

# Superdebilní předpis D3 si 7. 7. 2020 vybral krvavou daň

Na trati Karlovy Vary – Potůčky – Johannegeorgenstadt došlo k četnému střetnutí vlaků 17110 a 17113. Kromě dvou zmařených životů cestujících je zmařen profesní život strojvedoucího „stíženého vlčí mlhou“. Vina strojvedoucího je jednoznačná, ačkoli vyšetřování nehodové události bude trvat řadu měsíců a svoje k tomu řekne i trestní řízení. Pravděpodobnost, že nešťastný strojvedoucí skončí – na účet daňového poplatníka – na nějakou dobu ve státním sanatoriu se zamířovanými okny, hranicemi a jistotou. (Vzpomeňme na podobnou událost na jednokolejné tramvajové trati v Ostravě, tramvaják měl taky „vlčí mlhu“ a nevyčkal příjezd protijedoucího vozidla.)

Leč všechny „moudré“ komentáře opomíjejí poměrně zásadní skutečnost mající vliv na vznik nehodové události – vlak 17110 jedoucí z Karlových Varů (souvprava 814) měl několikaminutové zpoždění, takže (dle terminologie D3 „druhý“) vlak 17113 přijel do Perninku dříve než (dle terminologie D3 „první“) vlak 17110, z čehož mohl jeho strojvedoucí nabýt dojmu, že „první“ vlak 17110 nejede.

V předpisu D3 – nevyklučují, že jsem jej nesprávně pochopil – jsem totiž nenašel žádné ustanovení nařizující dirigujiícímu dispečerovi informovat – v případě křížování v příslušné dopravně – strojvedoucího („druhého“) vlaku jedoucího včas (podle jízdního řádu) o zpoždění protijedoucího („prvního“) vlaku (tedy, že přijede do příslušné dopravní dráhy). To znamená, že „první vlak“ přijede reálně do příslušné dopravní v pořadí jako „druhý“ a naopak. Přesněji řečeno v případě zpoždění obou (více) vlaků informovat strojvedoucí všech vlaků o zpoždění jiných vlaků. Tohle nic, ale opravdu nic nestojí.

V absenci takového předpisového ustanovení spatřuji zásadní spoluvinu provozovatele dráhy na vzniku nehodové události. Stejně tak jsem nenašel – možná jsem špatně hledal nebo chápu – povinnost dirigujiícího dispečera spojit se se strojvedoucími, pokud se mu neohlásí v době stanoveného příjezdu do dopravní s ohlašovací povinností.

Představte si, že vlak jehož strojvedoucí se neohlásil, vykolejil a skončil „někde“. Strojvedoucí, další zaměstnanec cestující jsou zranění, nezpůsobilí zavolat si pomoc... Sice málo pravděpodobné, ale... u vlaku obsazeného „jen“ strojvedoucími může postihnout strojvedoucího zdravotní příhoda. To nepravděpodobné není. Ve vlaku nemusí být nikdo, kdo by zkolabovaného strojvedoucího našel – cestující nemá povinnost strojvedoucího hledat...

Nepatřím ke znalcům fungování radiopojtek, nicméně nejlepším řešením – známým např. z pražské MHD – je zapojení na stálý příjem. Takže cestující ve vozidlech MHD mohou slyšet informace o dopravních mimořádnostech dávaných příslušným dispečerem všem řidičům TRAM, i když je dopravní opatření příslušné linky netýká... podobně v autobusech. Bezpečnost dopravy neohroží – ba naopak – když strojvedoucí uslyší komunikaci dirigujiícího dispečera s protijedoucím vlakem... tak jako platí pravidlo vidět a být viděn, platí slyšet a být slyšen. Na absenci očekávané komunikace s protijedoucím vlakem může strojvedoucí reagovat. Buď dotazem nebo použitím generálního stopu, jímž by zastavil protijedoucí vlak... Kritika (ne)bezpečnosti tratí, na nichž je provoz provozován dle „Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, ve skutečnosti dle předpisu pro složitější řízení drážní dopravy je odmítána s tím, že se jedná o chybu jedince. Pomineme-li formální stránky, tak předpis

obsahuje 41 stran textu, který musí strojvedoucí znát, nad rámec obecných znalostí základního předpisu D1. K tomu navíc znalost příslušného prováděcího nařízení pro každou jednotlivou trať – na rozdíl od neexistence podobného „díla“ pro jednotlivé úseky např. trati z Prahy do Stúrova, kterou obsluhují čeští strojvedoucí. Tam „stačí“ projít trať za účelem získání „znalosti traťových poměrů“ v předpise stanoveném rozsahu.

V čem tedy spočívá ono zjednodušené řízení drážní dopravy, pokud jsou vyžadovány další znalosti? Opravdu se jedná pouze o chybu jedince? Není „kámen úrazu v samotném předpisu“, neobsahujícím pojistky proti selhání strojvedoucího?

Domnívám se, že ano. Některé byly zmíněny výše. Další jsou nasnadě. Jednak rozvolněná ohlašovací povinnost. Někdy ano, někdy ne. Jaké jsou finanční náklady na ohlašovací povinnost? Kolik se ušetří zrušením ohlašovací povinnosti „podle kalendáře“?

Vyskytují se názory, že mohlo dojít k omylu strojvedoucího, protože v pondělí 6. 7. 2020 byl státní svátek a křížování vlaků probíhalo jinak. Údajně se tak měl nešťastný strojvedoucí vyjádřit. Jaký vliv na myšlení strojvedoucího měla skutečnost, že v pondělí byl svátek a „sváteční doprava“?

K omylům u strojvedoucího dochází. Pamětníci pražského depa na „střed“ (moc jich už není) si připomenou legendární zápis do Knihy příhod: „S vlakem 5971 jsem projel stanici Český Brod, myslím jsem, že vezu rychlík“ – omyl spočíval v tom, že příslušná turnusová skupina vozila do Kutné Hory (tehdy na přepřah) jednal zrychlený Os 5971, jednak R 613 (Praha – Znojmo), přičemž vlak 5971 odjížděl z „Masaryčky“ prakticky na odhlásku za R 613. (Vlakve-

doucí vlak použitím záchranné brzy nezastavil...).

K omylům, zejména při zastavování, občas dochází v případech, kdy svátek připadne na den v týdnu, pracovník si tuto skutečnost neuvědomí. Pokud vlak „někde“ zastavuje jen ve dnech pracovního klidu – sobota, svátky, pak je o malér postaráno. Na sváteční dopravu a nutnost zastavit uprostřed týdne strojvedoucí zapomenou. Na svátek jej nikdo neupozorňuje, je to obecně známá skutečnost. V době „předlistopadové“ řeší tehdejší režim svátky uprostřed týdne, zpravidla čtvrtek nebo úterý tak, že na „pracovní meziden“ – pondělí nebo pátek – se přesunul některý z volných dnů. Takže pondělí nebo pátek se jezdilo jako ve svátek, zatímco v neděli se šlo do práce a jezdilo jako v pracovní den. Lidé o volno nepřišli, ekonomika také nepřišla zkrátka.

