

## Z aktuálních událostí

■ Dne 21. 11. zasedalo v Praze Ústředí OSŽ. V úvodu předseda OSŽ Mgr. Martin Malý tlučomčil pozitivní dozvyky akčního dne na zachování vlakového personálu: „Zatím jsme dostali čtyři odpovědi na náš dopis (od Středočeského, Plzeňského a Jihomoravského kraje a od Ministerstva dopravy ČR) v nichž tyto kraje i ministerstvo potvrdily, že v soutěžích budou požadovat zachování vlakového personálu, ostatní zástupci krajů zatím nereagovali.“ Uvedl a dále se zmínil i o jednání malá velké dopravní tripartity, kde požádal ministra dopravy, aby se v době kolektivního vyjednávání ministerstvo přestalo vyjadřovat ve věci úvah o různých formách možné privatizace ČD Cargo s tím, že následně by se tato problematika diskutovala nejprve u kulatého stolu se sociálními partnery.

Věra Nečasová, tajemnice PV OSŽ při ČD, hovořila zejména o kolektivním vyjednávání, které začalo v úterý 20. 11. prvním kolem. Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru Bc. Renata Dousková informovala mj. o zahájení kolektivního vyjednávání ve společnosti Skanska.

Ústředí OSŽ vzalo na vědomí „Informace o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2018“. Projednáno bylo i plnění rozpočtu 1–9/2018, termínový plán zasedání orgánů v roce 2019 a některé organizační záležitosti, stejně jako pravidelné informace Revizní komise OSŽ.

■ Jednání Podnikového výboru OSŽSŽDC v Praze 22. 11. mělo tentokrát několik hostů. První z nich, Ing. Luděk Klepčík (Odbor nákupech a veřejných zakázek GR) a Bc. Radek Janouš (Odbor personální GR) prezentovali mj. vývoj v nákupu výstražných pracovních oděvů od roku 2009. Další host, Petr Toman, zástupce zaměstnanců ve Správní radě ZP MV ČR, informoval o výhodách pro pojistitelce a poskytovatele procedur při komplexních ozdravných pobytech. Personální ředitel GR Ing. Pavel Koucký hovořil

o dosud dohodnutých bodech v KV, což doplnil předseda PV Petr Stěpánek. Tajemník PV Miloš Paleček informoval o tom, že se připravuje nový Statut Republikové rady RP vzhledem k tomu, že dojde k redukcí provozních obvodů u OR z 35 na 23. Návrh bude předložen do příštího jednání PV.

■ Ve dnech 19. – 22. 11. probíhalo v sídle OSŽ první společné kolektivní vyjednávání (KV) týmů odborových organizací spolu se zástupci zaměstnavatele – ČD Cargo, na němž byl pročten celý návrh PKS ČD Cargo, a. s., pro rok 2019 s obhajobou jednotlivých bodů. V některých pasážích došlo ke shodě, rozpory jsou nadále v oblasti pracovní doby, výměry dovolené a odměňování. Součástí KV bylo i projednání odměny zaměstnancům ČD Cargo za očekávané splnění hospodářského výsledku za rok 2018. Byly přijaty připomínky OSŽ k této odměně, která bude vyplacena se mzdou za měsíc listopad. Rovněž byla zahájena diskuse nad rozšířením Zásad hospodaření se SF, a to ve smyslu nové možnosti čerpání na ozdravné pobyty. Dále byla projednána IN PERs–42–B–2011, která řeší některé další motivační složky mzdy u jednotlivých povolání. Další termíny KV jsou stanoveny na 29. 11., 30. 11., 6. 12., 7. 12., 13. 12. a 14. 12.

■ Dne 27. 11. proběhlo jednání o KS ČD, a. s. Na jednání zazněly rozdílné (zcela legitimní) názory na podobu jednotlivých bodů KS – včetně finančního ocenění. Zaměstnavatel však argumentoval nemožností jednat o některých návrzích odborových centrál (OC) z důvodu neexistence jednotného protinávrhu. OSŽ proto vyvolalo mimořádné jednání OC ke sjednocení názorů. Vladislav Vokoun, předseda PV OSŽ při ČD, a. s., vyjádřil přesvědčení, že na této schůzce (29. 11.) dojde k výraznému posunu v přístupu některých odborových centrál a další jednání se zaměstnavatelem budou vedeny v mnohem konkrétnější a předvídatelné podobě. –red-

## Kolektivní vyjednávání na SŽDC má podporu zaměstnanců

V průběhu dosavadních šesti kol kolektivního vyjednávání o 1. změně PKS SŽDC se stále nepodařilo v celé řadě bodů najít souhlasné stanovisko odborových centrál a zaměstnavatele. Jednáni jsou značně náročná.

Podporu kolektivním vyjednáváním vyjádřili zaměstnanci Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov výzvou, adresovanou všem odborovým centrálám (OC) na železnici. V této výzvě, kterou podepsalo 153 zaměstnanců CDP Přerov a dalších 35 zaměstnanců SŽDC, především na trati Olomouc – Šumperk – Jeseník, je vyjádřena plná podpora vyjednávání o 1. změně PKS, zejména pak požadavek na navýšení tarifních mezd, zvýšení úrovně pracovních podmínek, snížení přesčasové práce, zvýšení příplatku za práci o sobotách, nedělích, za noční směny a za pohotovost na pracovišti. Dále výzva obsahuje požadavek na zachování KOP ve stávající podobě a navíc snížení počtu odpracovaných let pro nárok na KOP z 20 let na 15 let. „V případě nedohody jsme připraveni vás podpořit a jít do stávkové pohotovosti i do stávky,“ píše se

ve výzvě. Podle slov jednoho z kolektivních vyjednávačů za OSŽ, Miroslava Maincla (tajemníka PV OSŽ SŽDC), na některých požadavcích již bylo dosaženo shody, ke shodě však stále nedošlo v otázce navýšení mezd, kde zaměstnavatel argumentuje tím, že návrh OC je pro organizaci finančně nerealizovatelný. Výstupy z jednotlivých kol jednání jsou zveřejňovány na stránkách OSŽ v rubrice PV OSŽ SŽDC.

„O vydané výzvě samozřejmě víme a určitě ji nepodceňujeme – bereme požadavky zaměstnanců na vědomí a v tomto duchu vedeme kolektivní vyjednávání,“ dodal Maincl. –čas-

## Obzor č. 25

vyjde 19. 12.

Uzávěrka byla posunuta s ohledem na kolektivní vyjednávání na železnici.

Redakce

## Na Pražský Semmering se od 18. 12. 2018 vrátí vlaky

V tento den se nově zprovozní tři dopravní a cestující začne sloužit i nová zastávka v Jínonicích. Rozsáhlá rekonstrukce (zhotovitelem je společnost Metrostav) dvou památkově chráněných mostů na trati Praha–Smíchov–Praha–Jínonice se chýlí ke konci. Na trať se od úterý 18. 12. 2018 vrátí provoz a v tento den se i nově zprovozní dopravní Praha–Žvahov, Praha–Jínonice a Praha–Stodůlky a cestující začne sloužit i nová zastávka v Jínonicích, která je posunutá oca o 300 metrů blíže k metru.

Oprava mostů na tzv. Pražském Semmeringu byla nutná, hrozilo totiž snížení rychlosti či omezení některých spojů na této trati. Hlavním cílem rekonstrukce bylo významně prodloužit životnost obou mostů a tím zajistit provozuschopnost celé železniční trati. Oba mosty, přetínající Prokopské údolí, Dalejský potok a železniční trať Praha–Smíchov–Rudná u Prahy, pocházejí z roku 1872. Součástí rekonstrukce byly především injektáž zdiva oper, pilířů a kleneba a sanace trhlín. V rámci stavební činnosti byla na obou mostech (v km 3,715 a 4,355) provedena demontáž železničního svršku a náhrada kolejového lože. Během cca tříměsíční výluky pokračoval i projekt rekonstrukce stávajícího staničního i traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a obnova nyní neprovozovaných železničních výhyben.

Součástí akce, která má být definitivně hotová v květnu příštího roku, je i výstavba nových nástupišť v Jínonicích a Zličíně.



Během modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení přesídlili výpravčí v Praze–Zličíně do čekárny.

Pokračuje také výstavba technologických budov ve Stodůlkách a v Jínonicích. Kromě mostů se také modernizuje technologické zázemí pro trať, především zabezpečovací a sdělovací zařízení. Současně s tím probíhá i úprava kolejí v jednotlivých stanicích na trati. Například ve Zličíně se změnila dispozice zastávky tak, aby byla pro cestující komfortnější a bezpečnější. „A samozřejmě se koncepčně na celém úseku řeší i přejezdy. Stávající přejezdová zabezpečovací zařízení jsou modernizována,“ dodává mluvčí SŽDC Radka Pistoriová s tím, že přejezdy (přechody) jsou nově zabezpečovány dle současných platných norem. „Tedy pokud na pěších přechodech nevyhovují rozhledové poměry pro traťovou rychlost, v tomto případě 70 km/h, musíme stávající přechody zabezpečit světelným výstražným zařízením.“ –mmc-



Součástí kolektivního vyjednávání u společnosti ČD Cargo je i projednání odměny zaměstnancům za očekávané splnění hospodářského výsledku za rok 2018. Ilustrační snímek Michael Mareš

## Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb budou příštích pět let zastupovat zaměstnance v Dozorčí radě Českých drah

Také v případě voleb do Dozorčí rady ČD (13. až 15. 11. 2018) uspěli oba kandidáti OSŽ! Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb budou pří-

štíh pět let zastupovat zaměstnance v Dozorčí radě Českých drah. „Chtěl bych poděkovat všem, co nás voli-

li, velice si toho vážíme,“ vzkázal I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun prostřednictvím Obzoru voličům: „Děkujeme všem, kteří k volbám přišli. Je vidět, že mají k firmě pozitivní vztah i zájem o dění na Českých drahách. Budeme pracovat dál ve prospěch firmy, jejich zaměstnanců i jejich rodinných příslušníků,“ dodal.

