdroje, Blankou Havelkovou. V rozsáhlé diskusi mezi členy výboru a zástupci zaměstnavatele Petr Valenta z oddělení nábory zdůraznil snahu podniku zamezit odchodům zkušených pracovníků pro ztrátu motivace, jakož i nutnost zvýšit úspěšnost nábory, která v některých případech je pouze deseti procentní. V bodě organizační záležitosti vystoupil člen Dozorčí rady ČD Vladislav Vokoun, který vysvětlil situaci v oblasti předčasného odchodu do důchodu u některých profesí (voz-mistři, posunovači, zaměstnanci dep apod.), které jsou zatíženy nadměrnou námahou v zaměstnání. „Jsem připraven předložit návrh na zkrácení odchodu do důchodu o pět let bez krácení jeho výše. Bude to však běh na dlouhou trať,“ připomněl Vokoun.

V závěru jednání byly členům PV sděleny předběžné termíny na konání školení k PKS ČD na rok 2023 (tzv. aktivy) a také termíny zasedání PV v příštím roce. Věra Nečasová informovala o čerpání SF Článek 11 a o chystaných organizačních změnách, které budou v tomto článku v roce 2023.

–RED–
(Bližší informace na www.osz.org)



ŠAKVICE 1953

Jméno obce Šakvice v okrese Břeclav, která je součástí svazku obcí Mikroregion Hustopečsko v sousedství Chráněně krajinné oblasti Pálava i turisticky vyhledávaných Novomlýnských nádrží, je spjata s druhým největším železničním neštěstím v naší historii.

Došlo k němu na Štědrý den roku 1953, kdy v 1.06 hod. rychlík č. 4 z Prahy do Bratislavy v čele s lokomotivou 498.033 narazil v rychlosti 86 km/h na konec osobního vlaku č. 718, který stál u vjezdového návěstidla žst. Šakvice. Osobní vlak byl doslova smeten z trati. Následky byly strašné. 106 mrtvých a 102 zraněných! Tato tragická čísla byla bohužel ještě jednou překonána. 14. listopadu 1960 při čelní srážce osobních vlaků u Stěblové v okrese Pardubice zahynulo 118 našich spoluobčanů.

O tragickém neštěstí v Šakvicích se tehdy nesměla veřejnost z politických důvodů podrobně informovat. Hlavní viníci, strojvedoucí a topič, kteří v podnapilosti během jízdy usnuli, byli odsouzeni k nepodmíněným trestům. Potrestán byl i vlakvedoucí, jehož povinností bylo sledovat návěstidla a mohl neštěstí při vjezdu rychlíku do obsazeného traťového oddílu zabránit.

Teprve v prosinci 2011 byla na staniční budově v Šakvicích za účasti široké veřejnosti odhalena pamětní deska jako připomínka této nezměrné tragédie. Stalo se tak na základě iniciativy historika, publicisty a vlastivědného pracovníka PhDr. Ladislava Valihraha.

V souvislosti s rekonstrukcí a elektrifikací tratě Šakvice–Hustopeče u Brna a rozsáhlými stavebními úpravami v žst. Šakvice i přílehlých autobusových staništích původní umístění pamětní desky ztratilo svůj význam.

Na základě návrhu příbuzných obětí zastoupených panem Jiřím Prokešem, jehož dědeček při neštěstí zahynul, byl požádán ředitel OŘ Správy železnic v Brně Ing. Libor Tkáč, MBA o přemístění pamětní desky na jiné místo. Díky vstřícnosti Správy železnic byla pamětní deska umístěna na vhodnějším místě. Realizaci provedli pracovníci Správy pozemních staveb OŘ SŽ v Brně a i na tomto místě jim patří veřejné poděkování.

Dnes již žije v blízké obci Starovičky pouze jedna přímá účastnice srážky vlaků paní Ludmila Bízová. Potomci obětí si však tuto neblahou událost pravidelně připomínají. Pod pamětní deskou nikdy nechybí kytička nebo věneček. V době výročí zde pokládají kytičky i zástupci Českých drah, OŘOD Východ, osobní stanice Břeclav. Úcta k našim předkům v tomto kraji pod Pálavou ještě nezmizela v nánosu lhostejnosti dnešní konzumní doby. Díky za ni.

Text a foto Vladimír Selucký



Dne 9. listopadu se konalo jednání Podnikového výboru OSŽ ČD, a. s.

