



6. října 2025

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 8 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD, a.s., PV OSŽ při ČD Cargo, a.s., Ústředí OSŽ, PV OSŽ Správy železnic, RRS OSŽ

Ústředí OSŽ jednalo ohledně přijímání individuálních členů

Jednání PV OSŽ při ČD se uskutečnilo ve dnech 8.–10. září jako výjezdní v Bojnicih na Slovensku společně s PV OSŽ při ZSSK. Setkání proběhlo za účasti vedení Železniční společnosti Slovensko (ZSSK), vedení ČD se z jednání omluvilo. Generální ředitel ZSSK Peter Helexa informoval přítomné o současném vývoji společnosti: „ZSSK zaznamenala zvýšení počtu cestujících i růst tržeb, přesto však pokračuje v propouštění zaměstnanců osobních pokladen a již zavedla, resp. dále plánuje zavádění vlaků bez průvodčích.“ Ministerstvo dopravy podle jeho slov nepokrývá všechny náklady za objednané služby, což přináší další ekonomické napětí. Nejasnosti přetrvávají také ohledně dopadů konsolidačního balíčku slovenské vlády, jež mohou zásadně ovlivnit chod firmy.

Zástupci PV OSŽ při ČD sdíleli vlastní zkušenosti s kroky, kterými si zaměstnanci Českých drah již prošli nebo jimi aktuálně procházejí a které nyní začínají dopadat i na slovenské kolegy. Diskuse umožnila srovnání situace v obou zemích.

Zdůrazněna byla důležitost spolupráce a výměny zkušeností při prosazování zájmů zaměstnanců na železniční.

Další část jednání proběhla odděleně, kdy si členové Podnikového výboru OSŽ při ČD zvolili kolektivní vyjednávače, jmenovitě Štěpána Lva, Věru Nečasovou, Martina Janečka, Marii Štusákovou a Martina Zatloukala. Členové PV zvolili rovněž své zástupce do komise IX. sjezdu OSŽ.

Od 1. září 2025 vstoupila v platnost novela Katalogu prací ČD, ve které dochází k navýšení tarifních tříd u některých zaměstnanců v profesích v oblasti oprávenství.

Jednání PV OSŽ ČD Cargo (11. září 2025) zahájila jeho předsedkyně Marta Urbanová informacími ze srpnového zasedání Dozorčí rady ČD Cargo. Jak je známo, ČD Cargo prochází v současné době nelehkým vývojem v důsledku drastického poklesu přeprav, podobně jako další evropské železnice. Příčinou je masivní rozvoj kamionové dopravy po silnici.

Jednání PV se jako host zúčastnil I. místopředseda OSŽ Radek Nekola, který

přiblížil jednání tzv. malé dopravní partity. Ta se na jeho podnět sešla s cílem projednat aktuální situaci v ČD Cargo a hledat možnosti jejího řešení. Česká vláda ani příslušné orgány EU dosud nepodnikly žádné konkrétní kroky k naplnění slibu o zvýšení podílu železniční dopravy. K řešení současného stavu by přispělo například snížení cen energií, zřízení tzv. „ministerské zálohy“ vozů a lokomotiv či založení modernizačního fondu určeného na financování nákupu nových nákladních vozů jako náhrady za dosluhující vagony.

Radek Nekola také velmi vážně varoval před hrozbou rušení tarifních bodů v jednotlivých krajích. Pokud by k tomuto kroku došlo, znamenalo by to zásadní omezení dostupnosti železniční dopravy pro průmyslové podniky, které jsou na ní závislé.

V další části jednání vystoupil zástupce zaměstnavatele, ředitel odboru provozních technologií Radek Nedomlel, který přiblížil současnou situaci u ČD Cargo a zodpověděl četné dotazy členů PV týkající se kumulace provozních činností a s tím spojené úpravy platových tříd, vytváření nových technologických postupů a jejich reálnost. Připustil, že existuje řada fám a nepodložených informací, které mezi zaměstnanci ČD Cargo kolují, ne všechny však mají reálný základ.

Závěrem jednání členové PV odsouhlasili navržené delegáty do jednotlivých komisí na blížícím se IX. sjezdu OSŽ a schválili také kolektivní vyjednávače ve složení Marta Urbanová, Petr Doležal, Blanka Lomnančíková, Ivana Malounová, Petr Skrečka a Tomáš Gilg. Jak připomněla Marta Urbanová, kolektivní vyjednávání bude letos v souvislosti se složitou situací v podniku velice náročné.

Výjezdní jednání Ústředí OSŽ se konalo 17. září v rekreačním středisku OSŽ Lesní chata v Kořenově. V úvodu přednesl Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku, Výroční zprávu a účetní uzávěrku Pacifik, a.s., a OSŽ Slovakia, a.s., za rok 2024 a seznámil přítomné s konkrétními kroky týkajícími se rekreačních (Pokračování na str. 2)

Daniela Houdková

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Bc. Marta Urbanová – předsedkyně Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., Odborového sdružení železničářů – IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025



ším předsedou Radkem Nekolou. Byli jsme přirozeně jeden tým a společně jsme se účastnili všech klíčových jednání se zástupci zaměstnavatele, včetně kolektivního vyjednávání. Tato práce mi umožnila nejen nahlédnout do problematiky vedení výboru z první ruky, ale také se prakticky učit, jak se připravují argumenty, jak probíhají jednání a jak hledat kompromisy, které jsou přijatelné jak pro zaměstnance, tak pro zaměstnavatele.

Mohu tedy říci, že moje dosavadní role tajemnice pro mě byla nejen cennou školou, ale i přirozeným odrazovým můstkem. Do nové funkce vstupuji s velkým respektem.

Na květnové výroční konferenci Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., jste byla zvolena jeho novou předsedkyní. Ráda bych Vám u této příležitosti položila několik otázek, abychom členům Obzoru přiblížili Vaše plány a vize pro členy OSŽ ve společnosti ČD Cargo.

Dosud jste působila jako tajemnice – jak Vás tato zkušenost připravila na práci předsedkyně?

Po dobu svého působení ve funkci tajemnice Podnikového výboru jsem měla možnost úzce spolupracovat s tehde-

Na jaké hlavní úkoly se připravujete nové vedení Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s.?

Já i můj nejbližší kolega a tajemník Podnikového výboru Petr Doležal se připravujeme především na zásadní změny, které v nejbližší době čekají nákladní železniční dopravu. Je zřejmé, že model, jak jsme železnici znali dosud, se postupně vytrácí a je potřeba se adaptovat na nové podmínky. Do provozu přichází změny technologií, zároveň však probíhají organizační změny spojené i s úbytkem pracovních míst. Spo-

(Pokračování na str. 2)

„Zákaz spalovacích motorů je nereálný,“ tvrdí automobilky!

Podle Echo24 přední výrobci automobilů v Evropě varují, že zákaz spalovacích motorů, od roku 2035, je nereálný a v kombinaci s drahou energií ohrožuje celé odvětví. V dopise předsedkyně Evropské komise Ursule von der Leyenové připomínají, že evropský trh svírá tlak čínských elektromobilů, amerických cel a vysokých cen energií, zatímco většina zisků stále plyne z vozů se spalovacím motorem.

