

## Z aktuálních událostí

■ **Podnikový výbor (PV) OSŽ při ČD, a. s., se dne 16. června na svém pravidelném jednání v sídle OSŽ zabýval především organizačními změnami, ke kterým dojde na Českých drahách od 1. 7. a od 1. 8. 2021. „Jme schopni navržené organizační změny akceptovat, ale chceme vědět, jaké budou mít efekty a jak budou fungovat,“** poznamenal předseda PV Vladislav Vokoun a dodal, že alarmující je, že organizační řád k těmto změnám bude v organizačních složkách k dispozici až 29. 6. Tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb poznamenal, že úspory počtu zaměstnanců v důsledku této organizační změny se týkají především provozních zaměstnanců (komandujících) a připomněl problémy, které v minulosti měly při organizační změně ZAPY.

Jak uvedl host jednání, Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva Českých drah, od 1. 7. 2021 se organizační struktura ČD přizpůsobí hranicím krajů – místo dosavadních čtyř vzniknou tři celky: Západ, Střed a Východ. Vedení Českých drah si od změny slibuje synergetický efekt, centralizaci a zefektivnění činnosti. Na dotaz, jaké tato změna přinese úspory, Ing. Jeřeta uvedl, že bude méně náměstků, zruší se některé odbory a dojde k úsporám osobních nákladů. Finanční úspory organizační změny mají být podle jeho slov v řádu milionů korun. Ing. Jeřeta dále informoval o další organizační změně, která nastane 1. 8. 2021 a která byla vyvolána ztrátou výkonů Českých drah. Snížil se počet osobních stanic z 25 na 20 a optimalizuje se počet dozorčích provozů.

Další host jednání, Ing. Jitka Kubíková, ředitelka OJZAP, dodala, že na OCP změny v zaměstnanosti k 1. 7. nenastanou. „Ale tím se nevyklučuje, že k nim v následujících měsících nedojde,“ uvedla. Organizační změny budou probíhat do konce roku a podle slov Ing. Jeřety nebude propuštěn nijak dramatické.

Zástupkyně odboru 10 Ing. Lucie Bauerová a Ing. Julie Bartoňová podaly informace týkající se personální problematiky, mimo jiné výměny In Karet (členové PV doporučili, aby pro důchodce byly u pokladen k dispozici letáčky vysvětlující postup při výměně karet) či k Sociálnímu fondu (vzhledem k rozvolňování proticovidových opatření lze čerpat peníze na akce seniorů či na rekreace).

Vladislav Vokoun informoval o zasedání Dozorčí rady Českých drah z 8. 6. 2021, která mimo jiné odsouhlasila odkup 100 % akci ČD-Telematika, a rovněž o jednání tripartity, která se zabývala mimo jiné dotacemi dopravcům či možnostmi podpory kolejových vozidel.

■ **Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo zasedal v sídle OSŽ 17. června. Úvodem se zúčastnili personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová, předseda představenstva a generální ředitel společnosti ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth, Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociální a mzdové) a Ing. Josef Kreische (z téhož oddělení). Aneta Miklášová uvedla, že prvním krokem k získání mladé generace pro práci u ČD Cargo bude dotazník, kterým se na přelomu června a července ČD Cargo obrátí na své zaměstnance. „Dotazník bude anonymní, dobrovolný, a jeho cílem bude zjistit hodnocení stávajícího benefičního systému a případné návrhy na jeho změnu,“ vysvětlila. Tomáš Tóth shrnul hospodářské společnosti v prvním pololetí a na přání Radka Nekoly se věnoval i predikci vývoje na druhé pololetí letošního roku a rok příští (aktuální čísla jsou o trochu lepší, než definuje plán). Radek Nekola poté připomněl jednotlivé vozové zásilky jako jednu z významných činností společnosti, což Tomáš Tóth potvrdil. „Pokud chceme převádět zboží ze silnice na železnici, máme v podstatě jen dvě cesty. Kombinovanou dopravu a právě produkt jednotlivých vozových zásilek. Ve střednědobém horizontu je ale třeba tento produkt optimalizovat.“ Radek Nekola dále referoval o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem (1. 6.), o jednání k PERS-39 (7. 6.), o jednání ke změně norem pracovních a prohlášení lokomotiv v rámci vydaného opatření č. 010/2021 ředitele O 12 GR za účasti zástupců odborů 10 a 12.**

Závěrečná část jednání patřila tématům jako

ECM (aplikace ECM znamená konec garážových firem a oprav lokomotiv pod širým nebem) či zvýšeným odměnám za přesčasovou práci (předseda představenstva rozhodl o uvolnění finančních prostředků za květen a červen na mimořádnou odměnu za přesčasovou práci).

■ Dne 23. 6. zasedalo Ústředí OSŽ, které řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Úvod patřil informacím ze zásadních jednání. Předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun uvedl mimo jiné: „Co se týče podílu ČD na dopravě, tak v podstatě pro rok 2021 máme všechny výkony zaslíbené, v celostátním měřítku v regionální dopravě vozíme zhruba 90 % regionální dopravy, nejméně ve Zlíně (61 %).“ Dále se věnoval chystané restrukturalizaci Českých drah či dopravní tripartitě (10. 6.).

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola řekl mimo jiné: „Upozorňovali jsme na dozorčí radě, že podnik jede na maximum, lidé jsou na přesčasech, a proto je potřeba je za tuto loajalitu odměnit, a byli jsme vyslyšeni.“

„Zabývali jsme se sloučením OŘ Olomouc a Ostrava, dostali jsme pokyn GR a podnikli jsme několik jednání, konzultovali jsme například, proč a za jakých podmínek dojde ke sloučení (po 1. 1. 2022),“ řekl v úvodu svého vystoupení Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic.

Nedrážní republikový výbor (NeRV) OSŽ se na svém mimořádném jednání zabýval přípravou konference nedrážních základních organizací (KNZO), která proběhne 19. 10. 2021. Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková se zmínila i o TSS Louny, kde vznikl oddělením nový podnik – společnost Wagon Lostr, a. s., kam přecházejí i členové OSŽ.

Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), člen Správní rady Zdravotní pojistovny Ministerstva vnitra (ZPMV) informoval mimo jiné o pokusu svrhnout generálního ředitele pojistovny (více v samostatném článku na str. 3).

Poslední slovo v rámci informací ze zásadních jednání měl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který referoval o jednání tzv. Velké tripartity, kde se projednávalo navýšení minimální mzdy na rok 2022 (aktuálně je 15 200 Kč) a zmínil i návrh evropské směrnice o minimální mzdě. Jak dále uvedl, na dopravní tripartitě (10. 6.) byla znovu otevřena otázka covidových podpor dopravcům na železnici. Reč byla i o rezjíchách a možnostech řešení.

Ústředí OSŽ vzalo dále na vědomí informace organizační komise k VIII. sjezdu OSŽ (Kongresové centrum Praha 25. a 26. 3. 2022) a v rámci organizačních záležitostí Ústředí OSŽ schválilo jimo jiné i návrh investiční akce v hotelu Ostrý.

■ **Úvod Podnikového výboru (PV) OSŽ při Správě železnic, který se konal 24. června, patřil personálnímu řediteli Ing. Pavlu Kouckému. Ten se zmínil o úpravách a důvodech změny hranic obvodů OŘ Hradec Králové, Ústí nad Labem a Praha, plánovaných k 1. 10. 2021. V souvislosti s plánovaným spojováním OŘ Ostrava a Olomouc bylo zmíněno datum 30. 6. 2021, kdy má dojít k jednání na OŘ Olomouc, kde panuje velká nespokojenost s touto plánovanou změnou.**

Po odchodu zástupců zaměstnavatele hovořil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý mimo jiné o zájmu ztrativit rekreační zařízení v majetku OSŽ a přiblížit je současnému rekreačnímu trendu individuálních rekreací.

Předseda PV Petr Štěpánek uvedl stav připomínkování předpisu Zam3 a Pokynu k poskytování příspěvku na údržbu stejnojmenných. Největší diskuse se rozvinula ke slučování OŘ Ostrava a OŘ Olomouc. Bylo zjištěno, že příslušné Výbory při OŘ disponují diametrálně odlišnými informacemi, a některé informace nemají vůbec. Přijaté usnesení PV je následující: PV OSŽ Správy železnic nesouhlasí se slučováním OŘ Ostrava a OŘ Olomouc a požaduje nadále o tomto jednat, a to z důvodu nedostatku informací o konkrétních dopadech do zaměstnanosti na obou OŘ.

-red- Další informace na [www.osz.org](http://www.osz.org).



Letní atmosféra snímku osobního vlaku, který u Vranovic překonává řeku Svratku, nedává tušit, že o pár kilometrů dál zničilo tornádo několik obcí.

Snímek Michael Mareš

## OSŽ je připraveno pomoci

Silné bouřky a tornádo, které se 24. 6. 2021 večer a v noci na pátek 25. 6. 2021 přehnaly jižní Moravou, po sobě zanechaly zmařené lidské životy, zranění stovek osob a mohutné materiální škody. Odborové sdružení železničářů vyjadřuje účast postiženým a je bezprostředně připraveno pomoci vyplacením finančních dávek prostřednictvím Podpůrného fondu OSŽ.

