

Z aktuálních událostí

Jednání **Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ**, které se konalo v Praze 23. 10., se účastnilo i několik delegátů sjezdu OSŽ, které se bude zanedlouho konat v Ostravě. Předseda RRS Kurt Mužík přivítal i předsedu OSŽ Bc. Jaroslava Pejšu. Ten mimo jiné uvedl, že počet 31 delegátů za RRS považuje za úměrný vzhledem k rostoucímu počtu členů OSŽ – seniorů. Komentoval také výsledky parlamentních voleb a možný další vývoj, zejména co se týká přístupu vítězné politické strany k řešení problematiky na železnici. Odmítl připustit navrženou možnou variantu dvou různých tarifů za režijní jízdenku.

Členové RRS a hlavně pak pozvaní delegáti využili přítomnosti předsedy OSŽ k prezentaci svých názorů a hlavně k položení množství dotazů. Zazněl názor delegáta pana Kouby z Nymburka, že v každém závodním výboru OSŽ by měl být zastoupen člen senior. Vyslovil také názor v reakci na dopis zasláný předsedou OSŽ, že je potřeba tištný Obzor zachovat. To se podle Pejšy neobejde bez dalších nákladů, tedy nutnosti posílit redakci o dalšího pracovníka. Zazněl také názor pana Háka z Rakovníka, že změna na postu předsedy OSŽ v čase velkých politických změn a probíhajících jednání o jízdní výhody je krátkozraká. Diskutovalo se také o problematice šíření aktuálních informací mezi členy v základních organizacích.

Účastníci jednání RRS pak dostali od místopředsedy RRS OSŽ a RS ČR Aloise Malého písemné stanovisko Rady seniorů ČR k návrhu vyhlášky o provedení některých ustanovení zákona o léčivech, týkajících se elektronických receptů a požadavek RS ČR adresovaný politikům k ohlášené valorizaci důchodů v roce 2018, kterým požadují vedle již ohlášené valorizace důchodů také valorizaci mimořádnou jako kompenzaci.

Příprava VII. sjezdu OSŽ byla nosným tématem programu posledního zasedání **Ústředí OSŽ** před sjezdem, které se konalo 25. 10. v sídle OSŽ v pražských Vysočanech. Ústředí OSŽ mimo jiné projednávalo materiály na VII. sjezd OSŽ: jednací řád, program jednání sjezdu, návrhy změn stanov a zprávu o hospodaření po VI. sjezdu OSŽ v Nymburce. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša předložil ještě během několika dnů ministerstvo vypracuje návrh, který bude mimo jiné obsahovat i větu, že režijní jízdenky budou platit v komerčních vlacích. Předseda OSŽ zároveň potvrdil informaci z médií, že nová cena kuponu na sjednané období se blíží představám odborových svazů. Podle Vladislava Vokouna, který se výše uvedeného jednání společně s předsedou OSŽ Jaroslavem Pejšou a místopředsedou OSŽ Mgr. Martinem Malým zúčastnil, bylo jednání korektní a věcné. „**Předpokládám, že odborové centrály 6. 11. tento dokument podepíší.**“ Pozitivní zprávou, respektive posunem ve vztahu k zaměstnancům, je podle Vladislava Vokouna i snaha řešit jízdní výhody u předduchodců.

Informace z dění u jednotlivých podniků odstartoval místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, který mimo jiné uvedl, že hlavní akcent při kolektivním vyjednávání je na úrovni mezd. I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun informoval o podpisu Sociálního fondu na ČD.

Ke kolektivnímu vyjednávání uvedl, že i u ČD se omezí takřka výlučně na debatu o mzdovém nárůstu.

Informace z dění na SŽDC přednesl místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC Mgr. Martin Malý. Uvedl mj., že se kolektivní vyjednavači se zaměstnavatelem již dohodli na navýšení některých příplatků a odměn, nebo na možnosti nabídky jiného pracovního uplatnění s dorovnáním do dosavadní výše průměrného výdělku po dobu jednoho roku v případech, kdy zaměstnanec ztratí zdravotní, psychickou nebo fyzickou způsobilost pro výkon své dosavadní profese. „**Jsem ale v rozporu ohledně mzdového nárůstu, výkonové odměny i osobního příplatku,**“ sdělil Martin Malý.

Místopředseda OSŽ a předseda Nedrážního republikového výboru OSŽ Miroslav Novotný informoval o jednání tripartitní pracovní komise pro veřejné služby a veřejnou správu při Ministerstvu vnitra ČR a o rozvíjejícím se kolektivním vyjednávání. „**To začíná ve všech našich firmách informace nejsou potěšitelné; je stálý zájem o odprodej ŽPSV Uherský Ostroh, znepekující je i informace o hromadném propouštění zaměstnanců divize Železnice u společnosti Skanska. Problémy budou i v lounském Legiosu.**“ uvedl a dodal: „1. 11. pokračuje kolektivní vyjednávání na Dopravním zdravotnictví, kde snad najdeme shodu v našich požadavcích a zároveň v požadavcích zaměstnavatele.“ poznámek s tím, že v průběhu jednání Ústředí OSŽ se dozvěděl informací, že tam končí předseda ZO OSŽ.

Závěr tohoto bloku patřil Vladislavu Vokounovi a zprávám z jednání důchodové komise, která byla podle jeho slov neskutečně čilá i úspěšná – vzhledem k zastopování důchodového věku na 65 letech.

Vedoucí ESO OSŽ – ÚJUDr. Petr Večeř přednesl informaci o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2017 (**podrobnější informace najdete na 3. straně tohoto čísla**) a Ústředí OSŽ schválilo dvě žádosti o souhlas s prodejem nemovitostí ZO OSŽ. Závěr patřil organizačním záležitostem, informací Revizní komise OSŽ (Barunka Balážová) a bodu Různě, v němž František Vopátek například uvedl perličku z kauzy Pošumavské lokálky (Provozní soubor Šumava): společnost GW Train Region nabídla strojvedoucím, kteří vystoupí z Federace strojvedouců, odměnu 25 000 Kč.

V Praze v sídle OSŽ se 26. října konalo jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC**. V jeho úvodu předseda PV Martin Malý informoval o možných variantách postupu po volbě předsedy OSŽ. Na tuto funkci kandiduje i předseda PV Martin Malý; v případě jeho zvolení by bylo nutno zvolit nového předsedu PV a také tajemníka PV za řízení provozu.

Předseda PV dále mimo jiné informoval o postupu při jednání o jízdních výhodách i o dohodě, která je pro OSŽ přijatelná (viz informace na webu OSŽ). K tomu předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša vyslovil obavu z toho, že tato dohoda může vyřešit problém pro rok 2018, ale pokud bude otevřen zákon č. 77 v Parlamentu, může být vše jinak a může dojít k ohrožení jízdních výhod u zaměstnanců SŽDC. Dále uvedl mj., že by bylo dobré, kdyby sjezd určil, jak dále nakládat se stávkovým fondem.

Martin Malý pak informoval o uzavření dohody se zaměstnavatelem, která se týká užívání prostor pro činnost odborových organizací. O tom jaký je stav v projednávání předpisů, které zaslal zaměstnavatel, informoval tajemník PV Miloš Paleček.

Vzhledem k tomu, že se z jednání PV tentokrát omluvil zaměstnavatel, referoval předseda PV o tom, jak se vyvíjí kolektivní vyjednávání o PKS 2018 (podrobnější informace jsou rovněž na webu OSŽ a webových stránkách dalších OC). –red–



Podzimní příroda je krásná, zejména když stromy kolem tratí hrají doslova všemi barvami. Jenže stačí silnější vítr, než-li vichřice, a je po parádě! Stará pravda, že stromy k železniční trati nepatří, se opět potvrdila v neděli 29. října, kdy přes Českou republiku přešla vichřice Ilustrační snímek z trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Michael Mareš

Anketa mezi sjezdovými delegáty: Kam by mělo OSŽ směřovat po VII. sjezdu?

Tomáš Pištor, svářeč, ČD Cargo, SOKV Ústí nad Labem:

OSŽ by mělo být důraznější při vyjednávání se zaměstnavateli, neboť nepodaří-li se prosadit razantnější navýšování mezd, hrozí odchod lidí z odborů! Důležité je v tomto směru vzdělávání členů závodních výborů OSŽ, neboť ti jsou první článkem kontaktu mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem. Současně by se OSŽ mělo pokusit rozšířit svoji působnost i mimo železnici ve větším rozsahu než dosud. Opmenuta by neměla být ani prevence pracovních úrazů a také důraz na zvyšování technické úrovně a vybavenosti pracovišť. Na druhé straně jsem rád, že se daří udržet zaměstnanost, KOP a týden dovolené nad rámec zákoníku práce.

