

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**  
**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**  
Institut komunikačních studií a žurnalistiky  
Katedra mediálních studií

**Jiří Suchomel**

**Historie českého železničního tisku  
po roce 1989**

*Bakalářská práce*

Praha 2010

Autor práce: **Jiří Suchomel**

Vedoucí práce: **Doc. PhDr. Barbara Köpplová, CSc.**

Oponent práce:

Datum obhajoby: 2010

Hodnocení:

## **Bibliografický záznam**

SUCHOMEL, Jiří. *Historie českého železničního tisku po roce 1989*. Praha: Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut komunikačních studií a žurnalistiky, Katedra mediálních studií, 2010. 40 s. Vedoucí diplomové práce Doc. PhDr. Barbara Köpplová, CSc.

## **Anotace**

Bakalářská práce „Historie českého železničního tisku po roce 1989“ se snaží nabídnout ucelený pohled na část české mediální krajiny tvořenou železničním tiskem. Text se věnuje i období před rokem 1989 tak, aby novodobé dějiny byly ukotveny v historickém kontextu. Vývoj železničního tisku totiž odráží jak proměny svého odvětví, tak změny celé české společnosti. Práce upřesňuje kontinuitu mezi jednotlivými tituly a dělí je do několika pracovních kategorií. Nastiňuje také míru nezávislosti redakcí těchto periodik. V tomto ohledu je ale text spíše přehledovou statí – kombinací kompilace a komparace, která se může stát základem dalšího bádání analytičtějšího charakteru. Přestože je železnice prostředím poměrně specifickým, dá se řada nabytých poznatků aplikovat i v jiných oborech.

## **Klíčová slova**

Podnikový tisk, firemní tisk, odborářský tisk, odborný tisk, zájmový tisk, železnice, veřejná doprava.

## **Annotation**

Bachelor thesis "The History of Czech Railway Press after 1989" provides a comprehensive picture of the Czech media landscape formed by the railway press. The development of the railway press reflects not only the changes in the industry but also the changes in the Czech society as a whole. For this purpose, the text also mentions the period before 1989 in order to set the modern history in its historical context. The thesis points out the continuity across publications and divides them into several categories. The thesis also explores the level of editorial independence of the researched periodicals. In this respect, the text is rather an overview -- a mix of compilation and comparison that reveals a potential for further study in a more analytical way. Despite the railway being a relatively specific environment the presented concepts can be applied in other fields.

## **Keywords**

Business publishing, corporate publishing, union publishing, expert publishing, special-interest publishing, railways, public transport.

## **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna veřejnosti pro účely výzkumu a studia.
3. Rozsah práce bez anotací a příloh činí 71 913 znaků (včetně poznámkového aparátu).

V Praze dne 20. května 2010

Jiří Suchomel

## **Poděkování**

Autor práce děkuje Doc. PhDr. Barbaře Köpplové, CSc., za pedagogické vedení. Ke vzniku práce přispěla řada lidí, především Mgr. Irena Pospíšilová a pan Ivo Štecha z redakce týdeníku *Železničář*, pracovnice Studijní a vědecké knihovny v Hradci Králové, pracovnice Ústřední technické knihovny dopravy a pracovnice Studijně-dokumentačního střediska Českomoravské konfederace odborových svazů.

Teze

*„Vlaky mají takovou čarovnou moc. Lepí se na tebe a ty na ně.“*

Alois Nebel





# Obsah

<b>ÚVOD .....</b>	<b>2</b>
<b>1. HISTORICKÉ SOUVISLOSTI .....</b>	<b>6</b>
1.1 TRANSFORMACE ČESKÝCH DRAH .....	6
1.2 ZÁNİK NAKLADATELSTVÍ DOPRAVY A SPOJŮ .....	8
<b>2. PŘEHLED ŽELEZNIČNÍHO TISKU .....</b>	<b>10</b>
2.1 FIREMNÍ PERIODIKA .....	10
2.1.1 ČESKÉ DRÁHY .....	11
2.1.1.1 ŽELEZNIČÁŘ .....	15
2.1.2 DALŠÍ SPOLEČNOSTI .....	21
2.2 ODBORÁŘSKÁ PERIODIKA .....	22
2.2.1 OBZOR .....	23
2.2.2 ZÁJMY STROJVŮDCE .....	24
2.2.3 DALŠÍ ODBOROVÉ ORGANIZACE .....	25
2.3 ODBOROVÁ PERIODIKA .....	27
2.4 ZÁJMOVÁ PERIODIKA .....	28
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>32</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>35</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>	<b>37</b>
<b>SEZNAM PRAMENŮ .....</b>	<b>39</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>40</b>
PŘÍLOHA Č. 1: SDRUŽOVÁNÍ ČASOPISŮ ČSD A ČD .....	I
PŘÍLOHA Č. 2: ŽELEZNIČÁŘ A ŽELEZNIČÁŘ V KNIHOVNÍCH KATALOZÍCH .....	III
PŘÍLOHA Č. 3: OBRAZOVÁ PŘÍLOHA .....	IV

## Úvod

Ke zmapování novodobé historie železničního tisku mě vedl zájem o vlaky a činnosti související s jejich provozem. Téma jsem však nevymyslel sám, vypsalý jej České dráhy na svých webových stránkách<sup>1</sup>.

Železnice je poměrně široký pojem, jako vlak můžeme označit například i soupravu metra nebo spojené tramvajové vozy. Proto je vhodné ujasnit si hned na začátku dopravní terminologii. Příslušná legislativa<sup>2</sup> se ve svém úvodu zmiňuje o drahách železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Dále uvádí: *„Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. (...) Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií. Kategoriemi železničních drah jsou: a) dráha celostátní, již je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena, b) dráha regionální, již je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy, c) vlečka, již je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky, d) speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.“*<sup>3</sup>

Železniční tisk se tematicky často dotýká ostatních typů (nejen) drážní dopravy a platí to i naopak, např. u časopisů věnovaných veřejné dopravě obecně. Prolínání témat přispívá současný trend vzniku integrovaných dopravních systémů a přestupních terminálů spojujících různé typy dopravy. Práce se ovšem soustředí na železnici v obvyklém významu, tedy na vlaky a jejich hlavního, ne však jediného, tuzemského provozovatele – České dráhy.

---

<sup>1</sup> *České dráhy, a. s.* [online]. c2008 [cit. 2010-04-21]. Spolupráce se středními a vysokými školami. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/kariera/spoluprace-se-skolami/-999/>>.

<sup>2</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

<sup>3</sup> Tamtéž.

První část práce patří historickým souvislostem. Vývoj železničních periodik totiž vedle dění na trhu s tiskem odráží i změny v dopravě. Počet vycházejících titulů se měnil v závislosti na organizační struktuře Československých státních drah a pozdějších Českých drah. Důležitým bodem v dějinách železničního tisku po roce 1989 je zánik Nakladatelství dopravy a spojů, které hrálo v této oblasti zásadní roli.

Hlavní částí práce je přehled aktuální situace na trhu, kdy se železnici věnuje poměrně velké množství titulů. Můžeme je pracovním rozdělit do několika kategorií podle vydavatele, účelu nebo podle cílové skupiny. Hlavními takovými kategoriemi jsou periodika firemní (podniková) a periodika odborářská. Velmi specifickou skupinou jsou dále periodika zájmová.

Oproti předloženým tezím byla po dohodě s vedoucí práce zcela vypuštěna původně navrhovaná obsahová analýza. Ze záměru zmapovat historii železničního tisku se vzhledem k omezené dostupnosti tiskovin a jejich výrazné segmentaci stal samostatný výzkum. V historii týdeníku *Železničář* můžeme navíc najít několik momentů, které velmi dobře ilustrují míru závislosti redakce na vedení Českých drah. V zájmu celistvosti textu byl proto veškerý zájem soustředěn na historickou část a práce je spíše přehledovou statí pohybující se mezi kompilací a komparací, která může do budoucna posloužit jako základ pro samostatnou hlubší analýzu. Nabízí se porovnání způsobu, jakým jednotlivá periodika informovala o stávce v únoru roku 1997. Dalším zajímavým tématem pro takové srovnání by mohly být problémy s dodávkou a následně i s provozem vlaků typu Pendolino. Zde je navíc k dispozici již vypracovaná analýza sledující tuto kauzu v běžném denním tisku<sup>4</sup>.

Další změnou, byť drobnou, je pak přidaná část o Nakladatelství dopravy a spojů, které hrálo v historii železničního tisku významnou roli. Zánik nakladatelství v devadesátých letech minulého století není příliš zdokumentován. Informace o konci Československých státních drah vzniku nových dopravců jsou zahrnuty do podkapitoly o transformaci Českých drah. Změnou prošla také struktura přehledové části – zákaznická periodika jsou zahrnuta pod firemním tiskem a týdeníku *Železničář* se věnuje samostatná

---

<sup>4</sup> HÜBNER, Lukáš. *Kauza Pendolino v českém denním tisku*. Praha, 2008. 37 s. Bakalářská práce. Univerzita Karlova. Fakulta sociálních věd. Institut komunikačních studií a žurnalistiky.

podkapitola zaměřená především na jeho „severozápadní“ mutaci<sup>5</sup>. Větší prostor je věnován odborářským časopisům *Obzor* a *Zájmy strojvůdce*.

Zcela zmapovat český železniční tisk v podstatě není možné, protože tituly ze všech výše uvedených kategorií se pohybují na hranici tzv. šedé literatury<sup>6</sup>. Jde o tisk víceméně interní, ne vždy formálně publikovaný. Komplikovaná je i struktura dopravců, odborových organizací a zájmových spolků. S tím souvisí omezená dostupnost takových tiskovin. Veřejné knihovny jimi disponují jen minimálně, bylo proto nutné vyhledat knihovny speciální. Jejich nevýhodou je však limitovaný přístup pro běžné badatele přicházející zvenčí. Jako výchozí byla zvolena Ústřední technická knihovna dopravy<sup>7</sup>, dále Technická knihovna Výzkumného ústavu železničního a také Studijně-dokumentační středisko Českomoravské konfederace odborových svazů.

Ani fondy těchto knihoven však nejsou kompletní vinou původní roztržitosti titulů v rámci republiky. Na nepřesnosti lze narazit i v největších a nejvýznamnějších knihovních katalozích. Česká národní bibliografie<sup>8</sup> například spojuje dva časopisy s názvem *Železničář* do jednoho seriálu s přerušenou kontinuitou. Jde přitom o zcela rozdílná periodika, jak bude dále podrobněji rozvedeno<sup>9</sup>. S podobnou situací se setkáváme v Souborném katalogu České republiky (CASLIN)<sup>10</sup>. Tento zmatek v údajích je způsoben tím, že po jistou dobu vycházelo několik časopisů s názvem *Železničář* současně.

Zavedme proto následující formální konvenci pro základní rozlišení těchto titulů: *Železničář* (první písmeno velké, zbývající malá) bude označovat

---

<sup>5</sup> Systém regionálních mutací bude v této podkapitole (2.1.1.1) vysvětlen.

<sup>6</sup> *Národní úložiště šedé literatury* [online]. 2010 [cit. 2010-05-12]. Šedá literatura - definice. Dostupné z WWW: <[http://nusl.techlib.cz/index.php/Šedá\\_literatura\\_-\\_definice](http://nusl.techlib.cz/index.php/Šedá_literatura_-_definice)>.

<sup>7</sup> Neveřejná knihovna, zahrnutá do organizační struktury ČD jako součást Odvětvového informačního střediska dopravy (ODIS).

<sup>8</sup> *ČNB - Česká národní bibliografie* [online]. 2005 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <[http://sigma.nkp.cz/F/?func=file&file\\_name=find-a&local\\_base=cnb](http://sigma.nkp.cz/F/?func=file&file_name=find-a&local_base=cnb)>.

<sup>9</sup> Podkapitoly 2.1.1.1 a 2.4, dále příloha č. 2.

<sup>10</sup> *SKC - Souborný katalog České republiky (CASLIN)* [online]. 2005 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <[http://sigma.nkp.cz/F/?func=file&file\\_name=find-a&local\\_base=skc](http://sigma.nkp.cz/F/?func=file&file_name=find-a&local_base=skc)>.

firemní tisk<sup>11</sup> a *ŽELEZNIČÁŘ* (velkými písmeny) bude označovat zájmový časopis.<sup>12</sup> Jde však čistě o rozlišovací zápis, velikost písmen nesouvisí s podobou názvu v záhlaví příslušných tiskovin.

---

<sup>11</sup> Časopis vydávaný Českými drahami. I v rámci ČD (a dříve ČSD) však původně vycházelo několik tiskovin se stejným či podobným názvem. Více v podkapitole 2.1.1.

