

Marián Šimo

Pracovná nedeľa v RD Prievidza



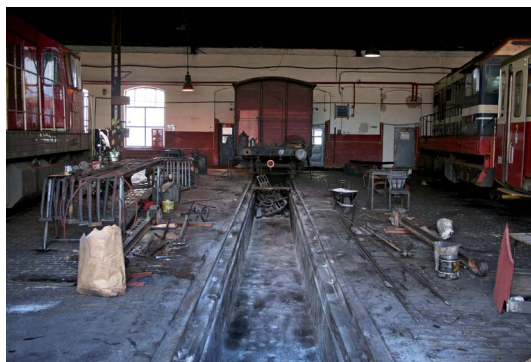
Lúče slnka jej pristanú, rušňové depo Prievidza, 2. 4. 2006, © Marián Šimo

V nedeľu 2. apríla 2006 moje cesty skrížilo mesto menom Prievidza. Nie náhodou, ale zámerne, pretože v miestnom depe partia správnych chlapov – nadšencov vracia stratený život mašinky 464.001 v miestnej hantýrke volanej Ušatá.

V pravú chvíľu otváram dvere rotundy a vchádzam dnu. Pri umelom osvetlení sa krčí niekoľko postáv. Pomaly sa blížim a v obrysoch spoznávam *Geronnima*, Jančiho a Martina. Obľutujú pacienta sem a tam. Veď čo by aj nie, keď ich mašinka má boľáčku. Trápi ju parný valec – zasekáva sa potvora jedna. *Geronnimo*, staby pán vrchný doktor, ordinuje správne lieky. Najskôr treba valec otvoriť a piestik pekne von dostať. Krúžok zámku hnevá. Je príliš veľký a zadrháva sa. Chlapi krúžok von dostali rýchlo, teraz treba zárez na krúžok vyčistiť a krúžok o milimetrík zmenšiť.

Práca ide od ruky a krúžok onedlho putuje na svoje miesto. Už sedí ako má, tak sa piestik môže vrátiť na svoje miesto. Netrvá to dlho a celý sa stráca vo vnútri valca. Ešte nasadiť kryt spolu so skrútkami a práca je hotová.

Skúšame piestom hýbať sem a tam, od jedného konca valca na druhý. Ide pekne hladko. „Ale čo to!“, skríkol *Geronnimo*, „veď sme tesniaci krúžok zabudli!“ A tak rozoberanie krytu valca pokračuje ďalším praktickým cvičením. Skrútky dole, kryt na žeriav zavesiť a odtiahnuť ho preč z valca. Janko tesniaci krúžok z vešiaku podáva a šup s ním na miesto. Nasadiť kryt a skrútky dotiahnuť. Tentokrát všetko prebehlo tak ako malo a po bolavom valčeku už stopy niety.



Domov Ušatej, rušňové depo Prievidza, 2. 4. 2006, © Marián Šimo

A tak mašínôčka z operačky na svoje miesto presunúť sa má. Samko chytá starenku za jej silný háčik a už s ňou hybá na točňu. V lúčoch večerného slniečka krásavica stará ligoce sa ako smaragd. Ešte s ňou zatočia a Samko náš už aj tlačí starenku do jej domova. Veru pekný domov má, kanál čistý, suchý. Pekne v teplúčku si sedí. Spoločnosť jej robí starý vagoník drevený.

Dvere rotundy sa zavreli a moja návšteva sa chýli ku koncu. Ďalší krok k životu mašinky je za nami, ale práce ešte hodne jesto. Ale viera v dobro dáva nádej, že ju čoskoro živú uvidíme.



Prievidzská partia pri boľavom valci, rušňové depo Prievidza, 2. 4. 2006, © Marián Šimo



Samo ťahá pacienta na točňu, rušňové depo Prievidza, 2. 4. 2006, © Marián Šimo

Jiří Řechka

Nové spojení v provozu



Estakáda hlavní nádraží, Nové spojení, Praha, 12. 9. 2008, © Jiří Řechka

Když jsem se vracel v sobotu 30. 8. 2008 z Trutnova do Prahy, uvědomil jsem si, že mám v neděli poslední příležitost nafotit si poslední vlaky na staré vítkovské trati přes výhybnu Balabenka. V pondělí 1. 9. 2008 začne výluka kvůli napojení Nového spojení na výhybně Balabenka na trati do Vysočan a bude ukončen provoz na staré trati.

A tak jsem se v neděli za pomoci MHD přemístil na Balabenu a poté pěšky do prostoru výhybny Balabenka. Zde jsem si nafotil probíhající práce včetně mého posledního vlaku na staré trati. Jak pokročily práce na této výhybně, jsem si jel nafotit ve středu 3. 9. 2008. Po zdokumentování jsem odjel na Hlavní nádraží, respektive na Vítkov, kde jsem u portálů tunelů Nového spojení měl snahu počkat na vlaky, které pojedou po Novém spojení. Po půlhodině čekání, aniž by projel jediný vlak, jsem odešel na Hlavní nádraží. A jak už to tak bývá, když jsem byl pod estakádou Nového spojení, projely vlaky v obou směrech. Ale není všem dnům konec.

V posledních dnech vyvolalo prohlášení některých „odborníků“ o likvidaci Masarykova nádraží velký zájem o něj. Podepisovala se petice pro zachování nádraží, a když jsem již byl v centru, tak jsem si řekl, že si udělám takovou nádražní fotocestu. Začal jsem právě Masarykovým nádražím. Byl jsem překvapen, že zde k určité likvidaci dochází, ale v místech, kde to asi nikomu nebude vadit. Pak byl na cestě Negrelliho viadukt, ale také jedno zastavení na Těšnově, kde pamětníci a znalci vědí, že stávalo Denisovo nádraží aneb Praha-Těšnov.



163.030 s R 655 – Praha hl. n. – Trutnov hl. n. na estakádě Slunčová, Praha, 12. 9. 2008, © Jiří Řechka

Poté již následoval Negrelliho viadukt a nádraží Praha-Bubny. Zde má také dojít ke komerční výstavbě, na místě bývalých železničních opravoven.

Dále na této cestě následuje nádraží Praha-Holešovice. Zde jsem si počkal na osobáky linky S4 z Kralup do Libně. A tak tam, kde začala moje střední cesta, také skončila. No a zatím poslední fotocesta začala v pondělí 8. 9. 2008 opět ve výhybně Ba-



Výhybna Balaběnka – likvidace staré vítkovské trati, Praha, 3. 9. 2008, © Jiří Řečka



162.013 na estakádě hlavní nádraží, Nové spojení, Praha, 12. 9. 2008, © Jiří Řečka



Eso 362.167 vede můj poslední focený vlak po staré trati na hlavní nádraží, výhybna Balaběnka, Praha, 31. 8. 2008, © Jiří Řečka



Portály severního a jižního tunelu, Praha Vítkov, 3. 9. 2008 © Jiří Řečka



Seznamovací jízda pracovníků ČD, Na Krejčířku, Praha, 1. 8. 2008, © Jiří Řečka

laběnka, kde byly již propojené tratě Nového spojení na původní tratě na nádraží Praha-Vysočany a zároveň také tímto došlo ke prvnímu přímému spojení Masarykova nádraží a nádraží Praha-Vysočany. Přesto, že hned první den po zprovoznění, což bylo 1. 9. 2008, došlo k problémům, Nové spojení funguje. A zde původně měl můj článek končit. Ale 10. 9. 2008 byl obnoven provoz na trati do Vysočan a to rozhodlo, že ještě konec neudělám. Tak jsem se vydal v pátek 12. 9. 2008 opět na tratě Nového spojení.

Začal jsem na Vítkově nad portály tunelů, odkud je krásný výhled nejenom na nové tratě, pak jsem se prošel po bývalé trati přes Hrabovku a přišel jsem na Hlavní nádraží na jeho severní zhlaví. Tam byla původní vítkovská trať již také snesena, ale tratě Nového spojení ještě nebyly kompletně napojené na kolejíště hlavního nádraží. Vrátil jsem se zpět na Vítkov respektive na Husitskou ulici, autobusem jsem odjel na Ohradu a odtud přešel na estakádu Sluncová. Pak jsem pokračoval k výhybně Balaběnka. Na koleji č. 402 jsem si vyfotil najíždění pokladače kolejových polí na koleje. Také jsem se dozvěděl od pracovníků firmy GJW Praha, že těch pár metrů nepoložených kolejí, které se zde budou pokládat, jsou vlastně poslední metry kolejí Nového spojení, které chybí položit.

Na výhybně Balaběnka byl na místě likvidován ocelový most starého spojení, který byl předešlé noci snesen a jehož pilíře jsou také likvidovány. Moje cesta pokračovala na nádraží Praha-Libeň, kde stál lokomotivní vlak tvořený dvěma stroji řady 122. Kolem mě projela slovenská *Gorilka* 350.005 a když přijel osobák linky S4 Kralupy nad Vltavou – Praha Libeň, použil jsem tohoto mého oblíbeného spojení na nádraží Praha-Holešovice. Zde jsem si nafotil poslední snímky tohoto dne a byl jsem mile překvapen, že se na této trati objevil motorový vůz 842.028.

Tímto skončilo moje putování po tratích Nového spojení. Po všech tratích se zatím nejezdí, to bude následovat během několika příštích týdnů a pokud se nepletu, kompletně bude Nové spojení zprovozněno otevřením rekonstruovaného prvního a druhého nástupiště Hlavního nádraží.

