

### Z aktuálních událostí

■ Krize nájemního bydlení seniorů byla hlavním tématem **tiskové konference Rady seniorů ČR**, která se konala v Praze, v Domě odborových svazů (nyní Radost) na náměstí W. Churchilla, ve čtvrtek 15. srpna za účasti Zdeňka Pernese, předsedy Rady seniorů ČR (RS ČR), a Ing. Milana Taraby, statutárního místopředsedy RS ČR a předsedy Sdružení nájemníků (SON). Oba představitelé RS ČR zhodnotili současný stav nájemního bydlení v Česku, který je pro seniory, zvláště pro ty, kteří žijí osaměle, krizový. „Ceny nájmu rostou skokově, mnozí senioři je nejsou schopni zaplatit,“ řekl Zdeněk Pernes a dodal, že v Praze ceny nájmu vzrostly za čtyři roky o 58 % a v Brně o 44 %. Přitom přestěhovat se není kam, obecní byty s dostupným nájemným pro seniory prakticky neexistují.

Zdeněk Pernes řekl, že kořen problému je třeba hledat v době před 30 lety, kdy byla neuváženě zastavena tzv. komplexní bytová výstavba. „Bytová výstavba skokově poklesla. Pokud by byl zachován předlistopadový trend, mohlo být proti skutečnosti postaveno 607 500 bytů, takže aktuální obrovský převis poptávky nad nabídkou by v podstatě neexistoval, tedy by i cena nájmu byla někde jinde,“ řekl Pernes a dodal, že v Praze průměrná cena nájemného vzrostla na 412 Kč/m<sup>2</sup>.

Rada seniorů ČR i Sdružení nájemníků se již dlouhé roky snaží na problém bydlení upozornovat, například zákon o sociálním bydlení byl připraven už před 20 lety, ale s každou další vládou se o něm začíná jednat znovu. „Otázku bydlení měly všechny vlády ve svém vládním prohlášení, ale dosud se ve věci příliš nepokročilo,“ konstatoval Ing. Milan Taraba. Pozitivní je ale spousta toho, že vláda vyhlásila projekt „Výstavba“ k nastartování výstavby obecních nájemních bytů. Pro letošní rok je v něm 650 milionů Kč, za něž lze postavit přibližně 433 malometrážních bytů. V příštím roce to má být více, rozhodující ale bude zájem a připravenost měst a obcí nabízet projekt realizovat. „Zatím se zdá, že obecní samospráva velký zájem neprojevila,“ uvedl Ing. Taraba. „Velké problémy mají stát a obce také s tvorbou cenových map sjednaných nájmu, bez kterých nelze citlivě a spravedlivě nastavit dávky na bydlení,“ řekl dále Ing. Taraba a dodal, že jde o zásadní parametr, který je v okolních zemích široce uplatňovaný.

Rada seniorů ČR i Sdružení nájemníků uvítaly, když koncem roku 2018 vznikla ve Vídni iniciativa „Za dostupné bydlení“ (Housing for all) a připojily se k ní. Iniciativa usiluje o stanovení pravidel, která by usnadnila obyvatelům Evropy získat dostupné bydlení. Chtěla by také zajistit jednodušší čerpání financí z EU pro veřejné a neziskové organizace poskytující dostupné bydlení. Aby se problematikou bydlení zabývala Evropská komise i Evropský parlament, je třeba nasbírat do března 2020 alespoň milion podpisů občanů Evropské unie. Petiči může podepsat každý, kdo chce tuto iniciativu podpořit. Petiční archy jsou k dispozici na webových stránkách [www.rscsr.cz](http://www.rscsr.cz) a [www.snrcr.cz](http://www.snrcr.cz) a zájemci je mohou obdržet i ve všech 39 poradenských centrech SON.

■ Poprvé od roku 1989 existují díky týmové práci vlády, parlamentu i Ministerstva dopravy ČR a jemu podřízených organizací podmínky pro výraznou expanzi projektů dopravní infrastruktury v oblasti silniční, drážní i vodní dopravy, sdělil v pátek 16. 8. 2019 na **tiskové konferenci u příležitosti prvních 100 dní ve funkci ministr dopravy Vladimír Kremlík**. Jak uvedl, bezpečnost je pro něj naprostou prioritou, a to nejen na českých silnicích, ale i na železnici. Vladimír Kremlík prosazuje umístění závor na všechny rizikové železniční přejezdy. „Do konce letošního roku budou instalovány závor na 133 ze 164 železničních přejezdů na silnicích I. třídy,“ dodal. Ministr zmínil i mnohaletý dluh v budování vysokorychlostních tratí. „Ano, nikdo se tomu rád nevěnoval, vysokorychlostní tratě v ČR nemáme,“ podotkl s tím, že i v tomto ohledu významně komunikuje se Správou železniční dopravní cesty. A třetím tématem v oblasti železnice, které Vladimír Kremlík zmínil, byly výpravní budovy: „Opravujeme česká nádraží – opraveno je 102 nádraží za 1,2 miliardy, celkem na opravy předpokládáme vynaložit částku cca 8,4 miliardy korun (2017–2022).“

Vladimír Kremlík se krátce zmínil i o situaci v představenstvu ČD, které nyní funguje v nejmenší možné – tříčlenné – sestavě. „Průběh výběrového řízení nechci z pozice ministra dopravy jakkoliv komentovat. Nicméně bych chtěl, aby v průběhu měsíce září již byli známí vítězové a bylo jmenováno doplněné představenstvo Českých drah,“ poznamenal s tím, že stávající situace, kdy chod Českých drah řídí tříčlenné představenstvo, není ideální.

Nové členy představenstva ČD by měla Dozorčí rada ČD vybrat na mimořádném zasedání 23. 9. 2019, ministr Kremlík se ale nehodlá ve výběru angažovat. „Nejsem členem výběrové komise, takže informace k průběhu nemám, nicméně zcela nepochybně mě budou zajímat osoby, které by ČD měly reprezentovat a které by se měly stát členy představenstva. Chci, aby České dráhy byly stabilní, aby byly vybrány takové odborné osoby, které obstojí v horizontu dalších x let.“

■ Skupina České dráhy meziročně rostla o 70 %, za první pololetí vydělala 441 milionů korun, což je o 179 milionů lepší výsledek než za stejné období loňského roku. Zisková byla i pololetí nejen mateřská společnost, ale i všechny její dcery. Samotná osobní doprava vydělala 85 milionů korun, segment nákladní dopravy pak 270 milionů korun. Největší dočasná společnost Českých drah, a. s. (ČD Cargo), realizovala za první pololetí roku 2019 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 481 milionů korun. To jsou základní informace z **tiskové konference**, na které v úterý 27. 8. 2019 České dráhy představily výsledky hospodaření za první pololetí letošního roku.

Podrobnější informace na [www.osz.org](http://www.osz.org).  
-red-



Ke každoročnímu koloritu na Rakovnicku patří v době končících letních prázdnin, spolu se sobotním provozem nostalgických vlaků na kolejkách Kolesovky, pomalu dozrávající chmelové šišky na zdejších četných chmelnicích. Inu, chmel je přece naše zlato, jak zpívali kdysi „Starci na chmelu“. Srpnovou atmosféru na jedné z místních chmelnic v Chráštan zachytil fotografický objekt dne 17. 8. V pozadí, již mimo hloubku ostrosti snímku, projíždí právě po kolejkách Kolesovky „Všudybylka – sedma“, strojřady 354.7152. Snímek A. K. Kyzl

## Soukromníci loví zaměstnance, především strojvedoucí a průvodčí

Vaše kariéra začíná. Rozšiřte naše řady strojvedoucích a palubního personálu, přidejte se k nám! hlásá leták společnosti Arriva na okraji obce Domselovice, ležící na úpatí Ještědu. I obyvatel malé obce v Libereckém kraji tak už ví, že Arriva nabízí příspěvek na penzijní připojištění, pět týdnů dovolené, nástupní místo nejlépe bydliště, benefiční program Cafeteria, reprezentativní a pohodlné uniformy či možnost kariéerního růstu v rámci skupiny Arriva.

Společnost Arriva v tuto chvíli hledá 150 strojvedoucích pro všechny nové vlakové linky, které začne od prosince letošního roku provozovat. „V současné době máme již více než 90 strojvedoucích a další se hlásí. Někteří z nich jsou ve výcviku k získání licence, ale většina z tohoto počtu jsou již hotoví strojvedoucí,“ sdělil Obzoru Martin Farář, tiskový mluvčí společnosti Arriva, s tím, že zvýšený zájem Arriva zaznamenala právě teď po dokončení orientačních jízd, kromě jiných míst také i v Libereckém kraji. „I tam se přišli na práci zeptat strojvedoucí, kteří v této lokalitě pracují u ostatních dopravců, a někteří už projeví zájem u nás pracovat, protože blízkost domova a nástupního místa ve spojení s dobrými pracovními podmínkami je pro ně rozhodujícím faktorem,“ dodal.

A také společnost Die Länderbahn, GmbH, hledá do Ústeckého kraje pracovníky na hlavní pracovní poměr, především strojvedoucí pro vedení regionálních vlaků osobní dopravy, ale nejen ty. Shání zaměstnance i pro pozice specialisty v oblasti controllingu a marketingu, průvodčí či dispečery. Požaduje dobrý zdravotní stav, psychickou odolnost vůči stresu a zátěži, spolehlivost a flexibilitu, a také čistý trestní rejstřík, nabízí práci v nepřetržitém pracovním režimu. Speciálně strojvedoucím pak společnost Die Länderbahn nabízí pracovní dobu 37,5 hodin týdně, možnost flexibilního plánování a 5 týdnů dovolené. Termín nástupu může být od 1. 11. 2019 nebo podle dohody. Také společnost Die Länderbahn nabízí nástupní místa (Louny, Zatec, Rakovník) nejlépe bydliště. „Zaměstnanec na vámi zmiňované pozice sháníme a postupně jednotlivá místa za-

plňujeme. Jednotlivé počty však nebudeme uveřejňovat,“ sdělila Lenka Petránková ze společnosti Die Länderbahn: „U strojvedoucích bychom rádi oslovili a získali ty, kteří byli ve zmiňovaných nástupních místech nebo blízkém okolí, aby nemuseli nikam dojíždět a šetřili svůj čas i peníze. Pro hotové strojvedoucí nabízíme náborový příspěvek 50 tisíc Kč,“ dodala.

