

### Z aktuálních událostí

**Představenstvo OSŽ** zasedalo v úterý 6. 12. 2016, v sídle OSŽ v pražských Vysočanech. Po nezbytné kontrole plnění úkolů (koordináční schůzka USIC, zasedání železniční sekce ETF, protokol o volbách do ZO OSŽ, návrh zahraniční pracovní cesty, informace z jednání Ústřední sportovní komise.) následoval blok informací ze zásadních jednání, kterým dominovaly především informace všech čtyř místopředsedů OSŽ z probíhajícího kolektivního vyjednávání. Představenstvo OSŽ dále projednalo a schválilo pět návrhů na přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a dvě žádosti o navýšení finanční částky u poskytnuté právní pomoci. Z bodu „organizační záležitosti“ stojí za zmínku informace o tom, že se jako první sešla organizační komise pro přípravu sjezdu OSŽ v roce 2017, jejímž předsedou se stal tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb. Další komise zahájí činnost v lednu roku 2017.

V čele Asociace samostatných odborů ČR (ASO) nadále zůstává Bohumír Dufek, který druhou největší odborovou centrálu v Česku vede už od jejího vzniku v roce 1995. Ve funkci předsedy ho v pondělí 12. 12. 2016 potvrdila **valná hromada Asociace samostatných odborů**. Místopředsedy ASO zůstávají Bc. Jaroslav Pejša (předseda OSŽ), MUDr. Martin Engel, předseda LOK (Lékařský odborový klub – Svaz českých lékařů), Josef Mráz předseda KOV ČOSE (Český odborový svaz energetiků) a nově Josef Hlahůlek (Odborový svaz pracovníků zemědělství a výživy). Tajemníkem ASO zůstává Martin Vavrečka (výkonný tajemník OSŽ). Jednašedesátiletý Dufek po svém znovuzvolení mimo jiné uvedl, že prioritou ASO je stabilizace situace na železnici. ASO sdružuje zhruba 200 000 členů, členem ASO je i OSŽ, které je největší odborovou centrálou v ASO.

**Zasedání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a.s.**, které proběhlo v Praze 14. 12., neprobíhalo v tak slavnostním duchu, jak by se předpokládalo při posledním jednání letošního roku. Ještě totiž nebyla podepsána podniková kolektivní smlouva a hlavně – jak vyplynulo z informací ze zásadních jednání – situace Českých drah je komplikovaná jak některými legislativními změnami (zákon o zadávání veřejných zakázek), tak změnami ve funkcích hejtmanů pro dopravu po podzemních krajských volbách. Informoval o tom host jednání, předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který dodal i horkou aktualitu: v době konání podnikového výboru hlasoval Evropský parlament o IV. železničním balíčku. Podle slov předsedy OSŽ vše nasvědčuje tomu, že přes nejednotnost názorů a přes odpor některých našich poslanců balíček nakonec projde, což zřejmě povede k další liberalizaci na železnici.

Předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun poté informoval o kolektivním vyjednávání na Českých drahách, které bylo v době jednání již těsně před podpisem podnikové kolektivní smlouvy (mělo by k němu dojít 15. 12. – sledujte naše webové stránky,

pozn. red.) a o dosud dohodnutých změnách, které má nová kolektivní smlouva přinést.

Člen PV Miroslav Vorek informoval o činnosti komise pro OOP (osobní ochranné prostředky), která v souvislosti se změnou zákona o zadávání veřejných zakázek přestala fungovat a její práci převzou příslušné výbory. M. Vorek hovořil hlavně o změnách výstrojních součástek, na jejichž prosazení se komise podílela. Člen PV František Vopátek hovořil o personálních dopadech změny dopravce v jižních Čechách, které se dotknou cca 90 zaměstnanců Českých drah. V závěru jednání, poté, co členové PV vzali na vědomí některé organizační záležitosti, se společně sešli členové podnikových výborů ČD a ČD Cargo.

Konstruktivní, věcné i dělné, ale svým způsobem i vypjaté bylo jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo ve středu 14. 12. v sídle OSŽ. Nosným tématem byla totiž (v té době neuzavřená) Kolektivní smlouva společnosti ČD Cargo na rok 2017. Na jednání PV, na které v jeho průběhu dorazil i předseda představenstva společnosti ČD Cargo Ivan Bednář, se členové PV museli mimo jiné rozhodnout, jaký mandát dají kolektivním vyjednávačům pro páteční (16. 12. 2016) jednání s vedením společnosti. „Já jako člověk zodpovědný za ČD Cargo mám závazek vůči akcionářům a nemohu se do něj nevejit, a když ano, tak to musím vzít někde jinde,“ prohlásil Bednář: „Jsem v patové situaci.“

„V předchozích čtyřech letech jsme byli vůči zaměstnavateli velmi vstřícní, museli jsme skousnout i nulové nárůsty, firma nám něco dluží, takže dneska máme právo si říct o co nejvyšší mzdový nárůst,“ tak zněl hlavní argument – doporučení kolektivním vyjednávačům, proč neustupovat. Ivan Bednář pozorně názory členů PV poslouchal. „ČD Cargo hodlá investovat do opravárenství, ale v momentu, kdybychom to přehnali a cenu práce nadhodnotili, tak se nám to vrátí,“ reagoval na Vyjádření zaměstnanců SOKV Ústí nad Labem k právě probíhajícímu vyjednávání o kolektivní smlouvě na rok 2017. Padla rovněž zmínka o náborech nových zaměstnanců v souvislosti s nízkými tarify, o průměrném věku stávajících zaměstnanců (u provozních profesí je to zhruba 56 let), mluvilo se rovněž o tom, že od vzniku společnosti (2007) odešlo 4000 zaměstnanců, ale jen 1000 jich přišlo. Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo většinou hlasů rozhodl „rozvázat“ kolektivním vyjednávačům ruce, aby mohli pro zaměstnance vyjednat co nejlepší podmínky.

Informace o výsledku kolektivního vyjednávání najdete aktuálně na [www.osz.org](http://www.osz.org). -red-

**Obzor č. 1  
vyjde  
9. ledna 2017**

### Nedrážní sektor řeší problém nedostatku zaměstnanců v odborných profesích

Od roku 1993 docházelo k postupnému odčlenování mnoha složek bývalé jednotné železnice do soukromého sektoru. Převážná většina odborových složek se sdružila v nedrážní sekci OSŽ. Předsedou Nedrážního republikového vý-



boru (NeRV) je místopředseda OSŽ Miroslav Novotný. Letošní rok se nese ve znamení útlumu stavební činnosti na silnici a železničních stavbách, problémy jsou i v železničních opravách. Jak se celkově daří plnit uzavřené kolektivní smlouvy v nedrážních organizacích?

„NeRV eviduje celkem 40 nedrážních organizací OSŽ, které působí ve 29 společnostech,“ vypočítává Miroslav Novotný. „Prakticky u všech jsou uzavřeny, za praktické a metodické pomoci vedení NeRV a odborného aparátu OSŽ, poměrně kvalitní kolektivní smlouvy, převážně na dobu delší než jeden rok, a ty se daří plnit. Průběžně probíhá vyjednávání o růstu platů. Naši snahou je, aby se zvýšení

mezd (převážně kolem 5 %) promítlo především do tarifů.“ Jak dále Miroslav Novotný dodává, nejen nárůst mezd, ale i nárůst různých nadstandardů (benefitů) se daří do kolektivních smluv prosazovat. Jako příklad uvádí Dopravní zdravotnictví, kde se podařilo výrazně navýšit příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění.

„U zdravotnictví navíc dbáme na to, aby platy rostly nejen lékařům (kteří mají většinou smluvní mzdy), ale aby se růst platů odrazil také v navýšení tarifů pro ostatní zdravotnický a nezdravotnický personál,“ dodává tajemnice NeRV Renata Dousková.

Uzavřené kvalitní kolektivní smlouvy ale neřeší nedostatek zaměstnanců v některých profesích, především ve stavebnictví. „Například největší stavební firma OHL ŽS Brno či Skanska, se potýkají s nedostatkem kvalifikovaných odborníků – existuje zde tvrdá konkurence a stavební společnosti si odborníky nevybíravě přetahují,“ konstatuje Novotný. Problémy jsou však někdy i u zahraničních vlastníků některých firem, což pak v konečném důsledku vede k umělé vytvořené „nutnosti“ prodeje firem jinému vlastníku. Neradostným příkladem může být výrobce betonových železničních pražců ŽPSV Uherský Ostroh. „Se španělským majitelem firmy jsme dohodli jednání na 20. prosince, kde ho chceme přesvědčit o tom, že ŽPSV a OHL ŽS Brno jsou perspektivní firmy a v případě ŽPSV zisková společnost, což také doopravdy je! Hovořít chceme rovněž o problémech stavební firmy OHL ŽS Brno, které se stále zvětšují, zvláště pak při zahraničních pracích na Slovensku, kde po změnách ve vládě vážnou práci na tamějších stavbách.“ (Pokračování na straně 2)



Snímek Michael Mareš

### My, odboráři na železnici, nebráníme jen svá pracovní místa, ale poukazujeme na souvislosti, které někdy zůstávají veřejnosti skryty

Vážené kolegyně a kolegové, vážení čtenáři Obzoru,

děkuji Vám za spolupráci v letošním roce i za zájem o činnost Odborového sdružení železničářů. Většina z vás sleduje naše pravidelné internetové zpravodajství na stránce [www.osz.org](http://www.osz.org), kde jsou neaktuálnější informace. A já nyní, když píšu vztek pro letošní poslední vydání tištěného Obzoru, nevím, jak dopadne kolektivní vyjednávání u našich největších podniků, ale doufám, že dopadne úspěšně a Vy se o tom dozvíte z našich webových stránek.

Letošní rok nebyl jednoduchý a já Vám všem přeji, abyste si o Vánocích odpočinuli a prožili krásnou atmosféru v kruhu rodiny. Budeme všichni v příštím roce potřebovat obnovené síly pro naše společné úsilí.

V prosinci letošního roku jsme prožili vstup soukromého dopravce do závazku veřejné služby na trati Plzeň – Most, takže dnes již naši kolegové a kolegyně, kteří tuto trať používají k cestě do zaměstnání, nemohou v rychlících



využít režijní jízdenky. V příštím roce nás čeká obdoba na pošumavských linkách. Není to jed-

noduché a neztíží to situaci jen nám, zaměstnancům Českých drah i ostatních podniků, kde jsou režijní výhody. Obávám se, že zhoršení služeb poznají i obyčejní cestující a je i na nich, aby se ozvali a požadovali služby, které jim dosud prokazovaly České dráhy.

My, odboráři na železnici, nebráníme jen svá pracovní místa, ale poukazujeme na souvislosti, které někdy zůstávají veřejnosti skryty. Pokud náš hlas nebude vyslyšen nyní, může být za několik let pozdě. Doufáme, že se tak nestane a budme optimisti.

Jsou před námi Vánoce, krásné období kalendářního roku, nenechme si ho zkazit lidskou hloupostí a zlými úmysly. Náš život musí mít i jinou dimenzi a měl by být naplněn i radostí. Proto Vám přeji načerpání nových sil do dalšího roku a v příštím, novoročním vydání, se s Vámi podělím o myšlenky, které mě napadají k nastávajícímu roku 2017.

Bc. Jaroslav Pejša,  
předseda Odborového sdružení železničářů

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Předsedové ZO OSŽ a členové Výborů OSŽ při OŘ a CDP jsou garanty plnění závazků dohodnutých při kolektivním vyjednávání.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM,  
předsedou PV OSŽ SŽDC

**Pokud budete hodnotit letošní kolektivní smlouvu (pro rok 2016), co byste označil za její největší přínos pro zaměstnance?**

Je toho určitě víc, kromě všeobecného nárůstu mezd a odměn si snad nejvíce ceníme dvouleté platnosti přílohy č. 1, která upravuje pracovní dobu, dovolenou, překážky v práci apod. Zásadní význam pro některé profese (především řízení provozu a elektrodispečerů) má pak garance 36hodinové stanovené týdenní pracovní doby se zakotvením přiměřené doby pro jízdu a oddech. Pro zaměstnance řízení provozu je zcela jistě pozitivní také fakt rozšíření okruhu pracovníků, kteří mají nárok na stravenku v hodnotě 100 korun. U zaměstnanců infrastruktury došlo letos kromě rozšíření počtu pracovníků s nárokem na KOP u některých profesí také ke zvýšení příspěvku na penzijní připojištění.

**Jak se tedy z vašeho pohledu podařilo naplnit KS 2016 – zůstaly nějaké „resty“, či neúplně splněné závazky?**

Z mého pohledu si dovoluji konstatovat, že zaměstnavatel si své závazky, vyplývající z PKS pro rok 2016 v zásadě plní. Pokud se vyskytnou stížnosti na porušování PKS, při bližším ohledání se zjistí nejčastěji špatná komunikace mezi vedením a provozními zaměstnanci, případně nedostatečná znalost některých ustanovení PKS či ZP, a to mnohdy na obou stranách. Zde potom zejména místní funkcionáři OSŽ sehrávají významnou úlohu při nápravě takových nežádoucích situací.

**V čem konkrétně spatřujete největší přínos předsedů ZO OSŽ při utváření kolektivní smlouvy?**

Z mého pohledu jsou to právě předsedové ZO OSŽ a členové Výborů OSŽ při OŘ a CDP, kteří jsou garantom plnění závazků dohodnutých při kolektivním vyjednávání. Právě oni dbají na to, aby tyto závazky byly následně v praxi skutečně zaměstnavatelem realizovány. Tam, kde odborová kontrola nefunguje, převládá strach zaměstnanců ohradit se proti porušování KS ze strany zaměstnavatelů. To mi jistě potvrdí každý, kdo má zkušenosti z podniků, kde odbory na úrovni organizačních jednotek nepůsobí. Velice důležitá je rovněž aktivita předsedů ZO v oblasti pořádání sportovních a kulturních aktivit, jakož i starost o provozování rekreačních zařízení v majetku či pronájmu základních organizací. A samozřejmě, na základě praktických zkušeností z výkonu svých funkcí, nám předsedové ZO dávají důležité podněty pro kolektivní vyjednávání.

