

STAVĚDLO 7. - PREROV

JAK ŠEL ČAS S KŽC...

Dějiny KŽC od počátku

Když na konci roku 1984 vyšel v tehdy velmi oblíbeném týdeníku „Mladý svět“ rozhovor redaktora Petra Trojana s Mirkem Hrdličkou, těžko mohl někdo předpokládat co všechno tím okamžikem začalo. Předmětem rozhovoru byla jeho záliba v cestování, a to výlučně prostřednictvím „ocelových ořů“ a „železných kol“. V rozhovoru bylo mimo jiných zajímavých věcí uvedeno, že Mirkovým cílem je postupně projet všechny tratě tehdejších ČSD s provozovanou osobní dopravou.

Jelikož se zmíněnému redaktorovi jevil tento koníček jako zcela „exotický“, zařadil tento rozhovor, jako určitou perličku, až do silvestrovského čísla. Rozhovor končí otázkou: „Mohu vás nazývat dráhařem?“ – Odpověď: „Jen si poslužte“. A tak se 19. 12. 1984 poprvé objevilo v češtině zcela nové slovo „dráhař“, které od té doby mezi lidmi zcela zdomácnělo, navzdory tomu, že ho dosud žádný normativní slovník českého jazyka nepodchytil.

Na zmíněný článek reagovaly dopisem, poslaným do redakce Mladého světa, asi dvě desítky čtenářů. Některé z nich byly následně v Mladém světě otištěny koncem února 1985. Zajímavé bylo, že na článek v časopise, určeném mladé generaci, reagovali i důchodci. Jedním z nich byl i Oto Šárovec, jehož bychom mohli – později používanou terminologií – označit jako prvního „Mistra dráhaře“. Ve svém dopise oznamoval, že celou (tehdejší) síť ČSD má kompletně projetou. Uvedl, že mu to trvalo třicet let, od roku 1952 do roku 1982. Stěžejním pro celý budoucí vývoj byl však další dopis, jehož autorem byl Milan Kubiček. Nabídl se, že je ochoten zorganizovat setkání „dráhařů“. Článek končí výzvou všem, kdo by měli zájem se takového setkání zúčastnit, ať napíší přímo Milanu Kubičkovi na adresu uvedenou v časopise.

Vzalo to celkem nečekaný spád. V konečném součtu se totiž u Milana Kubička sešlo na sedm desítek dopisů, což bylo samozřejmě pro jednotlivce dost velké sousto. Proto se rozhodl vybrat pro přípravu setkání další spolupracovníky z těch, kteří mu napsali. S ohledem na zaměření celé akce a s prozíravým výhledem do budoucnosti si vybral samozřejmě tři železničáře ze tří největších měst Čech a Moravy (Praha, Brno, Ostrava), a to takové, s nimiž mohl po drážním telefonu již dopředu „předjednat“ určité věci. Byli to pánové Jiří

Pechač, Pavel Surý a Petr Mitáček. Přípravy na setkání pokračovaly, díky Milanu Kubičkovi, velice rychlým tempem. Vyvrcholením příprav byla závěrečná pracovní schůzka, kterou zorganizoval Milan Kubiček v Uherském Hradišti 20. 4. 1985 v restauraci „U hejtmána Šarovce“. Jméno sice nemá nic společného s výše uvedeným Otou Šarovcem, ale je možné, že dotyčný podnik byl, možná podvědomě, možná i z recese, vybrán podle jeho jména, které díky Mladému světu znali tehdy všichni dráhaři. Do příprav setkání byl samozřejmě „automaticky“ zapojen také Miroslav Hrdlička, s jehož jménem se pojí vůbec první použití slova „dráhař“. Šestá účastníkem schůzky v Uherském Hradišti byl (v té době již taky „Mistr dráhař“) Karel Stepek, který se o této akci dozvěděl od Petra Mitáčka a přijel společně s ním. Všechno se odehrálo samozřejmě v režii Milana Kubička, který měl všechno již dopředu připravené a promyšlené. Poprvé zde byl vysloven návrh na založení „nějakého spolku dráhařů“. Do té doby se totiž pořád uvažovalo jen o organizaci jednoho setkání. V prvních květnových dnech obdrželi všichni, kteří dopisem reagovali na výzvu v Mladém světě, stručnou zprávu o proběhnuvší schůzce a o tom, že v brzké době bude uskutečněno setkání, na něž budou včas pozváni. „Pozvánka na první společné setkání železničních cestovatelů – dráhařů“ spatřila světlo světa v polovině května.



Parní lokomotiva U 37.002 v zastávce Kaproun, zvláštní jízda pro fotografy, 2005

20 let železniční cestovatelské nostalgie pod značkou KŽC

P o z v á n k a

na první společné setkání železničních cestovatelů -
dráhařů.

Setkání se uskuteční ve dnech 8. - 9. června 1985.
Sraz všech účastníků bude dne 8. června v 8.00 hod.
v žst. Přerov na 1. nástupišti před kulturním
střediskem.

Účastníci z Čech, kteří přijedou do Přerova až
rychlíkem 609 v 10.41 hod., se k ostatním připojí
ve vlaku 4210 do Hulína - odj. 11.00.

Budeme v posledním voze vlaku 4210.

Program:

s o b o t a 8. č e r v n a 1 9 8 5

- 8.00 - 10.30 hod. prohlídka železniční stanice Přerov
a lokomotivního depa Přerov
s odborným výkladem
- 11.00 hod. odjezd do železniční stanice Hulín
vlakem 4210
- 11.30 - 12.30 hod. beseda s náčelníkem žel. stanice
Hulín + prohlídka areálu tračové
a strojní stanice Hulín
- 12.30 - 14.30 hod. společný oběd v restauraci
v Hulíně vzájemné poznání, výměna
zkušeností
- 15.00 - 18.00 hod. projetí trati Otrokovice - Vizovice
a zpět se zastavením
v Gottwaldově.
- 18.31 hod. příjezd do Napájedel - ubytování
v autokempu "Pahrbek" Napájedla.
Ubytování zajištěno ve dvou
a čtyřlůžkových stanech s dřevěnou
podlahou, které jsou vybaveny
válendami, kompletními lůžkovinami
a nočním stolčkem. V kempu je
možnost občerstvení. Nachází se
u vodní plochy /koupání, rekreace/.
- 20.00 - 24.00 hod. společný večírek + překvapení večer
bude upřesněn program na neděli
9.6.1985.

Na setkání vezmete s sebou fotografie ze svých cest,
sběratelé ukázky ze svých sbírek. Nezapomeňte
fotoaparáty, muzikanti hudební nástroj.

Potvrzení o Vaší účasti zašlete s částkou 25 Kčs/1
osobu na níže uvedenou adresu, nejpozději do
29.5.1985.

Těším se na Vaši účast a jsem s pozdravem

Milan Kubíček



KŽC se vydal po stopách bývalé koněspřežné dráhy

„Sraz všech účastníků byl dne 8. 6. 1985 v Přerově na 1. nástupišti před kulturním střediskem. Tento den je pro vznik Klubu železničních cestovatelů památný. Všichni, kteří se toho dne dostavili před osmou hodinou před kulturní středisko, byli „vítání“ otázkou: „Nejste pan Kubíček?“ Sám dotyčný se dostavil až těsně před osmou se slovy: „Tak vás, dráhaři, všechny vítám. Já jsem Milan Kubíček.“ Nastalo velké potřásání rukou a po chvíli někoho napadlo, že bychom se mohli společně vyfotografovat. Tak jsme se přesunuli přímo před

vchod přerovského nádraží, zaujali patřičnou pozici – a vůbec první společná fotografie (více než 35) dráhařů byla na světě. Na světě byl vzápětí i první problém, protože se během chvilky objevil nějaký nerudný železničář a důležitě prohlásil, že nádraží se fotografovat nesmí a že u vchodu do nádraží překážíme. Vzhledem k tomu, že nemínil uhnout ze záběru, přesunuli jsme se k lokomotivě 310.0102, která tehdy stála před nádražím jako pomník. Zde se udělalo několik dalších skupinových snímků. Poté následovala cesta po lávce nad kolejemi do lokomotivního depa. Pro mnohé, hlavně „neželezničáře“, to bylo první „důvěrnější“ seznámení se se železničním provozem z blízka. Před tím, než jsme v 11 hodin odjeli do Hulína, jsme se ještě společně zastavili u pamětní desky stavitele trati Negrelliho.