Zbyněk Zlinský

Sobota na zubačce



Začátek prvního ozubnicového úseku – detail, Tanvald, 8. 8. 2007, © Zbyněk Zlinský

Oně zubačkové soboty jsem se věnoval nejen sledování jízd zvláštního vlaku na trati mezi Tanvaldem a Harrachovem, ale také trati samotné a stavbám na ní. Mému neumělému průzkumu neunikl ani neprovozovaný úsek jejího pokračování z Harrachova ke státní hranici s Polskem.

K procházce po kolejích mne inspirovaly současné úvahy polské strany o obnovení mezinárodního provozu. Během svého cestování ve stopách zvláštního vlaku jsem vyšetřil nějaký čas v Kořenově, kde kdysi fungovalo velké nádraží s depem, které bylo tokem historických změn a posléze též nástupem úsporných opatření našich drah postupně degradováno až na dnešní dopravnu D3. Zajímal mne především stav rotundy, jejíž střecha se dne 5. 1. 1987 propadla pod tíhou sněhu, který tehdy zavalil celý kraj. Onu památnou kalamitu jsem si mohl ostatně vychutnat na vlastní kůži, neboť jsem v nedalekých Příchovcích právě učil žáčky jisté pardubické základní školy osnovami nařízenému lyžování. Později k ruině rotundy přibyla zřícenina další. Dne 3. 2. 2000 se porouchala střecha pro změnu na objektu malé topírny – tentokrát nikoliv už pod tíhou sněhu, nýbrž pod tíhou obdobně ničivého úřednického nezájmu. Nezájmu správce objektu, tedy libereckého depa, o jeho údržbu. Kromě návštěvy těchto památných trosk jsem se prošel po kdysi rozsáhlém a dnes už jen dvěma funkčními kolejemi oplývající kolejišti, obešel staniční budovu sloužící dnes bůhvíjakému podnikání a zašel také k někdejšímu železničnímu učilišti, které



Státní hranice – pohled z polské strany, Harrachov, 18. 8. 2007, © Zbyněk Zlinský

později fungovalo jako rekreační objekt a dnes zjevně nefunguje nijak. To zřejmě platí i o sousedícím skladišti, na němž je ovšem aspoň tabule o ploše pronajaté jistě sklářské firmě. Za bývalým učilištěm jsem v trávě našel tatrovácké železniční podvozky coby poslední pozůstatky historického motorového vozu 820.021, který nedaleko shořel dne 10. 12. 2006 a byl přímo na tomto místě sešrotován.



Konec nástupiště a polské zhlaví, Harrachov, 18. 8. 2007,
© Zbyněk Zlinský



Sněhem a časem zdemolovaná rotunda, Kořenov, 8. 8. 2007,
© Zbyněk Zlinský



Odbočka na nákladišti SŽDC Dolní Polubný, 18. 8. 2007,
© Zbyněk Zlinský



Druhý ze dvou zachovaných stožárů trakčního vedení z roku 1927 na našem území, Harrachov, 18. 8. 2007, © Zbyněk Zlinský

Harrachově samotném toho k prohlížení moc nebylo. Budova zastávky je zachovalá, včetně interiéru pečlivě uzamčené čekárny. Kromě cestujících se zde hojně vyskytují především turisté a cykloturisté, nucení překračovat koleje k turistickému přechodu do Polska, jehož značka je právě proti nástupišti. Cesta přes hranici vedla původně velice výhodně po blízkém mostě přes zářez trati, leč do doby dnešní se zachovaly jen jeho opěrné zdi. Vzhledem ke značné odlehlosti zastávky od vlastního Harrachova je zde zřízena, jak jsem si mohl povšimnout, navazující doprava cestujících malým autobusem soukromého dopravce.

Od dalšího zkoumání místních zvyklostí jsem upustil a čile jsem vyrazil po trati směrem ke státní hranici. Času mezi dvěma vlaky jsem měl sice relativně dost, ale mé ponětí o vzdálenosti bylo velice matné a o průchodnosti trasy pak nulové. Šlo se nicméně docela dobře, protože tráva mezi pražci přemísťování značně usnadňovala. Poněkud mne mátl, že po trati je vyšlapaná docela slušná pěšina – přece to nemohou být stopy pochodu národa vlakofilního razícího oním směrem se záměrem odpovídajícím mému! Leč zanedlouho se vše vyjasnilo – když jsem narazil na skupinku sběračů lesních plodů činících se přímo na drážním tělese.

Cestou jsem se snažil dokumentovat četné stopy dřívějšího, druhdy dokonce elektrického provozu. Podle mně známých údajů byly stožáry trakčního vedení, které kdysi lemovaly trať z dnešního polského města Jelenia Góra do Kořenova, sneseny

na našem území v roce 1962. Nicméně před hranicí jsem ještě dva našel, což svědčí buď o tom, že tehdy na ně zapoměli, nebo později došlo i na tomto místě k úpravám státní hranice. Této mé verzi by nasvědčovalo i několik jakýchsi patníků, které jsem viděl před stožáry a mohly by to být staré hraniční kameny.

Jestliže na naší straně hranice je trať prořezaná a zbylé pařizky naznačují, že zde rostly už stromky nemalé, na straně polské nastává spíš džungle. Zato jsou tam vidět další stožáry, dokonce ještě s izolátory. Jinak tam na první pohled panuje ve srovnání se stranou naší značný nepořádek, což asi neplatilo tak úplně v dobách, kdy hranici střežili polští ozbrojenci, po nichž tu zbyla jen zřícená bouda. Také české označení státní hranice je zjevně lépe udržováno než ono polské. Lákalo mne to sice zajít trochu dál přes hranici, ale řekl jsem si, že není třeba tahat polskou orlici či našeho lva za ocasy, a směřoval své kroky stejnou trasou zpět k Harrachovu.

Pouť zpáteční jsem pojednal v jednom kuse. A využil toho, že v příslušném vlaku na konci byl řazen vůz řady 015, k pořízení nějakých záběrů trati a staveb na ní. Většinu jsem pořídil skrze nepříliš čisté čelní sklo, některé pak vykloněn z okénka. Těch druhých ovšem mnoho není, protože ani vidina ko nejedkonalejších snímků mi nezatemnila mozek natolik, abych zapomněl na smutný osud jistého Ing. Pernera, který se také vykláňel z vlaku zpět v touze zahlédnout tunel.

Monika Frisová, Marek Gono

East Anglia



Perfektne udržiavaná stanica, Wymondham, 3. 9. 2005, © Marek Gono

Hoci moje poslanie v Anglicku je čisto „gumokolesové“ a toho najhrubšieho zrna (lepšie povedané veľmi jemného a veľmi ostrého zrna), po pár dňoch som zistil, že hoci slávna minulosť železnice je tu už dávno tatam, je stále veľa vecí, o ktorých sa oplatí napísať pár riadkov.

Centrom grófstva Norfolk je mesto Norwich s asi 150 tisíc obyvateľmi. V minulosti to bolo významné centrum obchodu, najmä s vlnou, medzi Anglickom a Európou – tovar sa vozil po mori do prístavu Great Yarmouth a odtiaľ po rieke Yare ťahali kone nákladné člny až do Norwichu. Prvý vlak do Norwichu dorazil pomerne neskoro, v roku 1834. V tých časoch bolo jednoduchšie dostať sa z Norwichu do Amsterdamu ako do Londýna. Postupom času sa však aj tu železnica rozmohla a v Norwichi boli tri železničné stanice.

Prvou traťou, ktorá spojila Norwich so zvyškom Anglicka, bola Great Eastern Main Line (GEML) vedúca z londýnskej Liverpool Street Station cez Stratford, Chelmsford, Colchester a Ipswich do Norwichu. Hlavná trať na viacerých miestach odbočuje, napr. do Harwichu alebo Felixstowe. V Norwichi GEML končila na stanici Victoria. V roku 1844 vyrazila zo stanice Norwich-Thorpe trať Wherry Line (wherry je pomenovanie plachetnice používanej na dopravu nákladu po vnútrozemských vodných cestách) do Great Yarmouth cez Reedham. V roku 1847 pribudla odbočka Reedham – Lowestoft a v roku

1882 bolo dokončené severné spojenie Norwichu a Great Yarmouth cez Brundall a Acle. V roku 1874 pribudla Bittern Line (bittern je vták Bučiak veľký, hojný v tejto oblasti) – trať spoločnosti East Norfolk Railway z Norwich-Thorpe do North Walsham, ktorú v roku 1877 predĺžili do Cromeru. V roku 1887 bola otvorená spojka Cromer – Sheringham. Ďalšou traťou bola Brockland Line z Norwichu do Cambridge. Sieť dotvárali kratšie miestne trate – napr. Mid-Norfolk Railway spájajúca Dereham a Wymondham s predĺženiami nadväzujúcimi na sieť Great Northern Railway (GNR) vo Fakenham a GEML vo Fornsett Saint Mary. Väčšina týchto lokálok vznikla v snahe predbehnúť konkurenciu a ponúknuť železničné spojenie niekam skôr ako niekto iný, bez ohľadu na ekonomickú únosnosť. Spravovali ich malé spoločnosti, ktoré na nich aj prevádzkovali dopravu. Často mali aj povolenie voziť vlaky na tratiach susedných spoločností. Mnohé z nich boli postavené s jediným cieľom – po dokončení predať veľkej firme. Napríklad aj železnica z Melton Constable viedla na sever do Cromeru a nie do Blakeney, čo bol v tom čase významný prístav, len preto, že gigant GNR chcel svojim zákazníkom ponúknuť prímorské letovisko. Tak ako v celej Británii, aj v Norfolku železničná sieť nebola stavaná systematicky, ale jednoducho „bujnela“.

