

V Great Hall najdete monumentální expozici více než padesáti zrekonstruovaných lokomotiv.

Vítejte v Yorku – v muzeu železnice

Přijměte pozvání do střední Anglie, města York, které není známé jen svojí katedrálou, ale také prý největším muzeem železnice na světě, tedy National Railway Museum. Jedná se o velmi atraktivní podívanou, která je určena pro širokou veřejnost, ale určitě potěší oko každého zájemce o železnici.

Muzeum se nachází na Leeman Road, pár minut pěšky od vlakového nádraží v Yorku. Je otevřeno denně od 10 do 17 hodin, vstup je volný, pro motoristy je zde placené parkoviště s cenou 7 liber za den.

Hned po vstupu do muzea budete přivítáni v návštěvním infocentru, kde obdržíte informace s brožurkou a plánkem celého komplexu muzea. Záleží jen na vás, kam půjdete a pro co se rozhodnete. Prohlídku muzea jsem začal v Station Hall, bývalém překladovém nádraží s kompletně zachovalým kolejištěm a nástupišti. Zde uvidíte mimo jiné luxusní královské vagony („paláce na kolejích“) i vozy s oddělenými třídami z dob královny Viktorie. Vystaveno je zde vše související se železnici, plakáty, obrazy, fotografie z různých období, jízdenky,



Vagony železniční společnosti Port Carlisle Railway Company, které byly taženy koňskou silou.

tě. Na závěr je možné navštívit kinosál s promítáním dokumentů o vývoji současnosti železnice, který byl za mé návštěvy plně obsazen.

Sváčtu nemusíte nosit s sebou, je zde dostatek občerstvení, kde si můžete posedět třeba jen u kávy nebo čaje a kochat se pohledem na nabízenou expozici. Nikdo nikam nespíchá, ale prostě jen sleduje, odpočívá, užívá si atmosféru a pěkných pohledů. U východu z muzea nelze minout obchod se suvenýry, kde si každý přijde na své.

Muzeum ve mně zanechalo výborný dojem, celkově vysoká úroveň, vše v perfektním stavu, množství informačních míst, všude plátky muzea, dostatek toalet (zdarma), prostory k odpočinku a občerstvení v tradičním stylu. Jeho návštěvu jsem uskutečnil v říjnu letošního roku a mohu ji všem vřele doporučit.

Takže přeji hluboký zážitek a dostatek času k návštěvě muzea.

Roman Pecina,
výpravčí žst. Moravany



Samé počátky provozu ve Velké Británii.

jízdní řády, zavazadla, uniformy – zkrátka vše, co vás napadne, ba i kadeř George Stephena.

Poté vás cesta vede do Great Hall, monumentální expozice více než padesáti zrekonstruovaných lokomotiv – od nejstarší z roku 1829 až po nejrychlejší parní lokomotivu Mallard, která dosáhla v roce 1938 rychlostního rekordu parních lokomotiv 203 km/h. Je možno vylézt si na lokomotivy, nahlédnout dolů pod vozy či třeba se posadit do japonské jednotky Shinkansen. Lokomotivy jsou stylově seřazeny vedle sebe přímo proti točce, umístěné na kraji haly.

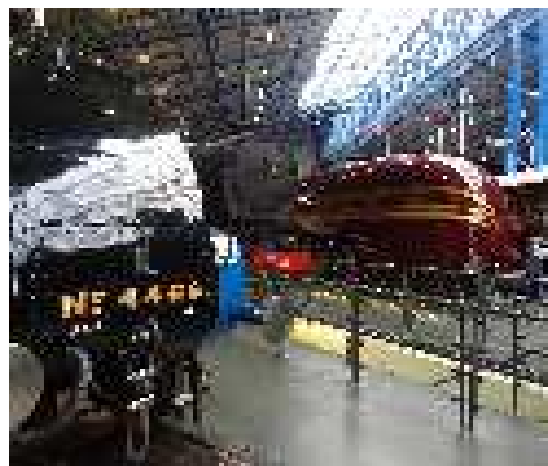
Nejen pro zasvěcené je zde strojírenská dílna, kde v reálu můžete vidět probíhající údržbu, opravy a veškeré technické zázemí kolejových vozidel. Navazuje hala s expozicí technických zařízení používaných na železnici, vitríny s pestrou škálou modelů vozů, lokomotiv a dalšího vybavení železničních stanic. Před halou pod širým nebem je vybudováno miniaturní kolejiště s vláčkem pro děti, provozovaném v lé-



