

Párou do Zličína, motoráčkem do Rosic

IVO ŠTECHA
ROMAN ŠTÉRBA

O oslavách Dne železnice v Praze jsme se zmínili už v minulém čísle. Centrem byla žst. Praha Braník, kde byla výstava lokomotiv a výchozí stanice pro řadu jízdy historickými vozidly.

Zajímavý nápad měli v Braníku s prezentací naučných plakátů o různých aktivitách Českých drah a Správy železniční dopravní cesty. Nalepili je na boky bobiny 141 001 a zajistili tím značnou pozornost veřejnosti. Návštěvníci se mohli seznámit například s největší stavbou v Praze – Novým spojením textem i obrazem.

Samozřejmě byl Braník eldorádem dětí, které si mohly prohlédnout zevnitř všechny vystavené lokomotivy, ať už elektrické nebo dieselové. Pepíčkové a Mařenky i Davidkové a Andreyky se nechávali fotit na stupačkách i ocho-

zech; jednou to možná budou ukazovat svým dětem, které nad historickými fotografiemi třeba budou v němém úžasu stát: to byla, pane, technika...



Soustředěná pozornost a obdiv v očích jednoho z malých návštěvníků výstavy modelů v Pardubicích

Přestože historické soupravy neskýtají ani zlomek pohodlí moderních City Elefantů (i ty se na Dnu předváděly!), lákaly pamětníky i nepamětníky. Dřevěné interiéry vagonů mají svou historii a nezapomenutelnou vůni. Drncají, pravda, ale vpředu dupe parní lokomotiva, kolem okna létá popílek i jiskry, je to prostě romantika, i pro toho, kdo se takto veze třeba poprvé v životě.

Vyprodáno

Nedivme se proto, že většina místenek byla vyprodaných předem a ve vláčcích se nejen sedělo, ale často i stálo. Akcí bylo plno, program celého dne byl dobře promyšlen. Jezdilo se do Modřan, Radotína, Vršovic a do depa na ONJ, motoráčky vozily návštěvníky i do areálu JLV. Zlatým hřebem byla parní jízda z Braníka přes Pražský Semmering do Zličína a zpět. Tam se o místo ve vlaku opravdu bojovalo – a to nemluvím o místech u okének zachovalých rybáků, i když některá nešla otevřít.



Pohled na kolejiště ilustrující končící parní provoz a počátky motorizace železnice.

Foto: ROMAN ŠTÉRBA

Podářila se i tzv. souběžná jízda parní soupravy se City Elefantem ve výhybně Vyšehrad. První jela do Vršovic, Elefant souběžně do Prahy hl. n. Pěkný pohled a tak trošku začínající tradice. O loňském Dnu železnice se to podařilo také.

Hurvínkem do Rosic

V pardubické uzlové stanici pojal oslavy také velkoryse. Každou celou hodinu bylo pro zájemce otevřeno ústřední stávedlo hlavního nádraží a výpravčí Josef Čapek vysvětloval „cvrkot“ u panelu a trpělivě odpovídal na zvědavé



Pohled na bývalou vodárnu v žst. Pardubice Rosice nad Labem, kde najdete Železniční muzeum Pardubického spolku historie železniční dopravy. Vlevo hurvínek, který dovezl zájemce z hlavního nádraží, v pozadí hurvínek – socha, využívaný jako zasedací sál spolku.

Foto: IVO ŠTECHA (3x)

otázky. V intervalu hodiny jezdil i motoráček hurvínek z hlavního nádraží do žst. Pardubice Rosice nad Labem. Po celý den bylo otevřeno Železniční muzeum Pardubického spolku historie železniční dopravy. Před muzeem se za velkého zájmu dospělých i dětí před-

od 10 do 17 h nebo podle předchozí domluvy. A samozřejmě také o Dnu železnice.

K zahájení i ukončení sezony pořádá spolek, který provozuje motorové vozy řady M 131.1, různé akce. Letos to bude v neděli 14. října Velká pardubická – na koničky motoráčkem s odjezdy z Pardubic hl. n. v 9.50, 11.50, 13.50, 14.41 a 16.03 h, mimochodem již 10. ročník.

