

## Signalistka Zdenka Bryndová: „Bylo to tady bezvadné! I proto je člověku líto, že to končí!“ aneb Konec signalistů v Unhošti

Být signalistou, chtěl bych sloužit v Unhošti na dvoje! Stavědlo č. 2 – malý dřevěný domeček na kladenském zhlaví železniční stanice Unhošť – působí útulně, roztomile, romanticky, kouzelně. Jenže mám smůlu, jeho historie se letos v listopadu po mnoha letech uzavřela. Jak už to tak v podobných případech bývá, stará dobrá mechanika musela ustoupit moderní technice.



Stavědlo č. 2 působí romanticky.

Stavědlo číslo dvě přirostlo k srdci i signalistce Zdence Bryndové. „Nejsem typickou pamětnicí, jsem tady jen šest let, ale byla jsem tady vždycky spokojená,“ začíná své vyprávění. Zdenka Bryndová předtím řadu let dělala v Kladně-Dubí přípravářku (vozovou disponentku). „Až když to pak v Dubí rušili, tak jsem chvíli pendlovala mezi Rakovníkem a Kralupy nad Vltavou a nakonec jsem šla na čtyři měsíce na hlásku Pavlov, udělala jsem si zkoušky na signalistku a v roce 2011 jsem přešla sem na dvojkou.“

Volného prostoru na stavědle moc není, podstatnou část místnosti o rozměrech zhruba metr a půl na metr a půl zabírá stavědlový přístroj, který je závislý na řídicím přístroji u výpravčího a slouží k zabezpečení jízdy vlaků. Kromě stavědlového přístroje jsou zde ještě kamna, křeslo, židle se stolkem a na něm dopravní dokumentace.

„Od výpravčího dostanu pokyn k přestavení výhybek na určenou kolej, pomocí stavěcí páky přestavím výhybky mechanicky na určenou kolej a potom je zabezpečím elek-



Rozloučit se se stavědlem přišel i Matýšek, desetiletý krysařík Zdenky Bryndové.

tricky obsluhou stavědlového přístroje,“ popisuje Zdenka Bryndová činnost signalisty. V Unhošti bylo (a stále ještě je) vždy živo. „V podstatě jsme se tady nezastavili,“ směje se. „Sám vidíte, že je to zde samé křížování. Kdyby se to sečetlo, tak je to minimálně 32 křížování osobních, rychlíků a spěšných vlaků denně. Náklady projíždějí hlavně v noci, ale některá křížování s nákladními vlaky tady probíhala i ve dne,“ dodává.

V době naší návštěvy ve čtvrtek 23. 11. 2017 už bylo přepojování starého zabezpečovacího zařízení na nové v plném proudu. Naposledy Zdenka Bryndová obsluhovala zabezpečovací

**Zdenka Bryndová: Unhošťští výpravčí pro nás, pro všechny signalisty ze dvojky a z jedničky, v úterý 28. 11. 2017 uspořádali rozlučkové posezení. Dostali jsme trička s fotografií všech unhošťských výpravčích a signalistů a bylo to překrásné, dojemné posezení, za které jim děkujeme.**



Stará vysloužilá návěstidla skončila u skladiště.

zařízení (stavědlový přístroj) v sobotu 18. 11. 2017, bylo to shodou okolností naposledy, kdy byl osobní vlak z Unhoště vypraven v součinosti se stavědly. „Z pátku (17. 11.) na sobotu (18. 11.) jsem měla noční, odjezdila jsem ještě noční vlaky – posledním osobním vlakem byl spoj 9840 z Prahy hl. n. do Kladna-Ostrovce v 1.17 h,“ vzpomíná.

**Václav Filek, bývalý signalista žst. Unhošť: Sloužit v Unhošti byla velmi krásná životní etapa. Pocity, s jakými Unhošť opouštím, je jeden velký smutek. Konec životní kapitoly. Poprvé jsem v Unhošti sloužil začátkem roku 2005, tzn. téměř před třinácti lety. Oproti některým kolegyním či kolegům jsem však stále „žabař“. Ti mají ve stanicích odslouženo dvacet a dokonce i přes třicet let. Sloužit v Unhošti byla velmi krásná životní etapa. Přišel jsem z ulice, nepoliben železniční dopravou. Potkal jsem zde mnoho úžasných lidí a zažil s nimi plno skvělých zážitků, které převálcují těch pártějších chvil. Pokud však vím, tak všem byla nabídnuta ze strany přednosty PO Kladno práce.**

Poslední noční na stavědle č. 2 v Unhošti měla Zdenka Bryndová sloužit na přelomu listopadu a prosince (z 30. 11. na 1. 12.), ale už se tak nestalo. Rychlý konec stavědla ji svým způsobem zaskočil, z plánovaného konce led-



Zdenka Bryndová přirostlo unhošťské stavědlo číslo dvě k srdci.

na se totiž vše posunulo na konec listopadu. „Což jsme nikdo vůbec netušili. My jsme věděli, že to přijde, ale že to bude takhle brzo, to netušil nikdo,“ konstatuje smutně.

Ačkoliv je stavědlo č. 2 na rozdíel jedničky zastrčené v polích, Zdenka Bryndová se na něm nikdy nebála. „I když občas se tady někdo objevil, nějaký zbloudilý cestující, který se ztratil a šel po kolejkách, jinak ale vše bylo v pohodě. Jen jednou jsem brala do ruky pohrabáč, ale našel jsem člověka, který nechtěl ublížit. Jen se zhruba o půl druhé v noci přišel zeptat, kdy mu jede vlak do Kladna. Měl trochu vypito,“ vzpomíná a dále vypráví. „O jiné noční, bylo to v zimě, tady takhle sedím při střežení pracoviště a koukám: chlap se sáňkami si to štrádne směrem ke stavědlu. Říkám si, kam jde ve dvě hodiny v noci? A navíc se sáňkami? A on najednou odbočí a i s těmi sáňkami zahnul do polí. Šla jsem se tam pak podívat, ale zbyly tam po něm jen stopy od bot a vyjeté koleje od sáňek,“ dodala Zdenka Bryndová s tím, že s opicemi spíše mívaly problémy „holky na jedničce“. „Tady je to takové schované.“



Když Unhošť projížděly parní vlaky, naskočila prý Zdence Bryndové husí kůže. „Vždyť já ty páry pamatuji, to je něco neskutečného. A což teprve fotografové, co jsou ochotni pro záběr udělat! Jeden tady dokonce vylezl na táhletu břízu až nahoru a visel tam jako opičák,“ směje se. „Nedávno tady zase byl jeden Němec a chtěl se to vyfotit. Byl to nadšenec, ale pusťte si ho sem! Správně ani nesmím, ale co on vám podnikal, aby si to mohl vyfotit. Sice německy neumím, ale šla jsem mu to vysvětlit, otevřela jsem dveře a on se celý šťastný vrhnul aspoň do těch otevřených dveří a fotil si to, takovou měl radost!“

V létě bývala obě unhošťská stavědla vyzdobena květinami, v zimě pak zimní výzdobou. „Vyčistila jsem okna, udělala výzdobu, aby člověk tady byl rád. Ale Štědrý večer jsem tady ještě neslavila, služba na Štědrý večer na mě nikdy nevyšla, ale na silvestra ano,“ vzpomíná Zdenka Bryndová s úsměvem.

