



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Podnikový výbor OSŽ Správy železnic, Představenstvo OSŽ

Konkurencí železnice je neustále rostoucí a levnější kamionová doprava

Podnikový výbor OSŽ Správy železnic jednal na výjezdním zasedání v rekreačním zařízení v Prudké u Tišnova ve dnech 27.–29. 8. 2025. Hlavními body jednání bylo mj. výběr kolektivních vyjednavačů a příprava podzimního sjezdu OSŽ. Pro kolektivní vyjednávání byl vybrán hlavní tým ve složení: Miroslav Maincl jako vedoucí týmu, členy jsou Dušan Richter, Pavel Lněnička, Petr Pilník, Marcel Bortl, Josef Hlaváček, Karel Otava, Lýdie Vatterová, Stanislav Hlouch a Libor Šimůnek.

Jako náhradníci byli schváleni: Jan Lána, Pavel Benda, David Homola, Martin Doktor, Jan Houska, Pavla Krystková, Karel Jungman a Luboš Dolejší. Pomoc přislíbili také odcházející kolegové Petr Štěpánek a Miloš Paleček.

Podrobněji byla probírána problematika pracovní doby našich hasičů. Informaci předsedy PV doplnil erudovaně předseda výboru OSŽ HZS Marcel Bortl, který se této problematice dlouhodobě věnuje.

V další části jednání se připojili zástupci zaměstnavatele. Evžen Pospíšil z personálního oddělení přítomně podrobně seznámil s personálními a mzdovými údaji za předchozí období, Jitka Česková z oddělení vzdělávání informovala o digitalizaci evidence školení a zkoušek a minimalizaci délky školení.

V závěru jednání PV OSŽ SŽ vystoupil předseda OSŽ Martin Malý s informacemi z jednání tzv. dopravní tripartity, která se konala 26. srpna a zabývala se neutěšenou situací v oblasti železniční nákladní přepravy. Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth zde představil již realizované a další plánované úsporné kroky, které jsou velmi nepříjemné, ale bohužel nezbytné. Vzhledem k jasnému celoevropskému trendu snižování spotřeby uhlí a útlumu ocelářství v ČR není žádná šance na zvýšení poptávky po přepravě. Nové příležitosti jsou potom spatřovány zejména v rozvoji kontejnerové přepravy a zavádění horizontální nakládky. K tomu jsou však nutné rozsáhlé investice do nových vozidel i úpravy pozemní infrastruktury. Ministerstvo dopravy z důvodu nedostatku státních prostředků preferuje model, kdy by tyto projekty financovaly samotné dopravní nebo spediční společnosti. Ze strany zástupců OSŽ zazněly na tomto jednání především požadavky na důsledné dodržování závazku z legislativy a kolektivní smlouvy při propouštění zaměstnanců a pomoci jim při hledání nového uplatnění.

Během jednání Podnikového výboru byla zodpovězena celá řada dotazů členů PV z různých oblastí – FKSP, benefity,

kolektivní vyjednávání, školení, rekreace atd. Dotazy byly také na plánované změny v řízení provozu (RDP, PPV, zpravování vlaků, venkovní výpravčí atd.), kde zaměstnanci postrádají oficiální podrobnosti.

Ve večerní neformální části došlo také na oficiální rozloučení s bývalým předsedou PV Petrem Štěpánkem a tajemníkem Milošem Palečkem, kteří ukončí činnost ve všech orgánech OSŽ po podzimním sjezdu v Brně.

Představenstvo OSŽ se sešlo k prvnímu poprázdňinovému jednání 2. září. Během jednání se projednávalo i hospodaření OSŽ za první polovinu letošního roku a rozdělení výsledku hospodaření OSŽ za rok 2024. Helena Svobodová informovala o setkání zástupců odborů s vedením společnosti HHLA/METRANS Hamburk, které organizuje Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF). Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku, seznámil přítomné členy představenstva OSŽ o prvních reakcích z rekreací v rekonstruovaném apartmánovém domě ORION v Řecku.

V další části jednání informoval předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev o jednání Dozorčí rady Českých drah konaném dne 6. srpna 2025, kde byli členové DR seznámeni se záměrem vedení ČD zřídit nadační fond pro historická vozidla ČD (nyní ČD Nostalgie). Na jednání odborových organizací s vedením společnosti ČD (25. srpna) zaměstnavatel oznámil další změnu v Katalogu prací ČD, která se bude týkat povinností strojvedoucích a vlakových čet. Nově půjde zejména o provádění technických kontrol a o zjednodušený úklid tam, kde to bude možné, přičemž má být zajištěno odpovídající odpadové hospodářství, prostor a další podmínky. Odborové organizace požadují, aby k těmto změnám byl vydán vnitřní předpis.

Marta Urbancová, předsedkyně podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, přiblížila stručné informace z dozorčí rady společnosti, která proběhla 28. srpna. Do konce září bude rozhodnuto (Pokračování na str. 3)

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Petr Nárožník – kandidát na předsedu Revizní komise Odborového sdružení železničářů – IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025



Petr Nárožník, samostatný organizační pracovník Kanceláře předsedy OSŽ, se narodil v roce 1962 v Uherském Ostrohu na Moravském Slovácku. Po ukončení základní školy v roce 1977 nastoupil do Železničního učiliště v Šumperku, kde se učil traťovým strojníkem. Poté pokračoval na železniční průmyslovce v Letohradě, kterou úspěšně dokončil v roce 1983. Od té doby pracoval na železnici, kde prošel různými profesemi – od traťového dělníka až po vedoucího mechanizačního střediska.

Jak se odvíjela Vaše cesta odbory? zeptala se Petra Nárožníka redaktorka Obzoru Daniela Houdková.

V roce 1990 jsem se stal předsedou ZO OSŽ a v roce 2001 jsem byl zvolen do funkce územního tajemníka pro infrastrukturu. V roce 2005 jsem překonal vážné zdravotní potíže a od roku 2006 pracuji v aparátu Ústředí OSŽ – konkrétně v Olomouci a v Praze – jako samostatný organizační pracovník. Mám na starosti vyúčtování sportovních akcí pořádaných OSŽ a jsem také administrátorem mobilní sítě OSŽ. Své vzdělání jsem si rozšířil rekvalifikačním kurzem podvojněho účetnictví.

A co kontrolní činnost? nabízí se otázka.

Moje kontrolní činnost v OSŽ je spojena s členstvím v dozorčích radách akciových společností vlastněných OSŽ – v Pacifiku, a.s. jsem od roku 2010 a v OSŽ Slovakia, a.s., od roku 2003.