České dráhy nyní pro Ústecký kraj zajišťují 95 % výkonů, od prosince to bude už jen 67,24 %, o zbytek se postarají AŽD (turistická linka U10), Arriva (L4 Rumburk – Jedlová), či RegioJet na linkách U5 (Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina – Most), U7 (Děčín – Velké Březno – Ústí nad Labem – Střekov), U13 (Most – Postoloprty – Zatec západ), U16 (Most – Chomutov – Kadaň). Společnost Die Länderbahn vyjede na linkách U12 (Osek město – Most – Louny – Rakovník) a U14 (Jirkov – Chomutov – Zatec – Lužná u Rakovníka) a také na turistické T7 (Chomutov – Vejprty), celkem na 12,49 % výkonů v Ústeckém kraji.

Michael Mareš

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Naší ambicí je v době liberalizace železniční dopravy maximálně podporovat oblast železniční nostalgie v České republice.“

Hovoříme s **MARTINEM VAVREČKOU**, předsedou Správní rady Nadace Okřídlené kolo a místopředsedou OSŽ pro správu majetku

Nadace Okřídlené kolo je jedním z partnerů projektu Legiovlak 2019 v ČR a SR, který se v rámci svého putování Českou republikou zastavil ve dnech 20. až 25. srpna 2019 na nádraží v Sumpkeru. Jak se zrodila myšlenka spolupráce na tomto projektu a na čem konkrétně se Nadace podílí?

Nadace Okřídlené kolo byla v roce 2010 jedním z prvních partnerů, kteří se podíleli na přípravě a realizaci tohoto projektu. Příspěvek Nadace byl především v oblasti odborných konzultací. V letech 2010 až 2014 Nadace v rámci přípravy tohoto projektu poskytovala ve spolupráci s partnery NOK především odbornou spolupráci a poradenství, od roku 2015, kdy Legiovlak jezdí v rekonstruované podobě, podporuje Nadace tento projekt i finančně. Vstup do expozice Legiovlaku je zdarma, a to i díky podpoře Nadace Okřídlené kolo. Podpora tohoto projektu zapadá do konceptu činnosti Nadace, která stojí na čtyřech základních pilířích: získávání finančních prostředků na opravy hnačích kolejových vozidel, podpora regionálního železničního muzejnictví, činnost pro zachování historických nádražních budov, a marketingová a reklamní podpora nostalgických jízd v ČR. Všechny tyto základní směry naplňují základní smysl činnosti NOK. A pokud jde o Legiovlak samotný, je to ambiciózní projekt Československé obce legio-

nářské, který si především vytvořil věrnou repliku legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy na Transsibiřské magistrále v Rusku probíhaly válečné operace čs. legií. Legiovlak jezdí po České republice a Slovensku od května 2015 a jeho cesta skončí až v roce 2020. Legiovlak pomáhá veřejnosti a především mládeži obnovovat povědomí o československých legiích a jejich zásluhách na vzniku samostatného Československého státu a dlužno dodat, že se těší velkému zájmu veřejnosti všech generací.

Letos tomu budou dva roky, co poněmnoho připravě byla parní lokomotiva „Adolf“ přemístěna z podstavce z libereckého železničního depa do Technického muzea v Liberci. Nadace Okřídlené kolo se totiž v roce 2017 rozhodla zapůjčit parní lokomotivu „Adolf“, která je ve vlastnictví NOK, technickému muzeu pro účely železničního muzejnictví.



Ukázalo se, že rozhodnutí Správní rady NOK bylo správné a o naši parní mašinku je v Technickém muzeu v Liberci vzorně postaráno. Ona sama se během dvou let stala jedním ze symbolů technického muzea. Nadace i nadále ve spolupráci s Technickým muzeem hledá možnosti podpory pro vznik samostatné železniční expozice, železnice v Technickém muzeu totiž stále chybí. V tomto ohledu mohou potvrdit, že NOK v rámci svých možností tento záměr nadále podporuje, ostatně v minulosti v tomto duchu bylo uzavřeno memorandum o spolupráci mezi NOK a TMLiberec, které bychom dále rádi naplňovali. (Pokračování na str. 2.)

## Cyklohráček dostal zbrusu nový vůz plný překvapení

Výletní vlak Cyklohráček, který je velkou dětskou hernou na kolejkách, jezdí již 6. sezónu. Speciální vlaková souprava si letos pro své cestující připravila hned několik novinek, tou hlavní je zcela nově upravený vůz Bdtax (24–29 540–8) s balónkovistěm, který nahradil původní motorový vůz „Esmerald“ (812.613–8).

„Tento nově upravený vůz už sice jezdí od června, nicméně ještě nebyl kompletně dovybaven,“ informoval Filip Drápal, tiskový mluvčí ROPID, v úterý 20. 8. 2019 během prezentace Cyklohráčku v Praze na hlavním nádraží. „Nově je tady například herna, knihovna a také tabule, na níž si mohou děti malovat.“

Nově přidáný vůz je koncipovaný spíše pro větší děti, protože jsou v něm místa na sezení s deskami na stolní hry. „Ale mohou sem pochopitelně i menší děti, protože je to kombinované s balónkovistěm, což je zřejmě nejoblíbenější část vlaku. Balónkovistě je ale i v sousedním vagonu (93–29 601–4 Bdtax), a to proto, že jsme potřebovali, aby kapacita vlaku byla v tomto ohledu větší,“ dodal Filip Drápal s tím, že pro nejmenší děti je určen bývalý řídicí vůz (80–29 101–0 Bfdtax) s nízkopodlažním vstupem a dětským hrístem. Cyklohráček jezdí již šestou sezónou, což svědčí o jeho oblíbenosti mezi cestujícími. (Pokračování na str. 3)



Výletní vlak Cyklohráček, který je velkou dětskou hernou na kolejkách, jezdí již 6. sezónu. Letos má hned několik novinek, tou hlavní je zcela nově upravený vůz Bdtax.



# „Naší ambicí je v době liberalizace železniční dopravy maximálně podporovat oblast železniční nostalgie v České republice.“

(Pokračování ze str. 1)

Lokomotiva „Adolf“ byla vyrobena závodem Krauss & Co. v roce 1882 s výrobním číslem 1004. Sloužila vždy na vlečkách cukrovarů, nejprve v Odolena Vodě, mezi lety 1910 a 1974 pak v Úžicích. Vlečkové lokomotivy ve starších dobách většinou nebyly označeny číslem, ale jmény. Proto i tato nese označení jen Adolf podle jména majitele cukrovaru, který ji pořídil. Naleštěná mašina stojí přímo před vstupem na bývalé výstaviště LVT na Masarykově třídě. Lokomotiva odkazuje na to, že se v Technickém muzeu připravuje i expozice věnovaná železniční dopravě.

Jednou z aktivit NOK je pomoc železničním spolkům, které vlastní historická kolejová vozidla. Jak je vaše pomoc spolkům vnímána? Můžete uvést nějaký konkrétní případ spolupráce se spolkem?

Spolupráce NOK se železničními spolků bývá a chceme ji dále posílit. Jako příklad aktivní součinnosti mohou uvést například spolupráci s Chornickým železničním klubem, pro nějž se nám podařilo zachránit dvě vložené návštěvní železniční stanice Praha-Bubny, kterými spolek chce v rámci své expozice obohatit sekci elektrodynamických zabezpečovacích zařízení. Chornický železniční klub nám zaslal poděkování, v němž jednatel spolku Marek Říha vyzdvihuje přínos Nadace po klub. Na základě této spolupráce se na nás obrací i ostatní spolky, jako například Letohradský železniční klub, z. s.

A jak se rozvíjí spolupráce Nadace s Národním technickým muzeem? Připomeňme čtenářům, že NTM je zakladatelem Nadace.

Spolupráce mezi NOK a NTM se zejména za poslední rok a půl intenzivně rozvíjí a NTM se během tohoto času stalo jedním z hlavních partnerů NOK. V návaznosti na to musím oce-

nit přístup generálního ředitele NTM Karla Ksandra, o čemž svědčí i právě probíhající intenzivní jednání o formě nebo podobě textu memoranda, které by tuto spolupráci potvrdilo a popsalo konkrétní směry další spolupráce.

Důležité jsou bezesporu také marketingové a prezentační aktivity NOK na podporu projektů týkajících se oblasti železniční nostalgie v ČR. Jak si na tomto poli Nadace stojí?

Naší ambicí je v době liberalizace železniční dopravy, která právě nyní probíhá, maximálně podporovat oblast železniční nostalgie v České republice jako celek. A k tomu bychom rádi přizvali i všechny současné partnery NOK a navíc získali i nové. Chceme jako Nadace být moderátorem pro zachování této oblasti v ČR.

Nadace v tomto roce oslaví patnáct let vzniku, za dobu své existence se podílela na řadě projektů z oblasti historie železničních kolejových vozidel. Jaké plány má nadace do budoucna?

Naším hlavním cílem je získání finančních prostředků na opravu historických kolejových vozidel, ale neméně důležitá je i naše finanční i nefinanční podpora regionálním muzejnictví. Dále chceme spolupracovat a podporovat nostalgické jízdy v regionech ČR, především ve formátu, jakým byl Prezidentský vlak nebo stále ještě je Legiovlak. Nadace nemá ambici konkurovat železničním spolkům, to v žádném případě, ale být jim oporou a rádcem.

