

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ** zasedalo v úterý 7. 6. 2022. Obvyklé „kolečko“ zahájil Štěpán Lev, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s. Věnoval se především jednání PV, kde se mluvilo o uprchlících, o centralizaci MTZ, o soutěžích (linka R 27 a dva soubory na Plzeňsku): „**Jak se již objevilo v tisku, linku R 27i oba soubory na Plzeňsku budou provozovat ČD, což je dobře, protože bychom jinak měli velký zásah do zaměstnanosti,**“ řekl Štěpán Lev a dále zmínil, že ČD jednají s kraji a ministerstvem dopravy o energetických s tím, že celková výše nákladů muženarůst až o 2 miliardy korun: „**K prosincové změně jízdního řádu se očekává zvyšování jízdného. Uvidíme, o kolik procent to bude, ale o dvacet procent určitě ne,**“ dodal. Štěpán Lev dále mluvil o své účasti na 6. kongresu ETF v Budapešti a na IX. sjezdu Odborového sdružení železničářů na Slovensku který se konal ve dnech 27. – 28. 5. 2022 v Rajeckých Teplicích. Informace z jednání Dozorčí rady ČD (31. 5.) poté doplnil Vladislav Vokoun.

Další z řečníků, l. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, se věnoval jednání DR ČD Cargo ve Spindlerově Mlýně, kde došlo k odvolání dvou členů představenstva: Zdeňka Škvařila a Radka Dvořáka, místo nich DR zvolila s platností od 1. 6. 2022 Martina Svojanovského a Zbyska Václavíka. „**A co se týče pozice společnosti ČD Cargo na Ukrajině, tak čelíme zvýšené poptávce po vozbě obilí a železné rudy. V rámci dalších přeprav čelíme zvýšené poptávce i u dovozu ropných derivátů, a hlavně v tuzemsku energetického uhlí,**“ uvedl a dále hovořil o tom, že také společnost ČD Cargo bojuje s rostoucími vstupy a náklady: „**Tyto náklady nebyly zahrnuty do podnikatelského plánu, nicméně stále jsme v černých číslech, byť to s sebou nese zvyšování ztráty u jednotlivých provozních zásek. Mízi mě otevřít debatu na půdě dozorčí rady (ČD Cargo) nad udržitelností tohoto segmentu. Znovu budeme muset za tento segment bojovat,**“ řekl.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic (dále SŽ), referoval o jednáních na SŽ, především ohledně stále nedořešené otázky rozpočtu C–FKSP a digitální zaměstnanecké karty. „**Stále jednáme i o tom, jak by digitální karta zaměstnance mohla vypadat, platit má od 1. 1. 2023.**“ Následně jej doplnil tajemník PV Miroslav Maicl informací o financování digitální karty zaměstnance: „**Financována by měla být pouze z C–FKSP.**“ O jednání skupiny OOPP a stejnojmenné měření měření poté informoval tajemník PV Miloš Paleček.

Telegraficky o jednání Dozorčí rady (DR) Dopravního zdravotnictví v další části jednání referovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) OSŽ. „**Dopravní zdravotnictví i přes covid skončilo v zisku. Za nárůstem mezd ve společnosti stálo především vyplacení dotačních titulů. Výrazné navyšování mezd pro letošní rok nemáme očekávat, protože letos nebudou dotační programy a ani nebudou navyšeny částky za státní pojistěnce,**“ řekla s tím, že se řešilo například nově vzniklé Call centrum pro PLS, či nedostatek zaměstnanců pro profese lékař/zdravotník. Dále se Renata Dousková věnovala situaci ve společnosti NymWag Nymburk (nečinná ZO), kde se uskutečnila úspěšná jednání se zaměstnavatelem. Následující informace se týkala společnosti RegioJet, kde účelově založená odborová centrála blokuje kolektivní vyjednávání, a společnosti Skanska, kde dochází vlivem organizačních opatření ke změně místa výkonu práce, ne všichni zaměstnanci ale s touto změnou souhlasí.

Informace o průběhu 6. kongresu ETF v Buda-

pešti podala PhDr. Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ (podrobnou informaci přinesl Obzor č. 12). Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý hovořil o aktivitách vůči MD (úprava doby odpočinku mezi směnami) a MPSV (novela důchodového zákona) a jeho informace doplnil Vladislav Vokoun, který shrnul různé varianty možného řešení novely důchodového zákona.

V další části členové Představenstva OSŽ schválili šest žádostí o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a tři žádosti o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. Dále se Představenstvo OSŽ zabývalo návrhem vzdělávacích aktivit OSŽ na druhé pololetí roku 2022 a několika dalšími organizačními záležitostmi. Závěr jednání patřil Informaci RK OSŽ a bodu různé.

■ **Ústředí OSŽ** jednalo ve dnech 8. až 10. června na výjezdním zasedání v hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích. Ústředí OSŽ zde schválilo záměr nakoupit pro OSŽ státní dluhopisy České republiky a držet je do splatnosti v roce 2025. Předpokládáný celkový výnos bude rovnoměrně zapracován do rozpočtů OSŽ na roky 2023, 2024 a 2025, pokaždé ve výši přibližně jedné třetiny celkového výnosu. „**Je velmi pravděpodobné, že zejména v souvislosti s výrazným nárůstem cen energií a celkově vysoké míře inflace budou OSŽ v nejbližší době na výdajové straně rozpočtu i přes případná úsporná opatření narůstat náklady, které budou přesahovat očekávaný meziroční nárůst příjmů z členských příspěvků. Je proto třeba podnikat praktické kroky pro zajištění dalších pravidelných a bezpečných příjmů do rozpočtu OSŽ,**“ zdůvodnil tuto transakci předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Informace ze zásadních jednání poskytli jednotliví místopředsedové či tajemníci podnikových výborů OSŽ a NeRV OSŽ (podrobněji v článku z Představenstva OSŽ a na www.osz.org).

Ing. Bc. Petr Toman, Ba (Hons) připomněl, že ZPMVCR211 v letošním roce oslaví 30. výročí své existence. Dále informoval o tzv. malých KOP u Správy železnic, o které je v letošním roce velký zájem. Zmínil se o tom, že vláda projednala snížení poplatků na státní pojistěnce.

Na jednání dále zazněla informace o vzdělávacích aktivitách OSŽ v I. pololetí 2022. V různých formách vzdělávání bylo proškoleno 269 funkcionářů základních organizací OSŽ. V září až prosinci 2022 bude uskutečněno dalších devět seminářů.

Ústředí OSŽ dále projednalo návrh na změny ve statutárních orgánech a dozorčích radách obchodních společností OSŽ Slovakia, a. s., a Pacifik, a. s. Současně zvolilo zástupcem jediného akcionáře při výkonu působnosti valné hromady v obchodních společnostech OSŽ Slovakia, a. s., a Pacifik, a. s., Radka Nekolu, l. místopředsedu OSŽ.

Ústředí OSŽ se dále zabývalo průběžnou zprávou o přípravných pracích pro přestavbu hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích. Jak informoval místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka, budou tam vybudovány apartmánové jednotky a nové koncipované hotelové pokoje apartmánového typu. Další rekonstrukce proběhly a probíhají také v objektu hotelu Ostrý v Železné Rudě a v objektu apartmánového domu „Gočár“, který je součástí areálu hotelu Lesní chata v Kořenově. V obou zmíněných objektech bude možné využívat nové vzniklé apartmánové jednotky pro letní sezonu 2022 pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky, mezi které jsou nově zařazena vnučata.

V závěrečné diskusii hovořilo mj. o sjednocení internetových stránek základních organizací podle jednotné šablony a slovo patřilo také zástupcům Revizní komise OSŽ.

–red–



Součástí akce bylo i setkání s bývalými kolegy.

O setkání seniorů byl obrovský zájem

V Děhylově na Opavsku se ve čtvrtek 16. června sešlo více než 160 seniorů z třinácti Klubů seniorů OSŽ na Ostravsku. Akci zaštilo vedení Republikové rady seniorů OSŽ v čele s předsedkyní této rady Danuší Poláškovou, ZV OSŽ Ostrava hl. n. a Regionální sportovní komisi OSŽ Olomouc.

Hlavní náplní odpoledne byly sportovní soutěže. Jednalo se o hod míčkou do plechovek, házení kroužků na cíl, odrazy míčku na pingpongové raketě a běh s tenisovým míčkem na tenisové raketě. Seniori se také setkávali se svými bývalými kole-

gy ze zaměstnání, přičemž vzpomínali na svůj život, strávený mezi kolegy. Na řadu přišla i hudební vložka, zajištěná bývalým strojvedoucím Karlem Štěrbou, který sklídl velký úspěch nejen jako zpěvák a kytarista, ale i jako výborný bavič.

Závěrečného ocenění soutěžících a předání drobných cen za jejich výkony se zúčastnil předseda OSŽ Martin Malý. „**Cením si práce organizátorů i vysoké účasti vás všech,**“ pozdravil přítomné, načež strávil v jejich kruhu celý zbytek odpoledne. Více na webu OSŽ. **Miroslav Čáslavský**



Slunce zapadlo za obzor, redakce Obzoru se tímto snímkem se svými čtenáři loučí.

