



## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, Podnikový výbor OSŽ Správy železnic, Republiková rada seniorů OSŽ

# OSŽ vyslovilo podporu všem kolektivním vyjednávačům u všech společností, u kterých OSŽ působí a kolektivně vyjednává

Na jednání **Ústředí OSŽ** 19. listopadu informovala svazová inspektorka Monika Časarová o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP. Svazoví inspektori bezpečnosti práce oddělení BOZP OSŽ-Ú v roce 2025 provedli celkem 169 kontrol. V rámci vzdělávání funkcionářů OSŽ se i v roce 2025 uskutečnilo školení práce na PC. Proběhlo celkem šest seminářů, na kterých bylo proškoleny 47 osob. Předseda Revizní komise Petr Nárožník informoval o předání veškeré agendy od bývalé předsedkyně a nastínil plán posílení komunikace se základními organizacemi.

Ve druhé části jednání začal informacemi ze zásadních jednání předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev. Informoval o průběhu kolektivního vyjednávání, které se zatím neubírá žádným pozitivním směrem. Předsedkyně PV OSŽ ČD Cargo Marta Urbanová informovala o několika důležitých jednáních. Pokud se odborovým centrálám se zaměstnavatelem nepodaří dohodnout, předloží zaměstnavatel opatření při nepodepsání PKS (a to v dílci zákoníku práce), což může znamenat propad mezd zaměstnanců až o 14 000 Kč měsíčně

(zejména ve vyšších tarifních stupních). Miroslav Maincl, předseda PV SŽ, informoval o uzavření kolektivní smlouvy u Správy železnic dne 11. listopadu. „**Drtivá většina zaměstnanců SŽ bere výsledek kolektivního vyjednávání jako dobrý, nebo alespoň jako rozumný kompromis,**“ sdělil. Předsedkyně Nedrážního republikového výboru Renata Dousková informovala o průběhu kolektivního vyjednávání na Dopravním zdravotnictví a u Elektrizace železnic Praha.

Závěrem svého vystoupení informovala o proběhlé konferenci „Dny nájemního bydlení“, která je každoročně pořádána Sdružením nájemníků ČR.

Na závěr vystoupil předseda OSŽ Radek Nekola, který informoval o výsledcích jednání nastupující vlády. Jedním z hlavních důvodů je nedostatek finančních prostředků ve Státním fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který se v posledních měsících potýká s výrazným napětím rozpočtu.

Zástupci odborů vyjádřili obavy, že dlouhodobé podfinancování může negativně ovlivnit kvalitu dopravní infrastruktury i podmínky pro zaměstnance.

Jednání **PV OSŽ SŽ** 20. 11. 2025 se neslo v klidnější atmosféře díky jistotě podepsané kolektivní smlouvy na rok 2026. Úvodem promluvil nový předseda OSŽ Radek Nekola, který představil jak sebe, tak vizi svého působení v čele OSŽ. Přislíbil svoji účast i na dalších jednáních vždy po dohodě s předsedou PV OSŽ SŽ. Miroslav Maincl zdůraznil, že problémy, ve kterých je momentálně ČD Cargo, mají rozhodně do budoucna vliv i na SŽ. V další části svého vystoupení upozornil na školení na PC, které se každý rok organizuje v prostorách Ústředí OSŽ a které

je absolventy bez ohledu na dosavadní znalosti vždy velmi pozitivně hodnoceno.

Po příchodu zástupců zaměstnavatele byly na řadě informace ke kolektivní smlouvě, Zásadám a Rozpočtu FKSP na příští rok a další ekonomická a pracovní právní problematika. Po informacích o plánovaných personálních změnách

(Pokračování na str. 2)



## Kolektivní smlouva ČD Cargo na rok 2026 uzavřena

Dne 27. listopadu uzavřelo vedení společnosti ČD Cargo, a.s., se sociálními partnery Podnikovou kolektivní smlouvu platnou pro rok 2026. V reakci na měnící se podmínky na dopravním trhu prochází společnost mimořádně složitým obdobím restrukturalizace, proto je výsledek jednání důkazem konstruktivního přístupu všech zúčastněných stran. Sociální partneři podpisem ocenili i snahu najít vyvážené

řešení respektující aktuální ekonomické možnosti podniku.

V roce 2025 byla realizována řada restrukturalizačních opatření spojených s úsporami, včetně úspor v sociálním fondu, které umožnily alespoň minimální navýšení mezd pro příští rok. Tím byl jasně deklarován zájem vedení společnosti i sociálních partnerů zajistit stabilní podmínky pro zaměstnance, což představuje základ

pro další úspěšné fungování společnosti na trhu. Novým a zároveň klíčovým prvkem kolektivní smlouvy je dohoda o motivačním systému odměňování navázaná na dosažení hospodářských výsledků v roce 2026.

Kolektivní smlouva vstupuje v účinnost 1. ledna 2026 a zveřejněna bude po technickém čtení. ■

### PF 2026

Vážení čtenáři, redakce čtrnáctideníku Obzor se s vámi pro letošní rok loučí a přeje vám krásné prožití vánočních svátků a veselý, radostný, ale především pohodový vstup do roku 2026. První číslo příštího roku vyjde 12. ledna. Aktuální informace však najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org).

—RED—

Miroslav Maincl

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

### Dozvuky IX. sjezdu OSŽ v Brně



Při přípravě IX. sjezdu OSŽ se výrazně projevil Helena Svobodová a Magda Kopecká  
Foto: Daniela Houdková



**Dlouho jsem přemýšlel, zda se ještě ohlídnout za proběhlým sjezdem OSŽ v Brně. Rozhodl jsem se, že alespoň lehce nechám nahlédnout členskou základnu do zákulisí příprav této akce.**

Již na začátku roku 2024, tedy téměř dva roky před samotnou akcí, jsme zahájili přípravy na sjezd tím, že Ústředí OSŽ na návrh Představenstva OSŽ scválilo ustavení organizační komise pro přípravu sjezdu a její personální složení a následně termín konání IX. sjezdu OSŽ. Poté začalo hledání lokality, která dle zažitých pravidel měla být „někde na Moravě“. Postupně

jsem navštívil s Helenou Svobodovou a Tondou Leitgebem tři místa: Interhotel Zlín, kde nám nebyli schopni poskytnout požadovanou lůžkovou kapacitu pod jednou střechou (část delegátů by musela spát ve vedlejším hotelu). Ani sál nebyl to pravé. Komunikace s manažerkou hotelu ale byla velmi dobrá. Další navštívený hotel byl Hotel Jana v Přerově. Tam byl opravdu velmi hezký a prostorný sál, ale ubytování by se muselo řešit podobně jako ve Zlíně. Navíc hotel reagoval na naši poptávku s půlročním zpožděním.

Sám jsem navštívil i Clarion Congress Hotel Olomouc, přímo naproti nádraží. Doprava na sjezd super, bohužel obsazeno na dlouho dopředu a ubytovací kapacita také trochu menší, než jsme potřebovali.

Poslední navštívenou lokalitou byl Kongresový hotel Orea Brno v lednu 2024. Hned při první návštěvě po jednání s event manažerkou hotelu, prohlídce sálů i stravovacích prostor a projednání všech detailů jsme si by-

(Pokračování na str. 2)

Miroslav Čáslavský  
NAVŠTÍVILI JSME

## Ostravské seniory navštívil Martin Malý

Na pracovním jednání se v Ostravě sešli den před zahájením IX. sjezdu OSŽ předsedové Klubů seniorů OSŽ z Moravskoslezského kraje. Pozvání přijal i končí předseda OSŽ Martin Malý, který přítomným seniorům přiblížil kolektivní vyjednávání u podniků, kde působí OSŽ, a celkovou situaci na železnici. Reagoval také na dotazy týkající se režijních výhod, přičemž zdůraznil, že na jejich současné podobě se nic nemění. Ministerstvo dopravy však vedle stávajících jízdních výhod už několik měsíců pracuje také na konceptu nových jízdních výhod na bázi One-Ticket, které by platily u všech železničních dopravců s tím, že by byly určeny pouze pro zaměstnance (ne rodinné příslušníky a důchodce) osobních železničních dopravců a Správy železnic. Tato jednání jsou však složitá zejména kvůli rezervovanému postoji soukromých dopravců k tomuto konceptu. OSŽ očekává také jmenování nového minis-

(Pokračování na str. 4)





Organizace IX. sjezdu OSŽ se samozřejmě neobešla bez řady technických i administrativních úkonů Foto: Bc. Filip Houdek

## Odborové sdružení železničářů

– IX. sjezd OSŽ v Brně 7.–8. 11. 2025

## Váš názor aneb VOX POPULI



**Je potřeba se také podívat pod pokličku IX. sjezdu OSŽ. Za přípravi- mi akce je několikaměsíční práce, spousta času a příprav. Organizační tým z řad členů OSŽ si dal na akci záležet a neponechal nic náhodě. Úroveň sjezdu se v roce 2025 zvedla ještě výš.**

