

# *Jak jsem potkal vlaky*

Historie železničního muzea v Lužné

Michal Šorel



# Jak jsem potkal vlaky

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.cpress.cz](http://www.cpress.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



**Michal Šorel**

**Jak jsem potkal vlaky – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

**ALBATROS**  **MEDIA**

# **JAK JSEM POTKAL VLAKY**



# **Jak jsem potkal vlaky**

**Historie železničního muzea v Lužné**

Michal Šorel

© Michal Šorel, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-5936-1

ISBN e-knihy 978-80-264-5961-3 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

# OBSAH

## Obsah

---

Jak jsem potkal vlaky .....	11
První výstava v Lužné.....	19
Po škole.....	21
A dráha už na mě přesto čeká.....	23
Sloužím socialistické vlasti .....	28
Ze zelené do modré .....	30
Za párou do NDR .....	33
Zachraňujeme Kremáka .....	37
Naše „první“ akce .....	39
Ruskej tejdén .....	42
Zpátky v civilizaci .....	45
1989, nejlepší léta na dráze .....	47
Zprovoznění Kremáka již v kapitalismu .....	55
Rozpouštíme depozitář .....	61
Jak jsme přetrhli Rothschilda vejpúl .....	65
Přelomový rok 1994 .....	67
Oprava čísla 1 ze Škodovky .....	72
Možná přijede i Pomeranč .....	73
Chystáme se do Prahy .....	75
Nebezpečná trať Lužná–Řevničov .....	77
Jezdíme se Čtyřkolákem .....	80
Jak jsem se stal Belgičanem .....	82
Jak jsme vařili guláš a neuvařili páru .....	84
Na schůzi do sexshopu .....	87
První sezona v muzeu .....	88
100 let Posázavského pacifiku .....	90
Zpátky „doma“ .....	91
Nová sezona 1998 .....	92
Jak jsme přispěli k opoziční smlouvě .....	93
Po volbách .....	95
1999 – další rok změn .....	97
Čtyřkolák „vydělává“ .....	99
Poslední rok tisíciletí .....	103
V novém tisíciletí .....	105

Pětasedmy na Buštěhradce a prázdninové oslavy .....	108
Z Lužné do „světa“ .....	111
Setkání s třístadesítkou .....	117
Kaskadérem v pornofilmu .....	122
Rozlévají se řeky .....	122
Čeká nás Všudybylka .....	123
Na Kladně se dofáralo .....	125
Bejček místo třístadesítky .....	127
Setkání pětikoláků .....	128
Němek není nikdy dost .....	133
Bouřňák dobouřil.....	136
Dávám Bolševikovi rok, maximálně dva .....	139
Setkání třístapadesátčtyřek .....	142
Pod Plzní .....	146
Mimořádná událost aneb jak Kaktus srážce vlaků zabránil .....	147
Raději si složíme Štokra.....	148
150 let Buštěhradské dráhy .....	150
Poslední vlak.....	156
Opravy vozidel v roce 2005.....	158
Obtížný hmyz.....	159
Dny Bejčků.....	162
Další události.....	164
Jubilejní rok 2007 .....	166
Kolešovka.....	167
Auta stojí a Papoušek dojezdil .....	170
Čtyřkolák „na hraní“ .....	171
Hlídač číslo 47 .....	173
Bez Papouška to jde, ale dře to.....	175
Vzniká depo historických vozidel.....	176
Pára na úzké .....	177
Výbuch na setkání 2' D 2' .....	179
Nová sezona 2010.....	182
Druhé setkání Pětasedem.....	186
Oživené Mikádo .....	187
Kafemlejek, Koloběžka a Dvojka .....	189
Není každý den posvícení.....	191
Ještě jedno setkání .....	193
Další odcházení .....	195

Znovu ty Němky.....	198
Vodárny.....	201
Lokomotivy monarchie .....	203
Zamračené Bardotky .....	205
Na „řadě“ jsou Štokři .....	207
433.001 do opravy.....	209
20 let od uzavření depa .....	211
Skaličák zahajuje novou sezonu .....	212
Měníme třístapětašedesátku .....	215
Přichází Kothera.....	216
Další opravy běží naplno .....	217
Socialistický závazek v družebním závodě .....	219
Elektrifikace Lužné .....	220
Štokr začíná být prosté slovo a už není Bugatkou.....	221
Sezona 2018 .....	223
Přednosta je ředitelem a depo centrem.....	225
Po žních k Turkovi.....	226
O mašince, která nechtěla jezdit po kolejích.....	228
Matěj .....	230
Lužná se začíná proměňovat .....	231
Další díl seriálu o Papouškovi .....	234
Z Lužné mizí parní lokomotivy.....	235
Odvolání ředitele .....	238
Matylda je Čokl.....	240
Končí nejen Kolečovka.....	241
Slovenská strela .....	244
Na hale Všudybylka a Bulík na řadě.....	245
Máte štěstí, že jdu právě kolem .....	247
Podzimní akce .....	249
Sezona 2023 .....	253
Naposledy s Kremákem.....	254
Setkání Hektorů .....	256
Filmaři nám nedají pokoj .....	258
Historie se znovu opakuje.....	261



## Jak jsem potkal vlaky

Kladeňáci se dělí na dvě skupiny. Ta první, větší část, dělá na Poldovce, ta druhá zas na šachtě. Rodina Šorelovic patřila do té druhé skupiny. Z naší rodiny se z této zákonitosti vymykají jen strejda Venca a já. Strýc Václav se ihned po škole, fascinován od malička letadly, přestěhoval do Prahy a pracoval zde v letňanské Avii a já zas po absolvování téže školy, ovšem o čtvrtstoletí později, nastoupil k ČSD do kladenského lokomotivního depa. Netuším, kdo vyvolal lásku k letadlům ve Vaškovi, ale já byl nepochybně formován svými dědečky, dědou Ládou a dědou Bohoušem. Kladno bylo počátkem šedesátých let, tedy kromě rudé záře z Poldovky a šachet tvořících

obří haldy, též protkáno všudypřítomnými kolejemi. Především na vlečkové koleje Kladensko-nučické dráhy jste tenkrát naráželi na každém kroku. Parní lokomotivy tahající své náklady uhlí a oceli byly alespoň pro mne tou největší atrakcí na celém Kladně.

Dědové to měli rozděleno. Děda Láda bydlel s babičkou Ančou na sídlišti 9. května, jak my bydlící na okrsku „0“ říkali „Na druhé straně“. Děda Bohouš zas s babičkou Vlastou v Rozdělově. S dědou Ládou jsme chodili na špacír na Vejhybku, jak je dodnes nazývána stanice Kladno. Název Vejhybka neslo kladenské nádraží již od dob lánské koněspřežné dráhy. Z dědova bydliště to bylo nedaleko.

**1** Lokomotiva KND číslo 19 čeká s vlakem na odjezd u stavědla Troják v roce 1967. Foto Ondřej Řepka

**2** Nádraží na Vejhybce mého dětství. Tento pohled se naskytoval na kladenském nádraží počátkem sedmdesátých let vždy ve třičtvrtě na šest odpoledne. V pozadí Papoušek 477.052 čekající na odjezd s vlakem do Kralup. Vpravo chomutovské Zamračené křížují s osobními vlaky. Foto František Pošta



Ještě než jsme dorazili na nádraží, vedly naše kroky přes koleje mířící až na Mořinu, kam se na místní šrotiště odstavovaly dosloužilé parní mašinky. Na Vejhybce jsme pozorovali cvrkot se stále ještě převažujícím parním provozem. Po chvíli jsme pokračovali kolem stavědla Troják, odkud jezdily ty menší mašinky po Semmeringu do hutí. Čekali jsme před šraňkami u stavědla číslo 3, tady neúnavně posunovala dvojka Pětikolák.

Často naše cesta pokračovala dál, až na letiště ve Velké Dobré. Děda Láda byl také fanda do letadel, ani netuším, jestli si o tom někdy popovídal se strejdou Vaškem. Ještě před válkou děda sloužil jako voják na letišti v Prostějově. Zastavili jsme se u jezírek, která tu vznikla v kráterech po bombardování nádraží. O neobvyklou formu zadržování vody v krajině se 17. dubna 1945 postarala osmá letecká armáda Spojených států s 36 Liberátory. Děda vyprávěl, jak byl povolán k odstraňování škod po náletu a o lokomotivě, která byla leteckou pumou



vyvržena kolmo od kolejí. Tenkrát jsem si to ani nedovedl vůbec představit, těsně po válce byla tato mašina stojící v lese častým cílem výletů mnoha Kladeňáků. Děda mě u jezírek učil chytat čolky, a že jich tam bylo požehnaně. U letiště stála i rozhledna s restaurací Kožová hora.



