



■ Je třeba zajistit udržitelnou nákladní železniční dopravu

Jednotný hlas evropských odborářů k budoucnosti nákladní železnice

Dne 1. října jsme se společně s delegací Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) zúčastnili jednání se zástupci Evropského parlamentu a Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu. Za českou stranu byli přítomni Bc. Marta Urbancová, předsedkyně Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a Radek Nikola, 1. místopředseda OSŽ. Spolu s námi u jednacího stolu seděli odboráři působící u nákladních železničních dopravců z Německa, Rakouska, Francie, Dánska, Norska, Španělska, Belgie a Lucemburska.

Hlavními tématy jednání byly **vojenská mobilita** a **udržitelnost systému jednotlivých vozových zásilek (JVZ)**.

Všichni zástupci odborových svazů se shodli, že současný tlak na liberalizaci a implementaci tzv. Green Dealu má výrazně negativní dopady na národní železniční dopravce v Evropě. ETF dlouhodobě upozorňuje, že nákladní železniční dopravu nelze posuzovat pouze podle ekonomických ukazatelů – její role je také **veřejnoprávní a strategická**.



Jednotlivé vozové zásilky proto musí být zachovány nejen z hlediska hospodářské dostupnosti, ale i v souvislosti s bezpečnostními zájmy, včetně vojenské mobility.

Z diskuse vyplynulo, že potíže s neprofitabilitou JVZ nejsou specifické jen pro Českou republiku, ale týkají se všech členských států EU. Nejde tedy o chybu jednotlivých vedení dopravních firem, ale o **systémový problém**, který vznikl

v důsledku opatření obsažených ve 4. železničním balíčku.

Ukázalo se rovněž, že **vojenskou mobilitu mohou reálně zajistit pouze národní dopravci**, kteří disponují potřebnou technikou i kvalifikovaným personálem. Současný trend – likvidace vozového parku, propouštění zaměstnanců a omezování JVZ – však jde přesně proti těmto potřebám.

ETF deklarovala, že bude tuto problematiku nadále pečlivě sledovat a usilovat o změny, které povedou k **udržitelné nákladní železniční dopravě**. Cílem je prosadit opatření, která přispějí jak ke stabilitě zaměstnanců, tak k dlouhodobé prosperitě zaměstnavatelů.

–MU–

Evropská komise znovu odloží sporné nařízení proti odlesňování

Mimo jiné i díky tlaku Potravinářské komory ČR a Asociace českého tradičního obchodu navrhne Evropská komise odložení platnosti nařízení proti odlesňování o další rok. Podle organizací je navržený systém nefunkční a chaotický, což vede k mnoha nepochopitelným situacím.

Evropská komise se rozhodla odložit platnost nařízení proti odlesňování o další rok. Nařízení má zajistit, aby se na trh EU nedostávaly produkty jako káva, kakao, maso, palmový olej, sója, kaučuk či dřevo, které by pocházely z míst, kde došlo k nelegálnímu kácení lesů. V Evropské unii přitom nové plantáže na úkor lesů nevznikají, ale naopak dlouhodobě lesních ploch přibývá.

Původně mělo nařízení platit už od konce roku 2024. Evropská komise ovšem už jednou navrhla odložení platnosti o rok. Potravinářská komora tehdy vyzvala otevřeným dopisem europoslance, aby tento odklad podpořili. Od počátku však Komora požadovala odložení alespoň o dva roky, aby se na opatření stihly připravit i malé a střední podniky, neboť regulace dopadá mimo jiné i na výrobce potravin a způsobuje jim další nárůst administrativy a nákladů.

Zdroj: Agrární komora ČR
(Další informace jsou na www.odbory.info)

www.odbory.info

Něla Eberl Fribová, foto: Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

V brněnském Králově Poli se otevřela nová nádražní budova

Na druhém nejvýznamnějším nádraží v jiho-moravské metropoli už může veřejnost využívat zcela novou budovu. Vznikla v rámci rekonstrukce celé stanice, zázemí v ní najdou i cestující z přilehlého terminálu MHD a příměstských autobusů. Mezitím pokračují práce na zbývajícím nástupišti a kolejích, které skončí letos v prosinci.

Celková modernizace nádraží Brno-Královo Pole začala před dvěma lety. Od té doby už stavbaři dokončili dvě nástupiště a také část rozšířeného podchodu. Nyní se otevírá nová nádražní budova, v jejích moderních prostorách najdou cestující pokladny, toalety, výťah i přímý přístup na navazující první nástupiště a do podchodu. Do plného provozu přejde celý objekt v prosinci.

„Královopolské nádraží je příkladem komplexní dopravní stavby, která zlepší parametry nejen kolejí a nástupišť, ale vytvoří i odpovídající pod-

mínky pro cestující díky moderní nádražní budově. Do otevření nového hlavního nádraží půjde o nejmodernější železniční stanici v jiho-moravské metropoli,” řekl ministr dopravy Martin Kupka.

Stavbaři se zaměřili nejen na samotnou stanici, ale také na navazující úseky do Kuřimi a do brněnských Maloměřic. Modernizace probíhala za omezeného provozu vlaků.

„Koncem letošního dubna jsme otevřeli pro veřejnost první dokončené nástupiště i část rozšířeného podchodu. Díky tomu odpadla nutnost využívat pro příchod k vlakům náhradní trasu přes koleje. Otevření nové budovy a přímého vstupu do podchodu teď přináší další zlepšení pro cestující,” popsal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda (na snímku).

Stavbařům nyní zbývá dokončit rekonstrukci třetího nástupiště a přilehlých kolejí. Prodlužují také

(Pokračování na str. 2)



Miroslav Čáslavský, foto: Daniela Houdková

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Miroslav Maincl – předseda Podnikového výboru OSŽ Správy železnic, Odborové sdružení železničářů – IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025



Určitě je třeba navázat na všechno dobré, co se dělo v tomto i minulých volebních obdobích. Současně budeme usilovat o zlepšení komunikace mezi nejvyšším vedením OSŽ a jednotlivými základními organizacemi. Dnes totiž není problém v komunikaci s podnikovými výbory ani výbory na organizačních jednotkách, co je třeba zlepšit, je lepší informovanost základních organizací a potažmo jednotlivých členů ZO. Informace bohužel nepronikají ke všem našim členům a tam si myslím je největší problém. Určitě to tak není všude, je třeba si uvědomit, že většina předsedů ZO dělá práci pro OSŽ ve svém volném čase, často na úkor rodiny a koníčků, za což jim patří velké poděkování.