<sup>12</sup> Populárně-odborný časopis vydávaný Nakladatelstvím dopravy a spojů. Více v podkapitole 2.4.

## 1. Historické souvislosti

Společenské a hospodářské změny spojené s roky 1989 a 1993 se železničního tisku dotkly dvojnásobně. Musel vždy reagovat jednak na vývoj dopravy, jednak na vývoj polygrafického průmyslu. Devadesátá léta se nesla ve znamení privatizací a dělení firem v souvislosti s rozpadem České a slovenské federativní republiky (ČSFR). Přejít od plánovaného k tržnímu hospodářství přinesl zánik řady titulů, ale zároveň vznik mnoha nových. Díky konkurenci několika nakladatelství je tak současná nabídka bohatší a pestřejší. Totéž můžeme říct i o dopravě samotné, přestože v případě železnice se ještě nepodařilo konkurenční prostředí zcela zavést.

### 1.1 Transformace Českých drah

*„Poslední léta dvacátého století a první roky století jednadvacátého představovaly pro České dráhy období intenzivního hledání optimálního modelu. Názory na jeho podobu neměly vždy náležitou všeobecnou podporu, a proto organizační struktura podléhala častým změnám.“<sup>13</sup>*

Do roku 1989 železnici spravoval stát prostřednictvím ministerstva dopravy. Československé státní dráhy (ČSD) byly obnoveny zákonem až v červnu 1989<sup>14</sup>, ale fungovaly jen několik let. Po sametové revoluci se začalo s privatizací některých součástí ČSD a s rozdělením ČSFR Československé státní dráhy zanikly.

Státní organizace České dráhy (ČD) vznikla v roce 1993 jako zákonný nástupce ČSD. Rok poté byl připraven plán transformace, který měl oddělit provozování dopravní cesty a provozování přepravy. V průběhu dalších let pokračovala privatizace vybraných provozů, docházelo k výměnám ministrů dopravy i vedení ČD a proti změnám ostře vystupovaly odbory. Opakovaným pokusům o transformaci organizace se proto příliš nedařilo.

---

<sup>13</sup> Ročenka Skupiny České dráhy za rok 2008/2009. Praha : Odbor komunikace, České dráhy/Grand Princ, a. s., 2009. 144 s. ISBN 978-80-85104-24-0.

<sup>14</sup> Zákon č. 68/1989 Sb., o organizaci Československé státní dráhy.

Na počátku roku 1995 vstoupil v platnost zákon<sup>15</sup> liberalizující podnikání v železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové dopravě v České republice. Podle nové normy byl provozovatel dráhy (v té době stále ještě ČD) povinen umožnit provoz drážní dopravy jiným způsobilým dopravcům. Skončilo tak dominantní postavení Českých drah a Česká republika se stala jedním z prvních evropských států s liberalizovaným trhem železniční dopravy.

Teprve v roce 2003 nahradily státní organizaci České dráhy tři nové subjekty – akciová společnost České dráhy, státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a Drážní inspekce jako správní úřad podřízený tehdejšímu Ministerstvu dopravy a spojů.<sup>16</sup> Tím se uskutečnil téměř deset let starý záměr a železnice se ještě více otevřela dalším dopravcům. Potřebu oddělit provoz infrastruktury od přepravce navíc umocnily přípravy České republiky na vstup do Evropské unie a harmonizace české legislativy s evropskými normami.

Další fází proměny Českých drah bylo vytvoření holdingové struktury v roce 2004 a vznik dceřiných společností. (Holding používá označení Skupina České dráhy.) V roce 2007 byla tímto způsobem vyčleněna nákladní doprava do společnosti ČD Cargo (ČDC). Ke konci roku 2009 zahrnovala Skupina ČD třináct dceřiných společností, devět ostatních majetkových účastí a majetkovou účast ve třech zahraničních společnostech.<sup>17</sup>

Ani tento stav však není konečný. V dubnu 2009 představily České dráhy nový transformační program Vize 2012<sup>18</sup>, který byl oficiálně spuštěn počátkem června téhož roku.

---

<sup>15</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. (Nahradil původní zákon o dráhách z roku 1964.)

<sup>16</sup> Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>17</sup> *Ročenka Skupiny České dráhy za rok 2008/2009*. Praha : Odbor komunikace, České dráhy/Grand Princ, a. s., 2009. 144 s. ISBN 978-80-85104-24-0.

<sup>18</sup> *České dráhy, a. s.* [online]. 21.4.2009 [cit. 2010-04-21]. České dráhy představily transformační program VIZE 2012 s finanční ambicí minimálně 4 mld. Kč. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2764/>>.

## **1.2 Zánik Nakladatelství dopravy a spojů**

V roce 1952 vzniklo Železniční vydavatelství jako specializované nakladatelství, které převzalo vydávání časopisů, služebních předpisů a odborné literatury. Pod názvem Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS, někdy pouze NDS) existuje od prosince 1960 po sloučení ministerstva dopravy s ministerstvem spojů. V roce 1967 se pod NADAS zařadila výroba tzv. Edmondsonových (kartónových) jízdenek v Praze a ve Vrútkách na Slovensku.<sup>19</sup> Nakladatelství vydávalo také prodejní a služební jízdní řády.<sup>20</sup>

Ještě v roce 1991 patřilo pod NADAS deset odborných časopisů – pět dopravních (*ŽELEZNIČÁŘ*, *Železniční technika*, *Doprava*, *Silniční obzor*, *Letecký obzor*) a pět spojových (*PTT Revue*, *Telekomunikace*, *Pošta PNS*, *Filatelie*, *Mladý filatelista*). Většina z nich postupně změnila vydavatele nebo zanikla, některé tituly zanikly i po změně vydavatele. V NADAS dále vycházely úřední časopisy (věstníky), bulletiny, ročenky a další tiskoviny s nízkou nebo nepravidelnou periodicitou (např. čtvrtletník *Železniční zdravotnictví*).

Nakladatelství vydávalo publikace ve dvanácti řadách<sup>21</sup> i mimo edice. Po roce 1989 do portfolia nakladatelství přibýly tituly nesouvisející s dopravou, často s politickým obsahem. Díky tomu lze v deníku *Rudé právo* dohledat zmínky o posledních letech provozu nakladatelství. Pavel Dostál o NADAS a jeho prodejně v pražské Hyberské ulici<sup>22</sup> napsal: „*Tady totiž dostanete všechno - i autory, jimiž jiní knihkupci pohrdají. Nechávací tady s velkorysosti, vlastní velkým duchům, pracovat čas, který dá či nedá za pravdu prodávaným autorům. (...) A kdoví - až Antonín Baudyš uzavře svou kariéru (a již teď se na*

---

<sup>19</sup> Tento typ jízdenek se postupně přestal používat.

<sup>20</sup> Vydávání jízdního řádu převzaly České dráhy a po organizačních změnách 2003 přešla příprava řádu na Správu železniční dopravní cesty. První knižní jízdní řád pod hlavičkou SŽDC vyšel v roce 2008, ČD ho distribuovaly s vlastní obálkou ve firemních barvách.

<sup>21</sup> Knižnice ekonomiky, racionalizace a řízení dopravy; knižnice nové techniky a technologie železniční dopravy; knižnice letecké dopravy; knižnice vodní dopravy; knižnice silniční a městské dopravy; knižnice motoristů; knižnice pozemních komunikací; knižnice dopravních učebnic; knižnice spojové techniky; knižnice vysokoškolských učebnic; knižnice SMĚR.

<sup>22</sup> Hyberskou ulici nedaleko Masarykova nádraží můžeme považovat za centrum železničního tisku a železniční literatury. Na adrese Hyberská 5 sídlila do února 2007 i Ústřední technická knihovna dopravy. Poté se přesunula do areálu nákladového nádraží Žižkov.



*něj uzavírají sázky jako na chuchelské koníčky), bude moci psát své paměti. V NADAS ho prodávat budou, i kdyby upadl v nemilost. Bude ležet na jedné polici s M. Vackem, s kolegou Stráským, s Milošem Zemanem, ale také s V. Komárkem a Sládkem. Možná přijde i Václav Klaus. A ten se tu setká s politologem P. Taxem i se S. Ravikem.“<sup>23</sup> Tiskárny NADAS sloužily i jiným časopisům, např. *Mezinárodní politice*.*

Privatizací Nakladatelství dopravy a spojů vznikla společnost NADAS – AFGH se sídlem ve Vrútkách a organizační složkou v Praze. O obou subjektech ještě dnes najdeme záznamy v obchodních rejstřících. Ze slovenského byla společnost ex offo vymazána v roce 2006, jako datum zrušení se udává konec června roku 2005.

Na činnost NADAS však navazuje řada dalších firem, především společnost NADATUR<sup>24</sup>. Ta se k odkazu nakladatelství hlásí jednak podobným názvem, jednak umístěním v již zmiňované Hyberské ulici<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> DOSTÁL, Pavel. Bylo - nebylo aneb V NADAS se všichni sejdeme. *Rudé právo*. 14. 3. 1994, 61, s. 6.

<sup>24</sup> Původně Nakladatelství dopravy a turistiky.

<sup>25</sup> HARÁK, Martin. Krédem je spokojenost zákazníků. *Železničář*. 28. 6. 2007, 26-27/2007, s. 6.

## 2. Přehled železničního tisku

Určit přesně počet titulů se železniční tematikou není snadné. Pouze část z nich můžeme označit za „profesionalizovanou“ – tedy s registrací na Ministerstvu kultury ČR<sup>26</sup>, s přiděleným ISSN<sup>27</sup> a s veřejnou distribucí nebo výtisky v knihovnách. Firemní zpravodaje, odborářské noviny nebo časopisy zájmových sdružení mívají v mnoha případech spíše interní charakter a minimální náklad. S nástupem internetu se však jejich dostupnost zvýšila, archiv těchto periodik bývá součástí webových prezentací jednotlivých organizací.

Přestože zůstává řada titulů skryta, paleta periodik, která se věnují železnici, je velmi pestrá. Zběžným průzkumem lze najít desítky titulů. Pro přehlednost textu je rozdělme do několika kategorií podle společných charakteristik, které u nich můžeme vypožorovat.

### 2.1 Firemní periodika

Pro firemní periodika se dříve používalo spíše pojmu podnikový tisk vzhledem k hospodářské organizaci státu. Podnikový časopis *„je obvykle považován za velmi významný prostředek vnitřní komunikace, v některých případech může oslovovat i část veřejnosti externí. Zejména v korporacích se složitou organizační strukturou pomáhá upevňovat pocit sounáležitosti a společného naplňování cílů korporace.“*<sup>28</sup>

*„Interní komunikace zabezpečuje přenos informací od vrcholového vlastnického a řídicího managementu ke všem zaměstnancům. Bez důkladné informovanosti všech zaměstnanců firma může fungovat jen těžko a stejně těžko může být úspěšná a produkovat např. zisk.“*<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Ministerstvo kultury [online]. 2007 [cit. 2010-05-12]. Periodický tisk. Dostupné z WWW: <<http://www.mkcr.cz/media-a-audiovize/periodicky-tisk/>>.

<sup>27</sup> Národní technická knihovna [online]. 22. 4. 2010 [cit. 2010-05-12]. ISSN. Dostupné z WWW: <<http://www.techlib.cz/cs/295-issn>>.

<sup>28</sup> NĚMEC, Petr; LITTOVÁ, Jana. *Komunikace korporací*. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 172 s.

<sup>29</sup> KAŠÍK, Milan; HAVLÍČEK, Karel. *Podnikový marketing : Jak získat a udržet zákazníka*. Praha : Vysoká škola finanční a správní, 2004. 194 s.

Díky rozvoji výpočetní techniky se komunikace mezi vedením a zaměstnanci, či přímo mezi zaměstnanci samotnými, postupně přenesla ze stránek firemního tisku na intranetové stránky a do elektronické pošty. Komunikace prostřednictvím počítačových sítí je rychlejší a pružnější, proto je vhodnější pro šíření pokynů a aktuálních informací. Časopisy tak spíše informují o uskutečněných či chystaných akcích, jubileích zaměstnanců a podobně. Často se snaží nabízet volnočasové prvky (křížovky, soutěže...).

S příchodem tržní ekonomiky navíc vznikla potřeba komunikovat také navenek jako způsob odlišení se od konkurence. Časopisy firem bývají proto koncipovány tak, aby mohly být distribuovány v rámci firmy i mimo ni. Cílovou skupinou vně firmy mohou být její obchodní partneři, v tom případě hovoříme o B2B titulech (business-to-business). Jsou-li cílovou skupinou zákazníci, používá se označení B2C (business-to-consumer, případně business-to-customer). Dalším typem, byť méně rozšířeným, jsou pak B2G tituly zaměřené na komunikaci s úřady a státní správou (business-to-government).<sup>30 31</sup> Řada titulů však tyto typy kombinuje<sup>32</sup>, kategorizace podle cílových skupin tedy není příliš použitelná.