**Co by na druhé straně předsedové ZO OSŽ v oblasti PKS přivítali?**

Pokud se týká rezerv v této oblasti, nejčastěji předsedové ZO OSŽ poukazují na skutečnost, že se musí orientovat v kolektivních smlouvách a vnitřních předpisech více společností. V tomto směru jim však bohužel asi nemůžeme nabídnout nic více, než naši snahu o co nejlepší informační servis a školení. Možnost sjednocení kolektivních smluv nebo zásad FKSP či SF u ČD,



ČD Cargo a SŽDC bohužel z mnoha důvodů vůbec nevidím jako reálnou, neboť vývoj jde spíše opačným směrem. Druhým nejčastějším steskem předsedů ZO bývá poukazování na skutečnost, že výhody a benefity, které se nám podaří v kolektivním vyjednávání dohodnout, mohou z důvodu pravidel zakotvených v obecně platné legislativě v naprosté většině případů užít i zaměstnanci, kteří nejsou členy žádné odborové organizace, což ve svém důsledku snižuje atraktivnost členství v odborech.

To je zřejmě jedna z největších bolestí, která provází (nejenom) kolektivní vyjednávání. Co mohou předsedové svým členům v tomto směru nabídnout?

(Pokračování na straně 2)



# „Předsedové ZO OSŽ a členové Výborů OSŽ při OŘ a CDP jsou garanty plnění závazků dohodnutých při kolektivním vyjednávání.“

(Pokračování ze str. 1)

Pro získávání a udržení svých členů mohou předsedové nabízet různé nadstandardy z rozpočtů ZO, ale namísto je jisté potřebné znovu zdůraznit, že členové OSŽ mohou, na rozdíl od nečlenů, využívat právní pomoci OSŽ, dávek z Podpůrného fondu OSŽ, výhodného pojištění odpovědnosti (pro členy OSŽ) pro případ škody způsobené zaměstnavateli při výkonu povolání a také příspěvků na rekreaci v objektech ve vlastnictví OSŽ. Přesto však vnímám silnou potřebu po nějakých dalších benefitech, třeba i z prostředků mimo železnici, které bychom se na úrovni podnikových výborů, představenstva, nebo ústředí OSŽ měli pokusit pro členy OSŽ vyjednat.

Jaké očekáváte nejdůležitější změny při porovnání KS 2016 a 2017?

S velkou pravděpodobností se dá očekávat, že se podaří změnit počet vyrovnávacích období u zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou. Letos byly tři a v praxi to mnohdy působilo potíže. S vedením SZDC jsme se proto dohodli na úpravě, kdy u HZS bude vyrovnávací období jedno, pro ostatní organizační jednotky pak dvě v roce. O změnách jednáme také v oblasti KOP, kde se shodujeme se SZDC ve věci snížení počtu odpracovaných let, potřebných pro nárok na KOP u nově zařazených 24 profesí infrastruktury v roce 2016 (Příloha KOP – tabulka č. 3). Z textu PKS v roce 2016 vznikl nárok na KOP pro cca 700 zaměstnanců těchto profesí, kteří splňovali podmínku odpracování 33 let.

V roce 2017 vznikne nárok na KOP pro cca 700 zaměstnanců, kteří mají odpracováno v rozmezí 26 – 33 let. A konečně, pro rok 2018 bychom se v příštím roce chtěli dohodnout na snížení z 26 na 20 let, což by znamenalo vznik nároku na KOP pro dalších 700 zaměstnanců.

**Otázka na závěr: Jaký je aktuální stav v kolektivním vyjednávání mezi zaměstnavatelem SZDC a týmem odborových vyjednávačů?**

Podepsány jsou již Rámcové zásady FKSP i Zásady C–FKSP SZDC na rok 2017. Zde zejména pořadatelé kulturních a sportovních akcí jistě ocení úpravu limitů pro jednotlivé výdajové položky, která je provedena ve směru zrealnění limitů podle aktuálních cenových poměrů na trhu. Pokud se týká samotné PKS, tak jsme ve shodě se SZDC v základním textu, dohodnuti jsme i o změnách ve věci vyrovnávacích období v již zmíněné příloze č. 1, která upravuje pracovní dobu, dovolenou, překážky v práci atd. Předběžně jsme ve shodě se zaměstnavatelem i v oblasti stravování. Dále jednáme o změnách v příloze č. 2 (odměňování), kde jsme zatím se SZDC v rozporu především v oblasti požadavků na nárůst mzdových tarifů a v našem požadavku na zachování profesní odměny ve stávající podobě. Dosud také přetrvávají rozpor se SZDC ve věci našich požadavků na zlepšení podmínek nárokovatelnosti na KOP u některých profesí řízení provozu.

Děkují za odpovědi. Miroslav Čáslavský

## Nedrážní sektor řeší problém nedostatku zaměstnanců v odborných profesích

(Pokračování ze str. 1)

Podle dalších slov Miroslava Novotného zůstává nadále problémová společnost LEGIOS Louny, kde vážně kolektivně vyjednávají. U některých společností, zejména u železničních oprav, se negativně odráží důsledky sankcí ze strany EU proti Rusku. A jak funguje spolupráce Nedrážního republikového výboru s jednotlivými ZO OSŽ? „Tam, kde působí u jednoho zaměstnavatele více ZO, jsou ustaveny Výbory, kontakty máme navázané, až na malé výjimky, se všemi ZV OSŽ, přenos informací až ke členům zajišťujeme jednak prostřednictvím předsedů základních organizací, dále prostřednictvím e-mailu a v neposlední řadě Magazínem NeRV na našich webových strán-

kách,“ konstatuje Novotný. Jak dále dodává, určitým problémem je stárnutí předsedů a hospodářů, na jejichž místa je nutno s předstihem hledat jejich nástupce. „V tomto směru jsou velice prospěšná školení, která pro nové předsedy a odboráře pořádá OSŽ – Ú.“

I když se v některých případech objevují případy, kdy je ze strany zaměstnavatelů vykonáván určitý tlak, až zastrašování vůči odborům, zůstává Miroslav Novotný optimistou. „Věřím, že i v nastávajícím roce se bude dařit udržet zaměstnanost i výši platů, a že současné problémy (především nárůst přesčasů, nábor nových zaměstnanců) se podaří zdárně vyřešit.“

Miroslav Čáslavský

### PŘEDSTAVUJEME

## Petr Sovadina, železniční modelář:

### „Modelářství je nutné dělat zodpovědně, jen tak má smysl.“

Se železniči se Petr Sovadina seznámil vlastně již v raném dětství jako syn strojvůdce. Zájem o vlaky a vláčky u něj posléze vykrystalizoval zapojením se do Klubu železničních modelářů (KŽM) v Přerově, který zde vznikl v roce 1970. Přerov je typický „nádražácké“ město, takže se není co divit zájmu zdejších lidí o železnici a potažmo i o železniční modelářství.



Začátky činnosti zdejšího klubu nebyly vůbec lehké, ale díky nadšení jeho členů se postupem času KŽM Přerov vypracoval mezi ty nejprestižnější. K sedmi jeho kmenovým členům přibývali další členové z řad především dětí od 9 do 15 let. Právě z těch nejmladších má Petr Sovadina největší radost. „Je to naše budoucnost, vedeme je k lásce k železnici a k práci kolem železničního modelářství.“

KŽM Přerov má své sídlo v současné době v prostorách DPOV Přerov – je jím místnost v podkroví administrativní budovy o rozměrech cca 9x9 metrů, zaplněná nádherným kolejištěm, na němž se prohánějí vláčky prakticky všech epoch – od parní éry až po současnou nejmódnější epochu, reprezentovanou například pendolinem. Kolejiště je doplněno o drážní budovy, krajinu, silnice, nechybí ani miniaturní postavičky pracovníků na železnici, či jejich zákazníků – cestujících. Vše v měřítku 1:87 v podivuhodně přesnosti i těch nejmenších detailů a věrnosti té které době. Modelové želez-

nici věnuje Petr Sovadina (který je zaměstnán jako technik DPOV Přerov) převážnou většinu svého volného času – stejně jako jeho kolegové z KŽM.

U svého domu v Hulíně postavil dokonce zahradní železnici v měřítku 1:4, která neslouží jen k zábavě jeho dětí, ale je přístupná i veřejnosti. Jeho krédem je, že modelářství se nedá osidit – vše musí odpovídat skutečnosti a být náležitě kvalitní. „Modelářství je nutné dělat zodpovědně, jen tak má smysl,“ tvrdí Petr Sovadina. A na modelech v KŽM Přerov je to doopravdy vidět. Kromě lokomotiv a vozů jsou to i drážní stavby, z nichž některé jsou přesnou kopií skutečnosti – například zastávka v Jívově, prohlížečková lávka z dob totalit v pohraničním Šatově, depo v Lipové–Lázních, bývalý železniční most u Staré Paky, či původní kamenná rozhledna na nejvyšší hoře Moravy a Slezska – Pradědu.

V současné době je před přerovskými modeláři velice náročný úkol: z téměř ruiny bývalého celního skladu na přerovském nádraží postavit nové sídlo KŽM s celým nezbytným zázemím. „Budovu jsme koupili před třemi roky a od té doby ji převážně vlastními silami přestavujeme,“ říká Petr Sovadina. Půjde-li vše podle předpokladů, mělo by se současně kolejiště stěhovat do „nového“ konce roku 2018. „Ale i potom nás čeká ještě hora práce, takže první výstavu v nových rozšířených prostorách plánujeme na rok 2020.“ Finance na svoji činnost získávají přerovští modeláři převážně z vlastních zdrojů, přispívají ale i sponzoři. „Modeláři jsou známí jako obrovští fandové – doslova si dokážou utrhnout od úst, jen aby získali kvalitní model,“ svěřuje se Petr Sovadina.

Přerovští modeláři pořádají výstavy čtyřikrát do roka, letos k nim přibude mimořádná výstava 27. prosince, kdy budou moci zájemci o tento zajímavý koníček přijít a ponořit se naplno do zmenšeného světa železnice. „Naše návštěvníky čeká pokaždě nějaká změna, či něco nového a to je důvod, proč se k nám opakovaně vrací,“ dodává na závěr Petr Sovadina s poukazem na návštěvní knihu plnou obdivných a děkovných vzkazů.

Miroslav Čáslavský



V Mimoni se pravidelně kříží osobní vlaky ze směru od České Lípy s vlaky od Liberce.

### NAVŠTÍVILI JSME

## Mimoň

V září roku 2008 byla dokončena kompletní rekonstrukce nádražní budovy železniční stanice Mimoň (trať Děčín – Česká Lípa – Liberec). Budova dnes září novotou, přičemž díky velice citlivým úpravám plně zapadá do vzhledu celé této trati, kterou lze bez nadsázky nazvat tratí nostalgickou. „V čekárně se lidé mohou v zímě ohřát, v nádražní restauraci občerstvit, k dispozici je i sociální zařízení a cestujícím se snažíme vycházet vstříc, pokud je to možné, i v jiných ohledech,“ říká jeden ze zdejších výpravčích Lumír Horák. „Nádraží je dnes jednou z nejkrásnějších budov v celé Mimoni,“ dodává.

Díky pěknému vzhledu, vstřícnosti a pohodlí bylo mimoňské nádraží vyhlášeno v tomto roce nejkrásnějším nádražím roku 2016. Nádraží do této soutěže, která letos slaví desátileté jubileum, přihlásili studenti zdejšího gymnázia na popud mimoňského rodáka a železničního patriota Jiřího Štátného, který se také postaral o potřebnou propagaci a veškeré administrativní záležitosti se soutěží spojené. „Jsem již v důchodu a tak mám dost času na podobné

obsluhu – v samotné Mimoni jsou takové závory dvoje. „Jízdy vlaků jsou zajišťovány ve směru na libereckou stranu telefonickým dorozumíváním, na českolipskou stranu pak reléovým poloautomatickým blokem (RPB) s traťovými souhlasovými tlačítky,“ vysvětluje výpravčí.

Ještě před třiceti a více lety byla Mimoň nádražím s velice rušným provozem, především proto, že sloužila jako jakási vstupní brána do bývalého vojenského prostoru Ralsko. „Odbočovala zde vlečka na letiště, stanice měla svoji vlastní posunovací zálohu a počet vlaků, především nákladních, několiknásobně převyšoval současný stav,“ přibližuje výpravčí dobu, kdy Ralsko a okolí ovládala okupační sovětská armáda. „Ale dnes je už všechno jinak,“ dodává.

V současné grafikonu vlakové dopravy převládají osobní vlaky – každé dvě hodiny se zde kříží vlaky osobní, ve dvouhodinovém taktu zde zastavují i rychlíky, spojující Liberec s Ústím nad Labem. V převážné většině zde jezdí vlaky vedené motorovými vozy řady 843, nazývanými zde „Rakve“ a soupravy řady 844 (RegioShark). Občas zde projede i souprava Regionovy (814/914).

Titul „Nejkrásnější nádraží roku 2016“ byl Mimoni udělen 11. listopadu v Senátu České republiky, spolu s ním získalo nádraží také Cenu generálního ředitele SZDC Pavla Surého a Pamětní list u příležitosti slavnostního vyhlášení výsledků jubilejního desátého ročníku soutěže Nejkrásnější nádraží ČR. Všechny tyto listiny jsou vystaveny na mimoňském krytém nástupišti.

Miroslav Čáslavský



Ve směru na Liberec jsou jízdy vlaků zajišťovány elektro-mechanickým zabezpečovacím zařízením.

věci,“ říká Štátný, který objel a obešel takřka celou Mimoně a okolí, aby sehnal podpisy na podporu kandidatury mimoňského nádraží. Nakonec se mu jich podařilo nabírat 2100 z celkem 2713 (zbytek přišel na internet nebo SMS zprávami), čímž mimoňské nádraží získalo těsně první místo před druhým Uherským Brodem.

Pokud se týká řízení provozu, není sice Mimoň vybavena špičkovým zabezpečovacím zařízením, na druhé straně ale plně zapadá do charakteru celé trati, která je mimo jiné jednou z mála, kde jsou doposud zachovány klasické dřevěné závory s ruční



Vestibul i čekárna splňují veškeré požadavky na kulturu cestování.

