

## Z aktuálních událostí

■ Dne 7. dubna 2021 se konalo zasedání **Představenstva OSŽ**, opět formou videokonference. „Kolečko“ informací ze zásadních jednání zahájil I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun. Nejprve shrnul veškerá jednání, kterých se zúčastnil od posledního jednání představenstva, včetně jednání s GR ČD Ivanem Bednářkem a videokonference se zástupci MPSV na téma plánované důchodové reformy s akcentem na problematiku uplatnění předčasných důchodů u rizikových profesí - více v samostatném článku na této stránce.

Také Radek Nekola (místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo) shrnul události, které se udály od posledního jednání Představenstva OSŽ: „**Od 1. 4. jedeme podle nové PKS, která zaměstnancům zajišťuje některé nové benefity. Musíme řešit ojedinělé zavírání části provozů, všechno se daří zajišťovat předislokcí zaměstnanců,**“ řekl s tím, že ani hospodaření společnosti není zatím „ve velkém propadu“. Také racionalizace pracovních postupů „běží“ podle podnikatelského plánu, na stole v tuto chvíli není žádné hromadné propouštění. Podnikatelský plán je podle Radka Nekoly plněn. „**Čekáme na plně rozjetí KOP, jsme připraveni, po uvolnění restrikcí, posílat zaměstnance na kondiční pobyty,**“ uzavřel.

Události u Správy železnic poté shrnul Petr Štěpánek (místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic): „**V současnosti probíhá očkování zaměstnanců zařazených do kritické infrastruktury státu, jedná se o cca 550 zaměstnanců, kteří už dostávají kódy na možnou registraci, proběhlo očkování 164 hasičů,**“ řekl s tím, že odboje se zabývaly i organizační změnou na úrovni OR. „**Tato organizační změna je účinná od 1. 4.,**“ dodal Petr Štěpánek s tím, že Správní rada SZ schválila (26. 3.) sloučení dvou organizačních jednotek (OR Ostrava a OR Olomouc). Zmínil se i o tom, že bylo projednáno zahájení procesu účasti zaměstnanců na KOP (Darkov, Jeseník v ČR, Skalica a Brusno na Slovensku).

Nedrážními organizacemi „hybe“ především stravenkový paušál. Jak uvedla místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) OSŽ Bc. Renata Dousková, na Dopravním zdravotnictví nakonec došlo ke shodě: „**Zaměstnavatel přistoupil na navýšení stravenek s tím, že o stravenkovém paušálu budeme jednat až při novém kolektivním vyjednávání. Pokud jde o nárůst tarifních mezd (u Dopravního zdravotnictví), u vytipovaných profesí, odměňovaných tarifní mzdou, bude finanční nárůst řešen formou navýšení osobního ohodnocení,**“ uvedla. Renata Dousková dále informovala o jednáních u Dopravního podniku města Brna a společnosti Trilex. „**Tato společnost se o své zaměstnance stará velice dobře,**“ dodala.

Členové Představenstva OSŽ poté schválili tři dávky z Podpůrného fondu OSŽ, vzali na vědomí informaci o čerpání rozpočtu za 1. až 3. čtvrtletí 2021 a zabývali se přípravou VIII. sjezdu OSŽ. Představenstvo OSŽ se dále zabývalo organizačními záležitostmi, schválilo návrh účasti OSŽ na uspořádání společné regionální konference OSŽ a členských svazů ETF v rámci Evropského roku železnice a projednalo složitou situaci u nájemců rekreačních objektů v majetku OSŽ. Radek Nekola zdůraznil, že je potřeba nájemce ujistit, že snahou OSŽ je nájemce udržet. Na závěr Organizačních záležitostí vedoucí Mezinárodního oddělení Ing. Ondřej Šmehlík krátce seznámil členy Představenstva OSŽ se situací ohledně rekreací a sportu (více v pravidelné rubrice na str. 4). V samotném závěru pak

vzali členové Představenstva OSŽ na vědomí Zprávu ze zasedání pracovní skupiny Evropského sociálního dialogu na železnici (více na www.osz.org).

■ Dne 14. 4. 2021 se uskutečnilo další zasedání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.** Předseda PV Vladislav Vokoun v úvodu podal nejdůležitější informace o dění na ČD. Nastínil, že se chystá restrukturalizace, která bude kromě změny počtu členů představenstva ČD a nového vymezení kompetencí náměstku generálního ředitele spočívat v novém způsobu řízení. Dále se zmínil o snaze zaměstnavatele zavést stravenkový paušál. Výsledek dosavadních jednání je takový, že stravenkový paušál bude prozatím zaveden pouze u pracovníků Generálního ředitelství ČD, pro ostatní zaměstnance bude i nadále platit kolektivní smlouva.

Fundované informace a odpovědi na dotazy k problematice opravárenství poskytl členům PV Ing. Zdeněk Štěpánek, ředitel odboru 12 GR ČD (letos došlo k navýšení objemu financí na opravy, harmonogram zavádění ECM se plní, řeší se dopady ze ztráty dopravních výkonů). O personálních záležitostech referovaly další hosté jednání – Ing. Monika Horáková, ředitelka odboru 10 GR ČD, a Ing. Lucie Bauerová, pracovnice téhož odboru.

Další host jednání, Ivan Bednářik, předseda představenstva ČD, a. s., hovořil především o chystané restrukturalizaci podniku, který má dva hlavní cíle: zvýšit funkčnost podniku, neboť nebude tolik řídicích stupňů, druhým cílem bude snížit počet zaměstnanců. Návrh restrukturalizace by měl být předložen představenstvu Českých drah 12. května. Členové PV připomněli, že již zažili velké množství restrukturalizací, ale ani jedna se nepodařila.

■ Dne 15. 4. proběhlo jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo**. S informacemi z Dozorčí rady ČD Cargo vystoupil předseda PV Radek Nekola. „**Výsledek hospodaření ČD Cargo nakonec není zas tak špatný, byt se jedná o záporný hospodářský výsledek s dopadem do Sociálního fondu, který je našetřil robustní, takže budeme schopni pokrýt všechny potřeby roku 2021,**“ řekl Radek Nekola mimo jiné.