„Práce na železnici je dnes pro většinu mladých lidí bohužel neatraktivní...”

Na jaké hlavní úkoly se připravuje nové vedení Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic po IX. sjezdu OSŽ?

Co je pro lepší informovanost třeba udělat?

Již dnes je možnost najít mnoho in-

(Pokračování na str. 2)

ERA NEPOVAŽUJE PŘÍTOMNOST VLAKOVÉHO PERSONÁLU ZA NUTNOU

V úterý 23. září 2025 se v Bruselu v sídle ETF konalo podzimní zasedání poradní skupiny pro doprovodný vlakový personál. Jednání se zúčastnilo 13 zástupců odborových svazů z Norska, Švédska, Dánska, Francie a dáleově (on-line) se připojili zástupci z Německa, Itálie a Velké Británie. Za OSŽ se jednání v Bruselu zúčastnili místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při



ČD, a.s., Štěpán Lev a vedoucí kanceláře předsedy OSŽ PhDr. Helena Svobodová.

Hostem dopolední části jednání byla Clarisse Lagaize Davoine z oddělení bezpečnosti a provozu Agentury Evropské unie pro železnici (ERA), která prezentovala regulační rámec pro železniční dopravu v EU (systém řízení bezpečnosti, TSI OPE a požadavky na odbornou a zdravotní způsobilost a systém řízení kompetencí). Po prezentaci následovala rozsáhlá diskuze, v níž nedokázala zástupkyně ERA uspokojivě vysvětlit, proč není součástí požadavků v rámci TSI OPE na zajištění bezpečnosti v dopravě povinná přítomnost vlakového personálu na palubách vlaků. C. Lagaize Davoine rovněž odmítla tvrzení, že dopravci a národní bezpečnostní úřady (DÚ) se při zavádění vlaků v režimu 0/0/S odvolávají na evropskou legislativu, která tento režim umožňuje. Dle C. Lagaize Davoine je možné bezpečnost provozu zajistit i jiným způsobem než přítomností doprovodného vlakového personálu. Přítomnost strojvedoucího je prý dostačující, neboť ERA zatím neví o případu, kdy do-



šlo při nehodě ke zranění strojvedoucího a cestujícím neměl kdo pomoci při evakuaci, kterou je možné zajistit prostřednictvím externí firmy nebo provozovatele správy železnic.

Zástupce OSŽ Štěpán Lev v reakci na toto konstatování znovu prezentoval nehodu na železničním přejezdu v Olomouci v říjnu 2023, kdy díky profesionálnímu zásahu vlakovodoucího byli z hořícího vlaku evakuováni všichni cestující. Podobnou nehodu na přejezdu ze srpna letošního prezentoval rovněž místopředseda dánské odborové svazu

(Pokračování na str. 2)

Miroslav Maincl – předseda Podnikového výboru OSŽ Správy železnic, Odborové sdružení železničářů – IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025

(Dokončení ze str. 1)

formací na webu OSŽ, aplikaci Moje OSŽ či Facebooku OSŽ. Proto mě překvapuje, že se někde při osobním setkání dozvím, že lidé nemají informace! To mě opravdu dost mrzí, protože na web OSŽ se může dnes podívat téměř každý. Dnes má většina našich členů v telefonu různé aplikace (Lidl, Albert, Tesco atd.), ale přitom nemá aplikaci Moje OSŽ. Tam jsou velké rezervy, neboť právě v této aplikaci je spousta užitečných informací pro předsedy i řadové členy ZO OSŽ.

Nedávno přešla téměř stovka zaměstnanců od podniku ČD – Telematika ke Správě železnic. Co bylo hlavním účelem tohoto kroku?

Tato otázka je spíše směřována na zaměstnavatele, ale pokusím se odpovědět. K 1. září 2025 přešlo od ČD – T ke Správě železnic 93 zaměstnanců. Byli začleněni do struktury SŽ v jednotkách CTD a SŽT. Účelem bylo určitě zefektivnění práce a možnost Správy železnic vykonávat jednotlivé činnosti uvnitř firmy. To by mělo v budoucnu přinést pro Správu železnic mimo jiné také nemalé úspory. Určitě to nebude hned a bude to mít nějaký vývoj. Rozhodně to však souvisí i s tématem dnešní doby, jímž je kybernetická bezpečnost. Momentálně je ale velmi brzy na nějaké hodnocení tohoto kroku.

Další změnou v podniku je rušení regionálních venkovních výpravčích. Jak probíhá jejich začleňování do nových pracovních pozic?

Tak je třeba si uvědomit, že rušení pozic venkovních výpravčích vychází z nového způsobu zpravování vlaků o mimořádnostech (vychází z Evropské legislativy). To už nebude od nového GVD probíhat tak, jak jsme byli zvyklí, tedy papírovým rozkazem, který obdrží strojvedoucí od venkovního výpravčího. Zpravení strojvedoucího bude mít za povinnost samotný dopravce, který obdrží příslušné informace z centrálního pracoviště Správy železnic, kde se budou zpracovávat všechny informace z jednotlivých složek podniku. Toto pracoviště bude na CDP Přerov a bude fungovat pro celou síť Správy železnic a pro všechny dopravnice. Dojde také ke zrušení regionálních center pro zpracování vlaků, kterých bylo šest, v každém OR jedno.

V jakém stadiu je v současné době tato změna?

Rušení pozic by mělo být postupné a momentálně platí, že na rozjezd by ještě venkovní výpravčí měli na svých pozicích zůstat, a to nejméně do konce ledna 2026. Platí ovšem, že kde bylo naplní těchto kolegů „pouze“ zpravování vlaků, budou jejich místa zrušena. Možnost uplatnění bude stále u Správy železnic



v pozici výpravčí, ovšem na jiných pracovištích. Hledá se i možnost dalšího proškolení těchto zaměstnanců, kteří působili v pozicích venkovních výpravčích a nepodíleli se přímo na řízení provozu. Dále je možnost ucházet se o pozici traťový dispečer buď na CDP Praha, nebo CDP Přerov. Pokud nebude pro někoho tato nabídka akceptovatelná, platí zákoník práce a PKS Správy železnic, tedy možnost odejít, samozřejmě s příslušným odstupným.

Hodně se mluví také o problematice Hasičské záchranné služby Správy železnic. Byl již nalezen vhodný kompromis v záležitosti změny pracovní doby u HZS Správy železnic? Jak se k tomu staví vedení HZS a samotní hasiči?

