

Vzpomínkové pojednání o jednom „vechtru“ naleznete na stranách 8 až 12



Kolem „vechtru“ před prvním z Nelahozeveských tunelů projíždí 2. května 1969 při své cestě s nákladním vlakem od Kralup nad Vltavou lokomotiva 555.3040.

Foto Petr Ovsenák

Kulatému výročí ÖGEG je věnován příspěvek na stranách 24 až 28



Rakouská společnost ÖGEG slaví v letošním roce „kulatiny“. Ke krátkému ohlednutí za padesátí lety jejího působení na poli nejen železniční nostalgie zve snímek pořízený 12. srpna 2012. Lokomotivu 78.618 představuje ve stanici Gstatterboden, tedy v místech, kde se vyskytovala v době svého pravidelného provozu.

Foto Alexander Loidl

Se zajímavým provozem na maďarské trati 5 vás seznámíme na stranách 30 až 37



Od Komáromu přijížděl 16. listopadu 2023 do vrcholové železniční stanice Bakonysárkány odklonový nákladní vlak, který měl to nejhorší za sebou. Zlom nivity trati č. 5 se nachází uprostřed stanice a vlak tak začne pozvolna klesat k Székesfehérváru.

Foto Petr Hanák

Na stranách 38 až 40 se dočtete o provozu českobudějovických trolejbusů 145 Tr



Fotografie na titulní straně (k článku na stranách 30 až 37): Odklonový nákladní vlak z Komáromu do Székesfehérváru vedený „ludmilou“ 648.002 GySEV vyčkává 16. listopadu 2023 v železniční stanici Moha na vykřičování s protijedoucím nákladním vlakem směřujícím do Komáromu-Rendező.

Foto Petr Hanák

Fotografie na straně 43 nahoře (k článku na stranách 24 až 28): Nízké podzimní slunce umocnilo zážitek z průjezdu nejmohutnější parní lokomotivy ÖGEG. Stroj 12.14 míří dne 16. září 2003 z Braunau do Ried im Innkreis.

Foto Karel Pryl

Fotografie na straně 43 dole (k článku na stranách 24 až 28): Společnost ÖGEG patří mezi vyhlášené pořadatele „fotovlaků“. V sobotu 19. října 2019 se lokomotiva 657.2770 představila v čele soupravy vozů „Es“ pronajaté od společnosti ČD Cargo. Působivý záběr, pořízený těsně před západem slunce během posunu ve stanici Munderfing, rámuje v té době ještě funkční mechanická návěstidla.

Foto Karel Pryl

Fotografie na straně 44 (k článku na stranách 6 a 7): Jedním z nejznámějších traťových míst na vlárské dráze je i táhlý oblouk za zastávkou Brankovice. Zde trať nejen že změni vedení z východního na západní, ale je zde i zlom nivity. Dvojice čmeláků si tak mohla na chvíli odpočinout při klesání podél Nemotického a Kyjovského potoka v příjemném prostředí Ždánického lesa.

Foto Petr Holub



Pohled na „vechtr“ a traťmistrovský domek se „signálkou“ (mezi nimi nově přistavěná veranda z roku 1942) ve směru od tunelu v sedmdesátých letech minulého století.

Foto Jan Trčka

Vzpomínky na „vechtr“ u prvního z nelahozeveských tunelů

Už to je více než rok, co se na mne přes kamaráda, strojevedoucího Josefa Formánka, obrátili manželé Trčkoví z Jihlavy s prosbou, zda bych byl ochoten sepsat pár řádků o dnes už téměř zapomenutém „vechtru“, ve kterém pan Trčka vyrůstal a žil 31 let. Strážní domek s oficiální adresou Kralupy nad Vltavou, č. p. 260 stával na známém a mezi železničními fotografy „profláknutém“ místě před prvním ze tří tzv. nelahozeveských tunelů na pravé straně ve směru jízdy z Kralup na Roudnici nad Labem a Lovosice. Slůvko „tzv.“ uvádím proto, že ve skutečnosti vždy byly a jsou dva krátké tunely blíže Kralupům na katastru Kralup nad Vltavou a k obci Nelahozeves z větší či menší části náležel vždy pouze třetí, tedy nejdelší z tunelů.



