

# Tři dámy a boj za zachování našich slováckých studánek

**Motto: „Bez vína Moravský Slováček možná nemůže žít, ale bez čisté vody určitě nemůže přežít...“**

V neděli 28. dubna 2019 se v Ratiškovicih konaly zdrařilé oslavy 85 let vlečky Tomáš, která vede z Rohatce kolem Ratiškovic až k bývalému dolu Tomáš, dnes podniku T – Machinery. Kolaudační jízda se na ní konala 27. dubna 1934 a po vlečce se přepravovalo uhlí do Rohatce a dále do Otrokovic a Zlína, od roku 1938 se přepravovalo v lodích po Baťovské plavebním kanálu. V rámci oslav dopoledne proběhla slavnostní připomínka výročí 111 let od nasazení parních lokomotiv řady 108, „Nohatých“ na rych-

lokomotivy personifikovali a považovali je za živé bytosti. Přezdívky měly jednotlivé typy, železničáři odborně říkají řady lokomotiv – této řadě elitních výkonných rychlokových lokomotiv, kterou zkonstruoval slavný rakouský konstruktér dvorní rada Karl Gölsdorf a které byly považovány za nejhezčí lokomotivy celé c. k. Rakousko-uherské monarchie, se podle velmi vysokých hnacích a spřažených kolo průměru 210 cm přezdívalo Nohaté. Navíc až do počátku první světové války měly některé parní lokomotivy kromě číselného označení i tabulky s konkrétním jménem významných osobností včetně příslušníků a příslušnic císařské rodiny, měst, hor, řek, ale i manželek členů dozorců rad či

**potiže se suchem. Jsem moc ráda a děkuji paní senátorce Hubáčkové i starostům obcí v našem regionu, že bojují, aby nám voda zůstala zachována a nebyla ohrožena těžbou šterkopiskú. Jde o vodu pro více než 100 000 lidí, a to není zrovna málo. I voda ve vodovodu v naší obci Věteřov pochází částečně z Koryčanské přehrady, protože však tato nestací, tak částečně i z pramenišť u Bzence“.**

Po potlesku přítomných paní radová Lilly Zahradková provedla slavnostní pojmenování parní lokomotivy. Poté, co sňala plentu, která zakrývala boční stěny její budky, byla viditelně velmi překvapená. A aby ne. Na stěně budky pod tabulkou s číslem lokomotivy zřála krásná bronzová tabulka se jménem „Lilly“... (k tomu musíme poznamenat, že tato scéna nebyla hraná, o volbě tohoto jména pro Nohatou 275.021 vědělo opravdu pouze několik zúčastněných železničářů). Na paní radovou navázala paní senátorka. Řekla, že na Koryčanské přehradě probíhala rekonstrukce hráze a hladina vody ještě po letošní suché zimě bez sněhu pořádně nevystoupila. A letošní jaro se zdálo ještě sušší než loňského roku. Zdůraznila, že za vodu z pramenišť u Bzence bojuje už patnáct let. Někdy jí to přijde jako chvilka a byla by ráda, kdyby už bylo vítězně dobojováno. Ale když nebude, bude klidně pokračovat dál třeba ještě i dalších patnáct let, prostě dokud bude jakákoli šance zabránit třeba i jen potencionálnímu ohrožení zdroje pitné vody pro velkou část Moravského Slovácka.

Následoval bouřlivý potlesk všech přítomných a parní lokomotiva Nohatá – Lilly na souhlas mohutně pískala ze své parní píšťaly. A není divu. Všichni si totiž velmi dobře uvědomují to, co zodpovědní stále nějak nechťejí, nemohou nebo neschopí pochopit. Že totiž čistota vody z pramenišť u Bzence na vyprahlém Moravském Slovácku potřebují k životu a správnému fungování opravdu všichni – lidé, zvířata, rostliny i parní lokomotivy. **Milan Řihánek**

## Krokodýl v akci

U příležitosti konání akce „Setkání prototypů v ČD Muzeu“ v Lužné u Rakovníka o víkend 29. – 30. 6., nasadily České dráhy, a. s., po oba dva dny na Sp vlaky 1678/1679 z Lužné do Chomutova (Jirkova) a zpět historický motorový vůz řady M 286.0001 (dnes řada 850) „Krokodýl“ (na snímku), „Nostalgičkou“ fotografií jsme pořídili v sobotu 29. 6. u mechanických návštěvníků před železniční stanicí Krupá.

Motorové vozy M 286.0 byly uvažovány jako náhrada za řadu M 262.0 pro vozu rychlíků a osobních vlaků na hlavních tratích. V první sérii (1966–67) bylo vyrobeno ve Vagonce Tatra Studénka 50 kusů vozů řady M 286.0. Výkon dieselového motoru 515 kW; přenos výkonu hydrodynamicky; max. rychlost 110 km/h; max. tažná síla 77 kN; hmotnost 50,5 tuny; počet míst k sezení / stání 48/60. V druhé sérii (1967–68) bylo vyrobeno dalších 39 vozů s výkonnějšími motory (585 kW), kterým byla přidělena řada M 286.1 (dnes 851). **A. K. Kýzl**



Z oslav 85 let vlečky Tomáš.

líky Vídeň – Krakov a odpoledne paní senátorka Anna Hubáčková spolu se starostou obce Ratiškovice panem Josefem Uhlíkem otevřeli v Muzeu ve vagóně novou expozici „Parasitisté Moravského Slovácka“.

Hornictví, tato velmi těžká a nebezpečná práce, byla vždy doménou tvrdých a drsných mužů, stejně tak i práce strojvedoucích a topičů na parních lokomotivách. U Muzea ve vagóně v Ratiškovicih se však na počátku oslav, symbolicky pod kvetoucím stromem, sešly tři elegantní, půvabné a ušlechtilé dámy – paní senátorka Anna Hubáčková, paní Libuše Hájková a rakouská rychloková lokomotiva řady 108, později u ČSD označená 275.021, přezdívaná Nohatá.

Nad oslavami převzala záštitu senátorka a radní obce Ratiškovice Anna Hubáčková. Paní Libuše Hájková, která je zastupitelkou obce Věteřov, na jejímž katastru leží dominanta Moravského Slovácka – pahorek Babí lom s televizním vysílačem, a předsedkyní tamního Kulturního výboru, v dobovém kostýmu představovala manželku vysokého železničního úředníka, který se skutečně před 85 lety zúčastnil kolaudace vlečky – paní radová Lilly Zahradková. Pro obě výše uvedené dámy je společně celoživotní úsilí o ochranu přírody a životního prostředí. A zmíněná parní lokomotiva? Strojvedoucí, topiči a železničáři vůbec si své

významných akcionářů železničních společností. Protože se fyzicky nezachoval žádný exemplář této řady, tak jí v Ratiškovicih reprezentoval funkční model 1:8 vytápěný uhlím a poháněný párou, který v sedmdesátých letech postavil pan Jiří Šiř z Ostravy, který byl také osobně přítomen.