Michael Mareš

Nadace Okřídlené Kolo Železniční nostalgie v ČR.

Spojení historie s budoucností.

Podpora železničního muzejnictví v regionech.

www.nadaceokridlenekolo.cz

## PŘEDSTAVUJEME

### Petr Máj: „Varnsdorf je patrně jedinou stanicí na celé síti SŽDC, kde se dodnes používá dálnopis.“

Že Ústecký kraj uvažuje o změně dopravní koncepce ve Sluknovském výběžku, že Trilex (Die Länderbahn) nebude od prosince 2020 jezdit do Rybníště, ale jen do Seifhennersdorfu (linka L7 v relaci Liberec – Varnsdorf – Seifhennersdorf bude součástí dopravních výkonů provozního souboru OstSachsenNetz II realizovaného německým objednatel ZVON), o tom už Petr Máj, výpravčí, předseda ZO OSŽ (žst.) Rumburk a člen Výboru OSŽ při OR Ústí nad Labem, slyšel.

nebo alespoň aktivity tohoto typu zbrzdí. „Ale nezbrzdí! Soutěž dopadla tak, jak dopadla. Ale lidé o práci nepřišli, což je podstatné. Někteří zůstali v Liberci, někteří v Rumburku. Neslyšel jsem, že by někdo kvůli tomu přišel o práci, dokonce ani nevím o nikom, kdo by přešel od Českých drah k Trilexu.“

Společnost Trilex podle Petra Máje stavěla především na lidech z ulice, z fabrik. „Nebylo to rozhodně tak, jak se dneska píše v novinách, že Arriva přetahuje lidi z Českých drah.“

Petr Máj léta pracoval jako výpravčí v Jedlově, od loňského října ale slouží ve Varnsdorfu. „Nemohli sem nikoho sehnat, tak přišli za mnou a já na to kývnul.“ přiznává. Znalost německého jazyka byla podle něj výhodou, nikoliv však podmínkou. „Spíše sem nikdo nechtěl kvůli tomu, že se tady vlaky do Německa ještě nabízejí prostřednictvím dálnopisu. Varnsdorf je patrně jediná stanice na celé síti SŽDC, která ještě dodnes (k řízení dopravy) používá dálnopis.“ říká.

Dálnopis najinak moderně vybaveném Jednotném obsluženém pracovišti ve Varnsdorfu skutečně vypadá exoticky, jeho prostřednictvím se dodnes nabízejí vlaky do Německa. „Když Němci před lety rušili výpravčí v Seifhennersdorfu, tak domlouvání jízdy přeložili do Pretzsche. Vlaky na zastávku Kocour (Varnsdorf-pivovar Kocour) tak nabízejí německému výpravčímu, který ty vlaky ani nevidí, a ani ho to nezajímá. Kolikrát na hlas poznáš, že ho tím vlastně otravuješ, ale my s tím nic nenaděláme, je to tak nařízeno, ale prý už se to snad v Praze řeší.“ konstatuje Petr Máj. „Ostatně vlaky ve směru Seifhennersdorf dnes stejně končí na zastávce Varnsdorf-pivovar Kocour, dál musí cestující jet mikrobusem. Trať v Německu je ve špatném stavu, zatím nic nevíme ani o tom, že by se od příštího prosince mělo jezdit až do Seifhennersdorfu.“ dodává.

Přes Varnsdorf, kde nyní Petr Máj jako výpravčí slouží, jezdí řádově 15 párů vlaků společnosti Trilex denně, manipulační vlak je plánován na úterý, čtvrtek a sobotu, ale ve skutečnosti jezdí spíše výjimečně. A výjimečně také fungují vlečky ve Varnsdorfu, například po vlečce do teplárny se dřív vozilo uhlí, dnes už teplárna „jede“ na plyn. Předsedou ZO OSŽ je Petr Máj od roku 1997, aktuálně má „jeho“ ZO cca 80 členů i s důchodci.

Michael Mareš



Město Varnsdorf leží v sousedství Lužických hor, v kotlině řeky Mandavy, zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour pak na samotných hranicích s Německem. Vlaky společnosti Trilex (Die Länderbahn) v zastávce Varnsdorf-pivovar Kocour končí. Do Seifhennersdorfu se jezdí autobusem, trať do Německa je totiž neudržovaná a zarostlá. Z historie Varnsdorfu lze vzpomenout rok 1849, kdy došlo ke sloučení starého Varnsdorfu s pěti okolními osadami, čímž vznikla největší vesnice v Rakouské říši. Do kulturních dějin se město zapsalo prvním úplným liturgickým provedením velkého díla Ludwiga van Beethovena – Missa Solemnis, stalo se tak 29. června 1830. Na snímku motorový vůz 642.312/812 společnosti Trilex na osobním vlaku TL20921 Seifhennersdorf – Liberec.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Varnsdorf-pivovar Kocour

Varnsdorfský pivovar Kocour byl jedním z průkopníků nového pohledu na pivo a pivovarnictví v Čechách. Ukázal domácímu konzervativnímu piváři, že pivo není jen chlazená desítka v lednici, že pivo je víc než český ležák, který se báječně skloubí s gastronomií a dá se pít podle ročního období a nálady. Text tohoto znění je uveden v reklamním letáčku Pivovaru Kocour.

Varnsdorfský pivovar Kocour je se železniční spojen více, než by se na první pohled zdálo. Pivovar Kocour totiž jako jediný pivovar v České republice disponuje vlastní železniční zastávkou. Ze zastávky je to do pivovaru co by kamenem dohodil. Nedaleký areál pivovaru nabízí během letní sezony kromě pivovarské restaurace s prostornou terasou a sportovním zázemím i kapacitu stylových lůžkových vagonů. Z tohoto důvodu je pivovar nejen vyhledávaným místem svateb, firemních večírků a kulturních akcí pro dospělé a děti, ale stále častějším cílem i cykloturistů.

Fandové železnic budou pivovarem určitě nadšeni. Na pivovarském dvoře naleznou dva přívesné vozy řady BDtax (93–29 095–9 a 93–29 058–7), které České dráhy používají pro přepravu cyklistů. Tady slouží jako úschovna kol. Kousek dál, na vlečkové koleji, stojí dva lůžkové vozy řady WLAB a vůz Bt-k (21–22 502–3). „Vagony jsou tu celkem tři, ale používají se jen ty krajní. V krajních vozech (WLAB) se dá přespat, prostřední slouží k úschově kočárků a jízdních kol. V každém

z lůžkových vagonů je deset kupé, každé až pro tři lidi; otevřeno je od května do října,“ odvětví „pokojská“ právě uklízející jedno z kupé. Pro milovníky tohoto kdysi tak oblíbeného způsobu cestování určitě krásná vzpomínka na „staré dobré časy“. Zájemci za ubytování zaplatí od 470 Kč (jedna osoba v kupé) po 1260 Kč (tři osoby v kupé; tj. 420 Kč/osobu). Zájemci o komfortnější ubytování zaplatí za ubytování na pokoj přímo v pivovaru 1050 Kč (dvě osoby za pokoj zaplatí 1400 Kč/přístýlka vyjde na 550 Kč). Milovníci psů zaplatí příplatek 100 Kč za psa/den, v areálu lze i stanovat (poplatek za stan 100 Kč + plus 25 Kč za každou osobu ve stanu). Malí návštěvníci bezesporu ocení pivovarskou mini ZOO, ve které jsou k vidění mnohá (nejen hospodářská) zvířata.

Pivovar nabízí pestrou paletu pivních speciálů – od tradičních ležáků až po nejrůznější svrchně kvašené speciály. „Pro exkurzi do pivovaru je potřeba minimálně deset lidí a rezervaci dopředu,“ radí servírka s tím, že exkurze trvá necelou hodinu. „A máte v tom započítané i ochutnávky (prohlídkas degustací piva a sklenic na památku stojí 120 Kč).“

A proč se to jmenuje Kocour? „Tak to nevím, ale tady pivovar nikdy nebyl, kdysi tady byla, co vím, keramička,“ dodává servírka.

Pivovar Kocour se nachází na konci ulice Rumburská, těsně před státní hranicí v areálu „keramička“, doslova jen pár kroků od vlakové zastávky Varnsdorf-pivovar Kocour.

Michael Mareš

## VŠIMLI JSME SI

● **KRAKONOŠ** se vrátí! Od jízdního řádu 2020 budou jezdit z Prahy do Trutnova rychlíky se staronovým názvem Krakonoš. Spoje nabízejí moderní vozy s klimatizací, elektrickými zásuvkami pro napájení přenosné elektroniky a zaváděna je do nich Wi-Fi pro snadné připojení k internetu. Rychlíkové linky R 10 z Prahy do Hradce Králové a dál do Trutnova budou od nového jízdního řádu výrazně odlišeny. Zatímco vlaky do Trutnova ponosou jméno Krakonoš, rychlíky končící v Hradci Králové nebo v Letohradu ponosou dosavadní pojmenování Hradečan. Cesta mezi Prahou a Hradcem Králové trvá něco přes 1 a půl hodiny, z Prahy do Turnova bude po ukončení výluk kolem Jaroměřě trvat jen něco málo přes 3 hodiny.



● **V OPRAVENÉ ČÁSTI** nádražní budovy ve Varnsdorfu má své prostory i ČD-Telematika. V rámci rekonstrukce byla v prostorách využívaných zaměstnanci společnosti ČD-Telematika osazena nová plastová okna, ale bez žaluzií. Zaměstnanci ČD-Telematiky tam byli jako ve vykládní skříní a proto si místo žaluzií dali do oken Obzor, prý byl zrovna po ruce. Provozovní žaluzie v podobě Obzoru sice plní svůj účel, ale zaměstnanci ČD-Telematiky zatím nemají ani vnitřní parapety. Stejný problém řešila i společnost Trilex; podala si žádost o žaluzie, ale když jí přišla faktura na cca 2000 za okno, tak si raději žaluzie koupila sama a svépomocí si je nainstalovala, dozvěděli jsme se.