A Vaše vize pro Revizní komisi?

Pokud budu zvolen, nehodlám Revizní komisi řídit stylem „všechno bylo špatně, teď to uděláme jinak“. Naopak, v první řadě je nutné vyhodnotit, co fungovalo dobře a co je potřeba změnit. Při tom budeme vycházet ze zkušeností stávajících členů komise, kteří budou opět zvoleni. Nově zvolení členové pak přinesou vlastní pohled na fungování RK a její vnímání zevnitř svazu. Věřím, že tato symbióza (Pokračování na str. 2)

Modernizace trati z Prahy do Lysé nad Labem je hotova

Správa železnic zahájila provoz na zbývajícím úseku mezi Mstěticemi a Čelákoviciemi. Vlaky využívají dvě dlouhé přeložky, které umožnily zvýšit traťovou rychlost a zkrátit dobu cestování. Stanice Mstětice pak získala moderní nástupiště s podchodem a bezbariérovým přístupem. Celkové náklady stavby dosahují téměř 3,2 miliardy korun, dvě třetiny pokryjí evropské zdroje. SŽ



Ocel a průmysl jako pilíř stability. Češi volají po jejich ochraně

V očích české veřejnosti zůstává průmysl a zejména ocelářství nejen symbolem národní identity, ale i zárukou ekonomické stability. Podle Svazu průmyslu a dopravy ČR (SPD ČR) to potvrzuje aktuální kvantitativní výzkum agentury STEM/MARK. Podle zprávy, zveřejněné na webových stránkách SPD ČR, výzkum odhalil, že veřejnost považuje průmysl za nezbytný a zároveň vnímá jeho aktuální ohrožení. Výzkum se zaměřil nejen na vnímání průmyslu obecně, ale i na jeho specifické odvětví – ocelářství.

Podle výzkumu panuje shoda, a to napříč společnostmi, že by měl stát průmysl a ocelářství podporovat, protože čelí náročným podmínkám jako je mezinárodní konkurence, regulace EU, Green Deal a další. Souhlas s touto podporou průmyslu vyjádřilo 86 % Čechů. Devět z deseti Čechů spojuje průmysl s českou tradicí a národní identitou a sedm z deseti jej vnímá jako motor ekonomického rozvoje. Význam, který veřejnost průmyslu přikládá, roste s věkem.

„Ocel je klíčová ve strojírenství, automobilovém průmyslu, stavebnictví nebo železniční dopravě. Neobejde se bez ní ani obranný průmysl, proto je třeba na ocelářství nahlížet jako na strategické odvětví a výrobu oceli udržet v Česku a Evropě,“ připomíná Daniel Urban, generální ředitel Svazu průmyslu a dopravy ČR.

„Celkové výsledky ukazují, že pro většinu Čechů má průmysl – a v neposlední řadě také ocelářství – nejen ekonomickou, ale i symbolickou hodnotu. Stále rezonuje představa, že průmysl drží zemi pohromadě a zajišťuje prosperitu. Zároveň sílí volání po tom, aby stát tato strategická odvětví chránil, ideálně formou finanční podpory,“ vysvětluje analytik STEM/MARK Dalibor Stehno.

Zdroj: Svaz průmyslu a dopravy ČR

Autor: Miroslav Svoboda

(Další informace jsou na www.odborny.info)

www.odborny.info

František Jemelka

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

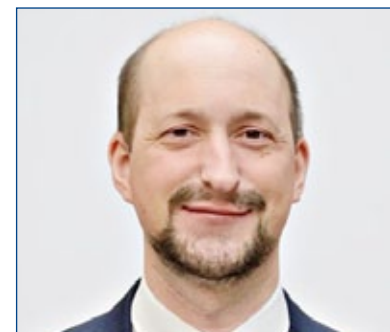
Díky zlepšování podmínek na železnici spokojenost strojvedoucích roste

Jak vnímají podmínky výkonu své profese? To zjišťovalo Ministerstvo dopravy spolu s Drážním úřadem v průzkumu mezi strojvedoucími v ČR. Výsledky ukazují pozitivní posun oproti obdobnému šetření z roku 2022. Strojvedoucí ocenili výrazné zlepšení v oblasti odpočinku a pracovního zázemí, pozitivně vnímají i kvalitu vozidlového parku nebo ETCS. Více než 85 % z nich také svou práci považuje za zodpovědnou a smysluplnou. Dále je třeba ještě pracovat na zjednodušování předpisů či sjednocování ovládacích prvků ETCS na různých typech vozidel.

„Jsem rád, že už běží konkrétní aktivity, například zjednodušování a zpře-

hledňování předpisů, modernizace infrastruktury i zkvalitnění pracovních podmínek. Díky podnětům strojvedoucích byla již v předchozích letech přijata řada kladně hodnocených opatření, která se promítají i do zvýšení bezpečnosti provozu. Důležité také je, že pozitivně vnímají zavádění ETCS,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. Do dotazníku se zapojilo 2 987 respondentů, což je o 488 více než v roce 2022. Nadpoloviční většina z nich pracuje jako strojvedoucí přes 10 let a 85 % dotázaných považuje svou profesi za perspektivní.

V roce 2022 si strojvedoucí stěžovali na složitost a časté změny provozních předpisů. Ministerstvo dopravy



Mgr. František Jemelka,
tiskový mluvčí MD ČR

proto ve spolupráci se Správou železnic přistoupilo k jejich zjednodušování (Pokračování na str. 2)



Petr Nárožník – kandidát na předsedu Revizní komise Odborového sdružení železničářů – IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025

(Dokončení ze str. 1)

vyústí v kvalitní a efektivní činnost Revizní komise.

Stačí, aby Revizní komise OSŽ pouze kontrolovala?

Revizní komise musí být nejen kontrolním orgánem, ale také metodickým zdrojem pro základní organizaci. ZO by měla mít možnost se na RK kdykoli obrátit pro radu nebo pomoc. Tato podpůrná

role však nesmí být pozastavena primární kontrolní funkcí komise.

Rád bych také více prezentoval činnost Revizní komise OSŽ. Z tohoto důvodu bych chtěl více informovat o činnosti RK na oficiálním Facebooku OSŽ, případně Instagramu a síti X. Zároveň budeme plně využívat webové stránky určené pro tuto komisi. Pro efektivní práci v 21. sto-

letí je nezbytné upravit podmínky, vybavit komisi moderní technikou a co nejvíce možnou agendu digitalizovat.

Dáváte si náročné cíle, jak chcete o jejich dosažení přesvědčit voliče?