O zmíněném strážním domku jsem až do té doby nikdy neslyšel, je totiž pravda, že trať z Prahy do Ústí nad Labem nikdy nepatřila mezi ty, které by se nacházely v zorném poli mých zájmů. Ovšem co jsem se poptal mezi známými příznivci železných drah, ani ti o zmíněném „vechtru“ většinou nic nevěděli – s výjimkou známého železničního fotografa a historika Petra Ovsenáka, jehož vzpomínku najdete na konci textu. Zjevně oprávněné je tedy přání pana Trčky, které stálo za našim vzájemným seznámením, že by byl velmi rád, kdyby se na „jejich vechtr“ nezapomnělo. Zmínka o „vechtru“ totiž k velkému zklamání manželů Trčkových nebyla ani v knize „Kralupy v proměnách času“ od Ing. Josefa Stupky, která vyšla v roce 2013 a Trčkoví si ji se zájmem koupili.

Pohled na „vechtr“ ještě s dřevěnou verandou (za války poškozena náletem, zbouraná v roce 1942) ve směru od Kralup v době před druhou světovou válkou.

Foto Jan Trčka



Dědeček pana Trčky, pan František Krédl, na dobové fotografii z kralupského fotoateliéru.

Na začátek prosince předloňského roku jsem tedy naplánoval rodinný výlet do Jihlavy, která je mimochodem místem, kde jsme s manželkou prožili dva roky společného života a já zde absoloval základní vojenskou službu. Hlavním cílem výletu byla kromě obdivování krás adventně vyzdobeného města především návštěva u Trčkových, kde jsme nad šálky čaje a kávy vyslechli vzpomínky pana Trčky na jeho službu u dráhy i dětství a mládí prožité na „vechtru“.

Emeritní strojvedoucí Jan Trčka se narodil přímo na „vechtru“ 9. května 1935 jako jediný syn rodičů Františka a Marie Trčkových, kteří měli kromě něho ještě dvě dcery. Rodiče paní Marie Trčkové, rozené Krédlové, se do něj nastěhovali v roce 1920. Otec pana Trčky, původně vyučený kovář, pocházel z Rožmitálu pod Třemšínem. Po nástupu k dráze pracoval jako „bremzák“ (brzdař) na nákladních vlacích, později jako telegrafista a nakonec jako pokladník v Kralupech nad Vltavou.

„Vechtr“, ve kterém pětičlenná rodina žila, patřil mezi ty menší – uvnitř byly prakticky pouze dvě obytné místnosti oddělené chodbou. Ke zděnému domku byla původně na straně ke Kralupům přistavěna malá dřevěná veranda, za války ale byla poškozena při náletu, a tak byla následně rozebrána a dveře do domu na její straně zazděny. Naopak k opačné straně domku byl po válce dostavěn přístavek s koupelnou a spíží.

K domu přiléhala souběžně s tratí úzká podlouhá zahrada, v jejímž nejuvzdálenějším konci byla v rohu u trati 13 metrů hluboká studna s rumpálem (později pumpou) a v zadní části také dvě hrušně. Poblíž domu na okraji zahrady, na dodnes existující opěrné zdi nad dnešní Dvořákovou stezkou pak stálo hospodářské stavení, pod kterým bylo sklepení s klenutými stropy (tři klenby) v prostoru za opěrnou zdí. Největší část hospodářského stavení zabíraly chlévy, které obývalo několik ovcí, obvykle i jedno prase,



Pohled na trať od Kralup ve směru k Nelahozevsi s „vechtre“ po pravé straně trati byl pořízen na počátku padesátých let minulého století. Vlevo po skále stoupá původní pěšina nad skály, kterou později nahradily schody.