Ilustrační snímek Michael Mareš

Mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS přilákaly za tři dny téměř 11 000 návštěvníků z řad široké i odborné veřejnosti

Návštěvníci si na brněnském výstavišti mohli od 7. do 9. června prohlédnout několik desítek expozic ve venkovní i vnitřní části pavilonů včetně jednotky TGV. Ta už v Brně nezažívala takový nápor jako v Praze, přesto coby společný „trojrozměrný“ exponát Správy železnic a SNCF přitahovala největší pozornost.

Pro mě osobně byla na brněnském výstavišti největším překvapením společnost ČD Cargo, ta návštěvníkům nabídla moderní lokomotivu od firmy Bombardier, moderní lokomotivu EFFI SHUNTER 1000 z CZ LOKO, nebo prezentační vůz s „náborový programem“. Byť student, tak si vyberu právě tuto společnost: lehátka před prezentačním vagonem pro mě osobně byla symbolem přívětivosti a lidskosti, i když právě nesvítilo sluníčko. V tomto případě tak nezustalo jen u hesla (Myslíme na budoucnost), ale ČD Cargo se snažilo svoji expozici oslovit

především mladé lidi a studenty. I když, zcela nepochybně, se o totéž snažily i další firmy, například České dráhy, Správa železnic, či AŽD Praha (svůj stánek zde měla i Fakulta dopravní ČVUT v Praze), ale ČD Cargo bylo díky lehkým více vidět.

Celkem jsem v kolejišti brněnského výstaviště napočítal 72 vystavujících firem (v pavilonech a na venkovní ploše) a zhruba desítku kolejových vozi-

del: TGV PSE 16 (Správa železnic a SNCF), Interjet (ČD), Siemens Vectron 193.901–6 (SŽ), 388.010–1 TRAXX M53 (ČD Cargo), lokomotivu řady 744.120–7 (ČD Cargo), prezentační vůz Hads 11 (ČD Cargo), EM 100 a MVŽSv2 (SŽ), podbižecku A922RAIL Hrochostroj, a další (traťové) mechanismy (firmy ON–RAIL GROUP, ROSTE TRADE, Procházka MP).

(Pokračování na str. 2)

Redakce Obzoru se loučí!

Tímto číslem, po 31 letech spolupráce, končí redakce Obzoru ve složení Michael Mareš, Zdeňka Sládková, Marie Bártová a Miroslav Čáslavský. Vedení redakce a vydávání Obzoru přebírá

od 1. 7. 2022 Milan Sedláček Nakladatelství a vydavatelství MiS.

Všem čtenářům děkujeme za přízeň a někdy na shledanou!

Redakce

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Členové naší společnosti vykonávají svoji práci ve svém volném čase, bez nároku na odměnu.“

Hovoříme s **JANEM PROCHÁZKOU**, předsedou správní rady Regionální úzkorozchodné železnice ve Zbýšově

Ve Zbýšově u Brna se nachází Muzeum průmyslových železnic a Regionální úzkorozchodná železnice. Můžete krátce přiblížit historii těchto dvou společností?

Muzeum průmyslových železnic začalo působit ve Zbýšově v roce 2005. O pět let později, v roce 2010, založilo společně s obcemi Zastávka, Babice u Rosic a městem Zbýšov společnost Regionální úzkorozchodná železnice o. p. s. Tato obecně prospěšná společnost se věnuje především rekonstrukci a provozování úzkorozchodné železnice mezi Zastávkou u Brna a městem Zbýšov. Od svého založení se dostala do povědomí nejen tuzemských, ale i zahraničních milovníků železniční historie.

Jaké byly začátky vaší společnosti?

Jak jsem již předeslal, společnost Regionální úzkorozchodná železnice je nerozlučně spojena s Muzeem průmyslových železnic, které bylo založeno již v roce 1991. Po několika místech působení, naposledy v Mladějově, získalo v roce 2005 prostory v lokalitě bývalých Rosických uhelných dolů ve Zbýšově, v areálu někdejšího dolu Jindřich II. Jednalo se o nehlubší černouhelný důl ve střední Evropě s hloubkou 1450 metrů, kde se uhlí těžilo do roku 1991. Kromě původních provozních budov dolu zde zůstala také tři kilometry dlouhá železniční vlečka, po které se vytěžené uhlí vozilo do nedaleké Zastávky u Brna. Za pomoci příznivců železniční historie jsme tuto vlečku odkoupili a přestavěli z rozchodu 1435 mm na úzký rozchod 600 mm. Na odkoupených pozemcích u dolu jsme rekonstruovali původní strážní domek a vybudovali další objekty nutné k depování vozidel muzea a Regionální úzkorozchodné železnice, jejich údržbě i opravám většího rozsahu.

Co všechno mohou návštěvníci muzea a úzkorozchodné železnice vidět?

Návštěvníci láká především parní lokomotiva Henschel z roku 1913, která byla za pomoci zdejších nadšenců opravena v letech 2013 – 2017, kdy byla uvedena do provozu. Za sebou obvykle vozí tři vagonky pro cestující, které jsme sami vyrobili. Kromě této parní lokomotivy jezdí na úzkorozchodné železnici také několik motorových lokomotiv a připravujeme zprovoznění další parní lokomotivy, typu BS 80, vyrobené v roce 1951 firmou ČKD Praha. Kromě toho je v areálu muzea k vidění více než čtyřicet historických lokomotiv – parních, motorových i elektrických, které ve své době sloužily na všechkých lesních drah, cihlen, dolů, kamenolomů, chemiček a dalších průmyslových podniků v bývalém Československu. Dále je v areálu muzea možné zhlédnout více než stovku vozů, které jsou zásluhou zdejších nadšenců postupně uváděny do provozu. Osobní vozy vznikají jako novostavby nebo stavby na původních rámcích a podvozích nákladních vozů.

Z toho, co říkáte, je zřejmé, že bez nadšení a úsilí členů zdejšího Muzea průmyslových železnic by provoz Regionální úzkorozchodné železnice nebyl možný.

Je to přesně tak. Členové naší společnosti vykonávají svoji práci ve svém volném čase, bez nároku na odměnu. Tou je pro ně především pocit, že vracejí do života již odepsané železniční lokomotivy, vozy a umožňují návštěvníkům radovat se z nich. Lidé k nám přijíždějí nejen z celé naší republiky, ale i ze zahraničí. Začátkem června jsme zde například uvítali skupinu anglických seniorů, kteří byli doslova nadšeni tím, že se mohli svést v našem úzkorozchodném vláčku.

Bez peněz by však i tak nebyl provoz muzea i úzkorozchodné železnice vůbec možný. Jakým způsobem získáváte potřebné finance na provoz?

Velkou podporu máme v dotacích ze strany



výše zmíněných obcí, které jsou členy naší společnosti, jakož i ze strany Jihočeského kraje, s nímž je v tomto směru skvělá spolupráce. Část prostředků pochází z členských příspěvků našich členů, ze vstupného a dalších zdrojů. Podporuje nás rovněž celá řada sponzorů a fandů železnice. Bez nezištné práce zdejších nadšenců by však nebyly ani tyto peníze nic platné.

Otázka na závěr: jaká je otevřící doba zdejšího muzea a regionální železnice?

Jízdy pro veřejnost na úzkorozchodné dráze pořádáme každou sobotu v měsíci červenci a srpnu a také v dalších termínech, které jsou zveřejněny na našich webových stránkách (reuz.cz, či mpz.cz). V ostatní dny jsou muzeum i železnice uzavřeny, je však možnost dojednat si jejich návštěvu v požadovaném termínu. Vlak jezdí v případě zakoupení minimálně třiceti jízdenek pro dospělé. Kapacita parního vlaku taženého parní lokomotivou Henschel je 50 osob, motorového vlaku až 100 osob. Kapacita motorového důlního vlaku s vozy pro horníky je maximálně 36 osob.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Na síti Správy železnic vzniknou první chytré zastávky

Správa železnic vypsalala v těchto dnech veřejnou zakázku na vybavení 15 nádraží elektronickými informačními panely, které budou součástí takzvaných chytrých zastávek. Vítěz tendru vypracuje projektovou dokumentaci a následně i zrealizuje stavební práce. Celkové investiční náklady akce dosahují 39 milionů korun.

Správa železnic je připravena zlepšovat informovanost cestujících na nádražích. Proto ve spolupráci s objednateli veřejné dopravy navrhla 15 lokalit, které vybaví novými přístřešky a elektronickými informačními panely. Na těchto místech je dnes pouze vyvěšen jízdní řád v tištěné podobě, cestující tak nejsou informováni o neplánovaných změnách v jízdním řádu, zpožděných vlacích či provozních mimořádnostech.

Chytrou zastávku bude tvořit prosklený přístřešek pro cestující, jehož součástí budou tzv. smart technologie. Kromě elektronického informačního panelu půjde o tlačítko nouze, spínané LED osvětlení, kamerový systém a také možnost nabíjení telefonů.