Pokud mi svěří svůj hlas, v což doufám a za což jim už nyní děkuji, udělám vše pro to, aby si za čtyři roky při hodnocení naší práce řekli: „Dobře jsme v Brně zvolili!“

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Podnikový výbor OSŽ Správy železnic, Představenstvo OSŽ

Konkurencí železnice je neustále rostoucí a levnější kamionová doprava

(Dokončení ze str. 1)

o tom, zda ČD Cargo bude pokračovat v přepravách dřeva, nebo je opustí zcela a přeprava dřeva se tak přesune na silniční dopravu. Marta Urbancová znova upozorňovala na to, že podpora pro nákladní železniční dopravu nepřichází ani ze strany ČR, ani EU a situace začíná být opravdu vážná. „Pro nás nejsou konkurencí ostatní železniční dopravci, ale neustále rostoucí kamionová doprava, která je vůči železnicím neúměrně levná,“ zdůraznila předsedkyně PV.

Za Podnikový výbor OSŽ Správy železnic informoval předseda Miroslav Maincl o průběhu výjezdního jednání podnikového výboru v Prudké u Tišnova, kde byl sestaven a schválen tým kolektivních vyjednávačů a také byli schváleni členové pracovních komisí na IX. sjezd OSŽ.

Předsedkyně Nedrážního republikového výboru Renata Dousková stručně informovala o jednání na Drážním úřadě ze dne 2. září. Jednání zahrnuje budoucnost zaměstnanců, kteří již dovršili sedmdesátiletý věk a nadále nemohou vykonávat práci ve státním sektoru podle

zákona o státní službě. Jedná se přitom o kvalifikované pracovníky, za které je velmi obtížné najít adekvátní náhradu, zejména z řad mladších uchazečů.

Závěrem se místopředseda OSŽ Petr Štěpánek rozloučil s členy Představenstva OSŽ, jehož jednání se pracovníci zúčastnili naposledy před odchodem do starobního důchodu. Pohled na jeho dlouholeté působení v Odborovém sdružení železničářů bude zveřejněn v některém čísle čtrnáctideníku Obzorou koncem letošního roku.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

František Jemelka

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Díky zlepšování podmínek na železnici spokojenost strojvedoucích roste

(Dokončení ze str. 1)

a zpřehledňování, nastaven byl i transparentní postup změn a pravidelná projednávání. Tyto aktivity by měly dále pokračovat, a nyní se tak společně s Drážním úřadem více zaměří také na provozní předpisy dopravců.

Positivně strojvedoucí vnímají obnovu vozidlového parku. Počet závad však podle jejich zkušenosti zůstává podobný, což může být způsobeno také „dětskými nemocemi“ u nových vozidel. Drážní úřad již zpřisnil dohled nad dodržováním postupů údržby u dopravců a před schválením nového typu vyžaduje zkušební provoz včetně jejich čtvrtletního vyhodnocování.

„Podnětů od strojvedoucích si velmi ceníme a děkujeme za otevřenost. Jejich zkušenosti a praktické poznatky z každodenního provozu významně přispívají ke zvýšení bezpečnosti, efektivity i komfortu cestujících na železnici,“ říká ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

Modernizace infrastruktury musí pokračovat, zavádění ETCS může pomoci

V minulé anketě strojvedoucí ukazovali na časté závady na infrastruktuře. Správa železnic pokračuje v její modernizaci, poruchové prvky postupně nahrazuje za modernější a spolehlivější, a to také v souvislosti se zaváděním ETCS.

Neustále se zlepšuje komunikace a předávání informací o plánovaných omezeních a rozšiřuje se šíření informací přehlednou elektronickou formou. Drážní úřad se při dozorové činnosti zaměřil na místa, která strojvedoucí označili jako kritická, například kvůli špatné viditelnosti návestí.

Průzkum dále potvrdil výrazné zlepšení podmínek pro odpočinek, většina z respondentů hodnotí kladně úpravy, které proběhly na základě jejich dřívějších připomínek. Přes 80 % z dotázaných zaznamenalo zlepšení zázemí, které bylo před třemi lety hodnoceno negativně.

Zlepšilo se i vnímání délky odpočinku. Kolektivní vyjednávání by se tak nyní ještě mělo zaměřit na optimalizování plánování směn u dopravců.

V návaznosti na poptávku strojvedoucích bude Drážní úřad apelovat na dopravce, aby se důkladněji zaměřili na oblast dalšího zkvalitnění praktického výcviku na vozidlech a širší využívání simulátorů pro nácvik krizových situací.

ETCS je krok správným směrem

Zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS je jedním z klíčových bezpečnostních projektů na české železnici a dotýká se přímo i práce strojvedoucích. Jeho zavádění vnímá pozitivně či neutrálně přes 80 % z těch, kteří mají již s ETCS zkušenost, byť upozorňují na potřebu sjednocení ovládání na různých typech vozidel. Po úvodním seznamování se s novou technikou sami uznávají, že ETCS výrazně zvyšuje bezpečnost a snižuje riziko lidské chyby.

ZE SVĚTA

• NEMOHLI NAJÍT PROBLÉM...

Deutsche Bahn v posledním roce dvakrát upravily vizuální formát on-line jízdenky. První změna nezmiňovala to, co si měl zákazník přečíst při nákupu jízdenky Sparpreis. Obecně u Spar jízdenek platí, že je lze využít v jakémkoli vlaku regionální kategorie, ale pouze v konkrétních kategorie dálkové. Na její dokončené handy verzi i pdf verzi však byly zmíněny jen některé povinné vlaky, a to ty vnitrostátní. To bylo to nejabsurdnější. Buď má smysl vyjmenovat všechny povinné spoje, anebo nezmiňovat žádné, ať si to cestující dohledá nebo pamatuje. Ale na pouze vnitrostátní v rámci mezinárodní jízdenky, když všechny ostatní národní železnice jasně píšou na jízdence čísla všech povinných vlaků?

V levém horním rohu v šedivě podbarvené části jsme mohli vidět rádek „Zugbindung“ čili vazba na povinný vlak. Typický nezkušený cestující si přečetl v rádku „Zugbindung“, že musí jet konkrétním ICE z Hamburku do Brém, a jelikož se bál, zda ho v tom Hamburku stihne, sedl raději na dřívější vlak do Hamburku a... zaplatil celou trasu mezinárodního spoje znovu.