Foto Jan Trčka

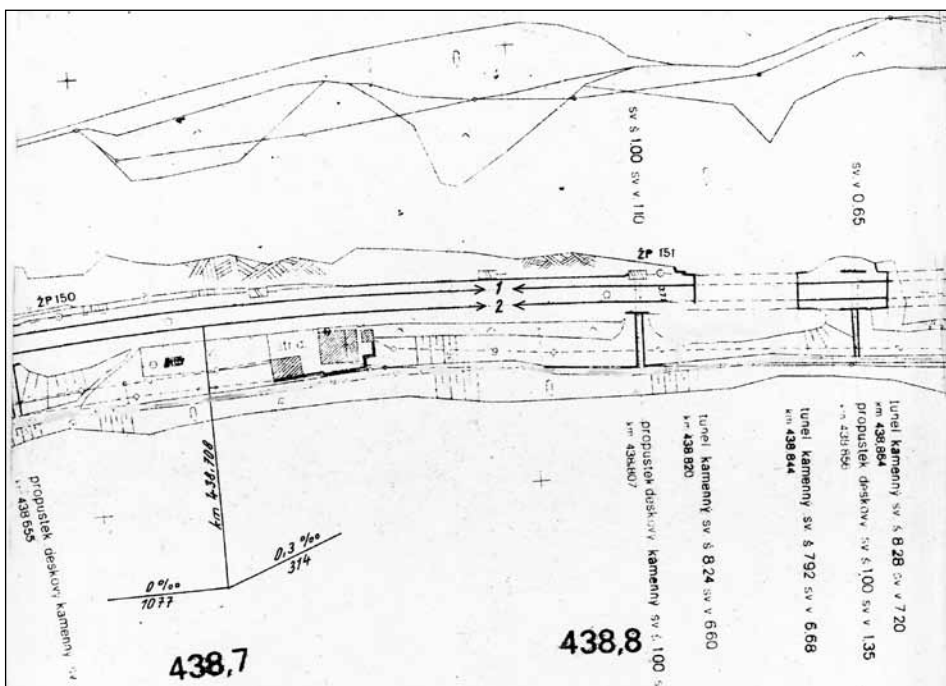
králíci, husy, kachny, krůty a sánské kozy. Bylo zde také suché WC. Ovce a kozy každé ráno

někdo z rodiny vyvedl přes koleje a dále stezkou po prudkém schodišti vytesaném do pískovco-



Dnešní stav téhož místa.

Foto Rostislav Kolmačka



vé skály vzhůru na pastvinu nad skalnatým úbočím u trati, odkud se pak večer zvířata už samostatně vracela oklikou po pěšině nad nejdelším tunelem a po dnešní Dvořákově stezce zpět na domovskou zahradu u „vechtru“, aby pak byla společně vpuštěna do chléva.

Ve směru k tunelu stál vedle „vechtru“ u trati ještě miniaturní domek s plochou střechou sloužící jako „traťoväcký útulek“. Uvnitř byla jediná místnost s lavicí, kamny a traťovým telefonem, jinak šlo spíše o sklad nářadí pro lehcí práce na trati. Součástí této stavby byla také „signálka“ s předzvánčícím zvonem, která okolí tunelů vždy upozorňovala na blížící se vlak. Kvůli přístupu k traťovému telefonu měli na „vechtru“ od této stavby klíče, čehož i sám pan Trčka několikrát využil – např. za války takto jednou volal výpravčímu do Kralup, aby ohlásil zjištěný lom kolejnic těsně před tunelem.

V období, které popisují, byla už trať dvoukolejná (dvoukolejný provoz Kralupy – Nelahozeves byl zahájen v květnu 1928), ale ještě neelektrizovaná. Také „vechtr“ byl bez elektřiny, což se změnilo až v roce 1958, kdy sem byla na dřevěných sloupech s osvětlením dnešní Dvořákovy stezky přivedena od Kralup elektřina a žárovkami na napětí 110 V byl osvětlen také dům a chlév.

Nedlouho předtím se údajně uvažovalo i o jeho zbourání, protože už stejně neplnil svou dozorčí úlohu. V té době patřil pod žst. Kralupy nad Vltavou, ale vzhledem k tomu, že pan Trčka už v té době sloužil jako strojvedoucí, podařilo se dojednat, že si „vechtr“ od stanice pronajalo kralupské depo, aby pan Trčka zůstal „po ruce“.

Přiznám se, že jak se pan Trčka rozpovídal o své službě na dráze, lehce jsem se zasil nad krásou starých časů (ač rozhodně ne snadných) a nestačil si poznačit všechno jeho vyprávění. Ve vztahu k „vechtru“ mne ale zaujala ještě slova o sklepení či spíše dutinách vytesaných do skály na opačné straně kolejí, než byl strážní domek. Za války se prý v těchto prostorách ukrývalo před nálety až 12 lidí. Část z nich byli dozorcí tunelů, protože tunely byly od počátku existence trati až do poválečných dob střezené. Zbytky těchto dutin ve skále jsou na místě dodnes patrné.