Tyto problémy, jak dále ve svém zpravodajství uvádí Echo24, by se měly projednat na svolávaném Ocelovém summitu. Německá vláda zatím však neoznámila, kdy berlínský summit o automobilovém a ocelářském průmyslu proběhne, ale předpokládá se, že by to mělo být ještě během tohoto podzimu.

Ekologické organizace tvrdí, že varování průmyslu jsou přehnaná a že potřeba po dobíjecích vozech i investice do baterií rostou. Ocelový summit ukáže, zda vláda dokáže spojit ambice Green Dealu s tlakem nejvlivnějšího odvětví německé ekonomiky.

Zdroj: Echo24

Autor: Miroslav Svoboda

(Další informace jsou na www.odbory.info)

www.odbory.info

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Za tři roky budou jezdit vlaky do Přerova rychlostí 200 km/h

„Bez přehánění: toto je nejvýznamnější krok k modernizaci české železnice,“ prohlásil ministr dopravy Martin Kupka při slavnostním zahájení prací na modernizaci úseku Kojetín–Přerov na trati mezi Brnem a Ostravou. Zahájení této stavby se konalo 8. září 2025 v železniční stanici Chropyně, která leží na hranicích Olomouckého a Zlínského kraje. Při zásadní rekonstrukci této důležité železniční tratě dojde k jejímu zdvojkolejnění, zvýšení rychlosti a díky instalaci ETCS také k výraznému zvýšení bezpečnosti. Vlaky na rekonstruované trati budou jezdit rychlostí až 200 km/h, což je dvakrát rychleji než dosud. Trať se tak stane součástí sítě českých

vysokorychlostních železnic. Ministr dále upozornil na patnáct let složitých příprav a nekonečných výrobních porad, které zahájení stavby předcházely, od výkupu pozemků přes projekční práce až po mnohdy nelehká jednání s místními obcemi a městy.

Na slova ministra navázal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Tato stavba bude dokončena v roce 2028, což je za tři roky. I když tomu mnozí nevěří, určitě to stihneme,“ slíbil. Jeho slova potvrdil i zástupce zhotovitele Jiří Tesař ze společnosti Subterra. „Máme zkušený tým pracovníků, moderní stroje a bohaté zkušenosti,“ zhodnotil možnosti všech společností

(Pokračování na str. 2)



NAVŠTÍVILI JSME

CDP Přerov se rozrůstá

Nová šestiposchodová budova začala v září vyrůstat v areálu Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. Po jejím dokončení v roce 2028 se z ní budou dálkově řídit další tratě ve východní části republiky. V současné době pracoviště CDP Přerov zajišťuje dálkové řízení na 559 kilometrech tratí Správy železnic na Moravě a ve Slezsku, v cílovém stavu by se odtud i díky novým sálům měly řídit vlaky ve dvojnásobném rozsahu.

V novém objektu, který bude propojený se stávající budovou CDP, vznikne šest řídicích dispečerských sálů s potřebným technologickým, administrativním a sociálním zázemím. Součástí investice bude také sál dispečerů ETCS, který doplní záložní a krizový sál. Chy-

bět nebudou ani prostory pro umístění technologie zabezpečovacího zařízení, napájení a baterie, vznikne i nové energocentrum a desítky nových parkovacích míst.

Celý areál bude součástí kritické dopravní infrastruktury, proto bude pod dohledem kamer. Oplocení bude vybaveno detekčním systémem, který zaznamenává nejen poškození, ale také vibrace.

V tendru na zhotovitele vybrala Správa železnic společnost AŽD a Signalbau, které podaly nejvýhodnější nabídku, přesahující částku dvě a čtvrt miliardy korun.

Miroslav Čáslavský, s využitím TZ Správy železnic
Vizualizace: Správa železnic



Bc. Marta Urbanová – předsedkyně Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., Odborového sdružení železničářů – IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025

(Dokončení ze str. 1)

lečnost ČD Cargo se stále nachází v náročné době a rozhodně ještě nemá vyhráno.

Pro nové vedení PV to znamená nejen připravit se na nadcházející kolektivní vyjednávání, které bude klíčové pro stabilitu zaměstnanců, ale také aktivně připomínkovat a ovlivňovat změny v interních normách, aby odpovídaly realitě současného provozu. Naší prioritou je zajistit, aby restrukturalizace probíhala citlivě vůči zaměstnancům a aby se jejich práva a pracovní podmínky neztratily pod tlakem změn.

Jaké priority a cíle si kladete pro nejbližší období ve své nové roli?

Mezi mé hlavní priority patří především zajištění aktuální a včasné informovanosti našich členů. Považuji to za základ úspěšné práce odborové organizace – jen dobře informovaní členové mohou být skutečnou oporou a zároveň se aktivně zapojovat do dění.

Vedle činností přímo spojených s Podnikovým výborem ČD Cargo se dlouhodobě věnuji také digitálním projektům

v rámci OSŽ. Mám na starosti například rozvoj aplikace Moje OSŽ, tvorbu nového webu a další projekty, které postupně připravujeme – včetně práce s daty a reportingů vyplývajících z PKS.

Zároveň i ve své nové roli předsedkyně PV pokračuji jako členka Dozorčí rady ČD Cargo. Tato činnost je v současné době mimořádně náročná vzhledem k tomu, jak zásadními změnami společnost prochází a jakým výzvám čelí. Přesto ji vnímám jako velmi důležitou – jednak pro získávání přímých informací, jednak pro možnost obhajovat zájmy zaměstnanců i na této úrovni.

Mým cílem tedy je, aby se v nejbližším období podařilo nejen zvládnout aktuální složité období, ale také posunout naši organizaci kupředu v oblasti komunikace, transparentnosti a digitálních služeb pro členy.

Jaké největší výzvy podle Vás čekají ČD Cargo a odborovou organizaci v nadcházejících měsících?

Za jednu z největších výzev v nadcházejících měsících považuji udržení takového počtu pracovních míst, který zajistí, že ČD Cargo bude schopné i nadále



Na snímku Filipa Houdka předsedkyně Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., Bc. Marta Urbanová společně s tajemníkem Petrem Doležalem

efektivně fungovat a zůstane konkurenceschopné na trhu.

Stejně důležitým úkolem je vytvořit podmínky, aby si podnik dokázal udržet ziskovost. Jen tak bude možné prostředky využít nejen na nezbytné investice, ale také na zvyšování mezd zaměstnanců. V tom vidím naši roli jako odborové organizace – dohlížet na to, aby transformace společnosti neprobíhala na úkor zaměstnanců, ale naopak, aby se její výsledky promítaly i do jejich pracovních podmínek.

Odbory tedy čeká nelehký úkol: vyjednávat tak, aby se našel vyvážený kompromis mezi ekonomickými potře-

bami společnosti a sociálními jistotami zaměstnanců.

Ještě osobnější otázka na závěr. Jak trávíte ráda volné chvíle, pokud ve svém nabitém programu nějaký prostor na volný čas máte?

