

Renovace parní lokomotivy VIIa 340 Conrad Vorlauf a příslušného tendru (později u ČSD označená 411.019) Společností železniční výtopna Jaroměř.

Parní lokomotiva VIIa 340 Conrad Vorlauf (411.019) s tendrem je ve vlastnictví České republiky a právo hospodaření s ní má Národní technické muzeum Praha.

Úvod

Parní lokomotiva VIIa 340 CONRAD VORLAUF s příslušným tendrem (dále jen lokomotiva) byla přepravena do areálu tehdejší strojové stanice Jaroměř 8. 2. 1992 spolu s dalšími exponáty z depozitáře Národního technického muzea (NTM) v Čelákovících. Dohodli se na tom tehdejší představitelé NTM a Společnosti železniční výtopna Jaroměř (SŽVJ) – tehdy občanského sdružení. Důvodem bylo jednak řešení bezpečného **deponování** exponátů NTN (kapacitní důvody) a zejména možnost **presentace** lokomotivy veřejnosti v rodícím se železničním muzeu Výtopna Jaroměř. Lokomotiva tak byla nejprve neoficiálně a od roku 1996 oficiálně presentována veřejnosti v expozici železničního muzea Výtopna Jaroměř (ŽMVJ), kde se stala stěžejním exponátem. Jelikož vypovídající hodnota tehdy již poměrně zchátralé a pádem střechy výtopny v Kořenově (v roce 1987) poškozené lokomotivy by významným způsobem stoupla v případě její opravy, případného zprovoznění a presentace jako „živého“ exponátu, byly zahájeny práce vedoucí k její postupné renovaci s možností uvedení do provozního stavu. Jednoznačným předpokladem pro renovaci bylo **zachování** lokomotivy jako **součásti železničního muzea Výtopna Jaroměř (ŽMVJ)** a zajištění případného budoucího provozu ze strany SŽVJ. Vlastní renovace byla zahájena v létě 1992.

Renovace v souvislostech

V letech 1992 – 1995 proběhla první etapa prací a to demontáž budky strojvůdce, součástí kotle, komínu, nárazníků, částečně parního stroje a dalších drobných součástí. Proběhlo i očištění a restaurátorské práce na části demontovaných dílů. Paralelně bylo vedeno jednání s NTM o uzavření dohody o podmínkách budoucího setrvání lokomotivy v Jaroměři a případného provozování lokomotivy ze strany SŽVJ. Taková dohoda však uzavřena nebyla a tehdejší jednatel SŽVJ odmítl nadále do lokomotivy vkládat finanční prostředky SŽVJ. Zejména z tohoto důvodu, ale i z kapacitních důvodů SŽVJ se další renovační práce prakticky zastavily.

I přesto, že i částečně demontovaná lokomotiva byla **důležitou** součástí expozice ŽMVJ a **významnou didaktickou** pomůckou **demonstrující konstrukci a funkci parní lokomotivy** z 19. století (zejména v kontextu se sousedícími lokomotivami v kompletním stavu), považovala část členů SŽVJ tento stav za tristní. Rozhodli se proto získat finanční prostředky nezávislé na základním rozpočtu SŽVJ. Prvním počinem bylo uspořádání **veřejné sbírky**. Ta byla úspěšně ukončena 30. 6. 2004 se solidním výsledkem přesahujícím 121 tisíc Kč. V souběhu bylo s NTM **intenzivně** vedeno jednání o uzavření dohody o případném **budoucím provozním využití** (provozní presentaci) **lokomotivy ze strany SŽVJ** a jejím **setrvání v ŽMVJ** po určitou dobu, kde by i nadále byla nedílnou součástí expozice. I přesto, že dohoda byla sepsána a SŽVJ učinila několik významných ústupků, uzavřena v roce 2004 ani 2005 nebyla. Finanční prostředky poskytnuté na sbírkový účet byly tak bez využití uloženy téměř **celý další rok**, kdy mohly být již dávno **obnoveny** renovační a restaurátorské práce na lokomotivě. Poslední informace ze strany NTM ohledně této dohody byla ta, že je posuzována právníky a že **práce na renovaci lokomotivy mohou být bez obav obnoveny**.