Řeč se nakonec pochopitelně stáčí i na konec signalistů v Unhošti. Odcházíte ráda, nebo nerada? „Nerada (utírá si slzičky), protože když tady mám vedle sebe ty dva úžasně kolegy – Vaška Filka (přechází do Nového Strašecí) a Michala Schwarzera (odchází do Prahy), tak je to prostě nádherná. S nimi je skvělá spolupráce, vycházíme si vstříc se směnami. Když si někdo z nás potřeboval něco vyřídit, nebo když musel jít k doktorovi, vždy stačilo zavolat, směnu jsme si vyměnili a bylo po problému. Voláme si i z dovolené. Budou mi chlapi chybět...“

Michael Mareš



Zatíší s dopravní dokumentací.

**Zabezpečovací zařízení (stavědlový přístroj) na stavědle č. 2 bylo odmontováno v pondělí 27. 11. 2017, ostrý provoz (bez stavědel) je v Unhošti od 27. 11. 2017.**

Aktuálně SŽDC zaměstnává 1503 signalistů a 69 hradlařů–hláskářů, jejich počet ale každým rokem klesá v návaznosti na dokončování investičních akcí. Za posledních šest let počet signalistů a hradlařů–hláskářů klesl o 555, tedy přibližně o čtvrtinu.

rok	KZAM 83 135 signalista	KZAM 83 145 hradlař–hláskář	KZAM 83 145 hradlař–hláskář s prodejem jízdenek
2011	2000	127	–
2012	1950	122	13
2013	1906	117	13
2014	1827	110	9
2015	1696	103	–
2016	1621	71	–
2017	1503	69	–

Zdroj: SŽDC, s. o.

## Příběh s dobrým koncem – signalista Josef Drábek překonal sám sebe Ne, že bych dráhu tak miloval, ale jak jsem viděl vlak, začaly mi téct slzy z očí.

Modřiny, únava, slabost provázely v roce 2005 Josefa Drábka (ročník 1959) na každém kroku. Chvilu ale trvalo, než se nechal přemluvit a navštívil lékaře – a ti mu vzápětí diagnostikovali nejtěžší formu leukémie. V roce 2005 tak začal jeho boj o život! V nemocnicích strávil řadu týdnů, tři měsíce ležel na jednotce intenzivní péče v Praze na Karlově náměstí. Hlavou se mu tehdy honily i ty nejčernější myšlenky, ale nerezignoval.

„Asi to tak má být, říkal jsem si. Víte, i mě samotného zajímalo, jestli po té smrti vůbec něco je,“ vypráví pevným hlasem, i když už se mu při vzpomínce na dvacíť let starou událost zalesknou. „Manželce jsem říkal: prostě ber to tak, jako by mi bylo osmdesát. Stejně to jednou přijde.“

Ale stal se zázrak, tehdy šestáctiletý Josef Drábek utekl díky lékařům z Všeobecné fakultní nemocnice v Praze na Karlově náměstí hrobníkovi z lopaty. „To vám bylo zajímavé. Když jsem tu léčbu končil, tak zrovna bylo na Karláku nějaké sympozium s doktory z Ameriky, na kterém byli i pacienti před a po transplantaci. A ta americká doktorka se mě zeptala, kdy půjdu na transplantaci. Tak jí říkám, že už jsem 14 měsíců po ní. A ona na to, zda jsem v plném invalidním důchodu. Kdepak, povídám jí, já už zase dělám. Tak tomu ani nemohla uvěřit. I sám můj ošetřující lékař (MUDr. Čermák) mi pak říkal: nechceme se chlubit, ale když nám dáte svolení, tak my to dáme do těch amerických novin, aby tam věděli, co jsme tady dokázali.“

Přesně rok byl Josef Drábek v pracovní neschopnosti, střídal se po nemocnicích a doma. Nakonec se mu podařilo zákeřnou nemoc překonat. A dokonce se po roční absenci i vrátil do práce – na stavědlo č. 1 do Čerčan.

„Doma jsem se cítil takový odtržený, lítostivý, v té době jsem měl i sklony k sebevraždě, což je prý u tohoto druhu onemocnění běžné. Seděl jsem třeba na balkoně a uviděl v údolí Sázkavy vlak a mně vám začaly z ničeho nic téct po tváři slzy. Ne, že bych dráhu tak miloval, ale tak jsem se do té práce těšil.“ Zašel proto za doktorem, a když se ho ošetřující lékař zeptal, jak těžkou práci dělá, zalhal. „Přestavuji výhybky, povídám mu. A on: je to těžká práce? Ne, není, jsou tam klíčky. Páky jsem zatajil.“

Dnes už Josef Drábek na jedničce v Čerčanech neslouží, ne snad proto, že by to fyzicky nezvládl, nebo že by to měl od doktorů zakázáno, ale do Čerčan mezitím dorazila modernizace

a signalisté se stali nadbyteční. Na doporučení přešel na stavědlo č. 1 do Dobřichovic (PO Beroun) na trati 171 Praha–Beroun, kde slouží už osmým rokem.

A aby toho nebylo málo, nejenže se vrátil do práce, ale v roce 2009 – ve svých padesáti letech – začal i sportovat. Oprášil tretry a zkusil po letech dělat disciplínu svého mládí – skok do



dálky. „Jako kluk jsem na drážní škole dokonce reprezentoval školu (ve skoku dalekém) i v okresním přeboru a na učňovské olympiádě,“ vzpomíná. Jenže zároveň hrál fotbal a koleno jednoho dne nápor nevydrželo a tak se sportovním ve svých osmácti letech skončil.

Před osmi lety – po čtyřicetileté přestávce – začal sportovat nanovo. Hlavním impulsem (kromě pocitu, že si tím prodlouží život) prý bylo, že jeho syn začal hrát aktivně fotbalovou dorostoveckou ligu. Tehdy, na konci sezony, připravil ve Vlašimích v tamním fotbalovém klubu pro děti a jejich rodiče takzvaný čtyřboj, jehož součástí byl i skok do dálky. „A já tam tehdy skočil přes 4,70 m! Přítom jsem měl o číslo menší tretry a okolo metráku.“

Josef Drábek je tak vlastně stále na cestách, dojíždí 75 km na každou směnu z Čerčan do Dobřichovic a kromě toho jezdí i třikrát týdně trénovat do Sázkavy. „Vlakem to trvá půl hodiny a je tam nový tartan, atletický ovál, je to tam prostě perfektní,“ libuje si.