Nicméně to byla živná půda pro omyly, např. opomenutí nastoupat na schůtku. Pokud nebyla pohotovost, vlak se v nejhorším případě odřekl... Vrcholní funkcionáři se ve sdělovacích prostředcích vyjadřují ve smyslu, že budou řešit zvýšení bezpečnosti na trati „D3“. Domnívám se, že řešení spočívá v celkem jednoduché aktualizaci předpisu D3. A to konkrétně v části ohlašovací povinnosti.

Především ohlašovací povinnost uvedená příslušnou značkou v SJR se nebude řídit ka-

lendářem, tj. tím, zda křížující vlak jede, či nejede. Prostě a jednoduše bude VŽDY. Nic to nestojí... Dále změnit „Závazná znění pokynů“, především článek 261. Aplikováno na konkrétní situaci: Dirigujiící dispečer potvrdí příjem hlášení takto: „Vlak 17113 v Perninku v 15.06. Rozuměl Bek. Vyčkejte příjezdu vlaku 17110, Bek.“ Případně doplnit „zpožděného“... Strojvedoucímu (vlaku 17113) se dostane doplňující informace, která jej může probrat z „vlčí mlhy“.

Nicméně rozum zůstává stát nad tím, že stejná „vlčí mlha“ postihla i zaměstnance obsluhy vlaku dávajícího strojvedoucímu návštěv souhlas k odjezdu. Ten se také nacházel ve stavu „omylu“ z předcházejícího svátku? Nebo sloužil na trati úplně poprvé a nedocvaklo mu, že protijedoucí vlak v Perninku není? Pozornost a dopravní „aktivita“ zaměstnance obsluhy vlaku mohla nehodu zabránit. Jako vnímavý pracovník s dopravním myšlením a citem, bych se šel optat řídy, jak vypadá protijedoucí vlak, když jsme dojeli do dopravní jako „první“, ačkoli jsme dle předpisu „druzí“, protože do sousední dopravní s možností křížování je to cca 15 minut jízdy, tj. cca 30 minut zpoždění... zda byla nařízena změna křížování.

Ale takhle dopravně uvažovat není jeho předpisová dopravní povinnost, nicméně pro zbytek života si ponese břímě „mohl jsem nehodu zabránit“.

Tohle by mělo být mementem, pokud se nenajde způsob, jak „kontrolní mechanismus“ pracovníka dopravce dávajícího „souhlas k odjezdu“ do předpisu zapracovat...

Miroslav Zikmund

## České dráhy vyklidily pole?

Koronavirová epidemie zastavila a následně i změnila život v rozličných koutech světa. Rozjezd „k normálu“ je různý. Ještě v květnu se říkalo, že tentokrát letní dovolené lidé většinou stráví ve svých zemích.

V červnu se s uvolňováním cestování začalo říkat, že bude možné cestovat i mimo hranice své země. A tak se začaly nabízet nové možnosti. Pro Česko, které nemá moře, se naskytla možnost cestovat k moři. Jako jedna z prvních zemí se přihlásilo Chorvatsko, v Česku velmi oblíbené. Bylo třeba řešit, jak se tam dopravit. Kromě individuální dopravy se nabízel i doprava železniční. Odepaměti měly s touto dopravou (k moři) velké zkušenosti i České dráhy. Čekali jsme proto, že „opráší“ své letité zkušenosti (mají-li ještě zaměstnance, kteří si to pamatují?) a zapojí se do dopravy k moři.

Nejrychleji zareagoval soukromý dopravce RegioJet, který dle sdělovacích prostředků má již vyprodáno cca 30 tis. jízenek do Chorvatska. První vlak již úspěšně do Chorvatska dojel.

A České dráhy? Nikde jsem žádnou „protiofenzivu“ nezaregistroval, ani náznak. Českým

drahám stačí reklama na dopravu po Česku (viz reklama na „Punkvu“) a v mezinárodní přepravě (právě například do toho Chorvatska) vyklidily pozice a přenechaly iniciativu „soukromníkům“? Tržby nepotřebují? Je to záměr?

Stanislav Hájek, Pardubice

### Vyjádření Českých drah Podporujeme Českou republiku

České dráhy nevyklidily pole v oblasti prázdninové dopravy. Naopak svou nabídkou průběžně rozšiřují a doplňují, a to na základě objednávky státu, regionů nebo v kooperaci se zahraničními partnery. To je jeden z hlavních rozdílů mezi Českými drahami a společnostmi, které podnikají a provozují vlaky přímo v zahraničí samy. České dráhy tento byznys rozvíjejí především ve spolupráci s národními dopravci okolních států.

Díky spolupráci s polským partnerem PKP IC jsme například letos rozšířili počet vlaků do baltských letovisek o populární Swinoujście

a Kolobrzeg. Již loni jsme zavedli podobné vlaky do Leby a na poloostrov Hel, které jezdí také letos. Nabízíme spojení i do vyhledávaných turistických oblastí na Slovensku nebo v alpse oblasti. Pokud jde o sezónní spojení s Chorvatskem, to bylo zrušeno z ekonomických důvodů, a také proto, že mimo ČR nebyl vhodný vlak, ke kterému by mohly České dráhy připojit přímé vozy z Prahy do Splitu. V budoucnu však nelze vyloučit obnovení přímých turistických nebo celoročních spojení v kooperaci s našimi zahraničními partnery i při cestách na jih Evropy.

V souvislosti s COVID-19 se v letošním roce hodně zaměřujeme na podporu domácího cestovního ruchu. Ten je důležitý pro nastartování české ekonomiky a vzhledem k situaci lze předpokládat, že Češi budou tentokrát ve větší míře léto trávit v ČR. Aktivní dovolená, prázdniny nebo jen letní víkendové výlety po České republice představují potenciál růstu cestujících ve vnitrostátních spojích. To má přímou souvislost s udržení pracovních míst např. ve službách, v cestovním ruchu a také v dopravě.

Vzhledem k provázanosti celého hospodářství a jednotlivých oborů má rychlý návrat celé ekonomiky k normálu značný dopad nejen na sezónní dopravu, ale také na celoroční poptávku po osobní dopravě a také na poptávku po nákladní dopravě.

Proto v maximální možné míře podporujeme cestování v České republice a podporujeme tak celé české hospodářství a zaměstnanost v naší zemi.