- 3 Pětikolák 524.214 neúnavně posunuje za mého přihlížení na druhé záložce v Kladně, červenec 1967. Foto Ladislav Čermák
- 4 Do posunu ve stanici Kladno se též zapojuje 524.210. Ten mladý strojvedoucí není nikdo jiný než Miloš Turčičák
- 5 Moderní vozidla na Vejhybce zastupovaly motorové vozy M 240.0. Na snímku M 240.0001 na konci osobního vlaku do Chomutova. V pozadí Mazutky čekající na „krátké“ koleji 10. 12. 1967. Foto Ondřej Řepka



Z rozhledny bývalo krásně vidět na koleje Buštěhradské dráhy, jak křižují tu Nučickou na hlásce Křižovatka.

S dědou Bohoušem jsme se vydávali za mašinkami vlakem mimo Kladno. Jezdili jsme se na ně dívat do Kralup a do Prahy. Dodnes si živě pamatuji, jak sedíme v „moderním“ motorovém voze M 240.0 a čekáme na křižování na Brandejsku. Po pár minutách jede směrem od Dubí Mazutka s uhlím, vlastně mazutem, napřed a děda prohlásí: „*Ta si to ale šine.*“ Ten nezvyklý tvar tendru jsem měl dlouho v paměti. Pro mě tenkrát jela úžasnou rychlostí.

Cesty do Prahy s dědou Bohoušem byly spojeny s návštěvou obchodů se známkami. Děda byl vášnivým filatelistou, tak trochu se snažím jeho tradici udržovat. Vzpomínám si na obchod filatelie někde u Václaváku. Dědu zde asi dobře znali, paní prodavačka mě vzala i dozadu do krámu a tam mi ukázala známky s mašinkami, když se jí děda se mnou pochlubil. Paní nás poslala na nádraží Těšnov, kde bylo těch skutečných mašinek na koukání spousta. Cestou nešlo nevynechat návštěvu obchodu s vláčky v pasáži Na Příkopech. Výlety s dědou Bohoušem bohužel netrvaly dlouho. Jednoho dne jsem s tátou za ním šel do nemocnice. Děda mi slíbil, že hned, jak ho pustí z nemocnice, pojedeme do toho obchodu s vláčky a koupíme parní mašinku s vozejkem – tak jsem tenkrát říkal tendru. Děda mi už mašinku nekoupil, zemřel na další infarkt 21. srpna 1969. Ona ta smutná výročí jsou u nás v rodině vůbec častá. Brácha Martin se narodil 15. března 1968 a naši se pro změnu brali na výročí upálení Jana Husa.

Výlety za mašinkami už zůstaly na dědu Ládu. Nezapomenutelné byly letní dovolené u Berounky v chatkách ve Žloukovicích, kam jsme každé léto s dědou a babičkou jezdili. Z chatky byl neskutečný výhled na železniční most přes řeku. Byl jsem přímo učarován houkajícími Všudybylky, které neúnavně vozily své pasažéry

mezi Berounem a Rakovníkem. Bylo to něco jiného než ti velcí Štokři, Mazutky a Kremáci z nádraží na Vejhybce.

Bezstarostná léta skončila v roce 1971, kdy jsem nastoupil do první třídy ZDŠ. Pro motivaci k jejímu úspěšnému zakončení jsem měl na výběr: když budu mít na konci školního roku jednu dvojku, dostanu za vysvědčení želvu, ale za samé jedničky si pojedou něco vybrat do toho obchodu s vláčky. Měl jsem samé jedničky a dočkal jsem se i té párovky s vozejkem i s nákladními vagonky. Chybou bylo, že zrovna neměli žádné koleje, dlouho jsem si mašinku jen prohlížel. Časem jsem se dočkal i kolejí a táta mi pak v práci vyrobil trafo na 12 voltů.

S našima jsme „bohužel“ cestovali jen autem, táta si dlouhá léta pořizoval již ojeté moskviče, protože je považoval za nezničitelné. Opravdu si nepamatuji, že bychom někam jeli vlakem, což mě hodně štvalo. Také mně moc ta cesta autem nedělala dobře na žaludek, už jenom onen „smrad“ z motoru vpředu nebyl nic moc. S tou nezničitelností moskviče to také nebylo až tak úplně pravda. Jednou jsme se vraceli z dovolené v Krkonoších – jezdili jsme hlavně na podnikovou chatu v Horním Lánově u Vrchlabí – a táta mi sliboval, že až dorazíme domů, dávají v televizi film Železný dědek, který se mi určitě bude líbit. Před Poděbrady se začaly ozývat z motorového prostoru moskviče neskutečné rány, až se motor úplně zastavil. Do města jsme došli pěšky a táta na nádraží zjišťoval spojení vlakem na Kladno. Už jsem měl radost, že přece jen pojedeme vlakem. Má radost netrvala dlouho, před nádražím stál zájezdový autobus vracející se do Kladna, tak jsem se s naším vlakem opět nesvezl. A toho Železného dědka jsem viděl až po několika letech. No a motor v moskviči byl na výměnu, praskla mu kliková hřídel.

Táta zpočátku moji zálibu v mašinkách až tak moc nesdílel. Byl to velký sportovec, hrál hokej a dlouhá léta i volejbal. Bohužel pro mě si myslel, že v tomto půjdu v jeho stopách. Dlouho se mě snažil zapojit do nějakého

sportovního klubu. Napřed v hokeji na Kladně na zimáku, tam mě naštěstí zachránila epidemie žloutenky, kdy byl zimní stadion pro tréninky na několik týdnů uzavřen. Po pominutí karantény jsem již naštěstí už hokejistou být nemusel. Další pokus však byl udělat ze mě fotbalistu, byl jsem přihlášen do fotbalového klubu Lokomotiva Kladno. To už mi přišlo trochu sympatičtější, hřiště bylo hned vedle nádraží na Vejhybce. Za Lokotku hrál i můj „dlouholetý“ spolužák a kamarád Luboš Švihlík, s kterým jsem seděl v jedné lavici od základy až po maturitu. Luboš ale na rozdíl ode mě ten fotbal hrál rád a dobře. Byl jsem levý, což jsem od spoluhráčů dostával jasně najevo, a ani mě to moc nebavilo. Na jednom z tréninků, kdy jsme stříleli na branku, brankář vyběhl z brány, aby mi ukázal, že tam ani nedokopnu. Tak jsem ho zas asi zesměšnil já, obloučkem jsem ho přestřelil a branku trefil. Tenkrát jsem si připadal jak Panenka v Bělehradě, ale bylo to zároveň moje poslední kopnutí v rámci organizované tělovýchovy. Zahrát si fotbal či pozemák pro radost u baráku mě došla i bavilo, ale to pravidelné trénování nebylo nic pro mě. Naštěstí to časem pochopil i táta.

Jestli jsem našel něco společného se zálibami mého táty, tak to bylo houbaření. Jezdili jsme na houby většinou za Jesenicí do Vysoké Libině. To už mi moc nevadilo ani

to auto. Nejraději jsem byl, když jsme museli čekat u zavřených závor. Přejížděli jsme trať Louny–Rakovník, kdy nebyla nouze o to potkat tu Štokra na nákladu, na trati do Blatna jsme se často potkávali se stojednatřicítkou a občas se povedl i vlak na Kolečovce.

