

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

Podnikový výbor OSŽ Správy železnic sestavil tým kolektivních vyjednávačů

Srpnové jednání Podnikového výboru OSŽ Správy železnic (PV SŽ) se uskutečnilo v sídle OSŽ 25. srpna. Na úvod předseda PV Petr Štěpánek omluvil zástupce zaměstnavatele i předsedu OSŽ, kteří bohužel ve stejném termínu byli na jiných jednáních. Poté se již věnoval shrnutí všech jednání, která proběhla od posledního červnového zasedání PV. Zmínil i iniciativu odborové centrály (OC) SOSaD, která vyzvala ostatní OC k zahájení kolektivního vyjednávání dne 13. července 2022.

Vzhledem k malému časovému prostoru a předpokládanému předložení návrhu PKS na rok 2023 na nejbližším jednání OC (31. 8. 2022) se PV SŽ jeví spíše dohoda s GR jinou formou finančního vyrovnání, a to bez nutnosti otevírat současnou PKS. K této iniciativě PV SŽ rozhodně vyzve zaměstnavatele na plánovaném jednání OC.

Dalším důležitým bodem bylo se-stavení týmu kolektivních vyjednávačů. Po dlouhé diskuzi došlo v podstatě k dohodě nad stejným týmem, který

telnost všech benefitů ve stávající PKS a vyjednání co možná nejvyššího nárůstu do tarifních stupňů. Důležitým bodem je i požadavek na navýšení hodnoty stravenek či stravenkového paušálu na maximum možného, a to i s ohledem na aktuální změnu Vyhlášky č. 511/2021 Sb.

Vedoucí oddělení SPO JUDr. Večeř upozornil na opakující se problémy s podpojištěním či individuálním pojištěním našich členů, které nekryje pojistné události v takovém rozsahu, jak to umí naše pojistka OSŽ. Společně s vedoucím oddělení BOZP JUDr. Kožmínem vyzvali k většímu zapojení členů PV při obsazování jednotlivých termínů školení. JUDr. Kožmín zmínil jednání o novelizování norem zdravotní způsobilosti pro pracovníky v dopravě.

V části věnované různým připomínkám a dotazům vystoupila Lydie Vatterová s ostrou kritikou nedostatečného poskytování informací o dílčích krocích jednání o důchodové reformě, zejména vzhledem k hasičům.



za nás vyjednával již minulý rok. Jmenovitě: Petr Štěpánek, Dušan Richter, Miloš Paleček, Miroslav Maincl, Luděk Šebrle, Marcel Bortl, Pavel Lněnička, Josef Hlaváček, Lydie Vatterová a Petr Pilník. Změny jsou ve složení náhradníků pro kolektivní vyjednávání: Pavla Krystková, Luboš Dolejší, Josef Moravec, Miroslav Homola, Stanislav Hlouch, Marek Čihák a Jan Lána.

Dále došlo ke stanovení priorit pro letošní kolektivní vyjednávání, kdy naprostým základem je nepodkročí-

Správní rada Správy železnic schválila nové klíčové ukazatele výkonnosti vedení organizace. Zaměřil se na zajištění větší spolehlivosti provozu

Fungovat proklientsky

Systém odměňování a indikátorů vázaných na roční odměnu členům vedení Správy železnic za rok 2023 zahrnuje nová kritéria. Jejich cílem je zaměřit fungování této státní organizace nejen na investice, ale i na zajištění větší spolehlivosti železniční sítě v ČR. Na svém zasedání

(Pokračování na str. 3)

Petr Štěpánek jí vysvětlil, že z mnoha důvodů nelze některé rozjednané a živé části jednání prezentovat před jejich uzavřením. Petr Pilník informoval o problémech s distribucí časopisu Obzor a dotázal se přítomných, zda tyto problémy mají také. Předseda PV přislíbil prověření situace a zjištění, zda je chyba u distributora (Česká pošta) nebo jinde.

Prostor k představení nabídky webových stránek pro jednotlivé ZO OSŽ dostala tajemnice PV ČD Cargo Bc. Marta Urbancová, která buď zodpověděla některé otázky přímo, nebo přislíbila přenesení dalších dotazů na dodavatelskou firmu.

Termín dalšího jednání PV je plánován na 22. září 2022.

Připravili Miroslav Maincl, Josef Hlaváček, a –RED–

(Bližší informace na www.osz.org)



Bezemisní kolejová doprava – jeden z cílů spolku Zelená železnice

Foto: Petr Dobiášovský

ZELENÁ ŽELEZNICE

Spolek Zelená železnice byl oficiálně založen na Den železnice – 17. září 2021. Jeho hlavním cílem je koordinovaný rozvoj bezemisní dopravy tak, aby investice do vývoje a výroby vozidel, ale také do budování související infrastruktury byly efektivní a pro dopravce i objednatelů finančně dostupné. Spolek chce být zároveň partnerem státu a regionálních samospráv při vytvoření potřebného legislativ-

ního rámce této významné změny v rámci Zelené dohody pro Evropu.

„Spolek chce být partnerem státu a regionálních samospráv, poskytujícím podporu při tvorbě potřebného legislativního rámce vycházejícího z dohody Green Deal,“ říká Roman Kokšal, předseda spolku Zelená železnice a generální ředitel Siemens Mobility ČR. Výkonným ředitelem spolku je zkušený manažer, který se do České republiky vrátil po třiletém an-

gažmá ve společnosti HaslerRail ve Švýcarsku, Antonín Felber.

Zakládajícími členy jsou společnosti České dráhy, ČD Cargo, Škoda Transportation, Siemens Mobility ČR, CZ LOKO, ČEPRO a Vysoká škola logistiky v Přerově. Posléze se přidaly společnosti ČEZ ESCO a GX CORPFIN.

Členská základna spolku se neustále rozrůstá. Jedním z nejnovějších

(Pokračování na str. 2)

Daniela Houdková NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Pavel Boucník, iniciátor projektu „Vlakem jednoduše“:

„Prvotní myšlenka vznikla, když jsme s rodinami cestovali vlakem a bylo před námi bezpočet překážek...“

Jak řekla naše kamarádka, sama zvládla letadlem 14denní dovolenou v Řecku, ale jet bez manžela vlakem na Šumavu, ještě teď by stála ztracena na některém českém nádraží,“ začal představovat projekt Pavel Boucník.