V průběhu jednání se připojili Ing. Zdeněk Škvařil (člen představenstva pověřený řízením úseku provozu), Ing. Mojmir Bakalář (ředitel personálního odboru), Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociální a mzdové) a Ing. Josef Kreische (z téhož oddělení). Ing. Škvařil uvedl mimo jiné, že hospodaření negativně ovlivňují jednotlivé vozové zásilky. „**Jedná se o nejhorší výsledek za posledních pět až osm let,**“ řekl Ing. Mojmir Bakalář informoval o tom, že 150 zaměstnanců je v izolaci s nemocí COVID-19, pod sto zaměstnanců je v karanténě. „**V posledních dnech se minimalizuje počet pozitivních záchytů, ale zdaleka nejsme ještě na konci,**“ upozornil. Pavla Kreischová informovala o Sociálním fondu (k dispozici je zůstatek SF z roku 2019 plus příděl roku 2020): „**Připomínám, že vyšel i katalog rekreací, zaměstnanci si mohou žádat o rekreaci v tuzemsku i v zahraničí,**“

Poté přišly na řadu dotazy členů PV a závěr patřil organizačním záležitostem, především přípravě květnového zasedání PV, školením, která formou on-line i nadále probíhají, a rozvozu a distribuci tištěné PKS.

**Podrobnější informace ze všech uvedených jednání najdete na www.osz.org.** – red–

## Srážka vlaků: škoda za 50 milionů!

V železniční stanici Světec došlo v neděli 4. 4. 2021 ve 14.16 h ke srážce vlaků. „**Lze předběžně konstatovat, že vlak Unipetrolu projel vjezdové návěstidlo zakazující jízdu,**“ uvedl generální inspektor Drážní inspekce Mgr. Jan Kučera s tím, že výpravčí zaznamenal, že příslušný nákladní vlak nedovoleně projel kolem návěstidla zakazujícího jízdu, začal činit příslušná opatření, ale v ten okamžik již srážce nebylo možné zabránit. „**Zabezpečovací zařízení ve stanici fungovalo podle předběžné prohlídky správně, ani nebylo v poruše.**“

**Drážní inspekce pochopitelně bude prověřovat také stav drážních vozidel,**“ dodal generální inspektor.

Srážka si vyžádala život strojvůdce Unipetrolu, strojvůdce ČD Cargo byl zraněn středně těžce. Ze tří vykolejených cisteren musel být přečerpán plyn. Vlaky na trať Bilina – Úpoňny nevyjely zhruba 14 dní (provoz byl částečně obnoven 19. 4. odpovídajícím způsobem). Škoda byla odhadnuta na 50 milionů korun.

**Michael Mareš** s využitím tiskové zprávy Drážní inspekce



Stroj společnosti ČD Cargo 123.023-4 pod hořáky autogenů. Světec dne 9. 4. Snímek A. K. Kyzl



**Adieu, Vysočany!** V pondělí 12. dubna byla zahájena demolice pražského vysočanského nádraží. Na snímku Michaela Mareše z 1. 4. 2021 je ještě zachyceno nádraží těsně před zahájením demoličních prací. Cestujícím nyní slouží provizorní nástupiště, přístřešky a osobní pokladna.

## Důchodová reforma řeší i zohlednění případného dřívějšího odchodu do důchodu u zvláště náročných a rizikových povolání

V posledních týdnech se množí dotazy členské základny ohledně chystané důchodové reformy. Hlavním spouštěčem bylo několik článků na toto téma v médiích. Úvodem je potřeba sdělit, že zmíněná norma ještě nebyla schválena vládou, natož parlamentem. Vše, co je sdělováno veřejnosti, je potřeba brát tak, že uvedená norma nemusí být vůbec přijata, nebo dozná značné změny.

Výsledný návrh je konečným produktem Komise pro spravedlivé důchody, která byla ustavena ministryní práce a sociálních věcí Janou Maláčovou. Ministerstvo práce a sociálních věcí (MPSV) ČR bylo garantem a zpracovatelem konečné ver-

ze. Materiál se skládá ze tří částí. Jedna z nich řeší samotný princip určení výše důchodů a pravidla pro přiznání. Druhá část se zabývá určitou kompenzací za výchovu dětí a třetí část řeší zohlednění případného dřívějšího odchodu do důchodu u zvláště náročných a rizikových povolání (pracovišť). Zejména třetí část vyvolala u železničářů zvýšený zájem. V již zmíněných mediálních výstupech jsme za OSŽ postřádali ve výčtu povolání ta v železniční dopravě.

K tomu je potřeba poznamenat, že naší snahou bylo do připravované normy zapracovat zohlednění náročnosti některých povolání v želez-

niční dopravě. Naše argumentace byla podložena vysokými zdravotními požadavky (viz vyhláška 101/1995 Sb.), které jsou kladeny na zaměstnance v dopravě, a to po celou dobu výkonu povolání. Stávající praxe ukazuje, že pro mnoho zaměstnanců jsou stávající hranice pro dosažení řádného důchodu nedosažitelné. Mnozí se případy, kdy zaměstnanci po dosažení věku šedesáti let a více ztrácejí předepsanou zdravotní způsobilost. Bohužel, na základě jiné konstrukce uvedené normy nebyl náš způsob řešení akceptován. Jsme přesvědčeni, že nepravem.

(Pokračování na str. 2)

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**„Doba se mění a my s ní musíme držet krok, proto jdeme po efektivitě a nákladech. A ruku na srdce, rezervy v tomto ohledu máme.“**

Na aktuální téma hovoříme s **IVANEM BEDNÁRIKEM**, generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah

**Nedávno uplynulo sto dní od okamžiku, co jste nastoupil do funkce generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah. Dříve se se tato doba považovala za dobu hájení, ale teď je všechno jinak. Takže, myslíte si, že už skončila doba hájení?**

Nemyslím si, že bych nebyl těch sto dní pod nějakým zvýšeným tlakem, ten tlak je pořád stejný, ale vytvářím si ho na sebe především já sám. Řeknu to velmi zjednodušeně: největší problém každého manažera je, že ztratit chuť bojovat. Že ztratit, použiji zprofanovaný výraz, tah na branku. Velmi často se totiž stává, že některé věci musíte udělat, ale nakonec je neuděláte kvůli tomu, abyste neměl problémy. To ale můj případ zatím není, jsem stále plný elánu a nasazení. Zatím mi i zdraví slouží a rodina to stále toleruje.