Vanda Rajnochová,  
tiskové odd. Českých drah, a. s.,  
Generální ředitelství

## Do Kadaně je zatím stále zavedena motorová trakce

V loňském roce proběhla elektrizace a rekonstrukce tratě č. 132 Kadaň–Prunéřov – Kadaň (při této příležitosti zde vznikla nová zastávka Kadaň Bystřice nacházející se poblíž stejnojmenné městské části) kvůli možnosti zavedení přímých Os vlaků v relaci Děčín – Kadaň (mesto) v elektrické trakti bez nutného přestupu v žst. Kadaň–Prunéřov, odkud je kyvadlová doprava do Kadaně (mesta) nadále zajištěna regionovými Českých drah. Dopravce RegioJet svoje osobní vlaky v relaci Most – Kadaň (mesto) vozí motorovými jednotkami řady 628/928 německé provenience (příjopné vlaky od rychlíků Praha – Cheb).

Tato trať byla totiž nakonec elektrizována



V loňském roce byla provedena elektrizace a optimalizace regionální trati 132 Kadaň–Prunéřov – Kadaň, ovšem vzhledem k absenci střídavých či dvousystémových elektrických jednotek v Ústeckém kraji je zde osobní doprava stále vedena v motorové trakti. Na snímku ze dne 19. 5. 2020 přejíždí osobní vlak ČD relace Kadaň–Prunéřov – Kadaň rekonstruovaný propustek před vjezdovým návěstidlem do žst. Kadaň.

## Kde zůstala slibovaná podpora železnice?

V deníku Metro 7. 7. vyšel článek o špatném parkování před zastávkou Praha–Klánovice. Parkování u železničních stanic by v žádném případě nemělo být zpoplatňováno, a to nikde. Všichni by měli děkovat řidičům, že auta odloží u veřejné ekologické dopravy a dál do centra pokračují vlakem. Dávno ale zaspala v některých případech Správa železnic i její předchůdce vlastnictví nemovitostí, ČD, a. s. Stalo se totiž v některých případech na příměstských tratích, že byly v minulosti rozprodávány železniční pozemky soukromníkům (v Mnišku) nebo obcím (např. u nádraží Měchenice). Soukromníci i obce potom neprojevují zájem železnice a jejich zákazníkům, ale svoje partikulární zájmy, včetně zákazu parkování.

Železnice byl kdysi nedotknutelný státní podnik, který pamatoval na své přepravní zájmy. V divokých devadesátých letech 20. století a počátkem 21. století tyto preference zcela hodil za hlavu. Výsledek vidíme všichni, co máme oči k vidění. Stále se ustupovalo někomu jinému,

který s dráhou neměl nic společného. I proto máme zdevastované nezájemem soukromého vlastníka nádraží Praha–Vyšehrad, v jehož okolí již vznikly menší požáry opuštěného drážního pavilonu.

Tak na co politici čekají? Budova je již načata, objevují se díry v zatlučených oknech a padá střeška v celých pásech! Až tato památka shoří a bude od ní pokoj? Nebo až železnice prodá pod sebou vlastní koleje a pak se bude divit, že je nemá? Osud bývalého nádraží Praha–Vyšehrad je i obzálouboj doby, která tehdy nepochopila význam budoucnosti příměstské dopravy a toto nádraží pro zastavování vlaků neobnovila, a to jen pod záminkou, že leží v obloku. Je zajímavé, že v době současné výluky traťové koleje Praha–Radotín – Dobříčovice jezdí spojené tři jednotky CityElefantů a reproduktor hlásí, u kterých vozů se nesmí vystupovat, tak by to jistě šlo řešit trvale právě v stanicích v obloukách, jako byl Vyšehrad či Vinohrady. Nebo ne?

Martin Kubík

## Proč v Berouně nefungují výtahy?

Ač byla v žst. Beroun postavena zcela nová nástupiště včetně podchodů a výtahů, všechny (!) výtahy na nástupiště dlouhodobě nefungují. Jak mohl zhotovitel takto předat Správu



železnic svou lajďáckou práci je nepochopitelné a ostudné. Výtahy nevyužívají jenom hendikepovaní občané či matky s kočárky, ale po namáhavých sítích v patrových jednotkách

CityElefant i unavení průvodčí. Patrně na tomto stavu nikomu nezáleží. I proto na vysvětlujících tabulkách se objevují našťavané vzkazy.

Martin Kubík

### Odpověď Správy železnic

K dnešnímu dni (14. 7.) fungují výtahy na 1. a 3. nástupiště. Zbytek je v reklamním řízení. Cestujícím se za vzniklé komplikace omlouváme.

Marek Illiaš,  
tiskový mluvčí,  
Správa železnic



# Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ v roce 2019

Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ se řídí Stanovami OSŽ, resp. Řádem právní pomoci (ŘPP) OSŽ. Podle uvedeného ŘPP OSŽ mají členové OSŽ právo na právní pomoc v oblasti pracovníprávní, ve věcech sociálního zabezpečení a věcech trestněprávních, souvisejících s pracovníprávními vztahy.

## Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ – ústředí

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

V období od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019 byla na základě žádostí členů OSŽ zprostředkována ESO OSŽ – ústředí právní pomoc zastoupením v řízení před soudem 22 (dvaceti dvěma) členům OSŽ. Dále v roce 2019 došlo k navýšení finanční částky schválených právních pomoci 13 (třinácti) členům OSŽ.

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

■ **17 případů** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 273 (obecné ohrožení) trestního zákoníku (dále jen „TZ“), současně i povinnost nahradit škodu (16 případů);

■ **1 případ** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 143 TZ (usmrcení z nedbalosti), současně i povinnost nahradit škodu;

■ **2 případy** – trestněprávní povahy, výpovědi před oprávněnými orgány (subjekty), zejména v postavení poškozeného;

21. – 22. 2x – odškodnění pracovního úrazu v souladu s ustanoveními ZP;

23. 1x – ve věci neplatného skončení pracovního poměru skončeného smírem mezi členem OSŽ a zaměstnavatelem.

V období let 2010–2019 bylo celkem schváleno 193 právních pomoci v řízení před soudem (bližší viz příloha číslo 3). V současné době je právní pomoc v řízení před soudem poskytována aktuálně 43 členům OSŽ.

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

**Ekonomicko – sociální oddělení OSŽ – ústředí** poskytlo v roce 2019 – 4368 porad a konzultací v oblasti pracovníprávní, trestněprávní a sociálního zabezpečení. Z uvedeného počtu se 2565 řešilo telefonicky, 944 osobně a 859 bylo písemných podání.