Úroveň firemního tisku se výrazně liší. Někdy jde pouze o několik stránek stručných informací vydávaných přímo firmou, jindy o luxusní barevný magazín realizovaný externí společností.

### **2.1.1 České dráhy**

Skupina České dráhy využívá ve velké míře druhou variantu. Poměrně široké portfolio titulů se v roce 2010 zúžilo v rámci úsporných opatření v oblasti reklamy a marketingu. Zatímco v roce 2008 utratily ČD za vydávání časopisů 130 milionů korun, o rok později byly plánované výdaje ve výši 75 milionů. Skončila navíc smlouva mezi ČD a vydavatelstvím Grand Princ, které se zaměřuje na periodika s bezplatnou distribucí a bylo „dvorním tvůrcem drážních

---

<sup>30</sup> KAŠÍK, Milan; HAVLÍČEK, Karel. *Podnikový marketing : Jak získat a udržet zákazníka*. Praha : Vysoká škola finanční a správní, 2004. 194 s.

<sup>31</sup> *Wikipedia, the free encyclopedia* [online]. 5 May 2010 [cit. 2010-05-18]. Business-to-business. Dostupné z WWW: < <http://en.wikipedia.org/wiki/Business-to-business>>.

<sup>32</sup> Viz časopis *Grand Expres* a jeho distribuce v podkapitole 2.1.1.

tiskovin“.<sup>33 34</sup> S tímto vydavatelstvím se svými názvy přímo identifikují měsíčník *Grand Expres* a čtvrtletník *Grand Pendolino*. Většina nákladu časopisu *Grand Expres* (83 %) je distribuována exkluzivně v celostátní síti Českých drah. Adresnou distribuci tvoří např. Kancelář prezidenta České republiky, Úřad vlády ČR, Parlament ČR a Senát ČR, zastupitelé vyšších územně správních celků, obcí a měst, vedení důležitých podniků a institucí nebo vybrané „V.I.P. osobnosti“.<sup>35</sup> Časopis *Grand Pendolino* je určen především cestujícím ve vlacích typu Pendolino (kategorie SuperCity), k dostání je také na nádražích v ČD centrech. Část nákladu je dále šířena prostřednictvím sítě vydavatelství, kterou tvoří např. čerpací stanice, restaurace nebo sportovní a kulturní centra.<sup>36</sup> Periodicita časopisu *Grand Pendolino* byla snížena, původně vycházel jako měsíčník. Časopis současně plní funkci vlakového průvodce s jízdními řády vlaků SC Pendolino.

Komunikace směrem k cestujícím prošla počátkem roku 2010 výraznými změnami. Hlavním zákaznickým periodikem se stal časopis *ČD pro vás*, který v různých podobách vychází od roku 1994. Magazín dostal nový vzhled a v současnosti vychází v nákladu 150 000 výtisků.<sup>37</sup> Je distribuován jako samostatný měsíčník v jednom balíčku s časopisem *Grand Expres*. Ten vyšel poprvé v únoru 2005 a časopis *ČD pro vás* byl od roku 2006 jeho všitou přílohou. V souvislosti se změnami byly zrušeny měsíční tematické přílohy a speciály. Zastaven byl také kulinářský měsíčník *Recepty z kupé*. Ten vycházel od roku 2006 ve vydavatelství Media Laboratory, dceřiné společnosti vydavatelství Grand Princ, a byl jako příloha vkládán do časopisů *Recepty prima nápadů*,

---

<sup>33</sup> LYSONĚK, Tomáš. S golfem končíme, chystá se šéf ČD Žaluda zkrotit výdaje na marketing. *iDNES.cz* [online]. 31. srpna 2009, [cit. 2010-05-12]. Dostupný z WWW: <[http://ekonomika.idnes.cz/eko-doprava.asp?c=A090830\\_200817\\_ekonomika\\_anv](http://ekonomika.idnes.cz/eko-doprava.asp?c=A090830_200817_ekonomika_anv)>.

<sup>34</sup> BERÁNEK, Jan. Vydavatel časopisů zadarmo jde na web. Začíná s politikou. *HN.IHNED.CZ* [online]. 17. 4. 2009, [cit. 2010-05-12]. Dostupný z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-36758210>>.

<sup>35</sup> GRAND PRINC a.s. : *Vydavatelství bezplatných časopisů* [online]. 2010 [cit. 2010-05-12]. O titulu *Grand Expres*. Dostupné z WWW: <<http://www.grandprinc.cz/praha/tituly/grand-expres/o-titulu>>.

<sup>36</sup> GRAND PRINC a.s. : *Vydavatelství bezplatných časopisů* [online]. 2010 [cit. 2010-05-12]. O titulu *Grand Pendolino*. Dostupné z WWW: <<http://www.grandprinc.cz/praha/tituly/grand-pendolino/o-titulu>>.

<sup>37</sup> CHVOJKOVÁ, Sandra. Co nabízíme: ČD pro vás nově. *Železničář*. 28. 1. 2010, XVII, 4, s. 3.

*Grand Turistika* a *Grand Zdraví a krása*. Sdílení obsahu a příloh napříč časopisy je obecně celkem častou praxí vydavatelství Grand Princ. Touto cestou se například do železničních časopisů dostávala příloha Lesů České republiky, dalšího klienta vydavatelství<sup>38</sup>.

Dětem je od roku 2008 určen měsíčník *Můj vláček*, jehož se úsporná opatření nedotkla. Opět jde o titul dodávaný externě, v tomto případě je vydavatelem společnost We Make Media. Časopis o rozsahu 16 stran vychází v nákladu 50 000 ks. Výtisky jsou distribuovány v síti Českých drah, ve vybraných veřejných knihovnách, základních školách, dětských centrech, nemocnicích a domovech.

V roce 2009 vyšla naposledy „palubní revue Českých drah“ *Motion* zaměřená na cestující v expresních vlacích vyšší kvality (kategorie EuroCity, InterCity a SuperCity Pendolino). Revue vycházela dvojjazyčně, česky a anglicky, od roku 2007. O rok později začal vycházet obdobný titul *Cargo Motion* s podtitulem *Revue pro dopravu a logistiku*. Oba časopisy zajišťovala společnost Grand Princ formou „vydavatelského servisu“. Oficiálním vydavatelem tak byly České dráhy, resp. ČD Cargo.

Nákladní odnož Skupiny České dráhy, ČD Cargo, jde ve stopách mateřské společnosti a také vydává několik svých časopisů. Vedle revue *Cargo Motion*, která úspory přečkala a vychází nadále, to jsou čtvrtletník *Cargo Bulletin* a měsíčník *Speciál Cargo*. Speciál je distribuován společně s časopisy *Grand Expres* a *ČD pro vás* v jednom balíčku. Pro zaměstnance vydává ČD Cargo časopis *Cargovák* s měsíční periodicitou, který připravují odbor lidských zdrojů a odborné útvary GŘ. Ještě před odštěpením nákladní dopravy do samostatné společnosti vyšel v září 2007 bulletin pro zaměstnance Českých drah s názvem *Cargo Jízda*.

Vlastní firemní časopis vydává i dceřiná společnost ČD-Telematika. První číslo čtvrtletníku s jednoduchým názvem *Telematika* vyšlo v roce 1996.

V letech 1993 až 1995 vycházel také časopis *Jedeme!* s podtitulem *Zpravodaj Českých drah*. Úvodník prvního čísla napsal tehdejší generální ředitel

---

<sup>38</sup> Společnost Grand Princ pro Lesy České republiky po určitou dobu zajišťovala tisk „Časopisu lesníků a přátel lesa“ *Lesu zdar*.

ČD Emanuel Šíp: „Komunikace zprostředkovaná rozhlasem, televizí, denním nebo železničářským tiskem, sporadickými cestami do výkonných jednotek nestačí k tomu, aby nové vedení bylo schopno vysvětlit svoje cíle a jednotlivé postupné kroky, a tam, kde je zapotřebí, též požádat o součinnost a pomoc.

*Proto začínáme vydávat tento Zpravodaj jako nový zdroj informací a vzájemné komunikace. Má sloužit tomu, aby se stalo stále zřejmějším, že naše zájmy jsou totožné, že všichni chceme nejen přežít železnice, ale i její přeměnu na moderní dynamický systém, který v ničem nezaostává za evropským standardem. Zpravodaj vzniká také proto, že vedení nejsou lhostejné názory řadových železničářů, diskuse k ožehavým problémům, které na jeho stránkách rádi přivítáme.“<sup>39</sup>*

Zpravodaj připravovala pro ČD agentura PROFILE, kterou po třech číslech nahradilo Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda NN (III). Došlo také ke změně grafické podoby, snížení nákladu a celkovým úsporám.<sup>40</sup> Ani pak se zpravodaj *Jedeme!* neudržel příliš dlouho, naposledy vyšel v roce 1995 jako zvláštní vydání k oslavám 150. výročí Olomoucko-pražské dráhy a přepravy pošty po železnici. Role časopisu není z dnešního pohledu zcela jasná, protože současně vznikl i magazín *ČD pro vás* a stále vycházel týdeník *Železničář*. Ten se vedení Českých drah pokusilo ovládnout, ale po několika číslech se *Železničář* vrátil zpět do původních kolejí.<sup>41</sup>

Portfolio tiskovin Českých drah doplňuje od roku 1995 *Vědeckotechnický sborník ČD*. Sborník vychází zpravidla dvakrát ročně a do čísla 17 byl vydáván i v černobílé tištěné verzi. Od čísla 18 vychází pouze na internetu. Jeho vydávání řídí redakční rada složená z řad pracovníků Českých drah a odborníků vysokých škol i dalších institucí, úzce spolupracujících s ČD.<sup>42</sup> *Vědeckotechnický sborník ČD* navazuje na *Sborník prací VÚŽ*, za jehož více než dvacetileté existence vyšlo padesát čísel.

---

<sup>39</sup> ŠÍP, Emanuel. Vážení a milí zaměstnanci Českých drah! *Jedeme!* 1993, 12, s. 3. (Časopis je označen číslem 12/93, jde však spíše o kalendářní údaj – pozn. aut.)

<sup>40</sup> DUŠEK, Stanislav. Po malé odmlce je tu nové JEDEME. *Jedeme!* 1994, 3, s. 3.

<sup>41</sup> Podrobněji v části o historii týdeníku *Železničář* (podkapitola 2.1.1).

<sup>42</sup> *České dráhy, a. s.* [online]. 2008 [cit. 2010-05-12]. Vědeckotechnický sborník ČD. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/vedeckotechnicky-sbornik-cd/-1893/>>.

Dokumenty technického charakteru vydávalo v několika edičních řadách Odvětvové informační středisko dopravy ČD. Vydávání těchto edic bylo ukončeno k 31. 12. 2008.

### **2.1.1.1 Železničář**

Tradiční drážní tiskovinou je *Železničář*. Současný týdeník s tímto názvem vychází od roku 1994, jeho historie je však mnohem delší. Jako *Železničář* vycházelo v průběhu předchozích let několik tiskovin, po jistou dobu dokonce i současně.

Coby odborový časopis železničního proletariátu vydávala *Železničáře* Mezinárodní federace železničářů v letech 1929 až 1935. *Železničiar* Unie železničních zaměstnanců vycházel dokonce již v roce 1920. Název se objevoval i u dalších titulů s různými přívlasky jako *Národní železničář* (Sjednocení národních železničářů, Praha 1925-1939) nebo *Náš Železničiar* (Mezinárodní federace železničářů, Vrútky 1922-1928).

Současný *Železničář* navazuje na podnikové časopisy jednotlivých provozních oddílů, které nahradily závodní časopisy ve větších železničních uzlech. Tehdejší změna souvisela s rozdělením ČSD z roku 1963, kdy místo šesti drah s obvody uzlových stanic vznikly čtyři dráhy – severozápadní, jihozápadní, střední a východní – s dvanácti provozními oddíly. V roce 1971 pak došlo k další změně sloučením časopisů provozních oddílů ve dvou oblastech. Mezi oblasti a oddíly je samozřejmě potřeba počítat Slovensko, kde vycházely různé časopisy v Bratislavě, Košicích a ve Zvolenu. Také ty se postupně sjednotily pod název *Železničiar*.

V české části železniční sítě vycházely časopisy *Nová železnice* (Střední dráha – Ostrava), *Trať družby* (Střední dráha – Přerov), *Jihomoravský železničář* (Střední dráha – Brno), *Západočeský železničář* (Jihozápadní dráha – Plzeň), *Jihočeský železničář* (Jihozápadní dráha – České Budějovice) a *Železničář* (Severozápadní dráha). Před vznikem jednotného *Železničáře* jako „časopisu pracujících Severozápadní dráhy“ vycházely v této oblasti časopisy *Hlavní tah* (Česká Třebová), *Železničář severovýchodu* (Hradec Králové), *Vpřed* (Praha) a *Severočeský železničář* (Ústí nad Labem). Po roce 1971 tedy vydávaly české oblasti sítě ČSD celkem šest časopisů.