V roku 1889 uzavreli GNR a Eastern and Midlands Railway Co. spojenectvo – predtým a aj potom samozrejme pohltili všetky malé spoločnosti v oblasti – a ich sieť sa stala známa



170.506 Central Trains, Ely, 27. 8. 2005, © Marek Gono

ako Midland and Great Northern Joint Railway. Skratku MGNR mnohí vysvetľovali ako „muddle & go-nowhere railway“ (popletená a nikam nevedúca železnica). V tých časoch dosiahla železničná doprava vrchol rozmachu. Na križovatke štyroch trati, z Cromer, King's Lynn, Norwich a North Walsham bolo vybudované úplné nové mesto, Melton Constable, so stanicou depami, dielňami, vagónkou... Trať z Melton Constable končila v Norwichi v stanici City. Po konečnom zoštátnení celej britskej železničnej siete po 2. svetovej vojne došlo k výraznej racionalizácii. Spolu s rozvojom cestnej dopravy dochádzalo na jednotlivých tratiach k postupnému útlmu a zastavovaniu prevádzky – najväčší „rozmach“ týchto aktivít bol v Británii v 60. rokoch. V Norfolku bola zrušená väčšina tratí. Mnohé dnes pripomínajú len zárezy v teréne a tenká linka na leteckých snímkach.

Stanica v Melton Constable bola zbúraná v roku 1971 a z mesta sa stal obyčajný zapadákov uprostred poľí, depá a dielne sa premenili na sklady, trať bola zrušená a znesená. Po jej zvršku dnes vedie Marriot's Way, cestička pre cyklistov. Na mnohých miestach sa dajú ešte zvyšky železnice sledovať v teréne. Na úseku z Cromeru cez Overstrand a Mundesley je údajne aj tunel – zarastený a ťažko nájditeľný, ale zachovalý a priechodný.

Osobná doprava na GEML bola v Norwichi ešte v roku 1912 odklonená na stanicu Thorpe. Victoria Station slúžila ako nákladná až do 80. rokov, keď ju zbúrali a trať zniesli. Dnes po tomto úseku trate vedie Lakenham Way, chodník pre peších a cyklistov, a v miestach koľajiska a stanice je dnes supermarket a parkovisko. Stanica Trowse sa tiež nepoužíva, ale, hoci schátraná, stále stojí.

O niečo zaujímavejšie, ako chodenie po už neexistujúcich tratiach, je výlet po niektorej existujúcej. Na taký výlet odporúčam Bittern Line Norwich – Cromer – Sheringham, ktorá vedie zvlnenou krajinou v zárezoch a na vysokých násypoch. Pohľady, ktoré ponúka, veľmi často pripomínajú film. Dvojkoľajná je už len po Wroxham, ďalej dvojkoľajnosť pripomína len lôžko a niektoré mosty. V Cromeri je úvrať a pokračuje sa do Sheringhamu. V Sheringhame slávnou minulosť GNR pripomína historická železnica North Norfolk Railway (Poppy Line) vedúca do mesta Holt. Cestou spať do Norwichu sa oplatí vystúpiť v Hoveton/Wroxham. Miestnou železničnou atrakciou je úzko-rozchodka (381 mm) Bure Valley Railway vedúca do Aylsham po telese staršej a väčšej trate.

Zaujímavé sú tiež Wherry Lines – železnica tu vedie priamo cez „broads“ – plochú sytozelenú krajinu s pasúcim sa doby-

kom, veternými mlynmi a najmä okolo kanálov a jazier s výletnými člnmi. Trať Norwich – Brundall – Lowestoft je dvojkoľajná v celej dĺžke, vetvy Brundall – Acle – Gt. Yarmouth a Reedham – Gt. Yarmouth sú jednokolajné. V malých staničkách cestou sa dá zažiť kus histórie – archaické závary v podobe bránky cez celú cestu/trať, ktoré musí zamestnanec železníc ručne otvárať, nadvhody z kovaného železa, peróny s kvetmi (tie sú na anglických železničných staničkách bežným javom).

Horšie je to už s konečnou stanicou. Great Yarmouth je otrasné mesto – najprv si všimnete pustú zriaďovaciu stanicu s burinou vyše lávok a hrdzavými, nikam nevedúcimi koľajami – vlečky na nábreží už neexistujú. Po vystúpení vás privítajú plagáty „no. 1 seaside resort“ a „capital of fun“ a pohľad vám padne na hrdzavú opachu nepoužívaného mosta. Pomedzi prístavné skladiská a sídla špeditérov sa premotáte na pláž ako zo zlého amerického filmu pre pubertákov: cirkusy, zábavné parky, kolotoče, svetielka, lampióny, vlajočky... Hlavná ulica v centre je ako poľské trhovisko: tisíc obchodov s miliónom nezmyslov, aj keď suveníry v podobe parného rušňa majstrovsky vystružikovaného z kusa čierneho uhlia môže potešiť. Nuž, časy dôležitého prístavu sa pominuli a mesto sa snaží udržať nad vodou ako sa len dá. Mimochodom, Great Yarmouth má najvyššie percento neploletých tehotných a neploletých matiek v Británii („capital of fun, you know...“). Stanica Southtown, z ktorej vyrážali vlaky do Lowestoftu cez Hopton a Corton, už neexistuje a po trati nie je ani pamiatky. Takisto už neexistuje stanica Beach, z ktorej viedla trať do North Walsham, ani stanica Fishmarket, ani väčšina tratí v okolí.



156.417 One Railway, Cromer, 28. 8. 2005, © Marek Gono

Lowestoft je podstatne lepší ako Great Yarmouth a majú tam zaujímavú stanicu – zostali z nej len obvodové múry, vnútri upravili peróny a postavili malú čakáreň. Zvonku to vyzerá nevábné, ale zvnútra to účelu slúži dobre. Kedysi sa stanica volala Central – jej sestru North pred rokmi zbúrali. V minulosti existovala aj v Lowestofte hustá sieť vlečiek do skladísk, lodenic, dielni a pod. Dnes je nejaké koľaje vidieť len na ľavom brehu Lake Lothing, medzi hlavnou traťou a nábrežím, ale nevyužívajú sa. Zložitá sieť vlečiek na pravom brehu už tiež neexistuje. Lowestoft je najvýchodnejšie mesto Británie a má najviac snečného svitu v Británii – celých 1 000 hodín za rok (Bratislava má 2 447 hodín, aj z tohto údaja si môžete urobiť obraz o anglickom počasí). Naviac, cestou sem sa dajú vidieť dva otáčacie železničné mosty: v Reedham a Somerleyton a ďalší je v Oulton Broad, na predmestí Lowestoftu.

Cestou na juh sa železničnému fanúšikovi oplatí ísť do Ely, križovatky s rušnou premávkou motorových a elektrických jednotiek, kde nie je problém vidieť nákladný vlak (napr. v Norwichi sa mi nákladný vlak podarilo vidieť za tri mesiace len 2 krát). Neželezničný fanúšik si môže obzrieť parádnou Ely Cathedral a obaja môžu pokračovať do veľslávneho neďalekého Cambridge. V Cambridge majú základňu fialové elektrické štvorvozňové jednotky radu 317 spoločnosti WAGN Service. Často ich vidno aj tri spojené, čím vzniká efektný vláčik. Trochu depresívne pôsobí veľká nákladná stanica – opustená, zarastená burinou, s ruinami skladov a stavadiel.

V úseku Wymodham – Dereham (18,5 km) sa trať podarilo obnoviť v polovici 90. rokov spolku Mid-Norfolk Rai-



Miniveža, minitočna a skutočné stavadlo, Wroxham, 28. 8. 2005, © Marek Gono

lway (MNR). Ten na nej v súčasnosti prevádzkuje víkendovú a prázdninovú dopravu historickými motorovými jednotkami 101. MNR vlastní aj úsek Dereham – County School, koľaje však ležia len po North Elmham a zatiaľ po nich vlaky nejazdia (už o rok by ale mohli). Z County School pokračuje trať do Fakenhamu, tam ale bolo teleso trate znesené a zvršok je v horšom stave. Dlhodobým cieľom MNR je obnoviť premávku z Wymodhamu až do Fakenhamu. Putovaním po zvyškoch trate Wymodham – Forncett dorazíte do Forncett Saint Mary s múzeom stacionárnych parných strojov. Za zmienku stojí aj samotná stanica Wymodham – je starostlivo udržiavaná v historickom štýle, s ozaj štýlovou reštauráciou Brief Encounter.

Trochu od ruky je Wells-next-the-Sea s Wells & Walsingham Light Railway – 6,5 km dlhou železničkou rozchodu 260 mm s dvoma parnými maškami – vraj najdlhšou parnou 260 mm železnicou na svete. Doplnkom je prehliadka a zvezenie sa Wells Harbour Railway – asi 1 míľu dlhou traťou rozchodu 260 mm po pobreží.

