



Nejmodernější nádraží, do něhož prší z obou stran

Když jsem byl 2. března 2025 posledním cestujícím jedoucím přes zastávku „Praha-Holešovice zastávka“ vlakem 9664 (EJ 640 234), po jehož průjezdu začala úderem půlnoci na 153 dnů plánovaná výluka, končící úderem půl-

nocí 1. srpna 2025, byl jsem rozhodnut, že budu „prvním“ cestujícím jedoucím po nové trati.

Čest býtí prvním vlakem připadla na Os 6802 do Ústí nad Labem, s odjezdem ve 4:41, nechyběl jsem. Ukončení

výluky v její 153. den předcházel „mejdan“ konaný 1. srpna v prostorách nové staniční budovy Praha-Bubny jednak pro pozvané, jednak pro „akreditované“.

Nezbytnou součástí byly projevy „o ničem“ – vzletná slova ministra o významu železnice jsou v příkrém rozporu s informacemi o propouštění u ČD Cargo, protože „není co vozit“... (4. srpna týž ministr opěvuje v TV otevření obchvatu Nové Paky, která ulevuje kamionům tížícím místní obyvatelstvo).

Početní hosté (z TOP managementu ČD nebyl „ofiko“ přítomen nikdo) se dozvěděli, že „Nové Bubny“ jsou po 40 letech první novou stanicí (Praha-Holešovice 28. 9. 1985). Na nepochybně v mezidobí čtyř desítek let nově postavené – jednokolejné zastávky Kačerov (12/2014) modernizovaná v roce 2024 na dvojkolejnou v rámci nové zřízení „obvodu Spořilov“ spadajícího pod žst. Praha-Krč, zastávka Praha-Eden 11. 12. 2020 (v provozu od 13. 12. 2020 vlakem 2501, EJ 471 072), Zahradní Město (24. 9. 2021), Praha-Vysočany (7. 12. 2023), Rajská zahrada (10. 12. 2023, vlak 9439 EJ 471 036) – se jaksi zapomnělo.

Na rozdíl od informačního materiálu SŽ s kapitolou „Nejmodernější nádraží v Česku“ jsem na rozpacích Marně jsem hledal pokladnu, alternativně jízdenkový automat schopný vydat jízdenku „odkudkoli kamkoli“. Podle absence piktogramů obvykle směřujících klientelu ke „kase“ asi žádná není.

Čekárnu jsem taky nenašel, pouze skleněné kukaně na peróně, lavičky v hale nejsou. Na peronech označovače jízdenek PID... Jediným jízdenkovým autometem – důmyslně skrytým ve výklenku – snadno přehlédnutelným – je jízdenkový automat vydávající jízdenky PID...

Klasické jízdní řady jsem taky nenašel. Jak obvyklou tabuli s „kursbuchy“ tabulkami přílehlých tratí (090, 091, 120), tak bílou/žlutou „plachtu“ s přehledem odjezdů a příjezdů.

Fungující – alespoň v nějakém testovacím demo provozu – byly monitory v „severní části“, stavebně nedodělané, s ušmudlanou podlahou... kam asi nikdo z přítomných nezabrousil... Monitory v jižní hale, v níž se konal „mejdan“, byly zhaslé.

(Pokračování na str. 3)



Železniční stanice Němčice nad Hanou má ustoupit plánované stavbě vysokorychlostní tratě Přerov–Brno a je dost možné, že se takto jednalo o poslední průjezd parního vlaku přes tuto stanic. Proto bylo důležité zachytit parní vlak společně se stávající staniční budovou.

Parní lokomotivu na snímku Jiřího Vosičky z 1. června letošního roku zveme čtenáře Obzoru také k probíhající Dnům železnice a dalším zářijovým prezentačním aktivitám. Bližší informace najdete na str. 3 a na www.osz.org

Centrum historických vozidel mění majitele

V průběhu roku 2026 přejdou historická kolejová vozidla v dosavadním majetku ČD – Centrum historických vozidel do vlastnictví a správy nově vzniklého nadačního fondu. Záměr byl projednán a schválen 6. srpna 2025 na Dozorčí radě Českých drah, kterou o tomto záměru informovalo vedení podniku. Změna umožní další rozvoj železniční nostalgie, a to i s možností externího financování. Dopracuje se tímto novým konceptem inspiroval u SBB Historic ve Švýcarsku. Tento švýcarský koncept patří mezi světovou

špičku v rámci správy technického dědictví železnice a České dráhy opakovaně jednaly se švýcarskými kolegy, kteří ČD předali know-how tohoto konceptu.

Centrum historických vozidel aktuálně spravuje více než 430 historických vozidel, které jsou deponovány v celkem 16 místech po celé České republice. Podle slov generálního ředitele Českých drah Michala Krapince má současný projekt ČD Nostalgie větší potenciál, který však České dráhy v současné organizační struktuře nedokážou naplnit. „Je to dáno

(Pokračování na str. 2)

Dočkáme se konečně jednotného elektronického systému hlášení pracovních úrazů?

Každý, kdo se pohybuje v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), ví, že zpracování a vyhodnocování pracovních úrazů je stále zatíženo zbytečnou administrativou a roztržitostí. V době elektronické komunikace působí současný systém jako relikv minulosti.

