

Z aktuálních událostí

■ V úterý 30. 11. proběhlo v sídle OSŽ jednání **Republikové rady seniorů**. Jednání se zúčastnili předseda OSŽ Martin Malý a místopředseda pro správu majetku Martin Vavrečka. Z důvodu onemocnění předsedy RRS Kurta Mužika jednání řídila místopředsedkyně RRS Danuše Polášková. Podrobnosti z jednání přineseme v Obzoru č. 1/2022.

■ **Představenstvo OSŽ**, které zasedalo 7. 12. 2021 v sídle OSŽ, se zabývalo postupem či výsledky kolektivního vyjednávání u Českých drah a ČD Cargo. Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic (SZ), referoval o jednáních k uzavření zásad FKSP na rok 2022, a podepsané první změně PKS (navýšení odměny pracovníka dozoru v závislosti na úpravě výše minimální mzdy). Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ (Nedrážní republikový výbor) Bc. Renata Dousková informovala o kolektivním vyjednávání u Dopravního podniku města Brna, u společnosti ŽPSV Uherský Ostroh/Doloplazy či RegioJet. Představenstvo OSŽ dále projednalo a schválilo mj. návrhy na přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ, návrh letní rekreace v apartmánovém domě Orion 2022 (více na str. 4), Rád právní pomoci OSŽ, Statut Podpůrného fondu OSŽ a pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli v souvislosti s výkonem povolání.

■ **Podnikový výbor (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.**, zasedal v Praze, v sídle OSŽ, dne 8. prosince 2021. Jak uvedl k nové KS předseda PV Vladislav Vokoun, jako vždy nebudou všichni zcela spokojeni zejména s nárůstem mezd (4 % do tarifů v TS 1-12, 3,5 % v TS 13 a 3 % v TS 14-16 a u smluvních mezd), je však třeba vzít v úvahu, že zaměstnavatel ustoupil ze svého návrhu nulového „nártu“. Pokud by inflace v průběhu roku překročila 6 %, je v PKS dohodnuto jednat po ukončení pololetí 2022 o případných kompenzacích. „**Klíčové je, že se podařilo uhasit všechny benefity,**“ zdůraznil předseda PV Vladislav Vokoun. Podařilo se zachovat původní rozsah dovolené, jen s tím rozdílem, že kdo má nyní nárok na šest týdnů, bude mít pět týdnů dovolené plus týden tzv. dodatkového volna (přičemž bude nutno nejprve vyčerpat základní výměru dovolené). U kondičních pobytů (KOP) došlo ke shodě na tom, že bude jednotný cyklus poskytování KOP, a to dovolání, přičemž celkový pobyt se u původně tříletých krátí na sedm dnů. Dále předseda PV informoval o tom, že došlo rovněž k podpisu zásad Sociálního fondu ČD, a. s., na rok 2022, které jsou stejné jako pro letošní rok. Za zaměstnavatele se na jednání dostavily ředitelka odboru 10 GR ČD Ing. Monika Horáková a Ing. Lucie Bauerová z tétož odboru. Členové PV s nimi řešili mj. nově stanovený fond dovolené „**K čerpání dovolené chystáme metodiku, vyjde na začátku roku,**“ uvedla Ing. Bauerová.

Dalším bodem bylo projednání organizační změny k 12. 12. 2021 a k 1. 1. 2022, s níž se podnikový výbor seznámil již na svém minulém, listopadovém jednání. Organizační změna spočívá především v redukci neobsazených (ale i některých obsazených) míst v souvislosti s omezením nebo rušením výkonů. Stejně jako na minulém jednání, i nyní členové PV v diskusi upozorňovali zvláště na

ten fakt, že se ruší některá sice neobsazená místa (třeba z důvodu dlouhodobé nemoci), ta však mohou později v provozu chybět. Poukazovali také na nehospodárnost, které v důsledku špatných rozhodnutí vznikají, i na to, že mezi sebou jednotlivé složky špatně spolupracují. PV má i nadále k předložené organizační změně řadu výhrad a považuje ji za nesystémovou a neekonomickou.

■ **Jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s.**, se uskutečnilo v sídle OSŽ 8. 12. 2021. Radek Nekola, předseda PV, nejprve informoval o postupu v kolektivním vyjednávání a o společném protinávratu odborových centrál a o první změně PKS vyvolané legislativními kroky, respektive o možnosti použít rezervní fondy v rámci průběžného financování Sociálního fondu. Telegraficky pak referoval o jednání mimořádné Dozorčí rady ČD Cargo (2. 12. 2021) a o projednávání Podnikatelského plánu na rok 2022 a snaze zástupců zaměstnanců za OSŽ odložit jeho projednávání. „**Nicméně byli jsme o jeden hlas přehlasování, podnikatelský plán byl schválen včetně objemu mezd, který je plánován ve výši 3%. Nás podnikatelský plán nezavazuje, je to problém zaměstnavatele, a to, že jej předložil, je jeho riziko,**“ konstatoval dále. Informace o hospodaření společnosti jsou podle Radka Nekoly „poměrně dramatické z hlediska uspokojování potřeb těch, kteří vyrábějí energii nebo teplo“. Reč byla i o enormní přesčasové práci. Členové PV OSŽ ČD Cargo apelovali na zaměstnance, aby se zamysleli nad děláním přesčasové práce na úkor obětavosti a na úkor dodržování předpisů, ve vazbě na nedávný těžký pracovní úraz v Liberci. Na druhou část jednání se dostavili zástupci zaměstnavatele v čele s Mgr. Anetou Miklášovou, ředitelkou personálního odboru, která předně informovala o pracovním úrazu v Liberci (bude podána žádost o poskytnutí sociální výpomoci z centrálního Sociálního fondu a případ bude navržen do Nadačního fondu Železnice srdcem) a o připravované diferencované odměně všem zaměstnancům (návrh předložil předseda představenstva ČD Cargo, a. s., dne 14. 12. 2021). —red—

Helena Svobodová zvolena viceprezidentkou Železniční sekce ETF

Vedoucí kanceláře předsedy OSŽ PhDr. Helena Svobodová byla na prosincovém jednání Železniční sekce ETF zvolena do funkce viceprezidentky Železniční sekce ETF. PhDr. Svobodová byla zvolena jako zástupkyně regionu zemí střední a východní Evropy a východní Evropy a vystřídalata funkci místopředsedy maďarského odborového svazu VSZ. Předseda OSŽ Mgr. Malý považuje zvolení PhDr. Svobodové do této významného orgánu za potvrzení pozice OSŽ v evropských strukturách. —r—

**Obzor č. 1/2022
vyjde 10. 1. 2022**

Bednárik a Svoboda: Krásné Vánoce a šťastný nový rok!

V pátek 10. 12. 2021 byl na Masarykově nábřeží v Praze slavnostně dozdoben vánoční stromek. Ozdobily ho členky Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC a patrony akce byli, stejně jako vloni, generální ředitel a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik a prezident ČZS FISAIC a l. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Ivan Bednárik při této příležitosti přiznal, že tak hektické období, jakým byl poslední rok na ČD, za svoji profesionální kariéru ještě nezažil. „**Dnes se mi ta situace zdá o mnoho komplikovanější než před rokem, a nejmudnější na tom je, že zatím nevidím ani to světlo na konci tunelu.**“ Ve zdraví, kterou Ivan Bednárik natočil u vánočního stromku, popřál zaměstnancům krásné prožití vánočních svátků. „**Dobijte si baterky, čeká nás znovu těžký rok, ale doufám, že společně ho dokážeme udělat krásnější a lepší než rok 2021.**“

Také generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda nečkal, že i letos bude koronavirus „hlavním tématem“. „**Všichni máme za sebou již druhý rok, který výrazně epidemie ovlivnila. O to více si vážím maximálního nasazení všech našich zaměstnanců, díky kterému se podařilo splnit všechny stanovené cíle a zajistit bezproblémový provoz na železnici. Za toto nasazení bych chtěl vám všem upřímně poděkovat. Jsem moc rád, že jsme jeden tým, který táhne za jeden provaz. Krásné Vánoce a šťastný nový rok!**“ —mmc—



Na horním snímku Bc. Jiří Svoboda, na dolním snímku u stromku ČZS FISAIC zapožovali Ivan Bednárik (vpravo) a Vladislav Vokoun.



**PF 2022
Redakce Obzoru**

Poslední Vánoce na Společném nádraží v Praze na Smíchově prožije i výpravčí Libor Bielik.

Snímek Michael Mareš

Železničáři letos na Společném nádraží v Praze na Smíchově prožijí poslední Vánoce

Společnost RegioJet by měla Společné nádraží na Smíchově opustit k první změně jízdního řádu 2022, tedy v červnu příštího roku. Pak má začít dlouho plánovaná přestavba Společného nádraží na severním nástupišti smíchovského nádraží. Výpravčí se přesunou na stavební č. 1 a dojde ke zrušení signalistů, a to jak v dopravní kanceláři, tak na stavební č. 1. V obvodu stavební č. 1 zůstane dvě kusé koleje a čtyři výhybky, které budou obsluhovat výpravčí a vlaky do osobního nádraží budou zajižďet úvratí kolem „traťovky“. Tento stav bude trvat do doby, než bude vybudována nová spojovací kolej z osobního nádraží směrem na Žvahov a 4. nástupiště v osobním nádraží Praha-Smíchov. Jak dlouho tedy tento stav potrvá, není zatím jasné. Mluví se o letech 2023/2024, záleží na tom, kdy se začne s vlastní rekonstrukcí kolejiště smíchovského nádraží včetně výstavby nového smíchovského terminálu, byt přípravné práce mají údajně odstartovat už příští rok v únoru.

Podle projektu by v místě dnešního severního nástupiště (Praha-Smíchov, severní nástupiště) měl vzniknout nový autobusový terminál, respektive příjezdové komunikace k němu. Zbourán tak bude i „Tesco barák“, který vznikl při stavbě metra a v němž léta sídlilo ředitelství Správy tratí a za-

bezpečováci. Namísto dopravní koleje směrem na Vyšehrad má vzniknout cyklostezka, most přes Nádražní ulici zůstane tedy zachován. Lávka do Radlic má být v nové poloze.

Výhybky se na Společném nádraží obsluhují stále ručně, proto je výpravčímu k ruce signalista. Od doby, co se v roce 2017 začaly trhat koleje směrem na Knížecí, je statika objektu, v němž sídlí výpravčí, mírně narušena. Budova stále patří ČD, které zajišťují pouze nejnútnejší údržbu. „**Dopravní kancelář nese od té doby stále známky zatékání, ale voda již do místnosti neprosakuje, ale jinak**

se mi tady líbí,“ říká výpravčí Libor Bielik. „**Letos ale budu mít na Štědrý den volno,**“ dodává.