### Postup při poskytování finanční pomoci z Podpůrného fondu OSŽ v souvislosti s živelní událostí

Členové OSŽ, kteří byli aktuálně postiženi živelní událostí, mohou žádat o dávky z Podpůrného fondu OSŽ prostřednictvím ZV ZO OSŽ, který žádost ověří a potvrdí její objektivnost a pravdivost, v souladu se Statutem Podpůrného fondu OSŽ. Upozorňujeme na možnost čerpání následujících dávek:

1) **jednorázová dávka bezprostřední pomoci ve výši 6000 Kč.** Dávka se poskytuje všem členům OSŽ, kteří utrpěli ztráty na majetku v souvislosti s živelní událostí, tj. poničení obydlí v místě svého trvalého bydliště, bez žádosti člena OSŽ, na základě ověření potřebnosti a skutečného stavu členem Představenstva OSŽ, nebo předsedou ZO OSŽ, nebo vedoucím ESO OSŽ–ústředí v součin-

nosti se ZV ZO OSŽ. Evidenci postižených členů OSŽ a vyplacené částky zajišťuje HFO OSŽ–ústředí.

2) **dávka do výše 20 000 Kč.** Členové OSŽ, kteří utrpěli značné ztráty na majetku živelní událostí (např. poškození, zničení bytového zařízení, věci osobní potřeby, rekonstrukce a opravy bytu (RD), ve vlastnictví žadatele, evakuace apod.) mohou požádat o dávku do výše 20 000 Kč, v souladu se Statutem Podpůrného fondu OSŽ. Žádost se prostřednictvím příslušného ZV ZO OSŽ adresuje ESO OSŽ–ústředí. Z důvodu omezených zdrojů Podpůrného fondu OSŽ dávky, dle výše uvedeného, nebudou vypláceny v případech, kdy nevzniknou škody přímo v obytných částech bytů (RD) v místě trvalého bydliště, např. škody vzniklé „pouze“ zaplavením zahrady, sklepů, zničením nářadí, motorových vozidel, hospodářských objektů nebo škod v zařízeních sloužících k rekreaci. Žádost o dávku z Podpůrného fondu OSŽ bude posuzována individuálně.

Vyzýváme předsedy ZO OSŽ, aby na ekonomicko-sociální oddělení OSŽ–ústředí zaslali jména, příjmení, adresy a kontakty na členy OSŽ postižené živelní událostí, aby jim mohla být poskytnuta ze strany OSŽ–ústředí účinná pomoc. Kontakty: **Luděk Šebřle**; tel. 737 275 066, e-mail:

[ludek.sebrle@osz.org](mailto:ludek.sebrle@osz.org) nebo **Monika Vitnerová**; tel. 737 275 104, e-mail: [monika.vitnerova@osz.org](mailto:monika.vitnerova@osz.org).

**Upozornění pro přispěvatele do Podpůrného fondu OSŽ:** O přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ rozhoduje podle Statutu Podpůrného fondu OSŽ Představenstvo OSŽ. Číslo bankovního účtu Podpůrného fondu OSŽ, kam mohou členové OSŽ, Základní organizace OSŽ, případně jiné fyzické nebo právnické osoby, zaslat své příspěvky je 35-2000264339/0800. V případě, že přispěvatele chtějí vázat možnost využití svého příspěvku výhradně pro členy OSŽ postižené přírodní kalamitou (bouřky a tornádo) ze dne 24. – 25. 6. 2021, uvedou při zadání platby do zprávy pro příjemce poznámku „Tornádo“. Děkujeme !!

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

### Obzor v letních měsících

V létě Obzor vyjde v těchto termínech:

č. 15	26. 7. (s přílohou)
č. 16	16. 8.
č. 17	30. 8.

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**„Po zvážení všech pro a proti jsem se rozhodl na pozici předsedy OSŽ znovu kandidovat.“**

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM**, předsedou OSŽ

**Dopad pandemie COVID-19 byl rozdílný podnik od podniku, největší patrně na České dráhy, ale také na ČD Cargo a Správu železnic epidemií koronaviru silně dolehla. Jak jste uvedl na květnovém jednání Republikové rady seniorů (RRS), notifikaci návrhu kompenzace ztrát osobním železničním dopravcům za loňskou jarní vlnu epidemie Ministerstvo dopravy ČR zaslalo do Bruselu až letos na konci března! Bere to jako adekvátní reakci?**

Pokud se na věc podívám z pohledu největšího českého železničního dopravce v působnosti OSŽ, tedy Českých drah, tak prakticky se věc jeví tak, že na propady v tržbách za jízdné v řádu miliard korun, které jsou přímým důsledkem vládních protiepidemických opatření (podle vyjádření vedení ČD se jedná o propad v tržbách za loňský rok přes 4 mld. Kč) reaguje MD až téměř po roce od počátku epidemie notifikací pomoci do Bruselu v řádu stovek milionů Kč. Nevím, jak měřit míru adekvátnosti takové pomoci, ale je zřejmé, že s drtivou většinou negativních ekonomických dopadů epidemie se budou muset České dráhy vypořádat vlastními silami. Co bych však naopak jako odborář, který především hájí zájmy zaměstnanců, chtěl z vládní pomoci pochválit, je program Antivirus z dílny MPSV. Tento program začal fungovat hned na jaře loňského roku a po celou dobu významně pomáhá zaměstnavatelům, výrazně zasaženým pandemií, včetně železničních dopravců, pokrývat náklady na náhrady mezd zaměstnancům, pro které v důsledku omezení provozu při poklesu poptávky z důvodu protiepidemických opatření dočasně nebyly v zasažených firmách dostatek práce. Jsem přesvědčen, že díky

programu Antivirus se podařilo udržet zaměstnání a tím také pravidelný, byť dočasně o něco nižší, příjem u významného množství zaměstnanců, kterým by jinak v průběhu pandemie reálně hrozilo nedobrovolné skončení pracovního poměru.

**„Pokud jde o nástroje k potlačení epidemie, osobně věřím očkování a testování,“ to jsou vaše slova z jednání RRS. Nejsíte epidemiolog, proč si myslíte, že proočkováním epidemie skončí?**

Jak uvádíte, nejsem epidemiolog. Nicméně přes veškeré medializované odborné diskuse o míře účinnosti očkování jednotlivých vakcín vůči novým mutacím nemoci je i pro laika z dosavadních poznatků zřejmé, že očkování velmi výrazně snižuje pravděpodobnost těžkého průběhu nemoci, který by vyžadoval hospitalizaci v nemocnicích. A to je určitě velice významná pomoc, kterou očkování člověka chrání především sám sebe. Pravidelné plošné testování, ať už v zaměstnání, ve školách nebo pro jiné účely, zase jednoznačně zvyšuje pravděpodobnost dřívějšího zjištění nemoci u konkrétního člověka a uložení povinnosti karantény, což v průměru samozřejmě snižuje počet lidí, které nemocní lidé před zjištěním svého onemocnění stihnou nakazit. Častým absolvováním testů tedy člověk chrání především ostatní. Obě tato opatření, každé jiným způsobem, však výrazně napomáhají snížit počet lidí, kteří nově budou potřebovat intenzivní lékařskou pomoc v nemocnicích. Jinak řečeno, očkování a masové testování plošně snižují rizikovitost kontaktů mezi lidmi, což potom umožňuje postupně uvolňovat různé základy a omezení činností, které jsou vydá-



vány právě z důvodu potřeby omezení množství mezilidských kontaktů za účelem snížení rizika přenosu nákazy. V tomto smyslu tedy věřím, že očkování a testování nám přinese možnost obnovy většího předepidemie obvyklých lidských aktivit, neboli návrat do normálního života, byť třeba za podmínky preventivního dodržování některých zvýšených hygienických opatření, jako jsou například roušky, dezinfekce nebo rozestupy tam, kde dochází k častějšímu kontaktu s cizími lidmi.

**Blíží se podnikové konference, blíží se sjezd, který je naplánován na březen příštího roku. Budete kandidovat na předsedu OSŽ?**

Ano, po zvážení všech pro a proti jsem se rozhodl na pozici předsedy znovu kandidovat, přičemž k tomu rozhodnutí mne vede především skutečnost, že realizace některých záměrů, se kterými jsem do funkce předsedy v listopadu 2017 nastupoval, jako například nalezení a prosazení (Pokračování na str. 2)



V pátek 25. 6. 2021 vyplatil předseda ZO OSŽ Břeclav Karel Tomeček první částku 6000 korun z Podpůrného fondu OSŽ, jako pomoc rodině člene ZO OSŽ Břeclav, která přišla o dům, respektive stal se z něj totálně neobyvatelný objekt. Dům se nachází v obci Hrušky a na základě rozhodnutí statika bude stržen.

