

### Z aktuálních událostí

Jak jsme již krátce informovali v minulém čísle Obzoru, **předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša** spolu s předsedou ZO OSŽ železniční stanice České Budějovice Františkem Vopatkem navštívili 6. srpna jižní Čechy a ve vlacích cestujícím vysvětlili, jaké riziko představuje nabídkové řízení na provozování drážní dopravy na Šumavě. Pozitivní je, že s jedinou výjimkou nezaznamenali negativní ohlas. „Většinou nám lidé vyjadřovali podporu, jednou se dokonce ptali, koho mají v příštích volbách volit. Tak jsme jim řekli, že jim nabídneme alternativu. Většinou našemu záměru aktivně vstoupit do voleb fandili,“ řekl Jaroslav Pejša. Celkem oba představitelé OSŽ rozdali pět set letáků, kterými OSŽ oslovilo širokou cestující veřejnost.



Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša při diskusi s cestujícími ve vlaku 8108 z Českých Budějovic do Nového Údolí.

Na jednání **Představenstva OSŽ**, které zasedalo v úterý 18. 8. v Domě Bohemika, se v každém z osmi projednávaných bodů tentokrát našel nějaký problém, který vyvolal živou, až bouřlivou diskusi. Ať už šlo například o projekt, respektive o účast na společném projektu ETF a CER „Propagace zaměstnanosti a kvality práce na železnici v Evropě – Atraktivita zaměstnání na železnici“ (více v rozhovoru v tomto čísle), či o informaci o „konci“ libereckého FEREXU, jediného tuzemského výrobce držáků, nebo o možném rušení jednotlivých vozových zásilek ve společnosti ČD Cargo. Představenstvo OSŽ dále mimo jiné projednálo i návrh letní rekreace v apartmánovém domě Orion v Řecku a schválilo předložené návrhy zahraničních pracovních cest a výprav na nejbližší mezinárodní mistrovství USIC.

O situaci ve společnosti FEREX Liberec informoval místopředseda OSŽ Miroslav Novotný: „FEREX Liberec skončil, zaměstnanci jsou na úřadu práce. Situace ve společnosti se vyhorčila po další pokutě za nedodržení hygienických limitů (včetně odsávání),“ uvedl Miroslav Novotný a dodal: „Přijde mi to přinejmenším podivné, protože jen polovina z té částky, kterou firma dostala na pokutách, by stačila na odstranění těch závad. Vypadá to jako účelový krok.“ Situaci ve FEREXu Liberec se bude 15. 9. 2015 zabývat i Nestráňní republikový výbor OSŽ (NeRV).

O situaci ohledně výběrového řízení na provozování drážní dopravy na Šumavě informoval předseda OSŽ Jaroslav Pejša: „Ve čtvrtek 6. srpna vydal Jihočeský kraj rozhodnutí o tom, že znovu vybral společnost GW Train Regio (Jihotrans), jako vítěze soutěže na provoz na třech šumavských tratích. Ke druhému rozhodnutí došlo z důvodu, že Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) vydal 29. června rozhodnutí, kterým zamítl 38 z 39 námitek podaných Českými dráhami,“ uvedl předseda OSŽ s tím, že tou jedinou

námítkou, kterou ÚOHS uznal, byla ta, že nabídka GW Train Regio byla podstatně levnější, než nabídka Českých drah, tedy zda z tohoto titulu je nabídka společnosti GW Train Regio vůbec reálná. „Budeme tudíž požadovat, aby České dráhy podaly proti tomuto rozhodnutí námítku Jihočeskému kraji a zároveň aby podaly rozklad i vůči rozhodnutí ÚOHS z 29. června ve věci zamítnutí 38 jejich námitek.“

Místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při SZDC Mgr. Martin Malý informoval o pravidelném jednání zástupců odborových centrál se zaměstnavatelem, které proběhlo v pátek 14. srpna. „Byl nám předložen návrh nové kolektivní smlouvy SZDC na roky 2016–2018. Tedy na tři roky stejně jako vloni; my bychom tento návrh tříleté platnosti podporovali, ale některé jiné odborové centrály byly v minulých letech zásadně proti,“ řekl Martin Malý s tím, že odborové centrály (OC) musí do 11. září předložit zaměstnavateli společné stanovisko k tomuto návrhu. Za tímto účelem se OC sejdou 7. září v sídle OSŽ.

Jednání **Podnikového výboru OSŽ SZDC, s. o.**, se uskutečnilo v Benešově u Prahy ve dnech 20. a 21. srpna. Za hospodářské vedení SZDC se jednání kromě jejího generálního ředitele zúčastnili další vedoucí zaměstnanci – náměstek pro řízení provozu Ing. Josef Hendrych, ředitel personálního odboru GŘ SZDC, Ing. Pavel Koucký, Ing. Hana Kohoutová, Ing. Evžen Pospíšil a Bc. Jitka Dolejšová. Předseda PV Mgr. Martin Malý informoval o jednání hospodářského vedení SZDC s odborovými centrály konaném 14. srpna. Ředitel personálního odboru SZDC Ing. Koucký jej doplnil podrobnou informací o předpisech a směrnicích, které byly zaslány k vyjádření Podnikovému výboru. Zmínil se také o stavu v přijímání nových zaměstnanců do provozu infrastruktury. „K dnešnímu dni jsme přijali 355 zaměstnanců z kvóty 469 plánovaných zaměstnanců,“ řekl Ing. Koucký.

Generální ředitel SZDC Ing. Pavel Surý, který se na jednání dostavil v jeho průběhu, v úvodu bilancoval své více než roční působení ve funkci. „Co říci k převodu majetku na SZDC? V této chvíli to lze formulovat tak, že není nic nového, i když pracovní termín k 1. 1. 2016 je dán. Pokud se uvedení prodej neuskuteční v rámci toho, co přišlo z Brusele, tento proces neproběhne. Doplatí na to naši zákazníci, protože víte, jak některá nádraží vypadají,“ řekl dále mimo jiné Ing. Surý.

V diskusi se mimo jiné hovořilo o možnosti zřízení samostatné železniční policie, zejména v souvislosti s dopravními nehodami na přejezdech, a o potřebě větších sankcí pro neukázněné řidiče. Opakovalo se i téma potřeby odborných škol, zejména v oboru sdělovací a zabezpečovací techniky. Závěr dlouhého jednání PV se pak, už bez účasti zaměstnavatele, věnoval předloženému návrhu PKS, strategii vyjednávání a prioritám, které by měly v nové PKS zůstat. K této věci se 7. září sejdou na společném jednání v Praze odborové centrály působící při SZDC. -red-

Strojvedoucí DKV Praha Jan Černý, který řídil 22. 7. pendolino, jež se na přejezdu ve Studénce srazilo s kamionem, je už přeložen do Vinohradské nemocnice v Praze. Téměř denně podstupuje složitá lékařská zákroky, je ale relativně v dobrém psychickém stavu, informoval nás předseda ZO OSŽ DKV Praha Jiří Běhounek, který jej byl navštívit. Stále platí, že lze přispět na účet, který se jmenuje **Strojvedoucí Honza Černý** a peníze na něj vložené jsou učené výhradně pro něj - 4026277399/0800. Na konci srpna byly na tomto účtu tři miliony Kč.



Snímek ze slavnostního zahájení 6. mezinárodního mistrovství USIC v orientačním běhu.

### V České republice se konalo mezinárodní mistrovství USIC železničářů v orientačním běhu

V autokempu u děčínského zámku bylo v úterý 25. srpna slavnostně zahájeno 6. mezinárodní mistrovství USIC železničářů v orientačním běhu. Více než sto závodníků z jedenácti zemí (Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Finsko, Německo, Norsko, Polsko, Rusko, Švýcarsko, Velká Británie) zápolilo po tři dny (25. až 27. 8.) v okolí Ústí nad Labem. Konkrétně v úterý 25. srpna se závodilo (sprint) v zámeckém parku

v Děčíně, ve středu (long) 26. srpna v okolí Chřibské a nakonec ve čtvrtek 27. 8. přišly na řadu štafety v okolí Sosnové u České Lípy. Slavnostním vyhlášením výsledků bylo ve čtvrtek 27. 8. večer v Ústí nad Labem mezinárodní mistrovství USIC železničářů v orientačním běhu ukončeno. Informace z průběhu a výsledky naleznete na [www.osz.org](http://www.osz.org).