Volební účast byla nakonec u ČD nižší než u společnosti ČD Cargo, a to 54,18 %, k volbám přišlo 8060 zaměstnanců z celkového počtu 14 877 oprávněných voličů. Výsledky voleb členů Dozorčí rady ČD volených zaměstnanci společnosti:

1. Vladislav Vokoun 5001 hlasů (OSŽ)
  2. Antonín Leitgeb 3227 hlasů (OSŽ)
  3. Robert Benda 2229 hlasů (FVČ)
  4. Jindřich Berounský 1442 hlasů (SOSaD)
- mmc-

**Pojištění odpovědnosti od 1. 1. 2019 výhodnější!  
Došlo k rozšíření obsahu pojištění!  
Další změny!**

Stávající obsah pojistné smlouvy (pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli) uzavřené mezi OSŽ a Kooperativa pojišťovnou, a. s., bude od 1. 1. 2019 rozšířen o institut „čistá finanční škoda“.

**Podrobnosti viz vložený samostatný list v tomto čísle.**

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**„V otázce turnusů se nikdy nedosáhne toho, aby byli spokojeni všichni.“**

Hovoříme s JOSEFEM KIŠEM,

vlakvedoucím ZAP Olomouc a členem Výboru OSŽ při RP ZAP Olomouc

Od 9. prosince vstupuje v platnost nový grafikon vlakové dopravy pro rok 2019 a s ním se také mění turnusy vlakových čet. Jak probíhal za vašeho pohledu letošní tvorba turnusů?

Z mého pohledu (v rámci regionálního pracoviště ZAP, osobní stanice Olomouc) probíhala tvorba turnusů tak jako minulé roky. Zaměstnavatel, podle přidělu vlaků, zpracoval návrhy směn pro turnusy AR1, A1, A2, A3 ...atd. (turnusy vlakových čet pro dálkovou dopravu - v Olomouci turnus AR1 - podléháji rozhodnutí technické skupiny ředitelství OJ ZAP v Praze, turnusy pro regionální dopravu jsou tvořeny technickou skupinou RP ZAP v Olomouci) a v dostatečném časovém předstihu je poskytl zaměstnancům vlakového doprovodu (jejich zástupcům – turnusovým důvěrníkům z řad OSŽ či jiných odborových centrál) k „připomínkování“. Nejde o žádné vyjednávání v pravém smyslu slova, pracovní dobu rozvrhuje a začátky a konce směn vždy určuje zaměstnavatel, je to spíš o nápadech jak směny či turnus vylepšit. Turnusoví důvěrníci se snaží (buď díky své invenci či prostřednictvím připomínek svých kolegů z řad vlakového doprovodu – vlakvedoucích) navrhovat zaměstnavateli změny ve směnách (turnusech) tak, aby byly směny pokud možno např. co nejméně dělené, dalo se za práci dojít dříve a v co nejmenší míře bylo nutno doby před a po směnách trávit na nocležnách, což je samozřejmě nepřijemné.

Bývají navrženy změny zaměstnavatelem akceptovány?

Ne vždy, zvláště pokud se zhorší efektivita, prodlouží se neproduktivní doby, zvýší se systemizace (personální potřeba) ... musím však říci, že přístup zaměstnavatele bývá dle mého názoru vstřícný, každý návrh na změnu zváží a posoudí. Parametry směn (ze kterých je následně sestaven turnus) jsou stanoveny vnitřními před-

pisy, především předpisem K 13, a nesmí být v rozporu s PKS, ZP, RODV (rozkaz o doprovodu vlaků), vyhláškami a nařízeními vlády ...atd. Mnohdy dochází při jednání mezi turnusovými důvěrníky a zaměstnavatelem k odlišnému výkladu některých pasáží či norem. Zde má zaměstnavatel určitou „výhodu“ v tom, že ti, kteří mají agendu turnusů na starosti, bývají pravidelně proškolení, což u zástupců zaměstnanců bohužel chybí.

Chápu, že turnusoví důvěrníci dělají práci ve svém volnu, bez nároku na odměnu a bez možnosti podrobně se seznámit se všemi „základnostmi“ předpisů a vyhlášek, které tvoří turnusové ovlivňují. Dá se tomuto handicapu nějak předejít?

Je to tak, turnusoví důvěrníci jsou vlastně pořádku jedni a titíž vlakvedoucí se svými povinnostmi, ale navíc dobrovolně „pracující“ ve prospěch svých kolegů v turnusech, hledají možnosti úprav směn či turnusů k lepšímu a průběžně se scházejí se zástupci zaměstnavatele – většínou se systémovými specialisty či vedoucími oddělení ekonomiky a technologie práce, kde připomínky předkládají. Dělati to pochopitelně ve svém volném čase. Vzhledem k tomu, jak obsáhlá a do různých právních norem je problematika vztahující se k pracovní době začleněná, jsem toho názoru, že by se turnusovými důvěrníky měla věnovat větší pozornost. S nikým jsem to ještě neprojednával, ale myslím si, že ze strany OSŽ by bylo dobré zvážit, zda neuspořádat pro všechny turnusové důvěrníky školení nebo semináře z výše uvedených předpisů. Pokud jsou pořádány například kurzy počítačové gramotnosti či jiná školení (např. BOZP), proč by nebylo možné uspořádat školení v otázce tvorby turnusů? Určitě by to bylo užitečné a přispělo by to k dobré věci. Turnusoví důvěrníci by si na celorepublikové úrovni mohli předat své zkušenosti a znalosti a stali by se pro zaměstnavatele sku-



tečně fundovanou argumentační protívahou, navíc by odpadl onen dvojitý výklad článků a občasných faux pas z neznalosti při vznášení připomínek. Je to však můj pohled, se kterým se nemusí každý ztotožnit.

Jaké jsou vlastně nejčastější připomínky k turnusům?

Turnusy jsou poměrně složité záležitosti. I proto se nedaří vždy vyhovět všem námitkám kolegů či kolegyní z vlakových čet, které se týkají především dělků směn, otázek dělení směn, příměření dob na jídlo a oddech, či odpočinku mezi směnami, ale mnohdy také síly vlakových čet. Zaměstnavatel se řídí výše zmíněným předpisem K 13, který mu předepisuje mimo jiné také zajistit maximální využití pracovní doby vlakových čet, potřebnou produktivitu jejich práce a efektivitu hospodaření. Takže když na jedné straně někomu vyhovíte, může to na druhé straně zase způsobit potíže. V otázce turnusů se nikdy nedosáhne toho, aby byli spokojeni všichni, hledá se vlastně pro větší přátelství kompromis, v souladu s výše uvedenými normami.

(Pokračování na straně 2)

# „V otázce turnusů se nikdy nedosáhne toho, aby byli spokojeni všichni.“

(Pokračování ze str. 1)

V současné době je v celé síti SZDC velké množství výluk, které samozřejmě ovlivňují skladbu již schválených turnusů. Jak daleko se z vašeho pohledu výluky „podepisují“ na práci vlakových čet?

Při výlukách bývají směny pochopitelně mnohem náročnější, zvláště při obsazení vlaků četou 1/0. Pokud se pak v důsledku výlukových opatření změni nástupy nebo konce směn, tak to už čtyři silně postižují, zvláště ty zaměstnance, kteří dojíždějí. Nelze-li sestavit čisté výlukovou směnu, běžně se stává, že zaměstnavatel, aby „ušetřil“ člověka navíc, kterému by přidělil výlukový výkon, přidá, neví jak to nazvat, např. přílepky, ke schváleným směnám. Jde o přesčasové výkony, které kvůli výlukovým opatřením přímo předchází plánovanému výkonu či na něj ve směně navazují, což podle mne není úplně v pořádku. Zaměstnavatel sice takovým řešením elegantně pokryje výlukový výkon, pro vlakové čety to však znamená i několikahodinové zpoždění v příjezdu ze zaměstnání, případně mnohem dřívější nástup. Na druhé straně chápou, že na těch pár hodin či rozřízání krátkých výkonů, které je tímto způsobem potřeba vykrytí, je zaměstnavatel obtížně někoho sehnal a zajistil.

A jak se výluky projevují přímo v práci vlakových čet?

Každá výluka pochopitelně přináší vlakovým četám věk starosti a komplikací při výkonu služby, vlakové čety musí věnovat velkou pozornost seznamování se s obsáhlými výlukovými roz-

kazy (informacemi manažera) čítajícími spoustu příloh, věnovat zvýšenou péči a informovanost cestujícím, náročnější je např. odbavování vlaků (souprav), které předcházejí či navazují na NAD a dochází u nich nezdělané ke změně řazení (o to složitější pak máme práci – dochází ke kompenzaci cestujících např. za chybějící 1. třídu, případně přeznačování 1. třídy na 2. třídu, odlišné místenkové atd.), vedou rozsáhlou komunikaci s regionálními či síťovými dispečery či výpravčími (svolení k odjezdu, či hlášení příjezdu NAD), případně zajišťování náhradních spojů při narušení včasnosti jízdy.

