

## Z aktuálních událostí

■ **Jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ** se v Praze 24. 5. zabývalo mj. otázkou počtu delegátů na sjezd OSŽ, který se bude konat v příštím roce. „Počet aktivních členů OSŽ, ale i seniorů, se stále mění, pokud jde o počet delegátů sjezdu a zastoupení jednotlivých oddělení, bude o tom řada jednání nejprve v Představenstvu OSŽ.“ řekl předseda RRS Kurt Mužík. Místopředseda RRS Karel Hybš podal informaci o stavu členské základny, potřebě předávání informací z jednotlivých Klubů seniorů pro prezentaci na webových stránkách a kriticky zmínil velkou chybovost v údajích zaslaných základními organizacemi, které se týkají počtu členů, ale i adres a názvů jejich organizací. Hovořilo se i o náplni dvoudenního setkání v Rajecových Teplicích 1.–3. 9. 2016, kde se sejdou RRS s pozvanými předsedy základních organizací, které mají Kluby seniorů.

Místopředseda RRS Alois Malý (a zároveň místopředseda Rady seniorů ČR) hovořil o přípravě sjezdu RS ČR v příštím roce a potřebě navrhnout do RS ČR své zástupce za OSŽ. Na závěr jednání proběhlo obvyklé „kolečko“, kdy jednotliví členové rady informovali o aktivitách a připravovaných, nebo již realizovaných, akcích ve svých klubech seniorů.

■ Na 33. jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC, s. o.**, v Praze 26. května se vystřídalá hodně hostů. K těm prvním patřil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který se účastnil téměř celého jednání, další pak byli náměstek GŘ pro řízení provozu Ing. Josef Hendrych, personální ředitel GŘ Ing. Pavel Koucký s Ing. Hanou Khouctovou a Bc. Jitkou Dolejšovou, dále ředitel odboru komunikace GŘ Mgr. Jakub Ptačinský s Ing. Jitkou Čechovou a Bc. Evou Matějovou.

Po diskusi bylo rozhodnuto, že svolání obou Republikových rad k tématu problematiky dalšího postupu SŽDC při zavádění dálkového řízení provozu z Centrálního dispečerského pracoviště bude zatím odloženo. Z přijatých úkolů zůstává otevřena otázka začlenění Hasičské záchranné služby SŽDC do novelizace zákona o drahách, který má postoupit do druhého čtení v Parlamentu ČR, a zakotvení dráží HZS v připravované novelizaci zákona chybí.

Předseda OSŽ Bc. Pejša informoval mj. o tom, že Řídicí výbor schválil převod budov na SŽDC, převod zaměstnanců by měl být k 1. červenci, nejspíše k 1. srpnu. Dále zmínil i termín konání VII. sjezdu OSŽ, který by podle jeho názoru mohl být i v listopadu příštího roku.

V další části jednání uvedl personální ředitel GŘ SŽDC Ing. Koucký hosty z odboru komunikace GŘ, kteří přišli členům PV představit možnosti spolupráce na projektu „Tým SŽDC“.

Předseda PV Mgr. Martin Malý představil hostům z odboru komunikace, vedené ředitelem Mgr. Jakubem Ptačinským, členy PV, kteří zastupují jak jednotlivé oblasti, tak řízení provozu a infrastrukturu v SŽDC.

Náměstek GŘ Ing. Josef Hendrych hovořil o problematice zapojování řízení provozu do CDP. Uvedl, že do rutinního provozu již přešlo dálkové řízení na trati Zdice – Rokycany, další krok se chystá v úseku Česká Třebová – Kolín. Hovořil pak o některých specifických technických problémech, mimo jiné o tom, že Česká Třebová a Pardubice do CDP zapojovány nebudou. Velké diskuse se podle jeho slov vedou o způsobu řízení Masarykova nádraží s ohledem na přestavbu zhlaví a Negrelliho viaduktu.

■ Dne 7. června se konalo v sídle OSŽ další pravidelné zasedání **Představenstva OSŽ**. V rámci informací ze zásadních jednání hovořil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša o jednání na ministerstvu dopravy (24. 5.) ohledně programu OPD2 k nákupu železničních kolejových vozidel. Uvedl, že podle vyjádření mnoha právníků by se mohlo jednat o nedovolenou podporu. Další osud projektu mají v rukou ministerstva financí a místního rozvoje.

Na jednání Představenstva OSŽ zazněla informace, že Představenstvo ČD, a. s., jako Valná hromada společnosti DVI na základě výsledků výběrového řízení rozhodla o jmenování nového člena představenstva DVI, kterým se stala od 6. června 2016 paní Blanka Havelková. Tuto informaci následně potvrdil mluvčí ČD.

K bodu týkajícímu se jednání tripartity a novele zákoníku práce se dostal předseda ASO Bohumír Dufek, který se členy představenstva diskutoval jak o samotné novele, tak konkrétně i o novelizaci paragrafu týkajícího se kolektivního vyjednávání.

V tradičním „kolečku“ informací ze zásadních jednání hovořil jednotliví místopředsedové OSŽ, mimo jiné Martin Malý podal informace k přechodu zaměstnanců od ČD k SŽDC a o administrativních věcech souvisejících s převodem zaměstnanců. Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval o situaci u společnosti OHL ŽS Brno, kterou označil „za velmi kritickou“.

Představenstvo se dále zabývalo žádostmi o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem a také návrhem příprav VII. sjezdu OSŽ v roce a doporučilo, aby Ústředí OSŽ schválilo posun termínu konání sjezdu OSŽ v roce 2017 na měsíc listopad 2017.

■ V době uzavírky tohoto čísla Obzoru, ve středu 8. června, zasedal **Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.**, tentokrát za přítomnosti pěti hostů z vedení Českých drah. Nejvzrušenější diskuse byla k otázce častého přetěžování vlakových čet, přičemž členové PV poukazovali na to, že podle jejich názoru zaměstnavatel zneužívá možnost nařizování přesčasů. Hovořilo se i o převodu části zaměstnanců k SŽDC a o navrhovaných změnách v opravárenství. Blíží informace z jednání najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org). -red-



Stanice Rantířov leží v malebném údolí řeky Jihlavy. Přijměte pozvání od výpravčí Štěpánky Smrkové na návštěvu rantířovské železniční stanice na straně dvě tohoto čísla.  
Snímek Michael Mareš

## Jsme vděční za to, že se můžeme sejít a povykládat si o naší práci, kterou jsme milovali a máme ji rádi dodnes

„Chceme, aby železničáři věděli, že stále pro železnici žijeme a zajímáme se o ni,“ těmito slovy zahájil Vladimír Kutý z Ostravy v pořadí již 27. setkání absolventů Střední průmyslové školy Železniční v České Třebové z roku 1954 (v letech 1954–1994 se absolventi scházeli jednou za pět let, od roku 1997 každý rok), na nějž byla pozvána i redakce Obzoru. „Jsme generace železničářů, která se narodila v období velké průmyslové krize třicátých let dvacátého století. Dětská léta jsme prožili v době nacistické okupace a ani poválečná doba nebyla až do našeho odchodu do důchodu zrovna nejlepší. S tím vším jsme se ve svém životě museli

vypořádat,“ dodal hlavní organizátor setkání absolventů českotřebovské průmyslovky z roku 1954, dvaosmdesátiletý Vladimír Kutý. Setkání absolventů se konalo tradičně první červnový čtvrtek (2. 6. 2016) v restauraci Falus v České Třebové. Vladimír Kutý ve svém projevu připomněl, že v padesátých letech minulého století, tedy v době, kdy českotřebovskou průmyslovku studovali, se železnice potýkala s obnovou válkou poničené železniční sítě a nedostatkem pracovních sil. „Ministerstvo dopravy se tehdy zaměřilo na získání mladých pracovníků a jejich vzdělávání. Tak vznikla nová profesní – provozní dorostenecká, to bylo jednoruční

seznamení se všemi odděleními železničního provozu. Byla to záležitost na dnešní poměry nevídaná, ale velmi prospěšná,“ poznamenal Vladimír Kutý. „A tak jsme v letech 1949 a 1950 vstoupili do služby k ČSD. Na každý měsíc jsme obdrželi plán v jednotlivých odděleních – staničních, strojních, či traťových údržby. A podotýkám, že i povšechné poznání bylo velmi důležité pro naše studium. Já osobně jsem se toužil stát výpravčím a také jsem se jim stal a do dneška železnici žiji. Mně se o tom občas i zdá,“ dodal Vladimír Kutý s úsměvem. (Pokračování na str. 2.)