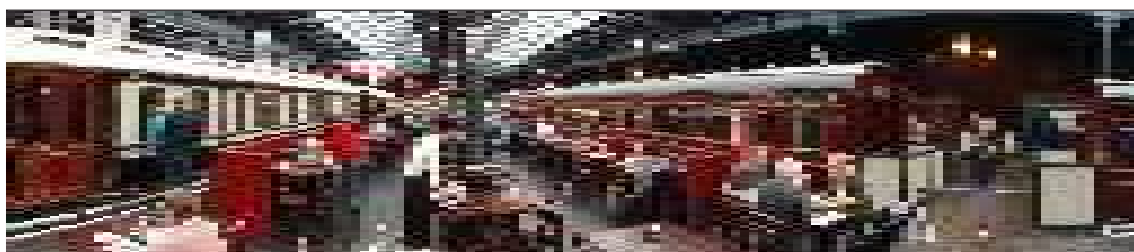
I takovéto zboží se přepravovalo po železnici – tříosá cisterna na mléko.



Překládka zavazadel a zboží do zavazadlového prostoru vlaku.



Všechny exponáty jsou ukázkově naleštěné.



Pohled na část expozice se stylovým občerstvením.

Železniční stanice Trmice – na ztracené vartě

Je několik minut po čtvrt na deset dopoledne, když s mírným zpožděním zastavuje se skřípěním brzd u ostrovního nástupiště železniční stanice Trmice souprava Regionovy. Z vlaku vystupují jako jediní cestující a mířím do temného podchodu. Nikde ani živáčka. Na první pohled je vidět, že stanička má svá nejlepší léta již dávno za sebou.

Nádražní budova bude asi záhy připomínat zámek zakleté Šipkové Růženy. Všude kolem je znát, že „zub času“ pracuje pomalu, leč neúprosně. Stanici asi téměř nikdo nepoužívá a cestující abys pohledal. Je to nasnadě. Pro místní je daleko pohodlnější využít k cestě do nedalekého krajského města autobusů a trolejbusů ústecké MHD. Navíc nádraží je přece jenom trochu z ruky. A ruku na srdce, Trmice nejsou zrovna vyhledávaným turistickým cílem. I když, pro železničnické nadšence nabízí zdejší zámek železniční expozici, čítající několik funkčních modelových kolejišť. Po kolejích tu jezdí vláčky, ozývá se houkání a z komínů některých mašinek unikají dokonce chuchvalce dýmu.

Také v lokomotivním depu panuje čilý ruch. Kdo zavítá do Trmic, neměl by si určitě nechat ujít tuto zajímavou prohlídku.

Pro cestu vlakem z Ústí nad Labem do Biliny či opačně se nabízejí dvě možnosti. Buď

a dne 27. 10. 1967 zde byl zahájen elektrický provoz).

Železniční stanice Trmice byla 883 m dlouhá, měla osm staničních kolejí o celkové délce 5893 m, 25 výhybek a jednu, téměř 200 m dlouhou vlečku k dolu Elizabeth (později Důl 5. května). Ve stanici vládl tehdy docela čilý ruch. Prameny uvádějí, že například v roce 1884 přicestovalo vlakem do Trmic přes 24 tisíc (!) cestujících a odjelo odsud téměř 23 tisíc (!) cestujících. V dnešní době věc neuvěřitelná.

V roce 1978 byla zahájena stavba přeložky hlavní trati mezi Ústím nad Labem a Bohosu-



Oprýskaná svítící (?) tabule informuje, snad jen zbloudilý cestující, že jsme na nádraží v Trmicích.

dovom. Od května roku 1982 se tak stanice Trmice ocitla mimo hlavní železniční tah a slouží jen provozu na jižní větvi kolejí, vedoucích podél říčky Bíliny. Jen pro zajímavost, z pú-



Ostrovní nástupiště v Trmicích zeje po většinu času prázdnou. Zub času pracuje pomalu, leč neúprosně. Cestující jsou zde velikou vzácností.

se svězt po hlavní trati (přes Teplice) a použít pohodlné, klimatizované soupravy Regio-Pantery, které „pendlují“ po severočeské „magistralé“ (SŽDC č. 130) v hodinovém taktu, nebo použít rychlíku. V druhém případě je možno se svězt po o 4 km kratších kolejkách, po tzv. „Úpořince“. Po kolejkách, které kopírují údolí říčky Bíliny (SŽDC č. 131).

Osobní dopravu zde dnes ve dvouhodinovém taktu ovládají Regionovy. Právě první zastávkou na „Úpořince“, hned za stanicí Ústí nad Labem západ, je železniční stanice Trmice.

První vlak přijel do Trmic dne 20. 5. 1858, kdy společnost Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) zprovoznila traťový úsek z Ústí nad Labem do Teplic. V čele slavnostního vlaku se činily parní lokomotivy „Bohosudov“ a „Trmice“. ÚTD postupně svojí hlavní trať prodlužovala a od 8. 10. 1870 se mohlo jezdit z Ústí až do Chomutova. Jednokolejná trať záhy nestačila provozu (přeprava uhlí) a tak v letech 1871–89 byla položena v celé trase druhá kolej. I přesto limitující propustnost tratě vedla společnost ÚTD ke stavbě paralelních kolejí do Biliny (hlavní trať vedla mimo Bilinu). Tato trať odbočovala v Trmicích a kopírovala tok říčky Bíliny. Uvedena do provozu byla dne 6. 6. 1874. (V letech 1956–58 byla trať zdvojkolejněna



Prostory zámku v Trmicích ukrývají zajímavou železniční expozici se spoustou funkčních kolejišť.

vodní trasy trati ÚTD z Ústí nad Labem do Chomutova zbyl dnes jen 10 km dlouhý úsek mezi Bohosudovem a Oldřichovem u Duchcova.

Koleje „Úpořinky“ byly určeny primárně pro nákladní vozbu.

Také v letech 1962–67 a 1976–91 zde byla (navzdory protestům okolních obcí) osobní doprava zrušena a nahrazena autobusy. V současné době zde zajišťují osobní dopravu ve dvouhodinovém taktu zmiňované Regionovy.

Když po téměř hodině a půl přijíždí můj vlak směrem na Úpořiny, jsem opět jediným nastupujícím cestujícím. Nastupují do soupravy a vím, že na nádraží do Trmic se zase hned tak nepodívám.

A. K. Kýzl

Malý silvestrovský aperitiv

Mladá žena vystoupí z vlaku a po chvíli si všimne, že jí od nádraží sleduje jakýsi podezřelý muž. Po chvíli to nevydrží a zavřeští: „**Chcete mě znásilnit, že se za mnou pořád ploužíte?**“ Pán ostýchavě zavrtí hlavou: „**Ne, já vás chci jen upozornit, že máte odhalený levý prs.**“ Žena zbledne a zakvílí: „**Prso venku...?! To je nic, ale já ve vlaku zapoměla kojenec!**“

Manželům Novákovým ujel vlak a manželka Pepu peskuje: „**Vidíš, ty blbe, kdybys tak nechvátal, nemuseli jsme tu teď tak dlouho čekat na další!**“

„**Tak jsem byl vloni v Alpách – manželka otěhotněla. Předloni na Kanárech – žena otěhotněla. Rok předtím na Šumavě – zase otěhotněla!**“

„**A co s tím budeš dělat?**“

„**Pro jistotu ji letos vezmu s sebou!**“

Na nádraží se vytahuje chlap před atraktivní černovláskou: „**Znám člověka, který dokáže jednou rukou pohnout celým vlakem.**“

„**A čím se živí, když je teda takový silák?**“ chytne se kráska.

