

Nezávislý

Železničář

ČESKÝ NEZÁVISLÝ OBČASNÍK ŽELEZNIČÁŘŮ

Ročník 1 Číslo 1 1. února 1999

2 Kč

Vášení čtenáři,

v rukou právě držíte první číslo českého nezávislého občasníku „Nezávislý železničář“, který je určen všem železničářům, železničním fandům, pozorovatelům a dalším, kteří se zajímají o železniční politiku a o technický vývoj na železnici.

V tuto chvíli si asi říkáte, zda není zbytečné mít další celorepublikovou tiskovinu orientovanou na železniční politiku, když už existují podnikový „Železničář“ a odborářský „Obzor“ a „Zájmy strojívníce“. Já jsem si tuto otázku pokládal a přemýšlel o ní tak intenzivně, že jsem kvůli tomu usínal i po druhé hodině ráno, ačkoliv jinak nemám s usínáním žádné problémy. Chvilu jsem si říkal, že to má smysl, pak ne, potom zase ano - až jsem došel ke konečnému závěru: „Má to cenu! (Alespoň to zkusit!)“ A věřím, že Vy - čtenáři - mi nakonec dáte za pravdu!

Ono to totiž jsou poněkud jiné noviny! Jak už samotný podtitulek napovídá, jsou to noviny všech železničářů - bez ohledu na to, zda železničář je či není pracovníkem Českých drah, zda je odborově (ne)organizován, zda vůbec má železnici rád (Bohužel, je mezi námi železničářů dost „železničářů“, kterým láska k železnici vůbec nic neříká! Lze to přirovnat k vztahu matky a jejích dětí: Dost synů a dcer nemá vlastní maminku v lásce. Někteří ji přímo nenávidí! Najdou se i taci, kteří vlastní matku - vlastní krev bez jakýchkoliv zábran zavraždí!! Stejně tak je to i na dráze. Matka dráha dává všem železničářům práci. I těm „nádražákům“, kteří ji z „vděčnosti“ ubližují, ničí nebo alespoň špiní její jméno. Pro příklady nemusíme chodit daleko - DOSUD (!) působí nejen na provozních pracovištích, ale především ve vedení drah.

Protože předpokládám, že čtenáři NŽ odebírají alespoň jedno z výše uvedených periodik, kde je věnován dostatek prostoru aktualitám a běžným informacím, nebudou tyto informace v NŽ zveřejňovány. Prakticky celý prostor NŽ bude poskytnut čtenářům-dopisovatelům! Psát do NŽ může každý, splní-li určité podmínky, které budou vysvětleny v samostatném článku „Jak dál? aneb Jak psát do Nezávislého železničáře“ na druhé straně listu.

Byl bych proto nerad, kdyby NŽ byl chápán jako konkurence Obzoru a Železničáře. NŽ naopak bude tato periodika doplňovat, protože nebude zveřejňovat informace, které v nich najdete, a naopak zveřejní ty informace, které by ostatní železniční periodika asi těžko zveřejnily.

V dobách „studené války“ mezi OSŽ a vedení ČD a MDS se Ú OSŽ do Obzoru moc hodila jakákoliv informace poukazující na špatnou řídicí činnost resortu. Nyní, kdy se OSŽ začalo podílet na hospodaření podniku, vzniká otázka, zda toto „manželství“ OSŽ a drážního managementu i členství pana Duška ve správni radě nebude brzdotou dalšího rozvoje ČD. Z historie je známo, že právě takové spojení vždy vede k jistému zkrakování informací. Možná se dopisovatelé Obzoru dočkají nepříjemného procit-

nutí, až jim odboráři sdělí: „Ode dneška nebudete o nás a naši práci vůbec psát!“ Kdo ví?! Ústředí OSŽ to ZATÍM toleruje (viz např. „Úskalí účasti odborů ve správni radě podniku“ v O 31/98 a „Je čas se zamyslet“ v O 46/98). Věřte, že vím, o čem mluvím!

V Železničáři nenajdete oponentské články na choulostivá témata, týkající se problematiky organizační struktury a personálních otázek Českých drah, téměř vůbec (je už úplně jedno, zda problematiku řeší příznivci třechlívce, ptáků nebo ruziček!) Že by vedení ČD nedělalo vůbec žádnou chybu či alespoň diskutabilní rozhodnutí?! Určitě ne, ale projevuje se zde jistá ZÁVISLOST na vydavatel!

