

ÚŘEDNÍ LIST

Československé republiky

Částka 66.

V Praze dne 31. května 1954.

Cena 80 haléřů.

OBSAH:

(110. a 111.) 110. Vyhláška ministra financí o přepočítacích kursech cizozemských hodnot na koruny československé pro účely poplatku a daně z obohacení.

111. Vyhláška úřadu pro normalisaci, kterou se vyhláší technické státní normy pro pletené výrobky, pro rozměry rámečků norem, pro drobné dřevěné výrobky pro domácnost, pro keramické průchodky pro topná tělesa, pro hadice ohebné svařované, pro zdravotnický automobil Škoda 1200, pro dodávkový automobil Škoda 1200, pro ozubená kola, pro lopatový nakladač SL 322/15, pro ojniční šrouby, pro světelné jednotky, pro čisté chemikálie a činidla a pro válcové olovnice.

Úřední sdělení: Kyselina pikrová (doplnění vyhlášky č. 305/1953 Ú. l.). — Účtování penicilinu osobám bez nároku na bezplatnou léčebnou péči. — Vytvoření samostatných obcí Krasice, Vrahovice a Držovice. — Obec Přerov, odloučení místních částí Předmostí a Popovice a vytvoření samostatných obcí. — Vytvoření samostatných obcí Dluhonice, Kozlovce a Újezdec. — Rozloučení obce Chvaletice na obec Telčice a Chvaletice. — Změna hranic obcí Kamenný Újezd a Dobřív. — Připojení částí území obce k obci Malý Rohozec. — Zřízení jednoho národního výboru pro obce Zálužice a Rybná, okres Žatec. — Vytvoření místního národního výboru Liběšice. — Sloučení obcí Dolní Hamry a Najdek.

Usnesení Ústředního výboru Komunistické strany Československa a vlády Národní fronty republiky Československé ze dne 26. května 1954.

Opatření ke zvýšení úrovně železniční dopravy

Praha 27. května (ČTK). Československé národní hospodářství zaznamenalo pod vedením Komunistické strany Československa díky budovatelskému úsilí československého lidu v první Gottwaldově pětiletce mohutný vzrůst. Vyrostly nové hutě a doly, stavějí se vodní přehrady a dále se rozvíjí průmysl a zemědělství. Podstatně se zvýšila produktivita práce, která umožnila již třetí snížení cen životních potřeb.

Pro zabezpečení nepřetržitého růstu hmotné a kulturní úrovně obyvatelstva věnuje strana a vláda zvláštní péči odvětvím, která je třeba rychleji rozvíjet. Jsou to především paliva, energetika a zemědělství.

Jedním z významných činitelů úspěšného rozvoje národního hospodářství a výrobních sil země je také železniční doprava. Spojuje města s venkovem, oblasti výroby s místy spotřeby, slouží výměně zboží a má důležitou úlohu při zajišťování obranyschopnosti naší vlasti.

Železniční doprava dosáhla v první Gottwaldově pětiletce značných úspěchů. Postačila přepravit, i když s obtížemi, rychle stoupající množství vyrobených surovin, polotovarů a výrobků našeho průmyslu a zemědělství, nutných pro úspěšný rozvoj našeho národního hospodářství. Rovněž tak zajistila i zvýšenou přepravu osob.

Práce na železnicích probíhá nepřetržitě ve dne i v noci, v dny pracovního klidu, převážně pod širým nebem, na rozlehlých a často daleko od sebe vzdálených pracovištích. Na jejich úzké a vzájemné spolupráci závisí plynulá a bezpečná železniční doprava. Tyto skutečnosti kladou proto zvláštní požadavky na organizování a řízení práce na železnicích:

Vzhledem k odlišnému charakteru práce byla na železnicích ustavena politická oddělení. Jejich úkolem je pomáhat stranickým organizacím, hospodářským orgánům, ROH, ČSM a ostatním masovým organizacím při plnění usgesejí strany a vlády, při zlepšování jejich práce, upevňování státní a pracovní disciplíny, ve zvyšování politické a odborné úrovně železničářů, rozvíjení socialistického soutěžení a masové politické práce mezi železničáři.

Práce železnic vyžaduje denní konkrétní řízení a uplatnění zásady vedení jednou osobou. Tato zásada vedení jednou osobou neznamená vyloučení spolupráce náčelníka s kolektivem a odborovými orgány. Náčelníci jsou povinni radit se s nimi, uvážit jejich připomínky a iniciativní náměty, avšak jsou povinni samostatně, odpovíděně a jednoznačně rozhodovat.

Byla sice zavedena nová, v Sovětském svazu všestranně vyzkoušená organizace, ale na našich železnicích zůstal dosud duch byrokraticko-kancelářského řízení, praktikismus a rutinerství jak na samém ministerstvu, tak u správ drah a u hospodářských jednotek.

Řízení vlakové dopravy nedovedlo dosud zajistit její pravidelnost. Značná zpoždění nákladních vlaků způsobují, že suroviny a výrobky přicházejí opožděně do závodů a na místa spotřeby.

Pozdní přísun uhláků do uhelných pánví brzdi práci horníků, zejména při překračování plánu těžby uhlí.

Také v přepravě osob jsou vážné nedostatky a častá zpoždění osobních vlaků, cestující kritizují. Není dostatečně postaráno o čistotu vozů, nádraží a čekáren. Někteří cestující mají nesprávný poměr k vlastnictví všeho lidu; poškozují a rozkrádají zařízení vozů, ne-

dodržují čistotu na nádražích a ve vlacích, jsou neukázněni, při nastupování a vystupování zdržují odjezdy vlaků.

S tímto stavem je třeba skoncovat a odstranit všechny nedostatky v práci železnic. V tomto boji připadá rozhodující úloha železničářům, kteří si musí uvědomit, že za dobrou práci jsou odpovědní všemu našemu lidu, republice.

Zlepšení práce železnic stává se dnes prvořadým úkolem pro rozvoj celého našeho národního hospodářství, a proto jeho zvládnutí je věcí každého občana našeho státu, je záležitostí všech pracujících, nás všech.

Hlavní nedostatky v práci železnic.

Jedním z hlavních nedostatků v práci železnic je neuspokojivé řízení údržby a nedostatečné využití lokomotivního a vozového parku.

Vážné znepokojení způsobuje vysoké procento správkového stavu lokomotiv. V některých depech dosahuje procento správkového stavu lokomotiv 25% a v zimě dosahovalo v některých depech až 40%.

Základní příčiny tohoto stavu jsou:

neuspokojivé řízení a provádění běžné údržby lokomotiv a péče o ně,

neodpovědnost obsluhy lokomotiv lokomotivními četami, při níž se lokomotiva neobsluhuje stálými četami; to nejen zhoršuje technický stav lokomotivního parku, ale přímo jej rozrušuje,

nesprávné technologické postupy při opravách lokomotiv v depech a v dílnách pro opravu vozidel, neuspokojivá jakost těchto oprav,

příliš dlouhá opravná doba lokomotiv,

nedostatečná technická kontrola provedených oprav lokomotiv.

Technický stav vozového parku je ještě horší. Počet správkových nákladních vozů dosahuje v některých dnech 11 až 12%.

Vysoký počet správkových nákladních vozů denně vyřazovaných z vlaků vyvolává rozsáhlou neproduktivní práci železničních uzlů a stanic, rušivě zasahuje do technologie stanic, způsobuje zbytečné prázdné běhy vozů, zpomaluje jízdu vlaků a prodlužuje dobu přepravy nákladů. Kromě toho shromažďování velkého množství správkových vozů v železničních uzlech způsobuje obsazení značného počtu staničních kolejí, snížení operativnosti a tím ochromování normální práce nejen stanic, ale i přilehlých úseků.

V neutěšeném technickém a kulturním stavu je též park osobních vozů.

Hlavní příčiny špatného stavu vozového hospodářství jsou:

naprosto neuspokojivé řízení tohoto ohromného a složitého hospodářství ministerstvem dopravy a drahami,

nedostatečná jakost oprav vozů a jejich dlouhý pobyt v opravárnách,

poškození velkého počtu vozů ve vlacích, při posunu, při nakládce a vykládce zboží, zejména na vlečkách,

špatný stav ložisek a mazání.

Ministerstvo hutního průmyslu a rudných dolů a ministerstvo strojírenství neplní již od roku 1951 dávky materiálu a náhradních dílů k opravě lokomotiv a vozů a často nedodávají materiál potřebné kvality a sortimentů. To nejenže zhoršovalo technický stav loko-

motiv a vozů, ale řada výkonných lokomotiv byla vyřazena z provozu.

Ministerstvo dopravy, správy drah a oddělení drah mají vážné nedostatky v řízení provozní činnosti. Tyto nedostatky začínají již v plánování. Plán se dosud nestal rozhodujícím činitelem v práci železnic; není rozepisován a zajišťován až na pracoviště. Inženýrsko-technické kádry mají většinou formální postoj k plánu. Nedosáhlo se potřebného využití kapacity železnic, nebyly odhaleny všechny dosud skryté rezervy.

Železnice zajišťuje splnění státního plánu svým technickým plánem, který stanoví konkrétní úkoly železničnímu provozu. Tento technický plán se neplní, nedosahuje se stanovené doby oběhu vozů, norem místní zátěže a pracovního parku. To vede k špatnému využití lokomotivního a vozového parku a k opakujícím se obtížím v dopravě vlaků.