Jaké bývají další komplikace NAD?

Může dojít k narušení přiměřených dob na jídlo a oddech či nemožnost si jej vybrat. Dále jde o komplikace při kontrole jízdních dokladů v NAD a s tím spojené úniky tržeb, řešilo se opatrováním služebních věcí či zásilek při NAD není-li zajištěno zvláštním vozidlem, občas bývá přistaven nedostatečný počet autobusů, které neodpovídá přepravené frekvenci, v letním období jde o nedostatečně větrání v autobusech (pokud není autobus klimatizován) ... Řeší se i takové věci jako nevolnost cestujících (i vlakové čety) v NAD, nemožnost použít WC během přepravy a další komplikace. To všechno přináší značný nápor na psychiku vlakových čet a jejich následnou nespokojenost.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

## ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

### Parní vlaky v Ejpovickém tunelu

Dle informací v médiích nebudou smět jezdit parní vlaky v novém tunelu mezi Ejpovicemi a Plzní-Doubravkou. Parní lokomotiva bude muset být tažena elektrickou nebo motorovou trakcí, takže se cena nostalgického vlaku astronomicky prodrazí, bez bohatých sponzorů skončí jízdy parních lokomotiv a to hlavně plzeňské „Slechtičny“ 475.111, která každý rok podniká plno jízd ve směru Plzeň – Praha, či oblíbené parní jízdy Plzeň – Holoubkov atd. Místo toho, aby SZDC ve spolupráci MD s Plzeňským krajevem ponechala alespoň jednu traťovou kolej na staré trati v úseku Chrást u Plzně – Plzeň-Doubravka, bude tato trať vytrhána a pravděpodobně změněna na další nesmyslnou cyklostezku. Starou trať mohla přitom využít třeba i škola Plzeň pro zkušební jízdy nových lokomotiv, že? Navíc mohla sloužit jako záloha pro případ nehody v tunelu. Nehodovou událost nedávno v novém tunelu již simuloval záchranný systém. Prý

v novém tunelu se nebudou smět používat ani WC ve vozech, neboť exkrementy padají na trať! „To to soudruzi z NDR jaksí nedomyšleli,“ abych parafrázoval Pelíšky ... Podle toho, jak sofistikovaný to bude tunel, bude se v něm možná, než budou vyčistěny „dětské nemoci“, víc stát než jezdit.

Martin Kubík

Parní lokomotiva s provozuschopným kotlem a ohněm na roštu smí do tunelu vjet pouze za podmínek, že nebude vyvíjet žádnou sílu. Zkoušku jízdy parní lokomotivy plánujeme na jaře příštího roku. Stávající trať v úseku Ejpovice – Chrást bude zjedno kolejněna a poslouží pouze regionální dopravě pro vlaky do Chrástu a Radnice. Trať v úseku Chrást – Plzeň-Doubravka bude bez náhrady odstraněna, přičemž zemní těleso dráhy najde jiné využití.

Radka Pistoriová, tisková mluvčí SZDC

## PŘEDSTAVUJEME

### Václav Krhounek:

# „Doba se mění, i kdyby dnes seabemocnější vůdce bouchnul do stolu, je mu to málo platné.“

Když jsem přemýšlel, jak jedním slovem představit Václava Krhounka, napadlo mě slovo „matador“. Funkci předsedy ZO OSŽ v plzeňském depu totiž vykonává již více než dvacet let, z toho posledních 12 let v roli důchodce. Dlouholetá znalost problémů a prostředí, kde pracoval více než 43 let, a v neposlední řadě nezávislost na hospodářském vedení, které však vnímá jako partnera při řešení problémů, je podle něj pro funkci předsedy ZO „spíše výhodou“. „Jsem prostě nezávislý odborář,“ říká.



Že by přesto v ZO nenašel nástupce? Václav Krhounek věří, že ano, „...ale není snadné být pokorný, rozumět lidem, získat konexe, mít určitou dávku sebedůvěry. A když někdo za tvými zády prohlašuje, s prominutím, že jsi vůl, tak i s ním musíš jednat, přesvědčit ho slušně o opaku, stejně jako v rodině. Bez slušné domluvy končí vše ‚rozvodem‘.“

Václav Krhounek byl na jednáních v minulosti vždycky „vidět a slyšet“. Dnes už nepatří k typickým „táborovým řečníkům“. „Díky celospolečenské situaci mají odbory těžší situaci než například za dob Kurta Mužíka, předsedy Republikové rady DKV. Tehdy měli zástupci odborů ve všech směrech o trochu lepší situaci. V dnešní době, kdy klesá zájem vlády i ministerstva o železnici a nejvyšší představitelé ČD jednají tak, že mnohé z toho, co by mělo být projednáno s odbory, je už na 90 % rozhodnuto, je podstatně těžší. Situaci

nepomáhá ani rozdělení odborů na 10 odborových centrál, čehož může zaměstnavatel využít a někdy se tak i děje.“

V dnešní době je proto podle Václava Krhounka těžké vstát a bouchnout do stolu. „I kdyby dnes seabemocnější vůdce bouchnul do stolu, je mu to málo platné. Je třeba se domluvit, i když je to někdy složitější. Já se většinou snažím nejprve domluvit, a to jak s vedením, tak i se členy ZO.“

Organizace, kterou Václav Krhounek jako předseda řídí, má drtivou většinu zaměstnanců z ČD, nejvíce z řad opravářů, dále THP a několik strojívdů. „O to to mám jednodušší,“ říká. „Aktuálně má naše ZO 123 aktivních a 112 seniorů. Za chvíli budeme mít více seniorů než aktivních,“ dodává s úsměvem. Jak říká, moc mladých se na ČD „nehraje“, a když přijdou, některé z nich odbory vůbec nezajímají.

V minulém DKV i v současném OCP/OCÚ Západ má Václav Krhounek s hospodářským vedením dobrou spolupráci. „Chce to jen dobře naslouchat a respektovat jeden druhého. A je-li někdo z členů ZO pracant a má pravdu, tak se za něj rád postavím, ale je-li ‚lempi‘, má smůlu,“ tvrdí. Aktuální nedostatek zaměstnanců na ČD je podle něj zaviněn nízkou mzdou, která se zvyšuje pouze přesčasovou prací. „A to je velice špatné.“

Václav Krhounek začínal v depu v roce 1963 jako elektromechanik, pamatuje tedy dobu, kdy na téměř stejnou, mnohem jednodušší práci bylo přiděleno 10 elektrikařů, zatímco dnes na daleko složitější práci jdou dva, někdy i jeden zaměstnanec, což podle něj hraničí s porušením BOZP. Dříve bylo podle Václava Krhounka i v odborech více práce, především v dobách, kdy platila vyhláška 210 a odbory se staraly o vše včetně rekreace. Dnes Václav Krhounek „uraduje“ jen každé úterý a čtvrtek od 8 do 12 hodin, což je prý dostatečné. Prioritou jsou především akce, kterých se zúčastní co nejvíce členů ZO (například to jsou vstupenky na různé kulturní a sportovní akce, do bazény, do ZO, Mikulášský balíček pro děti členů a již mnoho let předvánoční akce Kapr). Ale vše jednou skončí, i Václav Krhounek cítí pravidlo, že „změna je život“. „Byl bych ale nerad, aby ta změna vedla k horšímu a moje dlouholetá práce pro lidi byla nakonec zapomenuta,“ říká závěrem.

Michael Mareš



Vstupní poradou to v květnu roku 2015 začalo a v listopadu 2018 je rekonstrukce kolejíště a zabezpečovacího zařízení hotová.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Veselí nad Moravou

Dva roky trávající výluky staničních kolejí ve Veselí nad Moravou v pondělí 19. listopadu skončily. Poté (do 30. 11. 2018) se začalo s přepínáním řízení na CDP Přešov, odkud by mělo být Veselí nad Moravou řízeno centrálně společně s Vlárskou tratí (Uherský Ostroh – Bylnice). Ve Veselí nad Moravou nyní zůstanou pouze pohotovostní výpravčí v nepřetržitém provozu. Nadbytečnými se stalo postupně 11 signalistů a polovina výpravčích (těch bylo původně 10, potom o jednoho méně, z toho 2 nejmladší odcházejí na CDP, 2 jdou dočasně, než odejdou do důchodu, do jiných stanic, a 5 služebně nejstarší zůstává ve Veselí nad Moravou). „Díky velmi rozumnému přístupu vedení provozního obvodu Břeclav se podařilo zajistit, aby nikdo nemusel skončit na dlažbě. Několik signalistů zůstalo přes výluky i přes možnost odejít do důchodu, někteří projevili zájem o rekvizifikaci na výpravčí, a ostatní byli umístěni v okolních stanicích provozního obvodu,“ říká výpravčí a člen ZV OSŽ Josef Hlaváček s tím, že toto opatření vyžadovalo v těchto stanicích udržovat určitý podstatu a z toho plynoucí nárůst přesčasové práce, „...a mnohdy i využití nanejvýš citlivého a diplomatického přístupu komandujících při obsazování směn. Navíc jeden z výpravčích v průběhu výluk přišel o zdravotní způsobolost, takže jeho místo už nebylo obsazeno.“

Ačkoliv název celé akce byl Rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, záber byl mnohem širší. Mimo již dosluhující elektrodynamicke zabezpečovací zařízení, které nahradila ESA 44, byla obnovena a zvýšena ostrovní nástupiště (podle současných norem), opraveny a nově obloženy byly i podchody, a v podstatě bylo nově vybudováno kolejíště. To bylo zredukováno zhruba na polovinu původního rozsahu. „Je asi trochu na škodu, že nemyslíme na

Michael Mareš, snímky Josef Hlaváček



Staré elektrodynamicke zabezpečovací zařízení bylo nahrazeno moderním jednotným obslužným pracovištěm – JOP. Pohled do zrekonstruované dopravní kanceláře. Pracoviště výpravčího ve Veselí nad Moravou před předáním obsluhy na CDP Přešov.

