Romantika Vlárské dráhy

Jaromír Slavíček

Romantika Vlárské dráhy

Jaromír Slavíček

ELTISK Uherský Brod

Autorské právo © Jaromír Slavíček 2016
Fotografie © Jaromír Slavíček, Ervín Pospíšil, Radek Holík,
Tomáš Kašpařík 2016
Ilustrace na obálce © Jana Jurásková 2016

Vydal ELTISK Uherský Brod v roce 2016

ISBN 978-80-88116-35-6

Svět je jak kniha
a ti, kteří necestují,
čtou pouze její první stránku

Netvrdím, že ji znají v celé naší republice, ale na Slovácku o ní ví snad každý.

Kdo by neznal tuto romantickou železnici, která prochází ve svém posledním úseku slováckým, respektive valašským krajem?

Je vůbec někdo, kdo jí alespoň občas necestoval směrem ke slovenským hranicím anebo v opačném směru?

V našem „brodském" úseku byla dráha otevřena k 28. říjnu 1883 a dodnes slouží v potřebném rozsahu dopravě osob i nákladů.

Ano, v posledních desetiletích, po rozdělení státu, tato železnice poněkud ztratila na svém významu, neboť po ní rychlíky jezdí jen po části trasy, tím ale rozhodně nepřišla o své nenapodobitelné osobité kouzlo.

Její půvab spočívá v samotné krajině, jíž projíždí a která má tak specificky členitějším reliéfu.

Vlaky objíždějí menší i větší kopce velkými oblouky, čímž pohledům cestujících nabízejí krásy okolní krajiny.

Na Vlárské dráze mají doslova rodinný ráz, jejich jízda bezprostředně souvisí s přírodou. Jsou v zastávkách tak blízko okolní ovocné vegetaci, třeba planým jabloním, že si člověk na zastávkách nejednou říká: „Stačí vystrčit ruku a…

Z okolních zahrad rozjíždějícímu se vlaku občas s křikem zamávají děti, jejich rodiče v tutéž chvíli pozvednou oči od na své polnosti okopávaných brambor, předloktím si utřou zpocená čela a podívají se, co ta děcka u těch kolejí zase vyvádějí.

Čas od času doprovází vlak podél plotu ohrazeného pozemku i zuřivě štěkající pes.

Nejednou přistoupí ve stanicích do vlaku „tetiny" a člověk se pak dozví novinky ohledně prodejních cen krůt, anebo o úspěchu souseda v hledání zatoulaného psa.

Proč si tyto informace neposlechnout, že ano?

V takovýchto okamžicích člověk není daleko od úvahy, že kdyby vlak zastavil po několika dalších metrech a žena strojvedoucího z blízkého domu mašinfírovi donesla svačinu, nebylo by to na této železniční trati nic až tak mimořádného.

Vlak na Vlárské dráze nejezdí rychle, železniční trasa je absolvována průměrnou rychlostí o maličko víc jak 40 kilometrů v hodině.

Ale proč se divit, vesnice jsou natěsnány v našem kraji jedna na druhou, železnice je navíc hodně točitá, takže rychleji se Vlárskou drahou snad ani jezdit nedá.

Někdy ale přece jenom váhám, jestli by nebyla cesta velocipédem ve srovnání s vlakem rychlejší.

Právě o cestě z Kunovic do Bylnice, tedy východním Slováckem a jižním Valašskem, chci psát.

Rozhodl jsem jí projet, místy i projít se zastávkami v důležitějších stanicích.

Takže kde začít?

No přece v Kunovicích.

Vlárská dráha

Kunovice jsou poměrně důležitou železniční křižovatkou. Pozná se to už podle několika souběžných kolejí a zvýšené frekvence přijíždějících a odjíždějících vlaků.

Abych se o kunovické železniční stanici dozvěděl více, navštívil jsem její výpravnu.

Již na peróně jsem oslovil pana výpravčího, který právě odbavil vlak. Vyslechl mou prosbu a mě docela nečekaně pozval do dopravní kanceláře.

Pracovna výpravčího v Kunovicích

A tam jsem dal průchod svým připraveným dotazům.

Pan výpravčí na ně velmi ochotně odpovídal.

„Mám ve stanici šest kolejí.

Občas se stává, že jsou všechny zaplněné vlaky.

Jsme docela významnou železniční křižovatkou, přijíždějí sem vlaky od Uherského Hradiště, Uherského Brodu i Uherského Ostrohu. Je tedy tady někdy živo až až.

Trochu mě trápí, že přechod na vzdálenější nástupiště je však jenom jeden. To není dobré, zejména když na první koleji stojí vlak. Pak to může být i nebezpečné.

O tom, že se ruší výpravny v jiných stanicích Vlárské dráhy, samozřejmě vím, ale o tuto se nebojím.

Ale nejsem si docela jistý, jestli je to správné.

Lidský činitel by měl být na stanicích zachován. Jen pokladní ho určitě nenahradí. Jako výpravčí podávám informaci cestujícím, takové, které nemůže sebelepší technika nahradit.

Už jenom při zpoždění vlaku z jednoho směru dochází k narušení koordinace s jinými spoji. A právě výpravčí tyto situace musí umět řešit.

Rád bych také, aby toto nádraží svým zjevem se vylepšilo, podepisuje se na něm, jak jste si jistě všiml, zub času.

Pochopitelně, musí se najít pro tento účel finanční zdroje, takže to bude určitou dobu trvat.

Hradla a stavědla byla zrušena, vše se už řídí z Přerova. Kamery tady máme, ale ty stačit na všechno nebudou z důvodů výše uvedených."

Přerušil jsem ho.

„Takže, aby se člověk bál na nástupišti vzhledem k přítomnosti kamer prstem šťárat v nose, že ano?"

Rozesmál se.

„No, musíte se hlídat, jinak to nejde."

„A nějakou úsměvnou příhodu nemáte?" zeptal jsem se zvědavě.

Usmál se.

„Ještě nedávno zde na nádraží existoval novinový stánek. Ten byl zrušen, neboť v něm byl občas koupěchtivým zájemcům k dispozici alkohol.

Ale i po zrušení stánku si původní majitel udržuje svoji klientelu nedaleko u WC. Takže tu občas bývá živo."

„Co když se něco vážného stane na trati?" změnil jsem téma hovoru.

„Na to tu mám toto červené tlačítko," ukazuje na přístroj na stole. „Vlaky se v dosahu stanice zastaví."

„ A co strojvůdce, když se mu udělá nevolno?"

„Ten proto musí každých dvacet sekund mačkat tlačítko, že je v pořádku. Pokud se tak nestane, vlak se zastaví.

Někdy se strojvůdce pozná podle toho, že nevědomky třeba doma na stole prsty napodobuje tisknutí," usmívá se pan výpravčí.

„Slyšel jsem, že trať se má elektrifikovat.“

„Možná ano, ale jenom do Luhačovic, aby se nemusely přepojovat lokomotivy ve Starém Městě.“

V podobném duchu vedeme řeči dále.

Vlak totiž tu chvíli není v dohledu.

Dotazů by bylo více, čas však běží a já se musím hotovit k odchodu. Loučím se, vycházím z dopravní kanceláře a vyhlížím vlak, kterým bych se vydal Vlárskou drahou dále.

Kunovické nádraží

Po jeho příjezdu nasedám a počínám si všímat svých spolucestujících i okolí stanice.

Všímám si opodál se nacházejícího skladu pražců a různých výkovků, stejně tak závodu AVX.

Celý rozsáhlý prostor kolejiště musí být pod dozorem, nedivím se tedy ani množství stožárů s reflektory.

Upoutává mě přirozeně i dění na nástupišti.

Jako obyčejně, sem tam vidím procházet se čekající na vlak. Jindy tam ale bývají k zahlédnutí jedinci, klimbající na lavičce, prostě ti, kteří to někde s něčím poněkud přebrali.

Ale to už se můj vláček motoráček rozjíždí.

Po pravé straně ve směru jízdy vidím pálenici.

Jednou jsem tam s otcem pálil, uvnitř vládla pohoda, provázená charakteristickou vůní kvasu a vznikajícího ohnivého moku.

Vlak míjí vodárenskou věž, poblíž které je prý dokonce ještě studna.

Věž bývala zdrojem vody pro parní lokomotivy. Kousek dál vidím obývaný domek, nejspíš železničářův, a pak už vlak zamířil k východu.

Po výjezdu z nádraží registruji v okolní krajině rozsáhlé zemědělské pozemky, v dáli na kopci pak část mařatického sídliště, dělá na mě dojem takového malého Manhattanu.

Po několika sekundách přesunuji svoji pozornost na městskou část Sady, výšinu, kudy zajisté procházely dějiny Velkomoravské říše.

Je na ní kostelík, kolem kterého jsou rozesety domy a domky se zahrádkami.

Sady

Mou myslí probíhá myšlenka:

„Tak tam kdysi pobývali naši předkové, tam patrně sídlil věrozvěst Metoděj. A co když je na onom místě i pohřben?“

Archeologové jeho hrob usilovně hledali a nadále hledají, ale pochopitelně nemohou probádat všechno.

Co je skryto pod kostelíkem, kdož ví.

Odvracím oči od onoho památného místa.

Vláček si svým typickým zvukovým doprovodem si razí cestu dále, a sice k Véskám, vesničce prostoupené zelení.

Vlak v její železniční stanici přibrzďuje a zastavuje.

Zastávka je to maličká, doslova miniaturní. Nějaký sprejer se na jejich stěnách pokusil vykreslit něco jeho představám vyhovujícího.

Takových pseudoumělců je…

Kdosi vystupuje.

Jinak je kolem stanice pusto a prázdno, a to vše ve stínu dvou košatých smrků.

Pohled na stanici ve Véskách

Na opačné straně vidím parčík jehličnatých i listnatých stromů, sloužící patrně mateřské školce. Prolézačky, houpačka, jehličnaté i listnaté stromy.

Pěkné místo na první pohled.

Těsně u kolejí rostou jabloně.

Nezdají se mně být udržované, už také pro velikost plodů

„Sklízí jejich plody vůbec někdo?“ kladu si otázku.

Ale to už se ozývá písknutí a vláček se pomalu rozjíždí.

Po levé straně ve směru jízdy pozoruji husté porosty křovin a stromů. Jde o převážně přestárlé vrby, svědčí o tom kromě jejich výšky i hodně na nich ulámaných větví.

Kousek dál ve svahu jsou vidět pásy remízků se šípky a hlohy.

Tu musí být ráj pro ptactvo i hmyz, pomyslím si.

Sem tam eviduji nějakou tu záhumenku a na ní domorodce sklízejícího zeleninu.

Protáhlým zákrutem se blížíme k Popovicím, ke vsi na návrší rozložené.

Její železniční zastávka je však pod ní, pod lesíkem. Je zdaleka viditelná. Působí na mě udržovaně, má pěknou, žlutě zbarvenou omítku.

Nástupiště je rovněž čisté, všechna čest.

Z vlaku a patrně i z nástupiště je pěkný rozhled zejména jižním směrem.

Několik lidí vystupuje z vlaku, jiní přistupují.

Znovu se rozjíždíme.

Pokračuji v pozorování okolí.

Popovické nádraží

Pár metrů od nádraží opět vidím místní pálenici, závůdek na přesné výkovky a silničku mířící šikmo vzhůru do obce.

Povytahuji hlavu, abych vysledoval i to, co se děje na pravé straně.

Nepříliš od nás je vzdálena rušná silnice. Míhá se na ní jedno auto za druhým, jako kdyby v rychlosti soutěžily s naším vláčkem.

Pokud jedou souběžně s námi, v kterémkoliv úseku nás předjíždějí?

No a co má být?

Ať si spěchají!

My cestující zase máme vícečasu na prohlížení krajiny, ne jako ti v autech.

Za silnicí tuším řeku Olšavu.

Bude nás provázet valnou část cesty

Její koryto se kroutí jako had. Jeho břehy jsou hustě porostlé olšemi, topoly a vrbami, mnohdy už jenom dožívajícími.

Taková příbřežní divočina.

Tuší ale cestující, co se skrývá v úseku toku Olšavy při nedalekých Míkovicích?

Patrně ne.

Míkovický kaňon

Jde o přírodní památku, kaňon vyhloubený ve spraši.

Kdysi jsem tam byl.

Našel jsem na tom místě nádherný přírodní útvar s kolmými, takřka pětimetrovými stěnami, ve kterých podle odborné literatury sídlí ledňáčci.

Nesporně zajímavé místo, chtělo by to ho blíže prozkoumat.

Ale to bychom museli k jeho návštěvě vlak opustit.

Takže někdy jindy.

Pokračujeme v cestě k Hradčovicím.

Kola vlaku duní v charakteristickém rytmu, zejména po přejíždění železničního mostu.

Jinak všude kolem trati jsou pole a políčka.

Tady se někde stala v roce na podzim 1977 železniční nehoda. V husté mlze se srazily nákladní vlak s osobním.

Spojení husté mlhy a záměny návěstí tu sehrálo podobně katastrofální roli a i zde umírali lidé. Hradčovice na Vlárské dráze se v roce 1977 staly „moravskou Stéblovou“.

Jak se to tehdy stalo?

Událost věrně popisuje pan Václav Rubeš, šéfredaktor Železničáře.

Byl pátek, jedenáctý listopad 1977.

Na jihovýchodě Moravy panovalo typicky pošmourné, vlhké a mlhavé podzimní počasí.

Z Uherského Ostrohu byl vypraven pracovní vlak sestávající ze sedmi nákladních vozů uložených štěrkem právě pro potřeby traťového hospodářství.

V jeho čele supěla jedna z posledních provozních parních lokomotiv depa Veselí nad Moravou.

Jízda vlaku probíhala bez mimořádností až do Kunovic, kde byl vlak zastaven, aby dal přednost ranním dělnickým osobákům.

Ve chvíli, kdy vlak postával se soupravou v Kunovicích více než hodinu, vjížděla z opačné strany do sousední stanice Hradčovice osobní souprava jedoucí z Újezdce u Luhačovic do Kunovic.

V husté mlze dochází k první události, která odstartuje řetěz chyb.

Strojvedoucí osobáku zastavuje na první staniční koleji.

Vzhledem k tomu, že výpravčí v Hradčovicích přijal od kunovického kolegy pracovní vlak s tím, že v jeho stanici proběhne mimořádné křižování s Os 4104, dává proto souhlas s mimořádným posunem osobáku tak, aby byla souprava popotažena.

Jenže o zamýšleném posunu nezpraví lokomotivní četu, ale pouze doprovod vlaku.

