NEDRÁŽNÍ
OBZOR
12
PROSINEC
2019
Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů na www.osz.org

- Rozhovor na téma „trilex" str. 2
- Zápisník M. Novotného str. 3
- Vedení NeRV informuje str. 4
- Změna ve vedení NeRV str. 5
- O zdraví... str. 6
- Tip na výlet str. 7
- Silvestroviny str. 10
- Sport – Šipky str. 12
- Blahopřejeme str. 12

Vážené kolegyně, vážení kolegové a milí čtenáři Nedrážního magazínu Obzor,

rok se s rokem sešel a máme tu opět adventní čas, tolik očekávané Vánoce a s tím spojený konec roku 2019.

Byl rok 2019 úspěšný? Tuto otázku si každý z nás zodpoví sám podle svého uvážení. Přesto si dovolím poznamenat, že na rekapitulaci doby minulé je ještě čas.

Nyní nám nastal čas adventu, který je prodchnut nejen vůní jehličí, purpury, ale i zvláštní atmosférou, plnou porozumění, lásky a rozjímání. Je to čas setkávání se s přáteli, kolegy, a proto si jej nenechme zkazit hádkami, zbytečným shonem a neporozuměním. Naučme se vzájemně tolerovat, pochopit a respektovat. Naopak v situacích, které sami nedokážeme zvládnout, si říci o pomoc.

Radujme se z příjemně prožitých chvil, které jsou pro nás malým zázrakem a kořením života. Čerpejme z těchto okamžiků maximum energie, radosti, porozumění a lásky.

Vážení kolegové, vážené kolegyně, milí čtenáři, dovolte mi touto cestou poděkovat dopisovatelům za jejich příspěvky do tohoto internetového měsíčníku a poděkovat i redakci magazínu Nedrážní Obzor, bez jejichž činnosti by toto periodikum nebylo vydáváno.

Příjemné prožití svátků vánočních, pohodu a klid v kruhu rodinném i mezi přáteli, stálé zdraví, hodně radosti a žádné strasti v roce 2020.

Bc. Renata Dousková
místopředsedkyně OSŽ
a předsedkyně NeRV OSŽ

Veselé Vánoce a šťastný nový rok!

KOLEKTIVNÍ SMLOUVA V TSS a.s. UZAVŘENA

Traťová strojní společnost, a.s. působí více než 55 let v oblasti výstavby, modernizace a rekonstrukce železničních tratí, podílí se na jejich opravách a údržbě; činnost firmy je zaměřená především na železniční svršek. TSS je významným dodavatelem strojních technologií a technologických přeprav při uvedených činnostech a je rovněž opravárenskou základnou jak vlastního strojního a vozového vybavení, tak provádí tyto činnosti i pro cizí subjekty.

Generální ředitelství má sídlo v Ostravě, obchodní zastoupení jsou ve Starém Plzenci, Lovosicích, Hradci Králové a Hulíně. Součástí společnosti jsou výrobní střediska:

- strojní a opravárenské středisko Starý Plzenec,
- strojní středisko Lovosice,
- strojní a opravárenské středisko Hradec Králové a
- strojní a opravárenské středisko a středisko technologických přeprav Hulín.

Traťová strojní společnost vychází z dlouholeté znalosti prostředí železnice, vysoké kvalifikace personálu, zejména strojníků traťových strojů a také ze zkušeností s realizací technické inovace speciální traťové mechanizace. Proto stabilně nabízí všem svým zákazníkům co nejkvalitnější technologii, zabezpečení provozního servisu a spolehlivost traťových strojů.

Pro odboráře, kteří zde v zastoupení Odborového sdružení železničářů působí, je mimořádně významné, že v průběhu kolektivního vyjednávání došlo k dohodě s vedením společnosti a byla podpisy zástupců obou jednajících stran uzavřena kolektivní smlouva.

–mis–

Připravil Milan Sedlák

ČLENOVÉ NERV NA TRATI MEZI NĚMECKEM A ČESKEM

PŘESHRANIČNÍ SPOLUPRÁCE

Z drážďanského údolí Labe přes kopce Horní Lužice do horního údolí Nisy až po Liberec v Česku, takto trilex spojuje tři jedinečné regiony a zajišťuje rychlé a pohodlné spojení mezi městem a venkovem – zcela podle svého motta „Region za humny". Už od prosince 2010 jezdí s tímto jménem vlaky na dnešní lince L7 Seifhennersdorf /Rybniště–Zittau–Liberec.

Společnost Die Länderbahn GmbH DLB, která vlaky trilex provozuje, je železničním dopravcem se sídlem v Neumarku v Sasku. Obsluhuje linky L7 Liberec–Hrádek nad Nisou–Zittau–Rybniště/Seifhennersdor, RE1 a RB60 Dresden–Bischofswerda–Bautzen–Görlitz (Wroclaw) a RE2 a RB61 Dresden–Bischofswerda–Zittau (Liberec).

Länderbahn je přední soukromá železniční dopravní společnost na místním trhu osobní dopravy s produkty alex, oberpfalzbahn, zmiňovaný trilex, o kterém budeme hovořit, vogtlandbahn, vlexx, waldbahn a Berchtesgadener Land Bahn a nabízí vysoce kvalitní dopravní služby v Německu a České republice.

Kromě místní osobní dopravy provozuje Länderbahn také vlastní dílny – regentalwerke – a vlastní dopravní infrastrukturu v Bavorském lese.

Společnost byla založena 9. května 1889. Od roku 2011 je pozemní železnice součástí NETINERA Deutschland GmbH. Generálním ředitelem jednatelem Die Länderbahn GmbH DLB a Regentalbahn GmbH je Wolfgang Pollety.

■

O bližší informace jsme pro internetový magazín Nedrážního republikového výboru OSŽ požádali, a o spolupráci s odboráři hovořili, **vedoucího odštěpného závodu Ing. Michala Bartáka.**

Vážený pane řediteli, především si v úvodu našeho rozhovoru dovolujeme navrhnout, abyste se našim čtenářům blíže představil.

— Železnice byla vždycky mým koníčkem, nejvíce k tomu tehdy přispělo Posázaví a lidé kolem zdejší trati. Posázaví bylo a je mojí srdeční záležitostí, kam se moc rád vracím. Díky lidem odtud, kromě svých rodičů samozřejmě, za spoustu věcí vděčím. Po studiu na gymnáziu v Praze jsem nastoupil na Dopravní fakultu Jana Pernera Univerzity Pardubice, na obor dopravních prostředků se zaměřením na kolejová vozidla. Souběžně pak první dva roky jsem ještě absolvoval nástavbu na střední průmyslové škole v Českých Velenicích, protože jsem chtěl jezdit jako strojvedoucí a s gymplem to v tu dobu nešlo. Udělal jsem si zkoušky a při studiu začal jezdit. V roce 2010 mě to souhrou náhod dovedlo k nově vznikajícímu projektu trilex. Dohodli jsme se na spolupráci, dodělal jsem si ještě zkoušky na Německo, brigádně zde pracoval a pak už jsem tu zůstal. Postupně se to nějak vyvíjelo, zastupoval jsem tehdejšího vedoucího, podíval se v rámci koncernu do provozu v Dolním Sasku, později pak i v Bavorském lese u waldbahn. Když jsem se pak vrátil, po krátké době jsem převzal místo vedoucího organizační složky a letos se stal jednatelem české dcery Die Länderbahn CZ s.r.o.

