

Z aktuálních událostí

Na společném výjezdním zasedání se sešli členové podnikových výborů OSŽ při ČD a ČD Cargo. Jednání proběhlo ve dnech 11. – 13. října v krkonošském hotelu Oddech. V úvodu podal předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun informace o jednání, která probíhají v oblasti jízdních výhod, osvětlil aktuální situaci v přípravě na kolektivní vyjednávání u ČD a přiblížil přítomným členům podnikových výborů současný stav probíhajících příprav na VII. sjezd OSŽ. Předseda PV OSŽ při ČD Cargo Radek Nekola seznámil členy obou podnikových výborů se současnou situací v podniku ČD Cargo, včetně informací o zahájení kolektivního vyjednávání u tohoto podniku. V závěru prvního dne jednání vystoupili zástupci vedení Českých drah – člen představenstva ČD Michal Štěpán a ředitelka OJ ZAP Praha Jitka Kubíková s informacemi o situaci na Českých drahách, přičemž zodpověděli řadu dotazů na provozní témata.

Vladislav Vokoun zdůraznil, že pro OSŽ je nepřijatelné jakékoliv omezení rozsahu jízdních výhod. Dodal, že podle předběžných informací by měla být v posledním říjnovém týdnu svolána takzvaná malá tripartita, která by měla dospět k dohodě ohledně zaměstnaneckého jízdného. Pokud se týká zahájení kolektivního vyjednávání na ČD, upřesnil Vladislav Vokoun

Pokud se týká kolektivního vyjednávání (u ČD Cargo bylo zahájeno 3. října) neočekává Radek Nekola žádné dramatické změny oproti loňsku. „Nutný však bude nárůst mezd, jinak nemůžeme očekávat doplnění početního stavu chybějících zaměstnanců. Podstatné zvýšení se musí týkat základní tarifní složky mzdy, navyšování příplatků problém nevyřeší,“ dodal Nekola.

V části věnované vystoupení zástupců zaměstnavatele poděkoval Michal Štěpán všem zaměstnancům Českých drah, kteří se podíleli svou prací na 2,5% nárůstu počtu cestujících a 4,5% nárůstu tržeb v osobní přepravě, jakož i za zvládnutí mimořádností, spojených s náhradní autobusovou dopravou. Nevyločil přitom mimořádné odměny provozním zaměstnancům, kteří na těchto skutečnostech mají podíl. Jitka Kubíková přiblížila změny, které se chystají v oblasti technického vybavení vlakových čet. „Do půl roku by měla být všechna střediska vlakových čet vybavena systémem bezdrátové komunikace (Wi-Fi), dosavadní listěčkové místenkování ve vozech by mělo být nahrazeno elektronickým a ke zlepšení by mělo dojít i v oblasti pracovního prostředí.“

Společné jednání obou podnikových výborů pokračovalo další den samostatným jednáním podnikových výborů.



V SOKV Ústí nad Labem si výstavou historických a současných železničních kolejových vozidel a bohatým doprovodným programem připomněli 10 let společnosti ČD Cargo. Snímek Michael Mareš

Společnost ČD Cargo oslavila 10 let existence

Nejen výstavou historických a současných železničních kolejových vozidel, ale i dalšími akcemi si společnost ČD Cargo v pátek 6. října 2017 v areálu SOKV Ústí nad Labem připomněla deset let existence. „Ano, je to už deset let od doby, co byl nákladní dopravce vyčleněn spod křídla matky a všechna ta nádhra kolem vás je jednou z akcí, které jsou k tomu výročí připraveny,“ řekl Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC a moderátor akce, na úvod slavnostního zahájení.

Výstava byla koncipována nejen pro obchodní partnery společnosti ČD Cargo, ale i pro zaměstnance a širokou laickou i odbornou veřejnost. „Vidím tady spousty známých tváří, napříč obory a napříč drážními sektory, vítějte,“ dodal Ptačinský. V SOKV Ústí nad Labem se představily jak historické, tak i zbrusu nové lokomotivy, například zde byl vystaven poslední (šestý) Vectron, který dorazil přímo z výroby pouhých čtrnáct dní před akcí. Bohatý doprovodný program obsahoval mi-

mo jiné i ukázkou techniky hasičů SŽDC, k vidění byly také historické automobily, zájemci se mohli svěřit na historických drezinách. „Můžete si vyzkoušet veškerou techniku drážních hasičů, to je technika, kterou nádražáci nemají moc rádi, protože to většinou znamená nějaký problém, ale my jsme rádi, že ji máme. A budeme rádi, když zavítáte i tam,“ vyzval Ptačinský návštěvníky.

Jako první z gratulantů na improvizovaném pódiu vystoupil generální ředitel a předseda představenstva společnosti ČD Pavel Krtek. „Společnost ČD Cargo je deset let na trhu, je to samostatná firma v rámci skupiny. My si této firmě velice vážíme, protože každý rok přispívá do zisku několika sty miliony korun. A přitom oproti osobní dopravě je nákladní doprava plně liberalizovaná,“ podotkl Pavel Krtek s tím, že společnost ČD Cargo „tomá o to těžší, že funguje v konkurenčním prostředí a bez závazku veřejné služby. Jsme rádi, že po deseti letech můžeme konstatovat, že se fir-

ma usadila na trhu, že má své postavení. Doufám, že tady bude i za deset, za padesát let, a že se jí bude dařit.“

Dalším z řečníků byl Ivan Bednárik (předseda představenstva společnosti ČD Cargo). „Dnes neoslavujeme ani tak těch deset let jako spíše 175 let tradice. Ačkoliv jsme relativně mladou společností, nákladní doprava byla přece jen první, která byla, ať už po koněspřežce, nebo tažena párou, provozována po českých kolejích,“ řekl mimo jiné. „A co se týká SOKV, mohu říct, že za poslední tři roky se nám podařilo proinvestovat nejen tady v SOKV, ale v ČD Cargo obecně, značné prostředky, a proto se máme čím pochlubit,“ dodal s tím, že například v ústeckém SOKV lze vidět i nejnovější soustruh na dvojkoli nebo moderní podúrovňový soustruh, který bude v příštím roce nákladně rekonstruován, či nové lokomotivy a vagony (například speciální nástavby InnoFreight).

(Pokračování na straně 2)



Snímek ze společného jednání podnikových výborů.

termín, kdy zaměstnavatel předá návrh nové kolektivní smlouvy odborovým centrálám. Mělo by se tak stát 31. října. „Očekávám, že v návrhu odborových centrál bude prosazován razantní nárůst mezd i s ohledem na vývoj na trhu práce,“ shrnul Vokoun další postup.

K blížícímu se sjezdu OSŽ (10. a 11. listopadu) připomněl Vokoun, že jsou připraveny veškeré zásadní dokumenty. K volbě předsedy OSŽ poznamenal, že musí jít o férovou soutěž bez zákulisních dohod.

Současnou situaci u ČD Cargo přiblížil předseda PV OSŽ při ČD Cargo Radek Nekola. Zdůraznil, že se radikálně snížila ztráta za přepravu jednotlivých vozových zásilek, přičemž se stále z iniciativy OSŽ jedná o úlevě od poplatků za používání dopravní cesty u těchto zásilek. Problémem zůstává podle jeho dalších slov neutěšený stav u lokomotiv diesellové traktce, z velké části více než 40 let starých, kde se nedaří zajistit dostatek financí na jejich údržbu.

Kontrolou plnění úkolů začala ve středu 18. 10. v Domě Bohemik v pražských Vysočanech jednání Představenstva OSŽ. Informace ze zásadních jednání zahájil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša připomenutím blížící se „pracovní schůzky“ s ministrem dopravy, která se uskuteční v úterý 24. října a již se předseda OSŽ zúčastní spolu s I. místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem. „Z toho, co nám pan ministr zatím prostřednictvím médií sdělil, protože písemného od něj dodnes nemáme nic, vyplývá, že Memorandum ani nečetl, takže hrozí reálná možnost střetu...“ uvedl Jaroslav Pejša s tím, že střet reálně hrozí především u avizovaného neuznávání režimů v komerčních vlacích. „Názor OSŽ a odborových centrál je neměnný. Každopádně, pokud k dohodě nedojde, hned druhý den (25. 10.) jedná ústředí OSŽ, které k tomu může okamžitě zaujmout stanovisko,“ dodal Jaroslav Pejša. Podle Vladislava Vokouna je dohoda „stále možná“. „Je to klasická mediální přestřelka umocněná blížícími se volbami,“ ohodnotil informace z médií a dodal, „Naše stanovisko je neměnné, ale pokud pan ministr nebude ochoten přijmout to, na čem jsme se shodli společně s ČD, ČD Cargo, SŽDC a všemi ostatními odborovými centrálami, anebo přijatelný kompromis, tak pak budeme muset jednat.“

Následovalo kolečko „zásadních informací“ z jednání v jednotlivých podnicích (ČD, SŽDC, Nedrážní).

Podrobnější informace najdete na webu OSŽ www.osz.org.