**A co si o tom myslí samotní delegáti a účastníci akce?**

(Dokončení z minulého čísla)

**Tomáš Gilg,**

člen podnikového výboru ČD Cargo, místopředseda výboru OPŘ Východ a člen závodního výboru ZO žst. Břeclav „Ocenil bych excelentní přípravu sjezdu, osobně bych vyzvednul přípravu a záze- mí pro volební komisi, kde můžu porov- nat z předchozími dvěma sjezdy, na kte- rých jsem byl přítomen. Výběr místa byl ideální. Líbilo se mi, že se kandidáti shodli na výběru jednoho předsedy, ale přitom se stále zachovala demokratická a otevřená volba, kde byla umožněno se svobodně vyjádřit.“

**Ivana Strbačková,**

místopředsedkyně ZO OSŽ Ostrava, členka PV OSŽ při ČD, a.s. „Když srovnám letošní IX. sjezd s před- chozími, hlavně s tím v Ostravě, tak musím vyzvednout výběr místa – výbor- ná poloha, dobrá dostupnost, vstřícný personál. Organizace sjezdu byla skvě- le zvládnutá. Doufám, že nově zvolení

funkcionáři budou nadále pracovat jako jeden tým, jak nám bylo na sjezdu prezentováno.“

**Pavla Packová,**

předsedkyně ZO OSŽ Vysočina, členka PV OSŽ při ČD, a.s. „Vyzdvihla bych práci organizačního týmu. Souhlasím asi s většinou dele- gátů, že výběr hotelu OREA byla velmi dobrá volba. IX. sjezd měl vyšší úroveň než v minulých letech i mezi samotnými členy OSŽ. Jediné, co mi trochu chybělo, bylo napětí při volbě nových kandidátů. Ale s volbou vedení OSŽ jsem velmi spo- kojená.“

**Miroslav Kábel,**

předseda ZO OSŽ DPMB, člen NeRV OSŽ „Můj pohled na sjezd je veskrze pozitiv- ní. Všichni řečníci byli struční a přitom konkrétní. Chování všech delegátů vel- mi slušné a ukázněné, organizace sjez- du byla zvládnutá skvěle. Na závěr mu- sím vyzdvihnout i profesionalitu.“

**...a na závěr:**

**Jaké priority by mělo prosazovat OSŽ?**

**Jiří Bernard,**

Správa železnic, OŘ Ostrava: „Vzhledem k tomu, že dráha ‘stárne’ je nutné vytvořit takové podmínky, aby mladí lidé měli o práci na železnici zájem. K tomu mohou přispět odbory například tím, že budou dbát o to, aby byl vytvo- řen přijatelný mzdový systém, a také aby byla práce přitažlivá zejména vzhledem ke směnnosti. Mladí lidé totiž chtějí mít nejen dostatečný plat, ale také možnost si tyto peníze podle svých představ užít. K tomu mohou odbory přispět také na- bídkou rekreací a dalších benefitů, které by mladé lidi přitáhly a udržely u podniku.“

**Připravili:**

**Daniela Houdková,  
Miroslav Čáslavský**



## Dozvuky IX. sjezdu OSŽ v Brně

(Dokončení ze str. 1)

li jisti, že tady to bude to pravé. Po předložení a srovnání všech nabídek se vedení OSŽ shodlo, že „Brno je to pravé místo pro sjezd“. Po prezen- taci na Představenstvu a Ústředí OSŽ začala práce na přípravě sjezdu. Oficiálně jsme potvrdili rezervaci ho- telu, jednacího sálu i restaurace na námi stanovené datum 7.–8. 11. 2025. Pro- běhlo ještě několik dalších návštěv a vzá- jemně jsme si vyměnili desítky mailů.

Jedním z důvodů, proč jsme se ro- zhodli pro hotel Orea, byla jeho nabídka moderní konferenční techniky. Jejím výběrem a zajištěním se zabýval náš IT specialista Marcel Baláz, který také ve spolupráci se zástupci reklamní agentury zajistil reklamní bannery rekreačních zařízení OSŽ a nadací, které mohli vidět delegáti v jednacím sále.

Na závěrečné návštěvě v říjnu 2025 jsme pouze s event manažerkou hotelu upřesnili detaily ubytování, stravování, nápojové balíčky a další technické a organizační záležitosti, abychom měli jistotu, že vše klapne.

Kdybych měl vyjmenovat všechny kolegy, kteří se podíleli na přípravě sjezdu a zajištění jeho zdárného prů- běhu, byl by to dlouhý seznam. Dovolím si jmenovat alespoň dvě dámy, které to zvládly opravdu skvě- le – Helena Svobodová a Magda Ko- pecká. Bez jejich poctivé práce si to nedokážu představit. Příprava mate- riálů a dokumentů, objednání dárků a suvenýrů pro všechny účastníky, do- prava, moderátoři, skrutátoři, zapisova- telé, členové pracovních komisí, všecha- na děvčata u prezence... Opravdu spousta práce a detailů, aby nakonec došlo k tomu, že drtivá většina účast-

níků hodnotila poslední sjezd jako nejlépe zvládnutou akci v historii devíti sjezdů. I tito kolegové byli aktivními delegáty. Ano, byly i připomínky k ne úplně dobré organizaci šatny. Ale i k ubytování. Věřte, že opravdu nejde zajistit, aby se každý z 230 účastníků (200 delegátů + hosté a organizátoři) okamžitě po příjezdu ubytoval, zejména v případě úplně obsazeného hotelu, jako tomu bylo letos v Brně.

A proč to vlastně píšu? Byl bych rád, aby si každý uvědomil, kolik je za přípravou sjezdu práce, kolik hodin, nasazení všech, co se na akci podí- leli. Já si pamatuji z Ostravy 2017 brzy zavžené všechny možnosti občerstvení na hotelu. Z Prahy 2022 fronty na všechno občerstvení s voucherem. Myslím, že z Brna si budou všichni pa- matovat bezproblémový průběh sjezdu, včetně večerního posezení. To, že to do- padlo dobře, je zásluha i všech delegátů, kteří velmi disciplinovaně sledovali průběh jednání. Od začátku přípravy celé akce jsme si pohrávali s myšlenkou, že bychom program sjezdového jed- nání zvládli již první den, tedy v pátek, třeba i do 22 hodin, a v sobotu po sní- dani se mohli rozjet do svých domovů. Dopadlo to ještě lépe a o to více času bylo na neformální diskuze ve večerních a nočních hodinách.

Pro mě osobně bylo velkou zkuše- ností stát u organizace této velké akce, kterou OSŽ pořádá pouze jed- nou za čtyři roky. Odměnou je mi především to, že už dnes slyším z více stran – proč to neudělat ve stejném místě a stejném formátu opět za další čtyři roky? Dávám k zamyšlení...

A nakonec? Ještě jednou všem vel- ké DÍKY! ■

### Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **Ústředí OSŽ, PV OSŽ Správy železnic, RRS OSŽ**

## OSŽ vyslovalo podporu všem kolektivním vyjednavacům u všech společností, u kterých OSŽ působí a kolektivně vyjednává

(Dokončení ze str. 1)

byl prostor vyplněn čísly o počtu za- městnanců, průměrné mzdě a mzdě v klíčových profesích. Další čísla se týkala vyplacených náborových příspěvků a od- stupných pro nadbytečnost a ztrátu zdravotní způsobilosti. V diskuzi zástupci zaměstnavatele zodpověděli všechny do- tazy z pléna týkající se očkování na žlou- tenku, příspěvků na rekreaci a jeho čerpání, FKSP a dalších.

Celým jednáním se nesla diskuze nad podepsanou PKS na rok 2026 a ohlasy členů OSŽ. Kladně je kvitováno navýšení odměn za pohotovosti, příplatků za noč- ní, víkendy, stravné, ale i odměna GR vy- placená za měsíc říjen. Představa všech o nárůstu do TS byla vyšší, ale 3,2% při současné nejisté situaci je kvitováno v drtivé většině kladně. ■

**Republiková rada seniorů OSŽ** se na svém listopadovém jednání (20. 11. 2025) sešla v rozšířené podobě. Jako hosté byli přizváni zástupci členů RRS, aby se seznámili s prací rady a v případě potřeby mohli zastoupit člena rady z příslušného regionu. Zástupci se krátce představili a přiblížili svůj dosavadní profesní a od- borářský život. Předsedkyně rady Danuše Polášková zhodnotila jednání IX. sjezdu OSŽ, který označila za nejlépeší v historii sjezdů. Připomněla současně, že seniori

mají v OSŽ zastoupení 8620 členů, což je stáví na jedno z prvních míst v členění OSŽ.