Miroslav Ryba, vedoucí provozního střediska Ševětín, předseda ZO OSŽ Správy trati České Budějovice:

OSŽ by mělo více spolupracovat s odborovým svazem ČMKOS a příhraničními odborovými svazy, například z Rakouska, Německa

atd. Předávat si vzájemně zkušenosti a na domácí půdě více prosazovat společné zájmy odborářů při vyjednávání se zaměstnavateli, neboť nepodaří-li se prosadit razantnější navýšování mezd, hrozí masivní úpadek odborů! Ve spolupráci s ČMKOS by se OSŽ mělo pokusit změnit fakt, že první tři dny nemoci nedostává zaměstnanec. Díky proto za týden dovolené navíc – lidé ho využívají právě pro krátkodobé nemoci. Rozšířit by se měl i nárok na KOP, především proto, že se stále častěji odchází do důchodu.

Marie Štusáková, skladová referentka, ČD, a. s., RP ZAP Pardubice:

V dnešní složité době by mělo být cílem OSŽ prosadit při kolektivním vyjednávání větší navýšení mezd. Mělo by se proto důrazněji jednat se zaměstnavateli. I když se daří OSŽ udržet některé benefity, které jsou nad rámec zákoníku práce, na zaměstnance jsou kladeny čím dál větší nároky a finanční ohodnocení tomu, bohužel, neodpovídá. Rovněž je potřeba

klást důraz na technickou úroveň pracovních pomůcek a také na jejich kvalitu (např. stejno- kroje, akční oděvy atd.).

Josef Hák, předseda ZO OSŽ, ČD DKV PJ Rakovník, důchodce, dříve strojvedoucí:

OSŽ by mělo i po sjezdu zachovat kontinuitu ve vrcholových funkcích – nepřepřahat, když je v záběru. Současně by se mělo snažit o větší průnik do sdělovacích prostředků, problémy železnice by měly zaznít naplno, i když to stojí peníze. Zamyslet bychom se měli také nad klesající členskou základnou – jak přilákat mladé lidi do odborů – ukázat jim, že OSŽ má silu něco změnit, a to souvisí i s výše uvedenou prezentací v médiích. V jednotlivých ZO OSŽ by měl být kladen (s podporou vedení OSŽ) maximální důraz na to, aby nedocházelo k mnohdy zbytečnému propouštění a pak zjišťování, že chybí lidé. Kromě spolupráce s ASO by mělo OSŽ navázat i větší spolupráci s ČMKOS – větší síla více zmůže!
(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Po organizační stránce máme vše zajištěno tak, že bychom klidně mohli začít teď hned.“

Hovoříme s **ANTONÍNEM LEITGEBEM**, předsedou Organizační komise VII. sjezdu OSŽ a tajemníkem Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.

Sjezd OSŽ je doslova na spadnutí. Organizační výbor se asi nejvíce zasloužil o to, že delegáti už nyní mohou balit kufr a vyrazit směr Ostrava. Připomínám, že VII. sjezd OSŽ se uskuteční ve dnech 10. a 11. listopadu v Ostravě, v hotelu Clarion Congress Hotel Ostrava. Co rozhodlo pro Ostravu?

Na minulém sjezdu bylo rozhodnuto, že se budou v pořádání sjezdů střídát Morava a Čechy, tak se hledal prostor na Moravě. I když se nabízel i Kongresové centrum v Brně na výstavišti, nakonec jsme se rozhodli pro Ostravu, a to z jednoho prostého důvodu: cenově to vycházelo lépe a je to na Moravě. Takže jsme splnili zadání a ještě ušetřili.

Termín sjezdu byl stanoven tak, aby se konal až po parlamentních volbách. Po volbách máme, ale jak se zdá, žádná změna na funkci ministra dopravy asinebude. Plánujete na sjezd pozvat nějaké hosty z řad politiků?

Zatím jsme zvali pouze předsedu OZZ Františka Zapanarika a předsedu Asociace samostatných odborů Bohumíra Dufka, další pozvánky nejsou v plánu, protože momentálně není jisté ani to, zda ministrem dopravy bude Dan Těch, nebo někdo jiný. Zejména po zkušenostech z minulého sjezdu, kdy si určitě všichni dobře pamatují vystoupení Milana Chovance jako potenciálního budoucího ministra dopravy! Tehdy ani jedno oko nezůstalo suché a víme, jak to nakonec dopadlo.

Takže to shrmě: do Ostravy je pozváno 220 delegátů a dva hosté, delegáti budou ubytováni přímo v místě konání sjezdu, tedy v hotelu Clarion, což znamená, že dva dny z papučí nevyvezou.

Snad z polobotek, každý bude mít společenskou oděv. Sjezd je významná společensko-politická událost a každý z účastníků by měl zvolit tomu odpovídající oblečení. Navíc nevhodné oblečení delegátů ani nebudou vpuštěni na jednání.

O tomto sjezdu se říká, že má být průlomový, zlomový. Nahrává tomu asi i fakt, že na rozdíl od minulého sjezdu je tentokrát více kandidátů na jednu funkci: konkrétně na předsedkyni Revizní komise OSŽ jsou dvě kandidátky a na předsedu OSŽ dokonce tři kandidáti, tedy zatím. Navíc zvolení některého z kandidátů na post předsedy OSŽ může znamenat přesuny ve vedení podnikových výborů.

Ano, v tomto ohledu může být sjezd skutečně přelomový. Jednací a volební řád umožňuje, že můžou být na sjezdu navrženi i další kandidáti, uvidíme. A máte pravdu v tom, že může dojít ke změně ve vedení podnikových výborů. Každý z podnikových výborů si to ošetřil už v květnu na Podnikové konferenci. Já teď mohu mluvit pouze za Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., který usnesením uložil svolat nejspíše do čtyřiceti dnů zasedání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., jehož jediným bodem bude dovolba vedení



podnikového výboru: předsedy či tajemníka Podnikového výboru OSŽ při ČD. Právě květnová konference v Praze rozhodla o tom, že nebude svolána mimořádná podniková konference, ale přenesla pravomoc na Podnikový výbor, aby si sám zvolil, respektive dovolil své vedení. A konference o tom rozhodla ve významném procentu – přes 85 %. Podnikový výbor by tedy stál před volbou předsedy PV, a v případě, že by se stal předsedou jeden z tajemníků PV, tak by musel vybrat i nového tajemníka.

Od kdy do kdy budou delegáti jednat?

První den je zahájení stanoven na 13. hodinu, ukončení prvního jednacího dne ve 22 h; druhý den je zahájení v 9 hodin a předpokládané ukončení sjezdu je ve 12 hodin. Myslím si, že po organizační stránce máme vše zajištěno tak, že bychom mohli začít hned. **Michael Mareš**



Být začátek září, zasloužila by si zastávka **Stěpánovice (na trati 251) přihlášku do soutěže o Nejkrásnější nádraží ČR**. Čistota a pořádek je tady samozřejmostí, překvapením pak kvetoucí převíslé pelargonie, zvláště pak na konci října. Překvapení čeká na cestující i uvnitř v podobě nástěnek, jak s informacemi o jízdních vlacích, tak i ze života obce a trati. Dočtete se na nich, že o zastávku a její okolí se vzorně stará Spolek občanů a přátel obce Stěpánovice „Naša dědina“, jehož cílem je obnovit spolkový život v obci, organizovat kulturní a společenské akce, a chránit životní prostředí a přírodní krásy v regionu. K vidění je zde i (obrazová) Galerie lokomotiv a motorových vozů s daty, kdy jezdily po zdejší trati, či řádky o historii trati včetně výškového profilu. –mmč–

Kam by mělo OSŽ směřovat po VII. sjezdu?

(Pokračování ze str. 1)

Stanislav Hlouch, vedoucí provozu infrastruktury SZT, SŽDC, OR Brno:

OSŽ by mělo po VII. sjezdu zůstat jednotné a plně podporovat předsedu, který bude zvolen. Jen tak bude možné, aby měl předseda dobrou vyjednávací pozici ministerstvem a kolektivní vyjednávači pevnou půdu pod nohama pro uzavření kvalitních PKS. OSŽ hraje v současné době i o svoji existenci – pokud nevyjedná alespoň 10% nárůst platů, hrozí odchod části členské základny. Každý si dnes může přečíst, co každý rok vyjednají odboráři KOVO ve Škodovce a jaké platy mají v Lidlu, i bez odborů! Většina členů si ještě dobře pamatuje, když se snižovaly mzdy státním zaměstnancům jako úsporné opatření Nečasovy vlády. V posledních letech se mzdy státních zaměstnanců značně zvyšují a my si myslíme, že se nás to netýká, že státní zaměstnanci nejsme. OSŽ má velkou výhodu, že je suverénně největší odborovou organizací na dráze. Byl bych nerad, aby o tuto pozici přišla.