-red-

Krušnohorská železnice ožívá

Pro všechny milovníky a příznivce „Moldavské horské dráhy“, „Krušnohorské železnice“, či „Teplického Semmeringu“, chcete-li, je dobrou zprávou, že jsou tč. v plném proudu práce na opravě poškozeného traťového úseku u Novoměstského tunelu. Jak jsme informovali v Obzoru č. 9/2017, došlo dne 15. 3. na trati SŽDC č. 135 (Most – Moldava v Krušných horách) k sesuvu podmáčeného svahu, který způsobil následně posun geometrie traťové koleje. Stalo se tak v těžko přístupném úseku tratě mezi Mikulovským a Novoměstským tunelem. Pro stavbaře tak bylo nejprve nutné si v horském terénu vybudovat provizorní příjezdové cesty, aby se s těžkou technikou ke kolejím vůbec dostali. Poškozené místo jsme navštívili s fotogra-

fickou kamerou dne 29. 8. a zastihli jsme pracovníky v plné práci. V permanenci jsou zde vrtné soupravy, aby bylo možno provést injektaž a zpevnění železničního náspu. Nutné je také provést důsledné odvodnění svahu nad ním, aby se již v budoucnu neopakovala situace, kdy po vydatných deštích dojde k pohybu masy zeminy. Je pravděpodobně, že k obnovení provozu na trati dojde nejspíše s novým grafikonem. Proslýchá se, že České dráhy uvažují nasadit zde (pro zatraktivnění tratě) do pravidelného provozu jednu motorovou jednotku řady 844, známou pod přezdívkou „Žralok“. Tato krásná horská trať, vedoucí až na hřebec Krušných hor, by si to rozhodně zasloužila.

A. K. Kýzl



Kilometrovník, 154, němý svědek neblahých událostí.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Máme před sebou těžký úkol překlopit jednotlivé vozové zásilky zpět do černých čísel.“

Hovoříme s IVANEM BEDNÁRIKEM, předsedou představenstva společnosti ČD Cargo

Jste nejdéle sloužícím generálním ředitelem, respektive předsedou představenstva společnosti ČD Cargo za deset let její existence. Těší vás to?

No těší... hlavně že jsou konečně vidět nějaké výsledky, nějaká práce. Svým předchůdcům vůbec nezávidím, neměli čas něco dokázat. První, co jsem po nástupu do funkce prohlásil, bylo, že potřebujeme multimodální lokomotivy, aby ČD Cargo mohlo vůbec existovat, ale trvalo to přes dva roky, konkrétně dva roky a čtyři měsíce, než přišla první lokomotiva. To ti přede mnou nemohli stihnout, protože se předsedové představenstva měnili v průměru po osmi měsících. I kdybys tím chtěl něco udělat, tak na to neměl dost času.

Možná, že teď někdo namítne, že jste měl štěstí, že jste byl ve správný čas na správném místě. Ale přece jen, musel jste do toho něco přinést, i něco svého vložit. Lze říct, v čem jste byl oproti svým předchůdcům jiný?

Většinu z nich znám, každý z nich měl nějaké své – nazvěme to – pracovní zkušenosti, ale spíše sektorové. Naopak já jsem přišel ze společnosti, kde jsem musel řešit opravárenství, trakci a hlavně obchod. Možná jsem měl trochu globálnější pohled a to byl asi ten největší rozdíl. Nebyl jsem ani finančník, ani opravář, ani jsem nebyl státní manažer, proto jsem možná lépe rozuměl každému svému řediteli, o čem hovoří, jeho problémům, a to byla asi ta největší změna oproti minulosti.

Teď jsme, dejme tomu, na prahu další desítky – společně si stojí dobře, plní plán,

má prý dokonce nakročeno i ke smělejšímu podnikatelskému plánu pro rok 2018. Na jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo z úst Radka Nekoly zaznělo, že by společnost chtěla získat zpět další milion přepravených tun, který v minulých letech ztratila...

Ano, to sedí. Více méně máme před sebou těžký úkol překlopit jednotlivé vozové zásilky zpět do černých čísel, ale na to, aby se tak stalo, nám chybí obrát zboží, který jsme v minulosti ztratili ve prospěch asfaltu, ve prospěch kamionů, ne tedy ve prospěch konkurence na železnici. Vše je připravené, zákazníci na to pozitivně reagují. Všimněte si, že i náš nový Vectron číslo 6 je polepený reklamou na tento produkt – jeden vagon (www.1vagon.cz), byť to může působit úsměvně, protože je to doplněno obrázky rake-toplánu a banánů. Poslední dodaný Vectron (383.006) je tedy jezdicí reklamou na náš portál, kterým propagujeme a inzerujeme jednotlivé vozové zásilky. Samozřejmě narážíme na kapacitu; máme v průměru 37 let starý vozový a lokomotivní park a musíme do modernizace vozového parku nasypat další prostředky. Takže mohu potvrdit: připravujeme velmi ambiciózní podnikatelský plán, který není postaven na zvyšování zisku společnosti ČD Cargo, ale spíše plánem, jak tento zisk přetavit do investic na nákup nových lokomotiv, nových vagonů. Možná i proto kolega z dozorčí rady (Radek Nekola) hovořil o jistých ambicích společnosti v této oblasti. Plánujeme, že v nejbližších pěti letech proinvestujeme 200 % toho, co jsme proinvestovali v uplynulých deseti letech. Jinak řečeno: investice posledních deseti let plánujeme proinvestovat



v nejbližších pěti letech, abychom docílili toho, že budeme mít moderní vozový park a budeme moderní společností, která bude kamsi směřovat. Čekáme ještě na rozhodnutí mateřské společnosti.

A poslední věc. Na konci roku se vždycky zaměstnanci báli, s čím zase vedení společnosti přijde, koho a kdy propustí. Tentokrát je ale spíše slyšet, že lidé chybí. Na Podnikovém výboru OSŽ ČD Cargo padlo číslo třicet lidí, které společnost nutně potřebuje. Byť obměna je vzhledem k odchodům do důchodu mnohem vyšší, bude shánění zaměstnanců zřejmě hlavním úkolem i pro příští rok. Co tedy nejen nové příchozím zaměstnancům můžete na příští rok slíbit? Jaký procentní nárůst?

Tak to je podpásová otázka.

(Pokračování na straně 2)

„Máme před sebou těžký úkol překlomit jednotlivé vozové zásilky zpět do černých čísel.“

(Pokračování ze str. 1)

Omlouvám se. Ale já jí položit mohu, vy odpovídat nemusíte...

Ventilovat kolektivní vyjednávání přes média určitě nikdy nebudeme, bude to samozřejmě v režii a věci dohody všech devíti odborových centrál s vedením společnosti, ale ty diskuse kolem tohoto teprve začnou. Návrh kolektivní smlouvy, který jsme nyní partnerům předložili, je, na rozdíl od minulého roku, kdy jsme se snažili omezit některé benefity, reálný. Ty benefity už dnes považujeme za standard, změnilo se celkové klima v České republice v oblasti zaměstnanosti. Ale abych vám dnes řekl, o kolik a zda budeme mzdy navýšovat, mi nepřínaleží. Uvidíme, k jaké dohodě u stolu dospějeme. Ale určité to nebude jednoduché, jak pro nás jako pro zaměstnavatele, ale určité si to uvědomují i zaměstnanci. Potřebujeme především investovat prostředky do lokomotiv a do vagonů, a o těch lidech budeme ještě diskutovat. A co se týká

otázky náboru, tak aktuálně tady v SOKV Ústí nad Labem máme neobsazených 28 až 30 systémových míst. Je to problém, protože je to geograficky velmi blízko Německa, a v tomto ohledu nejsme pro některý typ lidí konkurenceschopný zaměstnavatel. Velmi podobná situace je i v Ostravě a pokud vím, tak i v Českých Budějovicích. Největší problém obsadit pracovní místa máme především v opravárenství. Už jsme to diskutovali mnohokrát, i v rámci kolektivního vyjednávání v minulosti, ale v momentu, kdy naše vlastní opravárenství začne být drahé, tak s péčí řádného hospodáře se pak velmi těžko rozhoduje o externím a interním opravárenství. Čili všechno má dva konce, všechno se vším souvisí. Nečekáme ale s rukama v klíně, až někdo přijde, inzerujeme... Aktuálně máme volná místa především v opravárenství, ale, bohužel, se je nedaří obsadit. Uvidíme, co s tím v roce 2018 uděláme. Každopádněna tom děláme.