-mmč-



Kola, kola a zase kola - reportáž z jízdy vlakem, který jich přepravuje rekordní množství, čtěte na straně 2. Snímek Michael Mareš

### Lidé cestovali týdný v autobusech náhradní přepravy kolem tratě, kde se nepracovalo

V pondělí 20. července začala téměř pětíměsíční nepřetržitá výluka na 58 km dlouhém úseku Bludov – Jeseník (trať 292 Šumperk – Jeseník) z důvodu odstranění propadu rychlosti v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo). Až do pátku 11. prosince 2015 jsou tak všechny vlaky na trati Šumperk – Jeseník (a zpět) nahrazeny autobusy (pouze vybrané vlaky z/ve směru Javorník ve Slezsku jsou v úseku Lipová Lázně – Jeseník a opačně vedeny vlakovou soupravou), a to i na úsecích, kde se pracovat nebude. Kromě výše zmíněného úseku z Bludova do Jeseníku nezajíždějí vlaky ani z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem, také zde jsou všechny vlaky nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. V tomto případě kvůli

tomu, že motorové vozy by neměly kde zbrojit (bývalé depo, kde bylo v devadesátých letech vybudováno moderní zbrojící zařízení, bylo v roce 1998 opuštěno a před devíti lety zcela zbouráno). Železniční stanice Hanušovice tak – zejména v pracovních dnech, kdy nejzdí vlaky mezi Hanušovicemi a Dolní Lípou – připomíná spíše autobusový terminál než nádraží: žádné vlaky, jen samé autobusy. Až úsměvně působí v Hanušovicích každodenní rituál, kdy se před budovou hanušovického nádraží sejdou autobusy ze všech směrů, pak na schodiště nad parkovištěm vyjde výpravčí, pokyne rukou jako dirigentskou hůlkou, a autobusy se zase rozjedou do všech směrů. Úsměvně? Možná, jenže tím úsměvy končí. Do smíchu měli rozhodně daleko cestující,

kteří od zahájení výluky (20. 7. 2015) jezdili nepohodlně v autobusech kolem tratě mezi Jeseníkem a Hanušovicemi, kde se nepracovalo. Výluka tady sice začala 20. července, ale na 36 km dlouhém úseku se tři týdny ani nekoplo – na rozdíl od úseku Bludov – Hanušovice, kde stavební práce běžely naplno. Tiskový mluvčí SZDC Jakub Ptačinský zdrženi odůvodňuje zpožděním při podpisu smlouvy se stavební firmou. „Ze strany zhotovitele došlo k podpisu smlouvy až 24. 7., v týdnu od 10. 8. proběhl pravidelný kontrolní den a dle sdělení zhotovitele již zcela proběhla přejímka pracoviště i potřebné přípravné práce,“ uvedl Jakub Ptačinský s tím, že v týdnu od 17. 8. již začaly i pro laiky viditelné práce. (Pokračování na straně 2)

#### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Evropa se na jedné straně potýká s vysokou nezaměstnaností, na druhé straně s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil.“

Hovoříme s PhDr. HELENOU ROMANOVOU, vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ a členkou řídicího výboru projektu Propagace zaměstnanosti a kvality práce na železnici v Evropě

Zaměstnanci tří největších drážních zaměstnavatelů (ČD, ČD Cargo, SZDC) obdrží v nejbližších dnech dotazník, v němž na třinácti stranách najdou otázky týkající se pracovních podmínek a sociálních standardů, jako jsou například pracovní doba, benefity, organizace práce či bezpečnost a ochrana zdraví při práci. Můžete prozradit, proč tento projekt vznikl a co je jeho cílem?

Společný projekt sociálních partnerů CER (zaměstnavatelé) a ETF (odborníky) se nazývá Propagace zaměstnanosti a kvality práce na železnici v Evropě. Cílem tohoto projektu je propagace rozvoje zaměstnanosti a kvality práce na železnici a zvýšení atraktivity práce na železnici pro zaměstnance. Evropa se na jedné straně potýká s vysokou nezaměstnaností, na druhé straně s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil. Demografické změny, strukturální změny, ekonomická krize a technické inovace vedou ke změnám v zaměstnanosti a změnám podmínek zaměstnanosti na železnici v Evropě, to vše má analyzovat právě tento projekt. Projekt by měl také pomoci odpovědět na otázku, jaké jsou požadavky zaměstnavatelů a očekávání zaměstnanců, studentů, učňů či uchazečů o zaměstnání. Průzkum bude probíhat ve 12 zemích EU, z bývalého východního bloku to jsou: ČR, Polsko, Slovinsko a Bulharsko, a dále Německo, Francie, Itálie, Švédsko, Španělsko, Belgie, Nizozemí a Velká Británie.

Proč se do tohoto projektu za Českou republiku zapojilo právě OSŽ?

OSŽ je členem ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě), železniční sekce. Pravidelně se účastníme zasedání a jednání poradních skupin pro vlakový personál a nyní i nově založené skupiny pro opravárenství. Loni v létě jsme byli coby aktivní členové železniční sekce ETF osloveni s nabídkou na účast v projektu. Ale zpět k projektu: Na jedné straně se ho účastní zaměstnavatelé (členové asociace CER – Sdružení evropských železničářů), a na druhé straně ETF, které zase sdružuje odborové železniční centrály. Projekt se rozjel letos na jaře. Mnohé železniční společnosti se totiž začínají potýkat s nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců. U nás to sice zatím nehrozí, ale je otázka času, kdy současná generace železničářů zestárne a bude třeba hledat nové zaměstnance, zejména pro kvalifikované dělnické a technické profese. Takže smyslem projektu je zjistit, čím je železnice pro zaměstnance přitažlivá, jak získat a udržet kvalifikované pracovníky. Takže zaměstnanci budou odpovídat i na takové otázky, jako: Nakolik jste spokojeni/a s tím, že pracujete právě na železnici? Nakolik je podle vás dané odvětví atraktivní pro uchazeče o práci? Co by atraktivitu tohoto odvětví zvýšilo? Byli byste ochotni se kvůli své práci přestěhovat do jiného regionu?

Pokud vím, tak výzkum má být prováděn formou dotazníků, ať už elektronických či tištěných.



Přesně tak. Zaměstnanci ČD, ČD Cargo a SZDC by měli dotazníky dostat v nejbližší době prostřednictvím svých personálních oddělení. Všichni tři personální šéfové, Ing. Mojmír Bakalář (ČD Cargo), Ing. Pavel Koucký (SZDC) i JUDr. Ivo Veselý (České dráhy) slíbili za své podniky participaci na tomto projektu, za což bych jim touto cestou ráda poděkovala. Personální ředitelé umožní, aby se ke všem zaměstnancům všech tří podniků tyto dotazníky dostaly. Je tedy otázka času, kdy každý zaměstnanec tento dotazník, samozřejmě v češtině, obdrží. Budou tam otázky typu: jak je spokojen s prací, proč pracuje na dráze, jak dlouho na dráze pracuje, co na té práci oceňuje, co se mu na ní líbí, či nelíbí, jaká jsou jeho očekávání. Podobné dotazníky by měli – ve spolupráci s Českými dráhami – dostat i učni některých technických oborů, jejichž absolventi by mohli najít práci na železnici. (Pokračování na str. 2)



## „Evropa se na jedné straně potýká s vysokou nezaměstnaností, na druhé straně s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil.“

(Pokračování ze str. 1)

Otázky budou samozřejmě formulovány trochu jinak. V rámci tohoto projektu budou dotazováni i žáci základních škol, jaké mají povědomí o železnici, a také studenti některých vysokých technických škol.

Dotazníky jsou zcela anonymní, zaměstnanci nemusí mít obavu ze zneužití. Dotazníky dostanou prostřednictvím internetu, intranetu, nebo ve spolupráci s personálními odděleními v papírové podobě. Dotazníky vyplněné elektronicky budou odesílány přímo do Londýna, kde se budou zpracovávat. Také u dotazníků v písemné podobě nemusí mít zaměstnanci obavu, zase budou vyplňovány anonymně a opět ve spolupráci se zaměstnavatelem.

Mimochoodem, schvalování finální podoby dotazníku, aby vyhovoval potřebám a odpovídá podmínkám 12 zemí EU, bylo hodně náročné, pracovali jsme na tom od dubna.

**Kdo je garantem tohoto projektu?**

Organizačně projekt zajišťuje německá agentura EVA (Evropská akademie pro ekologickou dopravu), projekt je financován z evropských prostředků. Výzkum provádí britská agentura ICF International. Zároveň s dotaznickým šetřením proběhne rozhovory formou „face to face“, mimo jiné i se zástupci odborů a zaměstnavatelů. Konkrétně v případě České republiky to budou předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý (za infrastrukturu) a Jindřich Hlas za Federaci strojvůdců. Dotazování budou také zástupci managementu železničních podniků (personální ředitelé ČD, ČD Cargo a SŽDC). Rozhovory budou vedeny v češtině a pro ICF International je bude zajišťovat česká obecně prospěšná společnost „Národní vzdělávací fond“.

Výzkum by teoreticky měl probíhat i u zaměstnanců komerčních dopravců, tzn. u Regio-

Jetu a LeoExpressu. Otázkou je, jestli se to zástupci ICF podaří, jestli budou vypuštěni. Výzkum se totiž týká celého železničního sektoru, nejenom národních dopravců.

**Jakou očekáváte odezvu? Kolik předpokládáte, že získáte odpovědi?**

Je předpoklad, že například ve společnostech ČD Cargo a ČD by se do tohoto projektu mohli zapojit teoreticky všichni zaměstnanci. Na SŽDC, jak informoval Ing. Koucký, má asi 80 % zaměstnanců přístup k internetu, takže otázkou je, kolik se vrátí vyplněných písemných dotazníků. Pokud tomu tak bude, byl by to pro Českou republiku pochopitelně úspěch. Samozřejmě, České dráhy jsou ve srovnání s obrovskými železnicemi, jako jsou DB nebo SNCF, mnohem menší, takže u nás je asi jednodušší něco takového zajistit. Vše je prostě připraveno tak, abychom mohli získat velké procento odpovědí.