● **NA REGIONÁLNÍ** podžbánské trať 126 Most – Rakovník je nyní v úseku Hřivice – Domoušice zavědena dlouhodobá neplánovaná výluka kvůli vykojení nákladního vlaku externí dopravce v blízkosti žst. Hřivice, jenž přepravoval kolejnice z opravovaného tratového úseku Rakovník – Domoušice. Tato nehodová událost se stala dne 18. května letošního roku ve večerních hodinách. Kvůli tomu došlo k poškození zmiňovaného tratového úseku v délce osmi kilometrů, který bude zprovozněn nejdříve v polovině října letošního roku, neboť jeho oprava je spojena s plánovanými stavebními pracemi spočívajícími v odstranění propadu rychlosti z 50 km/h na 70 km/h, rekonstrukci čtrnácti mostních objektů a v neposlední řadě tu dojde ke zřízení bezстыkové koleje. Na snímku Tomáš Martinka ze dne 5. 8. 2019 je vyloučený tratový úsek v km 27,2 u Domoušic s původními dřevěnými pražci před zahájením oprav.

## ZE SVĚTA

### Z NSB je Vy

Z Norských státních drah (NSB) se stávají „Vy“. Podle sdělení tiskového oddělení se jedná o „pohled do budoucna“ a společnost s jakousi „vizí“. Jedná se o provoz osobní dopravy, když infrastruktura a vozidla byly již dávno vyčleněny do nových samostatných společností. Jedná se o vytvoření dopravce pro „zitrtek“, který vlastní vlaky, autobusy a elektromobily (250 ks, které budou používány v regionu Oslo a bude je možné objednat za pomoci App aplikace). Vozidla do budoucna budou mít tmavě zelený nátěr s nápisem „Vy“, zaměstnanci obdrží nové uniformy. Celá změna by měla vyjít na cca 280 mil. NKR (28 mil. eur). Změna má již své první kritiky, kterým tmavě zelená barva připomíná barvu vojenských vozidel. Nová vizualizace má být součástí přípravy na nástup konkurence nových dopravců, která je v Norsku teprve připravována.

Z Eisenbahn-Revue, 5/2019, zpracoval-sh

### Osobní přeprava RENFE pokračuje v růstu

Národní španělský železniční dopravce RENFE přepravil v prvním pololetí 2019 celkem 262 miliony cestujících, což představuje nárůst

o +2,6 % proti stejnému období loni. Osobní přepravu regionální dopravě Cercanias v Madridu vzrostla o +2,1 % a o +3,7 % v regionální dopravě Rodalies v Barceloně, kde cestovalo na 65 mil. osob. Jinde ve Španělsku se přeprava regionálními vlaky Cercanias zvýšila meziročně o 2 % na 35 mil. cestujících.

Vysokorychlostními vlaky AVE cestovalo o 4,2 % osob více a přeprava dosáhla 11,1 mil. cestujících, zatímco vlaky Avant cestovalo 4,5 mil. osob, což je nárůst o 2,7 %. Dalšími 3 mil. cestujících využilo služeb vlaků Avant v kombinaci vysokorychlostních a konvenčních tratí.

RENFE v letošním roce očekává překonání loňského počtu 507 mil. cestujících.

RENFE se připravuje na otevření komerční a závkové dopravy na železnici v prosinci 2020, čímž skončí monopolní status státního dopravce.

—rš—

### Nová trať za miliardou dolarů dlouhá 273 km protne Uruguay z jihu na sever

Budování Ferrocarril Central podnítila stavba celulózky, největší na světě. Nová železniční trať, jejíž výstavba již letos započala, protne Uruguay v délce 273 kilometrů z přístavu Puerto

de Montevideo s městem Paso de los Toros na severu této jihoamerické republiky. Ferrocarril Central (Centrální železnice) má mj. umožnit spojení s Paso de los Toros, kde probíhá budování celulózky, dle zprávy španělského deníku El País z 1. července největší na světě, s námořním přístavem metropole.

Náklady na vybudování nové dráhy, které potrvá 36 měsíců, mají dosáhnout jedné miliardy dolarů. Projekt financuje konsorcium, tvořené dvěma uruguayskými, jednou španělskou a jednou francouzskou firmou a několika dalšími investory. Její zřízení bylo podmínkou finské firmy UMP, jež stojí za výstavbou celulózky, jejíž investice mají dosáhnout dvou miliard dolarů a jež bude po uvedení do provozu zaměstnávat asi 8000 lidí.

Velkokolejní projekt se realizuje zhruba 150 let od zřízení první kolejové dráhy v zemi zásluhou několika britských investorů. „Ferrocarril Central je největším projektem, s nímž lze srovnávat snad jen vybudování hydrocentrál v 70. letech,“ prohlásil uruguayský ministr dopravy Víctor Rossi. „Tento vlak sice nevyřeší všechny naše potřeby, ale je předpokladem pro rozvoj moderní železniční dopravy,“ zdůraznil ministr Rossi. Délka železniční sítě v této zemi je 2961 km, z nichž však je využíváno jen 1673 km, uvedl ministr a kritizoval i fakt, že k dispozici je údajně momentálně pouhých pět lokomotiv!

Jan Hála



Poslední prázdninové dvojčíslo Obzoru na první a druhé straně podrobně zaznamenalo otázky a odpovědi, které zazněly na panelové diskusi v Praze 4. srpna 1994, a to hlavně na téma transformace a privatizace Českých drah. Na otázky asi třicetky odborářů odpovídal především Ing. Jiří Mandík, vrchní ředitel Divize majetkového podnikání a privatizace, případně další představitelé Českých drah.

Ing. Mandík v úvodu uvedl, že tratě jsou rozděleny do tří skupin – koridorové a hlavní tratě, které nejsou určeny do privatizace, dále na tratě druhého řádu, u nichž by měla být privatizace možná teprve za určitých podmínek, a na tratě 3. řádu (vedlejší s nákladkou pod 3%), které by bylo možno zařadit do privatizace. **„Je předpoklad, že by z ČD vznikl jeden až dva dopravci s majetkem, který ke své činnosti potřebují, aby byli konkurenceschopní - depa, skladiště, odstavné koleje...“**, cituje se v článku mimo jiné.

Dále se předpokládá postupný vznik regionálních dopravců, kterých by podle slov Ing. Mandíka mělo optimálně být kolem 18. Ti měli

být rovnoprávními partnery obcím a přiblížit se tak zákazníkovi. Dopravcům měly být nabízeny k odprodeji regionální tratě.

Ing. Mandík poté zodpověděl množství otázek. Například na dotaz, proč stát pořád nevyhlašuje státní dopravní politiku, Ing. Mandík odpověděl: **„Ve světě se železnice skutečně podporuje, náš stát si to vzhledem k hrubému produktu nemůže dovolit.“** Na dotaz, zda bude pokračovat rozkrádání majetku, jako tomu bylo u privatizace bývalých „žosek“ (železniční opravny a strojírní), zazněla tato odpověď: **„Nešlo k krádeži. Jejich privatizace skutečně snížila režii ČD. Na základě šetření Generální inspekce se uznalo, že se tím ušetřilo, že privatizace opraven byla přínosem.“**

Odboráři vyjádřili obavy i o stav infrastruktury, která je podle jejich slov ve stavu chátrání. **„Bohužel vzhledem k omezeným finančním možnostem trvá stav chátrání, nicméně bezpečnost je na prvním místě,“** zněla šalamounská odpověď Ing. Mandíka.

Dvojčíslo Obzoru na svých 12 stránkách přineslo dále reportáže z letních dětských táborů, cestovatelské zajímavosti i tradiční Železničářské toučky. **–ZS–**



Nově přidaný vagon Bdtax (24-29 540-8) je koncipovaný spíše pro větší děti.

## Cyklohraček dostal zbrusu nový vůz plný překvapení

(Pokračování ze str. 1)

Vlaková souprava Cyklohraček je složena ze čtyř vozů, které jsou uzpůsobeny nejen cyklistům (24-29 550-7 Bdtax pro přepravu jízdních kol), jak název napovídá, ale také dětem všech věkových kategorií. „Letos jsme museli ze soupravy Cyklohraček vyřadit motorový vůz řady 812 (812.613-8), jediný svého druhu, zvaný Esmeralda, a nahradit ho lokomotivou řady 714 (na hlavním nádraží stála v čele vlaku 714.219-3). **Tuto výměnu si vyžádal pro čtyřvozovou soupravu nedostatečný výkon a adhezivní hmotnost motorového vozu, kterému už v minulém sezóně musela při zhoršených adhezivních podmínkách pomáhat právě lokomotiva řady 714.**“ uvedl v tiskové zprávě ředitel regionálního obchodního centra Českých drah Jakub Goláš. „Proto na jaře letošního roku na Cyklohračku přibyl nový hrací vůz, který je v současné době již kompletně vybavený hracími i vzdělávacími prvky pro malé i větší děti.“

Esmeralda (812.613-8) na vlaku už podle Filipa Drápala jezdit nebude. „Musel by se vyměnit motor a to je dost finančně náročné, ale Esmeralda pojedí určitě ještě letos na zakončení sezony (26. až 28. 10. 2019), poslední víkend provozu se bude konat rozloučení s Esmeraldou, byť už nepojede jako hnací vozidlo, ale bude pouze zarazena v soupravě, na níž tedy na zakončení sezony plánujeme posílení na pět vozů.“ dodal Filip Drápal. V novém hracím voze (24-29 540-8) vznikl další molitanový balónkovisko, které doplňuje dětský bazének s balónky v růžovém voze. Tato atrak-

ce se od samého začátku těší mezi malými cestujícími největší oblibě.