*Železničáře* vydávalo vedení dráhy společně se stranickými a odborovými orgány. Heslo „Proletáři všech zemí spojte se!“ bylo součástí titulní hlavičky severozápadní mutace ještě v prosinci roku 1989. Poté mizí a doplňková barva novin se mění z červené na modrou. Během roku 1990 střídá Severozápadní dráhu v podtitulu listu Pražská oblast v souvislosti s dalším slučováním časopisů.<sup>43</sup> Z původních šesti zbývají už jen tři (podle oblastí se sídly v Praze, Plzni a Olomouci). O rok později se mění název časopisu na *Pražský železničář*. Důvodem je distribuce prostřednictvím PNS a odlišení od „barevného“ *ŽELEZNIČÁŘE*. Časopis je se souhlasem odborů ročně dotován z Fondu kulturních a sociálních potřeb. Aby se ušetřilo na nákladech, mění *Pražský železničář* v říjnu 1991 periodicitu z týdeníku na čtrnáctideník. Zároveň dochází ke změnám v redakci – redaktorka Marie Hamtilová odchází do důchodu a vedoucí redaktor Miroslav Malec přechází do jiného časopisu mimo železnici. (Jeho funkci přebírá redaktor Ivo Štecha<sup>44</sup>.) Ředitel Pražské oblasti Radomír Hofta ke změnám dodává: „*Je v zájmu vedení oblasti, odborářů i řadových zaměstnanců, aby byl časopis skutečně využíván ku prospěchu podniku. Možnost volného toku informací v obou směrech, shora dolů a opačně, je nezastupitelným posláním tisku. Prodloužením periodity vydávání dostává navíc redakční kolektiv prostor ke zkvalitnění jak výběru materiálu a jejich ověřování, tak k práci s autory a dopisovateli.*

*Pražský železničář by měl nadále zůstat neformálním zpravodajem vedení, kde by v jediném vydání mohlo být víc informací, určených řadovým železničářům, než v úředních přípisech a depeších – to je především věc funkcionářů ředitelství a výkonných jednotek, aby zvážili s čím je třeba lidi seznamovat. Tam jsou velké rezervy. Nezapomínejme, že dobrá informovanost je lékem proti nedorozuměním a fámám.“<sup>45</sup>*

S koncem roku 1991 opouští *Pražský železničář* tiskárnu v Hradci Králové (ta mj. během ročníku samovolně změnila doplňkovou barvu tisku z modré na fialovou) a od tisku tzv. horkou sazbu přechází k tisku ofsetovému.

---

<sup>43</sup> ZAPLETAL, Jindřich; ZACH, Karel. Než vyjde nový týdeník. *Trať družby*. 8. června 1990, XXVIII, 21, s. 1.

<sup>44</sup> V redakci týdeníku *Železničář* působí dodnes.

<sup>45</sup> HOFTA, Radomír. K budoucnosti časopisu. *Pražský železničář*. 1. 10. 1991, 40, s. 1. (Doslovná citace včetně pojmu „periodita“ – pozn. aut.)



Díky tomuto přechodu se mění i grafická úprava časopisu. Čtenáře nového ročníku vítá opět ředitel Pražské oblasti Hofta: „*Pražský železničář se stal pro naši oblast po zrušení barevného Železničáře jediným periodikem pro železničáře, nadšence, příznivce i důchodce. Jeho úkolem tedy není jen informovat, ale i spojovat lidi, spoluvytvářet veřejné mínění, být tribunou každého, kdo má co podstatného říci. Umět se i ohlédnout na historii.*

*Redakce nám potvrdí – a nemá proč by lhala – že jakákoli cenzura se strany vedení či odborů neexistuje, není ani to, čemu se říkalo ‚předběžná cenzura‘ s následným postihem novináře. Nikdo z redaktorů nebyl volán k odpovědnosti, i když otiskli názory pro vedení nelichotivé. Někdy měli pravdu, někdy ne, ale to patří k životu nezávislých novin.*

*A taky zábavné by ty noviny měly ty noviny být. Humor, křížovky, nějaká ta staroželezničářská latina. To ovšem nezáleží jen na redakci, ale i na celém širokém okruhu dopisovatelů.“<sup>46</sup>*

S rokem 1993 přichází další změna. Periodicita časopisu zůstává, ale každé sudé číslo vychází v rozšířeném osmistránkovém vydání. A zvedá se cena – na 2 Kčs. Lehce se mění také grafická úprava záhlaví listu.

V roce 1994 začíná vycházet *Železničář* (pod původním názvem, protože *ŽELEZNIČÁŘ* zanikl) jako celosíťový týdeník Českých drah v návaznosti na rušení oblastních ředitelství ČD.<sup>47 48 49</sup> Vedoucí redaktorkou se stává Irena Pospíšilová<sup>50</sup>. Cena zůstává, zlepšuje se grafika a rozsah se ustaluje na osmi stranách. Hlavičku časopisu tvoří nové logo od Víta Stanovského<sup>51</sup> doplněné

---

<sup>46</sup> HOFTA, Radimír. Něco málo o novinách. *Pražský železničář*. 7. 1. 1992, 1, s. 1. (Opět doslovný přepis. V podpisu je uvedeno jiné křestní jméno než u předchozího článku. Pro zachování citace není „barevný Železničář“ přepsán velkými písmeny podle konvence zavedené v úvodu práce – pozn. aut.)

<sup>47</sup> ČÁSLAVSKÝ, Miroslav. Jaké budou nové noviny? *Moravskoslezský železničář*. 24. září 1993, 32, s. 1.

<sup>48</sup> Vaše redakce. Sloučíme se. *Moravskoslezský železničář*. 19. listopadu 1993, 40, s. 1.

<sup>49</sup> JOHNOVÁ, Jana. Projekt nového Železničáře schválen. *Železničář*. 19. 11. 1993, 48, s. 1. (Plzeňská mutace – pozn. aut.)

<sup>50</sup> Před vznikem celosíťového týdeníku vedoucí redaktorka *Moravskoslezského železničáře*.

<sup>51</sup> Mimo jiné autor loga Federace strojvůdců České republiky (2006) a loga Pražské integrované dopravy (2008).

značkou Českých drah, kterou v předchozím roce vytvořil Gustav Šed'a<sup>52</sup> v rámci anonymní výtvarné soutěže. Grafik Vít Stanovský se podílí i na podobě nově vzniklého magazínu *ČD pro vás*.

Hned v dalším roce podřizuje tehdejší generální ředitel, již zmiňovaný Emanuel Šíp<sup>53</sup>, Železničáře do své působnosti jako samostatný útvar. Nad místem vedoucí redaktorky vytváří funkci šéfredaktora a jejím výkonem pověřuje Martina Fořta.<sup>54</sup> Dochází také k rozšíření redakční rady, poradního orgánu vedoucí redaktorky, v souvislosti se záměrem rozšířit orientaci *Železničáře* na externí zákazníky.<sup>55</sup> Redakce na tento postup reaguje otevřeným dopisem generálnímu řediteli<sup>56</sup> a rozloučením se čtenáři<sup>57</sup>. V dalším čísle následuje odpověď generálního ředitele<sup>58</sup>, podle níž vyšel otevřený dopis bez vědomí šéfredaktora.

Výroba dalších dvou čísel je převedena do Prahy, dochází i ke změně grafické úpravy včetně loga. Některé příspěvky a inzeráty jsou špatně zařazeny do tisku, objevují se i jazykové a faktické chyby.<sup>59</sup> Situace se uklidňuje po odstoupení generálního ředitele Šípa a vrací se do původního stavu koncem června 1995.<sup>60</sup> Zásah vedení do chodu redakce se projevil celkem v osmi číslech týdeníku.<sup>61</sup>

Generální ředitel i dosazený šéfredaktor se přitom mohli poučit z podobného konfliktu, ke kterému došlo o rok dříve v Rakousku mezi vedením tamějších drah (ÖBB) a časopisem *Eisenbahn*. Časopis *Železnice* ho popsal následujícím způsobem: „*Poté, co se na jeho stránkách několikrát a naposledy*

---

<sup>52</sup> Autor mnoha obalů pro hudební vydavatelství Supraphon. Začínal ve filmovém studiu Bratři v triku.

<sup>53</sup> V podkapitole 2.1, v souvislosti s časopisem *Jedeme!*

<sup>54</sup> FOŘT, Martin. Slovo šéfredaktora. *Železničář*. 26. 4. 1995, 16, s. 1.

<sup>55</sup> JOHNOVÁ, Jana. Z jednání redakční rady *Železničáře*. *Železničář*. 24. 5. 1995, 20, s. 4.

<sup>56</sup> Původní redaktoři týdeníku *Železničář*. Otevřený dopis generálnímu řediteli ČD. *Železničář*. 24. 5. 1995, 20, s. 3.

<sup>57</sup> Původní redaktoři týdeníku *Železničář*. Bylo nám s Vámi dobře. *Železničář*. 24. 5. 1995, 20, s. 3.

<sup>58</sup> ŠÍP, Emanuel. Otevřeně k otevřenému dopisu. *Železničář*. 31. 5. 1995, 21, s. 3.

<sup>59</sup> Redakce. Omlouváme se. *Železničář*. 21. 6. 1995, 24, s. 2.

<sup>60</sup> (rena). Děkujeme. *Železničář*. 21. 6. 1995, 24, s. 1.

<sup>61</sup> ŠTECHA, Ivo. O svobodě tisku. *Železničář*. 21. 6. 1995, 24, s. 2.

v letošním březnovém čísle objevily kritické připomínky na adresu ÖBB a jejich managementu, zařídili potrefení palácovou revolucí ve vydavatelství a odvolání redakčního kolektivu v čele s panem Alfredem Hornem, který časopis řídí už 35 let! Náhradní ‚nová‘ redakce vytvořená ze žurnalistů pak připravila tak plytké 4. číslo, že se vzbouřili pro změnu čtenáři. Vydavatel tedy chtěl nechtě povolal ‚starou‘ redakci zpátky. I když časopis získal větší podíl barevného tisku, vydavatel zřejmě ztratil důvěru čtenářů.“<sup>62</sup> Konflikt můžeme přirovnat k pozdějším mnohem více medializovaným televizním krizím.<sup>63</sup>

Další zásah přišel v roce 1997, kdy byl *Železničář* na čtyři měsíce (zahrnující období několikadenní stávkou na počátku února) vystřídán *Týdeníkem Českých drah*. Na základě negativních reakcí čtenářů se časopis s další výměnou na postu generálního ředitele ČD vrátil k původnímu názvu.<sup>64</sup> V roce 1997 došlo také k výměně na postu vedoucí redaktorky, kterou se stala Jana Johnová<sup>65</sup>. (V dalším ročníku se však do funkce vrací Irena Pospíšilová.)

Kritický byl rovněž rok 2002, kdy redakci zasáhla pražská povodeň. V srpnu proto vychází omezené čtyřstránkové černobílé vydání označené jako povodňové a redakce se přesouvá do provizorních prostor v kulturním sále na pražském hlavním nádraží. Zpět do budovy generálního ředitelství ČD se redakce vrací až v říjnu téhož roku. V důsledku stěhování jedno číslo *Železničáře* nevyšlo a bylo nahrazeno dvojčíslem v dalším termínu. Další přestávku způsobil listopadový summit NATO v Praze a přísná bezpečnostní opatření spojená s jeho konáním.

Časopis se v průběhu let snažil získávat zpětnou vazbu ze strany čtenářů pomocí anket a sérií článků Jak si představuji týdeník *Železničář*. Postupně se měnily rubriky a technické zpracování časopisu. Vedle drobných úprav grafiky, například používaného písma, šlo především o přidávání barev (v roce 2000 začaly na titulní straně vycházet barevné fotografie a v záhlaví přibyla žlutá barva) a lehce se změnil formát papíru. Průběžně se vyvíjela také hlavička

---

<sup>62</sup> BAUER, Zdeněk. Vážení čtenáři. *Železnice*. 1994, 4, s. IV.

<sup>63</sup> Neshody mezi zaměstnanci České televize a novým vedením na přelomu let 2000 a 2001, vlastnické spory o televizi Nova v roce 1999. V obou případech docházelo také k přenášení výroby a úpravám vizuální podoby.

<sup>64</sup> POSPÍŠILOVÁ, Irena. Dvakrát nevstoupíš do stejné řeky. *Železničář*. 7. 5. 1997, 18, s. 1.