Ve vlaku do Hulína se k nám připojilo několik dalších „dráhařů“. V Hulíně nás výpravčí seznámil podrobně se stanicí. Následoval oběd a před 15. hodinou jsme odjeli do Otrokovic. Poté se uskutečnilo první společné kompletní projetí tratě, a to Otrokovice – Vizovice. Při cestě tam jsme měli více než hodinu času v železniční stanici Gottwaldov střed. Vyplnili jsme ji prohlídkou stanice a jejího okolí. Pak jsme „na otočku“ pokračovali do Vizovic, zpět do Otrokovic a odtud jednu zastávku do Napajedel, kde naše cesta ten den končila. Přes polovinu města jsme se přesunuli do kempu Pahrbeek, kde byl zajištěný nocleh.“... vzpomíná Jiří Novotný z Brna, jeden z nejdéle aktivních členů KŽČ, na začátky Klubu.

... a Jiří Novotný pokračuje ... „Po ubytování jsme vyrazili, tentokrát skoro přes celé město do vinárny „na společný večírek + překvapení“ (jak to aspoň stálo v Pozvánce). Byl zde přítomen i redaktor Mladého světa Petr Trojan, který to vlastně svým článkem „Dráhař“ všechno odstartoval. Milan Kubíček nás, ihned po uvítání, seznámil s oním „překvapením“. Byl to návrh na založení „Klubu železničních cestovatelů po tratích ČSD“ – takto je uveden název na prvních členských průkazkách, v nichž se každému dráhaři potvrdovalo získání příslušných dráhařských stupňů. O tomto návrhu se posléze hlasovalo a přítomných 45 účastníků jednohlasně (večer 8. 6. 1985 v Napajedlích) odhlasovalo založení KŽČ – od prvního článku v Mladém světě tehdy neuplynulo ještě ani půl roku. Následovalo představování jednotlivých členů, kde každý sám o sobě řekl pár slov, týkajících se dalších „přidružených“ dráhařských aktivit (jízdenky, jízdní řády, mapy, ...) – a ani jsme se nenadáli, bylo po půlnoci. „Společný večírek“ skončil a my jsme vyrazili zpět do kempu.“

Klub železničních cestovatelů začal psát svoji historii...

Jeho zakládajícími členy byli:

**Seznam zakládajících členů, kteří v Napajedlech
8. 6. 1985 odhlasovali vznik KŽC:**

Báša Milan	Chrudim
Boháček Jiří	Ostrava
Bohman Ivo	Uherský Brod
Breník Jiří	Plzeň
Čcheidzeová Marie	Česká Lípa
Čuda Miroslav	Opočno
Doležel Jiří	Němčice nad Hanou
Doležil Petr	Praha
Dvořák Aleš	Ostrava
Felixová Eva	Brno
Fiala Petr	Náměšř nad Oslavou
Fořt Martin	Chrudim
Gráf Milan	Jihlava



Otovice zastávka

Gulík Jozef
Hak Milan
Harmata Jan
Hasnědl Oto

Čata
Dvůr Králové
Suchomasty
Děčín

PRAVIDLA :

1. Počítají se pouze vnitrozemské tratě ČSD, včetně tratí pešních
2. Souběžné úseky více tratí se započítávají pouze jednou
3. Započítávají se pouze tratě provozované osobní dopravou ČSD

Jiné záznamy:

Vypravene dne 21.6.1985
Milán

**KLUB
ŽELEZNIČNÍCH
CESTOVATELŮ
PO TRATÍCH ČSD**

JIRŮ NOVOTNÝ
jméno příjmení



ROK	Počet projet. km tratí	Stav 31. 12.
1984	0	0
1985	2164	2164
1986	3345	5509
1987		
1988		
1989		
1990		

ČLENSKÉ ČÍSLO:

- Serie A + poř. číslo - pro zam. ČSD
Serie B + poř. číslo - pro ostatní
Serie C + poř. číslo - pro čestná členy

UDĚLENÍ ČESTNÝCH TITULŮ DRÁHAŘ

STUPEŇ	DATUM	Podpis - razítko
Dráhař III. stupně 5 000 km		KLUB ŽELEZNIČNÍCH CESTOVATELŮ
Dráhař II. stupně 7 500 km		
Dráhař I. stupně 10 000 km		
MISTR DRÁHAŘ 13 000 km		

První průkazka KŽČ z roku 1985

Hrdlička Miroslav	Praha
Kotrman Jiří	Brno
Král Václav	Kladno
Kubiček Milan	Uherské Hradiště
Langer Ivo	Ostrava
Linhart Petr	Kladno
Macháček Jiří	Litoměřice
Málek Oldřich	Znojmo
Melzer František	Liberec
Minařík Lubomír	Luže-Košumberk
Mitáček Petr	Ostrava
Novák Vladimír	Liberec
Novotný Jiří	Brno
Pajer Martin	Šluknov
Patočka Jaroslav	Praha
Pechač Jiří	Praha
Peterka David	Děčín
Pospíšil Zdeněk	Pardubice
Prokeš Miroslav	Praha
Rechtořík Jaroslav	Brno
Roneš Petr	Litoměřice
Sládeček Marek	Havířov
Štepek Karel	Ostrava
Surma Zdeněk	Vlčnov
Šurý Pavel	Brno
Šafářová Jolana	Hradčovice
Šárovec Oto	Praha
Tománek Milda	Jihlava

V prvním oficiálním adresáři KŽC ze dne 21. 6. 1985 jsou dále uvedeni:

Čimmlerová Jitka	Brno
Čcheidze Vladimír	Česká Lípa
Dohnal Bohuslav	Jablonné nad Orlicí
Fous Miloslav	Zbiroh
Převrátíl Miloš	Hradištko
Šmrž Pavel	Suchomasty
Šiler Jan	Litvínov
Toman Petr	Chlumeck u Chabařovic
Zahradník František	Plzeň
Zeman František	Černé Voděrady

Účastníci prvního „Setkání“ samozřejmě ponejvíce debatovali o náplni činnosti Klubu, později řečeno o metodice projíždění tratí ČSD. Kromě témat o cestování a projíždění tratí se začalo diskutovat i o klubových stanovách, orgánech a představitelích – prostě o nepříliš zajímavých, ale nezbytných předpokladech jeho úspěšného fungování. Historicky prvním předsedou KŽC se na tomto Setkání stal samotný „otec – zakladatel“ Milan Kubiček, který sestavil v Uher-ském Hradišti výbor následně schválený Napajedlích. Kromě tohoto důležitého rozhodnutí se nejvíce hovořilo o cestování po železniční síti ČSD. Osmdesátá léta byla ve znamení projíždění tratí jen s provozovanou osobní dopravou ČSD (viz pravidla na kopii první průkazky KŽC). Od počátku vzniku Klubu započalo formování systematického úsilí, jehož výsledkem byl „Metodický materiál“, později přejmenovaný na „Přehled tratí“, zahrnující projetí, resp. absolvování všech tratí, na nichž kdy byla provozována osobní doprava. Tím byl dán základ pro další aktivity Klubu (zrušené tratě, zvláštní jízdy po tratích s neveřejnou dopravou či jízdy po tratích bez osobní dopravy atp.).

Zakladatelé KŽC se bytostně od počátků ztotožňovali s myšlenkou projetí všech tratí, z čehož přirozeně postupem času vykristalizoval nejvýznamnější prvek spojující od samého počátku všechny členy KŽC: totiž potřeby definovaného nástroje jako pomůcky pro projíždění tratí. Členská základna KŽC byla totiž při svém vzniku značně různorodá – zahrnovala všechny věkové kategorie a všechny společenské vrstvy. Tato pestrost přetrvávala do dnešních dnů a lze se pochlubit, že KŽC není spolkem, který sdružuje převážně zaměstnance dopravních společností.