Když mám bilancovat sto dní ve funkci generálního ředitele, tak musím říct, že jsem je využil především na to, abych se seznámil s okolím. Teď přichází doba na to, abych do toho trochu razantněj dupnul. Čili to znamená, že budu diskutovat, ať už s dozorčí radou anebo ve vedení firmy, mojí vizi, představu, strategii na dalších deset let, tedy jak by celá Skupina ČD měla vypadat a fungovat v nejbližších deseti letech do roku 2030. Uprímně řečeno, na jednu stranu mám hrůzu z toho množství práce a odolávání různým tlakům, na druhou stranu se na tu práci těším a chci přesvědčit svoje okolí, své podřízené, o správnosti této cesty. Nejsem typem manažera, který by násilím prosazoval svůj vlastní názor, diskutuji se svými kolegy, na to si už ostatně zvykli, a já se nechám ovlivnit různými názory, ale nikdy ne jen jedním. Takže na to, abych si nevybral nejsympatičtější řešení, si vždy před rozhodnutím vyslechnu názory celého spektra, od názoru nic nedělat až po totální destrukci či razantní změnu, a někde mezi tím je vždy to správné řešení. Moje představa je taková, že někdy k 1. 7. 2021 by ČD a Skupina ČD, včetně ČD Cargo a dalších dceřiných společností, měly být řízeny mnohem jednodušeji než nyní.

**Slovem jednodušeji máte na mysli zetištění počtu členů dozorčí rady, zetištění představenstva i celého širšího vedení firmy?**

I vedení. K tomu bych se velmi rád vyjádřil, ale zatím to vyjádření bude dost neadresné. Mandát na změnu počtu řídicích pracovníků nebo změnu stanov má akcionář a tím je v tomto případě akcionářem (státem) jmenovaný Řídící výbor. Mandát na změnu počtu členů představenstva, v tomto případě mateřské společnosti ČD, a. s., má Dozorčí rada ČD, takže ani to není něco, co bych já komentoval, ani co bych navrhol. Mohu pouze, pokud se mně někdo z Dozorčí rady nebo Řídícího výboru zeptá, říkat svůj názor. Ale to, co máme v rukách my, nebo to co mám v rukách konkrétně já s mými kolegy v představenstvu, tak to jsou dozorčí rady a představenstva dceřiných společností. Takže to je to, za co nesu zodpovědnost, ale jak už jsem říkal, odpovědnost za představenstvo ČD nese Dozorčí rada ČD. Pro mne je důležité to, aby bylo vedení společnosti funkční. A to je přesně to, čím bych rád začal přestavět organizační strukturu, tedy konkrétní úkol, co který náměstek má řešit. A následně od toho se bude odvíjet počet stupňů řízení společnosti ČD. Dnes, než k té největší množině zaměstnanců doputuje nějaká informace, nebo opačně, pokud ze spodu nahoru doběhne nějaká informace, tak prodje v některých případech, na jednom úseku, až přes šest stupňů řízení společnosti ČD, a. s., na některém úseku přes pět, někde přes dva. Takže z toho logicky vyplývá, že pokud se mně podaří upravit organizační strukturu ČD, a. s., budeme mít maximálně čtyři stupně řízení. Budeme tedy mít asi méně ředitelů, ale akcentují to slovíčko asi, protože rozdělení kompetencí, pravomocí a vlastně i té zodpovědnosti za jednotlivé odboje a oddělení, je právě nyní na stole představenstva ČD, a. s., a následně to bude diskutováno i ekonomická rada.

**Cíl realizace zůstává i po jednání Dozorčí rady stále stejný? Tedy, že by se to od 1. 7. 2021 mělo realizovat?**



Ano, to je moje představa. Zatím poslední široká diskuse byla 8. 4. jak s Dozorčí radou, tak i se zástupci zaměstnanců, kde jsme představili jen jakousi skicu. Připravované změny jsou zásadní, takže debata byla náročná, někdy i vášnivá, nicméně věcná. A rozhovory budou dál pokračovat. Je potřeba najít pro firmu to nejlepší řešení a na konci byt ve shodě.

**Vratme se ještě k meritů věci – k cestujícím. Už je podle vás vidět světlo na konci tunelu? Myslím tím zastavení poklesu počtu cestujících?**

Nikdo na konci minulého roku, v prosinci 2020, nepředpokládal, že znovu budeme pod tlakem snížené mobility obyvatelstva, tedy lockdownu, který začal 1. 3. 2021, a který nás vlastně znovu hodil do nelichotivých čísel. Nicméně je předpoklad, že k uvolnění postupně dojde v poměrně krátké době, a že v horizontu půl roku budeme mít prookřovanou větší část populace. To znamená, že mobilita se dostane velmi blízko k té původní potřebě lidí cestovat. Nikdo z nás asi nepředpokládal, když zachytil první informaci na začátku minulého roku, že v Číně je nějaký problém, že se dostaneme do takového problému i tady. (Pokrač. na str. 2)

# „Doba se mění a my s ní musíme držet krok, proto jdeme po efektivitě a nákladech. A ruku na srdce, rezervy v tomto ohledu máme.“

(Pokračování ze str. 1)

Samozřejmě, všichni si pamatujeme informaci, že vakcína to vyřeší. Všichni si pamatujeme, že se říkalo, že na Vánoce to bude tak a tak. A dneska máme po Velikonocích, a ať počítáme, jak počítáme, tak ten návrat k předcovidě bude až na konci roku 2021.

V tisku se píše: České dráhy přicházejí o dotované spoje. České dráhy pomalu ztrácejí pozice na poli dotovaných spojů. Minulý týden (zveřejněno 6. 4.) se mluvilo o dvou linkách, kde byla soukromá konkurence levnější. Konkrétně rychlíky z Kolína do Ústí nad Labem od prosince od Českých drah přebera společnost RegioJet. Média v této souvislosti zmiňují, že České dráhy v roce 2019 přišly o pět rychlíkových tratí (čtyři získala Arriva, jednu RegioJet), a že tento trend pokračuje v Ústeckém nebo Libereckém kraji. Vy sám jste pro ČT přiznal, že firma musí výrazně

ušetřit na nákladech, aby dokázala v tendrech uspět. Padlo číslo 650 milionů korun ročně, nyní firma propouští 87 lidí. Váš komentář?