Tak se stává, že doprava nepostačuje obratu zboží, nestačí kryt požadavky přepraveců a odmítá přistavovat vagony.

Tyto nedostatky jsou způsobeny zejména:

nedostatečným plněním statutů na všech organizačních stupních, nedostatkem disciplíny a odpovědnosti za splnění kvantitativních a kvalitativních ukazatelů, ukládaných technickým plánem, a to jak ministerstvem, tak i správami drah, odděleními drah a hospodářskými jednotkami,

zdlouhavým osvojováním nových metod každodenního operativního řízení a kontroly provozní práce drah, oddělení drah, hospodářských jednotek, nedostatečnou spoluprací dispečerů a malou péčí o jejich vybavení,

zastaralou technologií práce železničních uzlů a stanic.

Všechny tyto nedostatky způsobují chronické neplnění grafikonu vlakové dopravy. Mnozí železničáři i vedoucí si dosud neuvědomují, že neplnění grafikonu nejenže snižuje jakost práce železnic, ale způsobuje též velké ztráty národnímu hospodářství a vyčerpávají se lokomotivy a vlakové čety.

Velké nedostatky má také grafikon vlakové dopravy. Pracovníci ministerstva dopravy, správ drah a oddělení drah dosud nedostatečně přihlížejí při jeho vypracování k novým formám práce, k technologickým postupům v práci železnic a k potřebám národního hospodářství; grafikon vlakové dopravy se dosud nestal železným zákonem, který by určoval celou technologii práce drah a všech ostatních provozních složek železnic.

Dodnes není na ministerstvu, na drahách a i v hospodářských jednotkách dostatečná spolupráce mezi vedoucími pracovníky dopravy, lokomotivního a vozového hospodářství. To má nepříznivý vliv na organizaci dopravy vlaků a na disciplínu v těchto odvětvích.

Velké obtíže v práci železnic v minulé zimě svědčí o tom, že ministerstvo dopravy, správy drah a oddělení drah, nezajišťovaly důkladnou přípravu železničního hospodářství a jeho pracovníků k práci v zimě.

Odpovědní vedoucí místo aby bojovali se vzniklými obtížemi, couvali před nimi a nakonec musela být situace řešena přepravními zákazy.

Železniční doprava musí zajišťovat potřeby národního hospodářství v každém ročním období a za každých povětrnostních podmínek. Proto nelze připustit, aby železnice snižovala v zimě v jakékoli míře objem a jakost práce.

K obtížím v dopravě vlaků dochází i proto, že není dostatečně využito husté železniční sítě odklony nákladních vlaků z přetížených tratí.

Mnoho závažných nedostatků je i v nakládce a vykládce zboží, a to:

v špatné organizaci nakládacích a vykládacích prací a v málo rozvinuté mechanisaci,

v dlouhém pobytu vozů při nakládce a vykládce ve stanicích nakládacích, vykládacích a technických,

v nerytmičnosti nákladových prací v průběhu čtvrtletí, měsíce, týdne i dne.

Mechanisace namáhavých a těžkých prací na železnicích a na vlečkách nepokračuje dostatečným tempem. Mechanisace těžkých prací má mnoho nedostatků ve vybavení mechanizačními prostředky, které trpí časťou a velkou poruchovostí a jejich preventivní údržba se zanedbává. Zvláště zaostává mechanisace na velkých překládkových stanicích. Nízký stupeň mechanisace nakládky a vykládky je zejména u dříví a stavebnin 11 až 13%, ačkoli tvoří 27% celkového objemu přepravy. Stejně malé procento mechanisace je u nakládky kusového zboží, brambor. a řepy — 13 až 16%. Mechanizovaná nakládka a vykládka v hutních závodech se provádí nevhodnými prostředky, takže dochází k hromadnému poškození vozů.

Následkem nedostatečné reálnosti údajů přepravního plánu a jeho četných dodatečných změn nesouhlasí velmi často skutečný objem přepravy co do množství a zejména co do směru s objemem práce stanoveným plánem. Nedostatky v plánování přepravy způsobují nesprávné rozložení technických prostředků dopravy a z toho plynou i potíže u přepravců.

Naprostě neuspokojivě se starají železnice a přepravci o tvoření ucelených vlaků (odesilatelských a skupinových maršrut) pro přepravu uhlí, rudy, koks, stavebních hmot a jiných hromadných substrátů, představujících 70% celkového objemu přepravy. Tím dochází k zbytečné práci železnic, zejména ve vlakových stanicích, ke zpomalení oběhu vozů a zboží, a tím se zvyšují vlastní náklady přepravy. Z celkového objemu přepravy zboží v březnu t. r. bylo v odesilatelských a skupinových maršrutách přepraveno pouze 7% zboží. Nevykládá se v noci a ve dnech pracovního klidu, narušuje se rovnoměrnost přepravy. Na velkých vlečkách, zejména hutních závodů, se neodpovědně těžce poškozuji vozy, jež jsou státním majetkem.

Ministerstva většinou nesestavují přepravní plán po linii odbytových organizací. Odbytové organizace se pak necítí dostatečně odpovědné za zajištění kvalitního přepravního plánování.

Přeprava kusového zboží je velmi zdoluhavá.

Poměr železnice k dopravcům a cestujícím bude upraven novým přepravním řádem. Tímto přepravním řádem se práce železnic a přepravců zcela podřídí přísnému režimu přepravního plánování, zajišťovanému oboustrannou penalizací.

Velké nedostatky jsou v železničním traťovém hospodářství a ve sdělovacím a zabezpečovacím hospodářství.

Do nedávna se nedoceňovala preventivní údržba tratí, mostů, tunelů, budov, sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Vedoucí železničního traťového hospodářství dlouho pokládali za základ ozdravení traťového hospodářství provádění velkých rekonstrukčních prací, generálních oprav a kladení těžšího typu kolejnic.

Toto zaměření vycházelo z tvrzení části vedoucích železničního traťového hospodářství, že nynější kolejnice a mosty jsou opotřebované, nedostatečně silné a

nemohou zajistit lepší využívání dopravních prostředků. To mělo za následek zvýšené požadavky na dodávání nových kolejnic a jiného materiálu a na poskytování vysokých finančních prostředků. Neprojevila se snaha techniků, aby byly prověřeny staré normy nápravových tlaků a nosnost mostů, jak to svého času provedli sovětské inženýry, kteří takto odhalili ohromné rezervy na sovětských železnicích.

Naprostě neutěšený je stav bezpečnosti v železniční dopravě. I když se v roce 1953 podařilo snížit poněkud nehodovost co do počtu případů, je stále ještě velmi vysoká a znepokojivá

Hlavními příčinami nehod jsou:

nekázeň některých jednotlivců, především v lokomotivním a vozovém hospodářství a v železniční dopravě, neznalost předpisů, a to i u vedoucích a kontrolních orgánů,

nekvalitní a nedůsledná kontrola

a nesprávné používání disciplinárního řádu.

Velká většina vedoucích od ministerstva dopravy až po jednotlivá pracoviště nepoužívá disciplinárního řádu pro zaměstnance železnic jako nástroje k výchově zaměstnanců, k upevňování kázně a k vyzvedávání příkladného plnění povinností.

Vedoucí pracovníci ministerstva dopravy, drah a hospodářských jednotek nedostatečně provádějí rozbor příčin nehod a nedostatečně používají rozboru k výchově zaměstnanců a neradí se se stranickými a odborovými organizacemi.

Mezi železničáři je ještě zakořeněn škodlivý názor, že nehody jsou přirozeným průvodním zjevem železničního provozu a že se zvyšují úměrně s jeho stoupající intenzitou.

Přesná práce železnic, kolektivů a každého jednotlivce je od shora až dolů narušována nezachovávaním státní a pracovní disciplíny; nekázeň vede k častým poruchám a nehodám, k nedostatečné péči o svěřený státní majetek a dokonce i k jeho rozkrádání. Někteří železničáři si stále ještě myslí, že odnášení uhlí z vagonů pro domácnost je jejich vydrženým právem.

Mnoho nedostatků v práci železnic vyplývá z nesprávného výběru a rozmístění kádrů a jejich nedostatečné výchovy. Při rozmístění kádrů se často projevuje uplatňování krajských vztahů a osobních známostí.

Náčelníci všech stupňů se nezabývají konkrétní prací s lidmi, přenechávají ji většinou kádrovým pracovníkům, a proto kádry ani nevychovávali a jednotlivé pracovníky často ani osobně neznají.

Stále více se projevuje opoždění v přípravě a školení kádrů za stoupajícími požadavky na jejich odbornou a politickou kvalifikaci.

Zaostává i péče o zaměstnance jak s hlediska zajištění bytových, sociálních, hygienických a kulturních potřeb, tak i s hlediska zdravotní péče. Vedoucí pracovníci všech stupňů, zejména drah, nevyužívají všech možností daných jim plánem. Místo aby zlepšovali pracovní prostředí a péči o člověka a tak dosáhli lepších pracovních výsledků, spatřují řešení obtíží jen v provozních investicích.

Mnoha zaměstnancům chybí náležité vybavení pro práci v nepříznivých podmínkách, zejména v zimě.

Přes dosažené úspěchy politická oddělení nevěnují dostatečnou péči politické výchově vedoucích pracovníků a všech železničních zaměstnanců, nevedou je k vysoké a uvědomělé kázni a k osobní odpovědnosti za vzorné plnění uložených úkolů. Nedostatečně čerpají

ze sovětských zkušeností a málo je uvádějí v život. Málo se starají o přímou práci mezi lokomotivními a vlakovými četami, mezi posunovači a pracovníky na širých tratích. Někteří hospodářští vedoucí podceňují jejich práci a neuvědomují si, že bez politického zajištění nejsou s to zajistit přesné a včasné splnění hospodářských úkolů.