Malou slavnost stylově zahájila paní radová. Protože bylo krásné jaro, čas plný optimizmu, naděje a příslibů nového života, což v minulosti hezky vyjadřovaly lidové slavnosti otvírání studánek, neboť bez čisté vody není žádného života, tak z ozdobné karaty dozbrojila (lokomotivy se totiž netankují, ale zbrojí) vodou tendr parní lokomotivy. Přitom řekla: „Byla jsem potěšena, když jsem se dozvěděla, že budu mít čestnou úlohu dolít vodu do této krásné lokomotivy. A hned minulý týden jsem se vydala ke studánce u nás ve Věteřově, kam jsme si v mém dětství chodili pro vodu, když jsme pracovali na našem poličku. Tenkrát ještě nebyly ‚petky‘, abychom si vzali vodu z domu, brávali jsme si pouze hrníček a nabírali si vodu z pramene. Ale studánka byla vyschlá. Takže nepoužijte čistotu vodu ze studánky, ale vodu z vodovodu. Ale i ta voda z vodovodu pochází z nějakého zdroje, pramínku, studánky, studny, pramenišť. Zatím jí máme dost. Ale na naší vyschlé studánce je vidět, že jihomoravská krajina má velké

## Rakousko pokračuje v útlumu lokálek

Zatímco v jiných evropských zemích se lokálky spíše obnovují, v Rakousku stále pokračuje proces jejich útlumu. Pokud se už nic nezmění, tak v prosinci dojde k zastavení osobní dopravy na dalších úsecích regionálních drah. Návrh jízdního řádu už nepočítá s několika páry osobních vlaků večer a časně ráno v úseku St. Nikola – Struden – Sarmingstein, který je součástí neelektrizované trati St. Valentin – Krems an der Donau na levém břehu Dunaje kde je osobní doprava postupně omezována a bohužel právě v těch nejhezčích úsecích už je skoro 10 let zastaven provoz.

Asi největším překvapením je však plánovaná zastavení osobní dopravy na tratích Obersdorf – Groß Schweinbarth – Bad Pirawarth a Groß Schweinbarth – Gänserndorf. Jedná se o poslední pozůstatek kdysi velmi rozsáhlé sítě lokálek v Dolních Rakousech s velkým potenciálem, protože v Obersdorfu i Gänserndorfu tvoří přípojku příměstským vlakům vídeňské aglo-

merace. Na trati Obersdorf – Groß Schweinbarth vlaky jezdí v pracovních dnech dokonce po půlhodině. I proto je celá trať vybavena dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením. Technický stav trati se však zhoršuje a vyžaduje investiční akci. V Rakousku nastavený systém ekonomického hodnocení investičních akcí však nevychází pro lokálky příznivě. Jinými slovy na tratích, které nespĺňují určitý počet přepravných cestujících za den, který je nastaven dost vysoko, se jezdí, dokud to jde, a když je potřeba opravit třeba most, trať se radši zavře. Nikdo už moc nezohledňuje předchozí investice, které jsou najednou k ničemu. Že je na některých tratích relativně nové zabezpečovací zařízení nebo nedávno rekonstruované úseky, nikoho nezajímá. Je to řešení známé spíše z krizových situací některých zemí třeba na Balkáně, ke kterým však Rakousko ani zdaleka nepatří. O to je to větší škoda.

**Martin Kalousek**



**V roce 2005 byl spolu s cyklostezkou v trase navazující trati Obersdorf – Stammersdorf u zastávky Obersdorf zřízen symbolický pomník kolejového pole, kde na každém prázci je připomenut letopočet významných událostí zdejší místní trati. Paradoxně dva poslední prázce zatím čekají na zápis. Ten předposlední bohužel asi obdrží štiček při příležitosti zastavení osobní dopravy v sobotu 14. prosince 2019 a na poslední zápis bude čekat poslední prázec, až se časem rozhodne o likvidaci zbývajících tratí nebo její přeměně na cyklostezku.**



**Těleso někdejší trati 12k Litvínov – Jirkov je mezi Litvínovem a Horním Jiřetínem místy vyčištěno od náletových dřevin. Kromě dřevěných prazců jsou zde někde zachovány i zbytky telegrafních sloupů. V budoucnu má být toto drážní těleso přestavěno na cyklostezku, která má být prodloužena až pod zámek Jezeří.**

## Stopou zrušené tratě z Litvínova do Jirkova

V březnu letošního roku pořádal Klub železničních cestovatelů pochod po tělese trati 12k z Litvínova přes Horní Jiřetín do Čemic a dále úbočím Krušných hor okolo vyhlášeného zámku Jezeří (hrad přestavěný na zámek nacházející se na svazích Krušných hor v okrese Most) až do Jirkova v délce 19 km. Koncem 60. let 20. století bylo rozhodnuto o vybudování velkolomu Československé armády (ČSA), čemuž musela tato trať ustoupit. Kvůli tomu zde tehdy zaniklo šest stanic zastávek (Albrechtice u Chomutova, Dřínov, Dřínov zastávka, Kundratice u Chomutova, Nové Sedlo nad Blínou a Kyjice).

Zmínovaný traťový úsek byl součástí železniční spojnice Děčín (tehdy Podmokly) – Krupka – Osek (s odbočnou tratí do Duchcova) – Litvínov – Jirkov – Chomutov, kterou vybuďovala společnost Duchcovsko-podmokelské dráhy. Úsek z Oseka do Chomutova byl otevřen dne 19. 12. 1872 a sloužil především pro nákladní dopravu (přeprava uhlí z rozvíjejících se zdejších dolů, zásobování textilního průmyslu na Litvínovsku atd.). Přepravu cestujících a pošty zpočátku zajišťovaly tři páry osobních vlaků v relaci Chomutov – Litvínov – Děčín a zpět. Pro nákladní dopravu tu byla postavena řada vleček.

V roce 1892 byla celá trať zestátněna (vykoupena) a přešla pod Rakouské státní dráhy. V průběhu let se zde zvyšoval počet osobních i nákladních vlaků. Z tohoto důvodu se rozšiřovala staniční skладиště, kolejisti ve stanicích byla prodlužována a rozšiřována. V roce 1918 přešla trať pod Československé státní dráhy. V meziválečném období zde byly zaváděny nové osobní vlaky vedené motorovými vozy, což byla tehdy novinka.

Po druhé světové válce v této oblasti vzrostla průmyslová výroba a především těžba uhlí, díky čemuž byla trať hojně využívána k dělnické osobní přepravě. Mnoho zaměstnanců z dolů a textilky na Litvínovsku a zálužské chemicky dojíždělo z Chomutovska, kam naopak mnoholidi jezdilo do tamních hutních podniků. Po napuštění dřívějšího jezera v roce 1955 se tu silně zvýšila přeprava rekreatantů. Průměrná obsazenost osobního vlaku byla přes sto cestujících. Velmi známý byl osobní vlak v relaci Chomutov – Litvínov – Teplice, odkud dále pokračoval jako rychlík přes Ústí n. L. do Prahy. Největšími nákladními přepravci v období socialismu byly doly Maršál Konev Dřínově (dor. 1976) a Rudý Sever v Hamru (do r. 1966). Mezi další přepravce patřily státní

lesy, Jiřetinská Triola, státní statky, různé stavební podniky a další.

Ke konci 60. let se rozhodlo, že trať mezi Litvínovem a Jirkovem bude z důvodu plánovaného rozšíření jmenovaného velkolomu Československé armády zrušena, což se stalo od začátku platnosti nového jízdního řádu 1971/72 dne 23. 5. 1971. Spojení tehdy nahradila nová linka ČSAD Litvínov – Chomutov. Mezi Dřínovem a Jirkovem byly koleje ihned vytrhány. Úsek Litvínov – Horní Jiřetín – Dřínov byl ještě několik let využíván pro nákladní dopravu. V tomto období tu byla postavena vlečka na montážní základnu SHD, kam se vozil materiál na stavbu rypadla zakladáčů. V 80. letech bylo postupem důlní činnosti zrušeno dřínovské nádraží a využívalo se již jen nádraží v Horním Jiřetíně (betonárna, státní lesy, chemické závody v Záluží).

Začátkem 90. let (rok 1994) zde došlo k přeřazení nákladní dopravy z důvodu rozkradení kolejí. Donedávna byl zbytek trati v délce 2 km využíván ještě jako vlečka do Kovošrotu Janov. Dopravní spojení Litvínova s Horním Jiřetínem dnes zajišťuje autobusová linka MHD Litvínov DPML č. 14 jedoucí denně v hodinovém intervalu, přičemž každou druhou hodinu obsluhuje obec Černice.