Perfektní modely

Nedílnou součástí oslav Dne železnice v Pardubicích o posledním zářijovém víkendu byla populární výstava modelových kolejišť velíkovostí 0, H0, TT a N včetně provozních exponátů. Perfektní dojem z precizních modelů umožnila pečlivá práce členů Spolku přátel železničního modelářství a železnice z Holic a okolí. Jejich speci-

kou je nabídka množství menších kolejišť, což je pro návštěvníky bezesporu atraktivní. Zvolená taktika umožňuje zaměření na odlišné a kontrastní přírodní podmínky a provozní poměry. Návštěvníci výstavy měli jedinečnou možnost zakoupit si na místě krásné modely železničních kolejových vozidel rozličných správ (ČD nevyjímaje) v různých velikostech od firm Roco a Piko. Výstava železničních modelářů – povětšinou aktivních zaměstnanců Českých drah – byla doprovázena výstavou fotografií členů Zemského svazu FISAIC ČD. Zaměstnanci ČD tak díky prezentaci výsledků svých volnočasových aktivit výrazným způsobem přispívají k vytváření pozitivního a přátelského povědomí o železniční dopravě v současné společnosti. Za to jim patří poděkování.



O plakáty vylepené na boční stěně elektrické lokomotivy vystavené v Praze Braníku byl velký zájem.

Na železnici dějí se věci

Jak jsem se nedostal do Valtic

MIROSLAV PAULIŠTA

Vzpomínka v Železničáři čísla 34 na dopravní školu ve Valticích mi připomněla, že jsem měl být vlastně také absolventem této školy. Ale jak už to v životě chodí, všechno bylo jinak...

V roce 1943 jsem ukončil 4. třídu měšťanské školy v Jičíně. Co teď? Protektorát, válka, školy pozavírané. Zkusil jsem to na automobilovou průmyslovku v Mladé Boleslavi, ale marně – velký nával. Dodnes toho ale nelituji. Znovu začalo: co teď a co potom...?

Můj otec mi řekl, z toho si nic nedělejte, půjde ke dráze. Ten nápad se mi docela zamlouval, protože už jako kluk, který ještě nechočil do školy, jsem měl k železnici blízko. Bydleli jsme ve stanici Ploskovic-Býčkovice, tak se tehdy stanice jmenovala, a přednostou tam byl můj otec. Ze stanice do vesnice bylo dost daleko, kamarádi žádni, takže moje nejoblíbenější hračky byly odstavené nákladní vozy hlavně s brzdářskou budkou, kde jsem vydržel nejdéle. Pak, když přijel manipulák, hned jsem byl zase na masině a když přijel traťmistr na šlapacím kole – to bylo něco!

Otec tehdy požádal o mé přijetí Ředitelství drah v Hradci Králové. Zanedlouho přišla odpověď: Herrn J. P. über Ansuchen vom 31. XII. 1943 nehmen wir Ihnen Sohn Miroslav mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1944 in die Dienste der BMB als Betriebsjunghelfer... bei dem Bahnhof Jitschin. V tu dobu se muselo úřadovat převážně německy.

Tímto dnem jsem se stal železničářem a jak jsem již uvedl, dodnes toho nelituji. V roce 1943 byla vydána Ministerstvem dopravy Osnova výcviku dorostenců pro službu provozní. V ní byl stanoven výcvik na dobu tří let. Každý dorostenec

měl projít po určitou dobu všemi profesemi, tj. od podeje zavazadel a spěšnin přes vozovou službu, reklamace, prodej jízdenek až po telegrafní a telefonní službu ve výpravě vlaků atd. Ale také v kanceláři výtopny a traťové stavební správy. Protože mně telegrafování šlo dobře, byl jsem často využíván jako telegrafista nebo v telefonní ústředně za nemocné nebo dovolené, ač jsem telegrafní zkoušku ještě neměl. Ono se tenkrát na to tak moc nehledělo.

Po tomto tříletém výcviku jsem měl být jako ostatní zařazen do výhradního dopravního závěru, vykonat telegrafní zkoušku a potom nastoupit do dopravní školy do Valtic. Telegrafní kurs se konal v lednu 1947 v hotelu Excelsior ve Velké Úpě v Krkonoších a trval celý měsíc. Po absolvování telegrafního kurzu a vykonání zkoušky u Ředitelství státních drah v Hradci Králové byli ti starší dorostenci, kteří nastoupili k BMB/ČMD (pro nepamětníky: Böhmische-mährische Bahnen/Česko-moravské dráhy) dříve než já, vysláni do dopravní školy ve Valticích, my ostatní že nastoupíme později a zůstaneme nadále v dopravním závěru.

Ale co čert nechtěl, najednou se vyskytl nedostatek telegrafistů a z toho důvodu nám byl zrušen dopravní závěru a byli jsme nadřizováni do stanic jako telegrafisté. Bylo sice celé dva roky po válce, ale všude vládl ještě zmatek a na provozní dorostence se nějak pozapomnělo. Jako telegrafista jsem nastoupil do žst. Lysá nad Labem. Takže jsem se do Valtic nedostal...