A proto se před pěti lety pustili do práce na webu, který chce být průvodcem všem, kteří si chtějí vyrazit na výlet vlakem a nemít z toho traumatické zážitky, nýbrž si dovolenou užít v klidu a být na vše připraveni. „Naším posláním je být průvodcem po českých nádražích pro běžné cestující, zejména ženy s malými dětmi a s kočárky, které mají obavy z cestování vlakem. Bojí se nízkých nástupišť, strmých schodů do vlaku a jak se vůbec vyznat na nádraží a neztratit se. Píšeme srozumitelným jazykem,“ dodává. Na stránkách www.VlakemJednoduse.cz najdete už 280 hodnocení železničních stanic včetně fotek. Dále na 150 recenzí osobních vozů, kde se autoři webu věnují třeba i tomu, kde najít zástrčku na 230 V pro nabíjení elektroniky nebo způsoby uchycení jízdních kol. Sekci „nádražky“, tipy na výlety, zajímavosti z oblasti cestování na dráze a odpovědi zhruba na 80 nej-

pokládanějších dotazů z poradny. Ale protože je v naší vlasti opravdu hodně stanic, sami autoři projektu by přivítali výpomoc dopisovatelů, kteří by rádi přispěli jak fotografiemi, tak poznatky ze svých cest z různých koutů České republiky ale i Slovenska.

Vzhledem k tomu, že projekt vznikl z kladného vztahu k železnici a s vizí pomáhat běžnému cestujícímu vyznat se na nádražích, jak velkých, tak i malých, hledají partnery rovněž pro sponzorování.

„Pokud vás náš projekt **VlakemJednoduse.cz** zaujal a máte zájem o spolupráci, napište nám na vlakem.jednoduse@gmail.com, rádi vaše příspěvky přivítáme a uveřejníme,“ vzkazují čtenářům Pavel Boucník a Helena Říhová.

Jaký je jejich nejbližší cíl, zajímalo mě závěrem našeho příjemného rozhovoru. „Do Vánoc přinést na web hodnocení všech nádraží a zastávek na jižní Moravě včetně stanic v sousedních krajích, které jsou součástí IDS-JMK plus vybrané nádraží v sousedním Rakousku, kam se lidé rádi vypravují třeba na kouzelné vánoční trhy.“

A nám nezbyvá než jim popřát, aby se jejich cíl naplnil a železnici využívalo více a více lidí, a tím i přispívali a pomáhali rozvíjet vizi zlepšit vjem cestování vlakem jako kvalitního dopravního prostředku. ■

Vlevo Helena Říhová a Pavel Boucník, vpravo Světlana Škarohlíková

Foto: Daniela Houdková a Filip Houdek



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

Výzva pro ministra dopravy

Je třeba řešit nárůst ceny trakční energie – i o tom jednal Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo

Ve dnech 29. a 30. srpna se sešli na jednání ve Vyšším Brodě Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo a Podnikový výbor OŽ ZSSK Cargo.

První den zasedal samostatně PV OSŽ ČD Cargo. Od předsedy podnikového výboru Radka Nekoly zazněly velice závažné informace, a to zejména k cenám energií pro železniční sektor: „Nárůst cen zasahuje do hospodaření všech firem, a pokud nezaujme stát jasný postoj, bude muset dojít k omezení služeb přeprav nejen v nákladní dopravě. Vyzýváme ministra dopravy, aby urychleně začal řešit nárůst ceny trakční energie na železnici. Současný prudký růst cen energií je naprosto likvidační a v tuto chvíli reálně ohrožuje udržitelnost segmentu jednotlivých vozových zásilek! Ještě chvíli bude ministerstvo dopravy váhat s řešením situace a tento jedinečný důležitý dopravní segment se stane minulostí! Kdo a jak následně odveze 20 milionů tun zboží a kde bude pracovat bezmála 3000 zaměstnanců, nevíme!“

Podnikový výbor se zabýval požadavky na změny stávající platné Podnikové kolektivní smlouvy a kompletním procesem kolektivního vyjednávání, který

by měl být zahájen po jednání Dozorčí rady, která se uskutečnila 1. září. „Budeme tvrdě požadovat nejen navýšení tarifních stupňů, ale také navýšení stravného a dalších možností snížení dopadů inflace na naše členy,“ zaznělo z pléna. S tím souvisí i plánované jednání odborových centrál působících v ČDC, které by se mělo uskutečnit 12. září a kde by se mělo zpracovávat společné stanovisko k PKS. Tým kolektivních vyjednávačů byl zvolen na předchozím jednání, ve složení: Radek Nekola (vedoucí týmu), Bc. Marta Urbanová, Bc. Blanka Lomnančíková, Ivana Malounová, Petr Doležal a Zdeněk Radkovič. V tuto chvíli bohužel není jiná možnost, jak pomoci našim členům, než otevřít kolektivní vyjednávání.

Druhý den jednaly společně podnikové výbory českého a slovenského Carga. Setkaly se opět po třech letech, kdy se bohužel kvůli Covidu-19 tato pravidelná jednání nemohla uskutečňovat. Nejdůležitější bylo předání informací o stávajícím stavu v obou železničních podnicích, jak v oblasti hospodaření, tak i v oblasti provozní.

PV OSŽ ČD Cargo

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Jarmila Pinkavová:

„Bez vlaku a bez sportu si dokážeme život jen těžko představit“

Na pátých seniorských hrách OSŽ, které proběhly od 23. do 25. srpna 2022 v hotelu OSŽ Skalka v Rajeckých Teplicích, se na prvním místě umístilo družstvo Moravskoslezského kraje. Vedoucím tohoto osmičlenného družstva (čtyři ženy a čtyři muži) byla Jarmila Pinkavová, která před svým odchodem do důchodu naposledy pracovala jako vedoucí MTZ. „Na ČSD jsem nastoupila v roce 1980 na tehdejší Provozní oddíl Ostrava, po jeho zrušení v roce 1989 jsem prošla různými funkcemi až do roku 2005, kdy jsem odešla do důchodu,“ svěří se.