V Norwichi je dnes len jedna železničná stanica, volá sa jednoducho Norwich a vznikla prestavbou pôvodnej stanice Thorpe a jej okolia. Časť budovy Thorpe sa zachovala v pôvodnom stave – slúži zamestnancom One Railway – a dá sa po chvíli identifikovať ako budova inej farby na nástupišti 5 a 6. Stanica Norwich je hlavová a vyrážajú z nej vlaky do London Liverpool Street station cez Ipswich (niekdajšia GEML), Cambridge cez Ely (Brockland Line), Cromer a She-

ringham (Bittern Line), Great Yarmouth a Lowestoft (Wherry Lines) a Birminghamu a Liverpoolu, cez Ely a Peterborough.

Ešte zaujímavejšie ako chodenie po už neexistujúcich tratiach a okukávanie „obyčajných“ strojov, je návšteva niektorých zo železničných atrakcií – tých je v Británii skutočne mnoho. A k tomu primerané množstvo dopravných, automobilových, autobusových, kamiónových, motocyklových a leteckých múzeí. Už som spomenul existenciu North Norfolk Railway, historickej železnice medzi Sheringhamom a Holtom. NNR začína na historickej stanici v Sheringhame, čo je len cez cestu zo súčasnej konečnej železničnej stanice. Zvonku budova nevyzerá nič moc, aspoň od ulice. Zo staničnej strany... to už je závan histórie, nostalgie a romantiky. Vnútri sa samozrejme dá kúpiť kopec vecí o železnici alebo len tak posediť v čakárni. Trať sa



Historická stanica North Norfolk Railway, Sheringham, 28. 8. 2005, © Marek Gono

motná je dlhá 10,5 míle (asi 17 km) a končí v stanici Stalham, ktorá bola do Holtu prenesená. Cesta trvá asi trištvrte hodiny. Väčšinu vlakov ťahajú parné rušne, menšiu historickú diesle, občas premáva aj historická motorová jednotka. Najvýhodnejší je celodenný „full-round-trip“ lístok za £ 8.50 (na diesel £ 5.00). Okolo trate sa ale dá v pohode prejsť aj pešo – ideálne pre fotografov – zvlášť keď krajina je iba mierne zvlnená a na obzore vidno more. Neopakovateľnú atmosféru možno zažiť aj obyčajným kochaním sa majestátnosťou strojov a vdychovaním dymu z uhlia. Pre extrémnych fanúšikov a romantikov ponúka NNR možnosť svadby v historickom štýle...

Úzkorozchodku Bure Valley Railway vedúcu do Aylsham som už tiež krátko spomenul. Cesta trvá tiež asi 45 min (9 míľ, 14,5 km) a stojí £ 6.00. Motorový rušeň na nej premáva iba raz denne, inak všetky vlaky ťahá parná mašinka. Takisto ako v prípade NNR, aj tu je okolo trate chodník pre cyklistov a pešiakov. Bicykel sa dá aj zobrať do vlaku, aj požičať. Wroxham je tiež prezývajú „broads capital“ – broads sú jazera, ktoré vznikli zaplavením jám po ťažbe rašeliny. V údolí riek Bure, Yare a Waveney ich je nespočetne veľa, navzájom pospájaných, takže na svoje si prídu aj vodáci. Existuje aj možnosť „steam & boat“, výlet parným vlakom a loďou. V Aylsham BVR ponúka jeden a dvojdňové kurzy kuriča a strojvodcu na parnom rušni.

Ešte by som mohol písať o návšteve East Anglia Transport Museum v Carlton Colville, neďaleko Lowestoftu, ale to je viac o električkách a trolejbusoch, ako o vlakoch, tak si to nechám radšej do inej knihy...

Juraj Číž

Najdrahší lístok na vlak na svete



Lokomotiva 358 smer Machu Picchu, 30. 8. 2005, © Juraj Číž

Zaujímavý vlakový zážitok z Južnej Ameriky a snáď najdrahšia železnica sveta je z Peru. Na bájne Machu Picchu sa totiž dá dostať iba vlakom. Z hôr – z mesta Cusco (3 400 m n.m.) železnica do posledného miesta obsadená turistami klesá smerom do amazonskej nížiny do mesta Aguas Calientes. Odkiaľ je to pešo, alebo mikrobusom do najslávnejšej pevnosti Inkov len kúsok.

Každý si hádam myslí, že Machu Picchu je kdesi vysoko v horách. To je samozrejme pravda (2 400 m n.m.), ale do tých hôr je potrebné zostúpiť z hôr ešte vyšších. Takže železnica prekonáva asi 1 000 m nadmorskej výšky. Vozne sú prísne rozdelené na extrémne drahú turistickú triedu a triedu pre miestnych, kde sa cestuje asi 100 krát lacnejšie, za pár pesos. Vlaky bývajú beznádejne rezervované na niekoľko dni dopredu. Nám sa pošťastilo rezervovať si hneď ráno vlak na druhý deň – najlacnejšiu alternatívu – ale stále neuveriteľne predraženú.

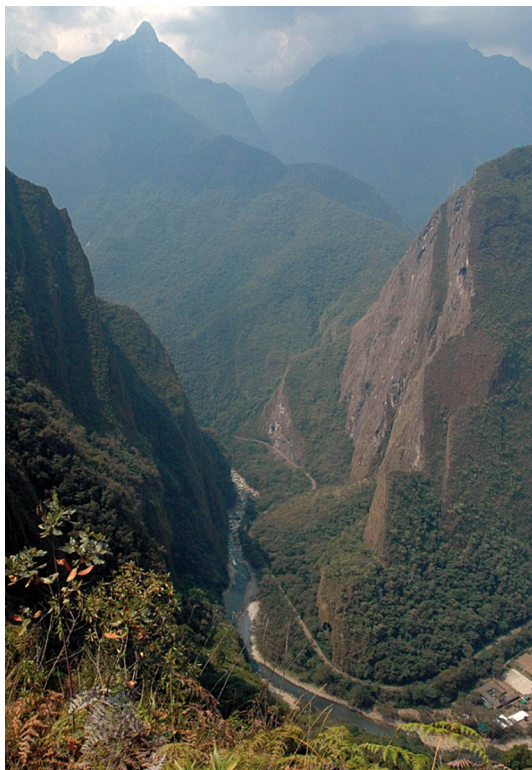
Najdrahšie výlety sú ranným vlakom tam a večerným späť priamo z Cusca. Lacnejšie vás to vyjde, ak máte viac času – ide tam na prvý deň na noc, druhý si pozriete Machu Picchu a naspäť tretí deň ráno. Najlacnejšia alternatíva stála v roku 2005 „veinte dolaros americanos“, čiže rovných 20 USD za asi 30 km. Podľa cenníka v roku 2008 tá istá cesta stojí už 51 USD jednosmerne. Čiže pripravte si 102 dolárov na cestu tam a späť najlacnejšou kombináciou vlakom „backpacker“.

Vlakom sa dá ísť priamo z Cusca, alebo sa odviezť autobusom do naozaj poslednej stanice pred koncom cesty – malé a krásne mestečko Quallantayambo – a nastúpiť do vlaku až tam. Stanica je úplne oplotená, aby sa nikto nedostal do vlaku bez lístka. Pre turistov sú rezervované iba dva vozne, takže chápem, prečo sú na celé dni vypredané.

Šetrní backpackeri a milovníci dobrodružstva sa často pokúšajú prekonať vzdialenosť do Aguas Calientes pod rúškom tmy, peši po trati (za ušetrených 102 USD dolárov je to pre nadšenca hračka). Tomu sa však snaží každý večer zabrániť železničná polícia. Každopádne nočný pochod 30 km po trati v džungli je naozaj len pre dobrodružnú dušu. Nehovoriac o tom, že po nočnom pochode nikto nemá už chuť zažiť Machu Picchu pri východe slnka.

Machu Picchu je naozaj úžasné. Pohnutá história Inkov a fakt, že toto mesto nikdy Španieli neobjavili, z neho robí niečo naozaj obdivuhodné. Inkovia po zničení svojej ríše toto mesto opustili a jeho novodobá história sa začala znovuobjavením v roku 1911. Prostredie a kumšt Inkov stavať z kameňa, z neho robí naozaj spektakulárnu pamiatku, ktorá sa vraj rozpadá, a tak ju na mnohých miestach dávajú dohromady miestni murári – horolezci.

Po dvoch nociach strávených pod Machu Picchu sa vraciame železnicou späť. Nastupujeme do vlaku ešte pred východom slnka. Dieselová mašina stúpa kaňonom s krásnymi výhľadmi na bujnú vegetáciu a rieku Urubamba. Ani lístok kú-



Železnica v údolí – pohľad z Macchu Picchu, 30. 8. 2005, © Juraj Číž

pený za tvrdé dolaros americanos negarantuje, že sa bude dať otvoriť okno, takže fotiek je len pár.

Priznávam, že tak drahý lístok na vlak som ešte v ruke nedržal. Na druhej strane, keď preletíte pol sveta a od jedného z novodobých divov sveta vás delí iba 30 kilometrov, žiaden lístok nie je dost drahý...



Vlak v stanici pod Machu Picchu, 30. 8. 2005, © Juraj Číž



Pohľad z Macchu Picchu – trať pod ním vľavo dole, 30. 8. 2005, © Juraj Číž

Ivan Schuller

Návšteva u Draculu á la Romania



Bulgaria expres, Sofia – Moskva, Veresti, 16. 6. 2007, © Ivan Schuller

Mnohým z vás asi nemusím ani predstavovať štát s názvom, ako je Rumunsko. Veľa ľudí tento štát radšej obíde alebo čo najskôr prebehne. My sme sa vybrali na dobrodružnú cestu po tejto krajine, no nie zas až tak „nadvikovo.“ Dopravný prostriedok bol predovšetkým vlak. Rozhodli sme sa použiť nezvyčajnú cestu do Rumunska, a to cez prechod na východnom Slovensku.