Michael Mareš

Společnost ČD Cargo oslavila 10 let existence

(Pokračování ze str. 1)

„Alejsoutadyi lokomotivy, kteréjsoustarší nežjá, a stále jsou schopné přepravovat zboží,“ poznamenals úsměvem. „Mámradostz toho, že Cargo je hrdou společností, která už má konečně co ukázat, ať už konkurentům, nebo veřejnosti. U nás na Slovensku je takový zvykem, že dopředu se negratuluje, ale v Čechách se gratuluje i předem, ne tedy až 1. 12. 2017, kdy oficiálně dovršíme deset let existence společnosti.“

Oslavy 10 let existence společnosti ČD Cargo provázela nepřízní počasí. Jediný, kdo počasí nehaněl, byl ředitel SOKV Ústí nad Labem Ing. Karel Skalický. „Když jsme to všechno včera připravovali, bylo to o sto procent horší. Vzývali jsme svatého Petra, aby to bylo alespoň tak, jak dnes je – občas nějaká ta přehánka. Trochu nás trápí silný vítr, ale nejsme z cukru a vydržíme to,“ uvedl a dodal: „Já přejí naši firmě minimálně další léta a desítky let, aby byla minimálně v takové kondici, v jaké byla do této doby.“

Závěr slavnostního zahájení obstaral Radek

Nekola, člen Dozorčí rady ČD Cargo, místopředseda OSZ, předseda Podnikového výboru OSZ ČD Cargo a především hlavní organizátor oslav v Ústí nad Labem (vydatně mu s přípravami pomáhali členové Podnikového výboru OSZ ČD Cargo). „Nebudu zdržovat, ono tady bylo už vlastně všechno řečeno, nicméně znovu zopakují: děkuji všem, kteří se zúčastnili přípravě této akce.“

Následovalo vypuštění balonků, které měly vynést do vzduchu papírový model lokomotivy Vectron, k tomu ale nakonec, částečně i vinou silného větru, nedošlo. Naopak došlo k vyhlášení výsledků fotosoutěže, která byla koncipovaná k deseti letům společnosti a měla název „Život v ČD Cargo“. V ní zvítězil strojevodoucí v přípravě Jakub Javorek (provozní jednotka Ostrava), druhé místo obsadil Marek Dražan, posunovač z PP Cheb, a na třetím místě se umístila fotografie, kterou její autor – Vlastimil Hybrant z PP České Budějovice, nazval lakonicky Brejlovec. Vítězná fotografie se objeví v kalendáři společnosti ČD Cargo na rok 2018.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Linda Lišková:

„Někteří zaměstnanci na administrativních postech by si měli občas navléci oranžové tričko.“

Linda Lišková pracuje jako nákladní pokladní pro vlečku Škoda Auto v Mladé Boleslavi už řadu let, od června loňského roku pak přímo na vlečce, na detašovaném pracovišti společnosti ČD Cargo. „Zabýváme se odvozem ucelených vozů i jednotlivých vozových zásilek z firmy Škoda Auto,“ říká a dodává: „Ale nejsou to jenom automobily, ale i náhradní díly či komponenty, které se odvázejí na Ukrajinu nebo do Ruska. Dále vozíme i ucelené vlaky do Polska a do Curtici, šrot pak do různých destinací, kde se zabývají zpracováním kovového odpadu, a to jak v zahraničí, tak i u nás.“



Linda Lišková pracuje na dráze od roku 1993, kdy po škole nastoupila jako specialista pro zpracování dat a datové dokumentace (dálnopis, BEVOZ) v Bakově nad Jizerou, na stejném postu poté pracovala i v Mladé Boleslavi. „Když jsem se vdala, tak jsem chvíli pracovala i v Liberci, ale po mateřské jsem se vrátila zpátky do Mladé Boleslavi a nastoupila jako výhybkářka znovu do Bakova nad Jizerou, kde jsem posléze přešla na post 'samkomprac',“ vypráví s úsměvem a dodává, že šlo o „samostatného komerčního pracovníka“, v podstatě pracovníka komerční služby včetně osobní a nákladní pokladny. „Poté jsem byla v hlavní pokladně jako zástupce hlavní pokladní, a když bylo potřeba, vypomáhala jsem na pokladnách, jak osobních, tak i nákladních. Po odchodu ČD Cargo jsem nastoupila jako nákladní pokladní do Mladé Boleslavi na hlavní nádraží,“ dodává.

Se Škodovkou, vzhledem k velkým objemům přepravy společnosti Škoda Auto, jsou vždy spojeny spíše pozitivní informace. Škoda Auto patří k největším zákaznickým společnostem ČD Cargo a tomu je na provozním pracovišti v Mladé Boleslavi přízvušně úplně vše. „Pocínáme mimořádnými směnami a konče celozávodní dovolenou,“ přitakává Linda Lišková, místopředsedkyně ZO OSZ v Mladé Boleslavi, organizace s přibližně 300 aktivními členy a stov-

kou důchodců, jejíž obvod sahá od Kolína přes Turnov až po Českou Lípou. V odborech je Linda Lišková od samého začátku, v závodním výboru pak posledních deset let. Ze začátku (ještě jako nečlen závodního výboru) pořádala různé akce/aktivitu pro děti, teď jako „pravá ruka“ předsedy Libora Šimůnka organizuje kdeco: od plesů, zájezdů a výletů až po dětské bowlingy. „Pravda, latku jsme si tedy nastavili dost vysoko,“ směje se. „Ale chceme, aby naši členové a potažmo i zaměstnanci ČD, ČD Cargo a SZDC, kteří využívají našich služeb, byli spokojeni a aby to mělo určitou úroveň. Zároveň si ale uvědomují, že jsme tady hlavně jako zástupci zaměstnanců a musíme jim být především nápomocni v řešení jejich problémů se zaměstnavatelem.“

Když se ptám na to, s jakými problémy se nejvíce obrací členové na závodní výbor, upřímně odpoví. „Teď mě nic nenapadá, ale před lety to byl, hlavně u Carga, strach o práci. Nyní je to obráceně: je tlak na lidi, aby do práce chodili více, protože zaměstnanci nejsou. I u nás máme problém, že zaměstnanci – hlavně posunovači – chybějí. Myslím si, že už nastala doba, kdy by někteří zaměstnanci na administrativních postech provozních pracovišť a provozních jednotek měli sundat košile s bílými límečky a občas si navléci oranžové tričko a vypomoci v provozu. Zkoušky na to všichni mají, ale zatím se to nenesetkalo s ohlasem,“ říká Linda Lišková s rozmyslem. „To neříkám jen tak do větru, já si za tím stojím. Je prostě potřeba, aby i vedoucí pracovníci věděli, co jejich podřízení dělají. Doba, kdy byl vedoucí schopný si sednout místo provozního zaměstnance, už – bohužel – dávno pominula.“

Linda Lišková se netají ani kritikou bezhlavého propouštění v minulých letech. „Kdyby se zaměstnanci dřív nevyhazovali, teď by nechyběli,“ říká s tím, že vic konkrétní ale být nechce. „Určitě by se v tom někdo našel, takže říct to na plnou, na plná ústa, není taktické,“ směje se. A stejně přímá a upřímná je i na otázku blízkého se sjezdu OSZ, jehož je delegátkou. „Od samého začátku nesouhlasím s tím, jakým způsobem byli delegáti vybráni. Jsem zastáncem toho, že OSZ je odborovým orgánem všech členů ZO, tudíž sektorovat to na zaměstnavatelské úseky, jako jsou SZDC, ČD Cargo, ČD, a. s., mi přijde, že není úplně košer, ale respektuji, jak bylo rozhodnuto.“ A co by měl sjezd především vyřešit? „Hlavně by měl rozhodnout, kdo bude svaz vést dál a to ku prospěchu nás všech, aby si na sjezdu každý nehledal jen to svoje, aby si takzvaně nehonil své osobní ego, ale aby to bylo ku prospěchu celé organizace!“

Michael Mareš



Na oslavách 10 let ČD Cargo byla k vidění vozidla historická i současná.

NAVŠTÍVILI JSME

SOKV Ústí nad Labem

V současnosti společnost ČD Cargo disponuje 44 typy vozů, celkově pak flotila nákladních vagonů čítá 24 000 vozů, které vozí 854 lokomotiv. I tato informace zazněla v rámci oslav 10 let existence společnosti ČD Cargo v pátek 6. 10. 2017 v SOKV Ústí nad Labem. „A protože lokomotivy bez lidí by byly k ničemu, tak ČD Cargo má i zhruba 7000 zaměstnanců, kteří všechno to, co kolem sebe dnes můžete vidět, udržují v chodu a v perfektním technickém stavu. Starají se o to jak administrativně, tak i technicky,“ prohlásil moderátor Jakub Ptačnický.

Na výstavě historických i současných kolejových vozidel bylo k vidění hned několik desítek lokomotiv, mnohdy doslova skvostů, ať už v nátěru „historickém“ (S 489.0001, T 669.0001, T 679.1600, 556.0506) nebo firemním (modrém), které byly vystaveny přímo na kolejích v areálu SOKV nebo na přilehlých kolejích. Konkrétně šlo o lokomotivy S 489.0001, 111.021–2, 163.248–8, 372.013–3, 123.018–4, 372.013–3, 130.006–0, 363.530–7, 383.006–4, 708.702–0, 731.015–4, 742.270–2, 753.764–0, T 679.1600,



Na výstavě bylo k vidění několik skvostů, např. 556.0506.

Michael Mareš

T 669.0001, 556.0506, nástavbový vůz Inno-freight či vůz řady Habbilins, coby propagační vůz s expozicí o historii společnosti ČD Cargo. K vidění zde byla i vozidla doprovodná (například CHODOVAR EXPRES BISTRO 85–20 002–9 BR, či přípojny vůz Clm 4–6535; vše DHV Lužná u Rakovníka/Plzeňská dráha), výstava modelového kolejiště ve voze BDa 82–40 189–7, nebo „nekonečná“ řada lokomotivy řady 122



Historie (T 679.1600) a současnost (383.006-0).