Hostem jednání RRS byl i nový před- seda OSŽ Radek Nekola, který přiblížil své první dny v nové funkci a zmínil se rovněž o úkolech, které OSŽ čekají v následujících týdnech a měsících v sou- vislosti s nástupem nové vlády. Kon- statoval přitom, že minulá vláda díky své většině v Parlamentu i Senátu ne- brala příliš v potaz požadavky odborů ani zaměstnavatelů při jednání triparti- ty a vždy prosadila svůj pohled na věc. Zmínil se také o nedostatečném finan- cování železnice a nedostatečné pod- poře železniční nákladní dopravy. V dal- ší části svého vystoupení před seniory OSŽ informoval Radek Nekola o chy- staných změnách webových stránek OSŽ, které by měly být přehlednější a pestřejší a měly by sloužit prioritně členům OSŽ. Radek Nekola poté zod- pověděl dotazy, přičemž kladně reagoval na návrh, aby OSŽ více proniklo do celos- tátních médií.

Se seniory OSŽ se přišel rozloučit Martin Malý, který ve funkci předsedy OSŽ strá- vil dvě volební období. Zodpověděl do- tazy zaměřené na zaměstnanecké jíz- dné, komerční vlaky i žádoucí změny tý- kající se nepoměru silniční a železnič- ní nákladní dopravy.

–RED–

(Podrobnosti na [www.osz.org](http://www.osz.org))

## Všimli jsme si

● **V NEDĚLI 12. ŘÍJNA** uplynulo 120 let od příjezdu prvního vlaku do lázeňského města Luhačovice. Tento slavnostní okamžik se odehrál přesně 12. 10. 1905 a znamenal pro město zásadní krok vpřed a stal se jed- ním z milníků v jeho historii, jak uvádí muzeum jihový- chodní Moravy ve Zlíně. Železnice do tohoto koutu pří- nesla nové možnosti dopravy a v neposlední řadě rozvoj tamního lázeňství díky snadné dostupnosti. Pokud se toto město v budoucnu dočká elektrifikace místní kon- cové trati, o což má zájem zdejší zastupitelstvo i Zlínský kraj, dojde k podstatnému zrychlení vlakové dopravy do zmiňované lázeňské oblasti, neboť tak odpadne přepřah z motorové lokomotivy na elektrickou a opačně ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Jinak pro 10 km dlouhou místní trať Újezdec u Luhačovic–Luhačovice byla v roce 1905 v lokomotivce Společnosti státní dráhy ve Vidni vyrobena tendrová parní lokomotiva 210.001, která zde sloužila do roku 1953 a v letech 2021–2023 ji Národní technické muzeum nechalo opravit v dílnách společnosti Railway Capital ve Veselí nad Lužnicí. Dne 24. listopadu loňského roku byla na vybraných Slovácckých expresech v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice mimořádně nasazena muzejní „Zamračená“ T 478.1001 z roku 1964 v rámci oslav 60 let od jejího vy- robení. Na snímku je v uvedený den zachycena na pří- přeži lokomotivy 754.075 v čele R 889 v sousedství Luhačovického potoka v blízkosti cílové stanice.



● **ZAČÁTKEM LISTOPADU LETOŠNÍHO ROKU** byl zhruba po půlroce obnoven provoz na nejstrmější trati v České republice z Tanvaldu do Kořenova, jejíž rozsáhlá oprava započala v dubnu letošního roku. Tato investiční akce v hodnotě cca 585 milionů Kč byla spolufinanco- vána Evropskou unií v rámci programu Interreg Čes- ko–Polsko a spočívala v kompletní obnově železničního svršku. Byly zde osazeny nové ocelové pražce ve tvaru ypsilon, jejichž výhody jsou nejvíce využitelné na tratích s obtížnými směrovými a prostorovými podmínkami, jako je právě tato, neboť vysoký odpor kolejového roštu proti příčnému posunu umožňuje zřízení bez- stykové koleje i v malých poloměrech oblouků. Jinak jsou charakteristické dlouhou životností, recyklova- telností, nízkou hmotností a v neposlední řadě men- šími nároky na šířkové uspořádání. Posléze tu došlo k montáži nového ozubnicového systému se dvěma hřebeny. Dále zde proběhla sanace skalních zářezů, oprava Polubenského tunelu či rekonstrukce přejezdů a nástupišť v dopravních Desná, Dolní Polubný (díky instalaci výhybek je tu po letech opět možné křižování vlaků) a na zastávce v Kořenově a v neposlední řadě bylo podél zmiňovaného traťového úseku zřízeno nové odvodnění. Zhotovitelem těchto stavebních prací byla firma Chládek a Tintěra. Na snímku je zachycen začátek ozubnicového úseku v km 27,7 za žst. Tanvald v době výluky dne 19. 9. 2025.



● **NA REGIONÁLNÍ TRATI 097** Teplice v Čechách– Lovosice byla v první polovině září letošního roku zavedena téměř měsíční výluka v traťovém úseku Úpořiny–Radejčín za účelem instalace přejezdových zabezpečovacích zařízení na vybraných přejezdech v rámci Bořislavi (zdejší vlaková zastávka dostala při této příležitosti nové nástupišťe a osvětlení, při- čemž v jejím okolí došlo navíc k obnově železničního spodku a svršku) a Žimě, kde je zatím sporný přejezd P2060 vybavený malými mechanickými závoryami. Do vyřešení právního sporu s majitelem ohrady s dobytlem nacházející se v těsné jeho blízkosti, jež si tu nepřeje zvukovou a světelnou signalizaci asi kvůli plašení zvěře (jiný důvod mě nenapadá), ne- bude smět být tento přejezd jinak zabezpečen, tudíž zdejší poslední závorářské stanoviště na zmiňované trati (na snímku ze dne 16. 9. 2025) zůstane ještě nějakou dobu v provozu. Přítom přejezdová zvuko- vá signalizace jde do ur- čitého stupně ztlumit. Vyřešení této záležitosti bude jistě stát spoustu finančních prostředků, jež mohly být alokovány na modernizaci dalších několika přejezdů nejen v tamních okolicích.

**Tomáš Martínek**



## ZE SVĚTA

### ● NEJRYCHLEJŠÍ ZUBAČKA NA SVĚTĚ

Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) a Stadler společ- ně vyvinuly nejrychlejší ozubnicový vlak na světě. Obě společnosti představily v Andermattu 25. břez- na první upravenou elektrickou jednotku s názvem ORION, která může díky novému brzdovému systé- mu ihned jezdit na trati Andermatt–Göschenen, kde je klesání až 181 promile, rychleji. Namísto 21 km/h bude možné díky zvýšené brzdě síle na klesání je- dit rychlostí až 30 km/h. Tím se zkrátí jízdní doba o 4 minuty (z původních 15 minut), čímž se zvýší přesnost a spolehlivost vlaků a bude možné lépe dodržovat pří- poje. MGB chce následně zavést na tomto úseku přího- dinový takt a výhledově dokonce ušetřit jedno vozidlo.

### ● BUDOUCNOST ŽELEZNICE V ALBÁNII

Albánské ministerstvo pro infrastrukturu a energie hledá dopravce, který bude od roku 2026 obsluho- vat trať Tirana–Durrës včetně odbočky k letišti. Poz- ději by se k tomu měly přidat i tratě Vorë–Hani–Ho- tit na hranici s Černou Horou a Durrës–Rrozhinë –Pogradec. Tyto však musejí být nejprve uvedeny do provozuschopného stavu. Trať Tirana–Durrës je nyní opravována za přispění EU a ve výstavbě je

odbočka na letiště. Nádraží v centru hlavního města bylo v roce 2013 uzavřeno a zbořeno. Nové nádraží se nachází na západním okraji Tirany.

Jediným párem osobních vlaků, které nyní v Al- bánii provozují státní dráhy, je v sezóně a o víkendu spojení mezi Durrës a Elbasan na tradiční směr Pogradec.

*Z Lok Magazin a EisenbahnRevue připravil Martin Hájek*

### ● PRVNÍ PŘESHRAŇIČNÍ ŽELEZNICE VE VÝCHODNÍ AFRICE

Tanzanie a Burundi oficiálně zahájily výstavbu mo- derní železnice se standardním rozchodem, která spojí Uvinzu v západní Tanzanii s Musongati ve vý- chodním Burundi. To představuje významný krok vpřed ve snaze o zlepšení propojení a integrace in- frastruktury ve východoafrickém regionu. Železniční projekt dlouhý 240 km bude první přeshraňiční ve východní Africe. Celkové náklady přesahují 2,15 miliardy dolarů a dokončení se očekává do 5 let.

Železnice by měla hrát klíčovou roli v podpoře ob- chodu, zkrácení cestovní doby a posílení hospodář- ských vazeb mezi oběma zeměmi. Cestující budou po dokončení železnice moci cestovat z Musongati do Dar es Salaamu v Tanzanii za pouhý jeden den.