Martin Semirád, nedrážní organizace, předseda ZO OSŽ Ryko Děčín:

Není to jen můj názor, ale názor většiny zástupců OSŽ z nedrážních organizací: změní

by se měl přístup vedení OSŽ k nedrážním organizacím všeobecně. Současný přístup by se dal nazvat macešským chováním, neboť zatímco všichni ostatní (drážní organizace) mají své reprezentativní zastoupení při jednání s příslušným vedením, našemu odvětví, nedrážním, má být zrušena funkce tajemníka OSŽ. Považujeme to za neuctu k naší práci a nelíbí se nám to. Pro hájení našich zájmů s vedením společnosti potřebujeme reprezentativní zastoupení a to bychom měli ztratit. Je toho ještě víc, co mám na srdci, tento postesk je jedním z mnoha, který by měl ukázat, kam by se mělo ubírat OSŽ po VII. sjezdu – směrem k větší solidaritě všech členů OSŽ!

Připravil Miroslav Čáslavský

Sledujte on-line zpravodajství ze sjezdu

Další názory nepochybně zazníjí na sjezdu Odborového sdružení železničářů v Ostravě, z něhož bude redakce Obzoru připravovat podrobné on-line zpravodajství na webu OSŽ.

Sledujte 10. a 11. listopadu web OSŽ: www.osz.org.

Podrobnosti ze sjezdu přineseme i v dalším čísle Obzoru.

Redakce

Historie OSŽ v kostce

15. února 1990 Praha – mimořádný sjezd

Zanikl dosavadní Odborový svaz pracovníků železničářů, letecké a vodní dopravy a bylo ustaveno Odborové sdružení železničářů, prvním předsedou byl zvolen Václav Vaněk.

11. prosince 1990 Praha – I. sjezd OSŽ

Předsedou byl zvolen Zdeněk Škop.

29. května 1993 Trnava – mimořádný sjezd OSŽ

Odborové sdružení železničářů se rozdělilo na českou a slovenskou část. Předsedou českého OSŽ byl potvrzen Zdeněk Škop.

21. června 1994 – Ústředí OSŽ omezilo pravomoci předsedy OSŽ Zdeňka Škopa (pro nesrovnalosti v hospodaření s majetkem), ten 7. září 1994 odstoupil z funkce; vedením OSŽ byl pověřen místopředseda OSŽ Miroslav Kapoun.

27. května 1995 Česká Třebová – mimořádná celostátní konference OSŽ

Předsedou OSŽ byl zvolen Jaromír Dušek.

3. a 4. října 1997 Most – II. sjezd OSŽ

Předsedou byl potvrzen Jaromír Dušek.

12. a 13. října 2001 Žďár nad Sázavou – III. sjezd OSŽ

Předsedou se opět stal Jaromír Dušek.

14. a 15. října 2005 Nymburk – IV. sjezd OSŽ

Předsedou OSŽ byl opět zvolen Jaromír Dušek.

12. září 2007 – mimořádné zasedání Ústředí OSŽ - Jaromír Dušek byl odvolán z funkce (Ústředí OSŽ mu vyjádřilo nedůvěru pro překročení pravomoci). Vedením OSŽ byl pověřen tajemník OSŽ Jaroslav Pejša.

18. a 19. září 2009 Kouty nad Desnou – V. sjezd OSŽ

Předsedou byl zvolen Jaroslav Pejša.

11. a 12. října 2013 Nymburk – VI. sjezd OSŽ

Předsedou OSŽ byl opět zvolen Jaroslav Pejša.

10. a 11. listopadu 2017 Ostrava – VII. sjezd OSŽ.

-red-

PŘEDSTAVUJEME

Zdeněk Vysloužil: „Historie železnice nesmí zapadnout!“

Novým ředitelem Nadace Okřídlené kolo (NOK) byl začátkem tohoto roku (1. února 2017) jmenován Zdeněk Vysloužil, kterým v této funkci vystřídal Jiřího Štěpěcha, jenž v současné době vykonává funkci ředitele Poštovního muzea.

„Myslím, že důležitější než moje osoba je samotná nadace, proto by tento článek měl vyzníti především jako představení nadace jako celku,“ říká úvodem nový ředitel NOK, který působí jako manažer a své zkušenosti z této práce využívá i pro další rozvoj nadace.



„Naším hlavním pokladem jsou lidé, kteří se nezištně a ve volném čase věnují práci pro nadaci, bez nich by nemohla existovat,“ dodává s poukazem na členy devítileté Správní rady a pětičlenné Dozorčí rady nadace, jakož i na všechny partnery NOK, kteří jí tím či oním způsobem podporují.

Výraznou osobností za léta činnosti NOK je předseda Správní rady NOK a výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka, společně s místopředsedou NOK Miroslavem Kapounem, který stál u vzniku nadace v roce 2004. Vše podstatné o organizaci a cílech nadace je možné si vyhledat na webových stránkách www.okridlene-kolo.cz, jakož i na stránkách Facebooku, jejichž rozvoji se nadace v roce 2017 plně věnuje.

„Pro budoucnost železnice je velice důležitá a nenahraditelná připomínka její bohaté minulosti a tradice. Historie nesmí zapadnout, důležité je přitáhnout k železnici ze

jména mladou generaci. A to je možné mimo jiné i díky činnosti naší nadace,“ říká Zdeněk Vysloužil.

Nadace Okřídlené kolo úzce spolupracuje s hlavními partnery, což jsou České dráhy (ČD Nostalgie) a SŽDC, ale i s dalšími organizacemi, které na železnici působí, mnohdy jako soukromé subjekty (VUZ, AZD, DPOV, ČMŽO a další), jakož i s odborovými organizacemi na železnici, a to především s jedním z významných zakladatelů NOK, jímž je OSŽ, ale také s Federací strojvůdců či Unii železničních zaměstnanců. Velice úzká spolupráce existuje i s NTM v Praze, ČD Telematikou, podnikem Škoda Transportation a dalšími subjekty. Spojuje tak velké množství zapálených a obětavých lidí, jimž záleží na budoucnosti železnice.

„Velice si vážíme spolupráce a podpory, která odsud přichází,“ k vítu ředitel Vysloužil. Velkou naději pak vkládá do rozvoje spolupráce se SŽDC, která se zejména v poslední době velice dynamicky rozvíjí.

A jaké jsou konkrétní výsledky této činnosti nadace? „Kromě historických exponátů, na jejichž obnově jsme se podíleli (motorový vůz M 124.001 Komarek, parní lokomotiva 464.202 Rosnička a 314.303 Kocúr, salonní vůz císaře Ferdinanda), plánujeme obnovu motorového přívěsného vozu řady Calm z roku 1938 a renovaci parní lokomotivy Adolf z roku 1882, která je v majetku nadace a probíhá ve spolupráci s Technickým muzeem v Liberci, kam byla slavnostně předána dne 9. září 2017 společně s podpisem memoranda o spolupráci s TM Liberec a stojí před správní budovou DKV Liberec,“ říká Zdeněk Vysloužil.

Kromě těchto „hmotných“ projektů jde také o krátkodobé akce, na nichž se nadace podílí – v tomto roce například jízda historického vlaku u příležitosti 170 let tratě z Lipníka nad Bečvou do Bohumína, či oslavy výročí lázni Jeseník s jízdou parní lokomotivy na začátku května tohoto roku. V červnu se NOK, spolu s ČD Nostalgie, prezentovala i na 18. ročníku výstavby Czech Raildays v Ostravě a v poslední době i s ČD Nostalgie i na Národním dni železnice, který se konal 23. září 2017 v Bohumíně, včetně společného výstavního stánku s Moravskoslezským železničním muzeem v Ostravě. Miroslav Čáslavský



Havířovská nástupiště včetně podchodů projdou nutnou rekonstrukcí a modernizací.

NAVŠTÍVILI JSME

Havířov

Ještě v roce 2014 bylo havířovské nádraží odsouzeno tehdejšími vedeními Českých drah, jakož i vedením města Havířov, ke zbourání. Ministerstvo kultury v té době odmítlo zapsat stavbu do seznamu kulturních památek, čímž záměr demolice prakticky posvětilo. Na místě zbouraného nádraží (jehož novostavba byla dokončena v červnu 1969) měl vyrůst dopravní terminál se stanovišti autobusů a taxíků, jakož i rozsáhlým parkovištěm. Pro nádraží měl zůstat pouze nevelký prostor pro základní odbavení cestujících. O záchranu nádraží bojovala v té době celá řada aktivistů v čele se spolkem Důl architektury, který zdůrazňoval historickou jedinečnost stavby v tzv. bruselském stylu.