Do povinných vlaků se prostě zapisovaly jen ty vnitrostátní. Proč? Na to jsem se optal Deutsche Bahn. Bylo mi odpovězeno, že pokud začínám cestu dřívějším vlakem, mohu jízdenku použít (tedy bez ohledu na to, zda jde o spoj mezinárodní – a regionálními spoji jsou i relace Cheb–Nürnberg, které jsou v případě lístku ČD vždy povinné) – ale nikoli proč v „Zugbindung“ nevyjmenovávají povinné mezinárodní spoje. Musel jsem dotaz přeformulovat, ale dostalo se mi reakce, že DB nemohou najít žádný problém ohledně poskytnuté informace přímo na jízdence.

Ačkoli nemohli najít žádný problém na základě mého „inquiry“, pravděpodobně ho později našli po tlaku ze strany samotných cestujících, protože zanedlouho doznala on-line jízdenka zásadní a vytožené změny. A tato se uchytila dodnes: na internetové jízdence DB vidíme v rádku „Zugbindung“ všechny povinné vlaky celé cesty vyjmenované. DB se tak vrátilo k praxi, kterou provozovaly dříve a která je samozřejmostí pro všechny okolní železnice.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Všimli jsme si

• TRAŤOVÝ ÚSEK TRATĚ 340 BRNO–ČERNOVICE

(Slatinská)–Veselí nad Moravou v délce přibližně 80 km (součást 179 km dlouhé tzv. „Vlárské dráhy“ Brno–Trenčianská Teplá) je spolu s úsekem Ostrava–Kunčice–Vratimov poslední dvoukolejnou neelektrifikovanou tratí v České republice (druhá kolej zde byla položena v roce 1937), která dosud ještě není zapojena do centrálního dispečerského pracoviště v Přerově a je zabezpečena převážně elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s místy stále sloužícími mechanickými návěstídkami (např. Nemotice) či závorami (např. Slavkov u Brna). Modernizaci tu zatím prošlo jen několik přejezdů a informačních systémů ve stanicích. Pouze v žst. Nesovice bylo v minulosti vybudováno nové ostrovní nástupiště s úrovnovým přístupem. Budoucí plánovaná velká rekonstrukce a elektrizace této trati rozdělená na tři dílčí úseky, zahrnující též zřízení krátkých oddílů (již s novým zabezpečovačem ETCS), přinese výrazné zkrácení intervalu vlaků a zavedení pásmové obsluhy (jak je psáno v knize Z 20 let železnice IDS JMK). V současnosti je zde zaveden systematický proklad dvouhodinového taktu Os vlaků linky S6 Brno–Uherské Hradiště a Sp vlaků linky S56 Brno–Staré Město u Uherského Hradiště (některý spoj je veden do Bojkovic, respektive z Veselí nad Moravou, či Vlárského průmysku), přičemž obě linky jsou v celých trasách zařazeny do integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Na snímku ze dne 14. 7. 2025 je v Kyjově zastávce, kde se raritně nachází již nefunkční mechanická předvěst, zachycen jeden z Os vlaků relace Brno–Uherské Hradiště (linka S6) vedený motorovým vozem 842.005.

Tomáš Martínek



Rychlost 200 dosažena, ale nastolila řadu otázek



V neděli 31. 8. 2025 se na hlavním nádraží v Praze uskutečnilo „slavnostní“ zahájení provozu rychlostí 200 km/h mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Vlak IC 591 – pokračování vlaku IC 500 z Ostravy – byl prvním, který v pravidelném provozu dosáhl mezi zastávkami Střezimíř a Mezno rychlosti 200 km/h. Na několik málo vteřin se téže rychlosti dosáhlo mezi zastávkou Doubí u Tábora a ŽST Soběslav.

Vlak IC 591 nahradil Jižní expres [JEx] 545

Z Praha hl. n. vlak odjel +2, na spádu mezi Střezimířem a Mezmem dosáhl kýžených 200, v Táboře byl s náskokem 4 minuty. Z Tábora včas, ale v Soběslavi, ačkoli již „kousek“ těch oslavovaných 200, měl tři minuty zpoždění. Vysvětlení je nabíledni.

Úřední vzdálenost mezi Táborem [TA] a Veselím činí – po narovnání trati – 26,529 km. Jízdní doba pouhých 9 minut, neboli průměrná rychlost 176,86 km/h, přičemž úsek, na němž lze jet rychlostí 200 je teoreticky dlouhý (vzdálenost mezi „rychlostními“) 8,079 km.

K teoretické jízdní době je třeba připočítat přírůstek na rozjezd z Tábora a zastavení ve Veselí. Čili sjet stanovenou jízdní dobu je technicky nemožné. Pro srovnání – JEx 545 měl stanovenou jízdní dobu 12 minut > průměrná rychlost bez rychlosti 200 – jen 132,645 km/h. Rozdíl mezi oběma vlaky 44,215 km/h – absurdní... I kdyby projel letmo trať Tábora–Veselí rychlostí 200, potřeboval by 10 minut.

Stejná provozní situace nastala i 1. září. Do Tábora s náskokem, z TA včas, Veselí nad Lužnicí +3/+4, ČB + 3.

Další otázník se vznášel nad rozdílem reálných cestovních dob mezi Táborem a Prahou. JEx 544 s cestovní dobou Tábora–PHA 1.03 hodiny zastavuje oproti jiným JEx v Benešově, Zahradním Městě, Vršovicích. Plánované pobyty – dle GRAPPU – dohromady 4 minuty. K tomu přírůstek na zastavení a rozjezd, kdyby „jen“ po jedné minutě, celkem 7 minut... „Nezastavující“ JEx mají určenou

cestovní dobu 1.02 – o minutu kratší než „zastavující“ 544. Neboli nezastavující JEx mají „vatu“ minimálně 7 minut. Prostým výpočtem dojdeme k závěru, že reálná cestovní doba Tábora–PHA JEx činí 55 minut. Pendolino 590 jede o úžasně 3 minuty rychleji.

V úterý 2. září „dokázal“ vlak IC 536 zkrátit jen ze Stranic na Praha hl. n. 5 minut – ze zpoždění 4 minuty se stal náskok 1 minuta. A to se ještě v důsledku výluky 2. traťové koleje mezi Senohraby a Stranicemi jelo „proti“ srsti, čímž jíždami „odbočkou“ nafasoval dvě minuty zpoždění.

V praxi však obě Pendolina přijela do svého cíle se zpožděním. Pondělní vlak zastavilo ETCS mezi zastávkami Sudoměřice u Tábora a Mezno, po cca 4 minutách pobytu na trati se však souprava dokázala na očekávaných 200 rozjet jen na několik vteřin a Červeným Újezdem (+5) se projíždělo jen rychlostí 195. Zda se jelo 200, je otázka, neb i z klasických souprav mám foto rychlosti 161!