### ZE SVĚTA

## Subvencování vozových zásilek v Rakousku od 2018

Koncem září 2016 se ve Vídni konalo sympozium na téma „převaha jednotlivých vozových zásilek jako výzva“. Zvláštní pozornost vzbudil příspěvek zástupce rakouského ministerstva dopravy (BMVIT), který představil model podpory přepravy jednotlivých vozových zásilek. Tento segment je součástí EU subvencování v Rakousku od roku 2012, pomohl jej udržet stabilní a současně přispěl k tomu, že podíl železnice na trhu nákladní přepravy činí v Rakousku 31 %, což je vysoko nad evropským průměrem.

Dosavadní model rokem 2017 skončí. Pro vznik nového modelu podpory od 2018 bylo použito několik studií. Jedna z nich se zabývala porovnáním nákladů na přepravu po silnici a železnici. Další studie uvádí, že je třeba podpořit především tzv. „poslední míli“, kde pro železnici vznikají největší přepravní náklady. V porovnání nákladů silnice/železnice je nejkratičtější rozsah vzdálenosti 120 – 300 km, pod touto hranicí je jednoznačně výhodnější silniční doprava, nad touto hranicí je jednoznačně výhodnější železniční přeprava po železnici. Nevýhoda železnice je tedy především v oblasti „poslední míle“, neboť její obsluha

je spojena s poměrně vysokými náklady. Studie proto navrhuje převedení finanční podpory na počáteční a koncovou část této přepravy (do 100 km), což při stejném objemu přepravy povede k dosažení většího efektu. Kromě toho se od roku 2018 připravuje i výhodnější poplatek za použití dopravní cesty, čímž se dále zvýší podpora přepravy jednotlivých vozových zásilek. Dalším významným opatřením na podporu tohoto segmentu je finanční podpora výstavby a údržby vleček ve výši 8 milionů euro ročně.

Z „Eisenbahn Österreich“ přeložil a upravil Jiří Zajíček

## Maďarsko chce investovat do železnice 4 mld. eur

Airport Budapest Ferihegy má mělní snad konečné brzy získat napojení železnici na město. Tak rozhodl „strategický kabinet“. Investice 1200 mld. forintů má být hrazena především z fondů EU a má být dokončena do roku 2022. Maďarsko je ve srovnání se sousedními zeměmi jednou z mála zemí, kde se ještě nelze dostat vlakem na letiště. Peníze by měly být určeny na obnovu železničních tratí, výstavbu nových tratí, nákup nových vlaků a rekonstrukci železničních

### VŠIMLI JSME SI

● **TŘEMI SMĚRY** se vydal letošní Mikulášský vlak, vypravený Českými drahami z Olomouce. V neděli 4. prosince vyjela z olomouckého hlavního nádraží nostalgická souprava, tažená parní lokomotivou 464.202. Nejprve vlak zamířil do Šternberka (trať Olomouc – Šumperk – Jeseník) a zpět, poté do Hluboček-Mariánského údolí (trať Olomouc – Krnov) a zpět, a na závěr zamířil do Prostějova hl. n. (trať Olomouc – Brno). Ve vlaku, určeném široké veřejnosti, cestoval i Mikuláš s čertem a andělem, kteří nadělili dětem sladkosti a jiné dárky.



● **TRATĚ Z ČESKÉ LÍPY** do Liberce se může pochlubit málo vídaným prvenstvím: na této trati bylo v průběhu deseti let nominováno osm nádraží do soutěže Nejkrásnější nádraží. Tři z nominovaných se umístila na prvním místě (Zahrádky u České Lípy – 2009, Rynoltice – 2013, Mimoň – 2016), další dvě pak byly na druhém místě (Rynoltice – 2011, Jablonné v Podještědí – 2015), zastávka Novina se umístila v roce 2014 na třetím místě. Ploskovic pak byly dvakrát ve finále – 2013 a 2016). Když už o němčem jiném, svědčí to o lásce zdejších obyvatel ke „své“ trati. Na snímku olejomalba nádraží Rynoltice od Libora Machálka.



● **SPOLEČNOST ARRIVA**, která obsluhovala soukromou trať Šumperk – Kouty nad Desnou, nahradí od nového GVD České dráhy. Tato trať byla v roce 1997 postížena těžkými povodněmi a přešla do majetku Svazku obcí údolí Desny. Vloni byla trať s využitím příspěvků fondů EU elektrizována a společnost Arriva zde provozovala mj. jednu elektrickou soupravu ve složení: lokomotiva řady 140 a jeden vůz DB řady Bimdz (na snímku).



● **OD NEDĚLE** 11. 12. 2016 se provozovatelem drážní dopravy na trati 291 Zábřeh na Moravě – Kouty nad Desnou/Sobotín stala po téměř dvaceti letech společnost České dráhy, a. s. Nově do Koutů nad Desnou kromě klasických souprav sestavených z vozů Bdt a tažených lokomotivami řady 163 zajiždějí z Nezamyslic nebo Prostějova i moderní RegioPantery, jako například v neděli 11. 12. 2016 na osobním vlaku 3712 z Olomouce (640/641/002) s příjezdem do Koutů nad Desnou v 9.06 h. Od změny grafikonu tedy došlo na Železnici Desná ke čtyřem změnám, a to: jízdního řádu, provozovatele dopravy, jízdného a slev (kromě tarifu IDSOK nyní na této trati platí i tarify Českých drah) a zároveň přestaly platit i útržkové jízdenky.

uzlů. Je již stanoveno, že dojde k rekonstrukci trati Budapešť – Százhalombatta a Budapešť – Hatvan, rovněž dojde k rekonstrukci trati kolem Balatonu. Kromě napojení železnice mají být prostředky i pro napojení letiště v Debrecínu a Kecskemétu.

Z Pester LLOYD, 30. 10. 2016, zpracoval-sh

## Čínské elektrické lokomotivy jezdí na 1. africké elektrizované trati

Tři lokomotivy odolné proti vedrům (přes den +50 st. C, v noci zima), které jsou vyrobeny přímo pro Etiopii, byly uvedeny do provozu na první elektrizované trati v Africe. Lokomotivy navrhl a vyrobil čínský výrobce CRRC Žou-žou Locomotive Co. Ltd. Lokomotivy byly testovány na trati mezi Addis Abebou a přístavním městem Džibuti, hlavním městem stejnojmenné republiky. Lokomotivy by měly být nasazeny v osobní dopravě. V brzké době by mělo být dodáno rovněž 32 nákladních lokomotiv o výkonu 7200 kW. Trať ve východní Africe je 752,7 km dlouhá, stála 3,6 mld. eur. Vlaky by mohly dosahovat rychlosti až 120 km/h. Z China.org, 8. 10. 2016, zpracoval-sh



# Psali jsme před 25 lety

## Obzor č. 49 - 10. 12. 1991

Ve zpravodajství z výjezdního jednání Ústředí OSŽ v Bratislavě se dočítáme, že již zřejmě bylo rozhodnuto o budoucí podobě železnice. „Má zůstat federální, spolu se spojí energetikou, což je v souladu s úsilím OSŽ,“ uvádí se v textu. Účastníci jednání vyslechli dále informaci o tom, že pracovní materiál „Studie restrukturalizace s. o. ČSD“ byl ve značné části vládou ČSFR odmítnut s doporučením, aby byl koncipován novým způsobem. Z dokumentu tak byly vypuštěny staté o zaměstnanosti a počtech propuštěných pracovníků. Na jednání zazněla i dobrá zpráva, že vláda přislíbila státní dotaci 1,5 miliardy Kčs na zavedení nové mzdové soustavy na ČSD od 1. 1. 1992. Definitivní rozhodnutí mělo být přijato 28. 11. 1991. Na tomto jednání však vláda ČSFR rozhodla neprojednat a OSŽ začalo uvažovat o vyhlášení stávkové pohotovosti. Toto rozhodnutí bylo odloženo na 2. 12. 1991, po jednání vlády. Vedení OSŽ zároveň informovalo premiéra Mariána Čalfa o tom, že požadavky odborů stále zůstávají bez konkrétních výsledků, a žádalo ho o podporu železnice ve vládě. Těsně před uzavěrkou čísla došla informace o tom, že federální rozpočet nebyl projednán ani 1. 12. 1991.

Pod titulkem „**Požadujeme jasná pravidla hry**“ je uveřejněn otevřený dopis 92 přednostů železničních stanic ústřednímu řediteli s. o. ČSD. Píše se v něm o tom, že od listopadu 1989 si většina provozních zaměstnanců slibovala začátek pozitivních procesů, které budou znamenat navrácení odpovídající důležitosti železniční dopravě v rámci hospodářského systému státu. „**Současná skutečnost je však zcela jiná. Kompetence vyřešeny nejsou, problémy infrastruktury snad vyřeší velká privatizace, podmínky konkurenceschopnosti jsou opět odvislé od kompetenci a zásad dopravní politiky státu.**“ uvádí se v dopise. Dopis dále podrobně popisuje hlavní problematické otázky železnice, jako je neprofesionální řízení, centralizace místo samostatnosti, neumožnění podnikání železničních stanic či špatnou informovanost. „**Již nyní jsme si zvykli, že kterýkoliv odborový funkcionář je lépe informován než přednost stanice,**“ uvádí se v textu. Dopis shrnuje i výtky ke společnosti RailReklam, která odebrala výkonným jednotkám zisk z reklamní činnosti. Signatáři dopisu vyzývají odpovědné pracovníky ČSD, aby se vzdali svých osobních cílů a zaměřili se na posílení důvěry podniku v přednosty železničních stanic a posílení jejich pravomocí tak, aby se mohli podílet na přeměně železnice. „**K tomu však bezpodmínečně potřebujeme jasná pravidla hry, jasný a konkrétní systém řízení, odpovídající ekonomická pravidla a dostatečnou informovanost,**“ zdůrazňuje se v závěru dopisu, který byl podepsán 92 přednosty železničních stanic v obvodu PP Praha. Ústřední ředitel ČSD následně přislíbil, že

na tento otevřený dopis odpoví písemně v tisku.

## Obzor č. 50 – 17. 12. 1991

Obzor, který vyšel těsně před Vánoci, je nabit nikoli vánoční, ale převážně vážnou tematikou. Do doby uzavěrky totiž nebyla vyřešena dotace pro ČSD, která měla být určena pro zavedení nové mzdové soustavy. V souvislosti s ohrožením zavedení nové mzdové soustavy se Ústředí OSŽ obrátilo na všechny ZO OSŽ s žádostí o stanovisko k dalším uvažovaným postupům OSŽ. „**Současná situace skutečně nezaručuje pro budoucnost železnice příliš nadějí a nechávat se donekonečna unášet pouze slibů je zřejmě v současné době příliš velkým přepychem,**“ uvádí se v článku. Na 3. 12. byla iniciována schůzka se zástupci ostatních odborových centrál na železnici se snahou ujednotit se na dalším postupu.

Krátká informace o mimořádném jednání sekce železničního opravárenství za účasti zástupců Ústředního ředitele ČSD uvádí, že došlo k projednání seznamu ZOS, které zůstávají u s. o. ČSD, a k projednání státní účasti u ZOS, navržených do privatizace.

Článek s názvem „**Podaná ruka**“ cituje dopis, který zaslal předseda OSŽ Zdeněk Škop prezidentovi Federace strojířů Tomáši Slunkovi. Zve jej v něm na zasedání Ústředí OSŽ dne 18. prosince. „**Jsmo toho názoru, že bychom měli ukončit zdánlivě neřešitelné spory jednání ku prospěchu železničářů,**“ uvádí se v pozvánce.

## Obzor č. 51 – 52 – 27. 12. 1991

V závěru roku vyšel osmistránkový Obzor, který přes napjatou atmosféru na dráze přinesl i některá odlehčená témata a silvestrovský humor. Ve své hlavní části ale informoval převážně o vážných záležitostech, mimo jiné o jednání stávkového výboru uzlu Děčín s ústředním ředitelem ČSD Ing. Hamplm dne 12. prosince 1991. „**Ústřední ředitel předložil plán restriktivních opatření, která nás čekají v příštím roce. Z důsledků, které tato opatření přinesou, máme mrazení v zádech. Nepřihlíží se totiž k tomu, že ač jsme státní podnik, stát se o ČSD nestará. Stát pouze poskytuje překlenovací úvěry, které nejsou východiskem z krize. Prerušeni stávkové pohotovosti prodloužíme do 2. 1. 1992, tedy do doby, kdy nám Ústředí OSŽ oznámí výsledky kolektivního vyjednávání,**“ uvádí se ve stanovisku odborářů.

Obzor dále otiskuje obsáhlou odpověď ústředního ředitelství na otevřený dopis (viz Obzor č. 49). Tiskový mluvčí v něm podle očekávání obhajuje dosavadní kroky ÚŘ ČSD a velkou pozornost věnuje i obhajobě reklamní společnosti RailReklam.

Zdeňka Sládková

# Prověry BOZP na pracovištích zaměstnavatelů v roce 2016

Oddělení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) Odborového sdružení železničářů každým rokem v rámci své kontrolní činnosti nad stavem BOZP provádí i kontroly nad tím, jakým způsobem zaměstnavatelé v dohodě s odborovými organizacemi provádějí prověrky BOZP. Prověrky BOZP se organizují a konají na základě zákoníku práce, který ukládá všem zaměstnavatelům jejich provádění alespoň jednou ročně na všech svých pracovištích a zařízeních. Cílem těchto prověrek by vždy mělo být komplexní prověření systému BOZP jako celku. To by mělo spočívat ve fyzickém prověření pracovišť a zařízení, součástí prověrky BOZP by mělo být i prověření, jakým způsobem zaměstnavatel vede povinnou dokumentaci v této oblasti (např. vnitřní předpisy zaměstnavatele, pracovní úrazovost, rizika, školení, atd.) Pro vlastní provádění prověrek zaměstnavatelé jmenují prověřkové komise, kde bývají zpravidla zastupeni zástupci zaměstnavatele, zástupci poskytovatelů pracovní lékařských služeb (závodní lékaři) a zástupci zaměstnanců (odborářů). Součástí prověrek BOZP bývá často i tzv. dohlídka lékaře na pracovišti. Výstupem z činnosti prověřkových komisí bývají zápisy z prověrek, které obsahují zjištěné závady a návrhy termínů na jejich odstranění.