V letošním roce přešla budova havířovského nádraží pod správu SŽDC (SON Olomouc). Od demolice nádraží je v současné době upuštěno a je připravován projekt na jeho rekonstrukci, přičemž ve spolupráci s městem by měly být využívány prostory předimenzované nádražní halou využitými s přihlédnutím k zájmům provozovatele dráhy, cestujících, samosprávy i odborné veřejnosti. „Cílem SŽDC je koordinovat plánovanou rekonstrukci havířovské výpravní budovy spolu s akcí města, tedy úpravou přednádražního prostoru. Za tímto účelem proběhla i vzájemná jednání,“ sdělil tiskový mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Jeho slova potvrzuje primátorka Havířova Jana Feberová: „Město zadalo k vypracování projekt, podle kterého bude přednádražní prostor rozšířen o parkoviště a zastávky autobusů, k nimž bude zřízen přístup od nádražní haly.“

A jak tedy vypadá současná podoba havířovského nádraží? Na první pohled je vidět, že ho potká stejný osud jako sousední nádraží ve Vítkovicích – za padesát let jeho existence byly do oprav nádraží věnovány jen nejnižší prostředky, což se zákonitě podepsalo na jeho vzhledu. Pro odbavení cestujících jsou otevřeny

dvě osobní pokladny Českých drah a jedna pokladna soukromého dopravce společnosti RegioJet.

Vstupní hala je prostorná a světlá, pohříchů však do ní na několika místech zatéká. První patro, kde byla dříve otevřena restaurace, je nyní uzavřené mřížemi, skromné občerstvení je možné pouze v malém bistro. K dispozici je také úschovna zavazadel a služba ČD Kurýr (ta však bude fungovat jen do konce platnosti tohoto GVD, pak bude celostátně zrušena). Snad nehorší situace je v přístupu k vlákům – neexistuje zde výtah (pouze služební), o bezbariérovém řešení ani nemluví. Cestující si musí vyšlapat schody na peron, kde jej čeká ještě obtížný nástup do vlaku, neboť výška peronu zatím nečí nové normy (550 mm nad temenem kolejnice). Peronům moc nepomohla ani oprava, provedená v roce 2015, na níž byly vynaloženy téměř čtyři miliony korun.

Vše by se ale mělo změnit po roce 2020, kdy by se mělo začít s kompletní obnovou celého nádraží. „Neutěšený stav budovy nádraží chceme samozřejmě řešit. Rozhodli jsme se ještě v letošním roce zadat studii, která navrhne a posoudí varianty řešení z hlediska technického, architektonického i ekonomického. Nejvhodnější varianta pak postoupí do další fáze projektové přípravy. Reálně tedy začne samotná rekonstrukce budovy nejdříve v roce 2020,“ potvrzuje mluvčí SŽDC.

Jak dále dodává, pro rekonstrukci zbytku stanice, tedy kolejí, nástupišť, zabezpečovacího zařízení apod., připravuje SŽDC v současné době zadávací podklady. „Jsme na úplném začátku příprav. Zohledníme-li všechny stupně projektové přípravy a jednotlivé soutěže, je možný termín realizace nejdříve v roce 2021. Pochopitelně budeme obě akce koordinovat,“ uzavírá Illiaš.

Miroslav Čáslavský



Na další využití obrovské nádražní haly v Havířově bude letos zadáno SŽDC vypracování projektové studie.

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn připravuje konkurenci taxíkům i Uberu

Nový projekt „ioki“ (Input Output künstliche Intelligenz neboli Input Output umělá inteligence), připravovaný odborníky Deutsche Bahn (Německé dráhy), nabídne cestujícím pohodlnou dopravu elektrobusem přímo od jejich domu až k vlakovému nádraží. „Naši vizí je nabídka ještě více přizpůsobit individuálním potřebám našich zákazníků tak, aby se jejich každodenní cestování zjednodušilo a aby je nemuseli konat vlastními automobily,“ prohlásil personální ředitel DB Berthold Huber 11. října. Plán, představený Huberem, je součástí digitální ofenzivy koncernu na využití mobility přepravy klientů k nádraží, konstatoval 12. října list Frankfurter Allgemeine Zeitung. Zároveň tak chce účinněji čelit konkurenci klasických taxíků a společnosti Uber a zavedením elektrobusem rovněž přispět i ke zlepšení životního prostředí.

Do realizace projektu „ioki“, na němž pracuje 40 expertů, investuje DB dvoumístnou milionovou částku, uvedl FAZ upřesnil, že nová služba má fungovat tak, že si klient objedná elektrobusem na danou dobu od svého bydliště k nádraží, přičemž cestou nabere tento shuttle-bus další zákazníky. Na příjezd elektrobusem by klient neměl čekat déle než deset minut, ujistil Huber. Celou trasu budou řídit inteligentní algoritmy, aby se předešlo zbytečným časovým ztrátám. První autonomní autobusová linka tohoto typu má odstartovat již v říjnu v dolnobavorském Bad

Bimbachu, další testy mají proběhnout v příštím roce v Hamburku, informoval FAZ. Jan Hála

Od prosince opět s naklápěním?

Od jízdního řádu, který vstoupí v platnost od prosince 2017, se opět počítá u jednotek ICE-T DB řady 411 a 415 na lince Hamburg – Frankfurt (M) – Norimberk – Pasov – Vídeň s využíváním systému naklápění pro zrychlení jízdy. Naklápění by se mělo především využít v Rakousku, kde se počítá se zkrácením jízdy o 20 minut. Naklápění bude od nového jízdního řádu využíváno i u ICE linky Wiesbaden – Frankfurt (M) – Lipsko – Dráždany. Podmínkou je dostatek vyškolených strojvedoucích a vybavených jednotek ICE. Z Eisenbahn-Revue, 8/2017, zpr. -sh-

SNCF se zbavuje značky TGV

SNCF se chce zbavit po celém železničním světě známé značky TGV a nahradit nově vytvořenou „InOUI“. Vlaky pod touto značkou začaly jezdit v létě na lince Paříž – Bordeaux. Přeznačení by mělo být ukončeno do roku 2019. „InOUI“ znamená neslychaný, výjimečný. Zákazníkům „InOUI“ SNCF slibuje transformaci na všech stupních – nové digitální služby, jako např. WiFi, nový přístup k zákazníkům. Aby průvodčí mohli zákazníky přivítat, mají se jízdní doklady kontrolovat již při nástupu, což však bude znamenat, že dvě minuty před odjezdem vlaku se nastupí

VŠIMLI JSME SI

● **ČTYŘI ŽIVOTY** a škody za stovky milionů korun si v České republice vyžádala nedělní (29. 10. 2017) víchřice Herwart. Ještě v pondělí 30. 10. 2017 zůstávalo 22 000 odběratelů bez elektriny a na pěti tratích byly dopoledne vlaky nahrazeny autobusy. Na tratě Františkovy Lázně – Hazlov a Tábor – Bechyně vyjely vlaky v pondělí večer, na tratích Nové Hradky – České Velenice a Jihlava – Dobruška byl provoz obnoven až v průběhu úterý 31. 10. 2017 odpoledne, respektive večer. Bouře Herwart byla nejničivější víchřicí od orkánu Kyrill v roce 2007.

● **MEZI VLAKY** postižené větrem kalamitou v neděli 29. října patřil i vlak EC Roháče z Košic do Prahy, který dojel pouze do Ostravy Svinov, kde uvázl na dlouhé hodiny při čekání na vlak z Varšavy, s nímž se měl spojit k další jízdě. Někteří cestující z tohoto vlaku nemohli přestoupit ani na náhradní soupravu, spojenou ze dvou zpožděných vlaků ve směru do Prahy, neboť měli v autovoze své automobily. Ani po odjezdu ze Svinova však nebylo vyhráno, neboť mezi Olomoucí a Zábřehem byla trať na dlouhou dobu zablokována vlakem, vykojeným na vyvráceném stromě.



● **MOMENTKA** z Karlštejna 22. 10. po 16. hodině, koňský povoz se vrací z turistické dopravy Nádraží Karlštejn–Hrad do stáje kolem posledních mechanických závor na trati Praha–Cheb (170) ovládaných ze St. 2 žst. Karlštejn. V Karlštejně sloužila na stavědle v letech 1973–1977 známá spisovatelka historických románů ze středověku Ludmila Vaňková, která se letos dožila devadesátiletí. Jeden její román je i ze železničního prostředí. Snímek Martin Kubík.



● **CELKEM ZDAŘILÁ** je postupná renovace interiéru u čtyřnápravových velkoprostorových osobních vozů řady Bdt 279/280 s podvozky GP 200 a kotoučovými brzdami, jež byly vyráběny ve druhé polovině 80. let minulého století v tehdejší Moravskoslezské vagonce (MSV) Studénka. Původní osvědčené sedáčky jsou kvalitně ocalouněny novým textilem v korporátních barvách Českých drah a je jim zachován původní ráz, což je velice slušivé. Tyto vozy mají dnes působnost na západě a jihu Čech či v oblasti střední a severovýchodní Moravy, kde jsou řazeny na osobních a spěšných vlacích. Na snímku Tomáše Martínka je zrenovovaný interier jednoho z osobních vozů Bdt 279 domovské stanice Plzeň hl. n., DKV Plzeň.