## ZE SVĚTA

### Přeprava na DB Netz stoupla

Podle údajů Spolkového statistického úřadu (Destatis) bylo loni na síti DB Netz přepraveno 401 mil. tun zboží, což představuje meziroční nárůst o +0,5 %. Přepravní výkon dosáhl 129,4 mld. tunových km, čímž překonal předloňskou hodnotu +0,8 %. Průměrná přepravní vzdálenost tak vzrostla na 323 km. Nové konečné údaje Destatis již zahrnují všechny nákladní dopravce na síti veřejných drah, zatímco dříve zveřejněné (předběžné) údaje zahrnovaly jen velké dopravce s širší výkazní povinností na měsíční bázi. Zjednodušenou výkazní povinností na roční bázi mají dopravci, u kterých celkový objem nákladní přepravy nepřesáhne 200 mil. tunokilometrů a nepřesáhne 500 tis. tun ročně.

Podle portálu Eurailpress.de –rš–

### Rusko se podílí na modernizaci kubánské železnice

Ruská vláda v závěru měsíce října podepsala s vládou Kubu dohodu o modernizaci a znovooživení železniční infrastruktury na Kubě. Ruské podniky pro její uskutečnění by proto měly být náležitě zvýhodněny. Russian Railways International a Cuba Railways proto následně plánují uzavřít smlouvu, která celý projekt uvede v život. Z Russland.capital, 30. 10. 2018, zprac.–sh–

### První vysokorychlostní nákladní linka na světě je v provozu

Od 7. 11. 2018 je v provozu první vysokorychlostní nákladní linka na světě. Jedná se o noční linku, kdy za 3 h a 30 min je přepraveno zboží mezi terminálem Mercitalia v Maddaloni–Marcianise (Caserta) a nákladním centrem v Boloni. Spojení bude provozováno od pondělí do pátku. Pro dopravu je využita vysokorychlostní jednotka ETR500 s 12 vozy, což je kapacita 18 výměnných návěsů. Vlak za noc stihne obsloužit oba směry. Provozovatelem vlaku je Mercitalia Fast, což je dceřiná společnost FS, která má k dispozici nejmodernější lokomotivy i vozy. Mercitalia počítá s rozšířením těchto vysokorychlostních spojů po celé Itálii.

Z Transportweb, 9. 11. 2018, zpracoval–sh–

### Rakouská železniční síť má být do roku 2030 zcela elektrizována

Celá železniční síť Rakouských spolkových železnic (ÖBB) v délce 4836 km bude do roku 2030 elektrizována. Oznamil to spolkový ministr dopravy Norbert Hofer (FPÖ) v Parlamentu ve Vídni. Elektrizace bude hrazena z rozpočtu, jak je plánováno. Zároveň ministr oznámil, že by se pomalu mělo přistoupit k privatizaci; na to, jak by

## VŠIMLI JSME SI

● **BUDOVU** Ministerstva dopravy ČR, ve které během totality sídlil Ústřední výbor Komunistické strany Československa, si přišlo v rámci dne otevřených dveří v sobotu 17. listopadu 2018 prohlédnout 1184 lidí. Úřad se veřejnosti zpřístupnil už popáté. S příchodními se pozdravil také ministr Dan Ťok. K vidění byly i fotografie dokumentující vývoj dopravy za 100 let existence republiky a například i snímky z výstavby provizorních mostů v místech zasažených povodněmi. V rámci speciální prohlídkové trasy si mohli návštěvníci prohlédnout také zajímavá místa historické budovy. Měli možnost nahlédnout do pracovního ministerstva, do bývalého bytu komunistického prezidenta Gustáva Husáka nebo do podzemního protiatomového krytu. Akce se zúčastnil také bývalý a dlouholetý zaměstnanec ministerstva dopravy Jiří Kolda, který byl v roce 1968 na půdě ministerstva postřelen sovětskými okupanty.



● **OD 6. DO 23. LISTOPADU** probíhal ve vybraných vlacích na území Prahy a Středočeského kraje a také v přilehlém okolí přepravní průzkum, jehož cílem je další rozvoj Pražské integrované dopravy. Průzkum společně zadaly České dráhy, a. s., ROPID a IDS. Na snímku osobní vlak opouští Dobříčovice. Přetíženo železniční trať z Prahy do Berouna má spásit tunel, píše Nezávislý poberounský občasník Naše Noviny (č. 21/2018) s tím, že SZDC aktuálně posuzuje tři varianty nového železničního spojení mezi těmito městy, všechny tři počítají s tunelem. První varianta údajně počítá s tunelem z Prahy až do Berouna (za více než 50 miliard korun), druhá obsahuje kratší verzi tunelu z Radotína (do Berouna), a třetí pak navrhuje použít částečně stávající trať s tím, že tunel je navržen mezi Radotínem a Řevnicemi.



● **ZAJÍMAVÉ** vybavení podporující volnočasové aktivity a mající určitou formu charity mají na zastávce Černošice–Mokropsy (trať 171). Ve skříni, na věšáku a v regálech (vlakde-roba a vlakinohovna) naleznete řadu věcí, které zde jini odložili.

● **NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD ČD** platný od 9. 12. 2018 přinese zrychlení dopravy, zlepšení služeb, ale i mírné zdražení jízdného (přibližně o 2,5 %). S novinkami seznámili novináři na tiskové konferenci dne 20. 11. Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek GŘ ČD pro obchod, a Petr Vondráček, zástupce ředitele odboru dálkové dopravy GŘ ČD. Jak zde zaznělo, zkracuje se jízdní doba mezi Prahou, Plzní a dalšími západočeskými městy, dochází k posílení spojů mezi Prahou a Moravou, pokračuje modernizace rychlíkových a regionálních souprav a také zavádění moderních služeb. Potěšující je, že České dráhy vykazují nárůst počtu cestujících kolem 2 %. Od nového JŘ nabídnou České dráhy celkem 9041 různých vlaků, což je o 182 více než v minulém jízdním řádu. Podrobnosti najdete na www.osz.org.

měla proběhnout, jsou ale mezi stranami rozdílné názory, když např. koalici FPÖ se k privatizaci zatím staví zdrženlivě.

Z Transportweb, 9. 11. 2018, zpracoval–sh–

### 12 miliard CHF pro železnici

Spolková rada Švýcarska chce nabídku Švýcarských spolkových drah (SBB) na zavedení dalšího 15 a 30minutového taktu na síti SBB podpořit schválením 12 mld. CHF pro železnici ze státního rozpočtu. Je to reakce na zvyšující se poptávku po přepravě železnici.

Investice by měly být směřovány do infrastruktury do roku 2035. Investice by měly být směřovány do dobudování druhé „roury“ základního tunelu Lötschberg, což by mělo zlepšit nabídku pro nákladní i osobní dopravu a tím získání dalších kapacit. Další by měly být směřovány do rozšíření uzlu St. Gallen a tím zlepšení spojení do Curychu.

Dále by se mělo jednat o vybudování nových zastávek, optimalizaci kapacit jako např. zvýšení počtu míst k sezení, zlepšení návaznosti vlaků u uzlech, jakož i získání dalších tras pro nákladní vlaky (zkrácení jízdních dob nákladních vlaků zavedením expresní sítě nákladních vlaků, zlepšení spojení mezi seřaďovacími stanicemi Lausanne a Limmattal). Veškerá omezení pro nákladní dopravu by měla být zrušena.

Z Watson.ch, 3. 11. 2018, zpracoval–sh–

## Obzor č. 48 – 29. 11. 1993

„Stávka na železnici zřejmě bude!“ hlásá titulka Obzoru č. 48 na první straně. Připomeňme, že odboráři vstoupili do stávkové pohotovosti nejen proti návrhu na zvýšení ceny kopu za režijní jízdné, ale také proti ministru dopravy Janu Stráskému, který v podstatě odmítl jednání s odboráři. „Nemám s odboráři o této otázce co jednat. To je stanovení ceny jako ceny rohlíku, jako ceny čokolády,“ uvedl ministr dopravy Jan Strásky v médiích. Stávka byla naplánována na 29. listopadu od 4 do 9 hodin dopoledne.