Na místě je také otázka finanční – kolik stojí EE potřebná na propagandistické zvýšení rychlosti ze 160 na 200 s následným mařením dosažené rychlosti brzděním?

Úsek mezi Voticemi a Sudoměřicemi pro rychlost 200, ohraničený „rychlostními“ v km poloze 114,700 (původní trasa) = 111,806 (změna kilometráže) a v km 94,856, je dlouhý 16,950 metrů. Obě úseky na rychlost 200 měří 25,029 km. Časový rozdíl mezi rychlostí 160 a 200 činí na jednom km úžasně 4,5 sekundy. Tudíž školní úloha by mohla mít zadání – o kolik sekund zkrátí cestovní dobu vlak, pojedle-li na úseku dlouhém 16,950 metrů místo rychlosti 160 rychlostí 200?

Slovo „rychlostníky“ je záměrně v uvozovkách, protože na začátku a konci úseků s rychlostí 200 – minimálně 2. září při osobní návštěvě míst, kde by měly poskytovat strojvedoucím potřebnou informaci – nebyly.

Miroslav Zikmund

Poskytnutí úplných informací od členů OSŽ je předpokladem smysluplného poradenství

Někteří členové OSŽ v rámci právního poradenství při řešení pracovněprávních otázek se prvotně neobracejí na odborový orgán (Závodní výbor ZO OSŽ, dále rovněž „ZV ZO OSŽ“) nebo se na něj obrátí, ale poté požadují poradenství i od funkcionářů OSŽ, sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí (dále rovněž „SPO OSŽ-ústředí“) nebo smluvních advokátů (což je v souladu s Řádem právní pomoci OSŽ /dále rovněž „ŘPP OSŽ“/). Dále ovšem postupují tak, že následně oslověné subjekty neinformují (někdy dokonce i úmyslně zamlčí) o průběhu a stavu řešení své záležitosti s jinými subjekty nebo odborovými orgány, což není v souladu s ŘPP OSŽ (kapitola I. článek 1. 1).

Na základě neúplné informovanosti (nebo zdůraznění některé oblasti) u jednotlivých subjektů, kteří poskytují bezplatné právní poradenství, mohou členové OSŽ obdržet různé, i protichůdné porady a stanoviska, která ve svém konečném důsledku ne vždy musí vést k vyřešení věci a k poskytnutí smysluplné právní porady a ochrany členovi OSŽ.

SPO OSŽ-ústředí konstatuje, že:

- OSŽ **poskytuje podporu a ochranu** členům OSŽ v pracovněprávních otázkách a věcech sociálního zabezpečení, souvisejících s pracovněprávními vztahy, s cílem nalézt co **nejvýhodnější a efektivní způsob řešení** pro členy OSŽ;
- pro poskytnutí smysluplného poradenství členům OSŽ je potřebné doložit komplexní materiály a **úplné, nezkrácené informace** o skutečnosti (věci), ve které žádá člen OSŽ o poradenství;
- subjekty, které poskytují právní poradenství, **nejsou určeny** k tomu, **aby potvrzovaly názory a představy členů OSŽ**, které mohou být v rozporu s právním řádem České republiky.

Člen OSŽ se může v rámci právního poradenství obrátit na následující orgány, funkcionáře, zaměstnance OSŽ a smluvní advokáty OSŽ:

- ZV ZO OSŽ
- Výbor OSŽ
- Podnikový výbor OSŽ (NeRV OSŽ)
- Představenstvo OSŽ
- Ústředí OSŽ

- předsedu ZO OSŽ (popř. členy ZV ZO OSŽ)
- předsedu Výboru OSŽ
- předsedu PV (NeRV) OSŽ;
- tajemníky PV OSŽ
- předsedu OSŽ

- odborná oddělení OSŽ-ústředí (zejména SPO OSŽ-ústředí, BOZP OSŽ-ústředí, KP OSŽ)
- smluvní advokáty OSŽ

SPO OSŽ-ústředí zdůrazňuje, že členové OSŽ by měli při svých žádostech o právní poradenství zachovávat **posloupnost a pravidla** (např. prvotně ZV ZO OSŽ, po možném nevyřešení následně Výbor OSŽ nebo SPO OSŽ-ústředí apod.) **ve smyslu ŘPP OSŽ**.

¹„... Právní pomoc (resp. poradenství) poskytuje **především** závodní výbor základní organizace OSŽ (dále jen „ZV ZO OSŽ“).

Každý člen OSŽ má právo, není-li záležitost řešena nebo řešitelná na úrovni ZO OSŽ, obrátit se na kterýkoli odborový orgán v rámci OSŽ, včetně sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí (dále jen SPO OSŽ-ústředí), kde mu bude poskytnuta porada nebo řešena jeho stížnost. V této souvislosti je člen OSŽ povinen informovat o průběhu a stavu řešení své záležitosti vždy další odborový orgán, na který se obrátí ...“

Mikuláš Hubicsák,
pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí

ŘEVNICE

V žst. Řevnice byla zřízením záchytného parkoviště v bývalém přepravním složišti u koleje č. 5 a následným prodejem bývalého skladiště s rampou zcela znemožněna nakładka do železničních vozů. V žst. Řevnice byla před pár lety zastavena i výroba tramvajových panelů, panelárna naposled patřila francouzské společnosti Eurovia. Do továrny ze 70. let 20. století vedla vlečka, která byla místo možné průmyslové zóny, jak je v ČR zvykem, vytrhána, po vlečce zbyly jen skloníky v bývalém závodu, kde je nyní ruina továrny a autoservis či další záchytné parkoviště pro řidiče, co dál jezdí do práce či na výlety vlakem.

Martin Kubík



180. výročí Olomoucko-pražské dráhy

Na 20. srpna připadlo každoročně výročí zahájení provozu na dráze Olomoucko-pražské (20. 8. 1845). Letos již výročí s číslicí 180.

Před 30 lety proběhly poměrně velkolepé oslavy tohoto výročí, první „stopadesátka“ pod hlavičkou ČD. Předchodí připomenutí příjezdu „prvního vlaku do Brna“ proběhlo v červenci 1989 za federální doby pod patronací tehdejšího FMD (kdo mohl tušit, co bude za necelého půlroku později).

Oslavy probíhaly jednak na úrovni regionální (Olomouc – 19. a 20. 8., Česká Třebová – 26. a 27. 8., Praha – 1. až 3. 9.), tak GR ČD.