## „Po zvážení všech pro a proti jsem se rozhodl na pozici předsedy OSŽ znovu kandidovat.“

(Pokračování ze str. 1)

systémového řešení problematiky jízdních výhod, nebo modernizace fungování a výrazně vyšší míra využívání elektronických informačních technologií v činnosti OSŽ, se zejména z důvodu epidemie a všech komplikací s ní spojených, i přes nemalé úsilí celé řady kolegů nejen z vedení OSŽ, výrazně zpozdila a jejich dotažení ještě bude vyžadovat hodně času a práce. Jinými slovy, vidím věci tak, že zatím nemám splněno. Druhým a možná ještě důležitějším důvodem tohoto rozhodnutí je potom subjektivní pocit, že po mnoha diskusích je nyní už ve vedení OSŽ v nejdůležitějších věcech v zásadě docela shoda na tom, kudy by se dále mělo OSŽ ubírat, což dává dobré předpoklady pro další pokračování a zlepšování činnosti našeho odborového sdružení, na kterém bych se rád podílel.

Silné bouřky a tornádo, které se 24. 6. večer a v noci na 25. 6. přehnaly jižní Moravou, po sobě zanechaly zmařené lidské životy, stovky zraněných a rozsáhlé materiální škody v řádu miliard korun. Autentické záběry, které kolovaly po sociálních sítích, budily hrůzu. Váš komentář?

## S takovou hrůzu nikdo nepočítal ani v těch nejhorších snech

Stačilo několik hrozných minut a lidé přišli prakticky o všechno – tak se dá ve zkratce popsat situace, kterou prožili při tornádu 24. června obyvatelé několika obcí na Břeclavsku. Zejména obce Hrušky, Moravská Nová Ves, Lužice a Mikulčice vypadaly jako by přes ně prošla válečná fronta s bombardováním – stromy vyrvané z kořenů, zničená auta a hlavně zcela demolané domy. Z černých mraků se vysunul chobot, který na svém postupu obrovskou silou vysával vše, co mu přišlo do cesty. „Máme zprávy o tom, že nejméně třicet členů naší ZO OSŽ přišlo o střechu nad hlavou,“ říká předseda ZO OSŽ ZST Břeclav Karel Tomeček, který spolu s tajemníkem PV OSŽ Správy železnic OSŽ Miroslavem Maincem bezprostředně po katastrofě zjišťovali, kam všude je nutné směřovat pomoc z prostředků OSŽ. „Škody budou velké, dají se ilustrovat na příkladu jedné naší členky z Hrušek,“ přibližuje předseda drama, které se v postižených obcích odehrálo na svátek sv. Jana v podvečer. „Nejprve jsme mysleli, že se na nás dům řítí rozjetý vlak,“ líčí žena začátek této apokalypsy. „Pak nás tlaková vlna odhodila do koupelny, kde jsme ze všech sil drželi pět minut dveře a modlili se, ab vyvážeme se zdravou kůží. Tornádo mezitím zničilo celý dům, vysálo ho jak vysavač a rozneslo po okolí. Vše lítalo vzduchem, ty pocity se nedají slovy popsat. Živel odnesl i zaparkovanou mo-

Ničivé dopady této události jsou v podmínkách České republiky srovnatelné snad jedině s rozsáhlými povodněmi z let 1997 a 2002. Jménem Odborového sdružení železničářů bych chtěl všem postiženým vyjádřit hlubokou úctu s tím, že OSŽ je samozřejmě připraveno v rámci svých ekonomických možností postiženým pomoci a to vyplacením příspěvků z Podpůrného fondu OSŽ (bližší informace na webu OSŽ a na první straně tohoto čísla).

**Bliží se doba dovolených. Co byste popřál našim čtenářům?**

Chtěl bych všem čtenářům popřát samozřejmě především zdraví a dobré vztahy s lidmi doma i v zaměstnání, plynulé pokračování ústupu pandemie a co nejrychlejší návrat do normálního způsobu života, a v neposlední řadě určitě také příjemné prožití letní dovolené podle svých představ, kterou si po uplynulém velice náročném roce života s pandemií, plného vynucených kompromisů, improvizací a někdy bohužel také bolestivých lidských ztrát, letos více než kdy jindy určitě zaslouží!

Michael Mareš

torku, dodnes není k nalezení, asi leží někde pod troskami.“ Živel zasáhl i trať hlavního koridoru mezi Břeclaví a Hodonínem. „Na trati byly vyvrácené stožáry trakčního vedení, stržená trolej, spadané stromy, zatrasená trať. Podobné to bylo i na silnicích,“ přibližuje Karel Tomeček první hodiny a dny po zásahu tornáda. „V rámci možností děláme, co můžeme, obvoláváme postižené a zjišťujeme, jak na tom jsou. Jenže v prvních hodinách a dnech měli lidé jiné starosti než brát telefon.“ Peníze však budou pro postižené přípravy – jedná se o příspěvky z Podpůrného fondu OSŽ i z prostředků samotné základní organizace. Lidé jsou totiž v mnoha případech nepojištěni, s takovou hrůzou nikdo nepočítal ani v těch nejhorších snech. „V prvních chvílích šlo především o to, jak přežít nejhorší dobu bez střechy nad hlavou. Nabídl jsem proto všem potřebným ubytování v našem rekreačním objektu v Pohansku,“ dodává předseda Tomeček. Další velká ZO OSŽ na jižní Moravě – Slovákovo ve Veselí nad Moravou, kde je předsedou Jožka Matušů, má podle jeho slov jen minimum postižených, živel se „vyřadil“ především jižně od nich. „Zatím mám zprávu jen o tom, že jednomu našemu členovi vyrval víchr oken z paneláku, ale jinak jsou naši členové zřejmě zaplatpánbůh v pořádku,“ říká předseda.

Miroslav Čáslavský

## PŘEDSTAVUJEME

## Mgr. Přemysl Nevrla: „Zájmy Českých drah se mi dařilo úspěšně hájit.“

Od posunovače až ke generálnímu zástupci Českých drah v Moskvě – tak by se dala nazvat profesní kariéra Přemysla Nevrla z Olomouce. „Část mých příbuzných pracovala na dráze a u jedné z tet, která bydlela přímo na nádraží v Prosenicích na Přerovsku, jsem trávil prázdniny,“ popisuje Přemek důvody, které ho vedly k profesi železničáře. Po ukončení osmiletky vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové, přičemž během studia „brigádníci“ o prázdninách jako traťový dělník, staniční zaměstnanec a také jako průvodčí vlaků. „Toužil jsem po kole značky Favorit a tak jsem si na ně tímto způsobem vydělal,“ vzpomíná.



Červenou čepici výpravčího vyfasoval po maturitě v roce 1962, když nastoupil na umístěnou do zácvikové stanice Blatec. Záhy však byl vyzván, aby nastoupil jako posunovač na Ostravsko, kde byl tehdy kritický nedostatek pracovníků. „Následovala vojna u železničního vojska, kde jsem jezdil jako vlakvedoucí nákladních vlaků. Taková praxe rozhodně nebyla na škodu,“ hodnotí své pracovní začátky.

Po vojně nastoupil jako výpravčí – substitut a prošel snad všemi železničními stanicemi II. – V. třídy tehdejšího Provozního oddělu Přerov, který zahrnoval střední část Moravy. Získal tak obrovskou praxi v železniční dopravě i přípravě. Současně začal při zaměstnání studovat dálkové práva, po dokončení studia nastoupil na tehdejší Správu Střední dráhy v Olomouci, kde se zabýval oblastí mezinárodních přeprav a tarifů. Po rozdělení České a Slovenské Federativní republiky v roce 1993 na dvě samostatné republiky se přihlásil do výběrového řízení na obsazení funkce generálního zástupce Českých drah v Ruské federaci.

„V této problematice jsem se docela slušně orientoval a ani jazykové vybavení mi nechybělo, takže jsem ve výběrovém řízení uspěl a až do odchodu do důchodu jsem pracoval v Moskvě,“ přibližuje závěr své železničářské kariéry Přemek Nevrla.

A co všechno vlastně činnost generálního zástupce Českých drah obnáší? „Navázat kontakty se všemi zástupci ruské železnice v jednotlivých svazových republikách, i se zástupci jednotlivých obchodních společností, a hájit zájmy Českých drah v nákladní přepravě,“ popisuje ve zkratce rozsáhlou pracovní náplň generálního zástupce Českých drah. Rešit bylo nutné i některé problémy, spojené s osobní přepravou, například okrádání cestujících ve vlaku Vltava (Moskva – Praha). „Zájmy Českých drah se mi i v těchto případech podařilo úspěšně obhájit,“ dodává.

V současné době je Přemek Nevrla již jednatým rokem v důchodu, který prožívá s optimismem a humorem mu vlastním. „Mám se výtečně, podle příkazu ministryně práce a sociálních věcí,“ říká s nadhledem. A na službu u dráhy vzpomíná také rád: „Jednou se při obědě z kastrůlku v dopravní kanceláři objevil starší návštěvní mistr a s přáním dobré chuti mi doporučil: Přemku, napřed sněz maso, kdyby náhodou bombardovali, tak brambor škoda nebude.“

Na druhé straně smutek, který asi nikdy z duše Přemka Nevrla nevymizí, je skutečnost, že v listopadu loňského roku mu ve věku 48 let po 13letém trápení na rakovinu umřel milovaný syn Jan. Také výpravčí.