Pokud mi to čas dovolí, nejraději trávím volné chvíle sportem. Pohyb pro mě není jen důvodem k udržení kondice, ale hlavně způsobem, jak si vyčistit hlavu a srovnat myšlenky. Sport mi pomáhá odreagovat se od pracovních povinností a zároveň mi dává potřebný nadhled, abych se mohla vracet k nyní velmi stresové práci.

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD, a.s., PV OSŽ při ČD Cargo, a.s., Ústředí OSŽ, PV OSŽ Správy železnic, RRS OSŽ

Ústředí OSŽ jednalo ohledně přijímání individuálních členů

(Dokončení ze str. 1)

zařízení OSŽ. Dále se během jednání projednávaly výsledky hospodaření OSŽ za rok 2024 a plnění rozpočtu OSŽ za první pololetí roku 2025. Informace o vyhodnocení obsahu podnikových kolektivních smluv, uzavřených pro rok 2025 u zaměstnavatelů, kde působí odborová organizace OSŽ, předložil Mikuláš Hubičák. Helena Svobodová informovala přítomné o stavu členské základny OSŽ k 1. dubnu 2025. K tomuto datu eviduje OSŽ celkem 245 základních organizací a 29 355 členů OSŽ.

Důležitým bodem jednání byla debata ohledně přijímání individuálních členů do Odborového sdružení železničářů, a to jak z řad neželezničních zaměstnanců, tak i seniorů. Individuální členství bude nadále předmětem jednání OSŽ, neboť je nutné upravit stanovy v části týkající se této problematiky.

Informace o dění v revizní komisi předala předsedkyně RK OSŽ Barunka Figalová. Na posledním zářijovém jednání revizní komise se jejího jednání zúčastnili i nově navržené členové RK včetně kandidátů na nového předsedu RK Petra Nárožníka.

S informacemi ze zásadních jednání vystoupil jako první předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev, který informoval o společném setkání se slovenskými kolegy z PV OŽ při ZSSK.

Za Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo vystoupila předsedkyně Marta Urbanová. Do konce měsíce se rozhodne, zda bude pokračovat přeprava dřeva, která je ztrátová. Situace ve společnosti zůstává kritická a jeví se jako bezvýchodná.

S informacemi z mimořádného jednání malé tripartity a z jednání ASO seznámil přítomné první místopředseda OSŽ Radek Nekola. Na ministerstvo dopravy byl zaslán dopis s body, kterými je potřeba se s ohledem na ČD Cargo na státní úrovni začít zabývat. Zatím nelze očekávat zásadní rozhodnutí, je však důležité tuto problematiku řešit.

Miroslav Maincl, předseda PV OSŽ Správy železnic přiblížil výjezdní jednání PV v Prudké, kde byli nominováni

kolektivní vyjednávači. Zaměstnavatel předložil návrh PKS, který je však pro odbory v některých bodech nepřijatelný.

Renata Dousková, předsedkyně Nezávislého republikového výboru, informovala o výjezdním jednání v rekreačním středisku Les Resort Borovinka. Na jednání byla projednána mimo jiné nepříznivá situace ve společnosti RYKO Děčín, kde došlo ke snížení objemu zakázek. Ve společnosti CZ LOKO již probíhá propouštění zaměstnanců.

Pravidelné jednání Podnikového výboru OSŽ Správy železnic se konalo ve čtvrtek 18. září 2025 v sídle OSŽ v Praze. V části věnované informacím z jednání předseda PV Miroslav Maincl sdělil novinky z jednání Ústředí OSŽ, které se konalo předchozí den v Kořenově. Patrně nejdůležitější zprávou byla informace z tzv. dopravní tripartity, která se zabývala situací v nákladní přepravě, potažmo ČD Cargo. Miroslav Maincl dále sdělil, že na jednání odborových centrál byl 4. září 2025 zaměstnavatelem předložen návrh PKS na rok 2026 a 15. září 2025 byl devíti odborovými centrálami vytvořen protinávrh. Přítomné členy PV seznámil Miroslav Maincl jak s návrhem zaměstnavatele, tak s protinávrhem odborových organizací. Začátek série kolektivního vyjednávání byl stanoven na 29. září na výjezdním jednání v Berouně za účasti generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody.

Republiková rada seniorů OSŽ jednala ve čtvrtek 18. září 2025. Po prázdninové přestávce uvítala všechny přítomné předsedkyně RRS OSŽ Danuše Polášková. Hlavní bod jednání bylo zhodnocení VIII. Seniorských her OSŽ, které proběhly 26.–28. srpna 2025 v Kořenově na Lesní chatě. Jak připomněla Danuše Polášková, sportovní hry se po sportovní i organizační stránce plně vydařily. Spolu s hostem jednání vedoucím Mezinárodního oddělení OSŽ Ondřejem Šmehlíkem probírali členové RRS jednotlivé disciplíny. V diskuzi zazněly náměty a připomínky

k příštím seniorským hrám. Přání členů rady by bylo uskutečnění her zase v Kořenově.

Ondřej Šmehlík informoval členy rady o možnostech rekreace OSŽ, zvýhodněné pro členy OSŽ, kdy platba pro jeden apartmán by činila 1500 Kč (4 lidé) v době od pátku do neděle (2 noci) a týká se to apartmánů Gočár v Kořenově a v Železném Rudě Hotel Ostrý. Tato nabídka platí od 3. 10. do 14. 12. 2025. Ondřej Šmehlík vyzval členy rady k propagaci této nabídky rekreačních zařízení OSŽ mezi členy jednotlivých klubů seniorů.



Dalším bodem jednání bylo projednání zastupování členů RRS při jejich nepřítomnosti (dlouhodobá nemoc, rodinné důvody apod.) V říjnu na jednání RRS tyto náhradníky rada bude schvalovat.

Jednání pokračovalo schválením členů do jednotlivých pracovních komisí na IX. sjezdu OSŽ. Za RRS OSŽ budou pracovat: ověřovatelé – Danuše Polášková, mandátová komise – Alois Malý, volební komise – Stanislava Brejníková, návrhová komise – Božetěch Dvořáček.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Za tři roky budou jezdit vlaky do Přerova rychlostí 200 km/h

(Dokončení ze str. 1)

ve sdružení Kochrop (Subterra, OHLA ŽS, Switelsky Rail, Elektrizace železnic Praha a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby). Jiří Malina, zástupce projekční kanceláře Moravia Consult Olomouc, zmínil v souvislosti se stavbou také zásah do silniční sítě, díky němuž získá město Chropyně obchvat, který značně ulehčí silniční dopravě v centru města.

Sedmnáctikilometrový úsek z Kojetína do Přerova projde i dalšími úpravami – bude zde zrušeno všech čtrnáct úrovnových železničních přejezdů, obnoveny mosty a propustky, zbourána bude také výpravní budova železniční stanice Chropyně, kde se narodil významný český kubistický malíř, grafik a sochař Emil Filla. „Jeho památka však zůstane zachována v podobě pamětní desky na nové budově,” oznámil starosta Chropyně Michal Vlasatý.

