OBZOR 4

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

19. 2. 2018 Cena 5 Kč

Ročník 29

Z aktuálních událostí

Představenstvo OSŽ zasedalo za řízení předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého v Praze, v sídle OSŽ, v úterý 6. února. V úvodním bloku informací ze zásadních jednání zhodnotili místopředsedové OSŽ Vladislav Vokoun, Radek Nekola a Petr Štěpánek školení ke kolektivní smlouvě *(více v samostatném článku na této straně).* Vladislav Vokoun dále informoval o tom, že Dozorčí rada ČD má na svém zasedání projednat podnikatelský plán. Uvedl, že ČD mají ambice mohutně investovat, aby kraje měly zájem podepsat s ČD smlouvy i po roce 2019. Radek Nekola informoval o jednání Dozorčí rady ČD Cargo z 1. února, na níž byl schválen podnikatelský plán, který počítá se zvýšenými investicemi z vlastních i cizích zdrojů i s dalším provozováním jednotlivých vozových zásilek. Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při SŽDC Petr Štěpánek uvedl mimo jiné, že Podnikový výbor OSŽ SŽDC dostal informaci o organizační změně, která se chystá od 1. 4. 2018 u SON (Správa osobních nádraží). Samostatné organizační jednotky SON by měly být podle předběžných informací zrušeny a začleněny do oblastních ředitelství.

Představenstvo dále projednalo žádosti o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a o poskytnutí právní pomoci v řízení před soudem, seznámilo se s předběžnými výsledky hospodaření OSŽ za rok 2017, projednalo a schválilo rozpočet OSŽ–ústředí na rok 2018, sportovní a kulturní akce železničářů v roce 2018 a vzalo na vědomí informaci Revizní komise OSŽ.

Podnikový výbor (PV) **OSŽ při ČD, a. s.**, který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, ve středu 7. února, měl tentokrát tři hosty. První z nich, člen představenstva ČD, a. s., Ing. Michal Štěpán, se mj. zmínil o některých novinkách, například o tom, že dne 15. 2. začne předávání osobních pokladen druhé generace UNIPOK 2 do testovacího provozu a poté postupně do železničních stanic.

Další host jednání, JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GŘ ČD, a. s., seznámil členy PV s tím, že na jednání představenstva ČD, a. s., dne 6. 2. byl přijat záměr realizace dílčí organizační změny, spočívající v převedení dispečerů UMIKA do kompetence organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP) a vyčlenění části agendy stížností pod organizační jednotku ZAP. Zdůraznil, že z této změny neplynou žádné negativní dopady do zaměstnanosti.

Třetí host, Ing. Miroslav Kupec, člen představenstva ČD, a. s., doplnil informace k připravované organizační změně v odboru 12, kdy od 1. 7. by mělo dojít k zániku provozních jednotek DKV, které by se měly rozdělit na několik oblastních pracovišť provozu a údržby. V rámci těchto změn zanikne 50 pracovních míst v oblasti řízení a administrativy, přičemž se v naprosté většině bude využívat odchodu do starobního důchodu.

Tajemnice PV Věra Nečasová poté odstartovala diskusi ke způsobu projednávání této organizační změny. **„Jsem velmi zklamaná z komunikace s vámi, lidé nevědí, co budou dělat a jaké kompetence na koho přejdou,“** řekla Věra Nečasová. Zmínila i otázku zrušení pozic nejen vrchních přednostů, přičemž nebylo určeno, kdo bude místo nich sociálním partnerem odborů. Ke kritice se přidali i další členové podnikového výboru.

K dalšímu diskutovanému bodu, o převodu zaměstnanců provozního pracoviště DKV Veselí nad Moravou, Ing. Kupec sdělil, že by měli od 1. 3. přecházet od Českých drah k DPOV, a majetkové záležitosti jsou vyřešeny. Podle tvrzení Ing. Kupce bylo s dotyčnými zaměstnanci vše projednáno, ale z dotazů, které chodí na PV OSŽ ČD, vyplývá, že to zaměstnancům známo není.

Podnikový výbor přijal na závěr usnesení, v němž konstatoval mimo jiné, že odvolání přednostů DKV proběhlo na základě rozhodnutí, které nebylo s odbory projednáno. Stejně tak jednání o převodu části zaměstnanců PP Veselí nad Moravou k DPOV neproběhlo oficiální cestou. Podnikový výbor proto vzal informace na vědomí, ale konstatoval, že nešlo o projednání. Vyjádřil požadavek, aby do doby projednání neprobíhaly žádné kroky spojené s touto organizační změnou a aby ZO OSŽ byly seznámeny rovněž s tím, kdo bude po zrušení funkce přednostů jejich sociálním partnerem. **-red-**

Na mimořádné schůzce zástupců vedení Českých drah s odborovými centrálami bylo v úterý 13. 2. 2018 řešeno **zachování jízdních výhod u zaměstnanců Českých drah, kteří hodlají využít institutu předdůchodu.** Po krátké diskusi došlo k dohodě, za jakých podmínek budou u předdůchodců jízdní výhody ponechány. V další části jednání se řešilo i zvýhodněné jízdné pro nové zaměstnance dceřiných společností, kteří nemají nárok na režijní jízdné. I v tomto případě došlo k předběžné dohodě. **-red-**

Stačí chvilka nepozornosti řidiče nákladního auta, a cíl dostat zboží ze silnice na koleje může být splněn.
Snímek z trati Kralupy nad Vltavou - Velvary Michael Mareš

České dráhy a Nadace Okřídlené kolo se dohodly na spolupráci při záchraně historických kolejových vozidel

Nadace Okřídlené kolo (NOK), shromažďující finanční i nefinanční prostředky na opravy a údržbu historických železničních kolejových vozidel, drážních staveb a zařízení, a České dráhy, a. s., národní dopravce, se dohodly na spolupráci při záchraně historických železničních vozidel a na rozvoji činnosti Nadace v oblasti historie, současnosti a budoucnosti železnice. Prohlášení o spolupráci při záchraně historických železničních vozidel ve čtvrtek 8. 2. 2018 ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží podepsali Martin Vavrečka, předseda Správní rady (SR) NOK, a Ing. Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah. Tento slavnostní okamžik orámoval jubilejní padesáté společné zasedání Správní a Dozorčí rady Nadace Okřídlené kolo.

„Rád bych vás přivítal v tomto krásném prostředí vládního salonku, který je důstojným místem pro tento slavnostní akt, a zároveň i symbolickým mezníkem čtrnácti let dlouhé spolupráce,“ řekl ředitel NOK Zdeněk Vysloužil. **„Úhly pohledu na tento dokument mohou být různé, může to být nicneříkající prohlášení, ale dle mého názoru, a myslím si, že se mnou snad budou souhlasit i moji kolegové z Nadace, je to prohlášení o důvěře s vírou, aby vzájemná spolupráce byla plodná a oboustranně prospěšná,“** uvedl při této příležitosti předseda SR NOK Martin Vavrečka.

(Pokračování na straně 4)

Na snímku zleva Martin Vavrečka a Ing. Miroslav Kupec při podpisu prohlášení o spolupráci.

Ohlédnutí za ukončenými školeními ke kolektivním smlouvám

Ve čtvrtek 8. února proběhlo v Českých Budějovicích poslední ze série školení ke kolektivním smlouvám na rok 2018. Jednalo se o šesté školení o PKS pro SŽDC, přičemž již dříve byla ukončena série podobných školení pro PKS Českých drah a ČD Cargo. Školení probíhala v měsíci lednu a únoru postupně prakticky v celé republice a zúčastnil se jich rekordní počet zástupců OSŽ z jednotlivých organizačních jednotek. Školení prováděli členové jednotlivých vyjednávacích týmů a v některých případech (SŽDC, ČD Cargo), také zástupci zaměstnavatele. Celkem bylo uskutečněno 21 školení (6 u ČD, 9 u ČD Cargo a 6 u SŽDC), přičemž jejich hlavním cílem bylo upozornit na změny v jednotlivých PKS a nejčastější nedostatky, které by mohly vzniknout při jejich praktickém uplatňování.

Při školeních o PKS**Českých drah** panovala při jejich pořádání spokojenost s jejich organizací a náplní, kterou ve zkratce vyjádřil například předseda ZV OSŽ DKV Plzeň STP Zdeněk Kodalík: **„Troufám si říci, že letošní školení k PKS ČD bylo nejlepší za poslední roky. Všechny dotazy byly uspokojivě a podrobně vysvětleny a byl dán rovněž široký prostor k diskusi. Takhle nějak si představuji průběh jednání mezi zástupci vrcholového vedení OSŽ a zástupci jednotlivých základních organizací.“** Jak potvrdil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, nebyly v průběhu školení zaznamenány žádné negativní reakce, **„...i když je jasné, že některá očekávání ohledně nárůstu tarifních mezd byla u některých našich členů vyšší,“** připomněl Vokoun.