*Z Lok Magazin připravil sh*



## Kamerový systém 1

V dnešní době jsou vidět kamery snad na každém kroku, kam se člověk podívá. Proto bychom vám v tomto a následujícím článku chtěli dát odpovědi na nejčastější otázky spojené s provozováním kamerových systémů.

### 1. Jaká jsou základní pravidla při pořizování záběrů, ať již fotoaparátem či kamerou?

Na kamerové sledování i pořizování záběrů osob se v každém případě primárně vztahují ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „OZ“) upravující podmínky ochrany soukromí, osobnosti a podoby člověka. V případě pořizování záznamu obydlí člověka jde o zásah do soukromí upravený v OZ, který stanoví, že **nikdo nesmí zasáhnout do soukromí jiného, nemá-li k tomu zákonný důvod**. Zejména nelze bez svolení člověka:

- narušit jeho soukromé prostory,
- sledovat jeho soukromý život nebo pořizovat o tom zvukový nebo obrazový záznam,
- využívat takové či jiné záznamy pořízené o soukromém životě člověka třetí osobou,
- takové záznamy o jeho soukromém životě šířit.

Samotné sledování fyzických osob je mimo působnost pravidel zpracování osobních údajů. V případě jednání v rozporu s výše uvedeným ustanovením občanského zákoníku se **lze obrátit na soud** s žalobou na ochranu osobnosti a domáhat se toho, aby bylo od neoprávněného zásahu upuštěno nebo aby byl odstraněn jeho následek. Vždy je však nejdříve potřebné pokusit se věc vyřešit jednáním s druhou stranou či alespoň pokusem. V případě tzv. sousedských sporů může být problematické jednání posouzeno jako přestupek úmyslného narušení občanského soužití schváleností, jehož projednání je v působnosti příslušného obecního úřadu.

### 2. Kdy podléhá provoz kamerového systému pravidlům pro zpracování osobních údajů?

Provozování kamerového systému je **považováno za zpracování osob-**

**ních údajů** podléhající povinností podle obecného nařízení, pokud je:

- automatizovaně prováděn záznam monitorovaného veřejného prostoru,
- zároveň je účelem pořizovaných informací a záznamů využití k identifikaci fyzických osob v souvislosti s určitým jednáním.

Údaje uchovávané v záznamovém zařízení, ať obrazové či zvukové, jsou osobními údaji za předpokladu, že na základě těchto záznamů (informace z obrazových či zvukových nahrávek) **lze přímo či nepřímo identifikovat konkrétní fyzickou osobu**. Fyzická osoba je identifikovatelná, pokud ze snímku, na němž je zachycena, jsou patrné její charakteristické rozpoznávací znaky (zejména obličeje) a na základě propojení rozpoznávacích znaků s dalšími disponibilními údaji je možná plná identifikace osoby. Osobní údaj pak tvoří ty identifikátory, které umožňují příslušnou osobu spojit s určitým, na snímku zachyceným, jednáním.

### 3. Jaká platí základní pravidla při zpracování osobních údajů v rámci kamerového systému?

○ Kamerové sledování **nesmí nadměrně zasahovat do soukromí**.

○ Kamerový systém je možno použít zásadně v případech, kdy **sledovaného účelu nelze účinně dosáhnout jinou cestou** (např. lepším zabezpečením majetku).

○ Je **vyloučeno užití kamerového systému v prostorách určených k ryze soukromým úkonům** (např. toalety, sprchy apod.). Je ovšem možné řešení, kdy subjekt údajů má na výběr z alternativ (např. lze monitorovat prostory šatny [skříňek] plaveckého stadionu za předpokladu, že je vymezen prostor pro převlékání, který není kamerami sledován).

○ Je-li kamerový systém využíván na pracovišti, musí provoz kamer a využití záznamu být **v souladu s pracovní právními předpisy**, zejména § 316 ZP.

○ Je třeba předem jednoznačně **stanovit účel pořizování záznamů**, který musí korespondovat s důležitými, právem chráněnými zájmy správce (např. ochranou majetku před krádeží). Záznamy tak mohou být využity pouze v souvislosti se zjiště-

ním události, která poškozuje důležité, právem chráněné zájmy správce. Přípustnost využití záznamů pro jiný účel musí být omezena na významný veřejný zájem, např. boj proti pouliční kriminalitě.

○ Je třeba **stanovit lhůtu pro uchovávání záznamů**. Doba uchovávání dat by neměla přesáhnout časový limit maximálně přípustný pro naplnění účelu provozování kamerového systému. Uchovávaná data by měla být uchovávána v rámci časové smyčky např. 24 hodin, pokud jde o trvale střežený objekt, nebo případně i dobu delší, v zásadě však nepřesahující několik dnů, nejde-li o pořizování záznamů policejním orgánem podle zvláštního zákona, a po uplynutí této doby vymazána. **Pouze v případě existujícího bezpečnostního incidentu by měla být data zpřístupněna orgánům činným v trestním řízení**, soudu nebo jinému oprávněnému subjektu.

○ Je třeba **řádně zajistit ochranu snímávacích zařízení**, přenosových cest a datových nosičů, na nichž jsou uloženy záznamy, před neoprávněným nebo nahodilým přístupem, změnou, zničením či ztrátou nebo jiným neoprávněným zpracováním. Interní postupy a pravidla pro provoz kamerového systému a nakládání se záznamy je vhodné upravit např. v provozním řádu objektu či bezpečnostní směrnici. Správce je povinen dokumentovat veškeré případy porušení zabezpečení osobních údajů a řešit bezpečnostní incidenty.

○ **Subjekt údajů musí být o užití kamerového systému a o tom, kdo jej provozuje v převážné většině případů vhodným způsobem informován** (např. nápisem umístěným v monitorované místnosti). Správce musí **umožnit výkon dalších práv subjektu údajů**, zejména právo na další informace o zpracování osobních údajů a právo na námitku.

V následujícím čísle čtrnáctideníku Obzor vám podáme odpovědi na další nejčastější otázky spojené s problematikou kamerového systému.

Zdroj: [www.UOOU.cz](http://www.UOOU.cz)

**Luděk Šebrle,**  
analytik rozborář  
**Mikuláš Hubicsák,**  
pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí



Miloš Paleček, Martin Malý, Petr Štěpánek, Antonín Leitgeb a Alena Šimáčková, kteří po dlouholeté práci pro OSŽ končí a s výjimkou Martina Malého odcházejí do důchodu, se rozloučili se svými spolupracovníky z OSŽ-ústředí ve středu 26. listopadu v sídle OSŽ v domě Bohemika. Za jejich práci pro OSŽ jim poděkovalo vedení OSŽ, jakož i zástupci zaměstnavatele. Stejně tak se připojila i redakce Obzoru

Miroslav Čáslavský, foto: Karel Šimáček

## Šedesát let od tragické nehody výbuchu mazutové lokomotivy 555.3280

Byl chladný podzimní večer 11. listopadu 1965. Na mazutové parní lokomotivě 555.3280 se právě střídala lokomotivní četa, aby se po směně mohla vrátit vlakem do Březnice ke svým rodinám. Pro nastupující noční směnu začal večer asi jako každý jiný, ovšem až do osudového momentu.

Krátce před desátou hodinou večerní se mezi zastávkou Rejkovice a stanicí Jince ozval ohlušující výbuch, který otrásl širokým okolím, a tmavou noc roztrhlo oslňující světlo plamenů z hořící lokomotivy.

Ten večer došlo k tragické události, při které zemřel strojvedoucí František Vokurka (LD Zdice) a člen vlakové čety, návštěvník Karel Paula (ŽST Zdice). Těžká popálení a opáření utrpěl pomocník strojvedoucího – topič pan Špaček (LD Zdice).

O šedesát let později, tedy 11. listopadu 2025, uspořádali stávající

ci a bývalí železniční zaměstnanci za podpory Odborového sdružení železničářů, Federace strojvůdců, Českých drah a Správy železnic pietní jízdu zvláštním motorovým vlakem na místo nehody.

U pomníčku vybudovaném asi v roce 1992 si přítomní nejen připomněli tuto smutnou událost, ale také historii mazutových lokomotiv. Depo Zdice totiž patřilo ve své době k neznámějšímu působištím Mazutek na síti ČSD až do roku 1972.

Slavnostní jízda neformálně připomněla i 130. výročí trati ze Zdic do Protivína.

Pietní setkání ukázalo, že paměť na osud lokomotivní čety z 11. listopadu 1965 zůstává živá a že odvaha a profesionalita železničářů, kteří každodenně zajišťují bezpečný provoz na českých tratích, jsou stále oceňovány.