Již v prvních letech Gottwaldovy pětiletky projevila se iniciativa převážné většiny železničářů v socialistickém soutěžení při plnění státního plánu a při uplatňování pokrokových forem práce.

Rozvojem hnutí těžkotonážníků se průměrná hrubá váha nákladních vlaků v porovnání s rokem 1952 zvětšila téměř o 100%. Tím se dosahuje podstatných úspor paliva, úspor lokomotivních čtů, snižuje se počet potřebných strojů, uvolňuje se kapacita tratí a snižují se vlastní náklady. Přes tyto závažné klady nevěnují vedoucí pracovníci železnic potřebnou péči tomuto hnutí a nevytvářejí podmínek brzdící jeho masový rozvoj. I když bylo dosaženo v socialistickém soutěžení určitých úspěchů, nedošlo k podstatnému zlepšení v pravidelnosti, v hospodárnosti a bezpečnosti dopravy, takže dosud ani jedné dráze, ani jednomu oddělení dráhy nemohl být propuštěn Rudý prapor.

Vedoucí hospodářští pracovníci a funkcionáři odborové organizace nezapojili středně technické a inženýrské kádry v masovém měřítku do řízení socialistické soutěže;

nevedli je k tomu, aby vytvářeli podmínky pro plnění uzavřených závazků a další rozšiřování pokrokových pracovních metod, zejména pro hnutí pětistovkařů, těžkotonážníků, katajevců a luninců;

slabě organizují soutěžení jednotlivců a kolektivů, uzavírání krátkodobých závazků na jednu směnu i vyhodnocování nejlepších pracovníků;

nedostatečně popularisují zkušenosti a výsledky nejlepších kolektivů, novátorů a stachanovců sovětských železnic;

nezajišťují reálný rozpis plánu až na pracoviště.

Ani zlepšovacím námětům nevěnuje vedení náležitou pozornost, vzrůstá počet nevyřízených zlepšovacích námětů. Projednávání námětů a jejich realizace je zdlouhavá a tím je brzděna iniciativa pracujících.

Za první Gottwaldovy pětiletky dosáhlo se zlepšovacích námětů téměř 73 mil. Kčs úspor. To ukazuje na velký význam zlepšovacích námětů pro hospodářství železnic. A přesto ke konci roku 1953 zůstalo u správ drah nevyřízeno 250 zlepšovacích námětů a u ministerstva dopravy 406 námětů.

Kolektivní smlouvy se dosud nestaly mobilizačním nástrojem za úspěšné plnění plánovaných úkolů a vedoucí pracovníci neplní závazky z kolektivních smluv nebo je plní nedostatečně.

Velké základy jsou ve mzdové politice.

Premiová soustava železnic neplní svou pobídkovou funkci ve zvyšování produktivity a kvality práce. Tak na příklad lokomotivní četa, vezoucí těžkotonážní vlak není náležitě odměněna proti četě, vezoucí vlak s normálním zatížením. Lokomotivní četa, která přijede se zpožděním, je zaplacením práce přes čas odměněna lépe než četa jedoucí podle jízdního řádu.

Rozhodující úloha v řízení vlakové dopravy připadá dispečerům, pro které není dosud premiové soustavy, která by zhodnocovala jejich dobrou práci. Rovněž pobídka k tvorbě dálkových ucelených vlaků se dosud v zavedených řádech nevyskytuje. Pokud je pobídkový moment v premiových řádech obsažen, ztrácí význam svou složitostí a pozdní výplatou.

Normování práce na železnicích se dosud děje bez systému a neorganizovaně. Velmi mnoho důležitých prací není vůbec normováno. Převládající část norem je statistická; technické normování se provádí neuspokojivě.

Neodkladná opatření ke zvýšení úrovně železniční dopravy.

K odstranění základních nedostatků v železniční dopravě rozhodly strana a vláda provést neodkladná opatření, která mají podstatně zlepšit práci železnic.

1. Ke zlepšení řízení údržby lokomotiv a vozů.

Zlepšit organizaci oprav a běžné údržby lokomotiv a vozů, zajistit jakost těchto oprav a běžné údržby, zkrátit pobyt lokomotiv a vozů v opravě a zpřísnit technický dozor na provádění oprav. Snižit procenta správkového stavu lokomotiv do konce roku 1954 na 13,5%.

Uložit náčelníkům drah a lokomotivních dep odstranit neodpovědnost v obsluze lokomotiv nejpozději do 31. března 1955 přidělením stálých čtů a ustanovením staršího strojvedoucího na každou lokomotivu, doplnit stav strojvedoucích a pomocníků. Zavést pro starší strojvedoucí zvláštní příplatek a hodnotit jejich činnost. Vést k odpovědnosti každého, kdo by svémocně rušil přidělení čtů na lokomotivách.

Pro povzbuzení zájmu a k zvýšení kvalifikace a zlepšení provozní práce strojvedoucích zavést tři kvalifikační třídy a odměňovat strojvedoucí 1. a 2. třídy zvláštními přídávky.

Zřídíť ústřední správu vozového hospodářství na ministerstvu dopravy a službu vozového hospodářství na správách drah.

Uložit náčelníkům drah zlepšit technický stav vozového parku běžnou údržbou a technickou prohlídkou vozů v železničních uzlech a v místech hromadné nákladky a vykládky. Provádět běžné opravy na staničních kolejích bez odvěšení z vlaků. Snižit horkoběžnost vozů. Doplnit stavy pracovníků technických prohlídek vozů a běžných oprav. Likvidovat poškozování vozů při nakládce, vykládce, ve vlačích i při posunu. Snižit správkový stav vozů k 1. říjnu 1954 o více než polovinu.

Modernizovat vozidlový park a zvýšit jeho kapacitu i hospodárnost. Provést typisací náhradních dílů.

2. Ke zlepšení řízení provozní činnosti.

Uložit všem vedoucím pracovníkům ministerstva, správ drah, oddělení drah a všech hospodářských jednotek zlepšovat každodenní operativní řízení a kontrolu plnění všech částí plánu, zejména plánu přepravy a plnění početních a jakostních ukazatelů technického plánu.

Doplnit dispečerský aparát do 1. srpna 1954 na ministerstvu, na správách drah a na odděleních drah zkušenými a iniciativními organizátory práce a vyškolenými dispečery bez uvolnění ze služby pro zvládnutí nových metod dispečerského řízení. Využívat přitom zkušenosti nejlepších sovětských a našich dispečerů, dát do pořádku do konce r. 1954 zařízení a místnosti zabezpečující normální podmínky pro práci dispečerů.

Zvýšit využití lokomotiv v nákladní dopravě zrychlením obrátu a zvýšením denního běhu tak, aby do konce r. 1954 dosáhl denní běh nejméně 250 km v celostátním průměru.

Provéřít do 1. srpna 1954 organizaci a technologii práce železničních uzlů: Most, Ústí n. Labem, Nymburk, Plzeň, Praha-Vršovice, Česká Třebová, Olomouc, Ostra-

va, Přerov, Brno, Žilina, Bratislava a Čierna nad Tisou za účelem zkrácení pobytu vlaků a vozů, dosažení plného vytěžování vlaků, po případě dodržování maximálního počtu náprav a zavedení progresivních norem podle zkušeností nejlepších železničářů-novátorů. V nejširší míře uplatňovat komplexnost čet ve směnách.

Prověřit platné normy váhy vlaků, stanovit do konce roku 1954 nové progresivní normy podle zkušeností strojívedců-těžkotonážníků, podle výsledků výzkumu a technických propočtů. Zajistit podmínky pro další rozvoj hnutí těžkotonážníků a pětistovkařů.

Organisovat společně s přepravci v maximální míře odesílatelské a skupinové maršruty.

Osvojit si ustanovení nového přepravního řádu a doplňujících předpisů.

Likvidovat v ministerstvu a na drahách zastaralé metody sestavování grafikonů vlakové dopravy, povrchní a formální postoj k jeho zpracování. Na základě nových způsobů jeho sestavení dosáhnout, aby grafikon vlakové dopravy určoval přesnou organizaci a technologii celé železniční dopravy a všech hospodářských jednotek železnic, umožnil úspěšné splnění a překročení státního plánu přepravy a zvýšil i bezpečnost dopravy vlaků. Provádět přísnou kontrolu plnění grafikonu a vést k odpovědnosti každou dráhu, každé oddělení dráhy, každou stanici a každé depo. Ještě před zimou připravit odlehčení přetížených tratí. Připravit pro grafikon vlakové dopravy 1955/1956 potřebné rozložení zátěžových proudů na celou síť.

Prověřit úsekovou vozbu, uvést ji v soulad s grafikonem vlakové dopravy a zajistit její nejvyšší hospodárnost

3. Ke zlepšení stavu technických zařízení tratí, tunelů, mostů, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Zavést přísný režim údržby a rozšiřovat výsledky a zkušenosti jednotlivých pracovníků a kolektivů, které už dosahují prodloužení životnosti zařízení řádnou preventivní a běžnou údržbou. Odstranit do konce r. 1955 pomalé jízdy z důvodů vadného svršku a zkrátit dobu výluk.