A jak Přemek Nevrla hodnotí současné poměry v Rusku, kde strávil dlouhých čtrnáct let? „Je to složité, Rusové jsou Rusové a do svých věcí si od jiných nenechají mluvit. Jednou ve frontě v obchodě s potravinami moskevské občanky nadávaly na vše a já, dobrá duše, jsem se k nim připojil, jenže jako cizinec jsem se ze zlou potázal a byl jsem rád, že jsem vyvázl ze zdravotnou kůži. Je to velice odolný národ, podle informací, které mám od svých bývalých ruských obchodních partnerů, je současná mezinárodní situace v uplatňování sankcí proti nim podobná dětským hrám na piskivost.“

Pokud se týká dnešní situace na Českých drahách, některé kauzy se podle mínění Přemka zbytečně dlouho vlečou. „Viz třeba výstavbu trati na pražské letiště. Na druhé straně kladně hodnotím postoje současného generálního ředitele Českých drah Ivana Bednářika,“ říká na závěr.

Miroslav Čáslavský



Původní nádražní budova přijde o jedno patro a o boční křídla.

## NAVŠTÍVILI JSME

## Moravský Beroun

Příští rok oslaví trať z Olomouce do Krnova 150. výročí od zahájení provozu. Většina nádražních budov na této trati pamatuje samotné začátky jejího vzniku. V důsledku zanedbávané údržby v minulých desetiletích je stav mnohých z nich dosti neradostný.

Jednou z těchto budov je i nádraží v Moravském Berouně, dříve Ondrášově (Andersdorf). Značně zchátralá budova se sice v těchto dnech dočkala zahájení oprav, při kterých však, bohužel, zcela ztrácí své genius loci (duch místa). Podstatná část budovy bude totiž zbourána – demoliční práce již byly zahájeny, již dříve šla k zemi i historická vodárna.

Podobné plány jako v Moravském Berouně má Správa železnic i s dalšími nejméně šesti nádražími na této trati. Jedno z nich – nádraží v sousedním Dětičově nad Bystřicí, již bylo zlikvidováno a nahrazeno novostavbou. Podle vyjádření starosty Moravského Berouna Tomáše Ferance však o záchranu stávajícího nádraží nikdo ve třicetiletém městě nestojí. Současné nádraží je podle jeho slov v katastrofálním stavu a přestavba do moderního rámu mu nepochybně prospěje. Správa železnic zde chce zbourat druhé podlaží výpravní budovy a její boční křídla. Zbýlá střední část bude posléze opravena, vybavena novou střechou, vyměněna budou okna a dveře a celá budova bude zateplena. Cestující se dočkají rovněž nových záchodků a bezbariérových úprav. Přednádražní prostor pak bude přeměněn na parkoviště a upravena bude i zastávka autobusu.

S drastickou změnou podoby budovy však n souhlasí Hnutí Duha Jeseníky. Jeho koordinátor a mluvčí Ivo Dokoupil argumentuje tím, že za peníze, které jsou vkládány do demoličních prací, by bylo možno nádraží opravit v původní historické podobě a současně využít pro další účely. „V důsledku současného přístupu Správy železnic spousta kulturních hodnot lehce polepem a namísto nádherných rakouských ná-

draží budou krajinu hyzdit prefabrikované budky z dílny projektantů Správy železnic,“ říká rozeleně. Jak dále dodává, Hnutí Duha Jeseníky nehodlá jen sedět a nečinně přihlížet, jak se naše země proměňuje ve zdevastovanou oblast bez lesů, řek a památek. „Nechceme, aby v této zemi o způsobu hospodaření rozhodoval stát proti zájmům svých občanů. Zdědili jsme tuto zemi po svých předcích a máme ji našim dětem odezdat v lepší stavu, než jsme ji dostali a ne vyrabovanou a neobyvatelnou.“

Ostrá slova Ivo Dokoupila sdílí i celá řada dalších milovníků železnic i památek („...vlastník, ať je jakýkoliv, by měl mít etickou povinnost zachovat historické dědictví,“ říká Alena Borovcová z Národního památkového ústavu). Avšak ani aktivní a opakovaně snahy Duhy o změnu zákona o drahách či ochranu historických nádražních budov zahrnutím do památkové péče se nedočkaly z ministerstva dopravy a kultury patřičné odezvy.

Železniční stanice Moravský Beroun tedy změní svoji tvář k nepoznání. Nadále však zůstane jednou stanicí na trati, kde jsou dosud výhybky ovládané ručně ze dvou přilehlých stávek. Volnost vlakové cesty zjišťují dozorcí výhybek pohledem, poté přestaví výměny do potřebné polohy, uzamknou je a výsledný klíč vloží do elektromagnetického zámku. Tím oznámí výpravčímu, že vlaková cesta je řádně postavena a zabezpečena. Výpravčí pak může postavit vjezdové, či odjezdové návěstidlo do polohy dovolující jízdu. Čtyři ručně stavěné výhybky na St 2 jsou sice upraveny na dálkové ovládání, ruční obsluha však zůstane nadále zachována, stejně jako budovy obou stávek. „Prohlašuji stavbu v Moravském Berouně zahrnuje rekonstrukci této budovy bez jakýchkoli dopadů do zabezpečovacích zařízení, případně na další objekty,“ sděluje tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová.

Miroslav Čáslavský



Po dobu bourání budovy podepírá strop v dopravní kanceláři dřevěný trám.

## ZE SVĚTA

## DB chce podíl na trhu nákladní silniční dopravy

Zcela běžný každodenní život na seřadovacím nádraží: pracovník železnice s ochrannou vestou, přilbou a ochrannými rukavicemi kráčí od vozu k vozu, prolézá mezi nimi, zavěšuje šroubovky a připojuje hadice se stlačeným vzduchem. Je to trapné – a nebezpečné. Stovky tisíc nákladních vozů jsou stále spojeny šroubovkou, stejně jako před více než 150 lety. To stojí čas a peníze – a je to jeden z důvodů, proč železnice ztratila svoji konkurenceschopnost ve srovnání s kamiony a je ve slepé uličce.

Deutsche Bahn (DB) to chce změnit pomocí digitální automatické spojky (zkráceně DAK). Samozřejmě nikoliv sama, ale se všemi evropskými železničními společnostmi. Nová technologie je druh revoluce. Ale nyní je to také nejvyšší priorita. „Železnice nadále ztrácejí podíl na trhu v celé Evropě. Konkurenční tlak se dokonce zvyšuje,“ říká ředitel Stefan Hagenlocher, partner společnosti hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung z Karlsruhe a bývalý manažer DB Cargo. Automatické spřáhlo se mělo realizovat již dvakrát – v 70. a 90. letech minulého

století. Bohužel se nestalo nic. V celé Evropě musí být nově vybaveno novým spřáhlem 485 000 vozů. Dále je to také 17 000 lokomotiv. „Nové spřáhlo proto nabízí možnost digitalizace a automatizace provozních procesů,“ říká Hagenlocher. To by mohlo ušetřit nejméně 750 milionů eur ročně. Ale až po dokončení upgradu. Takže se to vyplácí jen z dlouhodobého hlediska. Podle studie proto železnice a soukromí pronajímatelé vozů, jako je VTG, potřebují finanční podporu od politiků.

Z Aktiv.de, 14. 5. 2021, zpracoval –sh-

## European Sleeper chce začít provozovat mezinárodní noční vlak

Dopravce European Sleeper oznámil, že jeho první mezinárodní noční spojení, by mělo být uvedeno do pravidelného provozu na jaře roku 2022. Nový noční vlak by měl spojit Brusel přes Antverpy, Rotterdam, Amsterdam, Berlín, Drážďany s Prahou. Hlavní partner European Sleeper je český dopravce RegioJet. Ten již má dvě zkušenosti s mezinárodním nočním spojením a to se spojí mezi Prahou a Košicemi na Slovensku a s nočními vlaky mezi Prahou a Rijekou a Splitem v Chor-

## VŠIMLI JSME SI

● **DNE 1. ČERVENCE 2021** uplynulo již pět let od úplného převodu výpravních budov osobních nádraží z majetku společnosti České dráhy na stát do správy tehdejší SŽDC (dnes Správa železnic). Převedl se týkal 1569 objektů v bezmála 950 lokalitách, zejména nádražních budov a dalších staveb v železničních stanicích, a 1,385 mil. m<sup>2</sup> pozemků, které s dotčenými stavbami souvisejí. Tímto krokem došlo ke sjednocení vlastnictví infrastruktury nutné pro provozování dráhy. Transakci v ceně 3,31 mld. Kč formálně notifikovala Evropská komise z pohledu slučitelnosti s pravidly veřejné podpory. Na objekty ve správě SŽDC bylo vázáno téměř 2700 nájemních smluv na byty a více než 7000 ostatních nájemních smluv. (Podrobněji se tomuto tématu budeme věnovat v příštím čísle).