Oddělení BOZP v letošním roce provedlo celkem 89 prověrek BOZP. K nejčastěji zjišťovaným závadám patřily zejména špatný stav podlahových krytin, nevyhovující stav stezek,

komunikací, chybějící kryty na osvětlovacích tělesech, nedostatečně prováděný úklid pracovišť, nevyhovující stav sanitárních zařízení, atd.

OSŽ usiluje dlouhodobě o to, aby v každé prověřkové komisi byl vždy přítomen zástupce zaměstnanců, neboť ten zpravidla má nejlepší přehled o tom, jaké závady a nedostatky se na konkrétních pracovištích vyskytují. Odborová organizace svoji účastí v prověřkových komisích realizuje zejména své zákonné právo kon-

trolovat stav bezpečnosti a ochrany zdraví na pracovištích zaměstnavatele a může tak lépe přispět k rychlému odstranění zjištěných závad a nedostatků.

Komplexní informace o prověrkách BOZP v roce 2016 mohou zájemci získat na webu OSŽ v položce BOZP – ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín,  
vedoucí oddělení BOZP OSŽ

## Prolongace zaměstnaneckých jízdních výhod ČD v roce 2017

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 je stanoveno období od 1. 1. do 28. 2. 2017. Prolongační částky jsou stejné jako v roce 2016, tj. 1000 Kč hradí zaměstnanci, rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodci, pozůstali a 500 Kč důchodci a děti, vč. sirotků.

**Informace k In-Kartám s propadlou platností:**

Na konci roku 2015 a v první polovině roku 2016 proběhla hromadná výměna In Karet s propadlou platností. Držitelé In Karet s propadlou platností, kteří požádali o duplikát, obdrželi nový typ In Karty s MAP strukturou. Od 1. 7. 2016 byla ukončena platnost In Karet s propadlou platností

vyznačenou na In Kartě pro účely prokazování nároku na jízdní výhod.

Upozorňujeme držitele, kterým bude končit platnost jejich In Karty, že se In Karty s končící platností vyměňují průběžně. O duplikát lze požádat nejříve 2 měsíce před vypršením platnosti stávající karty. O duplikát In Karty s končící platností lze požádat u libovolné pokladní přepážky ČD, na příslušném personálním útvaru dle evidence jízdních výhod nebo v eShopu ČD. K žádosti o výrobu duplikátu In Karty je požadována z důvodu aktualizace nová fotografie.

**Potvrzení dokládána v době prolongace:** V době prolongace je nutné doručit na Evidenční centrá jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení lze doručit osobně nebo zaslát doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenovaně e-mailem.

**Průkazy pro bezplatnou jízdu:** V době prolongace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazech pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a. s., a důchodců ČD, a. s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu).

**Kompletní informace** a další přepravní podmínky, které nejsou uvedené v předpisech ČD Ok 9 a ČD Ok 10, včetně seznamu nepovinné místekových komerčních vlaků 2017, naleznete v Metodickém pokynku k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 (dokument č.j. 3466/2016-O10), který je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/Server/Albatros/České dráhy – dokumenty – O10GR – dokumenty personální. **Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.**

## PRÁVNÍ PORADNA

### Osobní spis (2/2)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 24 byl charakterizován osobní spis, zejména jaké písemnosti může obsahovat. Ve druhé části dokončíme problematiku vnitřního předpisu.

#### Údaje o zdravotním stavu

Údaje o zdravotním stavu jsou na jedné straně nezbytné pro splnění povinností zaměstnavatele přidělovat zaměstnanci práci, která odpovídá jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti (§ 103 odst. 1 písm. a) ZP), ale současně se jedná o kategorii citlivých údajů, které podléhají režimu podle zákona o ochraně osobních údajů (dále jen ZOOÚ). Zdravotním údajem odpovídajícím tomuto požadavku tak bude při uzavírání pracovního poměru lékařské posudek, který se vyjadřuje pouze ke vhodnosti sjednávání práce pro zaměstnance (způsobilý – nepůsobilý, případně s omezením a jakým, nebo typové označení prací, které je s ohledem na svoji zdravotní způsobilost zaměstnanec schopen vykonávat), aniž by obsahoval konkrétní údaje o zdravotním stavu. Výše uvedené platí rovněž o lékařských posudcích vydaných poskytovatelem pracovní lékařské péče (zařízení zdravotní preventivní péče) podle zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů, případně o posudcích o změně zdravotní způsobilosti. Ve všech těchto případech lze zprávy o zdravotním stavu zakládat do osobního spisu za podmínky, že neobsahují jiné údaje než konstatování zdravotní způsobilosti zaměstnance.

#### Nahlížení do osobního spisu

V zájmu zachování ochrany osobních údajů stanoví Zákoník práce okruh osob, které mají právo do osobního spisu zaměstnance nahlížet. Pojem „nahlížení do osobního spisu“ nelze vnímat jen úzce jako oprávnění vztít fyzický spis, v něm listovat a takto se s osobními údaji o zaměstnanci seznamovat. Smyslem ochrany osobních údajů je zabránit, aby se s takovými údaji mohly seznamovat osoby, kterým to ze zákona není dovoleno. Proto je nutno pod tento údaj zahrnout všechny způsoby seznamování se s údaji vedenými v osobním spise (včetně jejich zaslání). Do osobního spisu dle § 312 odst. 2 ZP mohou nahlížet vedoucí zaměstnanci zaměstnavatele, kteří jsou zaměstnanci nadřizení, orgán inspekce práce, Úřad práce České republiky, Úřad pro ochranu osobních údajů, soud, státní zástupce, příslušný orgán Policie České republiky, Národní bezpečnostní úřad a zpravodajské služby. Nejde zde o výčet taxativní. Dále půjde i o poskytování údajů podle ZP (např. podnikovému právníkovi nebo členu pod-

nikové kontroly) a v rámci režimu ZOOÚ. Samotné nahlížení do osobního spisu zaměstnanec není bezbřehé, i zde platí, že nahlížení do spisu lze jen tehdy, je-li to nutné při plnění pracovních úkolů osob k nahlížení do osobního spisu zaměstnance oprávněných. Zároveň je nutné mít na zřetel i účel nahlížení do osobního spisu. Ochrany proto požívá jen seznamování se s těmi údaji z osobního spisu zaměstnance, které osoba k tomu oprávněná skutečně pro plnění svých pracovních úkolů potřebuje; dodržování těchto pravidel především znamená, že zaměstnanci pověřeným vedením osobního spisu zaměstnance (zpracovateli osobních údajů).

Do osobního spisu tedy nemají bez souhlasu zaměstnance přístup ostatní osoby (např. ostatní zaměstnanci zaměstnavatele, interní audit, sociální správa, zdravotní pojišťovna, finanční úřad apod.).

#### Oprávnění zaměstnance

Právo zaměstnance na náklady zaměstnavatele nahlížení do svého osobního spisu, činit si z něho výpisky a pořizovat si stejnopisy dokladů v něm obsažených (§ 312 odst. 3 ZP) zajišťuje, aby zaměstnanec, jehož práva na ochranu osobních údajů se vedením osobních údajů týká, mohl kontrolovat, jaké údaje o něm zaměstnavatel shromažďuje a případně se domáhat ochrany svých práv v souladu s § 21 ZOOÚ (požádat správce nebo zpracovatele o vysvětlení, případně odstranění takto vzniklého stavu; zejména se může jednat o blokování, provedení opravy, doplnění nebo likvidaci osobních údajů) nebo podle § 78 a násl. OZ (aby bylo upuštěno od neoprávněných zásahů do práva na ochranu osobnosti, aby byly odstraněny následky těchto zásahů a aby bylo dáno přiměřené zadostiučinění, případně též náhrady nemajetkové újmy v penězích). Vedle výše uvedených práv zaměstnanec, vyplývajících ze ZP, zůstává zaměstnanci zachováno právo požadovat od správce (zaměstnavatele) informaci o zpracování svých osobních údajů. Stejně právo má i k tomu pověřený zástupce zaměstnance.

Osobní spis (s výjimkou dokladu o délce zaměstnání, např. kopie zápočtového listu) se ukládá alespoň po dobu 10 let po skončení pracovního poměru. Doklad o délce zaměstnání, který může být absencí mzdového listu sloužit pro účely důchodového pojištění, je třeba archivovat alespoň 50 let.

Mikuláš Hubičák,  
manager pro kolektivní vyjednávání  
JUDr. Petr Večeř,  
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

## Opatření GS – FIP

Na základě rozhodnutí grémia skupiny GS (Gemeinsame Schaffwagendienste) se od 11. 12. 2016 nebude vztahovat možnost použití 30% GS slevy na lehátkové a lůžkové příplatky pro cestující s jízdenkou FIP na soukromé cesty. Toto opatření se týká jízdy ve všech lehátkových a lůžkových vozech zúčastněných dopravců na GS nabídkě ve vzájemné přepravě. Mezi zúčastněné dopravce patří ČD, ZSSK, PKP IC, MAV–Start, BDZ a ZPCG. Toto opatření se nijak nedotkne Sousedské přepravy ČD–ZSSK,

Relace	Vlaky/vozy	Bc 6	Bc 4	Triple Economy/ Deluxe	Double Economy/ Deluxe	Single Economy/ Deluxe
Praha – Budapest*	476/524; 477 jen vozy 362 – 364	13,40	20,00	20,00	30,00	70,00
Praha – Kraków*	443/403; 402/442	13,40	20,00	20,00	30,00	70,00
Praha – Warszawa*	445/406; 407/444	13,40	20,00	20,00	30,00	70,00
Praha – Bar*	173/341/431; 430/340/172	–	–	26,00	39,00	–

Lůžkový/lehátkový příplatek zakoupený v předprodeji před datem 11. 12. 2016, bude ve vozech ČD uznán platným.

## NÁZORY

### Vozy s tmavými skly u kupé nevyhovují cestujícím ani průvodčím

V poslední době jsou nasazovány na rychlících kategorie Rx Praha hl. n. – Plzeň – Cheb repasované rychlíkové vozy, které mají jednu podstatnou vadu na kráse – chodbičková okna a dveře do kupé jsou opatřena tmavými skly, takže cestující, který například odejde na WC, těžko hledá své kupé, zvláště osoby se zhoršeným viděním. Průvodčí mi to potvrdila: „**Je to strašně, kdo to vymyslel, i my průvodčí nevidíme dovnitř, kdo tam sedí, a musíme pořád otvírat dveře, lidé si myslí, že si je nepamatujeme..!**“

Martin Kubík

#### Informace k postřehu Vašeho čtenáře

Pisatel má na mysli vůz řady Bee, který vznikl kompletní přestavbou starších vozů řady B nebo Bh v roce 1997 pro vlaky EuroCity a InterCity. V provozu byly například ve vlacích z Prahy do Vídně, Budapešti, Varšavy nebo Žiliny. S postu-

## Co pro mě znamená Obzor

Nevím, jak vy, čtenáři, ale já jsem si moc oblíbil tyto noviny OSŽ. Ani jsem moc nečetl Železničář, v něm ani nemohla, nebo spíše neměla být kritika vedení ČSD/ČD. Kdežto v Obzoru jsem sám kolikrát kritizoval vedení dráhy a sám Obzor také neváhal zveřejnit kritiku. Proto mi tyto noviny přišly k srdci a nemohli jsem bez nich být. Když už nebyl Obzor týdeník, tak mi to bylo líto.

Ted, v důchodu, zvláště čekám na Obzor, až jej v pondělí dostanu. V Praze, když jsem ho vyzvedával přímo v redakci pro ZO OSŽ na hlavním nádraží, jsem si jej přečetl už ve čtvrtek. Ted jsem rád, že mi přináší zprávy nejen o OSŽ, ale i o dráze a občas i o mém milovaném hlavním nádraží. Takže Obzor pro mě znamená hodně a zvláště teď, v důchodu.

Myslím si, že tyto noviny mají stále co říci svým čtenářům. V Praze jsem si všiml, že Obzor čtou nejen členové OSŽ, ale i ti, co nejsou v odborech. To znamená, že je znám více lidem, zaměstnancům dráhy.

Bliží se konec roku, což moc děkuji redakci Obzoru za ten letošní rok a v roce 2017 at dále úspěšně bojuje za práva odborářů a nejen za ně. Přeji Obzoru, aby nám stále přinášel dobré zprávy nejen z OSŽ, ale i o dráze.

Věrný čtenář

Jiří Krejčí

pující modernizací vozového parku Českých drah jsou však tyto EC/IC vozy dnes využívány stále častěji také v rychlíkové dopravě. Na trati Praha – Plzeň – Cheb jezdí tyto vozy od roku 2015 a podobně řešené vozy 1. třídy Aee dokonce o rok déle. S novými jízdními řádem budou jezdit i na vybraných rychlících a expresích Praha – České Budějovice (–Linz). Nadále budou v provozu také na spojích EuroCity mezi Prahou a Budapeští. Vozy jsou rekonstruované v designu používaném v polovině 90. let nejen u nás, ale také v dalších zemích střední Evropy, kde jezdí stejně řešené vozy. Mezi tehdy využívané interiérové prvky patřila i tmavá skla.

Současný trend ovšem s vozy s uzavřenými oddíly již nepočítá a ty jsou nahrazovány v celé Evropě vozy velkoprostorovými. Jako příklad lze uvést například německé vlaky ICE4 a IC2, švýcarské soupravy EC2501 řadu Twindexx (IC200, IR200, IR100) nebo naše soupravy railjet a InterPanter.

V případě linky Praha – Plzeň – Cheb mají cestující možnost volit mezi několika typy vozů. Pokud vůz typu Bee nevyhovuje například osobám se zhoršeným viděním, mohou využít velkoprostorové vozy nebo multifunkční vůz, ve kterém jsou vyhrazena i místa pro osoby se zdravotním postižením.

Mgr. Petr Štáhlavský,  
tiskové oddělení ČD, a. s.