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „V budoucnosti by již nádraží neměla být ostudou obcí a měst, ale naopak jejich vizitkou.“

Hovoříme s **DANEM ŽOKEM**, ministrem dopravy České republiky

Koncem května jste oznámili, že po schválení vládou rozhodli i řídicí výbor Českých drah o převodu budov a pozemků v majetku Českých drah na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Týká se to přibližně 1500 objektů. Co v současné době ještě zbývá učinit k dokončení tohoto převodu?

Nemůže být převod budov za zmíněnou sumu napaden ze strany jiných dopravců na železnici? Hovořilo se i o možnosti prodeje nádraží do soukromých rukou.

Privatizovat nádražní budovy v žádném případě nehodláme, nabídka ze strany soukromníka sice byla učiněna, o její realizaci jsme však vůbec neuvažovali. Pokud se týká námitek některých soukromých dopravců, konkrétně Radima Jančury, o neférovosti prodeje, je to jen plané gesto. Zmíněnou cenu ohodnotil a schválil znalec v tomto směru a následně byla tato částka posouzena i ze strany Evropské unie, přičemž bylo konstatováno, že se nejedná o nedovolenou veřejnou podporu, a že částka je odpovídající.

Jaký bude hlavní efekt převodu budov ke státní organizaci?

Ještě do konce tohoto roku by SŽDC měla proinvestovat řádově půl miliardy korun na nejn nutnější opravy, které se v této době jeví jako nejnáléhavější. Půjde zejména o opravy omítek či oken, nátěry, zvelebení čekáren a jiné podobné opravné práce. V dalších dvou letech by se mělo opravovat zhruba šedesát budov, které modernizaci potřebují nejvíc, konkrétně například nádraží v Jihlavě, Mladé Boleslavi, Českých Budějovicích a Přelouči. Současně se bude pracovat i na dokončení řízení, týkajícího se schválení stavebních povolení u projektů, které byly připravovány ze strany Českých drah. V budoucnosti pak bude přikročeno i k opravám a zlepšení vzhledu dalších nádraží a nádražních budov. Je to velice důležitý krok nejen ve směru k cestujícímu a ke zvýšení kultury cestování po železnici, ale i ve vztahu k obcím a městům, neboť mnohá nádraží dnes kazí jejich vzhled. V budoucnosti by již nádraží neměla být ostudou obcí a měst, jak tomu v mnoha případech bohužel dnes je, ale naopak jejich vizitkou. To je jeden z hlavních efektů, který převod budov k SŽDC přinese. Další z nezanebatelných efektů je fakt, že na tyto opravy bude možno využít i peněz z EU, což ze strany ČD bylo možné jen v omezené míře.

Jak se převod majetku od ČD k SŽDC projeví ve vztahu k zaměstnancům Českých drah, kteří se touto agendou zabývají?

Pokud se týká zaměstnanců Českých drah, konkrétně RSM, ti převod majetku prakticky nijak nepocítí. Budou pouze organizačně a administrativně převedeni od jedné organizace (ČD) k jiné organizaci (SŽDC). Náplň jejich práce i jejich další povinnosti zůstanou nezmě-



neny. Nezměněn zůstane i jejich počet. Jejich převod k SŽDC předpokládám v průběhu měsíce července, nejspíše srpna tohoto roku.

**Nedotkne se změna v majetkovém vlastnictví nějak negativně Českých drah jako národního dopravce, například omezením jejich služeb, či nutností platit nějaké poplatky, například podobně?**

České dráhy budou využívat vše co dosud v nezměněné míře a nezmění se ani podmínky k tomuto využívání. Naopak, Českým drahám se uvolní ruce k tomu, aby mohly své prostředky více využívat ve prospěch svého hlavního účelu – jako operátor poskytovat a zkvalitňovat své služby v oblasti přepravy cestujících. Současně se Českým drahám bude lépe dařit splácet své dluhy, což přispěje k jejich stabilitě na dopravním trhu a umožní jim to připravit se na Evropskou unii požadovanou liberalizací veřejné dopravy, která nás v dohledné době čeká.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

## Praha je sídlem Generálního sekretariátu USIC

OSŽ zaznamenalo historický úspěch. Delegáti Kongresu USIC v bulharské Albeně ocenili dlouhodobě vysokou spolehlivost a organizační schopnosti OSŽ v mezinárodním železničářském sportu a výsledkem byla jednoznačná volba České republiky sídlem Generálního sekretariátu USIC. Jak uvedl delegát kongresu, nyní již generální sekretář USIC Miroslav Kaprálek z mezinárodního oddělení: „V sedmdesátileté historii USIC jsme v pořadí třetí země, po Rakousku a Holandsku, která má ve vedení organizace významné postavení ve funkci generálního sekretáře.“ „Úspěch je současně významným oceněním kvalitní spolupráce a přístupu národních železničních společností ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., a SŽDC, s. o., a znamená zvýšení prestiže nejen OSŽ, ale také těchto společností a státní organizace v zahraničí,“ připomněl Vladislav Vokoun, 1. místopředseda OSŽ.

Volba ovšem přináší i nové závazky a úkoly při řízení mezinárodního sdružení, které má velmi silné historické základy a do jeho činnosti je zapojeno velké množství železničářů z evropských i mimoevropských zemí. Zejména v této

době, kdy je uváděn do praxe nový organizační a finanční model se výrazně zvyšují nároky na práci ve sdružení. Vlastní průběh voleb byl neobvyklý a mimořádně dramatický. Přítomní delegáti z 23 zemí nezvolili ruského delegáta, který byl jediným kandidátem do funkce Prezidenta USIC, což není v historii sdružení zcela běžné. Viceprezidentem byl zvolen Dominique Paget z Francie, který bude současně vykonávat funkci prezidenta do příštích voleb. Prezidentem CTT (technická komise) zvolili delegáti Günthera Johansena z Dánska a funkce pokladníka zůstala ve Švýcarsku.

Na Kongresu byl oznámen zájem dalších tří států o členství, konkrétně Lotyšsko, Rumunsko a Srí Lanka. Je tedy předpoklad dalšího rozšíření sdružení USIC ze stávajících 24 zemí, konkrétně i v oblasti Asie, kde by přibyl další člen vedle Indie, Ažerbajdžánu a Kazachstánu. Při projednávání kalendáře mezinárodních mistrovství USIC na následující období převzala ČR organizaci mistrovství ve Futsale, které se uskuteční v termínu 11.–15. 9. 2017 v Brně. Předběžně je k účasti přihlášeno 15 zemí. MO OSŽ



Na snímku delegáti kongresu, zleva Miroslav Kaprálek (ČR), Dominique Paget (Francie) a Ilja Vdovin (Rusko).