Jak dále dodává, po celý život měla kladný vztah ke sportu, který ji neopustil ani po odchodu do důchodu. „Na Seniorské hry jezdím s naším družstvem od jejich samého založení v roce 2017, pouze jednou jsme vynechali, neboť hry se nekonaly z důvodu epidemie Covidu“. Covid postihnul Moravskoslezské družstvo neblaze i v loňském roce, kdy část osvědčených závodníků nemohla z důvodu této epidemie startovat – družstvo tak skončilo na šestém místě. Letos ale zopakovali s velkým náskokem své vítězství z prvního roku těchto her v roce 2017. Zasluhu na tom mají podle slov Jarmily všichni členové družstva, mezi nimiž vyniká Josef Juřeník, někdejší přednost železniční stanice Ostrava hl. n., který i přes důchodový věk stále podává vynikající výkony. „Letos se stal mistrem republiky v seniorské kategorii v orientačním běhu, který je jeho do-

ménou. Na světovém mistrovství v Itálii se umístil na obdivuhodném 28. místě. Za všechny své aktivity obdržel ocenění města Ostravy jako Senior roku,“ představuje největší oporu jejich družstva. Avšak nejen Josef Juřeník, také ostatní členové a členky moravskoslezského družstva si zaslouží obdiv. Svědčí o tom druhé a třetí místo v jednotlivcích, které na seniorských hrách získali ostravští muži a druhé místo, které v jednotlivcích získaly ženy. Po součtu výsledků se tak družstvo celkově vyhouplalo na tu nejvyšší příčku.

A jak se vlastně stalo, že takto úspěšné družstvo k sobě našlo cestu? „Zasluhu na tom má především současná předsedkyně Republikové rady seniorů OSŽ Danuše Polášková, která spolu s Kurtem Mužíkem stála před šesti lety u zrodu těchto her. Poctivě obcházela všechny kluby seniorů OSŽ na Ostravsku – od Jablunkova až po Frýdlant nad Ostravicí – až se jí podařilo dát dohromady současnou sestavu, která skvěle funguje,“ chválí svoji „nadrženou“ Jarmila Pinkavová. Neobešlo by se to však bez vztahu samotných závodníků a závodnic ke sportu jako takovému. „Pravidelně se scházíme u nás na zahradě, kde trénujeme a zároveň se i bavíme. Samozřejmě, že pořádáme i různé výlety, pěší pochody, výškové výstupy na hory, hrajeme také tenis a další hry,“ popisuje Jarmila sportovní zážitky členů jejich družstva. Jak dále dodává, po návratu domů se určitě všichni sejdou a společně své vítězství oslaví. „Již se na to všichni těšíme!“

I když je Jarmila Pinkavová již 17 let v důchodu, o dráhu se stále zajímá. „Musím však přiznat, že spousta věcí se mi nelíbí,“ svěří se. „Hlavně to neustálé dělení na jednotlivé složky dráhy, přejmenovávání a další změny. Dřív bylo vše jednodušší, dnes se v tom člověk, byť na dráze dlouho pracoval, někdy jen těžko vyzná.“ I tak ale zůstává Jarmila optimistkou a věří, že dráha bude fungovat tak jak má. „Vždyť bez vlaku si dokážeme, zejména my železničáři, život jen těžko představit. A stejně je to i se sportem,“ dodává závěrem.

Miroslav Čáslavský



Dopravní stanice D3 Bezručice s pomníkovým M131.1386 s nově obnoveným lakem

NAVŠTÍVILI JSME

Konstantinovy Lázně a Bezručice

Konstantinovy Lázně leží na trati (Plzeň)–Přovany–Bezručice a jsou snad jediné lázně v České republice, které jsou obsluhovány pravidelnou železniční osobní dopravou, bez výjezdní jízdní dokladu. Není zde otevřena ani čekárna, ač na stránkách ČD je informace opačná. Všechny železniční budovy na trati prošly v posledních

třech letech generální opravou a vsměs jsou i obydleny. Překvapilo mě, že soukromé železniční muzeum umístěné v bývalém skladu zboží v Bezručicích otevírá pro veřejnost pouze několikrát v roce, což je velká škoda.

(Bližší informace o této trati v Cestujeme s Obzorem na www.osz.org)

Martin Kubík

ZELENÁ ŽELEZNICE

(Dokončení ze str. 1)

členů je Správa železnic, kterou zakladatelé spolku hned od samého vzniku označovali jako klíčový subjekt ke spolupráci. O vstupu aktuálně jedná ČVUT v Praze či další subjekty ze soukromé sféry. Nejvyšším orgánem spolku je předsednictvo, předsedou je Roman Kokšal (Siemens Mobility) a místopředsedou Tomáš Tóth (ČD Cargo). Dalšími členy předsednictva jsou Tomáš Ignáčák (Škoda Transportation), Jiří Jeřeta (České dráhy) a Josef Gulyáš (CZ LOKO).

Hlavní priority spolku jsou:

- soulad cílů „Zelené dohody pro Evropu“ a aktivit spolku,
- aktivní spolupráce na zavádění bezemisních a energeticky úsporných kolejových vozidel, která budou jak ekologická, tak ekonomická,
- snižování spotřeby energie a produkovaných emisí ve spojení s přepravou osob a zboží po železnici,
- řešení problematiky snižování energetické a emisní náročnosti železničních kolejových vozidel,
- zaměření na rozvoj bezemisní a energeticky úsporné železniční dopravy a rozvoj infrastruktury pro bezemisní železniční dopravu,
- podpora a prosazování společného zájmu pro zařazení současných elektrických bezemisních vozidel mezi podporované investice

cílené ke snížení spotřeby energie a ke snížení emisí,

- platforma pro tvorbu a výměnu technických informací o ekologických/bezemisních vozidlech, spolupráce a popřípadě oponentura technických standardů,
- prezentace a uplatnění společného zájmu k vytvoření a následnému schválení příznivé legislativy, která zároveň umožní rozvoj bezemisní energeticky úsporné železniční dopravy,
- podpora a uplatnění společného zájmu na vznik odpovídajících finančních zdrojů (např. dotační programy), nebo zavedení takových finančních modelů, které ekonomicky pokryjí ekologickou a bezemisní dopravu (např. koeficienty v platbách od objednatelů dopravních výkonů),
- pozitivně orientovaná propagace bezemisní energeticky úsporné železniční dopravy vč. pozitivního dopadu na veřejnost.