## Zpoplatní dráha i vlakové toalety?

Jako jen občasný uživatel železniční dopravy jsem asi nezaznamenal ten den, kdy se na dveřích nádražních toalet i na menších stanicích po prvé objevil nápis, že za použití je nutno zaplatit 8 korun. Ještě donedávna tam bylo upozornění, že za tímto účelem je třeba si vyzvednout – bezplatně – klíč v pokladně. Nevím, zda tato – u cestujících veřejnosti asi ne zrovna populární – novinka platí již plošně, nebo zda jí zatím uplatnili například ve stanicích Třeboň–lázne, kde mne koncem listopadu nemile překvapila. Někteří páni vyřešili svůj nutkavý problém nenápadným odchodem do nedalekého vzrostlého křoví podél nástupiště, dříve by byli nuceni uhradit v pokladně zmíněných osm Kč.

Osobně chápu, že tržní ekonomika postupuje-

## Proč Kateřina Šubová odpovídá jen na část dotazu?

Na straně 3 Obzoru č. 22 je článek pana Kubíka ohledně oprav budov nádraží. Všichni to víme, mnozí z nás jezdíme kolem té ostudy, která je vidět pouze z vlaku národního dopravce, jak píše autor, „rozpadlé budovy bývalého nádraží Praha–Vyšehrad“, a jen se skřípějícími zuby se díváme na tu neschopnost nebo prý snad i původně chráněnou secesní budovu nechat tak neskutečně zchátrat. Když je Brčlak vstupní branou pro západní návštěvníky z Rakouska, tak ti z opravdového západu, cestující do Prahy, uvidí při vjezdu „chánovskou“ památkově chráněnou budovu nádraží Praha Vyšehrad, kterou ještě i já pamatuji jako opravdové nádraží.

Nemohla by tedy paní Kateřina Šubová z generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty, s. o., odbor komunikace, nám komunikativně odpovědět i na druhou část otázky pana Kubíka, týkající se děsivého stavu tohoto nádraží? Děkuji.

Petr Rádl

#### Reakce Kateřiny Šubové, tiskové mluvčí Správy železniční dopravní cesty, s. o.

Nádraží Praha Vyšehrad nebylo nikdy ve vlastnictví SŽDC. České dráhy ho v roce 2007 prodaly soukromé společnosti RailCity Vyšehrad. S dotazy se musíte obrátit na zástupce uvedené společnosti.

Jan Hála





Brejlovec 754.015 se soupravou Mikulášského vlaku projíždí po trati 174 nedaleko zastávky Újezd nad Zbečnem.

## Mikulášský vlak z Plzně na Křivoklát

V sobotu 3. 12. 2016 byl vypraven již tradiční zvláštní mikulášský vlak z Plzně na adventní trhy na hradě Křivoklát. Vlak složený z vozů Bdt

vezla motorová lokomotiva v nátěru studia Najbrt 754.015 přezdívaná „Brejlovec“. V soupravě byl zařazen i bufetový vůz BamBistro a vlakem procházel Mikuláš s čerty a andělem.

Cestující v dopoledních hodinách přijeli na zastávku v Křivoklátu a vyrazili na malou procházku na hrad, kde probíhaly tradiční adventní trhy s mnoha stánky a s prodejem různého dobového zboží a dalším programem.

Večer se pak po setmění vydal vlak z křivoklátské zastávky zpět do Plzně. Příznivci železnice si nenechali ujít možnost zachytit klasickou soupravu s Brejlovcem na čele v malebném sluncem prozářeném a mrazem ojiňném údolí řeky Berounky mezi Berounem a Křivoklát.

Vít Mareš

## Mikulášská jízda kolem Berounky

Jako pravý Mikuláš vypadala děčinská Šlechtična 475.179 při mikulášské jízdě 3. prosince krátce před desátou hodinou mezi stanicemi Zadní Třebaně a Karlštejn v km 27,8 tratě Praha-Smíchov – Beroun. Právě z tohoto místa fotografoval parní vlak v roce 1972 zakladatel



Šlechtična (475.179) mezi Zadní Třebaně a Karlštejnem.

muzea v Lužné Ing. Jaroslav Kocourek. Parní vlaky jezdily na trati na Beroun pravidelně do června 1973, po té ještě do roku 1976 s některými rychlíky, většinou ROH. Místo, z něhož jsem fotografoval, je normální cestou nedostupné, v blízkosti se nachází i bývalý strážní domek „hlídačů“ České západní dráhy (BWB), ten je využíván jako chata. Další chaty ve směru k Zadní Třebaně nejsou přístupné silničními vozidly, ale pouze úzkou pěšinou nebo lodičkou na protější břeh Berounky (dříve Mže), každá chata má malé přístaviště na lodičku. Spatřit zde lze i vodní živočichy a ptáky, např. chráněného a nyní dost hojného bobra nebo volavky. V Zadní Třebaně se také nachází minipivovar „Bobr“; pro dopisovatele Obzoru pana Krejčího sdělují, že nádražní hostinec v Zadní Třebaně je v provozu a ceny jsou lidové. Výborná „starohospoda“.

Martin Kubík

## Rozloučení s pokladnou v Mníšku pod Brdy

30. listopadu měla pokladna v žst. Mníšek pod Brdy před sebou posledních deset dní. Po 119 letech končí prodej jízdních dokladů nejen v Mníšku pod Brdy. Může za to rozdělení železnice na SŽDC a ČD, a. s., a další dopravce. Mohou za to i protichůdná nařízení Evropské unie, která nařizují liberalizaci trhu. Výsledkem jsou zavřené pokladny, opuštěná nádraží a všeobecný úpadek od doby, kdy jednotná železnice měla nejen definitivu, ale i polovojenské respektované vedení napříč Evropou, ale i celým světem, kde ležely a leží koleje. Kde se pokladna jednou uzavře, je to definitivní. A není to o ekonomice, je to o přístupu vedení státu a železnice v regionech, kde výdejní jízdenek a styk zaměstnanců dráhy s veřejností byly majákem kulturnosti společnosti. Prostě „jednou budem dál...“

Martin Kubík



V pokladně je výpravčí Ondřej Kubart, aktivní člen OSŽ.

## Novinka pro šikovné ruce!

Pod hlavičkou Českého zemského svazu FISAIC vznikla nová zájmová skupina, zaměřená hlavně na ženy, i když je samozřejmě otevřená všem. Kreativní ruční práce, jak oficiálně zní název skupiny, se budou zabývat mnoha technikami a metodami, jako jsou např. malování na látku, ubrousková metoda, vyrábění věnců, šperků, barvení textilu, keramika. Každý rok se plánují dva výjezdní semináře, které budou zaměřeny vždy na konkrétní téma či metodu.

První seminář na téma Vánoce proběhl 1. a 2. prosince v rekreačním středisku Prudká. Tvořily se dárkové tašky, svíčky z včelího vosku, pletly se proutěné zvonky, z třílitrových lahví byly vytvořeny svícny, které navodí tu správnou adventní náladu.

Takže jste-li členky OSŽ nebo zaměstnankyně ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., a SŽDCa máte zájem se podobných seminářů v budoucnosti zúčastňovat, kontaktujte vedoucí skupiny FISAIC – kreativní ruční práce – Pavlu Packovou, tel: 606 622 539, email: pav.pac@atlas.cz. –oš–



Na horním snímku část vánočních výrobků, dole pilné ruce žen při práci na vánočních ozdobách a dekoracích.

## Mikuláš v Olomouci naděloval v železničním muzeu

Mikulášská nadílka proběhla v sobotu 4. prosince v olomouckém železničním muzeu, které je pobočkou Železničního muzea v Lužné u Rakovníka a nachází se v prostorách někdejší motorové remízy DKV Olomouc. Nadílka byla určena dětem zaměstnanců DKV Olomouc a dalším organizacím, které spolu v uzlu Olomouc spolupracují. Organizačně ji zajistila, stejně jako loni, ZO OSŽ DKV Olomouc.

„Zájem byl větší než před rokem, odhadem přišlo 250 dětí a s nimi odpovídající počet dospělých, takže prostory muzea byly plné,“ přibližuje atmosféru nadílky předseda zdejšího ZV OSŽ Martin Zatloukal. „Dárky rozdávaly dvě skupiny Mikulášů s doprovodem, zpestřením bylo malování na tváře, což se dětem velice líbilo,“ dokresluje předseda atmosféru nadílky.

V muzeu byla zapořena parní lokomotiva řady 464.202 (Rosnička), která následující den vyjela se soupravou historických vozů na akci ROC Olomouc. Děti tak měly v muzeu možnost prohlédnout si stanoviště strojvedoucího a topiče a ty odváznější mohly i přiložit do topeniště pod kotel.

Velký zájem byl i o ostatní exponáty olomouckého železničního muzea – lokomotivy parní, motorové, posunovací, historické osobní i nákladní vozy a další lákadla. Ve venkovním areálu muzea jezdila s dětmi po celý den posunovací lokomotiva T 212 „Prasátko“. „Děti i jejich rodiče odcházeli spokojeni, za což určitě patří dík nejen organizátorům, ale také četným sponzorům, kteří na tuto akci finančně přispěli,“ dodává na závěr Martin Zatloukal. –čas–



Mikulášská družina před parní lokomotivou 464.202 (Rosnička) před olomouckým železničním muzeem. Snímek archiv ZO OSŽ DKV Olomouc.

## Mikulášská jízda na mikulášský jarmark

Na trať Horní Lideč – Bylnice zavítal v sobotu 3. prosince vedle pravidelných osobních vlaků vedených motorovými jednotkami Regionova také tradiční zvláštní parní vlak z Valašského Meziříčí do Bylnice vedený parní lokomotivou 433.002 „Matěj“ se soupravou historických vozů. Číslicí 30 a slavnostní výzdobou parní lokomotivy byla široká veřejnost informována o tom, jak dlouho už Matěj „bydlí“ ve Valašském Meziříčí.

Mikulášská jízda do Bylnice jako jedna z mála je spíše doprovodnou akcí, kdy většina cestujících využije mikulášský vlak pro cestu na tradiční Valašský mikulášský jarmark ve Valašských Kloboukách. Mikulášské družiny jsou pak příjemným zpestřením během jízdy vlaku pro děti, na které ve městě na farmerském trhu čeká dalších několik desítek pekelníků z celého okolí. Na letošní jubilejní pětadvacátý ročník Valašského mikulášského jarmarku přijelo odhadem na dvacet tisíc návštěvníků z různých koutů republiky, bohužel většina z nich autem nebo autobusy. I tak však musely být pravidelné vlaky posíleny o další dvě motorové jednotky Regionova, aby zvládly návoz a odvoz návštěvníků, kteří se do Valašských Klobouk rozhodli cestovat vlakem. Martin Kalousek



Okolní kopce, dva tunely a několik viaduktů řadí trať Horní Lideč – Bylnice mezi fotogenické tratě. V případě jízdy parního vlaku pak stojí za to udělat záběr třeba u tunelu v Brumově (na snímku).

## Moudrost pro tento den

V srdci každé zimy leží chvějící se jaro a za oponou každé noci čeká usměvavý rozbřesk. Chalil Džibrán

## Železniční kalendář pro romantické duše

Liberecký fotograf s uměleckým jménem Matyáš Gál nafotografoval pro romantické železničářské duše nástěnný kalendář na rok 2017, který verši doplnili další severočeskí umělci a přátelé železnice Ota Klempiř, Karla Salabová



(Kaya) a Těpal Verš. Kalendář s názvem Výluky v grafikonu duše je tematicky zaměřen na železnici, převážná část fotografií byla pořízena na trati 086 (Liberec – Česká Lípa), na níž věrně slouží celá řada zapálených železničářů, kteří s tvorbou tohoto kalendáře pomáhali.

Jedním z nich je výhybkář Stanislav Žďárský z Jablonného v Podještědí (na snímku), který po 37 letech u dráhy odchází koncem tohoto roku do důchodu. Srdcem ale na železnici stále zůstává, neboť srdce, zvláště to železničářské, výluky nemá.

Zajímavým způsobem zpracovaný kalendář spojuje kouzlo železnice s někdy až mystickými prvky, týkající se života a smrti, a je určitě nevšedním pohledem na pohříchu mnohdy pomalu mizějící železniční romantiku. Kalendář byl pokřtěn na vernisáži výstavy obrazů malíře Libora Machálka, která je k vidění na nádraží v Jablonném v Podještědí, ve výstavní síni „Železniční expozice“ (vedle dopravní kanceláře), kde ho mohou případní zájemci získat. –čas–

## Orion pod stromeček

Očekávaná nabídka apartmánového domu Orion pro rok 2017 už vyšla! Letecké pobyty do řecké Leptokárie jsou určeny pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky. Ceny pobytů jsou dotovány z prostředků OSŽ. Všechny podrobnosti včetně objednávků získáte na internetových stránkách www.osz.org v kolonce rekreace, případně u Bc. Terezy Gojné na tel. 972 241 928.

## Adventní spěšný vlak Posázavského Pacifiku

V sobotu 10. 12. vypravila společnost Posázavský Pacifik zvláštní adventní spěšný vlak z Cerčan do Třeboně a zpět. Cestující tohoto vlaku měli možnost navštívit adventní trhy na náměstí, místní sádky a byla zajištěna i prohlídka místního pivovaru Regent spojená s ochutnávkou piva. Soupravu sestavenou z vozu řady 020 Bix a služební vozu Da-k vezla lokomotiva T 435.003 přezdívaná „Hektor“. V bufetovém voze nechyběl prodej občerstvení, svařáku a točeného piva. O dobrou náladu se postarala country kapela Bessoni. Příznivci železnice využili dopolední vlak, který pokračoval ze zastávky Třeboň lázně do stanice Majdalena, kde Hektor při objíždění soupravy vyfotil a poté se vracel zpět

do stanice Třeboň. Závěrem se sluší organizátorům za vše, a nejen za tuto akci, ale za všechny nostalgické jízdy v tomto roce, poděkovat, popřát příjemné prožití vánočních svátků a do roku 2017 popřát hodně zdraví, štěstí a elánu organizovat podobné nostalgické jízdy i nadále. Vít Mareš



Hektor T 435.003 při objíždění soupravy ve stanici Majdalena.