Stále je také pod dohledem doktorů. A zdraví našelší drží. A drží se ho i sportovní forma, dokonce se navzdory věku stále zlepšuje. „Vloni jsem skočil na tréninku i přes pět metrů, ale v závodech mám zatím rekord 4,83 m. Ještě příští rok a pak už to asi nahoru nepůjde. Pak už asi půjdu ty výkony dolů,“ směje se. „Vždyť za rok a půl mi bude šedesát a těch pět metrů skáče v mé věkové kategorii nečlenských dvacet lidí na světě,“ dodává s tím, že letos zatím skočil „jen“ 4,60 m. „Hranici jsem tedy neposunul, ale je to zajímavé: dělám to osm let, od padesáti let, a až v 57 letech jsem skočil nejvíce. Spíše by tomu mělo být asi naopak, mňá, mňá,“ přemýšlí nahlas.

Josef Drábek je stále aktivním sportovcem, v rámci Atletického svazu veteránů se ve své seniorské kategorii neustále pohybuje na špičce. Je pětinasobným mistrem republiky ve skoku dalekém, na halovém mistrovství světa v Maďarsku (2014) se ve skoku dalekém umístil na 11. místě, na loňských závodech Masters Europa 2016, které se konaly v ČR, skončil ve skoku dalekém na druhém místě. Z posledních mezinárodních závodů v Německu, které se konaly v Chemnitz letos na začátku prosince, si přivezl zlato (v trojboji) a stříbro za skok do dálky. Držme Josefu Drábkovi palce, aby mu forma i zdraví dlouho vydržely. **Michael Mareš**



Nádraží Denali – vlak ve směru do Anchorage a Sewardu právě zastavuje.

## Projet vlakem přes Aljašku je neopakovatelný zážitek

Páteří železniční trati na Aljašce je železnice vedoucí z aljašského přístavu Seward do druhého největšího aljašského města Fairbanks (cca 150 km od polárního kruhu). Trať je dlouhá 760 km a vede přes největší aljašské město Anchorage. (Pro zajímavost: hlavní město Aljašky Juno je nejen bez železničního, ale i bez pozemního spojení. Dostat se sem lze pouze letadlem či lodí).

Kromě nákladní dopravy (především kontejnery, ropa a písek) jezdí na zmíněné trati ze Sewardu do Fairbanksu také vlaky osobní, převážně výletní. Jsou určeny pro ty cestovatele, kteří si chtějí vychutnat v klidu a pohodlí krásy aljašské divočiny. Souprava je sestavena z vozů, opatřených střešní vyhlídkou, a je tažena dvěma silnými dieselelektrickými lokomotivami.

Již jen pohled na tyto stroje, natřené žlutou barvou, vyrobené někde v Hongkongu a dopravené na Aljašku lodí, budí silné emoce. A co teprve, když se takový vlak za houkání, zvonění a blikání světel, rozjede! Pozorovatelé při pohledu na něj běhají mráz po zádech. Trasa železnice je vedena po úbočích hor s překrásnými výhledy na okolí – divoké řeky, rozvodněné potoky, jezera (jichž je na Aljašce několik milionů!), nedotčená příroda kolem, a především pak vysoké hory, jímž dominuje 6194 m vysoký obr mezi horami – nejvyšší hora USA Mount McKinley (indiánský název Denali).

Přímo na okraji národního parku Denali je malé dřevěné nádraží, kde dvakrát denně tyto výletní vlaky zastavují, aby přijaly cestující, kteří zde prožili jedny z nejkrásnějších chvil svého života. A to naprosto bez přehánění. Neboť Aljaška je skutečně úchvatná země, na jejíž návštěvu bude člověk vzpomínat do konce svého života. Především pak na návštěvu národního parku Denali, který je skvostem mezi národními parky USA. Dodnes je zde zachovaná nedotčená tvář přírody i s její flórou a faunou. Přístup do něj je možný pouze autobusem nebo těm odvážnějším pěšky. Ale pozor přitom na medvědy!

Čekáme na vlak u mostu přes jezero u malé osady Moospass (Losí průsmyk) nedaleko přístavu Seward, kudy kromě silnice vede též železnice. Na přilehlém jezeře přistávají také hydroplány s turisty, kteří se rozhodli prohlédnout si aljašskou divočinu z výšky, podobně jako oreli bělohlavý, národní pták USA. Vlak se pomalu blíží, jeho rychlost nepřesahuje 60 km/h, především proto, aby si cestující mohli dosyta vychutnat tu krásu kolem. Slyšíme v dálce houkání a dunění lokomotivy a již se z ohybu vynořuje předek vlaku. Levé přední světlo bliká, zvon na lokomotivě bimbavě klímá, vlak přejíždí přes most. Natáčíme a fotografujeme, trochu zkrhli zimou, větrem a deštěm, který v této části Aljašky převládá, ale nadšení ze zážitku, jaký se neopakuje.

Pak nasedáme do automobilu a po souběžné silnici uháníme do městečka Portage, kde



Z oken vyhlídkového vlaku lze pohodlně sledovat okolní krásy divoké aljašské krajiny.



Díky vyhlídkovým vagonům si mohou cestující dosyta vychutnat krásy aljašské přírody.

bude vlak zastavovat. Jsme rychlejší než vlak a tak máme možnost si před jeho příjezdem prohlédnout místní nádraží se dvěma kolejemi, dále ovládanými výhybkami a návštěvníky, na nichž svítí dvě červená světla pod sebou. Pak se jedno červené světlo mění v zelené, což je znamení, že vlak má povolen vjezd do stanice. Druhé červené světlo upozorňuje strojvedoucího, že ve stanici zastaví. A opět ten užasný pohled na příjezdící vlak.

Část cestujících vystupuje do čekajících autobusů, které je odveze do letoviska Whittier, kde mohou pozorovat losy a medvědy ve volné přírodě, vyjet si lanovkou na přilehlou horu nebo navštívit zdejší údolní ledovce. Vlak mezitím odjíždí směrem do Anchorage, houká před přejezdem a zezadu nám mává červeným světlem návštěvník – mladá žena, průvodkyně vlaku. **Miroslav Čáslavský**



Turisté, kteří strávili týden v Národním parku Denali, nastupují do zvláštního vlaku McKinley Explorer, který je aljašskou přírodou zaveze na letiště v Anchorage.

## Ze starých archivů aneb železničářští stěžovatelé

Železničáři jsou národ, který své povolání miluje jako málokdo, snad to platí i v dnešní době. Svědčí o tom mimo jiné také zažloutlé stránky archivních spisů, které zachovaly pro pamětníky události, na které tehdejší železničáři ve snaze o nápravu upozorňovali. Zalistujme tedy v párdopisech, které svého času přicházely na odbor železniční kontroly.

Pro úvod na „rozechřátí“ jedno Oznámení o závadách. Tehdejší členka vlakové četky z Českého Těšína v něm píše: „**Důrazně žádám uklízečky, aby seděly nápis ve vlaku – Kdo to přečte, je ... (velice neslušné slovo). Tento nápis mě velice rozcíljuje, jelikož vždy, když jdu kolem, tak si ho přečtu. Já přece nejsem ... (velice neslušné slovo).**“

Takže tolik na úvod tohoto povídání o někdejších (a snad i dnešních) železničářích. A co dál museli řešit úředníci na tehdejších odděleních kontroly?