Spolek je otevřený a jeho řádnými či přidruženými členy se mohou stát železniční dopravci, výrobci železničních vozidel a drážních technologií, výrobci a distributoři energií, výzkumné organizace, vysoké školy i další subjekty zabývající se předmětnou tematikou s působností v České republice.

–RED–

ZE SVĚTA

Vysokorychlostní i regionální tratě a rozvoj inovací. Ministr Kupka jednal se svým saským protějškem

Zlepšení průjezdnosti hlavního železničního koridoru mezi Děčínem a Bad Schandau, vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan nebo zlepšení regionálního spojení. To byla hlavní témata setkání českého ministra dopravy Martina Kupky a jeho saského protějšku Martina Duliga v Königsteinu nedaleko Drážďan. Oba ministři jednali také o probíhající českém předsednictví v Radě EU nebo spolupráci při zavádění inovací v dopravě.

„Klíčovou zprávou dneška je, že nám německá strana vyšla vstříc a upravila harmonogram prací na modernizaci železniční trati mezi Děčínem a Bad Schandau. Jde o hlavní kapacitní přechod mezi Českou republikou a Německem pro nákladní i osobní dopravu na železnici. Probíhající stavební práce tu zásadně omezují provoz a hrozilo, že dopravci by tady museli čelit komplikacím další tři roky. Německý správce železniční infrastruktury ale už v prvním pololetí příštího roku výrazně navýší kapacitu. Do urychlení prací a změny harmonogramu investuje 40 mi-

liónů eur. Místo současných 99 nákladních vlaků denně tudy bude moci projet až 147 nákladních souprav,“ uvedl po jednání ministr Martin Kupka. Tato změna výrazně pomůže i osobní dopravě a posílí také Solidarity Lanes pro snazší dovoz produktů a surovin z Ukrajiny.

Důležitým bodem jednání byla plánovaná vysokorychlostní trať (VRT) z Prahy do Drážďan přes Ústí nad Labem. Díky vybudování tohoto spojení by se zkrátila doba jízdy vlakem mezi českou a saskou metropolí na jednu hodinu. Sasko podpořilo ČR v jejím úsilí zařadit úsek Ústí nad Labem – Heidenau do hlavní sítě celoevropských spojení TEN-T.

Ministři jednali také o možnostech, jak zlepšit regionální železniční spojení obou zemí. Mluvili hlavně o vybudování nového propojení českého Rumburku s německým Seiffenhensdorfem, kde na saské straně probíhá studie proveditelnosti. „Vnímáme velkou místní poptávku po zlepšení tohoto spojení. Jsem rád, že v příštím roce by měla mít saská strana hotovou studii proveditelnosti na svou část

Všimli jsme si

● V SOUČASNÉ DOBĚ je v přípravě rekonstrukce 815 m dlouhého Ještědského tunelu (pod Křížanským sedlem – součást Ještědského hřebenu) na trati 086 Česká Lípa–Liberec, který byl do budován s otevřením posledního úseku Ústecko-teplické dráhy v roce 1900. Způsob sanace bude zvolen na základě důkladného stavebně technického a geologického průzkumu (nad ním se nachází 80 m skalního masívu). Smlouva o dílo na zhotovení záměru projektu byla uzavřena koncem dubna loňského roku a stavební práce by měly začít v lednu roku 2024.

Tomáš Martínek



ODBOŘNĚ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo nové číslo NŽT 4/2022

Z obsahu: Technický den cechu trakčního vedení; Mezinárodní odborná konference Fórum kořalkové dopravy, Bratislava 10.–11. máj 2022; Zkušenosti se zaváděním rychlosti 200 km/h na stávajících tratích; Stanční zabezpečovací zařízení typu StationWing ESA 55/51; Specifika návrhu trakčního vedení ozubnicové železnice Štrba–Štrbské Pleso; 19. seminář traťového hospodářství STRAHOS 2022; Možnosti aplikace aktivních prvků v kolejových vozidlech; K životnímu jubileu doc. Ing. Petra Hellera, CSc.; Vzpomínka na Ing. Bohumila Fořta. ■

úseku, na kterou budeme moci navázat kroky na naší straně,“ řekl k tématu ministr Kupka.

Martin Kupka a Martin Dulig spolu debatovali rovněž o plavbě na Labi nebo o vzájemné spolupráci v digitalizaci a inovacích v dopravě. Oba politici zdůraznili, že příští rok bude vyhlášen první výzva na podporu společných projektů v aplikovaném výzkumu. Ta pomůže spolupráci výzkumných institucí a firem a také pomůže navázat důležitá partnerství a přinese výsledky použitelné jak v České republice, tak v Sasku.

Na program jednání se dostalo také právě probíhající předsednictví České republiky v Radě EU nebo společný projekt výměnných stáží. Ministr Kupka na závěr setkání pozval svého saského kolegu na dvě akce konané v České republice. Konkrétně jde o Dny městské mobility, které se uskuteční letos v září v Brně a také na Světový silniční kongres PIARC v říjnu příštího roku v Praze.

MD ČR

Obzor č. 35 – 15. 9. 1997
V úvodní zprávě z jednání Představenstva OSŽ, které zasedalo 10. 9. 1997, se dočítáme, že „Představenstvo Ú OSŽ odmítá chýstáné redukce počtu OPŘ“, jak uvádí titul. Ředitel ČD Ing. Vladimír Sosna na tomto jednání seznámil odboráře s tím, že bude zrušeno 9 ředitelství OPŘ (obchodně provozní ředitelství) a nově zřízeno 5 OPŘ. Změna by podle jeho slov měla přinést úsporu asi 500 zaměstnanců. Na dotaz tajemníka OROS Olomouc Vladislava Vokouna, zda existuje ekonomický rozbor tohoto kroku, odpověděl Ing. Sosna: „**Ekonomický rozbor existuje, ale nejsme povinni ho zveřejňovat.**“ Odboráři argumentovali vysokou nákladovostí této změny i tím, že celá koncepce reformy na železnici vychází z neschváleného materiálu dopravní strategie. „**Tento návrh neřeší problém železnice, neřeší miliardové zadlužení a blíží se kolaps podniku,**“ poznamenal předseda OSŽ Jaromír Dušek.

Další článek na první straně se věnuje druhé změně jízdního řádu, která se měla dotknout povozu na většině tratí, zejména v ranních, večerních a nočních hodinách. Omezení se také týkala řady víkendových vlaků.