Toto téma je velmi citlivé. Odpovím ANO – od 1. září 2025 se podařilo nalézt řešení, aby naši hasiči nadále sloužili v režimu, jak jsou zvyklí a jak funguje i IZS, to znamená 24hodinové směny s osmi hodinami odpočinku. Je třeba stále pracovat na legislativě, aby nadále nedocházelo k dalším problémům s uplatňováním pracovní doby našich hasičů. Věřím, že momentální dohoda, která existuje, přispěje ke klidu na práci. Pozice našich hasičů je velmi důležitá a my o nich vždycky slyšíme při nějakém velkém problému (povodně, nehoda Hustopeče a podobně). Každopádně vždycky jenom v superlativě, protože jsou to skutečně profesionálové na svých místech.

V souvislosti se změnami u Českých drah a ČD Cargo, ale i případ-

ným zájmem mladých lidí o práci na železnici nabízí Správa železnic uplatnění u tohoto státního podniku. Jaké pracovní pozice může nabídnout Správa železnic novým zájemcům o práci na železnici?

Tato otázka je velmi jednoduchá a zároveň složitá. Na webu Správy železnic (www.spravazeleznic.cz) je v rubrice Kariéra nabízeno pracovní uplatnění jak pro studenty či absolventy, tak i pro zkušené odborníky. Na tomto webu je možno se dočíst o všech momentálně požadovaných pracovních pozicích. Na čtyři pracovní pozice lze uplatnit i náborový příspěvek (výpravčí, technik SŽT, elektrotechnik a pracovník infrastruktury s licencí strojvedoucího), od roku 2025 existuje v kolektivní smlouvě i motivační příspěvek pro současné zaměstnance za doporučení nového zaměstnance.

Současné platí ovšem i to, že práce na železnici je pro většinu mladých lidí bohužel neatraktivní. Většina z nich nechce chodit do práce v sobotu, neděli či ve svátek a už vůbec ne v noci. Dnes v podstatě neexistují školy, které by nám vychovávaly odborníky, které potřebujeme na Správě železnic, ale i železnici jako celku. Firmy si proto musí v podstatě vyškolit zaměstnance ve svých podmínkách a od základů. To trvá někdy opravdu dlouho a nový zaměstnanec mnohdy ani vyškolení nedokončí, nebo po zaškolení a odpracování i krátké doby odchází za lepšími podmínkami jinam. Na druhou stranu i mladí přicházejí a jsou to v mnoha případech rodinní příslušníci našich dlouholetých zaměstnanců, takže úplně černě bych to zase neviděl.

Děkuji za odpovědi.

Všimli jsme si

● **SPRÁVA ŽELEZNIC V UPLYNULÝCH DNECH** vyhlásila architektonickou soutěž na novou podobu železniční stanice Most. Několikrát odročená rekonstrukce této stanice z roku 1978 by měla být podle posledních informací zahájena v roce 2027. Tato investiční akce bude probíhat ve čtyřech etapách, přičemž stavební práce započnou v odjezdové hale. Celkovou opravou projde též výšková nádražní budova a současné podchody na nástupiště nahradí nové vybudovaná lávka přes celé kolejiště a řeku Bílinu do protější obce Rudolice (součást zadání soutěže), což usnadní přístup na nádraží místním občanům i zaměstnancům blízké továrny Rico. Vedle národního dopravce České dráhy zmiňovanou stanicí obsluhují další čtyři soukromí dopravci. Na snímku ze dne 9. září 2025 je na tamním nástupišti 1A zachycen AŽD vedený jednotkou RegioSprinter, ze sousedního druhého nástupiště odjíždí elektrická jednotka Pesa Elf dopravce RegioJet s Os do Žatce západu.

Tomáš Martínek



ZE SVĚTA

● NOVÁ NÁKLADNÍ TRATĚ MÁ ZAJISTIT DOCHVILNOST OSOBNÍCH VLAKŮ

Železniční trať mezi městy Norimberk a Fürth není jen tradiční, ale je také přetížená. Nová, částečně podzemní nákladní trať má zajistit odlehčení. Společnost Deutsche Bahn (DB) postaví novou nákladní trať mezi velkými městy Norimberk a Fürth. Práce by měly začít v roce 2026 a hlavní stavební práce jsou v současné době vysáány ve výběrovém řízení. Trať povede z Norimberku do Eltersdorfu. Stavební povolení již bylo uděleno pro dvě ze tří fází výstavby – včetně výstavby tunelu.

Cílem nové výstavby je odlehčit stávajícími tratím a zajistit dochvilnost osobních vlaků. Přibližně 15 kilometrů dlouhá nová trať má zmírnit dopravní zácpy v železničním uzlu Fürth, a tím výrazně zlepšit kvalitu vlakové dopravy. Železniční úsek mezi Fürthem a Norimberkem patří k nejrušnějším v Bavorsku. „*Odklonění nákladních vlaků na novou trať vytváří více prostoru pro osobní vlaky na stávající trati – jedné z centrálních dopravních tepen Bavorska a vysokorychlostní trati Mnichov-Berlin,*“ uvedla DB ve svém prohlášení.

Dotčení obyvatelé budou informováni o dopadech nové výstavby, včetně hluku a vibrací, na třech informačních akcích. Nová trať, která bude částečně vést pod dálnicí A73, má výrazně snížit hluk. Norimberk a Fürth jsou historicky důležité pro železniční dopravu v Německu. První železniční spojení v Německu bylo mezi oběma městy otevřeno v roce 1835. První nákladní doprava je zaznamenána z následujícího roku, kdy byly přepraveny dva sudy piva.

Z *Bahnblockstelle* zpracoval sh

ERA NEPOVAŽUJE PŘÍTOMNOST VLAKOVÉHO PERSONÁLU ZA NUTNOU

(Dokončení ze str. 1)

DJF Mikke Chano Jessen. Zde byly následky podstatně tragičtější, strojvedoucí je stále v kritickém stavu v kómatu.

Ředitelka pozemní sekce ETF Cristine Tilling informovala přítomné o probíhající konzultaci Evropské komise k nařízení o závazku veřejné služby v dopravě. Snahou Komise je omezit rozsah tratí provozovaných z veřejných prostředků, tj. v režimu závazku, převést vybrané tratě do režimu výhradně komerčního provozu. Zakázky v rámci závazku veřejné služby by dle záměru Komise měly být přidělovány výhradně prostřednictvím výběrového řízení, s čímž ETF zásadně

nesouhlasí a prosazuje možnost přímého zadávání zakázek.