Výpravčí na Společném nádraží řídí vlaky prostřednictvím elektromechanického zabezpečovacího zařízení. I to už leccos pamatuje. „**Zabezpečovací zjistili, že nejstarší části pocházejí dokonce z První republiky, některé díly pak z padesátých let...**“ konstatuje výpravčí Libor Bielik. Jinak výpravčí mají na Společném nádraží aktuálně k dispozici pět dopravních a tři manipulační koleje, vlakovou cestu staví v závislosti na výpravčím na osobním nádraží. Michael Mareš

UPOZORNĚNÍ BENEFITY PRO ČLENY OSŽ Trvání právního poradenství v občanském životě

Vážení členové OSŽ, benefity poskytované od 1. 1. 2020 ve formě bezplatného právního poradenství/pomoci advokátními kancelářemi v občanském (soudkromém) životě člena OSŽ –

„**právní pomoc – občan**“, pokračují a byly Představenstvem OSŽ prodlouženy na dobu neurčitou (tel.: 733 785 003). Více na straně 3.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nechci předjímat, rozhodně ale neuvažujeme o nějakém dalším posouvání termínu sjezdu.“

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM**, předsedou Odborového sdružení železničářů

Přestože do konce letošního roku zbývá ještě několik dní, jak jej hodnotíte? Zejména s ohledem na probíhající epidemii koronaviru.

Není určité žádným tajemstvím, že epidemie zasáhla i do chodu OSŽ, například nejbližší zasedání Ústředí OSŽ (15. 12. 2021) bude distanční formou prostřednictvím MS Teams. Pokud se týká vývoje epidemie koronaviru, musím se přiznat, že mne dost překvapila síla letošního podzimního vlny epidemie, jelikož jsem se domníval, že po odeznění letošní jarní vlny máme už to nejhorsí za sebou a že už se podobně vysoká čísla nakažených a zejména vysoký počet lidí v nemocnicích nebudou opakovat. Epidemie však zcela zjevně ještě neřekla své poslední slovo. Jiná záležitost však je, jakým způsobem nám nejen samotná epidemie, ale zejména různá ochranná opatření proti jejímu šíření komplikují život. A zde je myslím vidět zřetelný posun k lepšímu, neboť současná ochranná opatření už zdaleka nemají tak drtivý dopad do každodenního života, jako tomu bylo při minulých vlnách. Školy, kultura i restaurace tentokrát už nejsou zavřené, ale „pouze“ musí dodržovat určitá omezení a režimová opatření. Na věci jako testování, používání respirátorů nebo nutnost konání rady jednání formou videokonferencí, jsme si už zvykli, a i když je to samozřejmě nepřijemné a obtěžující, dá se to zvládnout. Asi jedinou a po mém soudu dost zbytečnou obětí omezujících opatření, se staly vánoční trhy, jelikož argumenty pro nutnost jejich zrušení mi opravdu přijdou dost nepřesvědčivé. V každém případě však díky víceméně normálnímu chodu většího hospodářství se i poměry v dopravě po odez-

ni jámi vlny zákazů a uzavírek našetřít postupně začínají alespoň blížít předcovidovým poměrům. Nicméně, stále pouze blížít, takže negativní dopad do hospodaření dopravců tu samozřejmě stále je a o nějakém vyrovnání loňských ztrát nemůže být už vůbec řeč. Navíc jsou zde nové další silné negativní vlny, a to zejména prudký nárůst cen energií a téměř všech základních komodit a dováženého zboží. To vše se samozřejmě promítá i do peněžníku našich členů, neboť naši zaměstnavatelé v dopravě při nižších tržbách a zvyšování cen téměř všech vstupů opravdu jen stěží mohou zvyšovat mzdy našich členů tempem, které by uspokojovalo naše představy a dokázalo předbíhat inflaci.

Takže celkově letošní rok nic moc, ze všech sil se snažíme vyrovnávat s přicházejícími problémy a přitom stále vyhlížíme postupný návrat normálních poměrů. Protože připustit si myšlenku, že se budeme s pandemiemi tohoto rozsahu nyní utkávat každoročně a ceny energií a základních komodit budou běžně skákat v řádu desítek procent ročně, nám zatím pořád ještě přijde trochu předčasné a příliš pesimistické.

Když tak sledujete vládní opatření omezující lidské počínání, nezneklidňuje vás to s ohledem na blížící se březnový, již jednou posunutý, sjezd?

V této záležitosti je, myslím, ve vedení OSŽ jasno. Konání sjezdu prezentační formou za společné účasti všech delegátů je samozřejmě jednoznačně nejlepší forma, to je bez diskuse. Nebude-li však z důvodu aktuálních hygienických opatření toto možné uskutečnit, určitě dokážeme najít nějaké kompro-



misní řešení. Například by bylo možné delegáty sjezdu rozmístit po skupinách do několika oddělených prostor s tím, že vzájemná komunikace mezi nimi by probíhala s využitím audiovizuálního přenosu mezi sály. Ale v tomto nechci předbíhat, neboť zatím jsme se na konkrétním řešení nedohodli. Jsem však přesvědčen, že nějaký způsob odpovídající aktuálně platným opatřením určitě vymyslíme a rozhodně neuvažujeme o nějakém dalším posouvání termínu sjezdu.

Jak se letos OSŽ dařilo hájit zájmy členů, jak v tripartitě, tak i na úrovni jednotlivých podniků? Ted asi nejvíce oscillovala situace v Českých drahách...

(Pokračování na straně 2)

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 49 - 16. 12. 1996

„Kritický stav na železnici může vést ke stavce“ – palcový titulík na první straně, stejně jako oznámení v rámečku: „Mimořádné Ústředí OSŽ zmocnilo představenstvo Ú OSŽ k případnému vyhlášení stavky“ upozorňují na vyhrocenou situaci na železnici. Jako důvod své nespokojenosti uvádělo vedení OSŽ především neexistenci jasné dopravní politiky, kritický stav ve financování infrastruktury, opakované porušování pracovních předpisů ze strany generálního ředitelství ČD, nekoncepčnost vedení podniku a nehospodárnost. K případnému porušení sociálního smíru uvedl předseda OSŽ Jaromír Dušek v rozhovoru mimo jiné: „Nejvyššímu kontrolnímu úřadu stačilo dvojitý konstatování, že tady je něco špatné, ale žádné důsledky z toho nebyly vyvozeny. Následná kontrola ministra dopravy konstatovala nedostatky – vyřešeno nebylo opět nic. Generální inspekce konstatuje, že došlo k nehospodárnosti – a výsledek je opět nulový. Kdo jiný tuto situaci bude řešit, když ne sami železničáři tím, že na tuto situaci poukáží?“

Velký prostor je v Obzoru č. 49 věnován zkušenostem německých železničních odborů. Z projektu spolkového ministra pro dopravu Matthiase Wissmanna u příležitosti 100. výročí železničních odborů v Německu vyplývá, že při restrukturalizaci Deutsche Bahn hrála spolupráce se zaměstnanci prostřednictvím odborů jednu z klíčových rolí.

Obzor č. 50 – 23. 12. 1996

V posledním čísle Obzoru je na první straně uveřejněn článek k situaci na železnici, který napsal místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl. „Máme jednu z posledních možností, jak zastavit dosud nepříznivý vývoj. Pokud by se to nepodařilo, všechno ostatní je nepodstatné. Majetkové vybrakování, astronomické zadlužení, naprostě nefunkční podnik nebude moci svým zaměstnancům zaručit ani pravidelné zaměstnání, o pravidelném platu na hranici společenského minima ani nemluvě,“ uvádí Jiří Kratochvíl mimo jiné.

Najdeme zde i informaci o tom, že kolektivní smlouva Českých drah zřejmě nebude do konce roku 1996 podepsána, ve hře tedy bylo přijaté ustanovení o prodloužení stávající KS až do uzavření nové, maximálně však do 31. 3. 1997.

Za zmínku stojí i informace o tom, že Správní rada ČD rozhodla o zániku Železničního zdravotnictví, které bude nahrazeno odborem 023 GR ČD. Končí i hygienická služba u Českých drah, státní správu převezme ministerstvo zdravotnictví a výkonnou složku bude na základě smluvního vztahu zajišťovat firma Medistyl, která vyhrála výběrové řízení a která se zavázala převzít všechny pracovníky (budou-li mít zájem). Představenstvo OSŽ projevovalo na svém jednání 17. 12. 1996 k tomuto rozhodnutí řadu výhrad. Předseda OSŽ Jaromír Dušek podotkl, že projekt není ekonomicky vůbec výhodný. „Je tady jen domněnka, že to bude levnější,“ dodal.

„Hospodaření na úrovni železničních stanic mnohdy připomíná džungli,“ říká přednosta železniční stanice Čerčany Josef Pazourek v reportáži z této stanice. „Doby, kdy přednosta železniční stanice zodpovídal za vše a věděl takřka o všem, co se ve stanici šustlo, jsou patrně nenávratně pryč. Současný přednosta nejenže ve stanici již většinou nebydlí, ale mnohdy ani netuší, kdo v objektu vedle jen ještě „podniká“. Veškerý majetek totiž patří Divizi dopravní cesty, která jej i samotným stanicím pronajímá,“ vysvětluje se v úvodu článku. Proklamovaná „průhledná ekonomika“ se podle jeho slov mění ve stanici v džungli. Mnoho kritických slov na adresu vedení Českých drah zaznělo i v rozhovoru s Ing. Eduardem Novákem, přednostou žst. provozní Brno hl. n., „České dráhy jsou schopny přepravovat třikrát více než dosud, jsou na to zařízené a v praxi prověřené. Potřebují jen, aby dostaly možnost to dokázat. A tady se bez pomoci státu neobejdeme. Pokud někdo uvažuje o tom, že se zbaví 202 regionálních tratí, je to ze všech pohledů nesmysl – bez nich železnice přestane být železnicí,“ uvádí přednosta.

–zs–

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v poslední době došlo ke změnám (kontaktní telefonní čísla) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko-sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředívám poskytují následující informaci:

- **JUDr. Karel BABORÁK**, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí, – tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí), – e-mail: judr.baborak@seznam.cz
- úřední hodiny: – dle telefonické domluvy – na výše uvedeném čísle, – OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.
- **JUDr. Jamila POSPÍŠILOVÁ**, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese: OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc, – tel.: 972 742 391, – e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz
- úřední hodiny: každé pondělí a pátek v měsíci od 9.00 do 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc),

jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátní kanceláře: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Ivana Homolová).

- **JUDr. Michal VEJLUPEK**, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: – Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem, – tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162, – e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat-ul.cz
- úřední hodiny: dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.
- **JUDr. Petr VEČEŘ**, vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí: – Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n. – 1. poschodí), – tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068, – e-mail: petr.vecer@osz.org,
- úřední hodiny: dle telefonické domluvy v termínech: 10. 1.; 7. 2.; 7. 3.; 11. 4.; 9. 5. a 13. 6. 2022 vždy od 9.00 do 14.00 hodin.