Mezi Litvínovem a Černicemi v délce asi 8 km je těleso trati se souvislým pásem dřevěných prazců a četnými umělými stavbami dobře patrné, místy je i zbaveno náletových dřevin. Kolejnice a kolejové pole s betonovými prazci jsou již vytrhány. Mezi Černicemi a Jirkovem již není po trati ani památka. Největší stavbou na dochovaném drážním tělese je železniční most v Horním Jiřetíně, jehož dvě ocelová pole jsou snesena, avšak opěrná zeď nad silnicí zůstala zachována.

Z bývalé nádražní budovy v Horním Jiřetíně je dnes neobydlená ruina. Bylo by dobré ji zrekonstruovat a využít ji například jako penzion s restaurací (ta zde byla nedávno zrušena) ale spouš přes letní sezónu. Vždyť se jedná o turisticky atraktivní oblast.

Na závěr jedna zajímavost: Dne 7. 6. 1914 přijel císař František Josef I. před hotel Centrální (dnešní kulturní dům) v Horním Jiřetíně. Při jeho pohledu od hotelu na kostel projížděla zrovna parní lokomotiva a tomuto železničnímu nadšenci se tu tak zalíbilo, že tuto obec nechal povýšit na město a přidělit jí jménský znak.

**Tomáš Martínek**

## Noviny z července 1919 aneb PSALO SE PŘED STO LETY

**■ ZAVEDENÍ smíšeného vlaku na místní dráze Kralupy státní nádraží – Velvary.** S platností od 10. července 1919 zavádí se na místní dráze Kralupy státní nádraží – Velvary smíšený vlak 4253/a. Odjezd z Kralup státního nádraží v 8.35 h dopoledne, příjezd do Velvar v 9.17 h dopoledne. Týmž dnem zrušuje se smíšený vlak 4253, odjezd z Kralup st. n. v 10.07 h dopoledne, příjezd do Velvar v 10.49 h dopoledne.

**■ PŘEDPOVĚĎ POČASÍ – 7. 7. 1919.** Po větmost. Ústav pro výkonnou meteorologii v Praze – II. Vývoj povětmosti během pondělka se mnoho nemění. Dopoledne převládalo vesměs jasné, ale poněkud dusné počasí a teprve odpoledne mraky stahovaly se hrozivě na obloze, avšak v nejbližším okolí pražském srážky pozorovány nebyly. K večeru dostavila se lehcí bouře s nepatrným deštěm. Ráno v úterý obloha byla z poloviny zamračená, při zemi pak vznášela se mlha. Teplota vykazuje další vzestup. Ranní teplota v Praze pohybuje se okolo +17 °C. Předpověď na den 9. t. m.: Z větší části jasné počasí, výpary, teplota stoupá, mírné větry. Dne 10. t. m.: Ponejvíce jasnější počasí, teplota málo změněna, slabý vítr nebo bezvětří.

**■ ZRUŠENÍ PŘEPRÁVNÍHO POVOLENÍ** Poněvadž stanice Praha, Wilsonovo nádraží, Praha, Masarykovo, Praha Denisovo nádraží, Smíchov, Vršovice – Nusle, Bubny, Libeň a Vysočany, jsou záslenkami přeplněny, zrušují se všechna přepravní povolení vydaná před 6. červencem na zboží určené do jmenovaných stanic, a může jich být teprve po 12. červenci použito, a to jen tenkrát, budou-li příslušným ředitelstvím obnovena. Nová povolení se do 12.

července nevzdávají. Do 12. července dovoleno tudíž přijímat do a z uvedených stanic jen zboží nepodléhající přepravnímu omezení.

**■ DALŠÍ LEGIONÁŘI** ze Sibiře přes Ameriku domů? Americké časopisy přinášejí řadu podrobností o cestě 100 našich invalidů sibiřských. Vítání jich v San Francisku, Omaze, Chicagu, New Yorku bylo jedinou velkou ovací československé Ameriky osvoboditelům rodné země. Dojemných scén nescházelo a často sledali se krajané či přátelé po leta odloučení. Invalidé byli hoštěni, provázeni v autech a slaveni jako národní hrdinové. Tisícové zástupy loučily se s nimi na chicagském nádraží a za zpěvu „Kde domov můj?“ vlak zmizel za všeobecného hlubokého pohnutí všech, i přihlížejících Američanů. Podle sdělení amerického důstojníka provázejícího transport, mají být vbrzku vypraveny další transporty nemocných a invalidů ze Sibiře přes Ameriku.

**■ INZERÁT:** 2 vagony ranných bramborů a luštěnin koupíme ihned pro své dělnictvo. Po případě dodal bychom kompenzaci portlandský cement. Laskavě nabídky budtež řízeny na Továrnu na portlandský cement a vápenice O. Rosenberg v Bohosudově u Teplic.

**■ NÁPISY VE VAGONECH** mezinárodních rychlíků: Z ministerstva železnic se oznamuje ke štěstí, že v mezinárodních rychlících, projíždějících naším státem, jsou vozy opatřeny nápisy v různých cizích řečech, nikoliv však v českém. Podle mezinárodních vozových úmluv jsou pro celý průběh kusovních vozů předepsány vyhlásky a nápisy ve francouzštině a němčině, po případě také v italštině. Toto ustanovení

bylo do úmluv vzato přes námítky československých zástupců proto, jelikož bylo sledáno nemožným používat určité vozy pro určitý kurs. Československé vozy, projíždějící cizími státy, mají kromě zmíněných předepsaných nápisů, samozřejmě nápis české, které nejsou v cizině (Polsku, Jugoslávii, Rumunsku, Maďarsku) doplňovány tamější domácí řečí, při projíždění našich vozů těmito státy jsou tam poměry stejné jako ony, na něž si bylo stěžováno. Československá železniční správa však přes to neustala naléhat na to, aby aspoň ve stálých průběžných vozech byly nutnější nápisy také české, a sama podle možnosti je tam dává.

**■ Z „ČERNÉ KRONIKY“:** Atentát na vlak? V minulých dnech pozoroval výměňář čl. st. drah B. Svoboda ze Starého Plince, že u luncerny na kolejích blíže stanice Plince je vyraženo červené sklo. Svoboda ihned oznámil případ nadřízenému úřadu a ten vyrozuměl četnictvo. Není vyloučeno, že jde o zločin, neboť svítilnou onou dávají se vlaků signály. Vyražení skla dává svítilnu pouze bílé světlo, což značí, že vlak může jeti dále. Tím mohl být strojvedoucí uveden v omyl a způsobit velké neštěstí. Případ se přísně vyšetřuje.

**■ POVOZZACHYCN VLAKEM.** Rolník J. Růžička z Ptení u Prostějova vezl v těchto dnech klády z lesa. Když vůz projížděl kolej, byl zachycen rychle se přibližující lokomotivou a odhoben. Vedle vozu kráčeji otec rolníkův, výměňář Fr. Růžička, ocitl se pod vozem, jímž byl tak k zemi přimáčkut, že při převozu do prostějovské nemocnice zemřel.

Z novin nalezených pod starým linolem vybral –mmč–



# POSKYTOVÁNÍ PRÁVNÍ POMOCI V RÁMCI OSŽ V ROCE 2018

Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ se řídí Stanovami OSŽ, resp. RPP OSŽ. Podle uvedeného RPP OSŽ mají členové OSŽ právo na právní pomoc v oblasti pracovněprávní, ve věcech sociálního zabezpečení a věcech trestněprávních, souvisejících s pracovněprávními vztahy.

## Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ – ústředí

### 1) Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem

V období od 1. 1. 2018 do 31. 12. 2018 byla na základě žádosti členů OSŽ zprostředkována ESO OSŽ – ústředím právní pomoc zastoupením v řízení před soudem 15 (patnácti) členům OSŽ. Dále v roce 2018 došlo k navýšení finanční částky schválených právních pomoci 8 (osmi) členům OSŽ.

Z uvedeného počtu bylo (bližší viz příloha číslo 1).

8 případů – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 273 (obecné ohrožení) trestního zákoníku (dále jen „TZ“), současně i povinnost nahradit škodu;

5 případů – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 147 TZ (těžké ublížení na zdraví z nedbalosti /2 případy/), resp. § 148 TZ (ublížení na zdraví z nedbalosti /3 případy/), současně i povinnost nahradit škodu;

1 případ – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 143 TZ (usmrcení z nedbalosti);

1 případ – se týkal příkazní smlouvy v souvislosti s odškodněním pracovního úrazu.

Ve všech 15 (patnácti) případech zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem schválených v roce 2018 a u všech 8 (osmi) navýšených finančních částek u schválených právních pomoci se OSŽ – ústředí podílelo na úhradě nákladů řízení 100 %, maximálně však do výše 50 000,- Kč.

Představenstvo OSŽ rovněž schválilo neposkytnutí právní pomoci 2 (dvěma) členům OSŽ (prozatímní).

V 1 (jednom) případě ve věci neplatnosti skončení pracovního poměru a o náhradu nemajetkové újmy v příčině souvislosti se skončením pracovního poměru. Představenstvo OSŽ podmínilo schválení až v době, kdy si členka OSŽ zabezpečí znalecký lékařský posudek z oboru psychiatrie, který bude potvrzovat, že zdravotní nezpůsobilost je v přímé souvislosti s nadprahovou zátěží v práci, kterou svým jednáním zavinil zaměstnavatel.

V 1 (jednom) případě v souvislosti s plným odškodněním pracovního úrazu ze strany zaměstnavatele. Představenstvo OSŽ podmínilo schválení až v době, kdy si člen OSŽ zabezpečí znalecký posudek v oboru dopravy, který bude potvrzovat, že neporušil jakýmkoliv způsobem železniční dopravní předpisy.

V obou 2 (dvou) případech Představenstvo OSŽ, dle článku IV. odst. 3 RPP OSŽ, konstatovalo, že doložené materiály u žádosti o poskytnutí právní pomoci charakterizovaly věc t. č. v takovém stavu, že v případném soudním řízení nebyla spatřena naděje na úspěšný výsledek.

V roce 2018 ve skladbě právního zastoupení převažoval požadavek ze strany členů OSŽ o zastoupení v trestním řízení (včetně přípravného), kdy jsou žadatelé trestně stíháni pro trestný čin obecného ohrožení podle ustanovení § 273 TZ a pro trestný čin /těžkého/ ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 148 TZ, resp. § 147 TZ. Výše uvedené případy jsou

pro členy OSŽ velmi důležité nejen z hlediska včasnosti právního jednání a v tomto čase zpravidla nenahraditelné a nezastupitelné v dalším období při ochraně základních práv a chráněných zájmů zaměstnance, člena OSŽ.

V roce 2018 bylo ukončeno 12 řízení (soudní), všechna byla ukončena úspěšně (bližší viz příloha číslo 2).

1. – 8. 8x – nezhájeno trestní stíhání ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273, odst. 1, 2, písm. c) TZ;
9. 1x – nezhájeno trestní stíhání ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273, odst. 1, odst. 2, písm. b) TZ;
10. 1x – podmíněné zastavení trestního stíhání pro spáchání trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273, odst. 1, odst. 2, písm. b) TZ;
11. 1x – ve věci usmrcení z nedbalosti dle ustanovení § 143 odst. 1, odst. 2 TZ byl člen OSŽ zproštěn žaloby trestního stíhání pro podezření ze spáchání trestného činu;
12. 1x – ve věci obecného ohrožení dle ustanovení § 273 TZ členovi OSŽ poskytnuta porada s návrhem dalšího vývoje ve věci; dále členem OSŽ nevyužito.

V současné době je právní pomoc v řízení před soudem poskytována aktuálně 44 členům OSŽ.

### 2) Poskytování právní pomoci členům OSŽ jinou formou než zastoupením v řízení před soudem

Ekonomicko – sociální oddělení OSŽ – ústředí poskytlo v roce 2018 3820 porad a konzultací v oblasti pracovněprávní, trestněprávní a sociálního zabezpečení. Z uvedeného počtu se 2260 řešilo telefonicky, 803 osobně a 757 bylo písemných podání.

Formy právní pomoci (poradenství) se převážně týkaly problémů v následujících oblastech:

• vznik, změna a skončení pracovního poměru (např. způsob ukončení – dohoda, výpověď, mzdové nároky při skončení pracovního poměru, změna druhu vykonávané práce, místa výkonu práce a pravidelné pracoviště pro účely cestovních náhrad apod.);

• náhrada škody (včetně problematiky pojištění v Kooperativa pojišťovny, a. s.) a stanovení její výše;

• zastupování při výpovědích členů OSŽ před vyšetřovacími orgány provozovatele dráhy, dopravců, Oblastních inspektorátů práce, Drážní inspekce ČR, OČTŘ;

• pracovní doba (ve vztahu ke kolektivní smlouvě, zákoníku práce, nařízení vlády (NV) č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a NV č. 590/2006 Sb., kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci);

• pracovní úrazy a jejich odškodňování;

• mzda a náhrada mzdy (zejména závažně za pracovní pohotovost mimo pracoviště apod.);

• další frekventovanou oblastí byla problematika FKSP a sociálních fondů (SF).

ZV ZO OSŽ bylo ESO OSŽ – ústředí poskytováno právní poradenství v oblasti návrhu interních pracovněprávních předpisů zaměstnavatelů, uzavírání kolektivních smluv a z nich

vyplynajících práv, kolektivních sporů, pracovněprávního postavení odborových orgánů a převodů (prodeje) nemovitostí vlastněných ZO OSŽ.

V roce 2018 výše uvedenou činnost ESO OSŽ – ústředí poskytovalo zejména ZV ZO OSŽ AŽD Praha, Výbor OSŽ HZS SŽDC, ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n., ZV ZO OSŽ SDC Hradec Králové, ZV ZO OSŽ DKV Praha, ZV ZO OSŽ DKV Olomouc, ZV ZO OSŽ žst. Praha Masarykovo nádraží, ZV ZO OSŽ žst. Praha – Vršovice, ZV ZO OSŽ TSS, a. s. Hradec Králové, ZV ZO OSŽ žst. Kralupy nad Vltavou, ZV ZO OSŽ Trutnov, ZV ZO OSŽ Tanvald, ZV ZO OSŽ SŽG Praha, ZV ZO OSŽ Skanska ŽS, a. s., ZV ZO OSŽ GŘ ČD, ZV ZO OSŽ OHL ŽS Brno, a. s., ZV ZO OSŽ TSS, a. s., Hulín, ZV ZO OSŽ Servis, ZV ZO OSŽ žst. Brno – Maloměřice a dalším ZV ZO OSŽ – odborovým orgánům.

V roce 2018 byla ve zvýšené míře poskytována ESO OSŽ – ústředím metodická pomoc ZO OSŽ při změně údajů ve veřejném rejstříku Městského soudu v Praze a dalších krajských soudů, které vedou veřejný rejstřík.

V prvotní informovanosti o vzniklých MU v roce 2018 sice došlo k mírnému zlepšení, ale přes toto zlepšení zůstávají v praxi nadále rezervy při konkrétní činnosti členů OSŽ při vzniklých MU v aktuálním čase.

ESO OSŽ – ústředí přijímalo řadu opatření s cílem zlepšit prvotní činnost účastníků MU. Uvedená problematika byla publikována v čtrnáctideníku OSŽ Obzor, detailně rozebírána na školeních a opakovaně zveřejňována na webových stránkách OSŽ.