S velkým zájmem se setkala prezentace Jonathana White z britského odborového svazu RMT o znovuzestátnění britských železnic a založení unitární železniční společnosti Great British Railways (GBR). Nová labouristická vláda přijala v listopadu 2024 zákon, který zmocňuje ministra dopravy k převedení koncesí do veřejného vlastnictví. J. White ve své prezentaci představil časovou osu legislativních a provozních změn, které britskou železnici v nejbližší době čekají. Z hlediska zaměstnanosti se jedná o převod všech pracovníků z outsou-

ringu zpět pod GBR a postupně ukončit smlouvy se soukromými dopravci a převést kolejová vozidla do vlastnictví GBR. J. White přiznal, že velkou roli při tomto kroku sehrála skutečnost, že Británie není členem EU a její legislativa není pro jejich zemi závazná.

Posledním vystupujícím byla Emily Sullivan z britské Asociace dojíždějících, která stejně jako na minulých jednáních informovala o projektu na podporu dostupnosti železniční dopravy pro osoby zdravotně postižené. Osoby se zdravotním postižením by měly mít možnost cestovat, kdy chtějí a bez předchozího objednání.

Na závěr jednání Štěpán Lev krátce prezentoval aktuální data o počtu verbálních a fyzických napadení vlakových čet v Česku, o situaci na Slovensku, kde hrozí uzavírání osobních pokladen, vlaky bez vlakového personálu (00/S) a nedostatek finančních prostředků na již objednané vlaky. Jako zajímavost z oblasti palubního personálu Š. Lev připravil krátkou prezentaci o počtu členů vlakového personálu na dvoupodlažních soupravách Stadler, které provozují Gruzínské dráhy na trati Tbilisi – Batumi v Gruzii.

Helena Svobodová
s přispěním Štěpána Lva

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Něla Eberl Friebová, foto: Daniela Houdková

V brněnském Králově Poli se otevřela nová nádražní budova

(Dokončení ze str. 1)

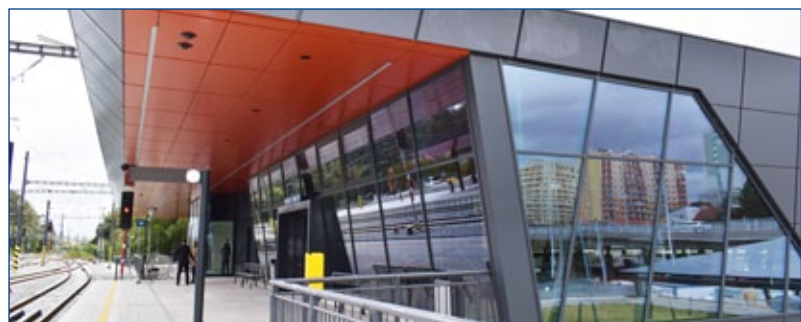
podchod pod celým kolejištěm. Hotovo bude ještě letos, do března příštího roku pak budou probíhat dokončovací práce. Přístup z podchodu až do Myslíkovy ulice bude možný po výstavbě lávky přes říčku Ponávku, kterou zajistí město Brno.

Zhotoviteli stavby jsou společnosti OHLA ŽS; FIRESTA-FiSer, rekonstrukce, stavby; Subterra a TRAMO RAIL. Její celkové náklady dosahují 3 408 532 147 Kč.

Projekt Rekonstrukce ŽST Brno-Královo Pole je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Programu Doprava 2021–2027. Celková výše způsobilých nákladů projek-

tu dosahuje 3 140 068 240 Kč. Míra podpory EU je 80,75 % ze způsobilých nákladů, výše dotace tak činí maximálně 2 535 605 103 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

„Brno je významnou evropskou železniční křižovatkou a jeho role v budoucnu ještě vzroste, nejen s nástupem vysokorychlostních tratí. Finanční podpora z evropských zdrojů do důležitých infrastrukturálních projektů, jako je investice do druhého největšího nádraží v jihomoravské metropoli, je proto naprosto klíčová,“ uvádí Václav Lebeda, mluvčí Zastoupení Evropské komise v České republice.



Úsek VRT na jižní Moravě získal kladné stanovisko EIA

Plánovaný úsek vysokorychlostní trati mezi Modřicemi a Rakvicemi získal od Ministerstva životního prostředí souhlasné závazné stanovisko v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). Tento krok umožní zahájit výkupy pozemků a pokračovat v projektové přípravě.

„Po úseku mezi Přerovem a Ostravou je to už druhý projekt vysokorychlostní trati s kladným stanoviskem EIA. Paralelně připravujeme i další části, například Krušnohorský tunel nebo tratě ve středních Čechách, kde nyní probíhá zjišťovací řízení. Je vidět, že celá vysokorychlostní síť se posouvá od plánů k reálné přípravě,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Proces EIA zhodnotil dopady plánovaného záměru na přírodu, krajinu i obyvatele v jeho okolí. V rámci dokumentace se posuzoval mimo jiné hluk, kvalita ovzduší, vliv na vodní zdroje, zásahy do půdy či krajinného rázu, stejně tak dopady na chráněné druhy a cenné přírodní lokality. Výsledkem je závazné stanovisko, které určuje podmínky pro další postup.

„Vydané stanovisko potvrzuje, že projekt může pokračovat dál. Našli jsme řešení, která významně omezují případné negativní dopady na zdraví lidí i na životní prostředí a respektují přírodní hodnoty

regionu. Zabývali jsme se posuzováním hluku a vibrací, které vyřeší nadstandardní protihluková opatření, dále také minimalizaci záborů půdy a opatřeními v souvislosti se dvěma evropsky významnými lokalitami, kterými trať povede. Snažili jsme se maximálně vyhovět všem relevantním požadavkům obcí, měst a veřejnosti. Požadavky jsme zahrnuli do stanoviska v rámci celkem 60 komplexních podmínek,“ řekl ministr životního prostředí Petr Hladík.

Na základě vyhodnocení vlivu stavby na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku formulovalo 21 podmínek. Mezi nimi jsou například využití technologie podélného vysouvání nosné konstrukce estakády nebo maximální omezení záborů půdy pro manipulační pásy a vyloučení zakládání pilířů do průtočného profilu řeky Šatavy.

Připravovaný jihomoravský úsek měří 40 kilometrů a bude součástí vysokorychlostního spojení mezi Prahou, Brnem a Břeclaví. V budoucnu na něj naváže také přeshraniční část, která propojí Českou republiku s Rakouskem a Slovenskem ve směru na Vídeň a Bratislavu.