Také školení k PKS **ČD Cargo** se obešlo bez rušivých momentů. Na rozdíl od školení k PKS ČD (kde školení prováděli kolektivní vyjednavači a členové PV OSŽ) vysvětlovali jednotlivá ustanovení PKS u ČD Cargo zástupci zaměstnavatele, kteří reagovali rovněž na četné dotazy v průběhu jednotlivých školení. Dotazy se týkaly například náboru nových zaměstnanců a náborových odměn, což podrobně vysvětlila Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociálního a mzdového ČD Cargo). Strojvedoucímu v přípravě se přiznává náborová odměna v celkové výši 20 000 Kč, nově je přiznávána náborová odměna až do výše 50 000 Kč i u strojvedoucích, kteří k ČD Cargo nastoupili nebo nastoupí v období od 1. 11. 2017 do 31. 12. 2018, ale zároveň nepřísluší zaměstnancům, kteří bezprostředně před nástupem k ČDC ukončili pracovní poměr u ČD, a. s.

Velký zájem panoval rovněž o záležitosti, týkající se oblasti jízdních výhod. Ředitel personálního odboru ČD Cargo Ing. Mojmír Bakalář okomentoval poslední dohody v oblasti jízdních výhod s tím, že v této oblasti ještě **„.není dokončena debata, přičemž je předpoklad, že prolongační období bude od 1. dubna do 31. května.“**

O oblast jízdních výhod se zajímali rovněž zástupci zaměstnanců na školeních, pořádaných k PKS u **SŽDC**, s. o. Tomuto tématu se na všech školeních k PKS SŽDC věnoval (jako vedoucí vyjednávacího týmu) předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

(Pokračování na straně 2)

Na snímku ze školení SŽDC v Přerově jsou zleva předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek a tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Zatím mě nikdo nepřesvědčil o tom, že plánované změny budou změnami skutečně k lepšímu.“

Hovoříme s **AUGUSTINEM SKLÁDALEM,** místopředsedou ZV OSŽ DKV Olomouc

Od 1. února nastávají významné změny v organizaci odboru kolejových vozidel (O 12), **které se dotknou všech dosavadních dep kolejových vozidel** (DKV). **Jak se tyto změny v praxi dotknou vašeho DKV, resp. jeho THP zaměstnanců, které jako místopředseda ZV OSŽ DKV Olomouc v této věci zastupujete?**

Podrobně a za účasti zástupců vedení Českých drah bylo toto téma projednáváno 11. ledna na jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD. Jak tam informoval Ing. Miroslav Kupec, člen představenstva ČD, od uvedeného data se odbor 12 (O 12) rozštěpí na tři části, přičemž nově vznikne odbor provozu kolejových vozidel (O 18) a odbor správy a údržby (O 20). K 1. červenci 2018 pak zanikne současných pět DKV a místo nich vzniknou čtyři oblastní centra údržby, a tři oblastní centra provozu. To je však všechno, co dosud víme, nevíme ale, jak se tyto změny dotknou konkrétně jednotlivých zaměstnaneckých skupin. Neví to ani předseda našeho ZV OSŽ Martin Zatloukal, přestože se pravidelně účastní jednání, kde je toto téma probíráno. Odpověď podle mne bohužel nezná ani vedení Podnikového výboru OSŽ.

Zaměstnavatel snad na otázky zástupců OSŽ neodpovídá?

Odpovídá po částech a nejasně, navíc se vše odehrává pouze v obecné rovině, bez písemných podkladů. Zaměstnavatel pouze deklaruje, že současný systém, týkající se DKV, je překonaný a nevyhovující, a že by měly být odstraněny duplicitní činnosti a neefektivnost. Blíže a konkrétněji se však nevyjadřuje. A to určitě není správné – když někdo řekne A, měl by říci i B!

Víte alespoň obecně, jak se změny dotknou zaměstnanosti?

Podle vyjádření zaměstnavatele v žádném případě nedojde k redukci pracovních míst, naopak zaměstnavatel má větší potřebu provozních zaměstnanců. Pak ovšem opravdu nevím, jak a v kterém směru by mělo dojít k větší efektivitě.

Pokud dojde k avizovanému zrušení DKV a vzniku nových organizačních jednotek, neobejde se to zřejmě bez přesunu části zaměstnanců (ať již THP, provozu či údržby) **na nově vzniklá pracoviště. To zřejmě bude všechny zaměstnance současných DKV zajímat.**

Ano, to je věc, která nejvíc zajímá zaměstnance DKV (a to nejen toho olomouckého) a jejich zástupce v OSŽ. Například v našem depu pracuje (včetně strojvedoucích) zhruba 1500 zaměstnanců. Depo je rozlehlé, zahrnuje provozní jednotky prakticky na celé severní a střední Moravě a ve Slezsku. Pokud by měli lidé v rámci nového uspořádání dojíždět na větší vzdálenosti (již dnes je situace v dojíždění tzv. na hraně), obávám se, že nemalá část z nich si bude hledat zaměstnání jinde, i mimo České dráhy. A to by určitě byla velká škoda.

(Pokračování na straně 2)

„Zatím mě nikdo nepřesvědčil o tom, že plánované změny budou změnami skutečně k lepšímu.“

(Pokračování ze str. 1)

Jak dlouho se vlastně výše uvedená organizační změna připravuje?

O změnách se hovoří již dlouho, nejméně čtyři roky. Byly zpracovány minimálně dvě analýzy, které skončily do ztracena. Jediné, co je v současné době jisté, je to, že od 1. února byly zrušeny funkce přednostů provozních jednotek. Ale to přece samo o sobě nemůže vést k větší efektivitě, nebo snad ano? Co tedy budeme rozvíjet, jak a s kým? To jsou otázky, na které stále neznáme odpověď.

Myslíte si, že by zástupci OSŽ v podnikovém výboru měli v této záležitosti více „tlačit na pilu“?

Jedná se o organizační změnu v rámci podniku a s tím OSŽ, popravdě řečeno, moc dělat nemůže. Podnikový výbor by ale za současného stavu měl stanovit jasná pravidla pro jednání s vedením podniku, aby se situace pohnula dopředu a byla odstraněna ona nejistota, která trápí snad všechny zaměstnance DKV, jichž je v celé republice přes osm tisíc. A to určitě není málo!

Krátce řečeno, zřejmě nedůvěřujete vedení podniku, že popsané změny povedou ke kýženému cíli, kterým by měla být úspora finančních prostředků, potřebných na opravy kolejových vozidel a k nákupu nových, což povede ve svém důsledku k větší spokojenosti zákazníků ČD, tedy cestujících.

To je pravda, nakonec to vyjádřil i předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun, když řekl, že neexistuje jediný zásadní argument, proč by se problémy nedaly řešit v rámci současné struktury, a že veškeré další členění vede ke zhoršení mezilidských vztahů a komunikace mezi zaměstnanci. S tímto vyjádření nelze jinak než souhlasit. Tudy cesta k větší spokojenosti zákazníků opravdu nevede.

Nejsou vaše názory příliš pesimistické? Cožpak opravdu není možné, že se vedení podniku podaří provést změny k lepšímu?

Ano, jsem založením pesimista. Zatím mě nikdo nepřesvědčil o tom, že plánované změny budou změnami skutečně k lepšímu, že se kladně projeví nejen ve vyšší efektivitě podniku, ale že povedou i k lepšímu životu všech zaměstnanců, kterých se to týká.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Ohlédnutí za ukončenými školeními ke kolektivním smlouvám

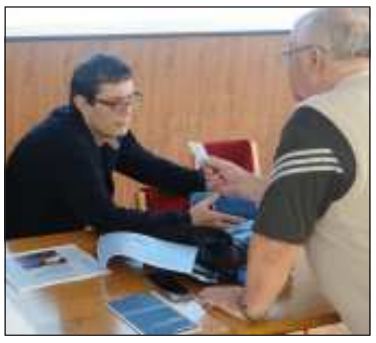
(Pokračování ze str. 1)

Zdůraznil mj. také skutečnost, že **„...jde o to, nepřipustit situaci, aby člověk, který přijde na pokladnu ČD prolongovat na rok 2018, ještě nevěděl, co vyžaduje.“**

Martin Malý také na školeních podrobně vysvětlil všechny novinky, týkající se nové PKS SŽDC, přičemž jeho výklad doplnili přítomní zástupci vedení SŽDC. Zodpověděl také celou řadu dotazů, týkajících se průběhu kolektivního vyjednávání a vysvětlil, proč nebylo možno dosáhnout maxima například v oblasti mzdové. Vysvětlil podrobně zejména finální část kolektivního vyjednávání poté, kdy 27. prosince nedošlo k podpisu PKS, a jaké byly další možnosti. Jak k tomuto tématu poznamenal jeden z účastníků školení v Brně, **„...jak bychom dopadli s navýšením mezd bez vyjednávání odborových centrál, to nám názorně předvedl zaměstnavatel, který prezentoval jako ´super´ výchozí návrh SŽDC na letošní rok s navýšením 1,1 %!“**

Na všech proběhlých školeních byly vysvětleny také aktuální otázky týkající se činnosti OSŽ a ze strany pracovníků ekonomicko–sociálního oddělení (ESO) OSŽ–Ú byly podány také informace, týkající se změn v pracovněprávních předpisech, novelizace občanského zákoníku, jakož i změn ve vnitřních předpisech OSŽ. Závěrečná část každého školení byla věnována diskusi a dotazům. Podrobné informace o školeních ke kolektivním smlouvám jsou prezentovány na webu OSŽ (www. osz.org).

Miroslav Čáslavský



I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun při diskusi na školení ČD v Přerově.