A nyní, prosím, představte svého zaměstnavatele, respektive doplňte či upřesněte naše informace z úvodu…

— Myslím, že v kostce jste to ve stručnosti uvedl na začátku. Možná by stálo za to se trošku více věnovat české části společnosti. Jedná se organizační složku Die Länderbahn GmbH DLB. Trilex jste již uvedl, že se datuje od roku 2010. Do prosince 2014 byl trilex jen linka L7 (tehdy L70). Spěšné vlaky do Drážďan tehdy byly po českém území v režii národního dopravce, kdy v prosinci 2014 se k trilexu připojili linky z Liberce do Drážďan, rameno Drážďany – Görlitz a od té doby je trať čistě v naší režii. Do počtu zaměstnanců jsme v Hrádku nad Nisou jako malá firma a všichni se mezi sebou známe.

Zmínili jsme linky, které společnost pod názvem trilex obsluhuje. Jakými vozidly tyto linky provozujete? Jsou moderní a pro cestující dostatečně pohodlné?

— Na zmíněných linkách provozujeme vozidla řady 642 Desiro Siemens a 650 Stadler. Vzhledem k tomu, že jsme obstáli ve výběrovém říze-

ní na Východosaskou síť dále do roku 2031, jsou v podmínkách nutné modernizace vozidel. Pro cestující to například znamená nový interiér či informační systém. Vozidla Stadler budou flotilu doplňovat v prvních letech nové dopravní smlouvy, následně by pak provoz měl přejít pouze na vozidla Desiro. Nesmíme samozřejmě opomenout zaměřit se na údržbu a dobrý technický stav vozidel, které jsou pro bezproblémový provoz, pohodu personálu i cestujících velice důležité.

Troufám si říci, že ač se stáří flotily pomalu blíží ke 20 letům, jedná se stále o pohodlná a z pohledu cestujícího moderní vozidla. Tady bych možná zdůraznil to, že velký podíl na komfortu jízdy má i stav infrastruktury. Jedná se tedy jak o pocit z jízdy pro cestujícího, tak také o vliv na technický stav vozidel. Na lince L7 je to velice dobře porovnatelné, pokud vezmu 56 kilometrů mezi Libercem a Rybništěm, kde jedete část v Čechách, kousek Polskem, kus zase Německem a zpátky do Čech, lze rozdíly dobře vnímat.

Linky vedou mezi dvěma státy. Jaké jízdenky a v jaké měně je lze u vás koupit?

— Cestující si mohou zakoupit jízdenky v tarifu trilex a to jak v korunách tak i v eurech. Mimo to si cestující u nás mohou zakoupit přeshraniční síťovou jízdenku Euro-Nisa-Ticket. Také tuto lze zakoupit v obou měnách. Ještě bych doplnil, že prodej jízdenek probíhá ve vlaku bez přirážky. Myslím, že naši průvodčí patří ke špici v počtu prodaných jízdenek ze svých přenosných osobních pokladen.

Mohou s vámi bez problémů cestovat i maminky s kočárky či invalidní cestující?

— Určitě. Vozidla jsou nízkopodlažní a máme k dispozici nájezdové rampy. Je to pak otázka infrastruktury, jestli je ve stanici nebo v zastávce možný přístup. Náš personál má k těmto cestujícím také individuálnější přístup s cílem pomoci a vyhovět. Cestující na vozíčku by se měli hlásit alespoň jeden pracovní den dopředu, abychom byli schopni zajistit dostatek místa a informovat personál.

Platí jejich slevy ve vašich vlacích (či jiné slevy – studenti, důchodci) také na německém území?

— Zákonné slevy dětí do 18 let, studentů do 26 let, osob nad 65 let a ZTP platí pouze pro cesty s výchozí a cílovou stanicí v České republice. Studenti dojíždějící mezi Českou republikou a Německem si mají možnost zakoupit týdenní a měsíční jízdenku s 25% slevou. Tato platí pouze pro cesty na lince L7.

Děkuji… A nyní se zaměříme na úplně jinou oblast. Ve vaší firmě vznikla odborová organizace začleněná do Odborového sdružení železničářů. Jak je z vašeho pohledu její působení účinné a na jaké úrovni probíhá vzájemná spolupráce?

— Byť organizační složka v Hrádku nad Nisou je malá, působí u nás celkem dvě odborové organizace. Základní organizace OSŽ v Hrádku nad Nisou je ta mladší. Z hlediska spolupráce si nemohu stěžovat. Komunikujeme, stýkáme se a danou problematiku diskutujeme. Je to pak otázka předsednictva dál vůči svým členům, ale to vím, že také funguje. Diskutované informace nebo požadavky se ke členům ZO dostanou. Rozhodně jsem rád, že ZO nemá potřebu nám házet klacky pod nohy nebo dokazovat, jak něco nefunguje. Mají zájem o spolupráci a určitě jsou nakloněni toleranci i kompromisům. Ukázalo se tak v několika situacích, kdy nás podrželi a pomohli nám. Společným cílem je dohodnout se tak, aby obě strany došly k přijatelnému řešení. Máme teď náročný rok, spousta příprav na nové projekty, což má samozřejmě i vliv na všechny. Je to velká výzva a zkouška zároveň. Bez podpory dobrého týmu to ale nejde.

Je tedy kolektivní vyjednávání žádoucím kompromisem, nebo jsou některé požadavky (ať už z kterékoliv strany) typu „přes to nejede vlak" (když hovoříme o železniční dopravě, respektive přepravě)?

— Jsem člověk, který má rád a preferuje dohodu, ale pokud jde o podmínky kolektivní smlouvy, vstupuje na scénu v jednání zejména německá strana. Kolektivní smlouvu podepisuje německý jednatel a uzavíráme ji na dva roky. Na jednu stranu patřím k německému vedení, na druhou stranu se ale jedná o moje lidi, můj personál, tudíž je potřeba se k tomu také tak postavit. Jde mi o jejich podmínky a spokojenost. Pokud mám někoho vést a řídit, musím si taky prosadit podmínky, které cítím, že k tomu potřebuji. Je to celé provázané, bez svých lidí bych byl „šéf" tak možná na ceduli na dveřích nebo na vizitce. Jsou věci, které se mi nelehko vysvětlují nebo obhajují, ať už jim nebo směrem do Německa. Potřebujeme se v kolektivu všichni navzájem a každý má své místo. Občas mě mrzí, když si neporozumíme a nedovedu některé věci vysvětlit z toho širšího pohledu, protože musím přemýšlet a promýšlet věci mnohem dál a se širším záběrem. Nebo pak, když to v očích zaměstnanců působí, že mi na nich nezáleží. S klidným svědomím ale mohu říci, že jsme se za českou organizační složku, za naše zaměstnance postavili a u německého vedení dost věcí obhájili. Byl bych nerad, aby se kladné kroky buď zapomněly, nebo se braly jako samozřejmost.

Děkuji za rozhovor!