Obzor č. 36 – 22. 9. 1997
Další redukci na Českých drahách, tentokrát redukci počtu SDC (správ dopravní cesty), se zabývalo Ústředí OSŽ na svém zasedání 17. 9. Od 1. 1. 1998 mělo dojít k redukci z 26 SDC

na 11. Krok měl vést k větší operativnosti řízení a přinést úsporu asi 130 pracovníků. „**Jen nová razítka a hlavíčkový papír budou stát více, než přinese úspora těch pár lidí, kteří odejdou,**“ poznamenal místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl a kritizoval i tvrzení vrchního ředitele Divize dopravní cesty Ing. Nyklese o tom, že správnost rozhodnutí může potvrdit jen praxe. „**Nelze postupovat systémem postup – chyba.**“

Obzor dále informuje o tom, že Správní rada (SR) Českých drah dne 12. 9. 1997 rozhodla o odvolání Ing. Jaroslava Vrány z funkce generálního inspektora Českých drah. Jeho odvolání předcházela rekonstrukce Správní rady (výměna tří členů). Jako důvod odvolání Ing. Vrány uvedl Ing. Michal Tošovský, předseda SR, že „**Generální inspektor neinterpretuje některé věci správně, šel s nimi ven dřív, než byly projednány.**“ Jeden z odvolaných členů správní rady, doc. Zemlička, novinářům řekl: „**Domnívám se, že návrh na mé odvolání a nahrazení úředníky resortu dopravy je další snahou o bezproblémové přijímání rozhodnutí o budoucnosti železniční dopravy a Českých drah, která bohužel mají často nevratný charakter a jsou přinejmenším diskutabilní.**“

„**Ministerstvo uvažuje o zrušení šesti tratí,**“ uvádí se v dalším článku. Obzoru tento záměr potvrdil předseda Správní rady ČD Ing. Tošovský s tím, že to zdaleka nemusí být konečné číslo. –zs–

Rozsudek v Chebu

Ve čtvrtek 25. srpna 2022 proběhlo u Okresního soudu v Chebu již druhé projednání vážné nehody ze dne 28. července 2019. V ten den došlo při jízdě vlaku Pn 64520 v traťovém úseku Chodová Planá–Mariánské Lázně k vykoľežení lokomotivy řady 363.5 a 13 vagonů na přepravu sypkých hmot řady Uacs ložených mletým vápencem. Při nehodě nebyl naštěstí nikdo zraněn, hmotná škoda přesáhla 20 milionů Kč. Strojvedoucí byl již podruhé zproštěn obžaloby, neboť soud dospěl po pečlivém uvážení všech okolností případu k závěru, že se jednalo o systémové pochybení provozovatele dráhy (tehdy SŽDC, dnes Správa železnic) a dopravce ČD Cargo. Tedy nikoliv o pochybení strojvedoucího.



Ilustrační foto: Jan Buchta

K napsání následujícího mne inspiroval článek „Vyklápecí okna jsou v teplém počasí hotové peklo“ v čísle 16 Obzoru. Pamatuji jízdy tehde-

Všechny okolnosti této vážné nehody podrobně objasňuje veřejně přístupná závěrečná zpráva Drážní inspekce ze dne 29. května 2020, viz www.dicr.cz.

První projednání tohoto složitého případu proběhlo u OS v Chebu 12. srpna 2021. Strojvedoucí byl zproštěn obžaloby. Státní zástupce strojvedoucího žaloval ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti. Shromážděné důkazní materiály a výslechy svědků však prokázaly to, co je uvedeno ve zprošťujícím výroku, tedy systémové selhání na straně provozovatele dráhy i dopravce. Státní zástupce se proti zprošťujícímu výroku odvolal ke Krajskému soudu v Plzni. Ten posléze rozhodl o vrácení případu k novému projednání u OS v Chebu. Okresní soud však v novém složení trestního senátu došel ke stejnému závěru. Státní zá-

stupce se opět na místě odvolal a tak celou kauzu bude znovu řešit KS v Plzni. K celému politováníhodnému případu si dovoluji doplnit jen malou poznámku. Drážní inspekce vydala v rámci závěrečné zprávy podle § 53 e, odst. 1 zákona o dráhách bezpečnostní doporučení pro Drážní úřad, aby v rámci svých pravomocí doporučil dopravcům zkrácení stanovené lhůty platnosti znalosti traťových poměrů u osob řídicích drážní vozidlo. To obecně platí 12 měsíců, u Českých drah 13 měsíců. Od vydání závěrečné zprávy uplynuly již více než dva roky. A reakce dopravců? Jak už to bývá v našich luzích a hájích zvykem – žádná! Čekáme na další vážnou nehodu, která ovšem nemusí být zatížena jen hmotnou škodou, ale i ztrátami na lidských životech?!

Vladimír Selucký

Lpění na vyklápěcích oknech

ších pantografů tzv. žabotlam do Benešova před již drahnými lety, kdy z dílen v Šumperku přišly „vylepšené“ jednotky. Zatímco zavřené posuvné dveře do oddílů se otvíraly za jízdy mnohokrát za hodinu, tedy kritizovaná věc zůstala stejná, tak vyhovující stahovací okna byla nahrazena vyklápěcími. V zimě bylo v těchto pantografech zima a v létě nedýchatelné vedro. Zdůvodnění tis-

kového mluvčího našeho národního dopravce bylo, že vyklápěcí okna jsou levnější, a že do Benešova bude brzy koridor, kde se bude jezdit tak vysokou rychlostí, že život cestujících by byl přímo ohrožen, pokud by se okno dalo stáhnout. Bylo to na počátku 90. let, kdy osobní vlaky okolo Norimberka jezdily se stahovacími okny běžně 160 km/h a při mé cestě do Hamburku jsem se z vozu podíval z otevřeného stahovacího okna IR vlaku při 205 km/h. Z Prahy do Benešova dnes jede elefant koridorovou rychlostí patrně o něco menší než 205 km/h, žabotlamy tam už dávno nejezdí, ale hlavně že tenkrát České dráhy na úkor cestujících vydělaly, protože již před cca 20 lety byla jízda v pantografu s „vyklápěcími okny v letních vedrech hotovým peklem“. Podle komentáře ve skupině mladých lidí v mé blízkosti se tehdejší článek kritizující vyklápěcí okna jmenoval „Kterej blbec?“. Tak si říkám, kolik asi dalších nových vlaků národního dopravce bude s vyklápěcími okny brázdit českou železniční síť za dalších 20 let?