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

- vznik, změna a skončení pracovního poměru (např. způsoby ukončení – dohoda, výpověď, mzdové nároky při skončení pracovního poměru, změna druhu vykonávané práce, místa výkonu práce a pravidel pracoviště pro účely cestovních náhrad apod.);
- náhrada škody (včetně problematiky pojištění u Kooperativa pojišťovny, a. s.) a stanovení její výše;
- pracovní doba (ve vztahu ke kolektivní smlouvě, zákoníku práce, 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);

- zastupování příslušných členů OSŽ před vyšetřovacími orgány provozovatele dráhy, dopravců, Oblastních inspektorátů práce, Dražních inspekcí ČR, OČTR;
- pracovní úrazy a jejich odškodňování;
- mzda a náhrady mzdy (zejména zařazení do tarifních stupňů – katalog prací, smluvní mzda, uplatňování oprávněných odměn, mimořádných odměn a mzdových příplatků, odměna za pracovní pohotovost mimo pracoviště apod.).

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

Problematické náhrady škody byla v roce 2019 ze strany OSŽ (ESO OSŽ – ústředí) opět věnována zvýšená pozornost a byla poskytována opakovaná metodická pomoc.

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

**Oddělení BOZP** – poskytlo 935 porad a konzultací (z uvedeného bylo 469 vyřešeno telefonicky, 291 osobně a 175 písemně), největší těžiště spočívalo v oblasti BOZP, dále institut pracovního úrazu, nemoci z povolání a jejich odškodnění a problematika náhrady škody a nemajetkové újmy (podrobněji viz „Zpráva o činnosti BOZP OSŽ – ústředí za rok 2019“).

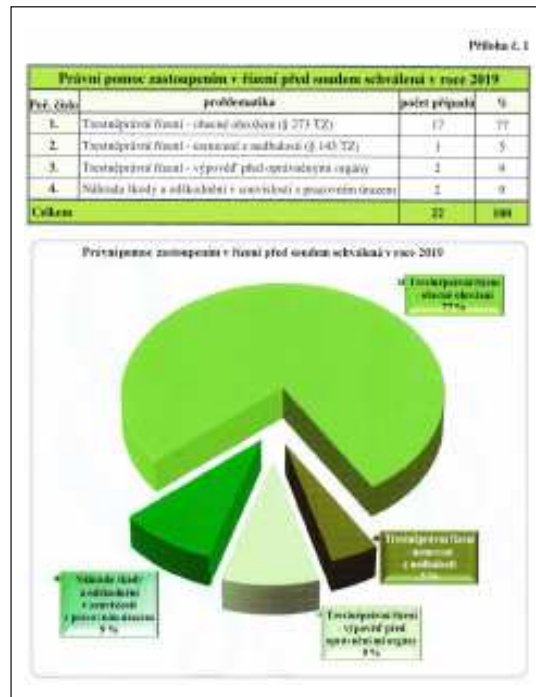
**Hospodářsko – finanční oddělení** – poskytlo 654 porad a konzultací (z uvedeného bylo 530 řešeno telefonicky a 124 osobně) v problematice pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání. Dále se poradenství poskytovalo v oblasti životního a penzijního pojištění, výpočtu důchodu a stanovení věku pro odchod do důchodu, členských příspěvků (dlouhodobá dočasná pracovní neschopnost, insolvence, exekuce) a problematiky hospodaření ZV ZO OSŽ v oblasti účetnictví.

**Mezinárodní oddělení** – zodpovídalo 354 dotazů (z uvedeného bylo 285 řešeno telefonicky, 64 osobně a 5 písemně) v převážně většině se jednalo o dotazy k zásadám používání finančních prostředků SF a FKSP na dotace použité na rekreaci a souběž s příspěvků na kulturu a sport. Další dotazy směřovaly na fungování systému STKR u SŽDC. Navíc bylo poskytováno poradenství 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. Řešily se i dotazy podmínkami členství v organizaci FISAIC. Dále byly zodpovězeny i otázky týkající se způsobu přidělování konkrétních lokalit KOP a cestovního pojištění, které je ke KOP poskytováno a k účasti rodinných příslušníků. Rovněž proběhlo poradenství k úrazům na sportovních akcích, zda se jedná o pracovní úraz.

**Redakce čtrnáctideníku Obzor** – v uvedeném období sehrała pozitivní roli v informování členské základny, a to především publikováním aktuálních témat v pracovníprávní oblasti prostřednictvím webových stránek OSŽ (mezi nejčtenější články roku 2019 patřily informace z kolektivního vyjednávání v Českých drah a dalších společnostech s více než 6000 přístupy) i čtrnáctideníku Obzor, který v roce 2019 vycházel v nákladu 5800 výtisků.

**Revizní komise OSŽ** – poskytla 52 porad a konzultací (z toho bylo 10 řešeno telefonicky, 18 osobně a 24 písemně), podstata činnosti RK OSŽ spočívala v kontrole účetních dokladů a s tím spojené potřebné materiály (zásady o hospodaření, rozpočty, roční závěrky, inventarizace, zápisy z členských schůzí ZO OSŽ, konferencí ZO OSŽ, ZV ZO OSŽ, revizní komise ZO, odvozy členských příspěvků apod.).

**Republiková rada seniorů OSŽ** – poskytla 40 porad a konzultací (z uvedeného bylo 28 řešeno telefonicky, 9 osobně a 3 písemně) zejména v oblasti čerpání příspěvků ze SF/FKSP na rekreaci seniora a rodinného příslušníka,



Příloha č. 2: Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem schválená v roce 2019. Kruhový diagram s 4 kategoriemi: Trestněprávní řízení - obecné ohrožení (77%), Trestněprávní řízení - usmrcení z nedbalosti (5%), Trestněprávní řízení - výpověď před oprávněnými orgány (9%), Náhrada škody a odškodnění v souvislosti s pracovním úrazem (9%).

časově nepřetržitě právního servisu členům OSŽ, zejména při vzniku MU, při organizování a provozování dražní dopravy, za účelem právní ochrany a oprávněných zájmů členů OSŽ, patří mezi základní formy prvotního právního poradenství, má své **nezastupitelné místo a jednoznačné, nepochybnitelné opodstatnění**. Krizová linka je určena opravdu k aktuálnímu MU, ale stává se, že členové OSŽ si ji v některých případech snaží využívat i v časové prodlevě od MU (týdenním, měsíčním), anebo k řešení jiných problematik mimo působnost pracovníprávního poradenství.

V roce 2019 bylo poskytnuto 38 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 –

problematické rozdílné ceny u zahraniční rekreace u cestovní kanceláře ČD travel, s. r. o., a v apartmánovém domě Orion v Řecku, absence odletů na zahraniční rekreaci z letiště v Brně a v Ostravě. Dále se jednalo o problematiku vyplňování prezenčních listin při kulturních a sportovních akcích, rozdělování seniorů podle výkonných jednotek a vyplňování GDPR, založení Klubu seniorů OSŽ, ukončení členství bývalého předsedy v OSŽ a jeho další působení v DR ČD, a. s.