V rámci zmíněné soutěže o procestování železniční sítě ČSD, později ČD a ŽSR, byly vyhlášeny stupně tzv. „dráhařských titulů“, rozlišené podle kilometráže železniční sítě ČSD. Do roku 1993, dokud existoval společný stát Čechů a Slováků, existovaly čtyři dráhařské stupně (Dráhař I., II., III. stupně a Mistr dráhař). Původní Metodický materiál byl používán až do konce roku 1995, neboť mnoho původních členů Klubu chtělo i nadále soutěžit podle původních pravidel o Mistra Československa, i když už existovaly dva samostatné státy. K získání nejvyššího stupně, titulu „Mistr dráhař“, bylo nutno absolvovat veškeré železniční tratě, provozované ČSD v osobní dopravě a značnou část tratí ostatních, začleněných v II. části k tomuto účelu vzniklému „Metodického materiálu“ – zde šlo o tratě zrušené,

11.



foto : Marie Čechidzeová /Česká Lípa/

ÚČASTNÍCI 1. SETKÁNÍ PŘEROV 8. VI. 1985

Skupinová fotografie z prvního setkání v KŽC, Přerov 1985

tratě s náhradní autobusovou dopravou, tratě provozované formou vlečky nebo pojižděné cestou posunu, případně traťové úseky, po nichž byly vedeny pouze nákladní vlaky (včetně mezitraťových spojů). Tituly soutěže byly udělovány na každém setkání, kde bylo k dispozici kulaté razítko. Zpravidla však jednou ročně, v rámci programu výroční členské schůze (VČS), která byla vyvrcholením celoroční činnosti Klubu, zhodnocením uplynulého roku a pohledem do budoucnosti. Na VČS byli členové Klubu seznamováni s plánovanými akcemi pro nejbližší kalendářní rok. Člen uplatňující nárok na přiznání titulu musel prokazatelným způsobem doložit, že splnil podmínky nutné k jeho udělení a že si tedy titul zaslouží. Za prokazatelné důkazy byly považovány např. záznamy v osobní evidenci, fotografická dokumentace pořízená v průběhu cest či předložené otisky staničních razítek v turistických záznamnicích. Po roce 1993, kdy se i železniční síť nově vzniklých ČD a ŽSR značně zmenšila, byla metodika projíždění tratí přepracována a tituly byly změněny na Železničního cestovatele I. a II. stupně a na Mistra železnic, nyní již pro každou železniční síť zvlášť. Tato metodika se osvědčila a byla zachována do dnešních dnů.

Další významnou aktivitou Klubu byl projednaný a jednohlasně přijatý návrh na vedení klubové kroniky, která by od samého počátku slovem i obrazem dokumentovala aktivity KŽC. Prvním kronikářem byl zvolen Milan Kubíček. V letech 1985 – 1988 se tak podařilo zpracovat prvních sedm svazků kroniky KŽC. V pozdější době došlo k přerušení kontinuálního vedení kroniky a na několik dlouhých let tak KŽC svoji „historickou paměť“ zcela ztratil. Až v roce 1998 se podařilo kroniku vzkřísit k novému životu zásluhou manželů Musilových a zároveň i zpětně doplnit činnost Klubu za období, kdy nebyla vedena. Současnými kronikáři jsou manželé Musilovi ze Židlochovic a kronika k dnešnímu dni již čítá 21 svazků. Vždy několik nejaktuálnějších svazků je členům KŽC každoročně k dispozici na výroční členské schůzi, všechny svazky, tvořící jedinečné svědectví o obsahové náplni našich mnohotvárných činnostech, jsou pak uloženy natrvalo v archivu KŽC v sídle Klubu u předsedy, který je zájemcům po ohlášení zpřístupní.

Zavedením kroniky byl splněn cíl dokumentace činnosti členské základny KŽC. Nadále však zůstával nevyřešen problém informovanosti o životě Klubu, proběhlých akcích a zejména o propozicích plánovaných akcí. Stále více se objevovala potřeba vydávání vlastního



časopisu – zpravodaje, který by svoji obsahovou náplní tento nedostatek vyřešil. A tak 15. 4. 1987 vyšlo první – nulté – číslo „tiskového orgánu KŽC“, časopisu „Dráhař“. O něco později, 29.5.1987 následovalo již první regulérní číslo. První čísla byla sestavována doslova na kolenu, jejich grafické ztvárnění bylo jednoduché a pro tisk byl používán cyklostyl. Avšak i v této omezené podobě splňovala základní podmínku – informovat členy Klubu o tom, co se dělo a zejména o tom, co se chystá v nejbližším období. Číslo 0 a 1 neměla název ani obálku, očíslována byla později zpětně. Od čísla 2 se používala obálka, na další obálky pak už byla gumovými razítky natištěna čísla udávající pořadí zpravodaje. Číslo 4 mělo (jako jediné z prvních Dráhařů) jinou obálku než onu typickou „výpravku“, neboť v té době proběhl spor o autorství „výpravky“, takže byl použit náhradní titulní list.

Historicky první redaktorkou „Dráhaře“ se stala Marie Čcheidzeová z České Lípy. Obsahově byla první čísla tvořena spíše zveřejňováním cestovatelských zážitků paní redaktorky a jejich blízkých, což bylo ale pochopitelné zejména z toho důvodu, že dosud nebyl vytvořen okruh stálých spoluautorů a přispěvatelů a paní redaktorka tak některé příspěvky vůbec nezařazovala. I v současné době, poznamenané nástupem elektronických informačních médií, si papírový „Dráhař“ udržuje svůj význam. V této souvislosti zaujme informace, že ve druhé polovině roku 2004 vyšlo jubilejní 100. číslo klubového zpravodaje. V době oslav 20 let KŽC vyšlo již 103. číslo, těsně po oslavách spatří světlo světa 104. číslo.

Aktivita Klubu železničních cestovatelů, zejména klasické železničně-cestovatelské akce a tradiční „setkání“, která byla od počátku zamýšlena jako organizačně nejsložitější a obsahově nejvíce „nadupané“ akce, si v prvních letech existence KŽC stačily najít své nezpochybnitelné místo na slunci. Odpovídal tomu i velký zájem z řad účastníků, mnohdy byla zaznamenána účast více než sta cestovatelských nadšenců. Nezanedbatelné procento tvořili noví zájemci o členství. Počet členů KŽC v těchto letech rychle stoupal, velmi brzy poprvé dosáhl „magické hranice“ jednoho sta evidovaných členů. Mnohé akce se staly masovými. Jak by ne, KŽC byl jedním z nemnoha sdružení, které „smělo existovat“ a sdružovalo na poli zájmového vnímání železnice jako celku téměř všechny, kteří o železnici měli zájem. V této situaci zastihl KŽC listopad 1989 a následná „sametová revoluce“, znamenající totální změnu dosud vlád-

noucích společensko-politických, hospodářských i kulturně-sociálních zvyklostí. I když si to mnozí v té době bezprostředně neuvědomili, nová situace začala velmi brzo ovlivňovat náplň činnosti KŽC i otázky, spojené s vedením Klubu, zejména pak s možnostmi využití nových nabídek, které „nová doba“ přinesla. Tím nejvýznamnějším, z pohledu členů KŽC – železničářů, byly nové možnosti cestování do zahraničí, při nichž mohly nyní být bez omezení využity zahraniční jízdní výhody, zejména takzvané jízdenky FIP.

Tehdy prvně zasahuje výraznějším způsobem do organizační činnosti nová tvář – Bohumil Augusta, který se v dalších letech stal ztělesněním transformace KŽC na moderní spolek oslovující širokou veřejnost novými, progresivními myšlenkami a trendy klubové činnosti. Záhy po roce 1989 se tak mohly v kalendářním plánu akcí ve větší míře začít objevovat akce pořádané v bývalém „kapitalistickém“ zahraničí. V první etapě šlo o autobusové zájezdy, např. do Německa, Rakouska či Švýcarska. Konkrétně je možné vzpomenout na zájezd do technického muzea v Berlíně, „Verkehrshausu“ ve švýcarském Luzernu nebo na závěsnou dráhu do německého Wuppertalu. Později



Víkend s motoráčkem „Chomutovské spojky“ –
68. setkání KŽC – žst. Solopysky 14. 1. 2001



Dovolená s motoráčkem 2001 – viadukt u žst. Kremže

v průběhu 90. let pak bylo možné, díky nabídce tarifních slev či síťových jízdenek, více k těmto akcím začít využívat i železniční dopravu i pro členy KŽC – neželezničáře.