● **ZREKONSTRUOVANÁ** čekárna ČD Lounge byla slavnostně otevřena v Olomouci ve čtvrtek 26. října. Čekárna nese jméno Aloise Negrelliho, který se zasloužil o propojení Olomouce s Vídní, Ostravskem a Prahou a rozhodl také o poloze olomouckého nádraží, za což byl v té době oceněn udělením čestného občanství Královského města Olomouce. Slavnosti se zúčastnili zástupci ČD, SŽDC i Olomouckého kraje. Olomoucká čekárna je šestá v pořadí v síti Českých drah, další dvě se budou otvírat v příštím roce v České Třebové a v Hradci Králové. Bližší informace na webu OSŽ ze dne 27. října.

uzavře. Vlaky by pak místo 20 minut měly mít své nástupiště stanovené již jednu hodinu před odjezdem. Do roku 2020 by se měla rozšířit nabídka „levných vlaků“ – OUJgo. Tyto levné vlaky by měly činit až 25 % z celé nabídky vysokorychlostních vlaků, pětikrát více než v současnosti. Z Eisenbahn-Revue, 8/2017, zpr. -sh-

Nehorázné vykořisťování personálu jídelních vozů v Rakousku

Až 17 hodin bez přestávky museli pracovat zaměstnanci firmy Henry am Zug, která zajišťuje restaurační služby v rakouských vlacích. Pracovní právo však připouští nanejvýš nepřetržitou práci 12 hodin. Zaměstnavatel nedodržoval ani zákonné přestávky na odpočinek! „Když jsme dojeli kolem 24. hodiny do Innsbrucku, muse-li jsme být již o 4 h znovu ve službě,“ citovala Pracovní komora svědectví jedné bývalé pracovnice dotyčné firmy. Jak informovala rakouská tisková agentura APA, celá kauza je od 23. října projednávána před Pracovním a sociálním soudem ve Vídni. O šokujících podmínkách zaměstnanců Henry am Zug svědčí i další stížnost výše citované pracovnice, podle níž se její kolegové museli uchýlit na vlakovou toaletu, aby se tam v diskutabilním prostředí v klidu najedli. Závažné prořešení svérázného zaměstnavatele odhalil specialista Pracovního inspektorátu a finanční policie v lednu 2016, uvedla APA. Jan Hála

Obzor č. 43 – 2. 11. 1992

Blíží se rozdělení Československa na dvě samostatné republiky se na podzim 1992 odráželo i na mnoha jednáních OSŽ. Zabývalo se jím i Ústředí OSŽ dne 20. 10. 1992, jak se dočítáme v rubrice „Co se děje v ústředí“. Uvádí se zde, že k této problematice na ústředí probíhala velmi rušná diskuse, při níž se projevovaly názorové rozdíly mezi slovenskou a českomoravskou částí zástupců v ústředí. Jednáním o těchto otázkách by se měly podle článku zabývat i jednotlivé odvětvové sekce, které by měly vyjádřit svůj názor a návrhy na způsob řešení.

V samostatné zprávě z jednání Ústředí OSŽ se dočítáme i to, že OSŽ v té době již pracovalo na nové podobě budoucího uspořádání OSŽ, jak uvedl předseda OSŽ Zdeněk Škop. Počítalo se, že kolektivní jednání v následujícím roce bude – v souvislosti s dělením republiky – velmi nepřehledné, proto OSŽ mělo v úmyslu jednat o prodloužení platnosti KS 1992 až do doby podepsání nové kolektivní smlouvy.

„**Obory by měly být razantnější,**“ zaznělo v rozhovoru s předsedou ZV OSŽ v nákladové stanici Zvolen, podle jehož názoru autorita odborů upadla. V rozhovoru se zabýval především pracovní a mzdovou situací posunovačů, ale vyjádřil se i k chystanému rozdělení republiky, k němuž by se podle jeho názoru měly jednoznačně postavit i obory.

Obzor č. 44 – 9. 11. 1992

Jak se dočítáme ve zprávě z jednání federální rady sekce 11 (doprava a přeprava), které se uskutečnilo v Bratislavě 23. 10. 1992, OSŽ navrhlo v souvislosti s dělením republiky tři etapy změn ve struktuře OSŽ. Prvním byl přesun kompetencí Ústředí OSŽ na národní komory do 30. 11. 1992; dále kopírování hospodářské struktury a uplatnění dvoustupňového řízení. Třetí etapou měl být sjezd OSŽ, na kterém budou delegátům předloženy podklady na úpl-

ně rozdělení sdružení. Vedení OSŽ kladlo důraz na to, aby – dokud legislativa umožní Čechům a Slovákům společně působit v OSŽ – byly využity všechny možnosti pro obranu práv železničářů ve federálním rámci.

V rubrice „**Co se děje v ústředí**“ se konstatuje, že stále nedošlo k naplnění slibu ústředního ředitele ČSD Ing. Kunsta, že k řešení stávající situace na železnici vyvolá jednání na úrovni federální i národní vlády a to za účasti zástupců odborů. „**Rozhodování bez lidí má za následek současný stav železnice, kdy v podstatě dochází k její likvidaci. Proč o železnici až příliš často rozhodují naprosto nekompetentní lidé, navíc zřejmě pod vlivy, které se železnici nemají vůbec nic společného, je naprosto nepochopitelné!**“ uvádí se v článku.

Reportáž z plzeňského závodu MTH (Mechanizace traťového hospodářství) se mimo jiné věnuje dopadům oddělení tohoto závodu od ČSD (od 1. 5. 1992) a zamýšlí se také nad tím, zda jednou nebudou ČSD služby tohoto dlouholetého spolehlivého a levného dodavatele postrádat.

Ředitel odboru dopravní politiky a mezinárodních vztahů Federálního ministerstva dopravy Ing. Antonín Peltrám se na třetí straně obsáhle vyjadřuje k článku z Obzoru č. 39 („**Živelná expanze automobilismu v naší zemi opravdu nevyhnutelná?**“). Uvádí zde mimo jiné, že je škoda, že se v parlamentu vypustilo z návrhu zákona o silniční dopravě vázání povolování podnikání v silniční dopravě na řadu podmínek, běžných ve státech s rozvinutou tržní ekonomikou. Problém železnice je podle jeho slov v poklesu přepravních nároků a technická zaostalost. Myšlenku financovat rozvoj dopravní infrastruktury státem autor označil za zcela nepřijatelnou a podobně vyvrátil i řadu dalších argumentů na podporu železniční dopravy státem, které byly uvedeny v článku dopisovatele Obzoru.

Zdenka Sládková

Ach, ta koncepce dopravy a územního plánování!

Kocourkov je velmi slabé slovo pro naši zemi. Na jedné straně zajímavé sliby, nápady, na druhé straně se dělá úplně něco opačného. Dnes už málokdo pochybuje o tom, že máme a budeme mít značné problémy, pokud jde o změny klimatu, zajištění pitné vody, kvalitních potravin a potravinové soběstačnosti. I mnozí politici pochopili, a tak se dozvídáme, že konečně se musí dělat něco proto, aby se neohřívala krajina, aby byla schopna vstřebat vodu a udržet ji, abychom se více soustředili na obnovu přirozené krajiny, omezili zastavěné plochy a začali ctít přírodní zákony, které, naštěstí, nelze ohýbat. No s tím souvisí i doprava. Ta silniční má značnou plošnou náročnost a její provoz působí problémy v uvedených oblastech. Proto se stále mluví o potřebě převést nákladní dopravu co nejvíce na železnici a rovněž zvýšit roli železnice i v přepravě osob. Ale řeč se mluví a voda teče. Žádný rozvoj železniční dopravy se nekoná, žádný převod nákladní dopravy na koleje také ne a snaha zlikvidovat co nejvíce regionálních tratí mluví sama za sebe. Nemluvě o likvidaci vleček, kolejíšť, nákladíšť. A tak i kdyby dopravci chtěli, nemají už pomalu kde nakládat a vykládat a kam přepravovat. O ekonomické umělé nevyhodnosti nemluvě. A tak se plánují a stavějí další stovky km silnic, mizí hektary zemědělské půdy, v krajině mizí voda, zastavují se čím dál větší plochy ČR a zvyšující se teplotou zastavěného okolí zhoršuje obyvatelost území. A tady jde o skutečnou ekonomiku a ztráty, které jsou v řádech desítek miliard, protože náprava, pokud vůbec bude možná, bude drahá a bolestivá. I v minulosti se nadělaly chyby v tom, že se města a obce rozšiřovaly do volné krajiny. Nyní navíc přibývají různé sklady, administrativa, montovny. Tak vznikají zdevastovaná a nebojme se to říci, odepzaná území. Stavby brání provětrávání okolních měst a přispívají tak k růstu teploty a snížení obyvatelosti sídel.