Jelikož finanční prostředky z veřejné sbírky musely být použity nejpozději do jednoho roku po jejím ukončení, byly reovační a **restaurátorské práce obnoveny** a v únoru **2005** byla zahájena II. etapa renovace lokomotivy. 16. 4. 2005 byl vyvázán kotel a dvojkolí. **SŽVJ tak vložila do NTM značnou důvěru**, že NTM bude vždy **respektovat a uznávat** úsilí a prostředky, které do restaurátorských prací na lokomotivě SŽVJ vložila a lokomotiva tak **zůstane součástí ŽMVJ** i po ukončení renovace a SŽVJ bude mít možnost za reálně splnitelných podmínek lokomotivu **provozovat a prezentovat** ji veřejnosti jako „živý“ exponát. **SŽVJ současně cítí závazek vůči všem partnerům a spolupracovníkům, kteří přispěli na renovaci finančním nebo věcným darem, sponzorsky provedenou prací, přiložením ruky k dílu, radou nebo jinou pomocí.** Všichni tak činili s vizí **zprovoznění lokomotivy VIIa 340 CONRAD VORLAUF jako nedílné součásti „živého“ železničního muzea Výtopna Jaroměř.** SŽVJ věřila, že tento závazek musí cítit a ctít i NTM a dle toho **povede veškerá jednání a veškeré kroky týkající se lokomotivy.**

V roce **2005** tak byla renovována dvojkolí lokomotivy, zahájena renovace rámu, nápravových ložisek, vypružení a souvisejících součástí.

V roce **2006** pokračovala renovace rámu, dokončena byla oprava nápravová ložisek, vypružení, byla zavázána opravená dvojkolí a provedeny související práce. Dále byla demontována podpěra dýmnice a čelník. Vzhledem k úspěchu první veřejné sbírky byla začátkem roku 2006 zahájena druhá.

Dne 3. 8. 2006 navštívili ŽMVJ **zástupci NTM.** Po prohlídce expozice muzea a renovované lokomotivy tito konstatovali, že jsou úrovní dosud provedených prací **příjemně překvapeni.** Byly upřesněny některé skutečnosti, zejména byl **stanoven požadavek** restaurovat lokomotivu do **období**, kdy byla provozována původním vlastníkem, tedy Rakouskou severozápadní dráhou (**ÖNWB**). Na žádost NTM SŽVJ vypracovala podrobnou **Restaurátorskou zpráva a restaurátorský záměr.** Ty byly ze strany NTM doplněny a reovační práce nadále pokračují v souladu s těmito dokumenty. Restaurátorský záměr však nebyl oficiálně autorizován. Ze strany NTM byl rovněž dopracován návrh **Dohody o provozování** lokomotivy. Dohoda však podepsána nebyla.

Z důvodu změny cílového stavu lokomotivy do období provozu u ÖNWB je lokomotiva nadále prezentována pod svým nejstarším označením **VIIa 340 CONRAD VORLAUF.**

V roce **2007** pokračovaly práce renovací písečníků, táhel, součástí armatury kotle, jednotlivých dílů pohonu a rozvodu a odvodňovacích kohoutů. V březnu byla zahájena renovace tendru demontáží uhelné podlahy. Práce pokračovaly vyvázáním dvojkolí tendru včetně demontáže součástí brzdy, renovací součástí brzdy a částečně nápravových ložisek. Pokračovala 2. veřejná sbírka, díky níž byl částečně financován **nákup nových trubek** do parního kotle.

V roce **2008** byla renovována podpěra dýmnice (přísně dle historického vzoru za použití původní technologie – nýtování) a pokračovaly práce na repasi čelníku. Dvojkolí tendru byla přepravena k výměně obručí u firmy CZ LOKO, a. s. v České Třebové. Pokračovaly drobné práce na tendru (panty, nýty, klapky). Provedena byla montáž renovovaných písečníků a blatníků. V prosinci 2008 byla ukončena **2. veřejná sbírka** se slibným výsledkem přesahujícím **200 tis. Kč.**

V roce **2009** pokračovaly práce na čelníku (nové šrouby s nýtovou hlavou a s oky – dle historického vzoru), na úhelnících, šroubech a nýtech pod dýmnicí, vyrobena a namontována byla nová vzpěra za čelník (přísně dle historického vzoru za použití původní technologie – nýtování). Repasována byla dvojkolí tendru u firmy CZ LOKO, a. s. Z tendru byl rovněž demontován poškozený čelník a tendr byl kompletně otryskán. Vyrobeny byly nové evolutní pružiny pro nárazníky a tažné háky. Pro lokomotivu byla zahájena výroba replik původních nárazníků dle vzoru nárazníku z tendru, nárazníky tendru byly renovovány. Pro kotel byl vyroben nový dýmniční kroužek.

Renovace v roce 2009 významně pokročila i díky **spolupráci a podpoře zástupců Železničního muzea NTM (ŽM NTM)** pánů Střechy a Kučery. SŽVJ uspěla i v grantovém řízení nadačního Fondu T-Mobile pro Královéhradecko, kde se pro renovaci lokomotivy podařilo získat **100 tis. Kč**.