Slavnostní otevření stavby bylo ukončeno poklepáním na kolejnici stříbrné barvy zástupci všech zúčastněných společností a starostů přilehlých obcí.



Stavba bude probíhat souběžně s již probíhajícími pracemi na sousedním úseku z Nezamyslic do Kojetína. V závěru srpna proto začala na trati nepřetržitá výluka, autobusy z Přerova do Nezamyslic pojedou namísto vlaků do poloviny prosince. Celkové náklady

Všimli jsme si

● **DÍKY DODÁVKÁM NOVÝCH** motorových jednotek RegioFox polské proveniencí Českým drahám došlo v roce 2024 po letech k opětovnému přesunu části motorových vozů řady 843 („rakve“) na jižní Moravu, kde sloužily v GVD 2005/2006 spolu s příslušnými přípojnými vozy Btn 753 a řídicími vozy Bftn 791. Tehdejší působiště DKV Brno s nimi zajišťovalo též vozbu rychlíků v relaci Jihlava–Havlíčkův Brod–Pardubice. Nyní jsou zde nasazovány na Os a Sp vlcích na ramenech do Jihlavy a Starého Města u Uherského Hradiště. Na snímku ze dne 13. 7. 2025 je zachycen motorový vůz 843. 018 nasazený na Sp vlaku relace Staré Město u Uherského Hradiště–Brno v místě mimoúrovňového křížení dvoukolejné trati 340 Veselí nad Moravou–Brno a 330 Přerov–Břeclav (tedy Vlárské dráhy a „Ferdinandky“).

Tomáš Martinek



ZE SVĚTA

● NEJDELŠÍ VLAK NA SVĚTĚ

Jak dlouhý byl zatím nejdelší vlak na světě? Každý zná ten pocit: stojíte před železničním přejezdem a zdá se, že vlak jede věčně. S australským vlakem BHP Iron Ore Train by čekání bylo podstatně delší. 21. června 2001 tento vlak stanovil rekord jako nejdelší a nejtěžší vlak. Osm lokomotiv táhlo 682 vozů naložených rudou. Na trase z Newmanu do Port Hedlandu přepravil 99 732 tun nákladu. Měřil 7,35 kilometru a řídil ho jediný strojvedoucí.

Který pravidelný nákladní vlak je nejdelší? Nejdelší pravidelný vlak na světě jezdí v Mauretánii. Převážuje také železnou rudu. Jede ze Zouérate a protíná Saharskou poušť do svého cíle, atlantického přístavu Nouadhibou – vzdálenost 650 kilometrů. Naložený vlak může vézt až 220 vozů a vážit až 17 000 tun. S délkou 3 kilometrů je to nejdelší vlak, který nejedí v rámci speciálních cest, ale jezdí pravidelně.

Jaký je nejdelší osobní vlak na světě? Pátrání po nejdelším osobním vlaku vede do Švýcarska, k Rhétské železnici. Držitel tohoto světového rekordu však zatím jel pouze jednou. U příležitosti 175. výročí švýcarských železnic projel trasou, která je zapsána na seznamu světového dědictví UNESCO, mezi tunelem Albula v Predě a viaduktem Landwasser u Filisuru. V říjnu 2022 se všechny zraků upřely na rekordní vlak, sestavený ze 100 vozů a dlouhý 1 906 metrů. Vyjel ve 14:20 a do cíle dorazil v 15:30. Sedm strojvedoucích muselo koordinovat a současně zrychlovat a brzdit přibližně 3 000 tunový osobní vlak.

ZT-Online zpracoval sh

Foto: Filip Houdek

Výstava o českých kosmických ambicích dorazila na pražské hlavní nádraží. Příští stanice? Vesmír!

Výstava Česká cesta do vesmíru dorazila z Brna na pražské hlavní nádraží a zve všechny cestující i návštěvníky na jedinečnou zastávku do světa českých příběhů, které už desítky let míří ke hvězdám. Na velkoformátových panelech se představují reálné úspěchy, které dokazují, že cesta k mezinárodním vesmírným misím může začít právě tady, v České republice. Výstava, za níž stojí Hvězdárna a planetárium Brno s Ministerstvem dopravy, je nejen oslavou českého know-how, které dnes obíhá naši planetu a míří dál do vesmíru, ale také výzvou k prozkoumávání, učení i spolupráci.

Návštěvníci na hlavním nádraží v Praze objeví příběhy českých vědců, inženýrů a firem, jejichž práce se podílela na nejvýznamnějších evropských misích. Připomenou si nejen historický let Vladimíra Remka, prvního evropského kosmonauta, ale také účast Česka na ikonických projektech Evropské kosmické agentury (ESA). Výstava zároveň představuje i současnost – například připravované družice AMBIC a QUVIK, které díky špičkovým technologiím posouvají český kosmický průmysl mezi světovou elitu.

František Jemelka

PORADNA BOZP

Žáby by kupovaly watercoolery

Nejen letní vedra umí pěkně zatopit, zvláště když se pohybuje na přímém slunci nebo sedíme v nevětrané kanceláři. Pitný režim a ochranné nápoje se v těchto dnech stávají nejen nutností pro zachování tělesného a duševního zdraví, ale též záležitostí BOZP, o které se mluví. . .

Kdyby mohly mluvit žáby, určitě by chtěly hezku tůňku s čistou a chladnou vodou a možná by nám záviděly i vydejníky na vodu, což je zcela pochopitelné, protože není nad to mít k vodě celodenní přístup. V České republice žije celkem 13 druhů žab a všechny jsou na vodě více či méně závislé, hlavně v době rozmnožování. Jedním z nejznámějších druhů je skokan zelený. Jeho volání o síle cca 100 dB ze sousedovic jezírka se vyrovná motorové pile nebo rockovému koncertu těsně po začátku, a do zahrady se příliš nehodí (zde tiše připomínám, že žáby v ČR jsou chráněné). Co by se však hodilo, je mít žabi kůži. Žáby totiž mohou kůži jak dýchat, tak přijímat vodu. Tzv. kutánní dýchání u člověka tvoří pouze 2% celkového příjmu kyslíku a jeho zamezení má termoregulační dopady. Zatímco žáby obvykle jinak nepijí, my kůži vodu pít nemůžeme, přestože jsme vodou tvořeni i 60%. Dehydratovaný člověk má horší reflexy, rychleji se unaví a snadno udělá chybu. Už ztráta tekutin rovnající se 2% tělesné hmotnosti údajně představuje ztrátu 20% celkového výkonu. Tedy je nutné regulovat spotřebu vody individuálně, podle aktuální zátěže a potřeby, a pít vodu v průběhu celého dne.

Právě proto máme v § 53 odst. 1, nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, část o povinnosti zajištění pitné vody na pracovištích – *mj. prostor určený pro práci musí být zásoben pitnou vodou v množství postačujícím pro potřeby pít zaměstnance a zajištění předlékařské pomoci a teplotou tekoucí vodou pro zajištění osobní hygieny zaměstnance*. A nejen to, zaměstnavatel musí pro své zaměstnance zajišťovat i ochranné nápoje, které musí poskytovat dle § 104 zákona č. 262/2006 Sb., zákonník práce, v rozsahu a za podmínek stanovených prováděcím právním předpisem – a to pro zajištění správné funkce lidského organismu v nepříznivých mikroklimatických podmínkách.