Text a foto: Daniela Houdková



## PORADNA BOZP

## Informace o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2025

Prověrky BOZP nejsou formální záležitosti, ale každoroční příležitosti prozkoumat, v jakém stavu se nacházejí místa, na kterých trávíme velkou část pracovního dne. Právě jejich smyslem je ověřit, zda zaměstnavatel skutečně naplňuje zákonnou povinnost zajistit bezpečné a zdravé neohrožující pracovní podmínky – a to **ne jednou ročně, ale soustavně**, jak připomínají mj. § 101 odst. 1 a § 102 odst. 3 zákoníku práce. V návaznosti na to, podle § 108 odst. 5 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, **má zaměstnavatel za povinnost organizovat nejméně jednou v roce prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a zjištěné nedostatky odstraňovat**.

V roce 2025 provedlo oddělení BOZP OSŽ-Ú **169 kontrol nad organizací a průběhem prověrek BOZP** po celé republice. Z výsledků vyplynulo několik pozitivních trendů, jakými jsou zlepšení stavu pracovišť, kvalitnější vedení dokumentace i odstranění velké části závad z minulých let. Stále se

však objevují i známé problémy – některé závady se neřeší průběžně a čeká se se zásahem až na termín prověrek nebo plánované rekonstrukce. To a ještě mnoho dalšího naleznete v **Informaci o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2025** na stránkách OSŽ, v položce BOZP.

Velkou roli při prověrkách BOZP (a pozitivní vliv na jejich průběh) mají také odborové organizace a jejich průběžná kontrolní činnost prováděná na základě § 322 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Účast zástupců ZO OSŽ byla zaznamenána v **82 případech ze 169**, tedy téměř v polovině všech případů. Zde je stále vidět prostor pro zkvalitnění činnosti ZO OSŽ. Tam, kde byli zástupci ZO OSŽ přítomni, byla kontrola často objektivnější a rychleji se dávalo prosazovat nápravná opatření – znalost místních podmínek je pro místní odboráře vždy obrovskou výhodou. Oddělení BOZP OSŽ-Ú bude i v roce 2026 pokračovat v metodické, informační i vzdělávací podpoře základních organizací. Součástí toho jsou i propagační a podpůrné materiály, které se průběžně doplňují a uveřejňují na webu OSŽ a v aplikaci MOJE OSŽ.

Prověrky BOZP nejsou o hledání viníků, ale o hledání bezpečné cesty k takovému stavu pracovišť a pracovních prostředí, který není zdrojem pracovních úrazů, nemocí z povolání ani zbytečných obav zaměstnanců. Jsou o spolupráci – zaměstnavatele, zaměstnanců a jejich zástupců, odborové organizace OSŽ a její členské základny.



### NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

## Třídí se „jablka s hruškami?“



Nejen v žst. Praha-Smíchov stojí kontejner na třídění odpadu s velice podivnou kombinací, nikde v obcích není dovoleno sypat plast a kov do jednoho kontejneru, avšak jak je na dobré Správě železnic toto možné?! Není něco podivného na tří-

děním odpadu na železnici? Že by animozita k třídění odpadu, jak je zvykem v EU? Kdo se pak hrabe v pytlích s odpadem a třídí „jablka s hruškami?!“ Rád bych četl odpověď Správy železnic.

Martin Kubík



Najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org)

### Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Martin Kubík se zaměřil na problematiku železnice také u našich sousedů na Slovensku, a to v článku **Odvolané rušení Zlatých Moravců, ruší se Dudince**.

### Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Tentokrát se na cestu vydává Ing. Martin Hájek v článku **Slavkovským lesem po nové dráží cyklostezce**. Martin Kubík se na svých cestách zaměřil i na Polsko. Dokumentuje to například článek **V polském Slezsku obnovují tratě nebo Z Podgórze do Ogorzelece po dobu výluky pouze pěšky**. Také pokračujeme závěrečným dílem putování po Itálii v článku autorů Bc. Davida Kračmana a Bc. Filipa Houdka **Itálie: Očekávaná cesta v neočekávaném tempu**.



V sídle Hospodářské komory hl. m. Prahy proběhl 12. listopadu slavnostní křest knihy Josefa Schröttera *Železnice a železničáři*. Publikaci doplnily ilustrace zesnulého grafika a malíře Jiřího Boudy a výtvarníka Bohuslava Fultnera. Kmotry knihy se stali houslový virtuóz Jaroslav Svěcený, který akci obohatil hudebním vystoupením, a generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle (na snímku).

Mezi hosty nechyběli ani generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, náměstek generálního ředitele Českých drah Jiří Jeřeta či bývalý předseda OSŽ Martin Malý.

Knihla nabízí dobrodružnou cestu historií železniční dopravy od lokomotiv a zabezpečovacích zařízení až po současnost. Čtenář se seznámí s vývojem železnice, železničářským slangem i s profesemi, které vlivem modernizace postupně mizí.

Josef Schrötter, dopisovatel čtrnáctideníku *Obzor* a člen FISAIC, má na kontě řadu publikací o železniční dopravě pro dospělé i mladé čtenáře. Toto dílo tak opět slibuje odborný, ale zároveň poutavý a čtivý pohled do světa železnice.

**Připravila:**  
**Daniela Houdková**

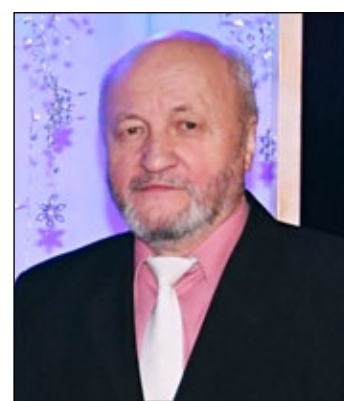


## „Železnice a železničáři“ oči autora knihy Josefa Schröttera

„Představte si to ticho, kdyby lidé říkali jen to, co vědí.“

Karel Čapek

–bl–



S hlubokým zármutkem oznamujeme, že nás dne 12. listopadu ve věku 78 let náhle opustil pan Alexandr Wislocki, bývalý předseda ZO OSŽ SDC Plzeň, člen revizní komise Ú-OSŽ, ale hlavně dlouholetý kolega a kamarád.

Jeho srdce dotlouklo, v našich vzpomínkách však bude žít dál!

**Iveta Špuláková,**  
předsedkyně ZO OSŽ SDC Plzeň

## Udělal mi radost

V pátek 20. 11. 2025 jsem cestoval vlakem Labe z Děčína ve 13:25 do Prahy. Přisel mladý chlapec, perfektně upravený průvodčí. Nejen vzorně prováděl revizi, ale přišel mi před Prahou říci číslo perónu navazujícího vlaku. Obvykle se mi nelíbí leccos na práci národního dopravce či Správy železnic, ale tentokrát jen pochvala. Nevím, asi moc typický cestující nejsem, ale věřím, že tak příjemné vystupování průvodčího zaručí další cesty vlakem i ostatním spolecestujícími. Takže mi ten milý chlapec v uniformě udělal radost.

**Petr Rádí**

## Vítězství v Dánsku

Ve dnech 20.–22. 11. 2025 se náš výběr zúčastnil Regionálního mistrovství USIC ve futsalu.

Mistrovství se konalo na břehu jezera Sønderso v městečku Maribo v Dánsku.

V prvním zápase jsme porazili domácí Dány 3:0, ve druhém po dramatickém závěru favorizované Němce 4:2 a protože jsme v posledním utkání obrátili vedení na svou stranu a nakonec nad Lucemburčany zvítězili 6:3, celý turnaj jsme vyhráli. Na druhém místě se umístili Němci, třetí překvapivě Dánové a pod stupni vítězů zůstali Lucemburčané.

Děkuji všem hráčům za výbornou reprezentaci našich železničářů.

**Miloš Paleček,** vedoucí výpravy



## Poděkování za rychlou a účinnou pomoc z Podpůrného fondu OSŽ

Podpůrný fond OSŽ slouží k podpoře těch členů OSŽ, kteří se nezávisle dostali do tíživé a složité sociální situace. O dávku (podporu) z PF OSŽ lze požádat prostřednictvím příslušného ZV ZO OSŽ na základě ověřené a doložené žádosti, podané žadatelem (členem OSŽ), případně jeho rodinným příslušníkem.

Jedním z mnoha žadatelů, kteří o příspěvek z PF OSŽ požádali, byl v nedávné době Roman Sedláček, vozový disponent u ČD Cargo, člen ZO OSŽ žst. Olomouc hl. n. Po nenadálém úmrtí manželky zůstal sám na výchovu sedmi nezaopatřených dětí a ocitnul se tak náhle ve velice složité sociální situaci.