Za pomoci nejlepších inženýrů ministerstva, drah, Vědecko-výzkumného ústavu dopravy, vysoké školy železniční prověřovat normy nápravových tlaků, únosnost mostů a odkrývat rezervy pro lepší využití dosavadních zařízení a zamezit tak plýtvání státními prostředky v investiční výstavbě.

4. K zajištění provozu v zimě.

Každoročně provádět důkladnou komplexní přípravu lokomotivního a vozového parku, uzlů a stanic, železničního traťového hospodářství a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a všech ostatních technických zařízení železniční dopravy tak, aby všechny tyto práce byly skončeny nejpozději do 15. listopadu každého roku.

Rozpracovat do 1. srpna 1954 konkrétní opatření na přípravu a zabezpečení normálních podmínek práce v zimě pro zaměstnance zúčastněné na dopravě vlaků a zejména pro zaměstnance pracující pod širým nebem. Zajistit pro tyto zaměstnance teplé oděvy, místnosti pro ohřívání a odpočinek a podávání teplých nápojů.

Uložit náčelníkům drah, aby vypracovali a projednali s předsedy KNV a ONV do 1. října 1954 konkrétní plán pomoci obyvatelstva při odstraňování sněhových závěrů. Uložit náčelníkům traťových distancí, aby určili shromaždiště, připravili ohřívárny, stravování a potřebné nářadí a aby zajistili přesnou organizaci práce a bezpečnost pracovníků při odklizení sněhu.

Zavést soustavnou kontrolu příprav na zimu a uložit přísnou odpovědnost všem vedoucím železnic od ná-

městků ministra až po náčelníky hospodářských jednotek za včasné, kvalitní a úplné provedení příprav na zimu.

Vytvořit do 1. října 1954 na všech drahách stálou ministerskou zálohu lokomotiv a vozů k zabezpečení zvýšené dopravy v podzimní kampani. Provádět přesnou kontrolu počtu a kvality lokomotiv a vozů odstavěných do zálohy ministerstva. Volat k přísné odpovědnosti ty vedoucí, kteří do zálohy odstaví poškozené lokomotivy nebo vozy.

5. K likvidaci nehodovosti na železnicích.

Důsledně uplatňovat a trvat na dodržování státní a pracovní disciplíny a upevňovat kázeň všech pracovníků, zejména v železniční dopravě a lokomotivním hospodářství.

Uložit náčelníkům drah a náčelníkům oddělení drah, aby do jednoho měsíce provedli rozbor všech nehod za rok 1953 a za první čtvrtletí 1954, zejména v odvětvích železniční dopravy a lokomotivního a vozového hospodářství, a do dvou měsíců podle tohoto rozboru vypracovali konkrétní opatření na odstranění příčin nehod a zajistili přísnou kontrolu jejich plnění.

Hlavní pozornost obrátit na ohniska nehod, pranýřovat vinníky a vychovávat kolektiv k práci bez nehod a zmetků.

Přezkoušet všechny vedoucí z disciplinárního řádu a zajistit jeho správné používání k výchově zaměstnanců.

Zkvalitnit práci revisorů pro bezpečnost dopravy vlaků a za jejich pomoci kontrolovat nejen případy porušení předpisů, ale i kvalitu řízení hospodářských jednotek s hlediska bezpečnosti dopravy vlaků, a důsledně odstraňovat odhalené nedostatky.

Volat k odpovědnosti při soustavném porušování platných předpisů a opakování nehod nejen přímé vinníky, ale i jejich představené, kteří nezajišťují správným řízením a kontrolou bezpečnou dopravu vlaků a přísnou disciplínu svěřeného kolektivu pracovníků.

Rozšiřovat zkušenosti nejlepších pracovníků a celých kolektivů, které pracují bez nehod a jsou vzorem dodržování státní a pracovní disciplíny.

Nepřipustit, aby zaměstnanci zprostředkání funkce pro soustavné způsobování nehod a zmetků byli v krátké době opět dosazováni do svých funkcí nebo zařazeni na jinou stejně nebo výše hodnocenou práci.

Uložit náčelníkům drah, uvést do 1. října 1954 do pořádku nocležny pro lokomotivní a vlakové čety a zabezpečit tak jejich normální odpočinek a spánek a zdravotně hygienické a kulturní podmínky prostředí.

Zavést počínajíc rokem 1955 každoročně přezkoušování všech zaměstnanců železnic z Pravidel technického provozu železnic a z příslušných předpisů.

Vychovávat všechny pracovníky železnic k bdělosti a ostražitosti, k uvědomělé pracovní kázni, k odpovědnosti za ochranu majetku našeho lidu a posilovat v nich vědomí hrdosti, že patří k velkému kolektivu čestných železničářů.

6. Ke zlepšení kádrové práce.

Uložit všem vedoucím pečovat o soustavné zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců. Osobně řídit uskutečňování všech opatření na zvyšování techniky, bezpečnosti a ochrany práce.

Uložit všem hospodářským vedoucím soustavně učit pracovníky novým metodám organizace a technologie provozních procesů, konkrétně uplatňovat i v provozu (na závodě) výsledky předních pracovníků a kolektivů, podporovat technické kroužky železniční školy práce,

pořádat přednášky a besedy, zúčastňovat se výrobně provozních porad na pracovištích. Organiserovat denní předávání zkušenosti osvědčených železničářů z provozu, mistrů, inženýrů a techniků mladým pracovníkům, všestranně podporovat individuální a kolektivní socialistické soutěžení a zaměřovat je na úzké profily v plnění plánu.

Zlepšit a rozšířit práci technických knihoven, především ve velkých železničních uzlech a v hospodářských jednotkách, organiserovat soustavné konsultace a maximálně pro to využít sovětské literatury a časopisů o železniční dopravě.

Uložit všem vedoucím pracovníkům, aby na základě důkladného poznávání svých kádrů odstraňovali nedostatky v jejich rozmístění.

Organiserovat od 1. září 1954 k zrychlení přípravy inženýrských kádrů pro železniční dopravu inženýrské kursy při Vysoké škole železniční se specialisacemi:

organisace dopravy vlaků a nákladových prací,
lokomotivní hospodářství,
automatika, telemechanika a spoje.

Přijímat do těchto kursů nejlepší pracovníky železnic, ne starší 40 let, mající potřebné předběžné vzdělání a dostačující praktické a organisátorské zkušenosti.

7. K odstranění nepořádku ve mzdové soustavě.

Prověřit dosavadní mzdovou soustavu na železnicích, zrušit dosavadní složité a nevyhovující prémie a zavést do 1. září 1954 nový systém přemiování zaměstnanců ke zvýšení produktivity a kvality práce a hmotného zainteresování pracovníků.

8. K zlepšení socialistického soutěžení.

Zaměřit ve spolupráci s ROH socialistické soutěžení především na plnění grafikonu vlakové dopravy, na rychlý oběh vozů, na podstatné snížení správkového stavu lokomotiv a vozů, na zlepšení údržby železničních tratí, sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. K tomu cíli popularisovat pokrokové pracovní metody našich i sovětských novátorů a předních pracovníků, prohlubovat Katajevovu metodu ve stanicích a luninskou péči o svěřené lokomotivy. Rozšiřovat dále hnutí pětistovkařů a těžkotonážníků, urychleně uplatňovat zkušenosti sovětských dispečerů-stachanovců Korolevové a Sudnikova při řízení dopravy vlaků, uzavírat krátkodobé závazky na jednu směnu, stoprocentní plnění grafikonu vlakové dopravy, kvalitní sestavu vlaků a jejich včasné provezení, sestavu těžkotonážních vlaků, rozšiřovat smlouvy na jednu jízdu mezi dispečery a lokomotivními četami.

Rozvíjet socialistické soutěžení v rozhodujících železničních stanicích, v depech, v odděleních drah a pomáhat při uzavírání a plnění celozávodních a celodrážních závazků.

Poskytovat účinnou pomoc zlepšovatelům a dělnickým vynálezciům inženýrsko-technickými kádry při podávání zlepšovacích námětů, urychlit jejich vyřizování a přijaté návrhy urychleně zavádět.

Uložit vedoucím bezpodmínečně plnit závazky z kolektivních smluv a kontrolovat, jak jsou závazky plněny.

9. K zvýšení kulturní úrovně přepravy cestujících.

Učinit ihned energické opatření k zavedení pořádku a zvýšení kulturní obsluhy cestujících na nádražích, ve stanicích a ve vlacích. Provést do jednoho měsíce důkladný úklid a vyčištění všech osobních souprav, nádražních místností, nástupišť, udržovat je stále v čistotě. Zajistit plnění všech vlakových souprav vodou.

Zpracovat do hospodářského plánu prostředky na další zlepšení vnitřního vybavení osobních vozů, nádraží a zvláště na zlepšení vzhledu největších osobních nádraží v republice: Praha-hlavní, Praha-střed, Bratislava, Brno, Ostrava a nádraží v lázních mezinárodního významu a v přechodových stanicích.

Vybavit do konce roku 1954 dvě rychlíkové dálkové soupravy rozhlasovým zařízením a postupně do konce roku 1955 vybavit všechny dálkové rychlíkové soupravy tímto zařízením.

Určovat pro vlaky osobní dopravy nejlepší a nejzkušenější strojvedoucí a nejlepší vlakové čety.