Že fantazirují? Ne! Uvedu příklad: Asi víte, že odboráři a současné vedení resortu se snaží přetransformovat ČD, s. o., na ČD, a. s. se 100 % účastí státu. Také jste si možná všimli, že nebyl ani v Obzoru a už vůbec ne v Železničáři zveřejněn jeden jediný oponentský článek proti tomuto záměru. Že by se nenašli odpůrci?! Anebo jen názor vedení drah je jediný správný?! Nebo skutečně věříte tomu, že pouhou změnou právní formy ze s. o. na a. s. se 100 % účastí státu (v praxi převod majetku na firmu a ZÚŽENÍ okruhu lidí ovládajících firmu!) a ponecháním neschopných lidí na místech ve staré a nefunkční organizační struktuře nebudou České dráhy prosperovat?! A není tajemstvím, že OSŽ touží po spojení ČD. Páni jim bylo vyplněno. Pokud ČD, a. s., nakonec skutečně vznikne, kdo ví, zda pan ministr Peltrám nakonec nenavrhně Vládě ČR prodej části akcií „strategickému partnerovi - OSŽ“...?!

Nechci, aby se NŽ stal jakýmsi „odpadkovým košem“ zavedených periodik a zveřejněných příspěvků za každou cenu! Mojí snahou jakožto vydavatele NŽ je na jedné straně poskytnout prostor zejména těm, kteří nemůžou v Železničáři anebo v Obzoru ten či onen názor (jiný než oficiální a jedině správný názor vedení resortu železniční dopravy) publikovat a na straně druhé vyzvat čtenáře k zamyslení a následně otevřené diskuzi o SKUTEČNÝCH problémech železnice.

Mým cílem jakožto vydavatele NŽ pak je touto „železniční osvětou“ dopomoci k řešení konkrétních problémů české železnice!

Závěrem si lze jen přát, aby se Vám Nezávislý železničář líbil a aby si našel mezi Vámi své příznivce a tak své nezastupitelné místo mezi ostatními železničními periodikami, jinak by nemělo smysl jej vydávat. I když je únor, přejí Vám čtenářům i Vaším rodinám do nového roku hlavně pevné zdraví a nervy, trochu štěstí, hodně úspěchů, spokojenosti a odvahu bránit naši železnici.

Váš

Martin Najman

Martin Najman,
vydavatel a šéfredaktor
Nezávislého železničáře

Kontrolní útvary Českých drah nemají práci?!