ZV ZO OSŽ žst. Olomouc hl. n. na svém jednání jeho žádost, doporučenou dílenským výborem OSŽ, po-

soudil a po sepsání Žádosti o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ se všemi potřebnými údaji projednal a zaslal na Sociálně právní oddělení OSŽ-ústředí. Žádost byla na SPO OSŽ-ústředí doručena v pondělí, kdy ji hned z důvodu naléhavosti velmi rychle zpracoval zaměstnanec tohoto oddělení Luděk Šebrle, takže hned následující den mohla být projednána a schválena na jednání Představenstva OSŽ. „Bývalý vedoucí našeho oddělení JUDr. Petr Večeř vždy dbal na to, aby sociální výpomoc byla vyřešena co nejrychleji, zvláště pak v podobných složitých případech. Jeho odkaz jsme převzali i po jeho úmrtí,“ říká Luděk Šebrle. Žádost v této mimořádně složité situaci byla v tomto případě vyřešena doslova během pár dní. Již třetí den po zaslání žádosti ZV ZO OSŽ

žst. Olomouc hl. n. na SPO OSŽ-ústředí byly peníze odeslány na účet žadatele.

Žadatel Roman Sedláček je za tuto rychlou pomoc velice vděčen, neboť mu pomohla překlenout mimořádně složitou situaci a velice děkuje všem, kteří se na vyřízení jeho žádosti podíleli.

Milan Blažek, předseda ZV ZO OSŽ žst. Olomouc hl. n., se k poděkování rovněž připojuje a dodává, že podobných žádostí již projednali víc. „Žádosti byly vždy vyřízeny k plné spokojenosti žadatelů, tentokrát navíc ve velice krátké době. SPO OSŽ-ústředí si za tento rychlý a vstřícný přístup zasluhuje oprávněnou pochvalu,“ konstatuje. Jak závěrem dodává, odbory jsou zde od toho, aby pomáhaly svým členům, a popsany případ svědčí o tom, že jejich pomoc bývá rychlá a účinná.

**Miroslav Čáslavský**

## Miroslav Čáslavský NAVŠTÍVILI JSME

### Ostravské seniory navštívil Martin Malý

(Dokončení ze str. 1)

tra dopravy, který by měl přispět k uklidnění situace v nákladní železniční dopravě, především u společnosti ČD Cargo. Martin Malý doplnil své vystoupení také informacemi o rekreačních zařízeních OSŽ, které mohou výhodně využívat také seniory OSŽ. Předsedkyně RRS OSŽ Danuše Polášková poděkovala Martinu Malému jménem všech seniorů OSŽ za jeho práci pro OSŽ. Současně s předstihem pozvala všechny seniory na červnové setkání v Děhylově, které se

stalo již tradicí. Zhodnotila také Sportovní hry seniorů, které se konaly v srpnu na Lesní chatě v Kořenově. Družstvo Moravskoslezského kraje zde podruhé za sebou zvítězilo a v minulých osmi ročnících skončilo v silné konkurenci sedmkrát na stupních vítězů (1.–3. místo). Vedoucí sportovního družstva Jarmila Pinkavová pak předala Blance Lomnančíkové pohár vítězů, který bude vystaven na ZV OSŽ v Ostravě hl. n.

Následovaly informace předsedů jednotlivých klubů o jejich činnosti. Zájem o setkání na sportovních, kulturních i společenských akcích mezi seniory neustupuje i přes potíže, které způsobuje stárnutí a zdravotní potíže. Příkladem může být 98letá seniora z Opavy, která se stále účastní setkání členů klubu. Josef Juřeník z klubu Ostrava hl. n. pozval všechny seniory na procházku v Bělském lese s unikátním kilometr dlouhým dřevěným chodníkem, zpeštěnou o základy týkající se orientačního běhu. Nezapomněl ani na pozvání na výstavu v Železničním muzeu moravskoslezském v železniční stanici Ostrava střed, kde v současné době probíhá expozice „Místní a drobné dráhy na Ostravsku a Karvinsku“.

Předsedkyně ZV OSŽ železniční stanice Ostrava hl. n. Blanka Lomnančíková nabídla Klubu seniorů OSŽ Bohumín, pokud by potřebovali a chtěli pomoci s jejich činností, vytvoření zázemí pro jejich pokračování klubu. ■



Blanka Lomnančíková (vlevo) přebírá do úschovy pohár a diplom od vedoucí sportovního družstva Jarmily Pinkavové





Nezáleží na tom, kolik dáváme,  
ale kolik lásky do dávání vkládáme

Vánoční příloha

OBZOR

23  
2025

## V Loštickém betlémě je od letošního roku i „Česká lokomotiva“

O uměleckém řezbáři a dřevorytci Jaroslavu Benešovi z Loštic jsme již v minulých letech v Obzoru psali zejména v souvislosti s unikátním pohyblivým betlémem, který obsahuje více než 300 figurek významných občanů Moravy a Slezska. Každý rok přibývají figurky nové, letos to byl legendární sportovec Emil Zátopek z Kopřivnice (1922–2000), který se nejvíce proslavil na olympiádě v Helsinkách v roce 1952, kdy zde třikrát stanul na stupních vítězů – v běhu na 5 km, 10 km a maraton. Anglický novinář ho tehdy nazval „českou lokomotivou“, takže v betlémě je zastoupena symbolicky i železnice. Druhou novou figurkou je malíř Petr Herzig Dubický z nedaleké obce Dubíčko, který letos zemřel. Tento malíř samouk je současně spoluvytvářcem betlému, kde vytvořil jeho pozadí – anděla strážného, hrad Úsov a loštickou radnici. Petr Herzig je především krajinář, ale vyzdobil i četná Boží muka a kapličky v okolí, jakož i zanedbanou autobusovou zastávku naproti domu Jaroslava Beneše.

Bohatou výzdobu Loštického betlému je možno i letos navštívit přímo v domě Jaroslava Beneše v Lošticích. Výstava byla zahájena 1. prosince a bude trvat až do 6. ledna 2026, každý den od 14 do 18 hodin. Návštěvníci mohou zhlédnout nejen pozoruhodný betlém a spoustu vyřezávaných figurek,

menších i větších, ale současně vyslechnou z úst tvůrce bezpočet někdy až neuvěřitelných historek, týkající se betléma i figurek v něm vystavených. Loštice jsou město, které leží na řece Třebůvce v jižní části okresu Šumperk v Olomouckém kraji a jsou známy zejména díky dlouhé tradici výroby proslulých olomouckých tvarůžků. Jaroslav Beneš současně zdůrazňuje, že ze zdejšího okolí pochází i liška Bystrouška, kterou poprvé namaloval malíř Stanislav Lolek z nedalekého Palonína. Lišku Bystroušku později spisovatel Rudolf Těsnohlídek umístil do myslivny poblíž Bílovic nad Svitavou a její příhody zapůsobili na hudebního skladatele Leoše Janáčka tak, že zkomponoval stejnojmennou operu, která měla v roce 1924 premiéru v Brně a již v příštím roce byla uvedena v Národním divadle v Praze.

Miroslav Čáslavský

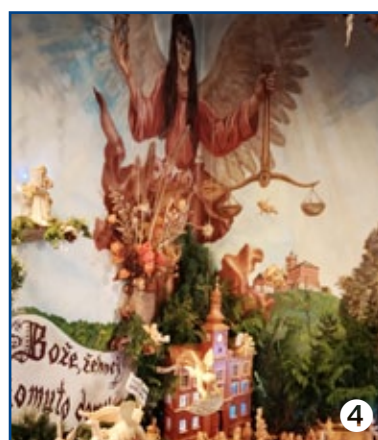
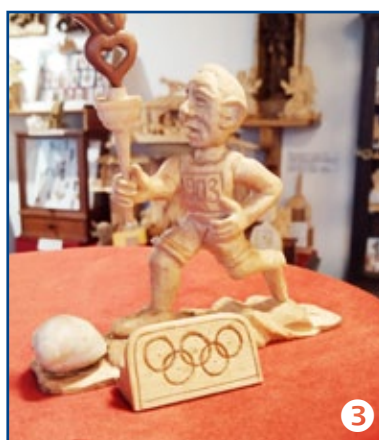
Foto:

1) Renesanční řezbář Jaroslav Beneš s letos novými figurkami Emila Zátopka a Petra Herziga Dubického

2) Jeden z betlémů v domě Jaroslava Beneše s pozadím vytvořeným malířem Petrem Herzigem

3) Figurka Emila Zátopka – české atletické lokomotivy, který nese štafetu jeho horoucího srdce

4) Loštický betlém s více než 300 figurkami známých osobností



Miroslav Čáslavský

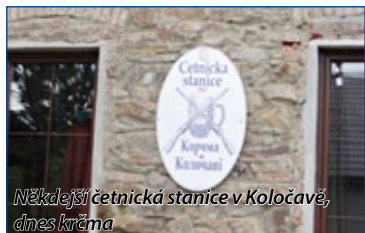
### Nahlédnutí do země Nikoly Šuhaje

Poté, co překročíte slovensko-ukrajinské hranice v Čiernej při Čope, ocitnete se náhle v zemi, v níž se jakoby zastavil čas. Je to někdejší Podkarpatská Rus, dnes Zakarpatská Ukrajina, v níž však mnohé připomíná i českou resp. československou stopu. Snad ani současná válka, kterou vede Rusko proti Ukrajině, tuto stopu moc nenarušila. Chráněna karpatskými hřbety, uvítá Podkarpatská Rus návštěvníka klidem a pohodou, i když život zde není moc lehký. Ale zdejší lidé jsou na chudobu a skromnost zvyklí a nijak si nestěžují. A když zjistí, že jste přijeli ze země, kam i oni v letech 1919–1939 (resp. 1945) patřili, neprestanou vás ujišťovat (zvláště ta starší generace), že by se do náruče někdejšího Československa hned a rádi vrátili. Zejména ve větších městech (Užhorod, Mukačevo, Chust) dodnes stojí školy, úřady, jakož i infrastruktura – vše vybudováno v letech, kdy zdejší Rusíni byli součástí ČSR. Žádnou výjimkou nejsou sochy prvního prezidenta TGM, které zde můžete spatřit.