# Jsmo vděční za to, že se můžeme sejít a povykládat si o naší práci, kterou jsme milovali a máme ji rádi dodnes

(Pokračování ze str. 1)

Čtyřlété studium začali v roce 1950 na SPŠŽ (Střední průmyslová škola železniční) v Lounech. „Po dvou letech byla ale naše škola přeložena do České Třebové (v roce 1952 tam byl dokončen nový internát), a pak to byla nejkrásnější doba studií. Ubytování i studijní podmínky byly velmi dobré, byl tam vynikající profesorský sbor a hlavně nezapomenutelní odborní učitelé – Rezníček, Vrátil a Černík. Mohu říct, že tato škola nám dala mnoho pro náš život u železnice.“

Mladí absolventi se pak v roce 1954 rozprchlí po republice – nastoupili podle „umístěnek“ do železničních stanic, Vladimír Kutý například do Hluboček, a po vykonání autorizační zkoušky sloužili převážně jako výpravčí vlaků. „Uvádím záměrně sloužili, protože i naši otcové chodili do služby. Přece práce u železnice byla vždy službou,“ neopomíne Vladimír Kutý zdůraznit. „A od výpravčích jsme pak postupně přecházeli do funkcí dispečerských, náčelníků/přednostů železničních stanic, provozních oddílů, správ drah či na ministerstvo dopravy – tam se nakonec dostali čtyři naši spolužáci a jeden z nich, Ing. Svěd, byl svého času ředitelem investičního odboru. A některých nás

pracovali na vlečkách v různých podnicích.“

Jak v závěru svého projevu Vladimír Kutý poznamenal, všichni sloužili železnici celé své profesní období. „Přes všechny ty problémy jsme zůstali Československým státním drahám (Českým drahám) věrni. Dokladem toho nechtě jsou tato naše setkání.“ Pro zajímavost: pan Vladimír Kutý byl jediným, prvním a posledním, přednostou v železniční stanici Ostrava-Vítkovice, kde působil od roku 1965 (stanice Ostrava-Vítkovice byla slavnostně otevřena 26. 5. 1967) až do svého odchodu do důchodu 31. 10. 1994.

Z původního počtu 93 absolventů Střední průmyslové školy železniční z roku 1954 je dnes už většina po smrti (55), z žijících 38 absolventů jich do České Třebové ze všech koutů republiky dorazila nakonec necelá polovina (17). „Tak už to bývá: někdo se omluvil, že musí hlídat kočky, někdo je nemocný, někdo leží v nemocnici. Léta přibývají a s nimi i neudhy,“ konstatoval Vladimír Kutý s tím, že příští rok se ale zase první červnový čtvrtek v České Třebové sejdou. „A já věřím, že se nám to podaří i v roce 2020 u příležitosti 75 let školy,“ dodal závěrem.

Michael Mareš



Absolventi železniční průmyslovky z roku 1954 se od roku 1997 scházejí každý rok.

## Výpravčí pomůže handicapovaným

Dobročinnost s prověřkou vlastních sil spojil třebušický výpravčí Lubomír Kučera, který v srpnu objednal na kole celou republiku, aby čtyřem handicapovaným Chomutovanům usnadnil život. Za 21 dnů (od 8. do 28. 8. 2016) ujezdí symbolických 2016 km. „Prvním impulsem byla skutečnost, že letos slavím padesátiny a chtěl jsem, abych se za sebe mohl s hrdostí ohlédnout. Proto mi přišlo jako velmi naplňu-

jící pomáhat lidem, kteří jsou zdravotně handicapovaní,“ říká. Příjemcem darů ve formě konkrétních pomůček budou čtyři Chomutované – nevidomý muž a tři těžce zdravotně postižené děti. Město Chomutov už zřídilo transparentní účet 9090217/0100, na který je možné posílat peníze. Díky sbírcce, kterou bude Lubomír Kučera na své cestě republikou propagovat, mají být pořízeny konkrétní pomůcky pro život. –mm–

## PŘEDSTAVUJEME

### Pavla Packová: „Jsem ráda, že mohu zkušenosti předávat dál.“

Poradíš mi? Prosím tě, ukaž mi, jak se tohle dělá? Podobné otázky dostávala předsedkyně ZO OSŽ Vysočina Pavla Packová předtím, než ji napadlo založit pro železničárky z Jihlavy a okolí kroužek „kreativního tvoření“. „Já jsem takový tvořivý blázen,“ směje se. „Holky za mnou pořád s něčím chodily, až si toho všimla jedna z mých kolegyně a povídá: založte si kroužek. Tak jsem nad tím popřemýšlela a řekla si –no to by nebylo vůbec špatné. Prostředí tady mám, v zasedácké volně místo je, tak proč ne!“



Pavla Packová ve vlastnoručně ozdobném tričku.

Jako všude jinde, i v Jihlavě pořádají odbory různé sportovní soutěže pro své členy, jenže fotbalky a bowlingy byly spíše mužskými aktivitami. „Pro ženy byla ta činnost tak nějak opomíjená, tak jsem si řekla, že zkusím udělat něco i pro ně.“

Spolu s kolegyněmi výpravčí Štěpánkou Smrčkovou založila Pavla Packová kroužek kreativního tvoření. V minulosti absolvovala řadu kurzů, na mnohé z nich má i certifikát. Teď se snaží předat nabyté zkušenosti dál. „Je jen dobře, že někdo chce vidět, jak se co dělá a jsem ráda, že to mohu předat dál. A holky to nadchlo, jsou rády, že si něco vyrobí pro sebe nebo i jako dárky pro své blízké.“

Když Pavla Packová vypráví, čím vším se ve svém volnu zabývá, chvílemi jí vůbec nerozumím. Výrazy jako patchwork (sešívání různobarevných látek tak, aby vytvářely geometrické vzory) či enkaustika (malířská technika starově-

kého antického původu – v podstatě jde o malování voskem pomocí žehličky) slyším poprvé. Abych se vůbec něčeho chytla, zmiňuji plnění a háčkování. „Něco uplést, ušít, uháčkovat, to je na dlouho, spíše vybíráme činnosti, které se dají stihnout za odpoledne,“ odvětví. „Je nás celkem asi deset; ženské si pokláboš a zároveň něco vytvoří. Dělalý jsme například velikonoční věnce a před čtrnácti dny potisk triček. V plánu mám drátkování, enkaustiku, korálkování, před Vánoci pak vánoční věnce, svícny, svičky,“ dodává s tím, že ona sama má „tvoření“ za ohromný relax. „I když nemám čas a jsem unavená, sednu si a udělám si nové náušničky (smích).“

Přiznám se, že mi přišlo až neskutečné, že v tak hektické době se mají lidé vůbec čas sejit. „To víte, že i my ten problém máme (úsměv), takže vždycky jako komandující obhlídnu, který ten termín by vyhovoval všem. Ale zrovna na ta trička nás tady bylo asi jen šest. Tak jsme se domluvily, že to uděláme ještě jednou, a že třeba přijdú i ty holky, které byly tehdy v práci a nemohly.“

Každá legrace něco stojí, ani kurzy pořádané Pavlou Packovou nejsou výjimkou. „Zatím to dělám ve své režii, ale nějaká to korunka by určitě bodla,“ říká s tím, že v zásadách pro čerpání Sociálního fondu je samozřejmě pamaťováno i na zájmovou činnost, ale zrovna v případě OR Brno to zatím v zásadách není. „Přislibili mi ale, že když budeme chtít něco pořádat i v příštím roce, že to do těch zásad dopracují,“ dodává s nadějí.

Pavla Packová uzavírá i o výměnách zkušeností na mezinárodním poli v rámci FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničáři). „Určitě kroky jsem už podnikla, ale i kdyby nám to nevyšlo, i kdyby nás v tom nikdo nepodporoval, tak bych to pro ty holky dělat dál,“ dodává odhodlaně. Celkem má ZO OSŽ Vysočina i s důchodci kolem 300 členů od všech tří velkých zaměstnavatelů (ČD, ČD Cargo, SŽDC).