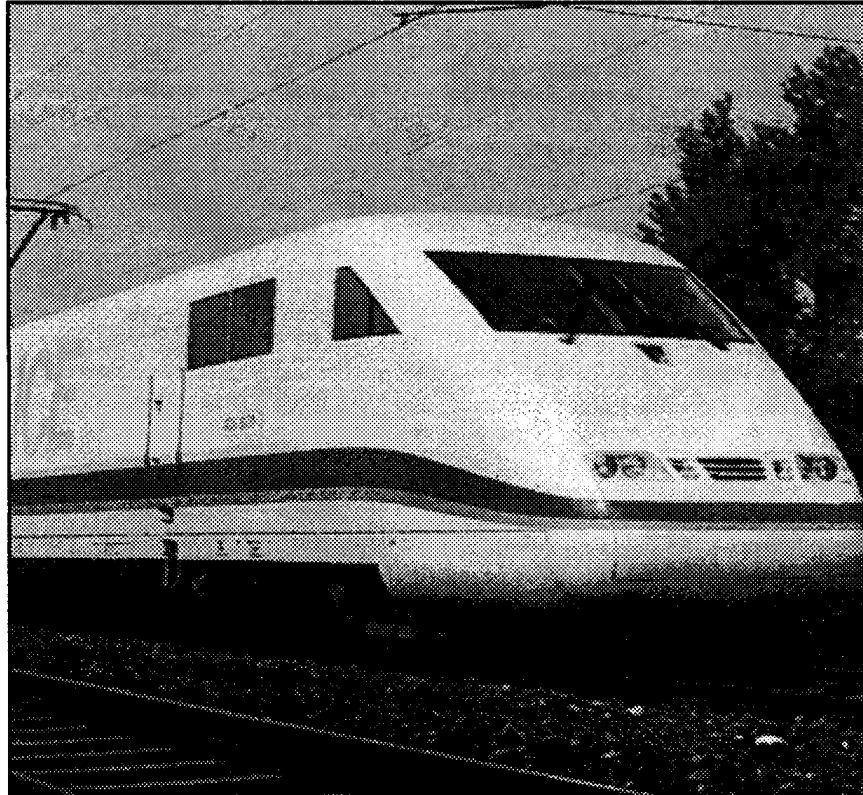
MARTIN NAJMAN

Do inventáře úschovny kol a zavazadel žst. Nymburk hl. n. přibyla první letošní pondělí další položka - obrovská dřevěná deska se soupravou kovových úschovných známek na kola. Nebylo by na tom nic divného, kdyby to nebylo určeno pro kola zaměstnanců ČD. Ta se dosud pouze zapisovala do k tomu určeného sešitu. Úplně to stačilo - pracovníci úschovny nepamatují jakékoliv problémy s koly zaměstnanců. Už z tohoto pohledu se jim to jeví jako ZBYTEČNOST.

Což o to, horší je jiný problém: „Kam s tím?“ Služební místnost je řešena tak, že rozměrnou desku není kam dát. Nezbyvá, než ji po několikaletém přemísťování nábytku

nechat uprostřed místnosti, kde stejně překáží. Nový přednosta stanice Ing. Václav Šimek (od 1. 1. 1999 místo Ing. Grebika) bez bližšího vysvětlení uvedl, že jakýsi starší (!) vnitřní předpis o úschově kol se vztahuje i na kola zaměstnanců. Z tohoto důvodu daly kontrolní orgány ČD (neuvěd, jaké) někdy v listopadu loňského roku pokyn k uvedení do předpisového stavu, který platí pro všechny úschovny v síti ČD.

Zarážející je, že kontrolám minulých managementů to nevedilo. Teprve kontrola současného vedení ČD, které veřejně slibuje lepší hospodaření firmy, nařídí zbytečnou investici (v Nymburce cca 2000,- Kč - pan přednosta nesdělil cenu)!



Při pohledu na německou vysokorychlostní jednotku ICE (na snímku hlavové vozidlo DB řady 401 024-3) si našinec jistě povzdychne, že České dráhy neprovozují žádné VR tratě. Na druhou stranu si ale musí položit otázku: „Má vůbec VR železnice v ČR budoucnost?“ I na toto téma otevřeme v některém z příštích čísel NŽ širokou diskuzi.

Foto: z propagačních materiálů firmy Siemens

Co s bezdomovci?

JIRÍ KREJČÍ

Na naší dráze považuji za nejhezčí nádraží Kralupy nad Vltavou! Proč? Je zde čisto, nádherná hala, terasa s lavičkami a hezkými květinami (ty by v Praze ukradli sami nádražáci anebo bezdomovci). A zde snad jako jediní na dráze si dovozí „vyhnat“ v době noční uzavěrky všechny z haly i s platnou jízdenkou! Proč to není také na pražských nádražích? Když už to

jde někde jinde, tak proč to nejde i zde? Dříve bylo třeba Hlavní a Masarykovo nádraží čisté, ale co je teď všude té chamradi a verbeže, tak je všude bordel! Kdo necestuje, tak nemá na nádraží co dělat! Vždyt' by stálo za to dělat během dne kontroly cestujících z příjezdových i odjezdových podchodů - dráha by na tom určitě vydělala, ale někdo to musí navrhnout a zorganizovat! Vydělali by i revizoři a průvodčí ČD, ne?! To je třeba udělat a vydělat, abychom měli na naší rozbuželou drážni byrokracii!

Technický vývoj železniční dopravy jde neustále kupředu

DISKUZE, DO KTERÉ SE MŮŽETE ZAPOJIT I VY

Tato rubrika bude tvořit druhou stěžejní část Nezávislého železničáře. Vždy zde bude otevřeno nějaké technické téma, ke kterému můžete zasílat své návrhy, názory, připomínky, zkušenosti ap.