Děti si zde mohou zároveň kreslit na křídlovou tabuli nebo si malovat obrázky ve dvou kreslicích koutcích. **„Tyto koutky využijeme od září k nové aktivitě, kterou jsme nazvali Nakresli nám obrázek a získáš odměnu“**, uvedl ředitel organizace ROPID Petr Tomčík. Za obrázek na motivy Cyklohračky dostanou děti odměnu v podobě sladkosti nebo upomínkového předmětu.

A v neposlední řadě se v novém voze nachází i malá knihovnička pro malé i velké cestovatele. Rodiče s dětmi v ní najdou především lepelela nebo povídkové knížky, kterými si mohou cestu Cyklohračkem zpříjemnit, pokud nechtějí hrát hry nebo si kreslit obrázky. Zároveň, pokud budou chtít rodiče přispět nějakými dalšími knížkami pro děti, nápadník se mezi nekladou a mohou je donést kdykoliv přímo na palubu Cyklohračky.

Dodejme, že s Cyklohračkem se můžete svést z pražského hlavního nádraží do královského města Slaný, a to až do konce října dvakrát denně každou sobotu, nedělí i svátky. Cestou můžete navštívit spoustu zajímavých míst. Díky slevovým kuponům si ve spolupráci s městem Slaný, Zooparkem Zaježd, Muzeem studené války a protivzdušné obrany v Drnově nebo Železničním muzeem Zlonice užijete spoustu zá-  
bavy.

Informace o výletním vlaku Cyklohraček můžete nalézt nejen na webových stránkách [www.pid.cz/cyklohracek](http://www.pid.cz/cyklohracek) nebo Českých drah [www.cyklohracek.cz](http://www.cyklohracek.cz), ale také na sociálních sítích.

Michael Mareš

## PRÁVNÍ PORADNA

### Doporučení nepodepisovat závazky o náhradě škody v době šetření Policií ČR (jeho neukončení)

Dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy vedoucí zaměstnanci zaměstnavatele předkládají zaměstnancům – členům OSZ (kteří svým nedbalostním jednáním porušili pracovní právní povinnosti a tím umožnili škodní událost spáchat neznámým osobám, např. krádež, ztráta věci, poškození věci/motorového vozidla apod.) k podpisu „Uznání závazku k náhradě škody a dohoda o způsobu náhrady škody“, aniž by zaměstnavatel vyčkal na vyřešení (např. odložení věci nebo zjištění pachatele a zahájení jeho trestního stíhání apod.) škodní události Policií ČR. Zaměstnavatel po zaměstnanci požaduje náhradu škody dle zákonníku práce.

Následně, když zaměstnanec podepíše uznání závazku, může docházet k situaci, že Policie ČR zjistí pachatele škodní události a zaměstnavatel má tímto možností požadovat náhradu škody v občanskoprávním řízení po skutečném pachateli, ale díky uznanému závazku ze strany zaměstnance se k této možnosti může postavit laxně nebo vůbec tuto náhradu škody nemusí požadovat.

Na výše uvedené jednání zaměstnavatele lze pohlízet jako na jednání proti dobrým mrávům

a zneužívání postavení silnější strany v pracovním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovní právních vztahů dle zákonníku práce, např. § 1a, písm. a), e). Zaměstnavatel má k dispozici větší ekonomickou sílu, zpravidla lepší právní zájem a disponuje prostředky, kterými daleko efektivněji a hospodárněji může náhradu škody vymoci po skutečném pachateli.

OSZ při těchto škodních událostech, v době kdy zaměstnavatel ještě nemá k dispozici písemné sdělení Policie ČR, jak věc vyřešila, doporučuje:

- ZV ZO OSZ, aby sdělil zaměstnavateli, že škodní událost bude projednána až v době, kdy dojde k jejímu řešení (vyřešení) Policií ČR,
- členům OSZ, aby nečinnili v předemné škodní události až do jejich řešení (vyřešení) Policií ČR jakékoliv postupy (závazky) vůči zaměstnavateli, zejména aby nepodepisovali dohodu o uznání závazku k náhradě škody.

Mikuláš Hubicsák,  
manager pro kolektivní vyjednávání,  
JUDr. Petr Večeř,  
vedoucí ESO OSZ – ústředí

## NÁZORY

### Vina s otazníkem

Nehodová událost z 29. července – vykojená nákladního vlaku mezi stanicemi Mariánské Lázně a Chodová Planá – má na první pohled jasného viníka. Je jím strojvedoucí nesnižující rychlost na předepsanou třicetku, pročez vlak projel kritické místo rychlostí 86 km/h. Potud je to jasné. Ze zpravodajských relací českých TV však na povrch – zřejmě k nelibosti SZDC – vyplouvají poměrně zajímavé skutečnosti a olej do ohničku přilila rovněž agentura JPP (jedna paní povídala) – aneb zlé jazyky tvrdí. Paní Radka Pistoriusová – jedna z mnohých mluvčích SZDC – si, jako Pilát Pontský, „umyla ruce“ konstatováním, že ze strany SZDC bylo vše v pořádku, jelikož uvedená rychlost byla zapracována do tabulek traťových poměrů (TTP). Leč je „informováním strojvedoucího“ o změně rychlostních poměrů na trati sdělení, že dne 24. 6. 2019 byla vydána změna tabulek traťových poměrů 713B\_06b\_s účinností od 15. 7. 2019?

Dovolují si tvrdit, že tohle prokazatelným informováním strojvedoucího není. Navíc předpis D1, odkazujícího na mnoha místech na TTP, nevyplývá, že by strojvedoucí měl při jízdě sledovat údaje uvedené v TTP. To je mylná fikce osob, nikdy nesedivších na stanovišti strojvedoucího a neřídících lokomotivu. Strojvedoucí – podle předpisu ČD V2 – je povinen vést vlak podle jízdního řádu (to znamená sledovat jízdní řád), dále sledovat návěstidla a řídit se jejich návěstmi (řečeno zjednodušeně). O sledování údajů v TTP není v předpisu V2 ani písmenko, totéž platí o vnitřním předpisu ČD D2. Ten také pracuje s pojmem TTP, ale o povinnosti sledovat při jízdě vlaku TTP není zmínky. Konec konců ani konstrukční uspořádání řídicího pultu stanoviště strojvedoucího neumožňuje umístění další pomůcky kromě SJŘ a písemných rozkazů, jimiž se strojvedoucí rovněž řídí. Myslenková konstrukce, že by strojvedoucí měl sledovat za jízdy údaje v TTP nebo si je dokonce detailně pamatovat a dokonce vědět, co se změnilo a bezprostředně se jimi řídit, je zcela mylná. To by vyžadovalo posadit na lokomotivu navigátora čtoucího strojvedoucímu údaje v TTP, včetně vyznačených změn. Tak jako navigátor v automobilové rallye čte z itineráře řídicí údaje o trati. Provozovatel dráhy by ovšem musel zajistit viditelnost všech stanicíků (kdysi kilometrovíků a hektometrovíků), což by asi dost „bolelo“.

A za mlhy, není-li vidět, by se patrně nejezdilo... Pamatovat si detailně údaje z TTP ohledně rychlosti lze leda tak na trati dlouhé +/- 5 km, pokud strojvedoucí nejedí jinam – tratě typu Smržovka – Josefov Důl nebo Kunčice nad Labem – Vrchlabí. V jedné z pozoruhodných reportáží její autor dokonce uvedl, že způsob návěstění rychlosti 30 km/h byl v rozporu se základním předpisem SZDC D1 – vedoucí pracovník SZDC se při dotazu příliš přívětivě netvářil. Jiná reportáž poukázala na „smysluplnost“ změny předchozího omezení traťové rychlosti na trvalé.

Přiblížme si okolnosti „třicítky“. Stavi se silniční obchvat Mariánské Lázně. V důsledku stavební „kolize“ dvou dopravních cest bylo nutné na přechodnou dobu upravit směrování koleje, z čehož vyplynula „třicítka“ ve formě předchozího omezení traťové rychlosti (PJ - pomalá jízda). Tedy důsledek externí stavební činnosti, nikoli závada na straně SZDC v důsledku „špatné údržby trati“ nebo následek povětrnostních podmínek, či jiná okolnost – např. sesuv. V reportáži bylo uvedeno, že za „PJ“ musí SZDC platit dopravcům „odškodné“. Podle Agentury JPP –

nakolik je informace pravdivá, nelze posoudit – je délka a trvání „PJ“ přímiovým ukazatelem (pohyblivá složka mzdy) u vedoucích pracovníků SZDC. Bez ohledu na to, co je důvodem PJ – typicky české způsoby stanovení přímiových ukazatelů. Za dané situace se tedy jeví logické, že v rámci jednak úspory finančních nákladů na „odškodné“ dopravcům (= řádné hospodaření s finančními prostředky SZDC) a v rámci „zachrany“ premii (bližší košile než kabát) se z PJ stalo trvalé omezení traťové rychlosti. K věcnému zdůvodnění – proč se z PJ najednou stalo trvalé omezení – se totiž žádný z množiny tiskových mluvčích SZDC, ani vedoucích pracovníků nedokázal vysvětlit. Ono totiž jaksi nelze vysvětlit, proč se z PJ stalo trvalé omezení, resp. proč se „hned“ (na dobu trvání stavebních prací) nezavedlo trvalé omezení traťové rychlosti, což by mělo svoji logiku.