Každý čtenář může tipovat.
Petr Rádil

Správní rada Správy železnic schválila nové klíčové ukazatele výkonnosti vedení organizace. Zaměří se na zajištění větší spolehlivosti provozu

(Dokončení ze str. 1)

o tom rozhodla Správní rada Správy železnic.

„Změny systémového nastavení včetně odměňování vedení Správy železnic směřují k tomu, aby fungování této organizace bylo více proklientské. Měníme její přístup tak, že se musí více zaměřit na kvalitu služeb pro dopravce a ve výsledku i pro cestující nebo firmy. Směřujeme k tomu, abychom dokázali mnohem víc sledovat kvalitativní měřítko práce Správy železnic a celá železniční síť byla spolehlivější,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Vedle plnění provozních a investičních plánů organizace ve stanovených termínech podle schváleného seznamu investic pro příslušný rok

Fungovat proklientsky

tak bude při hodnocení výkonnosti organizace hrát stejně důležitou roli i spolehlivost a propustnost železniční sítě, měřená mírou zpoždění vlaků způsobenou provozovatelem dráhy. Ukazatelem plnění kritéria bude meziroční zlepšení v procentech ve srovnání s rokem 2022. Sledováno bude rovněž snížení počtu hodin zastavení provozu z důvodu poruch zabezpečovacího zařízení či trakčního vedení a jeho napájení nebo výkonnost a spolehlivost infrastruktury pro nákladní dopravu.

Ukazatelem výkonnosti v investiční oblasti bude plnění stanovených

milníků přípravy prioritních projektů; jde o přípravu VRT i dalších klíčových konvenčních spojení, elektrizace železniční dopravní cesty, konverze napájecí soustavy a vybavení tratí systémem ETCS.

V organizační oblasti Správní rada požaduje, aby Správa železnic posílila roli koordinátora výluk se zapojením už do přípravy investičního plánu a samotné přípravy staveb včetně zohlednění mezinárodních záměrů a výlukové činnosti v sousedních zemích.

Významnou váhu v hodnocení činnosti vedení Správy železnic má

do budoucna hrát rovněž zlepšení komunikace a informovanosti cestujících i dopravců o aktuálních investicích, omezeních či problémech na železniční síti a přípravě významných staveb. S veřejností by Správa železnic rovněž měla zahájit aktivní projednávání dalších úseků vysokorychlostních tratí.

Martin Brychta,
tiskový mluvčí



Ilustrační foto: Jan Buchta

PORADNA BOZP

Roky pracovala na stavědle a řadič páky obsluhovala, jak nejlépe uměla – paní s postavou a výškou lesního skřítky. Teď seděla přede mnou a v bolavých rukách taktak držela šálek s kávou. Člověk by očekával, že si bude stěžovat, ale k mému úžasu se spíš omlouvala, že zaměstnavatelé způsobuje problémy svou častou pracovní neschopností, mně ukrájí čas, a jen chtěla od někoho nezúčastněného slyšet, že její rozhodnutí odejít z milované dráhy po tolika letech je správné... Je zvláštní, že se nikdo nepodivil nad jejími opakovanými operacemi karpálního tunelu a ani lékař pracovnělékařské péče včas nenavrhl změnu zaměstnání.

Podle § 103 odst. 1 a) ZP je zaměstnavatel povinen nepřipustit, aby zaměstnanec vykonával zakázané práce a práce, jejichž náročnost by neodpovídala jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti. Právě proto využívá zaměstnavatel služeb pracovního lékařství, aby si potřebnou zdravotní způsobilost zaměstnanců prokazatelně ověřil. Pravidla nastavuje zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, který v § 53 mj. popisuje pracovnělékařské služ-

by jako služby preventivní a poskytovatel pracovnělékařských služeb, stejně jako ošetřující lékař, jsou povinni informovat zaměstnance o možném vlivu faktorů pracovních podmínek

Tunely

na jeho zdraví, a to se znalostí vývoje jeho zdravotního stavu. Jinými slovy, pokud by fungovalo vše tak, jak má, lékaři by té nebohé dámě vysvětlili, že operaci karpálu se sice situace zlepší, ale pokud bude pracovat na stejném pracovišti, onemocnění bude časem zpět. V tomto případě sice nelze přisuzovat vinu zaměstnavateli, který potřebnými znalostmi nedisponuje, ale je namístě zdůraznit jeho odpovědnost, co se týká zajištění měření rizikových faktorů pracovních podmínek, zařazení prací do kategorií a odpovědnost za zdraví a bezpečnost zaměstnanců.

Nemoci z povolání vznikají nepříznivým působením chemických, fyzikálních, biologických nebo jiných škodlivých vlivů, pokud vznikly za podmínek uvedených v seznamu nemocí z povolání, může to být i akutní otrava vznikající působením

chemických látek (Nařízení vlády č. 290/1995 Sb., kterým se stanoví seznam nemocí z povolání). Zdravotní stav posuzované osoby pak musí odpovídat příslušné diagnóze, dosahovat konkrétního stupně závažnosti a musí být objektivně ověřeno, že posuzovaná osoba pracovala za podmínek, za kterých nemoc z povolání vzniká. Nemoci z povolání, zjednodušeně řečeno, řeší legislativou stanovené orgány a na základě vydaného kladného posudku se odškodňují obdobným způsobem jako následky pracovních úrazů (Nařízení vlády č. 276/2015 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění způsobené pracovním úrazem nebo nemocí z povolání). Ale pozor, odškodnění probíhá pouze po dobu, po kterou nemoc trvá (pravidelná revize onemocnění, zdravotní kontrola též na popud ošetřujícího lékaře, příp. zaměstnavatele).