K hlídání trati a tunelů mi pan Trčka upřesnil, že do války střezení zajišťovalo četnictvo, v letech 1939 a 1940 pak jednotky SS a SA, poté do konce války posádka wehrmachtu. Následně byly tunely do roku 1948 hlídány domobranou a od roku 1948 až do ukončení ostrahy zaměstnanci Ozbrojené stráže ochrany železnic (OSOŽ). Dozorcí tunelů měli za války zázemí v dřevěném domku, přezdívaném jako „chaloupka“, který byl umístěn nad nelahozevským portálem nejdelšího z tunelů. Jednalo se o strážnici asi pro 20 lidí, odkud se chodilo na obchůzky. Směny se střídaly vždy po 24 hodinách.

Vzhled strážního domku před tunelem před rokem 1898 se signálním zvonem umístěným na střeše domku; reprodukce z publikace Geschichte U-A Monarchie.

Sbírka Petr Ovsenák

Téměř letecký pohled na „vechtr“ ze skal nad trati byl pořízen přibližně v roce 1952. Nad lípou vpravo od portálu stávala strážní budka dozorců tunelu.

Foto Jan Trčka

Situační výkres stavu popisovaného místa v roce 1975.

Sbírka Petr Ovsenák

A když už jsme se dostali na opačný konec tržnice tunelů, než byl „Trčkovic vechtr“, bylo by vhodné zmínit, že zde také stával další, stavebně téměř shodný „vechtr“. Nacházel se v prostoru mezi Dvořákovou stezkou a kolejemi a před ním, ještě blíže k Nelahozevsi, stávala zajímavá Beaufortova vila. U té došlo 8. května 1945 k útoku na německý obrněný vlak s cílem zabránit mu v cestě do Prahy. To se za využití náloží pod tratí a střelby ze straně zámeckého parku, ale zejména cílenou srážkou s vozy naloženými železem sunutými z Kralup parní lokomotivou (četa vyskočila u „vechtru“) nakonec podařilo, ovšem za cenu několika obětí na straně (nejen) nelahozeveských a kralupských občanů.

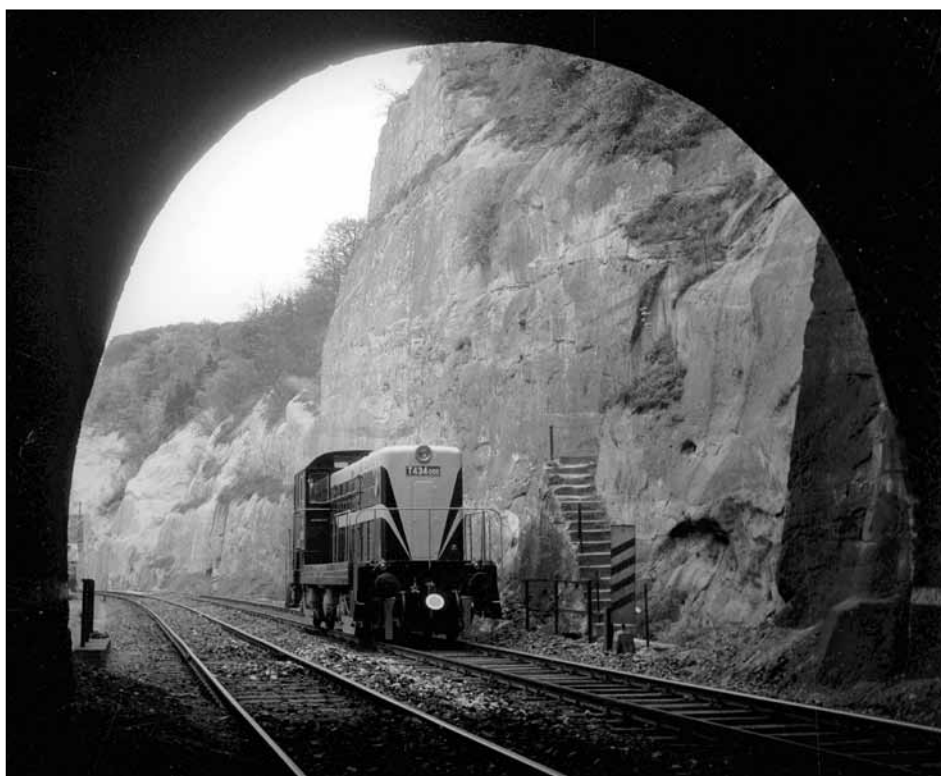
Také u „nelahozeveského vechtru“ byl naproti přes koleje vytesán ve skále sklípek o rozměrech přibližně 2 x 3 metry, ještě snad v sedmdesátých letech využívaný, ale následně zasypaný při úpravách drážního tělesa. O kousek vedle byla ještě v šedesátých letech štola asi 8 až 10 m dlouhá, na konci rozvětvená a v těchto místech zavalená jako pozůstatek uhelného dolu pana Beauforta. Ústí štoly bylo skoro o metr níže než koleje, a tak bylo obyvateli domku zasypano popelem a dalším materiálem postupně až do úrovně okolního terénu.