ZE SVĚTA

Řekněte ano červeno-bílo-červené železnici

V Rakousku v srpnu začala rozsáhlá kampaň na podporu rakouských dopravců na železnici. Tamější odbory a hospodářská komora chtějí podpořit zachování pracovních míst i vysoké úroveň železniční dopravy. Proto by se i v budoucnu měly o dopravu na kolejích starat výhradně domácí dopravci. Na stránkách www.bahnnotweissrot.at zahájily kampaň, pro ni se snaží získat podporu široké veřejnosti včetně politiků.

Jedněmi z prvních podporovatelů jsou Rakouské dráhy (ÖBB) či Vídeňské dopravní podniky. Z osobnosti např. současný premiér Kern, který kdysi ÖBB vedl.

Hlavním důvodem spuštění této iniciativy je přesvědčení, že jediné ucelený systém veřejné dopravy dokáže oslovit širokou veřejnost. Druhým důvodem je zavádění 4. železničního balíčku, který do budoucna znemožní přímé zadání výkonů veřejné dopravy. Zástupci iniciativy však nejsou proti soutěži, ale požadují, aby podmínky těchto soutěží byly nastaveny tak, aby domácí dopravci nebyli znevýhodněni proti levným zahraničním dopravcům a nedošlo tak ke zhoršení kvality nabízených služeb a ztrát pracovních míst.

V Rakousku nyní působí v osobní dopravě celkem 21 železničních dopravců. Se třemi miliony přepravených cestujících denně patří Rakousko na 1. místo mezi zeměmi EU (v rámci Evropy pak na 2. místo hned za Švýcarskem) při průměrné ujeté vzdálenosti 1427 km ročně. Aby

bylo možno pokračovat v tomto úspěšném směřování, je dle iniciativy třeba, aby osobní doprava zůstala v rakouských rukou. **Martin Hájek**

Byla zahájena železniční doprava mezi Tureckem, Gruzii a Ázerbájdžánem

V Turecku byla dokončena 76 km dlouhá železniční trať z města Kars (východní Anatólie) ke gruzínské státní hranici, která bude sloužit především nákladní dopravě do Baku. Doprava by měla být zahájena ještě tento rok a měla by sloužit i jako spojení mezi Kaspickým mořem a Evropou. Trať je rovněž velmi zajímavá pro Kazachstán a Turkmenistán, protože tím, že by byla modernizována některé tratě v Gruzii, se dosáhne napojení do gruzínské přístavu Batumi a Poti. Odtud existuje spojení přívozem přes Černé moře do Evropy. Po nové trati se očekává přeprava až 500 000 TEU ročně, do roku 2030 se očekává roční objem přepravy kolem 17 mil. tun. Z Transportweb, 27. 9. 2017, zpracoval –sh–

FS kupují Řecké státní dráhy

Přibilaterálních rozhovorech mezi Itálií a Řeckem na ostrově Korfu byl dokončen obchod: Italské státní železnice (FS Ferrovie dello Stato) se staly vlastníkem řecké státní železnice TrainOSE. Obchod je již schválen i EU. FS za

VŠIMLI JSME SI

● **NÁDRAŽÍ** v Bavorské Železné Rudě (Bayerisch Eisenstein) zvítězilo v soutěži „Nejhezčí nádraží roku 2017“ v kategorii Turismus. Slavnostního vyhlášení se v neděli 15. října zúčastnili zástupci Českých drah – ředitel odboru projektu a mezinárodních vztahů GR Roman Štěrba v doprovodu regionálního obchodního ředitele pro Plzeňský kraj Vladimíra Kostelného. Výpravní budova Bavorské Železné Rudy byla z DB odprodána Správě přírodního parku, který zajistil potřebné finanční prostředky pro obnovu a vytvoření muzejních expozic regionu, železnice opony, lyžování, netopýry a v neposlední řadě v podkroví rozsáhlé modelové kolejiště v měřítku H0. Budova se tak stala vyhledávanou součástí regionu a turistického ruchu. To bylo hlavním motivem pro rozhodnutí odborné proty pro udělení ocenění.



● **STAVBAŘI** v sobotu 7. 10. u Ejpovic na Plzeňsku prorazili poslední centimetry zeminy ve druhém tunusu budoucího nejdelšího železničního tunelu v Česku. Vlaky by jím měly začít jezdit na konci roku 2018, a to až rychlostí 160 km/h. Cesta z Prahy do Plzně se tak zkrátí až o devět minut. Jižní tubus o délce 4,1 km se razil 16 měsíců do loňského června, razba severního tunusu, který je ještě o 33 metrů delší, trvala o čtyři měsíce méně. Snímek Jaroslav Rajnýš.



● **1. ŘÍJNA** odpoledne: stavědlo 2 Řevnice. Průjezd parního vlaku na karlístejské vinobraní s lokomotivou 475.111 navozuje atmosféru počátku 70. let 20. století, kdy končí parní provoz na trati 171 (tehdy 17 a). Naproti stavědlu 2 stojí původní staniční budova žst. Řevnice z doby, kdy trať byla jednokolejňá, před rokem 1910), v níž má být pry vybudován další minipovoz. Martin Kubík



● **NOVÁ** železniční zastávka Havířov střed byla uvedena do provozu v pondělí 16. října. Její výhodná poloha usnadní cestu obyvatelům tohoto města do nemocnice, nákupních středisek a středních škol. První si zkrácení cesty z okraje města do jeho středu našli studenti, kteří již první den po otevření zastávky využili. Jak primátorka města, tak zástupci Českých drah věří, že v brzké době bude tuto novou zastávku využívat až 600 cestujících denně. Stavba probíhala od 1. března 2017 a náklady na její realizaci dosáhly bezmála 37 milionů korun. Cestujícím slouží dvě nová nástupiště s krytým přístřeškem, celá zastávka je bezbariérová.

Rusko a Japonsko se chtějí sblížit

Obě země informovaly o tom, že vedou rozhovory o výstavbě silničního a železničního mostu, mezi japonským ostrovem Hokkaidó a ruským Sachalinem. Napojení ruské železniční sítě na tento most by vedlo ke zlepšení obchodních vazeb Ruska a Japonska. Mohlo by dojít i ke zrychlení dopravy nákladů z Japonska přes Rusko do Evropy. Pro srovnání: kontejnerová loď z Japonska do Hamburku pluje 39 až 41 dní. Podle zkušenosti by cesta z Vladivostoku do Berlína mohla nákladnímu vlaku trvat jen 10 dní, což je jen 25 % času dopravy lodí. S ohledem na sankce EU vůči Rusku se ruský obchod zaměřuje na Asii, což by výstavba silničního a železničního mostu rovněž ulehčila. Rusko do Asie vyváží především nerostné suroviny a potraviny, když např. Čína do Ruska vyváží počítače, mobily, díly atd. Z Finanzy, 9. 9. 2017, zprac. –sh–

Obzor č. 41 – 19. 10. 1992

Úvodní článek s titulem „K zásadnímu řešení nejsou ani prostředky, ani síly“ shrnuje výsledky jednání Představenstva OSŽ s představiteli ČSD v čele s ústředním ředitelem Ing. Kunstem. Jak z textu vyplývá, jednání přineslo více otázek než odpovědí – at' co se týká mzdového nárůstu, zaměstnanosti či koncepce železniční dopravy. „Zatímco vystoupení hospodářského vedení bylo převážně teoretické a výhledové, připomínky odborářů byly ryze praktické a naléhavé,“ uvádí se v článku. Odboráři upozornili na to, že pracovníci neodcházejí jen proto, že nejsou spokojeni s platy a pracovními podmínkami, ale jsou stále v nejistotě, nevědí, co je čeká; nikdo se totiž nevyjádřil, s kolika pracovníky bude dráha počítat.

V rubrice „Co se děje v ústředí“ najdeme informace o postupu při jednání o otázkách nové mzdové soustavy. Podařilo se dojednat zvýšení mzdových tarifů a změny v započítávání odpracované doby.

I v tomto čísle Obzor pokračoval v otiskování zpravodajství z aktiv OSŽ, tentokrát z Prahy a Hradce Králové. Stejně jako na předchozích akcích, i zde se hovořilo především o mzdových otázkách, o odchodu provozních pracovníků od ČSD, o tarifech v nákladní dopravě, ale i o budoucím rozdělení ČSFR na dvě samostatné republiky, o budoucím oddělení provozu od infrastruktury a osobní dopravy od nákladní.

Na první straně najdeme informaci o tom, že v Praze 4 byla dne 24. 9. otevřena první prodejna Železničního konzumního družstva (ŽEKON), nabízející maso, uzeniny a lahůdky. ŽEKON měl

v té době 55 členů a kromě fyzických osob i jednu právnickou – OSŽ. Podle záměru zakladatelů družstva měla být postupně vytvořena síť prodejen se zbožím cenově přístupným pro střední a sociálně slabé vrstvy.