Během školní docházky mě jistě poznamenal rok 1975, kdy jsem dokončil 4. ročník základní školy. Tento rok byl i rokem spartakiádním. S naší třídou jsme navštívili skladbu mladších žáků s létajícími talíři. Cvičili jsme na různých oblastních kolech a vrcholem pro naši třídu byla cvičení na škvárovém hřišti SK v Rakovníku. Z nádraží na Vejhybce byl vypraven zvláštní vlak v čele s jedním z kladenských Sergejů. Na cestu vlakem jsem se velmi těšil, a to jsem ani netušil, co během cesty uvidím. Až do úseku trati, kdy se vlak vnoří do lesů u Řevničova, jsem se spíše bavil se svými spolužáky. Avšak od řevničovské stanice mě to magicky přitahovalo k oknu. Fascinoval mě pohled z vysokých náspů u Merkovky, střídající se bukové a smrkové hvozdy. Ovšem pohled z vlaku při vjezdu do nádraží v Lužné mě navždy učaroval. Výjezd z bukového lesa a neskutečný výhled na točnu s rotundou plnou parních lokomotiv, to byl pro mě neskutečný zážitek. Nemohl jsem se dočkat, až se budeme po cvičení vracet zpět. Nakonec jsme se s naší třídou ani na Strahov



nekvalifikovali, pro mě byl stejně vrcholem oné Československé spartakiády pohled ze spartakiádního vlaku na výtopnu v Lužné. Bohužel se mi později nepodařilo přemluvit tátu, aby při cestě za houbami odbočil z rakovnické silnice směrem na Lužnou. Na to jsem si ještě nějakou dobu musel počkat.

V tomto roce jsem ještě, ale již naposledy, ukončil studium se samými jedničkami. Ihned jsem se se svým vysvědčením šel pochlubit veškerému příbuzenstvu. „Vykoleďované“ peníze jsem obratem vyměnil za lokomotivu, vagónky a výhybky zakoupené v hračkářských prodejnách po celém Kladně. Rok 1975 byl zvláštní, v tomto roce, nevím, čím to bylo, patrně světlé místo v plánovaném hospodářství RVHP, bylo téměř v každém hračkářství k sehnání nepřeberné množství modelů od firmy Berliner

**6** Ve stanici Nižbor křižují 29. 8. 1971 osobní vlaky v čele s lokomotivami 354.196 a 354.1195, ta pak s vlakem Os 722 zakrátko pojedou přes most ve Žloutkovicích. *Foto Jaroslav Kocourek*

**7** Štokr 556.0244 v čele vlaku Pn 57531 mezi Rakovnickem a Chrástany v červnu 1977. Přesně takto jsem tyto vlaky potkával při cestách na houby. A přímo tato lokomotiva byla krátce i mým pracovištěm při vytápění depa Kladno, kam byla z Loun předána. *Foto Jaroslav Kocourek*

TT Bahnen. Takto zásobené obchody jsem až do devadesátých let u nás už neviděl. Lokomotiva V 200 za 65, vagonky za 7 a výhybky za 17 korun, to bylo něco.

Další poměrně zásadní věcí bylo, že jsem dostal svůj první fotoaparát značky Smena. Tento sovětský přístroj dokázal při dobrém nastavení času a clony udělat poměrně slušné obrázky. Měl – alespoň pro mě – dvě úskalí. Nestálo jen natáhnout spoušť, bylo třeba ještě vždy ručně přetočit film o další políčko a současně dbát na řádné zaklapnutí víka po založení filmu. Hned s prvním „nafoceným“ filmem jsem běžel za dědou, který fotil již od války a filmy a fotky si sám vyvolával. Po vyvolání mého filmu mi sdělil, že jsem fotil jen na to jedno políčko bez přetáčení a z mých prvních záběrů nebude nic. Časem jsem si na to už dával pozor, občas jsem pak udělal nějaký snímek na dovolené. Fotit mašinky mě bohužel napadlo, až když ty parní přestaly jezdit.

Děda byl takový všeuměl. Kromě fotografování byl i malířem jak obrazů, tak i pokojů. U něho v obýváku visela olejomalba s pěkně vyvinutou paní. Mně se ten obraz moc líbil, připomínal mi tetu Růžu Hradeckou, jež byla dědovou sousedkou, ještě když děda bydlel ve Vrapicích a s Hradeckými jsme jezdili na prázdniny do Žloutkovic. Až později mi děda ukázal fotky z Playboye, podle kterých



prý obraz maloval, i když kdo ví, jak to opravdu bylo. Další věcí, se kterou jsem chodíval za dědou, byly vystřihovánky z ABC. To Abičko mě vůbec poznamenalo. Předně jsem tu čerpal vědomosti o mých mašinkách, „hltal“ jsem Malé atlasy od inženýra Beka s krásnými kresbami pana Janaty. Rovněž jsem se vytahoval před spolužáky strejdou Vaškem, který snad v každém čísle měl nějaké povídání o letadlech a jejich modelech či na konci čísla nějaký sci-fi komiks. Bylo mi to beztak houby platné, protože mi toho strejdu stejně nikdo nevěřil.

Těšil jsem se do sedmé třídy na hodiny fyziky. Od mých starších kamarádů jsem věděl, že jedna z hodin je věnována parním lokomotivám. Když jsem se dočkal

**8** Jedna z mých prvních fotografií parních lokomotiv. Na šrotišti Dříň odstavené 464.042 z České Lípy a 556.0105 z Trutnova počátkem roku 1981

**9** Opět jeden z nesmělých pokusů poříditi fotografii lokomotivy. Čmelák T 669.0025 vytahuje zátěž z „hutských“ kolejí na druhé záložce v roce 1980

**10** Během oslav v Kladně Dubí 22. 9. 1980. Před nově opraveným Papouškem 477.043 stojí zleva Jaroslav Kocourek, Miroslav Vlasatý, Jaroslav Šeffl, Pavel Kůžel, Jindřich Rachota a vpravo vlakvedoucí Jan Slavík. *Foto Miroslav Malec*



8



9



10



**11** Buštěhradka 354.437 krátce po konci války v květnu 1945. Sílu výbuchu letecké pumy dokumentuje slisovaná hvězdice z nápravy předního podvozku. Na „brukně“ stojí mladá slečna Marta Poštová, která za řadu let již jako paní Roučková bude pracovat s mojí mámou Laduš.  
*Foto František Pošta*

**12** Pohled na výtopnu Kladno krátce po spojeneckém náletu v dubnu 1945. *Foto František Pošta*



13 První živá parní lokomotiva na kterou jsem ve své kariéře vylezl, 556.0242 v depu Kladno 14. 2. 1981. Foto Milan Bíba

kýžené hodiny, soudružka učitelka nám sdělila, že již parní lokomotivy nejezdí a že v depu na Kladně mají již jen jednu a tou jen vytápí, aby nebylo zdejšími pracovníkům zima. Psal se rok 1977, snažil jsem se proti tomu protestovat, ale to bylo asi to jediné, co jsem tehdy mohl dělat. Nebyla to samo sebou pravda, kladenské depo ještě v té době parní lokomotivy na výkony nasazovalo. Pozoroval jsem to během výletů na kole, které jsme podnikali s partou kamarádů z našeho domu.

Měli jsme a vlastně dodnes máme partu tvořenou ze dvou sousedních paneláků na okrsku „O“. Z prvního domu byla část party tvořena dětmi horníků a z druhého zas hutníků. Naše výlety měly celkem jasné cíle. Jedním bylo nádraží na Vejhybce s oblíbenou činností lisování desetníků a hřebíků projíždějícími vlaky na kolejích chomutovského zhlaví, dalším cílem bylo letiště a pozorování startujících a přistávajících letadel. Ne ovšem letiště ve Velké Dobré, ale v Praze-Ruzyni. Dnes si ani nedokážu představit děti jezdící na kole několik kilometrů po dálnici, jako jsme jezdili my tenkrát. Do třetice jsme navštěvovali šrotiště u vlečky tehdy budované elektroocelárny na Dříně. Tam byl ten konec parního provozu vidět na živo. Postupně se tamní koleje plnily Štokry, Kremáky, Čtyřkoláky a Ušatými. Na budkách jsem četl: „Depo Česká Lípa, Hradec Králové, Liberec, Děčín, Trutnov...“

Ještě jednu vzpomínku na sedmou třídu si uchovávám. Byl to lyžařský výcvik, který naše třída absolvovala na Jedlově v podnikové chatě Kabla Děčín. Ne, že bych byl tolik nadšený z vyšlapování kopce kolem stojícího vleku nebo urážení tyček během slalomu. Nezapomenutelná byla pro mne zvuková kulisa, kdy se v té době ještě se svými vlaky přetahovali za kopcem stále sloužící Štokři z Děčína a České Lípy, jejich štěkot a táhlé pískání se krásně neslo zasněženou krajinou Lužických hor.