Každý přístřešek bude v antivandalském provedení, stejně jako dřevěná lavička s opěradlem a odpadkový koš. Součástí jeho vybavení bude rovněž informační kiosek s dotykovou obrazovkou. Cestující si budou moci zobrazit na displeji pravidelný jízdní řád, tabuli s odjezdy nebo zobrazení aktuální

polohy vlaku. K podávání akustických informací poslouží reproduktor.

V kiosku bude umístěno tlačítko nouze, které po delším stisku spustí tísňové volání. To bude možné použít v případech ohrožení, napadení, zdravotních komplikací nebo pádu osoby do kolejí. Současně v něm bude zabudována kamera pro záznam fotografie v případě poškození zařízení nebo zneužívání tlačítka nouze. Kamerový systém bude provádět záznam při každém stisknutí tlačítka nouze. Použití zmíněných dvou zařízení v zastávce značně zvýší bezpečnost cestujících, a to jak možností odhalení pachatele z pořízených záznamů, tak preventivním způsobem.

Osvětlení přístřešku bude řízeno na základě pohybu vlaku a soumrakového spínače. Tvořit je budou dvě zabudované LED svítily. Celkově je chytrá zastávka koncipována tak, aby měla velice nízký odběr elektrické energie a byla maximálně úsporná. Díky tomu ji bude možné napájet solárními panely.

Seznam plánovaných chytrých zastávek: Dolní Lhota, Dolní Lutyně, Doubravice nad Svitavou, Hostivice–Litovice, Kraslice předměstí, Liberec–Rochlice, Louny střed, Lovosice město, Měrovice nad Hanou, Proboštov, Proseč nad Nisou, Rohatec zastávka, Trutnov–Zelená Louka, Újezd u Brna, Velká Bystřice zastávka.

Tisková zpráva SŽ

Mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS

(Pokračování ze str. 1)

Venkovní expozici se svými více než 200 metry pochopitelně dominovala jednotka TGV (hmotnost 385 tun, jednotky je možné spojit do dvojic, výkon 6450 kW při napájení 25 kV 50 Hz, nebo 3100 kW při napájení 1500 V ss, maximální rychlost 300 km/h – od roku 1996, předtím 260 km/h resp. 270 km/h, celkem 342 míst k sezení).

Vystavená jednotka s číslem 16 byla vyrobena jako součást dodávky 109 jednotek pro první úsek

vysokorychlostní železnice ve Francii mezi Paříží a Lyonem a SNCF byla předána 14. 11. 1980; 26. 2. 1981 pak na ještě neotevřeném prvním úseku trati LGV Paříž–Lyon dosáhla rychlostního rekordu 380 km/h a v roce 1983 se účastnila natáčení filmu Dobrodruh s Jean–Paul Belmondem. Desetivozová jednotka od společnosti Alstom byla z běžného provozu vyřazena 9. 12. 2018 s 13 383 189 km na tachometru.

Michael Mareš

Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM rozdělil další finanční prostředky

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM se dne 15. 6. sešla ke svému pravidelnému jednání. V čele fondu zasedl poprvé jeho nový předseda Michal Krapinec, generální ředitel Českých drah.

Správní rada posuzovala celkem 12 žádostí o poskytnutí finančního příspěvku. Peníze pomohou například zaměstnancům, kteří utrpěli vážné pracovní úrazy, mladé ženě, která je po pádu na schodech odkázána ve velmi mladém věku na lůžko, nebo železničářům, kteří přišli o blízkého člena rodiny. Celkem bude mezi žadatele rozděleno 2 500 000 Kč.

„Nadační fond Železnice srdcem má moji velkou podporu. Železničáři stáli vždy při sobě a cílem fondu je právě podpora lidí, kteří pracují nebo pracovali u dráhy a ocitli se z nějakého důvodu v tíživé životní situaci. Stejně tak se podpora týká jejich rodin. Důkazem, že Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM se již zapsal do povědomí lidí, je i to, že na jeho transparentní účet přispívají jak za-

městnanci napříč celou Skupinou, tak široká veřejnost. A nesmím zapomenout ani na příspěvky z jednotlivých dceřiných společností. Za to bych chtěl všem moc poděkovat,“ říká Michal Krapinec, předseda správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Celkem už Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM rozdělil pomoc přesahující šest milionů korun.

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM byl založen v polovině roku 2020 s cílem podporovat železničáře, kteří při výkonu svého zaměstnání utrpěli úraz anebo se nikoli vlastní vinou oni sami a jejich rodiny ocitli v těžké životní situaci. Základem nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností i jednotlivců. Do fondu přispěly například i dceřiné společnosti Výzkumný Ústav Železniční, ČD – Informační Systémy, DPOV, DVI a ČD Telematika.

Lenka Voplatková,

tisková mluvčí Nadačního fondu Skupiny ČD

PŘEDSTAVUJEME

Miroslav Chalupa:

„Práce mě baví čím dál víc a nedám na ni dopustit.“

V letošním roce uplynulo třicet let od chvíle, kdy Miroslav Chalupa z Prostějova nastoupil k tehdejší ČSD do profese vlakového doprovodu. Cesta k vysněnému povolání byla v jeho případě poněkud složitější, i když ho železná dráha zajímala již od útlého dětství, kdy pravidelně jezdil s rodiči za příbuznými na Slovensko. Po skončení základní



školy vystudoval nejprve stavební průmyslovku ve Vyškově a pak již zamířil do tehdejší součásti ČSD–Drahstavu, kde hodlal vykonávat funkci mistra nebo stavbyvedoucího. Drahstav se však tehdy potýkal s vidinou svého zrušení a tak byl odmítnut.

Po odsouzení dvou let základní vojenské služby to chtěl zkoušet znovu, jenže Drahstav v té době již končil. Miroslav Chalupa se tedy vyučil pekařem, vypracoval se až na vedoucího provozu, ale ani tady nezakotvil, přestože dodnes dokáže upéct nejrůznější pečivo včetně vynikajících zákusků. Platy v oboru však byly tehdy prachmizerné a tak to zkoušel u dráhy znovu. „Velice mi tehdy pomohla tehdejší personalistka Ivana Neckářová, která mi doporučila místo průvodčího na tratích prostějovského obvodu. Poslední jsem již, nastoupil jsem, začal jsem se a již bych neměnil – do smrti budu vděčný Ivaně Neckářové za tehdejší nabídku,“ říká procítěně.

V průběhu času si Mirek Chalupa udělal zkoušky na vlakvedoucího a v této profesi slouží dodnes. „Jezdím na lokální trati z Prostějova do Džbele, z Prostějova do Cervenky a také na nočních vlacích mezi Nezamyslicemi a Olomoucí,“ popisuje obvod výkonu své služby vlakvedoucího. „Spínil se mi sen – práce mě baví čím dál víc a nedám na ni dopustit,“ svěříje se. Za třicet let, co tuto práci vykonává, se mnohé změnilo – místo vypisování papírových jízdenek nastoupily přenosné osobní pokladny, změnily se i osobní soupravy, na nichž dnes již jezdí převážně moderní vozy, mění se i organizace práce. Jedno však zůstává stále stejné a to je práce s lidmi. „Na naší trati se již většinou vzájemně známe, přesně vím, jakou jízdenku mi ten který cestující předloží a pokud se vyskytnou nějaké mimořádnosti ve vlakové dopravě, dokáži cestujícím vysvětlit problém a oni ho většinou pochopí. Pokud je někdy někdo opravdu naštvaný, snažím se i tehdy zachovat klid a domluvit se. Takřka vždycky se to nakonec podaří. Vždyť každý máme někdy dobrou a někdy zase horší náladu,“ popisuje práci s lidmi.

Členem OSŽ se Miroslav Chalupa stal hned po nastoupení na dráhu. V současné době je členem ZO OSŽ Olomouc hl. n., kde po určitou dobu pracoval jako člen závodního výboru. Ted je však, jak sám říká, prostým řadovým členem v dílenském výboru Prostějov a do ZV OSŽ přenáší své připomínky a podněty z práce vlakových čet. Hlavně však rád přiloží ruku k práci všude, kde je to potřeba – spolu s dalšími dobrovolníky se účastní jako organizátor nejrůznějších akcí, především sportovních, a rád vypomůže jinde. Naposledy to bylo začátkem června, kdy byl Mirek Chalupa jedním ze spoluorganizátorů vydařeného turistického pochodu Modrý vandr.

Pokud se týká pracovního zázemí, nemůže si Mirek Chalupa, ani jeho kolegové a kolegyně na nic stěžovat. „Máme dobrý kolektiv, vycházíme si vzájemně vstříci, a pokud se týká zázemí, máme ho přímo vzorově – vybavenou nocleznou, sociální zařízení, šatny i kuchyňku,“ říká závěrem.

Miroslav Čáslavský



Budova železniční stanice Ostružná projde v následujících měsících generální opravou.

NAVŠTÍVILI JSME

Ostružná

Železniční stanice Ostružná leží na trati Šumperk – Jeseník a je nejvýše položenou železniční stanicí na této trati (694 m n. m.). Výše na této trati leží již jen zastávka Ramzová (759 m n. m.), která je administrativně součástí obce Ostružná a je od ní vzdálená necelý kilometr. Vlaky do Ostružné a do Ramzové musejí zdolávat sklon až 30 promile. Provoz na trati byl zahájen 1. října 1888.