10. Pomoc ostatních odvětví národního hospodářství železniční dopravě.

Zajistit plnění sjednaných hospodářských smluv a dodávat ve stanovených lhůtách železnici podle plánu dohodnuté sortimenty uhlí a sortimenty materiálu pro opravy lokomotiv a vozů, tratí a ostatních železničních zařízení.

Seznámit se se zásadami nového přepravního řádu, vyškolení příslušné pracovníky tak, aby ovládali jeho ustanovení a zajistili jeho důsledné provádění.

Uložit vedoucím podniků a závodů učinit ihned rozhodná opatření k likvidaci poškození vozů při nakládce, vykládce a při posunu. Zajistit ve všech hospodářských ministerstev jakost a včasnost přepravního plánování a plnění plánu přepravy v souladu s novým přepravním řádem a v maximální míře přistoupit k tvorbě odesílatelských a skupinových maršrut.

Zajistit zejména u uhlí, koksu, rud, stavebnin a jiných hromadných substrátů rovnoměrnou nakládku a vykládku ve dne i v noci, i v dny pracovního klidu.

Rozvíjet maximálně mechanisaci nakládacích a vykládacích prací, zřizovat kapacitní skládky v místech výroby, po př. spotřeby a tím přispět ke zlepšení rytmičnosti nakládky a vykládky.

Zlepšit obsluhu cestujících v nádražních restauracích a zakázat v nich výcep lihových nápojů kromě piva v době od 23.00 hod do 06.00 hod.

Vláda ukládá ministru dopravy a náčelníkům drah

neustále zvyšovat úroveň řízení a organisátorské práce aparátu ministerstva a správ drah, upevnit jeho stálé a živé spojení s provozem a vést je k tomu, aby se neodtrhoval od mas železničářů a neustále znal potřeby provozu; každodenně vést boj za přesnou práci aparátu ministerstva a správ drah, za rozhodnou likvidaci kancelářsko-byrokratických metod řízení, které jsou příčinou obtíží, průtahů a neodpovědnosti, nesouladu v práci aparátu, odtržení vedoucích pracovníků a odborníků od organisátorské práce na drahách, v hospodářských jednotkách a podnicích železniční dopravy;

neustále zvyšovat úroveň práce kolegia ministra a poradních sborů náčelníků drah; doháhnout toho, aby byly vzorem dělnosti a operativnosti při uvádění usnesení a příkazů strany a vlády v život;

každodenně pracovat proto, aby aparát ministerstva dopravy ve své organisátorské činnosti skutečně stál v čele mnohatisícového kolektivu železničářů v boji za vytvoření socialistické železniční dopravy v republice.

Strana a vláda jsou rozhodnuty v souladu s rozvojem hospodářství, hmotné a kulturní úrovně všeho lidu, vybavit železniční dopravu největší technikou. Socialistická společnost vyžaduje bezpečnou, pravidelnou, rychlou, pohodlnou a kulturní přepravu cestujících. V socialistickém hospodářství je nutná spolehlivá, levná a rychlá doprava zboží těžkými vlaky. Takovou do-

pravu zaručí vysoce výkonné lokomotivy, vozy velké únosnosti, dokonalé zabezpečení jízdy vlaků, odstranění nebezpečných a namáhavých prací zavedením vysoké mechanisace a automatizace, jakož i elektrifikace železnice a pokroková seřaďovací technika.

Vytvořit socialistickou železniční dopravu znamená především vychovat železničáře v oddané a obětavé bojovníky za socialismus neustálou péčí o jejich hmotné zabezpečení a vysokou kulturní úroveň. Starat se o jejich politický a odborný růst k plnému ovládnutí techniky, aby každý z nich se stal mistrem svého oboru a byl hrdý na své povolání, aby pracovník v socialistické železniční dopravě byl vzorem uvědomělé kázně a pracovní disciplíny.

Úkoly stranických orgánů, organizací a politických oddělení při zajišťování usnesení strany a vlády o opatření ke zvýšení úrovně železniční dopravy.

Ústřední výbor Komunistické strany Československa vyzývá všechny železničáře, kteří pracují na jednom z nejvýznamnějších úseků našeho socialistického hospodářství, aby si v plném rozsahu uvědomili svou velkou odpovědnost za plnění úkolů, uložených jim stranou a vládou k zvýšení úrovně železniční dopravy. Železničáři mají velkou odpovědnost před celou naší republikou a vším pracujícím lidem; jsou odpovědní za to, aby železniční doprava plnila bezvadně a přesně stále rostoucí požadavky vyplývající z rychlého rozvoje našeho hospodářství, kulturního života a obranyschopnosti naší vlasti.

Proto je třeba, aby všichni zaměstnanci železnic — dělníci, nižší, střední, vyšší a vedoucí představení železnic nastoupili tvrdý boj proti nedostatkům v práci železnic, aby se vypořádali se všemi oportunistickými a limitárskými teoriemi ve všech odvětvích železničního hospodářství. Vedoucí pracovníci musí skoncovat s kolísáním, formalismem, jež se někdy vyskytují v postoji ke zkušenostem sovětských železničářů, které uplatňují naši nejlepší pracovníci. Je třeba vymýtit lajdáctví, skutečnitě nejužší spolupráci a rozvíjet v každém pracovníku cit co největší odpovědnosti před stranou, vládou a pracujícím lidem.

Železničáři, pevně organizovaná a disciplinovaná armáda dopraváků, musí zaujmout své čestné místo po boku horníků, hutníků, strojařů a ostatních prvních oddílů naší dělnické třídy při důsledném plnění jim uložených úkolů, a tím získávat stále větší úctu všech pracujících a jejich pomoc.

Ústřední výbor KSČ se obrací s výzvou na všechny ostatní pracující, aby aktivně pomáhali našim železničářům při plnění jejich velkých úkolů — především dodržováním dopravní kázně a čistoty na železnicích, hospodárným a šetrným zacházením se zařízením železnic, plněním objednávek železnic příslušnými závody a úřady přesně ve stanovených termínech v prvotřídním provedení.

Pro mobilisaci všech pracujících v železniční dopravě a kontrolu plnění úkolů budou uveřejňovány desetidenně (v procentech) zprávy o plnění některých hlavních ukazatelů, a to:

- o plnění plánu nakládky a vykládky vagonů,
- o plnění grafikonů osobní dopravy,
- o plnění plánu podle jednotlivých drah.

Ať se stane pečlivé sledování těchto zpráv účinnou pobídkou pro železničáře k rozvinutí jejich tvůrčí iniciativy při plnění usnesení strany a vlády a tím k získání úcty a pomoci všech pracujících naší vlasti.

Všem stranickým organizacím a politickým oddělením v železniční dopravě a jim nadřízeným orgánům ukládá OV KSČ:

1. Na byrech KV, OV, MV za účasti pracovníků politických oddělení a soudruhů z vedení správ, případně oddělení drah, projednat situaci na železnici v okruhu působnosti stranického orgánu s hlediska usnesení strany a vlády o opatřeních k zvýšení úrovně železniční dopravy a přijmout pracovní plán k systematickému provádění těchto usnesení.

Během celého roku — alespoň dvakrát měsíčně — na schůzích byr KV, OV, MV za účasti pracovníků politických oddělení a soudruhů z vedení správ, případně oddělení drah, kontrolovat, jak se provádí usnesení strany a vlády o železniční dopravě a přitom řešit dílčí úkoly, které vyplývají z tohoto usnesení.

Vést podřízené stranické organizace soustavně k plnění úkolů, které strana a vláda uložily pracovníkům v železniční dopravě, a kontrolovat, jak jim při tom pomáhají pracovníci politických oddělení na železnici.

Na pravidelných plenárních schůzích KV, OV a MV podávat zprávy, jak jsou uskutečňována usnesení strany a vlády o opatřeních k zvýšení úrovně železniční dopravy a přijímat k tomu odpovídající a účinná usnesení.

2. Na aktivech funkcionářů svolaných stranickými orgány (KV, OV, MV) spolu s příslušným politickým oddělením důkladně projednat dokument „Opatření ke zvýšení úrovně železniční dopravy“ a pracovní plán orgánu strany k uskutečnění tohoto dokumentu.

Během celého roku systematicky svolávat schůze aktivu funkcionářů za účelem kontroly plnění dokumentu strany a vlády o železniční dopravě k řešení dílčích úkolů, které vyplývají z tohoto dokumentu a k politické a odborné výchově funkcionářů. Na těchto aktivech je třeba podle naléhavosti jednotlivých úkolů projednat otázky jako „význam železniční dopravy pro výstavbu socialismu“, „zvvyšování dopravní kapacity“, „zajištění úplné bezpečnosti dopravy“, „plnění grafikonu dopravy vlaků“, „zvvyšování produktivity práce a snižování vlastních nákladů“, „rozvoj socialistické soustěže, těžkotónážního hnutí a uplatňování všech ostatních pokrokových metod sovětských a našich novátorů a jejich rozšiřování“, „uspořádání kulturního života pracujících na železnicích“ atd.

Tyto schůze stranického aktivu jsou nutné k dokonalému vyzbrojení funkcionářů a k mobilisaci všeho osazenstva na pracovištích pro splnění usnesení strany a vlády.

Stranickému aktivu mají přednášet nejschopnější činitelé z ministerstva dopravy, správ a oddělení drah, pracovníci politických oddělení, stranických orgánů, inženýři, technici, nejlepší pracovníci-železničáři atd. Na tyto schůze aktivu je třeba zvát i bezpartajní aktivisty, kteří v denní práci usilují o uskutečnění usnesení strany a vlády v železniční dopravě.