Základní školní docházku jsem dokončil v roce 1979. Přihlásil jsem se na strojní průmyslovku na Kladně a nastoupil do ní bez absolvování deváté třídy. Udělali z nás tzv. experimentální ročník, do kterého byli vybráni prý ti nejlepší studenti. Pravdou však bylo, že si s tím výběrem nikdo nelámal hlavu a prostě zapsal do třídy příjmení od P do Z podle abecedy. První slova naší třídní učitelky byla: „*Kdo chce odmaturovat, vstoupí do SSM.*“ Odmaturovali všichni, ale to bych předbíhal.

Na průmce jsme měli skvělou partu. Půlka hrála závodně fotbal a druhá hokej, jen já zas ty mašinky. Začátkem školního roku 1980/1981 přišel suplovat do naší třídy inženýr Deliš a celou hodinu se věnoval čtení brožury ke 125. výročí zahájení provozu na Buštěhradské dráze. Až po letech jsem se dozvěděl, že kamarádil se strojvedoucím Pepou Chaloupkou, od kterého tu brožuru dostal. Tehdy jsem se stal ve třídě trochu středem pozornosti, když jsem výklad pana inženýra doplňoval svými „znalostmi“ z historie dráhy. Většina třídy byla ráda, že se nezkouší, já byl na vrcholu blaha. Hodinová přednáška byla zároveň i pozvánkou na oslavy tohoto výročí pořádané v kladenském uzlu. Pro mě byla výstava lokomotiv na Vejhybce první „parní akcí“, kterou jsem navštívil. Jestli můžu říci, že jsem někdy zažil skutečné dějà vu, tak to bylo při příchodu na kladenské nádraží, kdy jsem průhledem mezi staniční budovou a tranzitem zahlédl Papouška 477.043. Ihned se mně vybavila vzpomínka na dobu, kdy jsem tyto tehdy pro mě nezvyklé lokomotivy vídával na Vejhybce během špacírů s dědou Ládou před deseti lety. Od návštěvy této akce jsem se snažil všemi možnými způsoby zjistit, kdy se budou konat další podobné akce a výstavy. V třetřáku nás čekala nová třídní učitelka paní Irena Částková. Vyučovala tělocviku a češtině. Čeština, ba dokonce i tělocvik mě najednou začaly bavit. Jak by řekl klasik, „*siroty po ní zůstaly*“ si pamatuji dodnes. Jen o lokomotivách a železnici už nikdo nepřednáší.

K dalším informacím o železničním dění přispělo nové zaměstnání mé mámy Laduš. Byla vyučenou švadlenou u mistra Hušáka v Libušíně, jenž byl i mistrem tanečním, a já byl u něho též nucen protpřít taneční kurz v kulturáku na Sítně. Od konce sedmdesátých let mamka pracovala v podniku Sportservis, ve kterém se šily a tiskly různé propagační předměty, převážně vlaječky různých sportovních klubů a všemožných institucí. Podnik sídlil na Vejhybce hned naproti stavědlu Troják a vedle restaurace Na Kovárně. Ve Sportservisu pracovala i teta Růža a paní Roučková. S Roučkovíc rodinou jsme jezdili na společné dovolené a s Tomášem Roučkem, synem

paní Roučkové, se setkáváme stále. Rovněž Tomášův děda, pan Pošta, byl vášnivým fotografem, stejně jako můj děda Láda. Ovšem pan Pošta fotil kromě rodinných fotografií opravdu všechno, co měl před objektivem fotoaparátu. Kromě jiného vše, co se dělo kolem kolejí, včetně následků dubnového náletu v roce 1945.

V bufetu Na Kovárně se máma na svačině často potkávala se strojvedoucími z depa. Jednou mi domluvila s Vildou Bendlem, s kterým se znala, ještě když chodila do školy ve Vrapicích, návštěvu depa. Vilda mě protáhl

strojovnyami všech mašin, co zrovna stály v depu, a všem, koho jsme potkali, hlásil, že vede dalšího strojvedoucího. Nejvíc mě to samozřejmě táhlo k zatopenému Štokru se smaltovanou tabulkou, kde stálo 556.0242 a na budce nápis Severozápadní dráha, depo Liberec. Ihned jsem si vzpomněl, že jsem tu mašinu nedávno viděl na plátně kina Hutník ve filmu Kalamita. Máma mně též vždy hlásila, co se zrovna dělo na kolejích pod okny jejího pracoviště. Jednou přišla s tím, že se na Trojáku mihla nějaká velká zelená parní mašina, ihned jsem měl po čem pátrat.

## První výstava v Lužné

Netrvalo dlouho a měl jsem jasno o té velké zelené parní lokomotivě. Byla to 475.1142, která již byla součástí sbírek Národního technického muzea. Pětasedma se vracela z Děčína, kde se zúčastnila oslav výročí dráhy z Prahy do Drážďan. O výstavě v Děčíně jsem se bohužel opět dozvěděl pozdě. V neděli 17. května roku 1981 pro ni jeli do Děčína z kladenského depa strojvedoucí Ladislav Macák a Josef Kubeš. Jak mi později oba vyprávěli, měli za úkol přepravit zelenou mašinku do Lužné.

Pro Kladeňáky to byla tehdy ještě rutina, nebylo to tak dlouho, co ještě nějakou tu šichtu na Štokru či Kremáku odjeli. V pondělí ráno se vydali s konvojem směřujícím do Prahy. V čele vlaku jel Albatros 498.106, na konci pak zelená krasavice se čtyřmi dřeváky. Vlak se vydal

**1** V pondělí 18. 5. 1981 přijela do Lužné zelená 475.1142. Vlevo topící Kremák 534.0442 již jako K 764. Foto Jaroslav Křenek





**2** Pohled na vystavené lokomotivy 434.2186, 534.0323 a 556.0238. Lužná 12. 9. 1981

**3** Papoušek 477.043 odváží návštěvníky výstavy lokomotiv v Lužné zpět do Prahy. Ruda 12. 9. 1981. Foto Miroslav Malec



na cestu údolím Labe, aby se v Kralupech rozdělil a za velkého zájmu fotografů jeho část pokračovala po staré Buštěhradské dráze na Kladno. V depu dobrala mašina vodu, otočila se na trianglu a pokračovala se svými vozy do Lužné. Tady si Pětasedma počkala až do září. Zámečníci luženské správárny ji tu ještě rozpojili od tendru, aby mohla být uschována v rotundě.

Koncem prázdnin se objevuje ve vestibulu kladenské stanice plakát ve známém grafickém provedení tiskárny ČSD. Teď už mám jasno – v sobotu 12. září se v rámci oslav 110. výročí zahájení provozu na trati z Prahy do Chomutova uskuteční jízdy s parními lokomotivami a v Lužné jejich výstava. Akci pořádá kladenská pobočka ČSVTS ve stanici a kladenské depo.

Mám ideální příležitost podívat se konečně do výtopny v Lužné. Blíží se očekávaný den, do Kladna přijíždí Všudybylka 354.1217. Do Lužné zas odjíždí strojvedoucí Pepa Chaloupka s pomocníkem Ondřejem Černíčkem připravit si zelenou 475.1142, tu zámečníci luženské správárny opět spojili s tendrem. Do třetice malešický Papoušek 477.043 je chystán v lokomotivním depu Praha-Libeň. V Lužné připravují výstavu lokomotiv – tehdy to ještě měli relativně snadné, v roce 1981 je luženská výtopna stále ještě plná parních lokomotiv. Stačí otevřít vrata rotundy a vytáhnout některé z nich ven. Na světlo jsou vytaženy Čtyřkolák 434.2186, Kremák 534.0323 s nasazeným sněhovým pluhem a nakonec Štokr 556.0238.