Poté, co byla nedávno na této trati ukončena oprava výpravní budovy v Hanušovicích, mohou se cestující na této horské trati těšit i na opravu budovy v železniční stanici Ostružná. Správa železnic vyhlásila před nedávnem veřejnou zakázku na rekonstrukci této budovy, přičemž celkové investiční náklady vyčíslila na 18 milionů korun. Práce by měly začít v červenci a jejich ukončení je plánováno na září příštího roku, celkem by tedy opravy měly trvat 15 měsíců.

Rekonstrukce budovy zahrnuje mimo jiné také demolici nevyužívaného stavědla, které přiléhá ke stanicí budově, k zemi půjdou rovněž historické, samostatně stojící veřejné záchodky, které jsou t. č. mimo provoz. „Pokud chtějí cestující použít WC, musí jít do nedaleké restaurace nebo použít záchod ve vlaku,“ říká zdejší výpravčí. Nové WC bude bezbariérové a bude umístěno přímo ve výpravní budově. Pro zaměstnance stanice



Dosavadní záchodky budou zbourány a nahrazeny novými uvnitř výpravní budovy.

vznikne nové sociální zařízení v patře budovy, kde nahradí nevyužívaný byt. „A naši současnou šatnu dostanou zřejmě k dispozici zabezpečovací,“ konstatuje výpravčí.

Podle tiskové zprávy Správy železnic by měla být v rámci oprav vyměněna stávající střešní krytina za novou, tato část opravy však byla provedena již v roce 2019, takže střecha září novou krytinou ještě před zahájením oprav. Další část rekonstrukce se týká rozvodů vody a elektroinstalace, jakož i vytápění – dosud je dopravní kancelář vytápěna elektrickými přímotopy. „Nové vytápění bude řešeno pomocí otopných deskových těles se zdrojem tepla z tepelného čerpadla vzduch–voda. Přímotopy zůstanou pouze v technologické místnosti,“ upřesňuje tiskový mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda.

Změnou projde i okolí budovy, kde přibudou nové lavičky a odpadkové koše. Samostatný přístřešek bude vybudován i pro odkládání lyží a kol. Ostružná je totiž vyhledávaným a oblíbeným cílem turistů po celý rok. Návštěvníky lákají v zimě blízké sjezdovky a běžkařské trasy, v létě pak přítažlivý terén pro silniční i horská kola, jakož i pěší túry do hor Hrubého Jeseníku, či na opačnou stranu do Rychlebských hor.

Čekárna a veřejné WC budou cestujícím po dobu rekonstrukce přístupné v mobilních buňkách, kde budou zajištěny i další náhradní prostory.

Provoz na trati a ve stanici je zajišťován za pomoci zabezpečovacího zařízení TEST, sousedními stanicemi jsou Horní Lipová a Branná. Právě Branná byla v nedávné době rovněž opravena a Ostružná se nyní těší na to, že dostane podobný „nový kabát“. K opravené stanici určitě přispěje i květinová výzdoba, která je chloubou zdejší stanice. O květiny v květináčích, rozmístěných všude kolem budovy, se stará místní výhybkářka. „Doufám, že kytičky přežijí i tu přestavbu. Cestující z nich mají radost a my, jako personál této stanice, máme radost také,“ říká výhybkář.

Miroslav Čáslavský



Provoz na trati a ve stanici je zajišťován za pomoci zabezpečovacího zařízení TEST.

ZE SVĚTA

ÖBB investují do obnovitelných zdrojů energie miliardu eur, plánují klimatickou neutralitu

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) uvedly ve své vůbec první Zprávě o udržitelnosti, že plánují investovat jednu miliardu eur do obnovitelných zdrojů energie, jako jsou vodní, větrné a fotovoltaické elektrárny. ÖBB již vyrábějí kolem 750 GWh elektřiny v devíti svých vodních elektrárnách, přičemž další jsou ve výstavbě. Zelená energie je produkována i v dalších čtyřech elektrárnách. ÖBB aktuálně provozují 45 fotovoltaických systémů a dalších 30 systémů plánují vybudovat letos, vč. systému s vyhlášenými panely pro horské regiony. Energetická strategie ÖBB obsahuje i plány na první větrnou turbínu s připojením do sítě ještě letos. Strategie ochrany klimatu směřuje k dekarbonizaci koncernu. Prvním krokem je klimaticky neutrální doprava ÖBB do roku 2030. Celý koncern ÖBB, tzn. včetně budov, bude klimaticky neutrální v letech 2040 až 2050. „Udržitelnost znamená změnit myšlenky tak, abychom již dnes činili vše pro budoucnost,“ řekl Andreas Matthä, šéf koncernu ÖBB.

–rš–

ZDRJ: https://uic.org/com

Problémy s českými patrovými vlaky v Německu

V uplynulých měsících se množily problémy s patrovými vratnými vlaky vyrobenými Škodou Transportation, které sestávají z řídicího a vložených vozů a jsou tažené/tlačené lokomotivou DB ř. 102 (u nás 380) a které jsou určeny pro provoz na trati Norimberk – Ingolstadt – Mnichov. Občas byla provozuschopná pouze jedna souprava, což si vynucovalo operativní změny. V určitém čase tak nová jednotka jezdila pouze na úseku Norimberk – Ingolstadt a na zbývajícím úseku do Mnichova jezdily jiné patrové vozy s lokomotivou DB ř. 111. Důvodem nízké disponibility byly technické problémy, které se objevily při pravidelných prohlídkách. Koncem března se situace mírně zlepšila, takže se již opět dařilo pokrývat celé rameno Mnichov – Norimberk.

Z Bahn–Report 3/2022 **Martin Hájek**

Čínané razí tunel na trati Bělehrad – Niš

Srbské železnice oznámily, že v únoru uzavřely s Čínskou železniční stavební společností (CRCC) smlouvu o stavbě 3,3 km dlouhého dvojkolejného tunelu mezi Stalačem a Djunisem, jediném dvojkolej-

VŠIMLI JSME SI

● **DO PRAŽSKÉ** integrované dopravy (PID) se od neděle 12. 6. zapojily Březnice a Krásná Hora nad Vltavou na Příbramsku a Čáslav na Kutnohorsku. Završuje se tak sloučení středočeské dopravy s pražskou MHD. V PID jsou i vlaky a MHD měst s výjimkou Kolína, Příbrami a Mladé Boleslavi.

● **NA ŽELEZNICI** se v neděli 12. 6. 2022 změnil jízdní řád. Největší úpravy jsou na Děčínsku, kde začnou výluky při cestách do Německa. Od úterý 14. 6. přišlo o několik přímých spojů do Prahy Uherskohradištsko, protože Leo Express odklonil své spoje na Ostravsko. Nejméně do konce června bude do Starého Města místo vlaku jezdit náhradní autobus. Současné soupravy Leo Expressu tam už nemohou kvůli přepnutí napájení v úseku Nedakonice – Říkonice na střídavý proud. RegioJet zavedl vlak Praha – Přemysla na hranice Ukrajiny s přestupem do Kyjeva. Skončil přímý vlak Ostrava – B. Bystrica.



● **PŘEPRAVA** výletníků s koly dosáhla téměř na úroveň roku 2019 před pandemií COVID–19. Pomáhá tomu zrušení covidových opatření, příznivé počasí a velká nabídka spojů s přepravou jízdních kol včetně několika speciálních cyklovlaků. Stabilitu zůstává i cena za přepravu kol ve vlacích Českých drah. ČD aktuálně nabízí 6800 spojů s rozšířenou kapacitou, mnohé z nich pojmuje i několik desítek jízdních kol, moderní jednotka InterJet (na snímku) umožňuje přepravu až osmi kol.



● **PŘED HLAVNÍM NÁDRAŽÍM** v Praze se objevilo nové zařízení. Z obrázku je patrné, že jde o pisoár (na snímku Petra Rádl). Stavba je zdražila a poskytuje i soukromí, což u předchozích staveb úplně chybělo. Ty také byly odstraněny a nikdo už nepozná, kde stály. Pisoár vystavělo město.



● **V RÁMCI MODERNIZACE** traťového úseku Chabařovice – Teplice v Čechách (po dokončení tu bude zvýšena traťová rychlost až na 135 km/h) tamní železniční přejezdy prochází od února letošního roku rozsáhlými úpravami, přičemž v ulici Emilie Dvořákové v Teplicích nyní probíhá výstavba nového železničního mostu (na snímku Tomáše Martínka ze dne 11. 5. 2022), čímž dojde k nahradě zdejšího železničního přejezdu a sousedního trolejbusového podjezdu (ten poslouží jako kolektor pro inženýrské sítě) novým mimoúrovňovým křížením železnice s pozemní komunikací a trolejbusovou tratí. Stavební práce započaly nejprve přeložkami inženýrských sítí, následně zemními pracemi.