Průvodčí v mlze dává návěst Popotáhnout vyjádřenou svislým pohybem odshora dolů a zpět bílým světlem.

Lokomotivní četa návěst přijímá, ale protože osobní vlak nabírá rychlost, je zřejmé, že návěst „Popotáhnout“ byla zaměněna za návěst „Odjezd“.

Jak je možné, že byla zaměněna bílá barva světla za zelenou, se už nikdy nedozvíme. Osobák vyráží na obsazenou trať, po které se blíží nákladní vlak, a jediný zaměstnanec na vlaku, který ví, že má být prováděn pouze posun – průvodčí – nezasáhne.

Snahy o zastavení selhaly...

Lokomotivní četa si při nedovoleném odjezdu nevšimla ani odjezdového návěstidla v poloze Stůj, ani toho, že došlo jízdou jejich vlaku k rozřezu výhybky.

Bez reakce zůstává také návěst na vjezdovém návěstidle pro opačný směr, které dovoluje vjezd od Kunovic.

I to by mohlo posádku varovat, v husté mlze je však šance takového zjištění mizivá.

Toho si je dobře vědom hradčovický výpravčí, který takřka okamžitě žhaví traťový telefon a snaží se prostřednictvím hláskaře v Popovicích u Uherského Hradiště zastavit u oddílového návěstidla nebo návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky blížící se náklad.

Slova hláskaře „Už projel“ však pohřbívají veškeré šanci.

Rychlost byla asi 40 km/h, rychloměr osobního atakoval sedmdesátku.

Strojvedoucí se uviděli na 50 metrů.

Z děsivě vyhlížející hromady kovu se jako první sama vysvobodí strojní četa nákladního vlaku, které zachránil život dlouhý kotel...

Přední podvozek osobního vozu je zaklíněn pod běhoun páry a v troskách lokomotivy, které záhy vzplanou (oheň uhasila četa parní lokomotivy), nachází smrt strojvedoucí osobního vlaku.

Jeho tělo bylo nalezeno v prostoru strojovny u parního generátoru. Usmrceni byli i čtyři cestující ve dvou zcela zdemolovaných vagonech.

Dalších pět lidí bylo těžce zraněno.

Minimálně zvláštní byl přístup k přeživší posádce nákladního vlaku. Bezprostředně po nehodě byli oba muži jen zběžně prohlédnuti lékařem a hned poté podrobeni několikahodinovému výslechu na Veřejné bezpečnosti.

Podle pamětníků byli strojvedoucí a topič orgány VB zpočátku označeni jako jasní viníci katastrofy.

Účet za tragédii kromě pěti lidských životů přesáhl dva miliony korun.

Obě lokomotivy byly zdemolovány, kromě dvou vozů byl zcela zničen i služební vůz. Podobnost této popovické nehody s tragédií u Stéblové při Pardubicích až zarážející (záměna návěsti, marný pokus o zastavení vlaku na trati, přežití strojní čety lokomotivy, požár).

Je proto skoro s podivem, že nejtragičtější železniční nehoda na našem území se nestala mementem, a podle téměř shodného scénáře se odehrála po dlouhých 17 letech v těchto místech znovu. Její následky však naštěstí nebyly tak tragické.

Toliko vzpomínky na největší nehodu na Vlárské dráze.

Pojeďme raději dál z toho smutného místa!

Vlevo na kopci ve směru jízdy si nelze nevšimnout kostela s jehlovitou věží v Podolí, nedaleké obce.

Ale tou projíždět nebudeme.

Zato těsně u kolejí stojí autobazar s auty, která už něco na silnicích zažila. Nechce se jim odejít do důchodu. Vypadají docela zachovale, ale tak nějak smutně. Jsou holt odložené svým původním majitelem.

Snad se dočkají nového vlastníka, přál bych jim to.

Po levé straně je stráň hustě porostlá vegetací. Člověk by řekl: „Co v těch křovinách může být zajímavého?“

Může!

Jde o přírodní rezervaci „Stráň nad Popovicemi“ s bohatým výskytem hmyzu, konkrétně pak méně obvyklých druhů motýlů. Jmenovitě bourovce trnkového.

Lokalita má i zajímavé zástupce v čeledi pavoukovitých.

Kdo by to řekl do „obyčejné“ stráně?

Vjíždíme do hradčovické železniční stanice.

Zastavujeme.

Zde vystupuji, neboť toto místo mě hodně zajímá.

Po levé straně mě výhledem „vítá“ vodní strouha porostlá rákosem. Těsně za ní zase upoutává moji pozornost závod na zpracování dřeva.

Je v něm vidět hodně kulatiny.

V Hradčovicích je dvojí kolej, občas se tady čeká, než projede protijedoucí vlak.

Před mnoha lety bylo toto místo těžce narušeno železniční nehodou. Na nedalekém železničním přejezdu se od východu přijíždějící rychlík srazil s kamionem.

Jeho řidič nerespektoval výstražné znamení, kamion byl rychlíkem tlačen až k nádražní budově.

Lokomotiva rychlíku vrazila do kabiny a nadzvedla ji téměř do čtyřmetrové výše.

Jako rarita se udává, že ve zničeném obyváku drážního domu zůstalo naprosto nepoškozeno akvárium s rybičkami.

Ani se nehnulo a našlo se na svém místě nahoře.

Naštěstí bylo v prostorách železniční stanice prázdno.

Jedinými osobami byli výpravčí a hradlař, kteří byli podle tehdejšího zvyku venku a salutovali projíždějícímu vlaku.

Zachránit se podařilo jen výpravčímu.

Trosky lokomotivy a automobilu zdemolovaly přilehlé stavědlo a hodně narušily uvedenou hlavní nádražní budovu.

Řidič kamionu prý stačil vyskočit, strojvůdce utrpěl vážné zranění nohou.

Avšak v blízkém stavědle zahynul signalista…

Nádražní budova je v současnosti opuštěná, dopravní kancelář má zamřížované dveře.

Zamčená je i čekárna.

místo tragédie

Hradčovické nádraží

Lavička, která kdysi sloužila čekajícím, postrádá už i některé opěrné laťky.

A co na pohled horšího, nádražní budova začíná obrůstat kopřivami a černým bezem.

A přitom se na nedalekém přejezdu se každou chvíli spouští závory, ozývá cinkání a blikají výstražná světla.

Ach ty přejezdy. Kolik na nich jenom zahynulo lidí.

Většinou vlastní vinou.

Prý je na území republiky přes 8 tisíc zabezpečených přejezdů. Ale co je to platné, když nesvědomití chodci a řidiči nedodržují zákonná opatření.

V tom případě jsou na místě přísná represivní opatření.

Během těchto úvah potkávám před nádražní budovou v Hradčovicích bezpečnostního technika.

Dávám se s ním do řeči. Potvrzuje mně, že se lavinovitě ruší výpravny v jednotlivých stanicích Vlárské dráhy.

Zavádím řeč na tu již popisovanou hradčovickou tragédii.

Ukázal mně přesně místo, kde se to stalo.

„Tady stál ten domek se signalistou, který při nehodě zahynul.

Podívejte, i po těch 27 letech jsou zde v asfaltu vedle kolejí vidět rýhy po vykolejeném rychlíku“.

Fotím si rýhy, mlčím.

Rýhy po vykolejeném rychlíku

„A ta skříň vedle, to je co?“ ptám se.

„To je zařízení na vyhřívání výhybek,“ odpovídá.

„A tady ten domek?“

„To je elektronické stavědlo, nastavuje výhybky, kontroluje návěstidla, ostatně pojďte se podívat!“

„Páni, to je moderna, ale stejně se mně stýská po starém režimu na železnici, signalistech, výhybkářích,“ vyjadřuji podiv na viděným.

Elektronické stavědlo v Hradčovicích

Rozcházíme se.

Téměř hodinu čekám na vlak do Uherského Brodu.

Přijíždí, nasedám.

Vlak se rozjíždí.

Míjíme zahrady a sady, některé udržované, jiné ne.

Vodní strouha vlevo podél trati je plná mokřadních rostlin, přičemž do ní naklání své větve nejedna vrba.

Pohledem míjím hradčovický kostel, zanedlouho se přibližujeme k Drslavicím.

Jejich okrajem však pouze projíždíme.

Stačím si všimnout vysokého komínu, na kterém bývá možné zjara zastihnout čapí rodinku. Vpravo se mně zase otevírá pohled na drslavický sportovní areál.

Musím ocenit vzhled vzorně upraveného fotbalového hřiště s pečlivě střiženým trávníkem a přilehlé kabinky.

Jen o pár metrů dál mě zase upoutává tenisový areál, zasazený do hájku břízkami.

Je rájem milovníků bílého sportu.

Hrával jsem na jeho dvorcích, ale to už je dávno.

Vzpomínám si, že když kolem projížděl vlak, tak jsme hru přerušili, přece jenom hluk motoráčku narušoval naše soustředění.

Ale byl to na něj pěkný pohled, občas nám z vlaku někdo i zamával.

Na podzim se na drslavických dvorcích pořádá oblíbený burčákový turnaj.

Za tenisovými dvorci je k vidění závod na výrobu svíček.

Kdysi jsem ho rovněž navštívil.

Ta vůně parafinu, ty barvy svíček i jiných voskových výrobků, no to se musí vidět na vlastní oči.

Vlak uhání dále, vlastně až tak rychle nejede, neustálé zákruty to neumožňují.

I rychlík dříve v těchto místech pokorně zpomaloval.

Jedoucí vlak obklopují pole, jedno za druhým, hlavně po pravé straně.

Daleko vpředu se očím začínají vystavovat Bílé Karpaty s Velkou Javořinou, Velkým Lopeníkem a moje město - Uherský Brod.

Vlevo ve svahu jsou vidět pasoucí se koníci.

Vpravo se zase tyčí spolu havřickými vinohrady zalesněná Obora. Ještě relativně nedávno na jejím vrcholu stával zámeček Pepčín.

Ale to již vjíždíme do Havřic, jakéhosi předměstí Uherského Brodu, kde stála ještě nedávno nádražní budova, která leccos pamatovala.

Pro neutěšený stav musela bát zbourána a nahrazena jen jednoduchým, ale vkusným přístřeškem. Stráží ho dvě lípy.

Na chvilku zastavujeme, moc cestujících nevystupuje, jeden přichází.

Jsou nádraží velká, malá, a maličká, takřka nenápadná.

A právě takovým nádražíčkem bylo toto nádraží, postavené v polovině minulého století.

Jeho výstavbě předcházela prostá dřevěná boudička se zvoncem nad stříškou, který oznamoval příjezd vlaku.

V zimě se v ní topilo v nevelkých kamínkách uhlím.

Vedle této provizorní stanice stála mohutná lípa, která se po úderu bleskem na boudičku skácela a zničila ji.

Byla nahrazena bytelnou zděnou staniční budovou, i když ani u ní se nedalo předpokládat, že jí někdy budou proudit davy lidí a stát v ní dlouhé fronty na jízdenky.

Měla dřevěnou podlahu, na stěnách zavěšené nezbytné jízdní řády, v její čekárně pak pochopitelně nemohla chybět lavička pro čekající na vlak.

A právě k takovému nádražíčku na Vlárské dráze den co den přicházeli místní lidé, aby vyhlíželi vlak přijíždějící od nedalekého Uherského Brodu, anebo vlakový spoj, blížící se v opačném směru od Hradčovic.

Postávali v blízkosti mladých lip před nádražní budovou, aby v době čekání upírali své zraky na nedalekou Oboru s loveckým zámečkem a na kupolovitě tvarovanou Černou horu.

Jejich pohled občas asi zabloudil i k vrcholům Bílých Karpat, vyjímajícím se na obzoru.

Zajisté úkosem vzhlíželi i k obloze, zdali se po ní k Havřicím nestahují obávaná dešťová mračna.

V zimním období, za silných mrazů pak podupávali nohama s utajeným přáním, aby se konečně ten jimi vyhlédnutý vlak v zatáčce objevil.

Člověk se může jenom domýšlet, na co lidé v době čekání na vlak v této stanici mysleli.

Usmívali se, anebo měli zachmuřené tváře?

Stáli osamoceně, nebo si družně vykládali s okolo stojícími?

Cestovali jen do blízkých míst, anebo opouštěli svůj rodný kraj, aby nacházeli pracovní uplatnění v daleké cizině?

Kdož ví.

V posledních letech však toto nádražíčko posmutnělo.

I nadále sice z něho odjížděli a lidé do světa, ale samotná budova podléhala stále více zkáze, což se až příliš okatě projevovalo na jejím vzhledu.

Již neexistující nádražní budova, foto Ervín Pospíšil

Omítka stanice se časem pokryla nevkusnými „uměleckými“ díly sprejerů, obkladové dřevo objektu trouchnivělo.

Smutný to byl věru pohled, a to nejenom pro místní obyvatele, ale pro všechny ty, kteří kolem nádraží procházeli nebo jím projížděli.

Asi si mnozí kladli otázku, proč toto nádražíčko tak upadlo v zapomenutí.

Jeho majitelé patrně usoudili, že provoz v této lokalitě není hospodárný, a tudíž už není třeba popisovanému objektu věnovat patřičnou pozornost.

A přitom stačilo tak málo!

Mnohdy by stačily jen „kosmetické“ úpravy.

Renovace omítek.

Bohužel se tak nestalo.

Nu, a v nedávných dnech nádražní stavení, nebo spíše „staveníčko“ ukončilo svoji letitou „záslužnou“ existenci.

Bylo rozebráno do posledního kamene a na jeho místě bylo vidět několik dnů jen prázdnou, žalující plochu...

Dnes už stojí, jak uvádím, v uvedeném prostoru docela pěkný přístavek, chránící před nepohodou.

Tato lokalita je však i nadále prodchnuta geniem loci, je místem, kudy procházely osudy mnoha a mnoha občanů...

I do budoucna bude střeženo lípami, následnicemi své předchůdkyně, kdysi bleskem sražené.

Nádražíčko vykonalo pro Havřičany, a nejenom pro ně, mnoho užitečného, a bude jistě v myslích pamětníků s vděčností uloženo!

Opouštíme zastávku Havřice a míříme k mému městu.

Projíždíme kolem hřiště místní školky, sběrného dvora a už vjíždíme do Uherského Brodu.

Vlastně ne ještě tak docela.

S výhledem na město si musíme počkat.

Brání nám v něm masivní zeď Zbrojovky. I tak se alespoň dá nahlédnout do jejího továrního dvora s halami a potřebným materiálem.

Pak následuje autobusové nádraží určené k zániku a teprve potom skřípají brzdy. Zastavujeme před brodskou nádražní budovou, kterou architektonicky působivě ztvárnil Dušan Jurkovič.