Neméně závažnou změnou, jež postupně po roce 1989 začala ovlivňovat podobu aktivit KŽC, byla nesrovnatelně větší dostupnost informací a možnost využívání nových informačních zdrojů. Postupný vývoj po roce 1989 průběžně šel k zásadnímu rozhodnutí, jakým směrem se bude Klub v budoucnu ubírat. Mezi členskou základnou se v polovině 90. let dosti ostře vyprofilovaly dva navzájem názorově nesmiřitelné proudy. Skupina sdružená kolem Jaroslava Černého, tehdejšího šéfredaktora Dráhaře, prosazovala koncepci „nulových změn“, znamenající ustrnutí, konzervaci a opomíjení hrozeb okolí a činnost KŽC vnímala jako „projíždění tratí s kamarády“. Druhá skupina, reprezentovaná tehdy nově zvoleným předsedou Klubu Bohumilem Augustou, vnímala činnost KŽC komplexněji a hlavně s orientací na budoucnost. Začalo se ukazovat, že pouhá existence soutěže o dráhařské tituly (v podstatě hra) nezajistí v budoucnu Klubu jeho „místo na slunci“. Bylo to pochopitelné, uvědomíme-li si, že jednotliví členové KŽC postupně splnili její podmínky. Po dosažení cíle stanoveného soutěží již mnohdy ztráceli důvod svého ztotožnění se s hodnotami KŽC. Proto bylo nutné vdechnout do činnosti KŽC hlubší smysl. První náznaky názorových sporů se ve výboru KŽC začaly projevovat již koncem roku 1995 a gradovaly pak v roce 1996.

Na rozšířeném jednání výboru ve Skalici u Litoměřic konaném z důvodu, že předseda Klubu chtěl připravit jasná pravidla pro řešení patové situace, byla přijata dohoda, že na výroční členské schůzi v Loučné nad Desnou budou předloženy kandidátky do nového výboru a současně se navrhne úprava volebního řádu. Na základě nového volebního řádu pak obě skupiny předloží členské základně vlastní kandidátky nového výboru. Ta, která dostane ve volbách důvěru, se ujme pro příští období vedení Klubu. Na zmíněném setkání KŽC v Loučné nad Desnou však Jaroslav Černý se svými několika sympatizanty nečekaně oznámil, že s okamžitou platností odchází z Klubu. Tento scénář nebyl jakkoli obsahem „skalických dohod“. Proto byla předložena jen jediná kandidátka doplněná o nové programové prohlášení, které sestavila skupina kolem předsedy Bohumila Augusty. Následné volby pak potvrdily navržené personální změny a období nejasností, dnes nazývané „krize KŽC,“ tím bylo ukončeno. Rozvoji Klubu již nic nebránilo. Započalo období nároč-

ného úsilí, které vybudovalo novou tvář KŽČ, přineslo nebývalý kvalitativní nárůst akcí a především započalo budovat značku KŽČ. Bylo zcela zjevné, že v zájmu rozvoje Klubu musí být posílena role nových aktivit na úkor jiných, které přetrvávaly, ale neměly již svojí útlumovou povahou natolik významnou roli.

Po několika neúspěšných pokusech se podařilo vyřešit otázku vydávání „Průvodců po železničních tratích“ – začátkem roku 1999 vyšel poprvé jako příloha Dráhaře č. 73. V současnosti je „Průvodce“ nedílnou součástí klubového zpravodaje a významnou měrou propaguje KŽČ i mezi lidmi, kteří členy KŽČ nejsou nebo být nechtějí, ale mají povědomí o naší existenci a o akcích, které připravujeme. Dalším úkolem, jehož řešení si vynutila doba, byla otázka evidence procestovaných kilometrů v zahraničí, a to jak v sousedních zemích (Rakousko, Německo, ...), tak ve vzdálenější Evropě (Francie, Itálie, Švýcarsko, ...). Proto byly postupně zpracovány metodické materiály pro jednotlivé evropské země a stanoveny tituly, nově nazývané „železniční cestovatel“. Zájem o účast v soutěži (Česko, Slovensko, zahraničí) byl evidován prostřednictvím pověřených spolupracovníků výboru KŽČ. Zájemce obdržel daný metodický materiál a pravidelně, zpravidla jedenkrát ročně, hlásil aktuální stav procestovaných kilometrů.

V průběhu druhé poloviny 90. let byl posílen také význam výměnných setkání, pořádaných již od roku 1989 v prostorách kulturního sálu LD Praha Masarykovo nádraží (tehdy ještě Praha střed), později v kulturním sále pražského hlavního nádraží. Ve vztahu k veřejnosti šlo – a dosud jde – o jeden z nejvýznamnějších produktů, kterým se Klub patrně nejvíce zviditelňuje.

Během posledních 2 – 3 let se KŽČ stále více profiluje jako samostatný organizátor sofistikovaných akcí, určených nejen vlastním členům, ale v daleko větší míře i všem zájemcům z řad železničních fandů a nadšenců. Nejvýznamnější akcí tohoto typu je každoročně pořádaná „Dovolená s motoráčkem“ a „Víkendy s motoráčkem“, jejichž obsahová náplň ideálním způsobem spojuje základní principy, z nichž vycházela, vychází a i v budoucnu bude vycházet programová náplň akcí – poznávání sociogeografických fenoménů a prvků u nás i v zahraničí s využitím všeho, co nyní, na počátku 21. století, nabízí železniční doprava.

Přelom století je také ve znamení významných změn. V organizačním řízení Klubu je zrušeno standardní „hierarchické“ vedení, které je



Dovolená s motoráčkem 2001 - vjezd do žst. Bečov nad Teplou

nahrazeno týmovou spoluprací. Týmovou spoluprací se podařilo během let rozvinout v nových osobnostech jejich tvůrčí potenciál a směřovat rozvoj Klubu k realizaci složitých projektů, které posunuly v letech 2000 – 2004 Klub o velký kus dál. Ve věcném řešení akcí, které byly i v KŽC organizovány shora dolů, jsme přešli na projektové a procesní řízení, jehož výsledkem je velký nárůst akcí. Zejména zvláštních motoráčkových jízd s bohatým doprovodným programem, realizovaných „týmem“ od roku 2000 v masovém měřítku. Nejsou to jen teoretické pojmy z managementu řízení, je to i velká zkušenost a osmiletá praxe, která přinesla vysokou míru efektivnosti, snížila náklady na nezbytné minimum a umožnila udržet stávající hladinu členských příspěvků, které se neměnily od počátku století.

Z Klubu se stal moderně řízený spolek se všemi znaky fungujícího spolku s mírným nádechem „firemní kultury“. Přesto zůstal uchován tradiční výraz spolku, který je zde především pro zájemce o železniční cestování a turistiku.



Vitrína v Praze hl.n. prezentuje činnost KŽČ

Tento předpoklad umožnil změnit k 1. 1. 2004 právní formu KŽČ na občanské sdružení, které již není závislé na TJ Lokomotiva Vršovice.

21. století je právem označováno jako „století informačních technologií“. Je tedy pochopitelné, že si moderní informační technologie našly během posledních let cestu i do Klubu železničních cestovatelů. Jde

především o perfektně fungující internetové stránky, a to jak obsahem, tak svou grafickou hodnotou, nabízející nejen přehled o historii, činnosti a plánech KŽČ, ale také souhrnnou nabídku akcí pořádaných jinými organizátory na poli železniční nostalgie.

Na internetových stránkách KŽČ lze najít zápisy z minulých akcí doplněné fotogaleriemi a případně i komentáři čtenářů. K dispozici jsou i odkazy na současné zdroje informací o fenoménu železnice i odkazy na jednotlivé provozovatele železniční dopravy. Počínaje integrovanými dopravními systémy a přeshraničními projekty až po simulátory železničního provozu. Nechybí základní informace o Klubu – jak se stát členem, jaké platí stanovy. Nejnavštěvovanější sekci je pak přehled akcí s možností automaticky se přihlásit po registraci.

Protože pro takto prestižní projekt již nestačily freehostingové služby a adresa, zakoupil náš Klub v roce 2001 doménu www.kzc.cz a od roku 2002 provozuje stránky s databázovou podporou, která umožňuje poskytovat za všech okolností aktuální informace.

Toho bylo využito v roce 2003 pro projekt přehledu železničních akcí s přehledným zpracováním dat z kalendáře „Nostalgie 2003“ vydaným Českými drahami. Tento přehled akcí, aktualizovaný ve spolupráci s jednotlivými organizátory, ale i spolupracujícími servery (JRtrain, Želpage), získal rozsáhlé renomé. Postupně jsme ke spolupráci přesvědčili i České dráhy. KŽČ provozuje „elektronickou nostalgii“, a [www](http://www.kzc.cz) stránky se těší jedné z největších návštěvností. To i díky akvizici serveru „Želpage“ pod křídla KŽČ, kde se rozvíjejí nové projekty, které obohatí i tuto novou oblast působení KŽČ.