3. Základní organizace strany na železnicích mají v souvislosti se zajišťováním usnesení strany a vlády „Opatření ke zvýšení úrovně železniční dopravy“ za úkol:

- a) seznámit všechny členy a kandidáty strany s dokumentem, soustavně projednávat na výborových a členských schůzích jednotlivé úkoly a vést komunisty, aby stáli v čele železničářů při uskutečňování usnesení strany a vlády;

- b) udržovat styk s náčelníkem a vedoucím pracovního úseku a cítit odpovědnost za plnění usnesení strany a vlády o zvýšení úrovně železniční dopravy v okruhu působnosti stranické organizace. K tomu je třeba projednávat na výborových a členských schůzích, jak provádět opatření náčelníka a vedoucího pracovního úseku k plnění příkazů a směrnic vyšších představených, ministerstva dopravy a vlády, jakož i k řešení místních úkolů. To znamená, projednávat plnění výrobních a provozních úkolů, jako: zlepšení péče o lokomotivy jejich řádnou údržbou, zkrácení dlouhé opravné doby lokomotiv, šetrné zacházení s rozsáhlým socialistickým majetkem, který stát svěřil do rukou našich železničářů, zabránění poškozování vozového parku, úsporu materiálu, mazadel a elektrické energie, vzornou údržbu tratí, plnění grafikonu dopravy, provoz bez nehod a poruch, dodržování pracovní a státní disciplíny, snížení vlastních nákladů dopravy, uplatňování nejpokrokovějších pracovních metod, zvyšování odborné a politické kvalifikace železničářů atd.

Organisace a členové strany mají upozorňovat na nedostatky a chyby, na byrokratické metody řízení, limitářské tendence atd., žádat od náčelníka a vedoucích pracovníků úseků přijetí opatření k odstranění těchto nedostatků a poskytnout jim při tom všechnu pomoc.

- c) Cítit odpovědnost a poskytnout pomoc náčelníkům a odpovědným pracovníkům k odstranění takových nedostatků jako nečistota ve vlacích, na nádražích, špatná úprava čekáren a jiných zařízení pro cestující. Je třeba dbát na dodržování hygienických opatření a na to, aby na našich nádražích, nástupišťích, v čekárnách, restauracích atd. byl udržován pořádek a výzdoba zobrazovala úspěšnou budovalskou práci našeho lidu, aby bylo příjemné pracujícím cestování a pobyt na nádraží a v čekárnách.

Vysvětlit všem pracovníkům smysl a význam opatření náčelníka a vedoucích úseků k plnění usnesení strany a vlády o železniční dopravě, mobilisovat všechny zaměstnance železnic k přesnému vykonávání služebních povinností, k překonávání velkých nedostatků, které se dosud vyskytují, aby bezvadná a spolehlivá práce našich železnic získala úctu všech pracujících a byla příkladem pro jejich práci.

- d) Dát iniciativu a stát v čele dalšího velkého rozvoje socialistické soutěže a používání nových pracovních metod, podporovat všemi silami práci našich nejlepších pracovníků, vyznamenaných státními řády, rozšiřovat jejich pracovní metody a zkušenosti, získávat masu železničářů pro rozvinutí širokého bojového hnutí za zdokonalení práce železnic, za vzornou kázeň všech železničářů, za plnění usnesení strany a vlády o železniční dopravě.
- e) Starat se o zlepšení životních a kulturních podmínek dělníků, úředníků, zvláště o dodržování kolektivních smluv jak se strany závodu, tak se strany odborové organizace, o zlepšování ubytovacích podmínek ve vratných a nástupních stanicích, o rozšíření počtu závodních klubů a rudých koutků a rozvinutí plného tvůrčího života v nich, zvýšení péče o stravování v závodních jídelnách a upravení jejich provozu podle potřeby železničářů.
- f) Pomáhat členům i kandidátům strany, pověřeným funkcemi v mimostranických organizacích, a to zvláště v ROH a ČSM, aby vzorně plnili své povinnosti a zajistili správnou aktivní činnost těchto or-

ganisací zvláště při rozvíjení socialistického soutěžení, dodržování kolektivních smluv a v péči o kulturní a ostatní každodenní potřeby pracovníků na železnicích.

Komunisté v národních výborech — zejména v místech, kde jsou stanice a nádraží — mají zajistit, aby se národní výbory více zajímaly o provoz a život na železnicích — aby se staraly o včasnou nákladku a vykládku materiálu pro místní hospodářství, zemědělství, o zlepšení vzhledu okolí stanic a nádraží, o provoz prodejen a restaurací na nádražích atd.

4. **Stranické uzlové výbory** mají sjednocovat závodní organizace strany, koordinovat jejich činnost a zajišťovat tak soulad v práci všech složek železničního uzlu. Uzlové výbory mají za úkol řešit ty otázky, které se týkají provozu celého železničního uzlu; řídit práci závodních organizací a pomáhat jim při zajišťování úkolů, vyplývajících z usnesení strany a vlády o železnici. Nenahrazují výbory základních organizací, ale je-li to třeba, projednávají a řeší zvláště důležité otázky jednotlivých provozů spolu s příslušnou základní organizací.

5. Politická oddělení.

- a) Mají se orientovat v celé své práci na pomoc základním organizacím — uzlovým a celozávodním výborům — opírat se o ně při uskutečňování usnesení strany a vlády o zvýšení úrovně železniční dopravy: pracovníci politických oddělení mají nejenom instruovat základní organizace strany, nýbrž přímo jim na místě samém pomáhat v práci, organisovat schůze, přednášet na stranických, odborných a mládežnických schůzích atd.
- b) Upevnit spolupráci s krajskými, městskými a okresními výbory strany a pomoci jim při vypracování plánu na zajištění úkolů, vyplývajících z dokumentu o zvýšení úrovně železniční dopravy. Spolupráci s územními stranickými orgány (KV, MV, OV) uskutečňují politická oddělení tak, že se účastní práce těchto orgánů na železnicích a podávají těmto orgánům zprávy o své práci.
- c) Politická správa na ministerstvu dopravy má vést širokou přesvědčovací kampaň mezi železničáři, vypracovat přednášky a jiný materiál k zabezpečení jakož i k popularisaci usnesení strany a vlády o železnici a práce našich železničářů; postarat se, aby resortní časopis a také ostatní tisk soustavně přinášel zprávy o plnění usnesení strany a vlády, aby byly zobecňovány dobré zkušenosti z práce, popularisovány pracovní metody novátorů v železniční dopravě.

6. **Stranickým organizacím mimo železniční dopravu a jejich nadřízeným orgánům ukládá ÚV KSČ:**

- a) Organisovat, aby pracující jako uvědomělí občané naší lidově demokratické republiky pozorně sledovali a zapojili se do boje o zvýšení úrovně celé práce našich železnic.
- b) Mobilisovat pracující na závodech, které mají objednávky pro železniční dopravu, a to zejména kotlové plěchy a stěny nákolky, trubky, kolejnice, drobné kolejiwo a ostatní náhradní součástky, aby tyto objednávky splnili ve stanovených lhůtách a v přesném kvalitním provedení. Zajistit, aby i na seřadovacích nádražích byl stálý příkon elektrického proudu.
- c) Na všech pracovištích zajistit rychlé vykládání a nakládání železničních vagonů, což vyžaduje prořazení nepřetržité náklady denní, noční a ve dnech

pracovního klidu, šetrné zacházení s železničními vagony a zabránění jejich poškození.

- d) Vysvětlovat všem občanům, že pořádek a pohodlné cestování závisí nejen na dobré práci zaměstnanců železnic, ale také všech cestujících; vést je k tomu, aby zachovávali přísnou kázeň, udržovali pořádek v místnostech nádraží a vlcích, aby nepoškozovali zařízení železnic. Československé železnice nepatří už kapitalistům — ale všemu pracujícímu lidu — je třeba dobře s nimi hospodařit, šetřit jejich zařízení, aby mohly co nejlépe sloužit pracujícím.

*

Pozoruhodné výkony našich železničářů při obnově dopravy po skončení války v roce 1945, při zdolávání zvýšených úkolů, které klade na železnici bouřlivý rozvoj a výstavba našeho hospodářství, potvrzují, že železničáři, jako důležitá složka dělnické třídy, jsou odhodláni splnit po boku horníků, hutníků a ostatních pracujících své úkoly při budování socialismu v naší vlasti. Na našich železnicích existuje síla, která je s to mobilisovat železničáře k vynikajícím vlasteneckým či-

nům. Četné nedostatky, které se vyskytují v práci našich železnic, mohou být a budou překonány, vezmou-li za svou vlastní věc usnesení strany a vlády o zvýšení úrovně železniční dopravy všichni železničáři, všechny stranické, odborové a mládežnické organizace na železnicích.

Je proto velkým úkolem stranických organizací, politických oddělení a všech funkcionářů strany, aby železničáře, tuto důležitou složku dělnické třídy, pevně semkli kolem Ústředního výboru naší strany a vlády, republiky a vychovali je v aktivní bojovníky za zvýšení úrovně železniční dopravy, za zvýšení úlohy našich železnic v rozvoji hospodářství, kultury i obranyschopnosti naší republiky.

Ústřední výbor KSČ vyjadřuje pevné přesvědčení, že železničáři ruku v ruce s ostatními pracujícími budou bojovat za splnění usnesení strany a vlády o zvýšení úrovně železniční dopravy a zajistí tak pozvednutí železniční dopravy na úroveň, která je vyžadována neustálým růstem národního hospodářství při budování socialismu v naší vlasti.