Osmistránkový Obzor č. 48 je nabitý mnoha dalšími informacemi. Obsahuje například zprávu o ukončení činnosti České a Slovenské konfederace odborových svazů (která byla dne 20. 11. 1993 přetvářena do dvou národních sdružení – ČMKOS a KOZSR), dále informace o změně výše nájemného či pojistného, uveřejňuje odpovědi na dotazy čtenářů, volajících na Noční linku Obzoru, informaci o rozšíření servisu v oblasti bezpečnosti práce nebo informace Železniční zdravotní pojišťovny se sídlem v Přerově.

## Obzor č. 49 – 6. 12. 1993

„Stávka se nekonalá – Ústředí OSŽ přijalo návrh generálního ředitele ČD a ministra do-

pravy ke zmírnění dopadu nového tarifu,“ dočítáme se na první straně čísla. Rozhodlo o tom mimořádné Ústředí OSŽ, svolané na 26. 11. 1993.

Podpora OSŽ k chystané stávce v té době vyjádřili jak členové nezávislých organizací OSŽ, tak slovenské OZZ a dále například odborové svazy Kovo, hornictví, stavby, civilního letectví a další. Předseda ČMKOS Vladimír Petrus dne 25. 11. požádal premiéra Václava Klause o zprostředkování schůzky ministra dopravy s odbory. Výsledkem byla předběžná dohoda, ve které byla přijata některá opatření ke zmírnění dopadu nového tarifu. Především poskytnutí volných jízdének rodinným příslušníkům a možnost použití průkaz k cestě do zaměstnání. Zároveň byla garantována platnost tarifu po celou dobu transformace ČD.

„Byla to poučná zkušenost,“ konstatovali odboráři OSŽ po ukončení hektického období stávkové pohotovosti. Za zaznamenání stojí, že ostatních šest odborových centrál na Železnici Odborové sdružení železničářů nepodpořilo a dokonce zahájilo kampaň proti OSŽ a tím i proti zájmu své členské základny. V rubrice věnované názorům čtenářů je otištěna řada příspěvků, z nichž vyplývá, že důvěra v ministra dopravy i ve vedení Českých drah byla v souvislosti s touto záležitostí velmi narušena.

–ZS–

## Konferenci ZO OSŽ při OŘ Ústí nad Labem navštívil místopředseda OSŽ Petr Štěpánek

Více než stovka členů ZO OSŽ SŽDC se sešla na konferenci v Ústí nad Labem v pátek 23. 11. Za hospodářské vedení se jí účastnil technický náměstek ředitele OŘ Ing. Martin Kašpar, vedoucí kanceláře ředitele OŘ PhDr. Zdeněk Jilek, přednosta správy elektro Ing. Jiří Čapek a již v titulu zmíněný místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC Petr Štěpánek. Na stolech měli všichni delegáti jak program jednání, tak přehled hospodaření ZO v letošním roce, návrh rozpočtu a zásad hospodaření na rok 2019.

V úvodní části seznámil předseda ZO Petr Pliník přítomné s činností závodního výboru a uvedl, že ZO má v současné době 539 členů.

V rámci své zprávy seznámil přítomné se všemi kulturními akcemi, které ZO pořádala pro své členy a samozřejmě i seniory. Ing. Kašpar hovořil ve svém vystoupení o investičních akcích podniku, jejich finančním zabezpečení a očekávání v příštím roce; na závěr poděkoval všem zaměstnancům za práci s přáním krásných Vánoč a rodinné pohody.

Se stavem kolektivního vyjednávání seznámil přítomné Petr Štěpánek, který pak odpovídal i na řadu dotazů, které se týkaly vyjednávání, a objasnil i další postup při nepodepsání PKS.

Na letošní podzimní konferenci byla také poměrně velká diskuse a témat bylo hodně, např. názor, při ohodnocení zaměstnanců, kteří vedle své profesce mají další, jako strojvedoucí, svářeči atd. Jedna stížnost se týkala neoproplácení přesčasové práce, zajímavý byl i dotaz z pléna, jestli existuje nějaká minimální hranice mzdového nárůstu, pod kterou už nelze jít (pokud nebude dosažena shoda v kolektivním vyjednávání), kdy by OSŽ vyhlásilo stávku.

Diskuse se týkala i prodeje rekreačního zařízení Bajama a použití získaných finančních prostředků. Jeden ze seniorů pak podal návrh, aby seniory přispívali vyšší částkou členského příspěvku, než určují Stanovy OSŽ. Přijetím usnesení skončila oficiální část konference a členové ZO se pak věnovali společné zábavě s tancem a živou hudbou.

Miroslav Gloss



Na konferenci ZO OSŽ SŽDC v Ústí n. L. vystoupil technický náměstek ředitele OŘ Ing. Martin Kašpar.

## PRÁVNÍ PORADNA

### Pracovní pohotovost

„Pro účely úprav pracovní doby a doby odpočinku je pracovní pohotovostí doba, v níž je zaměstnanec připraven k případnému výkonu práce podle pracovní smlouvy, která musí být v případě naléhavé potřeby vykonána nad rámec jeho rozvrhu pracovních směn. Pracovní pohotovost může být jen na jiném místě dohodnutém se zaměstnancem, odlišném od pracovního místa zaměstnatele“ (viz § 78 odst. 1 písm. h) ZP).

Pracovní pohotovost je tedy časový úsek, ve kterém je zaměstnanec na základě dohody se zaměstnavatelem připraven v době mimo rozvrh svých směn, tj. v době svého odpočinku, na pokyn zaměstnavatele vykonávat práci. Podmínkou je, že zaměstnanec čeká na jiném místě, než jsou pracoviště zaměstnavatele. Protože dohoda o jiném místě, kde bude zaměstnanec držet pracovní pohotovost, je dvoustranným právním jednáním, je zapotřebí, aby se dalo na to, aby příslušná dohoda byla dostatečně určitá a srozumitelná a nemohla být považována za neplatnou. Přesné místo držení pohotovosti (dosažitelnost) a způsob kontaktování a komunikace se zaměstnancem by mělo být nejpodstatnějšími záležitostmi.

Nejčastějším místem držení pohotovosti je bydliště zaměstnance nebo místo, na kterém zaměstnanec tráví svůj volný čas. V dohodě lze sjednat mimo místa pouze „dosažitelnost“, tj. že zaměstnanec je povinen se dostavit k výkonu práce na pracoviště zaměstnavatele do určité doby.

Účelem pracovní pohotovosti je, aby mohl zaměstnavatel zajistit nepředvídané činnosti, které musí být v případě naléhavé potřeby vykonávány nad rámec rozvrhu směn. Neměly by být v rámci pracovní pohotovosti vykonávány plánované činnosti, o kterých zaměstnavatel předem ví. Tyto činnosti mohou být zajištěny prostřednictvím práce přesčas nařízené zaměstnavatelem zaměstnanci nebo dohodnuté se zaměstnancem.

Z pohledu charakteru provozu zaměstnavatele může být držení pracovní pohotovosti jednou z podmínek pro výkon sjednané práce, ale i zde je zapotřebí souhlas zaměstnance s pracovní pohotovostí.

U dohody zaměstnanec se zaměstnavatelem se upřesňuje písemná forma, ústní dohoda je možná, ale nedoporučuje se vzhledem k jejímu prokazování a rovněž mimo jiné k záko-

nikem práce stanovené povinnosti zaměstnavatele vést u jednotlivých zaměstnanců písemnou evidenci s vyznačením začátku a konce odpracované doby v době pracovní pohotovosti a pracovní pohotovosti, kterou zaměstnanec drží.

V dohodě je potřeba uvést, jakým způsobem bude zabezpečena doprava zaměstnance do místa výkonu práce, tj. veřejnými dopravními prostředky, služebním motorovým vozidlem zaměstnavatele nebo zda zaměstnanec se dopraví vlastním motorovým vozidlem. Dále lze doporučit určení maximálního limitu pracovní pohotovosti (např. za den, za týden, v měsíci apod.) a stejně i minimální časovou lhůtu, ve které může zaměstnavatel zaměstnance povolat k výkonu práce v době pracovní pohotovosti.

Vzhledem ke skutečnosti, že doba pracovní pohotovosti představuje určité omezení pro zaměstnance v nakládání se svým volným časem (např. musí se zdržovat na sjednaném místě, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo jiné návykové látky, musí být dostupný zaměstnavateli/nabítá baterie mobilního telefonu, v dosahu mobilního signálu/ apod.), přiznává mu zákoník práce nárok na odměnu za dobu pracovní pohotovosti ve výši nejméně 10% průměrného výdělku (§ 140 ZP).

Doba pracovní pohotovosti, při které není zaměstnanec povolán k výkonu práce, je dobou odpočinku. Pokud v době pracovní pohotovosti dojde k výkonu práce, jde vždy o práci přesčas a pracovní pohotovost se tím přerušuje. Za dobu práce v době pracovní pohotovosti zaměstnanec přísluší mzda a příplatek za práci přesčas (musí být rovněž práci nadstanovenou týdně pracovní dobu) nebo náhradní volno místo tohoto příplatku. Zaměstnanec samozřejmě může vzniknout nárok i na jiné příplatky (např. za práci v noci, v sobotu a v neděli apod.)

Cesta z místa držení pracovní pohotovosti do místa výkonu práce a zpět se posuzuje jako cesta do zaměstnání a zpět (mimo řídicí služebního motorového vozidla, kde se jedná už o výkon práce), z hlediska pracovní doby se o výkon práce nejedná (pokud není v dohodě upraven začátek výkonu práce). Pro účely cestovních náhrad se ovšem tato cesta považuje za pracovní cestu.