„Na jižní Moravě se nám podařilo najít řešení, která minimalizují dopady na cenná území. Příkladem je evropsky významná lokalita Vranovický a Plackův les, kde místo původně plánovaného náspu vybudujeme 1,35 km dlouhou estakádu. Je to důkaz, že moderní infrastruktura a ochrana přírody mohou jít ruku v ruce,“ doplnil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

O VRT

Vysokorychlostní tratě (VRT) jsou budoucností české železnice. S rychlostí až 320 km/h pomůžou Česku k vybudování silnější ekonomiky, vyšší kvality života a zdravějšího životního prostředí. Kromě významné úspory času nabídnou zcela nové ekonomické a technologické příležitosti, uvolní kapacitu stávajících tratí a oproti automobilové dopravě dosáhnou až sedmkrát menší spotřeby energie a emisí CO2. Více informací na vrtky.cz.

Dne 11. 11. 2025 uplyne přesně 60 let od tragické nehody mazutové lokomotivy 555.3280 mezi stanicemi Lochovice a Jince. U příležitosti tohoto výročí bude ve stejný den pro zájemce z řad bývalých a stávajících zaměstnanců ČSD, Českých drah, ČD Cargo a Správy železnic vypraven zvláštní vlak z Protivína do Zdic a zpět. Součástí zpáteční jízdy bude i krátké zastavení a vzpomínka u pomníčku v místě události. Předpokládaný odjezd z Protivína bude cca v 09:30, ze Zdic pak krátce po poledni, předpokládané zakončení jízdy bude po 16. hodině v Protivíně.

Jízda neformálně připomene i nadcházející 130. výročí trati ze Zdic do Protivína. Kapacita vlaku bude omezená, více informací o jízdě a přesných časech na tel.: 776 011 500. Akce je pořádána ve spolupráci OSŽ a Federace strojívdů.

Ondřej Švandelík



PŘÁVNÍ PORADNA

Nepojištění členové OSŽ – upozornění

V posledním období dochází ke značnému nárůstu mimořádných událostí (dále rovněž „MU“), resp. škodních událostí (např. dopravních nehod, poškození výpočetní a kopírovací techniky, na přenosných osobních pokladnách /POP/, ztráty mobilů apod.) způsobených vámi, některými členy OSŽ, kteří nejste pojištěni na škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (dále rovněž „pojištění odpovědnosti“) u Kooperativa pojišťovny, a.s., prostřednictvím ZO OSŽ.

Členům OSŽ, kteří jsou pojištěni, v převážné většině případů provede pojišťovna likvidaci vzniklé škody s tím, že zaměstnanec po obdržení písemného sdělení od Kooperativa pojišťovny, a.s., o provedené likvidaci zaplatí pouze minimální spoluúčast (tj. ve výši 5 %, minimálně 500 Kč, maximálně 3 000 Kč).

Pojišťovna událost se na Kooperativa pojišťovnu, a.s., oznamuje prostřednictvím C.E.B., a.s., (nikoli přímo na Kooperativa pojišťovnu, a.s.)!

Argumentace některých členů OSŽ, že mají sjednané individuální pojištění u jiné pojišťovny, je v pořádku, ale je třeba si současně uvědomit skutečnost, že spoluúčast při likvidaci škody bude podstatně vyšší (v řádu tisíců Kč), protože v jejich případě určitě nejde o tak výhodný produkt oproti pojištění odpovědnosti v rámci OSŽ. Pojištění odpovědnosti se navíc vztahuje i na další odpovědnosti za škodu nad rámec všeobecných pojistných podmínek, včetně „čisté finanční škody“, tj. nemajetkové škody.

U členů OSŽ, kteří nejsou pojištěni, požaduje zaměstnavatel zaplacení výše skutečné škody dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (až do 4,5 násobku hrubé měsíční mzdy) buď najednou celou část-

ku, nebo opakujícími se srážkami ze mzdy (při průměrné hrubé měsíční mzdě 26 000 Kč se jedná o finanční částku 117 000 Kč).

Ve výše uvedené věci znovu doporučujeme nepojištěným členům OSŽ, aby si bezprostředně sjednali – prostřednictvím své ZO OSŽ – pojištění odpovědnosti.

V Řádu právní pomoci OSŽ, článku IV. „Podmínky pro poskytování právního zastoupení v řízení před soudem“ je mj. jednoznačně uvedeno, že při rozhodování odborových orgánů o poskytnutí právní pomoci se rovněž přihlíží k tomu, zda je žadatel pojištěn na náhrady škod způsobených v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli.

Vzhledem k současné společenské a ekonomické situaci a z důvodů finanční náročnosti soudních řízení (nadbytečně vynaložené finanční prostředky ze strany OSŽ-ústředí na náklady soudního řízení) bude SPO OSŽ-ústředí doporučovat Představenstvu OSŽ při rozhodování o poskytnutí právní pomoci zohlednit skutečnost, zda je člen OSŽ pojištěn prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a.s. V případě, že člen OSŽ nebude pojištěn, nelze vyloučit, že:

➤ **ve zvlášť závažných důvodech** bude poskytnuta právní pomoc v nižší výši, např. jen **ve výši 50 %** úhrady nákladů soudního řízení ze strany OSŽ-ústředí. Členové OSŽ si budou zbývající část finančních nákladů **hradit z vlastních prostředků** (z praxe se jedná o částku ve výši cca desítek tisíc Kč).

Mikuláš Hubicsák,
pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí

PORADNA BOZP

Už zase skáčeme přes kaluže (1.)

Moje knižní dětství je pevně spojené s spoustou skvělých autorů. Uprímně, mnoho z nich si už jménem nevybavuji, ale při nedávné návštěvě několika železničních stanic, které se pomalu, ale jistě mění na staveniště, jsem si na jednu knížku vzpomněla. *Už zase skáču přes kaluže* (autobiografický román A. Marshalla a stejnojmenný český film) sice vypráví příběh o konicích, chlapi s těžkým handicapem a o překonávání životních překážek, ale její název přímo vystihuje moji představu o budoucím údělu zaměstnanců přítomných velkolepým přestavbám, a to v horizontu několika měsíců až let. Jistá dávka bezelstnosti a dětské naivity, kterou kniha obsahuje, naprosto odpovídá i postoji odpovědných zaměstnanců, a to, že se s nimi ze stavby nikdo ne baví, rozhodně není odpověď, jakou jsem čekala...