Obzor č. 42 – 26. 10. 1992

Rubrika „Co se děje v ústředí“ informuje o jednání Představenstva OSŽ, rozšířené o zástupce všech ostatních odborových centrál na železnici, s představiteli Ústředního ředitelství ČSD, včetně ústředního ředitele Ing. Kunsta. Předmětem jednání byl zejména kritický podstav pracovníků u některých profesí jako dopad nové mzdové soustavy, což mělo podle odborů podstatný vliv na bezpečnost práce i provozu. Tento názor byl však ze strany představitelů ÚŘ ČSD odmítán; byl však dán příslib, že vedení ÚŘ zajistí s pomocí dotací 15% růst mezd do konce roku 1992. Na jednání byl předložen návrh na podepsání projednaných změn mzdové soustavy, k podpisu však pro obstrukce Federace strojvůdců nedošlo; ústřední ředitel ČSD proto písemně vydat vlastní opatření (při respektování dohody se čtyřmi odborovými centrály).

Na straně 2 pokračuje zpravodajství z aktiv OSŽ, tentokrát z Brna a Přerova. I na těchto akcích byla jednání v diskusi otázka mezd. „Nedopustíme, aby železničáři utkali od dráhy jen proto, že nemohou uživit své rodiny,“ zaznělo například v Přerově. Z pláse otevíraly i výzvy ke generální stávce, neboť podle některých odborářů to již byla jediná možnost, jak upozornit na neřešené problémy na dráze.

Zdeňka Sládková

Pavel Krtek vyhlášen vítězem soutěže „Nejlepší člen představenstva“

Ve středu 4. října 2017 byly v rámci zasedání Českého institutu ředitelů vyhlášeny výsledky soutěže „Nejlepší člen představenstva“. Poprvé v historii cenu osobně převzal předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek. V dalších kategoriích uspělo kolektivně představenstvo České společnosti, za malé a střední podniky jednatel firmy METALKOV a cenu za správu korporace Jan Sadil z ČSOB.

Na vyhlášení cen byli vedle oceněného Pavla Krta přítomni Dan Ťok, ministr dopravy, Jiří Havlíček, ministr průmyslu a obchodu, a Martin Novák, místopředseda představenstva ČEZ.

U příležitosti setkání se uskutečnila slavnostní inaugurace dokumentu „Metodické pokyny OECD pro správu a řízení státem vlastněných společností“. Tyto metodické pokyny jsou souborem doporučení a návrhů, jak efektivně a profesionálně řídit společnosti s plným či částečným vlastnictvím státu.

Dokument vytvořila OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) v roce 2015 na základě poznatků, zkušeností a ově-

řených postupů mnoha členských států a společenství, které poskytly svá data a informace.



Pavel Krtek při převírání ceny „Nejlepší člen představenstva“.

Výpravčí jsou ve stanicích nezastupitelní

Reagují na článek Ivana Pelanta „Železnice očima cestujícího (2/3)“, který byl otištěn v Obzoru číslo 17/2017 a jako hlavní téma měl rušení výpravčích a jejich nahrazování technikou. Oceňuji přitom, že redakce Obzoru poskytuje své stránky i nenádražčáké veřejnosti, mezi kterou se počítám i já, častý vlakový cestující, aby mohla vyjádřit své názory na cestování po železnici. Zmíněný článek mi mluví z duše a tímto pod něj symbolicky připojuji svůj podpis. Neznám důvody, které vedly a zřejmě stále vedou vedení ČD (či snad vedení SŽDC?) k rušení funkce výpravčích. Docela by mě zajímalo, v kolika stanicích už byli výpravčí zrušeni a v kolika ještě působí. Nevím ani, jaký pozitivní efekt byl od zrušení výpravčích a od jejich nahrazování technikou očekáván. Snížení mzdových nákladů?

Za sebe pozoruji efekty dva. Oba negativní. Za první snížení bezpečnosti cestování vlaky. Za druhé ne vždy optimální řešení nečekaných provozních problémů.

Domnívám se, že i v době, kdy se automatizuje všechno možné, někdy i nemožné, má člověk, konkrétně tedy výpravčí, své nezastupitelné a nenahraditelné místo v systému řízení železniční dopravy, a to zejména při hledání a nacházení rychlého optimálního řešení nepředvídaných provozních problémů. Není v silách žádného automatizovaného systému řízení čehokoliv, tedy ani železniční dopravy, mít v sobě zabudován algoritmus optimálního řešení všech provozních „zádrhelů“, které se mohou v praxi vyskytnout. Zde si můžeme říci s klasikem: „Suchá a šedivá jest veškerá teorie, však zelený a košatý je strom života“. Myslím, že péče o „zelený a košatý strom železničního života“ by neměla být světená výhraď.

nějakým bezduchým elektronům poletujícím v počítačích a jiných dříve výpočetní a komunikační techniky, ale že by v ní měl mít prostor, a to nemalý, i subjektivní „lidský faktor“ se svou inteligencí, se svými zkušenostmi a se svými improvizacími schopnostmi, tedy s něčím, co je bezduchým elektronům nedostupné.

Příběh ze života: V úterý 29. 8. 2017 jsem ve stanici Okna nastoupil do osobního vlaku směřujícího po trati č. 080 z České Lípy do Bakova nad Jizerou. Tam mě čekal přestup do vlaku do Mladé Boleslavi a v ní další přestup na vlak do Prahy, cíle mé cesty. Vlak do stanice Okna přijel přesně podle jízdního řádu v 17.11 h. Byla to pěkná žlutozelená dvouvozová motorová jednotka typ Regionova. Odjezd byl dle jízdního řádu v 17.14 h. Ale v 17.14 h jsme neodjeli. Místo odjezdu začala jednotka divně poskakovat po kolejkách, kousek dozadu, kousek dopředu. Asi nějaká závada na motoru, či co. To poskakování trvalo asi 10 minut, pak se Regionova konečně rozjela. Ale cestující se předčasně radovali, že teď už vlak počíci až do Bakova nad Jizerou. Divně poskakování před odjezdem se opakovalo i v dalších stanicích – Bezděz, Bělá pod Bezdězem a Malá Bělá. Zpoždění vlaku narůstalo. Z Malé Bělé, pouhé dva železniční kilometry před Bakovem nad Jizerou, se už vlak po marných pokusech o odjezd vůbec nerozjel. Motor se zřejmě definitivně porouchal.

Po tomto smutném konstatování začali strojvůdce s průvodčím tento nečekaný provozní problém telefonicky řešit s příslušnými řídicími pracovníky. Rozhodující roli sehrál ještě nezrušený výpravčí ve stanici Bakov nad Jizerou. V této stanici čekala další souprava Regionova na příjezd „mého“ vlaku, aby po jeho příjezdu a po přestupu cestujících odjela do Turnova. Službu konající výpravčí ve stanici Bakov nad Jizerou operativně vyslal tuto čekající Regionovu na záchrannou misi k mému uvizlému, samostatně jízdy neschopnému vlaku. Souprava přijela a byla připojena k mému vlaku. Tento vlak pak odtáhla do stanice Bakov nad Jizerou. Poté byla odpojována a mohla se vydat, samozřejmě se zpožděním, na původně plánovanou jízdu do Turnova. Celá záchranná akce proběhla hladce a tak rychle, jak jen to bylo v dané situaci možné, čili optimálně. Cestující z mého vlaku se dostali do cíle svých cest samozřejmě se zpožděním, to však bylo za daných okolností nejmenší možná.

O nezastupitelné úloze výpravčích při řízení železniční dopravy, zejména při řešení méně či více vážných, někdy i lidské životy ohrožujících provozních komplikací, svědčí též článek „Nechybělo moc, a ujetí soupravy RegioPanter mohlo skončit tragédií!“ otištěný rovněž v Obzoru č. 17/2017.

Karel Horolský

Kdy jindy, když ne teď?

Tak již jen pár okamžiků nás dělí od naší oblíbené každoroční napínavé hry, zvané výjednávání o kolektivní smlouvě. A jako každý

rok bude nejzajímavější a nejsledovanější ta část, která se týká navýšení mezd. Již loňský rok jsem já osobně doufal, že zvýšení mezd bude vyšší, než nakonec bylo. Republika a firma byly v dobré kondici, začínalo se přidávat téměř všem a všude. Byly tedy velké naděje a očekávání, že po letech stagnace (alespoň pro nás – správkaře) se vjednají nějaké výraznější zvýšení platu. Opak byl pravdou a my „malí funkcionáři“ jsme museli poslouchat výtky zklamanych kolegů a snažit se toto menší zvýšení obhajovat. Co nás čeká letos? Země i firma jsou na tom ještě lépe než loni, přidává se již opravdu všude a mezi sebou (od státní správy až po soukromé firmy a obchodní řetězce) a my správkaři se dostáváme na platovou úroveň pokladních v marketech, prodáváček apod. (tím nechci znevažovat tato zaměstnání, ale přeci jen nějaký ten rozdíl mezi námi je). Proto použiji svůj titulke a zeptám se: kdy jindy, když ne teď? Kdy jindy by nám měl zaměstnavatel viditelně navýšit plat, když ne v období výrazné produktivity? Již x let jsme poslouchali, jak je situace špatná, a nechali se umlčet pár procenty. A my, v rámci loajality k firmě, jsme sece nadávali, ale poťichu pro sebe a mezi sebou, nikoliv řádně nahlas, jak by bylo možná lepší.

Takže abych nebyl zbytečně rozvláčný, vyjádřím své (a zdaleka nejen své) přesvědčení, že tentokrát bude vyjednávání za odborovou stranu nezlomné a neoblomné a ze strany zaměstnavatele se dočkáme vstřícnosti a rozumného jednání. Bude se přihlížet i k obyčejnému zaměstnanci a výsledkem bude jistý konsensus, který bude dohodou pro všechny účastníky. Jinak už vážně nevím...