— Já Vám také děkuji, přeji Vám mnoho úspěchů!

Ze zápisníku Miroslava Novotného

S plouživou jízdou vlaků mezi Hrádkem a Žitavou se nechtějí politici smířit. Společně chtějí vyzvat vlády všech tří zemí, aby rozbité koleje začaly řešit

Všechny vlaky se na nádraží sjedou ve stejný čas a cestující bez zbytečného čekání přestoupí tam, kam potřebuje. Vlaky se pak zase rozjedou svými směry.

Takhle idylicky by měl fungovat provoz na nádraží v saské Žitavě. Jenže zatím jde o plány jen na papíře. Všechno maří stav tratě mezi Hrádkem nad Nisou a Žitavou, která vede přes Polsko.

Vázne to ale pořád na snížené rychlosti vlaků mezi Hrádkem a Žitavou. Cestující, kteří chtějí pokračovat dál na Görlitz, musí čekat na další spoj třeba tři čtvrtě hodiny. „Nedaří se dodržet pravidelný hodinový takt," vysvětluje Michal Barták ze společnosti Trilex, která vypravuje vlaky mezi Libercem a Žitavou.

Vlak musí v Polsku výrazně zpomalit, přitom se jedná o necelé tři kilometry.

Vlak, který se tam kodrcá maximální rychlostí 40 kilometrů v hodině, často ale jede ještě pomaleji. Mezi Libercem a Hrádkem přitom vlaky běžně jezdí devadesátkou. Brzdění před Polskem už je tak skoro turistickou atrakcí. Stav kolejových svršků je tam takový, že rychlejší pohyb může znamenat katastrofu.

Vlak může kvůli špatnému stavu tratě vykolejit.

■

Proto politici z Libereckého kraje, vedení měst Zgorzelec, Görlitz, Bogatyně, Žitava a Hrádek nad Nisou podepsali společnou výzvu adresovanou vládám všech tří zemí. Tedy Česka, Polska i Německa, aby se s problematickou tratí už konečně začalo něco dělat.

„Tohoto vlakového spojení využívá denně kolem tisícovky cestujících, jde o jedno z nejvyužívanějších přeshraničních spojení v Česku. Trasa je navíc důležitá v rámci Euroregionu Nisa. Propojuje Liberecký kraj i polské Krkonoše s německými Drážďany.

Češi spolu s Němci už proto několikrát Polsku nabídli, že si úsek se shnilými pražci převezmou a opraví za své, když se k tomu polské dráhy nemají. Pomoci může nová stanice - zřízení zastávky v polském Porajówě. Dnes totiž vlak do Žitavy přes polské území jen projíždí, ale nestaví tam. I proto je pro Poláky tato trať naprosto nezajímavá.

Nejhorší na tom je, že za průjezd vlaků po cizím státním území platíme nemalé peníze. Když to sečteme za všechny roky, tak ta částka už dávno převyšuje to, co je potřeba na opravu. Za jeden vlak se platí Polsku zhruba 4 eura. V pracovní dny projede mezi Hrádkem a Žitavou dohromady 38 vlaků, o víkendu 36. Za rok tak Polsku trať vydělá přibližně 1,5 milionů korun.

Bc. Renata Dousková, Miroslav Novotný

Důchodkyně není méně než důchodce. Takto jim vláda chce srovnat penze

Ženy v Česku mívají až o pětinu nižší důchody než muži

A to se má změnit. Koalice míří k dohodě na tom, že stát přidá ženám, které již pobírají důchod pět set korun měsíčně navíc.

Výpadek za rodičovskou dovolenou pro ty, které ještě v důchodu nejsou, pak chtějí vládní strany vyřešit vytvořením hypotetického základu, ze kterého bude vypočítáván důchod po dobu, kdy se rodič – což je v současnosti převážně žena – stará o dítě.

Jak takový základ spočítat? Tady u sociálních demokratů leží na stole dvě varianty. Ministryně Maláčová podle Seznamu prosazuje ten scénář, kde výpočet vychází z výše průměrného platu.

Vedle toho ale stojí kompromisní model. Ten je pravděpodobnější a průchodnější. Pro výpočet důchodu po čas rodičovské bude klíčový průměr z platů z posledních tří měsíců před nástupem na mateřskou a rodičovskou.

Ocenění péče

Ministryně práce a sociálních věcí o snaze narovnat rozdíly mezi důchody pro seniory a seniorky mluví dlouhodobě. „Není to přilepšení důchodkyním, tedy ženám, ale bonifikace za péči. U nás jsou to ale v naprosté většině případů ženy, které primárně pečují ať již o děti, zdravotně postižené, nebo seniory. Problematiku je třeba rozdělit do dvou úrovní: na osoby, co už v důchodu jsou, a ty, co teprve budou. Je také jiná situace, když jste pár let před penzí, nebo vám zbývá ještě třicet let. Připravujeme řešení pro obě skupiny," řekla nedávno Lidovým novinám.

Po dorovnání nižších penzí těch, kteří se starají o děti a blízké, dlouho volá také důchodová komise. Podle ní by se důchod za dobu péče u lidí s nízkým příjmem měl vypočítávat z průměrné mzdy. Takzvaná vyloučená doba za opatrování potomka by se pak mohla prodloužit ze čtyř na sedm, nebo na devět let. Podle některých členů komise by změna usnadnila rodičům návrat do práce. Mohli by pracovat na částečný úvazek, penzi by ale pak kvůli nižší mzdě a nižším odvodům menší mít nemuseli.

Rozdílné důchody žen a mužů napříč EU

Ženy v Česku mají oproti mužům menší penze v průměru zhruba o pětinu. Mohou za to jejich nižší výdělky, často právě kvůli péči o děti a stárnoucí rodiče. Dalším důvodem je dřívější odchod do důchodu podle počtu potomků. Na konci prvního čtvrtletí podle údajů České správy sociálního zabezpečení průměrný důchod seniora činil 14 697 korun a seniorky 12 182 korun.

Většinu příjmu přitom mají nyní penzisté a penzistky z veřejného průběžného systému. Česká společnost ale stárne a seniorů přibývá. Podle expertů je dnešní důchodový systém do budoucna neudržitelný a beze změn se propadne do vysokých schodků. Zatěžkávací zkouškou bude především nástup silné generace „husákových" dětí do důchodu.

Důchodci si po reformě na víc peněz nepřijdou. Nástup silných ročníků otřese celým systémem

Také to je důvod, proč důchody reformovat. A to celkem v devíti bodech. Představit je ale šéfka resortu MPSV hodlá až v půlce adventu. Kromě dorovnání důchodů seniorek, které část života věnovaly péči o děti, se mají měnit i zdroje financování celého systému.

Přestože ministryně zatím nechce o detailech reformy příliš mluvit, avizovala už třeba rozdělení nynějšího průběžného pilíře na dva. Jedna část by byla solidární a platila by se z rozpočtu, druhá by byla „zásluhová" a plynulo by do ní pojistné. Takový plán už posvětila i důchodová komise. Koncept se bude dál rozpracovávat. Bude se na něm pracovat a všechny parametrické změny se budou projednávat na dalších jednáních komise.