Další možnost výhodného pojištění pro členy OSŽ

Vážení členové OSŽ,

Odborové sdružení železničářů podepsalo s Kooperativa pojišťovnou, a. s. „Rámcovou dohodu o poskytování zvýhodněných podmínek pojištění„ (dále jen „Dohoda“) pro členy OSŽ. Tato dohoda obsahuje exkluzivní a výhodné podmínky pro členy OSŽ. Výhodnost podmínek je podmíněna zejména skutečností, že tento produkt je nabízen všem členům OSŽ. Jedná se o soukromá produktová zvýhodnění u následujících produktů, které nesouvisí s výkonem práce:

– pojištění majetku a odpovědnosti občanů,
– pojištění motorových vozidel,
– cestovní pojištění.

Bližší podrobnosti k následujícím produktům naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Pojištění“ nebo je Vám sdělí předseda Vaší ZO OSŽ.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

PŘEDSTAVUJEME

Michal Procházka: *„Raději stojím za fotoaparátem, než před ním.“*

Principál ve společnosti „FOTO Michal Procházka – specialista na malonákladový tisk“, taková je stručná vizitka Michala Procházky, člena Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC, zájmové skupiny FOTO. Kromě toho Michal Procházka vede fotografické kurzy pro děti i dospělé a vystavuje v zahraničí (SRN, Francie) i doma (zatím jedna autorská výstava v Galerii v Blatné). Michal Procházka je jedním z 15 autorů na výstavě PHOTOLITERA 2017, která je aktuálně k vidění (až do 28. 2. 2018) v Krajské knižnici v Žilině.

„Něco se tam napsat muselo,“ reaguje se smíchem na zmínku o principálovi–specialistovi na malonákladový tisk. **„Dělám malé náklady, od jednoho kusu výš, prostě náklady v malém počtu. Mám to jako koníček a mám na to i živnost.“** Knihy jsou prý snad jediná věc, kterou nedělá. **„Protože klasickou vazbu neumím, ale jinak dělám brožurky, kalendáře, obrazy, plátna. Vlastně všechno kolem fotek a také propagační a dárkové předměty.“**

Michal Procházka řadu let vede v Roudnici nad Labem při Domě dětí a mládeže fotografické kurzy pro děti: **„Scházíme se jednou týdně, každé úterý, od října do začátku června, učím základy fotografování. Letos mám sedm dětí, což je problém, protože v učebně máme šest počítačů,“** směje se. **„V minulosti byly i kurzy tři – dva dětské a jeden pro dospělé.“**

Michal Procházka je kromě toho nádražákem tělem i duší, pracuje jako inženýr železniční dopravy v Praze-Holešovicích na Správě tratí (bývalá SDC Praha). Fotí zhruba patnáct let. Začínal na digitálu, svůj první fotoaparát (compact) si koupil v osmnácti letech. **„Klasické fotografii jsem se tedy vyhnul, ale teď se k tomu vracím, zajímá mě to,“** říká. Do FISAIC ho prý „přitáhl“ pan Hnilička (otec bývalého hokejového brankáře, účastníka památných hokejových her v Naganu v roce 1998 Milana Hniličky), bývalý zaměstnanec „traťovky“ působící v rámci výtvarné skupiny ČZS FISAIC. **„Slovo dalo slovo a tak jsem se stal členem ČZS FISAIC. Vždyť já ani nevěděl, že něco takového vůbec pod dráhou existuje.“**

V roce 2009 se byl v Galerii GM v Pardubicích poprvé podívat na výstavě FISAIC a od té doby pravidelně své snímky vystavuje. **„V Pardubicích to byla ještě taková seznamka. Jako účastník jsem poprvé vystavoval až v roce 2011 v Galerii Nora v Praze, měl jsem tam pět rámů po dvou fotkách. Přiznám se, že raději stojím za fotoaparátem, než před ním,“** uzavírá sympatický třicátník.

Michael Mareš

Nádherně opravená původní staniční budova v Jinonicích.

NAVŠTÍVILI JSME

Praha–Jinonice

Železniční trať z Prahy–Smíchova do Hostivice prochází od loňského září rekonstrukcí. Během ní (termín dokončení jaro 2019) dojde k nahrazení starého nevyhovujícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení moderním elektronickým. Spolu s obnovou dosud neprovozovaných železničních výhyben Praha–Žvahov a Praha–Stodůlky dojde i ke zvýšení plynulosti železničního provozu a zvýšení kvality řízení provozu. Po trati takzvaného Pražského Semmeringu (železniční trať 122 Praha–Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy) má v budoucnu vést objízdná trasa při modernizaci stávající železniční tratě z Prahy do Kladna, případně při výstavbě nového železničního spojení z Prahy na letiště Ruzyně.

V rámci zmíněné rekonstrukce na této trati vznikne například (v km 8,7) i jedna zbrusu nová zastávka Praha–Jinonice, kde je plánovaný přestup na autobusy MHD (linka 137). Nová zastávka bude umístěná u silničního mostu přes železniční trať v Radlické tak, aby se zlepšily přestupní vazby na PID (Pražskou integrovanou dopravu), včetně metra (stanice metra „B“ Jinonice).

Původní přejezd (v současnosti ještě vybavený mechanickými závorami) u nově vznikající zastávky zůstane zachován pro přístup k vlakové zastávce, bude ale nově vybaven moderním přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (předpoklad otevření nové zastávky je po aktivaci zabezpečovacího zařízení v březnu 2019). Současně s jejím zprovozněním se změní název železniční stanice Praha–Jinonice (na snímku nahoře) na Praha–Waltrovka, z níž se stane výhybna, kterou budou osobní vlaky pouze projíždět (ovšem vlaky zde mohou stavět neplánovaně). Provoz v ní bude ovládán z Prahy–Zličína, do budoucna z CDP Praha.

Nádherně opravená původní staniční budova v Jinonicích je v současné době obydlená nájemníky Správy železniční dopravní cesty. Ve stanici ale zůstal „odříznut“ od světa jeden vagonek (SVS 73 177). **„Vagon je vlastněn soukromou osobou, v rámci stavby není řešeno jeho odstranění, pouze se zruší kolejové napojení,“** poznamenal Pavel Tesař z tiskového oddělení SŽDC, s. o.

Přínosem rekonstrukce je i výstavba dvou zvýšených nástupišť v Praze–Zličíně o délce 90 metrů (a výšce 550 mm nad temenem kolejnice); přístupová cesta k nim bude dokončena do konce července letošního roku.

Výhybny Praha–Žvahov a Praha–Stodůlky mají v současnosti jen jednu kolej, druhá kolej bude dobudována až v průběhu letošního roku (předpoklad zprovoznění druhých kolejí je únor 2019), souběžně s tím budou repasovány a modernizovány stávající přístřešky.

Ostatně změn dozná i smíchovské nádraží a potažmo zastávka Praha–Smíchov, severní nástupiště. **„Uvedenou problematiku řeší stavba Rekonstrukce železniční stanice Praha–Smíchov, v jejímž rámci by mělo funkci zrušené zastávky převzít nově vybudované čtvrté nástupiště** (v železniční stanici Praha–Smíchov). **Tato stavba je ale ještě ve fázi projektování,“** uzavřel Pavel Tesař.

Michael Mareš

Pohled na rozestavěnou novou zastávku Praha-Jinonice, která bude otevřena v km 8,7.

VŠIMLI JSME SI

● **BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ** je výhodnější v centru. Na tomto názoru se shodli čtyři specialisté, které v loňském roce oslovila Rada města Brna. Odborníky doporučili rektoři českých a slovenských univerzit. Všichni čtyři specialisté, z nichž někteří věnovali popisu zásadních otázek desítky stran, došli nezávisle na sobě k závěru, že z dopravně–ekonomického hlediska je pro Brno výhodnější modernizovat železniční uzel s nádražím v centru, v poloze pod Petrovem. Podle jejich vyjádření tato lokalita zároveň nijak nesnižuje potenciál komerčních aktivit v budoucím jižním centru a jeho rozvojový potenciál bude lépe využit.

● **OBEC MLADOTICE** chce převzít a obnovit více než jedenáctikilometrovou trať do Kralovic, na níž SŽDC před 21 lety ukončila provoz. Mladotice jednají s Plzeňským krajem, zda by lokální trať zahrnul do systému základní dopravní obslužnosti. Náměstek hejtmana pro dopravu Pavel Čížek (STAN) se snaží přehodnotit rozhodnutí předchozího vedení Plzeňského kraje, které na trati chtělo vybudovat cyklostezku.

● **NA REKONSTRUKCI** Negrelliho viaduktu se intenzivně pracuje. Na snímku Martina Kubíka je stav z 26. 1. 2018. Mezi Tržnicí a Rohanským ostrovem byl z důvodu uzavření Libeňského mostu reaktivován další pražský přívoz v PIDu, který za normálního stavu jezdí pouze v sezoně. Z přívozu můžeme sledovat práce na Negrelliho viaduktu.