Stačí jeden vážný pracovní úraz a firma musí:

- zapsat událost do knihy úrazů,
- sepsat protokol o úrazu s podpisy poškozeného, svědka, nadřízeného a osoby, která protokol vyhotovuje,
- a následně tento papírový dokument zaslat poštou na řadu institucí, přestože jej již zadala do své digitální agendy.

Papírový záznam o úrazu putuje na:

1. Odborovou organizaci,
2. Oblastní inspektorát práce (dle místní příslušnosti),
3. Zdravotní pojišťovnu zaměstnance,
4. Policii ČR (v případě podezření na trestný čin),
5. Komerční pojišťovnu (např. Kooperativa, Česká pojišťovna),
6. Zaměstnance nebo jeho rodinu (v případě smrtelného úrazu),
7. Vedoucího zaměstnance a případně bezpečnostní technika.

Každá z těchto institucí má vlastní digitální systém, do kterého musí někdo ručně přepsat údaje z papírového protokolu. Výsledkem je zbytečné zdržení, duplicita a riziko chyby.

Ministerstvo práce a sociálních věcí připravuje zásadní změnu: **jednotný elektronický systém hlášení pracovních úrazů**, který by měl být spuštěn v pilotním režimu již v roce 2026.

Nový systém by měl umožnit:

- Online hlášení úrazu do 24 hodin od jeho vzniku,
 - Automatické rozesílání informací relevantním úřadům,
 - Přístupové rozhraní pro zaměstnavatele, zaměstnance i lékaře,
 - Zajištění ochrany osobních údajů a bezpečnosti dat.
- Zaměstnavatelé budou mít k dispozici elektronický formulář, který bude možné vyplnit, uložit, vytisknout a elektronicky odeslat. Podpisy zúčastněných osob budou nadále vyžadovány pro interní evidenci.

Co přinese:

- **Zjednodušení procesu:** Jednotný formulář odstraní zmatek způsobený různými způsoby hlášení.
- **Rychlost a efektivita:** Elektronická komunikace urychlí předávání informací.

• **Kvalita dat:** Standardizace zajistí přesnost a lepší možnosti analýzy. Na závěr musím podotknout, že tento systém navrhly odbory na Radě vlády ČR již více jak před deseti lety, byl vyslyšen až dnes. Pokud se návrh podaří prosadit, půjde o významný krok k modernizaci BOZP agendy v Česku. A hlavně — konečně se přestaneme ptát, proč v digitálním věku stále posíláme papíry poštou.

Zveřejněno: 20. 08. 2025

Autor: Ing. Jaromír Šedivec,

svazový inspektor BOZP – OSPZV – ASO ČR, člen Rady vlády ČR pro BOZP

(Další informace jsou na www.odbory.info)

Dušan Gavenda

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Příprava přestavby železničního uzlu v Brně pokročila do další fáze

Správa železnic vypsala první ze souboru důležitých zakázek pro modernizaci železničního uzlu v Brně. Vítězný projekční tým připraví podklady k přestavbě trati a nádraží v oblasti Černovic. Tendry na další etapy pak budou následovat v rychlém sledu koncem léta a na podzim. Moderní a kapacitní železnice v jihomoravské metropoli, včetně nového hlavního nádraží, bude hotová ve 30. letech.

Klíčovou výzvou první etapy je přesun zastávky Brno-Černovice na železniční most přes Olomouckou ulici. Vznikne zde přestupní terminál propojující vlaky a městskou dopravu. Projektant zpracuje dokumentaci pro povolení stavby a pro-

(Pokračování na str. 2)





Centrum historických vozidel mění majitele

(Dokončení ze str. 1)

především nešikovnou majetkovou strukturou, kdy vozidla, zázemí a muzeum v Lužné u Rakovníka jsou v přímém vlastnictví Českých drah jakožto dopravce, který zároveň s tím musí fungovat na vysoce konkurenčním trhu osobní železniční dopravy," vysvětluje Krapinec. Jak dále dodává, založení nadačního fondu otevře prostor

pro další rozvoj železniční nostalgie, přičemž bude možno využít i externí finanční zdroje.

Na vedení vznikajícího nadačního fondu bylo vyhlášeno otevřené výběrové řízení. Důležitou agendu tohoto fondu bude představovat mimo jiné zajištění finančních zdrojů, hledání nových způsobů financování, darů, grantů, finančních

partnerství, investice, jakož i navazování a rozvíjení strategických partnerství. České dráhy budou do fondu přispívat a zároveň mu za symbolickou cenu pronajmou zázemí muzea v Lužné u Rakovníka.

Miroslav Čáslavský,
s využitím TZ Českých drah
Foto: ČD

Není šprochu, aby na něm nebylo pravdy trochu

Jihomoravský kraj prostřednictvím KORDIS – organizátora veřejné dopravy (IDS JMK) – zavedl v prosinci roku 2024 „revoluční myšlenku“ v podobě vlaků vedených EJ Moravia „bez vlakového doprovodu“, hantýrkově 0/0-S, situace, kdy „všeodpovědným jedincem“ na vlaku je toliko strojvedoucí. Ačkoli se na tento způsob doprovodu snáší kritika, já – ze zkušeností železničně vyspělejších zemí – např. Švýcarsko, s možnou spolupracujících dopravců a kantónálních objednavatelů veřejné dopravy etc., kde v současnosti takto (ne)doprovázených „osobních“ vlaků jezdí většina (pokud ne všechny) tak kritický nejsem.