V některých případech, které se týkaly problematiky povinnosti zaměstnance nahradit škodu zaměstnavateli, vedoucí zaměstnanci zaměstnavatele porušovali ustanovení § 263 odst. 3 ZP – projednání výše náhrady škody zaměstnavatele s odborovou organizací, přes skutečnost, že výše uvedené má zaměstnavatel začleněno ve svých interních předpisech (např. SŽDC, s. o. – Směrnice č. 110; CD, a. s. – Op 21 apod.). V těchto uvedených interních předpisech zaměstnavatel zakotvil povinnost a priori (předem) projednat odborovou organizací výši náhrady škody požadované po zaměstnanci, členovi OSŽ, před samotným projednáním se zaměstnancem.

Nadále zůstal zachován trend z dřívější doby, kdy zaměstnavatel předkládal členům OSŽ závazek k náhradě škody v její plné výši, tj. zaměstnavatel při stanovování výše škody přihlížel pouze k ustanovení § 257 odst. 2 ZP (t. j. k čtyřapůlnásobku průměrného měsíčního výdělku před porušením povinnosti). Zaměstnavatel nebral v úvahu skutečnost, že může povinnost nahradit škodu, kterou požaduje po zaměstnanci, přiměřeně snížit (výše uvedené je rovněž uvedeno v interních směrnících zaměstnavatele).

Problematické náhrady škody byla v roce 2018 ze strany OSŽ (ESO OSŽ – ústředí) opět věnována zvýšená pozornost a byla poskytována opakovaně metodická pomoc.

Další odborná oddělení OSŽ – ústředí poskytovala poradenství členům OSŽ v oblastech svého působení.

Oddělení BOZP – poskytlo 907 porad a konzultací (z uvedeného bylo 476 vyřešeno telefonicky, 277 osobně a 154 písemně), největší těžiště spočívalo v oblasti BOZP, dále institut pracovních úrazů, nemocí z povolání a jejich odškodnění a problematika náhrady škody a nemajetkové újmy (podrobněji viz „Zpráva o činnosti BOZP OSŽ – ústředí za rok 2018“).

Hospodářsko – finanční oddělení – poskytlo 661 porad a konzultací (z uvedeného bylo 532 řešeno telefonicky a 129 osobně), v problematice pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání – věcných (např. sazby pojistného, platnost pojištění, pojistné krytí, výše plnění /spoluúčast/, pojištění na vyšší částku v průběhu roku apod.) i administrativních (např. vyplnění přihlášky, předávání přihlášek apod.) záležitostí, členských příspěvků (dlouhodobá dočasná pracovní neschopnost, insolvence, exekuce), životního a penzijního pojištění, výpočtu důchodu a stanovení věku pro odchod do důchodu, problematiky hospodaření ZV ZO OSŽ v oblasti účetnictví. Dále problematiku změny peněžního ústavu.

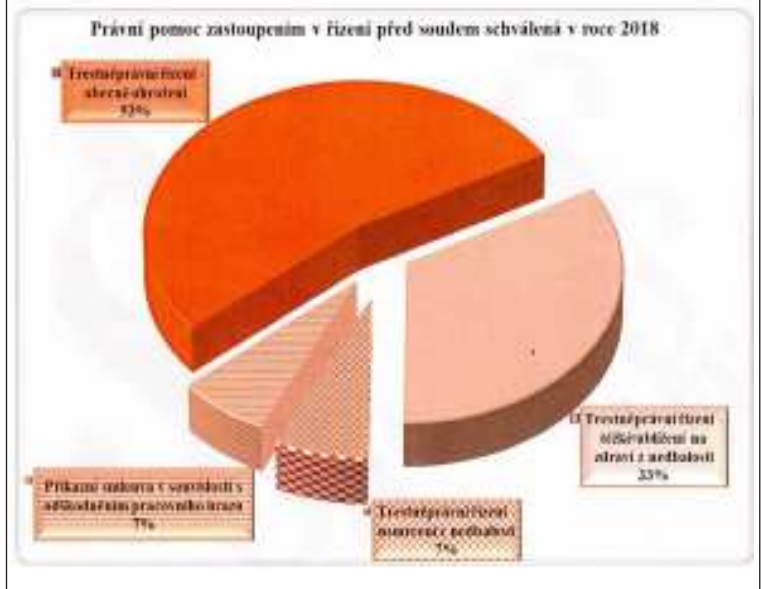
Mezinárodní oddělení – zodpovídalo 354 dotazů (z uvedeného bylo 295 řešeno telefonicky, 53 osobně a 6 písemně) v převážně většině se jednalo o dotazy k zásadám používání finančních prostředků SF a FKSP na dotace poukazů na rekreaci. Poradenství bylo dále poskytováno k uvolňování zaměstnanců pro sportovní činnost a také pro činnost vedoucích na táborech dětí a mládeže. Část dotazů se týkala pojištění rekreací a sportovních akcí. Dále byly zodpovězeny i otázky týkající se způsobu přidělování KOP a cestovního pojištění, které je ke KOP poskytováno a k účasti rodinných příslušníků.

Redakce čtrnáctideníku Obzor – v uvedeném období se hrála pozitivní role ve zprostředkování a předávání dotazů a žádostí členů OSŽ příslušným odborným oddělením a v oblasti publikování aktuálních témat v pracovněprávní oblasti.

Revizní komise OSŽ – poskytla 46 porad a konzultací (z toho bylo 10 řešeno telefonicky, 4 osobně a 32 písemně), podstata činnosti RK OSŽ spočívala v kontrole účetních dokladů a s tím související materiály (např. zásady hospodaření, rozpočty, roční závěrky, inventariza-

## Příloha č. 1

Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem schválená v roce 2018			
poř. číslo	problematika	počet případů	%
1.	Trestněprávní řízení – obecné ohrožení	8	53
2.	Trestněprávní řízení – těžké/ublížení na zdraví z nedbalosti	5	33
3.	Trestněprávní řízení – usmrcení z nedbalosti	1	7
4.	Příkazní smlouva v souvislosti s odškodněním pracovního úrazu	1	7
Celkem		15	100



ce, zápisy z členských schůzí ZO OSŽ, konference ZO OSŽ, ZV ZO OSŽ, revizní komise ZO OSŽ apod.).

Republiková rada seniorů OSŽ – poskytla 49 porad a konzultací (z uvedeného bylo 22 řešeno telefonicky a 27 písemně) zejména v oblasti jízdních výhod, účast na sportovních aktivitách seniorů, nezajímá o seniory v některých ZO OSŽ, ukončení členství bývalého předsedy v OSŽ a jeho další působení v DR ČD, a. s., čerpání příspěvků ze SF/FKSP na rekreaci seniora a rodinného příslušníka, problematika rozdílné ceny u zahraniční rekreace u cestovní kanceláře CD travel a v apartmánovém domě Orion v Řecku, absence odletů na zahraniční rekreaci z letiště v Brně.

## Poskytování právní pomoci uvolněnými funkcionáři ZO OSŽ

Uvolnění funkcionářů poskytli v roce 2018 – 13 565 porad a konzultací (z uvedeného bylo 6888 řešeno telefonicky, 5132 osobně, 1545 písemně).

Právní poradenství poskytnuté členům OSŽ se týkaly zejména oblasti FKSP/SF; domácí a zahraniční rekreace, sportovní činnosti; pracovní doby (včetně dovolené, práce přesčas, pracovní pohotovosti); pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu povolání u Kooperativa pojišťovny, a. s.; BOZP; problematiky uzavírání kolektivních smluv, kolektivních sporů; mzdy a náhrady mzdy; hospodaření ZO OSŽ.