V dopise, adresovaném v roce 1999 na tehdejší KPT Litoměřice, psatel – někdejší železničář – nejprve ve velmi rozsáhlém úvodu „otrocky“ vysvětluje, co znamenají návěsti, jaké typy vlaků jezdily na tehdejších spojích a jaké to je, když do oka vletí „hranaté saze z traktoru, které se tak nesnadno rozpouštěly v mém oku, mnohem nesnadněji a bolestivěji, než saze z dnes už neobyčejných parních lokomotiv“.

Také neukázněným cestujícím a kuřákům věnoval v úvodu svého dopisu psatel pár slov: „**Pánům a paním průvodcím přeji ukázněné cestující, kteří nejenže budou mít platnou jízdenku, ale nebudou zdržovat na zastávkách přebíháním od jednoho vagonu ke druhému a nemajíce děti nebudou obsazovat vagon pro cestující (matky) na děti a zásadně nebudou v nádražních prostorách ve vozech krom oddílů v rychlících vyhrazených těm blbcům, hlupákům, omezeným, pitomcům, bloudům, idiotům a nerozumným lidem vůbec, toužících po rakovině všeho druhu, to jest kuřákům. Vždyť ohrožují nejen sebe, ale i nás, moudré, rozumné, předvídaté, vzdělané a ohleduplné cestující, tj. nekuřáky.**“

Po tomto zdoluhavém a poučujícím úvodu přistupuje psatel (alespoň podle svých slov) k vlastnímu účelu svého dopisu. Zase ovšem dlouhou, předlouhou otklíkou. Popisuje nejprve

svoji jízdu, při níž si „ve výdejné 3329513 za hotovost 215 Kčs koupil jízdenku z Brna do Staré Lubovně na východním Slovensku se slevou 50 %, na niž jsem předložil průkazku na zlevněné jízdné pro důchodce z neomezenou platností, opatřené mojí barevnou fotografií 35x45 mm a rodným číslem 320919/461. Přílohou této průkazky je potvrzení o pobírání důchodu 4792 Kčs měsíčně, přerazivší nalepenou známkou v hodnotě 2 Kčs fialové barvy, zobrazující gotický katolický chrám v Ústí nad Labem,“ atd., atd., atd., atd...

Po dalších kritických výlevech na adresu ČSD se psatel zmiňuje o vlakovém neštěstí v Anglii („Dobře jim tak, zbohatlíkům! Je to boží trest za jejich tvrdost a necitelnost k chudým, nezaměstnaným, bezdomovcům a běžencům.“). Následuje podrobný výčet tragických nehod na síti ČSD za posledních padesát



Ilustrační snímek autor textu.

let, návrh podrobného systému integrované dopravy ve všech krajích republiky a návrh, jak upravit nesvitící baterku vložením tenké lepenky mezi žárovíčku a plochou baterky.

Svůj vyčerpávající dopis končí pozdravem: „**Přeji mnoho úspěchů v odpovědné práci pracovníků dopravy, ze srdce, poněvadž sám jsem byl kdysi také jedním z nich. Se skautským pozdravem Buď připraven,**“ Martin Š., Brno, Lieberzeitova 18a.

Pokud laskavý čtenář dočetl toto povídání až sem, klobouk dolů! Dokážete si však představit úředníka, který měl tento dopis přečíst celý, a pochopit, o co v něm jde, a navíc ještě napsat uspokojivou odpověď? Já tedy ne. **-čas-**

## Posun trhnutím – maturita posunovače

Nevím, zdali ještě v dnešních předpisech je tato „disciplína“ z oblasti posunu řešena, spíše bych odhadnul, že ne a pokud ano, asi se již tento způsob posunu příliš nepoužívá. Ale pro zavzpomínání se tento návrat do historie hodí.

O co tedy při posunu trhnutím šlo? Posunovací lokomotiva s vozem se rozjela, posunovač s vyvšovací sochorem, zaklíněným mezi šroubovku a hák, stál na stupátku lokomotivy. Před výhybkou lokomotiva prudce zbrzdila, šroubovka povolila a posunovač sochorem vůz vyvšil. Pak lokomotiva prudce zrychlila, přešla

přes výhybku, kterou druhý posunovač bleskurychle otočil (tento posun šlo provádět pouze u ručně stavěných výměn) a rozjetý vůz směřoval stvrtačností na určenou, zpravidla kusou kolej.

Tento způsob posunu vyžadoval maximální souhru mezi strojvedoucím a vlakovou četou, někdy se stávalo, že vůz nedostal potřebnou rychlost, pak ho museli posunovači dotlačit, či objet s lokomotivou a zatlačit ho s její pomocí. V každém případě však posun trhnutím byl jakousi „maturitou“ posunovače. **-čas-**

## Vzpomínka na Karla

Karel byl chlap jako hora. Měřil dobré dva metry a postavu měl opravdu úctyhodnou – na rozdíl třeba ode mne, který při stejné výšce váží ubohých osmdesát kilo. Ta postava báječně sedla do železničářské uniformy, takže když se objevil u vlaku, všechny cestující obklopila jakási jistota, že jejich vlak je v naprostém bezpečí, že pojedje včas a vyhne se všem mimořádnostem. Vzpomínám si při té příležitosti na jednu drobnou příhodu, kdy Karel byl u mě v zácivku v době, kdy naši stanicí projížděl zvláštní vlak na oslavu stého výročí tratě Olomouc – Křm. Tehdy bylo zvykem podat hlášení (podobně jako na vojně) na vlaku přítomnému náčelníkovi Provozního oddílu (bylo to v roce 1972). Ve službě jsem byl sice oficiálně já, jenže pro můj tehdejší hlasový handicap mě při tomto hlášení úspěšně zastoupil právě Karel. Jeho zvučné, hlasité a srozumitelné hlášení slyšeli nejen všichni cestující ve vlaku, ale snad i signalisté na přilehlých stavědlech na zhlaví stanice. Náčelník PO byl tehdy navýsost spokojen. Po absolutorii (velké dopravní zkoušce) na jednokolejné trati zde Karel pár měsíců získával zkušenosti, pak byl převelen na hlavní tah a poté do uzlové železniční stanice Přerov. A to už bylo něco, vždyť Přerov tehdy patřil (a stále ještě patří) k nejzatiženějším stanicím v síti tehdejších ČSD.

Karel dojížděl do dvacet kilometrů vzdáleného Přerova ze svého bydlíště v Olomouci a jednou se mu stala následující příhoda. Když po noční směně usedl do osobního vlaku, který ho měl odvézt do Olomouce, téměř pravidelně se stávalo, že hned při usnutí do vlaku usnul. Olomoucí pak projel, aniž by se probudil a teprve v konečné stanici vlaku – v Zábřehu na Moravě, ho průvodčí probudil. Karel tedy přesednul do vlaku zpět do Olomouce, jenže – probudil se zase až v Přerově. Vsedl tedy opět do proti-

dráží inspekce. A protože se opravdu vyznal, soudil spravedlivě a nedal se jen tak „opít rohlíkem“.