● **V Č. BUDĚJOVICÍCH** se buduje krytá myčka železničních kolejových vozidel pro regionální i dálkovou dopravu. Původně měla být situována na jiné koleji, ale při projednávání projektové dokumentace byl zjištěn rozpor s plány developera v této oblasti a proto byla myčka přemístěna na kolej č. 208 tak, aby byla průjezdná z obou stran. Moderní objekt za cca 30 milionů korun bude určený pro všechny typy osobních vozů provozovaných ČD a nezáleží na tom, zda budou myty samostatně nebo v soupravě. Umyje také všechny elektrické a motorové jednotky a lokomotivy kromě vozidel s ochozem. Moderní technologie umožní běžné provozní mytí vozidel při průjezdu soupravy s ochlazením před vlastním mycím procesem a vysušením před opuštěním prostoru (kvůli zamrzání dveří a oken, a to s použitím chemických prostředků, anebo bez nich). Kapacita nové myčky bude 30 vozů za 24 hodin. Provoz při teplotách od –5°C (samostatně stojící vozidlo), respektive 0°C (ucelené soupravy). Pohyb při vlastním mytí bude nezávislý na vlastním pohonu vozidel.

Pochvala

Jezdím vlakem už 50 let. Čím jsem starší, tím více si vážím rozumných lidí (průvodčích). Jel jsem 17. 1. na trase Pardubice – Frýdek–Místek. Setkal jsem se s příjemnými průvodčími SC 502 - číslo průvod. 0169, Os 3143 - číslo průvod. 0898. Děkuji jim za výkon služby. **M. Bachtík**

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn přijme letos 19 000 nových zaměstnanců

Deutsche Bahn (Německá dráha) chce v letošním roce přijmout 19 000 nových zaměstnanců. **„Mezi nimi je zapotřebí získat více než 1000 strojvůdců a nových vyučených v této profesi,“** zdůraznil Martin Seiler, člen představenstva koncernu zodpovědný za personální úsek, v rozhovoru pro týdeník WirtschaftsWoche, zveřejněný na webu 29. ledna. Důvodem pro nábor nových početných pracovníků je růst a digitální rozmach DB, navíc i odchod mnoha kolegů v nejbližších letech na odpočinek, dodal Seiler. Šéf Odborového svazu německých strojvůdců (GDL) Claus Weselsky upozornil, že **„dráze chybějí především strojvůdci, jichž se v celé Spolkové republice nedostává přinejmenším 1200.“** V důsledku toho dochází opětovně k rušení některých vlakových spojů. **„Nedostatek strojvůdců se pak DB snaží vyrovnávat jejich přesčasovými hodinami,“** poznamenal Weselsky.

Jan Hála

Italská železniční nákladní doprava na vzestupu

V závěru roku 2017 prohlásil italský ministr dopravy pan Graziano Delrio pro italská media, že cíl, dostat více zboží na koleje se daří plnit. Přispívá k tomu i transformace železnice, když Ferrovie dello Stato (FS), vytvořily nákladního dopravce Mercitalia Rail. Dále pak investice do infrastruktury přináší první výsledky. Slova pana ministra potvrdil i předseda představenstva RFI pan Maurizio Gentile, který prohlásil, že podíl železniční nákladní dopravy vzrůstá, když z minima 43 mil. kilometrů bylo v roce 2016 dosaženo již 47 a na konci roku 2017 to již bylo téměř 50 mil. km, což dokumentuje další nárůst. Železniční síť by měla být kompletně hotová do roku 2026 a opravená. Do tohoto roku by rovněž mělo být dokončeno napojení na sever Evropy a odstraněna úzká místa přes Alpy.

Z Transportweb, 28. 12. 2017, zprac. **–sh–**

Dálkové vlaky ICE v Německu jezdily loni s dosud nejvyšším vytížením

Rekordní obsazenost těchto dálkových spojů byla 58,5 procenta Dálkové vlaky ICE Deutsche Bahn (Německé dráhy) docílily v minulém roce nejvyššího vytížení za dlouhá léta, pochlubil se šéf koncernu Richard Lutz. V roce 2017 byla flotila ICE, sestávající z asi 260 vlaků, obsazena z rekordních 58,5 procenta, tj. více než o tři procenta, než v roce 2016, řekl dle listu Handelsblatt z 23. ledna Lutz. Tohoto výsledku dosáhly dálkové spoje ICE i přes nepřízeň počasí, jež zapříčinilo občasné technické poruchy a zpoždění. Na tratích mezi Berlínem a Porýním a Kolínem n/R a Frankfurtem nad Mohanem byl tento ukazatel ještě mnohem vyšší. Také nová vysokorychlostní trať Berlín – Mnichov, otevřená loni v prosinci, pomohla zdvojnásobit počet cestujících na této trase na 3,6 miliónu. Méně pasažérů však v roce 2017 vykázaly pomalejší vlaky IC, které byly vytíženy jen na 49,7 procenta, i když přece jen o něco více, než v roce předchozím, kdy byl tento ukazatel 48,3 procenta. V průměru bylo vytížení všech dálkových vlaků DB v minulém roce rekordní – 55,6 procenta. Dráha přepravila loni min. 141 miliónů osob oproti 139 milionům v roce 2016, což byl počinek, který ani představenstvo koncernu neočekávalo. Po úspěšném startu superexpresu na trati Berlín – Mnichov se DB rozhodla, že do příštího jízdního řádu od prosince 2018 zařadí denně namísto tří pět rychlovlaků ICE. Svou hodinovou rychlostí 300 km/h se tak ICE na trase mezi spolkovým hlavním městem a bavorskou metropolí a stávají těžkým konkurentem leteckým společnostem Lufthansa a Easyjet. **„Dráha musí přidat celkově na odolnosti a síle co do kvality a přesnosti,“** zdůraznil Lutz, jenž připomněl, že loni byla dochvilnost dálkových spojů jen 78,5 procenta oproti vytýčené metě 81 procent. Dodal, že cíl představenstva koncernu pro rok 2018 je minimálně 82 procent přesnosti dojezdu ICE a IC. **„Dlouhodobý cíl je 85 procent,“** dodal šéf DB. Lutz ohlásil i nový program pod názvem „Digitální koleje Německa“. Digitalizace má o 20 procent zvýšit kapacitu dosavadní kolejové sítě bez nových staveb či rozšíření tratí. Cílem je odstranit touto modernizací 160 000 signalizačních činností a většinu ze 400 00 km kabelů, přičemž digitalizace nemine ani stavědla.

Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 7 – 22. 2. 1993

Odměňování na železnici – to bylo jedno z nejdůležitějších témat, která se probírala na první straně Obzoru č. 7. Ve stanovisku Ústředí OSŽ, nazvaném **„Proč se odborové centrály nedohodly?“**je vysvětlován postoj OSŽ a Federace strojvůdců při kolektivním vyjednávání na Českých drahách, při kterém Federace strojvůdců požadovala 19% nárůst pro strojvůdce. **„Nechceme nikomu nic brát, ale odmítáme, aby nadále byla jedna profese** (strojvůdci, pozn. red.) **neúměrně preferována na úkor ostatních,“** uvádí se ve stanovisku Ústředí OSŽ. V podrobnějším článku doplněném tabulkami mzdových tarifů je poté vysvětlen návrh změn v odměňování zaměstnanců, který kalkuloval s nárůstem mezd o 15,5 %, ale vzhledem k odlišným požadavkům FS se na něm odborové centrály neshodly.

„Severočeši se dusí!“ je titulek dalšího článku, informujícího o požadavku ZO OSŽ ze severočeského regionu na urychlené přijetí zvláštních opatření z důvodu výrazně zhoršené imisní situace, ke které došlo v severních Čechách v prvních dvou únorových týdnech. Odbory se proto obrátily na předsedu vlády, ministra dopravy a další představitele státu a Českých drah se šesti požadavky; mimo jiné aby u ohrožených profesí byly prodlouženy přestávky ve výkonu služby, aby se bezplatně podávaly ochranné nápoje a vitaminy a aby každému pracovníkovi, pobývajícímu ve ztížených podmínkách, byl vyplácen příplatek za ztížené pracovní prostředí.

Podrobný článek informuje o závěrech tripartity z 8. února, na kterém se projednávaly mj. úpravy úrazového pojištění, problematika mezd pracovníků v učňovských zařízeních či valorizace životního minima.

Obzor č. 8 – 1. 3. 1993

Dva články na straně jedna se ještě vracejí k dělení Československa. Místo obsahu stačí uvést jejich titulky:**„Na hranici zdravého rozumu“** a **„Železničiari nechceli rozdelit Česko–Slovensko“** (Obzor v té době stále ještě uveřejňoval některé články ve slovenštině).

Na stránkách Obzoru dále najdeme informaci z výjezdního zasedání Českomoravské komory OSŽ do Kasejovic u Nepomuka či informaci o přípravách mimořádného sjezdu OSŽ k ukončení činnosti OSŽ jako federální odborové organizace železničářů.

Kolektivní vyjednávání, jak se můžeme dále dočíst v rubrice **„Co se děje v ústředí“**, v té době stále ještě nebylo ukončeno z důvodu odlišných požadavků Federace strojvůdců.

–zs–

Havířovské nádraží čeká zásadní změna

Po dlouhých letech čekání a napětí, jaký další osud čeká havířovskou nádražní budovu (původně určenou ke zbourání), bylo koncem ledna rozhodnuto: **„Zadali jsme zpracování projektové dokumentace na rekonstrukci celé nádražní budovy, přičemž počítáme s využitím těchto prostor pro cestující a dopravce. Zachována zůstane hlavní halová část v bruselském stylu, pronajmeme ji městu,“** řekl generální ředitel SŽDC Pavel Surý 30. ledna 2018 před novináři.