O tom, jak jsem sloužil o nočních směnách jako telegrafista, operátor i jako výpravčí za výpravčího, který měl již ve 23 hodin půlnoc – to by bylo vyprávění na další článek. Tak snad někdy příště...

Fotografické postřehy



S trochou fantazie by se zátíši, které vyfotografoval Jaroslav Schwarz z Ústí nad Labem, dalo nazvat úzkorozchodný jídelní vůz... „Grilovací“ vagon byl objeven ve stanici Čierny Balog, s jeho jízdou se tam ale asi nepočítá. Aby byl komfort dokonalejší, vedle je vozík s vodou a pod korbou se topí dřevem. Zajímavá je řada vozu na podélníku: Grill/u.

IVAN SKULINA

Den železnice na Ostravsku se konal ve znamení 160. výročí trati Lipník nad Bečvou–Bohumín. Zvláštní parní vlak s lokomotivou 464.202, který vyjel v sobotu 29. září krátce před osmou hodinou z Přerova, byl na všech zastávkách jubilující trati středem pozornosti.

Jízdu parním vlakem si vychutnaly desítky cestujících, na jeho zastávkách ho vítali občané a zástupci místních samospráv. Chtěl bych, aby vlaky jezdily v pevných

časech, aby se jízdní řád neměnil čtyřikrát do roka, aby prostě vyšel knižně, neměnil se a platil, aby si lidé zvykli na svůj vlak, jak tomu bylo kdysi, poznamenal během projíždky z Běltočina do Suchdolu nad Odrou bělotínský starosta Eduard Kavala.

V Suchdole nad Odrou vyčkával vlak kromě stovky občanů a příznivců železnice i Řadový pěší pluk č. 7 Franz Xavier Harach z Nového Jičína pod velením Jiřího Mikulenky ze Sedlnice a dětský sbor z místní základní školy. Ve Studénce pochovaly mažoretky z Bílovce.

Věříme, že vlaky budou i nadále zastavovat v naší stanici a budou i nadále propojovat náš region s okolním světem, pozdravil hosty z protokolárního vlaku místostarosta Studénky Miroslav Havránek a starostka města Bílovce Sylva Kováčiková dodala: Přála bych si, aby letošních 160 let trati bylo dalším vykročením ke kvalitní přepravě občanů a aby se železnice, které přejí spokojené a šťastné cestující, stala opět potřebnou a důležitou.

Na hlavním nádraží v Ostravě nechyběl mezi desítkami cestujících ostravský primátor Petr Kajnar s manželkou Monikou a synem Davidem. Do Bohumína se vlakem svezli i předseda Hospodářské komory Pavel Bartoš, generální ředitel Sdružení pro rozvoj MS kraje Miroslav Fabian, zástupci Českých drah a další hosté.

Velmi si vážím přítomnosti delegace PKP s oblastními řediteli polských drah, která do Bohumína přijela polským nostalgickým parním vlakem. Trať Raciborz–Chalupki totiž letos oslavila stejné výročí. Teprve o dva roky později se obě železnice spojily po mostě přes řeku



Možnosti prohlídky ústředního stávedla v Bohumíně s odborným výkladem využil i senátor Petr Vicha (druhý zprava), starosta městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz Miroslav Svozil (třetí zprava) i ostravský primátor Petr Kajnar (se synem v náručí). V popředí je dispoziční výpravčí Vladimír Anguš.

Foto: AUTOR

Odru, uvedl pro náš týdeník náměstek ředitelky odboru 16 Miroslav Klich, který z rukou obchodního ředitele společnosti Prewozy Regionálne spolka z o. o. Krzysztofa Radomského převzal pamětní list.

V Bohumíně přivítal hosty senátor a bohumínský starosta Petr Vicha. Jak uvedl, stovky lidí, kteří spolu s ním přišli na první peron bohumínského nádraží přivítat protokolární vlak, byly velmi příjemným překvapením.

Město Bohumín je úzce spojeno s železnici. Trať, po níž do Bohumína přijel před 160 lety první vlak, iniciovala rozvoj průmyslu a vlastně i města, dodal senátor Vicha.

Občané měli možnost projíždky vlakem

také po vlečce OKD, parní vlak s lokomotivou 423.041 pendloval mezi Ostravou a Bohumínem. Vyhlídkové jízdy v Ostravě zajišťovala šampionka Matylda 313.432 a v Bohumíně souprava Regionovy. V Ostravě samozřejmě nechyběly ani vyhlídkové jízdy historických tramvají DP Ostrava, a. s.



V Běltočíně přistoupily do protokolárního vlaku sličné bělotínské sokolky a pohostily cestující báječným gulášem.

Foto: ADAM SVOJANOVSKÝ