Vyšetřování Drážní inspekce bude trvat měsíce, lze předpokládat, že v závěrečné zprávě bude konstatováno, že z věcného hlediska nebyl důvod ke změně z předchozího na trvalé omezení traťové rychlosti, protože se, z hlediska bezpečnosti železničního provozu, nic nezměnilo. Nakolik se o tuhle zdanlivou, ale podstatnou malíčkovost bude zajímat vyšetřovatel Policie ČR a státní zástupce, nelze odhadnout. Nicméně je to voda na mlýn advokáta pana strojvedoucího. Jako obhájce bych požadoval rozšíření trestního stíhání i na zaměstnance SZDC, který o změně charakteru omezení rychlosti bez uvedení zjevných technických důvodů rozhodl. Obhajobou nemůže být „řádné hospodaření s prostředky SZDC, protože odškodné dopravcům by mělo být účtováno „objednavateli PJ“. Na místě samosoudce nebo předsedy senátu, který bude věc



Ani stav krytiny na nástupišti 1A v žst. Praha-Smíchov není dobrý.

### Poruchy na trati 171 jsou na denním pořádku i nadále

Dne 5. 8. byl krátce po 10. hodině z důvodu mimořádné události soukromého dopravce přerušeno na cca čtyři hodiny veškerý provoz v kapacitně přetíženém úseku Praha–Smíchov – výhybna Praha–Vyšehrad – Praha hl. n. Os 8834 odjížděl mimořádně z 1. A nástupiště v žst. Praha–Smíchov.

Pamětníci vzpomenu, že do konce 80. let většina vlaků na Beroun přes Řevnice končila a vycházela právě z tohoto nástupiště, na Prahu hl. n. jezдили jen vlaky dálkové. To si dnes málokdo dovede představit.

Trat 171 je ve špatném stavu a mimoiměřadnosti je téměř na denním pořádku nějaká porucha. Mezi hl. n. a Smíchovem je sice nové zabezpečovací zařízení, ale neustále suzováno krádežemi kabelů či jinými poruchami, v opouštěné a zcela zdevastované budově bývalé výpravní budovy výhybny Vyšehrad, kde přímo na peroně nocují osoby na pokraji společnosti.

Budova je od doby, kdy jí ještě České dráhy, a. s., prodaly soukromému subjektu, na pokraji zhroutění. A stav se zřejmě nezmění, protože v ČR asi není moci proti neodpovědnému majiteli nemovitosti cokoli dělat. **Martin Kubík**

projednávat, bych věc vyřešil jedním ze dvou způsobů. Za předpokladu, že bude obžalován rovněž pracovník SZDC, byl by strojvedoucí uznán vinným (o tom, že měl snížit rychlost na 30 km/h, není spor), vzhledem k okolnostem bylo od uložení trestu upuštěno (to trestní zákon připouští) a strojvedoucí by byl povinen uhradit škodu částkou 1 Kč.

Za předpokladu, že obžalován bude pouze strojvedoucí, byl by zproštěn – vzhledem k okolnostem vzniku nehodové události – obžalován, protože byl svým způsobem uveden v omyl. Jako soudce bych si totiž předvolal jako svědka odpovědného zástupce SZDC a požadoval podrobné a věcné zdůvodnění změny charakteru omezení rychlosti.

Položme si však jinou otázku. Došlo by k této nehodové události, pokud by bylo řízení vlaku svěřeno zařízení AVV – automatické vedení vlaku? Pokud ano, pak je třeba – místo kontrol strojvedoucího (tak či onak jsou formální) a jejich přezkoušování na trénažeru – ze zákona uložit povinnost provozovatelům dráhy na tratích s rychlostí vyšší než 60 km/h vybavit tratě traťovou částí AVV a provozovatelům dráží dopravu (včetně zahraničních) povinnost vybavit hnací vozidla (podmínka ke schválení provozu na síti SZDC, případně na trati jiného provozovatele dráhy) mobilní částí AVV. Vozidla nevybavená mobilní částí AVV by na trati mohla jezdit nejvýše rychlostí 60 km/h. Jistá analogie s povinností vybavit (s příslušnými výjimkami) pro jízdu na kolech v sousedním Německu hnací vozidlo vozidlovou částí bezpečnostního zařízení INDUSI, což je i historický vozidlo, včetně parož. Nemáš INDUSI a nespadáš do kategorie výjimek – tak na německých kolech má tvoje hnací vozidlo pro jízdu vlastní silou utrhum. Čhapu, že by se to nelíbilo, ale bezpečnost především. **Miroslav Zikmund**

### Kocourkov na hlavním nádraží

Možná si myslíte, že přeháním, ale jiná slova, pro to, co nám „Dobrá správa“, jak sama sebe nazývá na četných billboardech na Wilsonu Správa železniční dopravní cesty, předkládala k uvěření před devátou ráno na informačních tabulích, se těžko dá nazvat jinak.

Vše jsem si ale zavinil sám. Vymyslel jsem totiž, že využiji nabídku národního dopravce na vlak Cyklohraček, který jezdí o víkendů z Prahy do Slaného. Po 65leté zkušenosti s dochvilností ČSD a poté Českých drah, jsem se na ten výlet do Slaného důkladně připravil. Aby mi Cyklohraček tuto správnou nedělí (18. 8. 2019) s odjezdem v 9.02 h náhodou neujel, odjel jsem z domova pro jistotu o vlak dříve, v 7.02, takže jsem vstával krátce před šestou.

Před osmou jsem byl na Wilsonu a čekal na číslo peronu, odkud Cyklohraček odjede. Číslo nástupiště tam naskočilo nevyzkybeky (cca 8.45 h.) a tak jsme na jižní konci (který byl spíše na Západ než na Jih) prvního nástupiště s dalšími dospělými a dětmi trpělivě čekali. Tu se ozvalo hlášení nádražního rozhlasu, že Cyklohraček bude mít 45 minut zpoždění. Jako důvod zpoždění bylo sděleno, že jde o obrat soupravy od zpožděného vlaku. To mi přišlo docela divné, to by čerejší Cyklohraček musel mít více než 12 hodinové zpoždění.

Tak otáčka č. 1: Byl důvod zpoždění pravdivý, či nepravdivý? Tato informace (45minutové zpoždění) také po celou dobu visela na odjezdové tabuli. Kousek před ní jsou příjezdové tabule (ty kromě bývalých zaměstnanců také moc cestujících nenajde) a vedle je také svítící tabule Aktuální informace. A tam bylo napsáno, že Cyklohraček má 45 minut zpoždění, ale že bude vypraven ze severního nástupiště smíchovského nádraží. Tak nebo rad, čemu věřit, tabuli s Odjezdy vlaků nebo tabuli Aktuální informace?

Otáčka č. 2: Jak je to hlavní nádraží vlastně řízeno? Asi jako v Kocourkově, kdy jedna tabule vám říká, zůstaňte tady, za 45 minut tu máte Cyklohračka jako na koni, nebo se máme řídit druhou cedulí? A to jsem našel před časem bydlel v Praze 35 let, tak vim, kde toto zvláštní nástupiště je, ale co cestující, kteří nejsou z Prahy? Když jsem dojel na zmíněném severním nástupišti (vypadá, že bude od Smíchova skutečně na sever, ale má každý cestující buzolu?), už jsem tam přes 30 let nebyl, tak jako vůl jsem nešel po lávce, i když jsem šel kolem ní, ale tam samozřejmě nebyla žádná cedule, tak jsem se ještě prošel, cesta tam připomíná Sudety za komunistů. Tak, abych to zkrátil, tam žádné informace, našel jsem se dá nalézt dopravní kancelář, označená zákazem vstupu, prosím veldobrou Správu železniční dopravní cesty, kde (otázka č. 3) cestující najde informaci o jízdě vlaku, když do dopravní kanceláře nesmí? Překročil jsem zákaz a poté se dozvěděl, že 2 hodiny u cyklohračky žádná míra, pak měl přijet souprava a pak mi bylo řečeno, že nepojede vůbec.

Tak nevím, zda žiju ve 21. století, nebo v době Hamleta, královice dánského, který v tom zvláštním státě viděl něco snižého. A to vlastně zajímá mne, je to snižlé na hlavním nádraží, kde jedna cedule neví, co říká druhá cedule, nebo to snižlé je někde výš? Takže místo cesty do královského města Slaného jsem se obrátil a jel z velmi „vydařeného“ výletu domů. Na SZDC a ČD požaduju úhradu 126 korun a dvacetí haléřů za zakoupení svačiny na hlavním nádraží, abych za těch 45 minut čekání neumřel hladu, úhradu jízdenky Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Praha hl. n., jízdenky Pyšely – Praha hl. n. – Pyšely, prošoupaní bot mezi Prahou–Smíchov a Prahou–Smíchov severním nástupišti a zpět a proplacení ztráty času celkem šesti hodin za nevydařený výlet. Redakci bude sděleno číslo účtu. **Petr Rádl**

### Odpověď Českých drah

V neděli 18. srpna došlo k poruše lokomotivy, která dopravuje Cyklohraček. Personál se sjisna

### Odpověď SŽDC

Vážený pane Rádle, obdržel jsem Vaši stížnost týkající se jízdy vlaku 9780 „Cyklohraček“ a informovaní cestujících v železniční stanici Praha hl. n. a Praha – Smíchov severní nástupiště. Pravidelný odjezd vlaku Os 9780 „Cyklohraček“ je z hlavního nádraží v 9.02 hodin. Informační zařízení je nastaveno tak, aby na odjezdové tabuli bylo u konkrétního vlaku vyznačeno číslo nástupiště 15 minut před odjezdem. Tedy v 8.47 h bylo vyznačeno nástupiště 1 J. V 8.56 h dopravce České dráhy informoval o skutečnosti, že vlak Os 9780 bude asi 45 minut opožděn z důvodu poruchy na lokomotivě. O této skutečnosti byla cestující veřejnost okamžitě informována a to jak na informačních tabulích, tak též hlášením staničního rozhlasu, byl s chybou zadaným důvodem zpoždění, za což se Vám omlouvám. Potom ještě došlo k zrušení vlaku Os 9780 na nástupiště 1 S z důvodu jízdy vlaku R 1571 z nástupiště 1 J (i nadále bylo počítáno, že vlak Os 9780 pojede). V 9.36 h dopravce České dráhy vlak 9780 bez náhrady oděkl. Tato informace byla okamžitě cestující veřejnosti předána a to jak hlášením staničního rozhlasu, tak též na informačních panelech (spoj zrušen). Nezávisle na výše uvedeném je na hlavním nádraží umístěna informační tabule „Aktuální informace“. Na této tabuli se uvádí mimořádnosti a též opatření při výlukách. Dne 18. srpna 2019 probíhala výlučka traťové koleje Praha hlavní nádraží – Praha Vyšehrad. Z tohoto důvodu bylo přistoupeno k dopravnímu opatření. A tato dopravní opatření byla vyznačena na popisované tabuli. Přesně tam bylo napsáno toto: Vážení cestující, vlaky Os 25910, 25912, 9782 Cyklohraček, 25916, 25920 a 25924 linky S 65 jsou z důvodu výluky výchozí ze stanice Praha-Smíchov severní nástupiště. Děkujeme za pochopení.