V centru hlavního města Užhorodu (115 000 obyvatel) se poblíž řeky Uh nachází česká čtvrť vybudovaná v meziválečném období, která nezapře podobu s Prahou. Čím víc se však vzdalujete na východ, tím víc se ocitáte v sice malebné

krajině, ale poznamenané skromností. Například ve vesnici Koločava, kde žil zbrojník Nikola Šuhaj (1898–1921) – podle jednoho názoru národní hrdina, podle druhého zločinec. Místo aut zde uvidíte spíš koňská spřežení, vesničanky ženoucí krávu za pastvy po silnici do stáje či kopy senu naskládané na louce k proschnutí. Jakoby se člověk vrátil o sto let zpátky. Lidé jsou zde však neobyčejně pohostinní, přátelští a milí. Je skoro dojemné, když vás stařenka jako z pohádky s milým úsměvem pozve do svého obydlí na skleničku čaje. Jen tak, povykládat si. Na hřbitově je zde hrob zbrojníka Nikoly Šuhaje a ve vesnici se nachází muzeum Ivana Olbrachta, který popsal jeho životní příběh. Vše je doplněno věncem hor, které jakoby chránily zdejší obyvatele od všeho nebezpečí. A návštěvníci z bývalé ČSR jsou zde všude vítáni – jak v Muzeu česká škola s původním vybavením, tak v sousední četnické stanici, přestavěné na krčmu.

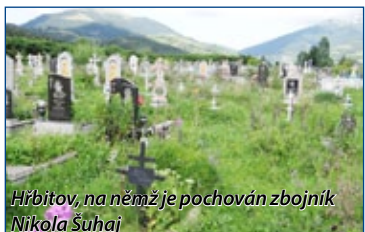
Nejvýchodnějším městem dnešní Zakarpatské Ukrajiny je Jasiňa, kam do roku 1939 zájizděly rychlíky ČSD z Prahy. Dnes zde jezdí jen tři páry osobních vlaků denně. V městečku samotném najdete Huculské muzeum, připomínající původní obyvatelé této oblasti, a dřevěný řeckokatolický kostel s bohatou ikonickou výzdobou. Po přejetí Jablonického průsmyku (900 m n. m.) opouštíte Zakarpatskou Ukrajinu a vjíždíte do Ivanofrankivské oblasti, odkud již to není daleko do Lvova a k hranicím s Polskem.



Někdejší četnická stanice v Koločavě, dnes krčma



Lidé zde žijí skromně, ale klidným životem



Hřbitov, na němž je pochován zbrojník Nikola Šuhaj



Pouliční obchod v Chustu



Řeckokatolický kostel v Jasiňi



Dopravní kancelář železniční stanice Jasiňa

### Miroslav Čáslavský

### Vzpomínka na první vlak

Je tomu již téměř šedesát let, kdy jsem poprvé na vlastní zodpovědnost zajišťoval bezpečnou a bezproblémovou jízdu vlaků. Hned po absolvování dopravní průmyslovky v Šumperku jsem v červenci roku 1966 nastoupil do jedné malé stanice (Hrubá Voda) na trati Olomouc–Krnov, abych zde své teoretické znalosti ze školy přetavil v praxi vykonáním autorizace na výpravčího. Všechny potřebné teoretické zkoušky jsem vykonal tehdy ještě na škole, takže mi zbývala již jen praktická zkouška slangově nazývaná „autorizačka“. Tehdejší přednosta (v té době se říkalo náčelník) stanice mi ale při ohlášení nástupu nabídnul: „Za pár měsíců půjdete na vojnu, takže zde stihnete udělat jen zácvik a do praxe se již moc nedostanete. Nechtěl byste sloužit ty necelé tři měsíce jako signalista a umožnit tak vybrat si dovolenou kmenovým zaměstnancům?“

Na tuto nabídku jsem odpověděl kladně, vyfasoval jsem montérky, modrou čepici a služební boty a hned příští den jsem nastoupil na zácvik u signalisty na stavědle číslo 1. V té době tam byly všechny výhybky na klíče, návěstidla byla mechanická, ovládaná za pomoci pák a drátových táhel, osvětlení návěstidel i výhybek bylo zajišťováno petrolejovými lampami. Spojení s výpravčím telefonem na kličku, elektromechanické zabezpečovací zařízení s návěstními a výměnovými závěry, volnost vlakové cesty byla zjišťována pohledem. Navíc zde byl přejezd se závorymi ovládanými klikou na stavědle. Troufám si tvrdit, že dnes (snad až na řídce výjimky) je podobné zabezpečení jízdy vlaků možno spatřit již jen v železničních muzeích.

Po provedení praktického zácviku (dvě nebo tři směny pod dozorem) jsem nastoupil ke své první samostatné směně. Zazvonil telefon, výpravčí dal pokyn k přípravě vlakové cesty. Vyběhl jsem ven, zkontroloval, zda je můj obvod volný a výhybky přestaveny v požadované poloze a nahlásil to výpravčímu současně se zápisem času do telefonního záznamníku. „Pro vlak 1202 na první kolej postaveno a volno!“ oznámil jsem rozechvělým hlasem do telefonu a po uvolnění návěstní vložky jsem uzavřel závěr výměn a postavil páku vjezdového návěstidla do polohy „volno“. Za chvíli jsem již slyšel oddechování parní lokomotivy, která zanedlouho poté i s pěti vagony (dřeváky) projela

kolem mého stanoviště. Pečlivě jsem pátral pohledem, zda na vlaku není nějaká závada, třeba otevřené dveře nebo zabrzděný vůz, zkontroloval jsem koncové návěsti (petrolejové „basy“), dal návěstidlo do základní polohy a několika otočeními kliky na přístroji jsem zavřel návěstní vložku, která se změnila z bílé zpět na červenou. Pak jsem si zhluboka oddechl: můj první vlak projel bez závad kolem mého a ze mne se stal novopečený železničář. V duchu jsem si vzpomněl na svého dědečka, který sloužil jako výpravčí na začátku 20. století na trati Česká Třebová–Brno: určitě by měl ze svého vnuka (kterého bohužel pro předčasnou smrt nespátřil) velkou radost.

Zbývá jen dodat, jak se za těch šest desítek let čas posunul. V popsané stanici dnes nejsou již žádní signalisté, výhybky jsou ovládané výpravčím na dálku elektromoto-

ry, jsou zde zavedeny kolejové obvody, návěstidla jsou světelná a parní vlaky sem zjedou jako nostalgické jen párkrát do roka jako ukázka historie. Všechno je jinak. Ale stejně – když zde občas projíždím v moderní soupravě, vždy si vzpomenu na svůj první vlak, jemuž jsem umožnil hladkou a bezpečnou jízdu.

Foto:

Exponáty z ŽMMS Ostrava střed

1) Návěstní páky k ovládní mechanických vjezdových a odjezdových návěstidel

2) Koncové petrolejové návěstní svítilny („basy“)

3) Mechanická návěstidla s polohami „Volno“ a „Stůj!“

4) Drátovody s napínáky k ovládní mechanických návěstidel







## Za dobrotu... na žebrotu! aneb Železnice tropí hlouposti

Vždy, když slyším někoho vyslovit toto dávné rčení uvedené v titulku, tak si připomínám dnes již úsměvný příběh, který mně přivodil horké chvilky doprovázené s takřka smrtelným potem na čele.

Bylo to někdy kolem poloviny sedmdesátých let minulého století v předvánočním čase. Jako mladý, provozním větrem neošlehaný vlakvedoucí – leták, jsem doprovázel v mrazivé noci rychlík z Brna do Trenčianské Teplé. V té době byly na dálkové vlaky zařazovány nové vozy Dfa od výrobce v tehdejší NDR. Dvě třetiny vozu tvořila poštovní část a třetinu služební část se zavazadlovým oddílem a „kanceláří“ vlakvedoucího.

