OBZOR 8

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

20. 4. 2015 Cena 5 Kč

Ročník 26

Z aktuálních událostí

■ Hlavním bodem jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.,** který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, ve středu 8. dubna, byl převod části zaměstnanců ZAP (Zákaznický personál) pod organizační jednotku Železniční stanice. Jako hosté se jednání zúčastnili Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, člen představenstva ČD, pověřený zřízením organizační jednotky Železniční stanice, Ing. Kubíková, ředitelka OJ ZAP, a na část jednání se dostavil JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GŘ ČD, a. s. Přítomen byl i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.Členové podnikového výboru vyslovili k připravovanému kroku mnoho pochybností a výtek. Odboráři především připomínali, že převod pracovníků může mít dopad na kvalitu služeb pro zákazníky, což bude na újmu zvlášť před turistickou sezonou. Rovněž vyjadřovali obavy, aby odchod části zaměstnanců nepřinesl neúměrné nároky na pokladní. Co se týká převáděných pracovníků, vyjadřovali pochybnosti o budoucím zachování jejich práce v rámci SŽDC.**„Nechceme operativu, očekávali jsme od vás koncepční řešení. Místo toho, abychom zkvalitňovali servis pro cestující, tak služby osekáváme. Je třeba nejprve zvážit, které činnosti potřebujeme, kolik lidí je má zajišťovat, a nikoli postupovat opačně, odčleněním zaměstnanců,“** řekl mimo jiné předseda PV Vladislav Vokoun.

Podle názoru členů PV zaměstnavatel nevyužívá všech dostupných možností zachování stávajícího rozsahu služeb poskytovaných cestujícím. **„Máme důvodnou obavu, že po převodu dotčených zaměstnanců k SŽDC, s. o., hrozí zánik těchto služeb s následným dopadem do zaměstnanosti a ohrožení dobrého jména ČD, a. s,“** uvádí se mimo jiné v usnesení přijatém v závěru jednání.**„Postrádáme byť jen náznak koncepčního řešení celé problematiky, což je alarmující i s ohledem na blížící se termín vstoupení v činnost nařízení EU ohledně zajištění plnění specifických podmínek některých služeb ze strany dopravce,“** uvádí se dále. Podnikový výbor proto požaduje odložit realizaci převodu dotčených zaměstnanců ZAP k SŽDC, a to minimálně do doby, kdy bude znám termín převodu části závodu pod SŽDC.

Podnikový výbor se dále zabýval situací kolem výběru provozovatele Pošumavských lokálek a vyjádřil podporu managementu při obraně národního dopravce proti nekalým soutěžím. V diskusi zazněly rovněž připomínky k dopadu výlukové činnosti na České dráhy. Bylo rozhodnuto, že podnikový výbor požádá management Českých drah o vyčíslení a zohlednění zvýšených nákladů ČD v důsledku výluk SŽDC.

■ Hospodářské výsledky společnosti ČD Cargo jsou „v toleranci plánu“, vedení provozu ale trvale pracuje na přizpůsobování kapacit. Touto jedinou větou by se asi dalo shrnout to, na čem se odboráři a zástupci managementu na výjezdním zasedání**Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo** v České Třebové ve středu 8. 4. shodli. Na vše ostatní (aplikace výjimek z interní normy KV–1–B/2008, „zakázaná“ přesčasová práce, respektive „nařízení“, že chybějící zaměstnanci nesmějí být nahrazováni zaměstnanci letmo, či záměr společnosti redukovat počet nakládkových míst) měly totiž obě strany v zásadě odlišný pohled. Management společnosti přijel tentokrát na jednání ve velmi silné sestavě: vedle předsedy představenstva Ivana Bednárika dorazili i člen představenstva pověřený řízením úseku provozu Ing. Zdeněk Škvařil, nově jmenovaný finanční ředitel Ing. Martin Šimek, ředitelka odboru 13 (odbor technologie a organizace dopravy) Ing. Hana Zdechovanová, vedoucí oddělení sociální a mzdové Mgr. Pavla Kreischová a dva „místní“ ředitelé – Bc. Miloš Mazura (PJ Česká Třebová) a Bohumil Kratochvíl (Řízení provozu Česká Třebová).

A na čem se tedy zaměstnavatel a odbory neshodli? Především na aplikaci výjimek z interní normy KV–1–B/2008, které odboráři vnímají jako „příkaz shora“, kterým zaměstnavatel obchází sociální partnery, a dále na limitech přesčasové práce na jednoho zaměstnance. Podle předsedy PV OSŽ ČD Cargo toto nesmyslné opatření v důsledku dopadá na komandující, kteří nejsou schopni pokrývat potřeby provozu. Třetím bodem sporu byl záměr společnosti redukovat počet nakládkových míst. Ten vychází z analýzy firmy Deloitte.**„To tady zase chceme provádět nějaký proces restrukturalizace bez seriózního vedení sociálního dialogu, který jsme nastartovali v roce 2012?“** reagoval podrážděně Radek Nekola. Ačkoliv odboráři podle něj neměli možnost ani prodiskutovat tento záměr, zaměstnavatel vypouští do světa dokumenty, které povedou k útlumu nakládkových míst.

V závěru pak vystoupil Ivan Bednárik, který

Členové PV OSŽ ČD Cargo.

mimo jiné uvedl, že společnosti se podařilo vyřešit „patovou situaci“ v zadávání revizí nákladních vozů. **„Podařilo se nám odblokovat ten stav, kdy jsme při výběrových řízeních byli atakováni neúspěšnými účastníky. Dneska mohu konstatovat, že se podařilo revize vysoutěžit značně pod plánovanými náklady,“** uzavřel.

■ **Představenstvo OSŽ,** které se konalo v sídle OSŽ v úterý 14. dubna, zhodnotilo kladně průběh i formu oslav 25 let OSŽ v Kolíně. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša mj. informoval o záměru vedení společnosti ČD Cargo rušit některá nakládková místa. Radek Nekola referoval o výjezdním zasedání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo v České Třebové. Aktuální situaci u nedrážních organizací popsal místopředseda OSŽ Miroslav Novotný. Hovořil mimo jiné o tom, že se společnost OHL ŽS Brno potýká s útlumem zahraničních aktivit, a o tom, že stále ještě není uzavřena kolektivní smlouva u AZ Servisu. O mimořádném zasedání Dozorčí rady ČD v Olomouci informoval za nepřítomného Vl. Vokouna předseda OSŽ Jaroslav Pejša. **„Znovu bylo propíráno opravárenství, kterému se v konkurenci nedaří. Proto načervnovém zasedání, které bude znovu výjezdní** (DPOV Nymburk)**, bude jedním z hlavních bodů opět stav železničního opravárenství,“** informoval předseda OSŽ. O situaci u SŽDC stručně informoval tajemník PV OSŽ při SŽDC Miloš Paleček. V závěru se pak členové představenstva OSŽ věnovali schvalování příspěvků z Podpůrného fondu OSŽ, respektive žádostem o právní zastoupení v řízení před soudem. **–red–**

Pohled do sálu v budově Starých lázní v Kolíně, kde probíhaly oslavy 25 let Odborového sdružení železničářů. Snímek Michael Mareš

Odborové sdružení železničářů oslavilo 25 let

Více než dvě stě členů OSŽ se sešlo ve čtvrtek 9. 4. 2015 v Kolíně, aby si připomněli 25 let od založení Odborového sdružení železničářů. Zatímco velkou část účastníků tvořili pamětníci, úvod akce patřil těm nejmenším, dětem z místní mateřské školky, které navodily uvolněnou atmosféru několika říkankami a písničkami.

Společné začátky OSŽ a OZŽ připomněl předseda OZŽ (Odborové združenie železničiarov) Mgr. František Zaparanik. Na snímku vpravo Augustin Skládal z DKV Olomouc, který celou akci moderoval.

Hlavní milníky 25leté historie OSŽ poté ve svém projevu připomněl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Hovořil jak o vzrušené atmosféře zakládajícího sjezdu OSŽ v únoru 1990, tak i o rozdělení OSŽ na českou a slovenskou část v roce 1993, o pětidenní stávce v roce 1997, jejichž rozsah již od té doby nebyl překonán, o mnoha úspěších OSŽ, ať již šlo o prosazení sociálního programu, předdůchodů, zachování jízdních výhod či vstup Asociace samostatných odborů, jíž je OSŽ členem, do tripartity. **„Všechno to se nám podařilo proto, že jsme to vzali do vlastních rukou a nespoléhali jsme na to, co nám kdo slíbí,“** řekl Bc. Pejša. Předseda OSŽ se dále krátce zmínil i o současných problémech, které OSŽ řeší ve snaze udržet co nejlepší pracovní a sociální podmínky pro své členy. **„To se nám bude dařit jen pokud budeme jednotní a soudržní,“** zdůraznil Jaroslav Pejša. Prezident Federace strojvůdců Jindřich Hlas ve svém krátkém vystoupení řekl, že si cení dobrých vztahů mezi OSŽ a FS, neboť vždy tomu tak nebylo. **„Pokud budeme bojovat mezi sebou, nebudeme mít sílu na to, abychom bojovali se zaměstnavatelem,“** řekl J. Hlas a popřál všem členům OSŽ, aby povolání železničář opět získalo svoji někdejší vážnost. Shromáždění přijel pozdravit i předseda OZŽ (Odborové združenie železničiarov) Mgr. František Zaparanik spolu se svými dvěma místopředsedy – Ing. Darinou Fabuľovou a Bc. Ľudevítem Miklošem. František Zaparanik ocenil práci OSŽ v uplynulých 25 letech a popřál všem hodně zdaru do dalších let.