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

# 100 let železničního vojska

Je to takřka neuvěřitelné, ale je nebo bude to 100 let, co bylo výnosem železničního referátu vrchního vojenského velitelství č. 443 ze dne 10. listopadu 1918 nařizováno zřídit v Lysé nad Labem československý železniční prapor a tím vlastně vytvořit základní jednotku budoucího železničního vojska československé armády.

Jisté bylo dostatek důvodů pro jeho zřízení. Jednak to byly zkušenosti z činnosti československých legií v Rusku, pozůstatky zkušeností c. a k. rakouské armády a v podstatě i zkušenosti z průběhu 1. světové války. Výkonnější prostředek pro přepravu vojska a jeho materiálu neexistoval a i nová Československá republika si to plně uvědomovala a bylo jí jasné, že i železniční otázka v podmínkách Československa je nutno rychle řešit. Chybělo dostatečné kapacitní spojení mezi Slovenskem a českými zeměmi a vzhledem k dědictví rakouského mocnářství, které preferovalo železnice ve směru severo – jižním, výkonná síť nově vzniklého státu musela preferovat spojení ve směru západně-východním. Pochopitelně zde byly i požadavky rye vojenského charakteru a požadavek na vytvoření stavebně-technické kapacity schopné rychle opravovat, či nově budovat železniční tratě, železniční mosty a příslušná související zařízení – tedy jednotky železničního vojska.

Se vši zodpovědností stát začal tedy tvořit železniční vojsko. Myslím si, že všechny související historické podmínky a okolnosti jsou dostatečně známé a proto považují za zbytečné se jimi dále podrobně zabývat. Hlubší zájemce si dovolím odkázat na knihu „Dějiny československého železničního vojska“ (NADATOUR 2014).

Snad však mimo historický mezník vzniku železničního vojska jsou v dějinách železničního vojska dva významné časové mezníky: likvidace za okupace v roce 1939 + „fenixovské“ zmrzlých výhledů v roce 1945 a potom další okupace v roce 1968. Obě dvě uvedené události tvrdě zasáhly do historie železničního vojska.

Němečtí okupanti neměli žádný zájem na

existenci armády v podmínkách protektorátu a jako jeden z kroků, které pro to podnikli, bylo i zrušení železničního vojska v červenci 1939. Příslušníci vojska našli své uplatnění logicky především v tehdejších protektorátních drahách. Mnoho jich však zůstalo v bývalém sídle vojska v Pardubicích a to byl vlastně základní kádř pro rychlé obnovení vojska v roce 1945. Již v říjnu 1945 vznikla 1. Železniční brigáda a počaly se tvořit jednotlivé jednotky. Poválečná doba byla hektická, mnoho železničních tratí a mostů bylo zničeno a železniční vojaři mohli při obnovovacích pracích dokázat smysl existence svých jednotek podstatným podílem na pracích vedoucích k obnově provozu na poškozených tratích a mostech a tím i k rychlejší obnově funkčnosti národního hospodářství.

V roce 1968 bylo železniční vojsko rozmístěno na území republiky v souladu s tehdy platnou vojenskou doktrínou. V souvislostech okupací sovětskými vojsky muselo vojsko uvolnit celou řadu svých posádek ve prospěch sovětské armády a byla provedena podstatná reorganizace organizační struktury celého vojska. V tomto roce jednotky železničního vojska zabezpečovaly ostrahu důležitých objektů na železničních tratích. V rámci dalšího časového vývoje však postihla reorganizace i kádř vojáků z povolání, kteří v počátku sedmdesátých let v důsledku svých nekompromisních postojů v odsouzení vstupu vojsk Varšavské smlouvy, museli armádu opustit a byli propuštěni do zálohy. Byli mezi nimi lidé na vysoké technické úrovni, s dlouholetou praxí a hlubokým vztahem ke svojí práci. U útvarů vojska citelně chyběli. Někteří se vrátili v roce 1989, ale ne všichni a u těch, kteří se vrátili, byl časový odstup znat.

Kapacita prací železničního vojska v těchto letech činila cca 240 km komplexních rekonstrukcí železničního svršku za rok, 600 až 800 km železničních mostů a další činnosti v železničním provozu, v povrchových dolech Severočeského uhléňového revíru. Souběžně probíhala i modernizace technického a strojového vyba-

vení vojska, včetně jeho vývoje a výzkumu vlastními silami a prostředky.

To všechno jsou všeobecně známé údaje a pochopitelně mimo již uvedené knihy existují v celé řadě dalších pramenů na Internetu a jiných zdrojích. Co však není nikde uvedeno, je skutečnost, že železniční vojsko, resp. jeho příslušníci, měli vždy ke „svému“ vojsku hluboký vztah a vysokou míru zodpovědnosti. Vždy existoval určitý rozpor mezi vojenskými rozkazy a služebními předpisy ČSD, ale vždy se našlo rozumné řešení. Měli jsme radost a uspokojení ze své práce a z jejich výsledků, byli jsme hrdí na dosažené výsledky a rádi (včetně vojáků základní služby) jsme se s nimi chlubil. Bylo na co, byly některé stavby, které přesahovaly rámec všednosti a samozřejmosti. Výkony 700 až 900 metrů komplexní rekonstrukce svršku za směnu při generálních rekonstrukcích nebyly zvláštností. Rovněž byla provedena celá řada unikátních mostních prací, které by bez techniky a nadšení železničního vojska nebyly v daném čase provedeny. Byla to poválečná rekonstrukce mostu přes Dunaj v Bratislavě, odstranění tzv. Hrzaňova viaduktu v České Třebové bez výluk, zdvih ocelové konstrukce Národního shromáždění v Praze, snesení Mostu Barikádníků, pilíře při stavbě Žďákovského mostu, rekonstrukce znojemského viaduktu a celá řada dalších.

Výstředně hodnotil činnost železničního vojska v rámci resortu dopravy jeden z ministrů dopravy Ing. Vladimír Blažek: „Nikdy jsem od příslušníků železničního vojska neslyšel, že to nebo ono nejde, že se to nedá udělat.“ Nebyly to výsledky socialistického soutěžení, závazků, nebo vysoké politické uvědomělosti. Spíše bude pravda v tomto případě tvrzení, že se jednalo o jakousi odbornou stavovskou čest mezi důstojníky i vojaři, vůli překonávat potíže a dokázat se vypořádat s překážkami, snahu vždy najít řešení úkolů, které vyžadovaly technické znalosti na vysoké úrovni a dokonalou organizaci. To bylo železniční vojsko.

Ing. Tomislav Kantůrek

## NÁZORY

### Jízdní řád ČD: knižní polotovar

České dráhy s předstihem veřejnosti oznámily, že knižní jízdní řád (dále jen KJR) nebude obsahovat spoje ostatních dopravců, a to ani takové, kde tarif ČD platí bez výhrad (např. spoje KŽC kolem Prahy). KJR se tedy stává jakousi reklamou na dopravce, nikoli komplexní poučkovkou pro cestujícího, který si koupil lístek ČD.

Zvědavě jsem ihned prohlédal stránky, které ještě loni obsahovaly spoje jiných státem či krajem objednaných dopravců. V mapě jejich tratě uvedeny jsou, a to dokonce s takovými detaily, jako která je úzkorozchodná a která peážní. To mě zarazilo: nechci-li dělat zdarma reklamu soukromníkům, proč zákazníkům už mapou lákám na něco netradičního? Mapa výluk na webu ČD již obsahuje pouze tratě, na nichž jezdí ČD a AŽD. Nevím, jaké privilegium se AŽD u národního dopravce dostalo – tratě s GWTR, DLB, RC nebo KŽC chybí. Možná je to jenom neúspěšnost doby, kdy ČD na webu sice neinformovaly o jízdních řádech soukromníků, ale současně zveřejňovaly jejich výlukové řady. A tak přepážky vlakových informací měly k dispozici časy soukromých vlaků jen když jeli jako autobus.

Uvnitř KJR je fascinující hned druhá strana s tradičním seznamem dopravců. Vypadá takto: Dopravci – dvojitka – České dráhy – tečka – zbytek prázdna stránka. V seznamu stanic jsou ovšem stále uvedeny i zastávky s čísly tratí obsluhovaných čistě soukromými vlaky.