## 140. výročí regionální trati Sokolov – Kraslice – Klingenthal

je věnována výstava, kterou pod názvem „Kraslická dráha 1876 – 2016“ připravilo Muzeum Sokolov, p. o., v spolupráci s Železničním spolkem Klub M 131.1 a Model klubem Sokolov.

Až do 29. ledna 2017 je na sokolovském zámku ke zhlédnutí množství trojrozměrných exponátů i panelů, které přibližují historii a infrastrukturu této trati zajímavě nejen stavebně, ale i svým vývojem.

Trať vybudovala společnost Buštěhradské dráhy. Od roku 1998 byla jejím provozovatelem společnost Viamont; nyní osobní dopravu na trati zajišťuje firma GW Train Regio. –r–



## Šťastné a veselé, kuriózní a rekordní Vánoce!

Největší kostku od Člověče, nezlob se (164 kg), nejdelší zápalku (o rozměrech 70x70x3600 mm a váze 7,6 kg), největší porcelánový šálek či nejmenší betlém umístěný v lískovém oříšku, to jsou namátkou některé z mnoha exponátů pelhřimovského Muzea rekordů a kuriozit, které jsou zajímavé tím, že jsou největší, nejmenší, nejdelší, nejkratší či nejtěžší, prostě nějakým způsobem nej – unikátní.

A nejsou to jen exponáty trojrozměrné, v pelhřimovském muzeu už léta mapují i unikátní výkony českých rekordmanů. Dozvíme se například, že silák Ladislav Hanzel dokázal odtáhnout 6 lokomotiv (celkem vážících 528 tun) nebo že největší varhany v ČR mají 10 400 pišťal, nejdelší vlasy měří 236 cm, nebo že Ján Zyla již 574krát daroval bezplatně krev. I to jsou rekordy hodné zaznamenání.

Rekordy a česká prvenství registruje pelhřimovská Agentura Dobry den do České databanky rekordů už třetí desetiletí. Poutavá expozice kuriozit a rekordů se nachází v pěti patrech Dolní brány. Dozvíte se zde například i to, že Karel Holub z Prahy zhotovil v rozmezí srpna až září roku 2001 z lipového dřeva za použití sekery, pily, pořízu, dláta, nože, vrtáku, pilníku a štětce 208 cm dlouhou funkční tužku o prů-



**V expozici muzea se nacházejí i exponáty s adventní tematikou. Na největší papírový adventní věnec bylo zapotřebí 3494 tenkých papírových ručiček o celkové délce 1,747 kilometru! Vyrobilo jej 31 účastníků Řemeslného mezinárodního sympozia ve Slavonicích, má dvě poschodí (větší o průměru 95 cm) a je ozdoben 12 vánočními hvězdami, 35 zvonky, 4 svícemi s „plamenem“ a 36 větvíčkami – opět z papíru.**



měru 9 cm a že prezident Václav Klaus, pověstný svou náchylností k tužkám, se s ní zveřejnil pro návštěvníky Muzea rekordů a kuriozit.

Najdete zde i největší turistickou známku: společnost Turistické známky z Rýmařova zhotovila u příležitosti výročí deseti let turistických známek v ČR rekordní zvětšeninu klasické turistické známky o průměru 1 metr (tloušťka 10 cm/hmotnost 40 kg) ze smrkového dřeva. Musjí přenášet minimálně dva zdatní chlapi.

A pokud se při prohlídce muzea zadýcháte (do pátého patra je to 101 schodů), tak vězte, že ultramaratonec Miloš Škorpiil dokázal za 21 hodin a 20 minut celkem 295krát vyběhnout po 148 schodech na vrchol pelhřimovské věže kostela sv. Bartoloměje – musel tedy směrem vzhůru překonat 43 660 schodů! Stejný počet přitom musel samozřejmě seběhnout i dolů! Tímto náročným způsobem zdolal převýšení 8848 metrů, tedy nadmořskou výšku nejvyšší hory světa Mount Everestu.

Muzeum je otevřeno celoročně (9 h – 17 h, v době Vánoc bude zavřeno: 21. 12., 24. 12., 25. 12., 1. 1.) a za vstupenku do obou expozic zaplatí děti (7–15 let) 80 Kč, důchodci nad 65 let 90 Kč a ostatní 120 Kč. **Michael Mareš**

**Snímek vlevo: V Muzeu rekordů a kuriozit Pelhřimov jsou na nacházející chladné dny dobře připraveni. V obou expozicích se nacházejí obří obleky i kuriózní vyrobené oděvní doplňky a mnohé z nich jsou určeny přímo pro podzimní a zimní užití – jen jsou trochu veliké či dlouhé. Patří mezi ně například část nejdelší šály na světě, která vznikla v roce 1999 a měřila neuvěřitelných 158 kilometrů a 586 metrů! V konečné fázi byla uložena ve skladu na ploše 12 x 12 metrů a sklad jí byl naplněn až do výše tří metrů! Na snímku průvodkyně Jana Toušková.**



**Polední křížování vlaků Os 16706 a 16709 v Chyši vedených motory 810.050-5 a 810.319-4. V Chyši byla nedávno zbořena fotogenická vodárna. Sousední zdevastovaná odbočnou dopravní Protivec památkáři prý zakázali zbořit, doufáme, že zařídí i renovaci. Je 29. listopadu, 11.49 hodin.**

## Pojedme na výlet do Chyše

Výlet do Chyše, která leží v km 42,308 na naší nejdelší lokalce Rakovník – Blatnou u Jesenice – Bečov nad Teplou, je možno uskutečnit i v zimním období. Hlavním lákadlem Chyše je totiž v roce 2006 obnovený zámecký pivovar Ing. Vladimíra Lažanského. Pivovar byl založen v roce 1654 za Viléma Bedřicha z Vacínova, posledním majitelem před uzavřením v roce 1932 byl Jaromír hrabě Lažanský z Bukové. Současným majitelem před uzavřením v roce 1917 přijal místo zámeckého učitele. O zámku psal i spisovatel historických románů z dob mocnárství Bruno Brehm (román Hrabě hraje divadlo). Německá rodina Brehmů žila v letech 1708–1945 v Chyši. V Chyši byla i početná židovská komunita, která byla za období nacismu až na výjimky vyvražďena. Jeden původem chyšský Žid přežil Osvětim, ale nepřežil železniční nestěsti v 70. letech ve Švédsku, kde uhořel v lůžkovém voze (mám ověřeno od pamětníků). V Chyši je architektonicky zajímavý i majestátní hřbitovní kostel. Náměstí v Chyši bylo po roce 1945 urbanisticky rozrušeno četnými demolicemi.



**Zámek v Chyši (dříve Chiesch) byl postaven za Mikuláše Lobkowicze na místě vladyčské tvrze z 12. století v renesančním stylu v roce 1578, v letech 1856–58 získal současnou novogotickou podobu (architekt Vojtěch Ullmann) za Prokopa III., hraběte Lažanského. Od roku 1766 patřil Lažanským z Bukové. Šestky mají pro zámek Chyše symbolický význam – současný majitel koupil zámek v roce 1996 a v roce 2006 obnovil pivovar. Foto z 29. listopadu za mrazu –4 stupně.**



**Do Blatna se dá dojít i pěšky přes vesničku Žďárek, občas přes Žďárek jede i autobus do Blatna a Žihle, tento autobus skrývá krade frekvenci vlakům v úseku Lubenec – Blatno.**



**Betlém v demižónu: Emanuel Hoda ze Strakonice je autorem kolekce modelů vkládaných do lahví různých velikostí. V jeho sbírce samozřejmě nechybí ani klasické vánoční téma – staročeský betlém umístěný do demižónu.**



**Nejmenší betlém ze dřeva: Miloš Němec z Třebošnice vyřezal z lipového dřeva tradiční betlém a umístil jej do skořápky lískového oříšku. Schránka betlému má na výšku 26 mm a nejvyšší postava svatého Josefa měří 12 mm.**

## Naděje na obnovu duchcovského nádraží stále žije

S výstavbou dráhy z Teplic přes Oldřichov do Duchcova se započalo bezprostředně po skončení prusko-rakouské války v roce 1866 a provoz na dokončené trati (Teplice v Čechách – Duchcov) byl zahájen 15. července 1867. Tři roky byl Duchcov konečnou stanicí, než byl 8. října 1870 zahájen provoz na trati z Duchcova přes Břešťany, Mariánské Radčice, Most a Třebušice do Chomutova.

Hned v následujícím roce (1871) se započalo se stavbou druhé koleje a v roce 1889 byla již celá trať z Ústí nad Labem do Chomutova dvoukolejná. Železniční stanice Duchcov se nacházela v km 28,253 dvoukolejně tratě Ústí nad Labem – Chomutov, která byla pro cestující označena číslem 13. Z Duchcova odbočovala ještě jednokolejná trať č. 16 do Obrnic a Plzně.

Pět let před ukončením provozu v Duchcově (tedy v roce 1963) byl celý úsek tratě z Ústí nad Labem západ do Třebušic elektrizován, konkrétně v úseku z Oldřichova do Duchcova a dále do Třebušic byl elektrický provoz spuštěn v prosinci 1963. Dlužno dodat, že v šedesátých letech zaměstnávala železniční stanice Duchcov více než 100 zaměstnanců!

Jenže 25. května 1968, s novým grafikonem vlakové dopravy, byla železniční stanice kvůli pokračující dlužní činnosti zrušena a doprava převedena na nově otevřenou (8. 4. 1968) přeložku tratě Oldřichov u Duchcova – Bilina, kde byla postavena nová stejnojmenná vlaková zastávka. Od té doby to mají cestující v Duch-

cově na vlak o dva kilometry dál. Vzhledem k velkému množství vleček a vysoké nakládky a vykládky zboží byla stanice Duchcov i po tomto datu obsluhována několikrát denně nákladními vlaky z Oldřichova.

V původní majestátní budově duchcovského nádraží až do devadesátých let minulého století sídlila vozová služba, nákladní pokladna a výhybkář, staniční budova byla ještě v první polovině devadesátých let obydlena zaměstnanci ČSD/ČD. Z důvodu zhoršujícího se stavu budovy a jejího umístění v problémové části Duchcova se ale koncem roku 1993 odstěhovali z bytů poslední nájemníci, v roce 1999 pak odešli i poslední zaměstnanci. Budova tak byla vystavena útokům vandalů a zlodějů, kteří postupně rozkradli nebo zdemolovali, co se dalo.

„Syn jednoho zdejšího zastupitele na peronu rozbíjel cenné litinové sloupky a odvážel je do sběrných surovin. Ano, i to se dělo,“ říká PhDr. Jaroslav Drbohlav, duchcovský zastupitel (Sance pro Duchcov) a předseda Spolku pro Duchcov. „Postupně se začalo ztrácet vše dřevěné, začaly se vymísťovat cihly, které někdo po koruně – a na to existují svědectví – vykopával od těch, co kradli.“ Nakonec nádraží dopadlo tak, jak to v těchto případech bývá. „Stěny, které držely krov, nevydržely a počátkem listopadu 2013 se velká část střechy zřítila,“ dodává Jaroslav Drbohlav s tím, že tento stav v podstatě trvá dodnes.



**Současné vedení města Duchcova iniciovalo návrh na sejmутí památkové ochrany duchcovského nádraží (na snímku), kterému Ministerstvo kultury ČR počátkem roku 2016 vyhovělo. Zároveň zastupitelstvo požádalo o vyjmutí staré výpravní budovy z priorit Ústeckého kraje v rámci sanace z prostředků zahlazujících staré důlní škody.**

Staré impozantní duchcovské nádraží, které bylo (od roku 2008) do začátku letošního roku památkově chráněným objektem (paradoxně vedlejší a menší budova bývalé traťovky je i nadále památkově chráněna), je nyní v žalostném, zbídačelém stavu. Na druhou stranu, je to svým způsobem zázrak, že ještě stojí. Počátkem roku 2001 se duchcovským patriotům v čele s Pavlem Koukalem a Jaroslavem Drbohlavem podařilo budovu ve spolupráci s Drážním úřadem uchránit před jejím zamyšleným zbouráním. Město nakonec (v březnu 2012) budovu koupilo, ale už nenašlo dost prostředků ani vůli nádraží opravit. Současné zastupitelstvo města Duchcova nakonec požádalo o vyjmutí staré výpravní budovy z priorit Ústeckého kraje v rámci sanace z prostředků zahlazujících staré důlní škody a nabídl jí k prodeji. „Paradoxně za tu samou cenu, za kterou ji samo před lety koupilo – 345 000 Kč včetně pozemku. Ale nikdo se zatím nepřihlásil, asi i kvůli tomu, že jsme tam – navzdory sejmутí památkové ochrany – prosadili podmínku zachování vnějšího vzhledu budovy,“ vysvětluje Jaroslav Drbohlav. A Ondřej Pojedinec, výpravčí z nedalekých Řetenic a vedoucí sekce Duchcovské nádraží ze Spolku pro Duchcov, který se na záchraně starého duchcovského nádraží rovněž podílí, doplňuje: „Hledáme někoho,

kdo by měl zkušenosti se zpracováním projektu. Měli jsme tady už zájemce, který chtěl v prostorách starého duchcovského nádraží postavit pivovar, což by bylo, vzhledem na Casanovu (známý světoběžník dožíval právě v Duchcově), ideální, ale zatím to ztroskotalo na penězích. Chceme proto požádat krajský úřad o vypsání veřejné sbírky.“ Příští rok v létě tomu bude 150 let, co do Duchcova přijel první vlak. Organizátoři ze Spolku pro Duchcov plánují, že v rámci Casanovských slavností přijede do Duchcova opět parní vlak. Ostatně nebylo by to poprvé a snad ani naposledy. Po původní trati (byť je zachována jen jedna kolej) se od roku 2003 v rámci Casanovských slavností jelo už několikrát. „Ta jízda je opravdu zážitek, když se před vámi otevře celé to panorama Krušných hor s duchcovským kostelem a dominantní budovou nádraží. Letos jsme to natáčeli dronem a musím říct, že je to opravdu zážitek – budova nádraží je skutečnou dominantou města Duchcova,“ svěříje se Jaroslav Drbohlav.