Microsoft Internet Explorer

http://www.kzc.cz/templ/akce/akce.php?rubrik=31&tytulo=43&banka=010129437&lang=C

Klub

- Úvod
- O klubu
- Lidé
- Stanovy
- Členství
- Obchod

Činnost

- Akce
- Kronika
- Fotogalerie
- Dovolená s motoráčkem
- Víkend s motoráčkem
- Výměnné setkání
- Železniční cestovatel
- Železniční rallye

Produkty

- Zpravodaj Draňah
- Převodce
- Konference

Web

- Železniční akce
- Seznam tratí
- Výluky dnes
- Odznaky

Spojení

KLUB

Dnes

22.2.2005 05:27
svátek má Petr

Uživatel

nepřihlášen
zaregistrovat
jméno:

Heslo:

Nejbližší zpravodaj

Draňah č. 103 má uzávěrku v č. 17.3. a vyjde v so 9.4.

Pozvánka

Železniční setkání
87. výměnné setkání se koná v so 12.3.

Z kalendáře

na 6.3.
Pan Tobiš

Nejbližší akce

Typ	Termin, Jméno, Organizátor
	so 12.3. Stopou zrušené trati Jablonná v Pojedštědci - Svor Hřáza
	so 12.3. 87. výměnné setkání Vyháňka, Prokop
	so 19.3. Alespoň jeden konec XII Loket - Krásný Jez Verner
	so 2.4. Zemí rozhled XV Egerberg a Svätý Vrch u Kadaně Lipovčan
	so 9.4. 88. výměnné setkání Vyháňka, Prokop
	so 16.4. Obrana Náchodské trati (pevnost Dobrošov) Korbel
	č. 21.4. uz. 26.4. Č. 21.4. uz. 26.4. - 1. úroveň Třemošná

Microsoft Internet Explorer

http://www.kzc.cz/templ/akce/kronika.php?rubrik=31&tytulo=43&banka=010129437&lang=C

Klub

- Úvod
- O klubu
- Lidé
- Stanovy
- Členství
- Obchod

Činnost

- Akce
- Kronika
- Fotogalerie
- Dovolená s motoráčkem
- Víkend s motoráčkem
- Výměnné setkání
- Železniční cestovatel
- Železniční rallye

Produkty

- Zpravodaj Draňah
- Převodce
- Konference

Web

- Železniční akce
- Seznam tratí
- Výluky dnes
- Odznaky

Spojení

KLUB

Dnes

22.2.2005 05:26
svátek má Petr

Uživatel

nepřihlášen
zaregistrovat
jméno:

Heslo:

Nejbližší zpravodaj

Draňah č. 103 má uzávěrku v č. 17.3. a vyjde v so 9.4.

Pozvánka

Železniční setkání
Alespoň jeden konec XII Loket - Krásný Jez se koná v so 19.3.

Z kalendáře

Kronika

2005 (4) | 2004 (26) | 2003 (29) | 2002 (25) | 2001 (18) | 2000 (17) | 1999 (21) | 1998 (6) |

Typ	Termin, Jméno, Organizátor
	so 19.2.05 Stopou zrušené tratě Lhotka u Mělníka - Střednice Kumpar
	so 15.1.05-ne 16.1.05 84. setkání a VCS v Litoměřicích Víkend s motoráčkem KŽČ Atréza
	so 27.11.04 Výhledová jízda s Vyháňkou VII Vyháňka
	so 30.10.04 Po stopách zrušené trati Litvínov - Horní Jiřetín Hřáza
	oá 15.10.04-so 16.10.04 Železniční zajímavosti Saského Švýcarska Veculn, Michl Atch
	so 2.10.04-ne 3.10.04 83. setkání v Konstantinových Lázních přízeňské spoje a vlečky, Bezdrůžice, Chodová Planá

Ukázky obsahu internetové prezentace www.kzc.cz

Klub
 Úvod
 O klubu
 Lidé
 Stanovy
 Časopis
 Obchod

Cinnost
 Akce
 Kronika
 Fotogalerie
 Dovolená s motoráčkem
 Víkend s motoráčkem
 Výměrná setkání
 Železniční cestovatel
 Železniční rallye

Produkty
 Zpravodaj
 Dráhář
 Příručce
 Konference

Web
 Železniční akce
 Seznam tratí
 Výlety dnes
 Odkazy

Spojení

Klub **KLUB ŽELEZNIČNÍCH CESTOVATELŮ**

Víkend s motoráčkem
Co to je
 Víkend s motoráčkem je tradiční klubové setkání spojené s jzdou zvláštním vláskem po tratích podle přehledu železničních tratí, které nejsou běžnými osobními vlaky dosažitelné. Pro kolektivy se samozřejmě nabízí víkend "na min". V případě zájmu nás kontaktujte!

Připravujeme

Typ	Termín, Jméno, Organizátor
	so 18.6.-ne 19.6. 85. setkání v Hůrkách oslav 20. výročí založení KŽC KŽC
	so 1.10.-ne 2.10. 87. setkání v Usti nad Labem Víkend s motoráčkem KŽC
	so 14.1.-ne 15.1. 88. setkání a VČS v Opavě KŽC

Z kroniky

Typ	Termín, Jméno, Organizátor
-----	----------------------------

Dnes
 22.2.2005 05:29
 svátek má Petr

Uživatel
 nepřihlášen
 zaregistrovat
 Jméno:
 Heslo:

Nejbližší zpravodaj
 Dráhář č. 103
 má uzavěrku v
 č. 17.3.
 a vyjde v so 9.4.

Pozvánka

 Stopou zrušené
 tratě Jablonné v
 Podjésedí -
 Svor
 se koná
 v so 12.3.

Z kalendáře
 142

Klub
 Úvod
 O klubu
 Lidé
 Stanovy
 Časopis
 Obchod

Cinnost
 Akce
 Kronika
 Fotogalerie
 Dovolená s motoráčkem
 Víkend s motoráčkem
 Výměrná setkání
 Železniční cestovatel
 Železniční rallye

Produkty
 Zpravodaj
 Dráhář
 Příručce
 Konference

Web
 Železniční akce
 Seznam tratí
 Výlety dnes
 Odkazy

Spojení

Klub **KLUB ŽELEZNIČNÍCH CESTOVATELŮ**

Víkend s motoráčkem
Co to je
 Víkend s motoráčkem je tradiční klubové setkání spojené s jzdou zvláštním vláskem po tratích podle přehledu železničních tratí, které nejsou běžnými osobními vlaky dosažitelné. Pro kolektivy se samozřejmě nabízí víkend "na min". V případě zájmu nás kontaktujte!

Připravujeme

Typ	Termín, Jméno, Organizátor
	so 18.6.-ne 19.6. 85. setkání v Hůrkách oslav 20. výročí založení KŽC KŽC
	so 1.10.-ne 2.10. 87. setkání v Usti nad Labem Víkend s motoráčkem KŽC
	so 14.1.-ne 15.1. 88. setkání a VČS v Opavě KŽC

Z kroniky

Typ	Termín, Jméno, Organizátor
-----	----------------------------

Dnes
 22.2.2005 05:29
 svátek má Petr

Uživatel
 nepřihlášen
 zaregistrovat
 Jméno:
 Heslo:

Nejbližší zpravodaj
 Dráhář č. 103
 má uzavěrku v
 č. 17.3.
 a vyjde v so 9.4.

Pozvánka

 Stopou zrušené
 tratě Jablonné v
 Podjésedí -
 Svor
 se koná
 v so 12.3.

Z kalendáře
 142

Ukázky obsahu internetové prezentace www.kzc.cz

K vzájemné komunikaci mezi členy výboru KŽC, organizátory akcí a dalších spolupracujících osob je v co největší míře využíván systém elektronické pošty. Rozsáhlou skupinu osob oslovujeme pomocí e-mailové konference a občasně (newsletter) ve čtyřech jazycích. Dochází tak k podstatnému rozšíření dosahu informací a minimalizaci nákladů, spojených dříve s papírovým poštovním stykem.

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie lze již v brzké budoucnosti očekávat další posílení zastoupení akcí pořádaných v zahraničí na úkor dosud převažujících akcí tuzemských.

Klub železničních cestovatelů tak nepochybně potvrdí oprávněnost své existence, vycházející z dvacetileté tradice, spjaté s mnohostrannou činností zajišťovanou přáteli železniční dopravy pro široký okruh obdobně „postižené“ veřejnosti.

Jak šla léta...