Nedá mi to, abych se závěrem nezeptal na to, jak v Jihlavě vnímali snahu omezit jízdní výhody pro zaměstnance SŽDC? „Řekla bych, že se nekonaly vážnější diskuse, možná i proto, že jsou jízdní výhody garantované do roku 2017, ale osobně si myslím, že by to mělo být zachováno. Lidé tady stále berou dráhu jako jeden celek a tak by to mělo zůstat i dál. Všichni se přece podílíme na tom, že přepravujeme cestující.“ Michael Mareš



Stanicí Rantířov projíždí i několik rychlíků, několikrát za den tady probíhá křížování vlaků, at už rychlíků, nebo rychlíků s osobními vlaky.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Rantířov

S nadsázkou by se dalo říct, že Rantířov (trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí) je železniční stanicí ověřenou mnoha tituly – přinejmenším zvláštním oceněním a pamětním listem. V soutěži o titul Nejkrásnější nádraží ČR 2014, pořádanou Asociací Entente Florale CZ – Souznění, o. s., Plzeňskou dráhou, o. s., Mikroregionem Konstantinolažeňsko a ŽelPage, o. s., totiž před dvěma lety rantířovská stanice získala zvláštní ocenění za zachování tradičního výrazu budovy Českomoravské transverzální dráhy a za odpovědnou péči o stanici a její okolí ve spolupráci s týmem „Za nádraží v Rantířově krásnější“. Navíc stálá komise Senátu pro rozvoj venkova této stanici, jako finalistovi 8. ročníku soutěže o titul Nejkrásnější nádraží ČR 2014, udělila i pamětní list.

„Jinak tady nic zvláštního není,“ směje se výpravčí Štěpánka Smrčková. „V okolí je hodně rekreačních chat, kam přes léto a na víkendy jezdí zejména lidé z Jihlavy. Hodně turistů sem pak chodí pěšky z Jihlavy, tady si dají pivo, zmrzlinu, a zase jedou vlakem zpátky. Rantířov je takový vyletělý cíl pro Jihlavany,“ dodává s tím, že nádraží prokouklo i díky místnímu spolku (Za nádraží v Rantířově krásnější), který vyčistil a upravil parčík vedle nádraží.

Dokonce i vlaků tady jezdí hodně (v jízdním řádu napočítáte 39 osobních vlaků), stanici projíždí i několik rychlíků, několikrát za den tady probíhá křížování vlaků, at už rychlíků, nebo rychlíků s osobními vlaky.

Budova nádraží v Rantířově je obydlená, čekárna otevřená, stanice prostě pulsuje každodenním životem. Nad pokladním okénkem jsou vystavené pěkné železniční artefakty – návštěvní lampy a signální trumpetky. „To jsou všechny pozůstatky ze zdejší stanice, ale já tu dobu

nepamatuji, protože jsem předtím sloužila v Dobroníně, než totamzruší. Někteří z těch propriet jsme dali Richardu Cilovi do muzea v Telci. I tady to možná vypadá jako v muzeu, ale myslím si, že někde takových věcí mají více.“

V železniční stanici Rantířov jsou tři koleje, z toho dvě dopravní a jedna manipulační, v minulosti zde bývaly i vlečky, které jsou poslední dobou nevyužívané. „V Rantířově jsem od roku 2007, ale ještě jsem viděla manipulační na vlečce třikrát, tak je to hodně. Pak jsem byla několik let na mateřské a od návratu do práce už manipulační na vlečce nebyl,“ vypráví Štěpánka Smrčková.

Vloni v Rantířově proběhla rekonstrukce kolejových obvodů, stavba řešila náhradu kolejových obvodů sloužících ke kontrole volnosti kolejí za počítače a také novou kabelizaci. Projekt byl spolufinancován EU z Fondu soudržnosti a byl dokončen v roce 2015. „Tři měsíce to trvalo, ale je tady kompletně nová kabeláž. Klasická reléovka zde ale zůstala,“ dodává Štěpánka Smrčková.

Důvodem vzniku Rantířova byl v dávných dobách (první písemný záznam pochází z roku 1359) brod přes řeku Jihlavu a pak také stříbrné doly, které se v okolí v minulosti nalézaly. Ves měla původně zemědělsko-hornický ráz, býval zde pivovar, lihovar a škrobárna.

První vlak přijel do Rantířova 3. listopadu roku 1887. Rantířovem vede okružní pěší trasa KČT (tzv. Jihlavský okruh), na známý vrch Čeřínek (turistická chata) je to z Rantířova 10,5 km, na Křemešník 22,5 km po červené, v Rantířově u nádraží začíná zelená pěší trasa KČT směrem Kaplešv. Antonína 3 km. Rantířovem vede i okružní cyklotrasa 5215. Michael Mareš



Plecháč, hytlák a patro patří už léta ke koloritu tratě 225, a platí to i po nasazení nových motorových vozů řady 841 Stadler na této trati. Na snímku souprava osobního vlaku 8354 tvořená elektrickou lokomotivou 242.261-6, vozem druhé třídy se služebními oddíly (82-46 253-6 BDsee) a patrovým vozem řady Bdmteoo (26-18 1149-2).

## ZE SVĚTA

### Nový design u PKP Cargo

Většinu zákazníků železničních nákladních dopravců to bývá celkem jedno, pod jakou značkou a v jakých barvách jejich dopravce jezdí, pokud jeho služba a cena odpovídají požadavkům. Manažerů mnohých dopravců to však vidí jinak. Jen si vzpomenete např. přejmenování DB Cargo na Railion, poté na DB Schenker Rail a nyní opět na DB Cargo. Polské PKP Cargo si sice ponechává své jméno, ale mění svůj design. Místo modré a zelené se nově lokomotivy objevují v barvě šedé a červené. Rovněž první nákladní vozy tohoto dopravce byly vidět v tomto barevném provedení. Z ER, 2/2016, zpracoval –sh–

### Kambodžské železnice opět přepravují cestující

Cestování železnicí není nic mimořádného. V Kambodži však prožívá svoji renesanci, protože osobní přeprava zde začíná svůj „come-back“. Opět po desetiletích byla uvedena do provozu železniční linka osobní přepravy a to linka mezi hlavním městem Phnom Penh do asi 270 km vzdáleného Sihanoukville. Z Trends der Zukunft, 18. 4. 2016, zpracoval –sh–

### Užší spolupráce mezi železnicemi Tchaj-wanu a Japonska

Železniční společnost Tchaj-wanu (Taiwan Railways Administration, TRA) a Enoshima Electric Railway Co. Ltd. (EER) z Japonska

## VŠIMLI JSME SI

● NEVŠEDNÍ ZÁŽITEK si mohli vychutnat ve čtvrtek 1. června v podvečerních hodinách cestující a návštěvníci hlavního nádraží v Olomouci. Operní zpěvačka Jana Šelle zde spolu se sólistou Národního divadla v Praze, tenoristou Michalem Mačuhou, a klavíristkou Jelenou Noskovou zazpívala operní árie z oper Don Giovanni, Zerlina, Figarova svatba, či La zebník Sevilský. Olomoucká nádražní hala byla doslova „narvána“ nadšenými posluchači, z nichž mnozí si nechali ujet i „svůj“ vlak, aby si mohli vychutnat nádhru operního zpěvu. Projekt se uskutečnil díky podpoře Olomouckého kraje, Českých drah, statutárního města Olomouce, Univerzity Palackého v Olomouci a dalších sponzorů. Vážná hudba na nádraží zazněla také 5. května v Přerově, 26. května v Šumperku a další vystoupení se chystá na nádraží v Zábřehu na Moravě (13. června) a v Prostějově (29. června)



● V RÁMCI OSLAV 700 let narození císaře a krále Karla IV. byly v neděli 5. 6. vypravěny tři páry parních vlaků relace Praha-Smíchov – Karlštejn. Snímek Martina Kubíka zachytil plzeňskou „Šlechtičnu“ klubu IMC při průjezdu žst Revnice ve 14.00 hodin. Oslavy pokračovaly na Karlštejně, kam dorazil i dvou denní královský průvod z Prahy.



● I PŘESTO, že „zamračené“ nejsou již nasazovány v pravidelném provozu, občas zaskočí letmo, jako 31. května na R 1242 Praha hl. n. – Protivín – České Budějovice. Snímek Martina Kubíka zachycuje zelenou, původně šumperskou, nyní pražskou 749.264-8 (původně T 478.2058) míjící vjezdové nástupiště žst. Revnice, krátce po 16. hodině. Rychlík byl místně opožděn, patrně z důvodu špatných povětrnostních podmínek – silná bouře v Praze.