S výsledky výzkumu budou členové řídicího týmu průběžně seznamováni na workshopech, oficiální výsledky budou prezentovány na závěrečné konferenci v Bruselu 19. dubna 2016.

**Průzkum bude probíhat, jak jste zmiňovala, ve 12 zemích EU. Z bývalého východního bloku to jsou pouze ČR, Polsko, Slovinsko a Bulharsko. Proč?**

ETF i CER měly zájem, aby do tohoto projektu byly zapojeny i železnice z východní Evropy. Proč jenom tyto země? Protože jedním jazykem pro workshopy a zasedání řídicího týmu je angličtina, což je do značné míry hendikep pro východní země. Například v šestnáctičlenném řídicím výboru jsme z celého východního bloku s kolegy ze Slovinska a kolegy z Bulharska jen tři. Do výzkumu však bylo zahrnuto i Polsko a Španělsko, přestože nemají zastoupení v řídicím výboru. **Michael Mareš**

## Lidé cestovali týdny v autobusech náhradní přepravy kolem tratě, kde se nepracovalo

(Dokončení ze str. 1)

„Ze strany zhotovitele jsme ujištěni, že další práce budou zahájeny v krátkém čase. Zhotovitel nás zároveň ujišťuje, že plánované práce provede ve stanovených termínech.“ SŽDC, jako objednatel, se pomaleji zahájí práci ze strany zhotovitele rovněž nelíbí. „Urgujeme proto oficiálně nutnost většího nasazení kapacit a rychlejšího provádění prací. V současné době z hlediska sankcí nelze konat, zhotovitel totiž zatím v žádném prodloužení není.“ dodal mluvčí SŽDC.

Ale i samotná náhradní autobusová doprava má své mouchy. Namísto vlaku na trati 025 jezdí ve všední dny (z Králík) autobusy, které mají v Hanušovicích přípoj na vlaky. Jenže některé spoje si ujíždějí. V rámci výluky totiž odjíždějí autobusové spoje z Hanušovic dříve, to je případ spěšného spoje 1630 z Hanušovic (odj. 5.41 h) do Zábřehu na Moravě (př. 6.20 h). Ranní autobus z Králík (který je brán jako náhrada za trať 025 z Dolní Lipky do Hanušovic) má příjezd do

Hanušovic v 5.45 h, tedy jako přípoj na vlak Sp 1630 s odjezdem v 5.55 h. Jenže ten teď jezdí o čtrnáct minut dřív. Napadlo někoho informovat sousedy v Pardubickém kraji? „Jízdní řád náhradní dopravy byl konzultován, odsouhlasen a schválen objednatel veřejné regionální dopravy (KIDSOK, p. o.). Především se přihlíželo k zajištění dopravy do škol a zaměstnání.“ reaguje mluvčí ČD Kateřina Šubová. „Z tohoto důvodu, s ohledem na jízdní dobu náhradní dopravy, na současnou kapacitu a provoz po veřejných komunikacích při souběžné uzavírací silnice přes Červenohorské sedlo, došlo k uspořádání některých spojů. Objednatel byl navíc osloven s žádostí o koordinaci spojů ostatních dopravců, především pak v Hanušovicích ve směru do Králík, aby zůstaly zachovány přestupní návaznosti v Hanušovicích. I přes počáteční komplikace je tento stav sledován a dochází ke stabilizaci spojení.“ dodala Kateřina Šubová. **Michael Mareš**

## PŘEDSTAVUJEME

### V Českých Budějovicích na knihy nezanevřeli

František Vopátek, předseda ZO OSŽ v Českých Budějovicích, zdědil svoji dražní knihovnu po svém předchůdci ve funkci předsedy ZO OSŽ České Budějovice, Václavu Dvořákovici, a ten zase po svém předchůdci Vojtěchu Honzíkovici, který jí získal v devadesátých letech, kdy se železniční stanice knihoven zbavovaly a bezúplatně je převáděly na odbory. Knihovna v Českých Budějovicích je patrně poslední fungující dražní knihovnou. „V současnosti máme cca 10 550 titulů, tedy knížek všech možných žánrů.“ říká předseda ZO OSŽ v Českých Budějovicích a „hlavní knihovník“ František Vopátek (na snímku). „Knihovnu průběžně doplňujeme, to ale nechávám na paní knihovnici, protože ta má přehled a ví, co ti lidé chtějí.“

Reagujeme vždy na konkrétní zájem našich čtenářů, ale nenakupujeme v levných knihách, spíše preferujeme kvalitu než kvantitu.“ usmívá se František Vopátek. Pravidelně knihovnu navštěvuje asi 180 až 200 čtenářů. Knihovna, kterou naleznete v obvodu žst. České Budějovice, respektive v její jižní části směrem na lokomotivní depo, má s výjimkou prázdninových měsíců, kdy je (v červenci a v srpnu) zavřeno, otevřeno tři dny v týdnu: pondělí (8–11 h), úterý (8–11 h), středa (14–17 h).

Zdejší knihovnu navštěvují jak „dražníci“, tedy zaměstnanci Českých drah, ČD Cargo a SŽDC, tak například i lékaři ze železniční polikliniky. „V poslední době se k nám naučil chodit hodně mladých lidí, které oni potřebují a hledají, už jinde nemají. A v neposlední řadě k nám hodně chodí i důchodci, kteří knihovnu za výpůjčnou 70 Kč ročně (pracující platí výpůjčnou 100 Kč/rok) hodně využívají.“

Na první pohled je však zřejmé, že z výpůjčného by se knihovna s knihovnicí neuživila. „Fungujeme hlavně díky tomu, že dostáváme finanční příspěvky či jinou podporu od všech zaměstnavatelů, nejvíce pak od zdejších jednotek ZAP České Budějovice, ČD Cargo a plzeňského DKV.“ říká dále František Vopátek.

Všechno má svůj řád, ani českobudějovická uzlová knihovna není v tomto ohledu výjimkou. „Po dohodě knihovnic máme výpůjční dobu omezenou na 14 dní a také je omezen počet vypůjčených knih na dva až tři výtisky.“ říká dále „hlavní knihovník“ František Vopátek s tím, že zdejší knihovna je patrně poslední fungující „dražní“ knihovnou v republice. „Údajně byla ještě v Plzni, ale už je také zavřená. Takže, co jsem slyšel, jsme poslední uzlovou knihovnou na síti.“ uzavírá František Vopátek povídání o českobudějovické „dražní“ knihovně. **Michael Mareš**



Osobní vlak 8108/9 z Českých Budějovic do Nového Údolí je zřejmě rekordmanem v počtu přepravených jízdních kol, najednou jich přepraví až 150. Na snímku zaplněný služební vůz řady Ds.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Osobní vlak 8108/9 České Budějovice – Nové Údolí

Ve čtvrtek 6. srpna 2015 navštívil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša spolu s předsedou ZO OSŽ železniční stanice České Budějovice Františkem Vopátkem jižní Čechy, společně ve vlaku 8108/9 (České Budějovice – Černý Kříž – Nové Údolí) cestujícím vysvětlovali, proč členové Odborového sdružení železničářů protestovali a nadále protestují proti výběrovému řízení na provozování dopravy na třech jihočeských tratích (více v reportáži „Předseda OSŽ navštívil jižní Čechy, cestujícím vysvětloval, jaké riziko představuje nabídkové řízení na provozování drážní dopravy na Šumavě“ ze dne 7. 8. 2015 na www.osz.org). „Každý se tadý bojí, že přijde o práci – strojvedoucí, vlakvedoucí, průvodčí, osobní pokladník, pakří... ti všichni jsou rádi, že se jejich někdo zastal,“ pochválil počín představitelů OSŽ vlakvedoucí vlaku 8108/9 Marek Smolen, jinak místopředseda ZO OSŽ ve Volarech a člen Výboru ZAP OSŽ v Českých Budějovicích. „A jsme rovněž rádi, že předseda Výboru OSŽ ZAP František Vopátek naše obavy tlumočí i v březnu na jednání Ústředí OSŽ přímo premiéři Bohuslavu Sobotkovi.“

Osobní vlak 8108/9 s odjezdem z Českých Budějovic v 8.07 h byl mohl s přehledem aspirovat na titul „osobní vlak převážející nejvíce jízdních kol“, v průměru podle vlakové četnosti tento vlak převáží 80 až 100. „Dneska, protože je ta frekvence znatelně vyšší, počítám, že to bude kolem 130 až 150 kol.“ konstatuje Marek Smolen. Poslední léta zájem o přepravu jízdních kol rok od roku roste – a to hodně strmě. „Před takovými osmi lety jsme na tomto vlaku převezli třeba deset kol, dneska už jich je sto, takový je to nárůst.“ říká Marek Smolen s tím, že okolí Nového Údolí je pro cyklisty oblastí zasílenou. „Přibýly tady cyklostezky, z Nového Údolí vede cyklostezka v podstatě až na Lipno. Samozřejmě, jsou tam ještě některé

úseky, které nejsou hotové, ale dá se to.“

Právě kvůli rostoucímu počtu jízdních kol jezdí přes léto na tomto spoji (8108/9) dvoučlenný vlakový doprovod. Ostatně ani tentokrát se vlakvedoucí Marek Smolen a průvodčí Jan Plouhar nezastavili. Třívězňová souprava složená z vozů Ds (služební), Bdmteeo (patrový) a Bdt (velkoprostorový vůz), tažená lokomotivou 754.039-6, praská za chvíli ve švech. „Pro tuto trať jsou ideální dvě patra (Bdmteeo) a velký služební vůz (Ds), vejde se jednak hodně lidí, ale i hodně jízdních kol. Pakliže jede vůz Bdt nebo Bds s polovičním ložným prostorem, tak bývají problémy. Dnes máme místo druhého patra velkoprostorák (Bdt), takže budou problémy,“ dodává Marek Smolen s úsměvem.