Z výše uvedeného vyplývá, že Informační tabule řádně a včas informovaly o provozní situaci. Jedna tabule (odjezdová) informovala o vlaku Os 9780 (odjezd z hlavního nádraží v 9.02 hodin), druhá tabule (aktuální informace) informovala o vlaku Os 9782 (odjezd ve 13.02 hodin). Před železniční stanicí Praha – Smíchov je umístěna informační tabule, která cestující naviguje na zastávku Praha–Smíchov severní nástupiště, tedy na most (lávku) přes smíchovské nádraží, kde před několika lety bylo vybudováno schodiště na uvedenou zastávku.

Dříve byl možný přístup pouze vraty ve směru od „Anděla“. Tento přístup zůstal zachován pro silniční vozidla. Vybavení zastávky Praha-Smíchov severní nástupiště je bohužel na úrovni technických možností. Před dvěma lety byla opravena nástupiště z důvodu nutného kritizování. Informace Příjezdy a Odjezdy v papírové podobě jsou umístěny na stěně přilehlé budovy – u bývalé čekárny. V žst. Praha – Smíchov severní nástupiště není vybudováno rozhlasové zařízení. V současné době probíhají jednání o dovybavení rozhlasem.

Co se týká finanční náhrady za projeté jízdenky, tuto reklamaci je třeba řešit s dopravcem České dráhy, které nejzjistíte jízdu vlaku Os 9780. Na závěr mi dovoďte, abych se Vám omluvil za nepříjemnosti, které Vás potkaly při cestování.

Ing. Ladislav Ludvík,  
náměstek ředitele OŘ pro řízení provozu



Moudrost pro tento den  
„Lod' nemá být jistěna jednou kotvou a život jednou nadějí.“  
Epiktétos,  
řecký filozof (asi 55 - 135 n. l.)

## Českořebnovský Den železnice se blíží

Již v sobotu 14. září se jako každoročně otevrou brány železničního depa v České Třebové, kde se bude konat tradiční regionální den železnice. Připraven je bohatý doprovodný program v areálu depa a také možnost svezení zvláštními vlaky nejen po uzlu Česká Třebová, ale i po okolních tratích.

Mezi nádražím a depem zajistí dopravu motorové jednotky Regionova, přičemž ty s odjezdem z 5. nástupiště (příchod ze 4. nástupiště a následně po přechodu přes kolej) v 9.10, 10.40 a 13.40 h nabídnou cestujícím možnost projet se kontejnerovým terminálem společnosti Metrans. Tyto jízdy jsou přitom zdarma.

Pro železniční „fajnšmekry“ jsou pak připraveny jízdy historickou elektrickou jednotkou EM 475.1 „Zabotlam“ jak po uzlu Česká Třebová, tak po okolních tratích. Na mnoha tratích ušlech se přitom bude jednat o vůbec první možnost svezení tímto vlakem a to např. na trati mezi Ustím nad Orlicí a Lichkovem.

V poledne je pak na úseku ze Svitav do Opatova plánováno „setkání generací“ a to v podobě souběžné jízdy nejnovější elektrické jednotky InterPanter a právě zmíněného „Zabotlamu“. Tyto vlaky však lze využít i pro cestu na den železnice či naopak pro návrat z České Třebové zpět. Velkou výhodou těchto jízdy je, že v nich platí běžný tarif Českých drah (TR 10), přičemž k zakoupeným jízdenkám je pouze nutno pořídit doplatek na historický vlak ve výši 40 Kč.

Podrobný jízdní řád včetně doprovodného programu najdete na [www.denzeleznice.cz](http://www.denzeleznice.cz)  
Martin Hájek,  
Pardubice

## Jízda zvláštního vlaku oslavila 130. výročí Moravské západní dráhy

V sobotu 17. srpna přesně v 11.00 hodin vyrazil z prostějovského místního nádraží zvláštní vlak do Chornice – obce, která leží na trati někdejší Moravské západní dráhy (dnes trať SZDC č. 271).

Provoz na této dráze, která spojuje Moravu s Čechami, byl zahájen právě před 130 lety a jízda zvláštního vlaku, tvořeného historickou lokomotivou „Berta“ 749 254 – 9 a dvěma historickými vozy řady Balm (vše provozované brněnským Klubem přátel kolejových vozidel), byla oslavou tohoto výročí. Ve vlaku, jehož jízdu zorganizovali členové ZO OSŽ v Olomouci (díleňský výbor Prostějov) a Federace strojířůvů ČR (ZO Prostějov hl. n.) seděli někdejší zaměstnanci ČSD (ČD), kteří na této trati dlouhá léta sloužili v nejrůznějších profesích – jako strojevodci, vlakvedoucí, osobní pokladní, vypravěči, vyhybkáři a další pracovníci, kteří na této trati zajišťovali v minulosti provoz.

Dnes je trať, pokud se týká zaměstnanců v jednotlivých stanicích a zastávkách, prakticky opuštěná – řízena je dirigujiícím dispečerem v Kostelci na Hané, jízdenky se prodávají ve

vlaku a vlečka do kamenolomu Šubířov zarůstá travou. Původní přímé spojení Prostějova s Českou Třebovou je dnes přerušeno krajskými hranicemi.

Více než sedmdesát někdejších zaměstnanců, spolu se svými rodinnými příslušníky, přijždě vlaku vzpomínalo na dobu, strávenou na této trati v činné službě. Mnohdy se neubránili jisté nostalgii. „Chtěli jsme, aby se lidé sešli, zavzpomínali si a strávili spolu hezké chvíle,“ říká jeden z organizátorů této jízdy, vlakvedoucí Miroslav Chalupa ze ZO OSŽ Olomouc, spolu se svým kolegou, strojevodcem Jiřím Pouličkem z FS ČR Prostějov.

A tento záměr se organizátorům bezesobky vydařil. V Chornicích, kde jízda vlaku končila, se celá skupina shromáždila před historickou vlakovou soupravou ke společnému snímku, pak následovala jízda do sousední stanice Džbel, kde bylo pro účastníky akce připraveno na hřišti tamní tělovýchovné jednoty SK Jesenec–Džbel pochoštění a dobrá zábava. V 17 hodin se všichni vrátili „svým“ vlakem zpět do Prostějova.

Miroslav Čáslavský



Obrněný vagon, který jako jediný ve čtrnáctivozové soupravě Legiovlaku představuje ukázkou bojového vozu.

## Petr Čížek, legionář na plný úvazek

Legiovlak 2019 – unikátní expozice replik legionářských vagonů z let 1918 až 1920, kdy českoslovenští legionáři ovládli Sibiř, se při svém putování Českou republikou zastavil ve dnech 20. až 25. srpna 2019 na nádraží v Šumperku. Připomeňme, že českoslovenští vojáci působili na Sibiři jako spojenecká intervenční armáda a bojovali na úseku mezi Omskem a Irkutskem proti bolševikům. Této příležitosti využili zástupci Nadace Okřídlené kolo (NOK), konkrétně předseda Správní rady (SR) NOK

není jasně, jestli bude projekt pokračovat i po roce 2020, kdy bude projekt Legie 100 oficiálně ukončen. V příštím roce tomu bude sto let od doby, co se poslední legionáři vrátili z Ruska. Ve hře je ještě prodloužení projektu o tři až pět let, ale vše záleží na penězích.

Aktuálně má souprava Legiovlaku 14 vagonů, nejnovějším je vagon ubytovací. „Spíše se mění interiéry a vnitřní expozice, novinkou v obrněném vagonu je replika polního děla Putilov ráže 76 mm; úplně jako poslední

exponát jsme přivezli rakouskouherské polní dělo ráže 75 milimetrů, to je nejpoužívanější dělo v rakouskouherské armádě na italské frontě. V tuto chvíli je to jediný kus v republice,“ vypráví Petr Čížek pověsť. Jeho znalosti z oblasti legie se zdají nekonečné, dlouze vypráví například o tom, jak legionáři po návratu skončili „nijak veselé“, jak byli za odboj ve druhé světové válce, jak jim do dnešních dnů Rusové přijít na jméno. Petr Čížek sto procentně ví, že ještě letos a příští rok bude Legiovlak doprovázet. „Zatím ani nevíme, kde příští rok začneme, ale máme v plánu znovu objet všechna krajská města v České republice. A zda mě to baví? Baví! Hledám a nacházím na tom stále něco nového, takže o stereotypu nemůže být řeč,“ uzavírá.

Michael Mareš

Reportáž v nezkrácené podobě najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org).



Na snímku zleva předseda Správní rady (SR) NOK Martin Vavrečka, senátor PSP ČR Mgr. Miroslav Adámek, „legionář“ Petr Čížek, vedoucí 1. směny Legiovlaku, Ing. Jan Zahradníček, náměstek hejtmána Olomouckého kraje, ředitel NOK Zdeněk Vysloužil a místopředseda SR NOK Ing. Petr Tauber.