Má to dvě roviny. Na jedné straně je způsob, jakým jsou dopravní dny vybírání. Neexistuje přesné zadání, ani pravidla jako při výběru dodavatelů podle zákona o veřejných zakázkách. Mimochodem, tím se musíme striktně řídit, když vybíráme své dodavatele. A na druhé straně jsou to nižší ceny konkurentů, se kterými jsou ve stávajícím systému úspěšnější, protože se vše soutěží na nejnižší nabídku, bez ohledu na to, jestli vítěz v době kontraktu splní podmínku vybavení vlaků ETCS, jestli budou ve stanicích pokladny, jestli se nasadí nové vlaky namísto ojetin ze zahraničí a tak dále. A abych nezapomněl, do toho ještě vstoupil koronavirus a obří ztráty tržeb. Nežijeme zkrátka v žádné bublině. Doba se mění a my s ní musíme držet krok. Proto jdeme po efektivitě a nákladech. A ruku na srdce, rezervy v tomto ohledu máme. Michael Mareš

## Důchodová reforma řeší i zohlednění případného dřívějšího odchodu do důchodu u zvlášť náročných a rizikových povolání

(Pokračování ze str. 1)

Předkládáte zvlášť cestu kategorizace pracovníků. Celkem jsou čtyři kategorie. Případný dřívější odchod do důchodu se může týkat pracovníků, která spadají do III. a IV. kategorie.

Pro posouzení míry rizikovitosti pracovníků se porovnává 13 faktorů rizik (např. hluk, vibrace, fyzická zátěž atd.). Dle našeho názoru nebyla zohledněna dlouhodobá míra „opotřebení“ organismu právě u zaměstnanců v dopravě. Na základě informací z výsledků příjmového řízení a publikovaných článků jsem požádal paní ministryni Maláčovou o konzultační schůzku. Byl jsem potěšen, že mně velmi rychle vyhověla a dne 1. dubna tohoto roku jsem prostřednictvím videokonference prodiskutoval celou problematiku s náměstkyní MPSV Mgr. Danou Roučkovou a jejími dvěma kolegy.

Hned v úvodu jsem byl ujištěn, že na železničáře nebylo zapomenuto a některé profese jsou předmětem seznamu. Samozřejmě je vždy potřeba zaměstnavatelem vyhodnotit rizikovitost konkrétního pracovníka. Norma se může vztahovat na další povolání (pracoviště) v případě, že budou vyhodnocena odpovědnými orgány jako dosa-

hující parametrů některého z 13 rizikových faktorů. Nepotvrdily se tedy dohady, že je nutné splnit všechny rizikové faktory.

V další části debaty jsem se pokusil vysvětlit účastníkům videokonference za MPSV náš názor na celkové řešení a vyjádřil jsem přesvědčení, že bude pokračovat další debata vedoucí k uspokojivému výsledku do budoucna. Nastílním návrhy OSŽ a možnosti řešení v oblasti tzv. „předdůchodu“.

V průběhu jednání byla rovněž diskutována připravovaná novela Nařízení vlády 589/2006 Sb., která řeší odchýlná ustanovení o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě. Byl jsem ujištěn o snaze ministerstva zlepšit podmínky a zároveň přiblížit délku směn a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě obvyklým ustanovením obsaženým v Zákoníku práce.

V době vyjití tohoto článku jsem již návrh novely obdržel a OSŽ ji bude v předepsané lhůtě připomínkovat. Věřím, že nalezneme s předkládateli všeobecně přijatelné a prospěšné řešení. O dalším osudu a podobě obou právních norem vás budeme samozřejmě informovat.

Vladislav Vokoun,  
I. místopředseda OSŽ

## PŘEDSTAVUJEME

### Jiří Dohnal: „Železnice se v mnohém posunula k lepšímu. Cesta vlakem je pohodlnější, vlaky čistší.“

Láska k železnici provází rozhlasového redaktora Jiřího Dohnala celý život. Procházky s rodiči, když byl ještě v kočárku, směřovaly často na tábořské nádraží; v šesti letech pak už stavěl modelová kolejiště (jedno z nich má dodnes v kanceláři Českého rozhlasu). Během studií na pražské konzervatoři dojížděl do Prahy vlakem, díky známému se občas svezl i na masině. „Kdyby to tenkrát OSOŽ věděla...“ říká s úsměvem.



z Olomouce do Prahy, vysílal Český rozhlas na téma železnice už na všech celoplošných stanicích a po celý den. „Tenkrát železničáři pro atraktivnější vysílání Dobrého jitra na stanici Praha nasadili na pravidelný ranní spoj IC 500 Jan Perner z Olomouce do Prahy první lokomotivu Albatros. To se už asi nikdy nikomu nepovede,“ přemítá. Naposledy Český rozhlas na všech celoplošných stanicích celý den o železnici vysílal v roce 2000, kromě jiného byly tenkrát vstupy v Dobrém jitru z jedoucího rychlíku z Českých Budějovic do Prahy a opět vlak vedla parní lokomotiva Šlechtična. „Z Č. Budějovic rychlík R 630 vypravoval primátor Tetr, v Praze ho přivítal primátor Kasl a tento nově pojmenovaný spoj Primátor Zenkl, i jako vzpomínku na zesnulého Ing. Jana Zenkla, pokřtila voda po Janu Zenklovi,“ připomíná Jiří Dohnal.

Jiří Dohnal dění na železnici sleduje i nadále velmi pozorně, i díky Obzoru, který odebírá. „Železnice se v mnohém posunula k lepšímu. Cesta vlakem je pohodlnější, vlaky čistší. Co mne mrzí? Přetíženost strojvedoucích, zchátralé budovy, věčné problémy mezi Smíchovem a Berounem...“ vyjmenovává s tím, že občas rád zavzpomíná na hlášení staničního rozhlasu k ukončení nástupu do „Západního expresu“: „To byla pro mne tehdy vidina určité svobody, ale to štěstí nastoupit do vlaku směr Frankfurt jsem nikdy neměl.“ Ted je trápí, že se sice zrychlil provoz mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora na 160 km/h, „ale neměly se už v současné době budovat spíše tratě rovnou pro rychlost 320 km/h a srovnávat se tak se SNCF a jejich TGV? O Asii a jejich rychlovacích jezdicích kolem 500 km/h už vůbec nemluví,“ dodává s tím, že jej mrzí i to, že naši sousedé raději ČR kvůli pomalým tratím objíždějí. Přes to všechno má vlaky a železnici stále rád: „Přirostla mi doslova k srdci. Navíc mám to štěstí, že budova Českého rozhlasu je přímo nad vinohradskými tunely. Takže, když mám bílou náladu, vylepší mi ji pozorování odjezdů či příjezdů vlaků. A když sněhové vločky v zimě zakryjí pražce a na výhledy padne tma, tak pozorovat modrá světa návštěvnických splyváků se sněhovou pokrývkou, to je doslova balzám pro oči i duši. Určitě mi dáte za pravdu,“ uzavírá.