Chystá se světový rekord

Na kolejích Rhätische Bahn (RhB), v oblasti Albula proběhla na začátku května v noci hlavní zkouška na vytvoření světového rekordu v délce soupravy osobní přepravy. Světový rekord je připravován při příležitosti výročí 175 let švýcarských železnic. Pokus proběhl úspěšně, když souprava se skládala z 16 souprav klasických vlaků po 4 vozech, celková hmotnost vlaku 2336 tun a jízda se uskutečnila na úseku Preda – Bergün – Thusis, při maximální rychlosti 30 km/h. Pokus o světový rekord by se měl uskutečnit v říjnu 2022 na stejné trati s 25 soupravami klasických vlaků po 4 vozech (100 vozů) o celkové délce 1910 metrů, na vlaku bude nasazeno 7 strojvedoucích.

Z Blick, 11. 5. 2022, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 25 - 16. 6. 1997

Dne 11. 6. 1997 uspořádal vedení OSŽ tiskovou konferenci. Obzor o ní informuje pod titulkem „**OSŽ varuje před dalšími restrikcemi na železnici**“. Hlavní tematické okruhy byly tři: připomínky k dopravní politice ČR, vypracované expertní skupinou OSŽ, již OSŽ chtělo vyvolat diskusi nad budoucností dopravy v ČR, dále naplňování (či spíše nenaplňování) dohod k ukončení stávky na železnici a za třetí pohled OSŽ na současnou situaci v České republice. Na tiskové konferenci byla mimo jiné kritizována dopravní strategie, kterou vypracovala vláda v rozporu se směrnicemi Evropské unie. Přestože strategie dopravy jako celek ještě ve vládě nebyla projednávána, byl totiž radě ministrů předložen materiál, který se nazývá Koncepce železniční dopravy. Jak uvedl předseda OSŽ Jaromír Dušek, byl tak porušen předemutý sled prací. Na tiskovce dále zazněla kritika špatné komunikace mezi ministerstvem dopravy a odbory a také kritika mnoha nehospodárností na dráze. Předseda OSŽ Jaromír Dušek uvedl mimo jiné, že mezi slova privatizace a likvidace je možno v případě železnice položit rovnítko, což navíc potvrzují i mnohé zkušenosti ze světa.

V reportáži ze středního odborného učiliště železničního v Praze se konstatuje, že nejbližší čtyři roky neopustí bránu tohoto učiliště jediný absolvent oboru železničář. V roce 1996 se přihlásili na obor železničář čtyři zájemci, což však pro otevření třídy nestačilo. Podle ředitele učiliště by se do náboru železničářů měly zapojit České dráhy, neboť odborníci dím v příštích letech zcela jistě budou chybět. OSŽ se o zapojení ČD do náboru učňů zasazovalo.

Na poslední straně najdeme mimo jiné článek o loučení s provozem na trati Loket – Krásný Jez, kde byla 31. 1. 1997 zahájena „dlouhodobá výlu-ka“ kvůli špatnému stavu tratě. Provoz zde již obnoven nebyl.

Obzor č. 26 – 23. 6. 1997

„**Správní rada udělala nad Českými dráhami kříž**“, tak zní titulek z první strany, informující o tiskové konferenci po jednání Správní rady ČD dne 13. 6. 1997. Správní rada uložila generálnímu řediteli ČD Ing. Sosnovi zpracovat návrh opatření na zlepšení finanční pozice Českých drah, a to s horizontem 18 měsíců. V úseku osobní dopravy to znamenalo vyrovnání cen s autobusy (ministerstvo financí bylo požádáno o odsouhlasení zvýšení cen na železnici o 50 % od 1. 7. 1997), v úseku nákladní dopravy měla získat přínést svoboda v tarifní politice, dále mělo dojít k urychlené privatizaci regionálních tratí a ke snížení rozsahu udržované infrastruktury na celostátních drahách. Úspory měla přinést i optimalizace počtu zaměstnanců neboli propouštění. Odborové sdružení železničářů tento krok nazvalo nekonceptním a nesystémovým a odmítlo je.

V rozhovoru s Jitkou Hollerovou, odstupující předsedkyní sekce Železničního zdravotnictví OSŽ, se hovoří mimo jiné o tom, že zrušení železniční hygienické služby bylo ukvapeným a nekoordinovaným krokem vedení Českých drah.

Obzor dále informuje o zastavení provozu (dlouhodobé výluce) na trati Mělník – Mšeno ke dni 1. 6. 1997. Posledním vlakem byl MOs, vedený smutečně vyzdobeným vozem 810.244 DKV Liberec.

—S—

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Ministerstvo dopravy podpoří nákladní železniční dopravce jezdící na elektřinu 230 miliony korun

Ministerstvo dopravy vyhláší výzvu pro podporu nákladních železničních dopravců v elektrické trakci za rok 2021. V dotačním programu ROCET je připraveno 230 milionů korun, které budou sloužit na kompenzaci plateb za obnovitelné zdroje energie uhrazené dopravci v loňském roce. „**Poskytování finanční podpory pro nákladní železniční dopravu v elektrické trakci vnímám jako jedno z důležitých opatření, kterým lze podpořit konkurenceschopnost tohoto ekologického dopravního módu oproti jiným druhům dopravy**“, řekl ministr dopravy Martin Kupka s tím, že s takovou finanční podporou nákladní železniční dopravy minulá Babišova vláda vůbec nepočítala. „**Na uvolnění prostředků jsem se domluvil s ministrem financí Zbyňkem Stanjurov. V této kritické době je taková pomoc nanejvýš potřebná**“, dodal ministr. Krok ministerstva vítá také výkonný ředitel sdružení ŽESNAD. Oz Oldřich Sládek. „**Oceňuji, že i přes složitou rozpočtovou situaci byla tato podpora železniční nákladní dopravy ze strany státu uznána jako potřebná. Naplňování politiky snižování emisí**

z dopravy je společným úkolem jak soukromých společností, tak státu“, uvedl Sládek.

Cílem programu je přispět k většímu zapojení železniční nákladní dopravy v elektrické trakci do přepravy zboží. Podpora spočívá v kompenzaci poplatku za obnovitelné zdroje energie, který dopravci zaplatili v částce za odebranou elektrickou energii provozovateli železniční sítě. Toto opatření má také přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy. Na program ROCET naváže trvalé osvobození dopravců využívajících elektřinu k pohánění vozidel od poplatků za obnovitelné zdroje elektřiny. Týkat se to má jak železnice či lanovek, tak dopravních podniků provozujících metro, tramvaje nebo trolejbusy. To-to opatření platí od začátku roku. Evropská komise ještě musí potvrdit, že odpuštění poplatku nepředstavuje nedovolenou veřejnou podporu. Výzvu k podávání žádostí o podporu uveřejní Ministerstvo dopravy na svých stránkách. Podmínky čerpání zůstávají obdobné jako v loňském roce.

Tisková zpráva Ministerstva dopravy ČR

PORADNA BOZP

Jelenovi pivo nelej

Jelen a obecně většina živých organismů stejně, jako my v procesu pracovním, potřebují stálý přístup k vodě. Jen my to máme poněkud složitější, protože voda musí vyhovovat hygienickým limitům stanoveným legislativou (mikrobiologické, biologické, fyzikální, chemické a organoleptické ukazatele) a zároveň je jí potřeba na pracovišti mít odpovídající množství (s odpovídající teplotou).

A protože se v kalendáři blíží léto a za okny už několik dnů je, co jiného by mohlo být námětem článku s tematikou BOZP, než **ochranné nápoje a zásobování pitnou vodou na pracovišti**. Na začátku bych chtěla znovu (a znovu...) připomenout, že se jedná o dvě zcela odlišné legislativní disciplíny, které však mnoha zaměstnavatelům a zaměstnancům dosud splývají. A jen tak mimochodem, té větě s jelenem se říká palindrom (z řeckého palindromos, běžící pozpátku), tedy věta (příp. slovo, čísla, melodie nebo symboly), která má tu vlastnost, že ji lze číst v libovolném směru a má vždy stejný význam. A světe, div se, nejdelší palindromický text v češtině obsahuje celých 435 písmen.

Pitný režim, tedy **zásobování pracoviště pitnou vodou**, řeší nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, § 53 odst. 1, *prostor určený pro práci musí být zásoben pitnou vodou v množství postačujícím pro potřeby pítí zaměstnance a zajištění předlékařské pomoci a teplou tekoucí vodou pro zajištění osobní hygieny zaměstnance*. Zjednodušeně to znamená, že zaměstnavatel svou povinnost zajištění zaměstnancům pitný režim plní už tím, že na pracovišti je přístup ke kohoutku s pitnou vodou. Z toho je jasné, že pokud pracoviště zrovna neoplývá standardními podmínkami, což obvykle nacházím na starých stavědlech nebo v objektech, které byly původně kolaudovány jako technické budovy, bude tato situace zaměstnavatel muset vyřešit jinak. Samozřejmě se může dohodnout se zaměstnanci, aby si vodu z blízkého zdroje sami přinášeli, ale ráda bych zdůraznila slovo *dohodnout*, protože **odpovědnost za vytváření bezpečného a zdravotněohrožujícího pracovního prostředí a pracovních podmínek vhod-**

nou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímání opatření k předcházení rizikům, je povinností zaměstnavatele dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (ZP). Na druhé straně nesmíme ani zapomínat, že *povinností zaměstnance je dbát podle svých možností o své zdraví*, což je nepochybně i dodržení pitného režimu (ZP § 106 odst. 4).