Cílem absence „štiplístků“, vedle zrušení pokladen ve stanicích, je podle KORDIS snížení nákladů na veřejnou dopravu. Chvályhodný počín. Jenže po nějakém půlroce „úsporného“ provozu prosakují na veřejnost informace o výrazném poklesu tržeb KORDIS na jízdném.

Zatím jen prosakují, zda tuhle informaci KORDIS veřejně přizná, těžko odhadovat. Nicméně nelze se divit. Cestující není



Foto: Bc. Filip Houdek

hlupák a když zjistí, že ve vlaku pravidelně nikdo není, tak to riskne. Údajně v časném ránu a pozdní noci tam není nikdo „úředně“.

Tím spíše, když KORDIS vymyslel geniální způsob prodeje jízdenek přes „validátory“, pomocí platebních karet, zakoupit jízdenku ve validátoru za hotovost nelze, tak se nemůže divit. Přitom žádný zákon neukládá povinnost být držitelem bankovní karty, jejímž prostřednictvím lze jízdenku zakoupit/zaplatit. Tím spíše v případě nezletilých/mladistvých osob vybavených rodiči odpovídající částkou v hotovosti na zakoupení jízdenek, cizince nevyjímaje. Nabízí se otázka, jak by dopadl právní spor o pokutu (přirážku k jízdnému) u soudu. Zda by soud akceptoval „snížení nákladů na obsluhu automatů pracujících s hotovostí“ jako relevantní argument proč není na zastávce/v soupravě jízdenkový automat „za hotové“. Nehledě na nepříliš známý trestný čin „ohrožování oběhu tuzemských peněz“.

Miroslav Zikmund

Dušan Gavenda

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Příprava přestavby železničního uzlu v Brně pokročila do další fáze

(Dokončení ze str. 1)

jektovou dokumentaci pro provádění stavby, její součástí je také autorský dozor při samotných pracích. Neprodleně po podpisu smlouvy s vítězem zakázky začnou podrobné geologické průzkumy a výkupy pozemků, cílem je přípravu maximálně urychlit.

Druhou zakázku Správa železnic vypíše ještě během srpna, týkat se bude příprav přestavby brněnského dolního nádraží, stanice v Horních Heršpicích a zejména výstavby nového hlavního nádraží. To vznikne v úzké koordinaci s vedením jihomoravské metropole, projekt totiž

počítá s rozvojem přilehlých území a vybudováním nové městské čtvrti.

Třetí etapa, kterou odstartuje vypsání tendru na projektanta letos na podzim, přinese výstavbu technologické budovy pro páteční sdělovací zařízení a nového datového centra Správy železnic. Při jeho plánování budou projektanti klást důraz nejen na požární ochranu, ale i na kybernetickou bezpečnost.

Poslední zakázka, s jejímž vypsáním Správa železnic počítá také během podzimu, se zaměří na přípravu přestavby tratí v oblasti Židenic. Nádraží v této části Brna se přiblíží k tramvajovým

zastávkám, součástí etapy budou také přílohy inženýrských sítí, úpravy silnic nebo výstavba protihlukových opatření.

Přestavba brněnského uzlu má schválený záměr projektu, samotné stavební práce se předpokládají v letech 2028 až 2035. Po dokončení všech čtyř etap získá Brno moderní železniční infrastrukturu s vyšší kapacitou pro osobní i nákladní dopravu, připravenou pro vysokorychlostní vlaky. Obyvatelům i návštěvníkům jihomoravské metropole přinese přestavba uzlu moderní a spolehlivý dopravní systém a přispěje ke zvýšení kvality života ve městě.

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Kopidlno, skladatel polek, výpravčí

Při návštěvě tratě AŽD Dolní Bousov–Kopidlno jsem navštívil městskou knihovnu v Kopidlně, kde právě probíhala výstava o historii Kopidlna a jeho obyvatel. Narazil jsem na expozici o výpravčím z žst. Kopidlno Vladimíru Drncovi (1923–1979, předčasné, náhlé úmrtí). Výpravčí Drnec se stal výpravčím po praxi telegrafisty v roce 1945 po absolvování kurzu ředitelství ČSD v Ústí nad Labem. Od mladého věku měl hudební nadání, od roku 1949 skládal polky i operetky pro místní hudební spolek, v letech 1949–1979 nastudoval



ZE SVĚTA

• CHORVATSKO POKRAČUJE S MEGAPROJEKTEM V HODNOTĚ 55 MILIONŮ EUR

Umag, Novigrad, Poreč, Pula a Rabac: Seznam oblíbených jadranských prázdninových destinací na Istrii je dlouhý. Vláda v Záhřebu nedávno zahájila velký infrastrukturální projekt ve stejnojmenné Istrijské župě. Týká se železnice, jejíž některé tratě a stanice pocházejí z 19. století, kdy bylo Chorvatsko součástí Rakousko-Uherska a pod kontrolou Vídně. 50 kilometrů trati Divača–Pula bude zrekonstruováno od slovinských hranic až po vesnici Sveti Petar u Šumi, která se nachází ve vnitrozemí asi 18 kilometrů východně od Poreče. Náklady na tento velký stavební projekt se odhadují na 55 milionů eur.

Podle rakouských novin Kleine Zeitung se očekává, že práce budou trvat tři roky. Za rekonstrukci úseku trati, který pochází z doby habsburské monarchie, je zodpovědná velká rakouská stavební společnost Strabag. Podle zprávy Chorvatsko v současné době investuje 1,5 miliardy eur do obnovy a rozšíření své stárnoucí železniční sítě. Finanční prostředky pocházejí z velké části ze zdrojů Evropské unie (EU).