Michael Mareš

Snímek archiv Jiřího Dohnala



Novou dominantou radotínského nádraží se stala lávka pro pěší, která slouží jako vyhlídková plošina, z níž místní pozorují průběh stavby.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Praha–Radotín

Milovými kroky pokračuje modernizace 9 kilometrů trati mezi pražským Smíchovem a zastávkou Černošice. Stavba, v jejímž rámci se připravuje i přesun zastávky Praha–Velká Chuchle, připomíná gordický uzel. Vytrhané koleje, vyloučené koleje, částečně jednokolejní provoz, nepředvídatelná porucha prototypové výhybky, to vše dělá provozní situaci ještě komplikovanější, shodují se radotínští výpravčí, kteří od loňského října (30. 10. 2020) sídlí v provizoriu (stavební buňce) hned vedle výpravní budovy.

„Tehdy se říkalo, že bychom se zpátky do budovy měli stěhovat na přelomu března a dubna, což se nestalo. V lednu, v únoru se pak mluvilo o dubnu či květnu, a teď se prosíká, že až v červnu,“ dodává jeden z výpravčích s tím, že na druhou stranu chápe, že na tak obrovské a komplikované stavbě lze stěží odhadovat nějaké časové etapy zahajování či ukončování přestavby. Z Radotína nyní vede jednokolejka přes „Most intelligence“ do Krče, částečně jednokolejny je i úsek směrem na Smíchov. Kvůli poruše výhybky byla v Radotíně na přelomu března a dubna k dispozici pouze jedna dopravní kolej (tento stav platil do 9. 4.). „Od Radotína k odbočce Závodiště ve Velké Chuchli je dvojkolejní provoz, který umožňuje křížování vlaků směrem na Smíchov, za ním (od výhybky číslo 3) je pak krátká jednokolejka (přes Malou Chuchli) až k bývalému hradlu Barrandov (dnes odbočka), a pak už je dvoukolejka na Smíchov,“ říká dále výpravčí.

Zmíněný dvoukolejní úsek od bývalého hradla Závodiště vede přes zastávku Praha–Velká Chuchle, kde se v těchto dnech dokončuje demolice druhého nástupiště. Vyše popsaný stav potrvá až do 8. září letošního roku, alespoň soudě

podle informací vyvěšených ve stanicích a na zastávkách.

Aktuálně je v Radotíně uzavřen podchod pod kolejištěm, probíhá jeho komplexní přestavba, v současnosti pod sudou skupinou kolejí a bývalým takzvaným „velkým peronem“.

Novou dominantou radotínského nádraží se stala lávka pro pěší nad kolejištěm. „Tu lávku stavěli relativně nedávno, v únoru, a dokončili ji za dvě noci, kdy bylo potřeba to nasadit přes troleje,“ říká výpravčí. Hned po dokončení lávky se stavba vrhla na podchod s ostrovním nástupištěm – „velkým peronem“ (ostrovní nástupiště v Radotíně bylo zbouráno na přelomu března a dubna).

Navzdory všem mimořádnostem a komplikacím železničáři stavbu s obdivem sledují. „Je třeba s obdivem přiznat, že tak zásadní rekonstrukce může probíhat v podstatě za plného provozu,“ říká další z radotínských železničářů s tím, že po dobu výluky byly v ranní špičce zrušeny pouze tři výchozí vlaky, které jsou nahrazeny zastavením tří rychlíků (751/753/755, v odpolední špičce byl zrušen jeden výchozí vlak, další redukce je až ve večerních hodinách, kdy je provoz omezen dle nařízení vlády o omezení pohybu). „V současné době se navíc provozuje doprava na kolejkách, kde nejsou ostrovní nástupiště, a tak kromě dopravy musí výpravčí zajistit i bezpečnost cestujících.“ Harmonogram prací v pokládky nových kolejí je podle něj dodržován a výpravčí vše podle výlukových rozkazů zvládají.

Další část stavby (zejména stavbu lýchých kolejí) by měli výpravčí sledovat už z oken dopravní kanceláře ve výpravní budově. Michael Mareš



Čilý stavební ruch lze pozorovat při stavbě sudé skupiny, v jejímž rámci probíhá komplexní přestavba podchodu.

## ZE SVĚTA

### Rok železnice: EU a Německo musí přesunout kamionové návěsy na koleje

Evropský rok železnice byl oficiálně zahájen komisařkou EK pro mobilitu a dopravu v Lisabonu. Pro železniční nákladní dopravce by ale konkrétní legislativní iniciativy byly víc než jen hejlivá slova. Dopravní konkrétní návrhují, aby EK a spolkový ministr dopravy označili dlouhodobě známý klíčový problém nákladní dopravy a uzákonili povinnou manipulovatelnost návěsů. Účelem je i efektivní podpora pro dovybavení (vyztužení) stávajících návěsů v Německu a dalších zemích EU.

U hlavního přepravního prostředku nákladní dopravy v EU, tzv. sedlového návěsu, je z důvodu nestability nákladka na vagonu v 95 % případů zakázána. Podle jednatele NEE je přitom potřebné zesílení rámu banální záležitostí a návěs by pak mohl být manipulovatelný portálovými jeřáby nebo čelními stohovači na vagon. Kvůli nízké ceně a hmotnosti návěsů však dosud výrobci na zesílení rámu návěsů nereagují. Výsledkem je, že kamiony vozi návěsy napříč Evropou, ačkoliv kombinací s železnicí lze snížit emise CO<sub>2</sub> až o 95 % v závislosti na energetický mix železnice.