Takže naděje, že duchcovské nádraží bude obnoveno, stále žije? „Ano, je minimální, ale stále je. Byť ta architektonicky nádherná budova nádraží je ohrožena, musíme ale konat strašně rychle,“ uzavírá Jaroslav Drbohlav. **Michael Mareš**



**Zleva PhDr. Jaroslav Drbohlav (předseda Spolku pro Duchcov) a Ondřej Pojedinec, vedoucí sekce Duchcovské nádraží Spolku pro Duchcov.**

mi, přičemž celá jižní strana náměstí byla nahrazena nevzhlednou panelovou zástavbou.

Trať Rakovník – Bečov nad Teplou je postižena tím, že prochází několika kraji, to má za následek již v předchozích Obzorech zmínované nepřipoje v Blatnou u Jesenice a v Rakovníce, tyto dopravní zmetky pokračují i v novém jízdním řádu, což je opravdu tristní. Nejpikantnější je, že uzel Blatno nyní ztratí i několik autobusových „připojů“, neboť Ústecký kraj, který nejprve zlikvidoval osobní zastávkové vlaky v úseku Žihle – Podbořany – Zatec, zrušil od nového jízdního řádu až tři páry autobusů, které měly „geniálně“ nahradit zrušený vlak! Prý s nimi jezdilo málo lidí.

Na tomto příkladu je jasné vidět, že zrušení vlaků a jejich náhrada autobusy vede k opuštění veřejné dopravy vůbec, protože autobus není spolehlivý a nemá zaručenou návaznost na vlak. Prostě to kraje „umějí“.

**Martin Kubík**

## Výhybkář a malý princ

„Dobrý den,“ řekl malý princ.  
„Dobrý den,“ řekl výhybkář.  
„Co tady děláš?“ zeptal se malý princ.  
„Třídím cestující do balíků po tisícovkách,“ odpověděl výhybkář. „A pak vypravuji vlaky, které je rozvázejí, tu doprava, tu doleva.“  
Osvětlený rychlík burácející jako hrom rozechvil výhybkářovu kabinu.  
„Pospíchají,“ řekl malý princ. „Co hledají?“  
„To neví ani strojuvůdce,“ řekl výhybkář.  
V opačném směru zaburácel osvětlený rychlík.  
„Už se vracejí?“ zeptal se malý princ.  
„To nejsou ty sami,“ řekl výhybkář. „Tihle jedou jiným směrem.“  
„Nejsou spokojeni tam, kde jsou?“  
„Nikdy nejsme spokojeni tam, kde jsme,“ řekl výhybkář.  
A kolem zaburácel třetí rychlík.  
„Pronásledují ty předchozí cestující?“  
„Nepronásledují vůbec nic,“ řekl výhybkář.  
„Spí nebo zívají. Jen děti tisknou nosy k oknům.“  
„Jen děti vědí, co hledají,“ řekl malý princ.  
„Tráví čas s hadrovou panenkou, která se pro ně stane hrozně důležitou, a když jim ji někdo vezme, pláčou.“  
„Mají štěstí,“ řekl výhybkář.  
**Antoine de Saint-Exupéry, Malý princ, kapitola XXII** Zpracoval – čas-







# Modelářina není jen hraní si s vláčky – je spojena i s výchovou k manuální práci

Železniční modeláři jsou zvláštní „odručou“ železničnických „sotoušů“ – neboli nadšenců, kteří jsou pro svůj koníček ochotni udělat doslova cokoliv. S modeláři se lze setkat poměrně často, mnozí z nich mají své soukromé kolejiště ve svém domě či bytě, jen tak – pro své potěšení, i když mnohdy zabírá nemalou část obytných prostor, někdy i na úkor zbytku rodiny. Existují samozřejmě i železniční kluby, které jsou přístupné široké veřejnosti. Mezi ty největší patří například KŽM Liberec, Ostrava, Brno, Hradec Králové, slezský klub KŽM v Opavě a mnohé další – menší či větší, vždy však plné nadšení pro železnici a její okolí.

Od roku 1970 existuje KŽM také v Přerově, jehož první větší akcí byla účast na mistrovství ČR v železničním modelářství v roce 1972,

scházíme v našem klubu a učíme je vyrábět modely lokomotiv, vagonů, či drážních staveb – nejprve jen z papíru, později i z drážních materiálů.“

Jak dále Petr Sovadina dodává, je tato činnost pro děti prospěšná nejen proto, že je vede k lásce k železnici, ale důležitá je také skutečnost, že se naučí manuální zručnosti, dokážou se postavit k práci a neodbyvat ji. To je důležité zejména v současné době, kdy upadá zájem o učební obory a o manuální práci všeobecně. „Věřím ale, že není daleko doba, kdy bude znovu platit, že řemeslo má zlaté dno!“ neskryvá Petr Sovadina optimismus.

O tom, že mezi modeláři jsou lidé, kteří mají k manuální práci velice dobrý vztah, svědčí například skutečnost, že přerovští modeláři se

vlastními silami pustili do obnovy starého celního skladiště na přerovském nádraží. „Skladiště je z roku 1932 a dlouhá léta bylo nevyužívané a chátralo. A protože peněz nemáme na zbytek, děláme si téměř veškeré práce na něm sami – od opravy střechy až třeba po elektroinstalaci, či vodovodní rozvody. Chceme zde rovněž instalovat tepelné čerpadlo, solární panely a klimatizaci.“

vypočítává Petr Sovadina úkoly, které před přerovskými modeláři v nejbližších dvou letech stojí. „Opravdu nejsme jen takové hračky, co si hrají s modely vláčků a odbornou práci neumí. Takhle je to bohužel velmi často podáváno, jenže pravý opak je pravdou a odborností by se od nás mohly mnohé firmy fakt učit.“ dodává přesvědčeně. Na stěhování do nových prostor se již dnes přerovští modeláři těší, i když nesmírně náročné bude například stěhování rozlehlého kolejiště s celým vybavením. „Nějak si s tím určitě poradíme,“ říká Petr Sovadina závěrem.

Miroslav Čáslavský



Mezi věrně napodobeniny skutečnosti patří i model depa v Lipové-Lázních.

pořádané tehdy pod patronací České ústřední rady pionýrů a svazu modelářů Svazarmu. „Zdejší klub vznikl prakticky z ničeho, jen na základě nadšení fanů, kteří měli rádi vlaky a vláčky – a to přetrvává přes další generace vlastně dodnes,“ popisuje situaci v Přerově člen Rady klubu zdejšího KŽM Petr Sovadina. Pokud se týká nové generace, ta je v Přerově zastoupena zhruba desítkou dětí ve věku od 9 do 15 let. „Každý pátek se s nimi



Model původní rozhledny na Praděd je v přerovském KŽM netradičně sklouben se starými železničními mosty u Staré Paky.

## Vzpomínka na Růženku

Růženka byla obyčejná staniční dělnice, které v době zhruba před padesáti lety byly prakticky na každém malém i větším nádraží tehdejších ČSD. Do Domašova nad Bystřicí (trať Olomouc–Křmlov) se přistěhovala i se svým mužem, signalistou Jaroslavem Strouhalem, někdy po válce, kdy bylo zdejší pohraničí po odsunu německých osadníků nutně znovu osídlen. Svědomitě vykonávala veškeré přidělené práce – od úklidu celé stanice, přes nakládku a vykládku zavazadel a spěšnin do vlaků, až třeba po pochůzky na poštu či do obchodu pro občerstvení zdejších výpravčích. Patřil jsem v té době také mezi ně a dobře si vybavuji Růženku, jak ráno před pátou hodinou vstupovala do dopravní kanceláře s nezbytným mlýnkem na kávu, v němž si mlela svůj první ranní kávu již cestou ze sousedního drážního domu.

„Mirečku, proč je tady taková zima?“ ptala se často v zimních měsících, kdy přicházela ze svého vymrzlého obydlí do dopravní kanceláře a těšila se na teplo zdejších litinových kamen. Ty však byly při mé službě nezřídka vyhaslé, neboť horkokrevný mladý muž ono teplo, po němž tak toužil zejména starší jedinci, tolik nepotřeboval. „Vyhaslo to, paní Strouhalová,“ odpovídal jsem vždycky lakonicky a trochu tak zakrýval svůj vlastní lenost, která mi nedovolila udržet v kamnech oheň. A Růženka trpělivě vybrala popel, donesla dříví a uhlí a znovu zatopila. Než přišel z bytu nad dopravní kancelář náčelník Novák, a chvíli po něm i osobní pokladník, bylo již v kanceláři i přehlé osobní pokladně vždycky příjemné teplo. Jednou se však stalo, že Růženka do práce



Ilustrační snímek – čas-

nepřišla, skolila ji chřipka, či která nemoc, a hrozilo, že náčelník přijde do vymrzlé kanceláře. To by se určitě neobešlo bez nepřijemných výtek na adresu výpravčích, a tak jsem, chtít nechtít, musel zajít do kuchyně, nastřípat dříví, nanosit uhlí, vybrat popel a sám znovu zatopit. Do toho samozřejmě ještě vykonat veškeré dopravní povinnosti, a těch tam tehdy, na přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století, nebylo málo. A tak se stalo, že osobní vlak postál chvíli „u šajby“, což se dalo jen těžko zdůvodnit zatápním v kamnech. Dispečerský příkaz a s ním spojená srážka z premií mě neminuly.

A tak jsem od té doby, takto výrazně poučen, již nikdy nenechal vyhasnout v kamnech, takže Růženka se svým mlýnkem přicházela do vyhřáté kanceláře s mlým úsměvem. Vzpomínám na ni dodnes, a když je i se svým manželem již dlouhá léta v železničářském nebičku. Bohdá, že je jí tam stále takové teploučko, jaké si zaslouží.

Miroslav Čáslavský



Jednou z výpravčích v Jablonném v Podještědí je Marta Kročová, která se pod jizerské vrcholy přestěhovala až ze vzdálených Luhačovic.

## Vánoční zastavení v Jablonném v Podještědí

V roce 2000 slavila trať někdejší Severočeské transverzálky (Česká Lípa – Liberec) stoleté výročí. Místní železničáři chtěli příběhy a historii této „nejdelší soukromé dráhy Rakouska–Uherska“ přiblížit cestujícím a široké veřejnosti. Prostor pro toto přiblížení poskytla nádražní budova (největší mezi Českou Lípou a Libercem) v Jablonném v Podještědí. A tak se z bývalého, nepoužívaného průchodu nádraží stala jakási výstavní síň.

„Nazvali jsme ji ‘Železniční expozice’ a samotné nás překvapilo, čím vším se zaplnila,“ říká „dobrá duše“ této trati, výpravčí Květa Slabá z Rynoltic. Znakem expozice se stala pečť „Ústecko-teplické dráhy“ (Ausssig–Teplitz Eisenbahn) – tu je možné vidět na dveřích. „Bývalé špinavé a nepoužívané skladiště se proměnilo ve výstavní síň a během krátké doby se zaplnilo nejrůznějšími předměty z dávné i méně dávné historie železnic,“ říká s určitou pychou v hlase Květa Slabá. A má být, spolu s ostatními železničáři i obyvateli města, na co pyšná! Každý, kdo do zdejší výstavní síně vstoupí, ocitne se rázem ve světě, kde se zastavil železniční čas. V místnosti jsou vystavena historická zabezpečovací zařízení, někdejší vybavení pokladen, na stěnách visí nejrůznější tabule, týkající se označení železničních prostor, různých zákazů, či příkazů, včetně například směrových vlakových tabulí. Nechybí zde ani starodávná litinová kamna, či obrovská decimální váha, výměňová návěstidla, staré petrolejové koncovky, návěstní kozičky a terče, železniční mapy a vývěsné jízdní řády a další nepřepočítatelné množství železničních artefaktů, včetně čepic výpravčích takřka z celého světa. „Každý, kdo se zde zastaví, je nadšen, někdy si lidé nechávají schválně ujet i vlak, aby si mohli výstavu v klidu vychutnat,“ říká Květa Slabá.

Opravdovou lahůdkou je ale čas předvánoční a vánoční. V tu dobu se v místnostech Železniční expozice pořádá adventní výstava obrazů od malíře – samouka Libora Machálky. Olejomalby parních i historických motorových lokomotiv, nádražní budovy z trati Liberec – Česká Lípa (práve bývá tato trať nazývána tratí krásných nádraží) a další železniční motivy zde visí na zdech, či naaranžované na dobových židličkách mezi historickými železničními předměty. „Maluji to pro radost, je to můj veliký koníček, i když jsem na dráze nikdy nepracoval,“ říká

malíř Libor Machálek.

Letošní vernisáž, která se konala v pátek 25. listopadu, si vzalo pod patronát vedení města Jablonné v Podještědí v čele se starostou Jiřím Rýdlem. Pozván byl i fotograf Matyáš Gál, který je mimo jiné autorem nástěnného černobílého kalendáře na rok 2017 s názvem „Výluky grafikonu duše“, v němž je zdejší trať romanticky zpodobněna. Pozvání přijali také talentovaná a obdivuhodná a dosud nedoceněná písničkářka Karla Salabová (přezdívaná Kaya) ze severočeských Jindřichovic pod Smrkem a liberecký nadějný herec Václav Helšus, který v libereckém divadle ztvárnil mimo jiné také role výpravčího Hubičky, či zvěřivka Miloše Hrmu z Ostře sledovaných vlaků Bohumila Hrabala. „Václav Helšus se bohužel letošní vernisáže nemohl pro nemoc zúčastnit a bylo mu to, jakožto všem ostatním, velice líto,“ říká Květa Slabá.

Za účasti asi padesátky návštěvníků (místnost Železniční expozice byla plná!) byly pokřtěny pohlednice Libora Machálky s vyobrazeným

nádražím Jablonného v Podještědí a kalendář Matyáše Gála. To vše za kytarového doprovodu a zpěvu Karly Salabové. „V dalších letech hodláme v této tradici pokračovat, máme naši trať rádi a všichni pro ni žijeme, nejen v práci, ale i mimo ni,“ svěřuje se závěrem Květa Slabá.