Začiatok našej cesty je v Bratislave a odchádzame nočným R 336 Báhory v priamom lôžkovom vozni do Košíc. Ráno prestupujeme do medzinárodného rýchlika R 8 Dukla, odchádzame z Košíc o 7.24 h a vystupujeme v Slovenskom Novom Meste. Prechádzame hranicu pešo. Po zhruba 30 minútovей tůre dorážame na stanicu v Sátoraljaújhely. Odchádzame vlakom 525 do Mezőzomboru, kde prestupujeme na vlak 5142 do Nyíregyházy. Prechádzame známym krajom Tokaj, okolo nás sa vinú samé vinohrady svetoznámej tokajskej oblasti. V Nyíregyháze opäť prestupujeme na vlak 6225 smer Debrecen. Je horúci letný deň, takže naša cesta v neklimatizovaných vozňoch je úplným utrpením, ešteže máme nejakú domovinu a cesta ubieha hneď rýchlejšie. V Debrecene máme asi polhodinku na prestup, dávame si hnusný hot-dog so syrom, dopĺňame zásoby piva, dodržíme pitný režim a ideme na lokálku 6834 cez pohraničnú obec Nyírábrány. Tam vystúpil zvyšok vlaku, ďalej pokračujeme len my. Rýchlosť na trati č. 105 je už v Maďarsku veľmi nízka, niekde sa ide 30 km/h aj niekoľko kilometrov. V Ru-

munsku chceme vystúpiť, no zaženú nás pasováci, ktorých je viac ako nás. My sme traja, oni štyria. V podstate to bola iba formalita, no aj tak si to Rumuni neodpustia, cítia sa stále ešte veľmi dôležití. Vystupujeme v pohraničnom meste Valea lui Mihai. Posúvame si hodinky o hodinu dopredu.

Cez tento hraničný prechod chodia až dva páry motoráčikov za deň. Snažíme sa získať nejaké informácie, no je to problém. Vlak do Satu Mare P 4337 odchádza o 16.56 h, čo je asi za 30 minút. Táto nie veľmi úžitná súprava nás doprevádza iba niečo vyše hodiny, zvykáme si. Ľudia sú napriek tomu milí a veselí. Vystupujeme v Satu Mare a zhaňame rumunský cesták, no najprv musíme zameniť eurá za lei. Centrum je ďaleko, napokon nám peniaze zamení taxikár. Kupujeme teda cesták a rozhodujeme o ďalšej ceste. Nočný vlak R 743 Maramures s odchodom o 20.55 h je náš. Pomaly sa otúkavame a odvážili sme sa vstúpiť do miestnej krčmy na stanici. Pivo sa dá celkom piť a miestni štamgasti si nás ani nevšímajú, občas sa len niekto otočí, keď počuje slovenčinu. Kupujeme si lehátko a smer cesty je Braşov. Lehátko je klimatizované, konečne chladno po horúcom dni.

Ráno o 5.59 h prichádzame do Braşova. Po krátkej obhliadke stanice zisťujeme, že na náš smer cesty musíme použiť súkromnú železnicu premávajúcu na trati Braşov – Zărneşti. Táto spoločnosť má názov Operator feroviar Keolis. My máme namierené do stanice Râşnov, odkiaľ ďalej budeme pokračovať autobusom. Táto spoločnosť má samostatnú pokladňu vo



Draculov hrad, Bran, 15. 6. 2007, © Ivan Schuller

vestibule, no my si kupujeme lístky vo vlaku u sprievodcu po tom, čo nám neuznal lístok FIP. Cestujeme vlakom PM 14703 s odchodom z Braşova o 8.40 h. V Râşnove sa nám podarí nájsť zastávku autobusu, no je to vlastne iba myslená zastávka bez cestovného poriadku a označenia. Asi po dvadsiatich minútach vystupujeme pod legendárnym hradom Draculu – Bran. Dole pod hradom je veľa stánkov s rôznymi atrapami, ľudovými výšivkami, keramikou, tričká s hradom aj Draculom, občerstvenia s lacnou domácou pálenkou, rôzne drevené výrobky a kože z ovčej vlny, no proste všetko, na čo si len spomeniete.

Po zaplatení vstupného sa dostávame najprv do akéhosi skanzenu rumunskej dediny, no potom nás čaká stúpanie do kopca k samotnému hradu. Strmými schodmi sa dostávame na nádvorie hradu. Potom prechádzame rôznymi chodbami, katakombami a peknými, celkom skromne zariadenými izbami s rôznymi zákutiami a malými okienkami. To navodzuje dojem strašidelného hradu. Či toto bol ten ozajstný strašidelný



Draculov hrad, Bran, 15. 6. 2007, © Ivan Schuller

Draculov tajomný hrad v Transylvánii, to sa už ťažko od niekoho dozvieme, no Rumuni si za tým stoja, že áno. Na rumunské pomery je tu všetko drahšie, ako napríklad v neďalekom Braşove. Po prehliadke hradu a okolia sa vraciame späť do Braşova. Zastávka autobusu v Brane je už na európskej úrovni aj s prístreškom a cestovným poriadkom. Starý rozhegany smradľavý autobus nás vysadí na autobusovej stanici v Braşove. Po prechádzke mestom sa vraciame na železničnú stanicu, cestou ešte obedujeme v novom obchodnom dome vedľa stanice. Chutné jedlá a milý personál nám nedá ani tušiť, že sme v Rumunsku. Ďalšia zastávka na našej ceste je priesmyk Predeal – najvyššie položená stanica v Rumunsku. Nachádza sa



Povodím Moldova, Obcina Feredeului, 16. 6. 2007, © Ivan Schuller

916 m n. m. Priamo nad stanicou sa týči vrch Omul vysoký 2 505 m n. m. Tu si kupujeme lehátka na nočný rýchlik R 663 Treierarhi z Bucureşti do Iaşi. Pokladnička študuje dôkladne naše lístky a po dlhej debате nám lehátka nakoniec predá. Lehátka sú na rumunské pomery dosť drahé, stoja 26 lei. V Predeale je problém dostať sa späť na nástupište, prehlnala sa tu dnes búrka a podchod je zatopený, musíme ísť krížom cez oplotené kofajisko. Nastupujeme do vlaku A 1622 do Bucureşti s odchodom 17.59 h. Do Bucureşti Nord má vlak príchod o 20.17 h. Máme málo času, tak sa zvezieme metrom ku Palatulu, obrovskému Ceauşescovmu palácu. To je naozaj neuveriteľná stavba.

Nočný vlak s odchodom o 23.00 h nás dovezie na severovýchod krajiny, do rumunsko-moldavského pohraničia, najchudobnejšej časti Rumunsku. Ráno o 5.40 h sme v Iaşi. Tu si dávame najlacnejšiu kávu v Rumunsku za 0,50 lei (asi 5 SKK). Čaká nás nepríjemná cesta preplneným vlakom P 6491 do Dorohoi. Nevie sme zatvoriť ani dvere na vagóne, niekomu sa tam podarilo



Široký rozchod súběžne s normálnym rozchodom, Lunca la Tisa, 17. 6. 2007, © Ivan Schuller

ešte aj bicykel natrepať. Po necelých dvoch hodinách sa už vlak vyprázdňuje, konečne môžeme kludne dýchať a pohybovať sa. Niektoré zastávky tu nemajú ani nástupištia, vyskakuje sa len tak „nadvikovo“ do poľa, do buriny. Je to zaujímavý pohľad, do miestnych dediniek nastupuje SAD-ka v podobe kónských záprahov a vozíkov. Sú tu prevažne prašné cesty, občas sa vyskytne aj nejaká asfaltka. V tejto časti Rumunsku sú ľudia bez koňa stratení.

Kúsok cesty nás sprevádza miestny čudák, ktorý cestuje s mopom. Že by šiel na nejakú fušku s metlou? Každú chvíľu nám predstiera otvorenú dľaň a strká nám ju pred tváre. Neskôr ho už sprievodca odháňa preč.

Návšteva u Draculu á la Romania



Tisa, pohraničná rieka medzi Rumunskom a Ukrajinou, 17. 6. 2007, © Ivan Schuller



Tunel bez koľají ako maketa, Vișeu de Sus, 17. 6. 2007, © Ivan Schuller



Údolím Tisy, 16. 6. 2007, © Ivan Schuller



Tunely pod sedlom, Munții Suhardului, 16. 6. 2007, © Ivan Schuller

V Dorohoi máme hodinku čas, tak si varíme na stanici, no nebol to veľmi dobrý nápad, o chvíľku máme okolo seba aspoň päť miestnych túlavých psov. Konzervy poctivo vylizujú. Viackrát sme si už nevarili, jedlo je v Rumunsku lacné a konzervy vlečieme domov. Ďalej pokračujeme spojkou do Leordy vlakom P 5582. Prestupujeme a pokračujeme do Verești vlakom R 754. Tu pijeme najlacnejšie pivo v Rumunsku, stojí 0,90 lei (9 SKK). Po pár pivách pokračujeme smer Suceava Nord vlakom A 1768. Vlak bude prechádzať severnou časťou rumunských Karpát, ktorá už pripomína ukrajinské Karpaty. Tu sa počasie mení, prší a ochladilo sa. Táto trať prechádza aj známym horským strediskom Vatra Dornei, ktoré tak trochu pripomína Starý Smokovec.