„**Je strojevodoucí.**“

„**Tímhle vlakem jedeš už deset let.**“

„**A pamatujete si, kde jste nasedl?**“

„**Chtěla bych zahrát nějakou hezkou písničku pro mého manžela,**“ volá posluchačka do Písníček na přání. „**Ale hlavně ať to není Rosa na kolejkách, on je totiž strojevodoucí a od rána do večera nevidí nic jiného.**“

Nádraží v Ostravě, přijíždí Pendolino, cestující jásá: „**Noviny toho nadělají, a ono přijelo přesně na minutu!**“

Strojevodoucí suše podotkne: „**Nechci vám kazit radost, ale my jsme z Prahy vyjeli už předevčirem!**“

Chlápek spěchá na jezdících schodech a při tom druhému šlápně na nohu. Po pár krocích se v něm pohne svědomí a vrátí se: „**Promiňte pane, nechtěl jsem vám šlápnout na nohu.**“ „**Nemusíte se omlouvat, už jsem vám plívl na záda!**“

Pláče paní ve vlaku. Vedle sedící pán se jí ptá, co se jí stalo. Paní si s pláčem stěžuje, že se jí lidi smějí, že má ošklivou dceru. Pán jí utěšuje: „**Nic si z toho nedělejte, lidi jsou zlí, a už neplačte, tady máte bombón a té opici dejte taky.**“

Na lokálce jede poloprázdný motoráček, strojevodoucí vidí babičku a volá na ni: „**Babi, naskočte si, já vás kousek svezu!**“ „**Ne, děkuji, jste moc hodný, ale já dneska spěchám!**“

„**Víte, pane doktore, mám problém, když jedu vlakem, tak mě ten rytmus uspává.**“ „**Ale to je přirozený jev, dokonce snad příjemný, nemyslíte?**“ „**To tedy nemyslím, já jsem strojevodce.**“

Železničář Karel dělal psychotesty a kámoši se ho ptají: „**Tak jaké to bylo, těžké?**“ „**Kdepak, jenom mě naštal ten psycholog.**“

„**Co říkal?**“ „**Ale, prý že jsem podle testů násilník, grobián a rváč.**“ „**A co si mu řekl?**“ „**Coby? Rozbil jsem mu hubu!**“

Průvodčí načapá ve vlaku cestujícího bez jízdenky: „**Cestující musí striktně dodržovat přepravní řád – mít platnou jízdenku a nesmí uplácet průvodčího. První zásadu jste už porušil, co uděláme s tou druhou?**“

Přes nádraží v Pardubicích protíčí osobák do České Třebové. „**Proboha, jak to, že nezastavil?**“ rozzlobují se lidé z peronu na výpravčího. Ten vysvětluje: „**Dneska je čtvrtek, strojevodoucí má volno.**“

Dva chlápci jedou vlakem v jídelním voze. Objednají si sklenku slivovice. Přituknou si. Josef jí do sebe kopne a vtom vjedou do tunelu. Josef vykřikne: „**Tondo, zaraž, nepij to, oslepl jsem!**“

Ptá se turista na vesnici: „**Kde je tady nádraží?**“ „**To ví přece každý blbec.**“ „**No právě proto se vás ptám!**“

Chlápek na nádraží osloví slečnu, která táhne těžký kufr: „**Slečno, nebolí vás z toho ruka?**“ „**No, docela bolí,**“ odpoví slečna v očekávané galantní pomoci.

„**Tak proč si to nepřehodíte do druhé ruky?**“

Zastaví Pendolino uprostřed pole. Chvilí se nic neděje a pak se z reproduktoru ozve naléhavý hlas: „**Není mezi cestujícími přítomen programátor?**“



Snad nejkrásnější pohled na trať z Hrubé Vody do Domašova nad Bystřicí je z horolezecké skály Malý Rabštejn. V následujících řádcích se dočtete o příhodách, které se na této trati staly.

Věřte – nevěřte, ale opravdu se stalo

Na trati Olomouc – Křnov jsem začínal v roce 1966 jako signalista v Hrubé Vodě a po absolvování vojny jsem se sem opět vrátil, tentokrát do sousední železniční stanice Domašov nad Bystřicí. Bylo to v době, kdy zde ještě běžně jezdily parní lokomotivy, kdy každá stanice byla plná zaměstnanců – od náčelníka stanice až třeba po staničního dělníka – kdy lidé k sobě měli tak nějak blíž a kdy se na této trati, snad shodou okolností, udála celá řada příhod, které zni někdy naprosto neuvěřitelně. Ale staly se. Pár z nich dnes čtenářům Obzoru předkládám jako ilustraci tehdejší doby, doby, která se na železnici patrně již nikdy nevrátí. Ale byla krásná. A i to je důvodem, proč se do těchto míst každým rokem na Silvestra vracím, podél trati se čtyřmi tunely si procházím ten nejkrásnější úsek z Domašova nad Bystřicí do Hrubé Vody a vzpomínám přitom na lidi, kteří zde sloužili, a z nichž většina je již dnes v důchodu a mnozí již také v onom železničářském nebičku.

Cigarety a zuby

Stalo se to na hlásce Jívová, vzdálené od civilizace několik kilometrů hustým lesem. Noční směna vystřídala denní, vlak s vystřídanými hláskáři odjel a před nastoupiším zaměstnancem se rozprostřela dvanáctihodinová směna. Lékař na pohotovosti nakonec Jana zbavil bolesti a ten se mohl nad rámem vrátit zpět domů. Od té doby se vždycky před nástupem na směnu rádně ujistil, zda si vzal s sebou dostatečný počet cigaret na směnu. Ty okamžiky, kdy ho abstinence příznaky donutily k podvodu, si připomíná ještě dnes.

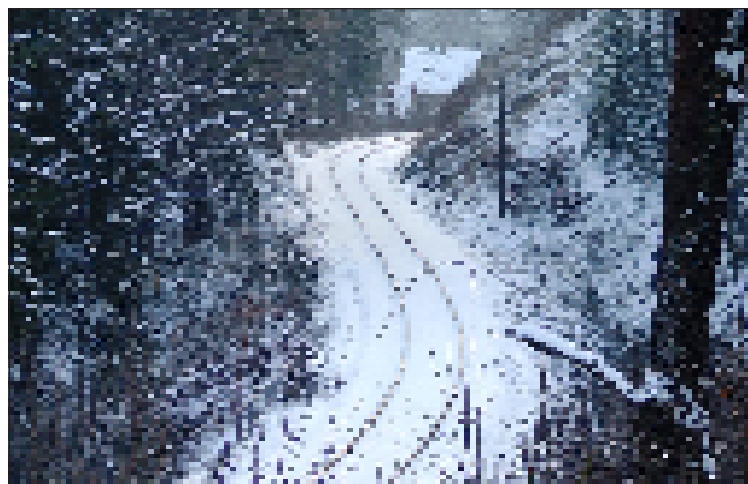
Jen pár dní po této příhodě Jana šileně rozbolely zuby. V obci žádný lékař nebyl, prášky proti bolesti ani slivovice nezabíraly. A tak se hláskář Jan vydal o půlnoci na nádraží, aby se odsud nějak dostal do okresního města na zubní pohotovost. Osobní vlak jel sice až ve čtyři ráno, ale Jan se spoléhal, že by mu mohla snad zastavit nějaká lokomotiva. A opravdu měl štěstí. Z Děřichova se vracela postrková lokomotiva, výpravčí v Domašově ji mimořádně zastavil a Jan šel ke strojevodoucímu vyprosit si svezení. Jaké bylo jeho překvapení, když z boudičky vykoukla tvář strojevodoucího, kterému před pár dny způsobil potíže s rozjezdem na Jívové! A s ním jeli topič, který teď Janovi dal naplno najevo, co si o něm myslí. Nakonec se sice lokomotivní četě neobého hláskáře zželelo a vzali ho s sebou do Olomouce, celou cestu však provázelo Jana kromě mučivých bolestí zubu a nepohodlí v malé kabině profukované větrem ještě láteření obou mužů na lokomotivě.

Lékař na pohotovosti nakonec Jana zbavil bolesti a ten se mohl nad rámem vrátit zpět domů. Od té doby se vždycky před nástupem na směnu rádně ujistil, zda si vzal s sebou dostatečný počet cigaret na směnu. Ty okamžiky, kdy ho abstinence příznaky donutily k podvodu, si připomíná ještě dnes.