110.

VYHLÁŠKA

ministra financí

ze dne 20. května 1954

o přepočítacích kursech cizozemských hodnot na ko-
runy československé pro účely poplatků a daně
z obohacení.

Ministr financí vyhláší podle § 15 odst. 1 zákona č. 32/1946 Sb., o sjednocení a úpravě některých poplatkových předpisů, pro výpočet a vyměření poplatků a daně z obohacení, tyto přepočítací kurzy za měsíc duben 1954:

		Kčs
Argentina	100 pesos	= 51,63
Belgie	100 franků	= 14,40
Brazílie	100 cruzeiros	kurs není dosud stanoven
Bulharsko	100 leva	= 105,88
Dánsko	100 korun	= 104,24
Egypt	1 libra	= 20,68
Finsko	100 marek	= 3,14
Francie	100 franků	= 2,057
Holandsko	100 zlatých	= 189,4746
Itálie	1000 lir	= 11,60
Island	100 korun	= 44,21
Kanada	1 dolar	= 7,38
Polsko	100 zlotých	= 180,—
Maďarsko	100 forintů	= 61,33
Norsko	100 korun	= 100,80
Portugalsko	100 escudos	= 25,20
Rakousko	100 šilinků	= 27,69
Rumunsko	100 lei	= 120,—
Spojené státy americké	1 dolar	= 7,20
SSSR	100 rublů	= 180,—
Švédsko	100 korun	= 139,17894
Švýcarsko	100 franků	= 168,—
Turecko	100 liber	= 257,20
Velká Británie	1 libra šter- lingů	= 20,16

Ministr:
Duriš v. r.

111.

VYHLÁŠKA

úřadu pro normalisaci

ze dne 17. května 1954,

kteřou se vyhláší technické státní normy pro pletené výrobky, pro rozměry rámečků norem, pro drobné dřevěné výrobky pro domácnost, pro keramické průchodky, pro topná tělesa, pro hadice ohebné svařované, pro zdravotnický automobil Škoda 1200, pro dodávkový automobil Škoda 1200, pro ozubená kola, pro lopatový nakladač SL 322/15, pro ojniční šrouby, pro světelné jednotky, pro čisté chemikálie a činidla a pro válcové olovnice.

Úřad pro normalisaci vyhláší podle § 8 vládního nařízení č. 45/1951 Sb., o technické normalisaci:

§ 1.

(1) Norma ČSN 80 5656 „Spodky a trenýrky mužské a chlapecké“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma platí pro dětské, chlapecké a mužské pletené spodky krátké z umělého hedvábí a bavlněné, trenýrky bavlněné, tříčtvrteční spodky bavlněné a dlouhé spodky, určené pro tuzemskou potřebu. Norma jedná mimo jiné o názvosloví, technických požadavcích, zkoušení, třídění podle jakosti, přejímání, dodávání, balení, dopravě a skladování mužských a chlapeckých trenýrek a spodků.

Norma nahrazuje technické podmínky TP 6-102-52, TP 6-103-52, TP 6-578-52, TP 6-109-52, TP 6-523-52, TP 6-579-52

§ 2.

(1) Norma ČSN 01 0001 „Rozměry rámečků norem“ je od 1. června 1954 technickou státní normou.

(2) Norma určuje rozměry rámečků stran ČSN norem.

§ 3.

* (1) Technickými státními normami od 1. července 1954 jsou normy

ČSN 49 3701 „Drobné dřevěné výrobky pro domácnost“

ČSN 49 3711 „Vařečka okrouhlá“

ČSN 49 3712 „Vařečka okrouhlá s otvorem“

ČSN 49 3713 „Vařečka zkosená“

ČSN 49 3714 „Vařečka zkosená s otvorem“

ČSN 49 3715 „Kopist malá“

ČSN 49 3716 „Kopist kotlová“

ČSN 49 3718 „Palička se zakolíčkováním čepem na maso“

ČSN 49 3719 „Válek pevný“

ČSN 49 3720 „Válek otáčivý“

ČSN 49 3721 „Prkénko na zeleninu“

ČSN 49 3722 „Prkénko na maso“

ČSN 49 3723 „Žlábkové prkénko na maso“

ČSN 49 3725 „Kleště na okurky“.

(2) Normy platí pro drobné dřevěné výrobky používané v domácnosti. Jednájí mimo jiné o názvosloví, rozdělení dřevěných výrobků podle účelu, jakosti, vytyčují technické požadavky, jednájí o zkoušení, dodávání, přejímání, balení, dopravě a skladování předmětů, jichž se týkají.

§ 4.

* (1) Technickými státními normami od 1. července 1954 jsou normy:

ČSN 72 5754 „Keramická průchodka pro topná tělesa“

ČSN 72 5770 „Keramické nosníky válcové pro topné vodiče“

ČSN 72 5771 „Keramické nosníky pro topné vodiče“.

(2) Normy udávají zejména základní rozměry, materiál a provedení předmětů, jichž se týkají.

§ 5.

* (1) Technickými státními normami od 1. června 1954 jsou normy

ČSN 02 8380 „Hadice ohebné svařované. Všeobecná část“

ČSN 02 8381 „Hadice ohebné svařované. Rozměry.“

(2) Norma ČSN 02 8380 jedná mimo jiné o názvosloví, technických požadavcích, zkoušení, přejímání, dodávání, balení, dopravě a skladování ohebných hadic. Norma ČSN 02 8380 udává základní rozměry, materiál a provedení předmětů, jichž se týká.

§ 6.

(1) Norma ČSN 30 0901 „Zdravotnický automobil Škoda 1200“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma platí pro dvounápravový zdravotnický automobil Škoda 1200 s uzavřenou, celokovovou karoserií pro dopravu dvou až tří nemocných, poháněný benzinovým motorem umístěným vpředu a se zadní hnací nápravou. Jedná mimo jiné o názvosloví, technických požadavcích, zkoušení, přejímání a dodávání zdravotnického automobilu Škoda.

§ 7.

(1) Norma ČSN 30 0902 „Dodávkový automobil Škoda 1200“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma platí pro dvounápravový dodávkový automobil Škoda 1200 s uzavřenou celokovovou karoserií

pro dopravu menších nákladů v prostoru odděleném od kabiny pro řidiče, poháněný benzinovým motorem umístěným vpředu a se zadní hnací nápravou. Jedná mimo jiné o názvosloví, technických požadavcích, zkoušení, přejímání a dodávání dodávkového automobilu Škoda.

§ 8.

* (1) Technickými státními normami od 1. července 1954 jsou normy:

ČSN 01 4675 „Měření ozubených kol čelních s příkými zuby. Rozměr přes zuby“

ČSN 01 4676 „Měření ozubených kol čelních se šikmými zuby. Rozměr přes zuby“

ČSN 01 4678 „Měření zubů v konstantní tloušťce a výšce“.

(2) Normy ČSN 01 4675 a 01 4676 stanoví způsob zjištění tloušťky zubu čelních kol s příkými a šikmými zuby s evolventním ozubením měřením rozměru přes několik zubů. Norma ČSN 01 4678 stanoví způsob zjištění tloušťky zubu ozubených kol čelních se zuby příkými, šikmými nebo šípovými a kuželových kol se zuby příkými, s evolventním ozubením.

Tyto normy jsou směrné.

§ 9.

(1) Norma ČSN 26 8883 „Lopatový nakladač SL 322/15“ je od 1. července 1954 technickou státní normou

(2) Norma udává zejména základní rozměry lopatového nakladače.

§ 10.

(1) Norma ČSN 30 1080 „Ojniční šrouby. Jakost, zkoušení a přejímání“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma platí pro ojniční šrouby, používané u ojníc motorů osobních a nákladních automobilů, autobusů a traktorů. Vytyčuje zejména technické požadavky, jedná o zkoušení, přejímání, balení a dopravě ojničních šroubů.

§ 11.

(1) Norma ČSN 68 6930 „Čisté chemikálie a činidla Azur II-eosin“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma platí pro azur II-eosin, používaný jako mikroskopické barvivo. Jedná mimo jiné o názvosloví, technických požadavcích, zkoušení, přejímání, balení, značení, dopravě a skladování azuru II-eosinu.

§ 12.

(1) Norma ČSN 01 1711 „Světelné jednotky“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma jedná o jednotlivých druzích světelných jednotek, které lze definovat buď jako jednotky fotonické nebo jako skotopické. Dodatek poukazuje na souvisící československé normy, obdobný sovětský standard a obdobné normy cizí.

§ 13.

(1) Norma ČSN 25 5771 „Válcové olovnice“ je od 1. července 1954 technickou státní normou.

(2) Norma udává zejména základní rozměry, materiál a provedení válcových olovnic. Norma nahrazuje vydání ze září 1952.

Za předsedu:

Ing. Dostal v. r.

* Tyto normy tvoří sadu.

ÚŘEDNÍ SDĚLENÍ

Z ministerstva vnitra.

Kyselina pikrová.

Ministerstvo vnitra oznamuje, že za výbušinu ve smyslu vyhlášky č. 305/1953 Ú. l., o výbušninách, se pokládá kyselina pikrová.

Do vydání bližších směrnic pro výrobu a dopravu kyseliny pikrové a pro manipulaci s ní platí v plném rozsahu ustanovení vyhlášky č. 305/1953 Ú. l.