Znovu zde připomínám, že **odpovědnost zaměstnavatele za bezpečnost a zdraví zaměstnanců je bezpodmínečná, trvalá a objektivní**. Je jedno, co se na pracovišti právě děje, jestli zde probíhá stavba, zda jsou budovy v majetku jiného subjektu nebo jestli čistotu a pořádek zajišťuje externí dodavatel. Tuto odpovědnost zaměstnavatelé dávají § 101 a § 102 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, a pokud se nejedná o pracovní úrazy, nemůže se jí nijak zprostit nebo vás odkázat na někoho jiného.

I v případě stavby má zaměstnavatel zcela jasnou povinnost – mimo jiné **plnit-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, koordinovat provádění opatření k ochraně zaměstnanců tak, aby současně byli chráněni také zaměstnanci dalšího zaměstnavatele. Tato povinnost zaměstnavatele se vztahuje i na všechny fyzické osoby, které se s jeho vědomím zdržují na jeho pracovištích**. Co je však též velmi důležité – každý

zaměstnavatel má za povinnost také **dostatečně a bezzbytkového odkladu informovat odborovou organizaci o rizicích a přijatých opatřeních, které získal od jiných zaměstnavatelů**. Co z toho vyplývá? Minimálně nastavení komunikace mezi zaměstnavatelem, jeho OZO BOZP, zaměstnanci a ZO OSŽ, které bude mít za cíl nejen předávání rizik od jiných zaměstnavatelů, informace o přijatých opatřeních, ale i určitý dialog, který bude zohledňovat reálný stav.

Každá stavba má svého zadavatele, zhotovitele a koordinátora BOZP. Zhotovitel stavby je povinen dodržovat požadavky kladené na BOZP v součinnosti se zadavatelem stavby. Toto opět stanovuje legislativa, a to zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Zde jsou v § 3 obsaženy bezpečnostní požadavky na pracoviště a pracovní prostředí na staveništi, mj. na **udržování pořádku a čistoty, stanovení komunikací nebo prostoru pro příchod a pohyb fyzických osob, předcházení ohrožení života a zdraví fyzických osob, které se s vědomím zhotovitele mohou zdržovat na staveništi, zajištění spolupráce s jinými osobami a předcházení rizikům vzájemného působení činností prováděných na staveništi nebo v jeho těsné blízkosti**. Za bezpečnost stavby odpovídá koordinátor – ten **přijímá nejen opatření k zajištění BOZP s cílem chránit zdraví fyzických osob a zabránit pracovním úrazům**, ale dle § 8 odst. 1 písm. f) nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, také **spolupracuje s odborovými organizacemi**. Neplatí-li stávající přístupové cesty, všude jezdí stavební stroje a o bezpečnostní značky zakopáváte, je nutné po zaměstnavateli požadovat pravidelný přehled o tom, jak stavební práce probíhají, jaké a kdy budou nejbližší změny a požadovat účast zástupců ZO OSŽ na jednáních v rámci tzv. *kontrolního dne*.

Pokud si vše složitě do logického celku, je jasné, že se bezpečnosti musí bavit každý s každým. Mluvit spolu, hleděte řešení a spolupracujte. A kalužím se raději vyhněte – nikdy nevíte, jak jsou hluboké...

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ-Ú

Na italských nádražích mě zaujal užitečný symbol „Punto di incontro PRM“, alias „Meeting point PRM“, který označoval místo setkání osoby se sníženou schopností pohybu a orientace se svým asistentem. Symbol obsahoval čtyři zjednodušené piktogramy:



py nebo zábradlí. V ČR máme „jednotné“ barvy všech zábradlí a samozřejmě by nemělo cenu to vše předělávat. Jde jen o zajímavou inspiraci. Symbol meeting pointu pro invalidní osoby má svá úskalí, například pro nevidomé nebo pro osoby, které by se na stanici nevyznaly a hledání meeting pointu by jim nesrovnatelně ztížilo setkání s asistentem, které dnes krásně řeší telefonický kontakt. Zavedení symbolu na větších nádražích by mohlo na jednu stranu pomoci cizincům, kteří neuvědli předvolbu jejich telefonního čísla, na druhou stranu by ale mohlo zmást ty, kteří si nějaké místo setkání již domluvili a po zhlédnutí symbolu by se obávali, zda nemá větší autoritu než dorozumívání „přes dráty“. Bezhlavě kopírovat zahraničí tedy nemá smysl. Zvláště v této oblasti je nejlepší praktikovat to, co se již delší dobu praktikuje: nadesignovat stanice podle přání samotných osob, jichž se asistence týká.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

O šetření za každou cenu

V následujících řádcích navazují na článek „Není šprochu, aby na něm nebylo pravdy trochu“, který byl otištěn v č. 16 Obzoru. Autor popisuje stav, který v Jihomoravském kraji nastal od 15. prosince 2024 s novým JŘ. Vlakové čtyři Českých drah od toho dne nedoprovázejí vlaky vedené el. jednotkami řady 530 a 550 nazvané Moravia, přezdívané podle barvy vozových skříní Ibalgin, a také některé kratší vlaky v motorové trakci. V drtivé většině stanic v kraji došlo ke zrušení osobních pokladen. Ty mají nahradit tzv. validátory, které byly v počtu 300 kusů instalovány ve stanicích a zastávkách v JM kraji. Zaplatit v nich lze pouze platební kartou nebo nabitou dopravní peněženkou. Nevýdaj papírovou jízdenku ani doklad o zaplacení. V případě kontroly revizorem Kordisu JMK nebo průvodčím Kordisu JMK si tento zaměstnanec odečte čtečkou potřebná data z platební karty. Průvodčí Kordisu JMK – koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje – se neúčastňuje žádných dopravních úkonů, např. výpravy vlaku. To zabezpečuje pouze strojvedoucí. Průvodčí Kordisu JMK nedoprovází vlak po celou jeho trasu, ve vhodné stanici přestoupí na vlak opačného směru. Kromě tohoto „úsporného opatření“ byla najata bezpečnostní agentura, která má zajistit bezpečnost při přepravě. Ovšem jen u některých vlaků... Pokud cestující nastoupí do vlaku bez jízdenky zakoupené ve validátoru nebo bez jízdenky zakoupené v předprodeji u pár zbývajících pokladen v kraji nebo u distributorů (ujaly se toho některé obce), pak při případné kontrole zaplatí jízdenku s přírůžkou.

Po železnici to přece nejde – II.