Protože drážní vývoj v budoucnu bude možné definovat jako ZJEDNODUŠOVÁNÍ a UNIFIKACE, nabízí se témat k diskusování velmi mnoho, např. unifikace parku kolejových vozidel ČD, vozová elektrovýzbroj, možnost využití čárového kódu ke kontrole jízdenek, komunikace mezi personálem ve vlaku (vlakový telefon), výstroj a technická výbava průvodčích a ostatních zaměstnanců ČD, označování kategorií vlaků, návštěvní soustava, předpisy, kategorizace tratí, tarify aj. Další zajímavá témata, na která přijdete, můžete sami navrhnout. Samozřejmě může jít o témata, která na dnešní dobu vypadají jako nerealná či někomu mohou připomínat sci-fi!

Diskuze nebude časově nijak ohraničená - diskuzní příspěvek tedy může pisatel poslat ke

Stejnosměrná nebo střídavá?

Dnes začneme jednoduchým tématem, o to více složitým a rozhodujícím problémem. Na vyřešení této otázky totiž závisí např. další vývoj ve složení parku elektrických lokomotiv a také elektrovýzbroje osobních vozů.

Ze zhruba 9500 km tratí ČD je 2706 km elektrifikováno (bez úseku Česká Třebová - Brno), přičemž stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV je elektrifikováno zhruba 65 % a střídavou soustavou 25 kV 50 Hz cca 35 % elektrifikovaných tratí (neuvážuji dvě historické lokálky se soustavou 1,5 kVss).

Stejnosměrná soustava je starší než střídavá, ale také problémová. Vzpomeňme například pětilet v síti anebo ožehavou problematiku bludných proudů. I když střídavá má jinou nevýhodu (účinník, vyšší harmonické), naši i zahraniční odborníci se k ní přiklánějí jako k optimální trakční soustavě.

Samozřejmě i v dnešní době, kdy se stále

Komu fandí ministr Peltrám?

MARTIN NAJMAN

Nejednoho železničáře asi šokoval projev ministra Peltráma ke shromážděným úředníkům MDS ČR, který byl zveřejněn v Železničáři 1/99. Zarážející bylo několik zvláštních vět.

První: „Stará koncepce byla v mnoha směrech dobrá...“ - Stará koncepce nebyla v žádném směru dobrá, protože byla od základu špatná! Správně mělo být uvedeno: „Stará koncepce byla velmi špatná, protože vycházela z celkového zaměření, že je nutné privatizovat a likvidovat - jako cíl! My chceme privatizovat, protože nic jiného než ničit ani neumíme (a ani nechceme umět!), a to je trochu něco jiného.“

Druhá: „...ne šmahem rušit regionální tratě, když nemáme náhradu.“ - Já jsem to pochopil tak, že tratě ČD se nebudou rušit šmahem, ale postupně se zaváděním náhradní dopravy!

Třetí: „...ji nemáme čím nahradit ani na dálkových tazích...“ - Neuvěřitelné, čím se ministerstvo zabývá a k jakému poznání došlo!

Čtvrtá (navazující na předchozí): „dálnice D1 se bude postupně opravovat, takže se bude jezdit třeba ve dvou pružích.“ - Opět se to dá chápat tak, že MDS železnici nebere jako šetrný a bezpečný dopravní prostředek. Dle obou vět má (zřejmě myšlen první koridor) posloužit jako odlehčovací v období oprav dálnice D1! Po dokončení oprav...!

Co na to říct?! Když vezmeme v potaz další okolnosti jako např. stále stejný poměr státních investic zhruba 1 : 2 ve prospěch automobilů, úspěšná privatizace Stavební obnovy železnic a nižší letošní dotace pro ČD oproti loňsku (viz např. O 1/99 „Hnutí Duha: Soustavně...“), lze tušit, že ministr stále více a více tíhne k silniční dopravě!

vlaky? Dle názvu jasně vyplývá, že IC je VNITROSTÁTNÍ a EC MEZINÁRODNÍ vlak vyšší kvality. Když se ale podíváme jenom na naši síť, zjistíme neplatnost tohoto značení (jinak řečeno: rozdíl není žádný). Pravda, je to mezinárodní záležitost. Nemají ale ČD jako vedoucí železniční správa na mezinárodní konferenci FTE (bývalá CEM/EFK) možnost tento malý nešvar pozitivně ovlivnit?!