Malá chorvatská města Buzet a Pažin se nacházejí na trase do Puly s přibližně 52 tisíci obyvateli. Projekt představuje přibližně jednu třetinu plánované obnovy z celkem 144 kilometrů železniční trati na Istrii. Podle Kleine Zeitung byla trať do Puly, největšího města Istrie, otevřena v roce 1876 za Rakousko-Uherska jako hlavní spojení Istrijské státní dráhy. Pula byla hlavním přístavem tehdejšího rakouského námořnictva až do roku 1918 a konce první světové války.

Stavební práce budou velmi rozsáhlé. Vyměněny budou celé mosty, četné kolejnice, pražce, výhybky, sdělovací, zabezpečovací a řídicí systémy dopravy, stejně jako 21 železničních přejezdů. Součástí projektu je také studie modernizace a elektrifikace celého úseku od slovinských hranic do Puly. Dalším cílem je umožnit pracovníkům ze střední Istrie rychleji a snadněji se dostat do práce v přímořských letoviscích. Stavební práce měly začít koncem května 2025. **Z Merkur.de připravil sh**

desítky hudebních děl, které představil s žákovským orchestrem. Hudební a divadelní kroužek v rámci ROH ČSD Kopidlno hrál i po Drncově smrti – třeba v roce 1983 frašku o čtyřech obrazech od J. Havláška Nepožádaš o manželku bližního svého.

Martin Kubík

Všimli jsme si

• KVŮLI DLOUHODOBÉ UZAVÍRCE MOSTU

Dr. Edvarda Beneše přes řeku Labe v Ústí nad Labem, po kterém je vedena důležitá silniční tepna spojující tamní centrum s městskou částí Střekov, Ústecký kraj zavedl od 28. dubna letošního roku mezi stanicemi Ústí n. L. západ–Ústí n. L.–Střekov posilovou vlakovou linku xUO vedenou v pracovní dny přibližně v hodinovém taktu (6:30–22:30), přičemž dva páry spojů zajišťují v ranní špičce až do Velkého Března. Na této lince provozované Českými drahami, jež sem nasazují motorové vozy řady 810 a 814/914, je zaveden specifický způsob odbavování cestujících a uznávány jsou zde jízdní doklady IDS DÚK a jednotného tarifního systému OneTicket. Díky těmto vloženým posilovým vlakovým spojmům je nyní mezi oběma zmiňovanými ústeckými nádražími zkrácen interval. Na snímku ze dne 7. července 2025 je zachycen jeden z odpoledních spojů Mos 23625 relace Ústí n. L. západ–Ústí n. L.–Střekov vedený motorovým vozem 810.585, jenž během krátké chvíle mine ústřední stavežď Ústí n. L. západ 1, nad níž se vztýčuje zámek Větruše s restaurací, hotelem a rozhlednou nacházející se na kopci Ořechovka.

Tomáš Martínek



• PODOBNĚ „PŘESNÝ“ ČAS UKAZUJÍ HODINY

na 5. peronu Wilsonova nádraží, původně Františka Josefa, za protektorátu Hauptbahnhof, v 80. letech Nositel řádu Práce, teď Nádraží prezidenta Wilsona s jeho sochou hned nad „Opletalkou“.

Petr Rádíl

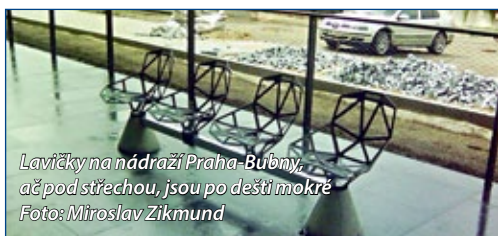


• ZE VŠEHO NEJVÍC MNE NA PRAŽSKÉM NÁDRAŽÍ

Bubny zaujaly sedačky pro cestující. Skoro by patřily mezi skvosty kubistického nábytku a evidentně je to první sedačka od Správy železnic, kde se po dešti nedrží voda, ale zde zrovna to není třeba – jsou pod střechou. Ty, kde se drží dlouho voda, ty SŽ instaluje na perony bez zastřešení! Holt nějakou psinu cestujících čekající na zpožděný vlak musí mít, tak asi uvažuje státní organizace. . . . **Petr Rádíl**



Foto: Petr Rádíl



Lavičky na nádraží Praha-Bubny, ač pod střechou, jsou po dešti mokré
Foto: Miroslav Zikmund

Nejmodernější nádraží, do něhož prší z obou stran

(Dokončení ze str. 1)

Ovšem úžasný je výhled ze střechy, kde je vyhlídková plošina, nicméně skeptický jsem k dřevěné podlaze ze světlého dřeva... jak bude vypadat za rok vlivem povětrnostních podmínek.

Nicméně, plošina – zbudovaná za peníze daňových poplatníků (včetně těch z EU) – není veřejně přístupná. Má prý sloužit k prezentačním akcím SŽ – na internetu již běží petice panu ministrovi, aby „přivedl“ SŽ k rozumu...