Minimální částka důchodů bude záležet mimo jiné na tom, z jakého daňového výnosu budou financovány. V zemích s podobným systémem je běžné, že se zaručený důchod financuje z daně z příjmů. Ministryně spíše uvažuje o digitální nebo sektorové dani.

Právě zdroje financování reformy můžou být další třecí plochou mezi koaličními partnery.

M.N.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) – zahájila instalaci ETCS

Na úseku z Českého Brodu do Prahy-Uhříněvsi

Vlakový zabezpečovací systém, jehož stavbu zajistí AŽD Praha, by měl začít fungovat za rok a bude stát 327 milionů Kč bez DPH. Zástupci SŽDC a zhotovitele to oznámili na tiskové konferenci. Instalace systému bude následně pokračovat i na dalších tratích v Praze a okolí. ETCS umožňuje převzít kontrolu nad vlakem ze vzdáleného pracoviště, například výpravčím.

Systémem ETCS budou postupně vybaveny stanice Český Brod, Úvaly a pražské stanice v Běchovicích, Malešicích, Hostivaři a Uhříněvsi. Při instalaci se upraví staniční i traťová zabezpečovací zařízení, které zajistí přenos informace o volnosti úseků, stavu tratí, přejezdů a dalších údajů do radioblokových centrál, které budou informace dále využívat pro řízení provozu. Na úseku budou dvě takové centrály. Součástí stavby budou i úpravy centrálního dispečinku v Praze, kdy bude technologie integrována do jednotlivých obslužných pracovišť.

Úsek je jedním z technicky nejsložitějších na pražských tratích. Zároveň upozornil na plán osazení systému na klíčových tratích do roku 2025. Firma má na starosti instalaci systému i na dalších tratích, například z Uhříněvsi do Votic.

Úsek mezi Českým Brodem a Uhříněvsí je součástí rozsáhlé instalace systému ETCS z Kralup nad Vltavou přes Prahu až do Kolína. Instalace tak bude následně pokračovat také na tratích Praha Libeň - Kralupy nad Vltavou (předpokládané dokončení v listopadu 2022), dále Český Brod - Kolín (dokončení v listopadu 2023).

ETCS je automatický zabezpečovací systém, který kontroluje pohyb a polohu vlaků. Umožňuje například zastavit vlak při nedovoleném projetí návěstidla, dohlíží také na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku a nejvyšší dovolené rychlosti vlaku. Při jejím překročení zabezpečovač zasáhne do řízení vozidla. Systém je v současnosti připraven v úseku Kolín - Břeclav, dopravci ho však zatím nevyužívají.

M.N.

REKLAMACE DOPRAVNÍHO PODNIKU PRAHA

Pražský dopravní podnik reklamuje součástky tramvají 15T ForCity u jejich výrobce Škody Transportation. Mají totiž vadná kola. Jen letos kvůli nim došlo ke čtyřem dopravním nehodám.

S podnikem Škoda Transportation, výrobcem těch soukolí, hledají řešení, aby celá zátěž nešla za dopravním podnikem. Problém se může týkat až 250 vozů, které nyní kontrolují technici ve vozovnách. Konkrétně ho způsobuje pryžová vložka mezi obručí kola a nábojem kola. Velká část závad již byla odstraněna, kontroly nicméně budou probíhat až do odvolání.

DPP od roku 2010 nakoupil celkem 250 tramvají 15T ForCity, problém s koly dopravce začal registrovat v listopadu 2015. Kvůli kontrolami zjištěným nedostatkům tak málem hrozilo, že podnik bude muset použít ověřené stroje typu T6. Těch se ale město zbavuje. Nahradily je právě zmíněné 15T ForCity.

M.N.

Připravili Milan Sedlák, Jana Mücková

Změny ve vedení NeRV OSŽ

Pavel Štiller ze zdravotních důvodů odstupuje z funkce předsedy ZV OSŽ, místopředsedy NeRV OSŽ a člena Ústředí OSŽ. V Ústředí OSŽ ho nahradí Oldřich Sobol, předseda Výboru OSŽ OHL ŽS Brno, místopředsedou NeRV OSŽ byl zvolen Martin Semirád, předseda ZO OSŽ RYKO Děčín a základní organizaci v Lounech povede Stanislav Brož

***Pavel Štiller**, zakládající člen OSŽ a dlouholetý funkcionář, zanechal významnou stopu v odborovém hnutí železničářů, počínaje základní organizací až po nejvyšší orgán, Ústředí OSŽ. Za svoji činnost byl společně s bývalým místopředsedou OSŽ a předsedou NeRV OSŽ, dnes místopředsedou NeRV OSŽ a stále i členem Ústředí OSŽ **Miroslavem Novotným** navržen na ocenění za zásluhy u příležitosti oslav 30. výročí OSŽ, které proběhnou v roce 2020*

Předseda Výboru OSŽ OHL ŽS Brno **Oldřich Sobol** byl schválen Nedrážním republikovým výborem OSŽ jako člen Ústředí OSŽ

Předseda základní organizace OSŽ RYKO Děčín **Martin Semirád** byl zvolen do funkce místopředsedy NeRV Odborového sdružení železničářů

Dne 26. listopadu 2019 se konalo 11. řádné jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ. Jednání řídili místopředsedové NeRV Miroslav Novotný a Pavel Štiller, který se tím zrovna loučil s odborovými funkcemi, nikoliv však aktivitami, které však musí přizpůsobit svému aktuálnímu zdravotnímu stavu.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková přednesla informace ze zasedání ASO, P-OSŽ a Ústředí OSŽ.

Protože problematika jízdních výhod se týká i části členské základny NeRV, zaujalo oznámení o přípravě stávkového výboru OSŽ, který tak bude připravovat případnou stávku, nedohodnou-li se odboráři s vedením ČD, potažmo s krajskými zastupitelstvími o uznávání jízdních výhod železničářů v rámci celé České republiky.

V rámci hodnocení činnosti NeRV OSŽ zástupci nedrážních základních organizací vysoce ocenili aktivitu vedení NeRV, Bc. Renatu Douskovou a Miroslava Novotného. Současně vyslovili zklamání nad odchodem odborářů AŽD, i když to bude pouze k jejich vlastní škodě.

V závěru se přítomní zaměřili na plánování sportovních akcí pro rok 2020. V rámci NeRV OSŽ proběhnou turnaje v kuličkách (5. června – Praha), pétanque (listopad – Slovensko, Rajecké Teplice), elektronické šipky (15. září – Praha), bowling trojic (3. srpna – Pardubice) a bowling Ústředí OSŽ (listopad – Praha).

Nechybělo ani ocenění k významným výročím funkcionářů NeRV OSŽ v čele s Pavlem Štillerem. ***Foto: Jan Buchta***

Připomeňme, že **Miroslav Novotný** je nejen významným funkcionářem OSŽ, ale také vynikajícím aktivním odborovým sportovcem a organizátorem sportovních aktivit

Novým předsedou základní organizace OSŽ v akciové společnosti HMS v Lounech se stal **Stanislav Brož

MUDr. Gabriela Ritterová

Vážené dámy, ale i pánové, následuje pokračování gynekologických potíží.