Její vzhled ladí s moderně ztvárněným, nově postaveným autobusovým nádražím. Z pravé strany nás vítá novou omítkou obestřená budova učiliště Zbrojovky.

Vystupuji, v jízdě hodlám pokračovat až v následujících dnech.

Na peronu nádraží už stojí větší zástup cestujících.

S taškami, batohy, nebo jen tak.

Někteří z čekajících si kupují nějaké pečivo v přilehlém stánku. Opodál je možné si obstarat i noviny.

Pak po oznámení příjezdu vlaku se odebírají k nástupišti.

Musí ale počkat, až vystoupí z vlaku ti, co do Uherského Brodu přicestovali. A to nějakou dobu trvá. Zejména starší lidé vystupují s obtížemi.

Holt stupátka jsou poměrně vysoká

A pak už se jenom dříve čekalo na příchod výpravčího s píšťalkou a plácačkou, aby se na jeho pokyn vlak dal do jízdy.

I dnes čeká?

Už skoro ne, neboť něco se v těchto dnech na sympatickém nádraží podstatně změní. V souvislosti s elektronizací dráhy se výpravny na celé Vlárské dráze zavírají.

Přesněji řečeno, koncem týdne se uzavře i dopravní kancelář uherskobrodského nádraží. Před několika dny jsem ji navštívil.

Přijal mě velmi sympatický výpravčí, který byl kdysi na gymnázium mým žákem.

V kanceláři jsem se porozhlédl.

Nikdy jsem v takových prostorách nebyl.

Spatřil jsem skříně při stěnách, nástěnku s nějakými pokyny, menší skřínku se zavěšenými klíči.

A na protáhlém zalomeném stole přesně tucet monitorů počítačů.

Některé napojené na kamery, sledující situaci na nástupišti, jiné plné grafů, ale i ty, které zřejmě měly na starosti to nejdůležitější, tedy kde na jaké koleji který vlak stojí.

Abych nezapomněl.

Na stole ležely ty typické čepice výpravčího, nádherně červeně vybarvené.

Škoda, že jsem tehdy neměl fotoaparát, takovou příležitost bych si nenechal ujít.

Dal jsem se s výpravčím do řeči.

Vyplynulo z ní, že osazenstvo dopravní kanceláře bude přemístěno až do Přerova. Bude tedy muset na poměrně velkou vzdálenost dojíždět.

Z hlasu výpravčího se skrytě ozýval jakýsi smutek, že bude muset opustit pracoviště, které sdílel spolu s ostatními dlouhá desetiletí.

Traťový úsek Vlárské dráhy do Uherského Brodu byl založen roku 1883, takže na výpravně se jistě vystřídalo množství zaměstnanců.

To nejtypičtější, tedy dopravní kancelář s výpravčími, bude v nejbližší době patřit minulosti.

Výpravčí naposledy vyjdou s červenou čepicí na peron, aby zvedli plácačku a vložili do úst píšťalku, jejímž zvukem dávali znamení k odjezdu vlaku.

Vlastně v poslední době už s plácačkou před výpravnu nechodili, co vím.

Změna je život.

Vlaky sice budou i nadále kolem nádražní budovy projíždět, cestující vystupovat a nastupovat, ale sympatické výpravčí už vycházet z výpravny neuvidíme…

A tak zůstane jenom vzpomínka na ty, kteří den co den byli bytostně propojeni s životem naší železniční stanice.

Slušelo by se jim za jejich letitou práci pro nás všechny, kteří služeb stanice využívali, poděkovat.

Napsal jsem na brodskou radnici výzvu v tomto smyslu.

Doufejme, že radní vyjdou mému přání vstříc.

Uvidíme.

Výpravčí si to zaslouží měrou nejvyšší!

Po čase jsem navštívil brodskou stanici opět. Zastihl jsem před ní švarnou výpravčí. Potvrdila mně, že výpravna ve městě končí.

I dalšího dne jsem se na stanici vydal. Byl jsem svědkem jednoho z posledních vypravení vlaku. Zmáčkl jsem spoušť fotoaparátu.

Snímek jsem nazval:

„Poslední sbohem."

Nemyslel jsem tím jenom odjíždějící vlak...

Poslední výpravčí, poslední sbohem...

Po dalších několika dnech přicházím ze svého domova k nádraží.
Dnes už výpravčí nevidím.
Smutné!
Nádraží však zůstává a odívá se do nového šatu.

Rekonstruované brodské nádraží

Je perličkou na stužce Vlárské dráhy.

Upoutává svým stavebním stylem, ale i celkovou, rázovitou atmosférou.

Nádraží je Geniem loci, jakýmsi duchem místa.

A nesporně se to týká i uherskobrodského nádraží, které bylo v této podobě konstituováno v roce 1927 a zachovalo si do dnešní doby svůj originální ráz, utvářený symbiózou zdiva a dřevní výztuže tak trochu v lidově laděném architektonickém pojetí Dušana Jurkoviče. Snad nejpěknější pohled na staniční budovu je z nově vybudovaného přechodu, kdy každý procházející může z výšky panoramatickým výhledem ocenit zasazení celého vlakového nádraží do obrazového kontextu Uherského Brodu.

Jaká byla atmosféra nádraží jako takového?

Byla samozřejmě dána stovkami cestujících, kteří nádražím denně procházeli, respektive čekali na své vlaky. Určitě i výdejnami jízdenek, obklopenými na stěnách vyvěšenými vyhláškami a předpisy o železniční dopravě, jízdních řádech, ale i nabídkou všech možných slev. Těsně před příjezdem vlaků se u nich vytvářely frontičky zájemců o jízdenky, čekající až na ně přijde řada. Úkosem se dívali na své hodinky, netrpělivě přešlapovali, sem tam vzdechli a v duchu se možná i zlobili na ty, co chtěli u výdejního okénka nějaká bližší vysvětlení.

Jejich klidu nepřidávalo ani hlášení z reproduktoru informující, kdy a z které koleje odjede vlak do místa určení.

No, a pokud uslyšeli skřípění vlakových brzd, tak jejich trpělivost doznávala konce a nezřídka okřikli toho, kdo celou frontu svým skloněním u okýnka zdržoval.

Další součástí nitra budovy byly lavičky s čekajícími cestujícími.

Někteří z nich se zvědavě rozhlíželi kolem sebe a posuzovali svým zrakem míjející osoby, přičemž je asi tak trochu „škatulkovali“. Jiné sedící osoby byly zase na první pohled jakoby letargické, někdy jen klimbaly, přičemž jim nejednou padaly únavou hlavy.

Nějaký velký zájem o své okolí nejevily.

Sem tam někdo pročítal nějakou tiskovinu, ale těch mnoho nebylo.

Kolem nich spěchající lidé někdy přece jenom přinutili takového čtenáře odvrátit zrak od příslušné čtené stránky a podívat se na „rušitele.“

Občas prošel nádražními interiéry i orousaný bezdomovec s nepřítomným pohledem, ale ten se zde nezdržoval příliš dlouho a zamířil většinou za nějakým tím pivkem do blízkého kiosku anebo do postranní chodbičky, kde bylo umístěno hygienické zařízení i s registračním stolkem.

Ti, co měli rádi čerstvější vzduch, raději vycházeli v příznivých klimatických podmínkách na nádražní peron a bavili se tam v hloučcích o čemkoliv anebo si v osamoceném postoji jen tak prohlíželi své okolí. Po nahlášení příjezdu vlaku někteří z nich výklonem hlavy zvědavě vyhlíželi motoráček, blížící se po dobře viditelném přímém úseku trati od Havřic.

Někdo si ještě zašel k blízkému kiosku s nabídkou baget nebo ořechových rohlíčků.

Když pak přijel vybraný spoj, vyhrnula se z něj řada cestujících spěchajících do škol, podniků nebo jen tak za nákupy.

Následně zvolna do vlaku nastupovali „místní," zprvu starší lidé, pak i mladší, občas přicházely k vlaku i maminky s kočárky, načež průvodčí nejednou ochotně vypomáhal při nakládání vozíku s nemluvnětem do vagonu.

A pak už se jenom čekalo na příchod výpravčího s píšťalkou a plácačkou, aby se na jeho pokyny vlak dal do jízdy. Cestující, kteří již nastoupili, se zvolna porozhlédli po svém okolí, zvolili své místo a usadili se do svých sedaček. Někteří z nich přitiskli svůj nos ke sklu a rukou mávali na ty venku, kteří je vyprovázeli.

Nádraží tedy žilo svým životem ve dne, ale i počínající nocí, a má dodnes svůj vlastní rytmus života.

Člověk si v něm při čekání jenom někdy v duchu říká, kolik asi osudů v průběhu desítek let prošlo těmito prostorami, kolik z nich s rozesmátými tvářemi, ale také kolik ve smutečním oděvu?

Výše uvedená nádražní atmosféra platila a platí i v současnosti.

Ale přece jenom je v současnosti něco jinak.

Hlavně pak nádraží, které nedávno prošlo náročnou rekonstrukcí. Jí doslova vykvetlo do krásy, to musí snad uznat každý.

Zachovalo si původní Jurkovičův styl, ale odělo se svým exteriérem do zvýrazněné červené a béžové barvy.

Do jeho bezprostředního sousedství se dostalo zcela nové autobusové nádraží, při jehož výstavbě se rovněž nešetřilo moderními stavebními prvky.

Nová dlažba dopravního terminálu dává člověku pocit jistoty, informační panely jsou výstižné, novinkou je světelné panely oznamující aktuální příjezdy a odjezdy vlaků i autobusů.

Umění si pak přišlo na své i na straně nádraží přivrácené k městu. Kamenné plastiky, žulová okruží, hodiny, plochy vyhrazené vegetaci, symetricky uspořádané lavičky, to všechno uchvacuje lidský zrak už na první pohled.

Podstatných změn ale doznal i interiér nádraží. Ty tam jsou potemnělé původní nádražní prostory, stísněnost, někdy i nepříjemné pachy.

Člověka při vstupu do nádražní budovy přivítají stěny obdařené vkusnými obkladačkami a pohodlné, modře zbarvené plastové sedačky.

Našemu zraku pak neuniknou i nezbytné informační světelné panely.

Opodál ho zaujme prosklená kancelář, ve které se člověk dozví potřebné informace ohledně autobusové dopravy.

Návštěvník taktéž ocení přehledné a hlavně čisté sociální zařízení. Architektům, a vůbec všem, co se podíleli na nové tváří dopravního terminálu, je tedy třeba vzdát poctu a velké uznání.

Město má být opravdu na co hrdé!

Ano, nádraží jsou místy, která žijí specifickým životem, ve kterých se lidské osudy tak nějak, byť inkognito a nakrátko spojují!

Já však nasedám do vlaku, abych v něm cestoval dále na východ.

Pozoruji své sousedy ve voze, jak mávají těm, kteří je přišli na nádraží vyprovázet.

Ještě je přece nutné se takto rozloučit s těmi, kteří cestující na nádraží doprovázeli.

Rozjíždíme se.

Od blízkého silničním přejezdu vidím mezi borovicemi stát i smutně proslulou budovu Družby, kde došlo v předjaří ke známé tragédii.

O kousek dál jsou to budovy Teknie, jen několik sekund nato hlučně přejíždíme most přes Olšavu.

Vjíždíme do volné krajiny.

Vodárenská věž po pravé straně, v dáli se rýsuje hřeben Bílých Karpat.

Po chvíli náš vlak míjí nepříliš vzhledný lán fotovoltaiky, následně projedeme pod silničním nadjezdem u Tesca s přeplněným parkovištěm a napřímenými kolejemi zamíříme k Újezdci.

Město nám zůstává za zády, zejména pak jeho staré sídliště.

Výhled doleva na Těšov přes komplex polderů vodáren je pěkný, stejně jako nad ním ležící obecní les Rubaniska.

Po pravé straně se už můžeme kochat Bílými Karpaty, ke kterým se budeme více a více blížit.

S rachotem přejíždíme další železniční most přes Olšavu, tentokrát na dohled od Újezdce.

Občas na březích řeky vídávám zadumané rybáře čekajících na svůj vysněný úlovek, dnes ne.

Ještě před újezdeckým nádražím vidím sklad dřeva a sběrný dvůr.

Újezdecké nádraží je, podobně jako kunovické, důležitou regionální křižovatkou železnic. Dá se z něj zamířit směrem na Luhačovice, ale já mám v úmyslu směřovat dál a dál na východ k Bylnici.

Za újezdeckým nádražím je vidět sběrný dvůr, opodál hlavní budovy je vidět památníček prvního prezidenta, T. G. Masaryka, který v letech 1924 a 1933 tuto stanici navštívil.

Pamětní deska u příležitosti návštěv T. G. Masaryka v Újezdci

Vystupuji spolu s ostatními cestujícími z vlaku a mířím k nádražní budově popovídat si s výpravčím. Ale ejhle.

Všechny dveře nádražní budovy jsou zavřené.

Ti, co se mnou vystoupili, se rozptýlili směrem do obce a já jsem zůstal s nádražím sám.

„Jak je to možné, tak velké nádraží a tak opuštěné?“ ptám se v duchu.

Potkávám občana pár kroků od stanice.

„Pane, kam se vám poděl výpravčí?“

„Ten už tu přes den není, jen akorát do půl osmé ráno.“

„A kde aspoň bydlí, abych si s ním mohl popovídat?“

„Tak to vám neřeknu.“

V místní prodejně mně ale dali na vědomí, že jeden výpravčí, který už je v důchodu, bydlí na horním konci Újezdce.

Tak jsem k němu zamířil. Ve vratech mě uvítal starší pán.

Svěřuji se mu, proč přicházím. A vzápětí k němu směřuji dotaz.

„Prosím pěkně, pane Milko, jak to na železniční stanici za vás bývalo?.

Odpovídá:

Újezdecká nádražní budova

„V místnosti výpravčího byl telegraf. Spojení jeho prostřednictvím bylo jen do nejbližších stanic. Jinak jsem měl na starosti práci signalisty a výhybkáře.

Výhybky se stavěly ručně, jak jinak.

Když byla výhybka nastavena, dal jsem pokyn signalistovi, který nastavil návěstidlo pro přijíždějící vlak. V noci muselo být kolejiště osvětleno.“

„Stala se nějaká nehoda na stanici?“ vyzvídám dále.

„To víte, že ano, smrtelné nehody se zde občas stávaly. Ale vlak s vlakem se nikdy nestřetl.“

„Tak vy jste byl tím největším pánem ve stanici?“

„Ale kdeže. Tím byl přednosta stanice, který měl všechno na starosti.“

Loučím se se starým pánem a spěchám na další vlak, abych mohl pokračovat Vlárskou drahou dále.

Nalevo odbočuje železniční trať do Luhačovic, kousek od ní vyčnívá koliba pana Luxe.

Do Šumic železniční trať kopíruje nová cyklostezka. Mohu na ní pozorovat cyklisty, nebo chodce při jejím zdolávání.

Nad ní, po levé straně jízdy se rozkládá akátový háj, po straně pravé Olšava s typickými břežními dřevinami, občas při bázi vyhlodanými od bobrů.

V hustých křovinách se skrývá i slepé rameno této řeky.

Silnice z Uherského Brodu na Šumice je poměrně vzdálená, provoz na ní není nikterak velký. Ale jistě záleží na denní době.

Projíždíme kolem udržovaného zahradnického centra Šumic.

Šumické nádražíčko je milé svým vzhledem a má v době čekání na vlak svou „rodinnou“ atmosférou.

Šumické nádražíčko

Je sevřené mezi železnici a Olšavu, ale nic si z toho z toho nedělá.

Působí udržovaně, omítnuté nevtíravou béžovou barvou.

Je z něj výhled na místní hasičárnu, nebo třeba na vodní hladinu Olšavy s plovoucími divokými kachnami.

Musím ho prozkoumat důkladněji, a proto opět vystupuji.

Na nástupišti ani noha, a tak vstupuji do prázdné čekárny.

Zamířím k výdejně lístků.

Za přepážkou se svítí, tak asi je výdejna v provozu.

A skutečně.

Ze sousední místnosti přichází mladá žena. Ještě dříve, než se mě stačí zeptat, kam směřuji, dávám jí na vědomí účel své návštěvy.

Mám v úmyslu popsat atmosféru tohoto nádražíčka.

Ptám se paní pokladní na provoz stanice.

Odpovídá:

„Zde už dávno výpravčí nepracuje, stejně jako na okolních stanicích."

Přikyvuji.

Mám totiž už z dřívějška obdobné zprávy.

Sympatická pokladní v Šumicích

Snažím se vyzvědět alespoň nějakou zajímavost o tomto nádražíčku.

„No, vlak přijede, vlak odjede. Jako všude na takových stanovištích," odpovídá.

„Na nějaké problémy si nevzpomínám. Musím to zaklepat. Je pravda, že někdy po zábavách v čekárně místní výrostci i přespali, ale to se stávalo jen výjimečně."

Přidávám i já něco k dobru.

„Ve vlaku Vlárské dráhy občas potkávám velmi žoviálně jednajícího průvodčího. Je ho plno ve vagonu, když přichází zkontrolovat lístky. Dává o sobě vědět následovně:

'Madame, smím Vás poprosit o jízdenku? Děkuji převelice. Udělala jste mně velikou radost.'

Vše vyřčené pak doprovází rozmáchlými gesty."

„Asi to tak má být, ale není přece jenom toho optimismu příliš?" kladu sobě i paní otázku.

Já i paní za sklem výdejního okýnka se smějeme.

Chválím jí interiér čekárny.

Monstera, pelargonie, ba dokonce i vánoční kaktus jsou zde k vidění.

Mezitím přichází do čekárny první zájemkyně o lístek.

Využívám dané chvíle a připravuji si fotoaparát s bleskem. Paní u výdejního okénka proti mému počínání nic nenamítá.

Slibuji, že jí fotku pošlu.

Loučím se a hodinku si počkám na další vlak mířící dál k Nezdenicím.

Netrvá to dlouho a vlak od Uherského Brodu přijíždí.

Nasedám.

A opět je na co se dívat.

Projíždíme krátkým úvalem dál přes silniční přejezd a kolem polí dále do Nezdenic.

Těsně před stanicí míjíme domek, nevím jakého kdysi účelu, v současnosti je v naprosto desolátním stavu.

I bezdomovec by jím zcela určitě pohrdl.

Proč to tak jeho správci, ať je to kdokoliv, nechávají?

Po Vlárské dráze projíždějí jistě i osobnosti, ale i obyčejným lidem musí pohled na tu zříceninu vadit.

Vítá nás, cestující, budova nezdenického nádraží.

Bývala zachovalá, měla květinovou výzdobu, udržované lavičky i hygienická zařízení. To o lecčems svědčilo.

Nedaleko byla i je odstavná plocha pro autobus, odvážející cestující do Rudic za kopcem.

Koleje jsou tady dvojí, vlaky se zde tedy mohou rovněž křižovat.

Ovšem dnešní vzhled stanice je smutný.

Dnešní stav nádraží v Nezdenicích

Vyjíždíme z nezdenické stanice a míříme do Záhorovic.

Po levé straně, ještě v Nezdenicích, vidím pečlivě udržovaný komplex budov patřících penzionu pro seniory.

Na něj navazuje neméně opečovávané fotbalové hřiště.

Nezdenická minerálka ke spatření není, ta se skrývá pod andesitovým lomem asi 1 kilometr od nádraží.

Terén kolem trati, kterou projíždíme, je dost jednotvárný, podél železnice se vine niva řeky Olšavy, která nás věrně od začátku anabáze provází.

Je ale užší než na Kunovicku.

Záhorovické nádraží

Kolem trati se rozprostírají zase jenom pole, na kterých se v sezoně polních prací jistě lopotí nejeden Nezdeňan.

Někdy na nich přikládají ruce k dílu celé rodiny.

Záhorovické nádražíčko je tak maličké, že snad menší ani být nemůže.

Tady vysedat nebudu, neboť toto místo znám z dřívějších pochůzek velmi dobře.

Je tu v provozu v omezeném čase i pokladna.

Bylo mně kdysi sděleno, že zde v minulosti byla i železniční vlečka, sloužící k přepravě andesitu z kamenolomu Modrá voda.

Kolem vzdálenější záhorovické kyselky míříme do Bojkovic, terén se stává stále více a více členitější. Náhle se mně na kopci ukazuje zámek Nový Světlov, zejména jeho běloskvoucí věž.

Samotné bojkovické nádraží je v plném rozsahu zmodernizované, a to jak budova, tak nástupiště. Ale i tak dělá na člověka dojem určité opuštěnosti, je jakoby vylidněné od železničního personálu. Často si zde člověk musí kupovat lístky až ve vlaku.

Zámek Nový Světlov

Vysedl jsem zde, abych si pohovořil s výpravčím i této stanice.

Zastihl jsem ho venku a poprosil rozhovor. Opřeli jsme se ve slunečním dni o zábradlí, já se ptal, on odpovídal.

V podstatě řekl to, co jsem slyšel již od výpravčího v Kunovicích.

„Ano, nádraží je zmodernizované, nové budovy ale změnily svou polohu.

Kolejiště je přehledné.

„Pouze pohled na lán fotovoltaiky v pozadí nádraží moc přívětivý na pohled není," přerušil jsem ho.

Souhlasil.

„Kromě mě je na stanici několik posunovačů, ale ti nespadají do kompetence Českých drah.

Funkce výpravčího spočívá v kontrole provozu.

Pokud se někde objeví závada, zavolám si taxík a jedu se podívat na místo poruchy. Jinak je na tomto nádraží docela klid, nic pozoruhodného se zde neudálo.

Některé vlaky zde delší dobu čekají, než přijede vlak od Bylnice. Někdy se též na tomto nádraží zjednoduší vlaková souprava, protože dále na východ jezdívá už méně cestujících.

Jezdívaly tudy i rychlíky, ale to už je minulost," rozebírá pan výpravčí situaci na svém nádraží.

Dovolil jsem si jedovatou poznámku.

„Vždyť vzhledem k členitosti krajiny, velkého počtu zákrutů, tu rychlíky nemohly jezdit i dříve velkou rychlostí."

„Máte pravdu, i dnes je tady dovolena pouze rychlost 70 kilometrů v hodině."

„A nějakou raritu byste tu neměli?"

„Ano, tady vzadu za čekárnou kdysi působil jako výpravčí budoucí generální tajemník KSČ, v té funkci ale byl, tuším, jen několik týdnů. V poslední době už ho tady nevídávám."

Na několik minut pan výpravčí odběhl odpovědět dvěma osamělým ženám, jak se dostanou na Žítkovou. Chtěly navštívit sídlo žítkovské bohyně.

Renovované bojkovické nádraží

Pak se vrátil, abychom pokračovali v rozpravě. Probírali jsme jednu stanici za druhou na Vlárské dráze.

„Představte si, že úpravy tohoto nádraží, tak jak je vidíte, stály čtvrt miliardy korun."

„To je síla," hlesl jsem.

„Střídáme se tady ve službě dva, a sice po 13 hodinách," pokračoval v informacích pan výpravčí.

Něco jsem z jeho informací věděl, něco ne.

„Třeba to, že v Popově, kam směřujete, ta dřevěná, stanice originálního vzhledu už není. Místo ní je tam pouze typizovaný přístřešek," dodal.

Po rozloučení s výpravčím čekám na vlak, který mě bude unášet dále.

Nastupuji do něj, rozjíždíme se.

Míjíme firmu lisovacích forem, následuje krásný výhled na bojkovický kostel sv. Vavřince.

Jedeme ale jen dvě, tři minuty.

Bojkovice mají totiž ještě jednu zastávku. O necelý kilometr dál v nevelkém úvalku se nachází zastávka Bojkovice-město.

Zastávka Bojkovice - město

Nemá ani stříšku pro případnou nepohodu.

Ale prý tam něco dělat mají, kdosi mně říkal.

Vyjíždíme z ní směrem k Pitínu.

Není to už daleko.

Objedeme kopec a budeme tam, domnívám se.

Atmosféra ve vagonu je docela typická. Kousek ode mě sedí dívčina s walkmanem na uších. Dívá se do krajiny dost nezúčastněně.

Vedle ní sedí mladík, který si čte nějaký časopis.

Manželský pár o kousek dál něco mezi sebou řeší, ale mnohomluvní nejsou. Více hovoří ona. Dvě paní v dalším kupé si vykládají rovněž, asi jsou dobré známé.

To jenom, kam dohlédnu.

Oživení přináší zastávky, kdy někdo do mé blízkosti přichází, usadí se a stává se tím předmětem zájmu okolo sedících.

Než se uvelebí, obyčejně to chvilku trvá.

Všichni jmenovaní zbystří pozornost, když se v povzdálí objeví průvodčí s typickým „Jízdenky prosím!'"

Postupně se blíží k mému sedadlu.

Hledám jízdenku, ne vždy ji mám na správném místě, dnes jsem ji našel na první pokus.

Průvodčímu ji předkládám.

Zběžně se na ni podívá, označí ji, poděkuje a už směřuje pohled na někoho jiného.

Opět se zaměřuji na okolní přírodu.

Náš vlak projíždí skryt vegetací okolních křovin, posléze se cestujícím, a tedy i mně, otevře výhled na tovární čtvrť Bojkovic.

Mohu pozorovat po levé straně tovární areál bývalé zbrojovky Zevety, husté lesy nad ním, koutkem oka zahlédnu o něco později i hladinu Kolelačské vodní nádrže.

Pitínská železniční stanice až tak zajímavá není.

Je z ní vidět na protější straně pouze řada rodinných domů a blízký silniční přejezd.

Zastávka Pitín

Samotný Pitín je sice nevelká obec, ale má své nesporné kouzlo.

Už jenom lesy kolem ní jsou lákavé pro milovníky přírody a to jak pro turisty, tak i houbaře.

Na jih od této obce se nachází prameniště Olšavy, řeky, která věrně spolu s řekou Vlárou provází železnici.

První písemná zmínka o Pitíně je z roku 1405 – obec byla majetkem světlovského panství. Byl budován v místech, kde stávala stejnojmenná kaple.

Opouštíme pitínskou stanici, trať se zvedá nad nad okolní terén, abychom záhy nato mohli obdivovat um stavitelů železnice.

Aby vyrovnala výškový rozdíl, vytváří za Pitínem smělý, zpětně směřující záhyb, jakousi smyčku, kterou se znovu dostáváme nad tuto obec s pěkným výhledem na sídlo.

Dráha obkružuje smělým výstupem téměř celou obec.

Kolejnice jsou v tomto pitínském „Semmeringu“ vetknuty do vegetačního, zelení obklopeného úvalovitého koridoru, ze kterého se neustále snažím nahlédnout do údolí řeky Olšavy.

Pitínský „Semerring“

Před kostelíkem sv. Stanislava se mně to v mezerách mezi křovinami občas přece jenom podaří a pohled dolů na obec Pitín je kouzelný.

Po opuštění této pozoruhodné železniční smyčky projíždíme náhorní rovinou ke Slavičínu.

Po levé straně pozoruji rozsáhlé, většinou jehličnaté lesy: mezi nimi jsou zřetelně rozeznatelné porosty statných borovic.

Pod nimi se občas znovu zaleskne hladina vodní nádrže Kolelač, která je zásobárnou pitné vody pro široké okolí.

Na její hladině proto nejsou vidět žádné stopy lidských aktivit.

Výmluvně o tom hovoří i nedaleká tabule, označující ochranné vodní pásmo.

Projíždíme kolem stanice Pitín-horní zastávka, na které utichl provoz asi před deseti lety.

Není prázdná.

Někdo ji obývá.

Pitín-bývalé horní nádraží, dnes v soukromém držení

Z nedaleké stáje mě zvědavě pozorují dva pěkní koníci. Na této bývalé stanici se evidentně zastavil čas, jako u mnohých jiných stanic na Vlárské dráze.

Směřujeme dále na východ.

Celá krajina, kterou vede železnice, na mě působí velice svěžím dojmem. Zeleň je všude, kam se jenom moje oko podívá.

Asi je dáno i větším množství dešťových srážek v této oblasti.

Míříme dále, mým cílem je stanice Hostětín.

I nadále trať provázejí husté křoviny. Všude kolem je plno šípků a hložinek, to vše neprostupně prorostlé ptačím zobem a akáty.

Konečně zpozoruji stanici Hostětína s malým neobývaným staničním domkem.

Hostětínská zastávka

Odtud míří koncem září davy lidí na proslavené hostětínské jablečné slavnosti.

Kraj je svými ekology proslulý.

Kdysi tuto obec navštívil i princ Charles.

Ten ale do ní přijel po silnici.

Vlak zastavuje.

Do vlaku nastupuje pouze jedna žena.

Ptám se jí, jestli byl domek na zastávce někdy obýván.

„Co jsem v obci 41 roků, tak ne," ochotně odpovídá.

Z hustých lesů, téměř na horizontu, vystupuje osamělý dvůr Vasilsko. Prý na jeho místě kdysi bývala tvrz.

Vyjíždíme. Po pohodové jízdě vlak zastavuje ve Slavičíně Hrádku, od kterého to bývá pěšky ještě notný kus cesty do Slavičína.

V Hrádku je pivovar s oblíbenou značkou.

Nádraží Slavičín

A jeho podoba kolem roku 1900

Samotné město se rozprostírá v předhůří Chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty, v jihovýchodní části okresu Zlín.

Zejména od severu je obestřeno věncem kopců Vizovické vrchoviny.

Na západě souvisí s luhačovickým Zálesím s proslulými lázněmi Luhačovice.

Jeho pýchou je v severní části města se obnovený Pivečkův lesopark, zbudovaný v roce 1940.

Zdobí ho dřevěné plastiky pohádkových postav.

Opouštíme opuštěné slavičínské nádraží, přičemž výhled na Slavičín ještě zůstává.

Z vlaku jsou vidět početné rodinné domky se zahrádkami, ale i s nimi související sídliště.

Po několika dalších minutách jízdy se blížíme k Divnici.

Krásné výhledy do zelení překypující krajiny nadále přetrvávají.

Louky v okolí Slavičína jsou ozdobou tohoto kraje. Nalezneme na nich množství vzácných rostlin, zejména orchidejí.

Ty z vlaku přirozeně neuvidím, při výhledu se musím spokojit s lučinami, oplývajícími i nyní v podzimu svěží zelení.

Na některých se pasou kravky.

Krajina přímo dýchá klidem a harmonií.

Poslouchám rytmické zvuky kol vlaku po kolejnicích.

Kolejnice, kolejnice, co o nich napsat?

Vždy jsou v páru, vždy někam směřují. Jsou jak milující se sestry, které se od sebe nikdy nevzdalují, pořád si mají co říct.

V železárnách se rodí, coby mladé si užívají železničního provozu, pak postupně stárnou, ostatně jako všechno v tomto pozoruhodném a někdy i méně pochopitelném světě.

Byť neživé, trpí v deštích a mrazech.

Ve vedrech zase mají neskrývají touhu měnit svou délku.

Přimknuty k pražcům, vonících dehtem, odolávají nárazům kol.

Kdysi jsme jako děti na kolejnice pokládali kovové mince, abychom si je po vzdalujícím se vlaku zvědavě prohlédli.

No, jen kovová placička z nich zbyla, co jiného.

Postupem doby se kolejnice opotřebovávají, mění své vlastnosti. Dožívají, vědouce, že jejich osud se postupně naplňuje, jak ostatně každého v tomto světě.

Pouští se do nich rez.

Přesto si člověk klade neodbytnou otázku, kolik jenom vlaků, jak osobních tak nákladních, za dlouhá léta po nich projelo.

Určitě nespočítaně.

Kolik jenom podél nich prošlo železničních pochůzkářů, aby zkontrolovali jejich stav, případně utáhli šrouby, poutající je k pražcům.

Ale všechno má svůj konec.

Časem význam některých podružných postupně klesal. Ztrácely se lidskému zraku více a více, aby se postupně nořily se do travin a křovin.

Jak je to také dávno, co jsme vídávali na kolejnicích parní lokomotivy.

Byly to kolosy, které o sobě dávaly vědět dlouho předtím, než jsme je uviděli.

Ale když takový supící kolos zastavil na nádraží, byl na něho velkolepý pohled. Odpouštěl přebytečnou páru, odfrkával si, odkapávala z něho voda, snad i olej.

Po zastavení z něho slézal po schůdcích začouzený topič, někdy i samotný strojvůdce.

Ten pak obcházel lokomotivu kolem dokola, kontroloval stav ojnic, leccos olejničkou přimazal, ano, tak to dříve vypadalo na našich železnicích.

Dnes už zůstávají jenom vzpomínky. Občas krajem projede historická lokomotiva, a to je pak mezi lidmi pozdvižení.

Fotoaparáty mají co činit.

Davy lidí obklopují takového velikána a obdivují jeho vzhled.

Říká se, že parní lokomotiva vykonala pro lidstvo víc než všichni básníci dohromady. Zmenšila svět,

Přiblížila vzdálené kraje.

Otevřela lidstvu brány poznání.

Jízda parní lokomotivou byla vždycky dobrodružstvím pro cestující a náročnou prací pro obsluhu.

Dnes už se téměř zapomnělo na dřinu, která provázela obsluhu parní lokomotivy při každé jízdě.

Přímo na lokomotivě sloužil strojvůdce s topičem. Přikládání uhlí do topeniště nebylo tak jednoduché, jak by se mohlo zdát.

Topič byl celý zmožený prací, když musel neustálým přikládáním uhlí udržet v kotli dostatečný tlak.

Dnešní provoz železnic je o něčem jiném, ale člověk se neubrání pocitu, že ty staré stroje byly nějak důvěrněji spojeny s přírodou kolem trati.

Syčení páry a pískání píšťaly tvořilo harmonické spojení techniky a přírody. Alespoň se to zdá, když pozorujeme historické parní lokomotivy, projíždějící krajinou.

Staří strojvůdci prý už měli vytypovaná místa, kde se přímo vedle kolejí pravidelně objevovali zajíci, bažanti, nebo srnky.

Strojvůdce byl odborníkem na slovo vzatým.

Ono vyznat se v přístrojích, kontrolovat chod stroje, vyhlížet z okýnka na trať, kontrolovat návěstidla, to nebylo jen tak pro každého.

Síla, rychlost, vytrvalost, to byly vlastnosti, kterými parní lokomotiva obdařila nastupující nový věk.

Bez nadsázky se dá říci, že pára na kolejích plnila srdce mladých i starých romantikou a dobrodružstvím.

A poskytla mnohým generacím naději, že technika se může stát onou silou, která konečně přinese lidstvu kýžený rozkvět a blahobyt.

Parní lokomotiva byla stejným symbolem své doby, jakým jsou pro dnešní generace kosmické rakety.

Proto až zmizí v zákoutí trati sloup dýmu z historické lokomotivy, až se vysoko na nebi ztratí její bílá pára, až dojede na konečnou, nedopusťme, aby v našich srdcích uhasl oheň, který ji uvedl do pohybu!

Tyto myšlenky probíhají během jízdy mou hlavou, ale dost vzpomínek, vracím se do reálu.

Projíždíme kolem řeky Říky, jsme tedy už v povodí řeky Vláry.

Za okny vlaku se míhají remízky, louky, osamocené skupiny stromů, lesíky.

Půvabný to kraj.

Zastavujeme v Divnici.

Zastávka je tvořena jen jednoduchým přístřeškem.

Součástí obce bývaly známé Vlárské strojírny.

Šlo o sto desítek rozlehlý průmyslový areál u Slavičína, známý mezi lidmi v širokém okolí coby Zbrojovka.

V současnosti je jeho vlastníkem italsko-česká společnost Intec, která má momentálně ve svém portfoliu přibližně třicítku budov určenou k pronájmu či prodeji.

Intec koupil zchátralý a opuštěný areál v roce 2002.

Zastávka Divnice

Ten prochází neustálými změnami.

Zmizela vlaková vlečka, která vedla do nedalekých muničních skladů, zbořil se komín a sanovala se stará kotelna přímo u vjezdu.

Opouštíme Divnici, míříme k Bohuslavicím.

Netrvá dlouho a přijíždíme k bohuslavickému nádraží.

Bohuslavické nádraží patřilo k těm významnějším.

Z obce to k němu pěšky taktéž chvilku trvá.

Nádraží jsem zastihl ve stavu rekonstrukce. Kolem něho se pohybovali stavební dělníci. Svým současným vzhledem spíše odpuzovalo.

Ale to se jistě po skončení oprav změní.

Samotné Bohuslavice nad Vláří jsou nevelkou podhorskou obcí a najdeme ji v oblasti Bílých Karpat východním směrem od města Slavičín.

Jsou obklopeny zalesněnými stráněmi kopců. Severním směrem od obce je uzavřená oblast zbrojní průmyslové zóny.

Bohuslavicemi protéká řeka Vlára.

Bohuslavice nad Vláří – nádraží

Jihovýchodním směrem od obce je přírodní památka Pod Vrchy, tvořena dubohabrovým lesem s bohatým zastoupením sněženky podsněžníku.

Z nádraží vede železnice kolem kopce s názvem Vyšehrad, ze kterého pocházejí nálezy kultury lužických popelnicových polí z pravěkého období.

K Vyšehradu se váže i několik pověstí, z nichž nejznámější je o tom, že na Vyšehradě v dávných dobách stávala mocná zemanská tvrz.

Jejím pánem byl zeman Bohuslav, který údajně velmi rád lehával na lavici. A právě spojením slov Bohuslav a lavice získala obec své jméno – Bohuslavice.

V roce 1663 obec citelně trpěla za vpádu Tatarů a Turků, kdy byla téměř celá zničena. Již v roce 1758 v obci existovala kovárna, hospoda a zaniklý rybník

Další zastávkou po jízdě krásnými loukami je nádraží v Popově. Mělo ještě nedávno poněkud archaický ráz.

Na druhé straně se svým vzhledem hodně blížilo přírodě.

Původní vzhled zastávky, foto Radek Holík

Dnešní stav

Dnes je na jeho místě nově zbudovaný přístřešek.

No nevím, mně se zamlouvala železniční minulost více...

Příroda kolem Popova je opravdu nádherná.

Holt, blízké Bílé Karpaty se nezapřou. Nad obcí se zvedá bělokarpatský Javorník.

A ten křišťálově čistý vzduch.

O Štítné - Popově se často doslýcháme i v souvislosti s teplotní inverzí. Celá oblast je totiž obklopena kopci, ze kterých v zimě do kotliny stéká velmi chladný vzduch.

Místo tak nejednou disponuje nejnižšími teplotami v celém kraji.

Vlak projíždí nedaleko domku, kde dobrovolník teplotu pravidelně měří.

Pokračujeme k cílové stanici, a sice Bylnici.

Niva Vláry se rozšiřuje, polí přibývá.

Vlak přibrzďuje a pozvolna zastavuje.

Jsme v Bylnici.

Je v současnosti konečnou stanicí Vlárské dráhy. Koleje sice vedou ke státní hranici a dále do Trenčianské Teplé, ale provoz na nich je již minimální.

Z vlaku vysedám a poohlížím k nádražní budově.

Zblízka nevypadá vábně.

Že by to bylo tím, že praktický z něho ustal provoz na Slovensko?

Je uzavřené, všude řetězy a zámky.

Začínám se přesto shánět po výpravčím.

„No přece, ten je vedle v nové budově," dozvídám se od kohosi.

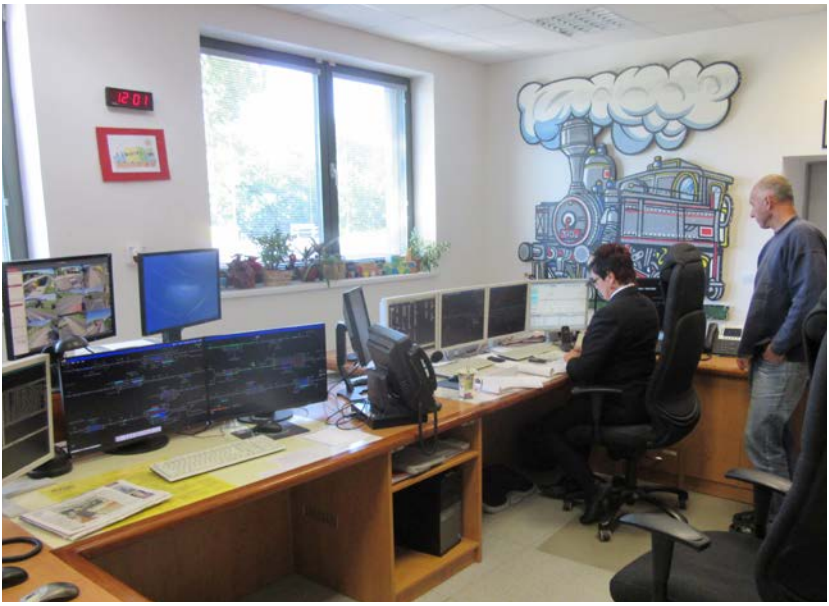
Té jsem si zprvu nevšiml. Je trochu skryta za mohutnou lípou. Vcházím do budovy nové výpravny, zaklepal na jedny dveře a vstoupil do místnosti.

Zastihuji v ní paní výpravčí a jednoho muže v civilu. Paní výpravčí nastiňuji touhu po rozhovoru s ní.

Je mně jí však suše sděleno, že na slovní výměnu nemá čas.

Hmm...

Uznávám však, že paní výpravčí má práci. Tak si alespoň ve výpravně fotím nakreslenou parní lokomotivu nad její hlavou.



Výpravna v Bylnici

Venku si pořizuji obrázek nádraží, abych ho mohl porovnat se snímkem ve Wikipedii.

Škoda, to staré nádraží se mně v minulosti líbilo více, nové na mě až tak velký dojem nedělá.

Na jedné ze čtyř kolejí stojí vlak, žluťásek, do Horní Lidče, kam jsem kdysi rovněž mířil.

Poblíž stála paní průvodčí.

Spoj na Horní Lideč

Vzpomínám si, nastoupil jsem do vlaku a očekával její příchod.

Přišla.

Poprosil jsem ji o lístek

„Vy jste si ho nekoupil v pokladně?“ zazněla její otázka.

„Asi jsem ji po opuštění výpravny přehlédl,“ bezelstně jsem odpověděl.

Vzdychla a obrátila oči v sloup.

„Proč pouštějí seniory do vlaků?“ patrně si pomyslela.

Následně mně jízdenku vytiskla a směnou s penězi vydala.

Po jejím vzdálení jsem hlasitě vzdychl i já zase s myšlenkou, že paní průvodčí jistě někdy bude mít i dobrou náladu.

Ale že Vlárská dráha je též svou romantikou obdivuhodná a krásná, o tom není třeba ani v nejmenším pochybovat…

Ale to bylo kdysi, nyní zpět ke dráze!

Úsekem z Bylnice do Vlárského průsmyku jsem projížděl o pár měsíců později, konkrétně v předjaří.

Ve vagoně jsem byl tehdy snad jediným cestujícím.

Vlastně ne, cestu se mnou sdílela sympatická paní průvodčí, které jsem po kontrole jízdenky prozradil účel své cesty.

A vzápětí ji poprosil o možnost vyfocení zastávky ve Sv. Štěpánu.