Přestože u nás válka skončila shodou náhod v den 10. narozenin pana Trčky, bolestivé vzpomínky na ni samozřejmě zůstaly hluboce vryty do jeho paměti. Děsivé jsou dodnes hlavně výjevy z transportů zbídačených lidí směřujících vlakem do koncentračního tábora v Terezíně. Z veseljších témat mě zaujala třeba slova pana Trčky o zásobování „vechtru“ uhlím. Normální příděl na drážního zaměstnance byl tehdy 20 metrů na osobu, pokud však zaměstnanec dělal i noční směny, bylo to 24 metrů. Uhlí se vždy s předstihem naložilo v depu do dvouosého „uhláku“, který pak staniční záloha v některé delší proluce mezi vlaky cestou posunu mezi dopravami zasunula k „vechtru“. Zde už byl u kolejí připraven provizorní skluz v podobě starých dveří, díky kterému se větší část uhlí vysypala z uhláku na hromadu u plotu a zbytek už bylo nutno vyházet z vozu ručně. Hlavním cílem celé „akce“ samozřejmě bylo vyprázdnit uhlák co nejrychleji, aby se neomezil provoz na trati. Po odjezdu posunujícího dílu už pak bylo dost času odnést vyložené uhlí do vyhrazeného prostoru v hospodářském stavení.

Jinou vzpomínkou bylo třeba to, že vždy jednou ročně kontrolovali „traťováci“ v tunelech dlouhou tyčí, zda řádně drží kameny v klenbě tunelu. Pokud bylo zjištěno, že je některý kámen uvolněný, musela se v noci (kdy byla nižší intenzita provozu) udělat výluka příslušné traťové koleje a uvolněné kameny zajistit. Pro tento účel sloužila dvojice krátkých plošinových vozů s instalovaným lešením, která byla trvale k dispozici v Kralupech nad Vltavou.