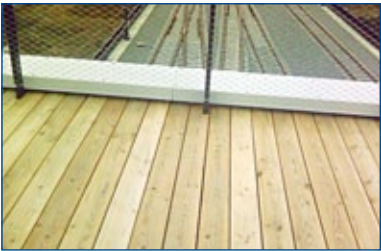
Tak nějak mi TO připadá jako za „bolševika“. Někdo stanovil termín, infrastruktura je OK, tak se bude jezdit – i když je stanice POLOTOVAR.

V sobotu jsem v prvním vlaku nechyběl (EJ 641.255 + uzamčená EJ 641.250). Úžasný zážitek vrcholící při příjezdu do Ústí nad Labem hl. n. (jako bych tušil něco neobvyklého, jel jsem až do Ústí).

Zaujalo mě hlášení vlakového rozhlasu: „**Zadní část vlaku pokračuje do KONEČNÉ STANICE, prosíme, vystupte**“. Ještě úžasnější byl text na monitoru, „zadní část vlaku pokračuje do stanice NENASTUPOVAT“ (viz foto). Ve skutečnosti vlaková EJ pokračovala soupravově do Děčína, zadní „pokračující“ do stanice NENASTUPOVAT se vracela jako vlak 6943 do Roudnice nad Labem.

Krátce před nedělním polednem (3. srpna) obšťastnil centrum Prahy silný „slejvák“ zasáhnuvší i nástupiště na Výstavišti. Prosklené boční stěny nástupiště neochránily, napršelo od kolejí... Hrana zastřešení je limitována průjezdným průřezem, což nebrání osazení střechy svislými prvky omezujícími vliv deště/sněhu. Schodiště na nástupiště 1 ovšem chráněno prosklenou stěnou není... je zaplácané vodou a nebezpečně kluzké.

Na „nejmodernějším...“ bylo ještě huře... nástupištní hrana zaplácaná deštěm až k výstražnému pruhu, „vajčka“



suplující klasické lavičky jsou – sic pod střechou – po dešti mokrá.

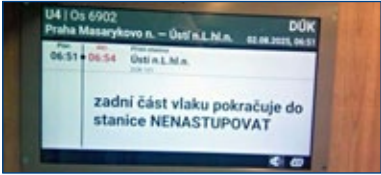
Až si z vlaku vystupující cestující, netušící „pod střechou“ kluzký povrch nástupiště po dešti/sněhu/ledovce, jen zlomí „haksničku“, nebo utrpí závažnější úraz, kdo se přihlásí k odpovědnosti?

Za schůdnost nese právně odpovědnost vlastník – SŽ. Proč ovšem investor schválil budovu bez stěny bránící sněhu/dešti... Napadá mě škodolibá myšlenka – jakpak by se vysvětlovalo, že na nástupiště prší, kdyby v den slavnostního stříhání pásky od časného rána vládce nebes odšpuntoval mraky...

Žst. Bubny je ovládána dálkově z CDP Praha, s možností předání ovládání na PPV Praha-Masarykovo nádraží. Z hlediska dopravního provozu je zastávka Výstaviště součástí žst. Bubny, koleje u nástupišť jsou dopravními kolejemi 3c (nástupiště 2), 5c (nástupiště 1).

Ještě doplním, že součástí slavnostního aktu byly též „Muvkovlaky“ (4 x MUV) jezdící z Negrelliho viaduktu na Výstaviště za ranžírku Se 13.

Miroslav Zikmund



Vlakem na dožínky v Peruci – 13. 9. 2025															
9703	92921	9705	92923	9713	92925	9717		9702	9704	92920	9710	92922	92924	9716	
	posila		posila		posila					posila		posila			
	9:30		12:30		16:30					12:26		16:27	18:26		
	9:32		12:32		16:31					12:23		16:24	18:23		
	9:34		12:34		16:34					12:20		16:21	18:20		
6:37	9:35	10:37	12:35	14:37	16:35	18:37	Louny město	7:19	10:17	12:19	15:18	18:20	18:19	19:17	
6:41	9:39	10:41	12:39	14:41	16:39	18:41	Louny střed	7:14	10:13	12:15	15:14	16:16	18:15	19:13	
6:52	9:50	10:52	12:50	14:52	16:50	18:52	Louny stánek	7:04	10:03	12:05	15:04	16:06	18:05	19:03	
6:59	9:57	10:58	12:57	14:58	16:57	18:58	Louny stánek	6:59	9:57	11:59	14:58	16:00	17:59	18:57	
7:03	10:01	11:02	13:01	15:02	17:01	19:02	Louny stánek	6:53	9:53	11:55	14:53	15:56	17:55	18:53	
7:05	10:03	11:04	13:03	15:05	17:03	19:04	Louny stánek	6:51	9:50	11:52	14:50	15:53	17:52	18:50	
7:08	10:06	11:07	13:06	15:08	17:06	19:07	Louny stánek	6:48	9:48	11:50	14:48	15:51	17:50	18:48	
7:12	10:10	11:11	13:10	15:11	17:10	19:11	Louny stánek	6:44	9:44	11:46	14:44	15:47	17:46	18:44	
7:16	10:14	11:15	13:14	15:16	17:14	19:15	Louny stánek	6:40	9:40	11:42	14:40	15:43	17:42	18:40	
7:22	10:20	11:21	13:20	15:22	17:20	19:21	Louny stánek	6:34	9:33	11:35	14:33	15:36	17:35	18:33	
7:28	10:26	11:27	13:26	15:28	17:26	19:27	Louny stánek	6:28	9:27	11:29	14:28	15:30	17:29	18:27	

Ve všech vlacích na trati Louny – Slaný platí tarif Dopravy Ústeckého kraje (DÚK).