Foto: Miroslav Čáslavský



Jan Týc, Ing. Jarmila Šmerhová a Vladislav Vokoun při zahájení vernisáže

Vernisáž Galerie Bohemika Praha

V úterý 8. listopadu proběhla v Domě Bohemika (sídlo Ústředí OSŽ) v Praze-Vysočanech slavnostní vernisáž fotografií Jarmily Šmerhové, která působí jako výkonná tajemnice Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů). Mezi její nesčetné koníčky (viz rubriku „Představujeme“ v tomto čísle) patří právě fotografování. Výběr nejlepších fotografií z její současné tvorby provedl Jan Týc, vedoucí skupiny fotografování ČZS FISAIC. Více než třicet fotografií o rozměru 30x40cm zaplnilo chodby v pěti patrech Domu Bohemika a vystřídal tak Galerii Radka Hortenského, jehož fotografie zde byly vystaveny od roku 2020. „Střídáme se po roce, Radkovy obrazy zde visely déle, neboť do toho vešel covid,“ vysvětluje Jan Týc.

Nápad oživit chodby Ústředí vyšel před pár lety přímo z hlav členů ČZS, jehož prezidentem je Vladislav Vokoun. „Byl to dobrý nápad, Ústředí OSŽ denně navštěvují lidé prakticky z celé republiky – odboráři i vedoucí pracovníci železnic i jiných podniků. Na vlastní oči tak vidí, že železničáři jsou lidé jako ostatní, se svými zájmy a koníčky, žádná zvláštní sekta,“ řekl při zahájení vernisáže Vokoun.

Jarmilu Šmerhovou a její fotografickou tvorbu představil poté Jan Týc. „Sleduji ji již patnáct let, v naší skupině začínala bez větších zkušeností, ale ty nasávala během doby jako houba a výsledkem jsou její zde vystavené fotografie, z nichž některé mají opravdu vysokou úroveň,“ navázal na slavnostní zahájení Jan Týc.

Výstava obrazů byla pojata jako kaleidoskop, neboť zachycuje různé fotografické žánry. V prvním poschodí budovy ožívají stěny chodby fotografie přírody, ve druhém patře záběry z Bajkalu, třetí a čtvrté patro patří železničářům a v pátém patře fotografie, vytvořené v součinnosti s modelkami. „Vybrali jsme opravdu to nejlepší a vystavené fotografie nemají chybu – nechybí v nich myšlenka, sdělení divákovi, živá krása ve spojení s mrtvým železem i poezie přírody,“ chválí vystavené fotografie Jan Týc.

A co tomuto počíná říká samotná autorka, Jarmila Šmerhová? „Snad nejtěžší byla práce s modelkami, ale i za každou jinou fo-

tografii stojí hodně úsilí. Nestáčí jen mačkat spoušť, nutné je také přitom přemýšlet, často čekat na světlo a být trpělivý. Někdy se však povede vytvořit fotografii úplně náhodně, jako je tomu v případě černobílé fotografie zimní krajiny, která získala největší ocenění,“ svěřuje se. Také samotná instalace vystavených fotografií a všechna práce kolem byla značně náročná. Nakonec se ale dobrá práce podařila.

Vernisáže se zúčastnil z vedení OSŽ také vedoucí mezinárodního oddělení Ondřej Šmehlík, dobrou náladu mezi přítomné vnesla i hudební skupina 2+2 Sax Quartet, složená ze dvou mužů a dvou žen – saxofonistů a saxofonistek.

Výstava fotografií Jarmily Šmerhové bude na chodbách Domu Bohemika viset celý rok a opravdu stojí za to, vyjet si výtahem do pátého patra a pomalu po schodech sejít dolů do přízemí a pokochat se přitom vystavenými díly.


Text a foto: Miroslav Čáslavský

Zástupci klubů seniorů z Moravskoslezského kraje se sešli s předsedou OSŽ

V zasedací síni ostravského hlavního nádraží se ve čtvrtek 10. listopadu sešli předsedové Klubů seniorů z Moravskoslezského kraje, aby si vylechli aktuální informace jak z oblasti železnice, tak z dění v OSŽ, především z pohledu seniorů. Více než třicetku přítomných přivítala předsedkyně Republikové rady seniorů OSŽ Danuše Polášková. Jako host tohoto setkání byl přítomen předseda OSŽ Martin Malý, který vystoupil v úvodu a seznámil seniory se situací v OSŽ a na železnici. Vysvětlil také aktuální otázky, týkající se prodloužení zaměstnaneckého jízdného a zodpověděl dotazy na podmínky při cestách komerčními vlaky, jízdách na Slovensko, v první vozové třídě, či přepravy kol zaměstnanců (výše příslušných příplatků bude také mírně navýšena, pravidla se však nemění). Předseda OSŽ rovněž seniory seznámil se situací ohledně zvýšených cen energie a záležitostí, týkajících se modernizace rekreačních zařízení v majetku OSŽ.