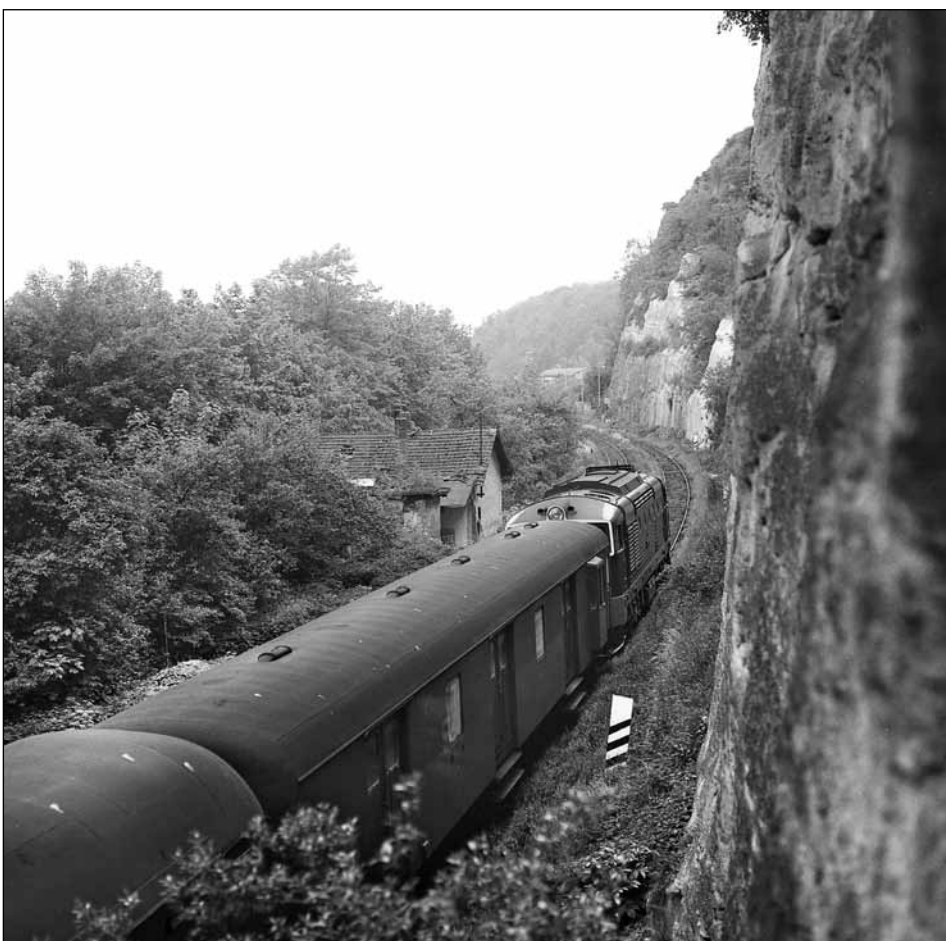
Dále jsem si poznamenal už jen to, že v roce 1966 se pan Trčka oženil a následně se z „vechtru“ odstěhoval, jeho matka s jednou ze sester pak odešly v roce 1968. Následně „vechtr“ několik let (není známo zda oficiálně) obývali příslušníci romské menšiny. Domek byl zbořen v říjnu 1982 při předelektrizačních úpravách, za šestidenní výluky spojené s úplným přerušением provozu na trati (primárně kvůli snížení nivelety kolejí), kdy byla na místě potřebná technika, přičemž předtím už byl ve značně zchátralém stavu.

Dne 31. května 1985 pak projel tunely z Prahy do Nelahozevsi a zpět slavnostní vlak z zahájení elektrického provozu, který byl tažen lokomotivou E 499.2005. Pravidelný provoz v elektrické



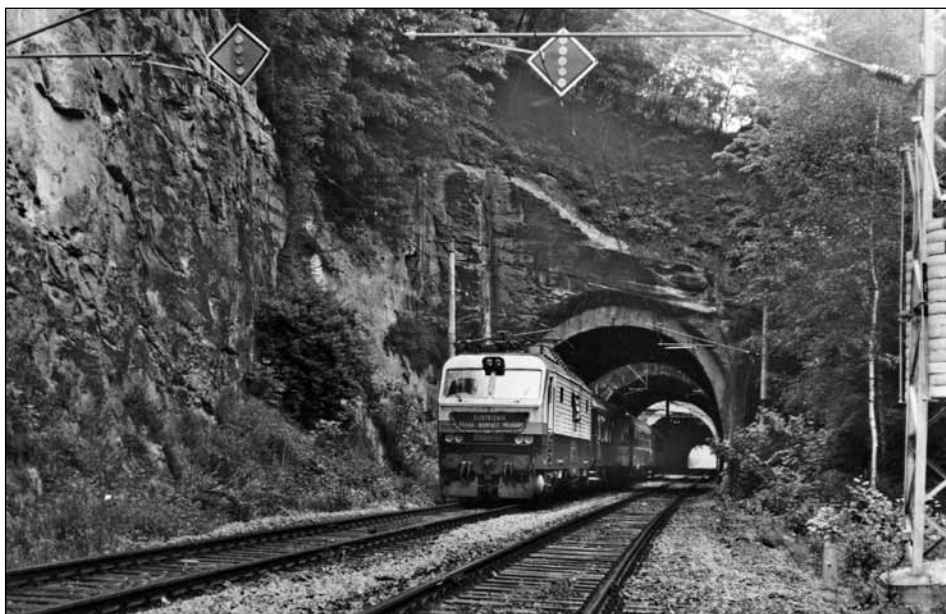
Patrně při TBZ v květnu 1957 byla u vjezdu do prvního z tunelů vyfotografována nová lokomotiva T 434.005 ČKD, vedle které jsou dobře patrné schody vytesané do skály naproti „Trčkovic vechtru“, který je sotva patrný v levé části snímku.