1. listopadu 2009 byla mezi NTM a SŽVJ uzavřena **Nájemní smlouva**, která nahradila dosavadní smlouvu výpůjční a to na dobu **určitou do 1. 11. 2017**. Smlouva má vzhledem k vysoké historické hodnotě lokomotivy pro SŽVJ velmi přísné podmínky. Aby SŽVJ mohla i nadále prezentovat lokomotivu v expozici ŽMVJ a pokračovat v renovaci (tedy pomáhat plnit NTM jeho funkci), musí nově platit **nájemné** ve výši 95 200,- Kč ročně. Dále SŽVJ může provádět pouze údržbu a menší opravy. Generální opravu lze provádět pouze na základě **Restaurátorského záměru** schváleného ze strany NTM. Ten byl na žádost NTM ze strany SŽVJ vypracován již v roce 2006 a v roce 2009 byl aktualizován. Dosud však schválen nebyl (kromě dílčího restaurátorského záměru na kotel). SŽVJ tak bylo **znemožněno** pokračovat v renovaci lokomotivy do provozního stavu a renovaci dokončit.

1. listopadu 2009 byla rovněž mezi NTM a SŽVJ uzavřena **Smlouva o poskytování služeb** a to na dobu určitou **do 1. 11. 2017**. Na základě této smlouvy SŽVJ zajistí uložení, expoziční využití, pravidelnou údržbu a opravy lokomotivy v hodnotě 95 200,- Kč ročně. V praxi pak v letech 2009 – 2016 došlo mezi NTM a SŽVJ k vzájemnému započítání faktur na stejnou hodnotu. SŽVJ tedy na svůj účet od NTM nikdy neobdržela žádné finanční prostředky, které by mohla použít na renovaci lokomotivy.

V roce **2010** byly dokončeny repliky nárazníků pro lokomotivu, byl vyroben polotovar nové těsnící desky pro levé šoupátko parního stroje (dle vzoru, původní poškozené a opotřebované), kterou SŽVJ plánovala na lokomotivu zapůjčit. Dále byly vyrobeny nové kožené membrány pro brzdové válce sací brzdy ve vlastnictví SŽVJ (na tendr měly být zapůjčeny). Pokračovaly práce na čelníku, úhelnících za čelníkem a pod dýmnicí. Pokračovaly i práce na tendru – zejména oprava nápravových ložisek, trhlin rámu, konzol brzdy, zahájena renovace vodojemu a plechových součástí. Bylo vyrobeno označení lokomotivy a tendru inventárním číslem 340 (vlastnictví SŽVJ), které mělo být na lokomotivu zapůjčeno. Vyroben byl rovněž základní tubus repliky nového komínu dle původního historického vzoru.

V dubnu roku 2010 došlo rovněž k významné změně u SŽVJ, kdy ze své funkce **odstoupili bývalí jednatelé** a novým jednatelem (dnes předsedou spolku) byl **zvolen Bohuslav Škoda**. SŽVJ tak nabírá nové směrování, kde se **v souladu** se stanovami vrací k původním prioritám, to je zejména **provozování železničního muzea Výtopna Jaroměř (ŽMVJ), záchraně železničních technických památek, jejich renovaci a presentaci** veřejnosti. Jednou z významných priorit se stává i **renovace lokomotivy VIIa 340 CONRAD VORLAUF**, včetně uvolnění finančních prostředků pro renovaci i z běžného rozpočtu spolku. Pro lokomotivu je významná i nová organizace služeb v době otevření muzea veřejnosti, kdy je od sezony 2010 standardně kromě pokladníka nasazován i **průvodce**, který se návštěvníkům věnuje a průběžně **dohlíží** na expozici a zajišťuje tedy i bezpečnost renovované lokomotivy.

V roce **2011** se zejména díky práci a úsilí nového jednatele SŽVJ a **důvěře SŽVJ** k tehdejšímu vedení ŽM NTM podařilo zajistit profesionální **opravu parního kotle** lokomotivy včetně financování. Na požadavek NTM byl SŽVJ zpracován **Dílčí restaurátorský záměr na opravu části lokomotivy – kotel výr. č. 322/1908**, který byl doplněn NTM. Dílčí restaurátorský záměr navazuje na základní Restaurátorský záměr celkové opravy lokomotivy, který dále rozvádí a upřesňuje na základě nových skutečností a zjištění. Provedení renovace kotle velice podrobně popisuje. Renovace vlastního kotle se uskutečnila v souladu s Dílčím restaurátorským záměrem u firmy SEA CZ, a. s. v Kolíně za aktivní **spolupráce SŽVJ** a pod **dozorem NTM**. NTM opravu kotle dle Dílčího restaurátorského záměru odsouhlasilo. Dokončení restaurátorských prací na kotli dále zajišťuje SŽVJ samostatně.