ústředím aktuálně zveřejňovány a doplňovány informace z oblasti právního poradenství, ochrany a pomoci, Podpůrného fondu OSŽ a z dalších oblastí. V současné době je na webových stránkách OSŽ v uvedené problematice zveřejněno 132 souborů o celkové kapacitě cca 34,27 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 právníků) a mj. byl zveřejněn i v čtrnáctideníku OSŽ Obzor (č. 2/2019 dne 21. 1. 2019).

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

U členů OSŽ stále není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), které je komplikované napsatelné. Členové OSŽ přes mnohá upozornění a doporučení **podpisují rizikně pracovníprávní a personální dokumenty**, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali čas na rozmyslení, pokud jim není obsah zcela jasný nebo s ním nesouhlasí. V podobných situacích se nelze pouze spoléhat na sdělení vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že se jedná jen o formální záležitost. Tímto následně dochází k neřešitelným závěrům z hlediska pracovníprávního poradenství. Zaměstnanci, členové OSŽ by si měli uvědomit, že podpis jakékoliv 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 změnit nebo je lze změnit pouze velice obtížně a zcela výjimečně.

V rámci poskytování právního poradenství a pomoci byl zachován trend z předcházejícího období, kdy zaměstnanci – členové OSŽ při řešení své pracovní situace (např. psychicky, fyzicky unavení, zdravotní problémy, negativní pracovní podmínky apod.) sami, tzn. 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 zaměstnanců středního managementu).

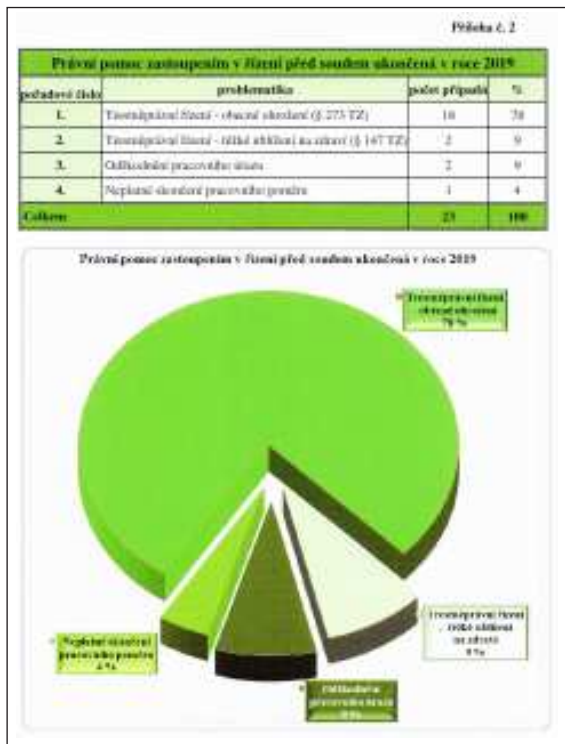
Na tyto skutečnosti ESO OSŽ – ústředí opakovaně upozorňovalo na webových stránkách a v čtrnáctideníku Obzor (č. 7/2019, č. 17/2019, č. 19/2019, č. 21/2019 ze dne 1. 4. 2019, resp. 2. 9. 2019, 30. 9. 2019, 29. 10. 2019 – „Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!“, „Doporučení nepodepisovat závazky o náhradě škody v době šetření Policií ČR (jeho neukončení)“, „Projednáni výše náhrady škody s odborovou organizací“, „Upozornění – doporučení! Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat“).

Dalším pokračujícím trendem dále zůstává, že při posouzení nároků členů OSŽ v pracovníprávní oblasti, odborné oddělení 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 pracovníprávní spor**. Uplatnění svých nároků a zájmů členové OSŽ se 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 a 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 2019 byly všechny žádosti o právní poradenství, jak členů OSŽ tak i funkcionářů OSŽ, kvalifikované a bez prodlení průběžně vyřizovány.

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



■ **2 případy** – náhrada škody v souvislosti s pracovním úrazem (1 případ); odškodnění pracovního úrazu (ve výši 70 %) ze strany zaměstnavatele se všemi jeho náhradami v souladu s ustanoveními zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „ZP“/1 případ).

V 17 (sedmácti) případech zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem schválených v roce 2019 a u 12 (dvanácti) navýšených finančních částek u schválených právních pomoci se OSŽ – ústředí podílelo na úhradě nákladů řízení 100 %, maximálně však do výše 50 000,- Kč.

Ve 3 (třech) případech schválených právních pomoci se OSŽ – ústředí podílelo 90 % na úhradě nákladů řízení. V 1 (jednom) případě se u schválené právní pomoci OSŽ – ústředí podílelo 95 % a v 1 (jednom) případě 50 %.

V 1 (jednom) případě u navýšené finanční částky u schválené právní pomoci se OSŽ – ústředí podílelo na úhradě nákladů řízení 50 %.

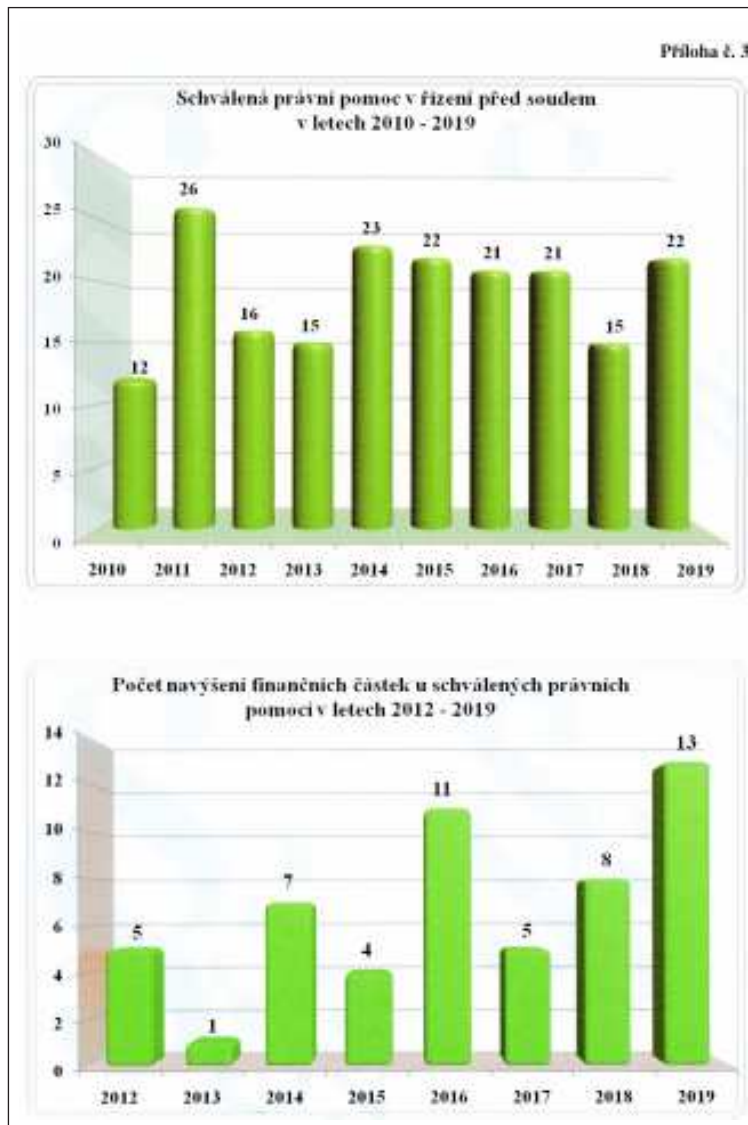
V roce 2019 ve skladbě právního zastoupení převažoval požadavek ze strany členů OSŽ o zastupování v trestním řízení (včetně přípravného), kdy jsou žadatelé trestně stíháni pro trestný čin obecného ohrožení podle ustanovení § 273 TZ a pro trestný čin usmrcení z nedbalosti podle ustanovení § 143 TZ nebo jim tento postup ze strany orgánů činných v trestním řízení bezprostředně hrozí. 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 2019 bylo ukončeno 23 řízení** (soudní), **všechna byla ukončena úspěšně** (bližší viz příloha číslo 2).