Jednotný trh EU byl pro mezinárodní nákladní dopravu rozbuškou. V letech 2008 až 2018 se počet jízdy sedlových návěsů více než zdvojnásobil, silniční doprava zajišťuje 75,3 % přeprav. Opatření z deset let staré bílé knihy EK nemohly lavinu

silniční dopravy zastavit. Stávající klimatické cíle a Zelená dohoda pro Evropu si vyžadují rychlé konání. 75 % vnitro-unijní nákladní přepravy má být přesunuto na železnici a vodu. Také spolková vláda musí svoji roli v EU sehrát mnohem vážněji. V německém Master plánu železniční nákladní dopravy byl návrh již před 4 lety. Na podzim 2020 přiblížila spolková vláda železničním nákladním dopravcům „závazek manipulovatelnosti návěsů cestou celoevropského nařízení s cílem jejich zapojení do kombinované přepravy“. Uběhl půlrok a NEE nevidí žádnou politickou iniciativu. Dotace na dražší manipulovatelný návěs platí jen při naku-pu s tahačem, což není ani pochopitelné, ani smysluplné. Z netzwerk-bahnen.de (NEE) zprac. -rš-

### Železniční síť od Kanady po Mexiko

V Severní Americe se železniční dopravě chystá megafúze. Železniční společnosti Canadian Pacific Railway a Kansas City Southern se chtějí spojit a vytvořit společného poskytovatele nákladní dopravy. Společnost Canadian Pacific, zapsaná na burze v Torontu, oznámila nabídku převzetí společnosti Kansas City Southern se sídlem v americké státě Missouri za 25 miliard dolarů. Byla by to jedna z největších fúzí v historii železnice. Canadian Pacific Railway dosud provozoval nákladní dopravu pouze v Kanadě a USA. Spojením by vznikla první železniční síť, která se táhne od Kanady přes Spojené státy až po Mexiko. Společný podnik se sídlem v Calgary v Kanadě chce těžit rostoucí ná-

## VŠIMLI JSME SI

● **VAGONKA HMS** nesmí nakládat s majetkem. Krajský soud v Č. Budějovicích zakázal předběžným opatřením firmě Heavy Machinery Services (HMS) nakládat s majetkem. Vyhovět žádosti insolvenční správkyne, aby oprávnění nakládat s majetkovou podstatou přešlo na ni. Firma je v insolvenční dluží tři miliardy korun. Podle správkyně firma neoprávněně uznávala pohledávky a věřitelům by mohla způsobit škodu až 0,8 miliardy Kč. Vagonka už nemá žádný provoz, loni její areál koupila Traťová strojírna společnost za 750,7 milionu Kč. Správkyně závod prodala v insolvenčním řízení.

● **V NYMBURKU** ve středu 14. 4. 2021 večer hořela budova bývalé výtopy, provoz na železnici byl zhruba dvě hodiny zastavený. Podle vyšetřovatele budovu někdo úmyslně zapálil. Škoda na budově je 300 000 Kč.



● **KDO SPĚCHAL** do pražských Vysočan na vlak, narazil na uzavřený podchod (podchod byl 10. dubna uzavřen). Demolice odstartovala v pondělí 12. dubna odstraněním přístavků, v současné době se pracuje na demolici výpravní budovy. Původní budovu, která byla umístěna uprostřed kolejiště, nahradí nová odbavovací hala na úrovni vstupu do podchodu z Paříkovy ulice. Všechna nástupiště propojí opravený a rozšířený podchod v nové poloze a přibude také druhý podchod z ulic Krátkého a Bratří Dohalských. Historické nápisy a pamětní desky budou po dokončení stavby instalovány do nové budovy a podchodu. Ukončení stavby se předpokládá na konci roku 2022 (stav 19. 4. 2021).

● **PAMÁTKÁŘI** se snaží zachovat železniční most v Červené nad Vltavou. Podle šéfa Českobudějovického Národního památkového ústavu D. Šnejdy by mohl sloužit pro pěší a cyklisty. Železniční most přes vodní nádrž Orlik je starý jako Eiffelova věž, na rozdíl od ní mu chybí údržba. Podle Správy železnic je most z 19. století ve špatném stavu. Denně přes něj pomalu projede 32 osobních vlaků, nákladní ale už musí jindy. Správa železnic jej chce zbourat a postavit nový. Most už památkou byl, ale v roce 2016 byl ze seznamu kulturních památek vymazán.



● **NA NEOBSAZENÉ** a po úmrtí náměstkyně i neobydlené zastávce Bojanovice byla v době nouzového stavu ukradena celá měděná střecha. Ještě nedávno jsem měl v Obzoru (číslo 5 z 1. 3. 2021) článek o tom, že budova zastávky je neobydlena a hrozí její poškození. Tak se i stalo. Vedle zastávky byla původně i hospoda, ta byla zrušena již někdy v 60. letech minulého století. Ještě nedávno byl objekt trvale obydlen a obsazen šťekajícím hlídačím psem. Bude střecha opravena a objekt pronajmut? Či dojde k oblíbené demolici, jako se stalo již v Bojanovicích? Stav 31. března 2021. Snímek Martin Kubík.

## ZE SVĚTA

kladní dopravy mezi těmito třemi zeměmi. Kanada, Mexiko a USA podepsaly loni novou obchodní dohodu. Ve společném vyjádření zdůrazňují obě společnosti nejen ekonomické, ale také ekologické výhody. Nákladní doprava lze tedy stále více přesouvat ze silnice na železnici. Tímto způsobem by bylo možné přepravit jedním vlakem náklad více než 300 nákladních vozidel, čímž by se ušetřily tři čtvrtiny emisí skleníkových plynů. Regulační orgány fúzí ještě neschválily.

Z Tagesschau, 22. 3. 2021, zpracoval -sh-

### Německá vláda zvyšuje dotace na vlečky

Po letech klesajících počtů vleček na německé železniční síti by mělo dojít k obratu tohoto nepříznivého trendu. Od 1. března spolková vláda zvyšuje dotace na budování vleček. Při nové výstavbě nebo rekonstrukci, reaktivaci, či údržbě vleček, které umožní přístup k celostátní železniční síti, má být pokryto až 50 % nákladů. Cílem ministerstva dopravy je zvýšit do roku 2030 podíl železniční nákladní dopravy na 25 %. Německo má něco přes 1300 vleček, z nichž 60 % z nich je částečně nebo úplně uzavřeno.

Nyní chce stát více investovat do malých a středních nákladových a komerčních prostor. Novinkou je financování až 80 % nákladů do multifunkčních překladišť. Při výstavbě průmyslové či obchodní zóny by mělo být v budoucnu již zvažováno a naplánováno připojení k železniční síti.

Z Transportweb, 24. 2. 2021, zpracoval -sh-





Spěšný vlak společnosti KČZ „Posázavský motoráček“ projíždí po trati 210 mezi zastávkou Poříčí nad Sázavou a zastávkou Poříčí nad Sázavou–Svárov.