Z úrovně GR ČD se organizovala jízda dvou zvláštních vlaků z Olomouce do Prahy. „Protokolární vlak 10400“ vedený z Olomouce do České Třebové lok 498.106 a 498.022, a „Fotovlak 10402“ pro veřejnost s lokomotivami 475.179 a 387.043. V České Třebové si lokomotivy pořadí prohodily.

Součástí českořebovského víkendu byla kavalkáda vozidel vedená z Dlouhé Třebové přes tehdejší odbočku Parník po koleji číslo 100 do vjezdového nádraží a okruhem do odjezdové skupiny.

V místech montážní základny byla tribuna pro fotografie.

Odstupem času lze konstatovat, že se jednalo o poslední podobně rozsáhlou akci, která se už nebude nikdy opakovat. Mnohé parní lokomotivy mají „propadlý“ kotel, na zprovoznění nejsou peníze, provozovat parní lokomotivy na trati osazené ETCS prakticky nelze. I politický náhled na železniční dopravu – přes vzletná slova – je diskutabilní.

Před 30 lety se z jízdy „protokolárním vlakem“ omluvil i tehdejší ministr dopravy Jan Stráský. Měl politicky důležitější povinnost – předat ceny vítězům jednotlivých kategorií Grand Prix České republiky motocyklů v Brně konané v témže termínu.

Miroslav Zikmund

V čísle 15 Obzoru mě velmi zaujal příspěvek přededy ZO OSŽ DKV Plzeň. Pan předseda kritizuje současnou úroveň Obzoru. Dále ostře kritizuje zveřejnění satirických básniček v čísle 13 Obzoru s odkazem na proklamovanou apolitičnost odborů.

Dovolují si k tomuto dopisu čtenáře vyslovit pár poznámek. Pan předseda je ve funkci od roku 1995. Tedy má velmi bohaté zkušenosti z práce základní organizace. Proč o nich pravidelně nepíše právě do Obzoru?

Jistě by čtenáře zajímalo něco o činnosti ZO. Určitě kolika členům základní organizace pomohla při řešení sporů se zaměstnavatelem. Zcela jistě i to, jaké právní spory se dotýkaly členů ZO a jaká pomoc jim byla poskytnuta ze strany smluvních advokátů OSŽ.

K „urážkám“ pana předsedy vlády ČR si dovoluji poznamenat, že v demokratické společnosti každý politik – jak na celostátní, tak i regionální úrovni – musí počítat s tím, že na jeho hlavu kromě chvály bude padat i kritika. Zvláště ze strany bulvárních novinářů často nevybírává. To, že čtenář Obzoru vyjádřil na jeho stránkách trochu satiry, nepovažují za nic protiprávního.

Listina základních práv a svobod, jako součást ústavního pořádku České republiky, v článku 17 odst. 2 uvádí: *„Každý má právo vyjadřovat své názory slovem, písmem, tiskem, obrazem nebo jiným způsobem, jakož i svobodně vyhledávat, přijímat a rozšiřovat ideje a informace bez ohledu na hranice států“*. V odstavci 3 se uvádí: *„Cenzura je nepřipustná“*.

Obnovená těžba u Měděnce a co ČD Cargo?

Dne 8.srpna proběhla zpráva v hlavní zpravodajské relaci České televize, že těžbařská firma bude otevírat haldy po těžbě drahých kovů u Měděnce a že vše budou vozit kamiony! Proč nepostaví průmyslovou vlečku? Rovnou to oznámili, ani slovo, že přes Měděnc vede železniční trať Chomutov–Vejpřty–Chemnitz a zcela jistě by hromadné substráty, jak každá těžba je, zcela logicky mohlo přepravovat třeba ČD Cargo, a to i za státní podpory pro ochranu klimatu v Krušných horách. Nikoli. Odveze to patrně soukromník kamiony. Asi v takovém státě žijeme. O dráze se nemluví a když, tak jen negativně (vlaký „nabourávají řidiče automobilů na přejezdech“ či „vlaký přejíždí zamýšlené lidi bloudící s mobily v kolejích“ asi tak nějak ...), na to jsou média odborníky.

<https://www.ceskatelevize.cz/porady/15334114383-udalosti-v-regionech-jih-a-zapad/225411000180808/cast/1131152/>

Po železnici to přeci nejde!

O tzv. „grýndýlu“ se dá diskutovat, ale jedno je jasné, řešit stav životního prostředí je nutnost. Jen se to musí provádět na základě objektivních a odborných znalostí a ne podle různých nesmyslných nápadů aktivistů či laiků. Jinak by se nemohlo tak velmi opatrně našlapovat kolem dopravy, která je v problematice životního prostředí zásadní. Zejména silniční doprava má vysoké nároky na plochu (vliv na ohřev krajiny a mikroklima), emise, zásahy do krajiny, dopady do zdraví lidí) a další. A řešení se nabízí – převést co největší podíl nákladní, ale i osobní dopravy na koleje – tedy na železnici. Což se nedělo a neděje, protože prý ta silniční doprava je nenahraditelná, levná a drží státní ekonomiku. Bohužel, tato tvrzení jsou nesmyslná, což bylo již mnohokrát prokázáno.

A tak se přeci jen objevilo světýlko na konci tunelu a vyskytla se myšlenka převést určité minimální množství aspoň té nákladní dopravy na koleje. Jenže jako vždy, právě v ČR toto bylo shledáno jako nereálné a jede se ve starých kolejích. Nějak se ale už neřeklo, proč by to mělo být nereálné, zvlášť když ČR má tu velkou výhodu poněkud hustší síť železnice, i když stále ne tak dost hustou, aby to pokrylo veškeré potřeby na železnici kladené.

A nakonec se nelze divit, že někdo tvrdí, že je to nereálné. Jak by mohlo, když po řadu desetiletí, na rozdíl od silniční dopravy, se pro to nic neudělalo – nepostavila se žádná nová trať, nemodernizují se vedlejší tratě, koridory se rekonstruují desítky let, a ještě nedostatečně. No a perličkou je rušení vleček, trhání kolejí ve stanicích, likvidace nákladíšť, skladišť, rušení tratí, neudržování tratí. Dá se pak

Za minulého režimu byl součástí trestního zákona č. 140/1961 Sb. i paragraf 103. Byl zařazen v hlavě první Trestné činy proti republice. Dovolují si citovat: *„Kdo snižuje vážnost prezidenta republiky, nebo kdo veřejně hanobí jiného čelného představitele republiky pro výkon jeho pravomocí nebo vůbec pro jeho činnost v životě politickém, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo nápravným opatřením.“* V roce 1990 byl § 103 novelizován a později z trestního zákona vypuštěn. Celý trestní zákon z roku 1961 byl s účinností od 1. 1. 2010 nahrazen zákonem č. 40/2009 Sb., trestním zákoníkem.