A jeho předpověď se skutečně naplňuje. V Českém Krumlově sice vystupují z vlaku davy (do Českého Krumlova jede velká frekvence turistů) a zdá se, že bude klid, ale je to klid pouze zdánlivý. Pakto přijde: Černá v Pošumaví, Horní Planá, Pernek na Šumavě, Nová Pec, Ovesná, Pěkná, co zastávka, to desítky cestujících a cyklistů. Jak se blížíme k Novému Údolí (jez je nejfrekvencovanější zastávkou z pohledu přepravy jízdních kol), ve vlaku přibývá cyklistů a jízdních kol, a také narůstá zpoždění. V Perneku na Šumavě už máme osmnáct minut. „To je normální, těch pětáct až čtyřicet minut to mírá,“ poznamenal vlakvedoucí Marek Smolen. Stane se někdy, že se cyklisté nevejdou? ptám se. „Stane, ale děláme všechno pro to, aby tomu tak nebylo. Prostě se to musí vejít,“ říká během nakládky kol v jedné ze zastávek vlakvedoucí Marek Smolen. „Musí se to ale skládat, protože někteří vystupují až v Novém Údolí, někteří ve Stožci, někteří v Černém Kříži, jakmile bych v tom neměl systém, tak bych se z toho zbláznil.“

Při pohledu na narvaný vlak se nemohu ubránit otázce, co bude, až tady bude jezdit dopravce podle zadávacích podmínek výběrového řízení Jihočeského kraje, tedy až tady ubyde jak spojů, tak i míst pro přepravu jízdních kol. „Jenže tyto informace lidé nemají,“ reaguje Marek Smolen. „Oni zatím spíše kritizují stávající stav. Přijdou a třeba řeknou: už aby tady byla konkurence! Když jím ale s kolegy vlakvedoucími říkáme, že na tomto vlaku soukromník převezme pouze šest kol a cesta se jim prodáží, protože soukromník nebude uznávat žádné slevy, tak vyvalí oči a jsou překvapení,“ dodává Marek Smolen závěrem. **Michael Mareš**



Co zastávka, to cyklisté, od Černé v Pošumaví frekvence strmě roste. Na snímku vlakvedoucí Marek Smolen nakládá kola v Horní Plané.

## ZE SVĚTA

### RŽD bude mít nového šéfa

Vladimír Jakunin, prezident společnosti RŽD (Ruská státní železnice), v pondělí 17. srpna 2015 oficiálně potvrdil svoji kandidaturu na post senátora za Kaliningradskou oblast a oznámil, že v případě svého zvolení do Rady Federace je připraven v souladu s platnými zákony opustit post šéfa Ruských železnic.

Jako kandidát na post senátora Jakunin navrhl Nikolaj Cukanov v rámci své předvolební kampaně na post gubernátora Kaliningradské oblasti. Pokud bude Cukanov 13. září 2015 zvolen gubernátorem, znamená to, že Jakunin se stává zástupcem Kaliningradské oblasti v horní komoře ruského parlamentu.

Kdo Jakunin a vedení RŽD nahradí, zatím není známo, o jeho nástupci se zatím pouze spekuluje. Prezidenta státní akciové společnosti RŽD, jejímž 100 % vlastníkem je stát, jmenuje vláda na dobu tří let. —hr—

### Brazílie chce vybudovat železnici mezi oceány

Brazílská vláda navrhla na setkání reprezentantů Ruska, Brazílie, Indie, Číny a Jižní Afriky, aby tyto země ve vzájemné spolupráci vybudovaly železnici mezi Atlantským a Tichým oceánem. Navrhovaná železnice by měla být cca 3000 km dlouhá. Vycházela by z brazilského

přístavu Paragana, přes Argentinu a Paraguay a měla by končit v chilském tichomořském přístavu Autofagasta. Cílem by mělo být zrychlení přepravy zboží mezi Jižní Amerikou a Čínou a vyhnout se Panamskému průplavu. Přesné trasování železnice bude teprve navrženo.

Brazílie v současnosti jedná s Čínou o vedení železnice amazonským prolesem do Peru, které je však kritizováno ochránci přírody. I tato jednání jsou teprve v počátcích.

Třetí návrh předložil bolívijský prezident Morales, který by chtěl postavit železnici z Brazílie do Peru přes Bolívii. Tato trasa je proti předchozí kratší a byla by šetrnější k životnímu prostředí.

Z Amerika21, 19. 7. 2015, zpracoval-sh

### ÖBB: Větší komfort v příměstské dopravě

Od prosince 2015 se mohou zákazníci ÖBB v příměstské/regionalní dopravě těšit „na Railjet-Komfort“. Od tohoto okamžiku bude postupně v příměstské/regionalní dopravě nasazeno do provozu 101 nových CityJet vlaků. 30 vlaků bude nasazeno ve Vídni a okolí na linky S-Bahn a 71 vlaků v regionalní dopravě v Dolním Rakousku, Horním Rakousku a Štýrsku. Jednotky budou vybaveny lampičkami, elektrickými zásuvkami, sklopným stolem na PC, klimatizací, moderním informačním systémem atd. Jednotky pro 244/259 sedících cestujících budou jezdit rychlostí až 160 km/h. Z oebb.at, zpracoval-sh

## VŠIMLI JSME SI

● **V RÁMCI** dvouměsíční výluky, která na jaře proběhla mezi Jaroměří a Starou Pakou, byla vybudována poloostrovní nástupiště ve stanicích Dvůr Králové nad Labem, Bláh Trhšná a Horka u Staré Paky; v ostatních stanicích a zastávkách vznikla zcela nová vyvýšená nástupiště. Ve všech stanicích proběhla celková obnova kolejí. Na trati zbývá dodat nová přejezdová zabezpečovací zařízení a připravit její dálkové řízení.



● **PO KOLEJÍCH** nádraží v Havlíčkově Brodě se v současné době pohybují těžké stavební stroje (na snímku Tomáše Martínka) při kompletní rekonstrukci druhého a třetího nástupiště, která budou nově vydlážděná a bezbariérová. Rekonstrukce se též dočká přilehlý kolejový svršek a spodek. Vlaky kvůli tomu odjíždějí od jiných nástupišť, jenž se operativně mění podle postupu prací. Součástí prací v hodnotě 130 milionů Kč s předpokládaným ukončením 21. října letošního roku je mimo jiné vybudování výtahů pro imobilní občany, nový informační systém a rekonstrukce podchodu, který je nyní zcela uzavřen a příchod a odchod od vlaků je zajištěn prostřednictvím provizorního úrovňového přechodu za asistence zaměstnance SŽDC dohlížejícího na bezpečnost cestujících. Tyto stavební práce provádějí firmy Chládek a Tintera Havlíčkův Brod, Habau CZ a GJW. Významný železniční uzel na Vysocině tak vzkvete do krásy.



● **FANTOVA KAVÁRNA** opět otevřena. Po rekonstrukci byla na pražském hlavním nádraží na konci července znovu otevřena Fantova Kávárna, prostor pod kupolí historické budovy provozuje indický kavárenský řetězec Café Coffee Day. Část secesní budovy, v níž kavárna sídlí, opravila italská společnost Grandi Stazioni, jež má za své investice do budov hlavních nádraží objekt v pronájmu.



● **STRAKONICKÉ NÁDRAŽÍ** je od 1. srpna – po rok a čtvrt trvající rekonstrukci – v plném provozu. Rekonstrukce této železniční stanice, která patřila k nejnadanějším železničním uzlům v Čechách, zahrnovala kompletní rekonstrukci železničního svršku včetně zabezpečovacího zařízení, mostů a propustků, vybudování dvou zastřešených nástupišť s bezbariérovým přístupem pomocí podchodu a také nový informační systém.

### Sanace tratě Drážďany - Schöna

Již na podzim 2014 byla zahájena sanace železničního spojení Drážďany – Schöna a státní hranice. Do března 2015 byla obnovena část trolejového vedení. Od listopadu 2015 do března 2016 bude v obnově pokračováno. Na tyto práce naváže obnova železničního svršku a příprava k vybudování elektronického stavědla Bad Schandau Ost. Celkové náklady 100 mil. eur. Práce by měly být ukončeny v roce 2019.