Dne 13. 9. 2025 jsou rovněž v provozu zvláštní vlaky na trati Zlonec – Roudnice n. L. u příležitosti oslav 125. výročí tratě. Akci pořádá Železniční muzeum Zlonec. Jízdní řád bude zveřejněn na webových stránkách zmzlonec.draha.net



Petr Rádl

Martin Kubík



V 7:14 dne 8. srpna 2025 na 6. peronu Wilsonova nádraží jsem spatřil porušení osm let starého zákona. Zvykl jsem si, že perony tohoto dost nešťastného nádraží slouží cestujícím, bezdomovcům a sekuritákům k beztrestnému pokouření. Této výhody, tedy že Správa železnic už 8 let neplní povinnost ze zákona a ví, že za stejnou dobu se žádný policista neukázal ani na prvním, natož na těch vzdálenějších peronech, začali využívat i zaměstnanci ČD, kteří vlastně povzbuzují zatím váhající kuřáky k následování. Snímek jistě vyhovuje GDPR, protože kuřáčka je zakrytá jediným nekuřákem z této svaté trojice.

Petr Rádl

Bledý jezdec

Nesoustředěnost, únava a rutina jsou tři jezdci Apokalypsy v oblasti pracovních úrazů. Čtvrtým jezdce je Smrt, který jede na přízračném koni a přezdívá se mu *Bledý jezdec*. Nikdo ho neví, nikdo jej nečeká a jeho příjezd je opředen tajemstvím nesplněných pokynů, špatných rozhodnutí a předpisů, které v praxi nefungují a jsou odsouzeny k postupné záhubě. Můžete se s ním potkat jak v kolejích, na přejezdu nebo při rizikové práci, tak i v kanceláři nebo během bezpečnostních přestávek. Nevybírá si staré, nečeká jen na flákače... pracuje osvědčeným systémem *padni, komu padni*, a to rychle a kvalifikovaně. Pokud milujete, stejně jako já, příběhy Terryho Pratchetta, znáte Smrť coby celkem příjemného chlápka se zálibou v sociologickém studiu člověka, a on i ostatní smrtěláci, kteří se v knížkách o Zeměploše vyskytují, mají stále značné pracovní vytížení. Každý člověk má podle těchto zábavných a lidských příběhů svoje přesýpací hodiny, které má Smrt vystavené ve velké síni, a jen on ví, kdy a kde se spo-

lu v budoucnu setkáte. Pokud by Smrt měl nějakou brigádu i v našem světě, určitě by například pro lid nádražácký chodil v prvo-republikové uniformě se slušivou čapkou ozdobenou dvoukřídly kolem (v provedení stejnojmenné služební nebo slavnostní podle zásluh adepta), s nabroušenou výpravkou namísto kosa a s návětní lampou, jíž bude svítit nešťastníkům na cestu...

V roce 2024 došlo v rámci celé ČR ke snížení počtu smrtelných pracovních úrazů, a to na úroveň nejnižší za více než 20 let. Z dostupných dat zveřejněných každoročně SÚIP je zřejmé, že počet smrtelných pracovních úrazů v ČR (s výjimkami, kdy došlo k hromadným pracovním úrazům v resortu ČBÚ) postupně klesá. Zajímavé jsou i nejčastější zjištěné zdroje pracovních úrazů – nejpočetnějším byly motorové silniční dopravní prostředky (15 smrtelných pracovních úrazů), na druhém místě práce ve výškách (7 smrtelných pracovních úrazů) a mezi třetí nejčastější zdroj smrtelného pracovního úrazu patřila břemena – materiály a předměty přemísťované na pracovišti (6 smrtelných pracovních úrazů). Jen

pro zajímavost – celkový počet usmrcených a zraněných při mimořádných událostech na drahách v roce 2024 byl v porovnání s předchozími lety také nižší. V roce 2024 zemřelo na drahách, tedy mimo drah železničních na drahách tramvajových, trolejbusových a lanových, celkem 221 osob. Více než 85 % usmrcených byli však lidé, kteří v rozporu se zákonem vstoupili do kolejí nebo vjeli na přejezd, kde je usmrtil příjezd vlaku. V roce 2024 byl počet střetů vlaku s osobou druhý nejvyšší za posledních pět let – celkem 174 usmrcených (zdroj: di.gov.cz; suip.cz).

Plně zdraví od místa schůzky se Smrtěm dělí jen malá vzdálenost, a pro ty, kdo mají štěstí a přežijí, je obrovský rozdíl v tom, jestli poškození zdraví bude zaměstnavatelem (na základě jeho šetření) uznáno za úraz pracovní a následně plně a řádně odškodněno, nebo zůstane pouhým úrazem, za který si vlastní vinou ponese poškozený následky sám. Při posuzování vzniklého úrazu se především vychází z ustanovení platných právních předpisů, z dostupné judikatury soudů a též je nutné správně uplatňovat zákonem

stanovenou definici pracovního úrazu: *Pracovním úrazem pro účely tohoto zákona je poškození zdraví nebo smrt zaměstnance, došlo-li k nim nezávisle na jeho vůli krátkodobým, náhlým a násilným působením zevních vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním* (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 271k). Ke správnému posouzení zjištěného úrazu jsou pak potřebné široké znalosti v oblasti BOZP, praxe a v některých případech i schopnost hledat paralely s výroky judikátů a správně je aplikovat. K tomu všemu je nutné soustavné vzdělávání členů ZO OSŽ a mnohdy i případná žádost základních organizací o pomoc a součinnost oddělení BOZP OSŽ-Ú. Podrobnosti a ucelené přehledy o počtech a druzích pracovních úrazů v loňském roce u zaměstnavatelů, jejichž zaměstnanci jsou členy Odborového sdružení železničářů, a jejich celkové hodnocení najdete v každoročně zveřejňované **Informaci o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2024**, které zpracovává oddělení BOZP OSŽ-Ú a která je pro vás uložena ke stažení na stránkách OSŽ v sekci BOZP.