1. – 17. 17x – nezhájeno trestní stíhání ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. c) TZ;

18. – 19. 2x – pro spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 147 TZ – podmíněně zastavení trestního stíhání se zkušební dobou 1 roku (1x), trestní příkaz k uložení peněžitého trestu (1x);

20. 1x – podmíněně odnětí svobody v trvání 2 roku pro spáchání trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. b), odst. 3 písm. b) TZ se zkušební dobou 2 let;





# ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

## Historická jímka, Památník Vojna, přívoz Lužec nad Vltavou

**Historická jímka a Studánka lásky** – Železniční trať z Přovan do Bezdručic (177) byla postavena v letech 1900 až 1901, parní provoz byl na ní zahájen 6. června 1901 a od roku 1929 zajišťovaly osobní dopravu motorové vozy Tatra, tolik stručná historická data. Protože spotřeba vody byla u parních lokomotiv na sklonové náročné trati vysoká, byly na trati zřízeny dva vodní jeřáby, ten významnější v kilometru 16,9 na kamenném mostě nad potokem Hadovka. Lokomotivy zde byly dozbrojovány vodou před závěrečným sedmikilometrovým stoupáním do Bezdručic. Voda byla zadržována v jímce, odkud se pomocí ejektoru poháněného párou z lokomotivy čerpala do zásobníku (vodojemu). Zařízení bylo využíváno až do ukončení parního provozu v roce 1969. Naleznete zde zbytek zařízení (jímku) v údolí potoka Hadovka přímo pod mostem.

Pouhých sto metrů odtud je Studánka lásky – minerální vývěr v romantickém údolí na břehu potoka Hadovka. Klidné a romantické místo podnítilo vznik lidové pověry: Pokud se z pramene společně napijí milenci, jejich láska nikdy nevyhasne. Obě místa leží na Okružní naučné stezce Studánka lásky, která začíná i končí v Konstantinových Lázních pod vlakovou zastávkou. Pokud od Studánky lásky nechcete pokračovat po naučné stezce dále, je možné přejít po lávce přes potok a pokračovat po červené turistické značce na železniční zastávku Strahov (cca 2 km).

**Památník Vojna u Příbrami** – Uprostřed lesů, 5 km jihovýchodně od Příbrami, v místě známém výskytem železné, stříbrné a uranové rudy, byl nejprve německými válečnými zajatci vybudován pracovní tábor (1947–1949), pojmenovaný podle nedalekého vrchu Vojna. Po převratu v roce 1948 zde vznikl tábor nucených prací (1949–1951), a následně největší vězeňské zařízení pro politické vězně komunistického režimu (1951–1961). V souvislosti s úbytkem vězňů po amnestii v roce 1960 a vytěžením ložiska uranu, byl Nápravně pracovní tábor k 1. 6. 1961 zrušen. Historie vězeňského lágru Vojna sice nebyla dlouhá, ale varuje dodnes. Půlnorové Československo se mnohým z těch,



Historická jímka pod kamenným viaduktem v km 16,9.

kteří se zasloužili o stát, „odměnilo“ nuceným pracovním nasazením při těžbě uranu za ostatními dráty, nechyběli mezi nimi například hokejoví mistři světa z let 1947 a 1949. Z šestnácti historicky nejdůležitějších staveb, které se dochovaly, si mohou návštěvníci prohlédnout například obávanou korekci, bunkr či někdejší vězeňskou ošetřovnu, ve spodní části areálu je pak umístěn skanzen důlní techniky s funkčním hornickým vláčkem. Památník Vojna leží poblíž tratě 200 u obce Lešetice, pěšky je dostupný z Milína přes Lazsko a část obce Kamenná (cca 4,5 km), nebo od konečné zastávky MHD Příbram v Žezčích (cca 3 km).

A třetím tipem na výlet je přívoz **Lužec nad Vltavou – Bukol**, který bude letos na podzim nahrazen novou lávkou přes řeku Vltavu. Lávka nahradí stávající přívoz na dálkové páteřní cyklotrase Eurovelo 7 a umožní tak 24hodinové propo-

jení obou břehů Vltavy. Přívoz přes Vltavu byl dosud dotovaný Středočeským krajem částkou 250 000 – 380 000 Kč ročně. Samotný typ tohoto přemostění je jedinečný, prozatím bude jediný v České republice. Jedná se o visutý most s jedním nosným pilířem a ocelovými lany, které drží mostovku. Lávka pro pěší a cyklisty přes Vltavu v Lužci nad Vltavou je spolufinancována z rozpočtu SFDI a Středočeského kraje. Celkové náklady projektu se předpokládají ve výši 60 milionů korun. V Lužci nad Vltavou, který vlastně leží na ostrově mezi řekou Vltavou a Vraňansko–hořínským plavebním kanálem, v současnosti vznikají kromě lávky další nové mosty přes Vraňansko–hořínský kanál – dva silniční, jeden železniční (na trati 094) a jeden v části Chramostek, který je přístupovou cestou pro zemědělce. A vznikla zde i nová „konečná“ vlaková, posunutá o cca 200 metrů k Vraňanům.

Michael Mareš



Prací ke svobodě! Vstupní brána autenticky dochovaného vězeňského areálu.



Lávka nahradí stávající přívoz na dálkové páteřní cyklotrase Eurovelo 7.