A aby toho nebylo málo, paskvillem je i doprava k těmto investicím. Je volena pouze silniční doprava, takže jen další zbytečné záboru ploch pro silniční stavby, zvyšující se nároky na silniční dopravu a zařízení pro ni, tedy třeba i vynucená výstavba, často jinak dopravně neodůvodněných dálnic. Kde je dopravní politika státu a slova o tom, jak potřebujeme nákladní dopravu dostat na koleje? Slibem nezarmoutíš. A zdůvodnění přínosem pracovních míst je spíš směšné. Nějak se zapomíná na to, že bychom potřebovali pracovní místa úplně jiného typu. Taková, která nám obecně přinesou další hodnoty, která nás učiní konkurenceschopnými, jedinečnými, která budou provzdušňovat a zruční lidičky a ne jen skládky a pomocné síly, navíc ještě často ze zahraničí. Potřebujeme např. vědeckou činnost – ve zdravotnictví, farmacii, základním výzkumu, zpracování surovin, rozvoj našich tradičních oborů. Dále třeba potravinářství, strojírenství a další a další. Jedině tím pomůžeme konkurenceschopnosti této země a využít kvalifiko-

vaných sil. A tím i posílí vzdělanost a úroveň mladé generace od marketingových a pomocných pracovníků k uznávaným a ceněným odborníkům, kteří budou vždy zapotřebí a budou přinášet státu i finance. Na rozdíl od těch skladníků, manipulátů, politologů finančních poradců a dalších. Sklady a překladištní nebo zásilkovými službami nic nezískáme.

A teď k jádru věci. Vše pokračuje v tom špatném slova smyslu. Poučení a logika, natož naslouchání svým občanům, se nějak vytrácí. Dokazuje to i záměr na stavbu skladového areálu v Úžicích severně od Prahy pro náhradní díly automobilky Daimler. Jen ze zveřejněných kusých údajů jde opět o vysoký zábor volných ploch na skoro neuvěřitelných 230 000 m². Samozřejmě se tím zlikviduje další zemědělská půda, opět se zhorší schopnost zadržet vodu v krajině, stavba bude přispívat k ohřevu okolí a ke změně mikroklimatu. Takový areál spolu s dalšími stavbami obdobného typu okolo Prahy zvyšuje teplotu samotného města, protože již není odkud brát chladnější vzduch k provětrávání města. Prostě zelen a lesní plochy mizí ve prospěch těchto nedomyšlených projektů. A samozřejmě, přesto, že v místě je že-

lezniční trať, doprava je plánována po silnicích a přilehlé dálnici. Součástí stavby budou tedy zcela logicky nové vozovky napojující areál na dálnici a silniční síť a samozřejmě plochy zpevněné pro automobily a kamiony přímo v areálu. Opravdu vysoce koncepční záměr. Asi nemáme odborníky, kteří by to dokázali rozporovat a nabídli jiná řešení. Přitom máme velké množství ploch, které v minulosti sloužily pro účely průmyslu, jsou na kolejových trasách a dnes jsou jen jako zdevastované plochy nevyužívané. Dalším problémem je to, že tyto prosazované stavby jsou plošně příliš náročné, nevyužívají podzemí a nejsou vicepatrové, nemluvě o tom, že by mělo být povinností vysazet okolo značné množství vysoké zeleně a zajistit i zlepšení vodních poměrů v okolí stavby. A tak nezbývá než občanům proti takovým akcím protestovat, bránit se a ještě si za to nechat nadávat a nazývat ekoteroristy. Je však otázka, jak nazývat ty, kteří takové záměry a investice podporují a jakou mají odpovědnost za to, co se v krajině a s námi pak děje. A hlavně, jak se budou finančně podílet na škodách, které z toho nám všem vznikají.

Ing. Antonín Minařík

Revitalizovaná, malá a s mnoha otazníky

Tak se mi jeví železniční stanice Golčův Jeníkov město, kam už mnoho let přijíždím a zase odjíždím. Přestože má ve svém názvu přídavek „město“, tak je mnohem menší než o pár kilometrů blíže Kolínu také stanice Golčův Jeníkov, masivní zděná budova s výpravní kanceláří, kde na rozdíl od „města“ nezastavují rychlíky. Odtud do další stanice „město“ opisují vlaky snad u nás nejdelší, několikakilometrový oblouk, který neznalé cestující zmátné tím, že nejprve vidí kostel v Golčově Jeníkově na pravé straně vlaku a pak po opsání dlouhé oblouku, který vznikl údajně tím, že majitelé pozemků nechťeli prodat své pozemky, zase na levé straně.

Celá trať v současné době prochází revitalizací, také za přispění evropských prostředků. Stanice „město“ je už dokončena, starší zděná budova nedoznala žádných změn, snad jen tu, že zmizel starý pisoár a na nový záchod na nádraží „město“ už jaksí asi nezbyly peníze!

Zato tu vyrostly kilometry masivního zábradlí, jehož účelnost je jednou z těch záhad a otazníků. Proč je část zábradlí na přístupu k nádraží zdvojnásobena ještě v jeho spodní části? Hodně lidí si láme hlavu, k čemu to slouží, že by pro vozíčkáře? To by ale mohli používat jen jednu ruku, protože šifka mezi dvěma zábradlími je příliš velká. Navíc ta příchodová nejméně jednoukrát slouží u dveří, které jsou trvale zavřené. Další záhadou je uzavření úzkého prostoru, který zde zůstal, a není možné se k odhozeným odpadkům



Záhadný stojan, o jehož účelu nikdo nic neví.

dostat jinak než přežením zábradlí. Na železe se tedy opravdu nešetilo, necháváme tedmezi známými kolovat snímek jakéhosi kovového stojanu, na jehož účel jsem se ptal paní pokladní a zaslal jsem její redakci časopisu ČD pro vás. Nikdo neví, k čemu to má sloužit. Nevěděli by to někdo z našich čtenářů?

Stanická je celá modrá díky masivnímu oplocení a zábradlí, no a jako záchod už si cestující našli místočko za nedalekou reléovou buňkou hned za silnicí!

Miroslav Gloss

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2017

I. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ
Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 1. 1. 2017 činil **7 755 442,33 Kč**
Příjmy celkem za I. pololetí 2017:
příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob **487 784,80 Kč**
Výdaje celkem za I. pololetí 2017:
Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2017 celkem **275 000,00 Kč**
Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2017 činil **7 968 227,13 Kč**

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ
Z PF OSŽ za I. pololetí 2017 byly vyplaceny dávky celkem **16** žadatelům v celkové částce **275 000,- Kč**.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 16 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci (se sociálním akcentem), podstoupení operací smyslových orgánů (očí) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti a pro dceru člena OSŽ s dětskou mozkovou obrnou. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **275 000,- Kč**.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ-ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ-ústředí, dále posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nestačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ-ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajištěno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ. ESO OSŽ-ústředí opakovaně konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení (k projednání Představenstvu OSŽ) zčásti neúplně a to i přes uskutečnou novelizaci Statutu PF OSŽ dne 1. 4. 2014.

V porovnání s uplynulým obdobím lze konstatovat, že v poslední době je oddělením ESO OSŽ-ústředí zaznamenáno mírné zlepšení. Přetrvávající nedostatky lze shrnout následovně, chybějí údaje o:

- konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny),
 - návrhu na výši dávky
 - obdržené podpoře ze SF zaměstnavatele, resp. FKSP, nebo z prostředků ZO OSŽ.
- Nedostatečným se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi mající charakter listinných důkazů, i když i zde dochází k postupnému zlepšení.

Výše charakterizované skutečnosti představují ve svém důsledku zbytečnou administrativu.

Stejně jako v předchozích obdobích, byly i v průběhu I. pololetí roku 2017 všechny ZO OSŽ i jednotlivci v čtrnáctidenní „Obzor“ vyzváni ze strany Představenstva OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, protože tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat finanční pomoc.

Luděk Šebřle, analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ-ústředí

Soukromník opět vyhrál

Po informaci, že soukromá společnost GW TrainRegio ovládne všechny rychlíky na trati 160 Plzeň – Zatec – (Most), jsem rozčarován, jak lehce ČD, a. s., prohrává se soukromníky jednu trať za druhou. Napadá mě myšlenka, že ČD, a. s., o některé tratě nestojí a bez většího boje je přenechávají konkurenci. To snad dá rozum, že když cenu přestřelí, že kraj či MD provoz přenechá levnějším zájemcům. Jak vidno, zadavatelům nesejde ani na tom, jakými vozy soukromník bude jezdit. Německé jednotky řady 628 byly vyráběny v letech 1974–1995, většina jich již byla v Německu vyřazena nebo pro nezájem z důvodu uvedení do provozu supermoderních motorových jednotek odstavena v depech. Případá má to, jako když vyřazené české tramvaje typu T 3 se posílají na Ukrajinu nebo německé do Polska či Rumunska. České dráhy přitom v poslední době výrazně omlazují vozový park, ale, jak vidno, jim to není nic platné, protože přijde soukromník s morálně zastaralým vozem a s „podstřešenou“ cenou, a kraje jim zatleskají jak jsou proti „zlým a drahým“ ČD, a. s., levní a vstřícní a dokonce se to cestujícím tak líbí, že ani první třída nestačí náporu natěšených cestujících. Když je tedy soukromník tak levný, proč na trati 160 neobjedná od něj od roku 2006 zrušené osobní zastávkové vlaky v úseku Ústeckého kraje: (Žihle) – Blatno u Jesenice – Zatec??