Ptáte se, zda má smysl vést tyto diskuze? Určitě, protože v okamžiku, kdy nastoupí nový schopný management ČD (i zatvrzelým příznivcům dojde, že současné vedení ČD, bohužel, schopné není), nastane velký problém - nebudou k dispozici žádné rozvojové studie a programy! V uplynulém období se totiž zpracovávaly pouze útlumové materiály. Než se pak ten který problém na odborní úrovni věcně prodiskutuje a shrne do konkrétního a jednoznačného závěru, ztratí se spousta času, kterého umírající železnice nemá nazbyt. Jestliže má železnice přežít, musí se co nejdříve, tj. nejlépe hned TEĎ jasně definovat rozvojový směr a ten opět co NEJDŘÍVE realizovat!

torických důvodů (nerekonstruovatelná a historické lokomotivy) v nejkrajnějším (konečném) případě zůstal se stejnosměrnou soustavou trat'ový úsek Bohumin - Mosty u Jablunkova s odbočkami. Možné je uvažovat o trati Hranice na Moravě - Horní Lideč či dokonce o celé ostravské aglomeraci (asi nevhodně)!

Výhodou by byl jediný druh používaných elektrických lokomotiv (na nákladní, univerzální či vysokorychlostní pomoci individuálního převodování) obdobně jako dnes používané řady x62, x63 a 37x, což v konečném důsledku přinese zlevnění provozu a oprav (mnoho unifikovaných náhradních dílů). A právě lokomotivy výše uvedených řad spolu s řadou 150 a 151 přicházejí v úvahu pro rekonstrukci na střídavou soustavu. Velkou nevýhodou je pak velmi vysoká investiční náročnost!

Elektrikáři, energetici, elektrospešníci, správcí aj. odborníci - MÁTE SLOVO!!

-naj-

Jak dál?

aneb Jak psát do Nezávislého železničáře

V tuto chvíli, kdy piší tyto řádky, stále přemítám o budoucnosti Nezávislého železničáře - zda má před sebou dlouhý anebo jepičí život. Řadu pochybností vyvolává už jen pomýšlení na problémy při jeho založení a problémy, které teprve čekají a postupně se nabalují. Teď mě napadl konkrétní příklad.

V inzerátu, který vyšel v Obzoru (v Železničáři jej odmítl uveřejnit), bylo jasné uvedeno, že v případě Vašeho zájmu máte posílat mince NEBO známky v odpovídající celkové hodnotě, tj. jedno nebo dvě čísla krát počet výtisků krát 2 Kč. Pokud si např. někdo objednal dvě čísla po jednom výtisku, pak stačilo poslat pouze mince nebo známku v hodnotě 4 Kč. A našli se tací, kteří za dvě čísla poslali i čtyřicet korun! Na jedné straně mě těší Vaše důvěra v noviny, na straně druhé to jsou starosti spojené s vrácením přeplatků v případě, že mě okolnosti donutí vydávání novin po několika číslech ukončit.

Jak tedy dopisovat? V první řadě se nesmíte bát do NŽ psát!! Zatím to vypadá, že to bude v blízké době velký problém NŽ, jehož podstata je založena právě na aktivitě dopisovatelů. Hovořil jsem s mnoha železničáři, kterým se současná situace na železnici nelíbí. O publikování svých poznatků, názorů a návrhů v železničních novinách (tj. nejen v NŽ) z obav o práci však nechtějí ani slyšet (z tohoto důvodu jsou v tomto prvním čísle až na výjimku pouze moje články, za což se moc omlouvám. Doufám, že v příštím čísle to bude o poznání lepší), což svědčí o přetrvávající nedůvěře zaměstnanců ve vedení Českých drah!

Pokud se ale budete bát mluvit o skutečných problémech železnice jen proto, že se bojíte o práci (nebo jsem slyšel ještě horší důvod: „Nezájímá mě to!“), pak při tomto tempu, kdy se železnice velmi rychle potápí ke dnu, STEJNĚ O PRÁCI ZA TŘI ČTYŘI ROKY PŘIJDETE!! A tato výzva platí pro moji generaci, ale i třicátníky či čtyřicátníky, dvojnásob! Alespoň jim by neměla být budoucnost lidstva (šetrný dopravní prostředek, pracovní příležitosti) lhostejná! Jenom tehdy, pokud se nebudeme bát o tom mluvit a informovat veřejnost o příčinách problémů dráhy a tak tlačít kompetentní orgány k odpovědnému řešení, můžeme doufat v obrát k lepšímu!! Je nejvyšší čas! S tím, jak se automobilový trh začíná nasyčovat a přesycovat, roste konkurence, a lze proto očekávat další automobilovou ofenzivu proti železnici!!!!