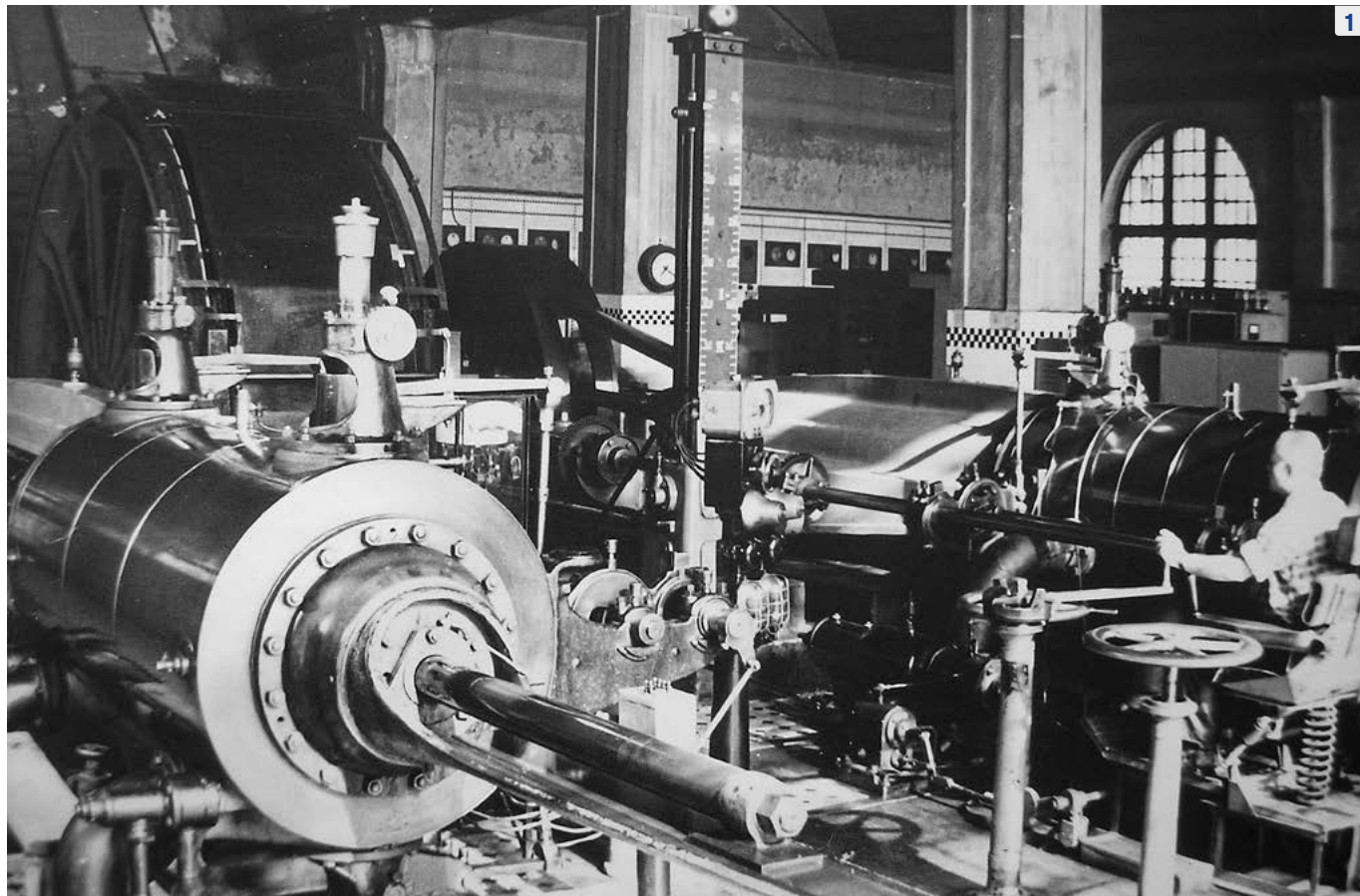
V sobotu brzy ráno odjíždí 475.1142 strojově z Lužné na Smíchov. Na Smíchově čeká Pětasedma ještě na Papouška. V rámci oslav jsou naplánovány dva páry vlaků, jeden z Kladna a druhý z Prahy-Smíchova. Odjezd je v obou případech v půl desáté. Ke smůle fotografů je po ránu mlha, slunce vykoukne až po desáté hodině. Z Kladna vyráží 354.1217 s osádkou Vilda Bendl a Láda Macák, ze Smíchova se rozjíždí Pětasedma a Papoušek se strojvedoucím Jindrou Rachotou a Pavlem Kůželem. Fotografie obležené hlubočepské viadukty jsou stále zahaleny mlhou. Už je slyšet štěkot Pětasedmy a valčíkový rytmus Papouška, bohužel se všichni musí spokojit jen s akustickým zážitkem. Počasí nám to všem vynahrazuje

později, po rozplynutí mlhy nastane krásný slunný den. Na Kladně doplňuje Papoušek vodu, do Lužné mu zbývá ještě 33 kilometrů. V Lužné už je připraven vlak na zpáteční cestu do Kladna, odjede ihned po příjezdu vlaku od Prahy. Výtopnu už začínají plnit návštěvníci, které přivezl vlak z Prahy. Pro účastníky akce je též připravena výstava fotografií v sále restaurace Lebeda. Po dozbrojení pokračuje Pětasedma samostatnou jízdou na Kladno, s vlakem zpět na Smíchov už jede jen Papoušek. Bylo to naposled, co jsme mohli vidět luženskou výtopnu ještě relativně v původním stavu s dřevěnými montovkami a zahlovacím výtahem s uhelnými figurami. Příprava na výstavbu nové haly však už byla viditelná.

## Po škole

Během studia na průmyslovce jsem o prázdninách vždy na několik týdnů nastoupil na brigádu, kterou mi táta domluvil na šachtě v elektrodílně, kde pracoval. Převážně jsem uklízel dílnu nebo rozebíral vysloužilé elektromotory do šrotu. Občas jsem s partou montérů vyrážel na tzv. spojky, opravy přerušovaných kabelů. To už bylo

1 Parní těžní stroj dolu Zápotocký na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let. Foto sbírka Pavel Šorel





3

2 Pohled na důl Zápotocký s těžní věží v roce 1987. Mé pracoviště se už nachází pod ním na stojící lokomotivě T 679.1596. Kola těžní věže roztáčí elektřina a těžba uhlí zde bude ukončena již v roce 1990

3 Lokomotiva Vamberk při opravě ve vratech rotundy kladenského depa. Před strojem Pepa Marek, Miroslav Břeh a Franta Hájek 17. 3. 1983. Foto Viktor Kvarda

4 Takto jsem vyfotil naši třídu během posledního zvonění 20.5.1983

zajímavější – ohříval jsem na ohýnků dehet, kterým se pak zalily napojené kabely, a opékal buřty. Na závěr šichty zbyl čas i na karty, vždy jsme dali alespoň jednu partičku Lóry. Naprostou bombou byla pro mě brigáda na dole Zápotocký, bývalé Francšachtě. Byl jsem k ruce při rekonstrukci těžního stroje na elektrický pohon. K mému údivu tu ještě pracoval těžní stroj na páru. Dodnes si pamatuji na tu vůni páry a oleje, kterou jsem dobře znal z nádraží, když ještě jezdily parní lokomotivy. U ohromných válců stála lavička, na kterou jsem si o pauze sednul a ohříval si záda o teplé

válce. Byl jsem u posledních dnů parního provozu těžního stroje na kladenských šachtách.

Maturitní zkouška byla úspěšně za mnou, aby ne, když jsem byl tím svazákem. Asi jako každý jsem zažíval neskutečný pocit euforie. Ani jsem se nepokoušel dělat příjmačky na vysokou školu. Předně jsem chtěl být co nejrychleji u mašin a hlavně ti, kdo chtěli vejšku zkusit, museli ještě navíc maturovat z matiky, a to rozhodlo. Po maturitě jsme ještě se spolužáky podnikli společný třídní čundr. Kamarád Luboš navrhl, abychom vyrazili na Malou Skálu, kde



to dobře znal ještě z dob, kdy tam jezdil jako pionýr do podnikového střediska kladenské Poldovky. Moc jsem se těšil už na samotnou cestu. Dráhu z Vysočan až na Malou Skálu jsem si pomatoval z výletu na oslavy kořenovské zubačky, kde nám vyprávěl u vystavených mašinek sám inženýr Bek. V době, kdy jsme vyráželi na vandr, jsme dokonce mohli cestovat z Kladna až na místo bez přestupování. Spěšňák, který ráno odjížděl z Prahy, byl totiž stejnou soupravou dělnického vlaku vypravovaného z Kladna-Ostrovce. Spolužáci se mnou zážitek z jízdy vlakem moc nesdíleli. Já se ale nemohl dočkat na výtopnu ve Všetatech s odstavenými parními lokomotivami, v Boleslavi stojící Ušatou, Kremáka ve šturcu za depem v Bakově a kouřícího Štokra v turnovském depu. Na Malou Skálu jsem se ještě vrátil několikrát a vracím se tam stále, i když už tam nespím pod širákem.