Z kotle byly v roce 2011 demontovány poslední zbylé součásti a dýmnice, načež byl přepraven do Kolína, kde byly provedeny potřebné demontážní práce. V Jaroměři pokračovaly práce na tendru (plechy uhelné podlahy, rámové spojky, kluznice ložisek, závěsy brzdy, peřejníky) a zahájeny byly práce na demontovaných součástech armatury kotle (tělesa pojišťovacích ventilů a regulátoru s příslušenstvím). Dále byly vyrobeny tabulky na kotel se jménem lokomotivy CONRAD VORLAUF, které SŽVJ na lokomotivu plánovala zapůjčit.

V roce 2011 vzniká nové občanské sdružení (dnes spolek) Železniční muzeum Jaroměř (ŽMJ), jehož hlavním cílem je budování ŽMVJ. SŽVJ tím získává významného partnera, který se bude starat o zázemí muzea. Díky tomu má SŽVJ více prostoru pro provozování muzea a pro prezentaci a renovaci exponátů. ŽMVJ se tak stává společným produktem obou spolků (SŽVJ – provozovatel muzea, ŽMJ – budovatel muzea a poskytovatel zázemí).

V roce **2012** byla **renovace vlastního kotle** firmou SEA CZ, a. s. **ukončena** tlakovou zkouškou a ještě v Kolíně byl SŽVJ na kotel přinýtován nový dýmniční kroužek historicky věrného vzhledu, který byl vyroben dle vzoru původního, značně zkorodovaného. Renovace vlastního kotle byla provedena **v souladu** s Dílčím restaurátorským záměrem a **dozorována NTM**. V rámci této renovace bylo mimořádně přistoupeno k některým kompromisům vzhledem k historické věrnosti a původnímu vzhledu kotle. Zejména byl snížen počet kotlových trubek tak, aby trubky nezasahovaly do ohybů stěn topeniště (požadavek současné legislativy). Změna nemá vliv na vnější vzhled kotle a při zamýšleném muzejním provozu bude snížení výkonu kotle zanedbatelné. Měděné topeniště bylo nahrazeno ocelovým a šroubované a temované rozpěrky nahrazeny zavařenými – bez vlivu na vzhled kotle. Nožní rám je snížen a přivařen koutovým svárem dle návrhu a schválené konstrukce firmy SEA. Touto úpravou se vzhled nožního rámu liší od původní nýtované konstrukce. Nožní rám je viditelný pouze při detailní prohlídce lokomotivy.

SŽVJ nepřistoupila na návrh firmy SEA, aby se odřízla přední část válcového kotle i s dýmniční trubkovicí a aby byla celá tato část (přední část válcového kotle, dýmnice a dýmniční trubkovic) nahrazena společně s dýmnicí zcela novým svařencem. SŽVJ prosadila zachování stávající přinýtované trubkovic (nahrazena je pouze její vydutá část) a montáž historicky věrné nové dýmnice dle Dílčího restaurátorského záměru. SŽVJ se tak významně **zasloužila o historicky věrnou** renovaci této části kotle.

6. 3. 2012 byl renovovaný kotel přepraven do ŽMVJ a zavázán do rámu. Připraveny byly nové úchyty kotle, kluzátka a renovovány dosedací plochy rámu. Pokračovaly práce na součástech pojišťovacích ventilů (výroba nové podpěry páky, nových regulačních šroubů, renovace součástí) a regulátoru (těsnicí plocha v tělese, odlitek nového šoupátka). Drobnější práce pokračovaly i na tendru (peřejníky, ložiskové domky). Pro tendr byla vyrobena nová dřevěná výztuha čelníku. Nově zhotovované součásti plánovala SŽVJ na lokomotivu zapůjčit.

V roce 2012 byl **novým generálním ředitelem NTM** (ve funkci od konce roku 2010) jmenován nový **ředitel Železničního muzea NTM** (ŽM NTM). Budoucí setrvání lokomotivy v ŽMVJ po případném dokončení renovace do provozního stavu (možné pouze v případě schválení Restaurátorského záměru), respektive po doběhu stávající Nájemní smlouvy (1. 11. 2017) bylo založeno pouze na důvěře v dosavadní vedení NTM, které vždy respektovalo a uznávalo zásluhy a úsilí SŽVJ. S novým vedením se tato budoucnost stala pro SŽVJ značně nejistou. Renovace se tedy **omezila** pouze na práce v rozsahu Smlouvy o poskytování služeb a některé přípravné práce nezávislé na schválení Restaurátorského záměru.