Martin Malý dále přiblížil jednání zástupců OSŽ v tzv. malé tripartitě (dopravní při MD a pro hospodářskou politiku při MPO) a popsal novou koncepci využívání rekreačních zařízení OSŽ, kde v poslední době došlo k modernizaci hotelu Ostrava v Železném Rudě a v hotelu Lesní chata (apartmány Gočár).

Předsedkyně ZV OSŽ železniční stanice Ostrava hl. n. Blanka Lomnančíková, pod níž všechny ostravské kluby seniorů spadají, přiblížila situaci v zaměstnanosti na železnici



Společnost KORDIS JMK, a.s. Brno hledá vhodného kandidáta na pozici

SPECIALISTA PRO ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA

NÁPLŇ PRÁCE

- Dozor nad prováděním plánované a neplánované údržby elektrických jednotek ř. 530, 550 v majetku Jihomoravského kraje v rámci full-servisu
- Kontrola souladu údržby vozidel se Smlouvou o zajišťování full-servisu a jejími přílohami
- Kontrola vedení dokumentace o činnostech prováděných na jednotkách
- Kontrola oprávnění dodavatelů ve vztahu k údržbě a provozu jednotek
- Spolupráce při vyhodnocování opakovaných závad a řešení mimořádných událostí
- Kontrola nasazování a nahrazování jednotek ř. 530 a 550 v provozu
- Kontrola podkladů pro vyúčtování výkonů jednotek pro smluvní účely
- Koordináční činnost a jednání se zástupci poskytovatele full-servisu a dopravce

POŽADUJEME

- Dokončené středoškolské nebo vysokoškolské vzdělání technického směru
- Zkušenosti z provozu a údržby železničních vozidel
- Znalost práce v MS Office
- Samostatnost, technická odbornost, zodpovědnost, komunikativní a aktivní přístup
- Ridičský průkaz sk. B a znalost AJ, NJ výhodou

TYP ÚVAZKU

- Pracovní smlouva na HPP
- Pracoviště – město Brno
- Předpoklad nástupu 1. 4. 2023 (dle domluvy je možné i dříve)

NABÍZÍME

- Dlouhodobou spolupráci a stabilitu na trhu práce
- 5 týdnů dovolené
- 3 dny sick day
- Příspěvek na penzijní připojištění
- Příspěvek na stravování a další benefity

Pokud Vás tato nabídka zaujala, zašlete nám strukturovaný životopis do 31. 1. 2023 e-mailem na info@kordis-jmk.cz



Malý Tomášek, účastník letošního KOP v Lázních Libovna, děkuje touto cestou všem tetám a strejdám – at už známým či neznámým – za ošechňy dárečky, bonbóny a jiné pamlsky, které od nich dostal. Ještě jednou moc děkujeme. Tomášek a Martin Procházkovi

ODBORNĚ O ŽELEZNICI



NŽT 5/2022: KONVERZE TRAKČNÍHO VEDENÍ V ÚSEKU NEDAKONICE-ŘÍKOVICE V PROVOZU

Právě vyšlo nové číslo NŽT 5/2022
Z obsahu: Stavba, která mění trakční soustavu na střídavé napětí v tratovém úseku Nedakonice-Říkovice; Postupující modernizace 4. koridoru umožní od prosince zkrátit cestování do jižních Čech; Sedmdesáté výročí vzniku Železničního stavitelství Brno OHLA ŽS, a.s.; Blanenské tunely a jejich rekonstrukce; Nové diagnostické prostředky železniční dopravní cesty; Pražce z polymerů – charakteristika, typy a výhody z jejich aplikace; Jednonápravový podvozek pro regionální železniční vozidlo. ■

OHLÉDNUTÍ aneb 100 dní hájení je za námi

Nové vlády mívají svých sto dní hájení a potom jsou jejich výsledky hodnoceny – musím konstatovat, že někteří čtenáři, i když nás mnozí chválili, současnou redakci ani trochu nešetřili, a to od samého začátku

Slovo má jeden z nich, Jiří Tieftrunk, emeritní návestní technik, ale také čtenář a dopisovatel:

Vážený pane šéfredaktore, dovoluji si se stručně vyjádřit k vašim dvěma úvodním článkům Obzoru (14, 15).