## Výletní vlaky ve Středních Čechách dostaly zelenou

Třetí sobotu v dubnu, to jest 17. 4. 2021, se konečně v Praze a ve středních Čechách rozjel výletní turistické vlaky. České dráhy vypravily vlaky „Cyklo Brdy“ a „Český ráj“. Soukromý dopravce, společnost Klub železničních cestovatelů, vypravil tradiční vlaky jako Posázavský motoráček, Kokořínský rychlík, Rakovnický rychlík a Lužický rychlík.

Všechny tyto vlaky budou jezdit po Pražany a obyvatelé středních Čech. Mohou je využít na pěší i cyklovýlety či k poznávání pamětihodností a to o víkendech a státních svátcích až do 30. 10. 2021. Na Posázavském motoráčku jezdí turnusově na čele dvou vozů Bix 020 lokomotiva T458 1532 zvaná „Velký Hektor“.

Vit Mareš



Budova historické vodárny v Branné.

## Muzeum železničního vodárenství bude fungovat dál

Budova historické vodárny v Branné je v majetku státu a správcovskou činnost k ní vykonává Správa železnic. Po úmrtí dlouholetého správce tohoto objektu pana Zdeňka Štefka se začaly šířit informace o konci muzea železničního vodárenství, které zde před lety vzniklo pod záštitou Nadace Okřídlené kolo. Muzeum našťastí bude fungovat dál. Činnost správce převzal Jan Vaníček ze Správy železnic, který nadále spolupracuje s Jaroslavem Knopem, který se na provozu historické vodárny podílel se zesnulým Zdeňkem Štefkem. I nadále tak pokračuje možnost návštěvy objektu včetně slovního výkladu a ukázky funkce

zbrojení vodou. Kontaktní osoby jsou uvedeny na webových stránkách vodárny. „V roce 2020 došlo k drobným údržbovým pracím uvnitř budovy, aby byla nadále zajištěna možnost kompletní prohlídky vnitřních prostor vodárny včetně vodojemu. Na následující období se plánují drobné údržbové práce na části fasády budovy,“ dodal mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda s tím, že v jednání je i součinnost se vznikající muzejní expozicí v železniční stanici Hanušovice, kde by byla navázána možnost prohlídky objektu v Branné.

-mmč-

## Závory se na bývalém místě objevily znovu

Do roku 1985 bylo v místě bývalé žst. Malá Chuchle, která byla přeměněna na zastávku a hradlo již před rokem 1914, hradlo Malá Chuchle, u něhož byly trvale neobsluhované mechanické závory. Po likvidaci Hr. Malá Chuchle byly sneseny i závory. Závory totiž byly trvale uzavřeny od roku cca 1939, kdy byl na staré Strakonické silnici vedoucí tehdy přímo pod Barrandovskou skálou postaven most a silnice tak vedla pod ním. Při současné generální rekonstrukci tratě Praha–Smíchov – Praha–Radošín (Beroun) se zá-

vory na bývalém místě objevily znovu. Budou přechodně sloužit pro dopravní obsluhu bývalých lázní Malá Chuchle, kde je dosud plno bývalých lázeňských domů a usedlostí. Lázně byly za Rakouska-Uherska oblíbeným místem Pražanů, hlavně prý pražské německé menšiny, tzv. šosáky, což mi napsal jeden specialista z Muzea hl. m. Prahy. V březnu byla postupně vyloučena druhá tratě a odklony jezdí pravidelně přes Most intelligence (Branický most).

Martin Kubík



Nové PZS v místě bývalého PZM a před 34 lety sneseného hradla Malá Chuchle, v pozadí bývalé lázně a kostel Malá Chuchle, druhý majetek zbraslavského kláštera zrušeného již Josefem II.

## Přežijí rok 2025?

V souvislosti s povinností dopravců povinně vybavit své lokomotivy jednotným elektronickým zabezpečovacím systémem ETCS, zamíří v následujících letech postupně některé stroje do „železničářského důchodu“. A to navzdory tomu, že některé mašiny, například řada 123 (E 469.3), jsou doslova k neuhánění a již padesát(!) let spolehlivě slouží na našich tratích.

Prostě se již nevyplácí instalovat do starých strojů, navzdory jejich spolehlivosti, poměrně drahé zařízení. Dle Českých drah, a. s., tak například náklady na vybavení moderní lokomotivy řady 380 (Emil Zátopek) vyjdou zhruba na 27 mil. Kč/stroj. A jen této řady mají ČD 20 kusů. Zabezpečení příměstských souprav CityElefant systémem ETCS bude stát odhadem 1,3 mld. Kč (za 82 souprav). Staré lokomotivy (některé motoráky nevyjímaje) není prostě ekonomické vybavovat zařízením za miliony korun.

Dopravce ČD Cargo nechce drahé zařízení zatím pořizovat ani do poměrně mladší řady 372 (tzv. „Bastardi“). Nejstarší lokomotivy ve vozidlovém parku ČD Cargo (celkový stav činí přes 700 kusů lokomotiv) budou postupně nahrazovány moderními trisystémovými stroji. Dle slov ředitele ČD Cargo Tomáše Tótha plánuje firma nakupovat ročně cca 10 nových lokomotiv.

Proto budou postupem času například stroje řady 123 (E 469.3) k vidění v čele nákladních vlaků stále vzácněji. Právě stroje řady 122 (E 469.2) a 123 (E 469.3) jsou nejvíce spjaty se severními Čechami při dopravě energetického uhlí. V roce 1967 například převzalo lokomotivní depo Ústí nad Labem celou novou sérii 55 kusů lokomotiv řady E 469.2.

Tak vzhůru ke kolejím, vážení, dokud je ještě čas.

A. K. Kýzl



Lokomotivní vlak, tvořený strojem 123.010-1, projíždí dne 8. 5. 2016 na trati u zastávky Valtířov (trať č. 073).