1985

- V dubnu proběhla schůzka „přípravného výboru“ Klubu železničních cestovatelů v Uherském Hradišti pod vedením Milana Kubíčka. První – zakládající „Setkání“ KŽC 8. 6. 1985 v Přerově (sraz, první fotka před přerovským nádražím, následně prohlídka depa, poté exkurze v žst. Hulín, společné projetí tratě do Vizovic a večer zakládající schůze v Napajedlech).
- Prvním předsedou KŽC zvolen Milan Kubíček, přijetí stanov KŽC, projednání organizačního zajištění a podmínek soutěže o dráhařské tituly, sestavení metodického materiálu, počátek krásnější organizované železniční turistiky v Československu pod křídly KŽC.
- Předání prvních průkazek KŽC všem, kteří měli projeto min. 5000 km (Dráhař III. stupěň)
- Založena „Kronika KŽC“ jako první „paměťové médium“, mapující veškeré aktivity Klubu, prvním kronikářem předseda KŽC M. Kubíček.
- Klub železničních cestovatelů se stává odborem turistiky při TJ Lokomotiva Vršovice

1986

- první kompletní rok činnosti KŽČ podle schváleného „kalendářního plánu akcí“, dosavadní předseda KŽČ Milan Kubíček podává demisi, novým předsedou je zvolen Miroslav Zikmund

1987

- rok vzniku klubového zpravodaje „Dráhař“, jeho nulté číslo vychází 15. 4. 1987, první „plnoprávné“ pak 29. 5. 1987, v srpnu 1987 vznikla první redakční rada
- srpen – první zahraniční akce KŽČ „Harcování v Harzu“, zaměřená na projetí sítě tamních úzkorozchodků
- M. Čheidzeová vyhlásila a následně vyzvala členy KŽČ k sběrové akci druhotných surovin jako papír, textil a kov s tím, že je to „úlitba socialistické společnosti a Národní frontě“, výzva se však nesetkala s masovějším zájmem

1988

- funkce se ujímá nově (v prosinci 1987) zvolený devítičlenný výbor, předsedou KŽČ zvolen Miroslav Zikmund
- první návrh na vydávání „Průvodce po železničních tratích“ – tehdy ještě samozřejmě celé sítě ČSD
- k 1. 7. 1988 má KŽČ 149 evidovaných a platících členů, kteří jsou zároveň členy odboru turistiky TJ Lokomotiva Vršovice
- v září je poprvé organizována „Železniční rallye“ (nultý ročník), pozdější pravidelná součást kalendářního plánu akcí

1989

- 11. 2. 1989 pořádána v prostorách kulturního sálu tehdejšího LD Praha střed historicky první burza předmětů se železniční tematikou – velký úspěch, celkem 1118 návštěvníků a 91 pronajatých stolů
- v letních měsících se uskutečnily oslavy „150 let železnice v ČSSR“, a to postupně v Praze, České Třebové, Brně a Břeclavi za velkého zájmu veřejnosti a členů KŽČ;
- novými kronikáři se stali manželé Ronešovi z Litoměřic
- 17. 11. 1989 – „sametová revoluce“

1990

- objevují se první úvahy o možné změně právního postavení a právní subjektivity KŽC – odmítnuty jako nereálné a t. č. nerealizovatelné
- v dubnu je obnoven „Klub českých turistů“ – KŽC vyjadřuje podporu a má zájem o navázání vzájemných kontaktů
- rozbíhají se práce na přípravě prvních „Průvodců po železničních tratích“

1991

- v únoru 1991 měl KŽC 176 členů
- vzhledem ke změněným celospolečenským podmínkám dochází k výraznějšímu nárůstu počtu cest členů KŽC do „kapitalistického zahraničí“, zprvu soukromých, avšak v květnu 1991 se taková akce poprvé pořádá pod „hlavičkou“ KŽC – „S KŽC do Řecka“, brzo poté následují další organizované cesty do Švýcarska či skandinávských zemí. Tyto akce jsou však určeny především těm, kteří mohou využít volných jízdенок FIP;
- v časopise „Obzor“ (tiskový orgán Odborového svazu železničářů) vychází krátce po výroční členské schůzi v Mostech u Jablunkova rozsáhlý materiál o aktivitách KŽC

1992

- 29. 2. 1992 pořádá KŽC autobusový zájezd do Technického muzea ve Vídni – jedná se o první zahraniční akci, již se mohou bez větších problémů zúčastnit také neželezničáři z řad členstva
- na stránkách klubového zpravodaje probíhá diskuse o údajné cenově příspěvků redakční radou (některé příspěvky se vůbec netiskly), jde o první náznak názorové nejednotnosti členů KŽC
- politická situace opět začíná výrazněji ovlivňovat obsahovou náplň činnosti KŽC – stále více se hovoří o rozpadu Československa, koncem léta 1992 je jasno. K 1. lednu 1993 vzniknou dva samostatné státy: Česká republika a Slovenská republika.
- stále více se hovoří o plánovaném rušení „neefektivních tratí“, proti těmto plánům protestují na patřičných místech i mnozí členové Klubu

1993

- 1. 1. 1993 zaniká ČSFR, vznikají dva samostatné státy – Česká republika a Slovensko – státoprávní změna velmi brzy ovlivňuje činnost KŽC, projevuje se v nižším počtu akcí, konaných na Slovensku
- v souvislosti s politickým vývojem dochází k úpravám stanov a organizačních zásad
- předsedou KŽC se na výroční členské schůzi ve Vsetíně stává Miloslav Fous, místopředsedou KŽC je nečekaně zvolen Bohumil Augusta
- redaktorem klubového zpravodaje Zdeněk Michal z Plzně
- první úvahy o možnosti vyhlášení soutěží o dráhařské tituly ostatních evropských států
- jako součást kalendářního plánu akcí se konají autobusové zájezdy do zahraničí pro nerezisty (Norimberk, Berlín, Wuppertal aj.)

1994

- předseda KŽC Miloslav Fous podává demisi
- zlomový okamžik pro další vývoj; novým předsedou KŽC zvolen dosavadní místopředseda Bohumil Augusta
- dochází k rozdělení „Přehledu tratí“ na tratě ČD a ŽSR; v praxi aplikováno od 1995

1995

- klubový zpravodaj „Dráhař“ je poprvé sestavován v textovém procesoru Word, redaktorem Jaroslav Černý
- počátek organizované propagace a cílené marketingové podpory činností KŽC, zejména v denním tisku a periodikách, s cílem osvětlit smysl existence Klubu a oslovit nové potencionální členy a otevřít se ven odborné veřejnosti.
- oznámení dosavadního tajemníka na výroční členské schůzi v Litoměřicích o odstoupení z funkce je prvním výrazným projevem neshod ve výboru KŽC, jako oficiální důvod je uváděn nesouhlas se zvýšením členských příspěvků o 50 Kč, tato událost se později zapisuje do paměti Klubu jako „boj o padesátikorunu“, jež byl začátkem eskalace názorových rozdílů končících o rok později odchodem několika osob z KŽC



Dovolená s motoráčkem 2001 – papírny Větrní

1996

- zprvu částečná konsolidace po bouřlivém jednání VČS v Litoměřicích v prosinci 1995, výbor KŽC doplněn, novým tajemníkem zvolen Tomáš Dušátko
- v průběhu roku dochází k prohlubování nejednotnosti v názorech na další orientaci Klubu, zaměření jednotlivých aktivit a rolí výboru při řízení činnosti KŽC
- na listopadovém neveřejném jednání výboru KŽC ve Skalici u Litoměřic přijata dohoda, řešící „křizi KŽC“ – obě skupiny připraví na VČS v Loučné nad Desnou nezávislé kandidátky, jež budou prezentovány členské základně
- na VČS v Loučné nad Desnou je schváleny nový volební řád
- na setkání KŽC v Loučné nad Desnou však dochází k porušení „skalických dohod“, když Jaroslav Černý se svými sympatizanty oznamuje definitivní odchod z KŽC a zakládá nové, na KŽC nezávislé sdružení – „Klub dráhařů“, přičemž tuto informaci publikuje bez vědomí a souhlasu ostatních členů výboru KŽC přímo na stránkách „Dráhaře“ a využívá pro své osobní potřeby klubový zpravodaj

1997

- na setkání KŽC ve Spálově u Železného Brodu je volen nový výbor KŽC navržený předsedou Bohumilem Augustou, a to podle jednotné kandidátky. Výbor je nově sedmičlenný – podařilo se zeshlíhlit aparát; jednání v rámci setkání KŽC ve Spálově u Železného Brodu představuje definitivní tečku za „krizí KŽC“ a druhý zásadní zlom ve směřování KŽC
- podařilo se konsolidovat výbor – vytvořit tým, získat znovu obnovenou důvěru členské základny, postavit rozvoj KŽC poprvé na dlouhodobé vizi, první rozpracování strategie a typologie akcí, návrat k idejím, z nichž KŽC vznikl, „procestovat všechny železniční tratě (někdejších) ČSD“
- jako „produkt KŽC“ je vydán „seznam železničních razítek ČD a ŽSR“, určený jako pomůcka pro sběratele, na vydání, a pozdějších aktualizacích, se podílejí Jan Kašpar, Roman Hruža a David Lipovčan
- redakci klubového zpravodaje přebírá Jan Kašpar