„Cením si dobré vzájemné spolupráce OSŽ a OZŽ a věřím, že bude pokračovat i nadále, abychom mohli zužitkovat zkušenosti, které si vzájemně předáváme,“ řekl František Zaparanik. Předseda Republikové rady seniorů Kurt Mužík uvedl, že si cení toho, že OSŽ fandí seniorům, což v dnešní době není úplně běžné. Vzpomněl na své začátky v odborech a ocenil, čeho se OSŽ za 25 let podařilo dosáhnout, ať již šlo o zachování zaměstnanosti, vyjednání dobrých kolektivních smluv, pojištění zaměstnanců či další benefity. **„Dvacet pět let je v lidském životě málo, v životě organizace však hodně,“** řekl Kurt Mužík na závěr svého vystoupení. **„Jsem rád, že se OSŽ svých úkolů zhostilo dobře a přeji všem, abyste spolu oslavili i 50. výročí,“** dodal. *(Pokračování na straně 3)*

Sto let Staré lázně byly svědky oslav 25 let OSŽ

Staré lázně v Kolíně, kde se ve čtvrtek 9. dubna 2015 konaly oslavy 25 let OSŽ, byly vybudovány přestavbou původních secesních parních lázní z roku 1915. Budova přežila jak zásah pumou při spojeneckém náletu v roce 1945, tak i socialistickou éru, kdy lázně provozoval Okresní podnik služeb Kolín jako plavecký bazén a prádelnu. V 90. letech byla tato činnost ukončena a objekt začal chátrat. Až v roce 2001 jej do života vrátila příbramská firma Visbek, která provedla komplexní rekonstrukci. O rok později vznikla v přízemí restaurace s tanečním parketem a bowlingem. Staré lázně obstály i v době povodní, včetně těch největších v roce 2002. V září 2003 byl pak otevřen druhý taneční sál a v roce 2005 byl uveden do provozu i hlavní víceúčelový společenský sál, který se nachází v prvním patře a kde se odehrával hlavní program oslav 25 let OSŽ.

–mmč–

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Veřejná doprava není spotřební zboží, je to služba, kterou musí stát poskytovat.“

Hovoříme s **Bc. JAROSLAVEM PEJŠOU,** předsedou OSŽ

Na dvě etapy proběhly oslavy 25 let OSŽ. První a mediálně více sledované v Praze, druhé, pro celou členskou základnu, v Kolíně. Ty byly primárně určeny především pro zástupce základních organizací.

Do Kolína jsme pozvali zástupce ze všech základních organizací (ZO), tedy i z těch ZO, které nemají zastoupení v Ústředí OSŽ nebo v některém z Podnikových výborů OSŽ. Mnozí z těch, kteří přijali naše pozvání, se totiž vzhledem k velikosti své ZO ani nedostanou na sjezd. Tak jsme jim aspoň touto cestou chtěli poděkovat. Je pravda, že některé malé organizace tuto možnost nakonec nevyužily, takže jsme zbylá místa nabídli větším ZO a také pamětníkům z doby, kdy OSŽ vznikalo.

Splnily obě akce svůj účel? Naplnila se vaše představa? Měly oslavy 25 let OSŽ vyznít přesně tak, jak vyzněly?

Řekl bych, že ano. Především jsme chtěli, respektive taková byla naše představa, aby existenci 25 let vzala na vědomí politická reprezentace, což se díky účasti premiéra i ministra dopravy na slavnostním zasedání Ústředí OSŽ podařilo. Proto jsme ostatně tuto část oslav dělali v Praze, protože jinak bychom jejich účast limitovali dojížděním do Kolína. A pro Kolín, jako druhé místo oslav pro co nejširší členskou základnu, jsme se rozhodli zase proto, že leží na hlavní trati a je snadno vlakem dostupný z celé republiky. Naším cílem byla co největší účast zástupců ZO. Proto to neměla být jen a pouze oslava a vzpomínání, že jsme tady už 25 let, ale zejména připomenutí toho, co se nám za 25 let podařilo. Zároveň jsme chtěli i nastínit to, co budeme muset dělat dál, abychom byli stejně úspěšní jako v těch předcházejících 25 letech.

V projevu jste mimo jiné vzpomenul i dvě největší, nejdůležitější události – stávky. Pětidenní z roku 1997 a jednodenní z roku 2011 s dovětkem, že to ani v jednom případě nebyla stávka pro stávku.

Pochopitelně. Každá z těch stávek totiž s sebou přinesla jakousi, jak se teď s oblibou říká, přidanou hodnotu. V roce 1998, po stávce z roku 1997, to byl Doprovodný sociální program, a po stávce v roce 2011 pak zase realizace předdůchodů. A dále jsem ve zmíněném projevu uváděl jako úspěch i to, že se dokážeme bránit liberalizaci trhu, a to nejen proto, že bychom byli proti tomu, aby nějaký volný trh existoval, ale kvůli tomu, že veřejná doprava není jenom spotřební zboží. To je služba, kterou musí stát poskytovat. Pokud se k liberalizaci v železniční dopravě přistoupí nepromyšleně, tak se veřejná doprava bude likvidovat.

Problém ostatně vidíme už tam, kde k plné liberalizaci došlo, tedy v nákladní železniční dopravě, kde vlastně ČD Cargo tuto veřejnou službu plní v oblasti jednotlivých vozových zásilek. ČD Cargo je na trhu jediným nákladním dopravcem, který tuto službu dělá.

Na druhou stranu ale stát tuto službu nějak zvlášť nepodporuje. V poslední době se například dozvídáme o rušení některých nakládkových míst. Konkrétně se v posledních dnech mluví o tom, že se dřevo namísto ve Vrbně pod Pradědem bude nakládat v Miloticích nad Opavou, tedy že se bude na návěsech vozit po silnici, proti čemuž se bouří i obce. Na tomto příkladě vidíme, jak vlastně bezbřehá je liberalizace nákladní dopravy, i když je v EU založena na jednotlivých železničních balíčcích, a jak to dopadne, když stát není schopen trh ochránit. A že ochránit jde, o tom svědčí například nákladní přeprava v Rakousku, která je prioritně po železnici. *(Pokračování na straně 2)*

„Veřejná doprava není spotřební zboží, je to služba, kterou musí stát poskytovat.“

(Pokračování ze str. 1)

A teď stojíme před otázkou liberalizace v osobní dopravě. To je ten jeden z kroků, které se nám povedly, kdy jsme poukázali na velké chyby, které se týkaly liberalizace osobní dopravy na trati Olomouc – Krnov – Ostrava. Dodnes nebyl vyřešen základní problém, kterým je už samotná forma zadávání veřejných zakázek, kde vlastně firma vlastněná státem je vůči ostatním firmám nekonkurenceschopná. Soukromé firmy, alternativní dopravci, se rozhodnou, že do soutěže jdou, a druhý den mohou objednat vagony. České dráhy musí vyhlásit výběrové řízení a to je vlastně dopředu diskvalifikuje. Navíc alternativní dopravcibudou dělat jenom to, co je lukrativní, a tam, kde to bude nejvíce ztrátové, to postupně přestanou dělat. Čili na veřejnou dopravu se nemůžeme dívat jenom z ekonomického hlediska, kolik vybereme na tržbách a kolik činí dotace, ale také se na to musíme dívat z pohledu toho, že v tom regionu žijí lidé a zda mají všichni možnost se veřejnou dopravou dostat do zaměstnání, do školy a k lékaři, protože jinak nám dochází k vylidňování některých oblastí.

Také jste zmínil to, že stále nejsou vytvořeny rovné podmínky pro všechny dopravce, nejsou vyřešeny otázky spojené s uznáváním tarifů a vzájemným uznáváním jízdenek, není ustaven regulátor, protože zákon teprve půjde do poslanecké sněmovny.

A vidíte, přestože toto všechno není, už se vypisuje výběrové řízení na trať dálkové dopravy Plzeň – Most! Už došlo i k soutěži v Jihočeském kraji na třech Pošumavských linkách, kde se ale ČD odvolaly. Právě na tomto posledním případu vidíme, že ten, kdo vyhrál, zřejmě nepočítá se všemi náklady. Ostatně tato soutěž budí velké emoce a vzbuzuje velkou nevoli u místních železničářů, a to nejen proto, že by tam třeba železnice v budoucnu vůbec nejezdila a nahradily by ji autobusy, ale že především dojde ke zhoršení veřejných služeb – ať je to například zvýšená přeprava jízdních kol v turistické sezoně, či zvýšená přeprava cestujících vůbec. I proto se rozhodli naši kolegové z jižních Čech, že budou dělat kampaň mezi cestující veřejností, aby si uvědomila, že všechny ty argumenty, které uvádí jihočeský krajský úřad, nejsou úplně pravdivé a neobsahují všechny skutečnosti. Hlavně neupozorňují na to negativní, s čím je tato soutěž spojena.

To jste mi nahrál. Právě v souvislosti s Pošumavskými tratěmi jste na oslavách v Kolíně zmínil možnost založení hnutí, které by sloužilo jako prostředek k prosazení zájmů železničářů, říkám to dobře?