V roce **2013** pokračují práce na dolícování a upevnění kotle v sedle dýmnice (vrtání s vystružení děr). Pokročily i práce na novém komínu (výroba korunky, příruby, ozdobného kroužku, kompletace,

svařování, broušení). Dále drobné práce na armatuře. Nový komín je vyráběn maximálně autenticky dle dobového výkresu a historických fotografií.

V roce **2014** byly vyrobeny komponenty pro nový čelník tendru, jako náhrada za původní litinový, který je prasklý na 5 dílů. Vzhledem ke značné křehkosti materiálu a zjevným dalším trhlinám je původní čelník u provozní lokomotivy nepoužitelný. Dále byly renovovány použitelné díly z původního čelníku tendru.

V roce 2014 se významným způsobem **zvýšila nejistota** SŽVJ týkající se pokračování nájmu lokomotivy a jejím setrvání v ŽMVJ vzhledem k vydání nového **Výpůjčního řádu** ze strany NTM, jehož některé podmínky jsou prakticky **nesplnitelné**. SŽVJ přesto zajistila provedení renovačních prací na lokomotivě alespoň v rozsahu Smlouvy o poskytování služeb.

V srpnu 2014 proběhlo jednání mezi NTM a SŽVJ v Jaroměři, kde NTM předložilo požadavky pro případ pokračování výpůjčky jiných vozidel ze sbírky NTM prezentovaných v ŽMVJ (tři parní lokomotivy, jedna inspektorská drezína a řez parním strojem – dobová učební pomůcka). Generální ředitel NTM na tomto jednání **odmítl** přítomnost zástupců samosprávy města Jaroměř a Královéhradeckého kraje. SŽVJ hledala možnosti pro splnění výše uvedených požadavků a upozornila NTM na nesplnitelnost některých z nich a navrhovala kompromisní řešení. **Nejistota vygradovala** na podzim roku 2014, kdy byla dodána nová Smlouva na výpůjčku vozidel ze sbírky NTM, která měla SŽVJ ve výpůjčce, na své náklady je po dobu 22 let bezplatně deponovala v krytém stání a od roku 1996 je v původním autentickém prostředí více než 100 let staré výtopny prezentovala veřejnosti. Tím bezplatně pomáhala NTM plnit jeden z předmětů hlavní činnosti – citace ze Zřizovací listiny NTM: *(9) **Presentuje sbírkové předměty, včetně odborné dokumentace k nim a poznatků získaných jejich odborným zpracováním, zejména prostřednictvím stálých expozic a krátkodobých výstav, jejich funkční presentace, vlastní publikační, vzdělávací a přednáškovou činnosti v ČR i v zahraničí a dalšími kulturně-výchovnými aktivitami určenými pro nejširší veřejnost, speciálně pro děti a mládež, seniory a handicapované občany.*** Respektive SŽVJ pomáhala NTM bezplatně a bez zatížení státního rozpočtu plnit jeho funkci dle zákona 122/2000 Sb. o ochraně sbírek muzejní povahy, zejména naplňovala jeden ze standardů dle § 10a odstavce 2) a) – „***zpřístupnění sbírky, kterou poskytovatel zpravuje, ... se stanovenou návštěvní dobou v každém kalendářním roce***“. SŽVJ tak činila nejen ve dnech pravidelné otevírací doby (v současnosti cca 100 dnů v kalendářním roce), ale i na objednávku prakticky kdykoli. **Nová výpůjční smlouva** však obsahovala další **nesplnitelné**, nebo nepřijatelné požadavky. Výpůjčka exponátů ze sbírky NTM tak byla po 22 letech ukončena. Věc je o to absurdnější, že SŽVJ poskytla NTM **nezištně pomoc** při **deponování** exponátů v době, kdy NTM **nemělo dostatek** depozitních prostorů k uschování spravovaných exponátů. Důvěra v současné vedení NTM a ŽM NTM **klesla** zcela k nule po zveřejnění tiskové zprávy na internetových stránkách NTM s názvem „Ukončení výpůjčky železničních vozidel v Železničním muzeu výtopna Jaroměř“, která obsahuje a zejména před úpravou obsahovala buď přímo **nepravdivé, zkreslené, nebo neúplné** i tím **zavádějící** informace, které SŽVJ významným způsobem **poškozují**. SŽVJ tak nabyla přesvědčení, že obdobný osud je ze strany generálního ředitele NTM připravován i pro lokomotivu VIIa 340 CONRAD VORLAUF, což následující události potvrdily.