Cílem SŽDC i města (potvrzeném ve společně přijatém memorandu) je zahájit rekonstrukci ještě v letošním roce. 50 let stará výpravní budova bude po rekonstrukci sloužit nejen k odbavování cestujících, ale také ke sportovním a volnočasovým aktivitám. Město chce vnitřní prostory nádražní haly využít jako sportovní a společenské centrum, v němž budou umístěny například hřiště, squashové kurty, horolezecká stěna, kavárna, kulturní prostory, klubovny, šatny, sociální zařízení či služebna městské policie.

Po dokončení opravy budovy plánuje SŽDC také provedení rekonstrukce staniční části havířovského nádraží (koleje, výhybky, trakční vedení, sdělovací a zabezpečovací zařízení, podchody, nástupiště atd.). V letošním roce bude vypsána soutěž na zpracování záměru projektu, který bude zohledňovat modernizaci výpravní budovy i přednádražního prostoru. Samotná realizace staniční části nádraží se předpokládá v letech 2021 – 2022 a celkové náklady na tuto stavbu odhaduje SŽDC na 900 milionů korun.

Miroslav Čáslavský
(s využitím tiskové zprávy SŽDC)

Vnitřní prostory nádražní haly budou využity jako sportovní a společenské centrum.

PORADNA BOZP

Chodíme, chodíímééé

Kdysi dávno, v hloubi pravěku, si jeden z prvních pralidí při lovu na mamuta ukopl palec. Šíleně ho to bolelo, to si každý z vlastní zkušenosti umí představit, a protože to byl koumák, vymyslel, že si nohy obalí kůží ze zvířat, která ulovil k obědu, a které mu jeho milovaná kvalitně zpracovala usilovným žvýkáním a pranástroji. Tím vynalezl první pracovní praobuv a stal se tak průkopníkem v oblasti osobních ochranných pracovních prostředků (OOPP). Žádné boty se z té doby pochopitelně nezachovaly, ale podle vědců se nošení obuvi projevuje na kostech chodidla, které reagují na mechanický tlak. Na kosterních nálezech z doby před 40 tisíci lety se první známky změn už nalezly, nejstarší dochovaná obuv je stará cca 10 tisíc let. První lidé také měli velké palce na nohou – to protože nosili těžké věci, lezli kvůli obživě na skály a na stromy a také proto, že určitě víc chodili pěšky než my. Palce na lidské noze se před desítkami tisíc let začaly nápadně rychle zmenšovat právě z důvodu nošení obuvi a změny držení těla při chůzi.

Obutí mění tvar lidské nohy i dnes. Člověk, který chodí často a rád bos nebo si kupuje dnes moderní „barefoot boty“, má širší chodidla a mezi palcem a ukazováčkem větší mezeru. Vysoké podpatky, úzká obuv, a obuv bez správně zhotovené stélky vede ke vzniku ploché nohy, vadnému postavení kolen, kyčlí a bederní páteře a také vyvolává, mimo vlastní bolesti a ztuhlosti nohou, i bolesti v zádech. Na ploškách nohou se záporně projevuje i špatné držení těla, nadváha a jednostranné zatěžování ramene např. pracovními brašnami. Tím dochází k zásadním a nevratným změnám na klenbě chodidel a problémy jsou na světě.

Abychom si po světě vesele a bezbolestně chodili, potřebujeme dlouhodobě nosit „vhodnou“ obuv. Je tím myšlena bota s volnou prostornou špicí, jejíž materiál musí „dýchat“, musí být lehký, poddajný a v případě pracovní obuvi také musí vyhovovat požadavkům norem v závislosti na požadavku zaměstnavatele, který vám OOPP přiděluje na ochranu před konkrétními (neodstranitelnými) riziky prostředí, ve kterém se v práci pohybujete.

Vlastní přidělování (OOPP) pak vychází z požadavku zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, § 104 a NV č. 495/2001 Sb. Přidělené OOPP nesmí ohrožovat vaše zdraví a nesmí bránit při výkonu práce. OOPP (pracovní oděv a obuv) se vydává i pro práci „v prostředí, v němž oděv nebo obuv podléhá při práci mimořádnému opotřebení nebo znečištění nebo plní ochrannou funkci“. S používáním OOPP musíte být seznámeni, to znamená, že musíte znát důvod (riziko), pro který se vydávají, musíte být seznámeni s návodem pro jejich použití a se způsobem jejich údržby. OOPP musí být dle zákona vydávány bezplatně (podle vlastního seznamu zpracovaného na základě vyhodnocení rizik a konkrétních podmínek práce) a jsou v majetku zaměstnavatele, který také musí ze zákona kontrolovat jejich používání. Poskytování osobních ochranných pracovních prostředků nesmí být nahrazeno finančním plněním.

Vaší povinností je pak přidělenou obuv (OOPP) požívat a udržovat ji v souladu s návodem; zaměstnavatel poskytuje pouze příspěvek na drobnou údržbu OOPP, tj. na praní a čištění, a při ztrátě funkčních vlastností OOPP mění. Pokud si dáte tu práci zjistit o současné „fasované“ obuvi pár technických podrobností, možná budete překvapeni. Obávaná ocelová špice není už dávno ocelová a v obuvi jsou použity hliníkové nebo plastové tužinky vážící cca 50 – 80gr. Tyto výztuže poskytují mnohem větší ochranu prstů na nohou proti dopadu těžkých předmětů a stlačení než dřív, a to před pádem min. 200 kg z výšky 1 m. Pata absorbuje energii z nárazů a tím účinně chrání nohy a jejich klouby před únavou a poškozováním. Podrážka je protiskluzová, odolná proti vodě, ropným produktům, kontaktnímu teplu, propíchnutí a má protiskluzovou úpravu. Svršek obuvi je kožený, voděodolný, odolává dobře klimatickým podmínkám a zároveň je prodyšný.

Dodavatel pracovní obuvi zaručuje i výrobu jednotlivých kusů u obuvi s atypickým rozměrem. V tomto případě je nutná dohoda s vedoucím zaměstnancem a se zaměstnanci MTZ. Aby bezpečnostní (vlastně kterákoliv) obuv dobře chránila, vydržela a „neopouštěla vás“ předčasně, musíte pro ni také něco udělat i vy:

Čištění– hlína, prach a nečistoty botě neprospívají, použijte vlhký hadřík a měkký kartáček;

Sušení – při pokojové teplotě, minimálně 1 metr od tepelného zdroje – NIKDY na radiátoru nebo u kamen;

Mazání – je nutno zabránit přeschnutí kůže namazáním olejem, popř. vhodným krémem apod. Impregnace celé obuvi (včetně švů a jazyka) – prodlouží její životnost, zabrání vstupu vlhkosti a odpuzuje nečistoty.

Dana Žáková,
odd. BOZP OSŽ–Ú

NÁZORY

Mohli vyjednavači OSŽ vyjednat vyšší mzdy v kolektivní smlouvě?

Po skončeném školení k PKS SŽDC na rok 2018, které se konalo 5. února v Brně, se na mne obrátil se svým názorem jeden z jeho účastníků. Protože si nepřál být jmenován, dovolte mi, abych v dalších řádcích přetlumočil jeho názory, neboť je pokládám za užitečné.

„Na školení k PKS SŽDC na rok 2018 v Brně byli přítomni členové vedení OSŽ, v čele s jeho předsedou Mgr. Martinem Malým, a zástupce zaměstnavatele. Podle mého názoru (se kterým ovšem každý nemusí souhlasit), všechno, co tam předseda svazu říkal, mělo hlavu a patu. Vysvětlil nám, jak při kolektivním vyjednávání vycházeli vyjednavači hned od počátku z připomínek členské základny, kterých bylo mnoho a byly často i protichůdné. Po dohodě z nich vybrali ty podstatné (co člověk, to názor) a ty se snažili prosazovat při jednání se zaměstnavatelem. Martin Malý nám objasnil, proč se pokud možno snažili vyhnout stávce: že v roce 1998 bylo legislativně úplně jiné prostředí, všechno bylo státní, ČD byla jedna firma a byly jen dvě strany, stát (ČD) a odbory (zaměstnanci). V současné době by po nás chtěli všichni soukromí dopravci náhradu škody a ještě by se o ni soudili. Není dopředu vůbec jasné, jestli by se stávkou dosáhlo diametrálně odlišného výsledku, a jak dlouho bychom v dnešní době, kdy skoro každý má finanční závazky (hypotéky, půjčky, nájemné atp.), vydrželi stávkovat a být bez prostředků. Proto tlačili mantinely navýšení, kam až to šlo a vyjednali maximum, co bylo v danou dobu možné.

A jak bychom zřejmě dopadli s navýšením mezd bez vyjednávání odborových centrál? Tak to nám názorně předvedl při svém vystoupení zástupce zaměstnavatele, který prezentoval jako „super“ výchozí návrh SŽDC na letošní rok s navýšením 1,1 %.

Samozřejmě, že letošní navýšení mezd není takové, jaké jsme všichni očekávali, ale po výkladu o průběhu a okolnostech kolektivního vyjednávání se zdá být spousta věcí jasnější. Martin Malý nám například vysvětlil, že mimořádná odměna 5000,– Kč, kterou někteří vnímají jako „držhubné“ není z peněz, které by si zaměstnavatel „ulil“, ale že jsou to prostředky do minusu za loňský rok, které byly čerpány navíc. Také nám bylo vysvětleno, jak je to s příjmy SŽDC. Na rozdíl od jiných firem příjmy SŽDC nestoupají, i když vlaků jezdí víc. Je to z toho důvodu, že vláda odsouhlasila snížení ceny za dopravní cestu, aby vyšla vstříc dopravcům, kteří stále volají po narovnání podmínek mezi silniční a železniční dopravou.