ESO OSŽ-Ú

PRÁVNÍ PORADNA

Zápis a změna zapisovaných údajů ZO OSŽ ve veřejném rejstříku

Od roku 1993 do 2013 byla povinná evidence ekonomických subjektů (i odborových organizací) na Ministerstvo vnitra (MV ČR) dle zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů. Na Českém statistickém úřadu (ČSU) si dále každá ZO OSŽ musela zažádat o přidělení identifikačního čísla (IČO, nyní IČ). Pokud se ZO OSŽ nezaevidovala na MV ČR, ale pouze si požádala o IČ, byla při převádění rejstříků na Ministerstvo spravedlnosti (MS ČR) dle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, k 31. 3. 2013 vymazána z veřejných rejstříků.

Pro další existenci ZO OSŽ je nutná obnova zápisu (evidence) ve spolkovém (veřejném) rejstříku, který je veden příslušnými krajskými soudy (Praha a Středočeský kraj Městským soudem v Praze). Ze zákona jsou organizací jednotky OSŽ (ZO OSŽ) s právní osobností (subjektivitou) od uvedeného data povinny oznamovat MS ČR datum svého vzniku, název a sídlo, jakož i změnu názvu, sídla a datum zániku, jména statutárních zástupců a zástupců kontrolních orgánů a také roční závěrky.

K obnově nebo změně údajů ZO OSŽ jsou potřeba následující dokumenty:

1. **Zápis z poslední volební členské schůze** nebo konference (svyznačením zapisovatele a ověřovatele) – ověřený jako listina,
2. **Ushesnutí členské schůze** nebo konference (volební, s vyznačením zapisovatele a ověřovatele), musí obsahovat přesný název ZO OSŽ, který má být zaevidován, včetně adres, případně jiné požadované změny – ověřený jako listina,
3. **Prezenční listina** z této členské schůze nebo konference – ověřená jako listina,
4. **Protokol o volbě předsedy ZO OSŽ** – ověřený jako listina,
5. **Čestné prohlášení zapisovaného předsedy ZO OSŽ** (případně dalších zapisovaných členů ZV ZO OSŽ) – s ověřeným podpisem,
6. **Čestné prohlášení zapisovaného předsedy RK ZO OSŽ** – s ověřeným podpisem,
7. **Evidenční list ZO OSŽ** (dodá OSŽ – ústředí)
8. **Souhlas majitele nemovitosti** (podepsaný osobami oprávněnými jednat jménem vlastníka dle veřejného rejstříku nebo na základě plné moci)

s umístěním sídla ZO OSŽ – s ověřenými podpisy, vč. kopie pověřovací listiny (pouze v případě, že má sídlo v budově jiného vlastníka než je zaměstnavatel; pokud sídlí v prostorách zaměstnavatele, o něhož působí, má dle ustanovení § 121 odst. 5 zákona č. 304/2013 Sb., o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob a evidenci svěřeneckých fondů, ve znění pozdějších předpisů, právo na umístění sídla bez jeho souhlasu),

9. **Výpis z katastru nemovitosti** (objekt, ve kterém má sídlit ZO OSŽ) – list vlastníka,

10. **Stanovy OSŽ**, v platném znění – ověřené (dodá OSŽ – ústředí). Pokud ZO OSŽ požaduje změnu některých zapsaných údajů ve veřejném rejstříku, pak je potřeba požádat o zapsání změny u příslušného rejstříkového soudu. Žádost podává na oficiálním formuláři ZO OSŽ. O pomoc s vyplněním lze požádat na oddělení ESO OSŽ – ústředí (doporučujeme).

Změna údajů odborové organizace je zavřena poté, co bude příslušnému rejstříkovému soudu doručeno **oznámení o změnách údajů odborové organizace** („Návrh na změnu zapsaných údajů dle spolkového rejstříku“) a soud změní tyto údaje ve spolkovém (veřejném) rejstříku. **Na tuto změnu má soud ze zákona 30 dní.** Adresa sídla odborové organizace musí odpovídat **registru územní identifikace adres a nemovitostí** (dále jen „RUIAN“). Při obnově zápisu je potřeba ještě doložit **doklad o přidělení původního IČ** od ČSU – ověřený jako listina. Ověření listin a podpisů je, dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, **přílohy Sazebník část I, položka 4 a položka 5**, pro odborové organizace osvobozeno od poplatků, a **tona obecních a městských úřadech**. Podmínkou je předložení Stanov OSŽ (zpravidla jsou potřeba ověřené, lze vyzvednout na OSŽ – ústředí). Soud většinou požaduje zápis všech členů ZV ZO OSŽ a RK ZO OSŽ. Pokud to nebudete požadovat, kontaktujte ESO OSŽ – ústředí a zde bude vypracován dopis pro soud.

Bc. Alena Šimáčková, odborná referentka ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

PRÁVNÍ PORADENSTVÍ/POMOC v občanském (soukromém) životě

Právní pomoc v občanském (soukromém) životě (dále rovněž „právní pomoc – občan“) je určena pro členy OSŽ, kteří jsou členy nejméně 1 rok a zejména:

- a) jsou samoživiteli, samoživitelkami
- b) jsou na mateřské, rodičovské dovolené
- c) čerpají dlouhodobé pracovní volno pro důležitou osobní překážku v práci bez náhrady mzdy
- d) jsou v tíživé sociální situaci
- e) jsou v jiné situaci hodné zvláštního zřetele
- f) v ostatních případech

Právní pomoc – občan se poskytuje v následujících oblastech:

- a) **rodinné právo** – např. manželské majetkové právo, rozvod, úprava poměrů k nezletilým dětem, výživné, péče o dítě apod.,
- b) **dopravní (silniční) nehody** – např. obha-

loba při obvinění v trestních věcech (resp. z přestupku) v dopravě z nedbalosti, zastupování poškozených účastníků dopravních nehod (bolestné, ztížení společenského uplatnění, nároků náhrady nemajetkové újmy),

c) **dědické právo** – např. právo na pozůstalost, závěť, odmítnutí/vzdání se dědictví, zrušení/odvolání závěti, dědická smlouva apod.,

d) **vlastnické právo k nemovitostem a k movitým věcem** – např. kupní smlouva, darovací smlouva, nájemní smlouva, pachtovní smlouva, smlouva o věcném břeměni apod.,

e) **insolvence + exekuce** – navržení způsobu řešení úpadku, příprava a zpracování insolvenčního návrhu na oddlužení, uplatnění exekuce, obrana proti exekuci,

f) **v ostatních oblastech práva**.

Tyto právní služby jsou nabízeny členům OSŽ

a byly Představenstvem OSŽ prodlouženy na dobu neurčitou.

Bezplatnou prvotní právní poradu (v rozsahu do 60 minut) poskytnou členům OSŽ při řešení jejich problémů – záležitostí v občanském (soukromém) životě, **vybrané advokátní kanceláře**.

Bližší podrobnosti k poskytování bezplatné právní poradenství/právní pomoci naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Právní pomoc – občan“ nebo vám je sdělí předseda vaší ZO OSŽ.

V případě nejasností se obračejte na JUDr. Petra Večeře, tel.: 972 241 961, 737 275 068 nebo Míkuláše Hubičáka, tel.: 972 241 960, 737 275 114.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

NÁZORY

To je ta slibovaná vyšší kvalita služeb?

1. prosince jsem vyzkoušel tu pravou vyšší kvalitu vysoce vyškolených soukromých dopravců. Při jízdě R 1164 (dopravce Arriva) z Berouna do Březnice



(relace Praha hl. n. – Březnice – České Budějovice) jsem chtěl použít WC. Upozornuji, že ve skvělých ojetinách vyřazených motorových vozů z Německa řady 845 je pouze jedno WC. Toto jedno WC na trasu dlouhou 187 kilometrů bylo nefunkční. Jak je vůbec možné, že rychlík s nefunkčním WC vůbec vyjel z výchozí stanice? To je ta slibovaná vyšší kvalita služeb? Při fotografování uzamčeného WC jsem byl okřiknut průvodčí Arrivy: „Proč to fotíte? Kdybyste se mě zeptal, tak vám to nouzově otevřu, je to sice v poruše, ale když to nevydržíte, otevřu, je tam za-

mrzlá voda!“ (bylo + 4 stupně C, patrně u soukromníků mrzne nad nulou!) Průvodčí patrně vůbec nepochopila, že ne každý cestující se bude

R 1164 dopravce Arriva, jednotka 845.112-2, zastavil v Březnici, 1. 12., 9.16 h, přestup na rušený Rožmitál 3 minuty! I tak se vyhánějí lidi z lokálé, s přestupem 3 minuty nemůže nikdo počítat, že bude čekat. Navíc přípoj na Rožmitál nebyl přistaven hrana/hrana, ale u vzdáleného nástupiště, na němž se muselo přejít před rozjíždějícím se rychlíkem!

In karta, jízdenka a aplikace

Je chválné, že národní dopravce drží krok s vývojem IT technologií. Jen někdy nezkušený zákazník nechápe, proč něco s jízdenkami je trochu záhadou. Tak cestující si kupuje jednorázovou jízdenku nebo traťovou jízdenku a má virtuální In kartu, ta plastová nějak přestala fungovat. Neznámý cestující neví žádný velký rozdíl, jen, že traťovou musí ukazovat při každé cestě a těch je u čtvrtletní jízdenky požehnaně, kdežto...

Mám aplikaci Můj vlak a tam je sekce Jízdenky a tam je QR kód, který ukážete při jednorázové jízdence průvodčímu a revize je hotová. Pokud máte jízdenku traťovou, tak v sekci Jízdenky traťovou jízdenku nenaleznete a nenalezne ji tam ani průvodčí. Prý je to tím, že tato jízdenka není jízdenka, ale aplikace, což pravděpodobně nemá logiku a cestujícího nezkušeného, ale i zkušeného to přivádí k nutnosti složitějšího prokazování, že vlastně jízdenku, která podle logiky národního dopravce jízdenkou není a aplikací traťové jízdenky v aplikaci Můj vlak nenajde vůbec nikdo. A další záhada je, že nezkušený cestující si při koupi na e-shopu nemůže nebo to nejde, zadat, abyste dostal sms s jízdenkou. A tak v době, kdy z bankomatu šetří vytištěný pravého papírku popisujícího výběr hotovosti, u traťové jízdenky nezbyvá nevytisknout velký papír s jízdenkou, kde kupodivu ten zatracený QR kód je. Tak vysvětlí někdo nezkušenému cestujícímu, proč QR kód je tak utajovaný v aplikaci Můj vlak? Cestující sice kupoval jízdenky u mnoha dopravců, též letenky do cca 70 míst pěti kontinentů, ale problémy s QR kódem si nepamatuje. **Petr Rádl**

Zajímavé autobusy náhradní dopravy

Dne 26. 10. 2021 jsem cestoval ze Sadové do Hradce Králové. V úseku Hněvčevce – Hradec Králové hl. n. se konala výluka traťové koleje a všechny vlaky osobní dopravy byly nahrazeny autobusy. Očekával jsem na zastávce náhradní dopravy oproti výpravní budově výlukový autobus. V době pravidelného odjezdu skutečně autobus přijížděl, ovšem jízď z dálky byl vidět světlivě transparent, který ve francouzštině oznamoval, že autobus není určen k přepravě cestujících. Myslím jsem, že jde o nějaký zájezdový vůz. Teprve těsně před zastavením autobusu jsem si všimnul malé cedulky v pravém dolním rohu okna, která sdělovala, že jde o autobus NAD. Jiný autobus náhradní dopravy, přichystaný v Hradci Králové k jízdě opačným směrem, byl pro změnu označen neutrálním nápisem Special. Inu zajímavé zpestření nabídky cestujícím.