<sup>65</sup> Před vznikem celosíťového týdeníku vedoucí redaktorka plzeňského *Železničáře*.

časopisu a rozvržení prvků na jednotlivých stránkách. Od června 2006 vychází *Železničář* celobarevně. K vylepšování časopisu sloužila pravidelná setkání redakce, redakční rady a nejbližších spolupracovníků.

V květnu roku 2008 se mění podtitul časopisu z Týdeníku Českých drah, a. s., na Týdeník Skupiny České dráhy. V červnu téhož roku pak vychází dvoustránkové zvláštní vydání v souvislosti se stávkou odborů.

Zásadní proměnou prochází *Železničář* o rok později, v dubnu 2009. Zcela se mění grafická podoba časopisu, aby zapadala do nově zaváděného jednotného vizuálního stylu ČD, který zahrnuje i orientační systémy ve stanicích a nátěr vlaků<sup>66</sup>. Změna se týká barev, písma i záhlaví časopisu, z něhož mizí logo ČD. Nové podobě *Železničáře* se ve svém sloupku věnuje náměstek GŘ pro marketing a komunikaci Miroslav Šebeňa: *„Změnu jsme dlouho a pečlivě připravovali. Naším záměrem bylo vytvořit další stupínek ve vývoji několik desítek staré historie novin a přiblížit je tak moderním trendům komunikačních prostředků.*

*Chceme stále plnit úlohu významného oborového periodika a přinášet profesionálně zpracované příspěvky z prostředí ČD a světa železnice. Navíc chceme nabídnout nové rubriky, snadnější orientaci, kvalitnější fotografie a přehlednější grafiku.*

*Za změnami se skrývá náročná a dlouhodobá příprava, kterou se intenzivně zabývali redaktoři *Železničáře*, renomovaní grafici i odborníci z profesionálních médií. Aby noviny získaly dnešní podobu, museli jsme výrazně změnit styl redakční práce.“<sup>67</sup>*

V září téhož roku dochází k organizačním změnám ve vedení časopisu. *„Týdeník *Železničář* představuje již desítky let významné oborové periodikum. Je vydáván Českými drahami v nákladu téměř 20 tisíc výtisků týdně a svou oblibu má nejen u železničních zaměstnanců a nadšenců.*

*Díky vysoké odborné úrovni článků a jejich širokému oborovému spektru si drží přední místo mezi ostatními profesními periodiky. Týdeník je*

---

<sup>66</sup> SUCHOMEL, Jiří. České dráhy v bleděmodrém. *Týdeník Rozhlas*. 21. 4. 2009, 18, s. 15.

<sup>67</sup> ŠEBEŇA, Miroslav. *Železničář* v novém. *Železničář*. 16. dubna 2009, 15, s. 1.

vyhledáván čtenáři pro objektivitu a serióznost textů, kterou garantují přispěvatelé, odborníci z řad firmy i externích organizací.

*Redakci Železničáře posledních 16 let vedla Irena Pospíšilová, která interní komunikaci prostřednictvím periodik Českých drah zasvětila téměř celou kariéru. Zasloužila se o to, že si noviny udržely svou profesní hodnotu a také náročnou týdenní periodicitu.*

*Za jejího vedení také noviny nedávno prošly grafickou proměnou a získaly novou, moderní tvář. Kolegyně Irena Pospíšilová završila svou dlouholetou profesní dráhu a odchází do důchodu. Její místo přebírá Sandra Chvojková.<sup>68</sup>*

*„Od listopadu 2008 pracuje na Českých drahách jako vedoucí oddělení PR komunikace, které připravuje časopisy ČD pro veřejnost (Grand Expres, Speciály a Tématické přílohy, ČD pro Vás, Motion a Cargo Motion, Grand Pendolino, Recepty z kupé, Železničář). Od září 2009 se redakce Železničáře stává součástí oddělení PR komunikace a Sandra Chvojková šéfredaktorkou týdeníku.*

*Vystudovala obor kulturní publicistika na VOŠP v Praze a magisterské studium marketingu a ekonomie na Nottingham Trent University. Žurnalistickou praxi získala v kulturních magazínech, v televizním zpravodajství a reklamních agenturách. Od roku 2004 pracovala jako tisková mluvčí a vedoucí odboru propagace v AŽD Praha (dodavatel zabezpečovací a řídicí techniky pro dopravu).<sup>69</sup>*

*Pozici vedoucí redaktorky tedy nahrazuje funkce šéfredaktorky a Železničář mění své zařazení v rámci Odboru komunikace<sup>70</sup>.*

### **2.1.2 Další společnosti**

Jak již bylo řečeno, úroveň firemního tisku je rozdílná. Tiskoviny často ani nemají vlastní název (např. *Zpravodaj - Dopravní podnik Ostrava, Zpravodaj – Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, IDOL zpravodaj –*

---

<sup>68</sup> HONYS, Zbyněk. Novinky v Železničáři. *Železničář*. 24. září 2009, 37, s. 2.

<sup>69</sup> Tamtéž.

<sup>70</sup> Jinak též Odbor 27 Generálního ředitelství Českých drah (O 27 GŘ ČD).

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje, *Informační zpravodaj* - Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, *Firemní noviny* – OHL ŽS). Poměrně obvyklý je název odvozený od jména společnosti (*Pars Magazín* - Pars Nova, *Vétéčko* - Veolia Transport). V názvech se objevují také slova související s činností nebo místem působení dané firmy (*Trolejář* - Elektrizace železnic, *Šalina* – Dopravní podnik města Brna) a slova naznačující pozitivní vztah firmy ke čtenáři (*DP Kontakt* - Dopravní podnik hlavního města Prahy, *Partner* - Skanska). Některé společnosti volí pro své tituly cizí slova (*Horizon* - OKD Doprava<sup>71</sup>, *Meridian* - JLV<sup>72</sup>).

Podobně jako České dráhy mají některé firmy více časopisů s různým účelem. Příkladem může být AŽD Praha<sup>73</sup> s obecným časopisem *Reportér* a odborným *Technickým zpravodajem*. Zajímavým počinem je na univerzitách distribuovaný studentský časopis *Škoda News*, který vydává společnost Škoda Holding<sup>74</sup> vedle svého firemního časopisu *Škodovák*.

## **2.2 Odborářská periodika**

Před rokem 1989 se na vydávání *Železničáře* podílelo vedení drah společně s odbory. Vedle toho vycházel časopis *Doprava a spoje* Odborového svazu zaměstnanců dopravy a spojů. Ten se v roce 1968 rozdělil na *DS noviny dopraváků a silničářů* a *Železniční obzor*, který vycházel až do roku 1989 v nakladatelství Práce. Na něj navazuje současný časopis *Obzor*, který u příležitosti dvacátého výročí listopadových událostí připomněl tehdejší dění: „*Velké změny probíhaly současně i v podnicích, kde vznikala Občanská fóra a schylovalo se i k zániku tehdejšího jednotného odborového orgánu, jímž bylo Revoluční odborové hnutí (ROH). 5. prosince 1989 byly na plenární schůzi někdejšího Ústředního výboru Odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy (s krkolomnou zkratkou ÚV OSPŽLVD) přijaty programové zásady Občanského fóra, přičemž bylo zdůrazněno, že přechod od plánovaného k tržnímu hospodářství se nesmí dít na úkor pracujících. 8. prosince v Lokomotivním depu Praha střed na celostátním setkání zástupců*

---

<sup>71</sup> Od května 2010 vystupuje jako Advanced World Transport (AWT).

<sup>72</sup> Do prosince 2009 společnost Jídelní a lůžkové vozy.

<sup>73</sup> Zkráceno z Automatizace železniční dopravy.

<sup>74</sup> Bývalá Škoda Plzeň – nezaměňovat s mladoboleslavskou automobilkou Škoda Auto.

všech železničářských profesí vznikl přípravný výbor Odborového sdružení železničářů, který začal připravovat celostátní svazový sjezd. V té době se nově profiloval i časopis *Obzor*, který vznikl z původního *Železničního obzoru*.

Změny v odborové činnosti na železnici byly završeny 15. února 1990, kdy bylo založeno Odborové sdružení železničářů. Základním cílem OSŽ bylo prosazení odpovídajícího postavení železnice v národním hospodářství a zvýšení životní úrovně železničářů. Oslavy 20 let založení OSŽ se připravují na příští rok.<sup>75</sup>

### **2.2.1 Obzor**

První číslo *Obzoru*, čtrnáctideníku Odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy, vychází už v lednu 1990. Přestože jde o první číslo prvního ročníku, úvodník se odkazuje na předchozí vydání: „Na stránkách našeho svazového časopisu se pravidelně setkáváte s příspěvky svazových inspektorů bezpečnosti práce (...). K dlouholetým dopisovatelům našeho časopisu patří svazový inspektor BP Jiří Sušický (...).“<sup>76</sup> Mezi *Obzorem* a *Železničním obzorem* je tedy zachována přímá návaznost. V březnu téhož roku se z *Obzoru* stává čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů. U příležitosti sjezdu OSŽ vychází v prosinci 1990 dvě mimořádná čísla.

Od ledna 1991 mění časopis svou periodicitu na týdeník. S touto změnou se samozřejmě upravuje i podtitul *Obzoru*. V témže roce časopis přechází pod nakladatelství Spektrum a o další dva roky později, v roce 1993, se vydavatelem stává ústředí Odborového sdružení železničářů. Hlavičku časopisu tvoří jeho název v okřídleném modrém poli. Současná podoba *Obzoru* se od té původní příliš neliší, jen zmizela stylizace a název je umístěn v modrém obdélníku. S posledním číslem roku 2007 se zlepšuje používaný papír a časopis se stává barevným.

---

<sup>75</sup> ČÁSLAVSKÝ, Miroslav. Listopadové události odstartovaly i vznik OSŽ. *Obzor*. 2009, 45. Dostupný také z WWW:

<[http://www.osz.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1679:obzor-2009-45-listopadove-udalosti-odstartovaly-i-vznik-os&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55](http://www.osz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1679:obzor-2009-45-listopadove-udalosti-odstartovaly-i-vznik-os&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55)>.

<sup>76</sup> HALAMKA, František. Na slovíčko. *Obzor*. 15. 1. 1990, 1, 1, s. 1.

### **2.2.2 Zájmy strojvůdce**

Jen čtvrt roku po ustavení Odborového sdružení železničářů, v květnu 1990, vzniká Federace strojvůdců České republiky, další odborová organizace spojená se železnicí. *„Historické kořeny má Federace již v předminulém století. Sedmého dubna 1896 vznikl Spolek strojvůdců v Čechách. Po slavné éře v časech První Československé republiky následovala tragická desetiletí totalitních režimů, a tak se velmi významným mezníkem stal až rok 1968. Tehdy naše profesní odborová organizace opět zahájila svoji činnost. Název Federace lokomotivních čet se stal obrovským pojmem, pevně spojeným s tzv. Pražským jarem.*

*Byli to právě jenom strojvedoucí, kteří v té době jako jediní v Československu dokázali vytvořit odborovou organizaci, jež se vymanila z náruče ROH. Tehdejší členové byli také na svou organizaci patřičně hrdí a i to byl důvod, proč komunistický režim v době následné ‚normalizace‘ proti Federaci rázně zakročil. – Nejenom že naši organizaci z moci úřední zakázal, ale šel ještě dále a velkou většinu předních funkcionářů tvrdě perzekvoval. Zákaz výkonu funkce strojvedoucího, to byla ‚běžná sazba‘ za projevení názoru a již pouhé sympatizování s Federací bylo důvodem k pronásledování, které postihlo nejen desítky našich kolegů, ale také jejich rodiny a další blízké.“<sup>77</sup>*

V září 1990 obnovuje činnost odborový časopis *Zájmy strojvůdce* s podtitulem „Vlastní silou“ a označením Měsíčník strojvedoucích ČSD České a slovenské federativní republiky. (U dalšího čísla je vypuštěna zkratka ČSD.) Číslování ročníku navazuje na předchůdce časopisu a první ročník proto nese číslo XXXXIII. Grafická úprava má být kopii vzhledu z třicátých let.