Martin Kubík

Poděkování zaměstnancům ČD

Vážená redakce, poděkujte prosím ochotnému a milému zaměstnanci Českých drah, průvodčímu vlaku, který s námi dne 24. 1. 2017 vyjel z Děčína do Sluknova v 16.41 h. Ve Velkém Šenově, z důvodu nečekané překážky, jsme zůstali stát a dál se nemohlo jet. Pan průvodčí každému vysvětlil, co se stalo a co dál pro nás může udělat. Zjistil z místa linkový autobus, šel s námi na zastávku a počkal, až v pořádku odjedeme. A to přesto, že zpět na nádraží se v zimě a večer vracel sám a nevěděl, kdy on se bude moci vrátit domů. Dále poděkujte i všem ostatním zaměstnancům na této lince, oni také dělají, co je v jejich silách. Moc děkuji i všem, kteří vydávají jízdenky, i ti si to zasluží.

Libuše Lindbergová



Bezbariérová příjezdová cesta ke dveřím, které jsou trvale uzavřené.

Jak jsem se stal dopisovatelem

Myslím, že to začalo už na měštance ve Zlonicích, kde asi díky výborné paní učitelce Teršové se mi hodně dařilo slohové práce. Paní učitelka je nejen chvilá, ale přečetla je i celé třídy (ale tím se nechci zas tak chlubit, ale pravda to je). Styděl jsem se za takovou chválu. Snad tady jsem dostal základ k dopisování.

Sotva jsem vyšel ze školy, odvážil jsem se napsat do Zemědělských novin o historii obce Kmetiněves. Článek mi zveřejnily a dostal jsem první honorář 300,- Kčs. To se ví, že jsem měl vekou radost z takového ocenění.

Sotva jsem dosáhl plnoletosti, už jsem se odvážil napsat do Čs. rozhlasu několik dopisů. Víte, že mi jeden dopis přečetli i v rozhlasu? Potvrdila mi to má sestra, která ho v tu chvíli poslouchala. Prý tam uvedl nejen moje jméno, ale i mě bydlíštil, obec Kmetiněves. Pak už jsem začal dopisovat do okresních i krajských novin.

Poté jsem byl přemluven, nebo vlastně nastala nutnost připravit se i odborně k dopisovatelské činnosti. Tak jsem absolvoval nejen okresní, ale i krajskou školu dopisovatelů. Byly to celkem dva roky účinné praxe a nových zkušeností, což mi moc prospělo. Tenkrát jsem dostal první odměnu za úspěšnou dopisovatelskou práci, plavbu parníkem po Vltavě z Pra-

hy do Mělníka. Úžasný zážitek.

Dál plynuly roky mé dost úspěšné dopisovatelské činnosti. Když jsem přišel na drahu, odvážil jsem se dopisovat do Obzoru. Moc oceňuji, že právě s Obzorem se nám podařilo zmařit plány vedení ČSD prodat ubytovnu na Chodovské. Ale tím jsem si způsobil velkou nepřízeň některých pánů (rádoby mocných vůči provozním zaměstnancům), ale bylo mi to celkem jedno.

Stal jsem se velkým příznivcem našeho Obzoru. Později jsem právě v Obzoru kritizoval demolici nádražička v Kmetiněvsi a snad jsme trochu pomohli ke změně tohoto plánu.

Obzoru jsem zůstal věrný, i když jsem odešel z drahy do důchodu a následně do Domova důchodců ve Velvarech. Někdy mám starost, co vůbec psát, ale nakonec se vždy něco najde. Moc oceňuji „svou malou“ spolupráci s Obzorem a přeji mu mnoho zdaru, aby nadále zůstal ve své podobě tíživých novin, přes různé plány ho omezit či úplně zrušit.

Jiří Krejčí

Poznámka redakce

Jiří Krejčí dovrší 5. listopadu 75 let. Gratulujeme a přeje mu dobrého zdraví a hojnost nápadů k další dopisovatelské činnosti!

PRÁVNÍ PORADNA

Pojištění odpovědnosti zaměstnance – rozsah

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu dotazů a nejasností u pojištěných členů OSŽ (prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s.), na které pracovní vztahy se pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (dále jen „pojištění odpovědnosti“) použije.

ESO OSŽ – ústředí v této souvislosti opakovaně zdůrazňuje následující:

Pojištění odpovědnosti se vztahuje na škodu, která může vzniknout při výkonu povolání (pracovní poměr – pracovní smlouva /§ 33 ZP) nebo při dohodách o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce /§ 75 ZP) nebo dohoda o pracovní činnosti /§ 76 ZP).

Z uvedených dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr je člen OSŽ povinen hradit členský příspěvek (článek 12 odst. 1 Stanov OSŽ, v platném znění).

Škodní událost může být způsobena jakémukoliv zaměstnavateli se sídlem v České republice. Na území ČR se vztahuje např. i na poškození kolejového vozidla jiné železniční společnosti (např. Slovenská železniční společnost /ZSSK/, Německé dráhy /DB/, Rakouské spolkové dráhy /ÖBB/, Polské státní dráhy /PKP/ apod.). Škoda může vzniknout nejen na území ČR, na území členského státu Evropské unie (EU), ale i kdekoli v světě.

To znamená, že pokud zaměstnanec (člen OSŽ) při uzavření pracovní vztahu (pracovní smlouva, dohoda o pracovní činnosti, dohoda o provedení práce) a při výkonu práce způsobí škodu zaměstnavateli, tak územní působnost pojištění odpovědnosti jsou tedy všechny státy světa.

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

Senioři OSŽ Ostrava hl. n. ocenění již popáté

Krajská rada seniorů Moravskoslezského kraje uspořádala dne 1. 10. 2017 Den seniorů. Tentokrát to bylo v obci Hlavnice u Opavy. Tato obec patří mezi neaktivnější obce nejen v kraji, ale také v celé republice. Sjelo se sem asi 200 seniorů z celého Moravskoslezského kraje.

Dopoledne si senioři, rozdělení do skupin, prohlédli známé zámky Raduň, Kravaře a také Hradec nad Moravicí.

Dále následoval oběd a poté se všechny skupiny sešly v sále kulturního domu v Hlavnicích. Místní senioři za podpory samotného pana starosty zde připravili jako účastníky Dne seniorů nejen občerstvení, ale i kulturní vystoupení. Dalšími zábavnými scénkami přispěly i jiné seniorské organizace z kraje.

Na programu bylo rovněž vyhodnocení a ocenění nejlepších obcí co se týče práce pro seniory a také neaktivnějších seniorských organizací. Naše organizace seniorů OSŽ Ostrava se probojovala svojí činností mezi tři nejlepší organizace Moravskoslezského kraje a byla celkově ohodnocena jako dlouhodobě vysoce aktivní organizace seniorů.

Na závěr popřál předseda Krajské rady seniorů všem zúčastněným hodně zdraví a štěstí a také plno elánu v další práci pro seniory.

Helena Číková,
předsedkyně Klubu seniorů OSŽ Ostrava



Klub seniorů OSŽ Ostrava se probojoval mezi tři nejlepší organizace Moravskoslezského kraje a byl celkově ohodnocen jako dlouhodobě vysoce aktivní organizace seniorů.

Moudrost pro tento den

Neber na sebe víc, než uneseš, rovnováha je lepší než převaha.

Démokritos z Abdér

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky
LISTOPAD

Jindřichův Hradec – Nová Bystřice
1. 11. 1897 – 120 let

Krnov – Opava západ
1. 11. 1872 – 145 let

Jihlava – Veselí nad Lužnicí
3. 11. 1887 – 130 let

Radonice u Kadaně – Kadaňský Rohozec (– Doupov)
10. 11. 1902 – 115 let

Bakov nad Jizerou – Česká Lípa
14. 11. 1867 – 150 let

Hulín – Bystřice pod Hostynem
15. 11. 1882 – 135 let



S fotografickou kamerou jsme si na netradiční soupravu „Bardotka“ 749.039 se salonním vozem počkali v sobotu 28. 10. u železniční zastávky Libčevce.