Pište nejen o tom, co se Vám nelíbí, ale také to, co si zaslouží uznání! Pravda, není na dráze mnoho vedoucích pracovníků schopných odvést vysoce kvalitní práci zejména ve stavební oblasti (kromě občasných stavebních úprav pracovišť a objektů), kteří si zaslouží VELKÉ SPECIÁLNÍ DÍKY! Ale jsou! Uvedu například pana přednostu žst. Lysá nad Labem Ing. Karla

Z poštovního vozu

Vážená redakce!

Myslím si, že o Vaše noviny bude zájem, když napíšete o různých problémech na dráze! Ať už je to privatizace (zlodějna za Římana a za Stráského), nejistota pracovníků Českých drah atd.

Snad se teď zachrání zdravotnické zařízení ČD, ubytovny ČD atd. Je velmi dobré, že se právě v Nymburce někdo odváží vydávat „Nezávislý železničář“, neboť ten náš oficiální „Železničář“ ztrácí na své publikace, protože nedovede říci každou pravdu o všem na dráze!!!

Proto považují noviny „OBZOR“ za nejlepší na dráze, neboť se nebojí kritizovat směrem nahoru jako se bojí ten náš (už vlastně ne náš!) „Železničář“!

Proto se těším, že „Nezávislý železničář“ podchytí hodně zájem nádražáků. Přeji Vám hodně čtenářů, hodně ohlasů z dráhy, ovšem, kdo se nebude bát Vám psát, neboť dnes to je o hubu! Ale držím Vám palce oba!!! A hlavně se nebojte!!!

Jiří KREJČÍ, Praha 4

Otavu, kterému se spolu s dalšími zapálenými a schopnými lidmi (např. z bývalé SDC Litoměřice, která, ač to zní hloupě, byla zrušená možná právě proto, že měla schopné lidi) podařil doslova husarský kousek: v období absolutní moci likvidátorů železnic Mládků a Sosny dokázal z úředních šimlů na GR ČD doslova vytřískat jejich „požehnaní“ i peníze a během velmi krátké doby totálně změnit tvář „své“ NEKORIDOROVÉ stanice! I když stanice není dosud zcela dokončena a má několik vad na kráse (např. chybějící bezbariérový přístup na nástupiště), již nyní slouží k plné spokojenosti cestujících.

Také můžete posílat aktuality i fotografie, ale POUZE takové, které se z různých příčin nedostaly na stránky Obzoru či Železničáře anebo jsou velmi zajímavé atp.

Abyste si v NŽ mohli přefčít objektivní a pravdivé informace, pište pouze PRAVDU a pravdu pouze OVĚŘENOU!! Pokud jste získali zajímavou, ale nejistou a neověřenou zprávu, označte ji jako neověřenou! Tato informace pak bude po vzoru Obzoru zveřejněna v rubrice „Jedna paní povídala (NEOVĚŘENÉ INFORMACE!)“ s tím, že její kvalita bude posouzena samotným čtenářem anebo se její obsah potvrdí či vyvrátí pozdějšími souvislostmi.

Ve snaze se vyhnout případným soudním sporům (potrefená husa se vždy ozve!) bude redakce automaticky vyřazovat ty informace, které budou již na první pohled anebo po zevrubném ověřování nepravdivé či nepravděpodobné! Pokud příspěvek bude obsahovat hodně těchto nepravd, nebude zveřejněn vůbec! Vyřazování se týká i NEpodepsaných (!) či dokonce anonymních příspěvků! Jako v každých jiných slušných novinách i zde má pisatel možnost nezveřejnit své

STOP!! Na oslavy je ještě velmi brzo!!

Tento článek byl napsán 18. října 1998, ale v Obzoru nebyl zveřejněn (nemusím snad dodávat, že jsem to do Železničáře ani nezkoušel), protože paní šéfredaktorka nesouhlasila s některými pasážemi článku. Navíc jsme se oba nakonec shodli, že je hloupé tehdy zcela novému vedení ČD „házet klacky pod nohy“, když ještě nemohlo nic dokázat. Nyní, kdy uplynulo téměř pět měsíců od jeho nástupu, je možno posoudit obsah článku s dosud vykonanou prací nového managementu ČD (listopadová a lednová změna JŘ, „reorganizace“ KMŽP a KPT i odborů na VŘ DOP).