Foto archiv Ústředního dopravního institutu



Z tehdy už neudržovaných pískovcových schodů byl právě kolem „vechtru“ projíždějící stroj T 478.4051 s vlakem Os 9609 vyfotografován 30. května 1980.

Sbírka Petr Ovsenák



V čele slavnostního vlaku k zahájení elektrického provozu mezi Prahou a Nelahozevsi vyjíždí E499.2005 na zpáteční cestě z nelahozevských tunelů 31. května 1985.

Foto Petr Ovsenák



trakci pak byl zahájen s novým jízdním řádem 2. června 1985.

Hned s prvními příjemnějšími dny v březnu loňského roku jsme si ještě s rodinou udělali výlet přímo do „jámy Ivové“, abychom zjistili, jak to na místě někdejšího „vechtru“ č. p. 260 vypadá dnes. Trasa Dvořákovy stezky od sympatického nelahozeveského zámku až do Kralup je ostatně pro jednodenní rodinný výlet ideálním místem. Stezka vede bezprostředně kolem známé trojice železničních tunelů, je možné vystoupat i nad portál nejdelšího z nich z nelahozevské strany nebo nahlédnout do jeho odvětrávacích šachet. Z proluk mezi tunely lze při troše štěstí a s nezbytnou opatrností pořídít zajímavé záběry s projíždějícími vlaky.

Památek přímo na „Trčkovice vechtr“ je dnes u prvního z tunelů ve směru od Kralup už jen velmi málo. V místě domu dnes stojí trakční stožár a na bývalé zahradě skříň s technologií patrně zabezpečovacího zařízení. Prostor mezi tratí a srázem dolů k Vltavě je tak úzký, že nezasvěceného ani nenapadne, že zde stál dům s chlévem a že zde byla zahrada. Při chůzi po Dvořákově stezce však nelze přehlédnout kamennou opěrnou zeď „vechtru“ a hospodářského stavení, která je po nich dnes nejhmatatelnějším pozůstatkem. Naopak ani trochu již nejsou zřetelné schody mezi „vechtre“ a chlévem dolů k Dvořákově stezce.

Na skále přes trať od někdejšího „vechtru“ lze s trochou fantazie vytyčit dnes již zcela neschůdné schody nahoru nad skály, kde bývala dvě malá políčka, která kdysi Trčkovi obdělávali, zatímco se opodál pásli jejich dobytek.

Na závěr textu si dovoluji ocitovat ještě vzpomínku jednoho z lidí, které jsem s průběhem pana Trčky oslovil a kdo mi odpověděl, že si domek (a nejen ten) pamatuje. Jedná se o už zmiňovaného pana Petra Ovsenáka. Ten mi na můj e-mail kromě zaslání několika fotografií odpověděl: „*Není to tak dlouho, co jsem si nemohl vzpomenout na jméno obyvatele domku před tunelem. Jméno Trčka v mailu mi ho oživilo a vyvolalo určité vzpomínky. Takže na úvod něco z mých dětských let – moje maminka pracovala v Kralupech jako osobní pokladník, často jsem tam u ní pobýval a pan Trčka (otec emeritního pana strojvůdce) dělal hlavního pokladníka – pro mne tehdy hubený starší pán v tvavomodrém úřednickém pracovním plášti, který se občas podíval do místnosti pokladen anebo mu byly odevzdávány tržby. Předtím byl také on osobním pokladníkem, ale v této pozici si ho nepamatuji. Od září 1962 jsem dojížděl vlakem do školy v Kralupech. Jednak jsem se mohl dále stavovat v pokladně, ale také jsme občas chodili ze školy pěšky po Dvořákově stezce kolem tunelů podle Vltavy, t.j. pod strážním domkem před tunely.*“

Rostislav Kolmačka,
spolupráce Petr Ovsenák

V místě někdejšího strážního domku dnes před portálem tunelu stojí stožár trakčního vedení a v místě zahrady „vechtru“ skříňně zabezpečovacího zařízení, kolem kterých dne 4. března 2023 provázela vlak kategorie EC z Německa lokomotiva 193.687.

Foto Rostislav Kolmačka

Opěrná zeď u pěšiny dnešní Dvořákovy stezky, za kterou bylo ve svahu i sklepení hospodářské budovy, je dnes jediným hmatatelným pozůstatkem „vechtru“ s č. p. 260. Snímek zachycuje stav místa v roce 2013.

Foto Jan Trčka