Záněty vejcovodů a vaječníků – nemoc minisukní a krátkých bund. Jsou to gynekologické problémy, které jsou pro ženu velmi nebezpečné. Patří mezi infekční onemocnění, které postihují dělohu, vejcovody, vzácněji vaječníky a někdy i pánevní pobřišnici. *Zánět vaječníků je jen lidovým označením, protože vaječníky jsou k zánětu celkem odolné,* vhodnějším označením je **pánevní zánětlivá nemoc (PID)**. Jejichž **původ** je v naprosté většině infekční, roli mohou hrát i faktory fyzikální, chemické či imunitní. Pokud se neléčí anebo se začnou léčit v pozdějším stádiu, mohou dokonce způsobit neplodnost a zvyšují riziko mimoděložního těhotenství.

Příčina a rizikové faktory. „Neseď na zemi nebo ti nastydnou vaječníky!" Při velkém podchlazení citlivé oblasti ženských pohlavních orgánů dochází k jejich špatnému prokrvení. Kde je málo krve, je i málo bílých krvinek. Jestliže má žena v těle nějakou infekci, mohou najít choroboplodné mikroorganizmy „úrodnou půdu" právě v oblasti těla, která byla zbavena přirozené ochrany – zánět vaječníků se projeví. Chlad jen pomůže bakteriím oslabený organizmus napadnout. Nosit krátká trička a bundy v zimě nebo sedět na studené zemi opravdu není rozumné. Onemocnění se nejčastěji přenáší pohlavním stykem a častým střídáním sexuálních partnerů. Mezi rizikové faktory patří vysoký počet sexuálních partnerů, pohlavní styk bez použití kondomu i samotná pohlavní aktivita. Riziko nákazy zvyšuje již existující pohlavní choroba. K přenosu bakterií může dojít i při porodu, potratu, zavedení děložního tělíska nebo při poškození dělohy. Průniku bakterií pomáhají hormonální výkyvy a menstruace.

Nejčastějšími **původci** jsou sexuálně přenosné bakterie **Chlamydia trachomatis** a **Neisseria gonorrhoeae**, které skrze vaginu pronikají do dalších částí pohlavního systému.

Diagnostika a vyšetření. Ženy s podezřením na pánevní zánětlivou nemoc, mající určité problémy, často doufají, že problémy samy zmizí, ale ony nezmizí. Je důležité rozpoznat nemoc včas a okamžitě zahájit léčbu. Z banálního onemocnění se může vyvinout závažný problém. Návštěva gynekologa je nezbytná. Jestliže zánětlivá pánevní nemoc není léčená, může se rozšířit na jiné orgány: dělohu, slepé střevo, vejcovody, močový měchýř, na pobřišnici. V mnohých případech způsobil neléčený zánět neplodnost. Prodělaný zánět může být příčinou tvorby cyst na vaječnících. **PID se velmi špatně diagnostikuje.** Gynekologická prohlídka odhalí na lehký dotek bolestivé děložní hrdlo. Zvětšené mízní uzliny a někdy zvýšená teplota. Vyšetřením moči a krve je zjištěna zvýšená sedimentace i bíle krvinky. Kultivační vyšetření odebraného vzorku z děložního krčku. Ultrazvukové vyšetření oblasti vaječníků a dělohy ohledně hromadění tekutiny nebo hnisu může stav zkomplikovat.

Klinické příznaky. Nejčastějšími příznaky jsou pobolívání až křečovité bolesti podbřišku a bolesti při pohlavním styku někdy spojené i s krvácením. Může se objevit nažloutlý či nazelenalý páchnoucí výtok a krvácivé špinění mimo pravidelný cyklus, silnější bolesti při menstruaci nebo ovulaci (což bývá asi 14. den po začátku krvácení). Celkové příznaky se příliš často nevyskytují. Některé pacientky trápí *horečka, zimnice, malátnost, únava, nucení na močení, nechutenství*. Obávaným následkem pánevní zánětlivé nemoci jsou **srůsty** v oblasti vejcovodů a neplodnost či vznik mimoděložního těhotenství. Existuje několik druhů pánevní zánětlivé nemoci od nekomplikovaného zánětu až po septický šok.

Léčba. Gynekologickým vyšetřením se spolehlivě **pánevní zánětlivá nemoc odhalit nedá** a mnoho případů má jinou příčinu, není chybou **léčit PID antibiotiky ihned**. Neléčený nebo pozdě léčený zánět vaječníků může mít později vážné následky v podobě neplodnosti.

Při léčení antibiotiky je **důležité dobrat celé předepsané balení**, jinak hrozí riziko návratu nemoci a bakterie se mohou stát vůči antibiotikům odolnější, rezistentní. V případě, že se PID vrátí a vy jste při minulém onemocnění antibiotika řádně nedobrala, nemusí být v tomto případě antibiotika okamžitě účinná. Léčba antibiotiky není vždy účinná a asi u 20 % nemocných se PID vrátí.

Klid na lůžku, dostatečný přísun tekutin a léky proti bolesti. Vhodná je **současná léčba sexuálního partnera**, aby nedocházelo k ping pong efektu a váš partner vám nemoc nevrátil. Při těžších formách pánevní zánětlivé nemoci je nutná hospitalizace a antibiotika se podávají infuzí. Nejtěžší průběhy PID je v některých případech nezbytné operovat.

Mezi základní **pravidla prevence** zánětu vaječníků patří používání kondomu při pohlavním styku (především s náhodným nebo novým sexuálním partnerem). To, že mít sex s náhodným partnerem není zrovna zodpovědné a bezpečné, jste slyšela mnohokrát. Tyto gynekologické problémy postihují ženy především v létě. Proto se nepohybujte v mokrých plavkách, po každé koupeli se pečlivě osušte a převlečte. Nenoste těsné a neprodyšné spodní prádlo. Snažte se také o to, abyste v zimě neprochladly. Prevencí je také vyvážená strava a omezení konzumace sladkého jídla. Pokud delší dobu používáte tampony, střídejte je s vložkami.

Prevencí je správná hygiena po vykonání potřeby, otírání intimní partie ženy vždy směrem odpředu dozadu, aby se zamezilo přenosu bakterie z okolí řitního otvoru do oblasti kolem vyústění močové trubice. Dále je důležitá hygiena před a po pohlavním styku i vhodné spodní prádlo, nejlépe bavlněné a savé.

Komplikace. Při onemocnění pánevní zánětlivou nemocí (PID) hrozí celkem vysoké riziko neplodnosti. U prvního vyskytnutí PID je udáváno riziko 15 %, u druhého PID 30 % a po třetím prodělaném PID až 50 %. Po prodělaném zánětu se mohou stát vejcovody pro vajíčko oplodněné spermií neprůchodné. Pánevní zánětlivá nemoc velmi zvyšuje riziko mimoděložního těhotenství. Dalšími komplikacemi bývají abscesy ve vaječnících, bolesti při pohlavním styku a bolesti břicha způsobené srůsty v malé pánvi.

V případě, že máte podezření na zánět vaječníků, neváhejte, a vyhledejte okamžitě vašeho gynekologa. Odkládání prohlídky váš problém nevyřeší a může přivodit vážné komplikace!