Dle mého názoru Martin Malý ví, o čem mluví. Na dotaz, který padl na školení – proč se kolektivní vyjednavači nesnažili o co nejvyšší navýšení mzdových prostředků do tarifu, nám bylo celkem srozumitelně vysvětleno, že u SŽDC je asi 130 povolání. Není proto možné je všechny spravedlivě odlišit pouze a jen tarifním stupněm bez jakýchkoliv příplatků (někdo dělá noční a soboty, neděle, někdo pracuje ve výškách, někdo se stroji, někdo prodává jízdenky atp.). Jedná se pouze o způsob, jak dosáhnout spravedlivějšího ocenění různých pracovních pozic. Zdůrazněno též bylo, že jediná částka, o kterou lze přijít při neplnění pracovních povinností, jsou pouze prémie, což je asi 5% ze mzdy.“

Toto je stručný obsah z průběhu školení v Brně z pohledu jednoho z přítomných Nyní je na každém z nás, abychom si na tato fakta vytvořili svůj pohled a svůj názor.

Jiří Bláha, předseda ZV OSŽ žst. Brno hl. n.

Nové typy výluk

Na železniční síti se objevilo několik nových typů výluk. Jednu z nich zavedl dopravce Arriva (neprožil jsem to osobně), a to nahrazení vlaku autobusem z důvodu nízkého počtu cestujících. Například v Itálii je běžné, že brzké ranní či poslední večerní spoje obsluhuje autobus. Ale tam se s tím počítá v jízdním řádu. Neumím si však představit, že bych přišel na vlak a dověděl se, že je nás jen pár a nemá smysl vlakovou soupravu vůbec vytahovat. Inu, soukromník zase jednou zdvihl laťku standardu služeb na železnici. Další nový druh výluky zavedl údajně dopravce GWTR. Zni asi takto: Nejsme schopni dodržet plánované nasazování moderních vozidel, které smluvně vyžaduje objednatel, a nahrazujeme je zapůjčeným motorákem, který zrovna parkoval v nedaleké (pro Šumavu) Lovochemii. Jelikož jsme nebyli schopni do takto nízkokapacitního vozidla napasovat všechny, zavedli jsme pro přebývající cestující náhradní autobus. Samozřejmě nejde o přímou řeč, ale o dění lidmi zprostředkované.

Posun ve službách je ale zřejmý. Pokud bychom vyčerpali všechny současné prapodezřelé výluky, bylo by to fajn. Dle webu Parlamentních listů však také SŽDC hodlá zavést to, co tu teď nebylo: trvalou výluku. Mezi tratěmi, kde je trvalá výluka zřejmou skutečností bez ohledu na úřední stav, jsou i takové, o nichž šotouši věří, že jsou sjízdné. Šokem ale je, že mezi nimi nacházíme úsek u dálničního sesuvu v Dobkovičkách. Jsme drženi v přesvědčení, že existují tři varianty opravy a brzy se jedna z nich uskuteční. Zatím ale SŽDC přichází s variantou čtvrtou – trvalou výlukou. Myslím, že by správa železnic měla dostát svým slibům a splnit, na čem se shodl kraj, obce, veřejnost i sám ministr dopravy. Kam by se jinak nakonec posunuly služby na železnici?

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Ještě jednou Horní Jiřetín

Překvapil mě článek o Horním Jiřetínu (Obzor 3), kde byly jisté mystifikace.

Osobní doprava mezi Jirkovem a Litvínovem byla ukončena z důvodu povrchové těžby uhlí, při níž bylo likvidováno mimo jiné město Dřínov, ležící na trati, již v roce 1971, nikoli v osmdesátých letech. Divím se, že to neví starosta Horního Jiřetína pan Buřt. Stejně tak není pravda, že restaurace na bývalém nádraží Horní Jiřetín byla zrušena „již před mnoha lety.“ Osobně jsem navštívil Horní Jiřetín 28. 1. 2015 a v restauraci v nádražní budově jsem pil Krušovické pivo, stalo se tak při demonstraci proti prolomení těžebních limitů, na demonstraci jsem mluvil i se starostou p. Buřtem, ale i s bývalým ministrem Bursíkem či starostou Prahy 4 p. Štěpánkem.

Dále nechápu proč starosta Buřt místo výstavby nesmyslné cyklostezky po tělese zrušené trati nebojuje za obnovení této tratě, šlo by to jistě spojit s elektrizací tratě Louka u Litvínova – Litvínov. Místo propagace a rozvoje ekologické železniční dopravy v oblasti poškozené těžbou uhlí se propagují další cyklostezky a autobusy. Již před I. světovou válkou vedla do Janova u Horního Jiřetína dokonce mezimětská úzkokolejná tramvaj z Mostu. Na tuto tradici by se mělo navázat v Horním Jiřetíně, když konečně bylo řečeno, že limity těžby budou zachovány.

Dále není pravda, že do Horního Jiřetína ztratila železniční doprava smysl, jedná se o hustě zastavěnou oblast, aglomeraci Litvínova! Je napováženou, že to říká starosta, co léta bojoval o rehabilitaci této oblasti; k tomu cyklostezka moc nepřispěje. Turisty a místní občany na úpatí Krušných hor a na zámek Jezeří mohl přivážet právě obnovený vlak. Po revitalizaci dolů v delším časovém horizontu by trať mohla být opět dostavěna až do Jirkova. To by však v Ústeckém kraji včetně starostů museli opravdu začít myslet jinak. Zatím to tak nevypadá.

Martin Kubík

Restaurace v bývalé žst. Horní Jiřetín prokazatelně fungovala 28. ledna 2015, nikoli před dávnými lety, jak tvrdí starosta Horního Jiřetína p. Buřt!

Nekonečné porevoluční reorganizace znevýhodňují postavení železnice na přepravním trhu

Osobnost československé a české železnice, respektovaná a uznávaná i v rámci struktur Mezinárodní železniční unie (UIC), Konference evropských jízdních řádů (dnes FTE) a Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) – Ing. Jaroslav Kocourek, kdysi řekl legendární větu:**„Buď už to tady bylo, anebo je to blbost“.** Tato jeho slova, podložená mnohaletou provozní praxí a zkušeností od základních profesí až po funkci vrchního ředitele divize ČD, s. o., vyvstanou na mysl železničářů při každé z mnoha reorganizací státní dráhy. Když porovnáme porevoluční stav až do současnosti s tím prvorepublikovým, záhy dojdeme ke skutečnosti, že na co stačilo v období mezi světovými válkami samo Ministerstvo železnic sídlící ve své reprezentativní budově na vltavském nábřeží, to dnes vykonává sedm institucí a podniků:

- **Drážní úřad** – vykonává státní správu ve věcech drah. Zřízen zákonem o dráhách č. 266/1994 sb.
- **Drážní inspekce** – vznik k 1. 1. 2003, původně jako Generální inspekce ČD. Zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách.
- **Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře** – činný od 1. 4. 2017.
- **Ministerstvo dopravy ČR** – tvůrce legislativního prostředí nejen v oblasti železniční, ale obecně všech druhů dopravy; vznik 1. 1. 1993.
- **Správa železniční dopravní cesty, s. o.** – vznik 1. 1. 2003 – vykonává funkci vlastníka dopravní cesty; vznikla oddělením tehdejší Divize dopravní cesty od Českých drah, s. o.; od 1. 7. 2008 de facto provozovatel dráhy (tehdy měla na starosti údržbu tratí, sestavu grafikonu vlakové dopravy, ale ne však samotné řízení provozu), definitivně od 1. 9. 2011 v souvislosti s přechodem zaměstnanců, zabezpečujících řízení provozu od ČD a. s.
- **České dráhy, a. s.** – vznik k 1. 1. 1993 jako České dráhy s. o. od 1. 9. 2011 mají na starosti pouze osobní dopravu.
- **ČD Cargo, a. s.**– vznik k 1. 12. 2007 – dceřiná společnost ČD a.s., vznikla oddělením drážní nákladní dopravy od Českých drah – provozovatel drážní dopravy.

Pro úplnost je třeba dodat, že výše uvedený výčet zahrnuje pouze státní instituce nebo společnosti se 100% majetkovou účastí státu, které se nějakým způsobem podílejí na fungování železniční dopravy v ČR, a nikoliv další dceřiné a jiné společnosti výše zmíněných korporací a podniky zcela soukromé, kterých je dnes celá řada. Drážní úřad eviduje 8 provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální a 99 provozovatelů drážní dopravy na dráze celostátní a regionálních dráhách.

Bylo by zajímavé vyčíslit byrokratický aparát dnešní segmentované železnice a porovnat čísla s prvorepublikovými ČSD. Je třeba si uvědomit, že segmentace (rozdrobení) železnice znamená její dražší financování (vyšší úroky) a dražší nákupy aktiv. Stačí porovnat jednotkové ceny se sousedními národními železničními koncerny. Je nutno objektivně přiznat, že segmentaci železnice mnohdy vynucuje evropská legislativa, k jejímuž uplatnění se ČR zavázala přistoupením k EU. Nicméně, politická reprezentace v ČR vždy přistupovala (nepochopitelně) bezprecedentně iniciativně k uplatnění principů institucionálního rozvrácení státní dráhy podle představ pseudoliberálních bruselských byrokratů namísto „pouze“ účetního oddělení infrastruktury od dopravy.