Karpálním tunelem v oblasti zápěstí vedou do dlaně šlachy ohybáčů prstů a nerv, který se při přetěžování (např. opakující se pohyby, špatné položení ruky při psaní na PC, jednostranná zátěž) stává zdrojem bolesti. Tzv. syndromem karpálního tune-

lu trpí v České republice cca 35 000 obyvatel a podle současných poznatků je toto onemocnění jedním z nejčastějších nemocí z povolání. Jako prevence syndromu karpálního tunelu jsou účinné mj. protahovací cviky, fyzioterapie, bezpečnostní přestávky, dodržování pracovních postupů a používání různých ergonomických pomůcek (myši, podložky, speciální bandáže). Žádná terapie ani cviky na karpální tunely však nepomohou, pokud nebudete pravidelně protahovat svaly, nezměníte stereotypy pohybu nebo bude ergonomie vašeho pracoviště pokulhávat. Zvláště v posledním případě mohou ZO OSŽ účinně komunikovat se zaměstnavatelem, využít konzultace s lékařem pracovního lékařství, který má spolupráci s odborovou organizací nařízenou legislativou nebo problémy řešit s oddělením BOZP OSŽ Ú.

Kdo stále ještě čeká na pohádkový konec, teď bude zklamán. Paní už na dráze nepracuje a doufejme, že je jí někde líp. Ale co vy, co vás brní ruce, bolí zápěstí, mravenčí prsty a v rukách neunesete nic těžkého? Hybaj k lékaři, než bude pozdě!

Dana Žáková, oddělení BOZP

Správní rada Správy železnic při svém srpnovém jednání dostala informace o plánovém ukončení některých letošních výluk, které značně zkomplikovaly provoz na důležitých trasách.

Cestující i dopravci se mohou ještě letos těšit na otevření nového nádraží v pražských Vysočanech (říjen) a 10. prosince letošního roku skončí výluka na úseku Vysočany–Odbočka Skály.

Prvního listopadu skončí veškerá omezení ve Velimi, 18. prosince pak skončí jednokolejný provoz Bezpráví–Brandýs nad Orlicí na hlavním koridoru mezi Prahou a Ostravou. V říjnu se ještě zvýší rychlost vlaků v okolí Přerova.

Ulehčení nastane i na trati směrem na Brno, od 11. prosince 2022 s novým jízdním řádem bude zaveden dvoukolejný provoz na trati Brno–Adamov–Blansko a vrátí se sem zatím alespoň vlaky osobní dopravy.

Konec výluk pomůže i na severovýchodě republiky; 9. prosince skončí výluka jedné koleje mezi Petrovicemi u Karviné a státní hranicí s Polskem.

Na trati mezi Sudoměřicemi a Voticemi se bude od poloviny prosince (nový jízdní řád) jezdit až 160 kilometrů v hodině a od 12. prosince se zdvojkolejní trať mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. ■



Zvláštní rychlík k 150. výročí trati Chomutov–Vejprty. Vlak byl vypraven 13. srpna 2022 z Prahy hl. n. do Vejprty a zpět

Foto: Karel Zárybnický

OSLAVA 150 LET TRATĚ CHOMUTOV–VEJPRTY

V sobotu 13. srpna 2022 vypravila společnost Posázavský Pacifik ve spolupráci s Ústeckým krajem a dopravcem Die Länderbahn zvláštní rychlík z Prahy hl. n. přes Kladno, Lužnou u Rakovníka a Chomutov do Vejprty a v podvečer zpět. Na čele soupravy tří vozů 020 Bix a služebního vozu Da-k se představila v plné kráse „Zamračená“ T478.2006 ve vlastnictví Posázavského pacifiku. Cestující mohli za hranicemi v Německu využít možnost zúčastnit se oslav 125 let úzkorozchodné trati Cranzahl–Oberwiesenthal, které se konaly 13. a 14. srpna. O prázdninových sobotách jezdí druhý zvláštní výletní cyklovlak, a to na trati Chomutov–Vejprty z Klášterce nad Ohří přes Chomutov do Vejprty a zpět. Vlak vozí motorový vůz M131.1513 zvaný Hurvínek

a stará nákladní Zetka pro přepravu kol a dětských kočárků. Tento vlak provozuje společnost Lokomotiv, jež se stará o místní železniční muzeum ve stanici Křimov na vejprtské trati. Trať číslo 137 vede převážně po hřebenech Krušných hor a její provoz byl zahájen v srpnu 1872 společností Buštěhradská dráha. Ve 20. letech minulého století byla zestátněna. Se začátkem nového jízdního řádu v prosinci 2007 přestaly jezdit vlaky v pracovní dny a zůstal jen víkendový provoz. Od prosince 2014 byl zkrácen víkendový provoz jen od dubna do začátku října. Druhým rokem zajišťuje dopravu víkendových vlaků dopravce Die Länderbahn a vlaky jezdí z Chomutova přes Vejprty až do německého Cranzahlu.

Vít Mareš

Den železnice v Německu nabývá obrysů

První celostátní „Den železnice“ se rysuje. Pro-Rail Alliance zveřejnila kalendář akcí s prvními kampaněmi na místě v několika spolkových zemích. Nabízejí se festivaly na nádražích, high-tech inovace, železniční romantika nebo informace o možnostech pracovního uplatnění. „Železniční svět slaví. Kulturu, zábavu, pohled do zákulísí, všechny fascinující stránky železnice můžete zažít 16. a 17. září,“ uvedl jednatelem spolku Dirk Flege.

Například v Saarbrückenu bude velký festival na hlavním nádraží. Organizátorem je Sárské ministerstvo mobility a ochrany klimatu. V bramborském městě Wustemark předvede Spolkový drážní úřad zainteresované veřejnosti v areálu železniční techniky Havelland mini vrtulník pro kontrolu vlaků s nebezpečným zbožím.

Železniční nadšenci z Bielefeldu zvou na speciální výlet parním vlakem z Bielefeldu do Hamburku, který se bude konat v den narozenin hamburského přístavu, a v Chotěbuzi Deutsche Bahn poskytne informace o plánovaném novém závodě na údržbu ICE vlaků a možnostech pracovního uplatnění, který se zde má postavit. „Do kalendáře akcí je již zapsáno více než desát akcí po celém Německu. Celkem je počítáno s více než 100 akcemi.“

Z Eisenbahnjournal Zughalt.de připravil sh



Motorový vůz M 262.076, mířící z Lužné do Chomutova, zachytil náš fotografický objektiv na širé trati u Měcholup. Kdysi se jednalo o dvoukolejný úsek a poměrně frekventovanou trať. Po zdejších kolejích se proháněly i rychlíky

O prázdninových měsících měli zájemci možnost se svézt každou středu (13. 7. – 31. 8.) s historickým motorovým vozem řady M 262.0 (dnes 830) z Lužné u Rakovníka do Chomutova. A zážitek z nevšední jízdy tak třeba spojit s návštěvou ČD Železničního muzea v Lužné i depozitáře Národního technického muzea v Chomutově. Po předložení jízdenky z motoráčku byla v obou muzeích přiznána sleva 20% ze vstupného. A jistě není třeba připomínat, že v obou muzeích je toho pro železniční nadšence a fandy do mašinek k vidění spousta zajímavého.