Z BAHN Extra 1/2015, zpracoval-sh

### Bohr vyřadil z provozu zabezpečovací systém Transsibiřské železnice

V oblasti Kemerovo (Západní Sibiř) přeroušali bobří měděné kabely a tím vyřadili z provozu zabezpečovací zařízení. Železničáři oznámili místně příslušné policii, že došlo k poruše zabezpečovacího zařízení, které automaticky přenášá návěsti a blokuje trať na Transsibiřské železnici mezi místy Berikuskaja a Antibesskaja. Policie na místě zjistila, že na vině jsou bobři, kteří žili v blízkých rašelinistiších. Oprava byla následně provedena, aniž by to ovlivnilo vlastní železniční provoz. V tomto případě se jednalo o první případ. Jinak jsou na vině vždy zloději kovů. Z Panorama, 13. 8. 2015, zpracoval —sh—





„Žádáme o respektování práv odborů“ – pod tímto titulkem je uveřejněno stanovisko Odborového sdružení železničářů, zasláno předšedovi vlády ČSFR Marianu Čalfovi, v němž OSŽ požaduje respektování mezinárodně uznávaných práv odborů a odmítá snahu vlády tato práva okleštovat. „Zásadně odmítáme dosavadní, pro odbory nepřijatelné přístupy vlády ČSFR a zejména FMPSV k tvorbě návrhů a používané formy projednávání návrhů rozhodujících právních dokumentů upravujících pracovní právní a sociální postavení zaměstnanců, jako je tomu např. v případě přípravy zákona o kolektivním vyjednávání a kolektivní smlouvě a novelizace zákoníku práce,“ uvádí se ve stanovisku mimo jiné. V závěru textu OSŽ upozorňuje, že k zajištění oprávněných požadavků odborů využije všechny dostupné prostředky včetně výstražné stávky.

Další článek s titulem „Konečně!“ informuje o tom, že se začíná tvořit sociální program ČSD. Na první pracovní schůzi dne 5. 9. byl stanoven harmonogram příprav tak, aby bylo možno sociální program předložit již na prosincovém sjezdu OSŽ.

Obsáhlý rozhovor s členkou mzdové komise OSŽ informuje o zásadách nové mzdové soustavy ČSD, která byla právě v té době předložena k diskusi do všech výkonných jednotek ČSD. Nově navrhovaný systém přinesl mimo jiné za-

vedení tzv. letových postupů. Tarifní mzda měla tvořit přibližně 60 % celkové mzdy; dalšími složkami byly příplatky za práci přesčas, v noci, ve výškách či ve zvláštních podmínkách a třetí složkou byly výkonné příplatky podle kvality práce. Dodejme, že zdroje pro případné navýšení mezd, které si od nové mzdové soustavy většina zaměstnanců slibovala, nebyly vyřešené.

Na první straně bylo rovněž otřeseno provolání ústředního ředitele s. o. ČSD ke všem železničářům. Generální ředitel ČSD Ing. Ivo Malina v něm konstatuje, že v minulých letech významně poklesla společenská prestiž železničářů, s čímž souvisí úpadek kázně a disciplíny na železnici. „Žádám proto všechny pracovníky ČSD o kvalitní a bezchybné plnění povinností na všech pracovištích zejména v oblasti osobní dopravy, a k tomu ještě o odevzdání něčeho navíc, nad rámec daných povinností, v zájmu zvýšení společenské prestiže železnic před náší veřejností,“ zdůrazňuje ústřední ředitel a dodává, že ze strany ÚŘ ČSD jsou připravována opatření pro uspokojení pracovních, sociálních a mzdových požadavků železničářů.

Na straně 2 najdeme informace o vyhlášení anket, v níž se měly ZO OSŽ vyjádřit k návrhu odložit termín sjezdu na pozdější dobu, tedy do konce března 1991, vzhledem k vnitropolitické situaci a nevyjasněnosti dalšího uspořádání resortu dopravy.

Zdeňka Sládková

INFORMACE

Potvrzení o studiu dětí pro účely jízdních výhod

Upozorňujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhodou pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat do 31. 10. 2015 potvrzení o studiu pro školní rok 2015/2016 (kopie potvrzení je dostačující).

Zaměstnanci dokládají potvrzení na osobní útvary příslušných organizačních jednotek dle své evidence jízdních výhod. Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození. Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na

jízdní výhodou bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železničního průkazka na In Karté zablokována do 31. 8. 2016. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bezplatného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhodou za úhradu manipulačního poplatku 200 Kč.

Podrobnější informace: na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhodou a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. Š. Pupíková, GR ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr (1/3)

Zákoník práce předpokládá, že zaměstnavatel má zajišťovat plnění svých úkolů především prostřednictvím zaměstnanců v pracovním poměru, ale nikoli tímto jediným způsobem. Dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr (§ 74 – 77 ZP), kterými jsou dohoda o provedení práce a dohoda o pracovní činnosti, by měly být spíše výjimečnými pracovními vztahy, které vykazují znaky závislé práce (§ 2 a § 3 ZP), je jimž jedním ze znaků je osobní výkon práce. Nelze tedy, aby zaměstnavatel provádějícimu výkonu práce na základě těchto dohod pomáhal rodinní příslušníci uvedení v dohodě. Uvedené dohody jsou charakteristické svojí zvláštní právní úpravou a v praxi jsou oblíbenými doplňkovými formami pracovního poměru.

V případě dohod není povinná vstupní lékařská prohlídka s výjimkou případů, kdy má být osoba ucházející se o zaměstnání zařazena k práci, která je prací rizikovou nebo je součástí této práce činnosti, pro jejíž výkon jsou podmínky zdravotní způsobilosti stanoveny jinými právními předpisy. Zaměstnavatel může vstupní lékařskou prohlídku vyžadovat, pokud má pochybnosti o zdravotní způsobilosti osoby ucházející se o práci, která není prací rizikovou.

Při praktickém použití dohod se vychází z předpokladu existence potřeby výkonu pracovních úkolů menšího rozsahu ze strany zaměstnavatele, které omezených možností zaměstnanec, dále se využijí například tam, kde by bylo zajišťování pracovních činností zaměstnanci v řádném pracovním poměru neúčelné a nehespodárné, při plnění jednorázového, ojedinelého úkolu nebo při brigádní činnosti. V případě dohod není zaměstnavatel povinen rozvrhnout pracovní dobu, na rozdíl od pracovního poměru, ve kterém má zaměstnanec právo na přidělování práce v rozsahu stanovené týdenní pracovní doby, případně sjednané kratší pracovní doby, ale i na rozvržení pracovní doby před zahájením práce.

O dohodách o pracích konaných mimo pracovní poměr lze hovořit jako o jiné, jednodušší formě závislé práce, na které se vztahuje právní úprava pro výkon práce v pracovním poměru s následujícími výjimkami (§ 77 ZP), kterými se odlišuje od pracovního poměru: - převedení na jinou práci a přeložení, - dočasně přidělení, - odstoupné (§ 67 a 68 ZP), - pracovní dobu a dobu odpočinku; výkon práce však nesmí přesáhnout 12 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích, - překážky v práci na straně zaměstnance, - dovolenou, - skončení pracovního poměru, - odměňování (dále jen „odměna z dohody“), s výjimkou minimální mzdy, a - cestovní náhrady.

V případě dohody o provedení práce nebo pracovní činnosti náleží zaměstnanci odměna, nikoli mzda nebo plat (§ 109 – § 111 ZP a § 138 ZP), jejíž výše není omezená, uplatňuje se zde smluvní volnost, přihlíží se k charakteru a náročnosti práce, pracovnímu výkonu a práci. Odměna by měla být přiměřená a sjednává se v uvedených dohodách, její poskytování nemůže

zaměstnavatel určit jednostranně, a to ani v případě, že by se tak dohodl se zaměstnancem. Výši odměny a podmínky pro její poskytování nelze rovněž sjednat v kolektivní smlouvě.

Na způsob a minimální výši odměn z dohod se vztahují ustanovení o minimální mzdě, výše odměny musí být ve výši minimální mzdy, nesmí být nižší než 55,00 Kč na hodinu (§ 111 ZP). V žádném případě nelze, i kdyby s tím zaměstnanec souhlasil, dohodnout odměnu nižší a zaměstnavatel je povinen dodržovat zásadu rovného zacházení a zásadu stejné mzdy za stejnou práci nebo práci stejné hodnoty.

Na dohody se vztahuje rovněž ustanovení tzv. zaručené mzdy, jejíž jednotlivé stupně a její nejnižší možnou úroveň pro jednotlivé stupně určuje nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, v platném znění.

Z tohoto důvodu je protizákázána jakákoliv diskriminace zaměstnanců z důvodu rasy, barvy pleti, pohlaví, sexuální orientace, jazyka, víry a náboženství, politického nebo jiného smýšlení, členství nebo činnosti v politických stranách nebo politických hnutích, odborových organizací, národnosti, zdravotního stavu, věku, manželského a rodinného stavu. Jednání zaměstnavatele, které diskriminuje až ve svých důsledcích, není rovněž dovoleno.

Uvedené dokumentuje i Směrnice ES č. 76/207/EEC i směrnice ES č. 75/117/EEC, výslovně zakazující jakoukoliv přímou nebo nepřímou diskriminaci (zvýhodnění nebo znevýhodnění) z důvodu pohlaví, samotný pojem diskriminace však nevymezuje.

Při výkonu práce na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr rovněž platí zákazy některých prací pro ženy a mladistvé (§ 238 – § 247 ZP).

V oblasti odpovědnosti za škodu zaměstnanec odpovídá zaměstnavateli, s nímž uzavřel dohodu, za škodu způsobenou zaviněným porušením povinností při výkonu práce nebo v přímé souvislosti s ním stejně jako zaměstnanec v pracovním poměru. Zaměstnavatel odpovídá zaměstnanci za škodu, kterou utrpěl při výkonu práce podle uzavřené dohody nebo v přímé souvislosti s ním, stejně jako zaměstnancům v pracovním poměru, rodinným příslušníkům odpovídá zaměstnavatel podle ustanovení občanského zákoníku.