Nevím, kdo je Ing. Josef Schrötter, píšete, že nezávislý železniční expert. Jinými slovy – všechno vím, všechno znám, všemu rozumím, ale odpovědnost nemám žádnou. To se mu to mudruje!

Jeho článek o železničních přejezdových zařízeních považuji za zbytečný. Udržoval jsem všechny typy přejezdových zabezpečovacích zařízení a domnívám se, že pověšení dalších cinglártek na výstražníky nepomůže. Červená je červená, a kdo ji nerespektuje a nechce žít, ať tedy zemře. Pan inženýr například zapomněl, že na stanovení délky braven má vliv také šířka pozemní komunikace. A když jsem si přečetl jeho „proraž mě“, pochopil jsem, že na češtinu asi expert nebude...

Zajímalo by mě, co by doporučil pan expert, aby řidiči dodržovali červenou na křižovatkách.

Za zbytečný rovněž považuji článek „Smutná událost“ tři týdny po ní. Popsal jen to, co všichni dávno věděli.

Žádnou novou informaci nepřinesl. Váš úvodník v čísle 14 se mi četl špatně. Vadií mi typ písma. Nejvíce velká písmena B a R s přesahem nahoře.

V první chvíli jsem četl „OBZOR“ a nechápal jsem. Také souvětí na pět řádků na mne bylo moc.

A potom na konci to „A já osobně se těším“. Promiňte, ale slovo „osobně“ považuji v tomto případě za zbytečné.

Jak vidíte, nenapsal jsem, že já osobně to považuji za zbytečné.

A číslo 15?
 Opět nezávislý železniční expert.
 „Potřebuji velké množství elektrického proudu“ – no to je formulace hodná experta.
 „Bateriové elektrické jednotky mají vyšší finanční cenu“ – to je také hezké...
 Jiným čtenářům výše uvedené možná nevadí, mně ano. Možná nebudete se všim, co jsem napsal, souhlasit, ale to mě netrápí. Dovoluji si ještě poznamenat, že chybičky byly i ve „starém“ Obzoru.

■
 Vážena redakce Obzoru, nedávno jsem se zmínil o nedostatku lidí v profesi posunovače. Tato profese vůbec neláká nové lidi a ani reklama nepomohla a lidí v tomto oboru je méně a méně.

V Obzoru č. 18 jsem si přečetl oznámení o nových klíčových ukazatelích výkonnosti vedení SŽ. Promiňte, ale to je, jako kdyby někdo z vedení Českého rozhlasu řekl, že se bude snažit, aby veřejnoprávní rozhlas fungoval proposluchačsky. Jak jinak by měl fungovat? Tak i Správa železnic. Proboha, a jak jinak by měla fungovat?

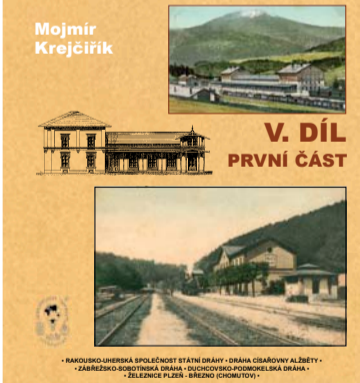
Vysoká kvalita služeb, včasné dokončení rekonstrukcí a nových staveb, spolehlivost, minimum poruch, minimum zpoždění. Pan tiskový mluvčí SŽ vlastně jen oznámil, že někdo omílá samozřejmosti, za které je vedení SŽ placeno a já dost dobře nechápu, proč to musí zveřejňovat právě čtrnáctideník OSŽ. Aby železniční odboráři věděli, že „tam nahoře“ vymýšlejí věci samozřejmé a na jiných železnicích ve světě dávno prováděné? Nebo je to placená reklama a naše odborové periodikum si tak finančně vypomáhá?

Vybral Milan Sedlák

ČESKÁ NÁDRAŽÍ

ARCHITECTURA A STAVEBNÍ VÝVOJ

Mojmír Krejčířík



V. DÍL PRVNÍ ČÁST

Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada letos vydalo další z edice unikátních a fotografickými i dalšími dokumenty bohatě vybavených knih, jejichž autorem je renomovaný železniční historik Ing. Mojmír Krejčířík. První část již 5. dílu publikace Česká nádraží pokrývá druhou část období rozmachu výstavby železnic v rakousko-uherské monarchii v letech 1867–1875.

Publikace z edice Architektura potěší nejen zájemce o historii naší železnice. Bližší informace o této nové knize, ale také o obsahu těch dříve vydaných, získáte na www.vydol.cz. Tamtéž si ji samozřejmě můžete i objednat. ■