Ve shora uvedených souvislostech chci pevně věřit, že pan předseda ZO OSŽ DKV Plzeň si nepřeje návrat podobných paragrafů do našeho právního řádu a trestání občanů za vyslovení názoru, který není v souladu s názorem oficiálním. Ať už to učiní básničkou, obrázkem nebo jiným způsobem. Tak, jak to předpokládá i Listina základních práv a svobod v článku č. 17.

Vladimír Selucký

Poznámka redakce: Příspěvek Vladimíra Seluckého nebyl jedinou odezvou. A tak jsme byli informováni o „odborové nepolitčnosti“ pana předsedy ZO, ale to již nebudeme dále rozebírat. Jen bych si na závěr dovořil citovat z dopisu čtenáře Karla Anděla: „... je jen ke cti OBZORu, že i jeho postoji dala demokratický prostor, i když se oním ‘nálepkováním’ zachoval...“ redakčně upravíme: „nezdvořile“.

https://www.irozhlaz.cz/zpravy-domov/v-meden-ci-na-chomutovsku-se-mozna-znovu-zacne-tezit-majitele-chteji-vyuzit-tamni_2508061246_cen

Martin Kubík



převést něco na koleje? I laik pozná, že je to skutečně nereálné. A jen pro zajímavost informace z terénu: SŽ údajně výrazně zdrazuje měření a údržbu přípojných výhybek a zabezpečovacího zařízení vleček. Pro uživatele vleček neúnosné, ba přímo vražedné, takže hrozí další rušení přípojných míst a vleček a tím i další úbytek nákladní dopravy na železnici. A to ještě ČDC hrozí zrušením provozu JVZ! Takže to je realizace cílu převést co nejvíc nákladní dopravy na železnice? Ano, díky takovým opatřením je to nereálné! O co jde Ministerstvu dopravy, životního prostředí a dalším? O likvidaci železnice za každou cenu a tím o další nárůst dopadů silniční dopravy na všechny obyvatele a na stav krajiny?! A v souvislosti s tím se vynořuje otázka: kolik platí za připojení k silnici nějaký podnik, za zabezpečení provozu a jeho bezpečnost, za trvale zpevněnou plochu, která způsobuje v místě zvyšování teploty okolí atd.? Proč musí platit železnice?!

Aby toho nebylo dost, tak se k tomu ještě připojuje naprostá absurdita budování průmyslových celků, skladů, uprostřed volné krajiny, na zemědělské půdě a samozřejmě se to napojuje novými silnicemi a dálnicemi. Připadá vám to normální? To má být ta odpovědná koncepce dopravy, problematiky životního prostředí? To jde přece přímo proti tomu!

A ještě jedna maličkost – ekonomika. I přes řadu požadavků odborníků se nikdy neprovedla skutečná analýza nákladů a škod jednotlivých systémů dopravy, takže neexistuje skutečný přehled o tom, kolik která doprava stojí. Takže výsledek je, že dle řady tvrzení (bez jakýchkoli seriózních podkladů) je silniční

Humpolačka opět ve výluce

Od 1. 8. do 9. 9. zažívá trať Havlíčkův Brod–Humpolec další z dlouhodobých výluk provozu, tím došlo k poškození nákladní dopravy pro podniky u nádraží žst. Humpolec (DOZ H. Brod), další výluka bude opět koncem září do začátku října. Dlouhodobé výluky hrubě poškozují pravidelnost nákladní přepravy a tratí, kde se ještě tato přeprava dost silně vyskytuje. Je právě Humpolačka. Jak známo z minulosti, dlouhodobá výluka (most u Měchenic) vyhnala koncem 90. let vysoké objemy nákladní přepravy z tratě na Dobříš a po roce 2015 i třeba na trati do Bezduřic (most u Přivan). Již nikdy se přepravci nevrátili, až na výjimky, kdy dráhu skutečně potřebovali, což bylo kalamiční dřevo. Při pohromách je státu a slavným podnikatelům ještě dráha dobrá, ale Správa železnic mezitím vytrhává nákladkové koleje, kde se dá a ČD Cargo místo aby mělo vozy v záloze (když byla dokonce ministerská záloha, kde ty časy státu, co měl rád dráhu, jsou?), tak je sešrotuje. A stát, včetně EU, místo aby dráhy podporoval, tak se neustále vynořují návrhy z dílny ministrů stínových a nestínových na trhání tratí za účelem konzervace. To by jeden nevymyslel. A nejlepší ze všeho je NAD ČD, a.s. NAD trvale ignoruje některé zastávky, k nimž nezajíždí, a když přijde na vlak neznačky cestující, má prostě smůlu a příště jede autem nebo autobusem jiných dopravců. Ale všem je to jaksi jedno. Úředník má totiž rád, když problém vysedí: není nákladní přeprava, není starost, nejezdí cestující, zrušíme to! Podnik v likvidaci a jeho úředníci totiž přežívají ještě léta z podstaty.

Martin Kubík

Žst. Herálec dne 24. srpna 2025

doprava velmi levná a železniční drahá, takže neperspektivní. Že je to všechno absurdní a v podstatě na vodě? Koho to překvapuje, komu to vadí? Hlavně těm, kteří tou dopravou trpí – tedy obyvatelé měst, obcí. A nakonec my všichni, když se musíme podílet na odstraňování následků – zejména ty náklady na zdravotní péči, dopravní nehody, řešení problémů v krajině (její funkce, schopnost zadržovat vodu) atd.

A jen tak mimochodem, když je nereálné snižovat podíl silniční dopravy, která je údajně nezastupitelná! Může někdo v souvislosti s tím rozumně vysvětlit, proč stovky kamionů tisíce kilometrů k nám dovážejí po silnicích třeba maslo, maso, vajíčka, brambory, spotřební zboží ... atd.? Vždyť to vše si umíme vyrobit sami a být soběstační. To je ta nezastupitelnost? Už jen tím by se odstranila řada zbytečných, přímo nesmyslných přeprav a ten zbytek by se dokonce mohl vrátit na železnici. Co to ale chce? Přestat mluvit o tom, že něco nejde a je nereálné, ale začít konat, plnit své povinnosti, za které je námi všemi placen. Dočkáme se?