Konec turistické sezony na Švestkovce

„Bardotka“ 749.039 se salonním vozem ukončila letošní úspěšnou turistickou sezónou na lince T 4 – „Středohorského motoráčku“. O víkendu 28. – 29. 10. tak Ústecký kraj (jako objednavatel) a společnost AZD Praha (jako provozovatel a majitel trati) slavnostně jízdu netradiční soupravou mezi Lovosicemi a Mostem ukončily letošní víkendový provoz na kolejích, vinoucí se podél kopečků Českého středohoří. Jak jsme již čtenáře informovali, společnost AZD Praha investuje nemalé prostředky do opravy této trati, kterou v roce 2016 koupila od SŽDC. Dle vyjádření generálního ředitele AZD Ing. Zdeňka Chrdleho budou v pří-

štím roce pokračovat další opravy této trati. Pro novou turistickou sezónu se také na lince T 4 připravují změny v jízdním řádu, které se budou cestujícím určitě líbit. Z Lovosic do Mostu se o víkendech a svátcích rozjedou vlaky hned 3x ve 4hodinovém taktu a spoje budou v koncových stanicích navazovat na vlaky Českých drah. Dojde i ke zkrácení jízdní doby díky vyšší rychlosti vlaků. Na trati bude zabezpečena řada přejezdů a trať se tak stane výrazně bezpečnější. O prázdninách se poté opět připravují letní slavnosti. Tak to se máme opravdu na co těšit, vážení.

A. K. Kýzl

Čeští filmaři získali 4 bronzové medaile a 3 diplomy FISAIC

Ve dnech 19. až 23. října 2017 se v městském kině v Berouně konal již 27. ročník mezinárodní soutěže FISAIC v oboru film a video a související jednání mezinárodní Technické komise (TK) a delegovaných. Členské země FISAIC z Rakouska, Německa, Francie, Belgie, Slovenska a Česka soutěž oblesalo 78 videopracemi vybranými příslušným Zemským svazem FISAIC. Celková projekční doba činila přes 10 hodin.

Soutěžní práce hodnotila mezinárodní porota sestavená z odborníků určenými Zemskými svazy FISAIC (tj. z Francie, Německa, Belgie, Slovenska a Česka). Podle soutěžních pravidel, schválených valnou hromadou členských zemí FISAIC, prezidenta poroty určila pořadající země.

Pravidla povolují soutěž uskutečnit v 7 kategoriích. Kategorii A (železniční tematika a železničářů) země oblesaly 15 pracemi jednotlivců

a autorských kolektivů. Vítězný snímek z Francie ojedinele záběry zachytil vlaky v Pyreneích. Zdokumentování rekonstrukcí železničních mostů a propustků bylo námětem snímků z Belgie (otočný most v Gentu), z Česka (rekonstrukce železničního mostu v Kolíně) a Slovenska. Využití bývalého zemního tělesa po někdejší rychlodráze v New Yorku přesvědčilo, že zvýší rozsah zelených ostrůvků a bezpečnost pěších lze i ve velkoměstě. Z hlediska bezpečnosti práce je nutné ocenit, že železničáři–videoamatéři zachytili i dodržování předpisů bezpečnosti práce (kupříkladu při práci na trakčním vedení).

Kategorii B (dokumenty a reportáže) oblesaly země 37 pracemi. Vítězná „Evoluce“ z Belgie přiblížila vývoj flory a fauny na jednom z civilizací nedotčených ostrovů v Pacifiku. Význam vody pro lidstvo a péče o ní (snímek CZ) porota ocenila bronzovou medailí a starosta města Beroun Ivan Kús zvláštní cenou. Nejúspěšnější kolekcí představili železničáři z Belgie, kteří získali zvláštní cenu Vladislava Vokouna, prezidenta Českého zemského svazu FISAIC.

Delegování i technická komise ocenili pečlivost a kreativitu programů stávající soutěže, zabezpečnou OSŽ. Mezi úspěchy patří i 4 bronzové medaile FISAIC a 3 diplomy FISAIC udělené české kolekcí.

Ivo Laniček,
snímek **Michael Mareš**

Vlázky v muzeu

Muzeum cukrovárenství, lihovárenství, řepařství a města Dobruška vás zvou na Vlázky v muzeu. Provozní setkání Klubu modulové železnice Zababov s ukázkou skutečného provozu na železničních tratích ČSD a vlečce cukrováren se koná ve dnech 17. až 19. listopadu 2017 v prostoru celého sálu Dobrušických muzeí.

Modulová železnice je umístěna na panelech 130 cm nad zemí, pro děti jsou připraveny lavice na stoupnutí. K dispozici bude i výuková dílnička pro malé modeláře. V ceně vstupného (děti do 3 let a studenti 30 Kč, dospělí 50 Kč) bude přístupná výstava „Cesta ke hvězdám“.

–mmč–

PŘEDPLATNÉ OBZORU
tel. 737 275 079,
marie.bartova@osz.org



Snímek ze slavnostního vyhlášení výsledků. Zcela vlevo starosta města Beroun Mgr. Ivan Kús.

Rumunský vlak na JHMD

Již pátý tematický fotovlak, tentokrát na téma rumunských úzkorozchodných železnic, uspořádal Klub přátel kolejového autobusu na trati 229 Jindřichohradeckých místních drah. V sobotu 14. 10. 2017 vyjel mezi Jindřichovým Hradcem a Novou Bystřicí zvláštní parní vlak. V čele soupravy nákladních a osobního vozu pochá-

zejících z Rumunska se představila v plné kráse parní lokomotiva U 46.001 „Rešica“ z roku 1958. Organizátorům patří velké poděkování za nádherný zážitek, projížďku a fotografování parního vlaku v nádherné, sluncem prozářené podzimní přírodě České Kanady.

Vít Mareš



Zvláštní parní vlak v čele s lokomotivou U 46.001 projíždí po trati 229 mezi Senotínem a stanicí Kunžak–Lomy.

Nové závory na trati Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou

Ve městě Jablonec nad Jizerou na trati 042 Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou byly na silnici 1. třídy č. 14 nahrazeny „blíkače“ novým přejezdovým zařízením se závoryami.

Na tom by nebylo nic mimořádného a zajímavého. Zajímavé je spíše to, že uvedený přejezd se nachází v úseku trati Jablonec nad Jizerou – Rokytnice nad Jizerou, kde v současnosti jezdí jeden pár osobních vlaků o víkendech a případně dle potřeby jeden pár nákladních vlaků.

Napadá proto jistě každého myšlenka, proč nové závory právě zde, když existují stovky přejezdů ještě nezabezpečených a více vlaky frekventovaných? Odpověď: přejezd se nachází na silnici 1. třídy, kde je nově stanoveno zabezpečení přejezdu závoryami.

–sh–



Rokycanská lokálka se změnila

Trať Rokycany – Nezvěstice byla postavena úsekově v letech 1882–1883. Horní část tratě Nezvěstice–Mirošov byla otevřena 1. 8. 1882, spodní Mirošov – Rokycany pak přesně za rok, 1. 8. 1883. Zst. Mirošov se tak stala středem tratě a byla zde proto malá výtoka (depo), která je dosud využívána pro stání a zbrojení motorových vozů. Pamí provoz skončil na trati v roce 1973 v režii 433.049 a 534.0381. Pravidelný provoz legendárních „Hurvínků“ M 131.1 byla tato trať ukončen v dubnu 1981.

V roce 2015–2017 probíhala totální rekonstrukce tratě, při níž se zcela proměnil charakter tratě v regionální trať 21. století. Spolu s přestavbou tratě se vytratil starý duch lokálky. Pracoviště dirigujičho dispečera – výpravčího v Mirošově bylo zrušeno, výpravčí byli dle slov místních provozních pracovníků umístěni například do Rokycan, Chrástu u Plzně či na Balabence, nebo odešli do důchodu. Trať je nyní dálkově řízena z centrálního dispečerského pracoviště v Praze na Balabence, tím se i z ostatních dřívějších dopraven D3 staly dálkově řízené stanice s návěstími.

Trať se tímto způsobem zcela odlišila, například v Mirošově není ani čekárna a u druhého nástupiště ani přístřešek pro cestující či

lavička, v zastávce Mirošov město byla původní honosná budova zastávky opuštěna a nahrazena zastávkou typu bunkr.

Mimochoodem zastávka Mirošov město byla slavnostně otevřena na Svátek práce 1. máje



Honosná budova zastávky Mirošov město byla opuštěna, je naštěstí obydlena. 23. 10. kolem 14.05 h Regionova 814.089–9, Os 27829 do Rokycan.

1971, patrová budova tehdy stála pouhých 776 tisíc korun. Zde dobový zápis v kronice v publikaci „120 let místní dráhy Rokycany – Nezvěstice“: „...krátký projev měl náčelník stanice Mirošov Jaroslav Jára... po odjezdu vlaku se oboustranní představitelé se svými příznivci odebrali do čekárny, kde číše vína a pronášené přípitky zpečetily vzájemnou spolupráci.“ Dnes by se v uzavřené čekárně nenapil ani neprohloubil spolupráci nikdo. A kde je konec náčelníků v Čechách?!

Martin Kubik



Zst. Mirošov již není sídlem dirigujičho dispečera, jak bylo léta zvykem. V pozadí depo, Os 27831, motor 814.089–9 do Rokycan, 23. 10. 15.09 h.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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), redaktorka PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Webová stránka OSŽ: www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - Objednávky předplatného: Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevýžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X