Těsně před odjezdem dovezli kolegové z tranzita bednu a v ní ležel zřejmě lovecký pes. Před ním plastická nádoba od dávno vypité vody. Nebyl čas zkoumat, zda předpisy dovolovaly takovou přepravu. Dnes by to byl trestný čin týrání zvířat, na který trestní zákoník pamatuje s trestní saz-

bou šest měsíců až tři léta. Výchozí stanicí byla Čáslav a cílovou Trenčín.

Jak se vlak rozjel, tak pes začal žalostně kňourat. Bylo mi ho líto, ale co s tím? Posléze jsem se odhodlal k ráznému činu. Víko bedny zajišťoval pouze jeden ohnutý hřebík. Nebylo těžké psa vysvobodit... Dostal napít minerálky a větší část svačiny. Pak se prošel a v mojí pojízdné kanceláři vykonal svoji fyziologickou potřebu. Co teď? Trvalo snad půl hodiny, než se mně podařilo psa vrátit do bedny. Vytištěné zuby na rukou a páchnoucí hromádka byly odměnou za tento dobrý skutek. Jen silné rukavice mě uchránily před dokonáním pokousáním.

Rychlík projížděl Nemšovou, to byla poslední stanice před konečnou Trenčianskou Teplou, když bylo vše v původním stavu. Hodně dlouho jsem se s tímto zážitkem nikomu nesvěřil. I zde se potvrdila pravdivost onoho starého rčení.

Vladimír Selucký

## Mimořádné zastavení

V srpnu, v neděli pozdě večer, se situace ve vlaku vyhroutila tak, že regionální expres jedoucí ze Schwerinu do Berlína zastavil neplánovaně. Zastávka nebyla v jízdním řádu. Důvod: rozbité toalety ve vlaku.

Rozbité toalety ve vlaku a cestující s naléhavou potřebou vedly k neplánovanému zastavení regionálního vlaku. Jak potvrdil mluvčí Východoněmeckých drah (ODEG), regionální ex-

pres na lince 85 jedoucí ze Schwerinu do Berlína zastavil v srpnovou neděli večer v Neustrelitzu (Meklenburská jezerní oblast), přestože zastávka nebyla v plánu. Jak informovala media, tlak a frustrace cestujících byly zřejmě tak velké, že se personál rozhodl zastavit v 21:40. Cestující se pak museli „vyprázdnit v křoví“. Po krátké zastávce vlak pokračoval v jízdě.

Z Bahnblockstelle.de vybral sh

Jí je.“ Výpravčí oponuje: „Paní, dneska takový džentlmeny najdete taky, odnesou Vám kufry... ale už se nikdy nevrátí.“

České dráhy přijmou nového zaměstnance. Vezme si ho do parády mistr a říká: „Tak, mladej, tady máš koště, půjdeš zamést halu.“

„Ale já jsem inženýr,“ říká hrdě nový pracovník.

Mistr se zamyslí a po chvíli praví: „Aha, tak víš co? Já ti to raději ukážu.“

Příběhne paní k pokladně a říká: „Dejte mi zpáteční jízdenku do Berouna, odcházím navždy od manžela.“

Petr Rádl

### Není to diskriminace?

Cestoval jsem z Treboně do Benešova. Nakonec náš vlak – přímý do Prahy – byl odřeknut a my v pokladně dostali potvrzení. Jelikož naše zpoždění bylo 120 minut, vznikl nárok na kompenzaci. Finanční náhradu však dostali pouze ti s jízdenkou dražší než 160 korun. Já jsem si bohužel koupil jízdenku pro cestující nad 65 let, bylo to cca 110 Kč... Samozřejmě název článku myslím s humorem, aby můj zážitek pobavil alespoň čtenáře.

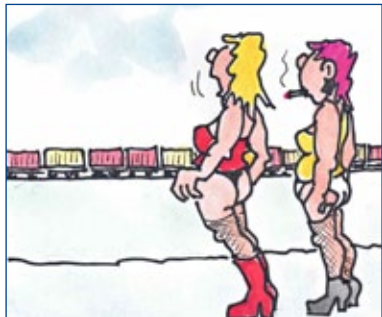
V obecném významu má český výraz **vtip** ekvivalent ve slovech **vynaléza-vost**, **nápaditost** či **ostrovtip**. Tak posuďte sami.

Pan Novák příběhne rozčileně k výpravčímu a křičí: „Na co jsou jízdní řády, když podle nich nejezdíte?“ Muž s červenou čepicí se usměje a klidně opáčí: „A na co bychom asi měli čekárny?“

Stěžuje si starší paní výpravčímu: „Jó, dříve, když viděl džentlmen na nádraží dámu s kufry, tak přiskočil a odnesl



„Koukám, že jsem tady správně, paninko!“  
Kresba: Antonín Klech



„Bóže, ten je dlouhý...“  
Kresba: Jaromír Gottvald



Kresba: Jaromír Gottvald



Kresba: Jaromír Gottvald

## Ach ta čeština

ROZKAZ O VÝLUCE č. 93121, Opatření v osobní dopravě dopravce ČD, a.s.

### Pokyny pro ZAP:

V ŽST Plzeň-Křimice jsou nástupiště o délce 140 m. Doprovod vlaků dálkové dopravy linky Ex6, ze směru Plzeň hl.n., informují vhodnou formou cestující veřejnost o nutnosti vystoupit pouze v prvních 5 vózů.

### Pokyny pro OCP:

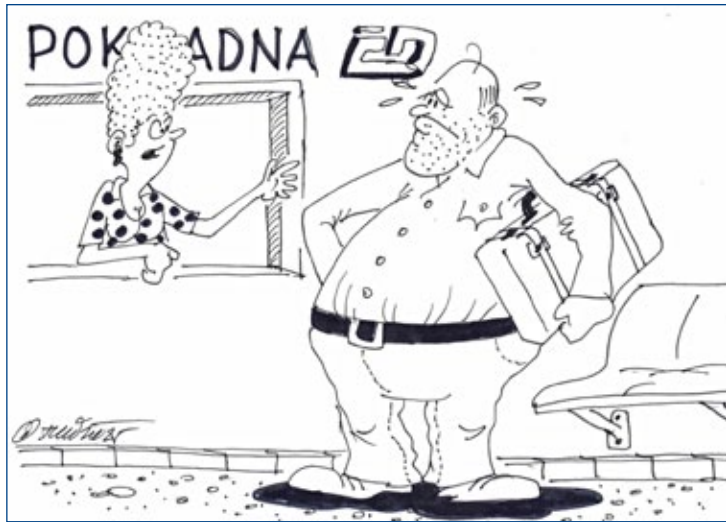
V ŽST Plzeň-Křimice jsou nástupiště o délce 140 m. Strojvedoucí vlaků dálkové dopravy linky Ex6, ze směru Plzeň hl.n., zastaví HV mimo nástupiště, tak aby první dveře prvního vozu byly u nástupiště.

Co tak si po sobě přečíst text... shoda podmětu s přísudkem, učivo prvního stupně základní školy, jednotné a množné číslo, rod mužský neživotný... jsou patrně neznámé pojmy.

Ve „shodě“ s někdejší náročnou češtinářkou ze základky, známka – **nedosta-tečná**...

Miroslav Zikmund

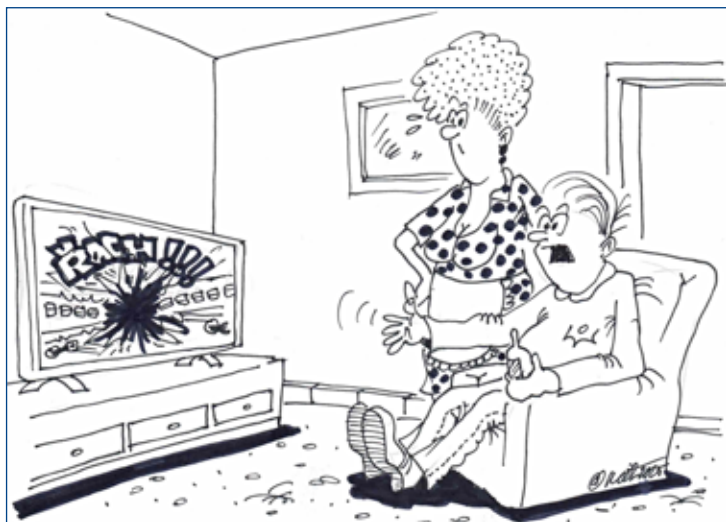
## Silvestr s Antonínem Klechem



„A nechcete ty místenky hned dvě?“



„Gratuluji k titulu Odvážný železničář. Byl jste první, kdo dokázal zastavit vlak!“



„Zase je v televizi nějaká srážka vlaků... to bude nejspíš akce 2 v 1!“



„Vydrž, Franto, skočím si koupit něco na svačinu!“



„Doktore, udělejte s ním něco, od těch posledních voleb už mu nechutná ani turek!“