Historicky první číslo *Zájmu strojvůdce* vyšlo už 10. dubna 1898 jako časopis tehdejšího Spolku strojvůdců v Čechách. Jeho vydávání bylo ukončeno 11. září 1939, kdy se ústředním orgánem Jednoty zaměstnanců veřejné dopravy stávají *Železniční noviny*. Mezi původními a obnovenými *Zájmy strojvůdce*

---

<sup>77</sup> HLAS, Jindřich. *Federace strojvůdců České republiky* [online]. 8. května 2010 [cit. 2010-05-17]. Dvacet let obnovené činnosti naší odborové organizace – je to hodně nebo málo?. Dostupné z WWW:

<[http://www.fscr.cz/index.php?option=com\\_content&task=view&id=206&Itemid=1](http://www.fscr.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=206&Itemid=1)>.



vyšel ještě *Hlas federace* během krátké existence Federace lokomotivních čet v letech 1968 až 1969.<sup>78</sup>

Od ledna 1991 vycházejí *Zájmy strojevůdce* jednou za dva týdny. Během roku vychází navíc *Exclusiv MAGAZÍN* jako zábavné čtení na dovolenou a tři mimořádná čísla. Červnové se věnuje kolektivní smlouvě, srpnové stanovám organizace a říjnové číslo je výběrem z dopisů čtenářů. S příchodem roku 1992 se mění vzhled časopisu a periodicita. *Zájmy strojevůdce* nově vycházejí třikrát měsíčně a stávají se desetideníkem. Hned v dalším roce se ale časopis vrací k čtrnáctidenní periodicitě, která je zachována dodnes. Několik čísel ročníku 47 (1994) vychází v částečně sníženém nákladu a pouze v černobílé úpravě. Z ekonomických důvodů se zvažuje i přechod z čtrnáctideníku na měsíčník.

Současná podoba *Zájmu strojevůdce* vychází z nového loga od Víta Stanovského, které Federace strojevůdců používá od roku 2006. Změnilo se písmo a parní lokomotivu vystřídala moderní elektrická lokomotiva. Od roku 2009 vychází *Zájmy strojevůdce* na lepším papíru, s barevnými fotografiemi a doplňkovou barvou pro nadpisy.

### **2.2.3 Další odborové organizace**

V roce 1991 obnovila činnost Federace vlakových čet (FVČ) jako další profesní odborová organizace. V publikaci o své historii mj. dokazuje, že odbory nebyly jednotné ani dříve: „*Počátkem dvacátých let, tehdy, krátce po 1. světové válce, bylo na železnici asi 23 činných odborových spolků. Tyto odborové spolky byly profesně orientovány a sdružovaly zvláště průvodčí nákladních vlaků, zvláště manipulanty, vlakmistry, konduktéry ap. Jejich činnost přežila krizová 30. léta až do doby okupace, kdy byla jejich existence potlačena a činnost vládním výnosem zakázána. Po skončení války se jejich činnost již nestačila obnovit a nástup bolševika po roce 1948 definitivně odzvonil všem těmto aktivitám, neboť péče o dělnickou třídu postupně přešla pod „ochranná křídla“ všemocného ROH.*“<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Redakce. Kolegové, přátelé, strojvedoucí! *Zájmy strojevůdce*. 11. 9. 1990, 43, 1, s. 1.

<sup>79</sup> HANÁK, Luboš; FRIDRICH, Jan. *Federace vlakových čet* [online]. 2001 [cit. 2010-05-17]. Stručná historie odborové organizace Federace vlakových čet 1991 - 2001. Dostupné z WWW: <<http://www.fvc.cz/historie.htm>>.

Zmíněn je také vznik občasníku v roce 1994: „Pro zkvalitnění práce byla zakoupena nová kopírka. Toto zařízení umožnilo nejenom kopírování a rozmnožování materiálů, ale i podnítilo informování členské základny vydáváním občasníku *Informační listy Federace vlakových čet*, v nichž byli členové seznamováni s činností presidia, se změnami v předpisech a s dalšími aktuálními informacemi. (...) V květnu došlo k vybavení kanceláře prvním počítačem, čímž práce získává opět poněkud jiný rozměr.“<sup>80</sup> V současnosti vychází občasník pod upraveným názvem *Infolist*. Výběr článků z posledních čísel je k dispozici na webových stránkách FVČ.<sup>81</sup>

Výčet odborových organizací sdružujících zaměstnance na železnici tímto zdaleka nekončí. Existuje například Unie železničních zaměstnanců (založena 1896, obnovena 1991), Federace železničářů (založena v prosinci 1990, evidována jako Federace posunovačů) nebo Federace vozmistrů (založena v listopadu 1992). Dále u nás působí řada organizací, které se zaměřují na příbuzné typy dopravy nebo na dopravu obecně. Odbory navíc fungují v rámci centrál (jde především o Českomoravskou konfederaci odborových svazů a Asociaci samostatných odborů) nebo zcela samostatně. Počet odborářských periodik věnujících se alespoň okrajově železnici tak může být poměrně vysoký. Stejně jako u firemního tisku platí, že komunikace se postupně přenáší na internet.

Typickými tématy odborářských tiskovin jsou mzdy, pracovní právo, kolektivní smlouvy, kritika úsporných opatření a poukazování na plýtvání finančními prostředky. Během stávky v roce 1997 vycházejí v *Obzoru* vedle informací o vyjednávání s vedením ČD instrukce pro odboráře, jak se akce zúčastnit.<sup>82</sup> Kritika ze strany odborů směřuje často na stát (přestože jsou České dráhy stále majetkem státu, neměli bychom mezi stát a zaměstnavatele klást rovnítko) v souvislosti s legislativou, stavem veřejných financí a vládními reformami. V *Obzoru* vychází dokonce i komentář ke vzniku Ústavu pro studium totalitních režimů (v rubrice „Mezi nárazníky“). Předmětem článků bývají i

---

<sup>80</sup> Tamtéž.

<sup>81</sup> *Federace vlakových čet* [online]. c2010 [cit. 2010-05-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.fvc.cz/>>.

<sup>82</sup> DUŠEK, Jaromír. Pokyny pro účastníky akce (stávky). *Obzor*. 3. února 1997, 8, 5, s. 1.

interní spory nebo neshody s konkurenčními odborovými organizacemi. Zprávy ze zahraničí obvykle informují o úspěšných krocích tamějších odborů.

### **2.3 Oborová periodika**

S technickou povahou železniční dopravy souvisí kategorie oborových periodik vydávaných třetími subjekty – tedy ani dopravci, ani dodavateli vozidel nebo infrastruktury. Jde o velmi úzce zaměřené tiskoviny s cílem sdílet nejnovější trendy a poznatky oboru, které však mohou sloužit i ke komerční prezentaci. Mezi oborová periodika můžeme zařadit tiskoviny úředního charakteru, které vydává Ministerstvo dopravy, a periodika různých odborných asociací a svazů.

Oborovým časopisem z produkce NADAS byla *Železniční doprava a technika*, do které se vyčlenil odborný obsah o pár let staršího *ŽELEZNIČÁŘE*. Později se stala jeho přílohou a v roce 1990 se opět osamostatnila jako dvouměsíčník *Železniční technika*. Časopis posléze zanikl a v roce 1992 byl nahrazen dvojjazyčným – českým a slovenským – čtvrtletníkem *Nová železniční technika* (někdy označovaným pouze zkratkou *NŽT*). Od roku 2003 vychází časopis jednou za dva měsíce a od roku 2004 patří mezi vědecké neimpaktované časopisy. Řadí se tak vedle německého odborného časopisu *Der Eisenbahningenieur*.<sup>83</sup>

Vlastní časopis vydává Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) pod názvem *ACRI News*. Časopis vychází čtvrtletně od roku 2004. „*Jeho vydávání je jedním z výstupů nové strategie Asociace, která byla přijata v minulém roce. Ta si klade za cíl přispívat k dobrému jménu českého železničního průmyslu, obhajovat a prosazovat společné podnikatelské a zaměstnavatelské zájmy svých členů na národní i mezinárodní úrovni a současně se také spolupodílet na určování směrů rozvoje dopravní politiky naší země, konkrétně v segmentu železniční doprava.*

*ACRI NEWS přichází s ambiciózním cílem – stát se reprezentantem ACRI vůči jejím partnerům – profesním a zaměstnavatelským sdružením, Parlamentu ČR, ministerstvům, politickým stranám a hnutím a dalším*

---

<sup>83</sup> KREJČIŘÍK, Mojmir. Jednání redakční rady časopisu "Nová železniční technika". *Železničář*. 2006, 35, s. 1-2.

národním a mezinárodním institucím. Budou v něm proto publikovány zásadní dokumenty a stanoviska Asociace, informace o významných událostech, jichž se ACRI účastní, o jejím podílu na tvorbě nových nebo aktualizovaných norem, zákonů a vyhlášek v oblasti železniční dopravy.

Druhou rolí ACRI NEWS, a právem lze říci nezastupitelnou, je vzájemné informování členských subjektů o dění v jednotlivých společnostech, novinkách a změnách, ke kterým v nich dochází.“<sup>84</sup>

## **2.4 Zájmová periodika**

Železnice je velmi specifické prostředí, které přitahuje řadu lidí. Odpovídá tomu i široký výběr zájmových časopisů. Výhodou oproti jiným oborům je, že součástí většiny železničních stanic bývají trafiky či knihkupectví. Díky tomu jsou tiskoviny o železnici k mání přímo v prostředí, o kterém referují. Zájem o železnici může být obecný, nebo velmi úzce zaměřený. Někoho mohou zajímat parní lokomotivy a nostalgické jízdy, jiného zase jízdní řády nebo jízdní doklady. Velkým tématem je pak modelová železnice. Popularita železnice je celosvětová, výběr zahraničních periodik můžeme najít v otevřené internetové encyklopedii Wikipedia – železniční tisk má vlastní heslo v anglické, německé, maďarské a japonské verzi.<sup>85</sup>

Před rokem 1989 u nás plnil funkci zájmového periodika především *ŽELEZNIČÁŘ*, populárně-odborný měsíčník Nakladatelství dopravy a spojů, který vycházel od roku 1950 do roku 1991. (Do roku 1955 pod názvem *Železnice*.) V závěru své existence přešel *ŽELEZNIČÁŘ* z Nakladatelství dopravy a spojů pod Ústřední ředitelství Československých státních drah, které jeho vydávání po nedlouhé době ukončily.

V posledním čísle *ŽELEZNIČÁŘE* byl zveřejněn inzerát avizující nový časopis soukromého vydavatele, který měl na *ŽELEZNIČÁŘE* přímo navázat. Nakonec se tak stalo se zpožděním. Nulté číslo nového časopisu *Železnice* vyšlo

---

<sup>84</sup> ACRI NEWS je tu pro vás. ACRI NEWS. 2004, 1, s. 3. Dostupný také z WWW: <[http://www.acri.cz/uploads/news/id155/acrinews1\\_2004.pdf](http://www.acri.cz/uploads/news/id155/acrinews1_2004.pdf)>.

<sup>85</sup> Wikipedia, the free encyclopedia [online]. 15 May 2010 [cit. 2010-05-18]. List of railroad-related periodicals. Dostupné z WWW: <[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_railroad-related\\_periodicals](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_railroad-related_periodicals)>.

v roce 1992. O tři roky se časopis přesunul z nakladatelství ROZVID do vydavatelství Magnet-Press a v roce 1997 se vydávání ujala firma Arrow Line. Dalšího roku se však časopis *Železnice* už nedočkal.

V roce 1993 začíná vycházet časopis *Dráha*, informační zpravodaj o dění na železnici. O rok později, s číslem 12/94, mění formát a grafickou podobu. Řadová čísla časopisu doplňují ročenky (*Ročenka Dráhy*, od roku 2005), v roce 2008 vyšla navíc dvě čísla magazínu *Dráha revue*.

Za „vedoucí železniční časopis“ se označuje<sup>86</sup> *Železniční magazín* založený v roce 1994 jako *Magazín modelové železnice*. Teprve v roce 1996 se mění na *Železniční magazín*, měsíčník o skutečné a modelové železnici. Na časopis navazují atlasy vozidel, monografie vozidel (oproti atlasu jde o titul zaměřený na konkrétní typovou řadu) a modelářské přílohy. Tyto publikace se k *Železničnímu magazínu* hlásí grafickou úpravou obálky s logem „ŽM“. Společnost M-Press, která časopis vydává od roku 2001, působí i na mezinárodním trhu díky anglicky publikovanému dvouměsíčníku *Railvolution*. Oba časopisy měly sesterské tituly zaměřené na veřejnou dopravu obecně – měsíčník *Dopravní magazín* a anglický dvouměsíčník *TransUrban*. V roce 2008 se však tato rodina časopisů zmenšila ukončením vydávání *Dopravního magazínu*. Ostatní časopisy vycházejí nadále beze změn.

S rokem 2002 přichází na trh další časopis, *Svět železnice*. Součástí hlavičky je text „velké i malé“, který může být chápáno jako podtitul nebo jako součást názvu (*Svět velké i malé železnice*). Časopis vychází čtvrtletně v nakladatelství Corona, které dále vydává mj. knižní řadu *Knihovna Světa železnice* a několikadílnou *Encyklopedii železnice*.