### Útlum vlaků do Sobotína bude trvat i v novém GVD!

Ač tratě Zábřeh na Moravě – Šumperk byla elektrizována z Operačního fondu Doprava za 1,7 miliardy korun, můžeme na trati dosud na některých vlnících v dopravním sedle spatřit staříčké motorové vozy řady 810 a to i nejnižších čísel. 15. listopadu vedl Os 13012 motorový vůz 810.071-1 relace Zábřeh – Šumperk. Soukromá trať svazku obcí údolí Desné je nyní začleněna jako celek do tratě Zábřeh na Moravě – Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín(291) a provozována ve vesměs elektrickým jednotkami RegioPanter národního dopravce ČD, a. s. S jedinou výhra-

A co vlastně traťové tabulky? Místo tratě obsluhované soukromníkem je prázdno místo. Na celou stránku. Například trať 013 Bošice – Bečváry měla jen čtyři řádky pro oba směry dohromady. Vyhradit jí celou stránku napísem „trať není t.č. obsluhována ČD“ a celý zbytek stránky nechat prázdny vlastně znamená nafouknutí jejího prostoru na čtyřnásobek; a přesto se člověk nedozví, jak to jede! Celkem je v řádu 11 prázdnych stránek! Některé tabulky obsahují třeba jen jediný spoj ČD a zbytek je vyugolovaný. A tak ze Šumavy zbyl jen rychlík do Krumlova nebo z Karlových Varů do Krásna jen jeden osobák. Další spoje se přemístily na jiné tratě, například z městské linky na trať 090 s hvězdičkou před číselním označením, která znamená, že vlak jede z úplně jiné stanice, než z té, v jejíž řádku je uveden. Uzlý křižující spoje ČD s privátními dopravci zůstaly tučné, ovšem u některých zmizela čísla přípojných tratě. Paradoxně chybí pouze u uzlů s tratí AŽD, která je naopak jako jediná soukromá v mapě výluk uvedena. U ostatních nechýbí.

Věří jsem alespoň, že zůstanou tabulky tzv. Turistických linek Usteckého kraje mezi zvláštními vlaky. Omyl. Pro čtyři tratě s víkendovým provozem nacházím další prázdny stránky, zato nechýbí půlnoční, Vlaky z folklorního festivalu ve Strážnici a z Hornáckých slavností“.

A v celém řádu se skví také celostránkové informace o autobusech IREDO. Takže z železničního řádu se stal protisoukromnický, in-



Knižní jízdní řád Českých drah.

fornující víc o autobusech než o privátních vlacích, kde třeba i platí tarif Českých drah, a to za cenu neúspěšnosti a šroubovaných změn. A cestující, který chce mít kompletní KJR pro svobodný pohyb po síti, se může připravit na hodiny práce pro kompletaci tohoto polotovaru.

Vít Patrāk,  
informátor železniční dopravy

### Reakce Českých drah

Pan Vít Patrāk se rozepsal o knižním jízdním řádu Českých drah. Jak je zřejmé již z označení na obálce, jde o publikaci Českých drah.

Jak je všeobecně známo, České dráhy jsou v současnosti sice největší, ale přesto pouze jeden z mnoha dopravců, kteří se ucházejí o přízeň zákazníkům a bojují o zakázky na zajištění dopravní obsluhovanosti. Pro své klienty, kteří nakupují jízdenky dle tarifu Českých drah (pozn. ČD nemají s KŽC uzavřenou dohodu o uznání jízdének), vydávají knižní jízdní řád. Je tedy přirozené, že obsahuje pouze informace o spojích Českých drah. KJR 2019 ČD však nadále obsahuje odkazy i na tratě, resp. jsou tratě zakresleny v mapě, kde České dráhy nejsou dopravcem, ale cestující si může příslušné jízdní řády vyhledat na stránkách místních dopravců nebo provozovatele dráhy. Odkaz na stránky provozovatele dráhy je uveden na straně A2.

Jak je obecně známo, zveřejnění celostátního jízdního řádu České republiky je plně v kompetenci (ze zákona) provozovatele dráhy. Správy železniční dopravní cesty, a ta svou úlohu plní beze zbytku v souladu se zákonem a jízdní řády předepsaným způsobem publikuje.

Vstupujeme do posledního roku desetiletých smluv, a to v období rychle pokračující liberalizace. České dráhy tedy neponesou náklady na publikování jízdních řádů za jiné konkurenční dopravce, kteří třeba nebudou zajišťovat některé dosud běžné, ale z jejich pohledu nadstandardní služby, jež nebudou předmětem objednávky nebo efektivním prvkem posilujícím konkurenceschopnost firmy. Naším zaměstnancům jsou tyto informace dostupné u jejich vedoucích a nadřízených, proto nebudeme zacházet do dalších detailů.

Mgr. Petr Štáhlavský,  
tiskové oddělení ČD, a. s.



Zábřeh na Moravě – polárník Jan Esch (1868 Zábřeh, Rakousko-Uhersko – 1948 Yukon, Kanada) mává motoráku do Šumperka, 15. 11. kolem 12.30 h, v nádražní restauraci je k dostání i točené pivo Welzl z pivovaru Zábřeh.



Ranní parní vlak z Brna do Lednice projíždí mezi zastávkou Charvátská Nová Ves a zastávkou Lednice rybníky.

## Plnou parou do Lednice

Na státní svátek, 17. listopadu 2018, vypravily České dráhy z Brna zvláštní parní vlak s názvem „Plnou parou do Lednice“. Na čele historické soupravy, sestavené z vozů „Rybák“, se v plné kráse představila brněnská parní lokomotiva 433.001, přezdívaná „Skaličák“. Na postrku jí s těžkou soupravou vypomohla prototypová T478.1001. V soupravě nechyběli ani bufetový

vůz s prodejem občerstvení. Na nádraží v Lednici probíhala zabijačka s prodejem typických zabijačkových pochutin. Cestující se mohli projít po známém Lednicko-valtickém areálu nebo si vyjet muzejním autobusem PRAGA RND na okružní jízdu. Navzdory sice slunečnému, ale chladnému počasí byl o jízdu parním vlakem značný zájem.

Vít Mareš

## Nejkrásnější nádraží 2018

Pořadatel soutěže „O Nejkrásnější nádraží ČR“, Asociace Entende Florale CZ, vyhlásil výsledky pro rok 2018. Jak zasloužit si vítězství pro letošní rok stalo nádraží v Bliževědlech na trati Lovosice–Česká Lípa (SŽDC č. 087). Již počtvrté během dvanácti ročníků této soutěže tak „zabodovalo“ nádraží, nacházející se na kolejích někdejší společnosti Ústecko-teplické dráhy (ÚTD). Tato transversální trať, vedoucí přes Lovosice, Litoměřice a Českou Lípu, spojovala Teplice (Retenice) s Libercem. Připomeňme, že titulem „Nejkrásnější nádraží ČR“ se mohou ze stanic bývalé společnosti ÚTD ještě pochlubit Zahradky u České Lípy (2009), Rynoltice (2013) a stanice Mimoň (2016).

V případě staničky Bliževědly, kde se dnes ve dvouhodinové taktu kříží osobní vlaky v relaci Česká Lípa–Lovosice–Postoloprty, se jedná o citlivě provedenou rekonstrukci nádražní budovy. Jak kdosi trefně podotkl, mnohdy se nemusí hned bourat, likvidovat a ničít, ale stačí jen dát věcem původní vzhled a smysl. Což se v našem případě v Bliževědlech povedlo opravdu na výbornou. Naleznete zde nejen opravené nádraží, ale i vldné prostředí a ochotný personál. V těchto syrových dnech je samo sebou považováno za samozřejmost, že zde cestující mají k dispozici vytopenou čekárnu. A co víc, s dětským koutkem a řadou knížek pro ukájení dlouhé chvíle. Všem pracovníkům železniční stanice Bliževědly patří naše blahopřání a příslušným pracovníkům SŽDC poděkování za to, že se nádraží po dlouhých letech opět zaskvělo v plné své kráse. A tak až někdy přijedete do Bliževědel, rozhodně ne-

budete litovat. Okolní krajina nabízí mimo chodem nepřeberně turistických cílů, kam se dá vypravit jak pěšky, tak i na kole, a to nejen z této stanice na trati.

Pro obec cestovatelkou závěrem malá poznámka na vylet. Nedaleko Bliževědel, poblíž vrchu Husa, visí pamětní cedule informující o cestě o tom, že právě zde vydechl naposledy největší český genius, Jára Cimrman. Mistr zde zahynul údajně v roce 1921 následkem výbuchu svého posledního vynálezu, automobilu na sťačený vzduch a vodu.

A. K. Kýzl



Hrdá paní výpravčí před svojí vítěznou stanicí.



Pohled na citlivě zrekonstruovanou budovu nádraží v Bliževědlech, vítěze soutěže O Nejkrásnější nádraží ČR 2018.

## S novým jízdním řádem vyjede v Plzeňském kraji devět nových RegioPanterů

Jízdní řád, který začne platit v neděli 9. prosince, nabídne v Plzeňském kraji celkem 547 vlaků (z toho v pracovní dny 493 vlaků), o sobotách a nedělích 321 vlaků), což představuje nárůst o 5,04 % ve srovnání se současným jízdním řádem. Největší nárůst bude na trati 190 v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí, kde bude upraven koncept dopravy (v souvislosti se zvýšením komfortu dochází k navýšení objednávkový Plzeňského kraje na tomto úseku o 21 mil. korun). České dráhy budou na této tzv. Plzeňské lince (na regionálních vlnách) nově nasazovat elektrické jednotky řady 650 RegioPanter (kromě jednoho páru spěšných vlaků, na kterém bude nasazena souprava s řídicím vozem „Sysel“ a třemi vozy klasické stavby). Vlaky budou vyjíždět a končit nově na stanici

Plzeň–Jižní Předměstí. RegioPanterů pro Plzeňský kraj mají barevnou kombinaci modré, zelené a žluté s prvky Plzeňského kraje. Změny barevného řešení se dočkal i interiér jednotek. Vzhled vybrali lidé v anketě, kterou uspořádal Plzeňský kraj.