1998

- z důvodu pracovního zaneprázdnění dosavadního pokladníka KŽC Petra Pavlíčka zřízena ad hoc funkce „zastupujícího pokladníka“, jímž se stává Richard Vyhlídka
- počátek existence internetových stránek KŽC, prozatím umístěných na soukromých webových stránkách Romana Provozníka, koncem roku dochází ke změně webové adresy
- jsou zhotoveny propagační předměty – igelitové tašky, propisovací tužky aj. – sloužící jako doplněk prezentace KŽC vůči spolupracujícím osobám a organizacím, příp. jsou jako dárek (odměny) poskytovány i členům KŽC

1999

- v „Dráhaři“ č. 73 vychází poprvé jako příloha první ze svazků „Průvodce po železničních tratích“, který se od té doby stává neodmyslitelnou součástí klubového zpravodaje
- činnost Klubu se stále více zaměřuje na pořádání zvláštních jízd po neveřejných nebo z jiných důvodů běžně nepřístupných tratích nebo místech, představujících provozní zázemí železnic

- provedena hluboká reforma organizační struktury a vnitřního řízení KŽC, zavedeny prvky řízení podobné obchodní společnosti, jejichž důsledkem, jak se v dalších letech ukázalo, získal Klub velké renomé u nejširší veřejnosti
- podařilo se získat dostatek finančních zdrojů pro krytí neočekávaných nákladů akcí a KŽC se posunul do role budoucího partnera ostatním zájmovým spolkům, ČD, DDM a jiným subjektům jako důvěryhodný partner, který „ví, zná a umí“

2000

- pro účely lepší informovanosti i o aktuálním dění na české železnici i o plánovaných akcích KŽC je založena e-mailová konference KŽC
- výrazný rozvoj produktu „Výměnná setkání“, jímž se Klub dokázal prosadit i mezi ostatními dvěma významnými organizátory burz, kteří představují konkurenty a podařilo se obhájit postavení jako spolku, který tento produkt vymyslel a nabídl „přátelům železnice“. Pro zlepšení organizačního zabezpečení „výměnných setkání“ byl sestaven nový, posílený tým ve složení Richard Vyhlička, Jan Prokop a Jan Kašpar
- akce jsou výrazně zaměřeny na projížďení tratí s neveřejnou osobní dopravou, v Dráhaři zavedena rubrika „inzerce“
- spolupráce s KČT postavena na nové základy; především je snaha působit výrazněji jako odbor turistiky, který „umí železniční turistiku“; pravidla pro činnosti KČT aplikována do činnosti KŽC (např. nová metodika proplácení jízdních dokladů, změny kolem časopisu Turista atp.)
- první kontakty s Klubem sběratelů kuriozit; předseda reprezentuje obor železničního sběratelství na slavnostním setkání k výročí KSK
- založena e-mailová konference KŽC, již se později inspirují samotné ČD a zřizují svoji vlastní konferenci

2001

- z osobních důvodů rezignuje na svoji funkci dosavadní tajemník KŽC Tomáš Dušátko, na funkci tajemníka je na základě rozhodnutí jednání výboru na Setkání KŽC ve Skalné kooptován Vojtěch Dabrowski, kooptace byla schválena členskou schůzí KŽC tamtéž

- v červenci je poprvé organizována „Dovolená s motoráčkem“, z technického hlediska vůbec nejnáročnější akce, jaká kdy byla prostřednictvím KŽC pořádána; velký úspěch z hlediska hodnocení účastníků si vyžádá její opakování v roce 2002 a v nových trasách i v letech 2003, 2004 i 2005
- KŽC se otevírá nejširší veřejnosti, akce jsou koncipovány i pro nečleny, kterým přináší zapojení se do řad KŽC novou, přidanou hodnotu k jejich cestování a trávení volného času, kdy je část české společnosti již unavena dovolenými u moře a ráda využívá nové nabídky na trhu – akcí, resp. produktů z dílny KŽC a KŽC se rozrůstá o nové sympatizanty
- od listopadu 2001 se burza KŽC (nově nazývaná jako „výměnné setkání“) koná v prostorách kulturního sálu železniční stanice Praha hlavní nádraží
- do klubového života se prvně výrazněji zapojuje Zdeněk Michl, budoucí místopředseda, který přináší mnoho nového know-how a obohacuje aktivity Klubu zejména v oblasti nových komunikačních technologií.




První PF z roku 2002

2002

- Roman Provazník ve spolupráci se Zdeňkem Michlem zřizují pro KŽČ vlastní internetovou doménu, dochází tak ke zjednodušení internetové adresy a vzájemné korespondence mezi členy Výboru a spolupracujícími osobami
- na internetových stránkách KŽČ je nově k dispozici elektronická podoba Kroniky KŽČ
- KŽČ „expanduje“ do nových oborů činností, např. spolupracuje s Klubem sběratelů kuriozit; v rámci této spolupráce se KŽČ účastní poprvé jako samostatný subjekt celostátního veletrhu Sběratel 2002 konané na pražském Výstavišti; po tři dny ve vlastním stánku propaguje obor sběratelství železničních artefaktů
- KŽČ se nově prostřednictvím některých svých členů věnuje oboru muzejnictví, vzniká užší spolupráce s DDM, kde je na základě iniciativy KŽČ založen Kroužek železniční dopravy, ovlivňující zraní mladé generace ve smyslu formování jejího zájmu o železnici
- KŽČ výrazně buduje svůj image, vysokou kvalitou a organizační zajištěností se dostává se na špičku trhu v oblasti zvláštních, turistických vlaků, vedených historickými vozidly

172 Zadní Třebeň - Lochovice a zpět										⇌ PID Zadní Třebeň - Všeradice			
km	OPR	PV	Vlak	27720	27722	27724	27726	27728	27730	27732	27734	27736	27738
0	Zadní Třebeň 171 o2	X	5:06	7:08	9:38	10:38	14:08	17:08	19:19	22:08			
3	Bábeč ž o3	X	5:11	7:13	9:44	10:43	14:13	17:14	19:25	22:13			
5	Litav ž o3	X	5:15	7:20	9:51	10:50	14:20	17:21	19:30	22:20			
9	Štáhlav pod Brdy ž o4	X	5:19	7:24	9:56	10:54	14:24	17:26	19:34	22:24			
10	Neuměř ž o4	X	5:23	7:27	9:59	10:57	14:27	17:29	19:37	22:27			
12	Všeradice ž o4	X	5:26	7:30	10:02	11:00	14:30	17:33	19:40	22:30			
14	Všerad ž	X	5:30	7:35	10:05	11:03	14:33	17:36	19:43	22:32			
16	Ostrov ž	X	5:32	7:38	10:10	11:08	14:36	17:40	19:48	22:36			
18	Hodonovice pod Brdy ž	X	5:35	7:40	10:15	11:13	14:41	17:45	19:53	22:41			
20	Radouň ž	X	5:40	7:45	10:18	11:15	14:45	17:49	19:56	22:45			
22	Neuměř ž	X	5:42	7:47	10:21	11:17	14:47	17:52	19:58	22:47			
27	Lochovice 200	O	5:46	7:50	10:27	11:23	14:53	17:58	20:05	22:53			
Do stanice													
Zm. stanice													
km	OPR	PV	Vlak	27721	27723	27725	27727	27729	27731	27733	27735	27737	27739
0	Lochovice 200	X	4:10	6:14	8:41	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	20:10	22:10	
4	Neuměř ž	X	4:16	6:20	8:47	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16	20:16	22:16	
8	Radouň ž	X	4:18	6:22	8:49	10:18	12:18	14:18	16:18	18:18	20:18	22:18	
11	Hodonovice pod Brdy ž	X	4:22	6:27	8:54	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23	22:23	
15	Ostrov ž	X	4:28	6:31	8:58	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28	22:28	
18	Všerad ž	X	4:32	6:35	9:03	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	22:32	
19	Všeradice ž o4	X	4:34	6:37	9:05	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	22:34	
17	Neuměř ž o4	X	4:37	6:40	9:08	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	20:37	22:37	
16	Štáhlav pod Brdy ž o4	X	4:40	6:42	9:11	10:40	12:39	14:39	16:39	18:39	20:39	22:39	
12	Litav ž o3	X	4:46	6:48	9:18	10:46	12:46	14:46	16:46	18:47	20:47	22:47	
24	Bábeč ž o3	X	4:51	6:53	9:22	10:51	12:51	14:51	16:51	18:50	20:50	22:50	
27	Zadní Třebeň 171 o2	O	4:57	6:59	9:29	10:57	12:57	14:57	16:57	18:56	20:56	22:56	