## Cyklohráček zahájil svou osmou sezonu

Každou sobotu, neděli i státní svátky až do konce října vyjede opět dvakrát denně z pražského hlavního nádraží do královského města Slaný Cyklohráček. I letos s ním můžete projet nejhezčí pražskou železniční trať – tzv. Pražský Semmering, odkud se přes Jinočice, Cibulku a Zličín dostanete až do středočeské Hostivice a dále malebným krajem kolem zříceniny hradu Okoř a Zákolanským údolím, kde se můžete vydat na výlet do útulného zooparku Zájezd, nebo k nejstarší dochované stavbě v celých Čechách, na rotundu sv. Petra a Pavla v Budči. Významným cílem je konečná stanice Slaný, jež nabízí mnoho

zajímavých aktivit pro malé i velké. Vlak během sezóny několikrát zavítá až do Zlonic, kde se nedaleko nádraží nachází železniční muzeum. Během první poloviny letošního roku Cyklohráček získá motorová lokomotiva řady 714 zbrusu nový pestrobarevný lak složený z barev jednotlivých hracích vozů.

-red-

## DOVOLENÁ S OSŽ

### Výstup na Olymp

Dostat se do mytického sídla řeckých bohů na pohoří Olymp není pro průměrně zdatného člověka vůbec složité. Nejvyšší vrchol Mytikas s výškou 2917 m n. m. je opravdovým klenotem Recka. Výstup na samotný vrchol je dobré naplánovat tak, aby k jeho zdolání došlo do 10 hodin dopoledne, poté se vrchol zahaluje do mraků a budete ochuzeni o rozhled pro bohy. Proto existují dvě varianty zdolání vrcholu, rychlejší a určený pro velmi zdatné je vhodné absolvovat v jednom dni. Druhá možnost s přespáním je vhodná pro ty ostatní. Popíšeme výstup s přespáním. Na cestu je nutné vydat se minimálně 5 hodin před západem slunce, abyste se na chatu dostali za světla. Pro přiblížení do místa, kde zahájíte vlastní výstup, je nejlépe použít auto nebo skútr. Pronájem vám zprostředkuje CK Margaritopoulos tour. Od apartmánového domu Orion trvá cesta autem necelou hodinu a je dlouhá 28 kilometrů. Cesta k podhorskému městečku Litochoro vede otevřenou krajinou. Za Litochozem začne stoupání po kvalitní asfaltové cestě plné serpentýn, které skončí až ve výšce 1100 m n. m. na parkovišti u restaurace Prionia. Zde se dá zdarma zaparkovat a dál už jen po svých. Cesta k horské chatě Spilios Agapitos ve výšce 2100 metrů je dlouhá 6 kilometrů a zabere 3 hodiny. Přenocování je za cca 15 euro na osobu, vybavení pokojů je velmi jednoduché, většinou se jedná o velký pokoj s mnoha palandami. Druhý den je nutné vyrazit na další výstup již před sedmou hodinou ráno. Na vrchol Skala ve výšce 2866 metrů se dostanete za dvě hodiny, až k tomuto místu se jedná o běžnou vysokohorskou

túru, zde doporučujeme výstup ukončit. Další cesta až na vrchol Mytikas zabere ještě půl hodiny a zde se již jedná o složitější terén, občas zajištěný kovovými lany, kterých se můžete přidržovat. Panoramatický výhled na modré moře, lesy, hory a městečka pod vámi vsuťvrdí v tom, že to stálo za to! Samozřejmě nesmí chybět vrcholové foto. A poté následuje úmorná pětihodinová cesta zpět na parkoviště Prionia a poté ještě doprava do Leptokarie. Jednodušší alternativou Olympu je výstup na horu Ossa vysokou 1978 m n. m. To je ta monumentální hora, kterou lze sledovat z leptokarijské pláže při pohledu na jih. Cestu z parkoviště ve výšce 1500 metrů na vrchol lze i s dětmi absolvovat za dvě hodiny. Na vrcholu vás čeká krásný výhled na velkou část pobřeží Termajského zálivu a také možnost zazvonit si na zvon kostelíku schovaného pod zemí. Samozřejmě můžete také absolvovat autobusový výlet s průvodcem do podhůří Olympu prostřednictvím místních cestovních kanceláří. Cestou poznáte městečko Litochoro. Druhou zastávkou bude novodobý klášter sv. Dionýse, který byl postaven po zničení starého kláštera. Další místo, kam autobus vyjede, je nejvyšší místo, kam lze vyjet motorovým vozidlem, a to je Prionia. Zde je možné v horské chatě ochutnat nejtypičtější řecká horská jídla a to například gigantes fazolies a dále si vychutnat krásy horské panenské přírody protkané bystřinami. Ideální zakončení všech výstupů je samozřejmě na pláži pod slunečníkem se sklencí ledové kávy frappé v ruce. Více o rekreacích OSŽ se dozvíte na [www.rekreacesoz.cz](http://www.rekreacesoz.cz)

MO OSŽ



Bezprizorní pes ve výšce 2500 m n. m.



Jedno ze stánovišť „Procházký městem nejen pro pamětníky“.

## Nový turistický spoji na rožmitálské lokálce

V souvislosti se zrušením omezení volného pohybu mezi okresy a kraji, došlo od 17. dubna k zahájení plánovaného provozu nového vlakového spoje mezi Břežnicí a Rožmitálem pod Třemšínem, který o víkendech a svátcích doplňuje až do konce října pravidelné spoje této místní dráhy a v Břežnici navazuje na oblíbený spěšný vlak Cyklo Brdy z Prahy do Blatné. Rekreační vlak odjíždí z Břežnice v 10.35 h, zpět k spěšnému vlaku do Prahy odjíždí přípojný vlak z Rožmitálu pod Třemšínem v 16.55 h.

Rozšířené vlakové spojení nově umožní pohodlnější výlety za krásami CHKO Brdy a kulturními akcemi pořádanými na Rožmitálsku. V dosahu místní dráhy je nejenom krásné podbrdské městečko Rožmitál pod Třemšínem se známým Podbrdským muzeem a obnovovaným zámek s prohlídkovým okruhem, ale i blízké cyklotrasy vedoucí do centrální části středních Brd. Ze zastávek se zajímavým názvem Oslí, je pak možné podniknout mimo jiné i výlet k památníku Antonína Dvořáka ve Vysoké u Příbrami.

Vlakové nádraží v Rožmitále pod Třemšínem je do 30. dubna i součástí zajímavé kulturní akce „Procházka městem nejen pro pamětníky“ s celkem dvaceti zastaveními. Mapu s vyznačenými stánovišti získáte v Podbrdském muzeu, na internetových stránkách muzea nebo na stránkách našeho spolku.

Spolek Rakovnicko – Protivínská dráha

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Webová stránka OSŽ: [www.osz.org](http://www.osz.org). Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - Objednávky předplatného: Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odstěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uvěřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.