Motorové vozy řady M 262.0 byly vyráběny celkem ve třech sériích v letech 1949–60 s primárním určením (spolu s přípojnými vozy Balm/Bix) pro rychlíkovou službu na hlavních neelektrifikovaných tratích. Na-

sazovány byly například na taková dlouhá vozební ramena, jako Liberec–Ústí nad Labem–Plzeň; Plzeň–Tábor–Brno; či (Most)Chomutov–České Budějovice. Velice často dopravovaly jako rekreační rychlíky rekreanty ROH (viz film „Anděl na horách“). Ve své době zajišťovaly opravdu komfortní a pohodlné cestování. Padesát let potivě sloužily u ČSD (ČD).

Výkon spalovacího motoru 301 kW; přenos výkonu elektrický; jeden podvozek hnací, druhý běžný; maximální rychlost 90 km/hod.; počet míst k sezení 56. V současné době se s těmito vozy, přezdívanými „Kredenc“, setkáváme při různých nostalgických jízdách nebo jako „Pražský motoráček“. Tak někdy při jízdě s „Kredencem“ na viděnou, vážení...

A. K. Kyzl

Miroslav Čáslavský Na Seniorských hrách OSŽ v Rajeckých Teplicích soutěžilo osm družstev



Za krásného letního dne se v areálu hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích představilo osm soutěžních družstev seniorů z Odborového sdružení železničářů (Bližší informace a foto najdete na www.osz.org)



Hostitelkou seniorských her byla ředitelka hotelu Skalka Emília Ďuračinská (na snímku třetí zprava)



Zaměstnavatele zastupoval ředitel personálního odboru Správy železnic Pavel Koucký



Vítězem her se stalo družstvo Moravskoslezského kraje pod vedením Jarmily Pinkavové (na snímku druhá zleva – rozhovor s ní najdete na str. 3)

V hotelu OSŽ Skalka v Rajeckých Teplicích byly ve středu 24. srpna slavnostně zahájeny v pořadí páté Sportovní hry seniorů OSŽ. Zúčastnilo se jich osm osmičlenných družstev z celé republiky, které před zahájením soutěží přivítal předseda OSŽ Martin Malý, ředitelka hotelu Emília Ďuračinská, místopředsdkyně OSŽ Renata Dousková, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ondřej Šmehlík, člen Dozorčí rady ČD Vladislav Vokoun, předseda olomoucké Regionální sportovní komise OSŽ Libor Kiš a předsdkyně Republikové rady seniorů OSŽ Danuše Polášková, která vzpomněla zakladatele těchto sportovních her, nedávno zesnulého Kurta Mužíka.

Krátce před devátou hodinou se za příznivého počasí rozběhly jednotlivé soutěže v překrásném parku, který přiléhá k hotelu Skalka. Na pořadu bylo celkem devět soutěží: pétanque, ruské kuželky, discgolf, minigolf, jízda na koloběžce na čas, házení míče na basketbalový koš, bollo ball, odrážení míčku na raketě stolního tenisu a běh s míčkem na tenisové raketě. Každá disciplína vyžadovala určité soustředění, pohyb a pevné nervy, což v závěru rozhodovalo o vítězství. „Více než o vítězství však šlo o prožití hezkých chvil v příjemném a přátelském prostředí,“ zhodnotila průběh her Danuše Polášková. Její slova potvrdila Renata Dousková: „I lidé vyššího věku jsou rádi aktivní, přičemž po-

hyb přispívá nejen k fyzické odolnosti, ale také k psychické pohodě.“

Po polední přestávce hry pokračovaly, po skončení soutěží přišli na řadu rozhodčí, kteří stanovili pořadí jednotlivých týmů. Na závěrečném setkání ve společenském sále hotelu Skalka bylo provedeno vyhodnocení her a vyhlášeny výsledky jednotlivých soutěží a nejlepší jednotlivci a družstva.

Za organizátory předávali ocenění místopředsdkyně OSŽ Renata Dousková, předsdkyně Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ Danuše Polášková a ředitelka hotelu Skalka Emília Ďuračinská, za zaměstnavatele byl přítomen ředitel personálního odboru Správy železnic Pavel Koucký.

Výsledky oznámil hlavní rozhodčí Libor Kiš, předseda Regionální sportovní komise OSŽ v Olomouci: „Na prvním místě se umístilo družstvo Moravskoslezského kraje, druhé místo patřilo družstvu Olomouckého a Zlínského kraje a o pouhý bod za nimi skončili na třetím místě loňští vítězové z Jihomoravského kraje.“ Na dalších místech pak skončila družstva Východočechů, Nedrážních, Středočechů, Severočechů a Plzeňského kraje.

Všichni závodníci a závodnice obdrželi za své výkony diplomy, poháry a věcné ceny. Současně byli odměněni také závodníci a závodnice s nejlepšími výkony – Jaroslav Ševčík z Liberce a Ludmila Raabová z Brna.

Ocenění byli i nejstarší závodník a závodnice Miroslav Ondruch (80) z Valašského Meziříčí a Marie Mrázová (81) z Plzně. „Každý se zapojuje v mezích svých možností, důležitější než vítězství je dobrý pocit ze setkání lidí společných zájmů,“ zhodnotil hry Miroslav Ondruch.

Poděkování zaznělo ze strany závodníků směrem k pořadatelům a celý akt uzavřela předsdkyně RRS OSŽ Danuše Polášková: „Děkuji také celému sboru rozhodčích, bez nichž by uskutečnění her nebylo myslitelné.“

Následovala taneční zábava a následný den se všichni účastníci her rozjeli s dobrými pocity domů.

Foto Miroslav Čáslavský, Jan Buchta a Daniela Houdková