Ze strany uvolněných funkcionářů je u poskytování poradenství pro členy OSŽ možno spatřovat zlepšení, které je důležité v dalším období prohlubovat.

Ekonomicko – sociální oddělení OSŽ – ústředí:

Na zabezpečování provozu krizové linky se v průběhu roku 2018 podíleli zaměstnanci ESO OSŽ – ústředí a oddělení BOZP, v součinnosti se smluvními advokáty OSŽ.

Zabezpečování provozu krizové linky, jako časově nepřetržitýho právního servisu členům OSŽ, zejména při vzniku MU, při organizování a provozování drážní dopravy, za účelem právní ochrany a oprávněných zájmů členů OSŽ, patří mezi základní formy prvotního právního poradenství, má své nezastupitelné místo a jednoznačné, nezpochybnitelné opodstatnění. Krizová linka je určena opravdu k aktuálním MU, ale stává se, že členové OSŽ se jí v některých případech snaží využívat i v časové prodávě od MU (týdenní, měsíční) anebo k řešení jiných problematik mimo působnost pracovněprávních vztahů.

V roce 2018 bylo poskytnuto 35 telefonických porad členům OSŽ, které byly aktuální v reálném čase a souvisely se vznikem MU.

V „Právní poradně“ na webových stránkách OSŽ byly ESO OSŽ – ústředím aktuálně zveřejňovány a doplňovány informace z oblasti právního poradenství, ochrany a pomoci, Podprávního fondu OSŽ a z dalších oblastí. V současné době je na webových stránkách OSŽ v uvedené problematice zveřejněno 128 souborů o celkové kapacitě cca 32,43 MB.

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ byl ESO OSŽ – ústředím pravidelně zpracováván a novelizován. Tento přehled byl průběžně aktualizován na webových stránkách OSŽ – www.osz.org (v „Právní poradně“ v sekci „Právní poradenství, ochrana a pomoc“ je umístěn aktuální přehled smluvních advokátů a práv-

níků) a mj. byl zveřejněn i v čtrnáctideníku OSŽ Obzor (č. 1/2018, č. 13/2018, dne 8. 1. 2018, resp. 25. 6. 2018).

ESO OSŽ – ústředí metodicky řídilo a organizovalo činnost advokátů (průběžně téměř 25 AK) s důrazem na právní pomoc a ochranu členů OSŽ – účastníků MU.

Nadále přetrvává u členů OSŽ trend, že zaměstnanci i přes mnohá upozornění a doporučení podepisují různé pracovněprávní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali čas na rozmyšlenou, pokud jim není obsah zcela jasný nebo s ním nesouhlasí. V těchto situacích se nelze spoléhat na sdělení vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že se jedná o pouhou formální záležitost. U členů OSŽ stále není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), které je komplikované napadnutelné. Následně dochází k neřešitelným závěrům z hlediska pracovněprávního poradenství. Zaměstnanci, členové OSŽ, by si měli uvědomit, že podpis jakýkoliv písemnosti, zvláště pak dohody (zejména skončení pracovního poměru dohodou, změny pracovní smlouvy, protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP, uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody, dohody o odškodnění pracovního úrazu apod.) může mít do budoucna pro členy OSŽ negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, nelze je vůbec zmínit anebo lze změnit pouze velice obtížně a zcela výjimečně.

V hodnoceném období byl v rámci poskytování právního poradenství a pomoci zjišťován fenomén, kdy zaměstnanci – členové OSŽ při řešení své pracovní situace (např. psychicky, fyzicky unaveni, zdravotní problémy, negativní pracovní podmínky apod.) sami, tzv. z vlastní iniciativy, dávají zaměstnavateli výpověď (zaměstnanci mají odpracováno i více než 15 let). K tomuto nevhodnému postupu zaměstnanci přistupují zpravidla na doporučení vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele (zejména středního managementu).

Na tyto skutečnosti ESO OSŽ – ústředí opakovaně upozorňovalo na webových stránkách a v čtrnáctideníku Obzor č. 3/2018, č. 22/2018 ze dne 5. 2. 2018, resp. 5. 11. 2018 – „Upozornění – doporučení“: „Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!“

Dalším pokračujícím trendem zůstává, že při posouzení nároků členů OSŽ v pracovněprávní oblasti odborným oddělením konstatuje porušení předpisů ze strany zaměstnavatele, ale členové OSŽ v obavách z možné ztráty zaměstnání nebo z možné diskriminace ze strany zaměstnavatele (přímá nebo nepřímá), nechtějí a nepožadují řešit pracovněprávní spor. Uplatnění svých nároků a zájmů se členové OSŽ nedožadují, ať již formou podnětu, požadavku, stížnosti, respektive soudní cestou.

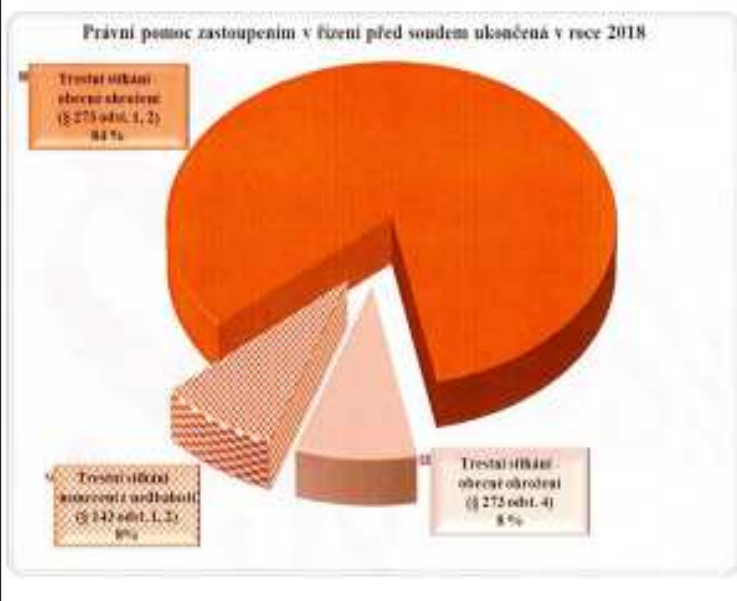
Právní poradenství bezplatnou formou je službou, kterou členové OSŽ velmi intenzivně využívají.

Z ekonomických a sociálních důvodů to je bude často jediná možnost, kterou se může člen OSŽ domáhat svých právních nároků, chráněných a oprávněných zájmů. Přes výše uvedené skutečnosti lze konstatovat, že v roce 2018 byly všechny žádosti o právní poradenství, jak členů OSŽ, tak i funkcionářů OSŽ, kvalifikované a bez prodlání průběžně vyřazovány.

Mikuláš Hubicsák,  
manager pro kolektivní vyjednávání  
JUDr. Petr Večeř,  
vedoucí ESO OSŽ-Ú

## Příloha č. 2

Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem ukončená v roce 2018			
poř. číslo	problematika	počet případů	%
1.	Trestní stíhání - obecné ohrožení (§ 273 odst. 1, 2)	10	84
2.	Trestní stíhání - obecné ohrožení (§ 273 odst. 4)	1	8
3.	Trestní stíhání - usmrcení z nedbalosti (§ 143 odst. 1, 2)	1	8
Celkem		12	100





# ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

## Rusíni by se nejradyji znovu sloučili s někdejším Československem aneb **Od Jasiny do Aše republika je naše**

Monumentální nádražní budova, postavená ještě za Rakousko-Uherska, koleje v dezolátním stavu, a mezi nimi hledají něco k snědku zdejší slepice. Vlaky je moc neruší, jezdí zde sotva tři páry za den. V budově rozlehlá, avšak zcela opuštěná čekárna a dopravní kancelář, obsazená „děžurným“ s červenou čepicí, připomínající ruské důstojnické brigádýrky. V kanceláři police s pečlivě černě natřenými, očíslovanými, avšak zjevně nepoužívanými zarážkami, a „moderní“ panel jakési ruské reléovky, plný tlačítek, jimiž se staví vlaková cesta. V kolejišti kopou dva muži základy pro betonové nástupiště, mezi nimi se motá kráva.