Je historickou zásluhou OSŽ, že republika dodnes má svoji státní českou dráhu. Všichni si vzpomeneme na vyhrocené okamžiky 90. let, kdy se odborově organizovaní zaměstnanci ČD statečně postavili mocným politickým prominentům a tím fakticky zabránili rozvrácení a rozprodeji Českých drah.

Z výše uvedeného je patrné, že současná struktura správy a řízení nejenže je značně nepřehledná a byrokratická, ale asi hlavním problémem dnešního systému řízení v porovnání s tím prvorepublikovým je jeho nestabilita. Zatímco za dvacet let trvání první republiky nedošlo k jediné kompletní reorganizaci, tak v období od roku 1989 státní železnice na našem území v podstatě nezažila žádné delší období bez rozsáhlých organizačních změn. A to je nasnadě si uvědomit, že důvodů ke změnám v řídící struktuře bylo více tehdy než teď. Už jen samotné zestátnění velkých privátních drah a jejich začlenění pod ČSD bylo velkým zásahem do organizace. Přesto se k žádným radikálním krokům nesáhlo a s ohledem na rozšíření sítě se prostě jenom zřídilo jedno ředitelství navíc. Rovněž tak v období let 1948 – 1989 se po počátečních „turbulencích“ organizace správy vcelku ustálila a systém, třebaže importovaný, se vžil a dá se říci, že i vcelku dobře fungoval. Oproti tomu dnes se stále hledají nové a nové způsoby organizace, a když se nějaké najdou, tak jsou parlamentní volby, vymění se politická garnitura a vše začíná od začátku. Otázkou zůstává, jestli se opravdu hledá nějaký stav přibližující se ideálu, nebo jestli je jakýsi jiný zájem.

Toto všechno patří k příčinám toho, že železniční doprava v naší zemi je v takové pozici, v jaké je. Ačkoliv má republika (v zahraničí obdivovanou) nejhustší síť tratí v Evropě, jejich struktura a parametry jsou pro dnešní konkurenceschopnost železnice nedostatečné. Jen velmi pomalu (vzhledem k rozsahu) se řeší ohromná podudržovanost a podinvestovanost.

Jestli někdy dráha znovu nabyde své ztracené celospolečenské prestiže a slávy je otázka, na kterou není dnes možné odpovědět. Záležet to bude především na politicích, kteří mají osud tohoto „rodinného stříbra“ ve svých rukou. Bude zajímavé i sledovat, jak rychle se zopakuje historie zestátnění soukromých drah. Zkušenosti prvorepublikových ČSD a Ministerstva železnic ČSR jsou v archivních dokumentech k dispozici.

S využitím diplomové práce „Vývoj správy Československých státních drah v letech 1918–1938“ autora Bc. Jaroslava Lexy, Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin, 2012

Roman Štěrba

(autor byl v letech 2015–2016 členem představenstva ČD, a.s. odpovědným za strategii, korporátní projekty, ICT, majetkové účasti a mezinárodní vztahy)

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

Motorový vůz M120.417 „Věžák“ v koncové stanici tratě 294 ve Starém Městě pod Sněžníkem.

Zimní fotovlak na trati 294

Do jubilejní desáté sezony vkročil v sobotu 3. února 2018 Klub přátel kolejového autobusu jízdami zvláštních vlaků pro přátele historických železničních vozidel na lokálce vedoucí z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem. Hlavní fotohvězdou celého dne se stal jediný provozuschopný kolejový autobus (dobový termín pro malé motorové vozy) M120.417 přezdívaný „Věžák“, vyrobený v roce 1931 v Tatře Kopřivnice, který je součástí sbírek Národního technického muzea. Svou přezdívku získal díky umístění stanoviště strojvedoucího vyčnívajícího ze střechy vozu. Pro navození meziválečné atmosféry nechyběli ani cestující a doprovod v dobovém odění. Typické předjaří připomínal menší poprašek sněhu s občasným dotekem slunečních paprsků.

Závěrem se patří „Věžáku“ popřát mnoho kilometrů bez obtíží, aby i dál dělal radost malým i velkým příznivcům historie. **Vít Mareš**

Pamětnice je na prodej

Ti, kdo často cestují vlakem přes Roudnici nad Labem, nebo i cyklisté, jedoucí po Labské cyklostezce, ji dobře znají. Je nepřehlédnutelnou dominantou zdejší železniční stanice a v loňském roce „oslavila“ již své devadesáté narozeniny. Přesně od roku 1927 shlíží ze své výšky na železniční cvrkot pod sebou.

Řeč je o bývalé vodárenské věži na labském břehu v Roudnici nad Labem. Bývalá vodárenská věž zde sloužila k napájení žíznivých parních lokomotiv. Mohutná stavba s červeným cihlovým zdivem je vidět už z dálky. Postavena byla v roce 1927 staviteli A. Hádlem a F. Hájkem. Věž je 26 metrů vysoká a jejím základem je tři metry silná betonová deska, která je zakotvena do opukové skály. Na desce stojí čtverhranný železobetonový sokl, obložený žulovými kvádry, který sahá od nábřeží do výšky kolejiště. Železobetonový dřík vodojemu je obložen režným cihlovým zdivem. Dřík nese železobetonový plášť rezervoáru, v němž jsou umístěny dvě nádrže o celkovém objemu 120 kubických metrů vody. Vodojem má kopulovitou střechu z měděného plechu, zakončenou větrací lucernou. Labská voda se čerpala ze studny na břehu řeky. Elektrické motory poháněly dvě výkonná čerpadla, která přes filtry čerpala vodu do nádrží ve vodojemu. Z nádrží pak byla voda rozváděna k jednotlivým vodním jeřábům. Provoz byl automatický. Bohužel veškeré původní technické vybavení bylo postupně rozkr…, tedy „zprivatizováno“ a zbyla jen samotná věž. Je to věčná škoda, neboť z vodárenské věže mohlo být třeba malé technické muzeum – expozice, vzorná ukázka někdejšího parního provozu.

Vodárenská věž je nyní na prodej za necelých sedm!!! milionů korun. A protože jsem byl zvědavý, co se za tuto cenu nabízí, byl jsem se na věž podívat. Dveře ze strany kolejiště jsou vypáčené a do vodojemu je možno (na vlastní nebezpečí) vstoupit. Uvnitř dříku je zachovalé betonové schodiště, vinoucí se dokola podél stěn. Schodiště je ale bez zábradlí a jednotlivé schody jsou pokryty silnou vrstvou holubího trusu, že jsem se neodvážil vystoupat výše. Jinak je zde pořádný nepořádek. A tak cena, za kterou věž nabízí realitní kancelář k prodeji, se mi zdá docela přemrštěná. I když, po investici dalších pár milionů byl by z vodojemu třeba docela zajímavý byt.

Pohled na vodárenskou věž z kolejiště železniční stanice v Roudnici nad Labem.

Rozhodně by si ale tato roudnická „pamětnice“ zasloužila opravu. Už jen jako němý svědek někdejších časů, kdy se pod věží proháněly parní mašinky. Identická vodárenská věž je prý ještě k vidění ve Valašském Meziříčí.

Tak až pojedete kolem například do Prahy, nebo opačným směrem, nezapomeňte v Roudnici nad Labem vyhlédnout z okna vlaku a pozdravit tuto stařenku, vážení. **A. K. Kýzl**

Umělecká úzkokolejka v Holešovicích

V Centru současného umění Dox v pražských Holešovicích v Poupětově ulici poblíž žst. Praha–Holešovice nebo žst. Praha–Bubny (stanice metra Vltavská) je v rámci expozice vystavena umělecká úzkokolejná dráha s názvem Rodina připravena k odjezdu. Sousoší vytvořil umělec Karel Nepraš (1932–2002) jako odezvu na invazi armád Varšavské smlouvy v srpnu 1968 do Československa. Sousoší bylo v období tzv. normalizace zničeno, obnoveno bylo až jako odlitek v letech 2011–15, tedy po smrti Karla Nepraše, a bylo umístěno na střechu Centra Dox. Nad ním můžeme obdivovat vzducholoď Gulliver z Hutě architektury Martina Rajniše, Leoše Válka a Davida Kubíka.

V Doxu je do 12. března také výstava Viva Luboš Plný. Plný (nar. 1961) pochází ze železničářské rodiny z České Lípy, sám absolvoval železniční učiliště v Nymburce a pak šest let pracoval jako elektrikář u tehdejších ČSD v České Lípě, poté odešel do invalidního důchodu. Od té doby se věnuje tvorbě jako celoživotní konceptuální umělec. Každopádně jeho tvorba je pro slabší povahy šokem.

Centrum Dox je v bývalém průmyslovém objektu, který byl na rozdíl od jiných v Holešovicích zachráněn. Holešovice byly do povodně v roce 2002 propojeny vlečkami se spoustou továrniček, mlýnů a přístavu. Vlečka do přístavu sice ještě fyzicky částečně existuje, ale patrně naposled jel na vlečku vlak s kolejovými poli pro dopravní podnik v roce 2009. **Martin Kubík**

Umělecká úzkokolejka v Doxu Karla Nepraše – Rodina připravena k odjezdu.