My pokračujeme až do Ilva Mică, kde prespíme v hoteli. Noc stála na osobu 40 Lei. Ráno pokračujeme do Salvy vlakom P 4208, kde prestupujeme na vlak do Vișeu de Jos. Odchádzame vlakom A 1943 o 7.48 h. Tak tomu sa teda povie pravý rumunský vlak, všade špina, smrad a ešte k tomu aj plný. Necelé dve hodiny sme to vydržali a vystupujeme. Odtiaľto ideme maršrutkou do Vișeu de Sus. Je neďaleká a to je problém, naša jazda vytúženou železničkou až hlboko do Karpát na ukrajinskú hranicu sa rozplyva. Nachádzame tam iba vartáša so psom, ktorý nás po prosbe aspoň pustí za bránu. Niekedy sa sem určite vrátíme.

Ako náhradný program volíme najsevernejšie položené mesto v Rumunsku, ktoré je úplne na hranici s Ukrajinou na rieke Tisa. Sem sa vlak dostane až po úvrati v pohraničnej stanici Valea Vișeuului. Vlakový rušeň obehne súpravu a pokračujeme ďalej. O 14.25 h prichádzame vlakom P 4653 do Sighetu Marmatiei. Tu si kupujeme lehátka do Ploiești, potrebujeme stráviť noc. Podvečer odchádzame vlakom A 1644 do Ploiești s odchodom

17.39 h. Cestou späť sledujeme, že sa tu prekrývajú dva železničné rozchody, široký ukrajinský s normálnym rumunským.

Ráno o 6.19 h vystupujeme v Ploiești Vest a prestupujeme na R 374 Pannonia, ktorým cestujeme do stanice Deva. Po obliadke mesta a dobrej pizze ideme na jednu z najkrajších rumunských tratí a to Simeria – Petroșani – Târgu Jiu. Odchádzame vlakom P 2712 z Devy. Vlak je opäť pravý rumunský, no na záchode tečie voda a keď ju nepúšťate, tak kvapká zo stropu. Stúpame do hôr smerom na juh krajiny, pred dvomi rokmi tu boli veľké búrky a miestami je ešte stále poškodená trať a jazdí sa iba po jednej koľaji.

Banické mesto Petroșani je skoro na najvyššom mieste trate a je tu aj staré depo. Dole na juh z Petroșani naozaj začína divočina. Vlak sa prediera úzkou a hlbokou dolinou spolu s riekou Jiul a ide po vysokých zrázoch, mostoch, prechádza rôznymi galériami a prerazí cez vyše 50 tunelov. Je to naozaj nádhera. Táto scenéria trvá asi hodinu a vlak pokračuje ďalej cez Târgu Jiu a vo Fiași sa napájame na hlavnú trať București – Timișoara. Naša cieľová stanica je Craiova. Craiova je veľké priemyselné mesto, kde sa vyrábajú aj rumunské lokomotívy. Stanicu už pár rokov prerábajú, tak je tu všade bordel. Námestie pred stanicou je našim miestom čakania na vlak R 360 București, ktorým pokračujeme až do Beogradu. Doobeda prichádzame do Beogradu a nočným vlakom pokračujeme do Budapešti a odtiaľ vlakom EC 174 Jan Jesenius do Bratislavy.

Rumunsko je naozaj príťažlivá krajina a treba mať k nej zvláštny prístup a pochopenie. Napríklad železničná doprava v Rumunsku je spoľahlivá, vlaky tam chodia presne a na hlavných tratiach aj často a pomerne rýchlo. Ďalšie závery a skúsenosti si môže overiť každý sám, keď sa tam vyberie.

Marek L. Guspan

Venice Simplon-Orient-Express v Budapešti



V reštauračnom vozni, Budapešť, 29. 8. 2010, © Marek L. Guspan

Orient Express je nielen u

železničných fanúšikov synonymom niekedy až prehnaného luxusu na koľajniciach. Aj bežného človeka pri vyslovení tohto pojmu napadne dlhý vlak s nádhernými vozňami, ťahaný parným rušňom z jednej strany Európy na druhú alebo Agatha Christie, ktorá jeden svoj román umiestnila práve do tohto vlaku.

Tento vlak brázdiaci Európu je už dávno minulosťou, no aj v súčasnosti sa na našich koľajách môžeme príležitostne stretnúť s vlakom nesúcim tento názov. Ako v minulosti, tak aj v súčasnosti vzbudzuje všeobecnú pozornosť fanúšikov, fotografov a samozrejme aj obyvateľstva žijúceho a pracujúceho v okolí tratí, kadiaľ prechádza. Väčšina z nás nemá prostriedky na to, aby sa týmto luxusným vlakom zviezla, môžeme ho teda obdivovať iba zvonku. Ani pri zastávkach na Slovensku, keď jeho osadenstvo spoznáva okolie navštívených miest, sa do tohto vlaku nedostanete. Personál aj cestujúci bývajú v hoteloch a vlak stojí niekde v depe, strážený pozorným okom ochrankárov. V Maďarsku však existuje výnimka. Vďaka dobrým vzťahom medzi MÁV Nosztalgia Kft. a firmou VSOE, ktorá Orient Express prevádzkuje, má verejnosť možnosť prehládnuť si vlak aj zvnútra.

Nikdy by som kvôli tomu do Budapešti nejazdil, ale v spojení s inými železničnými záležitosťami som sa nechal prehovoriť a spolu s dvomi kamarátmi som predsa len vyrazil. Po vybavení tých iných a podstatne dôležitejších záležitostí na stanici Budapešť Keleti sme vyrazili autobusom MHD č. 30 do Vasúttörténeti park-u (Park železničnej histórie), kde počas pobytu v hlavnom meste Maďarska Venice Simplon-Orient-Express „parkuje“. Dorazili sme pomerne skoro, najmä preto, že prehliadka mala začať až o 12.30 h. V múzeu je ale vždy čo pozeráť. Prešli sme teda všetky vystavené exponáty, preskúmali vláčik záhradnej železnice, ktorý v múzeu jazdí, dali si na obed perkelť a po viac ako dvoch hodinách medzi historickými artefaktmi sme sa presunuli na koniec radu, ktorý sa pred súpravou Orient Expressu zatiaľ vytvoril. V rýchlosti, ktorou postupoval vpred, sme ale o chvíľu zaregistrovali problém. Bolo jasné, že skorší odchod domov už určite nestihneme a otázny bol aj ten ďalší. Spoliehať sme sa mohli akurát tak na to, že Avala je najznámejšie meškajúce EC. Sliamačím tempom sme sa za hodinu a pol presunuli k prvému vozňu, ktorý si bolo možné prehládnuť. Samozrejme fotografovanie a filmovanie v stiesnených priestoroch vlaku, s ľuďmi, ktorí vám dýchajú na chrbát a tlačia vás ďalej, je dosť problematické.

Venice Simplon-Orient-Express v Budapešti



Interiér Orient Expressu, Budapešť, 29. 8. 2010, © Marek L. Guspan



Kúpeľňa, Budapešť, 29. 8. 2010, © Marek L. Guspan



Rad čakajúcich, Budapešť, 29. 8. 2010, Marek L. Guspan



Taurus a 17 kočárů slavného vlaku vjíždí do Břeclavi, 12. 4. 2007, © Milan Vojtek



VSOE zajiždí do stanice Meziměstí, 16. 7. 2007, © Zbyněk Zlinsky



Personál VSOE, Budapešť, 29. 8. 2010, © Marek L. Guspan

Fotografie preto nie sú ako tie z propagačných materiálov alebo oficiálneho webu.

O päť minút neskôr nás už rad vyplul von z bytovacieho vozna, aby sme sa na ďalších 20 minút postavili do radu pred reštauračným vozňom, ktorý bol druhý a posledný sprístupnený. Personál pred vstupom samozrejme elegantne pomáhal dáмам vyjsť po schodíkoch a rozdával úsmevy na každú stranu, kde sa objavil fotoaparát alebo kamera.

Nakoniec sme všetko stihli, i keď Avala ako naschvál nemeškala ani minútu a po našom príchode na Keleti už stála pri nástupišti.

Zbyněk Zlinský

Rande s historií



E423.001, E436.004, 524.184 a E406.0501, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský

Začalo to takhle: sobota, brzký budíček, rychlík do Prahy a

motorový rychlík směr Jirkov. V něm plno vlakofilních řečí v ovzduší. V Lužné u Rakovníka tentokrát nikdo z železničích postižených nevystoupil. Vyhrnuli se až v Chomutově a svorně vyrazili do místního depa, pozváni tam na schůzku s historií.

Národní technické muzeum pořádalo o víkendu 30. 6. 2007 a 1. 7. 2007 Víkend otevřených dveří ve svém depozitáři historických kolejových vozidel. Těžko říci, zda motivem bylo nutkání pracovníků muzea dát o sobě vědět v době, kdy je jeho hlavní budova na Letné v rekonstrukci, či zda to byla potřeba dát pádnou odpověď odborné i laické veřejnosti, která s jistou nedůvěrou sledovala nedávné jízdy konvojů muzejních vozidel z různých míst do Chomutova. To nakonec není důležité. Rozhodující je fakt, že kdo měl zájem, mohl si prohlédnout jak samotné prostory nového depozitáře, tak zejména „téměř šest desítek železničních vozidel“, jak pravila pozvánka na akci.