Vlastní periodika, určená především svým členům, vydávají zájmová sdružení. Časopisem s dlouholetou tradicí je *Dráhař*, zpravodaj Klubu železničních cestovatelů, který vychází pětkrát ročně již od roku 1987. Obdobné sdružení, Klub dráhařů, vydává časopis *Tulák po drahách*. Řada časopisů však v průběhu let zanikla, např. *Lokálka* (1993 až 2003) rokycanského železničního spolku nebo *Železniční fanda* (1992 až 1997).

---

<sup>86</sup> *Železniční magazín* [online]. 2010 [cit. 2010-05-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.railvolution.net/zm/>>.

Obzvláště v případě zájmových magazínů se výrazně uplatňují možnosti publikování na internetu. Mezi běžnými webovými stránkami nebo blogy můžeme najít periodika na vysoké úrovni včetně takových, kterým bylo přiděleno ISSN. Mezi nejvýznamnější české internetové servery o železnici patří *ŽelPage* a *K-REPORT*.

Závěrem zmiňme ještě časopis *Nezávislý železničář*, který se poněkud vymyká zavedené kategorizaci. V papírové podobě vyšla pouze čtyři čísla v první polovině roku 1999. Na časopis později navázaly stejnojmenné internetové stránky<sup>87</sup>. Nejde ani o firemní, ani o odborářský tisk. Svým kritickým pohledem na železnici má však blíže k odborům. Svědčí o tom ostatně i hodnocení *Železničáře* a *Obzoru* v textu o obnově časopisu v internetové podobě: „*Mnoho informací o probíhající transformaci Českých drah najdeme v podnikovém týdeníku Železničář, který je řízen doslova a do písmene zfanatizovanými vedoucí redaktorkou paní Mgr. Irenou Pospíšilovou a panem Ivo Štechou (u něj mě jeho zaslepenost a bezbřehá oddanost k managementu Ing. Zeleného obzvláště moc mrzí, protože jinak si ho jako člověka moc vážím. Už jen proto, že to byl můj učitel...)*. Tak oddaní nebyli snad ani kamikadze vůči svému císaři. Paní vedoucí redaktorka místo toho, aby zveřejňovala podrobné informace o tom, jaké byly u starého zákona problémy a zábrany pro rozvoj železnice a jakým způsobem je nový zákon řeší, pouze píše, že akcióvka českou železnici spasí. A že v organizační struktuře fungující a naprosto perfektní firmy České dráhy, s. o., jsou nějakí úředníci a šéfové, kteří nic nedělají, jen vynášejí informace o podniku a jinak mu škodí. Čili, přeneseně řečeno, hledá třídního nepřítele Českých drah.

Naopak *Obzor* tvoří profesionální novináři, kteří úspěšně zachovávají velkou míru objektivitu (klobouk dolů). Nic naplat, vydavatelem *Obzoru* je Odborové sdružení železničářů, které schválení zákona č. 77/02 podpořilo, aniž by dosud vysvětlilo, proč tomu tak chce, a které za případný neúspěch transformace české železnice také ponese velký díl odpovědnosti. Jak se zachová? Jak to bude bagatelizovat?

---

<sup>87</sup> *Nezávislý železničář* [online]. c2003 - 2007 [cit. 2010-05-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.nezavislyzeleznicar.info>>.

*Proto znovu vznikl Nezávislý železničář.*<sup>88</sup> Stránky uvádí jako poslední termín aktualizace červenec roku 2007.

---

<sup>88</sup> NAJMAN, Martin. *Nezávislý železničář* [online]. c2003 - 2007 [cit. 2010-05-18]. Proč tyto stránky. Dostupné z WWW: <<http://www.nezavislyzeleznicar.info/proctytostranky.php>>.

## Závěr

Český železniční tisk se za posledních dvacet let výrazně proměnil. Můžeme konstatovat, že současná nabídka tiskovin z tohoto oboru je velmi bohatá a mnohem různorodější, než tomu bylo před rokem 1989. Ano, i tehdy vycházelo několik titulů, ale neexistovala zde konkurence mezi vydavateli. Projevil se také technický pokrok v tiskařství, který umožňuje produkovat atraktivnější a kvalitnější tituly.

Devadesátá léta se nesla v duchu společenských změn. Vedle nastolení nového politického a ekonomického systému zasáhlo železnici rozdělení společného československého státu. České dráhy prošly řadou reorganizací a vznikly také nové odbory. To vše se odrazilo na struktuře firemního i odborářského tisku.

Firemní komunikace se s každým rokem stávala profesionálnější, zlepšily se mj. veřejné projevy vedoucích pracovníků. Důkazem mohou být některé citace uvedené v textu. České dráhy už nejsou monopolem, ale dělí se o železniční síť s dalšími dopravci. Větší rivalita panuje i mezi dodavateli vozidel a infrastruktury. Firemní tiskoviny se tak z víceméně interního komunikačního kanálu proměnily na oficiální prezentační materiály jednotlivých společností. Jelikož se distribují různým cílovým skupinám, jsou pod větším dohledem a nemohou si dovolit příliš očividně zabarvovat nabízené informace. Celkové vyznění těchto titulů je ale pochopitelně spíše pozitivní.

V historii týdeníku *Železničář* sice došlo k několika direktivním zásahům ze strany vedení firmy, ale takto „přízpůsobená“ periodika nevydržela příliš dlouho. Práce ilustruje tuto situaci obdobným případem z Rakouska.

Změnami prošly rovněž železniční odbory, které se rozdělily na několik svazů a federací. Jejich noviny jsou oproti firemnímu tisku subjektivnější, neboť nejsou tolik veřejné. V návaznosti na vztahy mezi odborovými organizacemi a zaměstnavatelem se může lišit objektivita i vzájemně mezi těmito tituly. Politickou řečí jde tedy o „rozdělenou opozici“ odborů na rozdíl od „jednobarevné vlády“ vedení firmy.

Oborová a zájmová periodika jsou v podstatě nezávislá na firmách i na odborech. Jejich hlavním cílem je udržet se na trhu. Přesto není vyloučeno, že za



nimi může stát skupina s určitým zájmem a že takový časopis může plnit funkci vlivového média. To platí především o titulech oborových, jejichž charakter je zaměřený více komerčně.

Řada zájmových titulů je naopak vydávána „zdola“, ze skutečného zájmu o železnici. Díky současné existenci několika periodik si navíc příznivci dráhy mohou svobodně vybrat, kdežto před rokem 1989 byl tuzemský dopravní tisk centralizován do jednoho nakladatelství. Specifikem zájmového tisku je možnost distribuovat časopisy přímo na místech, o kterých píše – tj. v blízkosti nebo přímo uvnitř železničních stanic.

Po roce 2000 dochází ke vzniku mnoha nových tiskovin. Jen Skupina České dráhy jich vydávala zhruba desítku. Moderním trendem v řízení firem se stal outsourcing, tedy vyvedení podpůrných a vedlejších činností mimo společnost. Firemní periodika proto často vznikají u externích dodavatelů. Kromě úspor lze tímto krokem dosáhnout i kvalitnějšího výsledku vzhledem ke specializaci vydavatelských firem na tituly tohoto typu. Pro oslovení většího počtu čtenářů vycházejí některé časopisy dvojjazyčně – v češtině a slovenštině nebo v češtině a angličtině.

S koncem první dekády nového tisíciletí se však celosvětově zhoršila ekonomická situace a počet titulů poklesl v rámci úsporných opatření, k nimž přistoupila většina velkých i malých společností. Přesto existuje na trhu řada tradičních titulů, které vycházejí už několik let bez přestávky nebo v různých obměnách. Nejde však jen o *Železničáře* Českých drah, který je podporován silnou firmou. Mezi nejvytrvalejší časopisy patří zpravodaj Klubu železničních cestovatelů *Dráhař* vycházející již více než dvacet let.

Komunikace všech skupin se proměnila s nástupem internetu a souvisejících elektronických služeb. Ovlivnilo to funkci tiskovin, které se už tolik nesnaží o to, být co nejaktuálnější. K rychlému šíření novinek se používají především vnitropodnikové sítě nebo zájmová diskusní fóra. V posledních letech se část komunikace přesouvá na internetové sociální sítě sloužící k sdílení informací mezi přáteli a známými. Internetové servery často fungují i jako pokračovatelé zaniklých tiskovin nebo jejich elektronické archivy.

Český železniční tisk má pravděpodobně svá nejproměnlivější léta za sebou. V nejbližším období můžeme očekávat spíše konsolidaci trhu a zánik

dalších titulů, případně jejich přesun na internet. Podobně jako dochází ke konvergenci médií, integrují se různé typy dopravy do provázaných systémů. Může tedy dojít i ke slučování titulů původně úzce zaměřených na konkrétní způsob přepravy. Již dnes se tato periodika částečně překrývají. Vznik zcela nových tiskovin by mohla vyvolat větší liberalizace železničního trhu a s ní spojený příchod nových dopravců.

## Summary

The Czech railway press has changed a lot in last twenty years. We can say that supply is much more diversified in the present days than it was before the year 1989. Even though there was not only one magazine to read, the competition between publishers did not exist.

With the changes of political and economical system of the country, the transportation market was opened to new entrepreneurs and companies. New unions were also formed. Communication thus became more important and more professional.

Corporate periodicals have many target groups and that is why they cannot take publisher's side very much. However there were also some attempts by company's management to seize control of these magazines. But they ended mostly in failure and distorted viewing of the media. On the contrary, the union magazines are more biased in favour of the unions and employees because their distribution is not so public.

It is the special-interest publishing which tends to be really independent. In many cases the owners of the media are simply very keen railway fans. The expert magazines also should be objective but they frequently serve to commercial presentations and that make them less credible.

Particularly convenient is the fact that the special-interest press is distributed just in the same environment it writes about – nearby or even in the railway stations. Several magazines are bilingual (Czech and Slovak or Czech and English) with the purpose of appealing to more readers.

After the year 2000 there was a boom of new magazines which were usually outsourced. However, due to global economical decline nearly ten years later many magazines have been discontinued.

A radical change has come with the broader availability of internet connection and related services such as social networks. The magazines lost their function of bringing fresh information because this role was transferred to this new media.

The most shifting era of the Czech railway press is probably over. In the nearest future we can expect more magazines leaving the market. The possibility of establishing new periodicals is related to further liberalization of railways in the Czech Republic.

## Seznam zkratk

ACRI	Asociace podniků železničního průmyslu
CASLIN	Česká a Slovenská knihovní informační síť
ČD	České dráhy
ČDC	ČD Cargo
ČNB	Česká národní bibliografie
ČR	Česká republika
ČSFR	Česká a Slovenská Federativní Republika
ČSD	Československé státní dráhy
FS ČR	Federace strojířů České republiky
FVČ	Federace vlakových řet
GŘ	generální ředitelství
IDS	integrovaný dopravní systém
ISBN	International Standard Book Number
ISSN	International Standard Serial Number
NADAS	Nakladatelství dopravy a spojů
NADATUR	Nakladatelství dopravy a turistiky
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NDS	Nakladatelství dopravy a spojů
NŽT	Nová železniční technika
OSŽ	Odborové sdružení železničářů
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PNS	Poštovní novinová služba
ROH	Revoluční odborové hnutí
SKC	Souborný katalog ČR
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

VOŠP	Vyšší odborná škola publicistiky
VUZ	Výzkumný Ústav Železniční
VÚŽ	Výzkumný Ústav Železniční
WWW	World Wide Web
ŽM	Železniční magazín

## Seznam pramenů

České dráhy, a.s. | *Magazíny a periodika* [online]. Dostupný z WWW: <[http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/cd-cz/cd/tiskove\\_centrum/magaziny\\_periodika/](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/cd-cz/cd/tiskove_centrum/magaziny_periodika/)>.

*Drážní doprava* [online]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Drazni\\_doprava/](http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/)>.

*Periodický tisk | Ministerstvo kultury* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.mkcr.cz/media-a-audiovize/periodicky-tisk/>>.

*Portál provozování dráhy* [online]. Dostupný z WWW: <<http://provoz.szdc.cz/portal/>>.

*Ročenka Skupiny České dráhy za rok 2008/2009*. Praha : Odbor komunikace, České dráhy/Grand Princ, a. s., 2009. 144 s. ISBN 978-80-85104-24-0.

HRUŠKA, Jaroslav. *Vznik, vývoj a současné úkoly Nakladatelství dopravy a spojů*. Praha : FSV UK 1991.

HULÁN, Michal. *Analýza transformace Českých drah*. Brno : ESF MU 2006.

HÜBNER, Lukáš. *Kauza Pendolino v českém denním tisku*. Praha : FSV UK 2008.

KAŠÍK, Milan; HAVLÍČEK, Karel. *Podnikový marketing : Jak získat a udržet zákazníka*. Praha : Vysoká škola finanční a správní, 2004. 194 s.