Souhlasila.

Po zastavení se dveře vagonu pootevřely, s fotoaparátem jsem se vyklonil a udělal snímek.

Škoda jenom, že stanice byla tak dvacet metrů daleko.

Dveře se zavřely a vlak pokračoval v jízdě dále.

Železnice vedla krásným údolím. Bylo poutavé sledovat okolní již poměrně strmé svahy, pokryté hustými smíšenými lesy.

V jejich jehličnatém sektoru se vyjímaly statné smrky, obdařené trsy loňských šišek, stejně jako kmeny pokroucených borovic.

Věrnou družkou železnice nám byla říčka Vlára, která už místy viditelně zrychlovala svůj tok. Souběžně s námi, pár metrů výše, se vinula silnička s nevelkým provozem.

Údolí už mělo zjevný charakter průsmyku, bylo úzké a zastíněné, i když se sluníčko v pozdním odpoledni ještě nevzdávalo.

Tak tudy kdysi pronikaly na Moravu hordy nepřátel, a těmito místy byly zaháněny zase zpět. Zcela určitě v tomto průsmyku probíhaly i jiné velké dějinné události.

Zmítán těmito myšlenkami, se náš vlak blížil se ke stanici Vlárský průsmyk. Postupně přibrzďoval až posléze zcela zastavil.

Vyšel jsem ven a dal se do hledání památníku výstavby Vlárské železnice. Netrvalo dlouho a po pouhých stopadesáti metrech jsem ho objevil.

Stál prakticky už na samotné hranici.

Foto Tomáš Kašpařík

Symbolicky kolem mě při jeho focení procházeli dva slovenští policisté. Pozorně moje počínání sledovali.

Naznačil jsem jim důvod svého konání, aby mě snad nepovažovali za běžence.

Sluníčko mně dávalo svazkem svých paprsků mezi stromy poslední pozdrav, takže snímek obelisku nepatřil k nejvydařenějším.

Po vyfocení tohoto symbolu naší železnice jsem pospíchal zpátky do vlaku. Ve stanici se totiž vlak zdržoval jen něco málo přes dvacet minut.

Stačil jsem ještě udělat snímek poslední železniční stanice na našem území.

Po zpětném nasednutí do vozu jsem opět navázal řeč s paní průvodčí.

Rozjeli jsme se zpátky k Bylnici.

V jednu chvíli, když jsme projížděli kolem nevelké louky, upozornila mě moje „průvodkyně“, že na louce lze někdy zahlédnout i pasoucího se jelena.

Romantika jak dělaná.

Atmosféra ve vlaku

Ale Vlárskou dráhu tvoří především lidé!

Určitě touto tratí projíždějí za dobu její existence statisíce cestujících oběma směry a s nimi statisíce osudů, veselých i smutných.

Převážně asi docela obyčejných.

Nevím, jak pro koho, ale pro mě byla a je cesta vlakem téměř vždy pěkným zážitkem.

Mám zřejmě železnici v genech, můj dědeček byl strojvůdce, což prý byla před válkou jakási železniční šlechta.

Nechci následujícími řádky naši dráhu velebit, ale ani ne příliš kritizovat.

Je to tak půl na půl.

Když vlak rytmem pražců uhání krajinou, je na co se dívat a hodnotit, pochopitelně pokud se nečeká na stanicích neúměrně dlouho, jako v Bojkovicích cestou do Bylnice

Člověk si při cestě může vybrat, jestli si bude prohlížet malebnou krajinu, anebo raději sledovat lidičky hemžící se na nástupišti, případně pozorovat své spolucestující a železniční personál.

Zpravidla jeho oči sledují vše výše uvedené.

Kupé pro cestující mě nějak zvlášť nezajímají, ne že by byla všechna stejná, to ne, ale jejich výbava se navzájem až tak moc neliší.

Sedadla, někdy již docela pohledná, opěrky na ruce, věšáčky na oděv, síťky na zavazadla, nad dveřmi záchranná brzda, a různě průhledná okna, někdy i s roletami.

Poutavější pro oči jsou cestující, mladí a dříve narození muži, stejně tak ženy s neklidnými dětmi.

Skoro z každé své jízdy vlakem mám nějaký zážitek, větší nebo menší.

Pokud se člověk chce něco dozvědět o dějích v domácnostech cestujících, kraji nebo světě, stačí jenom naslouchat.

Třeba studentům, kteří s překypující energií ráno míří do škol, aby se z nich odpoledne znovu vraceli do svého domova.

Jejich promluvy bývají plné emocí, takže často je slyšet na druhém konci vozu:

„Všiml sis, Karle, jak ta Bára včera večer pařila, co?“

„Mně se docela líbila, co proti ní máš?“

„ Nic, já jenom, že je to kočka…“

Skoro všichni ti mladí jsou hluční, baví se navzájem o nejrozmanitějších tématech, zábavách, počítačích, sportu a podobně.

Jsou ale i jiní, nápadně tišší, držící ve svých rukou učebnice, aby se jejich prostřednictvím, často na poslední chvíli, naučili potřebným vědomostem.

Co si asi myslí, když jejich oči přebíhají z řádku na řádek?

Třeba si v duchu říkají:

„Ještě musím vstřebat tuto kapitolu. Další nastuduji až ve škole.“

Chvilkami odvracejí své oči od knih, aby se podívali na lesík za oknem vozu a následně opětovně zahloubali do učiva.

Ale nemusí sedět sami, samotincí.

Nejednou sedí vedle sebe on a ona.

Drží se za ruce a mlčí. Ti dva prožívají pocity vzájemné přitažlivosti, lásky, občas jeden z nich něco řekne, druhý odpoví, anebo jen tak hlavou pouze přitaká.

Příliš nevnímají dění v jejich okolí.

Proč také?

Stačí si přece sami.

I o něco starší lidé se mezi sebou baví o svých zájmech, nejednou pak o sportu.

Naslouchám, vím, že se to nemá, ale to si má člověk vložit zátky do uší?

„Vašku, ty si myslíš, že včera naši hráli dobře? Ani náhodou. Nejraději bych jim někam nakopal. Za co berou takové nekřesťanské peníze?“

„Ale ten bek nebyl tak špatný, akorát se hůře pohyboval,“ oponuje mu naproti sedící.

I politika přichází na řadu, často s řadou protichůdných názorů.

Tak to ostatně má být.

Občas někdo z diskutujících zvedne hlas.

„Mlč, neřvi, jsou tady lidé,“ jiný ho napomíná.

Že by se takové hlučnější jednání týkalo jenom mužů?

Ale kdepak.

Nedávno jsem se vracel do Uherského Brodu, tedy svého bydliště, a v sousedním kupé, zády ke mně, hovořil muž snad půl hodiny do mobilu.

Chraplavý hrubý hlas, připomínající hlas Werichův, burácivý občasný smích, časté nevybíravé nadávky.

Říkal jsem si pro sebe, panebože, chlap a mluví tak dlouho. A hlasitě na celý vagon, to snad není možné.

Taková nevychovanost!

Kolik toho asi ročně protelefonuje?

Při vystupování z vlaku jsem schválně šel kolem toho neomalence a překvapením jsem málem vyjekl.

Ona to byla docela pohledná mladá žena!!!

Ale zpět do našeho vozu!

Vzadu u dveří nějaké obrýlené děvče v rukou svírá módní časopis. Její myšlenky se dají do určité míry předpokládat.

„Tyto šaty bych chtěla, velice se mně líbí. Ale asi stojí majlant," patrně přemítá.

Její sousedka zatím čte nějaký román. Jen čas od času pozvedne hlavu a podívá se dost znechuceně přes uličku na svačící rodinku.

Náhle se ozývá vyzvánění mobilu.

Děvče vytáhne zvonící mobil z kapsy volně visícího kabátu, přikládá jej k uchu a volá:

„ Ivane, přijedu za půl hodiny na stanici, čekej tam na mě, ano?" odloží mobil, obrátí list v knize,

a znovu se začítá do románového děje.

Nesporně má ale nastražené uši jak teleskopy, tato vlastnost je ženám tak nějak vrozená, neboť jak známo, ženy dokáží vnímat několik událostí současně.

Chování rodinky přes uličku obě ženy vnímají zcela jednoznačně.

Slyší z uvedené strany kárání dítěte.

„Drž to pořádně, nevidíš, že ti to padá na podlahu. Jsi pra.!" rozčiluje se hlava rodiny.

Jednomu z dětí rodinného seskupení totiž upadl rohlík na podlahu.

Potomek ho zvedá, naznačí oprášení, ale pak se raději provinile skrčí v koutku.

Chvíli trvá zklidnění situace.

O kousek dál sleduje toto dění i starší manželský pár. Oba, muž i žena, pozorují rodinku a tváří se přitom dost pohoršeně.

Paní občas pár slov prohodí k manželovi, patrně glosuje viděné, ten v odezvě jenom souhlasně pokyvuje hlavou.

Asi se oba manželé shodují v tom, že dnešní mladí jsou jako utržení z řetězu. V myšlenkách patrně srovnávají současnou generaci s tím, jak se kdysi dávno chovali oni.

A tak raději pootáčejí hlavu k oknu a zaměřuji svoji pozornost na krajinu kolem.

Atmosféra se mění, když se v uličce vozu objeví průvodčí. Je vybaven brašnou se strojkem a kleštěmi na lístky.

„Přistoupil někdo?“ zní od něho očekávaná otázka.

Cestující následně vyhledávají jízdenky po kapsách a předkládají je ke kontrole.

Průvodčí procvikává podané lístky, poté děkuje.

Někdy se u některého cestujícího zastaví déle, třeba pokud si někdo potřebuje jízdenku pořídit až ve vlaku.

Chvilku trvá, než ji průvodčí vytiskne, a podá žadateli a uvádí požadovaný finanční obnos, ten pak obratem přijímá.

Je-li třeba, poradí s vlakovými spoji, je to ostatně jeho povinnost.

Kdysi jsem jel vlakem s brodskými turisty.

Přišla za námi průvodčí.

Říkáte si, co je na tom tak zajímavého? Nebylo by nic, ale ta průvodčí byla trochu zvláštní. Sice při těle, ale vyloženě plnoštíhlá nebyla.

Tak vypracované tělo jsem u ženy ještě neviděl, prostě byl to svalnatý valibuk.

Chováním jako kdyby z oka vypadla Heleně Růžičkové.

Jedna z cestujících neměla v pořádku jízdenku. Začalo složité vyjednávání mezi provinilou cestující a průvodčí.

Být na místě vinice, tak rychle zaplatím rozdíl v ceně jízdenky, nedbalé cestující by totiž mohlo jít o život, pokud by měla nějaké větší námitky proti průvodčí.

My ostatní jsme se zatím marně snažili zatáhnout roletu na okně proti slunci.

Dva z nás na ní doslova viseli a ne a ne s roletou pohnout. Průvodčí se na nás opovržlivě podívala, přistoupila blíže, a jediným trhnutím byla roleta dole.

Za přítomnosti takové rázné průvodčí i mladíci, ráno po bujaré noci společensky unavení, by byli rádi, kdyby zavčas opustili vlak.

Stejně ale všechny průvodčí obdivuji, třeba jak udrží rovnováhu v jedoucím vlaku při práci na svém příručním computeru, a jakým způsobem dokáží jednat i s nevlídnými cestujícími.

Myslím, že pokud by takto vypadali a jednali všichni naši průvodčí, nebylo by železniční policie třeba.

Musí mít i velmi dobrou paměť, vědět, koho už kontrolovali, koho ne.

Každá z cestujících osob je svým založením osobitá, o každé by se dalo říct po kratší či delší době pozorování něco zajímavého.

Mají své osudy, jeden není jako druhý. Ty někdy prolínají životem lidí podle jejich představ, jindy jsou spojeny s nemalými životními problémy. Řeší nesoulad v rodině, anebo se zabývají dětmi, opouštějícími rodinná hnízda? Třeba přemýšlejí o vážných nemocech, někdy i takových, které život ukracují.

Ve vlacích jsou žel k zastižení i ti, kteří jedou se rozloučit s těmi, kteří již opustili tento svět. Pohled do jejich očí je velmi, velmi smutný, ale tak už to v životě chodí.

Radost se mísí se smutkem.

Existenci železnice samozřejmě provázejí i životy těch, kteří jsou s ní denně v bezprostředním spojení, ať už jsou to strojvůdci, výpravčí, průvodčí, pokladní na železničních stanicích a další.

Ti mají za dlouhá léta svého pracovního poměru spoustu zážitků, které si nechávají pro sebe, anebo se s nimi svěřují svým blízkým.

Někdy je prozradí i cizím, třeba i těm, kteří chtějí o nich napsat.

Já nebyl výjimkou, ptal jsem se, a co slyšel, dávám nyní čtenářům na vědomí. Takže, co prožil na železnici pan I. M. - strojvůdce.

Jeho vzpomínky se čtou jako napínavá detektivka.

Strojvůdce vypráví

Přetížený vlak

V časech, kdy ve velkém začaly do Trenčanské Teplé jezdit zcela nové mašiny, jsem vezl po svém odpočinku ve Veselí nad Moravou obratový vlak s odjezdem po deváté hodině, po odhlášce rychlíku do uvedené slovenské stanice.

V Ostrožské Nové Vsi jsem přibral několik vozů se štěrkem, na nakládku přistavil pár prázdných, a pokračoval jsem se svým vlakem do Kunovic.

Už při vjezdu do nádraží bylo patrné, že je opět natřískané zátěží. Vlakvedoucí, o kterém bude ještě řeč, mně při odevzdávání dokumentace oznámil: „Mistře, štégr přivezl uhlé a jestli vezmu ještě něco do vlaku, bude to 'přes normu'."

Protože mašinka, kterou jsem měl, byla zcela nová a ještě voněla novotou a lakem, a dělala už druhou či třetí šichtu, tak jsem řekl, že maximálně 25 tun přes normu vezmu, což bylo zcela v duchu předpisů.

Odpověděl mně, že souhlasí, a odešel vyhotovit novou dokumentaci. Tehdy byla norma zátěže pro úsek Kunovice – Uherský Brod 1200 tun.

Po sestavení vlaku a po zkoušce brzdy mně vlakvedoucí, který byl tehdy bytem na vlakové zastávce Vésky, přinesl dokumentaci a řekl mně:

„Mistře, akorát to vyšlo, je toho 1224 tun."

Pomalu jsem se začal rozjíždět; počasí bylo ideální, byl květen, moje mašina mně ani jednou nezabrousila.

Měla tehdy ještě volič tažné síly, který byl později, nevím proč, demontovaný.