Po odchodu do důchodu se věnoval dále svému ornitologickému koníčku či zahradě a stýkal se i se svými bývalými spolupracovníky. Osud mu bohužel nedopřál dlouhého věku. Jen pár let po odchodu do důchodu na něj zaútočila zrádná a krutá nemoc, která ho, navzdory jeho síle a bojovnosti, nakonec přemohla. Dnes se Karel těší ze svých milovaných ptáčků již na onom světě a určitě si tam také připomíná ony časy, kdy sloužil na železnici, tehdy ještě polo-vojenské organizaci, na niž však bylo radost pracovat.

**-čas-**



Svoji železničářskou kariéru zahájil Karel v železniční stanici Domašov nad Bystřicí.

# Nádraží v Dubí ožívá, manželé Našincovi v něm budují malé železniční muzeum

Původně měli manželé Našincovi na nádraží v Dubí v patře pronajatý byt, nakonec si ho před necelými dvěma lety koupili i s celým nádražím. A teď v něm budují malé muzeum. „Toto je bývalá a snad i budoucí čekárna,“ říká na úvod prohlídky „kastelánka“ Ladislava Našincová, která zaskočila za nemocného manžela Karla, jinak výpravního železniční stanice Teplice v Čechách. „Věděli jsme, že v čekárně u stropu je houba dřevomorka, kupovali jsme to s tím, že se to bude muset vyškábat a vyčistit, ale netušili jsme, že to bude tak rozsáhlé,“ dodává. Vyměnit nakonec museli i napadené okno. „Protože je objekt památkově chráněn, nechali jsme vyrobit věrnou kopii okna původního.“

Až bude místnost stavebně dokončena, plánují tady manželé Našincovi zřídit historickou čekárnu. „Mělo by tady být něco z historie nádraží tratě, informační panely, a také tady chceme obnovit staré lavice – původem z Bohosudova – jejichž zbytky jsou pod okénem.“



Ladislava Našincová.

kem. Jedná se snad o původní lavice z ÚTD (Ústecko-teplická dráha). Objevíli jsme je náhodou u jednoho výpravního, který se zmínil, že je má na zahradě pod plachtou a že je hodlá spálit. Zkusíme, zda se najde někdo, kdo je dá dohromady,“ vypráví dále Ladislava Našincová s dovětkem, že čekárna by měla sloužit i poté jako čekárna, byť je nyní v soukromých rukách. „Když budeme doma, tak určitě v čekárně zatopíme a čekárnu otevřeme,“ říká s úsměvem.

A to už vstupujeme do další části přízemí. „Tady už máme dvě hotové místnosti,“ vybírá Ladislava Našincová ke vstupu do přednostenské a dopravní kanceláře, obě místnosti už byly veřejnosti (příležitostně) zpřístupněny. „Letos v létě jsme tady dělali výstavu fotek (Výstava fotografií železniční tratě Most – Moldava v Krušných horách proběhla 29. a 30. července 2017 v prostorách železniční stanice Dubí), byli tady i novináři. Ale když někdo přijde až nyní, tak ho samozřejmě dovnitř pustíme,“ usmívá se. „Ale našťástě teď moc lidí neochodí, protože je výluka.“ A výluka, která měla původně skončit ke změně grafikonu, nakonec

byla prodloužena až do 31. října 2018. „To je informace stará zhruba měsíc. Chtěli to otevřít, ale prý zjistili, že se oprava nepovedla. Takže Zraloci“ (motorové vozy řady 844) sem ani příští rok jezdit nakonec nebudou. A tím pádem sem moc lidí nezavítá, protože většina z cestujících chce jet nahoru, a tak v Oseku město přestoupí na autobus, který do Dubí nezajíždí. Je to určitě škoda. Takže na Vánoce ani žádnou akci nechystáme: je tu zima, topení nejde a řemeslníci nejsou,“ krčí Ladislava Našincová rameny.

## Výluka pokračuje!

Výlukový jízdní řád platný původně od 1. dubna 2017 do odvolání platí až do 31. října 2018. Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., informuje, že v době od 10. prosince 2017 nepřetržitě až do 31. října 2018 pokračuje z důvodu nesjízdnosti tratě výluka v úseku Mikulov v Krušných horách – Moldava v Krušných horách na trati 135 Most – Moldava v Krušných horách. České dráhy tak i nadále musí na vlaky Os 26800, Os 26801, Os 26802, Os 26803, Os 26804, Os 26805, Os 26806, Os 26807 nasadit autobusy. Náhradní autobusovou dopravou nebudou i nadále obsluhovány zastávky Středná v Krušných horách a Dubí (přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla je vyloučena), vlaky 26850 a 26851 budou v celé trase (Ústí nad Labem – Moldava v Krušných horách) zrušeny bez náhrady. Připomínáme, že výluka na trati 135 probíhá nepřetržitě už od 1. dubna 2017.

Vstupujeme do přednostenské kanceláře. „Tehle byla první místnost, do které jsme se s manželem pustili. Je to jakási naše romantická představa, jak to tady asi mohlo vypadat v první půlce minulého století. Snažili jsme se ze všech různých míst shromáždit nábytek a obrázky, aby to mělo aspoň trochu atmosféru kanceláře pana přednosty. Na zdech visí historické fotky z tratě, máme tady na zdi pověšený i obrázek s bývalou přednostkou, paní Matouškovou, ta nám to tady hlídá. Matouškoví tady bydleli v sedmdesátých letech a manželovi rodiče se s nimi kamarádili. A máme tady i trezor, zatím neotevřený.“

Druhou z dokončených místností je dopravní kancelář. „Když jsme sem s manželem před třinácti lety přišli, tak tu byla ještě výpravní (dirigující dispečer) a potom, když výpravní stáhli do Louky u Litvínova, už jenom signalista. Takže, co víme, tady byla



Nejnovější příspěvkem do sbírky Ladislavy a Karla Našincových je telegraf.

elektromechanika. Ale v polovině osmdesátých let, kdy se tady dělala renovace, sem byl namontovaný TEST, který byl demontován zhruba dva tři roky zpátky – a pak už tady nebylo vůbec nic. Když se vloni dělala modernizace tratě přes Chříbskou, tak jsme získali oba tyto řídicí přístroje a máme to už – i díky šikovnému kamarádovi zabezpečákovi – částečně zprovozněné.“

Ladislava Našincová mi hned ukazuje, jak zabezpečovací zařízení funguje, ač povoláním není železničářka. „Ale srdcem jsem ajznpnohák,“ neopomenie úsměvem zdůraznit. „Takže teď máme postaveno pro jezd, jelikož ale bohužel tady žádné vlaky momentálně nejíždí, tak se to dá zase takhle zrušit. Stejně není závislost,“ konstatuje s tím, že smyslem oživení/zprovoznění přístroje bylo především zájemcům ukázat, jak toto zařízení fungovalo.

Nejnovější příspěvkem do sbírky Ladislavy a Karla Našincových je telegraf, který nedávno obohatil dopravní kancelář. „A tím prohlídka



Řídicí přístroj získali manželé Našincovi z Chříbské, kde v minulém roce probíhala modernizace.