MARTIN NAJMAN

Uplynuly již zhruba tři měsíce od jmenování a odhlasování nové Zemanovy vlády. Do čela MDS byl jmenován Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc., který jmenoval své náměstkyně Ing. Jaroslava Vránu a Ing. Karla Sellnera, CSc., což prý znamená změnu koncepce dopravní politiky ČR. Až budoucnost ukáže, jak dalece budou slova od skutečnosti.

Na železnici se změny ve vládě a na MDS projeví jmenováním nové téměř celé, ale našenšichopné SR ČD, která brzy odvolala generálního ředitele Sosnu a na jeho místo dosadila Ing. Dalibora Zeleného. Nový generální ředitel krátce nato pochopitelně provedl některé personální změny ve svém managementu.

Co na to řadoví železničáři, odbory či nezávislí pozorovatelé? Tak dlouho očekávané změny a odvolání Sosny by určitě mohly být důvodem k velkým oslavám. Noví funkcionáři sice za ten velmi krátký čas ještě nemohli vůbec nic dokázat, nicméně jejich veřejně prezentovaný přístup k některým problémům již dává, bohužel, dost důvodů k vážným obavám a pochybnostem. Asi jste se nyní zarazili a ptáte se: „Proč?“ Dovolte mi proto alespoň naznačit pár nejzávažnějších skutečností, které, alespoň u mě, vzbuzují vážné obavy o další osud české železnice.

Snad prvním podnětem k neklidu bylo sdělení čerstvé jmenovaného ministra Peltráma o tom, že bude prosazovat přímý přechod ČD, s. o., na akciovku se 100% účastí státu, nikoliv na státní podnik. Důvod, proč pouze legislativně upravit stávající bezpečnou formu s. o. a nepřejít na s. p. či a. s., lze hledat v mladoboleslavské automobilce ŠKODA, ve které si stát také chtěl udržet kontrolu (pomocí tzv. majoritního vlastnictví akcií), ale jaksi se mu to nepovedlo! (Také mi připadá naivní

jméno, ale použít zkratke, iniciál, pseudonymů, označení „autor si nepřál být jmenován“, jiná označení (např. průvodčí SVČ Přešov) ap.! V takovém případě bude jméno pisatele známo pouze redakci!

Nezveřejněny budou i příspěvky, ve kterých autor bude napadat a urážet konkrétní osoby! Nenapadejte a neurážejte je! Kritizujte pouze jejich špatná rozhodnutí!!

Přiznávám se, že jedním z nejpálčivějších problémů, které jsem musel vyřešit, byl stanovení ceny NŽ. Je snad jasné, že cena 2,- Kč za výtisk ani náhodou nepokryvá poštovné, natožpak náklady spojené s výrobou novin. Část nákladů je jako u jiných novin hrazena z příjmů za inzerci, část pak z vlastních soukromých zdrojů. Díky tomu, že běžné železniční firmy (tedy ne ty firmy, které zbohatly či nadále bohatnou na základě nezákonného nakládání se státními financemi) mnohdy nemají peníze ani na vlastní činnost, natožpak na propagaci své produkce a neželezničním firmám se alespoň zčásti vyplatí takto propagovat jen velmi úzký sortiment výrobků a služeb, je získávání inzerce problémem i pro zavedené železniční tiskoviny, natožpak pro nezavedené NŽ (nyní zatím výjimka). Protože OSŽ dotovaný Obzor v rozsahu minimálně čtyř stránek stojí čtyři koruny a Železničář, který financují ČD, tedy nepřímou daňovou poplatníkem, o osmi stránkách je k máni dokonce za tři koruny, musel jsem stanovit cenu za výtisk NŽ na 2 Kč. Zatím nejsem schopen odhadnout, nakolik bude tento stav nadále únosný.

Jak jsem výše uvedl, soukromé mimofiremní vydávání novin není v žádném případě výdělečné (o to více bez sponzorů ochotných financovat výrobu novin), a proto NEBUDOU příspěvky prozatím vůbec HONOROVÁNY!! To zcela určitě snižuje atraktivitu dopisování. Na druhou stranu se alespoň pozná, zda dopisovatelé jde o dráhu anebo o peníze!

Co říci závěrem? Nebojte se a PIŠTE!!

-naj-

Inzerujte v Nezávislém železničáři!