České dráhy a Nadace Okřídlené kolo se dohodly na spolupráci při záchraně historických kolejových vozidel

(Pokračování ze strany 1)

„Máme již podepsané memorandum se SŽDC a byl bych rád, kdyby podobně se rozvíjela i spolupráce s Českými drahami. Věřím, že je před námi spousta úspěšných projektů, pod které se rádi všichni podepíšeme,“ dodal Martin Vavrečka.

NOK a ČD chtějí společného cíle dosáhnout mimo jiné vzájemnou výměnou informací, vytvářením podmínek pro naplňování právních nástrojů, koordinací při zapojování expertů, výměnou znalostí a zkušeností, a dále odbornými diskusemi nad oblastmi spolupráce na společných zasedáních; tvorbou koncepčních a společných dokumentů a součinností při tvorbě nových modelů financování projektů Nadace včetně financování z fondů EU počínaje, a vzájemnou podporou aktivit, jako jsou odborné kulaté stoly, semináře a konference konče.

Nadace Okřídlené kolo a ČD, a. s., akcentují vzájemnou spolupráci zejména v oblasti marketingu, reklamní činnosti a prezentace činností obou subjektů, především v oblasti záchrany historických železničních vozidel. **„Naše komunikace musí být intenzivní, musíme se jí trošku více věnovat. Věřím tomu, že do budoucna to bude lepší,“** uzavřel Martin Vavrečka.

Michael Mareš

Moudrost pro tento den

Ten, kdo následuje dav, se obvykle dál než ostatní nedostane. Ten, kdo chodí sám, se pravděpodobně ocitne i v místech, kde ještě nikdo nikdy nebyl.

Albert Einstein,
německo–americký fyzik,
autor teorie relativity (1879 – 1955)

Vedení ČD podporuje aktivity Nadace Okřídlené kolo k záchraně historických vozidel. Na ilustračním snímku legendární Stříbrný šíp z roku 1938.

Kupec: Historická vozidla, která nepotřebujeme, nabídneme spolkům a zájemcům

České dráhy bojují o to, aby uhájily pozici národního dopravce, a to i za cenu prodeje historických vozidel, řekl člen představenstva Českých drah, a. s., Ing. Miroslav Kupec, při příležitosti podpisu Prohlášení o spolupráci při záchraně historických železničních vozidel mezi Nadací Okřídlené kolo a Českými dráhami (ve čtvrtek 8. 2. 2018). **„Služby, které poskytujeme dnes, bychom měli a chtěli poskytovat i po roce 2019. Proto historická vozidla, která nepotřebujeme, nabídneme různým spolkům či případným dalším zájemcům, kteří by se o ně starali.“** Vedení Českých drah podle

Miroslav Kupec

Miroslava Kupce nicméně podporuje a bude podporovat aktivity, které jsou předmětem a náplní činnosti Nadace Okřídlené kolo, **„ale zároveň budeme muset přehodnotit svůj postoj k historickému dědictví v oblasti kolejových vozidel,“** zdůraznil Kupec. **„Chceme a budeme podporovat činnosti, které souvisejí se správou železniční historie, ale zcela určitě musíme upravit interní pravidla, abychom zprůhlednili finanční stránku věci, zejména stránku nákladovou,“** dodal. Miroslav Kupec v této souvislosti poukázal na priority Českých drah a jejich historickou zátěž. **„Nyní jednáme se čtrnácti více či méně kompetentními lidmi na téma zajištění a budoucnosti regionální dopravy, aniž by** (zástupci krajů) **vnímali jakýkoliv přesah mezi kraji, aniž by vnímali síťovost dopravy, aniž by vnímali historickou zátěž Českých drah, například v podobě historických vozidel. Ve finále pak ta jednání** (s kraji) **končí nabídkou Českých drah, která se dá v podstatě zjednodušit jako cena za vlakokilometr. Ale pokud výslednou částku** (cenu za vlakokilometr) **zatížíme náklady vyplývajícími z historických břemen, které naše společnost nese, tak nejsme a ani nemůžeme být ve srovnání s nízkonákladovými dopravci konkurenceschopní.“**

České dráhy, jak dále zdůraznil Miroslav Kupec, musí fungovat efektivně – tedy hledat interní úspory nákladů. I proto chtějí České dráhy poukázat na to, že historická břemena, která mají, by měl stát (hlavní akcionář) prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR zohlednit. **„A to jsou právě náklady spojené s provozem historických vozidel. Ročně kvůli tomu máme ztrátu v řádu desítek milionů korun. I proto se snažíme definovat náklady spojené právě s provozováním a správou těchto historických vozidel. A proto budeme chtít, aby nám stát nějakým způsobem tuto ztrátu kompenzoval,“** řekl Kupec.

České dráhy zvažují, zda je nezbytně nutné, aby měly tak rozsáhlý park historických vozidel, uvažují proto o redukci cca 500 historických kolejových vozidel „na únosnou míru“. **„Chtěl bych ale zdůraznit, že v žádném případě nebudeme šrotovat nebo likvidovat historické exponáty nebo vozidla, která mají historickou hodnotu. Vozidla, která nepotřebujeme, nabídneme různým spolkům, či případným dalším zájemcům, kteří by se o tato historická vozidla starali. Až poslední by byla likvidace vozidel.“**

Podle Miroslava Kupce se ale žádná revoluce nechystá. **„Historického dědictví si vážíme a děláme všechno pro to, abychom ho udrželi i pro budoucí generace, ale musíme, protože jsme konfrontováni s otevíráním trhu, s liberalizací trhu, i tuto část našich nákladů jednoznačně zprůhlednit a řešit s naším akcionářem, respektive chtít po něm, aby se na této finanční ztrátě podílel,“** uzavřel.

Předseda Správní rady NOK Martin Vavrečka souhlasí s tím, že České dráhy nemohou být do nekonečna spojovány s náklady na údržbu historických vozidel. **„Ten stav se musí, ať už prostřednictvím ministerstva dopravy, ministerstva kultury, nebo i jiné instituce, která se k tomu přihlásí, řešit. Obávám se ale, že v tomto směru zatím neexistuje žádná koncepce,“** uvedl a na adresu možného odprodeje historických vozidel mimo České dráhy poznamenal: **„Chtěli bychom mít nad tím kontrolu, protože není podle mého názoru nic horšího, než kdyby se z toho stal neřízený proces. Chci tady na tomto místě slíbit, že se této věci budu intenzívně věnovat.“**

Michael Mareš

Fotografové a literáti Českého zemského svazu FISAIC vystavují na Slovensku

Ve čtvrtek 1. února byla v Krajské knižnici v Žilině slavnostní vernisáží zahájena výstava PHOTOLITERA 2017. Jde o originální projekt, který vznikl vloni na jaře v rámci Českého zemského svazu FISAIC a který zahrnuje 40 tematických fotografií od patnácti autorů doplněných texty deseti autorů. Výstava PHOTOLITERA 2017 tak poprvé opustila území České republiky. První výstava se konala v roce 2017 v Příbrami, pak v Pardubicích, dvakrát v Praze a nakonec v Blatné. Nyní bude celý měsíc únor k vidění v Žilině.

Výstava je v Krajské knižnici v Žilině (Antona Bernoláka 47) otevřena až do 28. února 2018, a to každý všední den od 7 do 18 h (ve středu od 11 do 19 h), v sobotu pak od 9 do 13 h. **–mmč–**

SPORT

MČR železničářů v ledním hokeji: Tým SŽDC PO Česká Třebová obhájil předloňské prvenství

České dráhy, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., a Regionální sportovní komise OSŽ Praha uspořádaly ve dnech 7. a 8. února v ICE Aréně v Praze Letňanech Mistrovství železničářů v ledním hokeji pro rok 2018.

Perfektně připravený hokejový turnaj, který se tradičně koná jednou za dva roky, vyhrál tým SŽDC PO Česká Třebová, který tak obhájil předloňské (2016) vítězství v turnaji.

Letos se hokejového klání zúčastnilo deset týmů, které byly rozlosovány do dvou skupin. V každé skupině se pak hrálo systémem každý s každým, vítězové z každé skupiny pak hráli o celkové prvenství, horší týmy z obou skupin čekaly zápasy o umístění (s výjimkou mužstev, která se umístila na pátých místech ve skupinách a která o deváté a desáté místo nehrála).

Vítězný tým SŽDC PO Česká Třebová.

Konečné pořadí turnaje/nejlepší hráč týmu:

1. SŽDC PO Česká Třebová/Vladimír Novotný,
2. Karlovarsko–Ústecko/Patrik Konopásek,
3. DKV Plzeň/Petr Marek,
4. DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí/Marek Sobianec,
5. OŘ Olomouc/Jarmil Vaculík,
6. PO Louny/Tomáš Fryč,
7. DKV Praha/David Bačovský,
8. OŘ Ostrava/Martin Klimek,
9. Táborské mašiny/Ondřej Němec a HZS/Jakub Purkart.

Nejlepší hráč MČR: Jan Pintner, DKV Plzeň,
Nejlepší brankář MČR: Radek Šenkýř, Karlovarsko–Ústecko,
Nejlepší střelec MČR: Roman Hačecký, SŽDC PO Louny (6 gólů). **–mmč–**

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X