Po přečtení článku zveřejněného pod stejným titulkem v č. 17 Obzoru musím konstatovat, že plně souhlasím s argumenty a závěry vyslovené autorem článku. Již několikrát jsem na stránkách Obzoru poukazoval na rozpory mezi slavnostně deklarovanými programy na podporu železniční dopravy v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Ano, realita je bohužel taková, že klesá železniční nákladní přeprava a roste podíl přeprav silničních.

Zde jeden příklad. Nedávno byla podepsána smlouva o výstavbě dalších dvou bloků v jaderné elektrárně Dukovany. Dukovany leží v kraji Vysočina v okrese Třebíč, blízko hranice s krajem Jihomoravským. Již řadu měsíců nám přináší sdělovací prostředky informace o tom, kolik milionů věnují oba kraje a také stát na opravy silnic II. a III. třídy, kterými je okolí JE Dukovany protkáno. Jistě proto, aby kamiony mohly bez obtíží dopravit veškerý potřebný materiál k výstavbě. Vůbec nerozporuji opravy těchto silnic. Jsou určitě potřebné. Nikde jsem dosud nečetl, jak z hlediska udržitelného životního prostředí a bezpečnosti v obcích a městech, kde zmíněné silnice pro-

Ústava České republiky uvádí v článku 2, odst. (4), že „... Každý občan může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá“. Shodně je toto stanoveno i v Listině základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku ČR. Tedy je zřejmé, že zejména náhodný cestující, který nevlastní platební kartu, je diskriminován.

Dopady tohoto „šetření“ mají vliv zejména na starší cestující, kteří nechťejí platební kartu používat. Je to jejich právo dané Ústavou ČR a Listinou základních práv a svobod.

Vydání předpisu nestačí

V následujících řádcích se vracím k mimořádné události ze dne 22. ledna 2025, kdy mezi stanicemi Olbramkostel–Šumná na trati Šatov–Okříšky v km 116,610 najeel vlak Os 24836 na část spadlého stromu na trať. Při MU byl těžce zraněn strojvedoucí motorové jednotky 814/914, kdy silné větve doslova propíchny čelo řídicího vozu a zcela zdemolovaly celé stanoviště strojvedoucího. O případu vyšel v č. 3 Obzoru článek *Jen centimetry od smrti* a v čísle 4 Obzoru článek *Příkladná pomoc*. Strojvedoucí byl po dobu přesahující šest měsíců v pracovní neschopnosti.

Mimořádnou událost vyšetřovala Drážní inspekce, která dne 23. září 2025 vydala Závěrečnou zprávu (ZZ) o výsledcích šetření mimořádné události. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje odlomenou částí koruny stromu rostoucího v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu koleje, v důsledku jeho snížení vitality a defektního růstu kostrní větve, zapříčiněné jeho nevytipováním k odstranění v rámci kontrolní činnosti k zajištění provozuschopnosti trati a jeho neodstraněním. Konstatování o špatném

Nedávno mně bývalý kolega vyprávěl o svém otci v pokročilém věku, který chtěl cestovat mezi JM a Zlínským krajem, kde platí jiné podmínky. Konkrétně z Rajhradu do Otrokovic. Na radu příbuzných si nejdříve nechal zjistit na infolince Českých a drah a na infolince Kordisu JMK podmínky cestování mezi kraji. Pak požádal svého syna, aby ho odvezl do Brna, odkud cestoval do Otrokovic autobusem. Zpět také... Ano, i takto vyháníme lidi z vlaků. I to je důsledek popsaneho „novátorství“. Šetřit za každou cenu. Ať je jakákoliv!

Vladimír Selucký

zdravotním stavu stromu vychází z odborného posudku z oboru dendrologie.

Závěrečná zpráva DI dále konstatuje, že strom rostl na pozemku ve vlastnictví státu a právo hospodařit s uvedeným majetkem měla Správa železnic. Odpovědnost za vznik této MU tedy jde za Správu železnic. V ZZ DI jsou vyjmenována konkrétní porušení zákona o dráhách, vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravního řádu drah a vnitřních předpisů Správy železnic. Zpráva je veřejně přístupná na webových stránkách Drážní inspekce. Připademe se rovněž zabývají i orgány činné v trestním řízení, které po vydání ZZ DI musí vyhodnotit, zda nedošlo k naplnění skutkové podstaty některého trestného činu.

Padající stromy do průjezdného průřezu traťových kolejí dlouhodobě narušují bezpečnost a plynulost drážního provozu. Dnes máme již dostatek právních norem a vnitřních předpisů SŽ umožňujících odstraňování nebezpečných dřevin. Žádný zákon ani vnitřní předpis však nezaručí bezpečný provoz, pokud není důsledně vymáhán a dodržován. I odborové organizace mohou přispět k řešení problematiky padajících stromů. Nebojme se toho.

Vladimír Selucký



Marcus Porcius Cato, přední římský senátor, řečník a spisovatel žijící v letech 234–149 př. n. l., v souvislosti s Panskými válkami často ve svých vystoupeních prohlašoval: „*Ostatně soudím, že Kartágo musí být zničeno*“. Když si dovoluji tuto větu parafrázovat, tak mě v souvislosti s postojem našeho státu k nákladní přepravě po železnici napadá jedině: „*Ostatně soudím, že nákladní přeprava po železnici musí být zničena!*“ **Vladimír Selucký**

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Častá kritika laviček na nádražích a zastávkách a nemožnosti dopravovat se ve vlaku na WC k toaletnímu papíru zaznívá od našeho stálého dopisovatele Petra Rádl. Tak mu dáváme prostor i nyní.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ O tom, že na železnici není pro běžné cestující opravdu všechno růžové, se přesvědčíme s autory článku Bc. Filipem Houdkem a Bc. Davidem Kračmanem **Polsko tam a zpět... aneb cesta plná frustrace**.

Fotbalové mistrovství železničářů v Lysé nad Labem

Přátelská atmosféra, bojovnost na hřišti i radost ze společného setkání – tak by se dal shrnout průběh letošního Mistrovství ČR železničářů v malé kopané o putovní pohár předsedy OSŽ, které se uskutečnilo v úterý 23. září 2025 v Lysé nad Labem.

Na hřišti se utkala tři družstva – Správa železnic, České dráhy a tým „Nedrážních“ (Elektrizace železnic). Nejlépe si vedli hráči Správy železnic, kteří po vyrovnaných zápasech zvítězili a získali, stejně jako v loňském roce, putovní pohár předsedy OSŽ. Druhé místo obsadil tým Českých drah a třetí skončili „Nedrážníci“.