● O POSLEDNÍM květnovém víkendu se na pardubickém letišti konala již 26. Aviatická pouť za účasti více než 30 tisíc návštěvníků. Mnoho z nich využilo pro cestu na tuto událost vlak. Stálo se již z tradice, že České dráhy zajišťují nejen posílení pravidelných vlaků mezi Pardubicemi a Chrudimí (pro cestující do zastávky Pardubice závodisté), ale také kyvadlovou dopravu „letištním expresem“ ze zastávky závodisté na letiště po vojenské vlečce. Na této kyvadlové dopravě byly nasazeny dvě Regiony, které jezdily zhruba každých 20 minut od 9 do 18 hodin. Hrubým odhadem přepravily za oba dny 9500 cestujících. Někteří spoje doslova praskaly ve švech, jak zachycuje snímek Martina Hájka. Cestující rovněž oceňovali nízkopodlažní nástup, což usnadňovalo mj. přepravu kočárků, kterých se převezlo mnoho desítek. ČD tak potvrdily, že si dokážou poradit i s takovými mimořádnými požadavky na přepravu.

obnovily na začátku května na jeden rok dohodu, že cestující budou dostávat výhody, které povedou k nárůstu počtu cestujících vlakem mezi oběma zeměmi. Tato dohoda byla poprvé uzavřena v roce 2013 a týká se vybraných tratí, např. v obvodu Tokia. TRA se tak snaží zvýšit spolupráci s japonskými železničními společnostmi. Naposledy tomu tak bylo např. v únoru 2016, kdy byla obdobná dohoda uzavřena mezi TRA a Shikoku Railway Co.

V loňském roce Tchaj-wan navštívilo 1,62 mil. návštěvníků z Japonska, řada z nich pak cestuje kvůli historickým pokladům železnice na Tchaj-wanu.

Z China Observer, 14. 5. 2016

### Speciální ceny v IRE

Od února 2016 zavedla Deutsche Bahn ve vlacích Interregio-Express (IRE) na lince Berlín –Hamburk speciální ceny, které jsou zaměřeny na určité cestující a jsou limitovány, a to ve výši 14,90 eur. Jízdenky lze koupit jen na internetu a jsou o 5 eur levnější, než byly stávající ceny. Měly by být nabízeny po celé jarní a letní období.

Je to reakce DB na ceny v dálkových autobusech na této lince, kde jsou ceny i poloviční než ve vlacích IRE.

Z Eisenbahn-Revue 3/2016, zpracoval –sh–



Obzor č. 23 – 11. 6. 1991

Úvodní článek Obzoru č. 23 obstaral předseda OSŽ Zdeněk Škop svým zamyšlením nad blížící se celostátní konferencí OSŽ. Její svolání uložil I. řádný sjezd OSŽ proto, aby posoudila a schválila dopracované stanoviny Sdružení. Konference měla například rozhodnout o umožnění dvojího členství (tj. v OSŽ a ještě jedné odborové organizaci).

Článek „V infrastruktuře vše při starém“ shrnuje závěry ze sekce OSŽ odvětví 13 (traťové hospodářství), které bylo rozšířeno o členy ústředí zastupující další odvětví infrastruktury (sdělovací a zabezpečovací techniku a elektro) a také o zástupce ministerstva dopravy a Ústředního ředitelství ČSD. Účastníci zasedání kritizovali mimo jiné indexový způsob snižování počtu pracovníků, požadovali oddělení infrastruktury od obchodní provozní činnosti a dořešení postavení podniků MTH (Mechanizace traťového hospodářství) ve struktuře ČSD. „Zástupci železničářů se ani na tomto jednání nedozvěděli perspektivy svého odvětví, ani co pozitivního dělá FMD pro urychlené dořešení kompetenci a tudíž pro vysvětlení postavení s. o. ČSD ve státě,“ konstatuje se na závěr článku.

V reportáži, „Výzkumný ústav dopravní v Žilíně v totální krizi“ se dočítáme o problémech, s nimiž se potýká tento výzkumný ústav od změn, které nastaly po revoluci; jde především o nedostatečnou koncepci, malé zakázky i sociální nejistoty zaměstnanců.

Článek „Potřebujeme solidaritu“ informuje o tom, že celostátní konference OSŽ projedná i návrh na zřízení fondu podpory členů OSŽ, jehož účelem bude v první fázi podporovat členy OSŽ především při nezáviněné ztrátě za-

městnání, ve druhé fázi, po získání dostatečných finančních prostředků do fondu, by měl pomoci i členům OSŽ, kteří se dostanou do tíživé životní situace.

Obzor č. 24 – 18. 6. 1991

„Kolektivní smlouva schválena, boj pokračuje“ je titulke článku předsedy OSŽ Zdeněka Škopa, shrnující situaci po podpisu kolektivní smlouvy ČSD. Předseda OSŽ připomněl, že OSŽ před závěrečným projednáváním použilo originální způsob připomínkování – uveřejnilo návrh KS v Obzoru a dalo tak možnost všem zájemcům se k němu vyjádřit. „Dohodnutá kolektivní smlouva na rok 1991 obsahuje skutečné maximum, co se dalo v této době dosáhnout. Mnoho oprávněných nároků železničářů nebylo prosazeno, ale boj neskončil, pokračuje a bude pokračovat tak dlouho, dokud nebude práce železničářů spravedlivě ohodnocena,“ uvádí předseda OSŽ.

V článku z dvoudenního jednání sekce 24 (elektro) OSŽ ve Štrbě se můžeme dočíst mimo jiné, že členové této sekce měli připomínky k podepsané kolektivní smlouvě ČSD především proto, že se nepodařilo prosadit do KS zkrácení pracovní doby u elektromotů trakčního zařízení. Po diskuzi a vysvětlení problematiky členové jednání přijali názor, že zkrácení pracovní doby nebudou prosazovat, protože by to u některých výkonných jednotek způsobilo značné problémy v obsazování turnusů i ve finančních nákladech.

Obzor č. 24 přináší dále mimo jiné článek z besedy s představiteli železničářských odborů Francie, který porovnává platové a sociální podmínky železničářů obou železnic, článek zamýšlející se nad dopadem dopravní činnosti na přírodní a životní prostředí či postřehy ze Všeobecné československé výstavby. Zdeňka Sládková

Centrální dispečerské pracoviště Praha

V prvním květnovém týdnu se postupně přestěhovala veškerá dispečerská pracoviště Oddělení operativního řízení Praha z budovy v Křižkové ulici v Praze 8 do nové budovy CDP v Praze 9 na Balabence. Přestěhování se uskutečnilo podle podrobného časového harmonogramu, který pečlivě připravilo vedení CDP tak, aby nedošlo k prodávání v operativním řízení vlakové dopravy. O této změně a o nových telefonních číslech provozních dispečerů byly včas informovány všechny složky SŽDC a všichni dopravci, provozující drážní dopravu na trati SŽDC.

Po desátileté let, kdy provozní dispečer řídili vlakovou dopravu z budovy v Dlázděné ulici (formou papír – tužka – telefon s kulatým číselníkem), mají dnes moderní pracoviště, dokonale vybavená spojovací a počítačovou technikou, odpovídající 21. století.

Nechť se CDP Praha na Balabence daří, vždyť i samotný historický název je spojen s železniční dopravou. Usledost s tímto názvem vlastnil úspěšný majitel mezinárodní dopravní firmy Karel Anton Ballaben, který ji koupil v 80. letech 18. století a později postoupil společnosti Rakouské severozápadní dráhy ÖNWB (Österreichische Nordwestbahn) pro výstavbu

trati a železniční stanice Praha Libeň dolní nádraží (budova je dosud patrná nedeale křižovatkou Palmovka). Jíří Vlašánek

Vychází nové číslo Vědeckotechnického sborníku ČD

Na www.ceskedrahy.cz v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika najdete již 41. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah, které přináší příspěvky ze všech oblastí drážní dopravy. Sborník vychází dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů.