Lékař na pohotovosti nakonec Jana zbavil bolesti a ten se mohl nad rámem vrátit zpět domů. Od té doby se vždycky před nástupem na směnu rádně ujistil, zda si vzal s sebou dostatečný počet cigaret na směnu. Ty okamžiky, kdy ho abstinence příznaky donutily k podvodu, si připomíná ještě dnes.

Opatrnost se někdy nevyplácí

Trat z Hrubé Vody do Domašova nad Bystřicí vede přes čtyři tunely, z nichž v jednom z nich byla v době, kdy se následující příhoda udála, zavedena z důvodu jeho havarijního stavu pomalá jízda 10 km/h. Když se k tomu přidalo ještě stoupání až třicet promile, pamí lokomotivy



Někdejší strážní domky na trati jsou dnes využívány jako rekreační obydlí daleko od civilizace v romantickém prostředí zdejší horské krajiny.

s mnohdy nevalným uhlím, koleje pokryté kluzkým listím a vlaky vytižené na maximální míru, nebylo divu, že některé nákladní vlaky prodlužovaly jízdní dobu nezdědkou i o půl hodiny.

Stalo se tomu tak i u nákladního vlaku, který vyjel z Hrubé Vody sice s dostatečným náskokem před následným osobním vlakem, vlivem nepříznivých podmínek však prodloužil jízdní dobu tak, že se výpravčí v Domašově rozhodl ho mimořádně zastavit a předjet ho osobním vlakem, který již čekal na odhlášku na trati – na hlásce Jívová. Odjezdové návěstidlo tedy přikázal signalistovi přestavit na „stůj“ a současně ho vyzval, aby si připravil odjezd pro osobní vlak z odbočné koleje. A tak se i stalo. Nákladní vlak mezitím dýchavičně projel vjezdové návěstidlo, minul i předvěst v poloze „výstraha“ k odjezdovému návěstidlu, které se nacházelo za táhlým obloukem a bylo tedy „neviditelné“. Výpravčí vlak očekával a noční výpravkou dával strojevodoucímu nepředpisový pokyn, že mimořádně zastaví. Ten však tento pokyn pochopil jako výzvu ke



Trat z Hrubé Vody do Domašova nad Bystřicí vede okrajem vojenského újezdu Libavá. Vstup i vjezd do tohoto újezdu je bez povolení zakázán.

zrychlení a nedbaje výstrahy na předvěsti ani dávání návěstí „stůj“ ze stanoviště signalisty, projel v oblacích páry a kouře odjezdové návěstidlo v poloze stůj, přičemž výměnový zámeč, uzamčený již z vedlejší koleje pro odjezd osobního vlaku, urazil jako řepu.

Nehoda jako vyšitá (projetí návěstí „stůj“), by se snad dala ututlat, neboť trat i sousední stanice byly volné, avšak onen uražený výměnový zámeč zde figuroval jako její neuprosný svědek. Než dojel osobní vlak z hlásky do Domašova, dostal již výpravčí odhlášku za nákladním vlakem, který mezitím dojel do Moravského Berouna. A tak se výpravčí jen mohl bušit do hlavy, že zpanikařil a změnil původní průjezd namísto řádné zastavení. Nic by se nebyvalo stalo, kdyby... Jenže zámeč byl uražen, nehoda se musela vyšetřit, strojevodoucí byl stažen ze služby a výpravčí se signalistou byli potrestáni za to, že připravovali vlakovou cestu pro osobní vlak v do-



bě, kdy ještě nebyla ukončena vlaková cesta nákladního vlaku.

Inu, ona se přílišná opatrnost někdy nevyplácí. To si výpravčí ještě často poté připomínal, když počítal, zda bude lépe zpozdit o jednu či dvě minuty osobní vlak na konce vlaku nákladního.

Duch předpisů je široký

Jedním z aktérů následujícího příběhu je někdejší kontrolor dopravy, zkušený odborník a železničář tělem i duší, který předpisy znal snad i pozpátku a praxí získal snad ze všech dopravních profesí. Ten den dozíral na posun v železniční stanici Domašov nad Bystřicí, kde se v té době pravidelně vykládaly vojenské převozy. Bylo to v roce 1969, kdy se k nám stěhovala ruská armáda a desítky tanků denně zde vykládala při jejich transportu do nedalekého vojenského prostoru Libavá.

Miroslav Časlavský