## Návěstníci, třaskavky, karbidové lampy a kožich, aneb trocha nostalgie nikoho nezabije

Vůz Zt 23003 (na snímku dnes již v běžném provozu neuvídíte. Snad jen někde v železničním muzeu. Ve své době (mezi čtyřicátými a sedmdesátými lety 20. století) to byl typický nákladní vagon, sloužící pro přepravu obilí a podobných substrátů, které nesměly zvlhnout. Zajímavá a vzpomínky vzbuzující je na tomto voze zvýšená brzdská budka. Pokud byl tento vůz zařazen na konci vlaku, v budce sedával průvodčí nákladního vlaku – návěstník, který měl za úkol pozorovat trať dozadu (proto byla budka tak vyvýšená) a v případě nemožného dorozumění při zastavení vlaku na trati umístit na koleje třaskavky. Ty měly v případě, že by byl vypraven „vlak jedoucí podle rozhledu“ (jsou ještě vůbec dnes v předpisech ustanovení o nemožném dorozumění?) upozornit strojvedoucího, který na ně najel, svým výbuchem, že musí okamžitě zastavit vlak. Třaskavky se dnes již nepoužívají, „vymřely“ stejně jako profese průvodčího – návěstníka.

Návěstník měl ale i jiné povinnosti. Napří-

klad zabrzdit poslední vůz při zastavení ve stanici, případně ho podložit zarážkou, v noci „vyblendovat“ jedno zadní červené světlo, aby neevokovalo následnému vlaku návště „stůj“ (ani to již asi v dnešních předpisech není) a hlásit výpravnímu, že vlak dojel celý. Kromě toho se samozřejmě účastnil i posunu ve stanici.

Návěstník neměl lehký život. V krutých mrazech ho před zimou chránil vyfásovaný teplý kožich, v letních vedrech to však na budce nebyla také žádná selanka. A kromě toho ono poskakování vozu na stycích kolejnic (dnes již v převážně většině svařených v jeden nekočecný pás) mohlo z člověka „vytřást duši“.

Dobře si vzpomínám na dobu, kdy podobné vozy jezdily na vřících, kdy se návěstníci se smrdutými karbidovými lampami chodili ohřát do dopravní kanceláře a kdy také čistili zakoupené komínky v petrolejových lampách návěstních svítilen.

Dnes je to všechno již jen připomínka dávné historie. Jak to všechno rychle uteklo! –čas–



## Ze zápisníku bezpečáka Zima a sněhuláci

Zima je bezpečákov rāj. Klouže to, sněží a chumelí, zlomených noh a naražených zad přibývá. Mezi obvyklými popisy úrazového děje se objevují občas i drobné pikantnosti – jako „blafnul mi kabát od kamen a spálil mě“, „upadl jsem na ledu a strhnul kolegu“ nebo lakonické „upadl jsem na zadek z výšky a bo-lelo to“. Mezi zajímavostmi, které jsem psala kdysi do Knihy úrazů, byl i pád rampouchu na hlavu a jízda shozem na uhlí.

K tradicím tohoto období patří zkrátka dny a noci venku, lomy kolejnic, zamrzlé výhybky, ohýnky, fagule, rukavice a časy teplých čajů. Všechny ty zimní pohotovosti, vy jako sněhuláci – s koštětem a škrabkou, v počasí, kam by psa nevyhnal, nevytopené místnosti, pára u úst, ledové nohy a omrzlé konečky prstů, vítr pod kabátem – strastí a radostí, které se mohou zažít jen „na dráze“, a které každý rok zvládnete nakonec na jedničku, za což vám patří obdiv a dík.

Proto, moji milí a vážení nádražáci – kolegy-ně a kolegyně, dbejte své osobní bezpečnosti, držte se dál od střech, zamrzlých kaluží a ojíněných pračů. Přejeme vám, abyste byli každý den co nejdéle u kamen, ale „neblafli“ od nich, aby sněžilo jen na sjezdovkách, v kolejích bylo jaro a hlavně, mějte se rádi nejen mezi sebou, ale mějte rádi především sami sebe. Pokud tohle zvládnete, bude nejen méně úrazů, ale i tak nějak lépe všeobecně.

To, a ještě víc vám přeje Dana Žáková a vaše oddělení BOZP OSŽ – U

P. S. Už se těšíme na jaro, až vás zase uvidíme na našich školeních pro inspektory BOZP. Zatím nám klidně volejte, třeba každý den. Rádi vás uslyšíme a pomůžeme vám vyřešit vaše problémy z oblasti BOZP nebo se přijdeme podívat, jaká je u vás zima.

## Test pro začínající železničáře

Na dráze v současné době začíná být nouze o odborníky v mnoha profesích, strojvedoucími počínaje, přes výpravní, vlakové čety, opraváře kolejových vozidel, servisní techniky sdělovacího a zabezpečovacího zařízení až třeba po zaměstnance údržby tratí. Jak z této bryndy ven? Odpověď se snaží najít i nový dotazník, vydaný na žádost Českých drah a SŽDC samotným ministerstvem dopravy. Z dotazníku pro budoucí nové železničáře vybíráme následující otázky:

1) Odkud hrozí pro strojvedoucího největší nebezpečí?

- a) z červeného světla na návěstidle
- b) z červených světel na železničních přejezdech
- c) z opileho člověka na kolejích

2) Proč výpravní v některých stanicích nosí s sebou k vlaku zelený kříž v bílém kruhovém poli na násadě?

- a) je to plácačka na odhánění hmyzu
- b) je to návěstní pomůcka – výpravka na výpravu vlaků
- c) je to muzejní exponát

3) K čemu slouží vlakvedoucímu přenosný osobní počítač (POP)?

- a) nejčastěji k prodeji jízdenek
- b) aby si mohl krátit dlouhou chvíli hraním počítačových her
- c) jako obranná pomůcka při napadení vlakvedoucího oplym cestujícími

4) Co je nejdůležitější při opravě lokomotivy v dílně?

- a) dát si pozor, aby opraváři něco nespadlo na hlavu ze střechy lokomotivy
- b) při kontrole lokomotivy v prohlížečím kanále dávat pozor na potkany
- c) dbát na to, aby po opravě byly na lokomotivu namontovány zpět všechny součástky

5) Co je nezbytné při pochůzce návěstního technika v kolejišti?

- a) nosit oranžovou výstražnou vestu
- b) mít kvalitně namasírované nohy, aby vydržely chůzi po šterkovém loži
- c) nezapomenout si doma svačinu

6) Na co mají traťoví dělníci vidle?

- a) na přehazování usušené trávy v okolí tratě
- b) na úpravu šterkového lože v kolejišti
- c) na obranu proti rozzuřeným sprejerům

Při vyhodnocování dotazníku, který vyplňovali adepti, zajímavější se o práci na železnici, bylo zjištěno, že více než 80 % zájemců nezná základní železniční názvosloví. Ministerstvo dopravy proto rozhodlo, že bude iniciovat znovuo- obnovení železničních škol a učilišť, aby noví zaměstnanci železnic si nepletli výpravku s plácačkou, návěstidlo nepovažovali za sloup elektrického vedení, POP nepovažovali za ruského duchovního, nedomnívali se, že na lokomotivě je nezbytný volant, aby si oranžovou vestu nepletli s maskamim úborem, a především, aby věděli, co je to vlak, neboť valná část z uchazečů se domnívala, že vlaky jezdí po silnici.