● **KVŮLI MODERNIZACI** železniční infrastruktury jsou na síti Správy železnic od začátku roku 2021 v provozu poslední tři hlásky (jízda vlaků je zabezpečena telefonickým dorozumíváním), z nichž dvě se nacházejí na hlavní jednokolejné trati 020 Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Jedná se o Blešno a Petrovice nad Orlicí v km 46,9 (na snímku Tomáše Martínka), které by měly zaniknout v rámci rozsáhlé rekonstrukce této tratě plánované na rok 2025. Hláska Strojirna na trati 110 by měla být zrušena ještě v letošním roce.



● **V RÁMCI ÚSPOR** má ještě letos dojít k omezení či zastavení osobní dopravy na některých tratích ve Středočeském kraji. Je tak možné, že již v budoucnu nepůjdou pořídítník motorového vozu ř. 810 na odb. Zálucí, který odbočuje z trati Bakov nad Jizerou – Turnov na lokálku do Dolního Bousova. Svěť se po této trati je možné pouze o víkendech a svátcích do 31. října. Snímek Martin Hájek.



● **V SOUČASNÉ DOBĚ** naplno probíhají stavební práce ve vyloučeném traťovém úseku Dubí – Mikulov v Krušných horách. Kupříkladu v sobotu 12. 6. 2021 v okolí zastávky Mikulov v Krušných horách probíhala demontáž starých kolejových polí, následně pokládka využitých betonových pražců a nových kolejnic včetně upevnění prostřednictvím dvocestného bagru Liebherr (na snímku Tomáše Martínka v zastávce Mikulov v Krušných horách dne 12. 6. 2021). Poslední rozsáhlé stavební práce na trati 135 Most – Moldava v Krušných horách probíhaly v letech 2017 – 2018, kdy společnost Strabag Rail sanovala traťový úsek poničený sesuvem svahu v nepřístředném terénu mezi novoměstským a mikulovským tunelem.

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** zahájila kompletní rekonstrukci nádražní budovy v Tachově. Přestavbou projdou vnitřní i vnější prostory a fasáda bude navržena vzhled odpovídající první polovině 20. století. Investice do oprav, které přesahují 40 milionů korun, potrvají do poloviny roku 2023.

vatsku. RegioJet také chce ve II. polovině roku 2021 začít provozovat novou noční vlakovou linku Praha – Przemysl – Lvov. Plánované spojení z Bruselu do Prahy by mělo být provozováno hlavně vozidly společnosti RegioJet. European Sleeper hledá možnosti financování a chce za tím účelem vydat akcie. Mezitím společnost hledá další možnosti mezinárodních nočních vlakových spojení z a do Belgie a Nizozemska, jakož i hledá možnosti stanovení nových standardů v provozu nočních vlakových spojů.

Z Eisenbahn-Revue 5/2021, zpracoval –sh-

## RENFE se angažuje ve střední Evropě

Převzetím 50 % akcií české soukromé společnosti Leo Express na konci března 2021 si kládou Španělské státní železnice (RENFE) za cíl zahájit další mezinárodní expanzi a to ve střední Evropě. Prozatím se chce RENFE více soustředit na regionální veřejnou dopravu. Cílem je zejména získat schválení pro Německo, Českou republiku, Polsko a Slovensko. RENFE se v současnosti angažuje v Mexiku, Texasu a Saúdské Arábii. Připravován je vstup na francouzský a pobaltský trh. Leo Express se ke vstupu RENFE nevyjádřil.

Z Eisenbahn-Revue 5/2021, zpracoval –sh-

## Psali jsme před 25 lety

### Obzor č. 27 – 8. 7. 1996

První letní číslo Obzoru přineslo mimo jiné informaci z tiskové konference k privatizaci železniční polikliniky v Ostravě ze dne 18. 6. 1996. Zástupci OSŽ i zdravotníci na ni vyslovili nesouhlas s obálkovou metodou a uvedli, že by uvítali průhlednější metodu privatizace. Zároveň projeví obavu o další osud tohoto objektu, zajišťujícího zdravotní péči včetně periodických prohlídek pro cca 5,5 tisíc železničářů. MUDr. Ehrenbergerová z ostravské polikliniky poznamenala, že panuje obava, že splácení vysokého úvěru budoucím majitelem by mohlo ohrozit dosavadní péči.

Na druhé straně časopisu najdeme mimo jiné zpravodajství ze zasedání Rady odvětvové sekce Středních odborných učilišť (SOUŽ) OSŽ ze dne 27. 6. 1996. SOUŽ v té době byla ve stávkové pohotovosti kvůli kritické situaci v učňovském školství a kvůli nejasné budoucnosti těchto zařízení. Ministr školství Ivan Plípl totiž měl totiž představu, že část učilišť zanikne, část si převezmou resorty a zbytek (cca 60 %) přejde pod ministerstvo školství. „V tom je však velký otázník, protože do té doby se prohlašovalo, že ministerstvo školství vůbec učiliště pod svou správou nechce,“ uvádí se v článku. Bylo navrženo, aby stávková pohoto-

vost pokračovala do září 1996 s tím, že by se průběžně jednalo s ministerstvem hospodářství.

### Obzor č. 28 – 22. 7. 1996

Na první straně Obzoru informoval o 38. Kongresu Mezinárodní federace pracujících v dopravě, který se konal 30. června až 2. července 1996 v Londýně. Kongres se věnoval mimo jiné formulaci úkolů pro činnost ve 21. století. Kongres konstatoval mimo jiné stále rostoucí postavení nadnárodních společností, zaznělo zde, že privatizace dopravních sítí přinesla první dopady v úbytku pracovních míst, ale také v rozpadu sítě a ztrátě synergetických efektů s nepřiznivými ekologickými důsledky. Předmětem jednání české delegace v čele s předsedou OSŽ Jaromírem Duškem byly špatné zkušenosti s deregulací veřejné dopravy, rozdrobením sítí k usnadnění privatizace jako cíli, nikoli prostředku k dosažení racionalizace na železnici.

Kromě tohoto článku se v čísle již odráží odlehčená letní atmosféra, najdeme zde například připomenutí 95. výročí otevření tratě Pňovany – Bezručice či zpravodajství z několika sportovních akcí.

-25-

## Pokus o sesazení ředitele Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra nevyšel. Byla to pouze politická hra, řekl Petr Toman, člen správní rady pojišťovny

Pokus o sesazení šéfa pojišťovny nevyšel. Hamáček nepřesvědčil své lidi. Pod tímto titulem informovaly ve čtvrtek (17. 6. 2021) Seznam Zprávy o pokusu odvolat Davida Kostku z funkce ředitele Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra (ZPMV). Podle serveru ministři Adam Vojtěch a Jan Hamáček nesehnali ve správní radě Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra dost hlasů pro jeho odvolání a správní rada pojišťovny ve čtvrtek nakonec ani o jeho odvolání nejednala. „Odvolání generálního ředitele nebylo na programu jednání správní rady,“ cituje server mluvčí pojišťovny Hanu Kadečkovou pro ČTK.

Proti odvolání Davida Kostky byli hlavně zástupci odborů. „Nebyl jediný důvod k odvolání generálního ředitele. Pravidelně se schvalují

a vyhodnocují kritéria a vždy jsou plněná na víc než 100 %. Byla to pouze politická hra a vážím si všech členů správní rady, kteří to pochopili a nenechali se zastrašit. A hlavně se nejednalo jenom o odboráře. Zdravotní pojišťovna Ministerstva vnitra ČR 211 pod vedením generálního ředitele MUDr. Davida Kostky, MBA, je ve výborné kondici, a hlavně v době covidové to plně prokázala,“ konstatoval Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), člen správní rady ZPMV zvolený na návrh reprezentativních odborových organizací.

Podle důvěryhodných zdrojů serveru Seznam Zprávy ministr zdravotnictví Adam Vojtěch údajně chtěl, aby Kostku v čele ZPMV vystřídal David Šmejlík, nynější náměstek Všeobecné zdravotní

pojišťovny. Ten byl Vojtěchovým poradcem a byl už vícekrát zmínován jako kandidát na manažerský post. Ministr Vojtěch po zasedání správní rady ZPMV však zdůraznil, že do odvolání nebo jmenování ředitele této pojišťovny nezasahuje. Odkázal na omezený počet vládních zástupců ve správní radě. ZPMV je po Všeobecné zdravotní pojišťovně druhou největší zdravotní pojišťovnou v Česku, má přes 1,3 milionu klientů včetně téměř dvaceti tisíc aktivních železničářů, jejich rodinných příslušníků a důchodců. David Kostka vede ZPMV od roku 2015, v roce 2019 byl správní radou jednohlasně zvolen na další čtyřleté období.

Michael Mareš  
s využitím informací Seznam Zprávy

## NÁZORY

### Co bylo kdysi a co je dnes

Jen přes pár kolejí od hranického hlavního (říkáme mu severní) nádraží směrem k městu bývaly naproti sobě dvě organizace: SSM – Středisko svrského materiálu a níže pak MTH – Mechanizace traťového hospodářství, která v době největší slávy zaměstnávala 350 zaměstnanců (ženy tvořily jednu sedminu). Obě tyto organizace spadaly pod ČSD, později ČD, a mnozí si je často pletli.