Ve 41. čísle sborníku najdete 11 příspěvků, mimo jiné od prof. Ing. Václava Cempíra, Ph.D. – Ing. Evy Zákorové Kvalita osobní železniční přepravy a liberalizace přepravního trhu v České republice, příspěvek Ing. Kateřiny Štěpánkové Návrh optimalizace zpoplatnění dopravních cest v zájmu rebalance přepravních výkonů či příspěvek Ing. Josefa Schrottera Železniční přejezd – krizová místa v dopravě. –red–

INFORMACE

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlcích osobní přepravy společnosti DB AG

S účinností od 12. června 2016 se zavádí ve vlcích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. Tato omezení platí od 12. června do 10. prosince 2016, kdy budou nahrazena novým zněním.

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních

výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Šárka Pupíková, GR ČD, a. s. DB

PRÁVNÍ PORADNA

Podpurný fond OSŽ

Podpurný fond Odborového sdružení železničářů (dále jen „PF OSŽ“) je výrazem solidarity členů OSŽ a dalších fyzických a právnických osob. Jeho účelem je podpořit členy OSŽ, respektive jejich rodinné příslušníky, při tíživých sociálních situacích, na jejichž zmírnění jejich finanční a hmotné prostředky nestačí. PF OSŽ je majetkem OSŽ, právo hospodaření s ním má Představenstvo OSŽ.

Žádost o přiznání dávky z PF OSŽ musí být adresována na OSŽ – ústředí, ekonomicko-sociálnímu oddělení OSŽ (dále jen „ESO OSŽ – ústředí“) prostřednictvím příslušného závodního výboru základní organizace OSŽ (dále jen „ZV ZO OSŽ“), kde je nebo byl zadatel členem OSŽ. Žádost o přiznání dávky z PF OSŽ musí být řádně vyplněná, potvrzená ZV ZO OSŽ, včetně stanovení doporučené výše dávky z PF OSŽ. Uvedenou žádost je třeba doložit písemnostmi, které jí dokumentují. Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ jsou evidovány na ZV ZO OSŽ a na ESO OSŽ – ústředí, které předkládá po ověření a zpracování důvodové zprávy žádosti k rozhodnutí Představenstvu OSŽ. O přiznání dávky, její výši nebo možné opakovanosti rozhoduje Představenstvo OSŽ na základě žádosti podané žadatelem (členem

OSŽ), případně jeho rodinným příslušníkem. Představenstvo OSŽ při projednávání a rozhodování o přiznání dávky přihlíží k vyjádření příslušného ZV ZO OSŽ. ESO OSŽ – ústředí sdílí písemné stanovisko Představenstva OSŽ žadateli a příslušnému ZV ZO OSŽ. Hospodářsko-finanční oddělení OSŽ – ústředí zabezpečuje vyplácení jednotlivých dávek z PF OSŽ ve spolupráci s funkcionáři OSŽ – ústředí a funkcionáři příslušné ZO OSŽ.

V případě možnosti mohou ZV ZO OSŽ zasílat finanční příspěvek do PF OSŽ na účet číslo:

35–2000264339/0800

Žádáme všechny ZV ZO OSŽ a jejich předsedy, aby v rámci možnosti ZO OSŽ přispívali finanční částkou do PF OSŽ. V případě, že ZV ZO OSŽ nepřispěje do PF OSŽ, Představenstvo OSŽ je připraveno, v souladu se Statutem PF OSŽ, tuto skutečnost zohlednit při schvalování žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ.

Luděk Šebřle, analytik rozborář

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí



„Brejlovec“ 754.039-6 přivezl pětivozový vlak 8109 z Českých Budějovic do Nového Údolí. Do roku 1945 nekončila trať zarádem, ale pokračovala do stanice Haidmühle ČSD/DRG a dále do Passau. To je pryč asi natrvalo, všechny snahy na obnovu německá strana smetla ze stolu, a kdyby neobnovila společnost IZtalbahn provoz Passau – Waldkirchen – Freyung, byla by vytrhána i ta.

Šumavské lokálky, jak dál?

Tak jsem opět navštívil šumavské lokálky. Je konec května, a jestli budou ČD, a s., od nového GVD dopravcem i nadále, nevím nikdo, ani někteří zaměstnanci ČD, a s., jichž jsem se dotazoval.

Nejistota a zmar. Chaotické výluky. Takový je stav na lokálce v této době. Například při výlucce Nové Údolí – Černý Kříž v týdnu od 23. – 27. 5. odjížděla NAD z Nového Údolí o 10 (!) minut dříve, než je pravidelný jízdní řád. Pokud přijde turista na čas odjezdu a nemá zjištěn odjezd přes internet, nestačí se divit. V Novém Údolí není místy ani signál mobilních telefonů. Není to nejlepší reklama pro budoucího soukromého dopravce?! Toto snad dělá někdo schválně... Kraj?!

Stejně špatná informovanost v Novém Údolí je i o letním spojení na autobus ČD na Trstoličnick nebo na přípojny německý autobus do Waldkirchenu na vlak do Pasova. Nikde žádná vývěska. A je těsně před hlavní sezónou. Přitom na německých stránkách společnosti IZtalbahn je vše (http://iztalbahn.eu/fahrplaene.html). Že by ČD již vyklízely pole? Trochu moc otazníků. Stejně tak ohledně stamilionové rekonstrukce tratě, kdy výluka stihá výluka a soukromník pak přijde k hotovému. Tomu říkáme výhra.

Navštívil jsem i Volary, kde jsem přenocoval v nové ubytovně „Vláček“ přímo vedle výpravní budovy. Původně se zde prý nacházela vozová kancelář a zázemí ČD Cargo. To bylo zrušeno. Ono totiž ze toho vozu čím dál méně. Ve Zbytínách je obrovská píla, dříve bylo nákladistiště plné vozů, dnes se tam prý nenakládá nic, ještě sem tam něco dřeva prý je ve Volarech...

Taková je doba – kamion se v lese nalozí a jede do Německa. Cargo tak dlouho spalo, až bylo pozdě, a v Německu to teď rušením stovek

výpravních oprávnění dorazí. Tam nejsou troškaři – ruší se i výpravní oprávnění v Bonnu, dřívějším hlavním městě Německa.

Martin Kubík

ČD Lounge („Louže“) na Wilsonu

Před pár lety, když se uzavírala 30letá smlouva mezi ČD a italskou firmou Grandi Stazioni na pronájem pražského hlavního nádraží, nás tiskový mluvčí ČD informoval, že je to pro České dráhy velmi výhodná smlouva. Před mnohem kratším nedávnm České dráhy uzavřely smlouvu na odprodej železničních nádraží Správe železniční dopravní cesty za 3,5 miliardy Kč.

I když mám uplynulých 25 let pocit, že ČD nikdy neuzavrou nějakou výhodnou smlouvu, tak stejnou dobu jsem masírován informacemi, že všechny smlouvy, co ČD uzavírají, jsou pro ČD velmi výhodné. A tak čekám na vyjádření tiskového mluvčího ČD, že také tato nová smlouva je pro ČD velmi finančně výhodná.

To si ale skoro nikdo jiný nemyslí, tuhle se někdo zběhlý v matematice v českém tisku vyjádřil, že cena průměrné velikého nádraží vychází podle této smlouvy úměrně ceně malé garsonky. Přečetl jsem si, že nějaká česká finanční skupina nabízela za všechna nádraží 4 miliardy a řeknu vám, že kdybych byl mladší, tak si nějakou miliardu půjčím a tak výhodný křeft s Českými drahami uzavřu, tak „chytřej“ jsem taky.

Abych se vrátil k té „výhodné“ smlouvě s Grandi Stazioni a k názvu článku. Už jsme si zvykli, že národním jazykem národního dopravce České republiky, Českých drah, nebude asi

Poděkování

Jestli se někdo dívá na podpisy pod články, tak si asi myslí, že neumím nic jiného než kritizovat. Tentokrát to bude ale chvála.