KOTALÍK, Adam. *Vnitropodniková komunikace Českých drah, s.o., v letech 1999 a 2000*. Praha : FSV UK 2001.

MAREČEK, Jiří. *Magazíny interní komunikace : jakou řečí mluví a komu slouží*. Praha : FSV UK 2005.

MICHLÍČKOVÁ, Jitka. *Firemní časopisy : některá specifika a problematiky*. Brno : FSS MU 2007.

NĚMEC, Petr; LITTOVÁ, Jana. *Komunikace korporací*. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 172 s.

SOUKUPOVÁ, Jitka. *Historie dopravního tisku v českých zemích do roku 1945*. Praha : FSV UK 1993.

VALTERA, Karel. *Periodický tisk pro železničáře : Vývoj, struktura, tematické zaměření celostátních a podnikových periodik*. Praha : FŽ UK 1985.

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Sdružování časopisů ČSD a ČD

Příloha č. 2: Železničář a ŽELEZNICÁŘ v knihovních katalozích

Příloha č. 3: Obrazová příloha



## **Přílohy**

## **Příloha č. 1: Sdružování časopisů ČSD a ČD**

Před rokem 1971

<i>Východoslovenský železničiar</i>	Východní dráha	Košice	Od roku 1963
<i>Stredoslovenský železničiar</i>	Východní dráha	Zvolen	Od roku 1964
<i>Západoslovenský železničiar</i>	Východní dráha	Bratislava	Od roku 1964
<i>Nová železnice</i>	Střední dráha	Ostrava	Od roku 1959
<i>Trať družby</i>	Střední dráha	Přerov	Od roku 1963
<i>Jihomoravský železničář</i>	Střední dráha	Brno	Od roku 1964
<i>Železničář severovýchodu</i>	Severozápadní dráha	Hradec Králové	Od roku 1963
<i>Hlavní tah</i>	Severozápadní dráha	Česká Třebová	Od roku 1965
<i>Vpřed</i>	Severozápadní dráha	Praha	Od roku 1965
<i>Severočeský železničář</i>	Severozápadní dráha	Ústí nad Labem	Od roku 1964
<i>Západočeský železničář</i>	Jihozápadní dráha	Plzeň	Od roku 1958
<i>Jihočeský železničář</i>	Jihozápadní dráha	České Budějovice	Od roku 1954

### Po roce 1971

<i>Železničiar</i>	Východní dráha	
<i>Nová železnice</i>	Střední dráha	Ostrava
<i>Trať družby</i>	Střední dráha	Přerov
<i>Jihomoravský železničář</i>	Střední dráha	Brno
<i>Železničář</i>	Severozápadní dráha	
<i>Západočeský železničář</i>	Jihozápadní dráha	Plzeň
<i>Jihočeský železničář</i>	Jihozápadní dráha	České Budějovice

### Po roce 1990

<i>Železničář (Pražský železničář)</i>	Pražská oblast
<i>Železničář</i>	Plzeňská oblast
<i>Moravskoslezský železničář</i>	Olomoucká oblast

### Od roku 1994

<i>Železničář</i>
-------------------

## **Příloha č. 2: Železničář a ŽELEZNIČÁŘ v knihovních katalozích**

### **Korektní záznamy v katalogu Ústřední technické knihovny dopravy**

Železnice : měsíčník pro pokrok na železnici Železničář : měsíčník pro zvyšování odborné a kulturně politické úrovně zaměstnanců železnic (1956-1967) : celostátní týdeník čs. železničářů, cestující veřejnosti a přepravců (1967-1968) : čtrnáctideník Ústřední správy železnic pro železničáře a přátele železnic (1969) : čtrnáctideník pro železničáře a přátele železnic (1970-1975) : časopis pro železničáře, železniční modeláře a přátele železnic (1976-1991)  
Praha : ROH - Svaz zaměstnanců v dopravě, 1951-1991 . --

změna názvu v r.1955, změna podnázvu v r.1956, 1967, 1969, 1970, 1976, změna nakl. v r.1953: Železniční vydavatelství, v r.1954 Dopravní nakladatelství, v r.1961 NADAS,

Železničář : týdeník Českých drah Týdeník Českých drah  
Praha : České dráhy, 1994- . --

V č. 1-17/1997 změna názvu: Týdeník Českých drah

### **Nepřesný záznam v České národní bibliografii a Souborném katalogu ČR**

Železničář. -- Roč. 5, č. 1 (1955)-. -- Praha : Dopravní nakladatelství, 1955-. -- sv. ; 35 cm  
ISSN 0322-8002

1x týdně 1994-

6x ročně 1991 -- 2x měsíčně 1969-1990 -- 1x týdně 1967-68 -- 1x měsíčně 1955-1966

Suplement: Železniční technika, ISSN 0322-7952

Dříve jako: Železnice, ISSN 1802-9515

V r. 1997 č.1-17 pod názvem: Týdeník Českých drah -- Podnázev od r. 1994: Týdeník českých drah -- Od r. 1994 nové ročníkování -- Přestávka ve vydávání r. 1992-1993 -- Podnázev od r. 1976: Časopis pro železničáře, železniční modeláře a přátele železnic -- Podnázev v tiráži v r.1969-75: Časopis pro železničáře a přátele železnic -- Součástí názvu v letech 1969-1970 (?) dvojciferné číslo běžného roku - - Od r. 1967 nové ročníkování -- Podnázev od r. 1967: Celostátní týdeník čs. železničářů, cestující veřejnosti a přepravců -- Další podnázev v tiráži v r.1959-66: Časopis československých železničářů -- Podnázev v tiráži v r.1955-58: Měsíčník pro zvyšování odborné a kulturně politické úrovně zaměstnanců železnic -- Vydává: Ministerstvo dopravy -- Rozsah a rozměry pro registraci: 24x16+4 s., 250/350. -- Dočasný nakl.: 1958-1976 : Praha : Ministerstvo dopravy -- 1977-1991 : Praha : Nakladatelství dopravy a spojů. -- Poslední nakl.: 1994- : Praha České dráhy

### ***Příloha č. 3: Obrazová příloha***

Předchůdci současného *Železničáře*



1 CKB (P)

**JIHOČESKÝ  
ŽELEZNIČÁŘ**

27. ledna 1989  
Číslo 4  
Roč. XXXVI  
Cena 40 h

ČASOPIS ŽELEZNIČÁŘŮ PROVOZNIHO ODDÍLU ČESKÉ BUDĚJOVICE

PROLETÁŘI VŠECH ZEMÍ, SPOJTE SE!



**Jihomoravský  
ŽELEZNIČÁŘ**

TÝDENÍK STRANICKÉHO VÝBORU KSČ PROVOZNIHO ODDÍLU ČSD BRNO

ROČNÍK XXVI      ČÍSLO 24      6. ČERVNA 1989      CENA 40 HALÉŘŮ



---

# ŽELEZNIČÁŘ

PRAŽSKÝ

ČÍSLO 1 • 3. LEDNA 1991 • ROČNÍK XX • CENA 1 KORUNA

---

ČÍSLO 1 7.-20. 1. 1992 ROČNÍK XXI. CENA 1 Kčs

# ŽELEZNIČÁŘ

PRAŽSKÝ

ČTRNÁCTIDENÍK PRAŽSKÉ OBLASTI ČSD

---

Č. 28, VYCHÁZÍ V TÝDNU OD 3. 7. DO 6. 7. ♦ ROČNÍK 3 ♦ CENA 2 Kčs

# ŽELEZNIČÁŘ

TÝDENÍK ZAMĚSTNANCŮ PLZEŇSKÉ OBLASTI ČSD

---





Celosíťový *Železničář* a zásahy vedení Českých drah (převzetí titulu v roce 1995, změna názvu v roce 1997)



Nová grafická podoba *Železničáře* vycházející z jednotného vizuálního stylu ČD

# Železničář

TIJDEKŠKOPIDY ČESKÉ DRÁHY

Číslo 21 / 21. duben 2007 / 21. duben 2007 / 21. duben 2007

## Pro letenky do pokladny na nádraží Praha Libeň

MARTINA HANÁ

V ČD otevřou na nádraží v Praze Libeň se prodávající automaty letenek nové pokladny, a lidé je mají nyní nejen v rukou, ale dokonce i v obličeji. Prodej letenek je totiž vybaven výhledově spolehlivými ČD dráhy a největší státní dopravní podnikem, který je v České republice největší společností.

Od 1. května let prodávající automaty v budovách při dojezdu na nádraží Žatec, Třinec, Votava, Štětí a Praha hlavňová postupně nahradí letenky prodávající automaty (LPA).

Nové pokladny mají podobu stojanů s dotykovými displeji, které umožní klientovi vybrat si druh letenky, nastavit si cestovní podmínky a vydat si letenku. Prodej letenek bude probíhat v režimu, který je podobný tomu, jak tomu bylo u letenek prodávajících automatů (LPA).

Automaty budou pracovat nepřetržitě 24 hodin denně. Prodej letenek bude probíhat v režimu, který je podobný tomu, jak tomu bylo u letenek prodávajících automatů (LPA).

z odboru technického zabezpečení

Nové pokladny mají podobu stojanů s dotykovými displeji, které umožní klientovi vybrat si druh letenky, nastavit si cestovní podmínky a vydat si letenku. Prodej letenek bude probíhat v režimu, který je podobný tomu, jak tomu bylo u letenek prodávajících automatů (LPA).

Automaty budou pracovat nepřetržitě 24 hodin denně. Prodej letenek bude probíhat v režimu, který je podobný tomu, jak tomu bylo u letenek prodávajících automatů (LPA).



Multimediální pokladna v ŽK Praha Libeň. Jindra Červená pracuje ve službě a prodává za ní. ČD a první letenky prodávající automaty (LPA) v České republice. Prodej letenek je vybaven výhledově spolehlivými ČD dráhy a největší státní dopravní podnikem, který je v České republice největší společností.

## Parním vlakem do pohádky

21. dubna, 21. dubna, vypraví se do pohádky spolek dětí a mládeže z Prahy a okolí. Vlakem do pohádky vypraví se do pohádky spolek dětí a mládeže z Prahy a okolí. Vlakem do pohádky vypraví se do pohádky spolek dětí a mládeže z Prahy a okolí.

## Hovoříme s náměstkem ministra dopravy a předsedou DR ČD inš. Vojtěchem Kocourkem, Ph.D. Klíčem je celoživotní vzdělávání



# Železničář

TIJDEKŠKOPIDY ČESKÉ DRÁHY, v. l. ČÍSLO 21. DUBEN 2007. 21. duben 2007. ČÍSLO 21

**Na drahách šla za svým cílem**  
Příběh Věroňky v Dječově, která hledala dělovou práci. Šla se provést. STRANA 7



**Výhodně po regionech**  
Mědiatizujeme zajímavou akcí. Nabízíme jízdenky REGIOflac. STRANA 6



**Vaše fotograf za pět set**  
Náš foto se bude hrát. Počítáme se, sestáváme foto odměny. STRANA 5

**Je tu další ročník soutěže Tvář ČD**

Rozhodli jsme v Liberci a nyní nastává na nádraží další ročník soutěže Tvář ČD. Na akci byly představeny letištní novinky a představení se účastnili příslušníci zvláštního oddělení a příslušníci, aby tak se rozhodli o vítězi. O vítězi bude rozhodnout žüri z odborníků a členů redakce. Přihlášky a další informace najdete na adrese [www.tvar.ceskedrahy.cz](http://www.tvar.ceskedrahy.cz).

**Znovu vypravíme Preventivní vlak**



OMALCOVÉ ŽELEZNÍČÁŘI. Největší lokomotivový a vrtací ČD vlak v největším množství jezdí z Prahy do Vídně. Vlakem do pohádky vypraví se do pohádky spolek dětí a mládeže z Prahy a okolí.

**Železničář v novém**

Prostředím železničářů. Železničář v novém. Železničář v novém. Železničář v novém.

## Chci spokojené cestující

Kupujeme vlaky s novými sedadly. Aby bylo u nás v čestě a štěstí.

Obzor

**OBZOR** 16 1

**Týdeník Odborového sdružení železničářů**  
**6. 1. 1997** **Ročník 8**

**OBZOR** 50

**Týdeník Odborového sdružení železničářů**  
**27. 12. 2007** **Cena 5 Kč** **Ročník 18**

číslo  
**1**  
14. leden  
1994  
Ročník 47  
Vydává  
Tiskové  
centrum  
samostatně  
odborové  
organizace  
Federace  
strojvůdců

# Zájmy strojvůdce



„ODBOROVÝ ČASOPIS  
STROJVŮDCŮ“

„Vlastní silou“

---

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČR

číslo **20**  
31. říjen 2008  
ročník 61



# FSČR

# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

---

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY