

ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

Vlaky na Divokém západě

Doby, kdy dobrodruzi projížděli Spojené státy americké na podvozcích vagonů nebo na náraznících, jsou již nenávratně minulostí. I když ještě i dnes se určitě najdou odvážlivci, kteří tuto cestu „jen tak“ – z touhy po dobrodružství, podniknou, i když jen na části cesty. Co taková cesta asi obnáší v době, kdy USA křižují kvalitní dálnice, které železniční dopravu (zejména osobní) odsunuly do studny pomalého zapomínání?

Při projíždění automobilem krajinou Divokého západu, což obnáší státy Kalifornie, Arizony, Utahu a Nevady, křižují občas silnice železniční koleje. Provoz na nich není příliš hustý, avšak pokud již

zde na vlak (nejčastěji nákladní) narazíte, je to opravdu zážitek. Struktura nákladní dopravy se v USA za posledních zhruba deset let zásadně změnila, takže v současné době je možno spatřit sice menší počet vlaků, avšak ty jsou mnohem delší, než je obvyklé v Evropě. Téměř pravidelně je možné napočítat až 150 vagonů, které táhnou čtyři lokomotivy vpředu, jedna vzadu a mnohdy ještě jedna vložená někde uprostřed. Všechny lokomotivy však ovládá jeden strojvedoucí pomocí bezdrátového přenosu.

Tyto vlaky nejezdí nijak pomalu – automobily, jedoucí po souběžné dálnici, mají mnohdy co dělat, aby jejich rychlosti stačily. A to je na amerických dálnicích povolená rychlost 70 mil za hodinu (přibližně 105 km/h)! Pokud se týká složení nákladu, nejčastěji vozí nákladní vlaky námořní kontejnery (jakási konkurence panamskému průplavu), spatřit je ale možné rovněž vlaky s uhlím, cisternami či vlaky se smíšenou zátěží.

Železniční trať jsou z převážné části uzpůsobeny na nezávislý provoz, nejsou te-



Jeden ze železničních přejezdů ve státě Utah uprostřed opuštěné divočiny.

dy elektrifikované. Na přejezdech se silnicí jsou výrazné výstražné tabule a přejezdy jsou vždy opatřeny závorami a silným, takřka ohlušujícím výstražným signálem. Přejezd automobilem přes koleje bývá klidný, přejezdy jsou totiž bezvadně upraveny. Křižování vlaků probíhá ve výhybnách, občas je možné spatřit odstavené soupravy, které stojí v poušti či prérii i několik dní. Všeobecně se ale dá konstatovat, že americká nákladní doprava je vysoce produktivní a prosperující.

A práce strojvedoucího? Jízdy opuštěnou prérií, kdy široko daleko není ani živáčka, bývají určitě náročné na psychiku, nepostrádají však určitě ani určitý stupeň romantiky.

Naproti tomu doprava osobní je spíše prodělč-



Detail šestinápravové nákladní dieselové lokomotivy.



Čtyři lokomotivy v čele nákladního vlaku s více než 100 vagony uhánějí podél dálnice směrem do kalifornského San Franciska.



Monotónní, ale přesto vzrušující je průjezd opuštěnými arizonskými pláněmi.

ná, a to i přes poměrně vysoké státní dotace. Nejvýznamnější společností osobní železniční dopravy je společnost Amtrak, která vznikla v roce 1971 za podpory státu. Tato společnost vznikla v době, kdy v americké dopravě začaly převládat automobily a železniční osobní doprava se dostala do těžké krize, z níž se dodnes nevymanila. Cestování vlakem přes USA se odehrává povětšinou nočními lůžkovými, poměrně pohodlnými, avšak značně drahými vlaky, které jsou určeny spíše pro železniční „fajnsmekry“ než pro běžnou cestující veřejnost.

I když cestování po USA vlakem je možné i po historických železnicích, je to spíše rarita, veškerá turisticky zajímavá místa jsou dnes bez automobilu prakticky nepřístupná. Bezvadné silnice vedou na americkém západě do prakticky všech národních parků, které nabízejí podívanou z říše snů. Někdejší indiánská území jsou dnes protkána stovkami mil dokonalých silnic, které dovedou turisty do míst, kam dříve lidská noha vkročila jen velmi zřídka.

Avšak díky i za ty železné koleje, neboť při jízdě kolem nich se pravověrnému železničáři vždy trošičku sevře srdíčko a podvědomě kouká, kde se objeví nějaký vlak či alespoň nádraží. Má-li štěstí, spatří alespoň ten dlouhatánský vlak nákladní, na ono nádraží a vlaky osobní si musí počkat až po návratu zpět do Evropy.

Miroslav Čáslavský



Pod skalní most Severní okno v Národním parku Archez se pohodlně vejde několik desítek obdivovatelů tohoto přírodního výtvaru.



Liduprázdná krajina na rozhraní Arizony a Utahu se vyznačuje načervenalými skalními věžemi a je známá z mnoha filmů, dokumentů a reklam.



Gigantická bludiště, plné skalních věžiček - takový je Bryce Canyon ve státě Utah, skutečný přírodní skvost, který ročně navštíví statisíce turistů.

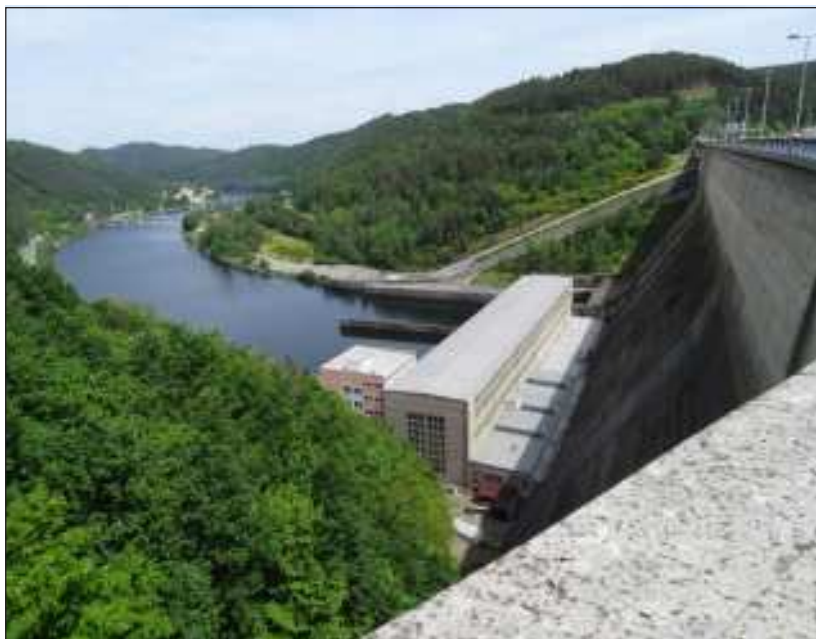
Po bývalé železniční vlečce k vodnímu dílu Orlík

Letos poprvé, po letech odkladů, jsem si prošel (částečně i projel na kole) bývalou železniční vlečkou z Tochovic na přehradu Orlík (přehradní hráz vodního díla Orlík je druhá nejvyšší v republice – 91,5 m, délka hráze v koruně 450 m). I když koleje vlečky byly na konci devadesátých let vytrhány, dodnes je drážní těleso v terénu dobře patrné i průchozí. S pokorou jsem od Tochovic procházel po trase bývalé vlečky (na trase vlečky bylo v rámci geocachingu před lety několik tzv. keší, proto je zde stále prošlapaná stezička, která, zejména v samotném závěru, prochází romantickou přírodou a hlubokými zářezy připomínajícími spíše scenerie z filmů o Divokém západu (v roce 1974 byly na vlečce natáčeny záběry pro film Zbraně pro Prahu, včetně autentické srážky dvou vlaků).