Bohumil Pokorný



Autobus náhradní dopravy v Hradci Králové s francouzským nápisem „Ne prend pas de voyageurs“.

Vyjádření Českých drah

Předkládání zakoupené traťové jízdenky v aplikaci Můj vlak pomocí dynamického 2D kódu In Karty, ke které byla vydána, má své opodstatnění. Zákazník totiž nemusí předkládat žádný další průkaz, kterým by prokazoval svou identitu. Pověřené osoby (vlakvedoucí/průvodčí) načtou In Kartou pomocí přenosné pokladny, a to včetně fotografie zákazníka a všech aplikací a jízdenek zakoupených k této kartě. Načtením 2D kódu tak náš personál provede několik kroků zároveň – načte In Kartou zákaznika, ověří jeho identitu a zkontroluje jízdenky zakoupené ke kartě. Tedy i traťovou jízdenku.

Aktuálně je možné zakoupit traťové jízdenky v e-shopu pouze k In Kartě (v papírové podobě je navíc mohou vydávat osobní pokladny ve stanicích). Do budoucna ale plánujeme prodej těchto jízdenek přes e-shop cestujícím bez In Karty umožnit. Cestující tak bude předkládat statický 2D kód traťové jízdenky a na vyzvání pověřeného personálu bude muset doložit svou identitu dalším průkazem.

Možnost zobrazení jednorázových jízdenek v aplikaci Můj vlak je primárně určena cestujícím bez In Karty, kteří zároveň musí na vyžádání našeho personálu prokázat svou identitu jiným průkazem (např. občanským). Pro cestující s In Kartou je naopak výhodnější rovnou předkládat 2D kód karty, pomocí kterého se prokáží jednorázovými i traťovými jízdními doklady i samotnou zákaznickou aplikaci (IN 25, IN 50 apod.).

Bc. Lukáš Kubát, DiS, tiskový mluvčí České dráhy, a. s., Generální ředitelství

Neratovice a Straškov

Nic proti německé kvalitě, ale poslední dobou mi připadá, že již nejedím po české železnici, ale po železnici typu Albánie či Kosova. Východ Evropy se léta stával odkládkářem vyřizky dopravních prostředků. U nás to nyní vypadá podobně. České dráhy získaly Stadler, ale to nejsou nová vozidla, navíc tím jsou čtyřnápravová oproti osvědčeným levným motorům řady 810/809, bude kraj platit o další nápravy vyšší poplatky za použití dopravní cesty. Teď už mi je jasné, proč se rušitel vlaků ve Středočeském kraji pan Borecký tak usmíval při zavedení Stadlerů v okolí Kralup, bude mít další důvod nařikat, jak je dráha drahá. A o tom jde především. Vztít lidem radost a přidat jim starost. Některé rušené, pardón neobjednané(!), tratě budou nahrazeny pěší dopravou. Spojení prostě vymizí.

Začalo to v roce 2006 v Ústeckém kraji, regionální železniční uzel Straškov, kam se sjížděly vlaky v režii sólo motorů 810 ze čtyř směrů s kvalitními příslušenými vozky, je nyní příkladem jak se dá zlikvidovat kvalitní regionální doprava prověřená více než stolet. Zkuste přijet

ponižené ptát: „Můžete mi otevřít WC?“ Většina lidí, když si přečte, že je něco uzavřeno, z naučeného celoživotního strachu se ani nezptá a bude trpět a čekat, zda se jim neprotrhne měchýř jako Tycho de Brahoovi při hostině s císařem Rudolfem.

Navíc průvodčí Arrivy patrně vůbec neprochází nějakým školením asertivity či slušného chování. Už když jsem jí ukazoval lístek, musel jsem ji opravovat, že nemá pravdu, že neumí počítat pásma PID, jednu seniorku rázně kárala, že jí okamžitě neukázala průkaz s věkem. Trochu jsem si připadal, že nejsem ve vlaku, ale na vojně v období totality. Ono nestačí, že kraje vytlačují z dalších pozic ČD, a s. s., ono je vytlačuje i ministerstvo dopravy. Asi je to dle hesla – za málo peněz, málo muziky, buďte rádi, že jsme si objednali vůbec nějaké vlaky. Hlavně, že média trvale masírují České dráhy, o soukromnicích se nezmiňují, i kdyby to nesvítlo, netopilo a WC nefungovaly.

Martin Kubík

Ad: Zvládne nádraží Praha jih větší obraty?

Z důvodu plánované výlukové činnosti v obvodu stanice Praha-Smíchov dojde od zahájení jízdního řádu 2022, od 12. prosince, k přesměrování řady spojů z této obratové stanice do prostor střediska provozu Praha jih. Jedná se o linky R9 Vysočina Brno – Havlíčkův Brod – Praha, R18 Slovácký expres Luhačovice/Zlín – Praha a R19 Svitava Blansko – Praha. Zároveň budou na Prahu jih jezdit vratné soupravy s řidičimi vozy. Celkem tak odbaví Praha jih 388 soupravových a lokomotivních vlaků, což je o 75 jízdy více než v končícím grafikonu. Počet odbavených vlaků stoupne na úroveň jízdního řádu 2016, kdy uvedené dálkové linky nejjezdily z hlavního nádraží na Smíchov, ale soupravy končily a začínaly svou jízdu v areálu Praha jih.

Oblastní ředitelství osobní dopravy Střed se na tuto situaci připravuje. V souvislosti s touto změnou se upraví technologie na odstavném nádraží. U části vlaků bude na fekálních kolejkách probíhat souběžně celé odbavení soupravy (uklid, doplnění vody, čerpání odpadních nádrží, údržba, zpracování vlakové dokumentace, připojení vlakové lokomotivy) s cílem zkrátit pobyt na fekálních kolejkách, resp. zkrátit celý pobyt v areálu odstavného nádraží. Rizikovým faktorem v novém grafikonu bude výluková činnost a její možný dopad na příjezdy souprav na Praha jih a zajištění napájení traktce. Oba body řešíme se Správou železnic.

Provozní situaci ve středisku provozu Praha jih budeme po změně jízdního řádu sledovat, průběžně vyhodnocovat a v případě nutnosti přijmeme další technologická a provozní opatření.

Mgr. Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí České dráhy, a. s., Generální ředitelství (odpověď ze dne 2. 12. 2021)



Neratovice, 24.11. ráno, sjelo se několik vlaků, nejsme v kdysi železničním strojírenství vyspělé zemi, ale v odkládkářské železniční šrotů.



Osobní vlak 6014 v čele se Zamračenou 749.121-0 projíždí po trati 080 mezi zastávkou Nová Huť v Lužických Horách a stanicí Svor.

Konec provozu osobních vlaků na trati 080 v režii Českých drah

S koncem grafikonu 2020/2021 na trati 080 vedoucí z Mladé Boleslavi do Rumburku kvůli rozhodnutí Libereckého kraje končí s provozem osobních vlaků dopravce České dráhy a nahradí je německý soukromý dopravce Die Länderbahn. Na trati jezdily na většině vlaků motorové vozy řady 843 a v letní sezóně i přípojné vozy Bdtm.

Poslední den provozu, tedy v sobotu 11. 12. 2021 byla na osobní vlaky 6008/6015/6014 nasazena „Zamračená“ 749.121-0 a dva přípojné vozy Bdtm. Nejvyšší bod tratě, lesnatý úsek kolem stanice Jedlová v Lužických horách s nádhernou zimní scénérií, přilákal řadu našich a zahranič-

ních příznivců železnice. I díky tomu se České dráhy důstojně rozloučily s osobní dopravou na trati 080.

Po skončení parního provozu na trati 080 jezdili na Os vlacích a rychlících „Brejlovců“ řady 753, později řada 750 s elektrickým vytápěním souprav. Z důvodu úspor začal na přelomu století ústup velkých mašin z osobních vlaků na rychlíky, pak se v čele rychlíků začaly objevovat „Zamračené“ řady 749. Nakonec po motorových vozech řady 843 jezdily motorové vozy řady 854, než dopravu rychlíků převzal soukromý dopravce Arriva.

Vít Mareš



Jedno z posledních křížování motorových vozů řady 843 na lince L 4 z Mladé Boleslavi do Rumburku v železniční stanici Jedlová. Je pátek 10. 12., jedenáct hodin dopoledne. Snímek A. K. Kýzl

Změny na kolejích

Každoročně touto dobou, s novým jízdním řádem, dochází k tu větším, tu menším změnám na našich kolejích. Bohužel v posledních letech také v tento čas přicházejí České dráhy, a. s., o další vlakové linky, které přebírají soukromníci.

Ani letos tomu nebylo jinak. Například s národním dopravcem se již nesvezeme rychlíky z Ústí nad Labem do Kolína (linka R 23). Od neděle 12. 12. zde jejich provoz zajišťuje společnost RegioJet. S novým jízdním řádem přichází naši dopravci také mnohdy s novými vozidly na některých spojích s cílem zvýšit komfort cestujících i železničního personálu a v neposlední řadě i zvýšit svoji konkurenceschopnost na dopravním trhu.

Nicméně v neděli 12. 12. jsme mamě v Teplících v Čechách vyhlíželi avizovaný InterJet na rychlíkovém rameni Praha – Cheb. Dle zpráv stanice ČR Radiožurnálu měla údajně toho dne vyjet z deseti pětivozových souprav pouze jediná! Připomeň-

me, že České dráhy slibují nasadit tyto supermoderní soupravy na tratě z Prahy do Chebu (přes Plzeň i Ústí nad Labem). Alespoň jsme v Teplících zaznamenali na lince U 6 Teplice v Čechách – Radejčín (–NAD Lovosice), nasazení „Pavouků“ řady 841 (byť z partiového výprodeje). Motoráky ještě ani nemají design v barvách národního dopravce. Na kolejích, vedoucích přes České středohoří, tak nahradí regionovy a „Orchestrióny“ řady 810 a na trati s mnohými stoupáními budou vykazovat lepší trakční výsledky. Stadler RegioShuttle RS 1, výkon 2x265 kW; přenos výkonu hydrodynamický; max. rychlost 120 km/hod; max. tažná síla 29 kN.