Ve stanici na Kladně byla na podstavec před novou kantýnou postavena parní lokomotiva od firmy Orenstein a Koppel, která kdysi jezdila v železárnách ve Vamberku. Řadu týdnů jsem ji pozoroval dírou v plotě, když stála v rotundě depa během opravy. Vytáhl jsem na procházku dědu Ládu, že bychom si vystavenou lokomotivu mohli jít spolu vyfotit. Když jsme se chystali k pořízení snímku, rozběhl se k nám příslušník ozbrojené ochrany železnic. Nekompromisně nás vyvedl z prostoru před pomníkem a každému udělil pokutu 20 Kčs. Marrně se ještě děda snažil vymluvit na to, že tu za pár dní nastupuji do zaměstnání. Jako by tato příhoda předznamenala mé další příhody s focením. Stáli jsme asi 20 metrů za cedulí „Vyhrazený prostor dráhy“.

## A dráha už na mě přesto čeká

Do depa nastupuji 1. srpna 1983. Je to mé první, a doufám, že i poslední, zaměstnání. Do občanky dostávám razítko „Československé státní dráhy, Severozápadní dráha, lokomotivní depo Praha-Vršovice“. První pracovní

smlouva je pro výkon „funkce“ topič lokomotiv, pracoviště PLD Kladno (PLD = Pobočné lokomotivní depo) a VS Lužná u Rakovníka (VS = Vozební stanice). Hlásím se na Kladně, depo je uprostřed léta jak vymetené. Nestojí



tu ani žádná parní lokomotiva, s kterou se v zimě vytápí. Jen pár motorových lokomotiv čekajících v záloze. Po obligátních procedurách a bezpečnostním školení nastupují do směnného turnusu na měsíční zácvik k Pepíkovi a Andrlíkovi, ten slouží ve směně s vrchním Ládou Novým. Vrchní neboli správně dozorce depa měl na starosti organizování posunu při odstavování lokomotiv a jejich opětovné vystavování na vlaky. Funkce topič lokomotiv, zkráceně předtápěč, měla význam především v době parního provozu. Předtápěč měl za úkol udržovat v provozu kotle odstavených parních lokomotiv mezi jejich vlakovými

výkony. Byla to dříve náročná práce, zejména když měl na starosti třeba i deset kotlů, a ještě když některé z nich nebyly zrovna v nejlepším stavu. Ovšem předtápěč v roce 1983 a ještě k tomu v půlce parného léta? Většinou jsem využíván k různým pomocným pracím v topárně a vrchollem mé činnosti je občasné zatopení v kamnech na noční v buňce u vrchního. Zde si mě dobírají mí budoucí kolegové strojvedoucí a pomocníci. Třeba abych u kamen řádně založil rohy či v nich udržoval nízký oheň. Rád poslouchám jejich historky a oni brzo poznávají, že jsem též dobře „cáklej“ dráhou. Občas je čas i na tu partičku

- 1 Jedna z prvních pořízených fotografií po nástupu do zaměstnání. Shodou okolností jsem vyfotil Zamračenou T 478.1008, která se nakonec stává muzejním vozidlem Českých drah. Kladno, srpen 1983
- 2 Motorový vůz M 131.1163 vyfocený při výletu do Čáslavi 14. 9. 1983
- 3 V depu Kladno zbrojí uhlí 475.179. Vedle stojí T 478.2074. Dne 16. 9. 1983
- 4 Nový zaměstnanec ČSD ještě plný optimismu
- 5 Historický vlak odjíždí z Krupé do Kolečovic 17. 9. 1983
- 6 Pohled na výstavu před rotundou v Lužné. Lokomotivy tu takto stojí ještě v neděli 18. září. *Foto Jaroslav Křenek*

karet, jak jinak než té Lóry. Na Lóru, kultovní hru Kladeňáků, jsem byl již dobře připraven dlouho před nástupem do zaměstnání.

Připravuji se také na své první topičské zkoušky a vlastně tedy i první zkoušky na dráze. Všechny zkoušky a přezkoušky vás na železnici provázejí neustále. Po měsíčním zácvičku „ohromují“ svými znalostmi v technické kanceláři vedoucího provozu pana inženýra Pejšu. Od září jsem způsobilý k obsluze kotlů parních lokomotiv pod dozorem, dostávám do výkazu o zkouškách razítko k tzv. způsobilce. Prakticky jsem však uměl



4



5



6

přiložit jen do těch kamen. V září dostanu „režijku“ a povolávací rozkaz. Mám před sebou necelý měsíc svobody.

Ihned po obdržení režijního průkazu se vydávám na první cestu dráhou „zadarmo“. Moje první cesta vede do Čáslavi. Dozvěděl jsem se, že tu stále jezdí červené motoráčky řady M 131.1. Bylo to poprvé a zároveň naposledy, kdy jsem se s nimi svezl v pravidelném provozu. Nejvíce se těším na sobotu 17. září, kdy se konají oslavy 100 let Kolečovky, opět se podívám do Lužné. Z pátku na sobotu mám noční. To už jsem věděl, že má přijet z Děčína 475.179. Nemohl jsem se dočkat. Na směnu jsem přišel o dvě hodiny dříve, mašina už stála v depu. Ihned jsem nafotil skoro celý film, už mě nikdo nepokutuje a nevyhání. V šest večer jsem děčínskou Lízu dostal na starost, četa z mašiny už byla někde v hospodě na pivku, a já si najednou uvědomuji, že mám sice zkoušky pro obsluhu kotle, ale prakticky vlastně ani nevím, jak dotáhnout vodu. 475.179 byla mou první parní lokomotivou, se kterou jsem měl coby zaměstnanec ČSD co do činění. Naštěstí jsem na té noční nebyl sám. Jako vrchní se mnou sloužil Venca Čebiš a strojmistrem byl Olda Kořán a ti mně vše prakticky ukázali a naučili. Ráno přišel Miloš Panáček zvaný Goebbels a se slovy „*máš štěstí, že si nám to nenechal studený*“ si mašinu převzal.

Ani jsem se pořádně neumyl a po noční se ihned vydám prvním vlakem do Lužné. Chci se podívat na první vlak odjíždějící do Kolečovic. V Lužné zjišťuji, že už se vlakem do Krupé nedostanu, vyrazím tedy po kolejích pěšky. V Krupé jsem právě včas, do Kolečovic odjíždí 434.2186 na přípřeži s Arcivévodou 422.025. Zpět do Lužné se vracím vlakem. Ve stanici už stojí s vlaky nejen 475.179, ale i Papoušek 477.043. Obě mašiny přivezly dříve společně vlak z Prahy. Jdu se samo sebou podívat do výtopy. Už to není to depo, co jsem viděl před dvěma lety. Stojí tu rozestavěná nová hala pro opravy a staré zauhlování pro parní mašinky bylo to tam. Na výstavě již doplňují Kremáka 534.0323 studené lokomotivy 434.1100 a 464.102 vypůjčené z Technického muzea. Mezi nimi je ještě vystaven bývalý lounský Štokr 556.0244, ten už se bude za pár dní rozebírat, aby

7 V neděli 18. září projíždí Kladnem zvláštní vlak vezoucí zahraniční turisty

8 První pokus fotit na barevný film. Rokycany 24.9.1983 a Bejček 422.025

9 Plzeňský Štokr 556.0359 na výstavě ve stanici Nezvěstice 24. 9. 1983





mohl být jeho kotel odeslán do dílen na opravu. Je to poslední příležitost vidět ho ještě v kompletním stavu jako lokomotivu. V sobotu akce ale nekončí. Na druhý den poveze z Lužné do Prahy Papoušek s Pětasedmou vlak se zahraničními fanoušky železnice, ten do Lužné přiveze z Rakovníka ještě zelená 475.1142. Já čekám na vlak v Kladně.

Za týden se ještě jedu podívat na oslavy tratě Rokycany–Nezvěstice. Zde opět potkávám tehdy všudy přítomného Arcivévodu a Čtyřkoláka. V Nezvěsticích na nás čeká nablýskaný Štokr 556.0359 a v Mirošově 310.072. To ještě netuším, že za půl roku budu hodně blízko tohoto nádraží. Už se mi to ale krutě krátí, čeká na mě vojenský útvar 4412 Pardubice.