O náročnosti stavby vlečky svědčí zejména terén mezi obcemi Cetyně, Kamenná a Bohostice, kde trať míří do údolí řeky Vltavy. Škoda, že koleje byly vytrhány, cesta vláčkem z Tochovic k přehradní hrázi Orlík by jistě patřila k vyhledávaným turistickým atrakcím v zemi. Ale koleje tady už nejsou, tak se aspoň nabízí další využití. Po vzoru jiných projektů u nás i ve světě by na tělese původní vlečky mohla vzniknout cyklostezka. Uvažuje se o tom? „Vize, že na bývalé vlečce vznikne cyklostezka, samozřejmě existuje. Teď se tomuto tématu začal intenzivně věnovat Spolek Rakovnicko-Protivínské dráhy,“ říká Radek Walter, starosta obce Tochovice. „Osobně ale vidím dva problémy: některé pozemky pod vlečkou jsou soukromé a tak nevím, zda a za jakou cenu půjdou vykoupit. Bezplatně je zatím nechce darovat ani armáda, které patří většina pozemků. Druhý problém vidím s dálnicí R4; nyní je přes komunikaci I/4 most, ale do budoucna se s ním už nepočítá,“ dodává.

Železniční vlečka Tochovice – Orlík byla postavena v letech 1956 až 1957 za účelem přepravy značného objemu stavebního materiálu na výstavbu vodní nádrže Orlík. Vlečka, jejíž délka činila 16 km, začínala v Tochovicích, kde kvůli tomu bylo rozšířeno a prodlouženo kolejiště. Nejmenší poloměry oblouků na trati byly i 180 metrů, největší sklon pak 19 promile. Provoz na vlečce byl zahájen 1. července 1958, po dokončení přehrady Orlík ale vlečka ztratila význam. Armáda aspoň částečně využívala (v letech 1967 až 1990) překladiště Lavičky. Železniční svršek byl sice vytrhán, ale štěrk leží prakticky v celé trase dodnes. Sem tam najdete i opuštěný pražec či kolejnici (ty zejména na bývalých přejezdech). Po části vlečky jsou vedeny pěší trasy Klubu českých turistů, konkrétně z Cetyně do obce Kamenná vede zelená pěší trasa (z Příbrami na zámek Orlík), za obcí Kamenná se pak těleso vlečky částečně kryje se žlutou pěší trasou KČT směr Lavičky, Orlická přehrada 2,5 km a Solenice 3,5 km. Železniční vlečka Tochovice - Orlík začínala na milínském zhlaví žst. Tochovice.

Michael Mareš



Vodní dílo Orlík bylo postaveno v letech 1956 - 1966, přehrada se tehdy svou výškou i objemem vody zařadila na první místo nejen mezi přehradami Vltavské kaskády, ale i v celých Čechách.



Opuštěný pamětník vlečky - pražec na milínském zhlaví žst. Tochovice.



Nad překladištěm Lavičky se otvírají nejkrásnější výhledy na celé dráze. Zhlédnout můžete i nedaleké poutní místo Maková hora s kostelem sv. Jana Křtitele a Panny Marie z hory Karmel. Kostel je významnou barokní památkou z dílny architekta Carla Antonia Canavealleho.



Toto místo zná asi každý řidič jedoucí po silnici z Prahy do Strakonice - přemostění vlečky přes silnici I/4 u obce Chrašnice. Nedaleko od tohoto místa má v budoucnu vést nová rychlostní silnice R4 Praha - Příbram - Nová Hospoda - st. hranice (ČR/SRN). Na ní se s mostem už nepočítá.

Drezínové opojení

aneb za zážitkovým dobrodružstvím kousek od Prahy

Nejen všem milovníkům železné dráhy nabízí prožití nevšední zážitek cca 4 km dlouhá železniční trať (bývalá vlečka do kamenolomu u Nehvizd), která začíná u železniční stanice Mstětice (trať SŽDC č. 231), vzdálená po kolejích 21 km od pražského Masarykova nádraží.