Doufáme, že ČD nasadí co nejdříve na „Západní expres“ a „Krušnohor“ ony avizované pětivozové jednotky „InterJet“ a budeme se moci brzy svězt těmito vlaky do hlavního města.

A. K. Kýzl



„Pavouci“ řady 841 na kolejích u Prosetic (trať č. 097) dne 12. 12., kde na lince U 6 nahradí regionovy a stařícké Orchestrióny.

V Trhovém Štěpánově proběhlo poslední rozloučení s tratí, zazněla i státní hymna

Sobota 11. 12. 2021 byla posledním dnem starého jízdního řádu a s ním skončil i pravidelný provoz osobních vlaků na části tratě 222, v úseku Vlašim – Trhový Štěpánov. Středočeský kraj se z důvodu šetření finančních prostředků rozhodl zastavit provoz na více tratí a upřednostnit tak autobusové lobby na úkor železniční dopravy. Na silnicích není pomalu už k hnutí a přitom železniční svršek, který byl v nedávné době v úseku Vlašim – Trhový Štěpánov opraven, bude bez osobních vlaků.

Zdravý selský rozum nepochopí uvažování krajského úředníka pro dopravu, který tvrdí, že železnice je skanzen devatenáctého století. Je mi z tohoto vyjádření zle a bolí mě u srdce, když vidím, že někdo železnici posílá do kytek. Hlavně, že na mnoha místech ve Středočeském kraji jezdí autobusy i vlaky souběžně, ve stejný čas, a to radnímu pro dopravu nevaadí, a jen škrtá osobní vlaky na malých lokálních tratích, jako je úsek Vlašim – Trhový Štěpánov. A to, co 120 let společně fun-

guje, šmahem zruší. Krajští úředníci by raději měli šetřit na svých platech a ne na provozu motorových vozů řady 810, které mají nízkou spotřebu.

S posledním osobním vlakem (19130) s odjezdem z Trhového Štěpánova v 19.53 h, se v sobotu 11. 12. 2021 přišlo rozloučit kolem tří sta místních i přespolních, i proto jela souprava posílena o přípojný vůz (810.633-8 + BDTax).

Starosta Josef Korn promluvil o neúspěšném jednání s krajským úřadem. Za České dráhy pak vystoupil vlakvedoucí Jaroslav Kohout, který připomněl historii tratě, zmínil i ukončení provozu v roce 1975 v úseku Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice, a poděkoval přítomným za rozloučení s Českými drahami. Před odjezdem vlaku zazněla státní hymna ČR, posledním vlakem pak odjelo asi 140 účastníků akce.

Vít Mareš s přispěním Ladislava Kohouta, snímek Šebestián Lizák



Slavnostní akce k ukončení pravidelného provozu osobních vlaků na části tratě 222, v úseku Vlašim – Trhový Štěpánov se zúčastnilo na 300 lidí.

Dopisovatelé Obzoru se sešli v Praze

V pondělí 13. prosince se v sídle OSŽ v Praze – Vysočanech sešli dopisovatelé a spolupracovníci Obzoru s vedením OSŽ a zástupci redakce Obzoru. Předseda OSŽ Martin Malý v úvodu představil Milana Sedláka (současného redaktora internetového Nedrážního Obzoru), který se v příštím roce stane vedoucím celé redakce Obzoru (Michael Mareš odchází do důchodu). Dále seznámil přítomné se současnou situací na dráze, kde jsou v tomto složitém období pandemie v nehorší situaci České dráhy „Složitá situace se odrazila i v nové kolektivní smlouvě ČD“, konstatoval Malý.

Jeho slova doplnil Vladislav Vokoun, který poznamenal, že tato situace se odráží i v náladě zaměstnanců ČD: „Práce přibývá, inflace roste, vzrůstá nespokojenost.“ Šéfredaktor Michael Mareš poté vyzval přítomné dopisovatele, aby se vyjádřili k obsahu Obzoru.

V diskuzi, v níž přítomní vesměs oceňovali Obzor jako médium, které je potřebné, kritizovali rovněž některé nedobré jevy na dráze, jako je rušení vlaků ve Středočeském kraji, („Je to pohroma pro železnici“), některé nedostatky v práci Správy železnic („Bourají se historické budovy“), na což je nutné upozorňovat i v Obzoru. „Chce to více kritiky“, řekl jeden z dopisovatelů

František Týlšar. Miroslav Zikmund připomněl, že Obzor jsou jediné nezávislé noviny na dráze. Roman Štěrba poznamenal, že i když česká železnice má nedostatky, jsou státy, kde je na tom daleko hůř (Slovensko).

V závěru Michael Mareš poděkoval všem dopisovatelům za jejich práci. „Bez vás by Obzor nebyl tím, čím je, zejména děkuji za příspěvky na 4. stranu, která je téměř celá vašim dílem.“

–čas–

Bude se bourat? V Chebu se plánuje výstavba nové opravárenské haly pro soupravy InterJet

V Chebu se chystá výstavba nové haly údržby železničních vozidel. Nová hala nebude určena výhradně pro jednotky InterJet, ale bude zde probíhat údržba i dalších kolejových vozidel zajišťujících regionální dopravu v Karlovarském kraji (Regio-Pantery, RegioSharky, regionovy a další vozidla deponovaná v Chebu, respektive provozovaná v Karlovarském kraji). „V současné době se hala projektuje a následně budou probíhat další nezbytné kroky stavebního řízení až po vlastní realizaci haly a kolejíště“, potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský s tím, že půjde o výstavbu moderní haly jednotné koncepce a potřebného odstavného kolejíště. „Hala bude 165 metrů dlouhá, bude mít 3 koleje a bude vybavena veškerým potřebným moderním vybavením pro údržbu

ny, upravovány a nemají již svoji původní historickou tvář“, prohlásil dále Petr Štáhlavský. Dodejme, že Cheb bude domovskou stanicí pro 10 nových pětivozových jednotek InterJet. První dvě jednotky byly převzaty ve středu 8. prosince a první z nich byla zařazena do provozu v neděli 12. prosince. Po převzetí dalších souprav budou do Chebu přesouvány i další jednotky. „Údržba bude v současné chvíli rozdělena mezi střediska údržby Cheb a Plzeň. Nižší stupně údržby včetně údržby interiéru budou prováděny například na otevřeném kanále, vyšší stupně údržby budou probíhat v Plzni, kde bude využíván i nová hala údržby, která se má otevřít v příštích měsících“, uzavřel Petr Štáhlavský.

Michael Mareš



Vlak soukromého dopravce před objekty určenými k demolicí.

Do Trhového Štěpánova opět vlakem!

Společnost Railway Capital, a. s., pořádá ve středu 29. 12. 2021 zvláštní jízdu vlaku z Tábora do Trhového Štěpánova, odjezd z Tábora v 8.55 h, do Benešova přijede v 10.08 h, pak se v 10.55 h vydá přes Postupice (11.20/11.35 h), Vlašim (11.55 h/12.00 h), Zdislavice (12.13 h/12.14 h) do Trhového Štěpánova (příjezd 12.20 h). Na zpáteční cestu se zvláštní vlak tvořený motorovým vozem řady 811 a přípojným vozem Baafx vydá ve 14.20 h, v úseku Vlašim – Benešov u Prahy pojedou v závěsu vlaku 17144 (motorový vůz řady 810) dopravce České dráhy, a. s. „Děláme to pro širokou veřejnost a smyslem akce je to trochu rozpumpovat“, říká ředitel Railway Capital Ing. Jan Šatava s tím, že ve zvláštním vlaku neplatí jízdní výhody ČD.

–mmč–

Vánoční jízdy do Hevlína

Zpřestřete si vánoční čas a svezte se retro motorovým vozem do Hevlína. Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě ve spolupráci s dopravcem Railway Capital, a. s., pořádá ve dnech 29. a 30. 12. 2021 jízdy z Hrušovan–Šanova do Hevlína; odjezdy z Hrušovana–Šanova ve středu ve 13.40 h, 16.40 h, 19.40 h (tato jízda bude pojata jako „Vánoční párty“), respektive ve 20.50 h z Hrabčic; zpět z Hevlína jsou odjezdy naplánovány na 15.45 h, 17.45 h, 20.30 h a 21.55 h. Ve čtvrtek se pak uskuteční dvě dopolední jízdy z Hrušovana–Šanova (v 8.55 a 9.55 h) do Hevlína a zpět.–mmč–

Vyšla již pátá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Správa železnic vydala již pátou edici Vědeckotechnického sborníku. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

V aktuálním vydání najde čtenář informace k aktuálnímu tématu digitálního automatického spřáhla pro evropskou železnici. Do železničního cerga jsou v Evropě vkládány velké naděje ve vztahu k jeho potenciálu pro řešení dekarbonizace nákladní dopravy. Přitom jen pouhé udržení současného tržního podílu železniční dopravy bude vyžadovat zásadní změnu celého oboru. K tomu může přispět změna přístupu k automatizaci a digitalizaci, jejíž součástí se má stát i po deseti-

letí odkládaný přechod na automatické spřáhlo. Najdeme zde příspěvky věnující se například možnostem, které zavedení automatického spřáhla může přinést pro konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy; strategickému řízení, které Správa železnic zavedla v roce 2018; rozvoji specializovaných laboratoří pro výuku technologie a řízení železniční dopravy na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice a mnoho dalších.

Kompletní Vědeckotechnický sborník Správy železnic je k dispozici na: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>.

–rš–

Zemřel syn strojvedoucího aneb Vzpomínka Miroslava Zikmunda na svého otce

Ve věku 102 let, 9 měsíců a 13 dní dojel do cílové životní stanice vlak syna emeritního plzeňského strojvedoucího – pana Ing. Miroslava Zikmunda – mého otce, v pozdních večerních hodinách 1. prosince 2021. Mám zato, že tatínek mi dal o příjezdu do cílové stanice vědět při návratu z důchodcovského potlachu v nádražce na Smíchově – při vystupování z tramvaje na mne padl divný pocit...

Železnici jsem měl od dědečka Antonína, ukončivšího svoji aktivní službu v roce 1943, tak říkajíc DNA. Tatínek se narodil v Plzni, v Úslavské ulici, v železničářské čtvrti Petrohrad, kousek od hlavního nádraží. Na domě je od roku 1999 pamětní deska. Později se rodina přestěhovala do řadového rodinného domu na Slovanské třídě, možná se potkával s malým Karlem Gottem, žijícím s rodiči v navazující Nepomucké třídě.

Dědečkových železničářských výhod – tehdy jedna volná jízdenka ročně (mimo režijky) – využil s mladším bratrem Josefem pro cestu do nejvychodnějšího, železničí dostupného místa Republiky Československé – Jasini. Vzpomínal na to jako na svoji první cestu „do zahraničí“, když překročil pomyslnou hraniční čáru u hraničního znaku do tehdejšího Polska, nicméně „do zahraničí“ se dostal ještě o něco dříve, při průjezdu vlaku tehdejší peážní tratí přes Rumunsko – z Teresvy přes Sighetu Marmatiei a Valea Visului.