V MTH Hranice (největší) byly zastoupeny snad všechny profese: soustružník, frézář, brusič, mechanik, zámečnick, kovář, klempíř, natěrač, stolař či truhlář, ale i hasič – snad jsem je všichni viděl. Hranický závod byl čtvrtým závodem z osmi v republice, do které patřilo i Slovensko, a tam byly další čtyři závody (Bratislava, Košice, Trnava a Vrútky) a každý vyráběl něco jiného: ten hranický vozky PV a PVK, podvozky Rollad, PUSL – pluh na úpravu šetrkového lože či prototyp kolejevých sněhové frézy, ale ve velkém dělal přestavby vozů a mnohé další.

Dnes je závod jako ostatní taky rozštěpen, několik provozů ale funguje – i hala, která v do-



Bývalí pracovníci MTH Hranice, dnes Českomoravská železniční opravna (ČMŽO, s. r. o.)

bě výstavby v r. 1982 nesla název dvouodná a v současnosti spadá rovněž pod ČMŽO, s. r. o. – elektronika a je opravdu "oslavna" (skoro tři roky se v ní opravovala Slovenská strela).

To jen úvodem: a letos 15. června by se dožil poslední ředitel, PAN (!!) Zdeněk Liva – jak s nostalgii, ale také s velkou úctou říkáme, i když posledním bossem zdaleka nebyl, významného jubilea 100 let. Eleganťák a s šarmem sobě vlastním, vždy upravený, celoročně opálený a taky – voněl...

My, bývalí TH pracovníci se už několik let každoročně v hranické Monice scházíme a vzpomínáme na časy minulé. Vloni ze setkání sešlo, zato letos bylo ve "velkém stylu" – v konečném počtu nás bylo 18 zvědavců (jeden řekl druhému) v návštěvním místnosti (bývalá kancelář konstrukce) závodu, který každého z nás mnoho let živil a jen díky dnešnímu serióznímu a velmi rozumnému vedení jsme si jej mohli opravdu mimořádně zčásti projít a zavzpomínat. Přidělený průvodce nás všechny oblkl do žluté ochranné vesty s logem současné firmy (ČMŽO, s. r. o. – elektronika) a vyrazili jsme.

Jeden z nás zavzpomínal, že měl v OP jen dvě razítka: v r. 1966 vstupní a v r. 2009 výstupní, ale vychoval si nástupce, který v jeho práci úspěšně pokračuje. Jiný zase vzpomněl, že už jako 10letý chodil za otcem a znal proto všechny zaměstnance. Než jsme zkonfrontovali, co bylo kdysi

a co je dnes, uběhlo 1,5 hodiny. Pak se všichni rozutekli (asi na oběd).

Ale kdysi se v ten den, 15. června, v závodě – i slavilo – a ta která sekretářka šla nejdříve v doprovodu pana ředitele k jeho zelené Dacii, aby z ní vynesla uhlédné upravené krabice s doma napečeným cukrovím a servírovala ke kávě každé partě či četě zástupců podrížených tak, jak si je pan Liva do své krásné modřínové ředitelny postupně zval. A když závod přebývaly koncem roku peníze, pan Liva je spravedlivě rozděloval mezi své zaměstnance – jeden rok dostali ti, další rok zase jiní. Nic na podnik nevracel, byť by za ušetřené peníze dostal tučné prémie. Tak takový byl náš pan Zdeněk Liva !!!

Hana Dostálová

## Historické toalety v Mníšku pod Brdy se boří

Historické toalety z doby Rakouska-Uherska mizí na síti Správy železnic jako jarní sníh. Na plno místech se přitom jedná o udržované objekty. V nejbližších dnech se mají zbořit secesní záchody v žst. Mníšek pod Brdy. Již předtím byl v žst. Mníšek zbořen útokle traťovka a má se bořit i vodárenský dřevěný domek. Malé vodárenské domky jsou přitom již velmi vzácné stavby, nevím, kde jinde se ještě zachovaly. Pamí lokomotivy z těchto staven čerpalý vodu pulzometry. Přitom i tento domek je v slušném stavu a byla na něm v minulosti opravena střecha, ostatně střecha byla opravena po roce 2010 i na záchodech. Místo těchto pozoruhodných staveček bude pusto a prázdno.

Krásá všude kolem nás mizí. Chápu, že pro Správu železnic to jsou nepotřebné objekty. Stejně tak se bořily v barokní době gotické hrady, aby se později přišlo na to, o co kultura země přišla. I přesto mají drážní provozní stavbičky svůj účel – sloužily útokle sklady a když něco traťovka potřebovala, vždy to tam našla. Asi se již takto na dráze neopravuje. Na vše se najímají firmy a vše stojí pak stamiliony. Stejně tak se již před časem najaly na vše cizí úklidové firmy.

Martin Kubík



Vnitřek uklizených a udržovaných záchodů před likvidací, stav 18. 6., Mníšek p. B.

## Patří k uniformě krátké kalhoty?

Poněkud recesistickým způsobem upozorňuje opavský vlakvedoucí Pavel Novotný na období veder, v nichž ženy mohou nosit stejnojmennou sukni, zatímco mužská část vlakových čet tuto volbu pro horké dny – v podobě krátkých kalhot – nemá.

„Co není zakázáno, je povoleno,“ komentuje skutečnost, že si oblíknul ženskou sukni, půjčnou od kolegyně a odvažně s ní vykonával službu, aby na tuto „diskriminaci“ upozornil. Kupodivu se u cestujících nesetkal s pohoršením, ani s odsouzením. „Naopak, cestující mi fandili a vyjadřovali obdiv,“ říká Pavel. „Chtěl bych tím rozvířit stojaté vody, vždyť doba se mění – stačí dobrý návrh a budeme in!“ dodává k možnosti, že by muži mohli nosit ve službě krátké kalhoty. Nápad Pavla Novotného vyvolal snad někde úsměv a pochopení, jinde ale také pohoršení nebo odsouzení. Uniforma je práce jen uniforma, měla by vzbuzovat určitý respekt a vážnost – vždyť například policisté či vojáci, nebo i lékaři také krátké kalhoty nenosí. Jenže doba se neustále mění – dokázal si třeba před sto lety někdo představit dámu v kalhotách?

Krátké kalhoty k uniformě nevadí sice přijít hned, možná ale, že „rebelie“ Pavla Novotného přiměje odpovědné osoby pro začátek alespoň k tomu, aby byly zavedeny letní uniformy z přijatelného, lehkého a vzdušného materiálu, ve kterém se člověk, vykonávající službu v horkých dnech, nepotí.

–čas–



Opavský vlakvedoucí Pavel Novotný upozorňuje recesistickým způsobem na „diskriminaci“ mužů v období letních veder.

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

## ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

### Musíme hledat úsporná řešení, abychom mohli co nejvíce zachovat zavedený rozsah veřejné dopravy v Jihomoravském kraji

Od svých předchůdců ve vedení kraje jste zdědili obří projekt: museli jste objednat, zaplatit a budoucnou provozovat 37 vlaků od Škody Transportation. Na zakázku jste od Evropské komise dostali finanční podporu 223 milionů eur, peníze z unijního fondu by měly pokrýt 85 % nákladů na pořízení vlaků. Jihomoravský kraj chce novými soupravami nahradit dosluhující vlaky na linkách S2 a S3, dosud v režii ČD. Dosud ale není známo, kdo bude vlaky provozovat a udržovat. Už máte jasno? zeptali jsme se současného vedení Jihomoravského kraje.

Nové jednotky Moravia bude udržovat výrobce vozidel Skoda Transportation a to po dobu cca 30 let na základě smlouvy na full-service, která byla součástí zadávacího řízení na pořízení vlaků. Provoz vlaků by v prvních letech měly zajišťovat na základě uzavřené smlouvy České dráhy. Aktuálně připravujeme nové nabídkové řízení na nového dopravce, který bude jednotky provozovat po skončení smlouvy s ČD.

V médiích se objevila informace, že uvažujete o rušení vlakového personálu i v těchto vlacích. Stále si myslíte, že vlakový personál je ve vlacích zbytečný? A co vás k jeho rušení vede?

Jihomoravský kraj zatím vlakový personál nezruší, a ani pro nová nabídková řízení, která připravujeme, není o této problematice zatím rozhodnuto. Současně je nutné si uvědomit, že s ohledem na technologický pokrok a potřeby cestujících se požadavky na zaměstnance vlakového personálu a jimi zajišťované činnosti a poskytování služby postupně vyvíjejí a diverzifikují. Jiné potřeby má cestující regionální přepravy, zejména pak při pravidelném dojíždění po stejné trase

například do zaměstnání či do školy, a zcela jiné potřeby a očekávání má cestující ve vlacích dálkové dopravy. S ohledem na zvyšující se náklady na straně dopravců a očekávané omezení příjmů kraje, mimo jiné i v důsledku pandemie COVID-19, musíme hledat úsporná řešení, abychom i nadále mohli co nejvíce zachovat zavedený rozsah veřejné dopravy v Jihomoravském kraji.