Tak ve veliké zkratce vypadá dnešní nádraží, které v letech 1918 – 1939 patřilo k někdejší Československé republice (ČSR). Ano, jedná se o nádraží Jasiňa (česky též Jasenná), kde za první republiky končily přímé rychlíky z Prahy. Ale ty časy jsou dávno nenávratně a definitivně pryč. Dnes by se do Prahy vlaky těžko dostávaly, původní trať směrem na jih totiž vede jen do Rachova a dále pak peáží přes dnes rumunské území, osobní doprava je zde zastavena, a v jakém stavu je trať za hranicemi, se lze jen těžko dohadovat. Takže vlakem se lze dostat pouze severním směrem, to znamená přes Jablunický průsmyk, který odděluje někdejší Podkarpatskou Rus od Ukrajiny, původně však Polska.

Hned po přejetí Jablunického průsmyku se ostře mění vzhled zdejší infrastruktury – lepší silnice, upravenější domy, více aut. Bývalá Podkarpatská Rus je totiž i dnes na okraji zájmu současné ukrajinské vlády a její lepší tvář, pocházející z doby ČSR, již připomínají jen úřednické domy, banky, pošty a školy, především ve větších městech Užhorod a Mukačevo.



*Na Polonině žijí Rusíni ve velmi skromných podmínkách.*

„Kdyby to šlo, vrátili bychom se zpátky do Československa,“ říká Ivan Latko, předseda klubu T. G. Masaryka v Užhorodě. A myslí to naprosto vážně. „U nás se zastavil čas po roce 1939, avšak ta starší generace stále vzpomíná a snaží se minulost připomínat těm mladším,“ dodává.



*Rusínská žena z Koločavy.*



*Nádraží v Jasině – poslední stanici bývalé ČSR, kam jezdily přímé rychlíky z Prahy.*

Dokladem jeho slov jsou pomníky TGM a Milana Rastislava Štefánika, pamětní desky a především užhorodské muzeum, kde je zachycena minulost ČSR v této části dnešní Zakarpatské Ukrajiny, jak je nazývána nejzápadnější oblast Ukrajiny, obývaná především Rusiny. Je to jediná ukrajinská oblast, která sousedí se čtyřmi různými státy – Slovenskem, Polskem, Rumunskem a Maďarskem.





*Hřbitov v Koločavě, kde je pohřben Nikola Šuhaj i jeho žena Eržika.*



*Zachovalý původní rusínský řeckokatolický kostel.*

Přesuňme se teď z hlavního města dnešní Zakarpatské oblasti Ukrajiny – Užhorodu do sekundárního centra této oblasti – Mukačeva – a navštívme jeho nádraží. To lze shrnout do několika slov: obrovská budova (vcelku zachovalá), dlouhé kolejiště s pěti kolejemi, masivní ruské vagony, z nichž se po zastavení vyhrme neuvěřitelný počet cestujících i se svými zavazadly. Vagony jsou rezavé, nepohodlné ocelové obludy s dřevěnými lavicemi. Vchod do nádraží střeží obrovské sochy slévače, horníka a rolnické ženy – i u nás kdysi známé symboly někdejší sovětské nadvlády. Rozlehlá opuštěná čekárna vzhled nádraží dokresluje.

Podkarpatská Rus je zemí, kam se vyplatí cestovat především za přírodními krásami (Poloniny), dobrými lidmi a nezničenou krajinou. Také kulturní památky, upomínající především kdysi početnou židovskou komunitu, nemilosrdně vyvražděnou v letech 1939 – 1945, přitahují turisty. Určitým nepohodlím při cestě sem (autem či autobusem) je sice několikahodinové čekání na slovensko-ukrajinských hranicích, to je však daň za zde končící hranice EU a nezbytné prohlídky hraniční i celní.

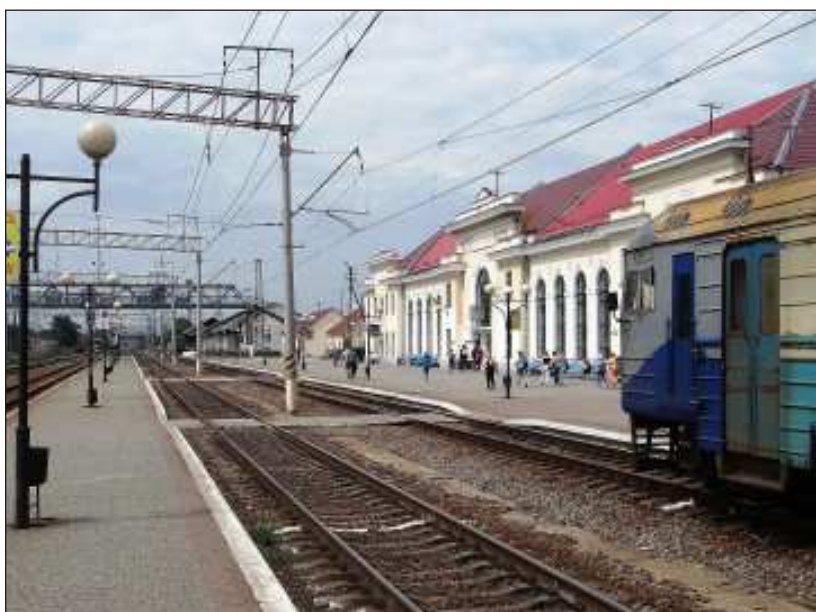
**Miroslav Čáslavský**



*Když se vracejí krávy z pastvy, musí počkat veškerá automobilová doprava.*



*Bývalá četnická stanice, dnes hospoda v Koločavě, kde žil Nikola Šuhaj.*



*Nádraží Mukačevo.*



# Česká stopa v historii Ruských železnic

Železniční muzeum Ruských železnic (RŽD) v Petrohradu (otevřeno bylo na podzim roku 2017) je jedno z největších železničních muzeí světa, pouze v anglickém Yorku mají muzeum větší. Na ploše 16 000 m<sup>2</sup> zde mají vystaveno 119 kolejových vozidel z devatenáctého a dvacátého století. „Bohužel v minulosti se v Rusku a předtím v Sovětském svazu nikdo moc nevěnoval historii či záchraně historických kolejových vozidel, prostě chovali se k tomu jako k železnému šrotu, který je možné rozřezat,“ řekl průvodce Nikolaj na adresu nejstaršího exponátu, parní lokomotivy N 2023 z roku 1897. „Tato se dochovala jen díky tomu, že byla více než sto let v provozu a ještě v osmdesátých letech minulého století se s ní posunovalo na Kavkaze.“

Úvodní část expozice je tradičně věnována historii železnice, zejména jejím počátkům. „První trať v Rusku (Petrohrad - Carské Selo - Pavlovsk), projektoval český inženýr František Antonín Gerstner. Carovi Nikolaji I. tehdy nabídl, že postaví železnici, dostal povolení a pod jeho vedením byla trať vybudována a 30. 10. 1837 otevřena,“ připomněl náš průvodce muzeem českou stopu v historii ruských železnic. Ing. Gerstner byl zároveň prvním strojevodoucí na této trati. „Byla to v podstatě zkušební dráha, která dodnes zůstala víceméně v původní stopě, byt



Atomový vlak: souprava vozů spíše připomínající mrazicí vozy, kdysi přepravující jaderné hlavice.