Slavnostní vyhlášení proběhlo za účasti předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého, předsedy PV SŽ Miroslava Maincla, předsedkyně NeRV Bc. Renaty Douskové a tajemnice PV při ČD Věry Nečasové. Putovní pohár vítěznému týmu osobně předal předseda OSŽ.

Text a foto: Daniela Houdková



Čím jsem starší, tím víc rozumím tomu faustovskému paradoxu: všechno jsem se naučil a h...o vím.

Jiří Voskovec

–bl–

Prezident Petr Pavel na návštěvě v České Třebové

Dne 17. září před nastoupenými třídami SŠTD Gustava Habrmanna, která za dva dny slavila 80. výročí založení školy, se v areálu Skalka, kde předcházelo jednání se zástupci Pardubického kraje Martinem Netolickým, starostou města Česká Třebová a dalšími hosty, na hřišti se udála hezká podívaná. Prezident nadhodil na odpal „Nadačního fondu“ hráče baseballu, k velkému jásootu všech přítomných, „homerun“. Než se prezident vydal na další cestu plánovanou do Moravské Třebové, následovalo krátké setkání a projevy před zástupci médií a novináři o tom, co nového se chystá a co se očekává

od tohoto regionu. Petr Pavel zdůraznil: „Homerun by měl vrátit mladé lidi do regionu. Nadační fond Homerun podporuje mladé, kteří chtějí studovat. Doufám, že kvalita celého projektu bude lepší než kvalita mého nadhozu“.

Na náš dotaz pro železniční noviny Obzor (prezident dnes cestoval autem), zda-li a kdy jel Petr Pavel naposledy vlakem, odpověděl: „Naposledy to bylo asi před měsícem, když jsem jel vlakem do Ostravy a byl jsem velmi spokojený. Bylo tam čisto, vlak jel načas a já jsem si to v pohodě užíval“.

Text a foto: Jitka Habigerová



Regionální den železnice ve Velké Bystřici oživil Hanáci

Malé městečko Velká Bystřice, pár kilometrů od Olomouce, má nádraží již od roku 1872, kdy zde byla postavena železnice z Olomouce do Krnova. Za protektorátu byla Velká Bystřice pohraniční přechodovou stanicí do tehdejších Sudet. A v letošním roce, kdy město slaví 750 let od první písemné zmínky, se Velká Bystřice dostalo té poty, aby se zde 28. září konaly oslavy Regionálního dne železnice 2025.

Jak prohlásil bývalý přednosta této stanice, takovou slávu velkobystřické nádraží snad nikdy nezažilo. Na vykládkové koleji byly vystaveny historické vozy a lokomotivy od „Věžáku“ M 120.417 přes motorovou lokomotivu T 334.090 či „Bardotku“ T 478.1002 až po moderní bateriovou soupravu Regiopanter 690 249-8. Tomu všemu vévodil zvláštní vlak tažený parní lokomotivou 423.009 Velký Bejček, který přivezl kromě ostatních cestujících také taneční soubor „Cholenka“ z hanácké Choliny. Hanáci a Hanačky, mladí i starší, hned po příjezdu vlaku zazpívali, zatančili a zaujali svými krásnými kroji.

Všechny přítomné uvítal starosta Velké Bystřice Marek Pazdera, hejtmán Olomouckého kraje Ladislav Okleštěk a za České dráhy pozdravila návštěvníky členka představenstva Českých drah Blanka Havelková. Přichystány byly náborové stánky Českých drah, prodejní stánek ČD Fanshop, k vidění byl i ČD BUS a nechybělo ani občerstvení ve stylovém bufetovém voze BDIm 6 – 2142.

Po odjezdu historického vlaku s parní lokomotivou dále do Hluboček a do Hrubé Vody pokračovaly slavnosti nejen na nádraží, kde se děti mohly povozit na malé posunovací mašince BN 60 či shlédnout plnění parní lokomotivy vodou, ale i v samotném městě, kde se konal festival Setkání Hanáků, kteří sem přijeli z celé Hané – od Kroměřížska až po Zábřežsko.

Den předtím – v sobotu 27. září, se konal Regionální den železnice také v Bohumíně. Bylo to přesně 200 let ode dne, kdy v roce 1825 vyjel poprvé na koleje veřejný parní vlak mezi anglickými městy Stockton a Darlington, řízený průkopníkem železnice George Stephensonem.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Daniela Houdková

NAVŠTÍVILI JSME

Prázdniny v Ráji: proč se děti i vedoucí rádi vracejí



Vím, že léto je už nenávratně pryč – podzim je v plném proudu a Vánoce nám pomalu klepou na dveře. O to víc ale stojí za to ještě na chvíli vrátit čas a zavzpomínat na dny plné slunce, teplého počasí a dlouhých večerů.

Pro řadu železničářů mají prázdniny už roky jednu zvláštní tradici. Na čtrnáct dní totiž odloží pracovní uniformy, převlečou se do volnočasového oblečení a místo na nádraží míří například do dětského tábora Ráj v Letohradu. Tam se z nich stávají vedoucí, kteří spolu s dětmi zažívají prázdninovou dobrodružství, výlety a nezapomenutelné zážitky.

Jedním z nich je i Jaroslav Flegl, který už několik let působí na táboře jako hlavní vedoucí. Se svým týmem každoročně připravuje nejen zábavný program, ale také výlety a plnohodnotnou stravu pro nejmladší až po nejstarší děti.

Dětský tábor letos poprvé zaštila Základní organizace OSŽ Mladá Boleslav v čele s předsedou ZO Liborem Šimůnkem, který již několik let pořádá „Železničářské hry“.

Tábor plný her, zábavy a navazání nových přátelství proběhl od 16.–30. srpna. Děti opět mimo jiné čekalo i tradiční přespání v indiánském týpí, koupání v bazénu, táborová diskotéka nebo detektivní hry v okolním lese.

I když počasí bylo chladnější než minulý rok a často také přšelo, děti i vedoucí odjížděli z tábora v nostalgické náladě a s pocitem, že se opět rádi vrátí zase příští rok.

Pokud vaše dítě ještě nebylo na táboře v Letohradě

a přemýšlíte, kam jej o prázdninách poslat, určitě vyzkoušejte Dětský tábor Ráj, ve kterém vaše dítě zažije spoustu dobrodružství a odveze si nevšední zážitky.



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. Nevýžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele a redakce.
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X