Ochranný nápoj se poskytuje zásadně k ochraně zdraví před účinky zátěže teplem nebo chladem – je takto definován § 8 odst. 1 již zmiňovaného nařízení vlády, a jako takový souvisí s *rizikovými faktory pracovních podmínek a s rizikovými faktory mikroklimatických podmínek*, kterými jsou právě zátěž teplem a zátěž chladem (§ 2 odst. 1). Konkrétní požadavky na typ a množství nápoje v závislosti na dalších podmínkách (zařazení do třídy práce podle celkového průměrného energetického výdeje a ztráty tekutin za osmihodinovou směnu) uvádí stejné nařízení ve svých přílohách (úplné znění legislativy dnes není problém najít na internetu).

Zaměstnavatel obvykle zásobování pracoviště pitnou vodou a ochranné nápoje řeší interním předpisem a vzhledem k tomu, že **odborová organizace má právo na kontrolu zaměstnavatele v oblasti BOZP a zároveň na to, aby s ním zaměstnavatel tuto problematiku řešil** (právo na informaci a projednání, ZP § 287), neměl by být zásadní problém odpovídající podmínky pro zaměstnance nastavit. **Odborové organizaci lze ve sporných případech doporučit i spolupráci se smluvním poskytovatelem pracovnílekařských služeb**, který poradenství ze zákona poskytuje (§ 2 vyhlášky č. 79/2013 Sb., o pracovnílekařských službách a některých druzích podnikové péče, písm. b), a tedy je povinen doporučit vhodné řešení.

Nezapomínejme, že **nedostatek tekutin je nebezpečný pro každého člověka**, bez ohledu na věk a pohlaví a taky pamatujeme na to, že žízeň není jen pocit nebo stav naší mysli, ale už hlasitě volání těla o pomoc.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP OSŽ-Ú

NÁZORY

Rušení provozních pracovníků

Rozhodnutí Středočeského kraje zrušit vlaky na některých tratích již přineslo konkrétní ovoce a zasláho do zaměstnanosti železničářů. Již jsem o tom psal, ale nyní pár dalších poznatků: v žst. Dobříš byli kvůli drastickému omezení osobní dopravy na trati v úseku Čisovice – Dobříš od 1. 4. zrušení výhybkářů. V té době samozřejmě nejezdily posilové vozy pro přepravu kol. Nyní občas o víkendu jezdí, na Dobříši prý nejprve odvěsí vůz strojvedoucí (nikoli jako za blahých časů Modřanky před změnou kompetencí průvodčí/vlakvedoucí), zajistí soupravu atd., pak jde do velké vzdálenosti výpravní přehazovat výměny, a pak se lidé na zastávkách diví, že vlaky mají zpoždění 20–30 minut! Prostě se ušetřilo.

Stejně tak byla po Boreckého rušení vlaků do Trhového Štěpánova již změněna technologie provozu Vlašim – Trhový Štěpánov a výpravní byl zrušen, takže to vypadá, že kdyby se změnilo vedení Středočeského kraje v železnici přející vedení, nebude již možno původní rozsah provozu obnov-

vit. Z Trhového Štěpánova se stalo nz. – nákladisté zastávka, protože tratě řízené dle D3 se z bezpečnostních důvodů, po sérii nehod, již nově nezrůžují. A DOZ do nejbližší budoucnosti, inflace či dopadů rusko-ukrajinské války, Správa železnic dělat asi nebude. Prý se zastavují různé projekty, ale tratě vysokorychlostní dle francouzských(!) předpisů se stavět asi budou, kdyby čert na koze jezdil. Je zajímavé, že na bratrském Slovensku se žádná technologie nikde nemění a výpravní zůstali většinou na postech byt jen pro manipulační vlak. Například se tak dělo na trati Sahy – Zvolen, pak přišlo nové vedení kraje a obnovilo osobní dopravu a hladce mohla být zavedena. U nás je SŽ prostě „lepší!“

Martin Kubík

Revoluce v železniční dopravě?

Objevil jsem v zahraničním tisku zajímavý článek, o jehož myšlenku bych se chtěl se čtenáři a fandý železnice podělit. V tisku se ve spojitosti s železniční dopravou objevují různé titulky, které dle novinářů představují revoluci v železniční dopravě. Ano, doba je překotná a tak se ve spojitosti s železnici, reliktem „19. století“, objevují přesto i takové titulky. Nyní to například bylo s tím, že ve Spolkové republice Německo, na počátku tohoto roku, vyjel ucelený vlak vybavený a spojený digitálním automatickým spřáhlem. Zajímavý nápad, ale myslím si, že „jedna vlašovička jaro nedělá“, jak se zpívá v jedné písni. Proč? Bohužel už s trochu něco pamatuji a tak vím, že již mnohokrát od 60. let 20. století se automatické spřáhlo jevílo jako vhodné zavést.

Proč si to myslím? Pokud si vzpomínám, už jako mladý jsem četl, že automatické spřáhlo je budoucností železnice, vždyť například v bývalém Sovětském svazu toto spřáhlo mají. A čas plynul, léta mi přibývala, ale to automatické spřáhlo se v evropské železniční dopravě moc neprosazovalo. Ba spíše naopak, když k nám jezdily vozy z bývalého Sovětského svazu, které nebyly převazovány, tak to působilo problémy. Na začátku a konci musel být zařazen spojovací vůz a vozy byly většinou řazený ve zvláštních skupinách s příslušnými omezeními. Pamatuji i doby, kdy i Československé státní dráhy zkoušely automatické spřáhlo. Například mezi uhelnou pávní a elektrárnami jezdily ucelené vlaky „veesáků“ (vysokostěnných vozů) ložené uhlím. A takových „výkřiků“ za roky bylo řada. Nové digitální automatické spřáhlo je samozřejmě zcela něco jiného než klasické automatické spřáhlo na dnešních nákladních vozech z Ruska a dalších železnic

Bomba ve střední Evropě

Asi všichni pamatujeme, jak po Listopadu se všude psalo heslo Zpátky do Evropy. Po nějaké desítkě let se usoudilo, že už tam jsme, někteří dokonce tvrdili, že jsme v Evropě byli pořád, tak proč se tam vracet. Víme, jak to bylo myšleno, a tak po letech se nám neukáže příznivý pohled, jak si v té Evropě vedeme.

Skoro každý byl v cizině, a pokud to bylo na západ od nás, tak se jistě svezl nějakým vysokorychlostním vlakem, v Itálii, Francii, Španělsku i jinde se jezdí 300 km/h a někdy i rychleji. Rychlejší vlaky bohužel mají i země, které s námi dříve patřily do sovětského bloku, rychleji se jezdí v Polsku, Maďarsku a dokonce i v Srbsku, které dokonce ani není v EU.

A jak si vedeme my? Podle nejnovějšího čísla

„ČD pro Vás“ prý pendolína budou nejen bezpečnější, ale i rychlejší. A to bude po vybavení pendolín zabezpečovačem ETCS. Takže po 1. květnu 2025 budou pendolína na vhodných úsecích infrastruktury připravená na provoz rychlostí až 200 km/h. Bohužel, přestože ta předchozí věta zní bombasticky, tak je třeba uvést, že u nás sice na vhodných úsecích infrastruktury budou vlaky připraveny na 200 km/h, ale v celé trati Tanger – Rabat už pár let vlaky jsou nejen připraveny, ale jezdí 320 km/h. Kdyby někdo nevěděl, kde je Rabat, tak je to v rozvojové zemi, v Africe, v Maroku.

To je důvod spíš ke studu, nebo myslíte, že máme být na naší železnici hrdi, myslíte, že po 30 letech jsme už v Evropě? Možná nejsme ani v Africe, že?

Petr Rádl

Nz. Postřekov již není nz.

Správa železnic před časem zbavila Postřekov manipulační koleje, kde se mohlo nakládat dřevo, zbytky výměny č. 1 ještě leží na bývalém zhřeví ve směru na dopravnu D3 Klenčí pod Čerchovem.



Chodové se v Postřekově nezaprout ani na zastávce. A když máte štěstí, uslyšíte v obci chodské nářečí.

Budova zastávky v Postřekově je opravena a poblíž kolejí je pěkný záhumenek, takové dříve byly běžné. Poblíž zastávky je nádražní ubytovací hostinec. Postřekov je centrem chodské pospolitosti, v obci je muzeum chodských krojův bývalé škole. Postřekov leží na trati Domažlice – Pobežovice – Bělá nad Radbuzou – Planá u Mariánských Lázní. Jedná se o dlouhou regionální trať, kde je provoz řízen poněkud kuriózní D3. Třeba žst. Bělá nad Radbuzou je stanicí přilehlou pro směr na Poběž-



Ostatky amputované výměny č. 1 v Postřekově, stav 9. 5.