Mgr. Petr Štáhlavský
tiskový odd. GR ČD, a. s.

Martin Mašek
člen ZV ZO OSŽ SOKV UNL

Čekal bych od Českých drah větší vstřícnost

Dne 19. 7. jsem skoro na otočku cestoval do Čejč. Z Prahy jsem potom stejně jako jiná léta cestoval vlakem Švejk, pardon, vlastně Hašek, a spojení bylo pouze přes Břeclav a Hodonín, a to proto, že by kratší cesta s přestupem v Zaječci, s odjezdem z Pyšel v 5.04 h, trvala déle.

Zpáteční cestu na zpáteční jízdenku jsem si naplánoval s odjezdem ve 13.45 h, což bylo stejným směrem, ale na přestup v Hodoníně byly pouhé 3 minuty. Kdyby můj osobní vlak měl zpoždění a Rx mi ujel, tak další dvě spojení z Hodonína do Prahy v 15.04 h a 15.43 h byly přes Přerov, což je samozřejmě ještě víc kilometrů, než byla cesta tam.

Nevěděl jsem, jak si mám zpáteční jízdenku koupit, abych byl pojištěn pro případ zpoždění. Proto jsem zavolal na zákaznickou linku a paní jsem svůj problém přednesl. Ta mi řekla, že když Rx do Břeclavi ujede a já pojedou zpět delší trasou, tak mi průvodčí dopočítá doplatek. To se mi moc nelíbilo a odpověď byla, že doplatek musím zaplatit a pak si mohu stěžovat.

Tato informace, která v podstatě sdělovala, že když mi vlak ujede, a to z viny Českých drah, ne můj (protože prý vlak vyšší kvality na vlak nižší kvality /osobní/ nečeká), mne vedla k rozhodnutí zakoupit zpáteční jízdenku už z Prahy nejdelší cestou přes Olomouc, přestože jsem tímto spojením vůbec nejel. Stejně byla na jízdence i zpáteční cesta, protože e-shop pro zpáteční cestu navrhoval pouze jízdenku přes Olomouc. Což mi vadilo z důvodu, že obě mistenky, které jsou na e-shopu zdarma, jsem nemohl využít, a nakonec jsem místo mohl blokovat pro dalšího cestujícího ve vlacích, ve kterých jsem nejel.

Nejde tak vůbec pouze o mne, protože jsem jízdenku zaplatil z nasbíraných bodů věrnostního programu ČD, ale co ostatní cestující? Pokud informace ze zákaznického centra byla správná, a to by být měla, tak bych si myslel, že dopravce, který se honosí hrdým titulem „Národní dopravce“ a pro cestující má zákaznickou linku, která by měla cestujícímu pomoci, by se měl chovat k cestujícímu národu aspoň trochu vstřícněji. Tedy, aby cestující jedoucí vlakem Národní dopravce nebyl nakonec škodný, pokud se řídí informací ze zákaznické linky.

Petr Rádl

Reakce ČD

Úvodem naší reakce bychom se rádi panu Rádlovi omluvili za chybný postup pracovnice

Dobrá zpráva: nádraží v Kmetiněvsi bude zachováno!

Tak přece jen nedojde k demolicí mého zlatého, milovaného nádražička v Kmetiněvsi u Velvar! Nevím, proč Správa železniční dopravní cesty změnila svůj názor a plány s tímto nádražičkem, ale snad jsme s Obzorem trochu k této změně přispěli, ne?

Když jsem dostal dopis od SŽDC se zprávou, že nádraží Kmetiněves neohroží demolice, ale naopak budou do budovy nádražička vkládány investice za účelem zprovoznění, tak jsem měl opravdu ohromnou radost. Musím se s ní podělit i s našimi členy s Obzorem, který k tomu také přispěl tím, že nám dává možnost na svých stránkách vyjádřit kritiku či pochvalu.

Jiří Krejčí

INFORMACE

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2018

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 2. prosince 2017 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2018. O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze

požádat na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr (3/3)

Ve druhé části uveřejněné v Obzoru č. 20 byla charakterizována dohoda o provedení práce. Třetí část se zabývá dohodou o pracovní činnosti.

2. Dohoda o pracovní činnosti

Dohodu o provedení pracovní činnosti (§ 76 ZP) je zaměstnavatel povinen uzavřít písemně.

Podle dohody o provedení pracovní činnosti může zaměstnanec vykonávat práce jen do poloviny stanovené týdenní pracovní doby. V případě, že je pracovní doba 40 hodin týdně, může být rozsah dohody do 20 hodin týdně. Dodržování sjednaného a nejvýše přípustného rozsahu poloviny stanovené týdenní pracovní doby se posuzuje za celou dobu, na kterou byla uvedená dohoda uzavřena, nejdelší však za období 52 týdnů. Jedno vyhotovení dohody o pracovní činnosti je zaměstnavatel povinen vydat zaměstnanci.

V této dohodě musí být uvedeny její podstatné náležitosti, kterými jsou sjednané práce, sjednaný rozsah pracovní doby a doba na kterou se dohoda uzavírá. Zde je vhodné rovněž stanovit odměnu za vykonanou práci a místo výkonu práce. V uvedené dohodě, ve vnitřním předpise nebo v kolektivní smlouvě lze dále sjednat právo zaměstnance na dovolenou a její výměru, případně jiné důležité osobní překážky v práci (§ 77 odst. 3 ZP). Do textu dohody se doporučuje zakomponovat pouze konkrétní detaily dohody a možná ujednání, kterými se práva a povinnosti odlišují od ustanovení zákoníku práce tam, kde to jednotlivá dispozitivní ustanovení zákoníku práce umožňují.

Stanovení pracovní doby v dohodě o pracov-

ní činnosti je z toho důvodu, že v případě dočasné pracovní neschopnosti zaměstnance, který pracuje podle této dohody, bude zaměstnavatel povinen poskytovat v době prvních 14 kalendářních dnů náhradu odměny z dohody.

Je-li obsahem dohody o pracovní činnosti poskytování náhrad výdajů spojených s výkonem práce, toto se sjednává vždy odděleně od ujednání o odměně za vykonanou práci. Uvedená dohoda se uzavírá jak na dobu určitou, tak na dobu neurčitou. V dohodě lze sjednat způsob jejího zrušení. Není-li sjednán způsob zrušení dohody o pracovní činnosti, je možné ji zrušit dohodou smluvních stran ke sjednanému dni; jednostranně může být zrušena z jakéhokoliv důvodu nebo bez uvedení důvodu s 15denní výpovědní dobou, která začíná dnem, v němž byla výpověď doručena druhé smluvní straně. Okamžitě zrušení dohody o pracovní činnosti může být však sjednáno jen pro případy, kdy je možné okamžitě zrušit pracovní poměr (§ 55 ZP a § 56 ZP).

U dohody o provedení pracovní činnosti jsou z odměny prováděny srážky na daň z příjmu, zaměstnanec je dále účasten na pojistném na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti (6,5 %), a na pojistném na veřejném zdravotním pojištění (4,5 %), za předpokladu, že nejde o tzv. příležitostné zaměstnání a započítatelný příjem dosahuje alespoň částky 2500,- Kč za kalendářní měsíc. Výdělek v dohodě o pracovní činnosti se tedy zaměstnanci započítává tzv. do důchodu, stejně jako odpracovaná doba.

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

Kauza železniční přejezdy

Jak zaznělo v reportáži Českého rozhlasu 2 – Praha, jen o letošních prázdninových měsících bylo usmrceno na železničních přejezdech 13 osob. Jedná se o dvojnásobný počet v porovnání se stejným obdobím loňského roku. Podle údajů Dražní inspekce umírali dříve lidé na přejezdech zhruba při každé desáté nehodě, nyní už při každé šesté. Jsou to rozhodně alarmující čísla, a jak se zdá, veškerá osvěta ohledně bezpečnosti na železničních přejezdech vychází nadarmo. Na toto téma už byla navíc popsána pousta papíru a otázkám bezpečnosti je neustále věnována pozornost všech sdělovacích prostředků. Bohužel ani zveřejněné následky některých tragických nehod nemají vliv na jednání některých jedinců. Přitom stačí jen jedno jediné, aby řidiči motorových vozidel respektovali dopravní předpisy a střet s drážními vozidly je prakticky vyloučen.

V republice máme cca 8 tisíc železničních přejezdů, přičemž zhruba čtvrtina z nich je vybavena světelnou výstražnou signalizací. Na těchto přejezdech dochází ale k polovině nehod. Ovšem drtivě většinu z nich by nejspíš nezabránilo ani vybavení přejezdů sebelepšími výstražnými systémy. Snad jen montáž mechanických zábran, zamezujících vjezd na koleje před blížícím se vlakem, by byla účinná. Což je ale nerealizovatelné. Vše je v lidech, v jejich neukázněnosti, nedodržování předpisů. Na vině je také současná hektická a úspěšná doba, kdy každý pospíchá, aby toho stihl co nejvíce, aby byly co nejvyšší zisky apod. Nezdívka potkáte takové pospíchálky s telefonním přístrojem v ucha. Poté se velice snadno přehlédne výstražná signalizace, či blížící se vlak.