V říjnu 2014 NTM zaslalo návrh Smlouvy o spolupráci, kde mělo dojít k dohodě na předčasném ukončení Nájemní smlouvy na lokomotivu ke dni 30. 6. 2015 s tím, že NTM dokončí renovaci ve vlastní režii. Po dokončení renovace by byl mezi NTM a SŽVJ uzavřen nový smluvní vztah na provozování lokomotivy. SŽVJ vážně uvažovala o možnosti na Smlouvu o spolupráci přistoupit, požadovala pouze, aby podmínky nového smluvního vztahu byly předem známé a splnitelné. Podmínky však ze strany NTM předloženy nebyly. Jelikož NTM trvá na nesplnitelných podmínkách Výpůjčního řádu, bylo zjevné, že by žádný nový smluvní vztah na provozování lokomotivy ze strany

SŽVJ uzavřen být nemohl. Pouze by se zkrátila doba přítomnosti lokomotivy v ŽMVJ o více než 2 roky. Dále byla SŽVJ vázána smlouvou s Ministerstvem dopravy ČR, které přispělo na renovaci kotle a SŽVJ musela zajistit prezentaci lokomotivy ve veřejně přístupné expozici po dobu pěti let.

I přes výše uvedené skutečnosti **pokračovala renovace** lokomotivy i v roce **2015**. Vzhledem ke zpochybňování hodnoty provedených prací v roce 2014 ze strany NTM byla ta část prací, která byla prováděna v rámci Smlouvy o poskytování služeb zadána partnerskému spolku ŽMJ. Takto byl namontován úhelník do dýmnice za použití původní technologie nýtování, renovována podstava komínu, dokončen nový komín, vytvořeny otvory v dýmnici pro výfukové roury a komín. Dále SŽVJ pokračovala na renovaci poškozených brzdových válců sací brzdy, které by SŽVJ zapůjčila na tendr v případě uzavření smlouvy o provozování lokomotivy ze strany SŽVJ.

Rekapitulace renovace do 31. 12. 2015: Náklady SŽVJ na renovaci a restaurátorské práce lokomotivy do 31. 12. 2015 dosáhly 4 576 305,- Kč. V rámci Smlouvy o poskytování služeb bylo ze strany SŽVJ vůči NTM vyfakturováno 477 838,- Kč. Podíl SŽVJ je tedy 4 098 467,- Kč. SŽVJ při renovaci lokomotivy odpracovala více než **5 500 hodin**. V první sbírce bylo na renovaci lokomotivy darováno 121 388,- Kč, ve druhé 200 590,- Kč. Z nadačního fondu T-Mobile bylo přispěno částkou 100 000,- Kč z nadačního fondu OKD 500 000,- Kč. Od Ministerstva dopravy SŽVJ získal příspěvek 194 000,- Kč. Další náklady byly hrazeny z vlastních prostředků SŽVJ. Předpokládané náklady na dokončení renovace lokomotivy po technické stránce ke dni 31. 12. 2015 byly 2 376 300,- Kč v případě, že by dokončení renovace bylo umožněno SŽVJ. Základními předpoklady by bylo uzavření nové Nájemní (výpůjční) smlouvy po 1. 11. 2017 a dopracování a schválení Restaurátorského záměru ze strany NTM.

Důležité události v letech 2016 a 2017

V roce **2016** pokračovaly práce na kotli lokomotivy v souladu s Dílčím restaurátorským záměrem a v rámci Smlouvy o poskytování služeb. Renovováno bylo víko parního domu, součásti pojišťovacích ventilů a kluzátek kotle, vyrobeny a namontovány byly nové upevňovací šrouby kotle, dokončen komín.

V dubnu 2016 požádalo SŽVJ o schůzku s NTM ohledně další budoucnosti lokomotivy. Schůzka se uskutečnila 28. 4. 2016 za přítomnosti ředitele ŽM NTM Novotného. SŽVJ se zejména dotazovala, jaký je záměr NTM s lokomotivou po ukončení Nájemní smlouvy 1. 11. 2017. Novotný podmínil odpověď dodáním požadované, obsáhlé **Situační zprávy o renovaci lokomotivy**. I přes značné vytížení a časovou náročnost na zpracování takové zprávy se SŽVJ zavázalo zprávu dodat. SŽVJ dále na schůzce upozorňuje na chyby a nesplnitelné požadavky ze strany NTM v návrhu smlouvy na výpůjčku jiných exponátů NTM z roku 2014 a žádá o vyvarování se opakování chyb. Zároveň SŽVJ upozorňuje na nepravdivé, neúplné a zavádějící informace v tiskové zprávě NTM: „Ukončení výpůjčky železničních vozidel v Železničním muzeu výtopna Jaroměř“ z 20. 11. 2014 a žádá o stažení nebo přepracování zprávy a omluvu. To NTM odmítá.