Od předchozího vedení JMK jste také zdědili „kauzu“ režíry, kvůli níž se schylovalo i ke stávkě na železnici. Na režíru, jako na tradiční benefit železničářů, jsou železničáři velmi citliví, a proto mnozí nelibě nesli její zdražení v JMK. Po změně ve vedení kraje se začalo mluvit o napravení této nesystémovosti, kraj již jednal s vedením ČD, podle informací se má ve věci osobně angažovat i ministr dopravy Karel Havlíček. Už se to někam posunulo?

Není nám známo, že by vedení JMK v této záležitosti jednalo s vedením ČD. Dle našeho názoru je tato problematika již uzavřena a je jen na vedení ČD, a. s., jak se se svými zaměstnanci na tomto benefitu dohodne, neboť JMK v žádném případě nemůže vstupovat do pracovních vztahů jakékoliv společnosti.

Řada krajů se nyní chystá škrtat v jízdních řádech a omezovat jak autobusovou, tak i železniční dopravu. Jaký postoj v této věci zaujímá vedení JMK?

Jihomoravský kraj se snaží pružně reagovat na aktuální poptávku cestujících po veřejné dopravě. Aktuálně žádné razantní omezení dopravy nepřipravujeme.

Mgr. Alena Knotková,  
kancelář hejtmána Jihomoravského kraje,  
oddělení tiskové

## PORADNA BOZP

### Vejsce, nebo slepice?

Nejstarší doklad o otázce o původu slepice máme údajně z doby krátce po přelomu letopočtu, kdy už roku 46 tuto filozofickou otázku řešil řecký historik Plútarchos. Je to příklad logického paradoxu, což je podle dostupné definice tvrzení, které spojuje pojmy nebo výroky ve vzájemně si odporující, v neocekávaný, překvapivý, ale smysluplný celek a jeho nesmyslnost je pouze zdánlivá.

Pokud v praxi narazíme na požadavek zdravotní a odborné způsobilosti k práci, mohlo by se na první pohled zdát, že se jedná prakticky o totéž, ale opravdu jen na první pohled. Sice jde o vztah dvou věcí, které v pracovním vztahu obvykle jedná bez druhé nevznikají a nevyskytují se, ale v případě pracovního vztahu máme jejich přesně stanovené pořadí.

První vodítko k odpovědi na otázku, co má být dřív, najdeme v zákoně č. 262/2006 Sb., zákoník práce, kde je v § 103 odst. 1 a) dána zaměstnavateli povinnost nepřipustit, aby zaměstnanec vykonával zakázané práce a práce, jejichž náročnost by neodpovídala jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti. Jinými slovy, těžko pouze odhadnout, jestli člověk, který stojí před personalistou, je schopen bez vady, nebo bude lepší říci, že práce pro něj není a vzít toho v pořadí dalšího – vždy je nutné předem vyslat budoucího zaměstnance k lékaři s konkrétním a úplným popisem pracovní náplně a žádostí o cílené zaměření pracovní lékařskou prohlídkou.

Když bude mít budoucí zaměstnanec také něco společného se zařízeními, které legislativa popisuje jako technická zařízení, která představují zvýšenou míru ohrožení života a zdraví zaměstnanců (tzv. vyhrazená technická zařízení zdvihací, elektrická, tlaková a plynová) nebo s dalšími rizikovými pracemi, jakými jsou svařování, řízení vysokozdvizného vozíku, práce ve výškách apod., přidává se další požadavek v podobě § 11 zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, kterým je zvláštní odborná způsobilost a konkrétní předpoklady pro její získání – mj. zdravotní způsobilost, kterou pro tyto případy zákon požaduje.

Nejspíš máte pocit, že už je těch pravidel nad míru, ale zatím jsme si neřekli vůbec nic o tzv.

speciální legislativě, která těm, co se pohybují v prostředí železnice, občas zamíchá pracovním životem. Ano, nesmíme také zapomenout na zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, kde § 22 b) dává provozovateli dráhy mj. za povinnost vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a zároveň dle c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé, a dále na prováděcí vyhlášku tohoto zákona – vyhlášku č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, a která mj. stanovuje podmínky zdravotní způsobilosti pro žadatele o vydání licence strojvedoucího a strojvedoucí řídicí drážní vozidlo a pro fyzické osoby provádějící ostatní činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy a uchazeče o výkon těchto činností.

Pokud jste v rámci covidových opatření narazili (a doufáme, že už nenarazíte, protože ten neřád navždy zmizí) na možnost prodloužení termínu platnosti zdravotních prohlídek, tak pozor, jsme na dráze a tady je vždycky všechno složitější a malinko jinak. Tady, na dráze, se totiž řídíme především právě speciální legislativou, která je zřejmá pro některé zákonodárce i nadále opředena tajemstvím, a proto na nás v tom prodloužení zatím vždycky pozapomněli. Je tedy zcela jasné, že se v případě zdravotní a odborné způsobilosti o žádný paradox nejedná, i když mnoho zaměstnavatelů v tom hledá nějakou zálužnost, a v mnoha případech i tápou.

Pamatujte si, že bez zdravotní prohlídky je kvalifikace k práci neúplná, odborná způsobilost nemůže bez ní existovat, a práci nesmíme vykonávat. V tomto případě je odpovědnost vždy na straně zaměstnavatele a zaměstnanci by měla dle zákona práci příslušet náhrada mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku.

A mimochodem, právě teď se problém slepice a slepičích vajec vykládá tak, že se živí tvorové a jejich vlastnosti, včetně kladení vajec, vyvíjejí postupně. Kdo ví, za pár let může být všechno jinak, znáte to...

Dana Žáková,  
svazová inspektorka BOZP



Parní vlak Pára Prahou v čele s parní lokomotivou Čtyřkolák 434.2186 projíždí po trati 122 mezi Prahou-Smíchovem severním nástupištěm a výhybnou Praha-Zvahov.

## Pára Posázavím a pára Prahou

Po ústupu covidové pandemie se rozjíždějí ve Středočeském kraji a v Praze nostalgické parní vlaky. V sobotu 12. 6. vyjel první letošní parní vlak z Prahy-Smíchova přes Prahu-Braník a dále údolím řeky Vltavy a Sázavy do Týnce nad Sázavou. Zde cestující měli možnost se podívat na místní hrad a na zříceninu Zbořený Kostelec. Po dvouhodinové pauze pokračoval parní vlak přes Čerčany a Říčany Ladovým krajem zpět do Prahy-Smíchova.

Další možnost svést se tímto okružním vlakem do Posázaví je o sobotách v termínech 24. 7., 28.

8. a 9. 10. 2021. V neděli 13. 6. vyjel i parní vlak „Pára Prahou“ z Prahy-Smíchova do Hostivice a zpět. Na této trase jel vlak jen kvůli výluce v úseku Hostivice-Rudná. V dalších nedělních termínech 25. 7., 29. 8. a 10. 10. pojedí z Prahy-Smíchova Prokopským údolím do Rudné a Hostivice a vrátí se do Prahy-Smíchova „Pražským Semmeringem“. V čele soupravy vozů „Rybák“ se představila v plné kráse parní lokomotiva 434.2186, zvaná „Čtyřkolák“ z roku 1917. V soupravě byl řazen i bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů.

Vít Mareš

## Hurá na prázdniny!

Opravdu nevědní „dárek“ přichystala dětem u příležitosti blížících se prázdnin společnost AŽD Praha. V sobotu 26. 6. vypravila z Mostu do Litošovic zvláštní parní vlak v čele s historickou mašinkou 354.7152, které se přezdívá „Sedma“. Na cestu po „Švestkové dráze“ tam a zpět se toho dne vypravil vláček celkem hned dvakrát.

toový vůz s točeným pivo/limo a možností zakoupení drobného občerstvení. Pro dětské pasažéry byly připraveny malé dárky. Bez nadsázky se jednalo o opravdu vydařený den.

Všem organizátorům této akce a společnosti AŽD Praha patří proto velký dík.

A. K. Kýzl



Parní vláček, tažený „Sedmou“ 354.7152, právě projíždí u zastávky Třebešín. V pozadí místní dominanty, zřícenina hradu Košťálov.

## Vlakem na konec světa aneb putování šotouše po Rusku

Jízda pravidelného osobního vlaku (21254) z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice byla v neděli 20. 6. 2021 spojena se kitem knihy Ing. Jana Pišaly, vedoucího oprav JHMD, a. s., s názvem „Vlakem na konec světa aneb putování šotouše po Rusku“.

V čele pravidelného vlaku (dva vozy Balm/ú 639+630 plus rumunská zetka na přepravu jízdních kol) s odjezdem z Jindřichova Hradce v 11.23 h stanula motorová lokomotiva T 47.018, za níž byly mimořádně připojeny historické vozy Či/ú 350, Či/ú 360 a Či/ú 305 (otevřený vyhlídkový vůz). Křest knihy proběhl ve skladišti v Nové Bystřici, posledním vlakem se pak hosté vrátili zpět do Jindřichova Hradce.