## Výstava modelové železnice Všešary

Modeláři ze Všešary vás zvou na výstavu modelové železnice, která se uskuteční v sobotu 15. prosince 2018 (9 až 17 hodin) ve Všešarech. V provozu kolejisté N, TT, H0e, k vidění bude patinování vozů a lokomotiv, prodej fotografií a kalendářů.

–red–

## Se Žralokem a Hurvínkem opět na Moldavu

Po devatenáctiměsíční přestávce se opět rozjely vlaky po kolejích do Moldavy v Krušných horách (SŽDC č. 135). Trať byla od poloviny měsíce března 2017 nesjízdna z důvodu sesuvu svahu v mezistančním úseku mezi tunely Mikulovským a Novoměstským. A soupravy tak končily svou jízdu ve stanici Dubí. Po opravě poškozeného úseku, která přišla na téměř 64 mil. Kč, se tak mohou turisté opět pohodlně dostat vlakem až na samý vrchol Krušných hor. Slavnostní znovuzahájení provozu se uskutečnilo v sobotu 18. 11. Z Mostu se mohli zá-

jemci svést na Moldavu dvojicí „Hurvínků“ řady M 131.1 a z Ústí nad Labem moderní jednotkou řady 844 „Žralokem“ Jardou. Na Moldavě čekaly na návštěvníky dětské sklářské dílny a předvánoční prodejní výstava moldavského lesního skla, které se zde vyrábělo již od středověku. Zdatnější zájemci měli možnost zúčastnit se Moldavského půlmaratonu. Pro všechny návštěvníky pak bylo zajištěno občerstvení z polní kuchyně. V odpoledních hodinách se poté oba vlaky vrátily zpět do Ústí nad Labem a do Mostu.

A. K. Kýzl



Do úvatové stanice Dubí právě dorazil „Žralok“ 844.028-1, jedoucí z Ústí nad Labem do Moldavy v Krušných horách. Souprava je zcela zaplněná tak, že se mnozí ze zde čekajících cestujících do vlaku už prostě nevejdou.

## SPORT

## Čeští cyklisté se v Indii neztratili! - 1. část

V náročných klimatických podmínkách Thárské pouště a téměř 6000 km od domova vybojoval český tým na Mezinárodním mistrovství USIC v silniční cyklistice celkové 4. místo. V individuálních soutěžích si nejlépe vedl Tomáš Pataki, který v závodě na 100 km získal bronzovou medaili. Po téměř deseti letech zavítaly týmy železničních sportovců do Indie (naposledy se v Indii konalo Mezinárodní mistrovství USIC v atletice v roce 2009). Závodníci z 6 evropských zemí (Česká republika, Dánsko, Francie, Norsko, Švýcarsko, Velká Británie) a domácí Indové během tří dnů změřili své síly v časovce družstev na 40 km, v závodě jednotlivců na 100 km a časovce jednotlivců na 20 km.

První zkoušku pro všechny sportovce byla cesta do Bikaneru, místa konání mistrovství. Po devítihodinovém letu (s přestupem v Dubaji) a 4,5 hodinovým časovým posunu naše výprava vystoupila v hlavním městě Indie v Dillí, kde nás očekával zástupce velvyslance ČR v Indii Roman Masařík, který nám zajistil dočasné ubytování v prostorách našeho velvyslanectví, což jsme všichni po noci strávené v letadle ocenili. Roman Masařík se naší výpravě věnoval až do večerního odjezdu našeho vlaku směr Bikaner. Díky Romanovi jsme během odpoledne prošli třemi různými chrámy: hinduistickým, muslimským a sikhským a na jejich kultury. Pak jsme se vypravili do uliček Dillí. Měli jsme pocit, jako bychom překročili práh do jiných světů. Bylo těžké vyjádřit naše emoce, fotografie ani video nedokáží zachytit vše. Lidé, kteří celý život tráví na ulici, mrzáci,



Český tým cyklistů na společné fotografii s domácími závodníky.

slepci, žebraři. Přikrčení strachem z neznámá jsme procházeli ztemněnými uličkami centra Dillí mezi haldami odpadků, na kterých měli utlané toulaví psi. Opodál na venkovním lůžku spal někdo z místních. Nad hlavami nám visely zmeti kabelů, zřejmě elektřiny.

Tmavé uličky občas ozářilo světlo z přilehlých obydlí nebo obchůdků. „Nebojte se, nikdo vám nic neudělá.“ uklidňoval nás Roman, když viděl naše rozpaky. Na osvětleném náměstí plném lidí, motorek, aut a vozítek tzv. tuk–tuk jsme se cítili mnohem lépe. Železniční stanice Delhi Sarai Rohilla rozhodně nepatří mezi místa, která by na cizince působila důvěryhodně. Před nádražní budovou (stejně jako v celém Dillí) panuje chaos, troubení se mísí s křikem davů lidí se zavazadly i bez nich. Samotná nádražní hala připomínala spíše noclehárnu, kam se bojíte vstoupit, abyste neslápali na nějakého nocležníka zabaleneho v dece. Když jsme se se svými zavazadly a šesti obrovskými krabicemi, v nichž byla zabalena kola, prodrali až na správné nástupiště, uviděli jsme náš noční expres do Bikaneru.

První setkání s lehkými vozíky v Indii indických železnic způsobilo mírný šok i zkušeným cestovatelům. Velkoprostorové otevřené lehké vozky druhé třídy svým uspořádáním připomínají ruské vozky, tzv. „plackartu“, ale někdy před padesátými a více lety. Lůžkové vozky (1. třída) mají ten luxus, že mají kupé s uzavíratelnými dveřmi. Ale interiér vagonu napovídá, že s ním klidně mohl cestovat i Mahátma Gáandhi. V celé soupravě čítající 25 vagonů jsou pouze tři kupé první třídy (pulká voz), lehké vozky byly asi čtyři, ostatní byly vozky třetí třídy a vozky s místy sezení. V těchto vozech nebyla vůbec zaskle na okna, ale pouze mříže chránící cestující před

možným vypadnutím z vozu. Vlaky ověšené na střeších tlupami pasažérů už jsou sice minulostí (stačilo postavit při výjezdu ze stanice traversy a problém byl vyřešen), nicméně vlak jedoucí s otevřenými dveřmi, jehož schody jsou v obležení cestujících, můžete vidět i dnes.

Velmi důležitým okamžikem je nástup do vlaku. Cestující nečekají na příjezd vlaku pouze na nástupišti, ale vyčkávají i v kolejisti a divoce naskakují na stupátka vozu a snaží se otevřít dveře a dostat se do vozu z druhé strany. Samotná noční jízda do Bikaneru proběhla bez problémů, indické vlaky tažené ohromnými diesellovými lokomotivami jezdí poměrně přesně a bez zpoždění. Vzdálenost 450 km náš expres pfekonala za necelých 8 hodin. Na bikanerském nádraží čekalo na všechny výpravy slavnostní přivítání podle indických tradic a za zvuku bubny. Po úvodní ceremonii nás indičtí hostitelé odvezli do hotelového komplexu Vesta Palace Bikaner, který se nachází mimo městskou aglomeraci. Že je tato poloha výhodou, jsme pochopili okamžitě. Průjezd sedmismístičkovým městem byl zážitkem, byť jen pohledem z okna autobusu. Rozpadající se domy, nepofádek, špína, zápach výkalů a haldy odpadků, mezi kterými se spokojeně procházejí krávy, pochutnávající si na plastech a PET lahvičkách. Jsou prý nasládlé, tak krávná chutnají. Mezi tím vším pobíhají toulaví psi, na lidi však neutečí, jsou přátelští. Usměvaví a přivítaví Indové posedávají před svými obchůdky (garáže v přízemí domů), na provizorních tržištích nebo prostě jen tak sedí na chodníku a mávají vám na pozdrav.

Bc. Marta Urbancová,  
PhDr. Helena Svobodová,

(Dokončení v příštím čísle)

## Mistrovství ČR železničářů v kuželkách

Regionální sportovní komise uspořádala v Plzni ve dnech 15. a 16. listopadu mistrovství České republiky v kuželkách hráčů nad 45 let. Pod vedením ředitelky turnaje Renaty Douskové vše řídil hlavní rozhodčí Karel Konvář. V základním kole se představilo 24 mužů a 12 žen, kteří postupovali z jednotlivých oblastních kol. Zastupeny byly organizace ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., ale i členové OSŽ z nedrážních organizací. Do finále druhý den postupovalo 12 mužů a 8 žen. Jak v základním kole, tak ve finále podávali jednotliví závodníci velmi dobré výkony. Ve finále dominovali vítězové, kteří se ze zadních

pozic dostali až na vrchol. Výsledky byly těsné a ve finále rozhodovala o konečném umístění i dorážka. V příjemné atmosféře se MČR vydařilo po sportovní i společenské stránce.

**Výsledky – muži:**  
Roman Honl (OŘ Ostrava) 1107 b.  
Ing. Ondřej Šustr (OŘ Praha) 1085 b.  
Jan Večerka (OŘ Brno) 1064 b.

**Výsledky – ženy:**  
Josefa Friedová (důchodkyně SŽDC) 945 b.  
Zlata Hornychová (člen OSŽ) 929 b.  
Margita Novotná (Čargo, P.J Č. Třebováv) 919 b.  
Václav Kesl, organizační pracovník



Reprezentanti ČR ve futsalu.

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. Zdenka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Ing. Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední redakce 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