P. S.: Pevně věříme, že pravověrní železničáři se nedali zmást záłudnými „chytáky“ a odpovídali na všechny otázky správně. –čas–



Vybavením navozuje přednostenská kancelář atmosféru první půlky minulého století.

## Mikuláši ve vlaku

Za protektorátu, kdy se přes chmurnou válečnou dobu – i když v mnohem prostší podobě – dodržovali a slavivali Mikuláš a Štědrý den s následnými svátky, se obřadu nadílky na večer 5. prosince ujímali takřka výlučně rodiče či blízcí příbuzní včetně starších sourozenců. Jen výjimečně se pro tuto chvíli najímali cizí ochotníci, jakých dnes již dlouhá léta bývá každoročně jen v Praze snad na tisíce a kteří mezi sebou mnohdy svádějí i urputné šarvátky o teritorium. Někdy tak drsně, že lze hovořit i o „válkách Mikulášů“.

Nicméně i tehdy se výjimečně střetly dvě tříčlenné partičky v příslušném přestrojení, jak jsem to před asi 72 roky náhodně zažil právě na Mikuláše při jízdě motorovým vlakem ze Strakonice do Blatné. Při zpáteční kodrcavé cestě vlakem z návštěvy u známých jsme se starší sestrou byli z vzrušivé výměny dojmů z (na dnešní poměry velmi skromné) nadílky vyrušení hlasitými výkřiky.

„Hele, kam s tou nacpanou nůš, dyť vám málem padá ven, že byste se rozdělili s chudými kamarády,“ zněla drzá výzva trojice Mikuláše, anděla a čerta, adresovaná jejich podobně oděným třem protějšky s docela záviděníhodným nákladem proviantu. „Neblázněte, to je objednáno pro rodinu mlynáře,“ bránil majetek čert, vyzbrojený docela opravdovými vidlemi. „Sytý hladovému nevěří,“

postěžoval si anděl s prázdnou nůš a podporován svým Mikulášem i čertem se docela v rozporu s nebeskou morálkou začal sápat na lákavou nadílku. Boj o laskominy, poslané zřejmě zámožnou rodinou ze Strakonice početným rato- lestem ze mlyna u Blatné, hrozil skončit vítězstvím nemajetných útočníků, kteří nešetřili mikulášskou berlou ani dalšími silovými prostředky, aby se zmocnili provokujících dáreků.

„Co se to tu děje, odkud se pereme ve vlaku a ještě v den svatého Mikuláše,“ vyrušil obě partičky z litého boje panprůvodčí. A udy- chané rozpačité soupeře vyzval k předložení jízdenek. S neskrývaným potěšením pak konstatoval, že Mikuláš z útočící trojice postrádá lístek, což rozhodl příslušnou pokoutou. „Ale já nemám peníze, asi jsem je ztratil,“ koktal mladík s notně pochroumanou mitrou na hlavě.

A když ani jeho anděl s čertem nebyli s to složit se dohromady na pokutu, probudilo se ve druhé, předtím napadené trojici nutkání uká- zat charakter a ústy Mikuláše se nablíkla, že „to zatáhne ze svého“. A tak se i stalo a poté i do- šlo k rychlému usmíření obou mikulášských part.

Při příjezdu do Blatné jsem užíval pod sedad- lem zakutálená dvě pěkná jablíčka, jež jsem nenápadně schoval do kapsy a tak jsme i my se sestrou dostali svou „nečekanou nadílku“.

Jan Hála

# S úsměvem se stárne líp - aneb Silvestr 2017



„To je k vzteku, Marie, sousedi jedou letos zase na Maltu...“

Do plného kupé ve vlaku vstoupí muž a ptá se: „Nebylo by tu místočko? Já jedu zrovna z nemocnice.“

Jedna paní ho ochotně pustí a ptá se. „A co vám bylo?“  
„Mně nic. Byl jsem tam navštívit švagra.“

Vyjde výpravec na peron a sděluje čekajícím cestujícím: „Mám pro vás dvě zprávy, dobrou a špatnou. Ta dobrá je, že vlak v 7.10 přijede přesně. Ta špatná: ode dneška v této stanici nestaví!“

Na nádraží posedává smutný chlap. Přisedne si k němu starší paní a soucitně se ptá: „Co se vám stalo?“

„Ale, ujel mi vlak.“  
„No tak si to tak neberte,“ utěšuje ho paní, „určitě chytíte další.“  
„Ale já jsem strojevodoucí!“



„To jsem netušil, že podstatou právního státu je to, že budu každou chvíli potřebovat advokáta!“

Vlak jede krajinou a náhle zastaví. „Co se děje?“ ptají se cestující.  
„Na kolejích stojí kráva,“ zní odpověď průvodčího.

Odehnali tedy krávu a jelí dál. Za chvíli však vlak stojí znovu. A opět kráva! Když se to opakovalo ještě nejméně pětkrát, ptá se jeden z pasažérů: „Propána, to se tu potuluje tolik krav?“

„Ani ne,“ říká strojevodoucí, „to je pořád ta samá. Už jsme ji zase dohnali.“

Stařenka přijde k pokladně: „Jeden lístek, prosím.“

„A kam ho chcete, babi?“  
„Přece sem, do ruky.“  
„A kam jedete?“  
„Na svatbu.“  
„A kde bude ta svatba?“  
„Když bude hezky, tak venku, když škaředě, tak uvnitř.“



„To je nákej Váňa, každou chvíli tady blbne...!“

Ve zprávách říkali, že každý, kdo vyrazí na cesty v tomto počasí, by měl mít s sebou řetězy, lopatu, deku, rozmrazovač, tažné lano, baterku, hever a náhradní kolo. No, vypadal jsem ráno ve vlaku jako debil!

„To je hotový ráj!“ pochvaluje si matka přírodu na výletě za městem.  
„To je pravda,“ přizvukuje synek, „tamhle v křoví jsem zahlídnul Adama s Evou!“

Do přeplněného vlaku vstoupí mladá dáma a poprosí nejbližšího mladíka, zda by jí pustil sednout, protože je v jiném stavu. Ten se na ni podívá a zakrouží nevěřící hlavou: „Vy, že jste v jiném stavu? A jak dlouho, vždyť to není na vás vůbec vidět?“  
Ona: „Asi půl hodiny, ještě teď se mi z toho klepou nohy...“

Průvodčí ve vlaku: „Pane, ale vy máte lístky do Prahy a my jedeme do Brna!“  
„A ví vůbec strojevodce, že jede špatným směrem?“



„Pane, vy musíte mít dvě místenky!“

Tři si povídají, co udělají s vánočními odměnami.