SŽVJ dodává **Situační zprávu** o renovaci lokomotivy 3. 8. 2016, včetně dodatečných požadavků (návrh SŽVJ na provozování lokomotivy, zlepšení podmínek deponování lokomotivy atd.). Součástí Situační zprávy je i nabídka SŽVJ, že renovaci dokončí po technické stránce **do 3 let vlastním nákladem** (bez zatížení rozpočtu NTM) pokud NTM zaručí další setrvání lokomotivy v ŽMVJ a možnost provozování lokomotivy ze strany SŽVJ za **předem známých a splnitelných podmínek**. Vzhledem k tomu, že i přes velké úsilí ze strany SŽVJ o získání stanoviska NTM k budoucnosti lokomotivy po 1. 11. 2017, zejména pokud se týká jejího setrvání v ŽMVJ, toto stanovisko nebylo známé, požádala SŽVJ o spolupráci zřizovatele NTM – Ministerstva kultury ČR (MK). 7. 11. 2016 proběhlo první informativní jednání u

náměstkyně ministra kultury. Dohodnuto bylo svolání společného jednání MK – MTM – SŽVJ. Přítomen byl i starosta města Jaroměř.

V prosinci 2016 SŽVJ obdržela dopis (datován 7. 12. 2016) od NTM jako stanovisko k Situační zprávě o renovaci lokomotivy. Ač Situační zpráva obsahuje požadované náležitosti, NTM ji odmítá jako nedostatečnou. SŽVJ se opět stále nedozvídá, jaká bude budoucnost lokomotivy po 1. 11. 2017. Dopis dále obsahuje velké množství zavádějících, demagogických a nepravdivých sdělení. Krom toho dopis obsahuje velice zavádějící informace, které se zprávou nesouvisejí. Vzhledem k tomu, že dopis byl odeslán i na MK a město Jaroměř, tak měly tyto informace SŽVJ zřejmě znevěrohodnit.

V prosinci 2016 NTM **bez důvodně vypovídá** Smlouvu o poskytování služeb, z čehož vyplývalo, že za rok 2017 by musela SŽVJ zaplatit nájemné (nebylo by možné vzájemné započítání faktur).

10. ledna **2017** proběhlo jednání MK – NTM – SŽVJ. SŽVJ požadovalo zrušení výpovědi Smlouvy o poskytování služeb, což bylo ze strany NTM odmítnuto. NTM však nabídlo, že si práce pro rok 2017 objedná. Na dotaz na budoucnost lokomotivy po 1. 11. 2017 zaujalo NTM konečně stanovisko, avšak velice negativní: **Po 1. 11. 2017 bude lokomotiva z ŽMVJ odvezena.** NTM vypracuje Restaurátorský záměr a vyhlásí výběrové řízení na dokončení renovace lokomotivy. Údajně během 3 – 4 let bude renovace lokomotivy do provozního stavu dokončena a NTM bude hledat provozovatele. Další jednání bylo dohodnuto na září 2017.

SŽVJ již s předstihem koncem roku 2016 pracovala na renovaci dýmničních dvířek kotle, jelikož nepředpokládala tak nesolidní jednání ze strany NTM, jako je bezdůvodné vypovězení Smlouvy o poskytování služeb, tedy smlouvy uzavřené na dobu určitou, která by měla dávat oběma stranám do doby smlouvy jistotu trvání.

V srpnu 2017 obdržela SŽVJ Smlouvu o dílo na práce pro rok 2017. Ta však obsahovala článek s daným dílem absolutně nesouvisející. Tímto článkem se SŽVJ měla **vzdát veškerých nároků** vyplývajících ze **všech** prací provedených na lokomotivě od roku 1992. To je pro SŽVJ naprosto **nepřijatelné** i vzhledem k závazku, který cítí ke **všem** spolupracovníkům, kteří renovaci podpořili. SŽVJ proto Smlouvu o dílo vrátila NTM k přepracování (vypuštění předmětného článku). Vzhledem k časové tísní SŽVJ zajistilo výrobu nového dílu – čelní desky dýmnice (jeden z předmětů Smlouvy o dílo).