Pozvánka sama byla doplněna popisem přístupu ke vchodu i mapkou trasy. Dlužno dodat, že znalejší přešli prostě kolejíště chomutovské železniční stanice. Byl jsem dokonce svědkem rozhovoru, v němž jedna její pracovnice o této zkratce informovala jistého tazatele, říkajíc, že je to kratší a nic se mu stát nemůže, protože „teď stejně nic nejede“. Stalo se tak asi dvě minuty před příjezdem rychlíku směr Ústí nad Labem. Já jsem ovšem poctivě přešel přes lávku a pokračoval po oficiální přístupové

trase. Ani ne tak pro snad vrozenou či naučenou úctu k nařazením a zákazům, ale v zájmu získání kompletních informací.

Od vstupu do depa byla cesta řádně značena cedulkami a šipečkami a nikdo z návštěvníků zabloudit nemohl. Na pozvánce bylo uvedeno, že na akci je vstup zdarma. Nebylo to tak docela pravda, protože v „receptci“ byla vyžadována naturální úhrada vstupného ve formě podpisu na návštěvní arch. Já jsem se této proceduře lživě vyhnul a vnikl do expozice jaksi načerno. Ani ne proto, že bych byl skoupý na podpis, ale spíš z důvodu nedochvilnosti vidět zatím skryté poklady. A bylo jich tam vskutku plno. Všechny patřičně opatřeny muzejními popisy a vcelku přístupně rozestaveny na kolejích rotund a hal. Trochu mne ovšem zklamalo, že slibná větička „Část vozidel bude při této příležitosti vystavena pro fotografování venku před železniční rotundou“ z pozvánky nedošla svého naplnění. Pokud tedy nepočítáme pět křídou označených „uhelek“ a nějaký ten vagon před vstupem do depozitáře. Stísněné prostory a značné rozměry některých exponátů neumožňovaly dosažení potřebného úhlu záběru pro perfektní fotografie. A to nemluvím o návštěvnicích, které nezachytit pochopitelně nebylo možné. Šlo jen o to, aby momentálně nestáli třeba před tabulkou s číslem vozidla. Při čekání na uvolnění pohledu jsem měl aspoň možnost návštěvníky pozorovat – fotografie odborné, méně odborné a zcela neodborné s aparáty nejrůznějšího druhu, zapisovače inventárního stavu s notýsky, rodiny s dětmi, staré pamětníky s berlemi i na vozíku a jednu vlakofilku s nudícím se manželem.



121.009, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský



E436.004, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský



Modrý šíp M273.006, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský



Pomníkové dvojkolá 799.028, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský



Připojný vůz Calm 4-7025, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský



Rekordní 498.106, Chomutov, 30. 6. 2007, © Zbyněk Zlinský

No a já jsem byl s batůžkem na zádech, který ovšem posléze doznal značné estetické úhony, když jsem se zády cpal do všemožných koutů k dosažení co největšího odstupu od objektů. Ale to, že jsem se tam celou dobu pohyboval vkusně ozdoben pavučinami a omítkou, jsem zjistil až v okamžiku, kdy jsem zavazadlo se zad sejmulo za účelem lovení další sady baterií. Z důvodů energetických ale i časových jsem

pochopitelně nefotil exponát každý. V zásadě jsem ignoroval mnohé vystavené železniční vozy, které mne přece jen zajímají poněkud méně než vozidla hnací.

Po absolvování prohlídkové trasy jsem se vydal, stejně jako mnozí jiní, podívat na točny a tak vůbec kolem rotund. V té době ještě v důvěře v onen slib, že některé exponáty budou venku. Jak už jsem naznačil, nebylo tam nic. Nebo skoro.

Igor Molnár

Úzkorozchodná lesná železnica v Muráni



Bývalá trať v záreze, 15. 11. 2008, © Igor Molnár

Novembrový predĺžený víkend roku 2008 s

kamarátmi z klubu

VLAKY.NET sa niesol i v znamení zdokumentovania ostatkov po úzkorozchodnej lesnej železnici v Muráni. Impulzom k tomu bola strohá informácia na informačnej tabuli v strede obce. A kým sa väčšia skupina vlakyneťákov tmoľila po úzkorozchodke v Čiernom Balogu, tak mini výprava v zložení d'Ant a Igi sa rozhodla preskúmať pre mnohých z nás neznámu železničku z Muráňa pod Veľkou Lúku na Muránskej planine.

Informácií o jej vzniku, trvaní a zániku je pomerne málo, a tak ponúkam aspoň tieto skromné fakty: Po veterných a snehových kalamitách v rokoch 1914 až 1915 ostalo na Muránskej planine okolo 300 000 m³ kalamitného dreva. Bol vypracovaný projekt úzkorozchodnej železnice (760 mm) z píly v Muráni do Doliny, na ktorý sa napojil suchý šmyk z Veľkej Lúky časť Piesky, dlhý 1 200 m a s prevýšením 400 m. Trojnápravový rušeň nemeckej výroby Mafei vyťahol prázdne vozne spravidla dvakrát denne na nákladisko pod šmykom. Pri jazde brzdil naloženú súpravu zapriahnutý vzadu. Prevádzka železničky zanikla v 30. rokoch 20. storočia. Vrchná správa štátnych lesov v Jelšave vyriešila v roku 1934 dopravu dreva postavením spevnenej cesty z Muránskej planiny do Muráňa.

V susedstve železničnej stanice Muráň je doteraz fungujúca pila, kde kedysi končila i úzkokolejka. V areáli píly nie sú veľmi zreteľné stopy po železničke, no hneď za oplotením sa črtajú jej prvé metre. V našich dohadoch nás utvrdzujú dva

mostíky ponad miestny potok. Viditeľné telesá trate z nich pokračujúce sa po niekoľkých metroch spájajú a ďalej vedú ako jeden celok pomedzi miestnu zástavbu až k hradskej, spájajúcej Muráň s Červenou Skalou. Zo zeme sem-tam vytrčajú staré podvaly s klincami. Pár metrov pred krížením s cestou sú ale skryté pod položenými panelmi. V týchto miestach bolo pravdepodobne i najväčšie stúpanie, ktoré pokračovalo až k súčasnému areálu základnej školy. Pred ním sa bývalá trať prudko stáčala doľava, aby kopírovala priľahlý terén. Zároveň dochádza k jej prerušeniu, nakoľko pri budovaní novej školy došlo k výraznej terénnej úprave. Ostatky pokračovania trate sa po niekoľkých metroch opäť objavujú, a to už nad areálom školy. Trať v stúpaní križuje komunikáciu vedúcu na Veľkú Lúku a hneď za ňou sa opäť stráca. Dedukujeme, kadiaľ asi mohla viesť a vychádza nám to na dvor neďalekého rodinného domu. Keď sa tam začneme obšmietať, jeho nájomníci hneď spozornejú. Z taktických dôvodov ich príbytok obchádzame a začíname pátrať z opačnej strany.

Po pár minútach sa výsledok dostaví a my sa nachádzame na ceste vedúcej priamo do lesa. Jej pozvoľné stúpanie je neklamným dôkazom toho, že úzkokolejka do Dolinskej doliny musela viesť tadiaľto. Pod hrubou vrstvou napadaného lístia nie je šanca preveriť, či sa i tu nachádzajú nejaké artefakty z minulosti. Tiahly ľavočivý oblúk s betónovým priepustom preklenuje dolinku.

Úzkorozchodná lesná železnica v Muráni



Dolinská dolina, v ktorej viedla úzkokolejka, 30. 8. 2008, © Igor Molnár



Drevená konštrukcia mostíka, Muráň, 15. 11. 2008, © Igor Molnár



Možno pôvodná budova remízy úzkokolejky, Muráň, 15. 11. 2008, © Igor Molnár



Ostatok mostíka, 15. 11. 2008, © Igor Molnár



Teleso bývalej trate, Muráň, 15. 11. 2008, © Igor Molnár



Pohľad späť na tiahly ľavotočivý oblúk ponad dolinku, 15. 11. 2008, © Igor Molnár

Za ním sa trať stáča doprava a po niekoľkých stovkách metrov sa dolina postupne zužuje. Z jednej i druhej strany sa dvíhajú skalné steny. Miestami je šírka medzi oboma svahmi len pár metrov. V tejto časti trať začína opäť výraznejšie stúpať a niekoľkokrát pomocou bývalých mostíkov preklenuje miestny vodný tok s krištáľovo čistou vodou. Prichádzame na záver doliny, kde v minulosti pravdepodobne muselo byť spomínané nákladisko so šmykom. Pátrame po okolí, avšak bez úspechu. Po takmer osemdesiatich rokoch od ukončenia nakładky tu

po nich neostala žiadna stopa. V okolí je len množstvo starého, miestami prehnitého dreva. Dávame si teda prestávku na oddych a doplnenie kalórií. Po krátkej pauze sa stáčame naspäť do Muráňa a už zrýchleným krokom za šera prichádzame do obce. S pocitom objaviteľov čohosi tajomného neskoro večer spokojne usíname. Územie Slovenska bolo popretkávané množstvom úzkorozchodných železníc. Niektoré sa zachovali dodnes, o niektorých mnohých z nás ani netušia. Tak je to možno i s touto lesnou železničkou, ktorej trvanie nebolo dlhé.