Největší exemplář v muzeu RŽD v Petrohradu – parní lokomotiva P36–0251, která byla zároveň poslední parní lokomotivou vyrobenou v roce 1956 v Sovětském svazu.

tehdy měla rozchod 1820 mm. Gerstner se tak rozhodl kvůli klimatickým podmínkám, bál se silných mrazů i větru, aby se vagony nepřevrátily.“

Když se pak začala stavět druhá trať v Rusku (Petrohrad – Moskva), byl již navržen rozchod podle ruského standardu – 1524 mm. „V sedmdesátých letech, když se začala zvyšovat průměrná rychlost, to pak bylo upraveno o čtyři milimetry na 1520 mm. Ve Finsku mají dodnes 1524 mm, ale to nehraje žádnou roli,“ dodává průvodce Nikolaj s tím, že v Rusku se traduje, že rozhodnutí použít širší rozchod kolejí bylo na osobní přání cara Nikolaje I., který chtěl zabránit tomu, aby do Ruska v případě války mohli přijet Evropané. „Například za druhé světové války to strašně zpomalilo příchod německých vojsk. Takže to rozhodnutí hrálo svoji důležitou roli,“ připomněl průvodce.

Na výše zmíněné trati z Petrohradu do Moskvy (644 km) trvala jízdní doba v roce 1913 osm hodin a stejnou dobu se klasickými vlaky jezdí i dnes. „Pokud nejedete Sapsanem, který jede rychlostí až 220 km/h a který vzdálenost mezi Moskvou a Petrohradem zvládne i za méně než čtyři hodiny, tak také cestujete osm hodin. Takže za sto let se jízdní doba mezi Moskvou a Petrohradem vůbec nezměnila,“ doplnil průvodce Nikolaj.



Československá stopa v muzeu Ruských železnic v Petrohradu: vlevo na snímku vedle ruské lokomotivy 23–001 elektrická lokomotiva ČS4–012 (rok výroby 1966/vyrobní číslo 5444), která byla už tehdy postavena na rychlost 160 km/h; ve venkovní expozici (snímek vpravo) je pak zastoupena i nejočtenější řada československé provenience – Čmelák ČME3–001 (1963/6065).



Sapsan dodnes kopíruje původní trať postavenou v roce 1851. Zajímavá byla i informace o tom, jak vlastně vzniklo pojmenování pro nádraží – Vakzál. „Do výstavby nádraží byl investován soukromý kapitál, a protože podnikatelé chtěli vydělat, tak potřebovali, aby tam chodilo co nejvíce lidí. Proto se na nádražích pořádaly třeba i koncerty. Nádraží se tak stala populárním místem, kde se zpívalo, a proto se tomuto místu začalo říkat vokální sály – vakzály.“

V muzeu pochopitelně nechybějí ani dokumenty o výstavbě Transsibiřské magistrály. „Je zajímavé srovnávat jízdní dobu dnes a kdysi. Nyní se do Vladivostoku jede vlakem 7 dní, ale když ještě nebyla železnice, tak se cestovalo (z Moskvy do Vladivostoku) až tři měsíce,“ přibližuje průvodce Nikolaj výhody železnice v Rusku. Nechybí zde ani typický vagon „těpluška“ – nákladní vagon, který byl přestaven na přepravu vojáků. „Je to vagon typický pro Rusko a pro Transsibiřskou magistrálu – vejde se do něj až 40 lidí nebo 8 koní,“ dodává průvodce. Mezi interaktivními modely najdeme i malý model carského vagonu. „Bohužel, vagony carské rodiny se nedochovaly. Poslední zachovalý se nacházel v Peterhofu, který byl ale za druhé světové války obsazen německými vojsky. Když se pak po válce ruská vojska do Peterhofu vrátila, byla z něj už jenom ruina. Tak aspoň na tomto



*Oblíbená moderní jednotka Sapsan od společnosti Siemens, která vzdálenost 644 km mezi Moskvou a Petrohradem zvládne i za méně než čtyři hodiny.*



*Československých lokomotiv bylo v minulosti do Sovětského svazu vyvezeno velmi mnoho a jezdí zde dodnes.*

modelu návštěvníkům ukazujeme, jak carský vagon vypadal. Carská rodina měla železniční ráda a ráda cestovala vlakem,“ vypráví dále průvodce.

V muzeu vystavují i chloubu Ruských železnic – elektrickou jednotku ER 200, která v počtu dvou šestivozových souprav jezdila od roku 1984 na trati Moskva – Petrohrad až do nástupu super rychlých

Sapsanů v prosinci 2009. Oblíbené moderní jednotky Sapsan od společnosti Siemens už deset let spojují Moskvu s Petrohradem, vzdálenost 644 km zvládnou i za tři a půl hodiny. „Na nedávném ekonomickém fóru se RŽD se Siemensem dohodly, že zakoupí dalších asi 15 souprav Sapsanů,“ prozradil průvodce s tím, že jednotky Sapsan jsou sice konstruovány na rychlost 250 km/h, ale železniční infrastruktura neumožňuje rychlost vyšší než 220 km/h.

A bude tak tomu i do budoucna? „Pokud se podepíše prohlášení a mezi Moskvou a Petrohradem se postaví nová vysokorychlostní trať, tak by se jízdní doby mezi Moskvou a Petrohradem mohly díky Sapsanům zkrátit až na dvě hodiny,“ věří náš průvodce, ale zároveň dodává, že v cestě tomuto záměru stojí nejen vysoké finanční nároky, ale i bažinatý terén. „Trať se rozpadá, traťováci nejsou z toho nadšení, protože pořád musí chodit opravovat. Když jsme v sedmdesátých letech v vás zakoupili těžká dvojčata ČS 200, tak starší traťováci dodnes vzpomínají, že z toho nebyli příliš nadšení, protože za nimi museli podbíjet,“ dodává s úsměvem.



*Socha Františka Antonína Gerstnera na Vitebském nádraží v Petrohradu, odkud vyjízděly vlaky na Carské Selo.*

Mezi unikáty muzea patří prototypová vysokorychlostní jednotka Sokol 250 či Atomový vlak – kontejner, ve kterém se za doby Sovětského svazu vozily jaderné rakety. Kontejner má zakrytou střechu a vagon zvenku vypadá jako mrazící vagon. „Vlastně ze satelitu nebylo vidět, co v něm je. Všichni věděli, že jsou v Rusku jaderné vlaky s jadernými hlavicemi, ale nikdo nevěděl kde. Dnes už oficiálně v Rusku nejsou, ale často se mluví o tom, že se k nim vrátíme,“ dodává průvodce.

Perličkou na závěr či zajímavostí z historie Ruských železnic je například i značení elektrických lokomotiv: ty byly na počest Vladimíra Iljiče Lenina označeny písmeny „VL“ (v azbuce) a toto označení je dodnes používáno. „Děti si dělají legraci, že nová elektrická lokomotiva už ponese označení VP – Vladimir Putin,“ uzavírá průvodce.

Českou stopou jsme začali a českou stopou skončíme. Stejně tak jako v Moskvě, v muzeu na Rižském nádraží, ani u Petrohradu nechybějí lokomotivy československé provenience. Československých lokomotiv bylo do Sovětského svazu vyvezeno velmi mnoho a jezdí zde dodnes, včetně nejrozšířenější ČME3. V muzeu jsou k vidění: ČS4-012 (rok výroby 1966/výrobní číslo 5444), ČS2-023 (1962/4377), ČS1-041 (1960/3978), ČS200 002 – elektrická lokomotiva pro rychlost 200 km/h (6436/1974), ČME3-001 (1963/6065).

Michael Mareš



*Strategické rozhodnutí cara Nikolaje I. ohledně rozchodu kolejí v Rusku je dodnes překážkou, na snímku výměna podvozků lůžkového vozu na vlaku 108/INT Košice – Kyjev ve stanici Čop.*