Více o knize zde: <https://www.facebook.com/profile.php?id=100057327794405>. -mmč-



V čele pravidelného vlaku s odjezdem v 11.23 h z Jindřichova Hradce stanula motorová lokomotiva T 47.018, za níž byly mimořádně připojeny historické vozy Či/ú 350, Či/ú 360 a Či/ú 305.

## Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079, e-mail: [marie.bartova@osz.org](mailto:marie.bartova@osz.org)

## DOVOLENÁ S OSŽ

## Autem do Orionu

Letošní letní sezona je velmi specifická. Počet letenek, který jsme do Řecka objednali, byl z důvodu obav o naptávkou nižší než obvykle. Skutečnost nás nakonec mile překvapila a zájem o Orion je letos veliký, letenky jsou již většinou vyprodané a nedostupné. Proto nyní můžeme představit zcela novou nabídku pobytů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokarii. Jedná se o pobyty s individuální dopravou. Vzdálenost mezi českou hranicí a Leptokarií je 1350 km. Plánovaná trasa vede po dálniční síti jihovýchodní Evropy a je osvědčená mnoha referencemi.

Cena za apartmán pro dvě osoby je 3000 Kč, další osoba v apartmánu je za 500 Kč, v apartmánu je možno ubytovat až 4 osoby.

Protože letošní sezona provází mnoho nejistot, připravili jsme pro vás také speciální stornopodmínky, maximální stornoplatek před odjezdem činí pouze 20 % z ceny zájezdu! Kompletní nabídku včetně popisu automobilové dopravy naleznete na [www.rekreacesoz.cz](http://www.rekreacesoz.cz). Telefonické dotazy můžete směřovat na Danielu Švábovou na telefon 737 275 107.

Ondřej Šmehlik



Úterní trh v Leptokarii.

## Pozitivní zpráva!

V žst. Praha-Smíchov byla po rekonstrukci nikoli zrušena nádražní restaurace, ale nově otevřena! Bývalá Oáza se nyní jmenuje Tankovna. Ceny zůstaly mírné, což potěší každého. Na stěnách visí staré fotografie žst. Praha-Smíchov – například výstavní výpravní budova Smíchov bývalé České západní dráhy, zbořená po roce 1950. Ano, již tehdy se na železnici bořilo, komunisté bořili také rádi. V tankovně ve výčepu je soubor fotografií i obrazů s básníkem Ivanem Martinem Jirousem, zvaným Magor, který zde do své smrti v roce 2011 pravidelně vyhledával. Pivo Staropramen, typické pro Smíchov, 10 stupňů, stojí přijatelných 29,- Kč. Přesvědčte se sami. Proti astronomickým cenám v hostincích na hlavním nádraží příjemná změna.

Martin Kubík



V žst. Praha-Smíchov byla nově otevřena nádražní restaurace Tankovna.



Podchod nádraží v Poděbradech zdobí malby se železniční tematikou.

## Železnice v Polabí

V Polabském muzeu v Poděbradech probíhá do 14. 11. 2021 výstava inspirovaná loňským kulatým výročím 150 let od otevření tratě Rakouské severozápadní dráhy Kolín – Mladá Boleslav. Popisuje především historii dopravy v Poděbradech a Nymburce, který díky železnici zažil nebyvalý rozvoj. Kromě dokumentů a rekvizit z různých období provozu, nechybí ani modelové kolejiště, maketa dílen a kreslený železničářský humor. Exponáty pocházejí z nymburského muzea, které momentálně prochází rekonstrukcí a je otázkou,

jestli tam bude obnovena stálá železniční expozice. Pro milovníky historie určitě stojí za povšimnutí také vkusně vyzdobený podchod zdejšího nádraží, kde je zpodobněna i původní výpravní budova stanice, která stále stojí mezi skladištěm a sklárnou, je v soukromém vlastnictví a po nedávné rekonstrukci k nepoznání. Když jsem začínal na dráze, tak jeden kolega, co to měl „za pár“ do důchodu, nás uváděl do obrazu hláskou: „Poděbrady jsou na srdce a dráha na hlavu“.

Tak zdar zajímavému výletu! -kb-

## Covid pomohl ke zrušení posledního rychlíku do Letohradu

V sobotu 12. června 2021 v 18.30 h přijel do Letohradu ze směru do Týniště nad Orlicí, kde jsou dopravcem České dráhy, poslední přímý rychlík 937 Hradečan z Prahy hlavního nádraží. Opačným směrem pak z Letohradu odjel poslední rychlík 936 v sobotu 12. června 2021 v 5.33 h. Od neděle 13. 6. 2021 byly poslední rychlíky na trati do Letohradu z rozhodnutí Královéhradeckého kraje nahrazeny v úseku Hradec Králové – Letohrad spěšnými vlaky ve stejných časových polohách.

Uzavřela se tím historie přímého spojení, která pamatuje ještě c. k. mocnářství. A Letohrad nebyl vždy jen konečnou, rychlíky jezdily i dál, přes Lichkov do Polska s cílovými destinacemi jako jsou Poznaň, Gdynia, Szczecin, Warszawa. Zapomenout se nedá ani na kdysi ostře sledované expresy „Praga“ do Moskvy. Ve vnitrostátní přepravě se dalo v minulosti rychlíkem přes Týniště nad Orlicí a Letohrad cestovat až do Opavy, Jeseníku nebo v opačném směru do Plzně.

I přes všechny reorganizace na železnici a změny v jízdních řádech, které znamenaly konec přímého rychlíkového spojení Prahy a Jeseníku od 9. 12. 2006, došlo ještě o rok později se začátkem platnosti jízdního řádu pro období 2007/2008 k zavedení dvouhodinového taktu rychlíků na rameni Praha – Letohrad. To bylo asi jednoznačně nejlepší období, které však nevydrželo dlouho.

Rok 2008 je známý především světovou finanční krizí, která se v konečném důsledku přes nařízené úspory promítla i v jízdních řádech. Letohradské rychlíky se staly předmětem šetření, zejména proto, že byly vedeny v klasických soupravách s lokomotivami nezávislé trakce a v některých úsecích nebo částech dne byly méně vytížené. Číslo úspor, které bylo třeba naplnit, byla asi vysoká, protože došlo i ke zrušení rychlíků vytižených v celé trase. Pro trať 021, zejména v jejím koncovém úseku, který vede přes hranice krajů, to znamenalo citelný úbytek cestujících. Od 13. 12. 2009 tak zůstal mezi Prahou a Letohradem až do

letošního roku jediný, poslední pár rychlíků. Ráno z Letohradu do Prahy a odpoledne z Prahy do Letohradu. Ranní rychlík z Letohradu do Prahy patřil v pracovních dnech k nejvytíženějším vlakům na celé trati. Výjimkou nebyla zcela obsazená souprava už z Kostelce nad Orlicí města. V pondělí se musela souprava dokonce posilovat.

Až najednou v loňském roce přišel COVID-19. Cestujících postupně ubývalo až na minimum v době omezení volného pohybu osob. Letohradský rychlík Hradečan však dál jezdil v klasické soupravě, jako by se nic nedělo. Jeho zrušení, resp. nahrazení motorovou soupravou s nižší kapacitou míst k sezení, však přichází v době největšího rozvolnění protiepidemických opatření a návratu života lidí do normálu. Úspornému opatření Královéhradeckého kraje nezabránil ani Pardubický kraj, na jehož území část trasy letohradského rychlíku zasahuje.

Zrušit letohradský rychlík se tak nakonec podařilo, i když možná o úspory ani moc nešlo. Ušetřil se sice vozmistr v Letohradě a jeden průvodčí, ale obratem se plánuje zavedení dalších vlaků v trase Týniště nad Orlicí – Hradec Králové. Uskromnit se ale budou muset hlavně cestující z Kostelce nad Orlicí města, Častolovic a Čestice. Není jisté, zda budou ráno místa ve spěšném vlaku, který rychlík nahrazuje, vždy pro všechny a ti, co už si našli jiný způsob dopravy, se za těchto podmínek do vlaku vrátí.

Stálo však možná ještě počkat. V dohledné době, by měla být zahájena elektrizace trati Týniště nad Orlicí – Solnice, která bude znamenat nevyhnutelný přestup na autobus NAD. Přímé spojení do Prahy by tak skončilo se zahájením výluky a mohlo znovu být zavedeno po výluce v nové variantě z Rychnova nad Kněžnou. Takhle si můžou cestující myslet ledacos. Třeba to, že zrušení letohradského rychlíku bylo třeba udělat teď hned, co kdyby se stihli vrátit všichni cestující, kteří před rozšířením pandemie na našem území vlakem normálně jezdili. Pak by se nasazení motorové soupravy se třemi vozy místo klasické čtyřvozové soupravy na nejvytíženější vlak v ranní špičce těžko prosazovalo.

Martin Kalousek



Se zrušením posledních rychlíků Hradečan na trati mezi Hradcem Králové a Letohradem skončilo i poslední pravidelné nasazení lokomotiv řady 754 na této trati.



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