Martin Vavrečka, místopředseda SR NOK Ing. Petr Tauber a ředitel NOK Zdeněk Vysloužil, k neformálnímu setkání se zástupci kraje, jmenovitě s Ing. Janem Zahradníčkem, náměstkem hejtmána Olomouckého kraje, a senátorem PSP ČR Mgr. Miroslavem Adámekem. Průvodcem jim byl Petr Čížek, vedoucí 1. směny Legiovlaku.

Expozice Legiovlaku je vlastně historickou replikou různých typů vagonů, kterými cestovali českoslovenští legionáři po Sibiři. „Povětšinou se jedná o vagony pro nebojovou službu, jsou to vagony ubytovací – tépluška – ubíkační vagon pro mužstvo, dále je tady salonní vagon určený pro štábní důstojníky, a potom to jsou další vagony: štábní kancelář, zdravotní vagon, díleňské vozy, pošta a obrněný vagon, který jako jediný představuje ukázkou bojového vozu,“ vypráví průvodce výstavou Petr Čížek. „Úplně na konci pak máme plukovní prodejnu.“ Ta slouží nejen jako prodejna, ale i jako informační kancelář. „Máme zde počítačs databázi legionářů. Takže pokud návštěvník ví nebo alespoň tuší, že jeho předek sloužil v legiích, tak se na něj může doptat,“ říká Petr Čížek. V jednom z vozů mohou návštěvníci zhlédnout krátký film o životě legionářů od roku 1914 až po návrat do vlasti. Petr Čížek byl dříve zaměstnán jako pracovník odbytu ve velkoobchodě s elektroinstalacním materiálem, od dubna 2015 je ale legionářem na plný úvazek – zaměstnancem Československé obce legionářské a už pátým rokem s Legiovlakem jezdí po republice a také po Slovensku. „Kdy přesně jsem se o legionáře začal zajímat, si nevybavím, ale evidentně za tím byla usilovná práce mých rodičů, pamatují si, že mě táta brával na Cihelnu. Na první legionářské akci jako účastník jsem byl v roce 2007,“ zavzpomínal.

Výstava o legionářích je určená především pro veřejnost a vstupné je zdarma, organizátoři se ale cíleně zaměřují na školy. A zájem je obrovský. Výstavu si denně prohlédne v průměru šest set návštěvníků. Roční provoz Legiovlaku stojí několik milionů korun, zatím ale

## Půvab ženy

Oranžerie Lázní Hodonín vás zve na výstavu paličkované krajky a fotografií, které pro vás připravili manželé Čarkovi. Výstavu se koná od 11. 9. do 6. 10. 2019. Manželé Čarkovi jsou členy OSŽ a FISAIK, Stanislava pracuje ve skupině Kreativky (kreativní ruční práce), její manžel Miroslav pak ve skupině Fotografové. -red-



Účastníci oslav 130. výročí Moravské západní dráhy před historickou vlakovou soupravou v železniční stanici Chornice.

## Výstava železničních modelů a kolejíšť

Společnost přátel železničního modelářství a železnice, z. s., a Orlické muzeum Choceň vás zvou na 12. ročník Výstavy železničních modelů a kolejíšť v prostorách Orlického muzea v Chocni a ZUS Choceň od pátku 6. 9. do neděle 8. 9. (9 až 17 h, v neděli 9 až 15 h). Připraveny jsou ukázky modelových kolejíšť, železničních modelů, diorám a historických exponátů, výstava fotografií (Jiří Kulhánek), lokomotivní simulátor, o vikendu pak i Sčjova drobná železnice, z. s. Přichystán bude i Železniční a parní spolek (možnost svezení dětí na vláčku v parku) a simulátor ovládacího pracoviště K-2002 od firmy Starmon, s. r. o., prezentovat se bude i Vyšší odborná škola a Střední škola technická Česká Třebová. -mmc-

## Kraslický film(vl)áček Pocta pro Jana Svitáka

Dnes již jen málokdo zná jméno uvedené v titulkách tohoto článku. Němci si vybaví geniálního kopřivnického konstruktéra Leopolda Svitáka, další pak generála Otakara Svitáka nebo filozofa Ivana Svitáka. Dílo Jana Svitáka, který byl divadelním a filmovým režisérem, zná přepět každý. Je jím populární a stále oblíbený a v televizích reprizovaný film „Přednosta stanice“ v hlavní roli s Vlastou Burianem. Právě „Přednosta“ byl jedním z vrcholů filmového festivalu „Kraslický film(vl)áček“, který se poslední červencový víkend uskutečnil v Kraslicích.

S myšlenkou uspořádat festival filmů s železniční tematikou přišel kraslický starosta Roman Kotlínek. Jak nám sdělil, snažil se touto akcí nejen obohatit kulturní život ve městě během letních prázdnin, ale také naplnit dvě své záliby – filmové umění a železnici. Mezi našimi starosty patří určitě k výjimkám. Pokud služební cestuje do Sokolova nebo Karlových Varů, nevyužívá (pokud je to možné) služeb radničního automobilu, ale cestuje vlakem.

Původně se uvažovalo o tom, že by se festival uskutečnil na kraslickém nádraží. Nemožnost dopravit sem původně dohodnutý kinovůz Českých drah (vzhledem ke dvouměsíční výluce na Kraslické dráze z důvodu rekonstrukce mostu pod Olovím) však vedla k rozhodnutí, že se akce uskuteční v místním Domě kultury.

Kromě „Přednosta stanice“, který se promítal v sobotu, byl ve venkovním amfiteátru den předtím prezentován film „Poupata“ režiséra Zdeňka Jiráského. Toto dílo z roku 2011 bylo oceněno čtyřmi Českými lvy; jeho natáčení probíhalo na Sokolovsku.

Filmová díla se promítala na třech místech. Kromě zmíněných venkovních projekcí, kterým vždy předcházela další kulturní program, bylo na dalších dvou místech možno zhlédnout filmy pro děti, preventivní a dokumentární filmy či instruktážní snímky Československých státních drah. Zejména děti zaujali i maskot Českých drah slon Elfik. Součástí festivalu byla i soutěž pro amatérské filmaře o cenu „Kraslické návštěvnické“.



Kraslický starosta Roman Kotlínek hovoří o osobnosti režiséra Jana Svitáka.

Vraťme se ale k Janu Svitákoví. Tento režisér a scenárista měl tragický osud. Za druhé světové války působil jako ředitel filmových ateliérů v pražských Radlicích, což mělo mj. za následek, že se musel stýkat s německými okupanty. Toto se však, stejně jako mnoho dalších, snažil využívat ve prospěch svých kolegů. Hned 9. května 1945 byl zatčen a vyšetřován v Bartlovské ulici. Po propuštění byl lynčován davem a přítomným rudoarmějem zastřelen. Na rozdíl od Vlasty Buriana byl jeho případ zapomenut a dosud nebyl rehabilitován. Ocenění, udělení čestného „Kraslického návštěvnické“, kterého se mu v rámci festivalu dostalo, je tedy jakýmsi prvním symbolickým krokem k napravení tohoto stavu.

Je snahou pořadatelů, aby v Kraslicích vznikla nová tradice, která zaujme a naplní volný čas nejen místních občanů, ale přivede do města i další zájemce o film i o železnici. Robert Koutný



„Papoušek“ před železniční stanicí Měcholupy.

## S Papouškem do depozitáře NTM

Jednou ze „stálých“ v muzejním programu každoročních akcí ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka je vydat se koncem prázdnin s pamí vlakem z Lužné do Chomutova a zpět.

Letos tato akce připadla na sobotu 24. 8., kdy se vydal na cestu v čele již historických vozů řady Bai „Papoušek“ 477.043. Na účastníky čekala v cíli cesty v Chomutově opět lákavá možnost prohlídky depozitáře Národního technického muzea. Se spoustou zde deponovaných strojů, železničních vozů a dalších zajímavých exponátů v majetku NTM i Českých

drah, a. s. Soudě dle zaplněných vozů soupravy, bylo svezení se s párou ze strany veřejnosti velkým zájmem.

Na pamí vlak jsme si s fotografickou kamerou počkali před železniční stanicí Měcholupy, na kdysi dvoukolejném úseku. Inu doba, kdy se zde prohnaly rychlíky, jsou již nenávratně pryč. Pamí vláček tudy projížděl s cca 30minutovým zpožděním. Jinak celá akce proběhla k naprosté spokojenosti cestujících. Organizátorům patří proto naše opětovně poděkování.

A. K. Kýzl

## Znáte Nemotice?

Žst. Nemotice leží v km 47,7 „Vlárské“ trati původně společností StEG Brno – Veselí nad Moravou – Trenčianská Teplá. Nemotice leží na neelektrizovaném úseku dvoukolejně trati Brno – Veselí nad Moravou, neelektrizovaná dvoukolejka je již sama o sobě rarita a tím větší přitažlivost pro železniční fotografy má. Navíc je na trati ještě několik stanic s mechanickými návěstídky, jednou z nich jsou právě Nemotice. Nemotice jsou známé i odbočnou lokálkou (nyní vlečkou) do Koryčan.

hlavní trati je pěkný zážitek pro milovníky motorového provozu a mechanických návěstidel. U trati je možno spatřit i těžbu kvalitní moravské ropy. V žst. Nemotice se ropa stáčí do cisteren, ano, ta ropa, co se původně nakládala v nz Uhřetici u Kyjova na trati Ždánice – Uhřetice – Cejč. Úsek Ždánice – Uhřetice je nyní vytrhan a zbytek tratě je v privatizaci.

Martin Kubík



Dvouramenné vjezdové návěstidlo žst. Nemotice od Kyjova.