## Sloužím socialistické vlasti

Narukoval jsem 29. září 1983 na svůj vlastní svátek. Snažil jsem se své „svobody“ využít do poslední chvíle. Sice již nemaje občanského průkazu, byl jsem stále držitelem průkazu režijního. To byla poslední spojka s končícím civilním životem. Vyhnul jsem se tím lustrování všemožnými lítačkami, které „zpřijemňovaly“ cestu ostatním brancům. Vystoupil jsem ještě svobodně na peroně pardubického nádraží a před jeho budovou nastoupil na korbu Tatry 813, která mě a další nešťastníky v různém stadiu opilosti odvezla do kasáren Na Hůrkách.

První noc na vojně jsem ani nezamhouřil oka, ráno hnedka do tepláků a několik koleček kolem buzeráku. První dny jsem ani nenašel chvíli, kdy si dojít na záchod.

Teprve po týdnu jsem pochopil, že je na to čas jen po večerce. Po absolvování přijímače a přísahy v podstatě všichni z mého ročníku odjeli na poddůstojnickou školu do Popradu. Zůstal jsem na rotě sám s deseti mazáky. Každý večer jsem jim recitoval básničku: „*Zapadá sluníčko za Kunětickou horu, další den v prdeli, sláva pánu bohu. Další den v prdeli, na další čekáme, snad se tě, civile, snad se tě dočkáme,*“ a na závěr vždy hlásil jejich číslo. Marně jsem vzpomínal na to, že jsem se mohl jet podívat do Budějic na znovuoživeného Štokra 556.0506, který zrovna v říjnu 1983 vyjel na trať.

Nevím, jakým zázrakem, snad kvůli dělnickému původu, jsem byl zařazen jako písař na štábu druhého





1 Kremák 534.0323 vytápí za mrazivého dne 19. 1. 1985 starou „revizi“.  
V pozadí novotou zářící správkárenská hala. Foto Jaroslav Křenek

2 Privátní fotoakce 20. 2. 1985. Vedle Štokra 556.0238 stále ještě vlastní silou pojízdný Kremák 534.0323. Na točně nedávno přivezená lokomotiva 423.094. Foto Vladimír Bouček

3 Se mnou bychom imperialistického nepřítele asi neporazili. Strašice, červenec 1985

spojovacího praporu. Zavolal si mě náčelník štábu kapitán Šprync. Jen při vyslovení jeho jména se všichni stavěli do pozornosti. Zhlásil jsem se: „*Soudruhu kapitáne, vojín Šorel, přišel jsem na váš rozkaz.*“ Prvně se mě hnedka zeptal, co dělám v civilu. Moje odpověď ho asi trochu vykojčila: „*Pracuju jako topič lokomotiv, soudruhu kapitáne.*“ „*To ještě jezdí?*“ podivil se. Vysvětluji, že chci být strojevedoucím a že na dráze se také postupuje jako na vojně. Vždyť modrá armáda. Naštěstí měl kapitán Šprync pro mašinky slabost. „*Umiš psát na stroji?*“ ptal se. „*Neumím, ale mohl bych se to naučit,*“ odpovídám. Pro funkci písaře na štábu jsem měl téměř ideální předpoklady. První, co jsem mohl ze svých znalostí uplatnit, byl můj zácvik topení v kamnech. Celá kasárna měla jen lokální vytápění kamny a můj náčelník štábu měl rád teplo. Na vojně jsem se tedy



ještě zdokonalil v topení v kamnech, naučil se psát na stroji i čtyřmi prsty a vařit kafe. Dokonce jsem se dopracoval k dokonalosti a dokázal odnést tři kávy najednou. Topení v kamnech mělo pro mne své výhody – každé ráno jsem se vyhnul rozcvičce a až do konce vojny, též zaneprázdněn administrativními úkoly, jsem na žádnou rozcvičku už nenastoupil.

Po půl roce se celý náš útvar přesunul k západní hranici, blíže našemu imperialistickému nepříteli, do malé vesnice uprostřed brdských lesů jménem Strašice. Bylo to jen kousek od mirošovské lokálky, kam jsem se vydal za parními mašinkami ještě krátce před vojnou. Asi největším neštěstím byl ten přesun útvaru pro lampasáky, protože většina měla v Pardubicích rodinu a bydlení. Najednou musel každý žádat o opuštěný a stěží se domů dostal jednou za měsíc. Až nám jich bylo líto. Trvalo nějakou dobu, než se vše vrátilo do běžného vojenského drilu, ale pro základáky to přesto byla výhra. Ubytování jsme byli v nových budovách s ústředním topením a západoněmecké televizní stanice či rozhlas zde šly naladit lépe než ty naše. V kanceláři jsem večer poslouchal Bayern 3 a na rotě jsme měli v televizi vychytávku pro naladění ARD.

Druhým rokem jsem si krátil chvíle čekání na civil již příjemnějšími činnostmi než posluhování mazákům. Na rotě jsem využíval spojařské dílny a dokončoval zde modely, které jsem si dovezl z domova. Také jsem studoval drážní předpisy, které jsem stihl vyfasovat ještě v depu. Z depa jsem také dostával zprávy o tom, že se v Lužné konají různé privátní fotoakce se stále pojíždícím Kremákem a že se tam rovněž přivezl Bejček, který jezdil na vlečce někde u České Lípy. Na rotě jsme si zpříjemňovali volné neděle též návštěvou posádkového kina. Měli jsme velmi pokrokového promítače. Na plátně byly promítány filmy, o kterých jsem do té doby ani neslyšel. Byly to často

i pecky tzv. nové vlny šedesátých let. Ovšem největším zážitkem bylo vánoční promítání filmu Tři oříšky pro Popelku. Útvarovým politrukem byl jistý major Jurášek, a když Libuška Šafránková pronesla větu: „*Jurášku, kde ses tu vzal a kdo tě osedlal?*“ málem jsme zbourali útvarové kino.

Poslední půlrok jsem od kapitána Šprynce dostal „rozkazem“ najít za sebe na štáb náhradu. Pro mě to byla jasná volba, zrovna do Strašic narukoval můj spolužák z průmký Láda Tesárek. Ono se nás tu z naší třídy nakonec potkalo pět. Asi po týdnu přišli kontráši s tím, že vojína Tesárka nemohou v žádném případě do funkce písaře doporučit, že byl v civilu aktivně zapojen v punkovém hnutí. Nakonec jsem si ho prosadil se slovy, že je stejně ostříhaný na ježka a jako pankáče ho v zelených hadrech nikdo nepozná a nikoho lepšího na praporu stejně nenajdou.

Už jsem se nemohl dočkat civilu a mašinek. Láda vše potřebné již zastával a já už maloval metr. Každé políčko znamenalo jeden kilometr tratě z Rokycan až do Kladna a já je den po dni začal stříhat. Když už jsem měl ustříhaný skoro celý, zbývalo mi asi 15 kilometrů, zachvátila mě podivná nemoc. Ulehl jsem s horečkou na marodce a asi po týdnu mně natekly krční mandle tak, že jsem nemohl ani nic pozřít. Horečka neustupovala a lapidušci nevěděli, co si se mnou mají počít. Za týden jsem zhubl snad deset kilo, termín odchodu do civilu se blížil a mě chtěli nechat převézt do vojenské nemocnice. Báli se mě v tomto stavu pustit domů. Nějakým zázrakem jsem se dovolal rodičům a táta si pro mě přijel autem. Jak jsem byl vděčný i za toho moskviče. Civil na mně jen plandal, kalhoty jsem si musel přidržovat, aby mně nespady. Doma mně doktor nasadil jiná antibiotika a mně se zázračně ulevilo. Na té marodce jsem se pomalu smiřoval s tím, že se domů už nevrátím. Nikdy předtím ani potom jsem angínu, natož hnisavou, nedostal.