Uvedl jsem, že pokud s námi nebudou reprezentanti a představitelé veřejné správy dostatečně komunikovat, tak stojí za zvážení, zda by ti, kteří se chtějí angažovat v zachování veřejných služeb, neměli být ve volbách na jedné kandidátce. V Jihočeském kraji kandidátka obsahuje 55 míst a my se domníváme, že bychom byli schopni najít tolik železničářů, a to nejen železničářů, ale i jiných lidí, zaměstnanců a odborářů z veřejných služeb, kteří by chtěli, aby v Jihočeském kraji veřejné služby dál fungovaly tak, jako dosud. Aby touto cestou tedy prosadili i to, co třeba má ČSSD ve svém volebním programu, ale, bohužel, na to dostatečně nedbá.

Michael Mareš

Nájemní bydlení v ČR patří k nejdražším v Evropě

„Sdružení nájemníků vítá, že vláda přistoupila k řešení sociálního bydlení, připomíná však, že je třeba brát v úvahu, že se sociální bydlení netýká primárně bezdomovců, ale hlavně lidí, kteří sice již bydlí, ale mají problém byt zaplatit,“ uvedl na tiskové konferenci Sdružení nájemníků (SON) jeho předseda Ing. Milan Taraba a dodal, že nejohroženějšími skupinami jsou osamocení senioři a samoživitelky s dětmi.

Jak dále uvedl JUDr. Stanislav Křeček, zástupce veřejné ochránkyně práv, náklady na bydlení jsou v naší zemi vysoké a dále stoupají. **„U nás je jeden z nejvyšších nájmů v Evropě s přihlédnutím k příjmům,“** zdůraznil JUDr. Křeček a dodal, že zároveň je u nás velké množství prázdných bytů. Řešením tohoto problému by podle jeho slov mohlo být jejich zdanění.

„Jsme velmi zklamáni z rozhodování soudů, posudky expertů na výši nájemného se liší až o 25 % a soudy nerozhodují podle spravedlnosti,“ uvedl dále JUDr. Křeček a připomněl, že mnozí důchodci dnes dávají 80 % svých příjmů na bydlení, což je neúnosná situace. Podle jeho slov by proto bylo vhodné, aby byl vydán zákon o nájemném, který by řešil výše nájemného podobně, jako je to jinde v Evropě a jak to bylo i u nás v letech 1918 – 2011. Sdružení nájemníků jeho přijetí podporuje.

–zs–

PŘEDSTAVUJEME

Josef Mališka: „Celá řada zapálených lidí pro práci v OSŽ je dobrý příslib do budoucnosti této organizace.“

Bývalý strojvedoucí, předseda ZV OSŽ DKV Přerov a dlouholetý člen revizní komise OSŽ Josef Mališka nastoupil na dráhu po absolvování železniční průmyslovky v Šumperku v roce 1963. **„Na základě umístěnky jsem byl přidělen do Lokomotivního depa** (LD)**Cheb,“** vzpomíná letos čerstvý sedmdesátník. Bylo to v době, kdy byly ještě v plném provozu parní lokomotivy a na nich také Josef Mališka, po vykonání potřebné praxe v dílnách a složení příslušných zkoušek, začal jezdit. Po dvou letech byl na vlastní žádost přeložen do LD Přerov. **„Jezdil jsem na nákladních vlacích na rameni Přerov – Břeclav, Přerov – Brno a v rámci substituce v LD Břeclav i na Slovensko. V roce 1968 jsem přešel na osobní dopravu, zprvu na parní lokomotivy řady 475.1 a po ukončení parního provozu a přeškolení na motorovou trakci na nové motorové lokomotivy řady 478.3, kde jsem jezdil až do roku 1984,“** popisuje Josef Mališka svoji profesní kariéru. V průběhu dalších let však z důvodu nemoci musel odejít do invalidního důchodu. Před tímto odchodem ještě stihnul přeškolení na elektrickou trakci a dvousystémové lokomotivy. Po uzdravení se vrátil k původnímu povolání a až do důchodu jezdil s osobními vlaky a rychlíky v turnusech LD Přerov.

Josef Mališka v obvodu bývalého LD Přerov, kde celý život pracoval.

Na začátku devadesátých let stál u zrodu ZO OSŽ LD Přerov, nejprve jako místopředseda, později jako předseda. **„Do funkce předsedy jsem byl oficiálně zvolen po rozdělovacím sjezdu OSŽ v Trnavě v květnu 1993. Strojvedoucího jsem ale dělal dále – na poloviční úvazek,“** přibližuje tehdejší dobu. V roce 1993 byl zvolen také do revizní komise tehdejší Oblastní rady odvětvových sekcí (OROS) a po zrušení této komise přešel do revizní komise OSŽ, kde působil až do sjezdu OSŽ v roce 2005. Rok nato odešel do důchodu.

V OSŽ se však angažoval i v důchodu dále a to jako předseda revizní komise ZO OSŽ DKV Přerov (dnes DPOV Přerov) až do roku 2013. V tomto období byl zvolen také předsedou zdejšího Klubu seniorů, kde působí dodnes. **„V současné době je nás v klubu 137 členů – seniorů, při jeho vzniku to však bylo kolem dvou stovek. Starší odcházejí a nových moc nepřichází,“** konstatuje Josef Mališka s povzdechem. Jako senior dále sleduje, spolu se svými kolegy, dění v OSŽ, dvakrát do roka se senioři, bývalí členové republikové rady DKV, scházejí na společných jednáních, které organizuje předseda Republikové rady seniorů OSŽ Kurt Mužík.

A jak Josef Mališka hodnotí Odborové sdružení železničářů, v němž je organizován již 25 let? **„OSŽ je jedním z nejsilnějších odborových svazů v republice i přesto, že neustálými organizačními změnami na železnici členů OSŽ ubývá. Bez OSŽ by České dráhy, včetně dceřiných společností, SŽDC, i nedrážní organizace vypadaly úplně jinak. To, že mají tyto organizace uzavřeny kvalitní kolektivní smlouvy a že se členové mají v případě potřeby na koho obrátit, je zásluhou právě OSŽ – to by si měli uvědomit i ti, kteří odborově organizováni nejsou.“**

Podobných odborářů jako je Josef Mališka je určitě celá řada a to nejenom v řadách seniorů. **„OSŽ funguje dobře právě proto, že se v něm angažuje celá řada zapálených lidí, často bez nároku na jakoukoliv odměnu – a to je myslím i dobrý příslib do budoucnosti této organizace,“** uzavírá Josef Mališka.

Miroslav Čáslavský

Zatímco vlakové soupravy přes Zlín střed byly v uplynulých letech obměněny, výpravní budova stále čeká na svoji modernizaci.

NAVŠTÍVILI JSME

Zlín střed

O zdvojkolejnění a elektrifikaci trati z Otrokovic do Zlína a dále Vizovic se hovoří již dlouhá léta, snad již od doby, kdy tuto trať v roce 1929 převzal nákupem majoritního balíku akcií do svých rukou od akciové společnosti otrokovicko–vizovické lokálky zdejší průmyslník a světoznámý občan Tomáš Baťa. V roce 1931 pak byl již jejím jediným majitelem. Trať samotná byla postavena v roce 1899 a ve svých počátcích spíše skomírala, než vydělávala. Baťa s ní měl velké plány, které však zhatila jeho předčasná smrt v roce 1932 a následná okupace Československa Německem. Od té doby se o modernizaci této trati stále jen hovoří, jedinou změnou je nasazení nových vozidel v osobní dopravě. Změní se na tom něco v současné době, kdy ministerstvo dopravy schválilo projekt elektrizace trati do Vizovic a její zdvojkolejnění v úseku Otrokovice – Zlín–střed? **„Moc tomu nevěřím,“** říká jeden ze zlínských výpravčích Petr Maňásek, který na zdejší trati slouží již osmnáctým rokem a podobných slibů již slyšel bezpočet. Stejnou skepsi vyjadřuje i celá řada občanů zdejšího kraje. SŽDC však slibuje, že se v roce 2019 již opravdu začne stavět. Současný ministr dopravy Dan Ťok uvedl, že osobní vlaky zde budou jezdit v patnáctiminutovém taktu a ze Zlína bude zavedeno přímé vlakové spojení do Brna. To by doplnilo již dlouhá léta trvající přímé železniční spojení Zlína s Prahou.

Dopravní kancelář v železniční stanici Zlín–střed je dnes vybavena moderním zabezpečovacím zařízením ESA 11, které nahradilo původní mechanické zabezpečovací zařízení. To zde dosloužilo v roce 2003 stejně jako výhybkáři v této stanici. Zachován však zůstal telefonický způsob dorozumívání mezi Zlínem a sousední stanicí Lípa nad Dřevnicí. **„Na opačnou stranu, do Malenovic, je jízda vlaků zabezpečována automatickým hradlem,“** doplňuje výpravčí údaje o technickém zabezpečení na trati a ve stanici.

Osobní vlaky zde jezdí ve špičce v hodinovém, ve směru do Otrokovic až v půlhodinovém taktu, soupravy osobních vlaků jsou tvořeny povětšinou Regionovami, doplněnými v posledních dvou letech jednotkami RegioShark. Osobní doprava je poměrně silná, vlaky rozhodně nezejí prázdnotou, v některých obdobích (např. při zdejším Trnkobraní, především však v době konání největšího českého rockového festivalu Masters of Rock ve Vizovicích) jsou osobní vlaky i přes doplněné posilové vozy beznadějně přeplněny.

Od roku 2003 přijíždí z Prahy do Zlína „Vlak plný úsměvů“ při příležitosti Dne dětí a Mezinárodního festivalu filmů pro děti, konaného ve Zlíně.

V noční době zde „odpočívá“ souprava rychlíku Zlínský expres, který sem přijíždí z Prahy před jedenáctou hodinou noční a zpět na cestu do Prahy vyráží ráno v 5.13 hodin. Mezi Zlínem a Otrokovicemi vlak vezou lokomotivy řady 750.7 nebo 754 z DKV Brno, v Otrokovicích pak je vlak přepřáhnut na elektrickou lokomotivu. **„Strojvedoucí a vlakvedoucí zde přespávají na nocležně a vlaková souprava je v zimě předtápěna,“** připomíná výpravčí elektrický předtápěcí stojan, který slouží pouze tomuto vlaku a to již od roku 1998.

Pokud se týká nákladní dopravy, ve Zlíně je největším přepravcem zdejší teplárna Alpiq, na jejíž vlečku vozí ČD Cargo v sezonu téměř denně 22 až 30 vozů naložených hnědým uhlím. **„Přibližně jednou za měsíc sem přiveze černé uhlí společnost AWT a jednou týdně i společnost IDS Cargo vápenec pro odsíření kotlů zdejší teplárny. Jiní přepravci ze zlínských kolejí téměř vymizeli,“** konstatuje výpravčí. Nákladní doprava je na trati z Otrokovic do Vizovic zajišťována dvěma páry manipulačních vlaků a jedním párem vlaků s kontejnery pro kontejnerové překladiště Metrans v Lípě. Občasným zpestřením zdejšího provozu jsou ucelené soupravy se zemědělskými produkty firmy Lukrom v Lípě, jejichž vozbu zajišťuje jak ČD Cargo, tak i jiní soukromí dopravci.

Miroslav Čáslavský

Dopravní kancelář v železniční stanici Zlín–střed je dnes vybavena moderním zabezpečovacím zařízením ESA 11. Na snímku výpravčí Petr Maňásek.

VŠIMLI JSME SI

● **DO PLZNĚ** na konci dubna přijede z bavorského Furth im Wald obří kráčející drak známý z lidové hry Drechenstich – Skolení draka. Přibližně jedenáct tun těžký, 15,5 metrů dlouhý a 4 m široký drak, který chrlí z tlamy plameny až do vzdálenosti pěti metrů a který doposud nikdy neopustil Německo, přijede do Plzně na Bavorské dny v rámci projektu Plzeň – Evropské hlavní město kultury. Drak je v Guinnesově knize rekordů zapsán jako největší kráčející robot na světě. V Plzni se v neděli 26. 4. předvede v chůzi, ukáže, jak řve i jak chrlí oheň z tlamy a z nozder, a postaví se na zadní nohy. Pokud se poslední dubnový víkend chystáte do Furth im Waldu navštívit tento světový unikát, tak vězte, že v ten čas bude v Plzni.

● **OD 19. BŘEZNA** byla zavedena náhradní autobusová doprava (NAD) na trati Rakovník – Louny v úseku Rakovník – Domoušice ve Středočeském kraji. Důvodem je sesuté drážní těleso zmíněné železniční tratě v km 21,3 – 21.2. Uvedení postiženého úseku do provozu bude samozřejmě vyžadovat nemalou finanční částku. NAD zde bude tudíž jezdit místo vlaku do odvolání.

● **DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU** byl ve středu 8. dubna spuštěn opravený podchod v Olomouci hl. n. Značně se tak ulehčilo přetíženému podchodu, určenému převážně pro výstup z vlaků a pro průchod do čtvrti Hodolany, který po dobu oprav zajišťoval příchod i odchod cestujících, často za velice svízelných podmínek z důvodu snížené kapacity. Opravený podchod ve vstupní hale nádraží je nově vybaven eskalátory pro příchod k vlakům i odchod od vlaků, které významně zvýšily komfort cestování v této značně frekventované železniční stanici.

● **LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA** v Ostravě – Mošnově je historicky první v České republice, na něž se dá dojet vlakem. Od 13. dubna sem z Ostravy zajíždí jednotky CityElefant, od prosince je nahradí jednopatrové jednotky Regiopanter. Vlakové spojení na letiště budou využívat také lidé, dojíždějící za prací do vznikající průmyslové zóny Ostrava–Mošnov. České dráhy plánují také vlakové spojení na ostravské letiště z různých částí země, především z Prahy a z jihomoravského kraje. První zkouškou tohoto spojení budou zářijové dny NATO. Mošnovské letiště současně slouží jako ukázkový příklad pro napojení železnice a letiště i v jiných městech, především na největší české letiště v Praze–Ruzyni.

ZE SVĚTA

Slovenská dráha obvinila RegioJet z cenové války

Státních IC vlaků bude na Slovensku od poloviny dubna jezdit namísto dosavadních 41 jen 25 týdně. **„Komerční vlaky Železniční společnosti Slovenské republiky** (ZSSK) **vtahuje soukromý dopravce do nesmyslné cenové války, jež je v rozporu se všemi pravidly ekonomického chování,“** prohlásil v deníku Hospodárske noviny z 24. března generální ředitel Pavol Gábor. **„V zájmu eliminace dopadů a možných ztrát je nevyhnutelné přijmout opatření na straně nákladů,“** zdůraznil Gábor. **„ZSSK odmítá cenovou válku, rozpoutanou soukromým dopravcem na železniční trase Bratislava – Žilina – Košice, která způsobuje všem dopravcům vysoké ztráty,“** dodala mluvčí ZSSK Jana Morháčová. Na obvinění reagovala okamžitě česká firma RegioJet, podle jejíhož prohlášení **„IC vlaky ZSSK byly dlouhodobě ztrátové ještě před příchodem žlutých vozů na trati Bratislava – Žilina – Košice a zpět a za poslední rok vygenerovaly ztrátu tří miliónů eur“.** Podle tvrzení RegioJetu v prosinci 2014 odešla většina cestujících do vlaků RegioJet, **„za lepšími službami, ale především se stát a ZSSK ´vykanibalizovaly´ samy bezplatnou dopravou v rychlících, které téměř polovinu slovenské veřejnosti vozí zdarma“.**

Jan Hála

Čína: Více než 4500 km nových vysokorychlostních tratí

K přelomu let 2014/15 bylo v Číně uvedeno do provozu 4593 km nových vysokorychlostních tratí (minimální rychlost 250 km/h). Pokud by se počítaly tratě s rychlostí do 200 km/h, pak by se jednalo o 5227 km.

Polovina tratí se nachází na jihovýchodě Číny. Některé úseky jsou stavěny až na rychlost 350 km/h, ale prozatím jsou provozovány rychlostí max. 300 km/h. Zde se jedná o úseky Hangžou východ – Chang–ša jih (927 km) a Chang–ša jih – Xin–huang západ (420 km).

Z E–R International, 3/2015, zpracoval –sh–

Jak si v Rakousku stěžují na dráhu

V minulém roce podali uživatelé Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) 781 stížností, což bylo o 1,2 % více, než v roce 2013. Z uvedeného čísla, jež zahrnuje provoz jak osobních, tak nákladních vlaků, se 85 % v roce 2014 týkalo osobní dopravy – o 3 % méně, než rok předtím, upřesnila počátkem března v deníku Der Standard vedoucí kontroly ÖBB Maria–Theresia Röhsler. Tento pozitivní trend zdůvodnila zlepšením řešení stížností pasažérů s tím, že více než 90 % případů bylo kladně vyřízeno.

Od léta letošního roku má vzniknout Agentura pro práva cestujících, jež bude řešit problémy zákazníků kolejové, autobusové, letecké a lodní dopravy, takže vše bude takříkajíc pod jednou střechou, konstatovala paní Röhsler. Podle jejího odhadu nový orgán bude každoročně řešit více než 3000 stížností, z nichž bude na železniční, letištní a autobusovou dopravu připadat po tisíci případů a 50 na lodní. Náklady na provoz Agentury, které odhadla na 586 000 eur ročně, ponesou ze 40 % přepravní podniky a z 60 % spolková vláda.

Jan Hála

DB investuje 1 miliardu eur do sanace tunelů

Do roku 2019 chce železnice v Německu obnovit 18 tunelů, do roku 2024 by to mělo být dalších 36. Mnohé z těchto tunelů mají svoji historickou hodnotu a význam. K nejdražším projektům, které se v současnosti realizují, patří obnova 135 let starého tunelu „Kaiser–Wilhelm“ u Cochemu na Mosele (Porýní–Falcko). Zde by mělo být do roku 2016 investováno 200 mil. eur.

Za období následujících 5 let by mělo být na sanaci vydáno přibližně 1 mld. eur, což je podle současného investičního programu DB Netz AG dvojnásobek. Prostředky by měly plynout z nejnověji uvolněných prostředků na modernizaci od státu a železnice.

Z Transportweb, 9. 1. 2015, zpracoval **-sh-**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 8 – 15. května 1990

Obzor č. 8 přinesl obsáhlý rozhovor s ministrem dopravy Ing. Františkem Podlenou a novým ústředním ředitelem ČSD Ing. Ivo Malinou (který byl uveden do funkce 6. dubna). František Podlena seznámil čtenáře s návrhem nového strukturálního uspořádání, tedy s vytvořením čtyř oblastních ředitelství se sídly v Praze, Bratislavě, Plzni a Olomouci.**„Nové uspořádání má odstranit to, co bylo na minulém způsobu nejvíc nevyhovující: duplicitu v řízení a přebujelou administrativu. Cílem je co největší operativnost, efektivnost a decentralizace pravomocí,“** odpovídá Ing. Podlena na otázku Obzoru. **„V řízení dopravy musí dojít k naprosté změně myšlení, k odklonu od pevného plánu k podnikání a komerční činnosti. Tomu musí odpovídat i nový systém řízení, který by měl časem být schopen řídit odděleně provoz a infrastrukturu železnice,“** vyjádřuje své představy o řízení ČSD nový generální ředitel Ing. Ivo Malina a dále seznamuje čtenáře Obzoru s hlavními personálními změnami: **„Odvolávám všechny náměstky a pověřuji je řízením do doby, než proběhne konkurs na obsazení jejich funkcí.“** Dodává, že konkursním řízením budou obsazena i místa ředitelů odborů a oblastních ředitelů. **„Kromě těchto základních změn dojde k postupnému snížení počtu pracovníků ústředního ředitelství tak, jak bylo dohodnuto společně s ministerstvem a Odborovým sdružením železničářů,“** uvádí dále.

Obzor dále mimo jiné informuje o jednání ústředí OSŽ, které zasedalo ve dnech 18. – 19. 4. v Senohrabech. Ústředí OSŽ na tomto jednání mimo jiné rozhodlo o ustavení Oblastních rad odvětvových sekcí. Jak je specifikováno na druhé straně čísla, Oblastní rady odvětvových sekcí (OROS) OSŽ jsou ustaveny při oblastních ředitelstvích Praha, Bratislava, Plzeň a Olomouc a jsou složeny ze zástupců jednotlivých sekcí těch odvětví, která jsou řízena Ústředním ředitelstvím ČSD. Za výkonné tajemníky OROS byli zvoleni: František Benč za OROS Praha, Imrich Sedláček za OROS Bratislava, Karel Zach za OROS Olomouc a Jiří Brunclík za OROS Plzeň. **„Úkolem OROS je vystupovat jako příslušný odborový orgán OSŽ ve smyslu zákoníku práce vůči oblastním ředitelstvím a vykonávat ve vztahu k hospodářskému vedení funkce v oblasti součinnosti, spolurozhodování a kontroly.“**

Druhého jednacího dne se zúčastnili zástupci ministerstva dopravy a Ústředního ředitelství ČSD v čele s Ing. Ivo Malinou, který odboráře seznámil s probíhajícími organizačními změnami a zodpověděl řadu dotazů.

Obzor č. 8 dále mimo jiné informuje o změnách v závodním stravování (rozšíření možnosti příspěvku z FKSP) či při organizování letních dětských táborů. Poprvé zde najdeme cestovatelskou rubriku Železničářské toulky.

Zdeňka Sládková

POTKALI SE ZNOVU V BŘEZNU NA PLÁŽI

Zima ještě neřekla poslední slovo, ale tady je docela příjemně. Pro třiatřicet bývalých zaměstnanců Elektroúseku Ústí nad Labem je tohle místo setkání – restaurace Na Pláži, nedaleko Děčína, opět po roce místem, kde si mohou v klidu popovídat. Téměř všichni, kdo jsou dnes tady, jsou už v důchodu, jenom Honza Chomistek, kterému patří dík za to, že setkání organizuje, pracuje ještě jako montér na trakci. Přestože mnozí z účastníků to sem do Vilsnice mají trochu z ruky, přijedou vlakem. Dnes je tu i můj vedoucí čety výroby Franta Šedivý. Ten přijel až z Úštěku. U něj jsem nastoupil na práci v Jestřebí v roce 1969 a neviděli jsme se snad třicet let. Většina z přítomných jsou elektrikáři, kteří celý život u firmy pracovali a z ní odešli do důchodu. Probírají se nejrůznější životní osudy, někomu odešel nejbližší člověk, jiný se utkal s těžkou nemocí. Vzpomene se i na kamarády, kteří už mezi námi nejsou. Veselé příhody střídají ty smutné, ale snad všichni vzpomínají s jistou hrdostí na to, co se všechno tehdy udělalo. Nemohou se nějak srovnat s tím, že všechny práce se dnes zadávají soukromým firmám. Především jsou ale všichni rádi, že se zase vidí, že jsou po roce nějakou hodinu opět spolu. Vždyť spolu prožili velký kus svého mládí a života.

Miroslav Gloss

Snímek ze setkání bývalých zaměstnanců Elektroúseku Ústí nad Labem.

PRÁVNÍ PORADNA

Přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů (1/3)

Přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů lze zařadit mezi právní instituty v praxi spíše problematické a to zejména z důvodů jeho malé četnosti, ale i tím, že je provázen snahami některých zaměstnavatelů řešit danou situaci způsobem finančně co nejúspornějším.

Podle § 338 odst. 2 zákoníku práce **přecházejí práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů v případech, dochází–li:**

- k převodu zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli,
- k převodu části zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli,
- k převodu úkolů nebo činnosti zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli nebo
- k převodu části úkolů nebo činnosti zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli.

Práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů mohou přejít od dosavadního zaměstnavatele na někoho jiného (§ 338 odst. 1 ZP) jen tehdy, **splní-li se předpoklady, které zákoník práce nebo zvláštní právní předpisy** (např. zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a zákon č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení - insolvenční zákon - apod.) **stanoví** jako důvod k přechodu práv a povinností mezi zaměstnancem a jeho zaměstnavatelem a jsou uplatňována pouze vůči zaměstnancům, jejichž pracovněprávní vztah ke dni převodu trval.

Za přejímajícího zaměstnavatele se bez ohledu na právní důvod převodu, jeho formu a na to, zda dochází k převodu vlastnických práv, považuje právnická nebo fyzická osoba, která je způsobilá jako zaměstnavatel pokračovat v plnění úkolů nebo činností dosavadního zaměstnavatele nebo v činnosti obdobného druhu.

Částí zaměstnavatele se pak rozumí jeho organizační složka, jednotka, útvar nebo jiná složka, která vyvíjí v rámci zaměstnavatele relativně samostatnou činnost, kterou se podílí na plnění úkolů – předmětu činnosti samotného zaměstnavatele. Taková složka má zpravidla vyčleněny určité prostředky (např. motorová vozidla, přívěsy, návěsy apod.) a prostory (např. garáže, budovy apod.) k provozování této činnosti, zpravidla je uvedena ve vnitřním organizačním předpisu zaměstnavatele (v organizačním řádu) a v jejím čele obvykle stojí vedoucí zaměstnanec zaměstnavatele (vedoucí oddělení). O převod části zaměstnavatele k jinému zaměstnavateli se jedná tehdy, vyčlení-li se z právnické osoby (např. státní organizace, akciové společnosti apod.).

Za úkoly nebo činnost zaměstnavatele se pro tyto účely považují zejména úkoly související se zajištěním výroby nebo poskytováním služeb a obdobná činnost podle zvláštních právních předpisů, které právnická nebo fyzická osoba provádí v zařízeních určených pro tyto činnosti nebo na místech obvyklých pro jejich výkon pod vlastním jménem a na vlastní odpovědnost.

V posledním období je v praxi velmi intenzivně používán **pojem „outsourcing“**, který vychází ze spojení dvou anglických slov a v odborné literatuře je překládán jako „vytěsnění“ nebo „odsunutí.“ V praxi se „outsourcing“ nejčastěji využívá pro odčlenění technologií a informačních systémů, účetní zabezpečení činnosti podniku, pro kancelářské služby, logistickou podporu, služby, oddělení dopravy, právní služby apod.

Z Nálezu Ústavního soudu České republiky (II. US 69/03) vyplývá, že tzv. „outsourcingem“ se rozumí vytěsňování činností, které přímo nesouvisí s předmětem činnosti zaměstnavatele, jsou však pro jeho činnost potřebné.

Zadáním těchto činností odborným a specializovaným firmám zaměstnavatel předpokládá vytvoření prostoru pro intenzivnější zaměření se na svou hlavní činnost a ekonomickou výhodnost takového rozhodnutí. Realita však pro zaměstnavatele nebývá vždy příznivá.

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

Pohled na část účastníků oslav 25 let Odborového sdružení železničářů v Kolíně. *Snímek Michael Mareš*

Odborové sdružení železničářů oslavilo 25 let

(Pokračování ze str. 1)

Jménem svým i jménem generálního ředitele SŽDC pozdravil účastníky oslav ředitel personálního odboru SŽDC Ing. Pavel Koucký.**„Je to výročí zkušené organizace, která dokáže formulovat své požadavky a vyžadovat jejich plnění,“** uvedl Ing. Koucký a krátce informoval o aktuálním dění v SŽDC, které vzhledem ke vzrůstající investiční činnosti znovu po letech nabírá nové pracovníky. Zasedání pozdravil i bývalý dlouholetý funkcionář OSŽ Václav Pech. Poznamenal mimo jiné, že v době, kdy byl ve funkci, se udělalo pro členy OSŽ hodně, ale nedá se to srovnat s tím, co musí zvládnout současné vedení. Toto úsilí je třeba podle jeho slov velmi ocenit.

U příležitosti oslav 25 let OSŽ předal předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša 23 zaměstnancům čestné uznání a poděkování za dlouholetou práci pro Odborové sdružení železničářů od jeho založení v roce 1990. Vyznamenáni byli: Petr Bazger, Jiří Bláha, Jiří Bulíř, Jiří Cenek, Josef Hák, Petr Hána, Josef Holec, Iva Holzknechtová, Karel Hybš, Bořivoj Jiránek, Ludovít Kovács, Alois Malý, Jaroslav Nastoupil, Stanislav Nosek, Miroslav Ondruch, Pavel Pintner, Petr Polák, Danuše Polášková, Bohumír Reitmayer, PhDr. Zdeňka Sládková, Pavel Střihavka, Karel Šimáček a Jan Wellart.

Po oficiální části měli účastníci oslav možnost si společně popovídat, zavzpomínat nebo si i zatančit.

Zdeňka Sládková

NÁZORY

Pohádka o panu Spořivém, panu Hezkém a železničářích třetí třídy

Milé děti,

žili, byli na železnici páni železničáři. Jedni pracovali od pondělí do pátku v teplých klimatizovaných kancelářích, to byli železničáři první kategorie. Pak tam pracovali železničáři druhé kategorie, kteří pracovali ve dne v noci, v zimě, v létě, svátek nesvátek, zkrátka nepřetržitě.

Hodní páni ODBORníci vyjednali na vedení pro pány železničáře druhé kategorie příplatky za to, že jejich práce je těžší než práce v kanceláři. Nebylo to moc, nějakých 12 grošíků, ale páni železničáři druhé kategorie za to byli rádi.

Pak ale přišel pan Spořivý a řekl, že se v noci mašinkám moc jezdit nechce a proto tam, kde je mašinek málo, udělá v noci z pánů železničářů na pár hodin obyčejné hlídače.

Tím vytvořil třetí kategorii železničářů. Ti mají stejné pupíčky, které musí krmit, i stejnou dírku do zadečku jako železničáři druhé kategorie a taky nechodí do práce pro radost, ale pro peníze, jenže proto, že jsou z nich v noci obyčejní hlídači, musí teď chodit víckrát do práce, aby splnili normu.

To se pánům železničářům pramálo líbilo, ale věděli, že proti panu Spořivému sami nic nezmohou. Šli pro to za panem ODBORníkem Hezkým, aby za ně šel do sporu s panem Spořivým.

Jenže milé děti, pan Hezký chce být Hezký na obě strany, s panem Spořivým si rád zajde na kafíčko, takže z toho nic nebylo.

Na rozdíl od pana pohádkáře to pan Hezký nevidí jako špatné řešení. Lze totiž téměř s jistotou předpokládat, že pokud by nedošlo k zavedení povolání „střežení pracoviště na DPČ“ na pracovištích, kde mašinky třeba několik hodin vůbec nejezdí, ozvali by se vypravěči pohádek z tratí, kde jezdí mašinky celou směnu, že je nespravedlivé, aby měli za hodinu práce stejné peníze jako ti na tratích, kde mašinky chvílemi moc nejezdí! A tak by se potom meziročně přidalo jen těm zatíženějším (kde jezdí mašinky pořád) a na méně zatížených pracovištích by mzda nerostla. Naopak zavedením DPČ střežení pracoviště nastala situace, že za práci, když mašinky jezdí, jsou všude stejné penízky a když mašinky nejezdí, je možné získat další (byť na hodinu cca poloviční) penízky za „brigádu“ při hlídání pracoviště. Takže železničářům třetí třídy fakticky přibyly měsíčně navíc nějaké grošíky. Je tohle opravdu horší řešení, jestliže jde o to nakrmit dobře všechny pupíčky?

Panu Spořivému to přidalo na sebevědomí a zavedl pravidlo, podle kterého je hlídání hlídačů vlastně přerušení nepřetržité směny a páni železničáři třetí kategorie si proto nezaslouží celých 12 grošíků příplatku, ale jenom 10.

Zde se pan pohádkář (určitě ne záměrně) trochu plete. V PKS SŽDC platné pro rok 2013 byl pro železničáře druhé i třetí kategorie příplatek 10 grošíků (12 zde vůbec nebylo!). A pan Spořivý se s panem Hezkým dohodli, že od roku 2014 železničářům druhé kategorie dají místo deseti dvanáct grošíků a těm třetí kategorie ponechali deset. Takže nikomu nic nesebrali, ale pouze nepřidali všem! Přidali jen těm, kteří si nemohou vydělat jako hlídači na DPČ další grošíky. Je to tak špatně? A kromě toho pan Hezký s panem Spořivým zavedli nový příplatek 250 grošíků měsíčně, pokud pan železničář (často právě třetí kategorie) alespoň na jedné směně prodává jízdenky cestujícím... Ale to se samozřejmě nepočítá.

Pan Hezký to s ním opět prodiskutoval „na kafíčku“ a pod nové nařízení se podepsal.

Stěžovatele odbyl s tím, že jestli chtějí, může objednat kočár a zavést je do otrokářovy fabriky, aby páni železničáři viděli, jak se mají dělníci jinde, a nežehrali na svoji práci. Páni železničáři sice dál žehrali, ale bylo jim to, milé děti, houby platné.

Letos o Vánocích nadělili páni ODBORníci pánům železničářům druhé kategorie pěkný dárek. Kartičky na obědy za 100 grošíků. Jenže pan Spořivý už ví, že páni železničáři třetí kategorie nemají u pana Hezkého žádné zastání a proto rozhodl, že pánům železničářům třetí třídy musí stačit kartičky za 80 a i to je skoro moc.**A zase to samé. Pan vypravěč nezmiňuje, že se všem železničářům zvedla hodnota stravenky ze 70 na 80 grošíků, ale pouze to, že těm „druhotřídním“ na 100 a těm třetí třídy ne! Prostě já jsem byl okraden, protože někomu jinému třeba přidali více….zločin, hrůza!!!**

Ano, ano, milé děti, tak to chodí na železnici u mašinek. Když vás okrade ježibaba v novinové chaloupce, je to zlodějina a ježibabu za to zavřou. Zato když vás okrade pan Spořivý s panem Hezkým, říká se tomu úspora mzdových prostředků a panu Spořivému za to dají prémie.

Říkám si, milé děti, jestli taková prasečinka prošla panu Hezkému s panem Spořivým i u vás, nebo jestli to tak funguje jen v našem království, známém jako Okólo Hradce.

Jestli nám napíšete, že v jiných královstvích dostáváte za směny s přerušením (střežením) stravenky a hodinové příplatky v plné výši budeme muset našeho pana Hezkého nakopat a to tak, že s rozběhem.

Víte ale milé děti, co je také zajímavé a o lidské povaze velice poučné? No že panu pohádkáři z železničářů třetí třídy vůbec nevadí, že profese infrastruktury nemají KOP, nebo že mají delší pracovní dobu a neplacené přestávky nebo „domácí“ pohotovost kousek od svého pracoviště. Od těch automaticky očekává, že mu budou jeho výhody ze srdce přát a nebudou mu závidět, tak jako on „oprávněně“ závidí pár grošíků železničářům druhé třídy. Ale lidé z infrastruktury to (světe div se) vnímají a pro pana Hezkého je mnohdy docela obtížné je přesvědčit, aby nešli pana ukřivděného pohádkáře ze železničářů třetí třídy nakopat… Dovede si to pan pohádkář vůbec představit? Asi těžko, dokud se mu toho zážitku nedostane..

Zazvonil zvonec a pohádky je konec, ale pro ty, co neusnuli, mám ještě pár otázek.

Je skutečně noční střežení tak odlišné pracovní zařazení, že zaměstnavatel může tvrdit, že už nepracujeme v nepřetržitém režimu? A pokud ano, nemáme náhodou z tohoto tolik jiného výkonu právo na další stravenku, překračuje-li pravidelně 4,5 hodiny?

Jaké podmínky musíme splnit pro přiznání 12Kč příplatku ve směnách, kdy se přerušení kvůli jízdě vlaků nakonec zruší? Hodinově nám to mzdovka občas doplatí, ale krácení příplatku nikdo neřeší. O tom, jak řešit skutečnost, že se 12 Kč připlácí i na denní směny, ani nemluvím. Moc rád bych viděl tu šarádu, jak by se to řešilo v případě, že by nám za nepřerušené směny chtěli příplatky doplácet.

Tak a teď už dobrou noc děti a příště si povíme zase jinou, třeba tu o líné červené Cargulce, která si nechtěla chodit k panu továrníkovi pro zlaťáky..

–ij–
Tučné doplnění: pan Hezký

Dnes je ten slavný den…

Dnes *(13. 4., pozn. red.)* je ten slavný den, kdy provoz osobních vlaků do Mošnova na letiště byl zahájen… Radost z toho však kalí téměř stoprocentní absence přípojů ve stanici Studénka (a to v obou směrech) k vlakům ze/ve směru Olomouc/Přerov/Hranice na M. Pro tuto relaci prakticky zcela nepoužitelné spojení.

Tak např. cesta z Přerova do Mošnova (71 km) trvá 2,26 hodiny, přitom do Vídně (190 km) trvá 2 hodiny, do Prahy (272 km) se to stíhá za 2,49 hodin… Celé je to absurdní divadlo v režii ješitných úředníků ostravského hejtmanátu…

Jiří Zajíček

Na co je jízdní řád?

Na jaře se objevilo tolik změn v jizdním řádu, které byly publikovány v tištěné podobě, že knižní jízdní řád můžeme vyhodit. Vlaky jezdí po jiných tratích, jezdí na jiná nádraží. Údaje na internetu jsou často zavádějící.

Například před několika dny jsem si jen tak z legrace vyhledával spojení po internetu. Když jsem hledal spojení do Světlé nad Sázavou, počítač mi sdělil, že vlak jede jen v pracovní dny. Podíval jsem se do knižního vydání a zjistil jsem, že vlak jede jen v pracovní dny, a to v úseku H. Brod – H. Cerekev. V úseku Kolín – Havlíčkův Brod jel denně. A takových nesmyslů jsem našel na internetu více.

Ve většině uzlových stanic jsou vyvěšeny mapy výluk na týden dopředu. Nechápu, proč to nejde v Kolíně a musím jezdit do Pardubic, protože nejsem zvědavý na náhradní autobusovou dopravu.

Josef Matucha

Nevkusná pocta

Ano, jedině tak se dá nazvat cedule na nádražní budově v žst. Hranice na Moravě–město. Už reliéfní rám ohraničující desku signalizuje starší původ, ale člověk se pozastaví nad umístěním a rozvržením písma na Pamětní ceduli. Písmo je na desku vsazováno (a patrně lepeno), čili nebyl problém si ho předem položit tak, aby v jednom řádku bylo CELÉ SLOVO... jenže – chyba se stala ne jednou, ale zrovna DVAKRÁT, což už je neomluvitelné !!! Můj dotaz k problému zní – dá se tento kiks ještě napravit? Pan Augustin Maňas by si to jistě zasloužil**…**

Hana Dostálová

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Zvláštní vlak Posázavského Pacifiku projíždí po trati 212 mezi zastávkami Český Šternberk a Soběšín.

Posázavský Pacifik opět vyrazil

O velikonočních svátcích byla zahájena nová turistická sezona. Nebylo tomu jinak ani v romantickém údolí řeky Sázavy. Při této příležitosti vypravila společnost Posázavský Pacifik v sobotu 4. 4. 2015 z Benešova u Prahy do Kácova a zpět zvláštní nostalgický motorový vlak. Soupravu sestavenou z vozů 020 Bix a služebního vozu Da–k vezla motorová lokomotiva zvaná „Malý Hektor“ 720.509–9. Cestující tohoto vlaku si mohli vybrat, zda navštíví hrad Český Šternberk, klášter v Sázavě, nebo starou sklářskou huť. A nebo jen tak posedět a ochutnat velikonoční pivní mok v místním pivovaru v Kácově. Na sobotní večer pak Posázavský Pacifik připravil pro širokou veřejnost v Kulturním domě v Čerčanech již 12. ročník Country plesu Posázavského Pacifiku, na kterém hrála místní country kapela Bessoni.

Na další nostalgické jízdy pořádané společností Posázavský pacifik se můžeme těšit na prvního máje.

Vít Mareš

Železniční muzeum ČD v roce 2015

Jistě nejeden příznivec naší železnice a milovník mašinek se již nemůže dočkat toho, až se po dlouhé zimní přestávce otevře opět brána Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Abych zjistil, na co že se zde můžeme v tom letošním roce těšit, vypravil jsem se ve čtvrtek 5.3. vlakem do Lužné. Krátce po půl desáté sedím již v příjemně vytopené klubovně a povídám si u kafíčka s osobou nejpovolanější, s Ing. Františkem Kaplanem, co že pro nás v železničním muzeu letos připravili.

Prvně se v letošním roce otevře brána ŽM o posledním dubnovém víkendu, **v sobotu 25. 4.** Jako vždy ale dojde k oficiálnímu zahájení muzejní sezony o **„Prvním parním víkendu v ŽM ČD“** ve dnech 16. – 17. 5. Pro všechny příznivce parních mašinek bude opět vypraven z Prahy Masarykova nádraží do Lužné a zpět parní vlak (477.043, 534.0323). Hned následující sobotu, 23. 5., se vypravíme z Lužné **„Historickým vlakem do Bochova“.** Akce je pojata jako vzpomínka na provoz motorových vlaků na „Bečovce“ (M 240.0100, M 262.076). Na další sobotu, 30. 5., je přichystána oblíbená akce **„Dětský den v železničním muzeu“,** určená především (nejen) našim dětem. Již tradičně se po ránu vydá z Loun do Lužné na cestu parní vlak, v čele s mašinkou 534.0323 „Kremákem“. Každoročním vyvrcholením muzejní sezony jsou červnová setkávání lokomotiv rozličných řad. Letos se o víkendu 20. – 21. 6. bude konat v areálu ŽM **„Setkání parních lokomotiv ke 160. výročí Buštěhradské dráhy“.** Při této akci se budou moci návštěvníci železničního muzea setkat s celou plejádou parních mašinek. Do muzea bude vypraven z Prahy hl. nádraží každý den parní vlak. V rámci „setkání“ se budou po tratích kolem Lužné pořádat „spanilé jízdy“ parních vlaků (Lužná – Krupá – Řevničov a zpět). Další z akcí, těšící se velké oblibě, je pořádání prázdninového výletu **„Parním vlakem z muzea k Berounce“.** V sobotu 25. 7. nás zaveze mašinka „Všudybylka“ 354.195 z Lužné do Berouna a zpět. Koncem prázdnin se vydává již pravidelně z Lužné do Chomutova parní vlak na akci **„Parním vlakem z muzea do muzea“.** Letos se koná tato jízda 29. 8. v „režii“ „Kremáku“ 534.0323. V Chomutově bude možnost navštívit Depozitář NTM. Muzejní sezona bude v ŽM v Lužné ukončena 10. – 11. 10., opět **„Posledním parním víkendem v ŽM“,** spojeným letos s **„Model víkendem“.** Z Prahy Masarykova nádraží bude vypraven pro zájemce parní vlak (477.043, 534.0323). V průběhu letních prázdninových měsíců se opět počítá se sobotním provozem parních vláčků na **„Kolešovce“,** jmenovitě ve dnech 11., 18. a 25. 7. a 1., 8., 15., 22. a 29. 8. S ohledem na letošní plánovanou enormní výlukovou činnost v síti SŽDC dojde možná u některých parních vlaků ke změně trasy (např. chystaná výluka trati Rakovník – Beroun). Proto bude nutno sledovat internetové stránky ŽM ČD, případně aktuální informace bude možno nalézt rovněž na Facebooku.

Velmi by se mýlil ten, kdo by si myslel, že v současné době Železniční muzeum ČD spí zimním spánkem. Opak je pravdou. Muzejní sezona pomalu klepe na dveře a práce je stále dost. Rušno je zejména v opravárenské hale. Jak mě informuje Ing. Kaplan, probíhá zde v současné době (mimo jiné) oprava stroje 433.001. Minulý týden byl proveden závaz všech dvojkolí a nyní probíhá montáž spojnic. Po dodání opraveného kotle od externí firmy bude dokončována kompletace lokomotivy. V „péči“ zdejších opravářů je také stroj 555.0153. Exponáty ŽM obohatí klasický původní uhlák Buštěhradské dráhy. Pracovníci DHV dokončují jeho renovaci kompletací dřevěné nástavby na „autentický“ podvozek. V areálu je možno vidět rovněž osobní vozy, tzv. „Rybáky“, známé především z „Posázavského Pacifiku“. U nich jsou prováděny opravy, mimo jiné vodního hospodářství (plastové nádrže).

V měsíci dubnu se počítá s rekonstrukcí části zdejšího kolejiště, opravy se dočká i prostor u jídelního vozu. Průběžně probíhají rovněž práce na jednotlivých expozicích a předělává se modelové kolejiště. Kdo přijede do Lužné vlakem, jistě si všimne, že ve stanici bylo opraveno skladiště a nyní se pracuje na vodárně. Zkrátka v Železničním muzeu ČD to stále žije, bez ohledu na roční dobu. A i v tom letošním roce bude mít svým návštěvníkům rozhodně co nabídnout. Připomeňme, že od 25. 4. až do konce května bude muzeum otevřeno o víkendech a svátcích. Od 1. 6. do 31. 8. denně mimo pondělí a od 1. 9. do 28. 10. opět jen o víkendech a státních svátcích. Tak brzy na viděnou v Lužné, vážení.

A. K. Kýzl

Živo je v opravárenské hale, kde pracovníci DHV provádějí opravu parní mašinky řady 433.001. Po závazu všech dvojkolí následuje montáž spojnic.

Zdejší mašinky a ostatní exponáty čekají už netrpělivě na své první letošní návštěvníky.

Setkání legend aneb „S rybičkou přes čtyři kraje“

Snad každý kluk měl v době svého dětství malý skládací nožík ve tvaru rybičky. Právě její zvětšenina byla umístěna na čele parní lokomotivy 475.111, jejímž majitelem je plzeňský Iron Monument Club která byla v čele zvláštního vlaku sestaveného celkem z devíti vozů, z nichž první byl doprovodný vůz lokomotivy a dva historické vozy „rybák“ spolku Iron Monument Club. V dalším voze bývalé řady Ds byla uspořádána prodejní výstava nožů firmy Damasteel AB Sweden z damascénské oceli. Dále byl vlak sestaven z pěti lehátkových vozů Bcee (ČD Cargo) domovské stanice Ústí nad Labem. Na postrku potom byla dieslová lokomotiva 749.019 (ČD Cargo) která rovněž v noční době zajistila vytápění vlaku. Vlak jel totiž nejen přes čtyři kraje, ale cestující v něm díky lehátkovým vozům měli možnost přenocovat. Podmínkou byly vlastní lůžkoviny a platná jízdenka, která se dala zakoupit v ceně 1500 Kč na celou třídenní jízdu zvláštního vlaku. Na jednotlivé dny byla cena nižší. V pátek 27. března stála jízdenka na úsek Plzeň – Žatec – Lužná u Rakovníka a Beroun 600 Kč. V Podbořanech bylo možno navštívit Muzeum Volyňských Čechů, v Žatci na cestující čekala návštěva chmelového majáku a v Lužné u Rakovníka prohlídka zdejšího železničního muzea.

V sobotu potom vlak pokračoval z Berouna přes Příbram s návštěvou hornického muzea a přes Písek s prohlídkou Křižíkovy elektrárny, aby jízdu ukončil v Horažďovicích předměstí. Jízdenka na tento den činila 400 Kč.

V neděli vlak pokračoval přes Sušici do Klatov a Janovic nad Úhlavou, kde parní lokomotiva pro zájemce zapózovala u mechanických návěstidel. V poslední den jízdy vlaku bylo jízdné 500 Kč.

Díky pořadatelům bylo tudíž během pár dní možno navštívit různá muzea, která jsou od sebe vzdálena i stovky kilometrů. Celá akce se setkala s velkým zájmem veřejnosti. Ke koupi byla limitovaná série kapesního nože v krabičce s logem akce, jejíž cena činila 250 Kč. **JaR**

Vyzdobené čelo parní lokomotivy 475.111 zachycené v Žatci při pobytu na hlavním nádraží.

Příjezd parního vlaku s názvem „Setkání legend“ v Žatci na západním nádraží s další legendou v pozadí, kterou je bývalý Dreherův vývozní pivovar. Pivo z něj se vyváželo nejen do Německa, ale i do Ameriky. Ve své době se jednalo o nejmodernější pivovar v c. k. monarchii a do dnešní doby je zde zaústěna železniční vlečka.

Přijďte se na nádraží pobavit!

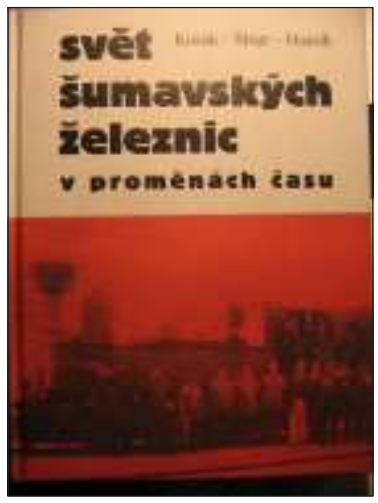
Vernisáží výstavy kreslených vtipů Miroslava Bartáka byla ve středu 15. 4. 2015 odpoledne na Masarykově nádraží v Praze zahájena putovní výstava tohoto známého humoristy, kreslíře, karikaturisty, ilustrátora, grafika a výtvarníka. Miroslav Barták je například autorem grafiky speciálního Šachového vlaku 2015, který projede v říjnu letošního roku Českou republikou, Německem, Rakouskem, Polskem a Slovenskem. Veřejnost a cestující si budou moci výstavu kreslených vtipů prohlédnout ve dvoraně Masarykova nádraží od středy 15. dubna do 29. dubna, pak se výstava přesune na hlavní nádraží v Plzni (30. dubna až 13. května), v Ústí nad Labem (od 14. května do 27. května), v Pardubicích (od 28. května do 10. června) a zpět do Prahy na pražské hlavní nádraží (od 11. června do 24. června). **–red–**

Pozvánka na výstavu

V Chebu se veřejnosti představí Sergej, Čmelák, Prasátko a Karkulka. Plzeňská dráha vás srdečně zve na výstavu historických lokomotiv, železničních modelů a modelového kolejiště, která se koná v pátek 1. května 2015 od 9 do 17 hodin v železniční stanici (na třetím nástupišti) Cheb. Vystaveny budou tyto muzejní lokomotivy: T 679.1600, T 669.0001, T 211.0101, T 444.030 a železniční vůz s modelovým kolejištěm. Vstupné dobrovolné. Informace o činnosti sdružení Plzeňská dráha a akcích v roce 2015 naleznete na www.plzenskadraha.cz. **–mmč–**

Moudrost pro tento den

Nikdy se nevzdávej svých snů. Když zmizí, budeš nadále existovat, ale přestaneš žít. ***Mark Twain***



Svět šumavských železnic se otřásá

Před Velikonocemi jsem zašel do legendárního Fišerova knihkupectví v pražské Kaprově ulici, kde jsem uzřel vystavenou knihu Svět šumavských železnic v proměnách času od triumvirátu autorů Kozák – Šlégr – Hajník, kterou vydalo nakladatelství Paseka v roce 2014. Vyjma pana Hajníka, který je gymnasiálním profesorem ve Vimperku, se jedná o ryzí železničáře– Roman Kozák je dlouholetým dirigujícím dispečerem a výpravčím v žst. Volary a Vladislav Šlégr v téže funkci ve Vimperku.

V tiráži na zadní straně obálky se objevila chyba. Pan Kozák je tam prezentován jako zaměstnanec ČD, avšak již od závěru roku 2011 patří výpravčí pod SŽDC, s. o.

Knihu je možno doporučit všem pravým železničářům, hlavně těm, kteří zažili dobu, kdy železnice ještě nebyla cíleně stavěna na druhou kolej. V knize voní stránky člověčinou, která vždy k práci na železnici patřila. Autoři totiž čtenáře zavedou do tajů práce výpravčích, průvodčích či vlakvedoucích v době, kdy bylo co vozit. Kniha výmluvně končí bývalým tiskopisem „Není co hlásiti“.

Kniha se nezabývá pouze šumavskými lokálkami v české části Šumavy, ale i v Bavorském lese, kde si čtenář přečte i o jediné bývalé šumavské zubačce do Wegscheidu či o rozsáhlé zrušené síti bavorských lesních železnic coby kamenem dohodil od Železné Rudy nebo o jediné pozitivní zprávě z Bavorska, o peripetiích obnovy tratě Passau–Freyung, která utekla hrobníkovi z lopaty za minutu dvanáct. Jediná vada na kráse knihy je nedostatečná datace a autorizace fotografií, toto opomenutí snižuje historiografickou hodnotu jinak zdařilé publikace. Kniha se v současné době stává mementem před zběsilou privatizací provozu pod kuratelou Jihočeského kraje. **Martin Kubík**

SPORT

Orientační pochod zvládli senioři OSŽ Ostrava hl. n. i za nepříznivého počasí

Dne 8. 4. se na železniční zastávce Děhylov sešlo celkem 16 seniorů, aby se účastnili orientačního pochodu. Počasí nebylo právě nejlepší, bylo pod mrakem a padaly drobné kapky deště. Příprava dvou tras pochodu, které hned po ránu připravil člen výboru seniorů OSŽ žst. Ostrava hl. n. Ing. Josef Juřeník se svým pomocníkem, nebyla právě jednoduchá. Cesta byla místy velmi blátivá a tudíž i kluzká a navíc v jedné části lesa ještě vysypaná ostrou hrubozrnnou struskou. Start probíhal v časových intervalech. Startovat mohli jednotlivci, ale i dvojice či trojice závodníků na dvou trasách - necelé 4 km a 2,5 km. Obě trasy byly vedeny lesním porostem, na kontrolních stanovištích v terénu byly umístěny textilní lampionky s kleštičkami, na kterých bylo číslo kontrolního stanoviště. Po ukončení závodu bylo vyhodnoceno časové pořadí závodníků, předány malé ceny těm, kteří dosáhli nejlepšího umístění a také byly předány diplomy všem za jejich účast.

Nejlepšího času a tudíž i 1. místo v obou kategoriích dosáhl Ing Miroslav Klimeš, který jako jediný, a to v den svých narozenin, absolvoval nejen delší trasu A , ale navíc a dobrovolně si sám přidal a zaběhl i trasu B. Po ukončení závodu v restauraci U Žáby se senioři dohodli, že se na podzim zúčastní dalšího orientačního pochodu. Na závěr byla vyslovena pochvala Ing. J. Juřeníkovi za perfektně připravený závod. On sám takové orientační závody s mapou a v neznámém terénu absolvoval již mnohokrát a to nejen u nás , ale i v cizině a vždy se velmi dobře umístil a několikrát byl první. Potěšilo jej, že seniory neodradilo nepříznivé počasí a všem se akce velice líbila. **Helena Čiklová,** předsedkyně Sdružení seniorů OSŽ Ostrava hl. n.

Snímek z trasy orientačního pochodu.

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) , redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org) . **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X