Igor Molnár

Košická koľaj 2012



Rýchlik prechádza modulmi od Martina, Košice, 17. 11. 2012, © Igor Molnár

Modul klub Košice na domácej pôde v novembri opäť zorganizoval prevádzkové stretnutie Košická koľaj 2012 v TT veľkosti. Tohtoročné jazdenie bolo poznačené problémami pri zháňaní vhodných priestorov. Nakoniec s vypätím všetkých síl a za výdatnej pomoci jedného z nás dopadlo všetko dobre. A tak sme v termíne 17. a 18. 11. 2012 v priestore bývalej škôlky na Holubyho ulici mohli po ročnej pauze popreháňať svoje modely. Tohtoročné modulové jazdenie v Košiciach, aj napriek počítačným problémom, nakoniec dopadlo na výbornú.

Okrem košických modulov, už tradične nechýbali ani tie z Kokavy. Ba dokonca sa udial i menší zázrak. Aj keď MartinTT zatiaľ stále odolával všelijakým pozvaniam prísť na modulové stretnutie, tak tentoraz urobil výnimku, za čo mu dodatočne ďakujem. Jeho neskorší príchod do Košíc však spôsobil opätovné rozoberanie layoutu a jeho menšiu zmenu. Nakoniec to nikomu nevadilo a perfektne spracovaná krajina vynahrádila čas strávený rozoberaním a skladaním layoutu.

A tak sme v piatok podvečer dostali celú trať do finálnej podoby. V sobotu ráno čakalo na partiu výpravcov, strojuvedúcich a dispečera ďalšie prekvapenie. Tentoraz sa oň postaral Tibor. Keďže sa podujal, že si trúfne zostaviť GVD, tak sme čakali, s čím na nás vyrukuje. Po odjazdení a doladení pár nepresností sme museli uznať, že i východniari majú medzi sebou ľudí, schopných plnohodnotne nahradiť doterajších zostavovateľov grafi-

konu. No a aby neostalo len pri slovách, tak sme Tibora slávnostne dekorovali ako missáka GVD.

Ani my sme sa však nevyhli menším nehodovým udalostiam. Nevieť, či mohla byť príčinou geopatogénna zóna prechádzajúca stanicou Kokava nad Rimavicou alebo niečo iné, ale dve najzávažnejšie z nehôd sa tam stali práve počas domácej obsluhy. Toto je zároveň mementom pre Zorana, nech si na budúce dáva pozor, inak ho pošleme na preškolenie z obsluhy staničného zabezpečovacieho zariadenia.

Keď sme už pri stanicach, mali sme ich celkovo štyri – Kokava nad Rimavicou, Jasov, Chrisov a Slavošovce. Nechýbala ani jedna odbočka a zastávka Štítnik-mesto. Prevádzka medzi nimi bola pomerne pestrá, čo sa týka vlakov osobnej i nákladnej dopravy. Základnú zostavu dopĺňali i mimoriadne nostalgické vlaky Klubu historických koľajových vozidiel z neďalekej Hanisky pri Košiciach. A tak sa na trati do Slavošoviec podarilo zdokumentovať i známu krásavicu Magdu, tentoraz v mierke 1:120. Verím, že čoskoro, tak ako pokračuje renovácia pary 434.2338, sa tu objaví aj jej model. Ako som už písal vyššie, v bežnej prevádzke tu bolo pestré zastúpenie vozidiel nezávislej traktie. Spomeniem napr. Hektora, Bardotku, Okuliarnika, Sergeja či Pomaranča.

Takto sme sa bavili po oba víkendové dni, keď sa na nás prišli pozrieť i cezpoľní modelári. Aby len tak neočumovali, dostali do rúk „fredov“ a taktiež sa zapojili do plnenia grafikonu. Prišiel však koniec víkendu a my sme opäť menili konfiguráciu layoutu.



Magda prichádza do Slavošoviec, Košice, 17. 11. 2012, © Igor Molnár



Jeden z dobrých fotoflekov na širšej trati, Košice, 17. 11. 2012, © Igor Molnár



Nostalgičný vlak na trati, Košice, 17.11. 2012, © Igor Molnár



Strojová jazda Pomaranča, Košice, 18. 11. 2012, © Igor Molnár



Nehodová udalosť v Kokave, Košice, 17. 11. 2012, © Igor Molnár



Osobný vlak odchádza zo zastávky Štítnik mesto, Košice, 16. 11. 2012, © Igor Molnár

neho vybrali tri moduly od *MartinaTT*. Jeho voľno z domu sa končilo a čakala ho dlhá cesta naprieč celým Slovenskom. A keďže v diskusii odznelo od jedného „nemenovaného účastníka prvého pracovného stretnutia“, že na moduloch mu čosi chýba, tak sa možno *MartinTT* buchne po vrecku a vysadí na moduly i stromy. Potom sa už na jeho moduloch, pokiaľ nepríde nejaká kalamita, budú dať fotiť vlaky obtiažnejšie. No a my budeme musieť tiež pokročiť na tých našich, aby na bu-

dúcoročnom stretnutí bolo vidieť, že sme celý rok neleňovali. Stanica Chrisov je na každom stretnutí o čosi krajšia, tak nech tak vyzerá i v Jasove a Slavošovciach.

Záverom snáď len toľko, že i napriek počiatovým problémom sa nám podarilo odvrátiť hroziace nebezpečenstvo, že sa Košická koľaj 2012 neuskutoční. Nakoniec toto stretnutie malo niekoľko naj: najväčšie množstvo zmien layoutu, najmenej prevádzkových problémov, najdôležitejší prvok jazdenia – GVD – bravúrne zvládnutý, jedným z nás. A možno ešte jedno naj – najdlhšie zostavený layout, ktorý i naďalej poskytuje možnosť v podstate kedykoľvek sa zísť a opäť si zajazdiť.

Karel Furiš

Mrazivý den na kolejišti bez mrazu



Stanice Karlovice, Žďár nad Sázavou, 5. 12. 2010, © Karel Furiš

Už od setkání na Grand Prix ve Zvolenu jsme uvažovali o návštěvě modelového království Radka Wimmera ve Žďáru nad Sázavou. Byl stanoven první termín, ale nevyhovoval všem, tak Laci domluvil druhý termín, který se zamlouval už všem zúčastněným.

Já, Laci, Tomáš a Jarda jsme se tedy onoho rána 5. prosince odhodlali k dobrodružné cestě na Vysočinu. Počasí se za poslední tři dny s dopravou moc nekamarádilo. Padlo rozhodnutí, že výprava ze severu Moravy pojedje autem. Tomáš kdesi v Beskydách nastartoval svou škodovku a při -15 °C dorazil do Ostravy, kde jsem přistoupil.

Cesta byla celkem v pohodě a na rozdíl od železnice jsme jeli načas. Kolem osmé ráno jsme se spojili telefonicky s částí výpravy z Bratislavy. Po krátkém rozhovoru jsme zjistili, že vlakům se moc nedaří a bratislavskou výpravu Laciho a Jara jsme v Brně přibrali, abychom dorazili ve stanovenou dobu do Žďáru nad Sázavou dorazili.

Přijetí u Radka bylo po staročesku, ale nakonec jsme zůstali u přijetí moravského. Následoval výšlap do půdních prostor, kde na nás čekalo ono království. Nádherná železnice s jízdním řádem a vším ostatním, co ke skutečné železnici patří. Radek, Jirka a Michal nás seznámili s modelovým kolejištěm a krátce na to vyjel první vlak. Časem vyjelo i více souprav a postupně jsme dostávali informace o tom, kde se může jaká

souprava odstavit a kolik jich může vyjet na trať, jak je důležitá spolupráce při provozu atd. Samozřejmě jsme vše pečlivě dokumentovali a snažili i zapamatovat si něco z odborného výkladu. Pak přišlo něco z mého oboru a na stanici Karlovice se začalo posunovat. Trochu jsem si připadal jako v práci. Na kolejišti v depu byla odstavená i parní mašina *Albatros* a po tomto zjištění jsme se navíc dozvěděli, že patří našemu členovi *Čmoudíkovi*. Později jsem se ještě dozvěděl, že svých mašinek tam má více.

Čas ubíhal jako voda a nastal večer, ale jen na modelovém kolejišti. Začalo se stmívat a postupně se rozžihala všechna světla v kolejišti. Tohle byl asi nekrásnější pohled, který se nám naskytl. Radek nám řekl, že momentálně svítí asi 500 diod. A nakonec jsme měli možnost nahlédnout trochu do zákulisí celého království, podívat se na nespočet drátů a snad sto relátek, bez kterých by to asi moc nefungovalo.

Trochu nás začal tlačit čas, a tak jsme ještě cestou domů odjeli na prohlídku připravovaného kolejiště v místním kulturním domě. Obrovské kolejiště zde staví opět Radek Wimmer se spoustou spolupracovníků, postupně zhruba třikrát týdně. Asi po půl hodině jsme prohlídku ukončili a nastal čas loučení. Jménem našeho klubu a všech nás zúčastněných chci velice poděkovat Radkovi, Jirkovi a Michalovi za věnovaný čas a vyjádřit přesvědčení, že ze strany členů VLAKY.NET to nebyla poslední návštěva.



Stanice Karlovice z opačné strany, Žďár nad Sázavou, 5. 12. 2010, © Karel Furiš



Depo v Karlovicích, Žďár nad Sázavou, 5. 12. 2010, © Karel Furiš



Kolejiště Račka Wimmera, Žďár nad Sázavou, 5. 12. 2010, © Karel Furiš



Pohřební obřad u kostela, Žďár nad Sázavou, 5. 12. 2010, © Karel Furiš



Zauhlování, Žďár nad Sázavou, 5. 12. 2010, © Karel Furiš