Nevím, jaké se zde dobrat rady, neboť „komu není rady, tomu není pomoci“. Přimlouval bych se proto v těchto případech za co nejpřísnější tresty a okamžité odebrání řidičáku minimálně na půl roku s následným přezkoušením v autě. Pro některé lidi totiž ani mnohatisícová pokuta není pořádným trestem.

Čekal jsem před časem u železničního přejezdu v Třebenicích na „Švestkové dráze“ na motoráček. U přejezdu je z obou stran značka

STOP. Dle mého pozorování před značkami zastavilo jen něco málo přes polovinu projíždějících řidičů. A z těch, kteří jeli v dráhách a silnicích vozích, pak zastavil tak sotva každý třetí. S trochou nadsázky řečeno, být tam policejní hlídka, za několik hodin by vydělala dozajista na pokutách na výplaty všech policistů Okresního policejního ředitelství v Litoměřicích. I to vypovídá o tom, že si někteří ze současných zlobatlíků myslí, že zákony jsou tu jen pro (s)prostý lid. A zdaleka se to netýká jen oblasti dopravy.

A tak dokud se nezačne situace na našich silnicích (včetně železničních přejezdů) řešit ze strany příslušných orgánů opravdu důsledně, dle zásady „padni komu padni“, do té doby budou na zbytečně riskování a rychlou, bezohlednou jízdu těchto pirátů silnicí doplácejí pracovníci dráhy a jejich cestující.

A. K. Kýzl



Na ilustračním snímku železniční přejezd se závorami ve Velvětech, trať SŽDC č. 131.



V sobotu 7. 10. jsme kousek za stanicí Krupá zastihli na „Kolešovce“ v čele vlaku „Kremáka“ 534.0323.

V Lužné se loučili s parní sezonou

Oficiálně končí parní-muzejní sezona v ČD Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka „Posledním parním vikendem v ČD muzeu“. Letos se tato akce konala o víkendu 7. – 8. 10., kdy se do areálu někdejší výtopny Společnosti Buštěhradské dráhy sjela spousta železničních příznivců. Jak je již také v muzeu zvykem, po oba dva dny byl do Lužné vypraven z Prahy zvláštní parní vlak. Z důvodu rekonstrukce pražského Negrelliho viaduktu nejel vláček po své obvyklé trase z Masarykova nádraží přes Dejvice a Velešlavín, ale na cestu se vypravil z hlavního nádraží přes Smíchov a poté pokračoval po trati tzv. „Pražského Semmeringu“. Však si tuto „událost“

nenechala u viaduktů v Hlubočepích ujít spousta železničních fotografů. Místo původně plánovaného „Štokra“, byla jízda po oba dva dny plně v „režii“ „Papouška“ 477.043.

Areál železničního muzea tak zažil letos poslední velký nápor návštěvníků. Po oba dva dny ožily párou také koleje „Kolešovky“, na které jsme v sobotu 7. 10. zastihli v čele vlaku „Kremáka“ 534.0323.

Všem pracovníkům ŽM ČD a DHV patří na závěr sezony poděkování, zajisté od stovek letošních spokojených návštěvníků. Přejme proto, aby se i ta příští „parní sezona 2018“, vydařila přinejmenším tak, jako ta letošní. **A. K. Kýzl**

Literáři na trati vydali již čtvrtou knihu

Ve středu 11. října se ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží sešli železniční literáři, aby pokřtili již čtvrtý díl knihy Literáři na trati. Úvodní slovo k tomuto přátelskému setkání pronesl jako obvykle duchovní otec projektu – František Tyšár. Čtvrtá kniha je opět obsáhlejší než ty minulé a přináší i novinky: k její přípravě byli přizváni i výtvarníci a fotografové skupiny Českého zemského svazu FISAIC, aby některé básně nebo povídky doprovodili obrazově. „Na prv-

autorů textů přece jen poznat trochu blíže: kniha obsahuje jejich krátké představení, včetně vztahu k železničnímu prostředí. Mnozí z nich pracují na dráze, jiní jsou „jen“ železničními fanoušky a obdivovateli. Setkání se zúčastnila asi polovina ze 72 autorů knihy. Součástí programu byly i ukázky některých básní či próz, které přednesla básnička Alena Vávrová, zástupkyně mezinárodní literární organizace PEN klub. Vlastní křest knihy uvedla výkonná tajemnice Českého zemského svazu FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová, malířka, fotografka a také literátka – její povídka doplněná vlastní ilustrací je rovněž součástí knihy. Jarmila Šmerhová pochválila velmi dobrou spolupráci s vedením OSŽ, pod jehož „křídly“ FISAIC již druhý rok pracuje. Připomněla, že FISAIC je mezinárodní skupina sdružující 24 zemí a zaměřující se na kulturu a volný čas železničářů. „Věříme, že se naše aktivity budou dále rozšiřovat a že získáme do svých řad nové mladé členy.“ Připomněla také spolupráci literátů a fotografů na projektu PHOTOLITERA, z něž vzešlo několik výstav fotografií doprovázených krátkým textem nebo básní. Za kmotry nové knihy byli vybráni Václav Franc, člen obce spisovatelů ČR a Unie českých spisovatelů, a již jmenovaná básnička Alena Vávrová. Ta ve svém krátkém projevu „nad kolébkou“ nové knihy vzpomněla především velké zásluhy Františka Tyšára, který celou knihu sestavil, některé texty i přeložil a který je samozřejmě i jedním z „literátů na trati“. V knižce najdeme dvě jeho básně a povídku „Jak jsem se stal průvodčím“. František Tyšár bude mít jistě dost práce i nadále, neboť, jak sám v závěru setkání uvedl, již se začíná připravovat pátý díl Literátů na trati. Autorů je stále dost, a tak tentokrát vyjdou dokonce dva díly, oddělující poezii a prózu. Název můžeme prozradit již dnes: Poezie mezi staničnickými a Próza mezi staničnickými. Přejeme nové knižce, aby si našla hodně čtenářů, a všem autorům mnoho inspirace z cest po železniční. Knihu lze objednat na adrese frantisek.tylsar@seznam.cz. **Zdeňka Sládková**



Autor projektu Literáři na trati František Tyšár.

ním díle knihy spolupracovalo osmáct autorů, na druhém čtyřicet, na třetím padesát a na tom letošním již sedmdesát dva autorů, fotografie a výtvarníky v to nepočítáme,“ řekl František Tyšár. O dobrou náladu se při zahájení i po ukončení oficiální části postaralo Řehořské kvarteto svými jarmarečnickými písněmi.

„Při setkání k vydání první knihy se mohli všichni autoři představit, druhý a třetí rok jsem je představil krátce já, letos je jich tolik, že přečtu jen jejich jména,“ řekl František Tyšár. Čtenáři knihy Literáři na trati IV však mohou

Železniční přechod v Meziměstí ožije

Autor článku „Žst. Meziměstí skomírá“ v Obzoru číslo 5/2017 stručně shrnul současný stav provozu v pohraniční přechodové stanici Meziměstí, odkud vlaky do Polska jezdí jen výjimečně, spíše tedy vůbec ne. Mezistátní nákladní doprava bohužel už do Meziměstí nevrátila ani dočasně více než měsíc trvajících nepřetržitých výluk na polském území, spojená s uzavřením sousedního železničního přechodu v Lichkově od 16. 8. do 22. 9. 2017.

Lepší vyhlídky však teď má železniční pře-

chod Meziměstí – Mioszów v osobní dopravě, která byla zastavena v roce 2004. Podle aktualizované verze návrhu GVD 2017/2018, který byl zveřejněn na stránkách SŽDC, by měly být zavedeny alespoň každou sobotu a neděli v období od 28. dubna do 2. září a dále ve vybraných dnech 1. března, 31. května a 15. srpna 2018 osobní vlaky Wrocław – Adršpach a zpět, které doplní dva páry osobních vlaků Walbrzych – Meziměstí a jeden pár vlaků Adršpach – Walbrzych. Dopravcem na české straně má být GW Train Regio a na polské straně Kolej Dolnosaskie. Předpokládá se nasazení polských motorových vozů SA134 a velký zájem cestujících hlavně z polské strany u prvního ranního vlaku do Adršpachu a odpoledního zpět. Na přeplněných silnicích a parkovištích v okolí Adršpachu by tak mohlo být trochu volněji a to je vedle podpory rozvoje přeshraniční turistiky asi také hlavním cílem obnovy uložného spojení.

Doufejme tedy, že už se nic nezmění a železniční přechod v Meziměstí po letech skutečně ožije. **Martin Kalousek**



Na nově zavedené mezistátní vlaky přes Meziměstí by měly být nasazeny polské motorové vozy SA134, které u nás už zajišťovaly sezonní mezistátní dopravu do Trutnova přes přechod Lubawka – Králové.