Náкупní a přepravní povolení v Praze vydává na žádost spotřebitelů (ústavů národního zdraví, výzkumných ústavů a pod.) ministerstvo vnitra, hlavní správa veřejné bezpečnosti v Praze I, Perštýn 11.

Ostatním spotřebitelům vydávají příslušná povolení krajské správy ministerstva vnitra.

Z ministerstva zdravotnictví.

Účtování penicilinu osobám, které nemají nárok na bezplatnou preventivní a léčebnou péči.

(Výnos ministerstva zdravotnictví ze dne 11. května 1954, č. j. 72.222/48.649-54.)

Československá výroba penicilinu dosáhla takového rozvoje, že plně kryje jeho potřebu pro zdravotní péči a že penicilinu je možno v indikovaných případech používat bez jakéhokoli, zvláště cenového, omezení. Z toho důvodu ministerstvo zdravotnictví zrušuje ustanovení písmene d) poznámky k oddílu B „Sazebníku“, uveřejněného v příloze vyhlášky ministra zdravotnictví č. 105/1953 Ú. l., o úhradách za ambulantní preventivní a léčebnou péči poskytovanou osobám, které nemají nárok na bezplatnou péči.

Vzhledem k tomu budou všechny druhy penicilinu účtovány osobám, které nemají nárok na bezplatnou péči, za normální ceny jako ostatní léky podle § 2 písm. a) uvedené vyhlášky.

Z Ústřední správy vodního hospodářství.

Změna sídla

Dne 24. května 1954 přesídlila Ústřední správa vodního hospodářství se všemi funkčními ústavy a hlavními správami do nové úřední budovy **Praha 7, ulice Plamínkové č. 11** (roh třídy Obránců míru č. 20). Telefon y č.: 764-61 až 68, 749-18, 759-78, 773-51 a 52, 763-12 až 16.

Z krajského národního výboru v Olomouci.

Vytvoření samostatných obcí Krasice, Vrahovice a Držovice.

Krajský národní výbor v Olomouci rozhodl podle § 18 odst. 2 dekretu č. 121/1945 Sb., ve znění vládního nařízení č. 116/1949 Sb., příl. C, pol. 25 a 26, aby od obce Prostějov byly odloučeny dosavadní místní části Krasice, Vrahovice, Držovice a aby z nich byly s účinností od 17. května 1954 vytvořeny samostatné obce.

Pro nově vzniklé obce byly podle § 1 zákona č. 266/1920 Sb. stanoveny úřední názvy Krasice, Vrahovice a Držovice.

Obec Přerov, odloučení místních částí Předmostí a Popovice a vytvoření samostatných obcí.

Krajský národní výbor v Olomouci rozhodl podle § 18 odst. 2 dekretu č. 121/1945 Sb., ve znění vládního nařízení č. 116/1949 Sb., příl. C, pol. 25 a 26, aby od obce Přerov byly s účinností od 17. května 1954 odloučeny dosavadní místní části Předmostí a Popovice.

Pro nově vzniklé obce byly podle § 1 zákona č. 266/1920 Sb. stanoveny úřední názvy Předmostí a Popovice.

*

Vytvoření samostatných obcí Dluhonice, Kozlovice a Újezdec.

Krajský národní výbor v Olomouci rozhodl podle § 18 odst. 2 dekretu č. 121/1945 Sb., ve znění vládního nařízení č. 116/1949 Sb., příl. C, pol. 25 a 26, aby od obce Přerov byly odloučeny dosavadní místní části Dluhonice, Kozlovice, Újezdec a aby z nich byly s účinností od 17. května 1954 vytvořeny samostatné obce.

Pro nově vzniklé obce byly podle § 1 zákona č. 266/1920 Sb. stanoveny úřední názvy Dluhonice, Kozlovice a Újezdec.

Z krajského národního výboru v Pardubicích. Rozloučení obce Chvaletice na obec Telčice a Chvaletice.

Krajský národní výbor v Pardubicích rozhodl na základě usnesení rady ze dne 22. března 1954 podle ustanovení § 18 odst. 2 dekretu č. 121/1945 Sb., ve znění pol. 15 příl. A vládního nařízení č. 116/1949 Sb. a vyhlášky č. 49/1950 Sb., s účinností od 1. ledna 1954, o rozloučení obce Chvaletice, okres Přebout, na dvě samostatné obce, z nichž jedna, Telčice, zahrnuje sídlo (území býv. osady) Telčice, druhá, Chvaletice, pak zbytek území dosavadní obce Chvaletice.

Ministerstvo vnitra stanovilo obcím podle § 1 zákona č. 266/1920 Sb. úřední názvy Telčice a Chvaletice.

Rozhodnutí o přesné katastrální hranici obou obcí bude následovat.

Z okresního národního výboru v Rokycanech. Změna hranic obcí Kamenný Újezd a Dobřív.

Okresní národní výbor v Rokycanech pravoplatným výměrem ze dne 24. dubna 1954, zn. I-045.1/1954, začlenil podle ustanovení § 18 dekretu č. 121/1945 Sb. a položky č. 26 příl. C vládního nařízení č. 116/1949 Sb. s účinností od 1. ledna 1954 celé katastrální území bývalé osady Pavlovsko ze svazku obce Kamenný Újezd do svazku obce Dobřív.

Název Pavlovsko zůstává nadále názvem místní části obce Dobřív.

Z okresního národního výboru v Turnově. Připojení části území býv. obce Daliměřice k obci Malý Rohozec

Okresní národní výbor v Turnově rozhodl ve svých zasedáních dne 20. listopadu 1953 a dne 30. dubna 1954,

aby na návrh místních národních výborů v Turnově a v Malém Rohozci byla s účinností od 1. ledna 1954 převedena část katastrálního území bývalé obce Daliměřice (obvod místního národního výboru v Turnově), tak zvaná „Kplonie“, do kat. území a obvodu obce Malý Rohozec.

Na dosavadním pojmenování obou obcí se ničeho nemění.

Z okresního národního výboru v Žatci.

Zřízení jednoho národního výboru pro obce Zálužice a Rybňany, okres Žatec.

Na základě žádosti místních národních výborů Zálužice a Rybňany byl zřízen rozhodnutím rady okresního národního výboru v Žatci a rady krajského národního výboru v Ústí nad Labem ze dne 6. dubna 1954 jeden místní národní výbor pro obce Zálužice a Rybňany, a to místní národní výbor Zálužice se sídlem Zálužice, okres Žatec.

Katastry obou obcí zůstávají nezměněny.

Změna se provádí na základě ustanovení § 2 odst. 4 zákona č. 13/1954 Sb., o národních výborech, a nabývá účinnosti dnem 17. května 1954.

*

Vytvoření místního národního výboru Liběšice.

Na návrh rady okresního národního výboru ze dne 11. září 1953 a žádosti místního národního výboru Dubčany ze dne 25. února 1954 vyslovil krajský národní výbor v Ústí nad Labem rozhodnutím ze dne 5. března 1954 podle § 2 odst. 4 zákona č. 13/1954 Sb., souhlas, aby pro obce Liběšice a Dubčany byl vytvořen s účinností od 17. května 1954 jeden národní výbor, a sice místní národní výbor Liběšice, se sídlem v Liběšicích, okres Žatec.

Katastry obou obcí zůstanou nezměněny a jednotná zemědělská družstva Liběšice a Dubčany budou hospodářit zatím samostatně.

Z okresního národního výboru ve Žďáře.

Sloučení obcí Dolní Hamry a Najdek.

Výměrem okresního národního výboru ve Žďáře ze dne 1. dubna 1954, zn. I/1-045 27/3-1954/Čr. byly dnem 17. května 1954 sloučeny dosavadní obce Dolní Hamry a Najdek, okres Žďár.

Současně byl stanoven nový úřední název sloučením vzniklé obce na Hamry nad Sázavou.

Ze Statistického a evidenčního vydavatelství tiskopisů, národního podniku.

Výdej a expedice tiskopisů.

Do ústředního skladu Statistického a evidenčního vydavatelství tiskopisů, národního podniku (dále jen „SEVT“), v Praze III, Tržiště 9. a do jeho provozoven v Praze-Pankráci, Kischova ul. 6. a v Praze I, Rybná ul. 20. se dostávají denně mnoho osob, jež vysílají úřady, různé organizace a podniky pro odběr tiskopisů, avšak bez řádné písemné objednávky. Děje se tak nejčastěji u skladu zdravotnických tiskopisů v Praze-Pankráci, kam dojíždí pracovníci zdravotních ústavů nezdědka až ze vzdálených míst s ambulantními vozidly, aby vyzvedli potřebné tiskopisy. SEVT upozorňuje, že zásadně nemohou být vydány žádné tiskopisy bez předběžné písemné objednávky. Osoby, které jsou vyslány pro tiskopisy, mají mít s sebou kopii dříve zaslané objednávky s potvrzením, že jim tiskopisy mají být vydány. Sklad a expedice zdravotnických tiskopisů je v Praze-Pankráci, Kischova ul. 6.

Proti hotovému placení lze koupit jen některé nejběžnější druhy tiskopisů pouze v prodejně národního podniku SEVT v Praze-Smichov, Kirovova ul. 14. (Úřední list a Sbírku zákonů lze koupit jak v této prodejně, tak i v druhé prodejně Praha II, Hybernská 3.) Zdravotnické tiskopisy za hotové se vůbec nevydávají; lze je objednat a dostat jen v příslušném skladě na Pankráci.