Porušení povinností v oblasti vzniku, změny a skončení dohody o pracovní činnosti a dohody práce ze strany zaměstnavatele upravují § 12 a § 25 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů, jako přestupky, resp. správní delikty na úseku pracovního poměru nebo dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr. Rozhodnutím orgánu inspekce práce lze zaměstnavateli za zjištěné porušení uložit pokutu až do maximální výše 2 000 000,- Kč, respektive 10 000 000,- Kč.

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

NÁZORY

Orient-Express a Queen Mary pro běžence

Už jsme si pomalu zvykli, že se každodenní pravidelností zdržují naši policisté v mezinárodních vlacích, směřujících většinou z Maďarska či Rakouska přes naše území do západní Evropy, desítky cizinců s problematickými doklady (někdy i bez jakýchkoliv důkazů totožnosti), kteří jsou po nezbytných formalitách vyhošťováni anebo dokonce propouštěni na svobodu. O tyto běžence, povětšinou muslimského vyznání a zcela odlišného chápání mezilidských vztahů, je v našich specializovaných ubytovnách postaráno nesrovnatelně lépe, než o mnohé naše přestárlé spoluobčany, o bezdomovcích ani nemluvě. Přesto se ilegální imigranti z Afghánistánu, Pákistánu, Syrie, Libye či odjinud cití v českých zařízeních nedostatečně opečovávaní a stěžují si, že jsou u nás v postavení jakýchkoli vězňů, jimž je znemožňováno putovat dál, za vysněným eldorádem, do Německa nebo do Velké Británie.

Pro racionálně uvažujícího Evropana je nepochopitelné, že nelegální přistěhovalci, prchájící na vrátekých člunech například z Afriky přes Středozemní moře k italským břehům, jsou v jeho mezinárodních vodách zachraňováni italskými plavidly a dopravováni do italských záchytných středisek, zatímco by přece nemohlo být neřešitelné odtáhnout jejich vráteká plavidla zpět k libyjskému nebo tuniskému pobřeží. Podobně by

se měl řešit (nedobrovolný) návrat běženců, prchajících z Turecka na blízké řecké ostrovy, zpět po moři. Námitka, že si všichni ilegálové usmyslí, že se o ně Evropa musí postarat, neobstojí, neboť se vztárá otázka, proč se o ně přednostně nepostarají jim etnický i jazykově příbuzné blahobytnější státy, jako je Katar, Sjednocené arabské emiráty, Bahrajn, Saúdská Arábie nebo Maroko, k nimž mají i geograficky postátně blíž.

Pokud si bruselští mudrcové nedokážou poradit, jak zastavit a zmenšit letos již asi půlmiliónový příliv nevídaných muslimských návštěvníků na Starý kontinent, pak by se k jejich přepravě zpět mohli využít například proslulý Orient-Express, jehož již samotný název vystihuje konečnou destinaci. Možná, že by právě přepychový vzhled a interiér legendárního vlaku mohl spíše překonat předpokladanou neochotu muslimů a přimět je vrátit se v komfortním prostředí do svých vlastí. Jakmile by se Orient-Express ocitl

na tureckém území, nemělo by být tak nepřekonatelným problémem zařídít přesun jeho pasážérů po trajektech na Blízký východ. A, inspirováni tímto pionýrským projektem, by Britové mohli podobně řešit odsun početných ilegálů ze svého území, třeba na palubě stařícké Queen Mary či jiných zámořských lodí, jež by tak poprvé mohly sloužit nejen mohovitým turistům.

Ohorniví zastánci neomezeného putování afrických a asijských běženců za vysněným rájem na Západě v čele s našimi pravdoláskafi budou možná mravně dotčeni nad svým úsměvným návrhem na řešení problému, které nás země rozhodně nezavinila. Pokud však jsou někteří z nich zatvrzelé přesvědčení, že máme tyto přistěhovalce u nás naopak vítat a – jak nedávno jistý blouznivec dokonce vyzýval – přelouvat, aby u nás zůstali na věčné časy, pak jim lze jen doporučit, aby je sami ubytovali ve svých zajištěných komfortních bytech, vilách a zámcích – ale na své vlastní náklady!

Jan Hála

Dvě televizní relace

Obě jsem si je poslechl v polovině července. Tu první pokládám za špatnou, tu druhou za dobrou. Ta první sdělovala, že vláda projednála

železniční spojení na Ruzyňské letiště s návazností do Kladna tak, že odbočka na letiště bude v Ružyni. Dále jsme se dozvěděli, že zastupci Prahy 6 nesouhlasí a žádají, aby trať vedla tunelem. Stavba by měla být zahájena za 3 roky.

Proč pokládám zprávu za špatnou? Proto, že během posledních asi 30 let jsme jedno a přesně totéž slyšeli mnohokrát a nepotřebujeme to opakovat donekonečna stále s nejtím výsledkem. Víme, co bude za tři roky? Vzdělání jsme teprve na počátku mezikontinentálního pohybu obyvatelstva. Kulturní je to říci nedovedu. Tři roky, to je něco, co je hodně daleko.

Ta druhá nám sdělila, že od nového grafikonu, tedy již v prosinci, začne jezdit na přechodu Aš – Selb v trati Cheb – Hof devět párů osobních vlaků denně. Podtrhuji, je to zpráva z veřejného sdělovacího prostředku. Na přechodu Vojtanov – Bad Brambach to bylo zpočátku osm párů, ze kterých zbyla nyní přesně polovina. I takto to zde může dopadnout, neboť cena je pro cestující stále rozhodující. V relaci jsme také shlédli snímky z padesátých let, kdy tudy

projel tzv. Vlak svobody. I já si dovoluji tuto událost připomenout, neboť si ji živě pamatuji. Jako malý chlapec jsem hlavního aktéra případu, pana výpravního Truksy, několikrát spatřil na vlastní oči a spolu s rodiči jsme poslouchali rozhovor s ním, již nevíme na jaké stanici zahraničního rozhlasu. Přechod je zajímavý ještě tím, že provoz nebyl asi až do r. 1995 přerušen, i když byl realizován v nákladní dopravě. Dalo se tedy předpokládat, že zavedení osobní dopravy po roce 1989 nebude vůbec žádný problém, ale stal se opak, který lze těžko pochopit. Zrušila se i nákladní doprava. Uvidíme, zda se povede stávající stav změnit. Jestli ano, byl by to záslužný čin.

Ing. Ludvík Vožeh

Úsek Svojetín - Mutějovice se opravuje

V článku „Uvažované nezprovoznění trati 097 je ostudou státní a velkou neohrázností zároveň“ (Obzor č. 16) jsem uvedl mylnou informaci o tom, že není zájem opravit podelejší úsek u Mutějovic na trati 126 Rakovník – Most, jež je důležitou spojnicí Středočeského a Ústeckého kraje.

V současné době se již skutečně rozběhly stavební práce na poškozeném úseku „podžbánské“ trati SZDC č. 126 u Mutějovic, kde byl letos v březnu vlivem nepříznivého počasí poničen železniční násep. Z tohoto důvodu byl u úseku Rakovník – Domoušice zaveden výlukový jízdní řád s náhradní autobusovou dopravou

aktálně platný od 19. 3. 2015 do 16. 10. 2015.

Stavební dílo s názvem „Havarijní oprava železničního náspu tratového úseku Svojetín – Mutějovice“ provádí firma Chládek a Tintěra Lítoměřice s plánovaným dokončením v říjnu letošního roku. Předmětem těchto stavebních prací je kompletní obnova náspu na dotčeném místě, výměna železničního svršku a spodku, kolejevého lože, pražců, úprava geometrické polohy kolejnice, zařízení bezstopkové koleje a v neposlední řadě oprava propustky v km 21,251.

Ze svého čtení ve výše jmenovaném článku se omlouvám.

Tomáš Martinek



V současné době se rozběhly stavební práce na opravě poškozeného železničního náspu u tratového úseku Svojetín – Mutějovice. Těleso trati v dotčeném místě tak dočasně slouží k pohybu nákladních aut a stavebních strojů.

Radosti a strasti letního cestování

Jako již několikrát, rozhodli jsme se i letos strávit část dovolené na kolejích s „jízdenkou na léto“ od Českých drah, a. s. Dost možná, že si nyní nejdenně čtenář – nádražák poklepává významně na čelo. Ale pro nás, obvyčejné smrtnelky nevlastníci „režijku“, je to vítaný možnost povozit se vlaky o trochu víc. Můžeme se tak po kolejkách vydat i tam, kam bychom normálně nejeli. Za necelých patnáct set korun (včetně příplatku do 1. vozové třídy) je tak možno celých čtrnáct dní jezdit naprosto neomezeně s vlaky Českých drah. I když to slovo „neomezeně“ je nutno brát s trochou dávkou nadsázky. Neboť i tomu největšímu železničnímu nadšenci se ježdění brzy omrzí.