Dalším „osudovým“ železničním milníkem bylo setkání s vlakem v Nubijské poušti při první cestě v roce 1947. Na tom, by nebylo sice nic tak zvláštního, pokud by oběma cestovatelům (Jiří Hanzelka) v kritickém okamžiku, kdy jim docházela na poušti voda, nezachránilo život houkání projíždějícího vlaku – jezdícího jen „někdy“ – ukázněného směru k záchraně...

V Japonsku byl svědkem vzniku první vysokorychlostní tratě na světě – Šinkansenu, do provozu uvedené v roce 1964, krátce před zahájením LOH. Je nanejvýše pravděpodobné, že se – jako zahraniční novinář – spolu s Hanzelkou zúčastnil některé z předváděcích jízd. Na knižní literární zpracování se „z politických důvodů“ nedostalo, pravděpodobně je obsahují pouze reportážní časopisové zkratky průběžně publikované.

Část cesty po SSSR museli absolvovat po Transsibiřské magistrále vlakem. Ani speciální terénní T 805, se sovětským doprovodem, nebyly schopné územím projít. Takže oba vozy cestovaly na plošinových vozech, výprava s doprovodem (agenti KGB) pak v „salonním“ voze někdejšího maršála Tuchačevského, popraveného jako domnělého zrádce, na Stalinův rozkaz, po zinscenovaném procesu.

Při rozhovoru s redaktorkou MF Dnes – při příležitosti jeho stých narozenin – před téměř třemi lety padla nezákladná otázka – cestoval jste s tatínkem vlakem?

Nejdříve jsem odpověděl, že ne, nicméně v mezidobí – do autorizace – jsem si ve vzpomínkách vybavil dvě společné cesty... První, lůžkovým vozem z tehdejšího Gottwaldova do Prahy – jezdícím historicky na základě požadavku firmy Baťa,

aby se představitel firmy, případně sám pan továrník/majitel, nemuseli trmácet na sedačku v noci či přes den a pak „zbytečně“ platit hotel, když jim ubytovací službu poskytne „hotel na kolech“. Bylo to v souvislosti s pedagogicko-psychologickým vyšetřením, jehož výsledky mě – po základní škole – nasměrovaly na železniční průmyslovku v Břevlavi... a do dědečkových stop. Zpátky jsme se vrátili letecky do Holešova. Souběžně s odpoledním rychlíkem 440 z Prahy vezoucím přímé vozy do Gottwaldova. Akorát to trvalo 3x déle než letadlem. Třeba připomenout, že v rámci tehdejší „hry na ekonomiku“ stála cesta vlakem 64 Kč + příplatek na lůžkový vůz (každá relace měla svoji cenu, nikoli paušál), v podstatě více než letenka z Prahy do Holešova, přestože čistý let trval hodinu, k tomu cesta na letišti autobusem placeným ČSA „na letenku“. Z centra do centra za 2 hodiny – kontroly žádné... Cesty do Prahy na pracovní jednání byly obvykle kombinovány – tam lůžko, zpátky letadlo.

Druhá „společná“ cesta vlakem se odehrála

náhodně – zcela v duchu jeho sloganu „život je přesný součet náhod“. Potkali jsem se na nástupišti v vlaku MEx 131 „Krušnohor“ (M 298.0) na Masarykově nádraží (tehdy Střed). Já jsem jej doprovázel jako vlakvedoucí, on byl cestujícím jedoucím do Karlových Varů.

V době „politické klatby“ využíval vlaku k cestám po archívech při sestavování rodokmenu (případně v kombinaci s autobusem). Harcování autem do rodné Plzně absolvoval jen zcela výjimečně. V pozdějším věku opustil i výhodu železnice a pokud jej někdo „zlomil“ k účasti na nějaké akci, musel zajistit odvoz tam i zpět. Po 48 letech mohu prozradit, že voličsky nebo poukázky na režijní jízdné, které jsem hojně fasoval jako nadstandardní brigádnickou odměnu (dle Ok 10), coby štíplítek pracující při studiu, za odpracované hodiny – vystavené na jméno Miroslav Zikmund – projížděl on sám. Inu Miroslav Zikmund, jako Miroslav Zikmund.

Miroslav Zikmund



Miroslav Zikmund (který celý život pracoval u ČSD/ČD), se svým otcem. Snímek je z února 2020, kdy bylo jeho otcovi 101 let.

Železniční technická památka na Ramzové

Nejvýše položená vlaková stanice v Jeseníkách se nachází na Ramzovském sedle (dnes trať č. 292 Šumperk – Krnov). Nádraží v Ramzové, dnes zastávka, leží ve výšce 760 m n. m. a je uváděno jako nejvýše položená rychlíková zastávka u nás (dodnes zde zastavují rychlíky „Bouzov“ z Brna do Jeseníku a zpět).

Pozornému cestovateli, čekajícího na zastávce na vlak, může zaujmout kovová roura, vyčnívající naproti nástupišti ze zachovaného kamenného podstavce. Jaký je, či byl její účel?

Trať Hanušovice – Glucholazy byla postavena v roce 1888, přičemž Ramzová se stala nejvyšším bodem této tratě se spádem na obě strany. Podle



Z kovové roury nepetržitě vytékala voda na chlazení brzdových špalků.

vyprávění někdejšího vlakvedoucího na této trati Amošta Začala (narozen 1912), jehož otec pracoval jako brzdář v železniční stanici Hanušovice, byla Ramzová původně výhybna se dvěma koleje, obsazená do roku 1945 výpravčím. V době výstavby trati bylo na Ramzové postaveno důležitě, dnes již chátrající technické zařízení pro provoz železnice tehdy nezbytné. V činnosti bylo asi do roku 1930 a bez tohoto zařízení by nebylo možné železnici přes Ramzovou provozovat. Jednalo se o kovovou rouru, ze které nepetržitě vytékala voda do zamřížovaného odpadu na zemi.

V uvedené době byly brzděny ručními brzdami, přičemž brzdové zdrže – špalky, přiléhající při brzdění ke kolum, byly dřevěné. Obsluhovali je brzdáři na železničních vozech osobních a náklad-



Jeden z exponátů - vypouštěcí talíř.

Navštivte Maják Jára Cimrmana a Muzeum Cimrmanovy doby

První oficiální muzeum českého génia, dobrodruha a vynálezce bylo otevřeno v létě roku 2013 v Příchovicích (Liberecký kraj). Celá budova je z poloviny vrostlá do svahu a je obložena v místě vytěženým kamenem. Je zde umístěna značná část pozůstatosti Járy Cimrmana dosud přechovávaná v depozitářích společnosti a Divadla Járy Cimrmana v Praze, významná část sbírky vznikla také díky darům od občanů z širokého okolí. Exponáty pocházející z mistrových pozůstatostí odkazují na jeho působení v tomto kraji. Budete žasnout nad množstvím artefaktů z nejrůznějších druhů lidské činnosti, například půllitr se zvonekem, jímž host obzubele signalizoval, že má dopit, nebo vypouštěcí talíř.

Z muzea vystoupáte po 105 schodech na vyhlídkovou plošinu ve výšce 18 metrů, v nadmořské výšce 803 m n. m. Rozhledna je z borového

dřeva, její konstrukce velmi vzdušná a svou siluetou skutečně připomíná maják. –mmč–



Maják Jára Cimrmana.

Několik „nej...“ ze železnice světa i České republiky

● Významné seřadovací nádraží bylo do konce 90. let 20. století v Praze-Vrsovicích. Jednalo se o gravitační seřadovací nádraží, které bylo v provozu od 18. června 1919 do 30. dubna 1999, kdy zde po denní směně byly seřadovací práce ukončeny. Jako důvod zrušení tohoto nádraží je udáván neefektivní způsob práce stanice a pokles nákladní dopravy po roce 1990.

● Za největší seřadovací nádraží na světě bývá označováno nádraží Bailey Yard, které se nachází ve městě North Platte v Nebrasce ve Spojených státech amerických. Nádraží je 11 kilometrů dlouhé, široké je pak přes 3 kilometry. Vlastní je společnost Union Pacific Railroad, která zde zaměstnává 2600 lidí.

● Za největší nádraží v České republice lze označit provozní pracoviště Praha jih, nazývané také jako Praha ONJ. Je komplexem zařízení pro zajištění provozního servisu, čištění, údržby a výroby vlakových souprav osobní železniční dopravy, a to jak příměstské v okolí Prahy, takí dálkové. Bylo vybudováno v letech 1961–1999. Je zde položeno přibližně 40 km kolejí a téměř 200 výhybek.

● Ani nádraží v České Třebové není žádným drobečkem – celková délka železniční stanice činí cca 10 km, měsíčně je zde vytvořeno 700 vlaků a osobním nádražím denně projde 12 000 lidí. Koncem roku 2023 započne rozsáhlá přestavba železničního uzlu v režii Správy železnic. Práce, prováděné po etapách, zaberou přibližně půl roku a náklady přesáhnou 10 miliard korun.

● Dosud nejrychlejší vlak světa byl představen v čínské městě Qingdao. Vlak pojmenovaný Maglev může dosáhnout rychlosti až 600 km/h. Tento vlak nejede po klasických kolejkách, pohybuje se díky vzájemně se odpuzujícím magnetům.

● Naproti tomu za nejmalejší vlak na světě bývá označován vlak ve městě Rangún v bývalé britské kolonii Barmě. Železnice zde vede kolem města, měří 45 km a jízda po ní trvá tři hodiny. Vlak je zde ale spíše turistická atrakce – během jízdy projedete uprostřed tržnice, můžete nahlédnout do kuchyň stovkami rodin a užít si drncání, vůni i smradu.

● Výroba nejdražšího vlaku na světě bude stát v přepočtu sedm a půl miliardy korun. Jedná se o tzv. Palác na kolejkách, který tvoří 14 vagonů a měří 400 metrů. Navrhl ho francouzský designér Thierry Gauguin. Tento soukromý luxusní vlak, který bude vyrobený na míru pro jednoho šťastného a velmi bohatého majitele...

● Nejstarší dochovanou parní lokomotivu v České republice je L.103 Kladno z roku 1855. Tvoří část expozice Národního technického muzea v Praze na Letné. Patří k první sérii lokomotiv, které si objednala nově budovaná Buštěhradská dráha v roce 1855. Jednalo se o lokomotivu zvláštního polotendrového uspořádání podle návrhu Ing. Engertha.