## Ze zelené do modré

---

Nástup do zaměstnání zahajují pracovní neschopností, doktoři mě nechtějí pustit do práce. V říjnu začíná kurz pro pomocníky strojvedoucích, a tak se nechávám uschnout. Týden dojíždím do kurzu v depu na Praze-Střed. Po kurzu ihned nastupuji na zácvik k panu strojvedoucímu Styblíkovi na Sergeje T 679.1595. Vyjíždíme reží do Unhoště, naše mašina stojí na druhé koleji s nákladním vlakem do Kladna. Od rána Kladno nebere, už si myslím, že se na své první šichtě na mašině ani nesvezu. Někdy po třetí odpoledne se rozsvěcí odjezdové návěstidlo žlutozelenou

návěstí „rychlost 40 km/h a volno“. Poprvé v životě zažívám ten pocit, kdy se se mnou rozjede lokomotiva a já jsem na jejím stanovišti. Na to jsem se těšil celou vojnu. Ještě na Kladně stačíme přepřáhnout na průběžný nákladní vlak do Chomutova a s ním dojet až do Řevničova. Absolvoval jsem ještě asi deset šicht v zácviku a vzápětí mě přihlásili na pomocnické zkoušky.

Zkoušky se konají rovněž na Praze-Střed ve školicím středisku Na Raketě. Dostávám avízo, že se tam mám hlásit v 9 hodin. Jedu do Prahy snad o dvě hodiny dříve,



1



2



3

cestou si opakuji ještě z poznámek z kurzu. Jsem „nabušený“, vždyť jsem předpisy studoval skoro celou vojnu. Už se těším, jak svými „znanostmi“ roznesu zkušební komisi. V Praze se jdu ihned podívat, kde se budou zkoušky konat, a pak se jdu ještě projít po městě, vždyť mám skoro dvě hodiny času. Asi ve tři čtvrtě na devět se jdu ohlásit do učebny. K mému překvapení zkoušky již dávno probíhají. S výtkou, že mám chodit včas, jsem vykázán. Když se vracím do depa, už o mně ví, že jsem dorazil „pozdě“. Marně se snažím vysvětlovat, že jsem byl poslán na devátou. Dodnes nevím, kdo se vlastně spletl. Jestli já, nebo strojmistr.

Nezbývá mi než absolvovat zkoušky jiné. Znovu jsem zkoušen z obsluhy lokomotivního kotle, protože topičská způsobilka mi propadla po půl roce, co jsem byl na vojně. A tak pokračuji ve své dosavadní profesi.

1 Němka 52 8160 přijíždí do Žitavy v březnu 1986

2 Vymývání kladenského „káčka“. S vymývací hadicí Pepa Marek a Zdeněk Čížek

3 99 1741 s nákladním vlakem odjíždí ze stanice Zittau-Vorstadt



- 4 Čtyřkolák 434.2146 vytápějíci depo v Kralupech nad Vltavou. V tomto stavu vydržel až do roku 1989. Svou službu ukončil v roce 1995 v depu Vršovice. Foto Milan Bíba
- 5 Turnusový Sergej T 679.1596 čeká v sousedství lokomotiv T 478.1158 a T 466.2341 na svůj výkon ve stanici Hostivice v květnu 1986

Nastal podzim a depo se již začíná vytápět parní mašinou. Ona je to vlastně už jen taková stříbrná trubka. Ani zdaleka nepřipomíná toho Štokra, jenž byl na výstavě v září 1983, než jsem narukoval. Je to šilená degradace lokomotivy, která kdysi tahala tisícitunové vlaky. Na budce má tabulku s číslem K 796. Po měsíci očekáváme příjezd Kremáka 534.0323, kterým bude naše stříbrná trubka vymyta a který na chvilku přebere její funkci při vytápění depa. Jsem zvědavý, v jakém stavu přijede, ještě na jaře se pohyboval vlastní silou. Ráno nastupuji na denní. Kremáka v noci přitáhla topírenská z Lužné zatopeného. Hnedka při prvním pohledu vidím, že do pojízdného stroje má hodně daleko. Ojnice jsou bůh ví kde, chybí kompresor a velká jímka pod odkalovačem. Přesto na rozdíl od toho bývalého Štokra stále ještě připomíná lokomotivu. Štokr, teda vlastně to, co z něho zbylo, už stojí v rotundě a vypouští se z něho voda. Před rotundou kouří Kremák.

Kolem obou „mašin“ se začínají rojit zámečníci, ještě všechny ani neznám. Jeden z nich, který vypadá spíš jako člen nějaké rockové kapely, vylezl za mnou na stanoviště, že si jde zahoukat. Píšťala stále ještě fungovala. Tou houkající máničkou nebyl nikdo jiný než Zdeněk Čížek. Ihned jsme si padli do noty. Slovo dalo slovo a začali jsme spolu vyrážet na různá místa, kde bylo možné se s parními mašinami ještě potkat. V depu jsme se dali do party s Viktorem Kvardou a Pepou Markem, kteří byli stejně postižení jako my dva. Za živou párou jsme jezdili do Východního Německa, Zdeněk byl přímo zamilován do žitavské úzké, já byl zas

fascinován žitavskými Němkami. Německo bylo koncem parního provozu oproti Československu tak o deset let posunutější, a tak jsme si parní provoz užívali za hranicemi dosyta.

Ještě koncem roku 1985 se konají další pomocnické zkoušky. Tentokrát jsem vyslán do depa v Kralupech nad Vltavou. I zde ho v zimě vytápí parní lokomotivy, je jich tu ještě několik. Jako výjev z doby minulé tu stojí kouřící Čtyřkolák 434.2146. Vstupuji do školicí místnosti, tentokrát již ve správný čas. Ihned ve dveřích vidím známou tvář paní zkoušející. Ta mě vítá se slovy: „*Á, to je ten, co se minule vymlouval, že ho poslali na jiný čas, aby se vyhnul zkoušeni.*“ To mě docela namíchlo. Paní mě zkoušela z dopravních předpisů, nedokázala mě však na žádné otázce nychytat. Nakonec povídá: „*Vždyť vy to všechno znáte, tak proč jste se v té Praze tak hloupě vymlouval?*“ Prostě nechtěla stále uvěřit, že jsem se nevymlouval.

Ještě do konce roku jsem byl zařazen do funkce pomocník strojvedoucího. Na svoji první směnu jsem nastoupil se strojvedoucím Karlem Zavadilkem. Vezli jsme se Sergejem vlak Pn 65720 z Kladna do Rakovníka, zpátky na Kladno se vraceli strojově. Karel se mě zeptal, jestli už jsem někdy řídil mašinu. Já že ještě ne, vždyť jsem teprve na první pomocnické směně. „*Tak si to pojd' zkusit,*“ povídá. Nevěřil jsem, že to myslí vážně. „*Jen si to zkus.*“ Jel jsem z Rakovníka do Lužné. Pohled na mě musel být asi k smíchu, nevěděl jsem, co dřív. Jestli točit kontrolérem, mačkat živáka nebo houkat na přejezdech. Úsek je celý do kopce, takže brzdit jsem nemusel. Karel ze mě musel mít asi nesku-tečnou prču.

Letmo jsem dlouho nejezdil, vyžádal si mě strojvedoucí Míša Psár, který v té době jezdil sám. Nastoupil jsem do party na Sergeje T 679.1596. Brigádyra tam dělal „mladý“ Jirka Katreňák a jezdil tu i Miloš Bílek, Zdeněk Lipinský a Pavel Mařík.

## Za párou do NDR

S naší kladenskou partou „parních bláznů“ jezdíme po všech možných akcích. Díky desetidennímu turnusu, kde mám v kuse čtyři dny čistého volna, to není žádný problém. Domlouváme si několikadenní výlet do pohoří Harz. Zde by mělo jezdit na rozsáhlé síti metrového rozchodu ještě několik desítek parních lokomotiv. Vyrážíme počátkem května 1986. Odjíždíme večerním expresem Hungaria do Drážďan, dále přes Lipsko, Halle až do Wernigerode. K ránu se blížíme v patrové jednotce k Halberstadtu. Sotva

otevřu oči, vidím, jak si to jedna z tamních padesátek valí s osobákem na Quedlinburg. Projíždíme kolem depa, kde je to samá pára. Ještě přestupujeme do osobáku na Wernigerode. V cílové stanici ihned běžíme na konec úzkorozchodného nádraží a kocháme se pohledem na místní depo. Ihned prvním možným vlakem jedeme do stanice Drei Annen Hohne, jak říkáme Tři Aničky. Zde odbočují tratě na Nordhausen a Brocken. Jsme tu již blízko hranice se Západním Německem, ihned po vystoupení z vlaku

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy ***Jak jsem potkal vlaky***.  
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.