V září 2017 SŽVJ urguje na MK přislíbené jednání MK – NTM - SŽVJ , které mělo být svoláno již na září. Jednání je svoláno až na 20. října 2017. SŽVJ požaduje objednávku prací na rok 2017 ze strany NTM dle příslibu, tedy bez vyděračského ustanovení. To NTM odmítá. SŽVJ navrhuje, aby lokomotiva zůstala v ŽMVJ až do ukončení výběrového řízení na dokončení renovace a přepravena odtud přímo na místo renovace. To NTM striktně odmítá a trvá na přepravě lokomotivy do depozitáře NTM v Chomutově do 1. 12. 2017. Rovněž potvrzuje své stanovisko (zaslané i písemně), že NTM **nebude prodloužovat** současnou Nájemní smlouvu a ani **neuzavře** žádný jiný smluvní vztah týkající se prodloužení pobytu lokomotivy v ŽMVJ. Bohužel ze strany NTM opět zaznělo několik demagogických argumentů, což bylo ze strany MK tolerováno. Doba dokončení renovace lokomotivy v režii NTM se oproti údaji, který NTM uvedlo v lednu 2017, prodloužila na 5 – 6 let. Jednání se zúčastnil i starosta města Jaroměř.

SŽVJ přislíbené práce za rok 2017 dle dohody zajistila, avšak vzhledem k chybějící přislíbené objednávce bude nucena za rok 2017 uhradit nájemné bez možnosti zápočtu faktur.

SŽVJ uspořádala dne 28. října 2017 smutné rozloučení s lokomotivou. Pro dárce, spolupracovníky, příznivce lokomotivy a širokou veřejnost připravuje rozloučení na 11. listopadu 2017.

Závěr

Společnost železniční výtopna Jaroměř, z.s. za 25 let úspěšné spolupráce s NTM, která v minulosti probíhala ke vzájemné spokojenosti a zejména ke spokojenosti návštěvníků železničního muzea výtopna Jaroměř zajistila:

- pro NTM bezplatné deponování třech parních lokomotiv a drezíny v době, kdy NTM nedisponovalo dostatkem deponitních prostor
- prezentaci výše uvedených exponátů široké veřejnosti, čímž pomáhala NTM plnit jeho funkci
- prezentaci a deponování lokomotivy VIIa 340 CONRAD VORLAUF
- renovaci lokomotivy VIIa 340 CONRAD VORLAUF v rozsahu, který NTM svými podmínkami umožnilo. Renovace byla vedena tak, aby bylo umožněno zprovoznění lokomotivy, a je po technické stránce asi ve dvou třetinách.

Tyto činnosti přišly SŽVJ na několik milionů korun a tisíce hodin odpracovaných dobrovolníky. Za tuto spolupráci je ze strany současného vedení NTM, zejména generálního ředitele Mgr. Karla Ksandra připravena odměna v podobě ukončení veškeré spolupráce. To však nestačí. Generální ředitel v tiskových zprávách a dalších dokumentech NTM uvádí zkreslené, neúplné nebo přímo nepravdivé skutečnosti, které mají pravděpodobně SŽVJ znevěrohodnit a ospravedlnit ukončení spolupráce se SŽVJ. Je třeba konstatovat, že příslušné zákony i přes svou přísnost spolupráci NTM se SŽVJ neznemožňují a nezakazují setrvání exponátů NTM v ŽMVJ. Jediné, co takovou spolupráci znemožňuje je rozhodnutí současného generálního ředitele NTM.

Nabytá zkušenost se současným vedením NTM je pro SŽVJ krutým poučením. Na místo vstřícného jednání, které by vedlo k pokračování spolupráce za reálně splnitelných podmínek a ke zprovoznění lokomotivy VIIa 340 CONRAD VORLAUF a jejímu muzejnímu provozu a setrvání v ŽMVJ, což by si všichni, kteří jakýmkoli způsobem přiložili ruku k dílu, nepochybně zasloužili, se setkáváme s neskutečně arogantním jednáním státního úředníka, což je navíc tolerováno ze strany MK. Věc je okořeněná pomlouvačnou kampaní vůči SŽVJ. SŽVJ a aktivní spolupracovníci takové chování chápou jako totální pohrdání poctivou prací aktivních občanů, kteří se v hodnotě několika milionů korun podíleli na správě státního majetku.

Věříme však, že pravda a poctivá práce nakonec zvítězí. Věříme, že se do vedení národní muzejní instituce vrátí muzejníci a spolupráce bude moci být obnovena. Úsilí o to nikdy nevzdáme a nevzdáme se nikdy nároků, které nám z dosavadní spolupráce spravedlivě náleží, už jenom z pocitu odpovědnosti vůči všem, kteří nám pomáhali.

SŽVJ 4. 11. 2017