První říká: „Pracuji v německé bance, z vánočních odměn si koupím auto a za zbytek pojedu na dovolenou.“

Druhý povídá: „Pracuji v Daimler Chrysler, za vánoční odměny si nechám vybudovat bazén a za zbytek pojedu na cestu kolem světa.“

Třetí povídá: „Já pracuji u dráhy a za vánoční odměny si koupím svetr.“ Ostatní se ho ptají: „A co zbytek?“  
„Na zbytek mi přidají rodiče...“

Stařenka povídá svému dospělému synovi: „Že se ti chce cestovat do ciziny, ještě tam někde chytneš ten adidas!“

Jakej je rozdíl mezi švýcarským, francouzským a českým důchodcem?

Švýcarský vstane v 9 hodin, dá si trochu sýra, zapije sklenkou mléka a jde do parku krmit ptáčky.

Francouzský vstane v 10 hodin, dá si trochu kuřečích masíček, zapije to sklenkou vína a jde do parku hrát pétanques.

A český vstane v 6 hodin, sní nějaké švýcarské prášky, zapije je sklenkou vody, vezme si francouzské hole a jde makat...  
Správce hotelu Skalka vítá pana Nováka: „Uděláme všechno, abyste se zde cítil jako doma!“  
„Proboha, já myslel, že si sem jedu odpočinout!“



„Můžu si u vás přes Silvestra uložit manžela?“

Manžel se vrátí hladový domů, otevře ledničku a tam nahý chlap.

„Kdo jsi?“  
„Franta.“  
„A co tu děláš?“  
„Jím klobásu.“

Manžel se tím pochlubí v práci a kolega mu říká: „Ty jsi ale blbec – to byl milenec a měl jsi mu rozbít hubu!“

Manžel se vrátí domů, otevře ledničku a tam zase chlap.

„Kdo jsi?“  
„Lojza.“  
„A co tu děláš?“  
„Jím klobásu.“  
„Tak poslyš, až uvidíš Frantu, vyříd mu, že mu rozbiju hubu!“

Tak jsem slyšel, že ses oženil. „No jo, už mě nebavilo vyseďávat po hospodách.“

„No a co teď?“  
„Teď už mě to zase baví.“



„Copak, taky jsi přišel o koryto?“

Vyprávějí si dva muži ve vlaku lechtivé historky, kdo, kdy, co, s kterou, a když už tak měli probrané téměř všechny varianty, jeden z nich povídá: „Pepo a co my dva bychom vlastně byli, kdybych já spal s tvoji starou? Svagři? Zeti? Příbuzní?“

Ten druhý se zamyslí, chvíli mlčí, a pak povídá: „Byli bychom si kvít!“

U soudu: „Proč jste tu peněženku neodevzdal na policii? Vždyť jste viděl, že není vaše!“

Obžalovaný: „Ano, ctihodnosti, peněženka moje nebyla, ale připadlo mi, že ty tisícikoruny znám.“

Povzdychl si strojevodoucí Kotlík: „Můj táta jezdil na páru, já jezdím na elektřinu a doufám, že můj kluk se dočká toho, že bude jezdit i na čas.“

Přijde navštívit kamarád kamaráda do nemocnice a ptá se: „To tě přejel tank, nebo co, že seš tak zřízenej?“

„Nejdřív mě přejelo auto a pak jsem ještě spadl pod koně.“

„No, prosím tě, a co bylo dál?“

„Pak mě přejela tramvaj, po ní lokomotiva a pak mě mlátila labuť.“

„Proboha, a co bylo dál?“

„Dál už nic, pak už ten pitomej kolotoč někdo vypnul.“

Přijde zaměstnanec za ředitelem: „Žádám vás o výrazné zvýšení platu. Jsem zde už pátý rok a pracuji za tři lidi.“

„Rekněte mi, za které, a já je s radostí propustím!“

Na stavbě: „Šéfe, zlomila se mi lopata!“  
„Tak se opřij na míchačku!“

Svěřuje se chlapík v hospodě: „Žena mi utekla s mým nejlepším přítelem.“

„Ale vždyť Franta nikdy nebyl tvůj nejlepší přítel...“

„Ale teď už je!“

Na nádraží se vytahuje chlap atraktivní čemovláscem: „Znám člověka, který dokáže jednou rukou pohnout celým vlakem.“

„A čím se živi, když je teda takový silák?“  
„Chytně se kráska.“  
„Je to strojevodoucí.“

Léto, břeh řeky a na něm se opalují čtyři kamarádi ve věku 20, 30, 40 a 50 let. Na druhou stranu řeky právě dorazily čtyři nádherné ženy.

První se ozve dvacetiletý: „Kluci poplavme za nimi.“

Třicetiletý říká: „No mohli bychom.“

Čtyřicetiletý na to: „Počkáme až připlavou.“

Padesátiletý se podívá na druhý břeh a říká: „Už plavou, utečme!“

## Na Silvestra pro zasmání, po Silvestru k poučení

(výroky moudrých)

Rozumbrada je jako eunuch – ví přesně jak na to, ale přitom to nedokáže.  
(Sapfó z Lesbu, kolem 600 př. n. l., Řecko – básnířka).

Jinoch se stává mužem, když obejde kaluž, místo aby ji přskočil.  
(Platón, 427 – 437 př. n. l., Řecko – filozof).

Rozum je jediný dar, který příroda patrně rozdělila spravedlivě, protože nikdo si nestěžuje, že ho má málo.  
(Michel de Montaigne, 1533 – 1592, Francie – spisovatel, filozof).

Žena je jako lilie: jemný muž se jí neodvážá dotknout, ale přijde osel a sežere ji.  
(François de La Rochefoucauld, 1613 – 1680, Francie – epigramatik).

Pesk člověku vzhlíží, kočka ho přehlídá a prase ho považuje za rovnocenného partnera.  
(Winston Churchill, 1874 – 1965, Anglie – státník).

Vrána vráně oko nevyklovne, ale je ráda, když to za ni udělá někdo jiný.  
(Maryla Wolska, 1873 – 1930, Polsko – básnířka).

Nedalo se poznat, zda její úbor byl zvolen pro operu či pro operaci.  
(Irvin Shrewsbury Cobb, 1876 – 1944, USA – spisovatel, novinář).

Utěšuje mě, že boháč není nikým jiným, než chudákem s penězi.  
(William Claude Fields, 1880 – 1946, USA – komik).

Stárnutí je něco nádherného – jsem zvědavý na každý následující rok.  
(Alfred Döblin, 1878 – 1957, Německo – spisovatel, lékař).

Parlamentarismus je kasárenská ubytovna politické prostituce.  
(Karl Kraus, 1874 – 1936, Rakousko – kritik, satirik).

Hněv žen je jako déšť v lese – padá dvakrát.  
(Victor Hugo, 1802 – 1885, Francie – spisovatel, dramatik).

Hlava je jako padák – je k něčemu dobrá jen tehdy, když je otevřená.  
(Sacha Guitry, 1885 – 1957, Francie – herec, režisér).

Vino, ženy, zpěv; s tím je konec, kamarádi. Místo toho mám teď bylinkové čaje, doktory a televizi.

(Vladimír Renčín, 1941 – 2017, České země – malíř, karikaturista).  
–čas–



„... to víte, přijmout konec ve funkci bývá vždycky těžké!“



„... na tyhle pozor, pane řediteli, to je školní mafie...“

Autor kreslených vtipů: Antonín Klech