● Na evropském kontinentu je nejvýše položeným bodem švýcarské nádraží Jungfraujoch, ležící ve výšce 3454 metrů. V České republice je to Kubova Huť s výškou 995 metrů nad mořem. Avšak nejvýše položeným železničním bodem na světě je nepochybně železniční stanice Thang-kua v Tibetské autonomní oblasti na železniční trati Golmud – Lhasa ve stejnojmenném pohorí. Nádraží bylo otevřeno 1. července 2006 a nachází se ve výšce 5068 m n. m. Zdroj: Internet – čas-

To by se u nás stát nemohlo

Začal podzim, plískanice, lépe doma v teple, a tak člověku vytanou vzpomínky na letní časy, kdy jsme v daleké minulosti brouzdali evropským kontinentem našimi drážními lehkými vozy, důvěrně známými pod názvem „backy“.

Vždy před letní sezonou pořádal Klub železničářů okružní jízdu Balkánem. Jeden takový vlak před mnoha lety se zastavil v řeckém Pireu, aby si účastníci mohli prohlédnout tento přímorský skvost. Bohužel ten den byla v Aténách stávka, takže vše se dělo jen pěšky. Utrmácení účastníci zájezdu proto záhy zalehli do vozu a vlak se před půlnocí rozjel směr Soluň s mezizastávkou v Aténách.

Nevim, co mě to napadlo, ale vystoupil jsem z vozu a šel se podívat do stanice, jak to s tou stávkou vlastně je. V každém případě po chvíli, když jsem se vrátil na peron, zelo nástupišti prázdnotou a v dále svítily koncovky našeho vlaku. Stojím jak opařený, krve by se ve mně nedořezal, možná, že mi krev proudila i opačným směrem. Půlnoc, prázdny peron a já, jen v trenkách a pantoflích.

V zoufalství jsem se vrhl do dopravní kanceláře a „plynulou“ směsí češtiny, řečtiny a angličtiny jsem vysvětloval, co se vlastně stalo. V duchu jsem proklínal sebe i vedoucího zájezdu, který vůbec nezjistil, že ve voze jako „backa“ nejsem. Řecký kolega mi s typicky jižanským nadhledem sdělil, že se nic nestalo, že další vlak jede již ráno. No jo, ale já měl podávat snídaní v ten čas o 600 km dál. Sedl jsem si na opuštěnou lavičku.

V tom na první koleje přijel malý motorák, výpravčí přišel ke mně a vyzval mě, abych nastoupil,

něco při tom vysvětloval vlakvedoucímu. Vlak se vzápětí rojel do noční krajiny. Po nezdařené identifikaci od průvodčího, který mě vedl jako odsouzenec za vlakvedoucí, jsem se ocitl v kabině strojvedoucího. Světla prokousovala temnotu před námi, v kabině všichni mlčeli. Až jednou vlakvedoucí vytáhl kus papíru a něj namaloval rozdvoující se trať a ukázal, že oni pojedou vlevo a já musím vpravo. Což znělo dost desuplně, kam já půjdu tou temnou nocí. Netrvalo dlouho, před námi návesti žádaly snížení rychlosti a po chvíli vlak na trati zastavil. Ve světle reflektoru se před námi objevily konce vlaku, ano, právě toho, co mi ujel. Nevěřil jsem svým očím...

Rozloučil jsem se se svými zachránci a běžel v trepkách a trenkách k stojícímu vlaku před námi. Děsnej pocit, ale radost, když mi průvodčí z posledního vozu pomohl se smíchem nastoupit. Ten smích mě provázel celou cestu přes 14 vozů k tomu mému. Největší ohlas to mělo ve služebním voze uprostřed soupravy, kde se bavili průvodčí ostatních vozů. Největší ticho ale bylo v našem voze, kde všichni spokojeně spali. Vešel jsem do kuchyňky, dal si panáka a začal připravovat snídani. Krátce před sedmou za mnou přišel vedoucí zájezdu.

Nadal jsem mu, že mi v Aténách ujel, a on s tváří bílou napěněným mi řekl: „Jak jsem ti mohl ujet, když jsi tady?“ „Snad to do dneška nepochopil. Jen udělal hi hi, tak jsme mu tu přezdívkou ponechali.“

Mohlo by se něco takového stát u nás?
Jaroslav Vavřík



Ilustrační snímek Michael Mareš

ŠTĚDROVEČERNÍ KAPR

Lidé, zmiňovaní v tomto vyprávění, již jsou buď velice starými pamětníky, nebo již pozorují tento svět z železničářského nebička. Jedná se o dobu na přelomu 60. a 70. let minulého století, kdy byla železnice doslova zaplavena vojenskými přepravy, které sem nepetržitě proudily z tehdejšího Sovětského svazu. Rusové se zde zabydlovali nejen ve vojenských prostorech po celé republice, ale i v jednotlivých městech.

O tom, že to nebyla práce jednoduchá a přinášela mimo jiné i značné nervové vypětí, svědčí vyprávění jednoho pamětníka těchto dob – tehdy začínajícího výpravčího v jedné železniční stanici, kde se odehrávala vykládka těchto vojenských přeprav. „Bylo to těsně před vánočními svátky, stanice byla plná vozů, vojenské techniky, vojáků, ale také posunovačů, vozíků a dalších železničářů, kteří měli vykládku na starosti,“ vzpomíná na výpravčí. „Měl jsem toho nepochybně už plné zuby, když do kanceláře vstoupil nějaký muž v civilu a zůstal stát s pohledem upřeným na mě.“ Jenže výpravčí neměl čas zjišťovat podrobnosti, běhal z kanceláře na peron a od telefonu k telefonu a neznámého muže si nevšiml.

Až po čase, když provedl složitě křižování na jediné volné koleji, pohlédl na neznámého muže, který stále postával u dveří a jakoby na něco čekal. „Co si přejete?“ otázal se výpravčí. „Já jsem Kapr,“ odvětil muž. Výpravčí se na chvíli domníval, že si z něj muž dělá legraci – těsně před štědrým dnem se mu v kanceláři objevil kapr! Ale nebyl čas na nějaké vyprávění a tak výpravčí jen odsekl: „No a já

jsem štika,“ čímž pokládal celou věc za vyrýzenou a věnoval se dál dopravní agendě.

To již ale ze sousední místnosti vstoupil do dopravní kanceláře náčelník stanice, zkušený dopravní matador, který si ve své kanceláři povídal s přítomným dopravním kontrolorem, čímž chtěl ulehčit situaci výpravčímu, kterého kontrola mohla znervózňovat. Když uviděl v kanceláři onoho muže, hlásícího se ke jménu Kapr, ztuhl v pozoru, jeho ruka vystřelila k čepici a zaznělo řízné hlášení: „Soudruhu náčelníku dráhy hlásím se ve službě. Ve stanici probíhá vykládka vojenského přepravy. Bez závad,“ vyhrkl ze sebe hlášení, které onen muž očekával od výpravčího – ten si ovšem v pracovním shonu vůbec neuvědomil, jaká „šajba“ to před ním stojí – sám nový náčelník dráhy! Avšak muž, z něhož se vyklubal tehdy nově jmenovaný náčelník Střední dráhy, čili vysoká „šajba“, na toto hlášení stroze odsekl: „Říkáte bez závad? A co ten výpravčí, on nezná svoje představení??“

Náčelníkovi stanice tehdy dalo hodné práce, než šéfa dráhy uklidnil, ale podařilo se mu to. Když Kapr odešel, pošeptal výpravčímu: „Na takové papaláše si dejte pozor, ti by vám mohli hodně nepříjemně život, i když o dopravě toho moc nevědí.“

Vše tedy nakonec dopadlo dobře, jen výpravčímu tato příhoda zůstala „zaseklá“ v paměti i dlouho poté, když se různí jiní papaláši chtěli předvádět. „Raději jsem se jim vzdycky v pozoru vzorně zahlásil... a měl jsem pokoj,“ dodává na závěr vzpomínky. Miroslav Čáslavský

Imunologové se konečně shodli: Humor prokazatelně posiluje imunitu!

Noc na starém hradě

Host – Američan – znepokojeně běží temnotou a naráží na strašidlo. To houkne: „Už zde straším čtyři století!“
„Výborně,“ na to host, „tak to jistě budete dobře vědět, kde jsou zde toalety!“

Nevinná otázka

„Babi, jak jsi přijela?“
„Vlakem, jako vždycky.“
„Vidíš, tati, a ty jsi říkal, že ji přinesli všichni čerti!“

Gentleman

Babička prosí svalnatého skinheada v plném vlaku: „Mladý muži, nemohl byste mi uvolnit místo?“
„Jasně,“ vykasá si mladík rukávy, „v kterém kupé byste ho chtěla?“

Vlak z Prahy do Ostravy

„Pane průvodčí, já jedu do Kolína, ale vždycky tvrdě usnu a přejedu. Mohl byste mne v Kolíně vysadit, i když budu rozespáý, agresivní? Jednoduše mne v Kolíně chytíte za límec a vyhodíte s kuftrem!“
Ostrava, chlap sprostě nadává. Kolega se ptá průvodčího: „Co ten chlap tak vyvádí?“
„Měl jsem ho vysadit v Kolíně.“
„Kvůli tomu tak řádí?“
„To nic není, ale kdybys viděl, jak vyváděl ten chlap, co jsem ho v tom Kolíně vyhazoval!“

V tunelu

Žena: „Nemohl byste dát ty ruce pryč?“
„Mohli. Ale nechci!“

Místo k sezení

Korpulentní dáma nastoupí do vlaku: „Je tu nějaký gentleman, který by mne pustil sednout?“
Zvedne se útlý mladý muž: „No tak já kouskem místa přispěju!“

Kdy mám vystoupit?

Ve vlaku: „Pane, řeknete mi, prosím, na které stanici mám vystoupit, když jedu do Černošic?“
„Jo, jasně, koukejte na mě a vysedněte o dvě stanice dříve než já!“



„Lituju, Marie, ale s tímhle tvým vánočním překvapením nemám nic společného.“

Zaměstnání

Učitel se ptá dětí, jaké zaměstnání má jejich tatínek. Pekař, řidič, lékař, odpovídají děti.

„A tvůj, Honziku?“ ptá se učitel.
„Můj tatínek tančívá nahý v gayklubu.“
tvrdí žáček.

Učitel znejstí, ale říká: „Ano, i taková zaměstnání existují...“

O přestávce mu to ale nedá a vezme si Honzika stranou. „Je to pravda, cos říkal?“
„Není,“ přizná se Honzik. „Já jsem se styděl říct, že je politik!“

Silvestr

Vzduch v motoráčku na Silvestra připomíná spíše ovzduší v páleníci. Převažuje slivovice, ale cítit je i koňak, rum, becherovka a pivo... Na jednom sedadle podřimuje stará babka. Najednou vláček zabrzdí, babka se probudí, natáhne zkušeně vzduchem nosem a zabručí: „Dědku, ty už ses vrátil?“

Všeho polovic

Říká zaměstnanec šéfovi: „Já tady pracuji na poloviční úvazek a tak bych prosil, abyste na mne křičel polohlasně.“

Lepší se to

Celý život jsem vzdoroval nástrahám žen, svěřuje se starší muž v hospodě.