Ilustrační foto: Oldřich Sobol

Jan Buchta

LEGIOVLAK

Legiovlak je ambiciózní projekt Československé obce legionářské, který si předsevzal vytvořit věrnou repliku legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy na Transsibiřské magistrále v Rusku probíhaly válečné operace čs. legií. Vlak křižuje od května 2015 celou Českou republiku a jeho cesta skončí až v roce 2020. Pětatřicátá a zároveň poslední zastávka legionářského vlaku při jeho letošním putování po okresních a dalších městech České republiky byla v bývalém nádraží ve Zbiroze.

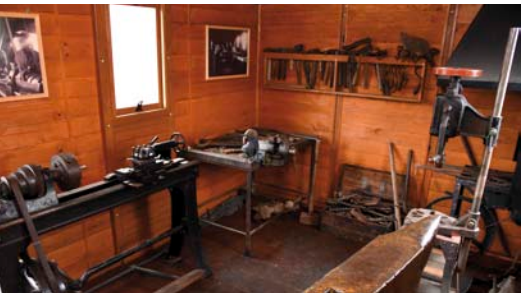
Legiovlak pomáhá veřejnosti a především mládeži obnovovat povědomí o čs. legiích a jejich zásluhách na vzniku samostatného československého státu. Vstup do expozice Legiovlaku je zdarma.

V současné době jezdil Legiovlak čítající 14 vagonů. Pro co největší přiblížení podoby legionářských vlaků a životních podmínek, bojové činnosti a zvyklostí našich dobrovolců byly vybrány pro rekonstrukci nejčastěji používané vozy. Vlak se skládal z vozu polní pošty, těplušky, plukovní prodejny, ubytovacího, filmového, krejčovského, zdravotního, štábního, velitelského, obrněného a dvou vozů plošinových.

Bližší informace o tomto projektu a jednotlivých zastávkách Legiovlaku naleznete na stránkách Československé obce legionářské – *www.csol.cz /legiovlak*.

Záběry Legiovlaku jsou ze zastávky v Ivančicích.

Jeden z vozů Legiovlaku byl vytvořen jako tzv. filmové oddělení. Zde byl promítám krátký film doplněný přednáškou, aby se co nejvíce přiblížila atmosféra tehdejší doby



Připravil Miroslav Novotný

NEJDŘÍVE SE TĚŽIL CÍN, DNES VLÁDNE PŘÍRODA

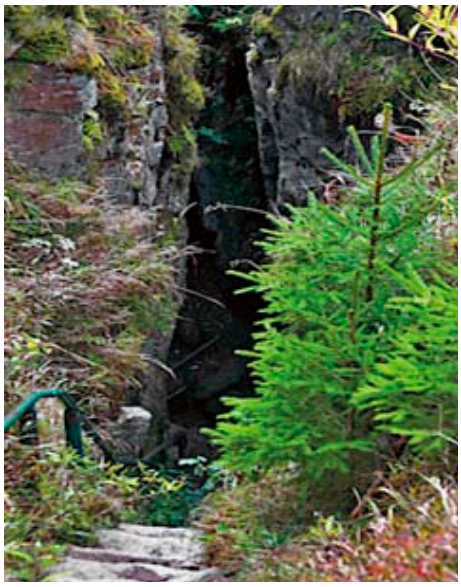
Krušné hory, v minulosti nazývané též Rudohoří, jsou významným nalezištěm mnoha vzácných nerostů. Odedávna se zde těžily rudy s obsahem mědi, stříbro, cín, olovo, uran a další vzácné kovy

Horní Blatná

Obec Horní Blatná patřila mezi nejvýznamnější centra těžby cínu. Roku 1522 byla založena výhradně pro hornické účely. Cín byl důležitou surovinou ceněnou pro svoji nízkou tavicí teplotu, snadnou zpracovatelnost, stříbrnou barvu i odolnost proti povětrnostním vlivům. Používal se k výrobě cínového stolního náčiní, odlévala se z něho písmena pro knihtisk, slitina cínu, mědi a bronzu se používala k výrobě zvonů i kanónů. Nejstarší údaje o zdejším cínovém dolu jsou již z roku 1380. Cín se zde těžil nejen hlubinným způsobem, ale rýžoval se z usazenin ve všech místních potocích. Horní Blatná leží zhruba patnáct kilometrů od Božího Daru. Dostanete se k ní nejen po silnici, ale i železnicí z Karlových Varů směrem do Potůčků. Dominantou Horní Blatné je kostel sv. Vavřince. Zcela určitě vás zaujme zdejší velkoplošný model Horní Blatné.

Blanenský vrch, Zitina vyhlídka

Cesta na Blatenský vrch vede stále do kopce, ovšem i méně zdatný turista ji lehce zvládne. Součástí naučné stezky Vlčí jáma je i Muzeum Horní Blatná. Stálá expozice o těžbě cínu vás seznámí s dějinami těžby a zpracování cínové rudy v okolí Horní Blatné a Božího Daru. Zhruba po půlhodině chůze dojdete k přírodní památce Vlčí jáma, což je sto dvacet metrů dlouhá a dvacet metrů hluboká povrchová propadlina po těžbě cínu. Jde o zbytky starých zřícených chodeb a komor dolu Wolfgang. Dosahoval hloubky až 85 metrů, což bylo na tehdejší dobu unikátní. Jen o kousek dále se při cestě nachází úzká a hluboká propadlina po dolu Jiří, nazvaná Ledová jáma. Vzhledem k profilu štěrbiny zde dochází k nepatrnému pohybu vzduchu a na dně jámy tak celoročně leží tzv. jeskynní led. U obou zastávek je třeba dbát zvýšené opatrnosti. Platí zde zákaz vstupu do jam, který respektujte.



Úzká a hluboká propadlina po dolu Jiří, zvaná Ledová jáma

Během deseti minut dojdete na Blatenský vrch se stejnojmennou vyhlídkou, původně nazvanou Zitina vyhlídka, vysokou jednadvacet metrů. Vyhlídka byla postavena v roce 1913 Spolkem pro zimní sporty z Horní Blatné, na počest poslední české královny. Ocitnete se v nadmořské výšce 1043 metrů. Z kruhového ochozu si prohlédnete panoráma Krušných hor ze všech stran. Dříve zde stál i hotel s restaurací, ale pro havarijní stav musel být stržen.

Z vrchu pokračujte po naučné stezce Blatenský příkop. Po dvaceti minutách dojdete k zastávce č. 5 – Železná cesta. Po pravé ruce budete mít Blatenský vodní příkop, vybudovaný v letech 1540 až 1554, jehož úkolem bylo přivádět vodu k důlním zařízením v okolí Horní Blatné. Je dlouhý dvanáct kilometrů a vodu přivádí z říčky Černá u Božího Daru.

Kouzelný pohled na horskou krajinu s malými pahorky, tzv. sejpy, což jsou hromady hlušiny po středověkém rýžování cínové rudy se vám naskytne během další cesty. Zbývá se ještě zastavit u dědičné štoly Vavřinec dlouhé 1600 metrů, jejímž úkolem bylo odvodnit doly Wolfgang a Vavřinec. V roce 2015 obnovila parta nadšenců ústí této štoly. Vstup dovnitř je však z bezpečnostních důvodů zakázán.