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ-Ú

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Kultura „jako v Rusku“

Vždy, když bylo okolo nás něco „podivného“, často se jednalo o nadměrné zimní podmínky (v lepším případě), přišel na řadu slogan zmíněný v titulku. Tak toho využijme i dnes.

Pracovník vozové služby generálního ředitelství vymyslel „výhodné“ uložení toaletního papíru v tzv. Elefantech, český Slonech. Cestující se může na toaletě chovat jako slon v porcelánu, přesto se mu nepodaří ten kýžený toaleták z určeného schovávacího uložení vydolovat, a pokud ano, tak nikdy včas. Nečekaně pomůže uložení další ruličky do místa původně určeného k držení cestujícího při jízdě přes zhlaví, viz další obrázek. Inovativní přístup šetřící zásoby toaletáku ve skladech akciové společnosti České dráhy. Autorovi, zatím neznámému, patří nejen „trvalý vděk“ klientů národního dopravce, ale jistě i tučná prémie.

Petr Rádl

Odjezd v čase nula

Mně osobně již dvakrát ujel vlak na Praha hl. n., dveře byly zablokovány dokonce dvacet vteřin před odjezdem a nebylo možno, aby mi je odblokovali... strojevedoucí již málokdy pozoruje nástupiště, když dveře zablokuje. Dříve bylo nařízení, že strojevedoucí má sledovat při vypravení vlaku nástupiště, aby mohl zastavit, kdyby například někdo dobíhající padl pod vlak, ale máme novou dobu, kdy se každý stará sám o sebe. A na tom se staví i nové předpisy správy železnic. Blokuje dveře na jedné straně a neustále zpoždění na trati Praha–Beroun či vzájemně ujíždění vlaků, a to i při opakovaných výlukách. V trati Praha–Radotín–Praha–Smíchov je špatně zpracovaná NAD, že přijede vlak od Řevnice, co je odkloněn na Kačerov, a NAD ujede těsně před příjezdem, že lidé musí jet přecpaným busem PID 244 místo NAD. Běžný stav. Doby, kdy koordinoval odjezdy NAD výpravčí, jsou dávno na smetišti dopravních dějin. HOWGH!

Martin Kubík

PORADNA BOZP

Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Na řadě jsou další postřehy dopisovatele Petra Rádla, k němuž se ještě připojují Hana Dostálová a se svými fotografiemi z loňského srpna Dne železnice ve Valašském Meziříčí Jiří Vosička.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Klasicky v této rubrice pokračujeme cestovatelskými zážitky Martina Kubíka, do Polska se podíváme s autory Bc. Davidem Kračmanem a Bc. Filipem Houdkem v článku **Drážní simulátory dobývají Evropu**.

NAŠI OPĚT ZVÍTĚZILI!

Ve dnech 15. až 18. srpna 2025 probíhalo v německém hlavním městě Berlíně regionální mistrovství USIC v tenise železničářů. Naše barvy hájili Martin Matoušek (strojvedoucí ČD Cargo), Alan Brusenbauch (strojvedoucí ČD Cargo), Jiří Hibský (strojvedoucí ČD Cargo), Petr Stránský (strojvedoucí ČD Cargo) v čele s trenérem Milošem Langmanem (vrchní mistr tratí SŽ). Delegaci

sportovců OSŽ doplňovala tlumočnice Ing. Zuzana Novotná a vedoucí družstva tajemník PV OSŽ ČD, a.s., Antonín Leitgeb.

Turnaje se účastnili kromě našich železničářů zástupci pořadající země Německo a Švýcarsko. V tenisovém areálu „Lokomotivy Schönewelde Berlin“ naši borci porazili v pátečním duelu Německo 3:1 a v sobotním duelu Švýcarsko 3:1. Němci v sobotním odpoledni porazili Švýcarsko 3:1.

Konečná tabulka vyzněla takto:

1. Česká republika
2. Německo
3. Švýcarsko

Antonín Leitgeb



Zleva horní řada: tajemník OSŽ Antonín Leitgeb, Miloš Langman, Martin Matoušek, tlumočnice Ing. Zuzana Novotná, Alan Brusenbauch. Dole zleva: Jiří Hibský a Petr Stránský

Největším uměním je ve štěstí neztratit rovnováhu a v neštěstí klid.