řádková inzerce:	1 obyč. znak	0,30 Kč
	1 tučný znak	0,40 Kč
plošná inzerce:	1 cm ²	8,- Kč
celoplošná inzerce:	1 (z 1007) cm ²	7,- Kč

MODEL LOKO

SPECIALIZOVANÁ
PRODEJNA
MODELOVÉ
ŽELEZNICE



• Prodej a výkup modelů do komise i za hotové • Servis •

PRODEJNÍ DOBA:
pondělí - pátek 14³⁰ - 18³⁰
sobota 9 - 12

ADRESA: Kardašovská 753
Tel.: 81862403 PRAHA 9, LEHOVEC, 198 00

GOLDI s.r.o.

velkoobchod a maloobchod
s ručním nářadím

tel./fax:
0325/513 900
0325/513 907
Kolínská 293
288 02 Nymburk

- * BOSCH - elektrické nářadí
- * MAKITA - japonské profi elektrické nářadí
- * KANGO - elektrické nářadí
- * PROOTOL + NAREX - elektrické nářadí
- * HAWERA - vrtáky
- * OSBORN - drátěné kartáče a kotouče
- * SONNENFLEX - řezné a brusné kotouče
- * CEDIMA - diamantové kotouče
- * IRAZOLA - profi šroubováky
- * TECOS - ruční nářadí
- * TONA - ruční nářadí
- * NAREX BYSTRICE - ruční nářadí

KRAUS

velkoobchod a maloobchod

tel.:
0325/513 661
Kolínská 293
288 02 Nymburk

- * OBKLADY A DLAŽBY
- * FASÁDNÍ BARVY
- * SANITÁRNÍ KERAMIKA
- * SPÁROVACÍ HMOTY
- * LEPIDLA A TMELY
- * PU PĚNY
- * LIŠTY
- * NÁŘADÍ PRO OBKLADAČE

Jak si koupit Nezávislého železničáře?

Protože redakce Železničáře odmítla zveřejnit inzerát, existuje stále mnoho železničářů, kteří o existenci NŽ nevědí. Proto touto cestou prosím příznivce NŽ, aby o něm dávali dále vědět svým kolegům a přátelům železnice. Děkuji.

2. číslo NŽ, které vyjde pravděpodobně začátkem března, získáte poštou, zašlete-li do konce února na adresu: redakce NŽ, P.O.Box 20, 288 20 Nymburk 2, údaj, kam a kolik výtisků NŽ poslat, a mince (už ne známky!!) v odpovídající hodnotě. (neplatí pro ty, kdo si již zaplatili!)

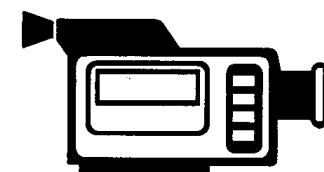
Až do vyprodání zásob bude možné si objednat i 1. číslo NŽ, které bude distribuováno s 2. číslem. NŽ si také lze zakoupit v Praze v prodejnách KANT CZ v Hybernské ulici (bývalý NADATUR) a Pragomodel na Masarykově nádraží.

Ve 2. čísle by již měla být zveřejněna informace (snad!), jak dál bude NŽ vycházet a jak si ho předplatit.

-naj-

SIGONA s.r.o.

Poděbradská 354, 288 00 Nymburk
tel./fax: 0325/512 373, 0325/512 328



- * Elektroinstalace
- * EZS, EPS
- * Kamerové systémy
- * Vstupní systémy na kartu
- * Telekomunikační systémy

**Nezávislý
železničář**
ČESKÝ NEZÁVISLÝ OBČASNÍK ŽELEZNIČÁŘŮ

Vydavatel a šéfredaktor: Martin Najman. Korespondenci zasílejte na adresu: P.O.Box 20, 288 20 Nymburk 2, e-mail: najmanm@mat.fsv.cvut.cz. Sazba a grafická úprava: Jan Žalud. Tisk: Tiskárna Jiří Blecha, Potoční 1847, Nymburk. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odstěpným závodem Střední Čechy v Praze, č. j. NP-236/99-P ze dne 21. 1. 1999. Nevyžádané materiály se nevracejí. Za věcnou správnost příspěvků odpovídají autoři. Redakce může příspěvky podle potřeby krátit a upravovat. Publikované příspěvky se nemusejí shodovat s názorem redakce.