Trochu historie z těžby cínu v Horní Blatné

- Zpočátku město dobře prosperovalo, uvádí se roční těžba ve výši 15 tun cínu, třicetiletá válka a morové epidemie těžbě nepřály.
- v roce 1660 zde bylo v provozu jedenáct dolů s 31 horníky a jedenáct rýžovišť s padesáti dělníky. V té době žilo v Horní Blatné téměř dva tisíce obyvatel.
- 18. století, kdy v dole Konrád, hlubokém 120 metrů, pracovalo 125 horníků. Se státní podporou se vytěžilo ročně deset tun cínu.
- Definitivní konec těžby nastal kolem roku 1850.

Dnes je Horní Blatná významné centrum turistiky a zimních sportů. Najdete zde mnoho zajímavých míst pro výlety na kole, v zimě můžete využít blízká Krušnohorská lyžařská střediska. Milovníci piva zde mohou ochutnat 13° pivo RAPL, pojmenované po stejnojmenném televizním seriálu.

NEJKRÁSNĚJŠÍ ZÁMEK SLOVENSKA

Obecně Slovensko zámky příliš neoplývá. O to příjemnější pro naše turisty je, že přenádherný Bojnický zámek se nachází pouhých 80 kilometrů od hraničního Starého Hrozenkova, takže je zájemcům snadno dostupný. Své prostory jim zpřístupňuje po celý rok.

První písemná zmínka o hradu pochází z roku 1113. V místě dříve stávalo dřevěné hradiště. Od roku 1299 jsou Bojnice zmiňovány jako vrcholně středověký hrad.

Během času se zde střídali vlastníci – po synech velmože Kazimíra byl hrad zabrán Matúšem Čákem, po jeho smrti se stal královským majetkem. Majitele změnil několikrát. Ve 14. a 15. století to byli Gilethové, Leustachové, pánové z Jelšavy a Noffryové – ti budovali další opevnění a hrad rozšiřovali. Krátce byl majitelem Jan Korvín, levoboček krále Matyáše, který ovšem vzhledem k otcovým dluhům hrad nuceně postoupil Štěpánu Zápolskému. Roku 1528 hrad získává od císaře Ferdinanda I. darem významný rod Turzů, poté se opět stal královským. Následoval rod Pálffyů - císařem Ferdinandem III. panství dáno za 200 tisíc zlatých jeho generálovi Pavlu Pálffymu, který započal raně barokní přestavbu zámku.

Nejvýraznější přestavba proběhla v letech 1889–1910, iniciovaná po vzoru romantických francouzských zámků Janem Pálffym, který sám zhotovoval nákresy a na práce dohlížel. Jeho nečekaná smrt zanechala přestavbu nedokončenou, tím část barokního vzhledu zůstala zachována. Nastal boj dědiců o pozůstalost.

Roku 1939 kupuje panství firma Baťa, ovšem po válce je znárodněno, roku 1950 byl zámek zachvácen požárem. Po nákladné rekonstrukci zde byla zřízena pobočka Slovenského národního muzea, od roku 1970 je Národní kulturní památkou.

Dvě prohlídkové trasy

Prohlídka zámku ve dvou trasách zavede např. do hraběcích komnat, hrobky rodiny Pálffyů, francouzského parku, jeskyně pod hradem, Sloupové síně, Huňadyho klubovny, zámeckého apartmánu, obrazárny, Mramorového sálu, zámecké kaple. Úchvatný je Zlatý sál s andělským stropem, hraběcí ložnici doplňuje nábytek z doby Ludvíka XVI., oku neuniknou vyřezávané stropy.

Pohled z různých stran na objekt, kterému vzorem byly zámky na Loiře, papežský palác v Avignonu nebo tyrolské hrady, je nezapomenutelný. Jeden z nich se naskytne z přilehlé zoologické zahrady, nejstarší na Slovensku, návštěva obou atraktivních míst v lázeňském městě vydá na celodenní výlet.

Pověsti zámku

- o Černé paní, neprávem z nevěry obviněné manželky zámeckého pána
- o lakotném správci hradu v 15. století, který vybíral peníze za přístup k léčivému prameni a po vyhnání chudého mrzáka byl jím proklet.
- o 700 let staré lípě krále Matyáše, kterou měl u vchodu vysadit Matúš Čák a král Matyáš zde sepisoval úřední listiny.

SILVESTROVSKÝ

SMĚJEME SE SE SILVESTREM

Naše rubriky:

O ekonomice

Jak se nepřepracovat? Postavte na pracovní stůl odpadkový koš a na něho dejte lístek s textem Příchozí pošta.

Poznáte, že počítač na pracovním stole patří blondýnce? Samozřejmě. Vedle myši přece bude ležet kousek sýra…!?

Víte, jak se pozná, že se na železnici stávkuje? Nijak!

Kam nejlépe investovat své úspory? Do alkoholu… kde jinde byste dostali 40 procent!

Manžel volá manželce z hospody: „Dneska se zdržím, mám spoustu práce… ještě musím udělat osm piv!“

„Slečno,“ ptá se muž „korzující“ krasavice, „za kolik byste se mnou šla? Hm, hm… a, prosím Vás, berete i stravenky?“

Život není v žádném případě jednoduchý. Například při přechodu na euro se bude poloha při… hm… tom měnit z 69 na 2,76.

Potkají se dva na pracáku:
„Tak co, už jsi našel práci?“ ptá se jeden.
„Našel,“ odpoví druhý, „ale protože jsem poctivý, tak jsem ji zase vrátil…“

Potkají se dva na procházce: „Ahoj, jak se máš?“
„Dobře, nemůžu si stěžovat. Mám pod sebou 500 lidí.“
„Nekecej, a co děláš?“
„Ále, sekám trávu na hřbitově…!

O bydlení

Pro ženaté. Pokaždé, když doma někde uvidíte odložené koště, zavolejte: „Miláčku, přijela Tvá maminka…!“

Byt je třeba si nejen zařizovat, ale také uklízet, a to děti nudí… tak si raději hrají:
„Evo,“ povídá Karel, budeme si hrát na tatínka a na maminku, ano?“
„Dobře, ale nesmíš mi moc nadávat!“

O řidičích

Setkají se dva řidiči v bufetu. „Tak už mi zloději stěrače neukradnou!“
„Jak to?“
„Namontoval jsem si je zevnitř!“

Dva kamarádi si povídají:
„Moje manželka jezdí jako blesk.“
„Tak rychle?“
„To ani ne… ale každou chvíli šlehne do nějakého stromu.“

Silniční kontrola. Policista dal řidiči fouknout a povídá:
„Člověče, vždyť Vy máte v krvi dvě promile!“
„To není možné, to je blbost! Vždyť na té flašce bylo napsaný jen 0,7!“

Současná silniční doprava je k chodcům nemilosrdná. Proto existují pouze dva druhy – rychlí… a mrtví!

Zákazník v autoservisu: „Prosím měrku na měření oleje. Ta moje je nějaká krátká. Na hladinu oleje už nedosáhne…!?“

Víte, kdo jsou nejmenší lidé na světě? Přece silničáři, jak napadne pár centimetrů sněhu, už nejsou vidět.