Jenom se mně zdálo, že se nějak velmi obtížně rozjíždím, a při pohledu dozadu to vypadalo, že vlak nemá konce.

Ještě jednou jsem se podíval do dokumentace vlaku a všude byla povolená váha vlaku 1224 tun.

Ve výkazu vozidel i zátěžové hlášence jsem měl 28 vagonů.

Naschvál jsem přepočítal nákladové listy, a těch bylo 36. Po spočítání váhy u všech nákladových listů jsem s nemilým překvapením zjistil, že nemám za sebou 1224 tun, ale 1580!

Je pravda, že až po Uh. Brod jsem s tímto vlakem jel rychlostí pouze 15 km za hodinu.

Čekal mě táhlý oblouk u Popovic, který jsem díky tomu, že se mně vlak podařilo „rozpumpovat“ na téměř 20 km za hodinu, překonal.

Do Uherského Brodu jsem se nějak „dokutálel“ a po obhlídce mašinky jsem zjistil, že to přežila bez úhony, jen výfukové potrubí, které do té doby mělo původně šedou barvu, hýřilo všemi barvami, takže dopadlo to nakonec dobře.

„Pamětníků“ takových událostí je nás víc, ale je nás stále méně.

Musím se pochlubit, že mám možná „sloní paměť“, takže v důchodu mám na co vzpomínat, a to je někdy lepší než se dívat na televizi.

Krom toho si občas ve Veselí zajdu na starý hřbitov vedle depa, kde byly a možná snad ještě jsou pomníky z dob První republiky, a na jednom z nich je kromě jména napsáno:

„Zahynul při velkém železničním neštěstí v Popovicích r. 1920.“

V časopise „Dráha“ někdy okolo r. 1990 bylo pár fotek z Vlárské dráhy a mezi nimi byla k nalezení „Srážka vojenských vlaků na Pitíně v r. 1918“, kdo z nás o tom dnes něco ví? Je to škoda, vypadá to, že historie této krásné tratě je zapomenutá a nenávratně pryč.

Požár vlaku

Cisternový vlak ze Žiliny byl ucelený o hmotnosti asi 1800 tun a byl naložený surovým, tedy nijak neupraveným benzínem, který občas z cisteren odkapával ventilem a nevábně voněl.

Když jsem na tuto závadu zavolal vozmistra, tak na hodinkách „odměřil“ počet kapek za minutu a vždy prohlásil: „Je to v norme, majster.“

Nevím, co by se ale stalo, kdyby tento benzín např. od okuje vzniklé brzděním začal hořet.

Takže v přednádraží nám vozmistr „urobil brzdu“ s výsledkem „dobrá“ a po pár minutách vozopisárka přinesla dokumentaci.

Zanedlouho po postavení návěstidla na Odjezd a po výpravě rozhlasem jsem brzdu předpisově vyzkoušel a potom jsme už plynulou jízdou pokračovali až k předzvěsti vjezdového návěstidla, která byla v poloze Stůj.

Jenom tak ze zvyku jsem otevřel okno a podíval se dozadu. S hrůzou jsem zjistil, že nám hoří vůz na konci vlaku.

Uvědomil jsem si, co vezeme, a krve by se ve mně nedořezal.

Ihned jsem s vlakem zastavil, a protože jsem měl tehdy pomocníka předdůchodového věku, tak jsem mu řekl, že nám hoří konec vlaku a že zdrhám dozadu a až mu dám návěst, ať popotáhne vlak o 50 metrů a zůstane stát.

Seskočil jsem z lokomotivy a ve sněhu vysokém 30–40 cm, tehdy byla tma jak v pytli a sněžilo, jsem zdrhal na konec vlaku, co mně síly a dech stačily.

Když jsem doběhl až k motorovému vozu, spatřil jsem strojvůdce, jak s klením hází okolní sníh na hořící dřevěnou podlahu motorového vozu.

Když mě spatřil, nešetřil jadrnými nadávkami.

Pomohl jsem mu zahasit hořící podlahu vozu a posbírat dokola rozházené už prázdné hasicí přístroje. Vysvětlil jsem mu, jak se situace má, po chvíli se vrátil zpátky na mašinu a rychlostí teď už jen 60 km za hodinu jsme už bez dalších problémů pokračovali dále, kde jsem tohoto nešťastníka i s jeho pochroumaným „Hurvínkem“ odvěsili.

Zvířata na trati.

Je to smutnější příběh, ačkoliv...

Na Vlárské dráze jezdily tři páry manipulačních vlaků a večerní vlak do Veselí nad Moravou. Ten míval pravidelný postrk.

Pokud se někomu „poštěstilo“ a jel do kopce bez postrku (což se tehdy stalo tak jednou za půl roku), ještě dlouho se o tom vyprávělo.

Někdy koncem léta jsem vezl právě tento vláček. Postrk mě vytlačil na kopec a vlak se při šestnácti promilovém klesání poměrně rychle rozjel na stanovenou rychlost.

Projel jsem nevelkým lesíkem, za kterým následovaly louky po obou stranách a pod nimi po pravé straně hned u kolejí drážní domek pana Kurtina, pochůzkáře, tehdy už penzisty. Tomuto místu či lokalitě se dodnes říká Kolelač.

Když jsem ale vyjel ze vzpomínaného lesíka, kde trať tvoří táhlý levostranný oblouk, spatřil jsem na vzdálenost asi 100–130 metrů mezi kolejemi mašírovat kozu s beranem, ale i to, jak se ke kolejím snaží na násep vyškrábat bábina Kurtinová s krávou.

Naštěstí, když jsem zatroubil, svůj úmysl vzdala, a díky tomu, že držela na provazu krávu, nedostala se na trať ani kráva.

Jindy jsme ze Slavičína odjížděli s „manipulákem“ zpravidla ještě před novozámeckým rychlíkem a ten potom na odhlášku z Pitína pokračoval za námi.

V Bojkovicích nás předjížděl. Tenkrát jsme ale měli s manipulákem zpoždění a rychlík nás předjížděl o dvacáté hodině už ve Slavičíně.

Bábina Kurtinová, když viděla kolemprojíždějící rychlík, si zřejmě myslela, že i manipulák už je pryč, a v domnění, že trať je už „volná“ jen

pro ni, odvázala kozu i berana od kolíku, od kterého se zvířata zpravidla nehnula.

Koza i s beranem neomylně, tak jak byli zvyklí, zamířili do svého domova využívajíce k tomu osvědčenou a pohodlnou zkratku kolejemi.

Tehdy bylo velké štěstí, že se na trať nestihla vysápat ještě nahluchlá bábina s krávou, zřejmě by neměly šanci.

A jak to skončilo s kozou a beranem?

„Sekl“ jsem rychlobrzdu a zatroubil ještě jednou v naději, že oba tvorové odskočí z kolejí. Jenže koza místo toho začala hledat spásu v rychlém klusu a beran s ní.

Vzdálenost mezi nimi a čelem vlaku se neúprosně zkracovala až na pár metrů, tehdy jsem zavřel oči a za okamžik jen uslyšel, jak něco zarachotilo pod mašinou...

Bylo mně všelijak a náhoda tomu chtěla, že lokomotiva zůstala stát přesně u domku pana Kurtina, který po chvíli vyšel ven.

Domek pana Kurtina

Pozdravil jsem ho a říkám mu: „Pane Kurtine, zle je“, a on nato „Panenkomárja, co sa stalo?“ Já mu pravím: „Přejel jsem vám kozu aj

s baranem.“ Chvíli byl ticho a pak on pronesl nepublikovatelná slova na adresu své ženy.

Po chvíli jsem pokračoval dál.

Na druhý den jsem u zpátečního vlaku opět zastavil u domku pana Kurtina a zeptal jsem se ho: „Tak co, pane Kurtine, jak to dopadlo, zakopal jste je?“

Odpověděl mně: „Ale coby, šaks jim ujel jen nohy, neco sa zaudí, neco sa dá klobás a fertik.“

„Tak tedy kozí uzené jsem ještě nejedl, to musí být síla,“ pomyslel jsem si.

Ta příhoda je stará už bezmála dvacet let.

Pan Kurtin je už dlouho na pravdě boží a snad dělá pochůzkáře někde tam nahoře. Kde skončila bábina a její kráva, netuším.

Z jejich domku i v létě s věčně kouřícím komínem zůstala už jen smutný, opuštěný domek a mně vzpomínka.

Je hezký tento příběh?

Asi ne, nebo přece jenom ano?

Jak se to vezme, že?

Vlak nebrzdil.

Další příběh se na rozdíl od toho v Kolelači odehrával o půl roku později, přesněji řečeno na Silvestra okolo půlnoci, a udál se na tehdy ještě funkční železniční stanici Pitín.

U nás v depu bylo zvykem, že leťák (pokud bylo nutné obsadit o Vánocích nějaké túry) si mohl vybrat, jestli vezme vlak na Vánoce anebo na Silvestra.

Protože mně Silvestr nic neříkal a neměl jsem rád „plánované“ veselí či oslavy, vždy jsem vzal nějaký vlak.

Nezřídka i za kolegu, který těžce snášel, že by se silvestrovské pařby nemohl zúčastnit.

Tak tomu bylo i na Silvestra v roce 1989.

Nákladní vlaky už pomalu skomíraly na úbytě stále se snižujícím množstvím přepravovaného zboží po kolejích, a tak jsem šel na šichtu s nadějí, že snad z Trenčanské Teplé pojedu do Veselí strojně.

V depu jsem se zahlásil stroj mistrovi (tehdy jsme jezdili jednomužně, a navíc bez vlakových čet), dal mně papíry a klíče od mašinky.

Tu jsem si zkontroloval a za chvilku jsem byl na hranici depa. Pak jsem šel na šestnáctou kolej, kde byl zpravidla nachystaný můj vlak. Ten už tam byl, ale nějak se mně zdálky nepozdával, neboť se mně vagony zdály být nějaké velké.

Bylo to šest vozů (sypáků) s automatickými spřáhly.

Byly hodně masivní.

Po chvíli došel vozmistr i s papíry od vlaku a pravil: „Ivan, je toho trochu vyššie, zoberieš to, hej?“

Bylo toho 540 tun.

Tomu vozmistrovi jméno nechám, ale mezi sebou jsme mu říkali „Tverďák“, protože neuměl vyslovit „tvrďák“ a vždy to tak při debatě o hřibech zkomolil.

Vlak byl sice o 15 tun těžší (jen pro zajímavost, v těch vozech se vozíval ječmen z Ruska do pivovaru v Uh. Brodě).

Mohl jsem ho i s „nadnormou“ na trasu vzít, ale vůz se kvůli automatickému spřáhlu odstavit nedal, a žádat strojmistra pro 15 tun o postrk?

No nevím, kdo by ho mně zvláště na Silvestra poslal.

Takže milý „Tverďák“ mně vagony zavěsil za vlak, počkal chvíli až nafoukám potrubí a „udělal“ brzdu. Podepsal mi zprávu o brzdění, a protože bylo půl hodiny před půlnocí, popřáli jsme si do Nového roku a on odešel po svých.

Zanedlouho jsem pak z Trenčanské Teplé vyjel, před Nemšovou na mostě si vyzkoušel brzdu, nějak se mně moc nezdála, ale nevěnoval jsem tomu pozornost, protože jsem spoléhal na vozmistrovu kontrolu.

Nemšovou – Srnie - Vláru jsem projel bez zastavení a do Bylnice jsem vjel výběhem, a to tak, že u dopravní kanceláře jsem dobrzdil jen přídavnou brzdou. S výpravčím jsme si popřáli do Nového roku.

Po chvilce jsem pokračoval dál.

Projel jsem Bohuslavice i Slavičín a vlak kupodivu na to, že jsem měl „nadnormu“, držel v kopci do šestnácti promile rychlost 35 – 40 km za hodinu.

Bylo mně to trošku divné, protože obyčejně jsme se do kopce s normou plahočili tak 20 - 25 km za hodinu, ale teď jsem lehkou jízdu přičítal tomu, že vozy mají snad nějaká speciální ložiska.

No vyjel jsem na kopec do „tajemného zářezu“ na kilometr 142, jde o místo s nezvyklými náspy, a pokračoval dolů do Kolelače.

Rychlost vlaku se zvyšovala až na 55 km/hod., začal jsem brzdit, ale průběžná brzda (krom lokomotivy, kterou jsme vždy odbrzďovali tlačítkem) nevykazovala žádný účinek, takže kolem domku pana Kurtina jsem už dosáhl rychlosti okolo 70 km za hodinu (tehdy byla povolená rychlost u vlaků 50 km/hod).

Ve stanici Pitín jsem s vlakem u dopravní kanceláře zastavil. Po chvíli z ní vyšla rozespalá signalistka a prý „Proboha, mistře, co se stalo?“ (výpravčí tam noční služby nesloužili).

Řekl jsem jí, že mně nebrzdí vlak a že musím „udělat brzdu“. Zabrzdil jsem tedy vlak, slezl z mašiny dolů a šel podél vlaku.

První spojovací vůz nebrzdil, nebrzdil ani další, činnost vykazoval jen spojovací vůz na konci vlaku. Při podrobnější prohlídce vozů jsem zjistil, že sice mají brzdovou soustavu, ale brzdové zařízení není na žádném voze propojené táhlem s brzdovým ústrojím na podvozcích, prostě táhla tam chyběla.

„Do háje, co teď?“ blesklo mně hlavou.

Pomyslel jsem si, v dálce svítila světla v Bojkovicích, které byly o pěkný kousek níž, než kde jsem stál nyní. Ta představa, jak si to svištím s nebrzděným vlakem okolo pitínského kostela, jak objedu Pitín, byla hrozivá.

Kdo mě zastaví?

Když pojedu dolů a neubrzdím to, bude zle. Když nepojedu a inspekce zjistí, že bych to ubrzdil, zase bude průšvih.

Nakonec to skončilo tak, že jsem se domluvil s bojkovickým výpravčím, že sice pojedu dolů, ale jen krokem, aby to mašinka udržela.

Tehdy bylo -15-20 stupňů mrazu, tak jsem spoléhal na to, že se mi brzdové zdrže nepřehřejí, písku bylo v zásobnících dost, tak jsem se vydal na cestu dolů.

Je pravda, že kolem pitínského kostela jsem jel opravdu krokem, ale za vesnicí jsem si dodal odvahu a pustil jsem rychlost na 10 -15 km/hod.

Pískovat jsem nemusel a to mi dodalo klid.

Nakonec jsem se do Bojkovic za 25 minut dokutálel a pokračoval jsem po krátké debatě s výpravčím opět sníženou rychlostí až do Uh. Brodu,

kde jsem se konečně této přítěže zbavil a pokračoval strojně až do cílové stanice Veselí n./Mor.