Zkraje je nutno říci, že ten, kdo se rozhodne letošní léto cestovat vlaky, měl by se vybavit notnou dávkou trpělivosti. Za což ale většinou nemohou České dráhy, ale letošní enormní počet výluk a prací na kolejkách. Tak například provoz v pražském železničním uzlu asi nejvíce ovlivňují práce na 11 km úseku koridorové trati mezi Běchovicemi a Úvaly. Díky jim mají zde téměř všechny vlaky zpoždění 15–20 minut.

Bohužel hned první den našeho cestování (27. 7.) vzrostlo toto zpoždění u vlaku Ev 147 Landek na rovných 86 minut z důvodu neschop-



Vlaková loď Českých drah, a. s., stroj 380.010-9, v čele EC 123 Radhošt, jedoucího z Prahy do Žiliny. Fotografický objektiv zachytil dne 4. 8. vlak na koridorové trati u zastávky Bezprávi.

nosti stroje 151.008-0 v České Třebové. Do Bohumína nás poté na přípeži odtáhla lokomotiva ES 499.1001. Zde byla také jízda vlaku ukončena, přestože měl pokračovat v jízdě až do Žiliny. Ve čtvrtěk 30. 7. byl pro změnu zrušen bez

náhrady R 603 Chomutovka, jedoucí z Chomutova do Prahy hl. n. Při použití následujícího rychlíku jsme jen tak tak stihali přesun z pražské Masaryčky na hlavní nádraží a přestup na EC 123 Radhošt. Nevím, zda osobně nepřítahuji železniční problémy. Nicméně faktem je to, že 3. 8. naboural v Tepličkách kamion do železničního viaduktu a tak rychlíky z Chomutova byly do Ústí nad Labem vedeny odklonem přes Úpořiny. Cesta z Chomutova do Teplič se tak protáhla o 1,5 hodiny.

Uteř 4. 8. pro změnu „zkolaboval“ autobus zastávající náhradní přípravu z Radejčína do Lovosic (SZDC č. 097) a hrstka cestujících tak zůstala třetv Radejčíně. Rozhodně není účelem těchto řádků psát strhující kritiku na naši železnici, když z velké většiny zasáhla zkrátka „vyšší moc“. Navíc, při pohledu na stávicíne ucpané (nejen) tuzemské dálnice a ostatní pozemní komunikace je cestování vlakem stále velice komfortní. Při našem cestování jsme využívali jednak vlaků vyšší kvality (SC, EC), ale i „normálních“ rychlíků a osobních vlaků. Je dobře, že i na většinu osobáků jsou již nasazovány moderní klimatizované soupravy. A tak je zde (navzdory vysokým venkovním teplotám) cestování velice příjemné. Pochválně je třeba pořídek ve vlacích. Nikde, ani na WC, jsme se nesetkali s nepořídkem. I to svědčí o dobré vizitce a úrovni služeb Českých drah. Vlakový personál je vesměs k cestujícím příjemný, vstřícný a ochotný. Pozitivní je také to, že ve většině případů jsou cestující informováni o důvodu zpoždění vlaku. Onen pověsný „Černý Petr“ nezůstává tak pověštinou na trau Českých drah.

Za čtrnáct dní jsem ve vlacích ČD najezdil přesně 4576 km. Za celou dobu se nám nepříplel na žádném železničním přejezdu do cesty trubas kamionem, ani pod vlakem nikdo nepřehodil špatné výhybku.

Tak zase příští léto při cestování na viděnou, vážení!

A. K. Kýzl



Fotografická kamera zachytila dne 4. 8. u zastávky Bezprávi na koridorové trati v čele EC 277 Slovan slovenskou „Gorilu“, stroj 350.018-8. Při zdejší tratové rychlosti urazil vlak za dobu expozice (1/2000 s) něco málo přes 1 cm své dráhy.





Zvláštní osobní vlak 11141 s „Elinkou“ - M 400.001 odjíždí z Bechyně.

## Historické jízdy po Bechyňce

V sobotu 15. 8. vypravily České dráhy zvláštní nostalgické vlaky po naší první elektrické dráze vedoucí z Tábora do Bechyně, kterou stavěl a projektoval známý vynálezce František Křižík. Díky použití elektrického pohonu mohla být trať co nejvíce přizpůsobena terénu a jediný krátký zářez není hlubší než 4 metry. Trať překonává od Tábora do Třebenic značné převýšení, aniž by byla nákladně vystavěna. Trolej je napájena stejnosměrným proudem. Na tři páry pravidelných vlaků byla nasazena

elektrická lokomotiva z padesátých let minulého století, E 422.001, přezdívaná „Bobinka“, se soupravou červených muzejních vozů Bnp. Velkým lákadlem pro cestující a fotografy v tento den bylo vypravení dvou párů zvláštních vlaků mezi Tábořem a Bechyňou s původní Křižíkovou lokomotivou zvanou „Elinka“ - M 400.001.

Doufejme, že pěkný nostalgický den na nejstarší elektrické železnici nebyl poslední, protože dědictví po předcích se musí zachovávat i budoucím generacím.

Vít Mareš



V sobotu 15. 8. náš fotografický objektiv zachytil na „Švestkové dráze“ nedaleko zastávky Libčevy motorový vůz řady 810 (M 152.0).

## Na skok na Švestkové dráze

Zrovna tak jako v letech minulých, ožily o letních prázdninách i letos některé severočeské lokální tratě pravidelným víkendovým provozem. A tak tyto koleje, po většinu roku normálně neprovozované, zažily něco málo ze své někdejší slávy. Jinak tomu nebylo ani na 44 km dlouhém úseku tzv. „Švestkové dráhy“, vedoucí podél jižních svahů kopečků Českého středohoří z Mostu do Lovosic (někdejší trať č. 113).

Výstavbu této typické lokální dráhy z konce 19. století umožnil zákon z roku 1892 „O zvelebení železnic nižšího řádu“ (lokálníkový zá-

kon), který stavebníkům umožnil některé technické úlevy při vedení tras tratí a jejich stavbě. Množstvím oblouků a sklonovými poměry se mohly koleje co nejvíce přizpůsobit terénu, což stavebníkům ušetřilo nemalé náklady. Pravidelný provoz byl na „Švestkové dráze“ zahájen 19. 12. 1898 a ukončen 8. 12. 2007.

V letošní sezoně se můžeme na této trati (jako na řadě dalších severočeských lokálek) setkat s vláčky „Severočeské dráhy“. Jedná se o společný projekt soukromých železničních tratí v severních Čechách.

A. K. Kýzl

## Na Německé dráze přibývá kapesních krádeží

Proslulý výrok dobrého vojáka Švejka „na nádraží se vždycky kradlo a bude se krást“ má univerzální platnost – například i v sousedním Německu. „Počet krádeží na nádražích a ve vlacích razantně stoupá, zejména v Kolíně nad Rýnem, Düsseldorfu a Dortmundu.“, postěžoval si deník Handelsblatt 17. srpna na „dlouhoprstáky“ slavící stále častěji úspěchy ve svém řemesle.

Zatímco v uplynulém roce zaznamenala spolková policie kolem 35 700 těchto deliktů, o cca 19 procent více, než v roce 2013, v prvním pololetí 2015 jich bylo již o 22 procent více, než ve stejném loňském období. „Pachatelé, kteří jsou zpravidla organizováni v partách, působí částečně i ve více evropských zemích,“ sdělil mluvčí prezidia spolkové policie v Postupimě. Zloději pracují často ve skupinách od tří do šesti členů, z nichž jeden pozoruje okolí, další upoutá vytipovanou obět a třetí provede krádež, popsal mluvčí obvyklý postup. K odvedení pozornosti nic netušící oběti patří oblíbené triky, jako například nápoj vyliýt na oděv spolucestujícího v kupé a následná „přeochotná“ pomoc při očištění potřísněného saka, při níž obratné prsty dokážou nepozorovaně vytáhnout z kapsy peněženku. Jinou fíntou je předstírání opilosti, kdy jeden z party klopýtne a padne na naproti sedícího cestujícího, zatímco jeho kumpán využije nastalého zmatku a prosačuje obět.

Někdy si však i sami pasažéři počínají příliš lehkovážně, když odloží svá zavazadla, dokonce i otevřené tašky, vedle sebe. Kapesní zloději jsou prý často „cestujícími profesionály“, působící mezinárodně,“ uvedl mluvčí.

Celková škoda, kterou tyto „mistry dlouhých prstů“ způsobili na německém území, dosáhla

přibližně 6,1 miliónu eur. Šlo jak o odcizené peníze, zneužitá bankovní karta, tak o osobní doklady.

Ve snaze snížit krádeže na železnici připravila spolková policie v součinnosti s Deutsche Bahn (Německou dráhou) preventivní kampaň pod názvem „Dávejte pozor na své cenné věci“ a rovněž nasadila na nádraží ve velkých městech speciální sledovací skupiny.

Jan Hála

## Výročí Turnovsko – kralupské dráhy

V letošním roce uplyne již 150 let od zahájení provozu na významné železniční spojnici Turnova a Kralup nad Vltavou, Turnovsko – kralupské dráhy. V roce 1865 tato dráha spojovala český průmyslový sever s Buštěhradskou železnici a Společností státní dráhy. Tím si Liberecko zajistilo snadnější odbyt svých výrobků a lepší přístup k surovinám.