Se zajištěním pitného režimu však souvisí i další povinnosti zaměstnavatele, o kterých se příliš nehovoří a jejichž nedodržení může způsobit značné zdravotní komplikace. V současnosti se na pracovištích setkáváme se zmiňovanými automaty na vodu, nejčastěji s typy s osazenými barely. V jejich útroběch je prostředí ideální pro život bakterií a plísni. Ty pak vytvářejí tzv. biofilm – slizký povlak, který okem nevidíte, ale pokud byste takovou schopnost měli, rozhodně se vám pohled na něj líbit nebude. Pokud se watercoolery pravidelně nečistí a nedezinfikují, stávají se z nich postupně inkubátor neviditelných mini nepřátel a voda už rozhodně není v takové kvalitě, v jaké by měla být. Proto zaměstnavatel musí mít na paměti riziko, že při nesprávné péči o zařízení si zaměstnanec bude čepovat vodu, která může být dokonce závadná.

Kvalita vody čepované z automatů závisí na řadě faktorů, mj. na složení a stáří balené vody, umístění přístroje (teplo, světlo, zdroj pachů), na kvalitě součástí přístroje (čistitelnosti) a na péči, která se mu věnuje. Pokud je voda cítit, má zvláštní pachut nebo se v nádrže tvoří kal, zařízení je nutné okamžitě odstavit a nechat zkontrolovat a odborně vyčistit. Standardem provozu watercooleru je jeho umístění na čistém, suchém a větratelném místě, chráněném před přímým slunečním zářením a bez možnosti ovlivnění pachy.

Pravidelné čištění a kalivá sanitace zařízení prováděná podle pokynů dodavatele/výrobce a v pravidelných intervalech doporučených výrobcem, a to před prvním použitím výdejnicku a dále pravidelně, by se mělo provádět minimálně 4krát ročně. Jedná se o soubor sanitace a činností, které, v našem případě, zamezují kontaminaci vody a šíření mikroorganismů a plísni.

Sanitace představuje demontáž těch částí přístroje, které přicházejí do styku s dodávanou vodou, jejich mechanické vyčištění kartáčkem a detergentním přípravkem, ošetření a proplach vhodným dezinfekčním přípravkem. Provozovatel může sanitaci provádět také sám, pokud je k tomu proškolený a používá schválené prostředky a pokud sanitace zajišťovaná provozovatelem není v rozporu s návodem výrobce. Dále je nutné dále provádět čištění odkapových misek a prostoru výdejního místa.

U watercooleru by měl být k dispozici též jednoduchý provozní deník (může být veden i v digitální formě), do kterého se zapisuje datum sanitace a další údaje související s provozem (kdo a kdy čistil, čím a jak, opravy, rozbor vody, kontrola krajské hygienické stanice), což by v tomto případě mělo být dostačující jako jednoduchá dokumentace systému HACCP, který je obdobou prevence rizik v BOZP – zde prevence rizik v potravinářství na základě požadavku Evropské unie (nařízení Evropského par-

lamentu a Rady (ES) č. 852/2004 ze dne 29. dubna 2004 o hygieně potravin, čl. 5). Tato dokumentace prokazuje, že systém sledujete a minimalizujete riziko kontaminace.

Dodavatel zařízení musí mít doklad o tom, že splňuje hygienické požadavky definované zákonem č. 258/ 2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, konkrétně pak vyhláškou č. 38/2001 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky určené pro styk s potravinami a pokrmry. K přístroji i k barelům s vodou je dodáván návod k použití, který mj. obsahuje podmínky instalace, bezpečnostní doporučení a pokyny pro sanitaci. Dodavatel barelů s vodou určuje i způsob skladování a dobu bezpečného použití vody po otevření barelu. Důležitá je rovněž samotná kvalita balené vody. To, že balená voda odpovídá požadavkům příslušné vyhlášky č. 13/2024 Sb., o požadavcích na jakost balených vod a o způsobu jejich úpravy, ještě neznamená, že je ve stavu ideálním k čepování přes výdejník. Proto podle § 10 uvedených vyhlášek musí výrobci balených vod povinně na obalu (etiketě) uvést nejen podmínky skladování (*uchovávejte v chladu a chráňte před přímým slunečním světlem*), ale v případě, že voda je distribuována ve spotřebitelských obalech o objemu větším než 5 l, také doby spotřeby po otevření obalu. Dodavatel vody má k dispozici i výsledky pravidelných (povinných) rozborů vody, které jsou veřejně dostupné.

Velmi důležité je i hygienické zacházení s barely při jejich výměně – nutná je přísná osobní hygiena a dodržení správného postupu daného dodavatelem, které může obsahovat i takový požadavek, jakým je např. dezinfekce víka barelu a narážeho trnu automatu, aby nedošlo ke kontaminaci vody již při nasazení barelu na výdejník. Mimochodem, víte, proč se barely dodávají i v tak netradiční objemu vody jako je 18,9 l? Tento systém totiž svět převzal z USA, kde se měří objem v (amerických) galonech. Barel má tedy v přepočtu 5 galonů (1 galon se rovná přibližně 3,785 litru). Při nasazení barelu na watercooler by mělo být význačně viditelné datum nasazení s ohledem na dobu spotřeby určenou výrobcem.

Protože čepovaná voda k zajištění pitného režimu (přip. tave funkci ochranného nápoje) není zaměstnavatelem dále prodávána, ale poskytována zaměstnancům jako jednzprvkúBOZP, nepovažuje se za potravinu ve smyslu zákona č. 110/1997 Sb., o potravinách a tabákových výrobcích, ale stává se tzv. vodou pro veřejnou potřebu dle § 3 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, a osoba dodávající pitnou vodu jako součást své podnikatelské činnosti nebo jiné činnosti právnické osoby z výdejních automatů má za povinnost zajistit, aby dodávaná pitná voda měla jakost pitné vody – tím se uzavírá kruh požadavků na údržbu, čištění, skladování a označování barelů dle platné legislativy a vedení základní dokumentace HACCP.

K ochraně zdraví před účinky zátěže teplem nebo chladem se poskytují zaměstnancům ochranné nápoje. Můžeme si je představit jako jakési vnitřní OOPP pro naše těla, které ho mají chránit před dehydratací způsobenou vysokými teplotami a zvýšeným energetickým výdejem. Právě z tohoto důvodu (jak jsem již výše uvedla) je požadavek na jejich vydávání součástí § 104 zákona č. 262/ 2006 Sb., zákonník práce, který řeší *osobní ochranné pracovní prostředky, pracovní oděvy a obuv, mycí, čistící a dezinfekční prostředky a dle odst. 3 je mj. zaměstnavatel povinen poskytovat zaměstnancům na pracovištích s nevyhovujícími mikroklimatickými podmínkami, v rozsahu a za podmínek stanovených prováděcím právním předpisem, též ochranné nápoje*.