V pátek 27. 5. jsme na dánské ostrově Moen vstávali v 5.00 h, trajekt měl trochu zpoždění, nějaké zácpy na dálnicích a pomaly průjezd Berlínem, z Prahy jsem po dálnici jel většínou 140 km/h, aby kamarád v Pyšelích stihl pantfák a v Benešově rychlík do Budějic. Bylo 20.40 h a smůla, osobák z Prahy měl 30 minut zpoždění a kamarád šel v sobotu na denní v Divčicích. Rychlík jel načas a jediné řešení bylo volat na zákaznickou linku, kde byla tak hodná paní, že zařídila u dispečera mimořádné zastavení v Pyšelích a kamarád se mohl doma na samotě u Netolic trochu vyspat před ranni cestou do práce.

Chtěli bychom oba pracovníci Kontaktního centra moc a moc poděkovat, samozřejmě se předpisové představila, ale jméno bylo zapomenuto. Petr Rádl

Ještě jedno poděkování

Poděkování železničářům poslední dobou dostává naše redakce často; máme z toho radost a rádi je uveřejňujeme.

Touto cestou bych chtěl velice poděkovat za ochotu a vstřícnost výpravních stanic Obrnice a Louny a také vlakové četě vlaků 6705 a 6706 za pomoc při nalezení a vrácení mobilního telefonu, který jsem si 31. 5. zapomněl ve vlaku. Je vidět, že ještě existují slušní a poctiví lidé. Ještě jednou velice děkuji. Tibor Fupšo

Ze Zbečna vozí šterk výhradně kaminony. Proč?!

Místní nákladní přeprava na trati 174 Beroun – Rakovník v posledních letech doznala úpadek. Ještě před pár lety zásoboval manipulační sklad dřeva v Roztokách u Křivoklátské pravidelně manipulační vlaky dřevem z rozsáhlých křivoklátských lesů. Nyní je celý obrovský objekt vyklizen. V Roztokách byla dříve také vlečka do druhdy hutě knížete Fürstenberga, v roce 1907 byla huť přestavěna na textilní továrnu Stein. Za války se v továrně vyráběly komponenty pro letadla Junkers, po válce továrna sloužila pro strojírenské účely, naposled firmou Permon – tato firma se přestěhovala k silnici mimo napojení na síť železnice.

Nyní je původní objekt továrny prakticky opuštěný a vlečka byla tak jako v jiných případech vytrhána, spolu s ní byla vytrhána i jedna kolej v žst. Roztoky u Křivoklátské. Stanice je obsazena výpravním a byla v poslední době modernizována, ze staré doby se na obou bývalých stanovištích dochovala původní zvonková návěstidla zvaná „čiňan“. U bývalého stanoviště II je v soukromém majetku železničního nadšence umístěn starý hytlák a původní sku-

pinové odjezdové mechanické návěstidlo.

Trat Beroun – Rakovník byla ještě před pár lety mekkou mechanických návěstidel, výjma Lašovic. Nyní není v provozu jediné. Nákladní přeprava zcela upadla i v sousední žst. Zbečno, kde přeprava šterku z místního lomu je pouze kamiony. V tomto případě zůstává rozum stát – těžké kamiony jezdí po mostě přes Berounku, který má účelově zvýšenou povolenou hmotnost vozidla – jediné vozidlo 45 tun, jinak 23 tun! V nádražním hostinci mi jeden pán hlásí: „To stejné nedodržují, jedou klidně dva za sebou.“ ... a pak přes městečko a serpentínami do šilného kopce směr Sýkořice rychlostí chůze, „dodávám. Výpravčí mto potvrzuje: „Tady lom již nenakládá na železnici vůbec nic.“

Nastupují do vlaku, který si ve Zbečném odstál při čekání na křižování svých 12 minut, a jedu pryč. Turisté ve vlaku nad dlouhou dobou stání nechápavě kroutí hlavou, navíc dostává vlak dalších šest minut zpoždění, ale to je již jiná kapitola. Je květen – měsíc výluk, na trati 174 měsíc denních výluk. Martin Kubík



Křižování v Roztokách u Křivoklátské, je 12.56 h, 19. 5., v popředí zarůstající manipulační kolej směrem ke zrušenému skladu dřeva. V Roztokách je krásně zařízená čekárna, výdejna jízdenek byla 19. 5. uzavřena.





Na zvláštní vlak, jedoucí z Loun do Lužné, jsme si počkali u železniční stanice Měcholupy. V jeho čele se čínil „Brejlovec“ T 748.3101, kterému na postrku pomáhá „Papoušek“ 477.043.

## Železniční muzeum patřilo dětem

V sobotu 28. 5. patřilo Železniční muzeum ČD v Lužné u Rakovníka především nejmenším návštěvníkům. Konal se zde totiž již tradiční a oblíbená akce „Dětský den v železničním muzeu“. Při této příležitosti byl ráno vypraven z Loun do Lužné zvláštní vlak, v jehož čele se (díky úvratí v Žatci) střídaly mašinky, parní „Papoušek“ 477.043 a motorový „Brejlovec“ T 748.3101.

V areálu muzea a okolí probíhaly různé hry a soutěže, včetně lesního závodu s plněním

rozličných úkolů na jednotlivých stanovištích. Na úzkorozchodném okruhu byly pořádány vyhlídkové jízdy zdarma. K dobré pohodě návštěvníků všech věkových kategorií přispívala bohatá možnost občerstvení či zakoupení různých suvenýrů v četných stáncích. Dlužno říci, že pořadatelé se zhostili organizace „Dětského dne“ opět na jedničku. Děkujeme.

Připomeňme, že od 1. 6. až do 31. 8. je železniční muzeum otevřeno denně (mimo pondělí) od 9.30 – 17.00 h. **A. K. Kýzl**

## Přechod Meziměstí – Mieroszów oživil vlak s parní trakcí

Na rozdíl od loňského roku, kdy došlo k několikaměsíčnímu uzavření hned dvou důležitých železničních přechodů s Polskem a částečnému přeměření nákladní dopravy na přechodu Meziměstí – Mieroszów, letošní souběh nepřetržitých výluk na polském území v úseku trati Miedzylesie – Klodzko a na našem území v úseku Letohrad – Ústí nad Orlicí, společně s dočasným uzavřením přechodu Lichkov – Miedzylesie, nákladní dopravu na přechodu Meziměstí – Mieroszów neoživil. Odsklonem však přes Meziměstí jel konvoj vozidel na tradiční kulturní akci do Wolsztyna, který jinak jezdí přes Lichkov. V letošním roce na návštěvu do Polska odjely parní lokomotivy 534.0432 a 423.0145 s doprovodnými vozy. Do Meziměstí si pro ně přijela motorová lokomotiva PKP Cargo, která zajistila jejich přepravu na polském území tam i zpět.



Lokomotiva 534.0432 na snímku pořízeném během zpáteční jízdy dne 3. 5. 2016 u Teplic nad Metují.

Na našem území z Týniště nad Orlicí do Meziměstí a zpět však jely parní lokomotivy vlastní silou. **Martin Kalousek**

## FISAIC – filmaři v České Třebové

V květnu proběhl v České Třebové odborný praktický seminář skupiny film a video ČZS FISAIC. V pátek večer se uskutečnila přednáška Mgr. Ladislava Munka – zvuk ve filmu (historie, dramaturgie, vlastnosti zvuku, použití hudby, zvukové vrstvy filmu, Kulešův efekt). V sobotu dopoledne všichni filmaři (ve skupinkách) šli filmovat do terénu seminární práci dle zadaných témat. Odpoledne probíhal stříh těchto prací, večer byla projekce a rozběr vzniklých filmů. Na závěr sobotního večera a v neděli dopoledne byla také projekce vlastních přinesených filmů a jejich rozběr pod vedením lektora. Na závěr přednesl Ing. Ivo Laniček zprávu z jednání prezidentů mez. TK na jaře 2016 (Česká Třebová) a podal informaci o přípravách na mezinárodní přehlídce filmů FISAIC, která se bude konat v r. 2017 v Berouně (ČR), jehož organizací byl pověřen ČZS FISAIC. **Ing. Jarmila Šmerhová**



Účastníci semináře skupiny film a video FISAIC v České Třebové.