Victor Hugo

-bl-

Memoriál Josefa Chlebného

Dne 20. června 2025 proběhl na hřišti v Oknech již 16. ročník tradičního Memoriálu Josefa Chlebného, dlouholetého předsedy ZV OSŽ Česká Lípa. Letos se ho zúčastnilo pět družstev. Sice se z důvodu nenaplnění klasických jedenáctek hrálo na menším hřišti, přesto zde byly vidět vysoké sportovní výkony jako v Premier League. Po sportovní stránce si hráči mezi sebou vůbec nic nedarovali. Mladí vynikali hbitostí a staří bardi pak skvělou technikou s míčem. Nad vším bděl spravedlivým okem rozhodčí Martin Kutílek. Z pohledu diváka, a že fanoušku bylo dost, by si za svůj výkon zasloužili vyhrát všichni, ale skóre bylo nekompromisní, a tak vyhrál tým Liberce následován týmy ITL Dresden a Rakovník. Pořadající tým z České Lípy tentokrát skončil na krásném čtvrtém místě těsně stíhán družstvem Arrivy. Ale o pořadí zas tak nešlo, šlo o to, že všichni si to v pohodě užili, udělali něco pro své zdraví a příjemně strávili slunný den. A za to vše je nutno poděkovat Josefu Herčíkovi, který – ač vše organizoval – tak ještě při tom dokázal na hřišti pořádně zatápnět o generaci mladším protihráčům. **Radek Hortenský**



Hlavní organizátor Josef Herčík po jednom z bravurních útoků



▶▶▶ Družstvo Arrivy utočí a pořadající tým z České Lípy se usilovně brání



FISAIC – LITERÁTI NA TRATI XIII aneb 1435 mm příběhů (poezie)

Motto:

„Příběhy (verše) jsou jako železniční pražce.

Do 1435 mm rozchodu se jich vejde nekonečně mnoho...“

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší třináctý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, jejichž námětem, múzou či inspirací je prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě. Kniha příběhů a kniha poezie.

Vaším úkolem je dodání textu, který se dotýká železnice, a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články, pohádky... Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železničnické.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stoleté party literárních rekordmanů a vytvořte společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu a pojďte do toho! „Stojí to za to!“

Fanda :-) Tyšar, vedoucí literární skupiny ČZS FISAIC a tvůrce knihy

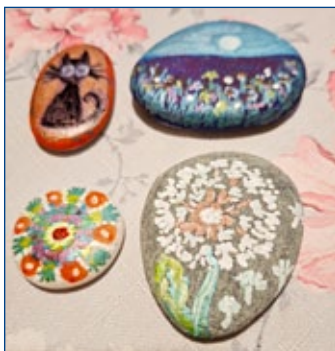
FISAIC – Jednání členů v Leptokárii

Ve dnech 11.–13. června 2025 se v řecké Leptokárii konalo jednání členů Českého zemského svazu FISAIC a členů ČŽES (IFEF), které bylo součástí dovolené členů z několika zájmových skupin.

Výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová seznámila přítomné s činností a akcemi skupin ČZS FISAIC jak na národní, tak mezinárodní úrovni v r. 2025. Informovala také o připravované prezentaci všech skupin ČZS FISAIC na Národním dni železnice, který se bude konat 20. 9. 2025 v Nymburce. Připomenula, že OSŽ nechalo zhotovit fotoobrazy z fotek některých fotografů, které nafotili v okolí Leptokárie v minulých letech a nyní slouží v Orionu jako dekorace v pokojích a na chodbách. PhDr. Anna Abelovská a paní Marie Klumparová informovala o činnosti ČŽES (IFEF) v letošním roce. Pan Jan Kukla přednesl přednášku o úzkorozchodných tratích, které se nacházejí v blízkosti Leptokárie a které je možné navštívit. Účastníci na závěr vyplnili odpovědi kvízu v esperantu, ti nejlepší byli oceněni drobnými suvenýry. Zástupci jednotlivých skupin potom prezentovali práci ve svých skupinách. Na závěr proběhla diskuze, která pokračovala i během společné večeře v restauraci Billis. Před restaurací proběhlo společné fotografování všech zúčastněných. Po celou dobu pobytu panovalo velmi krásné počasí.

Ostatní dny pobytu v Leptokárii, kde po celou dobu panovalo velmi krásné počasí, měli fotografové možnost focení krásné přírody nebo zajímavostí místní železnice, malíři malovali různými technikami, někteří také malovali na kamínky z moře, literáti čerpali inspirace pro svou literární tvorbu, esperantisté si procvičovali překlady. Pan Jaroslav Mokry uspořádal na závěr pobytu výstavku svých vzniklých výtvarných děl ve vstupní chodbě Orionu. Všichni účastníci byli s pobytem velmi spokojeni, k čemuž přispělo i ubytování v hezkých, nově zařízených pokojích, díky přestavbě interiéru apartmánového domu Orion.

Text a foto: Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC



ODBORNĚ O ŽELEZNICI

Vyšlo NŽT č. 4/2025

Z obsahu: Z obsahu: Dny techniky 2025; Začíná provoz na nejmodernějším nádraží v Česku, Bubny odstartují rozvoj nové čtvrti; Výpadek ČEPS – budíček, nebo návrat do minulosti?; Český železniční biografický slovník jako cenný výsledek mnohaleté badatelské práce; Digitální automatické spráhy; Vliv podpůrných povelů na využívání funkce Automatického stavění vlakových cest; Konference ČKAIT



„Dopravní stavby v projektu a realizaci – silniční a železniční stavby“; Modernizace železniční trati Budapešť–Bělehrad – dokončení; Drážní simulátory dobývají Evropu;



Po kolejích do budoucnosti; Vlakem z Mestře do Benátek: pohodlně, rychle a s výhledem na lagunu; O železnici s humorem. ■