Ochranný nápoj chrání před zátěží teplem se poskytuje v množství odpovídajícím nejméně 70 % ztráty tekutin a minerálních látek potem a dýcháním za osmihodinovou směnu, zatímco ochranný nápoj chrání před zátěží chladem se poskytuje je teplý, v množství alespoň půl litru za osmihodinovou směnu. Obvyklé množství ochranného nápoje se pohybuje mezi 1,5 až 3,5 litru podle náročnosti práce a teploty na pracovišti.

V době léta a vysokých teplot na pracovištích lze využít výdejníky vody i jako zdroj vody mineralizované, která splňuje podmínky pro ochranný nápoj pro práce od třídy IIb dle Přílohy I část A tab. 1 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, tedy je vhodná pro zaměstnance vykonávající lehké manuální práce, řízení vozidel a některá odvětví infrastruktury. O tomto zařazení rozhoduje zaměstnavatel ve spolupráci s bezpečákem (OZO BOZP), příp. na základě konzultace s dodavatelem pracovních lékařských služeb.

Vzhledem k tomu, že o ochranných nápojích, o létě a letních teplotách jsem už nějaké články napsala, omezím se zde pouze na jejich připomenutí – byly to např. *Léto (2023)*, *Zblůlnu (2023)*, *Čistota půl zdraví (2020)*, *Jelenoví pivo nelej (2022)*, *Klima je prima (2020)*, *Koně můžeš přivést k vodě (2018)*. Všechny je najdete na webu OSŽ a v aplikaci Moje OSŽ v sekci BOZP/zajímavosti. V sekci *aktuálně* přibyl velmi zajímavý odkaz na web Státního zdravotního ústavu a zde uvedený článek *Voda jako základ zdraví*.

Žáby by hlasovaly pro watercoolery, ale sanitaci by nezládly. A tak vám přeji nejen krásné léto, ale i to, abyste na svých pracovištích nepili z žabího průběžku, protože dobrá voda je ta, o kterou se staráme. Čistá, čerstvá, bezpečná . . . a pitná, protože jen ta dělá léto snesitelným.

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ Ú

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Absurdistán

Zcela náhodou jsem cestou za pěší turistikou v Ášském výběžku „objevil“ NAD z Chebu do Vojtánova ve dnech 28. 7.–1. 8. Vývsný JŘ obsahuje zdůvodnění: *„Vážení cestující, provozovatel dráhy Správa železnic informuje, že ve výše uvedeném termínu proběhnou denní výluky mezi stanicemi Adorf a Oelsnitz. Dopravce České dráhy, a.s., proto musí přistoupit k následujícím opatřením na trati č. 147. Z důvodu návaznosti na výlukový jízdní řád dopravce Vogtlandbahn budou uvedené vlaky v úseku Cheb – Vojtánov a zpět nahrazeny spoji náhradní autobusové dopravy (dále jen NAD). Autobusy jezdí podle výlukového jízdního řádu. Vlaky jedoucí v odchylných časech oproti pravidelnému jízdnímu řádu jsou označeny modře.“*

Při návratu, nečekaně stihnu v Pomezi nad Ohří „díky“ jeho zpoždění osobák 20874, nemohl jsem si nechat tuhle „atrakci“ deštivé středy 30. 7. ujit. . . Vlakobus odjel v 9:53 (+2) – údajně čekání na přípoj. Obsazení – 2 osoby, já + dáma do Plesné.

Stanovená cestovní doba NAD obsluhující zastávky 22 minut, podle vyhledávače tras *mapy.cz* autem za 18 minut, včetně „červených“ na křižovatkách a čekání na volno při výjezdu z vedlejšího směru. Ujet 4,6 km za 5 minut, v obci rychlostí 50 km/hod., z principu nelze. BUS není auto.

Zastávka Žirovnice-Seniky se neobsloužila – otočit autobus tak, aby se stihala cestovní doba 5 minut do Vojtánova vyloučeno, alternativní trasa přes Starý Rybník na silnici 213 je limitována podjezdnou výškou obloukového podjezdu ve Vojtánově – v nejvyšším bodě 3,4 metry, jímž autobus se skříni „model Karosa“ neprojde. Autobus je sice vysoký jen cca 3,2 metru,

jenže průjezdný profil autobusu – šířka střechy – se do zúženého oblouku podjezdu výškově nevejde.

Pravděpodobnost nástupu frekvence směr Zwicau nulová. Ve Vojtánově nástup cca 10 cestujících převážně z Německa. Zastávka Žirovnice se opět neobsluhuje.

Překvapení v Chebu. . . NAD má stanovený příjezd v 10:37, pouhé 4 minuty po plánovaném odjezdu vlaku 559 „ku Praze“. Na NAD nahrazující vlak s původně plánovaným příjezdem v 9:55 se nečeká. Čtyřminutový rozdíl se dostává do podmínek „základní čekací doby“ na přípoje v Chebu, tak i pro odlišné ustanovení – *„Mezi vlaky není přípoj, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty.“* Jeden by očekával, že bude uplatněna „výjimka“. Další vlak jede za pouhých 116 minut.

Z rozhovoru mezi řidičem NAD a vlakvedoucí vyplynula „šílená“ skutečnost – po druhém páru NAD se BUS vrací domů do Karlových Varů. Takže shrnuto – dva páry NAD Cheb–Vojtanov dělají necelých 70 km, trasa Cheb–Karlový Vary po dálnici minimálně 45 km, tam a zpět minimálně 90.

Zá předpokladu, že SŽ nevyužila operativně „saské“ výluky k vlastním pracím mezi Františkovými Lázněmi a Vojtánovem – na VJR nic uvedeno není, je na místě kačířská otázka – proč se objednává BUS, který není z hlediska svých rozměrů schopen projet podjezdem ve Vojtánově – osoba objedávající a určující trasu NAD by snad měla znát místní poměry. Navíc u dopravce přistavujícího vozidlo z provozovny v Karlových Varech. Proč místo NAD BUS není pro úsek z Chebu do Vojtánova nasazen chebský M 810, který stojí v „chebském depu“.

Obsluhovala by se zastávka Žirovnice-Seniky, stíhal by se přípoj v Chebu, neplatily „přístavné km“.

Miroslav Zikmund

Jílové u Prahy (trať 210,S8)

Historické dřevěné dražní záchody, které třeba v Mníšku pod Brdy Správa železnic na doporučení aktivistů na poslední chvíli opravila, v žst. Jílové u Prahy na Posázavském pacifiku byla ze záchodů odstraněna krytina, nebo ji někdo ukradl(!), a záchody z časů výstavby tratě Vrané–Čerčany v roce 1900 hrozí zřícením, pakliže nedojde k urgentní opravě. V roce 2016 došlo při zavedení dálkového zabezpečovacího zařízení (D0Z) se sídlem v žst. Vrané nad Vltavou došlo z bezpečnostních důvodů k přestavbě kolejíště, takže se cesta na nástupiště pro někoho stala obtížně pochopitelnou, plno lidí pokračuje po nástupišti a prolézá kolejíště, kde se dá. Prostě stav, kdy místní výpravčí měli všechno v „merku“, je čím dál více vzdálený novým technologiím, které se při blackoutu sesypou jak domeček z karet, jak jsme viděl v červenci. Za časů mechanik a elektromechanik se jezdilo za každého i extrémního počasí a výpadku proudu jakoby nic. A rozsvítilo se nouzové petrolejkové osvětlení, které bylo na pracovištích ještě po roce 2000.