## Z historie lokálky do Staré Paky

Na letošní rok připadá výročí 110 let od dokončení železniční tratě mezi Starou Pakou a Lomnicí nad Popelkou - 1. června a dále se Sobotkou - 24. září. Tím bylo dokončeno přímé lokálkové spojení Mělník, Mšena, Skalska, Mladé Boleslavi, Sobotky, Lomnice n. Pop. a Staré Paky, jak po tom toužil sobotecký poslanec ve vídeňské říšské radě a místní patriot Jindřich Gustav Mašťálka.



K připomenutí 110. výročí dokončení železnice mezi Mladou Boleslaví a Starou Pakou uspořádal Okrašlovací spolek železniční Lomnice nad Popelkou 15. 5. jízdy parního vlaku s turnovskou 310.0134, podporovanou dieselem 703.044, a motorového vlaku s vozy M 131.1081 (depo Skalsko) a M 152.0604 (depo Turnov).

Do Sobotky jezdily vlaky ze Skalska přes Mladou Boleslav – Čejjetice (do dnešní MB hl.n. vlaky zpočátku nezajížděly) a Dolní Bousov již od 26. listopadu 1905. Pokračování tratě mezi Sobotkou a Lomnicí se vlastně v některých úsecích stavělo dvakrát. Kolem Malechovic dráha prochází jílovitým terénem a náspý, postavené z tohoto materiálu, se za deštivého počasí roztékaly jako kaše. Dělníci museli navršené těleso znovu prokopat a zpevnit příčnými žebry ze skládaných kamenů. Podobné problémy byly i pod zastávkou Kyje (směr Sobotka), kde stavbu kom-

## Poslední točení vršovických strojvedoucích – seniorů

V pátek 20. května se na vršovické točné odehrálo pro 30 bývalých strojvedoucích slavnostní poslední točení. Počasí přálo, slunce krásně svítilo a na točnu v pražských Vršovcích dorazili všichni letošní novopečení důchodci i jejich kolegové a přátelé, aby se oficiálně rozloučili se stroji, na kterých většina z nich strávila skoro celý život.

Ke shromážděným promluvil představitel Federace strojvedoucích Roman Kraus: „Bohužel jde vás do důchodu více než v předchozích letech, a to hlavně ze zdravotních důvodů, moc nás to mrzí, takoví zkušení pracovníci nám budou opravdu chybět.“ Za OSŽ promluvil Jiří Běhounek: „Za těch 40 let jste každý, jak tu jste, ujeli 3 miliony kilometrů, to jste asi 75x objeli celou zeměkouli!“

V uvolněné atmosféře vyvezli posunovači první stroj na točnu – byla jím „Zamračená“. „Na té jsem před víc jak 40 lety v podstatě začínal,“ svěřil se redakci Petr Junek z Federace strojvedoucích. „Jezdil jsem prakticky na všem, co tu ve Vršovcích parkuje. Po elektroprůmyslovce jsem nastoupil rovnou sem do Vršovců, začal jsem hlavně na 150.209 a právě Zamračená a končil s Elefanty.“

Na to, jak se změnily pracovní podmínky pro strojvedoucí, jsme se zeptali Karla Palána, toho času již také v důchodu. „Vrchol má už železnice asi za sebou, ale pro strojvedoucí se za těch 50 let měnilo víc jenom k lepšímu. Práce je bezpečnější, méně fyzicky náročná, než když jsem nastupoval, kouzlo ale neztratila.“

Po „Zamračené“ na točnu najela elektrická 150.209, po ní, mimo program na žádost vysloužilců, vyjela z depa „Karkulka“ T 444.162. Když se všichni po libosti zatočili, program vyvrcholil nájazdem krásné parní lokomotivy 434.2186, zvané „Čtyřkolák“, na točnu. Novopečeným důchodcům byl předán pamětní list a spolu se sklenkou šampaňského nastoupili na poslední otáčení s touto parní kráskou.

Program pokračoval dále v přátelském duchu občerstvením a veselou hudbou. Všichni se rozešli až v pozdních odpoledních hodinách. I díky počasí se akce velice vydařila. **Petra Sojková**



Účastníci slavnostního posledního točení v pražských Vršovcích.

## Modrý vandr letos v okolí Potštejna

V sobotu 18. června se koná tradiční Modrý vandr – turistické putování, tentokrát nejkrásnějšími partiemi Ústeckoorlicka. Pořadatelé (ZO OSŽ zst. Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc, ve spolupráci se SZDC, s. o., OŘ Olomouc) připravili tři pěší trasy (10, 12 a 28 km) a jednu cyklotrasu (45 km), vedoucí v okolí hradu Potštejna, rozhledny Vrbiče a Brandýsa nad Orlicí.

Blíže informace o ubytování a stravování obdržíte u předsedy ZV OSŽ zst. Olomouc Milana Blažka na tel. 731 518 129, informace k trasám a startům tras podá Jiří Janský tel. 774 357 088. Pořadatelé zvou všechny milovníky krásné přírody a pobytu v ní k účasti na tomto ročníku Modrého vandru, pochodu s dlouholetou tradicí. **–čas–**

## SPORT

### Turnaj ČD Cargo, a. s., v malé kopané O putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo vyhrál tým GŘ Praha

Fotbalové mužstvo Generálního ředitelství ČD Cargo vyhrálo čtvrtý ročník turnaje v malé kopané O putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo, který se konal ve čtvrtek 26. 5. 2016 v areálu SK Hostivář, na travnatých fotbalových hřištích i na umělé trávě. Mužstvo GŘ Praha je tak pátým vítězem tohoto turnaje – nultý ročník

v roce 2012 vyhrála PJ Ostrava, v roce 2013 dominovalo slovenské OZZ Cargo, před dvěma lety (2014) turnaj vyhrála PJ Česká Třebová, vloni PJ Praha a letos tedy mužstvo GŘ Praha, které zvítězilo v turnaji, jehož se zúčastnilo celkem 11 týmů. **–mmč–**



Vítězné družstvo - tým GŘ Praha.

### Pohár ředitele odboru kolejových vozidel GŘ ČD, a. s., putuje do Plzně

Plzeňské DKV vyhrálo poprvé v osmnáctileté historii fotbalový turnaj dep kolejových vozidel, který tradičně pořádají České dráhy, a. s., (odbor kolejových vozidel GŘ ČD) a Odborové sdružení železničářů, jmenovitě ZO OSŽ DKV Česká Třebová. Šest týmů, patnáct utkání, taková je stručná statistika turnaje, který se konal v pátek 3. června 2016 na hřišti FK Česká Třebová, letos již po osmnácté. Na turnaji byli tradičně přítomni i zakladatelé turnaje: Kurt Mužík, Ing. Emil Efler a Pavel Svatoš, kteří potvrdili loňskou slib, že při dvacátém ročníku se bude hrát o tři sudy piva. Konečně pořadí turnaje: 1. DKV Plzeň (nej-

lepší hráč Lukáš Irsa), 2. DKV Olomouc (Antonín Fuglíček), 3. DKV Praha (Tomáš Hanzlík), 4. DKV Česká Třebová (Pavel Horčíčka), 5. DKV Brno (Vilém Jančík), 6. DPOV Přerov (Jiří Právek), nejlepší brankář turnaje Jakub Hotmar (DKV Č. Třebová). Ceny předával ředitel Odboru kolejových vozidel GŘ ČD Ing. Rostislav Novák a předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Ten také 18. ročník turnaje uzavřel: „Děkuji vám za dnešní účast. Doufám, že se tady příští rok opět setkáme, a s mužstvem DKV Plzeň se potkáme ještě letos na podzim na turnaji o pohár předsedy OSŽ.“ **Michael Mareš**



Vítězný tým DKV Plzeň.