„A jak se vám to dařilo?“ ptá se spolustolovník.

„Moc ne. Ale teď po šedesátce je to rok od roku lepší.“

Pár vtipů o blondýnkách

● Proč blondýnky nejdí okurky? Protože nenarvou hlavu do sklenice.

● Proč blondýna polévá klávesnici počítače vodou? Chystá se surfovat po internetu.

● Stojí dvě blondýnky naproti sobě přes řeku. Najednou jedna zařve na druhou: Prosim tě, jak se dostanu na druhou stranu? A ta druhá na ni: Ale vždyť jsi na druhé straně!!!

● Přijde blondýnka k doktorovi a ten jí řekne, že je těhotná. „Pane doktore, a víte jistě, že je to dítě moje?“

● V autě hraje rádio a z něj se ozve: „Posloucháte rádio Impuls.“ Blondýna se zarazí: „Jak to můžu vědět?“

● Co dělá blondýna zavřená ve skříni? Poslouchá Kabáty.

Podezřelí

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

Do cesty mu skočí policajti a zařve: „Stát, váš občanský průkaz.“
„A proč? Já jsem přeci nic neudělal.“
„Ně?“ zahuláká policajti, „tak proč vás honí tolik lidí?“

Čtyři etapy života

1. Věříš na Mikuláše
2. Nevěříš na Mikuláše
3. Dělaš Mikuláše
4. Vypadáš jako Mikuláš

V hotelu

Angličan si chce objednat dva rummy na hotelový pokoj 222. Zvedne sluchátko a řekne: „Tú rums tu rúm tú tú tú.“
Na druhém konci se ozve: „Tramtadadá – ty debil.“

Do školy!

„Maminko, mně se do té školy nechce. Děvčata ze mě mají srandu, kluci mi podrážejí nohy, učitelé mě nemají rádi, já tam nepůjdu!“
„Musíš, Františku, jednou jsi tam ředil...“

Dobrá rada

Na jedné malé železniční zastávce informuje zaměstnanec železnice cestujícího: „Rychlík přijede za deset minut a osobní vlak za tři hodiny. Doporučuji vám však jet osobním vlakem.“
„A proč?“
„Protože rychlík v této stanici nestaví.“

Ach, ta mládež!

Pán si v motoráku stěžuje sousedovi: „Ta dnešní mládež je ale nevychovaná.“
„Proč, vždyť vás pustili sednout?“
„No jo, ale manželka stojí!“

Skleróza

„Pane doktore, něco se mnou není v pořádku. Stále běhám za mladými děvčaty,“ stěžuje si postarší muž.
„Ale to je přece docela přirozené,“ uklidňuje ho psychiatr.
„Ale já si zaboha nemůžu vzpomenout, proč!“

Zima

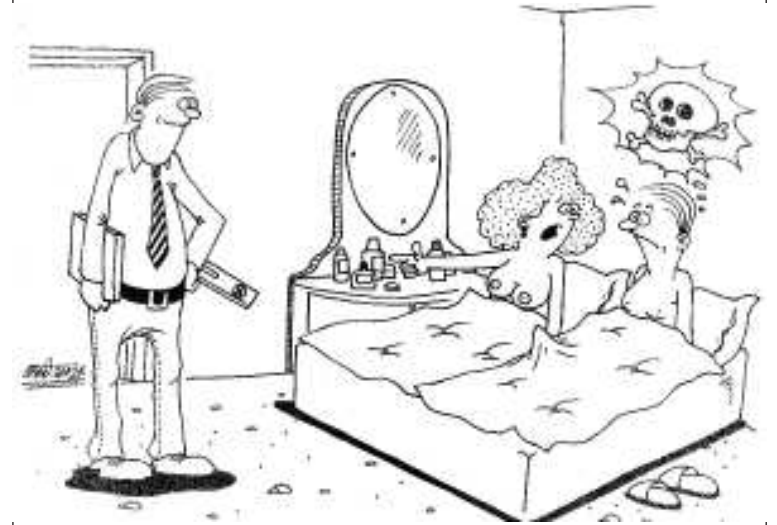
Zima, mokro. Babka vlezde do tramvaje a hned se hme k obsazenému sedadlu: „Mladý muži, pustil byste mě sednout?“
„Ale babi, tady je spousta volných míst.“
„No jo, ale to tvoje je pěkně zahřáté!“

Jízdenky pro děti

Cestující se ptá u nádražní pokladny: „Je nutno zakoupit jízdenku i pro děti?“
„Do pěti nikoliv.“
„To je výborné, my máme zatím jenom čtyři.“

U lékaře

Děda říká doktorovi: „Pane doktore, stolicí mám pravidelnou, vždycky ráno v šest třicet.“
„No to je výborné, to by vám mnohdy záviděl,“ na to doktor.
„No jo, ale když já se probouzím až v šest čtyřicet!“



„Toho si nevšímej, Karle, to je soused, nabídl se, že nám bude dělat stavební dozor.“

V restauraci

Přišel host do restaurace. Objevil se vrchní s dotazem, co si pán přeje. „Přineste mi to, co má tamhle ten pán,“ povídá host. Vrchtní se za chvíli vrátí a povídá: „Promiňte, pane, rád bych vám vyhověl, ale on mi to nechce dát.“

U pohovoru

„Bohužel, milostpaní, to místo už bylo přiděleno slečně Čiperné.“
„Ale ona je méně kvalifikovaná! Já mám za sebou tři státnice!“
„Jenže ona jednoho státníka!“

Poprvé

„A ty jsi, Lenko, opravdu s nikým jiným přede mnou nechodila?“
„Opravdu, Pěto, s nikým jsem nechodila, vždycky jsem si vybírala kluky, kteří měli auto.“

Jako doma

Cestující, který nastoupil do spacího vozu a dostal spodní lůžko, právě usínal, když se ozvalo klepání a ženský hlas promluvil: „Já tady zmrznu. Nemohl byste mi podat ze skříňky deku?“

Cestující chvíli uvažoval a potom navrhl: „A co kdybychom to, krásná neznámá, udělali tak, jako kdybychom byli manželé?“

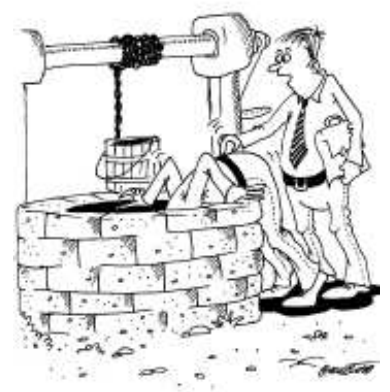
„O, velice ráda,“ odvětila žena bez váhání.
„Fajn. Tak vyskoč a vezmi si tu deku sama!“

Pro pořádek

Lord Henry odjíždí. Na nádraží si vzpomene, že doma zapomněl rukavice. Vráti se, vejde do pokoje, otevře skříň a vidí tam muže. Vezme rukavice a obrátí se k lady: „Drahá lady, již několikrát jsem vás upozorňoval, abyste si své věci dávala do své skříně.“

Můj je šikovný

„Váš kluk se střevoval kamenem do mého vozu.“
„Střelil se?“
„Nastěstí ne.“
„Tak to nebyl můj kluk, ten by se jistě střelil.“



„Ustupte, pane, ať se taky podívám, kam až jsme klesli.“

Příčinlivá chůva

„Děti jsem už vykoukala,“ hlásí chůva.
„Ale to větší se strašně bránilo.“
„Proboha, to byl manžel!“

Sladká novina

Povídá manželka muži: „Miláčku, za chvíli budeme tři!“
„To je úžasná novina!“
„Taky si myslím. Rodiče se rozvádějí a maminka se stěhuje k nám“

Úraz

„Holka, minulý týden jsem spadl z desetimetrového žebříku!“
„To si děláš srandu – jsi v pořádku?“
„Ale jo, nastěstí jsem stál teprve na druhé příčce.“

Hotelová služba

„Budete si ještě něco přát, pane?“
„Ne děkuji, jsem maximálně spokojen.“
„A vaše manželka?“
„Ach, vidíte, na tu bych zapomněl. Přineste mi pohlednici.“



„Za celý projekční tým se vám ještě jednou omlouvám, chybu v plánech jsme už opravili.“

Po silvestrovské noci

„Když jsem se vrátil ze Silvestra, tak mne děti nepoznaly,“ povídá pan Dvořáček.
„Tos musel ale pěkně vypadat!“
„To ani ne, ale když jsem vystřízlivěl, zjistil jsem, že jsem v cizím bytě...“

Mateřská rada

„Nezapomeň na dobré vychování,“ připomíná dceři odcházející na dýzku starostlivá matka.
„Neboj,“ uklidní ji dcerunka, „žádné nemám.“

Štěstí

Na vlakové zastávce čeká už delší dobu sličná blondýnka. Kolemjdoucí muž ji upozorňuje: „Ale ten motorák tu jezdí jen ve svátek!“
Dotyčná se rozzáří: „To mám ale štěstí, ten mám zrovinka dneska!“

Dárek od Ježíška

Sedí dvě přítelkyně u okna v cukrárně. „Copak ti dal manžel k Vánocům?“ ptá se první.
„Vidíš támhle na ulici to zelené Porsche?“
„No, to je něco, to je nádherné!“ dí druhá.
„Tak přesně v té barvě jsem dostala sadu kapesníků...“

O policajtech

Policista zaslechne, jak si dva mladíci právě říkají vtip: „Viš, jaký je rozdíl mezi policajtem a hlupákem?“

Policista k nim rychle přistoupí, významně točí pendrekem a ptá se: „No tak řekněte, jaký?“

Mladík nasměle sdělí: „Žádný...“
„No proto!“

Vlk v porodnici

Přijde se vlk podívat do porodnice na narozeného syna. Prohlíží si ho a celý se rozpívá, jak má krásný očička, ten malinkatý čumáček, ty malinkatý zoubky - ale ta ouška, ta dlouhá ouška... No počkej, zajíci!

Abstinent

Jistý pán chodil do hospody U tří soudků. Pokaždě si poručil dva velké rummy. Vyčepní ho už znal, a kdykoliv přišel, bez ptaní mu přistavil dva velké rummy.

Bylo to v pořádku, až jednoho dne host namítal: „Jeden. Dnes jen jeden velký rum, pane vrchní.“

„Vždyť jste si dával každý den dva.“
„Ano, ale dnes jen jeden. To je totiž tak. Jeden jsem pil za sebe, druhý za bratra. Ale dnes, bohužel, jenom jeden rum.“

„Pan bratr umřel?“
„To ne, ale já přestal pít.“



„Mám tady reklamačku! Poslala jsem bráčkovi do Egypta na Vánoce sněhuláka, a on mi děkuje za vodu!“