A rozum zůstává stát!

Nákladní doprava je v ČR předmětem stále větších stížností. Zejména jde o neúnosný nárůst této dopravy na silnicích, zejména co se týče kamionů. Neúnosné je to z hlediska zatížení krajiny, ale i dopadů na zdraví a životy obyvatel a vyvolává to i otázky, jak je to vlastně myšleno váženě s tím „grýndýlem“, tedy s řešením dopadů do životního prostředí, klimatu. Ale hlavně, záleží někomu vůbec na lidech? Nebo jde jen o kšefty a soukromé názory, že silniční doprava je ta nejlepší doprava?

A údiv vzbuzuje i to, jak se to hodlá řešit. Prostě stavbou dalších silnic, dálnic, obchvatů, odstavných ploch, skladů, podniků na volné půdě a v krajině. Nepochopitelně! Místo toho, aby se hledalo řešení, jak změnit charakter a způsob nákladní dopravy a tím i její rozsah a její dopady zmenšit. Vše se absurdně odvíjí přesně naopak. Dalším rozvojem a rozšiřováním silniční dopravy. Rozum nad tím zůstává stát!

I když se to mnohým (a zejména na Ministerstvu dopravy) nepozdává, je nutná radikální změna koncepce dopravy v ČR a nekompromisně dostat co největší část nákladní (ale i osobní) dopravy na železnici. Udivuje i to, že ani nezajímá ani Min. životního prostředí či zdravotnictví!

Stále se mluví o tom, jak máme hustou železniční síť, ale že by se této výhodou začalo využívat, o tom ani slovo! Naopak, SŽ jako správce kolejí její funkci co nejvíce omezuje. A to s tvrzením, že většina tratí je nepoužitelná, likviduje koleje ve stanicích, nákladiště, nestará se o rozvoj a obnovu vleček, nevyužívají se pozemky u tratí, kde byly podniky, sklady a vše bylo napojeno kolejemi.

ZSSK Cargo získává přepravy

Zatímco ZSSK Cargo na svých stránkách <https://www.zscargo.sk/aktuality/nove-prepravy-strkopieskov-na-zeleznici> píše, jak získává nové přepravy, třeba šterkopisky v Turně nad Bodvou u Rožňavy, ČD Cargo svou politikou posledních let ztrácí jednu přepravu za druhou. Nemohu si pomoci, ale za likvidaci a totální propad jednotlivých vozových záilek mohou tarifní přírážky, o nich nepadá, aspoň co jsem četl, ani slovo. ZSSK Cargo má také smělé plány s rekonstrukcí překladiště Čierna nad Tisou, a očekává masivní přepravy po skončení války na Ukrajině. Naopak ČD Cargo se připravuje na konec. A kdy konečně někdo z europoslanců bouchne v Bruselu do stolu, že Green Deal poškozujee i železnici, že ČR, která má všechny hlavní tratě pod dráty, platí emisní povolenky a drahé energie při železniční přepravě (zdroj papírové MfD 12. 9.)? To je fakt řízená likvidace naší železnice. Nejprve se zlikvidovaly cukrovary, textilky, železářny, doly a nyní železnice? Co se ještě může stát, aby se některý politik skutečně probral? Jsem vážně zvědav na novou vládu! Navštívil jsem vlakem jihovýchodní Slovensko koncem srpna, nákladní přeprava tam žije, a to i na některých tratích se zastavenou osobní dopravou. U nás?! U nás se boudou tratě trhat ze státních peněz Správy železnic, potažmo Ministerstva dopravy (mustr bude Loket–H.Slavkov) a bude se to slavně nazývat konzervací.

<https://www.zscargo.sk/aktuality/cierna-nad-tisou-slovensky-suchozemsky-pristav>

Martin Kubík



Os 9012 vedený Regionovou 814 222-6 do žst. Jílové u Prahy



Výstava Tramping ještě žije v Regionálním muzeu, trampové i nyní plní vlaky Pacifiku



Historický jízdní řád KkStb tratě Modřany–Čerčany mezi léty 1900–1914 v Regionálním muzeu



Ohrožené historické záchody v žst. Jílové u Prahy
Text a foto: Martin Kubík

tované silnice, které si jejich uživatelé nejsou schopni zaplatit. A zadluženost a opotřebení roste!! A co třeba likvidace a přestavba tratě z Lokte na Horní Slavkov na cyklostezku? Přitom tam byla SŽ po řadu let vyzývána krajem k obnově provozu a je tam předpoklad výrazného nárůstu nákladní dopravy, která by tak musela být provozována po silnicích, navíc v chráněné krajinné oblasti. Je to normální? A komunálními politikům to nevadí? Jak je to možné?! A zde bydlícím lidem je to také jedno? Ano, rozum zůstává stát!

A ptejme se, proč třeba pracovníci SŽ, ale i MD nejsou svými příjmy závislí na délce spravované žel. sítě, na množství přepraveného zboží, osob a tržeb?! Nevypadlo by to jinak, kdyby byli takto zainteresováni? A politici? Těm je to také jedno? **Ing. Antonín Minařík**

Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Tentokrát dáváme prostor postřehům dopisovatele Miroslava Zikmunda.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ S Martinem Kubíkem zamíříme na Slovensko v článku **Tratě u slovenské Dobšíně zarůstají a pustnou**. Trať Rožňava–Dobšiná byla zprovozněna za Rakouska-Uherska 20. července 1874. Jako první z Gemerských tratí spojovala přes Banréve uherský Miškolc (Miskolc) s bohatými nálezisky rud a vápence u Dobšíně a Nižné Slané. Největší ránu oblasti kolem Dobšíně zasadilo zrušení železnorudného dolu na arzen v roce 2008.

Regionální mistrovství USIC sportovních střelců

Ve dnech 19.–21. září 2025 se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC ve sportovní střelbě, které se konalo ve švýcarském Näfels za účasti družstev Německa, Dánska, České republiky a domácího Švýcarska. Naši sportovci podali standardní výkony a vhodnocení družstev se umístili na čtvrtém místě, za třetím Dánskem, druhým Švýcarskem a vítězným družstvem Německa. V soutěži jednotlivců jsme si nejlé-

pe vedli v disciplíně malorážková pistole na 25 m, ve které Zdeněk Boháček obsadil 1. místo a bronzovou medaili si vystřílela Martina Boháčková.

Celá akce proběhla v přátelské atmosféře a byla ze strany švýcarských organizátorů výborně zajištěna.

Děkuji výpravě našich sportovců za vzornou reprezentaci a přeji mnoho úspěchů v další sportovní kariéře.