Klub přátel železnic Českého ráje připravuje k tomuto významnému výročí dne 5. a 6. 9. 2015 zvláštní jízdy historických vlaků v trase původní železnice, tj. Kralupy – Neratovice – Mladá Boleslav – Turnov, a to oběma směry, a dále v trase později vzniklé spojnice do Prahy, tj. Praha hl. n. – Praha Vysočany – Neratovice. Vlaky budou vedeny v pamí trakci, a také historickými motorovými vozy.

1. protokolární vlak vyjede v sobotu ráno z Turnova a bude veden lokomotivou 310.0134 „Kafemlejnek“, turnovskými fanoušky láskyplně oslovovanou „Babička“.

2. protokolární vlak vyjede z Kralup také v sobotu ráno a bude veden lokomotivou 354.195 VŠudybylka.

## NABÍDKA KALENDÁŘŮ A DIÁŘŮ NA ROK 2016

Odborové sdružení železničářů – ústředí připravuje jako každoročně výrobu kalendářů a diářů s logem OSŽ. Nabízíme všem základním organizacím OSŽ možnost objednat si pro své členy níže uvedené kalendáře:

- kapesní plánovací kalendář „Díář železničáře“, stejná grafická úprava i velikost jako v loňském roce, cena za kus Kč 27,-
- stolní týdenní kalendář (s železničními motivy) cena za kus Kč 60,-
- velký nástěnný kalendář (černobílý foto-

grafie historických kolejových vozidel), výroba na zakázku pro OSŽ, připravováno ve spolupráci s železničním muzeem Lužná u Rakovníka, cena za kus Kč 140,-.

Vaše objednávky očekáváme na e-mailové adrese: osz@osz.org (sekretariát M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo 737 275 101) **nejpozději do pátku 18. září 2015.**

Distribuce a přefakturace kalendářů se předpokládá od konce listopadu.

## Rohanský ostrov ožil ekologickou dopravou

Dne 7. srpna byl uveden do provozu již sedmý pražský přívoz v rámci PIDu. Jedná se o linku P7 z Rohanského ostrova přes ostrov Štvanice k Pražské tržnici. Tak se po letech objevil opět Rohanský ostrov v souvislosti s dopravou sice nikoli železniční, ale vodní. Rohanský ostrov sloužil železnici více než jedno století a to v letech 1873–1984. V roce 1873 bylo vybudováno na Rohanském ostrově nákladové nádraží společnosti Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), které v letech 1873–1875 (než byla dokončena krásná budova nádraží Těšnov) sloužilo provizorně i pro osobní dopravu. Na Rohanském ostrově byla v provozu od roku 1895 až 27. 5. 1961 také zastávka

Kdo se chce svést přívozem do Holešovic, může procházet k nástupní zastávce právě kolem budovy bývalého nádraží Těšnov–Rohanský ostrov. Na Rohanském ostrově byl i kabinet bezpečnosti práce, ten skončil již dávno v prachu sutin. Rohanský ostrov měl i vlečku do jedné větve Holešovického přístavu na libeňské straně. Ostrov postupně zanikl zasypaním ramena Vltavy u Karlína.

Na ostrov zbyla jen vzpomínka v názvu ulic – např. Pobřežní ulice. Se zasypaním přístavního ramena zanikl i Karlínský přístav, po němž zůstaly jen názvy některých karlínských hospod.

Martin Kubík



Bývalá provozní budova nádraží Těšnov–Rohanský ostrov. Vydrželo i jedno ze skladišť, skladiště sloužilo do konce provozu v roce 1984 i k zásobování obchodních domů Bílá labuť a Kotva. Jo, to se ještě vše vozilo dráhou.



Pohled ze supermoderního přívozu, v blízkosti Negrelliho viaduktu s odklonovým nákladním vlakem. Snímek byl pořízen 10. 8. v poledne.

## Za kamarádem Miroslavem Centekem

V době, kdy jsme s kolegou a kamarádem Mirkem Centekem plánovali další cestu, tentokrát do Kanady, přišla neuvěřitelná zpráva. Mirkovi byla diagnostikována nevyléčitelná nemoc – nemoc motorického neuronu. Pouhá tři slova v názvu nemoci nám všem kolem Mirka vyrazila dech, ale nevzala víru, že nevítanou nemoc přeci jenom zkrátí. Vždyť proč by ten, který s batohem a fotoaparátem procestoval téměř celou Evropu a nebál se opakovaně toulat liduprázdny končinami kolem jezera Bajkál, neměl žít? Mirek se ukázal jako silná osobnost a neuvěřitelný bojovník nepodléhající těžké zkušce. Přes veškerou snahu a péči především jeho rodiny, manželky Hanky, dcery Klárky a syna Marka, však Miroslav Centek dne 26. července 2015 svůj životní boj prohrál.

Není možné popsat pocity nás všech, kteří jsme Mirka znali. Přišli jsme o pracovitěho a obětavého kolegu železničáře, o neuvěřitelně skromného a kamarádského člověka. Mirek pro mne osobně navždy zůstane, a jsem přesvědčen, že pro všechny, co ho poznali, měřítkem člověčenství. Jeho vždy přítomný úsměv nám bude chybět. Nikdy by mne nenapadlo, že budu

**Moudrost pro tento den**  
Hole a kameny nám mohou zlákat kosti, ale slova nám zlomí srdce...  
**Robert Fulghum**

## VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky  
**ZÁŘÍ**

**Olomouc – Česká Třebová – Praha**  
1. 9. 1845 – 170 let

**Břeclav – Lanžhot (státní hranice) (Lanžhot – Břeclav přeložka od 11. 11. 1929)**  
8. 9. 1900 – 115 let

**Lovečkovice – Ústěcká horní nádraží, trať původně označená 7k (7,8 km) (provoz ukončen 27. 5. 1978, v letech 1985–1988 snesen tratový svršek)**  
11. 9. 1890 – 125 let

**Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo**  
15. 9. 1870 – 145 let

**Hrušovany nad Jevišovkou – (Moravské Bránice) – Střelice**  
15. 9. 1870 – 145 let

**Postoloprty – (Louny předměstí) – Louny**  
16. 9. 1895 – 120 let

**Vranovice – Pohořelice**  
17. 9. 1895 – 120 let

**Hrušovany u Brna – Židlochovice (od roku 1979 osobní doprava zastavena)**  
17. 9. 1895 – 120 let

**Mimoň – Liberec**  
17. 9. 1900 – 115 let

**Karlovy Vary – Cheb**  
19. 9. 1870 – 145 let

**Slavnostní otevření nádraží Praha–Holešovice**  
27. 9. 1985 – 30 let  
(provoz s cestujícími zahájen o půlnoci z 27. na 28. září 1985)

## V Polsku končí od 1. 9. 2015 provoz většiny dálkových vlaků IR a RE

Polský dopravce Przewozy Regionalne ruší od 1. 9. 2015 většinu dálkových vlaků kategorie IR (InterREGIO) a RE (REGIOexpress). Tyto vlaky měly být alternativou pro některá zrušená dálková spojení dopravce PKP Intercity. Zaváděny byly postupně od roku 2009. Vysoký zájem cestujících, které do těchto vlaků nalákala hlavně výhodná cena spolu s vyšší cestovní rychlostí a také širší nabídkou míst zastavení, byla důvodem k postupnému zavádění dalších vlaků. Bohužel však naopak komerční riziko, na které společnost Przewozy Regionalne většinu vlaků kategorie IR a RE provozovala, bylo důvodem v rámci úsporných kroků k jejich zrušení nebo omezení. Od 1. 9. 2015 tak už nevyjedou vlaky IR „Mewa“ a „Portowiec“ Szczecin – Poznań – Warszawa, IR „Warta“ Poznań – Konin – Warszawa, IR „Drweca“ Poznań – Toruń – Olsztyn, IR „Mamry“ Olsztyn – Toruń – Poznań – Wrocław – Jelenia Góra, IR „Spodek“ Katowice – Opole – Wrocław, IR „Lednica“ Poznań – Inowrocław – Bydgoszcz, IR „Szyndzielnia“: Bielsko-Biala – Rybnik – Opole – Wrocław, IR „Giewont“: Czestochowa – Sosnowiec – Katowice – Żywiec – Zakopane a IR „Białowieża“ Warszawa – Hajnówka. U vlaků kategorie RE se omezení týká dvou párů mezistátních vlaků „Kowalski“ a „Schmidt“ relace Poznań – Frankfurt/Oder. Zrušeny zatím nebyly dotované spoje IR.

Zdroj: <http://www.przewozyregionalne.pl/no-de/18425>.

-mk-

psát nekrologové životnímu kamarádovi. Takové řádky se nepiší s lehkostí v srdci. Víme, že čas je ubíhající veličina, která dokáže smutku obrousit hrany, ale bude to těžké, vždyť Mirkovi bylo pouhých 48 let. Mně i jeho kolegům, kamarádům, přátelům, po něm zůstane navždy prázdné místo...  
Čest jeho památce!

**Vladimír Urbánek**,  
železniční stanice Uničov

**Poznámka redakce:**  
O osudu Miroslava Centeka jsme psali v reportáži Obzor číslo 9/2014. Jako dozorce vyhybek v Uničově byl členem ZO OSŽ v Šumperku, která pro něj uspořádala v únoru 2014 charitativní akci, jež mu měla ulehčit v boji proti této zákeřné chorobě. Osud však po roce a půl rozhodl jinak.