## Nádraží v Dětrichově nad Bystřicí, zajímavosti na trati do Štítů a památník v obci Bezprávi

Stoletá budova nádraží v Dětrichově nad Bystřicí míří k zemi. Kdo ji chce ještě spatřit v původní podobě, musí se vydat vlakem na trať 310 z Olomouce do Krnova.

Dětrichov se nalézá 45 km od Olomouce a bývá někdy přezdíván Moravská Sibiř. Kromě nepříznivých povětrnostních podmínek se na neutěšeném vzhledu budovy podepsala také dlouhá léta zanedbávaná údržba. Prostory staniční budovy (někdejší pokladna, kancelář přednosti, úschovna zavazadel, čekárna) jsou prázdné, opuštěné a vybydlené, stejně jako byty v prvním poschodí budovy s okny zatlučenými prkny. V činnosti je pouze dopravní kancelář. Správa železnic se proto rozhodla budovu zbourat a místo ní postavit zbrusu nové nádraží s bezbariérovým přístupem, novým technologickým zařízením, dopravní kancelář a zázemím pro cestující, odpovídající potřebám 21. století.

Při návštěvě Dětrichova nad Bystřicí je možné podniknout pěší túru na nejvyšší horu Nížkého Jeseníku – zhruba dva a půl kilometru vzdálenou horu Slunečná (800 m n. m.).

Za návštěvu rozhodně stojí také **oblast Králícka**, která je vlakem dostupná po trati 024 z Dolní Lipky do Štítů. V okolí malebného města Králíky se nalézá pozoruhodný klášter na Hoře Matky Boží s krásným výhledem na okolí, navštívit zde můžeme i opevnění z konce 30. let minulého století, o které se vzorně stará Společnost přátel československého opevnění. V sousední Červené Vodě můžeme vystoupit na nové zastávce Červená Voda–Pod rozhlednou, postavené v roce 2015 a pokochat se výhledy ze dva a půl kilometru vzdálené rozhledny na Křížové hoře, postavené v roce 2007 na místě někdejšího kostelíka. Do konečné stanice Štíty budeme muset dojít pěšky, nebo dojet na kole, vlaky totiž končí na hranicích Čech a Moravy v Moravském Karlově.

Návštěva Štítů však rozhodně stojí za to a to nejen díky sportovnímu areálu olympijského vítěze v akrobatických skocích na lyžích Aleše Valenty. Cestu podél trati z Dolní Lipky do Štítů, která místy kopíruje česko–moravské hranice, je možno podniknout i na kole a vychutnat si krásné rozhledy na okolní vysočinu. Ze Štítů se dá na kole pokračovat dlouhým klesáním údolím říčky Březná až do železniční stanice Hoštejn na trati Česká Třebová–Olomouc.



*Tento rok je zřejmě poslední, kdy lze spatřit nádraží v Dětrichově nad Bystřicí v původní podobě. Příští rok zde bude stát zbrusu nové nádraží.*



*K zajímavostem Králíků patří klášter na Hoře Matky Boží, vypínající se nad městečkem, k němuž vede lipovou alejí poutní křížová cesta. Z kláštera je krásný výhled do okolí.*



*V hájence Na luhu, jen pár metrů od kolejí, žila v době války hrdinná rodina hajného Dolečka.*

Zajímavým místem k návštěvě je také zastávka **Bezprávi**, ležící mezi stanicemi Choceň a Ústí nad Orlicí. Kolem tohoto úseku trati, který ještě čeká na koridorové úpravy, vede také příjemná cyklostezka, která nás zavede k pomníčku nedaleko zastávky. Stojí před bývalou hájencou a jsou na něm uvedena jména jejích někdejších obyvatel, kteří v letech druhé světové války statečně bojovali proti tehdejšímu útlaku. Ani hajný Doleček, ani jeho žena a tehdy patnáctiletý syn Olda a o dva roky starší dcera Olga po zatčení a následných nelidských výsleších nikoho neprozradili. Hajný na to doplatil svým životem, jeho syn zemřel v táboře pro mladistvé v Německu na následky krutého mučení (při němž ochrnul a oslepl) tři měsíce po ukončení války. Snad každý, kdo si tento příběh přečte, skloní hlavu v zamyšlení a v úctě nad těmito oběťmi bezprávi.

Samotná zastávka Bezprávi byla postavena koncem čtyřicátých let minulého století, využívána je v současné době jen minimálně a měla být proto zrušena, přesto si zdejší občané její zachování prosadili.

Miroslav Čáslavský



## Loděnice, Solvayovy lomy, plynové osvětlení v Praze

V železniční stanici Loděnice se v roce 1966 natáčel film Jiřího Menzela dle předlohy Bohumila Hrabala *Ostře sledované vlaky*, který měl premiéru již 18. listopadu 1966, v roce 1968 dostal Oscara za cizojazyčný film.

V době natáčení filmu ještě žst. Loděnice žila pravou dráhou, byla obsazena výpravčím i signalistou, v žst. fungovala vlečka do vápenky a trať byla plně v režii parních lokomotiv. Nyní je trať Praha–Smíchov – Rudná u Prahy – Loděnice – Beroun dálkově řízena a lidský železničářský rozměr se z tratě vytratil. Osobní vlaky jsou v režii ČD, a. s., avšak rychlíky Praha hl. n. – Beroun – České Budějovice převzala Arriva. Vlaky ohlašuje sterilní hlas automatu.

Jediné, co zbylo ze slávy této stanice, je právě malé muzeum (otevřeno o víkendech 9–17 hodin), vybudované v bývalé služební místnosti věnované natáčení filmu *Ostře sledované vlaky*, ale i Loděnicím, které navštívil v roce 1880 korunní princ Rudolf se svým plukem, místo jeho pobytu v bývalém Církově zámku z roku 1873 je nyní přestavěno na pravoslavný klášter.

**Solvayovy lomy** – Do železniční stanice Loděnice byla zaústěna i lanovka z nedalekých Solvayových lomů. Lanovka byla dlouhá 1580 metrů



*Žst. Loděnice – první dveře vlevo – muzeum Ostře sledovaných vlaků – poklidná atmosféra nedělního odpoledne 21. 6.*

chtěl pozvat čtenáře Obzoru.

V roce 2002 byly totiž na Starém Městě obnoveny plynovky prvně v Michalské a Vejvodově ulici. Toto místo se pro mě stalo od té doby místem naděje, že není vše, co bylo odvrženo, ztraceno. Nyní již svítí v Praze opět kolem 700 plynových lamp od pražských Hradčan přes Karlův most až k Prašné bráně. Ale Vejvodova ulice je nejmagičtější místem plynového osvětlení, protože leží mimo prostor turistů.