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

Upozornění pro dopisovatele! Změna adresy

V souvislosti se změnou vedoucího redaktora Obzoru, jímž se od 1. 7. 2022 stává Milan Sedláček, se mění i e-mailová adresa pro zaslání příspěvků. Nová adresa je: **osz.obzor@email.cz**

Připomínáme, že vzhledem ke zdražení poštovních poplatků již **nebudeme zasílat honoráře poštou**. Pokud jste tak ještě neudělali, sdělte, prosím, redakci číslo svého bankovního účtu, případně si můžete domluvit vyzvednutí honorářů osobně v pokladně OSŽ-U v sídle OSŽ v Praze 9 - Vysočanech, Na Břehu 3, tel. 737 275 110. Děkujeme. **Redakce**

z východu. Nově se propojí nejen mechanicky, ale i napájecí, vzduchové a datové vedení. Bude to však akce velmi nákladná. Dle údajů DB se v Evropě jedná asi o 490 tisíc nákladních vozů a 17 tisíc lokomotiv. Odhad nákladů DB, asi 6,5 až 8,5 mld. eur. A co přirozená obměna? Kdy začnou z výroby vyjíždět nové vozy s digitálním automatickým spřáhlem a kdo rozhodne, co se starými vozy s klasickým spřáhlem? A jak by to bylo s vozy pro osobní přepravu? Asi, v rámci kompatibility, by i ty musely být nahrazeny, příp. staré osobní vozy „převybaveny“ novým digitálním spřáhlem. Otázka vyvolává další a další otázky. Samozřejmě by to ulehčilo těžkou lidskou práci posunovačů, ale úplně bez posunovačů by to myslím taky asi nešlo. Jak dalece s novým digitálním automatickým spřáhlem počítají majitelé vozů v ČR? A nedopadlo by to jako s vlečkami? Než nové digitální automatické spřáhlo, nebude lepší opustit železnici a přejít na silnici? Ne, jak to vlastně s tou revolucí v železniční dopravě opravdu bude? **Stanislav Hájek**, Pardubice

Krupka–Bohosudov

Žst. Krupka–Bohosudov, dříve Bohosudov (Maraschein) je v současné době generálně rekonstruována, výpravní budova byla nově opravena v typizované barvě nové Správy železnic s naddimenzovaným logem na budově a podivně šedivé barvě, čímž budova zcela ztratila punc původní budovy Ústecko–teplické dráhy (A.T.E.). Je to škoda, protože moc původních budov A.T.E. typu, jako je v Bohosudově, není. Podle všeho budou vybudována v Bohosudově nová nástupiště vpravo od výpravní budovy směrem k přejezdu, takže budova se ocitne na okraji. Nechce se ani věřit, že ještě v 80. letech byla v budově nádražní restaurace, nyní zde není ani pokladna a čekárna, ač má vyznačenu otevírací dobu, byla za mě přítomnosti (26.3. v 17.30 h) uzavřena.

Problém současných budov jsou nejen trvale uzavřená WC, ale nyní i uzavřené čekárny, ač mají být dle vývěsek otevřeny. Totéž se mi stalo v únoru ve Slavonicích či Bečově nad Teplou. Patrně Správa železnic není schopna otevírání čekáren zajišťovat. V době, kdy dráha ještě byla nerozděleným podnikem, bylo to jiné. Běda, když výpravní ráno ve 4 h neotevřel čekárnu před dělnickým vlakem, stížnost řešil náčelník! Nyní si SŽ najímá na téměř všechno outsourcingové firmy a výsledek pozná každý sám. Dělá potřebu do koutů u stanic a sedí na zemi a v zimě. A víte, že již v roce 1871 byla přes Bohosudov trať doukolejná? Ano, Rakousko–Uhersko byl moderní stát již tehdy. A tato modernita se táhla od hranic s Itálií až na konec Rakouska–Uherska u Brodů – daleko za Lvovem, v dnešní bojem zmlitané a rozložené Ukrajině. Všude bylo kulturní nádraží s WC a hostincem. **Martin Kubík**



Žst. Bohosudov: nikdo neví, kde vlak zastaví, ale zato ví, že budova patří dle loga SŽ, stav 26. 3.

Jak je to s koši v elefantech opravdu

Článek o koších na odpady ve vlaku jsem psal podle zkušenosti cestujícího, který jezdí oběma typy Elefantů. Takže opakuji. Pokud je koš pod oknem, kam si mimochodem sedává 90 procent cestujících, tak do koše pohodlně dosáhnou jak osoby u okénka, tak osoby do chodbičky; řeknou „s dovolením“ a do koše hravě také dosáhnou. Velikost koše pod oknem nikdy neomezovala prostor na mé nohy (jsou docela dlouhé– moje výška je 185 cm). Pokud jde o modernější typ s koši do uličky, tak na ně těžko dosáhne osoba sedící u uličky a vůbec nijak a nikdy nedosáhne osoba od okénka. A to nemluvě o nepříliš povedeném otvírání, spíš zpackaném, přičemž se často s rámušem vysype obsah z koše do uličky. To se za nikdy 70let ježdění s ČSD a ČD u košů pod okny nikdy nestalo.

Zkrátka nejlepší je do vlaku nasadnout a věci si vyzkoušet. To bych udělal já, než bych se pustil s někým do diskuse o nějakém faktu. Pokud se někdo řídí názorem a ne fakty, pak zjištění pravdy je obtížné až nemožné. **Petr Rádl**



ČD Železniční muzeum tak, jak je mnozí známe. Mezi vystavenými mašinkami a dalšími exponáty plno zvědavých návštěvníků a zájemců o historii naší železnice.

Čtvrt století muzejnictví v Lužné

Na samém začátku to byl dobrý nápad skupiny nadšenců, pořádat v areálu bývalé výtopny společnosti Buštěhradské dráhy v Lužné u Rakovníka výstavy se zaměřením na historii naší železnice. V roce 1999 na tento nápad navázaly České dráhy, a. s., založením svého ČD Železničního muzea. Myslím, že lepší prostor pro tuto činnost by se hledal jen velice těžko. Areál výtopny, který se nachází jen pár set metrů od železniční stanice Lužná u Rakovníka, zprovoznila společnost Buštěhradské dráhy v roce 1871. Až do sedmdesátých let minulého století se zde prováděly opravy a údržba parních lokomotiv. S masivním nástupem dieselové trakce u ČSD se zde přeshlo na opravy lokomotiv motorových. Po roce 1989 však nastal drastický pokles zejména nákladní dopravy a s tím i malá potřeba motorových strojů. Zaslouhou opravdových fandů naší železnice i tehdejšího vedení ČD, a. s., se podařilo zachovat tento krásný areál na pokraji kvítkolátských lesů pro naši železnici.

O víkendů 11.–12. 6. se proto v Lužné u Rakovníka konala slavnostní akce „25 let muzejnictví v Lužné“. Dlužno říci, že po oba dva dny připravili organizátoři této akce pro návštěvníky muzea opravdu atraktivní program. Dvakrát denně probíhalo na točné před rotundou komentované „točení lokomotiv“. Do okolí muzea (Nové Strašecí, Rakovník, Krupá) se rozjely nostalgické vlaky vedené parními mašinkami. A k vidění toho zde bylo opět spousta. Po úzkorozchodném oválu se ne-

únavně proháněla dieselová mašinka, plno bylo u modelového kolejiště i v celém areálu muzea mezi jednotlivými exponáty parních, elektrických a motorových lokomotiv a zrenovovaných železničních vozů. K nabrání nových sil a vstřebání nabývaných zážitků bylo možno se občerstvit v obou restauračních vozech. K umocnění celkové příjemné atmosféry přispělo po oba dva dny i slunečné počasí. O nevšedním zájmu obecnostva svědčila opět zaplněná místa k parkování u areálu muzea. Jen s obtížemi jsem našel skulinku pro svůj motocykl.

Do ŽM v Lužné jezdím již přes patnáct let i několikrát v roce. A pokaždé zde člověk nalezne něco nového. Stačí za hezkého počasí nasednout na motorku, pokochat se jízdou přírodním parkem Džbán, a zhruba po hodině už mohu vstřebávat onu zdejší zvláštní atmosféru. Za to, že můžeme i dnes obdivovat funkční parní a další mašinky, patří poděkování všem někdejší i současným šikovným zdejšími pracovníkům. Rád bych zde jmenoval alespoň pány Ing. Rachotu a Ing. Kaplana. Přejme proto jejich následovníkům, aby úspěšně navázali na práci svých předchůdců a aby ČD ŽM žilo i v dalších letech. Pro tuto práci, ač, nestačí být jen dobře jazykově vybaven, či se honosit řadou absolvovaných několikátých denních kurzů v USA. Pro tuto práci musí být člověk především železničářský „srdcař“. Tak hodně zduaru do dalších let, plno dobrých nápadů a spoustu spokojených návštěvníků.

A. K. Kýzl

Poslední vlak brněnským Severem – 60 let od zániku staré Tišnovky

Letos v květnu uplynulo 60 let od zastavení provozu na úplně posledním úseku staré Tišnovky, původní železniční tratě Brno – Tišnov – Havlíčkův Brod. Ta musela v padesátých letech minulého století ustoupit mladší trati, která dnes patří k důležitým spojnicím naší železniční sítě. Na poslední části staré Tišnovky z brněnského hlavního nádraží přes Zábřovice do Králova Pole byla doprava zastavena právě 31. 5. 1962.