Nadace Okřídlené kolo podepsala memorandum o spolupráci se SŽDC

Ve čtvrtek 5. října se v prostorách Národního technického muzea uskutečnilo 49. zasedání správní rady Nadace Okřídlené kolo (NOK). Před zahájením jednání se uskutečnila za účasti členů dozorčí a správní rady NOK a pozvaných hostů slavnostní podpis Memoranda o spolupráci NOK s organizací SŽDC, týkající se oblasti historických drážních vozidel, drážních budov a technických zařízení. Zanadaci memorandum podepsal předseda správní rady NOK Martin Vavrečka, za SŽDC pak generální ředitel této organizace Pavel Surý.

Martin Vavrečka podepsal po podpisu Pavlu Surému za vstřícný přístup SŽDC k aktivitám NOK. Pavel Surý zdůraznil, že v tomto případě nejde ze strany NOK o nataženou dlaň, ale o podporu, kterou si nadace zasluhuje za svoji činnost, vyvíjenou od svého založení v roce 2004. Generální ředitel NTM Karel Ksandr podepsal nadaci a všem jejím členům za práci, kterou vykonali a dále vykonávají, a také Českým dráham za možnost využívat prostory depa ČD v Chomutově pro deponaci historických železničních vozidel v majetku NTM.

Připomněl rovněž aktivity, které NTM ve spolupráci s NOK připravuje, mimo jiné například slavnostní jízdu k 100. výročí vzniku Československa, která se uskuteční příští rok, a jejíž součástí bude i jízda Presidentského vlaku se salonním vozem Ferdinanda d'Este z Prahy do Bratislavy. Slova se ujal i pozvaný předseda OSŽ Jaroslav Pejša, který rovněž ocenil aktivity NOK, která mimo jiné úzce spolupracuje s OSŽ. Informoval rovněž přítomné o tom, že podpis podobného memoranda, které bylo právě podepsáno mezi NOK a SŽDC, je připravován i se zástupci Českých drah.

Po podpisu memoranda bylo zahájeno jednání Správní rady NOK, na němž byly projednány veškeré aktuální záležitosti, týkající se NOK. Blíží informace najdete na webu OSŽ.

Miroslav Čáslavský



Martin Vavrečka (vpravo) a Pavel Surý při podpisu memoranda.

Moudrost pro tento den
Změň způsob, jakým se díváš na věci, a věci, na které se díváš, se změní.
Wayne Dyer

Ve věku nedožitých 80 let zemřel v neděli 15. října 2017 železničář tělem i duší a za všech okolností slušný a čestný člověk

Alois Richtár.

Na ČSD začínal jako výpravčí v železniční stanici Domašov nad Bystřicí, převážnou část své železničářské kariéry prožil v Olomouci, kde prošel mnoha funkcemi. Dopravní zaměstnanci strojvedoucího uznali nejvíce jako inspektora pro školení v Ústavu podnikové výchovy v Olomouci, kde působil od roku 1980 až do svého odchodu do důchodu v roce 1999. Poté se věnoval svým zálibám, zejména zahrádce, neustále však byl v kontaktu se železničními s odbory, v nichž byl až do konce svého života. Všichni, kdo Aloise Richtára znali, ztrácejí jeho odchodem obětavého a dobrého kamaráda. Čest jeho památce. **Miroslav Čáslavský**

Pozvánka na výstavu

Galerie Cesta domů zve na výstavu Fotolitera 2017. Vystavují členové skupiny FOTO Českého zemského svazu FISAIC. Výstava je otevřena od 4. do 30. října v dobročinné kavárně Cesta domů, Soukenická 15, Praha 1. **—red—**

SPORT

Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v rybolovu

Ve dnech 18. – 22. 9. se uskutečnilo v Severním Irsku, v malebném městečku Enniskillen, Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v rybolovu (v plavané). Zúčastnilo se celkem 9 zemí (Belgie, Česká republika, Německo, Velká Británie, Itálie, Francie, Rusko, Nizozemí a Bulharsko). Naši zemi reprezentovalo 6 závodníků, kteří se kvalifikovali na květnovém mistrovství ČR v Hradci Králové (Zdeněk Neumann, Vladimír Halounek, Petr Kopecký, Karel Skalický, Jiří Večeřa a Jan Bureš). Výpravu doplnil jako doprovodná osoba předseda představenstva ČD Cargo, Ivan Bednárik, který je taktéž vášnivým rybářem.

Celá tato sportovní akce byla organizačně a logisticky velice náročná. Zejména z důvodu, že všechny rybářské věci, jako pruty, židle, stojany a další doplňky, bylo nutné na místo samotné dovézt doprovodným vozidlem s přívěsným vozíkem. Tento úkol si vzal na svá bedra předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, který cestoval prakticky přes celou Evropu v součtu o 4 dny déle než samotní reprezentanti.

Závod probíhal v šesti soutěžních sektorech, kde byl vždy jeden reprezentant za každou



Česká výprava na mezinárodním mistrovství USIC železničářů v rybolovu.

zemí. Bohužel, několik dní před mistrovstvím bylo v Severním Irsku velice nepříznivé počasí,

a tudíž museli organizátoři lovná místa přesunout. Což znamenalo, že nejdálší sektor byl od sebe 34 km.

Samotné mistrovství probíhalo ve dvou dnech, které byly naprosto rozdílné, první den prakticky celý propršela a druhý den již bylo klasické počasí babího léta. Domnívám se, že pro všechny členy této výpravy to byly velice zajímavé zážitky a zkušenosti. Sice jsme se neumístili na prvních třech místech, ale i tak byla naše reprezentace v zorném a příkladném. Vyhrála Velká Británie, na druhém místě Francie a třetí místo patří Itálii. My jsme skončili na čestném sedmém místě. Ráda bych ještě jednou poděkovala všem našim reprezentantům za jejich sportovní nasazení, mezinárodnímu oddělení OSŽ za pomoc při organizaci, Jaroslavu Kuchtovi za tlumočení, Radku Nekolovi za velkou ochotu a v neposlední řadě i Ivanu Bednárikovi, že si ve svém přeplněném diáři našel čas a jel podpořit naše sportovce.

Marta Urbancová

Tenisové jubileum

Dvorce Tenisového klubu Česká Třebová se staly ve dnech 19. a 20. srpna dějištěm jubilejního dvacátého ročníku finálového turnaje tříve n narozených tenistů železničářů. Právo účasti v tomto klání si vybojovalo na základě výsledků dosažených ve třech červencových otevřených oblastních turnajích konaných v Břeclavi, České Třebové a Plzni po osmi nejlepších mužích ve věkových kategoriích 45–54 let, 55–64 let a 65letých a starších a osm žen ve společné kategorii od 45 let.

Na výborně připravených kurtech probíhaly mnohé urputné boje v soutěžích hraných systémem na dvě porážky a je zajímavé, že mezi muži 45+ a 55+ vyhráli hráči z DKV, zatímco v mužích 65+ a ženách zvítězili zástupci SŽDC.

Na prvních třech místech v jednotlivých kategoriích se umístili:

- muži 45+**
1. Libor Kolář, ČD DKV Brno
 2. Radim Růžička, SŽDC OŘ Brno
 3. Vladimír Komárek, ČD DKV Č. Třebová

- muži 55+**
1. Jaroslav Michálek, ČD DKV Plzeň
 2. Jiří Hakl, SŽDC OŘ Brno
 3. Josef Poděbradský, SŽDC OŘ Ostrava

- muži 65+**
1. Zdeněk Kolář, důchodce SŽDC
 2. Petr Bogner, důchodce SŽDC
 3. Svatopluk Oslizlok, důchodce ČD

- ženy 45+**
1. Hana Burešová, SŽDC OŘ Hr. Králové,
 2. Lýdie Vatterová, SŽDC OŘ Ostrava
 3. Pavla Oišovská, SŽDC OŘ Ostrava

Celou akci výborně připravil a o její hladký průběh se zasloužil zejména člen Regionální sportovní komise OSŽ Praha Milan Držmíšek ve spolupráci s vedením Tenisového klubu Česká Třebová.

Josef Kotaška



Vítězka kategorie ženy 45+ Hana Burešová.

Běh mezi vinohrady

Dne 7. října se v rakouském Poysdorfu nedaleko českých hranic uskutečnil 34. ročník běžec-kého závodu Winzerlauf, který byl spolupořádán ŌES (Rakouský železniční sport). Veřejného závodu na 10 kilometrů se kromě železničářů z Rakouska a Belgie zúčastnilo i české družstvo. Běželo se za příjemného počasí ve vi-

nařském kraji po cestách přímo mezi vinicemi a sklípky. Dva prudké výběhy rádně prověřily fyzickou všech účastníků.

Výprava osmi běžců z ČR se však ve výsledcích rozhodně neztratila. Na celkové druhém místě skončil Jan Lachnit (SŽDC, GŘ). Díky umístění ve svých kategoriích obsadili stupně vítězů také: 1. místo Radka Miturová (členka OSŽ), 2. místo Tomáš Kašpařík (SŽDC, GŘ), 3. místo Zdeněk Doležal (ČD Cargo, a. s., PJ Ostrava), 3. místo Michal Glier (ČD a. s., DKV Brno).

Rakouským kolegům patří velký dík za příkladnou péči, kterou českému družstvu věnovali.

Fotogalerii celkové výsledky naleznete na Facebooku Železniční sport.



Promíchaná družstva běžců z ČR a Belgie.

—oš—

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktorky PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Předplatné a příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org. **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X