Klub železničních cestovatelů
 telefon: 606 808 241 e-mail: klub@kzc.cz internet: www.kzc.cz
 Klub pořádá zvláštní jízdy, návštěvy do dopravně zajímavých míst a technického zájmu.
 Železnice a muzei, organizuje turistické akce, vědně procházení zrušených tratí,
 cestovatelské souběžky a železniční rallye, výměnná setkání, vydává časopis a provozuje
 e-mailovou konferenci. Zveďte Vás, přijďte k nám!
Dovolená s motoráčkem M262.0 - 25. - 31.7. 2004 : týdenní trasa (Praha) – Liberec – Zawidów – Jelenia Góra – Klodzko – Nisa – Otmuchov – Glucholazy – Jeseník a dále po střední Moravě. Navštívíme také hrad Pernštejn, Boskovice, Mladobčeské jeskyně, hřeben Jeseníků. ● **Víkendy s motoráčkem M131.1 - 24. - 25.1. 2004 :** zkušební okruh Velín a Kútnohorská, 2. - 3.10. 2004 píseňské spojky a vlečky, Konstantinovy Lázně a pivovar Chodov Planě. ● info: www.kzc.cz, tel. 606 808 241

Upoutávka v jízdním řádu ČD

- poprvé se na KŽC obracejí externí zájemci, kteří chtějí využít našich služeb pro své vlastní klienty
- v celostátním vydání úředního železničního jízdního řádu poprvé vychází na pěti místech polostránková reklama KŽC propagující Klub, výměnná setkání a Dovolené s motoráčkem

2003

- na výroční členské schůzi v Teplicích probíhají volby výboru KŽC – novými členy výboru jsou zvoleni Roman Hruza (kontakty s médii, propagace aktivit KŽC) a Luboš Vaculín (metodické zajištění organizačně složitějších akcí, řízení programových aktivit KŽC)
- novým místopředsedou zvolen Zdeněk Michl, Roman Provazník již nekandidoval, Mirek Lacko vystřídal Davida Lipovčana jako distributora Dráhaře
- zahájena příprava na transformaci KŽC v občanské sdružení s vlastní právní subjektivitou a odchod z TJ Lokomotiva Vršovice, a to dnem 1. 1. 2004



Víkend „s motoráčkem na Doupov“ – 75. setkání KŽC – setkání generací v žst. Poláky 6. 10. 2002

- KŽC registruje značku KŽC jako ochrannou známku u Úřadu průmyslového vlastnictví. Podoba loga KŽC je z dílny Igora Chovance.
- KŽC je zcela „otevřený“, stal se platformou pro nejširší odbornou veřejnost, je integrujícím Klubem pro mnoho dalších spolků, které teprve hledají své „místo na slunci, resp. trhu v ČR“, jsme spolupracující a přátelští, pomáháme ostatním k jejich rozvoji a úspěchu, čímž podporujeme i svůj vlastní růst
- výbor KŽC hledá nové organizační formy práce Klubu, které by umožňovaly nové druhy a typy činnosti
- je kladen důraz na nutnost spolupráce s obdobnými spolky v ČR s cílem vytvoření jednotné platformy, která by své požadavky a připomínky směřovala ke GR ČD, MDS a veřejnosti
- poprvé zveřejněn v magazínu ČD pro Vás celostránkový článek s fotografií o produktu Dovolená s motoráčkem, který získal fenomenální ohlas

2004

- výbor KŽC nově definuje další strategii rozvoje, Klub má novou misi a vizi, poprvé funguje jako samostatný právní subjekt
- první realizace zvláštních vlaků „na klíč“ pro třetí strany se standardem značky KŽC (filmaři, firmy),
- KŽC realizuje poprvé v historii jízdu svým vlakem do zahraničí; Dovolená s motoráčkem 2004 je trasovaná po síti polských železnic (PKP)
- KŽC vydává svůj CD-ROM k příležitosti úspěšně zvládnutého projektu D 2004; v listopadu pořádá slavnostní večírek v prostorách historického salónku prezidenta Masaryka na hlavním nádraží spojený s představením CD-ROMu, jehož patronem a gestorem se stal generální ředitel a předseda představenstva ČD, a. s., Ing. Petr Kousal, který přijal pozvání KŽC a poprvé jako GR ČD přišel veřejně podpořit aktivitu KŽC a jeho smysl pro českou železnici a poděkoval KŽC za jeho 19leté snažení o popularizaci železnice jako celku
- padá rozhodnutí o diverzifikaci aktivit Klubu od roku 2005 na činnosti zájmové a na činnosti obchodní
- KŽC čelí mnoha nepřátelským tlakům poté, co je na něj účelově přenesena odpovědnost za „nehodovou událost kategorie C v žst. Nižbor“, kde došlo u parního vlaku objednaného KŽC u doprav-

ce ČD, a. s., k pochybení dopravních zaměstnanců Českých drah, a. s., jež bylo následně neobjektivně přeneseno na KŽČ; krize byla zvládnuta

2005

- Richard Vyhlička a Jan Kašpar požádali z osobních důvodů o uvolnění z funkcí, v nichž dlouhodobě působili
- osloven Lukáš Verner s žádostí o převzetí výkonu funkce redaktora Dráhaře; následně je kooptován do výboru
- KŽČ pořádá poprvé týdenní jízdu historickým vlakem pro zahraniční klienty – členy spolku IBSE („německé KŽČ“)
- 18. – 19. 6. 2005 oslavy 20. výročí založení KŽČ v Hůrkách
- Dovolená s motoráčkem v trase středních, jižních a západních Čech prvně v soupravě sestavené s tří vozů M 131.1 v důsledku velkého zájmu členů a veřejnosti o tento produkt

Předsedové KŽČ 1985 – 2005

1985 – 1986	Milan Kubíček
1986 – 1993	Miroslav Zikmund
1993 – 1994	Miloslav Fous
1994 –	Mgr. Bohumil Augusta

Místopředsedové KŽČ 1985 – 2005

1985 –	neobsazeno; funkci vykonával tajemník Jiří Pechač
1986 – 1993	RNDr. Miroslav Hrdlička



Tým organizátorů KŽČ na návštěvě v muzeu v Zubnicích



1993 – 1994	Mgr. Bohumil Augusta
1994 – 1996	Alois Hrbáček
1996 – 1997	Milan Hejzman
1998 – 2002	Roman Provazník
2003 –	Ing. Zdeněk Michl

(Mgr. Bohumil Augusta, Mgr. Tomáš Dušátko, Jiří Novotný)

Významní představitelé KŽC v období 1985 – 2005



Augusta Bohumil, Mgr.

(* 1972) *předseda, jednatel*

Absolvent Univerzity Karlovy v Praze, dále MBA postgraduální studium managementu a marketingu a stáž na ekonomické univerzitě v Brémách. Pracoval jako marketingový ředitel zahraniční společnosti, v současné době působí na Českých drahách v různých manažerských pozicích. Člen dopravní komise US Parlamentu ČR, člen sekce dopravní telematiky ČVUT, konzultant rozvoje PID a zájmově vlakvedoucí ČD (velká dopravní a velká komerční zkouška). Od počátku 90. let se aktivně věnuje české železnici, např. spoluautor knihy *Osudový vlak*, vedoucí, resp. oponent dvou diplomových prací z oblasti železniční dopravy (lingvistika, ekonomika provozu). Do Klubu vstoupil v roce 1991 na setkání v Boskovicích. Nejvýraznější osobnost posledních let, od roku 1995 předsedou KŽC. Třikrát po sobě vyhrál volby, se svým týmem a neúnavně bojuje za existenci KŽC. Řídí činnost Klubu a výrazně změnil jeho tvář. V roce 1996 ustál štěpení KŽC a roční krizi, přivedl nové lidi a sestavil funkční tým – výbor.

V roce 2004 vyvedl Klub z TJ Lokomotivy Vršovice a zabezpečil pro Klub samostatnost; postaral se