„Akce k připomenutí 60. výročí zániku staré Tišnovky se v sobotu 28. 5. 2022 vyvedla nad očekávání dobře. Měli jsme štěstí, vše klaplo včetně počasí. A co nás nejvíce překvapilo, byla účast. Komentované procházky po stopách staré Tišnovky se zúčastnilo neuvěřitelných více než 600 účastníků,“ uvedl Ing. Jiří Kotrman jeden z organizátorů akce a spoluautor knihy s názvem „Poslední vlak brněnským Severem – 60 let od zániku staré Tišnovky“, která mapuje historii i poslední dny Tišnovky, přesněji její části z brněnského hlavního nádraží přes Zábřovice do Králova Pole. Severem je myšlena dnešní městská část Brno sever, zahrnující čtvrtě Zábřovice, Husovice a Černá Pole, po jejímž územím tento úsek staré Tišnovky převážně vedl.

Vedle výstupu zájemců na násep u bývalého mostu na Vranovské ulici proběhl i netradiční křest nové knihy v parku Tišnovka. Místo šampaňským byla kniha pokřtěna jízdou modelové parní lokomotivy. Kniha obsahuje podrobnou historii a popis trati od prvních plánů na postavení železnice, přes její stavbu, provoz, zrušení, až po pozůstatky zachované do dnešních dnů. Na šestnácti stranách formátu A3 určitě zaujme čtenáře i originální plán trati z prvních let 20. století. Kapitola „Stará Tišnovka včera a dnes“ obsahuje 43 historických snímků, z nichž řada je publikována poprvé, u některých jsou pro porovnání i fotografie dnešního stavu. Neméně zajímavá a netradiční je i kapitola „Vzpomínky na starou Tišnovku“, kde byl dán prostor řadě pamětníků, kteří vzpomínají na časy, když stará Tišnovka ještě jezdila. I tuto kapitolu doplňují historické fotografie, z nichž mnohé se představují veřejnosti poprvé.

Kniha má 230 stran formátu A4, celá je vytištěna na křídovém papíře a je již v prodeji v některých knihkupectvích v Brně i v tradičních prodejních železniční literatury v Praze. Autory knihy jsou Jiří Kotrman, Jiří Ambros, Ivo Pallich a Martin Maleček.

—mmč—



Snímek Jiří Kotrman

Na vlnách internetu s VPN Family

Datujte během léta 3 měsíce za cenu jednoho

Nemáte ve svém telefonu internet? Přinášíme vám 3 GB dat měsíčně na celé léto za neuvěřitelnou cenu. **S datovým tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte od teď až do konce srpna jen 212 Kč a s Internetem v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2 jen 239 Kč.**

Letošní léto se ve VPN Family opět ponese na vlnách internetu. V červnu a červenci získáte vybraná data zdarma a zaplatíte je pouze za srpen. Ve VPN Family – O2 můžete využít tuto nabídku i na Internet v mobilu M (1,5 GB FUP) za 135 Kč, a pokud se ve VPN Family – O2 rozhodnete objednat tarif větší než 3 GB dat, získáte na něj slevu 206 Kč za každý měsíc v červnu a červenci. Akci můžeme využít všichni, kteří na svém čísle nemají aktivní internet minimálně v květnu.



Máme dobrou zprávu také pro ty, kteří již data s VPN Family – O2 mají. Při navýšení vašeho



stávajícího tarifu získáte slevu až 45 % z ceny tarifu na červen a červenec.

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet v mobilu vám zjednoduší život např. díky mapám, chatu, vyhledávání spojení a můžete také posílat své fotky z cest rodině a přátelům.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Na portále je umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!

FISAIC – fotografové v Pardubicích

První červnový víkend, poprvé po třech letech, kdy nás všechny ohrožoval koronavir, se členové skupiny foto ČZS FISAIC zúčastnili fotografického semináře v Pardubicích, v ateliéru profesionálního fotografa Petra Moška. Po příjezdu tam v pátek večer proběhlo jednání skupiny, které vedla výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová (vedoucí skupiny Jan Týč byl z účasti na semináři omluven), prezentaci 38. mezinárodní výstavy foto FI-SAIC ve Svitavách, která se konala v říjnu r. 2021, zajistili Ing. Ivan Gavenda a Miroslav Čarek.

Poté se konala velmi zajímavá přednáška Luboše Zavadila (profesí překladatel), který je z Pardubic a který mimo jiné fotografeje a píše knihy. Přednáška byla zaměřena na historické železniční lokomotivy a byla doprovázena prezentací dokumentárních fotografií autora. Železnice je jeho záliba, velký koníček, nikoli profese, přesto byli všichni účastníci překvapeni touto přednáškou na vysoké profesionální úrovni.

Na závěr se promítalo deset nejlepších fotografií od každého účastníka semináře, které si všichni přivezli v digitální podobě. Fotografové své fotografie měli možnost komentovat, aby ostatnímu přiblížili, jak a kde jejich fotografie vznikly.

V sobotu dopoledne proběhlo fotografování turnaje v softbalu družstev dětí na pardubickém spor-

tovišti. Děti hrály s velkým zápalem a fotografové je s velkým zápalem fotili. Dopoledne se tentokrát ještě fotilo na místním koupališti Cihelna, které je v současné době před rekonstrukcí a je z technických důvodů pro veřejnost zavřeno, ale poskytl mnoho zajímavých motivů a fotografických záběrů, včetně objednané modelky. Večer si účastníci připravili výběr fotografií, které se průběžně hodnotily a upravovaly pod vedením lektora Petra Moška.

V neděli dopoledne se prezentovaly výsledné fotografie semináře. Příští seminář fotografů se plánuje na podzim a všichni věří, že ho už žádná pandemie neohroží.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC,



Fotografování objednané modelky. Snímek Petr Moško

SPORT

MČR železničářů v orientačním běhu

Ve dnech 6. a 7. června proběhlo v Jizerských horách MČR železničářů v orientačním běhu. První den čekal na 47 účastníků sprint, který proběhl v tanvaldském sídlišti a na přilehlých loukách s re-mízky. Ve slunečném počasí se závodníci úspěšně vypořádali s delší trati ve svažitém terénu.

Druhý den byl na programu závod na klasické trati, postavený v okolí hotelu Lesní chata v Kořenově. K náročnému jizerskohorskému terénu s typickými žulovými balvany, hustým podrostem a bázinami se přidával déšť. Trať, připomínající množstvím kontrol spíše middle (je kratší a má více kontrol a méně voleb postupů), tak důkladně prověřila fyzickou i mapovou dovednost všech závodníků.

Nejnáročnější byl závod pro závodníky nad 60 let. Ti z důvodu možné kvalifikace na USIC běželi stejnou trať jako mladší kategorie H45 resp. D45. Zvládli to však se ctí a zaslouží tak velké uznání.

Celkové výsledky – kombinace obou tratí:
D21: 1. Eva Marková, OPT Olomouc, 2. Barbora Muchová, OŘOD východ, 3. Kateřina Smolíková, OŘOstrava.
D45: 1. Helena Otrusínová, AŽD Praha, 2. Lenka Paurová, OSŽ–Ú, 3. Jiřina Reichlová, OŘOD východ.
D60: 1. Jana Tomanová, důchodce ČD, 2. Alena Hudečková, důchodce SŽ.
H21: 1. Zdeněk Šabatka, RSM Hradec Králové, 2.

Michal Tihon, RSM Hradec Králové, 3. Ondřej Paleček, člen OSŽ.

H45: 1. David Nehasil, GŘ SŽ, 2. Ondřej Svoboda, ČD Telematika, 3. Miroslav Lot, OŘ Ústí nad Labem.
H60: 1. Josef Juřenik, důchodce ČD Cargo, 2. Stanislav Toman, důchodce ČD, 3. Pavel Souček, důchodce ČD Cargo.

Ing. Martin Štrtr



Tři nejlepší muži ze seniorské kategorie.

Mistrovství železničářů v bowlingu +45 let

Ve dnech 9. – 10. 6. 2022 se konalo v Plzni mistrovství železničářů nad 45 let. První den se hrálo 8 her a druhý den finále 6 her, kdy se výsledky obou dnů sčítaly. Hrlo se v poklidné atmosféře, snad i v příjemném prostředí. Hráči měli čas i na prohlídku krás denní i noční Plzně. Ubytování v hotelu Continental si všichni velice chválili. Výsledky u všech odpovídaly úrovni MČR. V ženách se na 1. místě s převahou umístila mladá důchodkyně z Carga Svatava Závadská s náhosem 2418 bodů. Druhá se umístila Jana Málková, ZAP Brno s 2261 bodů a na třetím místě Hana Pechma-

nová, člen OSŽ, bývalé Dopravní zdravotnictví s 2237 bodů.

U mužů zvítězil David Holý, člen OSŽ s náhosem 2646 bodů, druhý byl Josef Kefurt, důchodce ČD Depo Č. Budějovice s 2594 bodů a na třetím místě skončil Zdeněk Pírk, ČD, OŘOD střed s 2513 bodů. Po vyhodnocení a vyhlášení výsledků, předal Ing. Týr, techn. nám. OŘ Plzeň, poháry a dárkové koše vítězům, ostatním poděkoval za dobré reprezentování železničářů a popřál všem šťastnou cestu domů.

V. Kesl