Dušan Richter,
tajemník PV OSŽ SŽ, vedoucí výpravy



Navštívili jsme železniční stanici Svit

Původně nevýznamná slovenská obec Velká byla v roce 1937 přejmenována na město Svit, což je zkratka názvu S-lovenské VI-zkózové T-ovárne. Zasluhu na tom měl Jan Antonín Baťa, nevlastní bratr zakladatele firmy Baťa Tomáše Bati, který v nově vybudovaném závodě začal vyrábět viskózní hedvábí a celofán (v současné době zde převládá výroba fólií a plastů). Svoji rozlohou je Svit nejmenší město na Slovensku (7717 obyvatel), může se však chlubit krásným nádražím, které bylo v uplynulých pěti letech citlivě rekonstruováno v souvislosti s koridrovými úpravami úseku železniční trati Poprad Tatry–Lučivná (Štrba).

Netradiční podoba nádražní budovy připomíná svým kopulovitým tvarem chrámovou budovu, k čemuž přispívají i barevné vitráže s motivy zdejší krásné tatranské přírody. Kruhová vstupní hala zaujme svojí rozlohou, která v době svého vzniku počítala s velkým množstvím cestujících mířících z okolí za prací do zdejší továrny.

Dnes je však hala prázdná a uzavřená, lidé se do dnešního závodu Chemosvit dopravují vlakem jen z malé části. Rovněž vlečka do závodu je mimo provoz.

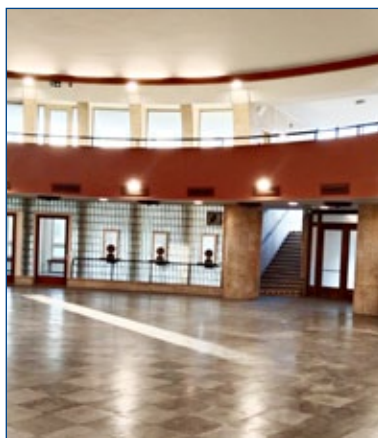
V hale, která se nachází pod úrovní kolejí a má i kruhový patrový ochoz, jsou zachována původní okénka osobních pokladen. Z haly je pak přístup po schodech i do ostatních místností zdejšího nádraží, z nichž je však dnes funkční pouze dopravní kancelář. Ostatní místnosti jsou nevyužívané. Zajímavostí rozlehlé haly je její akustika. Postavíte-li se na určité místo, můžete slyšet i šepem vyslovená slova člověka na opačné straně haly.

Vedení města Svit usilovalo o převedení nádražní budovy do majetku města, celá budova však zůstává pod správou Železnic Slovenskej republiky (ŽSR). Současně s opravou nádražní budovy došlo k modernizaci železniční trati ve dvanáctikilometrovém úseku Poprad Tatry–Lučivná. Jde o první etapu plánované modernizace úseku Liptovský Mikuláš–Poprad-Tatry v rámci trati Žilina–Košice. Ve Svitě dnes končí osobní vlaky z Košic a z opačného směru z Liptovského Mikuláše, pro další jízdu je zde nutné přestoupit do návazných osobních vlaků. V souvislosti s tím dostala stanice Svit nová nástupiště a podchody. V celém rekonstruovaném úseku trati Poprad–Lučivná byly zrušeny železniční přejezdy a vybudovány protihlukové stěny. Celý úsek trati tak dostal spolu s dalšími úpravami evropské parametry pro koridrové tratě.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Dopravní kancelář vybavená monitory pro přilehlý úsek trati



Původní okénka osobních pokladen



Rozlehlá vstupní hala s vitrážemi

Prísloví praví, že chybami sa učíme. Už neříká, že když se poučíme, je obvykle pozdě.
Adina Mandlová
-bl-

Den železnice v Nymburce

Kromě výstavy současných a historických parních i motorových i elektrických lokomotiv v místním lokomotivním depu v Nymburce v rámci národního dne Železnice v Nymburce, bylo v sobotu 20. září 2025 vypraveno několik parních a motorových zvláštních vlaků.

1) Dopolodní parní vlak jedoucí z Mladé Boleslavy hl. n. do Nymburka na hlavní nádraží projíždí po trati 062 mezi stanicí Čachovice a stanicí Veleřany na čele s parní lokomotivou 464.202 zvanou „Rosnička“ se soupravou vozů řady Bai.

2) Po trati číslo 061 projíždí souprava motorového vlaku jedoucího z Nymburka hlavního nádraží do Křince. Vlak projíždí mezi zastávkou Oskořinek a stanicí Křinec. Na čele přípojných vozů 020 Bix se představil motorový vůz řady M262.1011 zvaný „Kredenc“ a postrkového vozu M240.0100 zvaný „Singruška“.

3) Dopolodní parní vlak jedoucí z Nymburka hl. n. do stanice Poříčany projíždí po trati 060 mezi stanicí Sadskou a zastávkou Trebestovice nádraží. Na čele soupravy vozů Ce se představila parní lokomotiva 434.2186 zvaná „Čtyřkolák“.

Vít Mareš



Opravená budova železniční stanice Svit se symbolem okřídleného kola

Víkendový apartmán OSŽ pro členy a rodinné příslušníky

Akční cena 1500 Kč/ apartmán/ víkend



APARTMÁNY OSTŘÍ ŽELEZNÁ RUDA – ŠUMAVA

Ubytování v 16 apartmánech s kapacitou 2-6 osob. K dispozici je i apartmán s bezbariérovým přístupem. Všechny pokoje mají vlastní příslušenství se sprchovým koutem, praktickým nábytkem, 2-4 pevnými lůžky, dvoudílnou rozkládací pohovkou a součástí je také plně vybavená kuchyně, televize a WiFi připojení k internetu.

APARTMÁNY GOČÁR JIZERSKÉ HORY

Apartmenty Gočár nabízí komfortní ubytování v 7 apartmánech s kapacitou 2-6 osob. Všechny pokoje mají vlastní příslušenství se sprchovým koutem, praktickým nábytkem, 2-4 pevnými lůžky, dvoudílnou rozkládací pohovkou a součástí je také plně vybavená kuchyně, televize a WiFi připojení k internetu.

Akční cena platí pouze v termínu od 3.10. do 14.12.2025 (PÁTEK – NEDĚLE)

Místní poplatek 30Kč/den/osoba



REKREACEOSZ.CZ



Klub železničních modelářů Trutnov, p. s.

pořádají

30. 10. - 2. 11. 2025 VÝSTAVU

železničních modelů a kolejí s mezinárodní účastí

v hale ZŠ Rudolfa Frimla, Trutnov

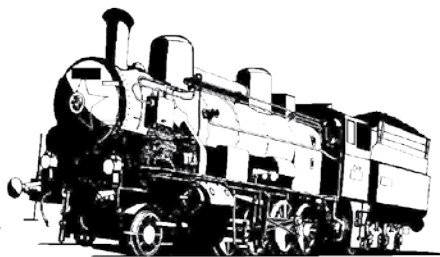
Otevřeno:

Čt - So 9:30 - 18:00
Ne 9:30 - 16:00

Vstupné:

dospělí 100 Kč
děti 50 Kč

hromadné vstupné pro školy a školky 30 Kč / osobu



OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Bc. Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. Webové stránky: www.osz.org. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Tábořská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele a redakce.
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X