A víte, proč vozí policajti v autě sůl? No, přece, aby nám mohli solit pokuty!

O důchodcích

Víte, že životní úroveň dnešních důchodců u nás, například v Karlových Varech, je stejná

...Zima je prevít, mladej, stačí, aby napadlo pět centimetrů sněhu, a bác – je kalamita!

– Myslel jsem, že jdu do nevěstince, a ona to byla koncová světla vlaku...

« Dvoustranu připravil Milan Sedlák

a za spolupráci děkuje Draze Sladké, Oldřichu Hubáčkovi, Antonínu Klechovi, Františku Mikšovi, Janu Buchtovi a Štěpánu Hanákovi

jako v americkém městě New York?
Oba si mohou ze svého důchodu koupit letenku do Prahy!

Povídají si dvě důchodkyně u samoobsluhy: „To je neuvěřitelné, jak jsou dnes ti mladí spořiví. Zrovna včera jsem viděla čtyři z nich, jak kouří společně jednu cigaretu… a ještě se tomu velice smějou!?“

Šetřit umí i starší. Manželé v letech sedí u televize a žena povídá: „Táto, co myslíš, neměla bych navštívit ten nový kosmetický salon, co tu inzerují, zdá se mně, že mám na krku vrásky?“
Manžel na to: „Nevyhazuj zbytečně peníze… a obleč si rolák!“

Jde chlápek parkem a vidí, že na nejvyšším stromě, úplně nahoře, sedí snad osmdesátiletá stařenka. „Copak, babi, Red bull… dává křídla?“
„Ne… pitbull!“

O zdraví…

Stěžuje si muž psychiatrovi:
„Pane doktore, moje žena si myslí, že jsem blázen, protože mám rád klobásy.“
„To je nesmysl,“ praví lékař, „já mám taky rád klobásy.“
„Vážně?! Tak to musíte vidět moji sbírku. Mám jich stovky…!“

Stěžuje si psychiatr kolegovi:
„Jeden pacient mi pořád chce prodat Niagarské vodopády. Už nevím, co mám dělat.“
„Tak proč je nekoupíš?“ směje se kolega.
„Nemůžu, prodává je hrozně draho!“

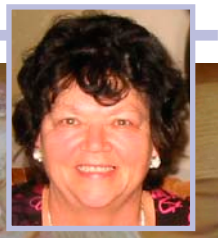
Povídají si dvě známé:
„Váš manžel chodí také na zdravotní procházky?“
„Ne, ten můj chlastá doma!“

Cedulka na dveřích ordinace: Květiny ani bonboniéry nepiju!

Lékař k sestře: „Vzala jste tomu pacientovi na osmičce krev?“
„Ano, měl jí cirka šest litrů!!!“

Gynekolog zvedá zvonící telefon:
„Pane doktore, nenechala jsem u vás v ordinaci kalhotky?“
„Ne, ne… nic tu není…“
„Tak promiňte, asi jsem je nechala u zubaře!“

Bůček Když si nevíme rady, internet pomůže – Dr. Sladká



**Místo sexu u potůčku, vezmeme si kilo bůčku.
K naší velké radosti, bude lepší bez kosti.
Bůček hezky vezmeme, do hrnce s ním jebneme.
Na cizí řeči nedáme a tohle vše tam přidáme.
lžičku soli, celý česnek a pět bobkáčů, aby se nesmek.
Pět kuliček pepře, ať se v hrci vzepře.
A ať to rychle "utěká", vaříme ho do měkka.
Otřeme si páru z brejlí, propíchnem mu prdel špejlí.
Proč? Tak lehce zjistíme, když ten bůček vaříme,
že je měkký celičký a vyndáme ho z vodičky.
Jsou i mezi námi tací, co chtěj stihnout více prací.
Zapnem třeba s prádlem pračku a připravíme tuto sračku.
Sůl a hodně česneku, rozlisujem bez spěchu.
Pak si z láhve zavdáme a další věci přidáme.
Pepře lžičku kávovou a též karí mleté,
Lžičku sladké papriky, ať se to neplete.
Grilovací kořeníčko, taky jednu lžičku.
Tabasco anebo chilli, jen na nože špičku.
A už je to, milí tady, vše zhňácáme dohromady.
Na blbé řeči kašleme a bůčíček tím potřeme.
Své úsilí panákem oslavíme a celý bůček zabalíme.
Do alobalu, lidičky, a hurá s ním do chladničky.
Už se k ní nebudem vracet, pustíme tam dvěstědvacet.
I kdybychom měli hladem chcípat, bůček musí tři dny hnípat.
Tohleto je pravda holá, nikdo bůčku neodolá.
Můžeš pít, anebo chlastat, pokaždé si budeš mlaskat.**

Prožijte překrásné vánoční svátky a mějte pohodový nový rok!

CELOREPUBLIKOVÝ TURNAJ NEDRÁŽNÍCH ČLENŮ OSŽ V ŠIPKÁCH MUŽŮ A ŽEN PRO ROK 2019

Odborové sdružení železničářů uspořádalo Celorepublikový turnaj nedrážních členů OSŽ v šipkách mužů a žen pro rok 2019. Organizačně zajišťoval NeRV OSŽ.

Turnaj se konal 26. listopadu 2019 v Praze. Čestným ředitelem MČR byl Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ, ředitelem Miroslav Novotný, místopředseda NeRV OSŽ, hlavním rozhodčím Lukáš Chromek, organizačními pracovníky Tomáš Šlachta a MUDr. Gabriela Ritterová.

Postupovalo se podle platných pravidel elektronických šipek a propozic turnaje. Hrálo se na dva vítězné legy, muži 501, ženy 301 – ukončení double out.

Muži	Ženy
1. Roman Fišer	**1. Bc. Renata Dousková**
2. Rudolf Rozbořil	**2. MUDr. Gab. Ritterová**
3. Tomáš Šlachta	**3. Dagmar Halámková**

Bc. Renata Dousková, OSŽ Ústředí – 1. místo

MUDr. Gabriela Ritterová, DZ Olomouc – 2. místo

Dagmar Halámková, Indiv. členka – 3. místo

Roman Fišer, Skanska – 1. místo

Rudolf Rozbořil, OHL ŽS – 2. místo

Tomáš Šlachta, OHL ŽS – 3. místo

Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Kateřina Křížová – OHL ŽS

Milan Sedlák – redaktor – Nedrážní Obzor

Alena Šimková – DZ Přerov

NEDRÁŽNÍ OBZOR

Vydává NeRV OSŽ, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 jako internetovou přílohu čtrnáctideníku OBZOR. Redakce: Jan Buchta, Milan Sedlák, K terminálu 11, 619 00 Brno, tel.: 603 552 302, 602 749 620, 530 311 682, e-mail: *nedrazniobzor@email.cz*. Vedení redakční rady: Bc. Renata Dousková, tel.: 972 241 986 , mob.: 734 266 463, e-mail: *renata.douskova@osz.org*, Miroslav Novotný, mob.: 737 275 000, e-mail: *miroslav.novotny@osz.org*