Železniční expozice je přístupná po celý rok (klíče od ní jsou k dispozici v dopravní kanceláři), výstava potrvá do konce ledna 2017. Každý její návštěvník při vernisáži si odnesl pohlednici jablonnského nádraží. Její autor Libor Machálek přitom vyslyšel stesk železničářů, že nádraží nebylo už stolet na pohlednicích – a opravdu – poslední je z počátku 20. století. „Tak jsme ji tam vrátili,“ dodává lakonicky Květa Slabá, která se brání pochvalám na svoje jméno: „Zas tolik toho nedělám. Krásná nádraží jsme obdrželi od našich železničářských předchůdců – tak bychom je měli i krásně předávat i my. Věřím, že bude komu,“ říká závěrem.

Miroslav Čáslavský



Stará výměňová návěstidla, petrolejové koncovky a staré jízdní řády připomínají historii železnice nejen na Liberecku.

## Tvůrce betléma je zvěčněn ve vlakovém podchodu

Cestujícím, kteří využívají podchod v železniční stanici Moravičany, jistě neunikl portrét muže s rozevlátými vlasy v historickém kostýmu, s řezbářským nožem v ruce. Tento portrét je vymalován přímo na zdi podchodu společně s dalšími kresbami, přibližujícími zdejší okolí. Vymalba podchodu pochází z dílny záku zdejších škol. Kdo je ale ten muž, kterému se dostalo takové pocty, že ho denně mohou sledovat lidé, nastupující a vystupující z vlaku v Moravičanech?

Je jím Jaroslav Beneš, řezbář a dřevorytec, který má svoji dílnu a výstavní sál přímo ve svém domečku na okraji nedalekých Loštic. Loštice jsou známy nejen výrobou pravých olomouckých tvarůžků, ale také jako místo tvorby malíře Adolfa Kašpara – ilustrátora Babičky, a dalších zajímavostí.

Věděli jste například, že vyhlášená Liška Bystrouška se „narodila“ právě ve zdejších lesích a teprve až spisovatel a novinář Rudolf Těsnohlídek ji „přestěhoval“ do bilovických lesů

v povodí řeky Svitavy?

O Lošticích a jejich blízkém i vzdálenějším okolí by se dalo dlouze hovořit, je s nimi totiž spojeno velké množství výrazných postav. Téměř tři stovky z nich (nejen z Loštic a okolí, ale prakticky z celé Moravy) jsou zvěčněny v domečku Jaroslava Beneše v podobě malých dřevěných figurek, umístěných v pozoruhodném betlému. „Letos zde pořídám již dvacátý ročník výstavy, kde jsou nejen moje figurky, ale i díla dalších místních výtvarníků,“ říká Jaroslav Beneš. Výstava byla zahájena 1. prosince a bude trvat až do 6. ledna. „Otevřeno pro návštěvníky



Řezbář Beneš s liškou Bystrouškou v moravičanském podchodu.

mám každý den, včetně sobota a nedělí, od 14 do 18 hodin,“ zve Jaroslav Beneš všechny, kdo mají zájem o tuto pozoruhodnost.

Letos do betléma přibyl další tři dřevěné postavičky – obnovitele loštického synagogy Ludka Štipla, významného fotografa, profesora Jindřicha Štreita a tanečnice Jarmily Seidlové. „Věřím, že tyto tři figurky se stanou prázdninými obyvateli obce betlémské a nebudou narušovat soužití svých dřevěných spoluobčanů,“ říká s humorem jemu vlastním Jaroslav Beneš.

Takže chcete-li si prohlédnout třeba figurku písničkáře Karla Kryla, zápasníka Gustava Frištenského, cestovatele Jana Eskyuma Welzla a další významné moravské osobnosti, vsedněte do vlaku a zajedte do Loštic. Vystoupit musíte v Moravičanech, odkud od každého vlaku jezdí dva kilometry vzdálených Loštic autobus. U Jaroslava Beneše uvidíte nejen pozoruhodné řezbářské práce, ale i obrazy místních výtvarníků, keramiky, výtvarnou fotografii a další zajímavosti.

Miroslav Čáslavský



Letos loštický betlém doplnily tři dřevěné postavičky moravských umělců.



# Silvestrovský Obzor



Redakce  
Obzoru přeje  
všem svým  
čtenářům  
veselý rozjezd  
do nového roku  
2017!

Snímek Michael Mareš

## Pár vtipů na rozjezd

„Pane výpravčí, nejdeme na rychlík do Prahy moc pozdě?“  
„Ani ne, zmeškali jste ho jen o pět minut!“

Revizor přistoupil k cestujícímu:  
„Prosím jízdenku.“  
„Jízdenku? To máte smůlu, ty já neprodávám.“

Cestující si všiml, že průvodčí má na jmenovce napsáno Václav Klaus. Povídá: „Všiml jsem si, že se jmenujete Václav Klaus.“  
„Jo, tak se jmenuju.“  
„To je docela známé jméno.“  
„No, ani se nedívím. Taky tu už jezdím 25 let.“

„Pane – svezl byste mě?“  
„Klidně, ale co za to?“  
„To samé jako za vlak!“  
„Tak to беру!“  
Pán stopaře naloží a když ten na druhém konci republiky vystupuje, ukáže mu režijku.



„...jestli je vám zima, proč nejedete dovnitř?!“

Pan Novák jede na dovolenou a běží, aby ještě stihl vlak, a za ním běží celá rodina: manželka, babička, dědeček, druhý dědeček, sestra, švagr, malá Evička, Honzík a čtyři děti od bratra.

Do cesty mu skočí policajt a zařve: „Stát, váš občanský průkaz.“  
„A proč? Nechte mě, já jsem přece nic neudělal!“  
„Né?“ zahuláká policajt, „tak proč vás honí tolik lidí?“

K pokladně na nádraží přijde muž:  
„Jedenkrát na Slovensko!“  
„Ano, pane,“ na to pokladní, „ale kam na Slovensko?“  
„No, říkám na Slovensko!“ rozčílí se muž.  
Pokladní přemýšlí, jak by se s mužem domluvila, ale ten se zatím otočí k frontě za ním a prohlásí: „To je mi teda odbornice! Ani neví, kde je Slovensko!“



„...režijní jízdné nebude, já také musím jezdit autem!“

Jaký je rozdíl mezi českým a americkým důchodcem? Žádný, oběma jejich důchod stačí na cestu do Prahy.

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.“

„Ten motorák už nedoženete!“ volá kolemjdoucí na běžícího člověka.  
„Musím, já jsem strojvedoucí!!!“

„Tímhle vlakem jezdím už rok.“  
„Fakt? A pamatujete si, kde jste nasedl?“

„Důvěrně vám prozradím, že jedu načerno,“ sdělil ve vlaku muž jinému – vedle sedícímu.  
„Důvěra za důvěru,“ povídá oslovený, „já jsem revizor!“

Stojí dva chlapi u závor a sledují projíždějící rychlík.  
„Ta lokomotiva to ale kalí, co?“ poznamená první.  
„Však ty vagony mají taky pěknou rychlost,“ dodá druhý.



Beze slov.



„Výluka na trati, pane, jede náhradní doprava...“

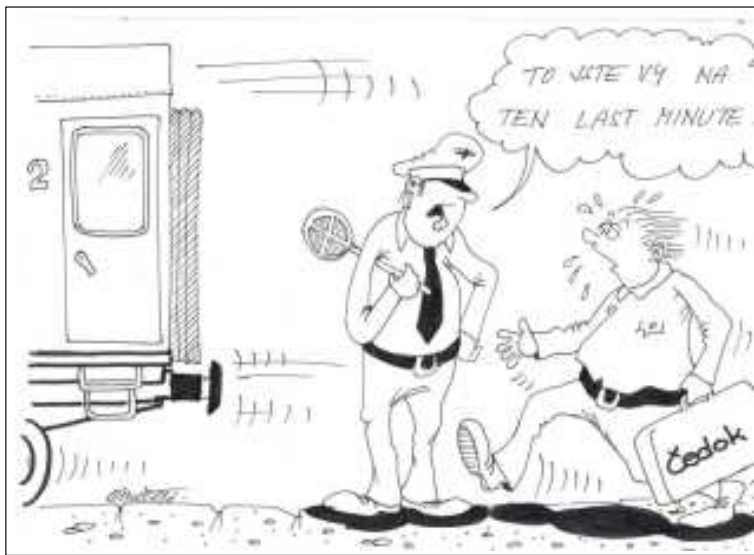


Beze slov.

Roztržitý profesor hledá jízdenku a ne a ne jí nalézt. Revizor po chvíli říká:  
„Tak ji nehledejte, já vám věřím.“  
„Ale já ji musím najít,“ opáčí profesor, „potřebuji se podívat, kam jedu!“

Přijde zaměstnanec za šéfem a říká: „Jestli mi nepřidáte, řeknu ostatním, že jste mi přidal!“

Ptá se muž manželky: „Viš, jaký je rozdíl mezi mercedesem a vlakem?“  
„Nevím.“  
„Tak fajn, pojedeme tedy vlakem.“



Beze slov.

## Na Silvestra se děly věci!

Silvestrovská noční probíhala poklidně – poslední vlak odjel ještě před půlnocí a pak nastala silvestrovská vlaková pauza. Výpravčí si natáhnul pohodlně nohy a rozsvítil jen malou lampičku. Žádnou oslavu neplánoval, i když byl mladý a plný života. „Však si to užiju zítra,“ pomyslel si, když přivřel oči.

Z počínajícího podřimování ho vyrušilo jemné zaťukání na okno. Výpravčí otevřel dveře – a do dopravní kanceláře vplula dvě mladá děvčata s lahví vína: „Všechno nejlepší ty červený kamaráde!“ zalaškovala jedna z nich a druhá již nalávala opojný mok. Výpravčí se ale k ničemu neměl: „Ve službě nemohu,“ bránil se. Děvčata ale byla rozváděná a jedna z nich, ta odvážnější z dvojice, se dokonce poněkud obnažila a sváděla mladého muže svými vlnadami. On však, pln panického studu (asnaří služebníctví), si našel do sklenice čistotu vodu a s nastávající půlnocí si s dvojicí dívek symbolicky přituknul. Pak ho začala svádět i ta druhá (ta si zase začala vyhrnovat sukýnky), ale výpravčí stále nic, ošival se a nevěděl, kam s očima.

Až to obě větroplašky přestalo bavit a vytratily se, s posměšným popěvkem na tech, do novoroční tmy. Výpravčí si oddechla ještě na pár minut zavřel oči. Avšak stále měl před očima ta svůdná mladá těla. Povzděchnul si, nadal sám sobě a pak ho přemohl krátký

spánek. Vzbudil ho telefon sousedního výpravčího s novoročním blahopřáním a nabídkou prvního ranního vlaku. Výpravčí zavzpomínal na tratovém telefonu na oba signalisty, aby připravil vlakovou cestu. Jeden z nich, ten starší, se ohlásil okamžitě, druhé stavědlo však mlčelo. Když i po urgentním vyzvánění zůstávalo sluchátko telefonu hluché, rozběhl se výpravčí na zhlaví signalistu probudit.

Dveře byly zamčené, zaťukal tedy na okno stavědla, kde se po chvíli rozsvítilo světlo. A v tom světle – co mladý muž v červené čepici nespátí!! Dvě divoženky, které ho opustily v dopravní kanceláři, seděly ve veselém rozpoložení na služební lavici na stavědle a při svém dovádění se signalistou všichni přeselechli i zvonění telefonu. Dále již výpravčí nečekal – s hořícími tvářemi se vrátil do dopravní kanceláře, vypravil přijíždějící vlak a hlavou se mu honily divoké myšlenky.

Věřte, nevěřte, na nesmělého výpravčího nakonec přece jen došlo. Do roka a do dne se stal šťastným otcem! A kdože se stal jeho šťastnou manželkou a matkou malého nádražáka? Inu právě jedna z oněch dvou svůdnic ze silvestrovského večera. A ta druhá? Snad až do dnešních dnů setrvává v manželství se signalistou, kterého se svojí sestrou před čtyřiceti lety navštívila na inkriminovaném druhém stavědle.

—čas—

## Snad se senioři neurazí

Dědeček se rozhodl zhubnout a začal cvičit. Upažit, připažit, upažit, připažit, upažit... Po půl hodině se ho babička ptá: „Tak co, kolik jsi už shodil?“  
„Dvě vázy.“

„Pane doktore, čím víc užívám ty prášky, tím mi je hůř.“  
„A jaké prášky užíváte, dědo?“  
„No ty nejlepší reklamy: Persil a Ariel.“

Stěžoval si děda u lékaře:  
„Pane doktore, já mám často v noci sen, jak spousta polonahých dívek pobíhá kolem mé postele...“  
„A vy byste chtěl, abych vám pomohl se toho snu zbavit?“  
„Ne, jenom ať tolik nedupou!“

Povídá stará babka u lékaře: „Pane doktore, tak jsem si na vás zvykla. Kdo mě bude ošetřovat, až umřete?“

Ridičku, která je už léta v důchodu, ale přesto si potpí na svůj mladistvý vzhled, zastaví dopravní policista: „Vy jste překročila šedesátku!“

Ona si sundá brýle, přepudruje se, podívá se do zptěného zrcátka a pak se otočí na policistu: „Už je to lepší!“

Naše sousedka nikomu neprozradí, kolik jí je. Ale jsou tu zajímavé náznaky: Například v řídicím pruhu má místo fotky miniaturní portrét od Rembrandta a vlastní Bibli s podpisem autora...

Cyklista najede na staršího pána: „Nemůžeš si dát pozor, pitomče?!“ křičí děda.  
„Budte rád, že mám dneska dovolenou,“ odpoví cyklista.  
„Proč?“  
„Obvykle jezdím s buldozerem.“

„Obžalovaný, uvědomujete si, že Vás žaluje 45 žen o určení otcovství?“  
„Ano, pane soudce.“  
„A kolik Vám je proboha let?“  
„Devadesát.“  
„Jak jste to ve vašem požehnaném věku mohl zvládnout?“  
„No, mám kolo...“

Dvě babky čtou noviny: „Poslyš, v Roudnici byly zase znásilněné dvě staré ženy...“

„No a my husy bydlíme v Lovosicích!“



„Věřte mi, tohle je nejlepší dieta, jakou znám!“

Autor všech kreslených vtipů  
Antonín Klech