Navštivte Staré Město a neotálejte, neboť snížení cen po koronaviru a úbytku turistů nebude dlouho trvat. Plynové osvětlení v Praze bylo zřízeno již 15. září 1847, poslední plynové lampy na svítíplyn skončily v roce 1985 na posledním kandelábru v Praze na Hradčanském náměstí. Plynové osvětlení bylo využíváno ve své době i v železničních vozech a železnice měla i svou malou plynárnu u tratina Vítkov. Obnova plynového osvětlení v Praze v roce 2002 se rovná malému zázraku.  
**Martin Kubík**

*Na snímku z 21. 6. je zachycen v Solvayových lomech výletní vláček na průmyslové dráze – směr bývalý těžební prostor.*

a překonávala převýšení 126 metrů. Solvayovy lomy je možno navštívit po asi tříčtvrtěhodinové chůzi vzhůru do kopce a lesů, na lukách je možno spatřit chráněného sysla obecného. V lomech je v provozu úzkorozchodná okružní dráha o rozchodu 600 mm pro přepravu výletníků, dále muzeem těžby a kratší štola. Těžba v lomech byla zastavena v roce 1963.

**Plynové osvětlení v Praze** – Jeden z mých prvních článků (bylo mi tehdy 11 let), který byl otištěn v roce 1976 v tehdejší *Večerní Praze*, se týkal plynového osvětlení v Praze, které v té době bylo masivně rušeno. Tehdy jsem se seznámil s rozsvěcovačem plynových lamp (plynovkářem) v Nuslích, který mi pak šest let půjčoval rozsvěcovací tyč, s ním jsem pak prošel jeho poslední štace a to v Hrabalově Libni a naposledy na Novém Městě v Lublaňské ulici, kde plynové lampy definitivně zhasly v roce 1982.

V té době jsem navštěvoval SPŠ dopravní v Masné ulici č. 18 na Starém Městě. Na Starém městě dožily poslední plynovky v roce 1979 na Anenském náměstí. A právě na Starém Městě bych



*Vejvodova ulice – poetická ulička s plynovými lampami. Plynové punčochy vynalezl Rakušan Auer von Welsbach v roce 1885, stav 22. 6. 2020.*



## Muzeum lokálky Rokytnice v Orlických horách, šlapací drezíny Ratíškovice, Česká Metuje

Vybrat tři nejzajímavější místa v České republice není zrovna jednoduché. Pokud to má být veřejnosti přístupný železniční objekt, pak jako člen Letohradského železničního klubu můžu čtenáře **Obzoru** pozvat do **muzea lokálky v Rokytnici v Orlických horách**, jehož hlavní výstavní expozice se nachází v prostorách bývalé výtopy parních lokomotiv z roku 1906. Kdo se do rokytnické výtopy vydá, může se těšit na obrazové a listinné informace z historie trati Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách zapracované do informačních panelů umístěných na stěnách výtopy, parní lokomotivu 328.011, dvě motorové lokomotivy řady T211, drezínu a všemožná zařízení nebo předměty související s provozem železnice. Nechybí ani modelové kolejiště. Muzeum má i venkovní expozici se souborem mechanických návštěvnických a mechanickou závorou, které v brzké době doplní světelné návštěvnické z roku 1952 a vodní jeřáb. Muzeum má pro veřejnost otevřeno v období červenec – srpen o sobotách, nedělích a státních svátcích od 10 do 16 h. V září a říjnu pak muzeum otevírá vrata pro návštěvníky každou sobotu od 10 do 16 h.

### Šlapací drezíny Ratíškovice

Protože jsem mimo jiné velkým fandou a podporovatelem speciálních drezínových drah, můj druhý tip na nejzajímavější místo v České republice nasměruje čtenáře do Ratíškovic v Jihomoravském kraji. Pro cestu do Ratíškovic mohou držitelé jízdních výhod využít zaměstnanecké jízdné bez doplatku, když pojedou rychlíkem nebo vlakem kategorie EC do Hodonína, odkud se dá dostat do Ratíškovic autobusy. Kolem Ratíškovic dodnes vede stará Baťova železniční dráha, která v minulosti sloužila k přepravě uhlí z dolů Tomáš a 1. Máje. Dodnes slouží jako vlečka do stanice Rohatec pro občasné přepravy produktů firmy T Machinery, a. s. A protože je škoda železniční vlečky nechat ležet ladem, je tříkilometrový úsek využíván také pro provoz šlapacích drezín, který na rozdíl od jiných zemí se u nás zatím moc nerozšířil. Přednost u nás doposud dostávaly většinou cyklostezky, i když zájem o půjčení drezín by byl, nebo tedy alespoň v Ratíškovicích je značný. Kapacita drezín je omezená, a protože vlečka může být využita v některých dnech i pro jízdu vlečkového vlaku, je nutné si termín a čas půjčení drezín předem domluvit na telefonním čísle 724 247 671. Jízdu na drezíně se přímo nabízí spojit s návštěvou Muzea ve Vagónu, kde informační panely stručně přibližují historii zdejší železnice a těžby lignitu v okolí Ratíškovic.



Hlavní výstavní expozice muzea lokálky v Rokytnici v Orlických horách se nachází v prostorách bývalé výtopy parních lokomotiv.



Jízda na drezíně v Ratíškovicích je velkým zážitkem.



Na snímku spěšný vlak Adršpach - Choceň v úseku mezi Českou Metují a Žďárem nad Metují, v pozadí se stolovou horou Ostaš.

### Cílová stanice Česká Metuje

Mojí oblíbenou cílovou stanicí, tedy vlastně dnes už jen zastávkou, se stala Česká Metuje, která leží na trati 026 Týniště nad Orlicí – Broumov. Od cestování vlakem do České Metuje mě neodradilo ani to, že tam zastavují jen některé vlaky a mám radost, když vystoupím s početnou skupinou turistů, kteří si to namíří nejčastěji na nedalekou stolovou horu Ostaš, zajímavou svým lichoběžníkovým tvarem už při pohledu z vlaku. Z České Metuje to je na Ostaš od vlaku nejlépe a obdivovat krásy skalních útvarů dvou skalních měst, Horního a Dolního labyrintu, můžou turisté už po hodině pohodlné chůze. Ostaš zpřístupňuje okružní turistická stezka. Kdo se vydá lesní cestou po modré, toho čeká skalní bludiště, kde se obzvláště líbí dětem. Pokračovat se pak dá na vyhlídkové místo, odkud se naskýtá možnost vidět skalní útvary Medvědi, Raněný sokol či Zbrojnoš. Další cesta pak prochází kolem skalních útvarů, jako Mohyla smrti nebo Čertovo auto. Vrchol Ostaše ve výšce 700 m n. m. po výstupu odměňuje nádhernými výhledy do okolí. Vracet na vlak se není nutné stejnou cestou a je možné se vydat kolem Kočičích skal po červené značce údolím Klučanky na zastávku Dědov, kde však zastavuje vlaků ještě méně než v České Metuji. **Martin Kalousek**