O víkendech si zde můžete za poplatek zapůjčit a svézt se šlapací drezínou a vydat se s ní po kolejích na „inspekční jízdu“. Na drezínu se vejdu čtyři osoby. Dvě obstarávají pohon, opírající se zdatně do pedálů, a dvě se vezou. Zhruba první polovinu cesty se musí většinou šlapat do mírného kopce, to z důvodu mimoúrovňového křížení s dálnicí D 11 a s komunikací I/611. Za odměnu ale zase vede druhá polovina cesty z mírného kopečka. I když i zde musí „obsluha“ občas trochu šlápnout do pedálů, ovšem už zdaleka ne s takovou intenzitou. A chvílemi se dá jet i „výběhem“, setrvačností. Při zpáteční cestě je tomu právě naopak.

Na „konečné“ jednoduše vyndáte a obrátíte oboje šlapadla a „inspektorskou“ lavici a je mož-



Drezína slouží k přepravě čtyř osob. Dvě šlapou do pedálů a dvě se vezou, sedíce na „inspektorské“ lavici.

no se vydat na zpáteční cestu. Pro šlapající „personál“ se chvílemi mohou zdát zdejší dlouhé rovinky jako nekonečné. Nicméně za opravdu nevšední zážitek (zejména pro toho, kdo se vezde) projížďka drezínou opravdu stojí.

Zájemci mohou získat potřebné informace na internetu po zadání do vyhledavače hesla „drezína Mstětice“. Tož šťastnou cestu a veselé šlapání, vážení!

Pro informaci ještě dodejme, že v lomu u Nehvizd se těžil jemný kaolínový pískovec. Tento materiál byl mimo jiné použit i při stavbě některých význačných pražských budov. Koncem roku 1941 se zde krátce ukrývali Josef Gabčík s Janem Kubišem, kteří v květnu následujícího roku provedli úspěšný atentát na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha.

A. K. Kýzl



Zejména pro „personál“ drezíny, který se stará o její pohon, mohou se zdát zdejší rovinky zdánlivě nekonečné.

Největší říční přístav na Odře

Zveme čtenáře Obzoru na výlet do bývalého největšího přístavu na Odře v polském Slezsku. Říční přístav leží u bývalé pevnosti Kožle (Cosel) u souměstí Kedzierzyn–Kožle. Přístav stavěla tehdejší pruská správa Slezska v letech 1891–1908. Součástí přístavu jsou tři bazény, dlouhé 500–700 metrů a široké 50–60 metrů. Do přístavu bylo zařízeno rozsáhlé seřadovací nádraží, které bylo napojeno na hlavní dvoukolejnou trať Kedzierzyn–Kožle–Nowy Siewiów/Gluchołazy–Nysa.

V letech 1934–1938 přibyl ještě další oderský kanál, který umožňoval lepší dopravu uhlí z Horního Slezska do dalších částí Německa. Základní kámen kanálu položil říšský ministr Rudolf Hess, později souzený jako válečný zločinec v Norimberku. Zemřel (dle výpovědi jeho syna) za nevyjasněných okolností ve věku 93 let v berlínské věznici Spandau. Impozantní přístav u Kožle byl poničen povodní v roce 1997 a poté byl ponechán svému osudu – zařízení přístavu bylo rozkradeno sběrači kovů a seřadovací nádraží je možno spatřit zarostlé a zpuštělé.

Do přístavu se dá dostat vlakem například z Glucholaz s přestupem v Nowém Siewiówě na vlak ve směru Kiedrzyń–Kožle s výstupem v zastávce Kedzierzyn–Kožle przystanek (zastávka). Po prohlídce přístavu je možno zajít do města Kožle, kde jsou zbytky pevnosti a původní propust z 18. století. Přístav je prý na prodej, možná se někdy za peníze EU obnoví. Ale znáte to... Zatím to tam vypadá jak po náletu.

Martin Kubík



Správní budovy přístavu u konce bazénu č. 1.