Ing. Antonín Minařík

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Pokračujeme uveřejňováním postřehů dopisovatele Petra Rádra.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Opět je tu Martin Kubík, tentokrát s článkem **V bývalých prostorách Železničního vojska ve Zdicích dnes sídlí vojenské muzeum.**

Vítězem VIII. seniorských her se stalo družstvo Moravskoslezského kraje

V areálu hotelu OSŽ Lesní chata v Kořenově proběhly ve dnech 26. až 28. srpna 2025 v pořadí již osmé sportovní seniorské hry. Této oblíbené soutěže se zúčastnilo celkem osm osmičlenných týmů seniorů z celé republiky, jejichž věk se pohyboval od 65 do 80 let. Seniorsy při slavnostním nástupu přivítali zástupci vedení OSŽ – předseda Martin Malý, I. místopředseda Radek Nekola, místopředsedkyně Renata Dousková, místopředseda Štěpán Lev, vedoucí MO OSŽ Ondřej Šmehlík, ředitelka závodů – předsedkyně RRS OSŽ Danuše Polášková a organizátor her Pavel Souček.

Soutěže byly zaměřeny jak na postřeh a vytrvalost, tak i na souhru jednotlivých členů družstev. Nechyběl přiměřený pohyb ani nároky na paměť.

Účastníci soutěží se do jednotlivých disciplín, jichž bylo celkem deset, zapojili s vervou, odhodláním a soutěžním duchem, nechybělo povzbuzování, ale i napětí. Na výkony soutěžících dohlíželi rozhodčí, kteří se prezentovali z členů Republikové rady seniorů OSŽ.

O vyrovnanosti jednotlivých družstev svědčí skutečnost, že bodové rozdíly mezi nimi byly velice těsné. Po součtu umístění v jednotlivých disciplínách se celkovým vítězem stalo družstvo Os-

travy (Moravskoslezský kraj), následované družstvem Olomouce (Olomoucký a Zlínský kraj) a Východočechů. Čtvrté až osmé místo obsadili reprezentanti Nedrážních, Severočechů, Středočechů, Plzně a Brna. Vedoucí družstev převzali při slavnostním ukončení z rukou organizátorů diplomy, poháry a věcné ceny. Celá sportovní soutěž se konala s příspěvkem ze Sociálního fondu ČD, SF ČD Cargo, FKSP Správy železnic a prostředků OSŽ a Pacifiku.

Podrobnosti o průběhu Seniorských her jsou zveřejněny na webu OSŽ.

Miroslav Čáslavský
Foto: Daniela Houdková



Svátek modelářů v železničním muzeu



Zástupci mnoha modelářských spolků a klubů se v sobotu a neděli 16. a 17. srpna sjeli do Lužné u Rakovníka, aby v areálu zdejšího železničního muzea Českých drah již podvanácté uspořádali výstavu do detailu propracovaných modelů, a to nejen ze světa železnice. Tato výstava, nazvaná Modelvíkend, byla spojená s komentovanými prohlídkami železničního muzea a s jízdami parních vláček na úzkorozchodném okruhu. Tyto vláčky vozila parní lokomotiva vyrobená firmou Krauss & Comp. v rakouském Linci v roce 1912, která až do konce 70. let 20. století tahala těžký hutní materiál v kladenské Poldovce. Novinkou Modelvíkendu bylo letos předvádění řidičských loďních modelů.

K vidění a obdivování byly v Lužné u Rakovníka ukázky provozu modelových kolejí různých měřítek (0, 0e, H0, H0e, TT, N, Z) i RC modely, včetně těch největších, které umožňují svezení dětských návštěvníků. Nechybělo ani předvedení nefalšovaného požárního zásahu, který předvedla hasičská jednotka RC Modelů Most, jakož i oblíbená burza modelářského zboží a literatury či vnitřní muzejní expozice, kde byli zájemci zasvěceni do tajů fungování železniční zabezpečovací techniky.

V rámci Modelvíkendu se navíc uskutečnil i nový zápis do České knihy rekordů: Nejvíce modelů Bugatti z jedné historické éry! Sběratel Miloslav Vaváček v premiérové show „Legenda s vůní benzínu“ představil modely historických automobilů Bugatti z let 1923–1940, tedy období, kdy automobily konstruovali Ettore Bugatti a jeho syn Jean Bugatti. Unikátní součástí tohoto projektu je např. i nejmen-

ší model závodního stroje Bugatti T35 Grand Prix v měřítku cca 1 : 220, který má délku pouhé 2 cm a byl předán do expozice pelhřimovského Muzea rekordů.

V rámci výstavy modelů bylo možno samozřejmě navštívit celý areál ČD Muzea s komentovanými prohlídkami zdejších exponátů a největší sbírkou

parních lokomotiv na našem území. K vidění jsou zde také historické motoráky, dieselové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spousta dalších zajímavých exponátů z železničního provozu.

Miroslav Čáslavský
s využitím tiskové zprávy ČD
Foto: České dráhy



Den, kdy se člověk ani jednou nezasmál, by měl považovat za ztracený.

Victor Hugo

-bl-

Sportovní novinka – fotbaltgolf

Regionální sportovní komise OSŽ Praha pořádala v poslední prázdninový den, tj. 31. 8. 2025, od 10 hod. turnaj ve fotbaltgolfu v Radonicích nedalo Prahy.

Fotbaltgolf je hra, která se hraje podobným způsobem jako golf (na golfových hřištích), ale s fotbalovým míčem, který hráči musí dostat nejmenším počtem kopů do velkých jamek. Hraje se většinou na kratší vzdálenosti, pary jsou typicky 5 či méně. Fotbaltgolf je v porovnání s golfem dostupnější, nevyžaduje drahé sportovní vybavení a mohou ho hrát jak muži, tak i ženy, které rády přijaly příležitost si kopnout do míče a získat tak cenné body.

Turnaje se účastnilo 28 sportovců, z toho bylo 24 mužů a 4 ženy. Hrál se ve sportovním duchu a ocenění byli nejlepší sportovci. 1. místo obsadil Ivo Šimek, 2. místo získal Jaroslav Mareš st. a 3. místo patřilo Miroslavu Šnejdarovi st.

Ženy se umístily v následujícím pořadí: 1. místo Michalea Šimková, 2. místo Martina Kreisingerová a 3. místo obsadila Věra Braunová.

Hlavním rozhodčím byl Jaroslav Mareš, který byl společně s kolegy také organizátorem celé sportovní akce. Poslední prázdninové odpoledne se vydařilo nejen díky hezkému počasí v krásné přírodě, ale především kvůli perfektně připravené akci, za což patří poděkování organizátorům sportovního klání.

Bc. Renata Dousková,
ředitelka turnaje