„Tverďák“ to později ode mne pěkně schytal, ale já jsem se s tím raději nikde nechlubil.

Touto příhodou jsem se nikdy chlubit nechtěl a rozhodně to nebyl ani „hrdinský čin“, spíš by se dalo říct, že to byla klukovina?

Předčasný odjezd

Přiznám se, že jako fíra jsem měl zálibu v rychlých rozjezdech a v jízdě na hranici povolených rychlostí.

Tak tomu bylo i u Mos 14153, ranního to motoráčku, kterým se přepravovali na svou ranní směnu „ševci“ do tehdejšího Svitu ve Slavičíně a další pracovníci do Zbrojovky v Divnicích.

Měl jsem tehdy vlakvedoucího, který celou cestu už z Uh. Brodu podřimoval.

To mně ale celkem nevadilo. Tak jsme dojeli až do Bojkovic. Odkud jsme vyjeli „načas“, a tehdy přišla má chvíle.

Na pitínské zastávce jsme měli už 2 - 3 minuty náskok a s tím jsme i odjeli. Po rozjezdu vlakvedoucí úplně vytuhl, a tak nezaregistroval ani železniční stanici.

Horní zastávkou jsme projeli už s náskokem 6 minut a na zastávce Hostětín jsem zastavil dokonce s osmiminutovým náskokem.

Vlakvedoucí stále podřimoval a já se ho zeptal: „Gazda, tak co, můžeme?“ a on mi odpověděl bez toho, že by otevřel oči a zjistil čas:

„Ak sú všetci nastúpení, odchod.“

Na zastávce sice nikdo nebyl, ale v okamžiku, kdy mně řekl „odchod“, se na kraji asi 200 m vzdáleného Hostětína objevilo asi 10 - 12 lidí, kteří bohužel neměli šanci právě mizející vlak stihnout.

Po asi 14 dnech jsem onoho vlakvedoucího potkal na nádraží v Trenčanské Teplé, kde mně řekl: „Boha jeho, majster, ale vy ste so mnou v tom Hostětíně pekne vy.bali!“

Cestující totiž podali stížnost náčelníkovi v železniční stanici Trenčanská Teplá a ten mu vzal z „prémií“ 50 Kčs.

Dodnes mám z toho výčitky svědomí, ale jak se to říká: „Smích se dere přes slzy“.

Vinen byl mráz

A ještě jedna příhoda u tohoto vlaku, ale týká se mého kamaráda.

Poněvadž tehdy byly „Hondy“ M240 zhusta odstaveny kvůli závadám, obdržel na tento vlak (v zimě) motorový vůz M131 „Hurvínka“ a zákon schválnosti tomu chtěl, že mu zavěsili v Trenčanské Teplé velký „Balm“.

Cesta do Uherského Brodu probíhala ale v pohodě.

Ráno při zpáteční cestě býval tento vlak obsazený po Slavičín naplno.

Stalo se ale, že milý „Hurvínek“ tehdy měl poruchu topení a z jeho oddílu pro cestující byla lednička, a tak se všichni cestující naskládali do velkého „Balm-u“, který byl příjemně vyhřátý. „Hurvínek“ byl tehdy otočený tak, že první náprava ve směru jízdy byla hnací.

Bohužel u pitínského kostela začala náprava - snad vlivem námrazy či sněhem na kolejích - nejspíš přetíženým „Balmem“ „brousit“ a vlak se místo směrem jízdy vpřed klouzal pomalu dozadu.

Po několika marných pokusech uvést motorák znovu do pohybu a za smradu týrané spojky fíra vlak zastavil, zajistil a notnou chvíli přesvědčoval cestující ve vyhřátém „Balm-u“, že se dál nepojede, pokud valná část z nich nepřestoupí do vymrzlého „Hurvajze“.

Tak se za nadávek i stalo a určitě to v zasněženém zářezu nad pitínským kostelem nebylo nic příjemného.

Vlak, se kterým tehdy jel do služby po Slavičín, díky tomu „chytil“ sekyru 30 minut.

A fíra?

Ten byl svým nervovýmb vypětím „mokrý jako myš“. Tož tak, neměli to tehdy cestující s námi vůbec lehké.

Vyprávění průvodčího

Vyprávění o Vlárské dráze by nebylo úplné, pokud bych nevyzpovídal i pana průvodčího, přesněji řečeno, pana vlakvedoucího.

Byl jím pan Stanislav Tresa, vitální to muž okolo padesátky

Dovolil jsem si položit mu několik otázek, tak říkajíce na tělo.

„Pane Treso, zažil jste na dráze jistě mnoho zajímavého, rozpovídejte se, prosím.

Dovolte úvodní otázku!“

„Když stojí před pokladnou fronta lidí. Respektuje tuto skutečnost výpravčí nebo vy jako vlakvedoucí?“

„Ne. Vlak musí odjet přesně podle časového harmonogramu.“

„A co tak nějaké konkrétní příhody z vaší profese?“

„Ano, těch příběhů, ať už veselých nebo smutnějších, jsem zažil mnoho. Vzpomínám si třeba, jak jsem jednou požádal o lístek staršího jednoho pána.

Ten pravil:

‘Okamžik, pane průvodčí, jenom co vytáhnu peněženku, chvilku strpení, mladíku.’

„Měl jsem už pár desítek let praxe na železnici, takže mě toto oslovení překvapilo.

Jak se ukázalo, tomu starému pánovi - Stanislavu Spáčilovi ze Sokolnic - bylo tehdy již neuvěřitelných 105 let!!!

A pokud se týká oslovení mé maličkosti ve vlaku, na titul mladíku, či mladý muži jsem si již zvykl.

Ale někdy působí až fantasticky, když mne na celý motorák halasně osloví dáma v letech:

‘Staněčku, jak sa máš, já sem ťa vozila v kočárku (či znala ještě ve školce apod...).’

A to mne dočista odzbrojí, když mám 59 let, pravda...

Nu a samozřejmostí jsou setkání se spoustou známých, bývalých spolužáků, učitelů, sousedů, vzpomínání na staré časy, na mládí, jak se máme nyní atd.

Toto právě vytváří tu jedinečnou, jaksi domáckou atmosféru ve vlaku a má úžasný genius loci, nu, řekněte, v které práci se vám TOHLE přihodí a navíc v absolutní pohodě...

A třeba i naopak, když například kontroluji děti, či už vnuky svých spolužáků, či známých a řeknu, pozdravujte tatínka, maminku, dědečka apod., následuje dotaz od koho.

A já zase odpovídám, že neřeknu, jen ať si dotyčný láme hlavu, většinou to vyjde, poněvadž o mojí zálibě k železnici věděly celé Bojkovice.

Tož tak."

Zasmáli jsme se a chvíli hovořili o takových vitálních stařících.

Shodli jsme se, že někomu je prostě shůry dáno.

„Vraťme se, pane průvodčí, zpět k Vlárské dráze, pane Tresto!

Co když cestující nemůže najít svoji jízdenku?"

„Nic se neděje, tak počkám."

„A pokud ji vůbec u sebe nemá?"

„Tak mu ji vystavím + pokuta 40 korun."

„A s nějakými výtržníky jste se ve vlaku jistě také setkal?"

„Ano, nestává se to sice často, ale občas jo. Většinou stačí zvýšený hlas a je klid. Týká se to hlavně mládeže.

A pokud neposlechnou ti výtržníci, tak volám 158.

Následná jejich kontrola a sankce policií je vyjdou pořádně draho, to mně věřte, a navíc za každou minutu zdržení vlaku si dotyční připlatí 300 korun.

Taktéž, když někdo úmyslně zatáhne za záchrannou brzdu.

V tom případě ho to přijde dokonce na 500 korun.

Netýká se to samozřejmě všech případů, pokud má cestující nějaký závažný zdravotní problém, musíme každou takovou situaci řešit individuálně.

Naštěstí takových případů nebývá mnoho.

Zažil jsem nedávno u jednoho cestujícího epileptický záchvat, ale s pomocí ostatních přítomných jsme situaci zvládli."

„A co když se do vlaku cpe nějaké páchnoucí individuum?"

„No tak ho otočím na místě a z vlaku vypakuji.

Mnohým cestujícím by větší hygiena jistě prospěla. Taky zpravidla ihned po prvním nadechnutí poznám vůni marjánky."

„Mám další dotaz, pane Treso.

„Mohu přerušit jízdu a časem v ní znovu pokračovat?"

„ Nikoliv, bylo by to možné, jen pokud máte jízdenku nad 100 kilometrů."

„Přivřít oko by se nedalo?“

„V žádném případě!“

„Ani u známých?“ zaprovokoval jsem.

„Ne, neexistuje.

Vše se pokutuje.“

„A jaké jste ve vlaku zažil celebrity, ať už z politického, sportovního nebo uměleckého světa?“

„To víte, že ano. Vlakem cestoval hejtman Hašek, senátor Škromach, dirigent zlínského divadla, ligoví hráči a spousta dalších.“

„Mám další dotaz, pane Treso:

„Co když se vám, jako průvodčímu, udělá ve vlaku nevolno?“

„Zavolám strojvůdci nebo přímo na dispečera. Výjimečně může jet vlak na krátko i bez průvodčího.“

Pak jsme ještě rozmlouvali o největších vlakových neštěstích na Horní Vláře.

Tedy u Hradčovic a Popovic.

Šlo o lidské selhání a souběh náhod.

Historie Vlárské dráhy

Transversální dráhy byly svou výstavbou všemožným způsobem brzděny, spoléhalo se totiž na již existující severojižní směr na Vídeň.

Ke sněmu v Brně byly posílány petice, kterými se žádalo i zřízení železnice v našem regionu.

Tehdy dokonce čeští poslanci prohlásili, že nebudou hlasovat pro haličskou dráhu dříve, než získají schválení českomoravské dráhy.

Avšak přece jenom přišla změna:

„My, František Josef I... že štace uhersko - hradišťské výhradně privilegované železnice císaře Ferdinanda, která povede až do Uherského Brodu, tedy se nám vidí propůjčiti Společnosti pro zřizování rakouských železnic místních v Praze tuto koncesi dle zákona z 14. 9. 1854 i s právem odkupu."

A tím mohlo započít dílo.

Trať Brno–Trenčianska Teplá však nevznikla najednou, ale po částech. 1. dubna 1883 byl zahájen provoz na místní dráze Staré Město - Uherský Brod.

Ta byla ve Starém Městě napojena jinak než dnes, v trase pozdější vlečky.

V roce 1884 pak byl zahájen provoz na místní dráze Bzenec–Písek (dnes Moravský Písek)–Kyjov. Jakýmsi propojením těchto tratí pak vznikla dnešní Vlárská dráha.

Nově byly postaveny úseky Brno–Kyjov (1887), Bzenec–Veselí nad Moravou–Kunovice (1887) a Uherský Brod–Trenčianska Teplá (otevřeno 28. 10. 1888).

22. 2. 1882 byl na radnici v Uherském Brodě sepsán za tímto účelem podrobný protokol za přítomnosti krajského hejtmana Radnického z Uherského Hradiště, inspektora rakouských drah Jeszmienovského, hejtmana generálního štábu Ernesta Soldana, hlavního inženýra Bernarda Rechbergera..., současně byly zastoupené svými představiteli i obce Drslavice, Havřice, Hradčovice, Kunovice, Popovice, Podolí, Veletiny a Vésky.

Hned pak bylo započato se stavbou.

O pracovní síly nebyla nouze, na stavbě pracovali i cizinci, zejména Italové.

V pondělí 10. 10. 1885 byl zahájen provoz na trase Brno–Uherský Brod.

Uherský Brod se v tu dobu paradoxně bránil prodloužení dráhy směrem na Vlárský průsmyk. Za výhodnější považoval spoj na Strání, a to kvůli sklárnám.

Přece jenom však byla prosazena koncepce provozu na Vlárský průsmyk. Zákon dovoloval stavební společnosti nucený výkup.

A tak na základě koncesní listiny císaře Františka I. bylo 22. 10. 1884 přikročeno ke stavbě dráhy s termínem dostavby r. 1887.

Náklady činily 3.250.000 zlatých.

Zajímavé bylo, že v opačném směru, tedy od Trenčianské Teplé na Vláru, byl provoz zahájen už 28. 10. 1886.

Přesvědčování občanů Bojkovic a Pitína o výkupu však bylo obtížné. Tyto obce by totiž byly jeho realizací postiženy velkým úbytkem půdy – živitelky.

Majitel zahrady č. p. 331 v Bojkovicích se výkupu bránil zákonem soukromého práva.

Úřady mu bylo odpovězeno:

„Ano, 20 cm ornice na povrchu je Vaše, to ostatní patří státu."

Dělníci odházeli svrchní humózní vrstvu majiteli a pracovali dál. Domky č. p. 3 a 4 byly vykoupeny a jejich popisná čísla přenesena na nádražní budovy.

Stavbou dráhy získalo mnoho lidí práci, byly však i časté úrazy.

Postup stavebních prací byl následující – nádražní budova, vodárna, popeliště, strážné domky, kolejnice.

Již 4. 10. 1887 o páté hodině ranní byl z Brna vypraven vlak se železničními zaměstnanci a jejich rodinami.

Stanice však ještě nebyly vybaveny telegrafními a zvonkovými přístroji, jízdy se musely předem hlásit.

Vyhláška krajského úřadu varovala občany, aby nepásli dobytek v blízkosti kolejnic na tzv. „pešuncích" a vyhnuli se přejezdům.

„Šraňky" si měli sami zvedat a spouštět. Cestujícím bez jízdenky hlídač bral „pfandy", např. kabát, klobouk, zboží atd.

Zkušební jízda Brno–Trenčianská Teplá se uskutečnila 27. 10. 1887, slavnostní pak 28. 10. 1888.

Zpočátku však jezdilo lidí málo, kouř a oheň sršící mašina „ohnivý ďábel“ byly nebezpečné pro doškové chalupy a venku uskladněné stohy slámy.

„Ancikrist“ tu potvoru vymyslel, hořekoval dědáček Slavíčků z č. popisného 330, všecky včeličky mně pomřely.“

Uvádí se i tragédie Jindřišky Bellegardové, rozené Larisch-Mönnichové.

Ráda se projížděla na koni. Jela vstříc manželovi, když tu se kůň lekl přijíždějícího vlaku. Shodil jezdkyni a v třmenech ji usmýkal k smrti.

Lokomotivy s parním pohonem byly málo účinné.

Dost často nákladní vlak nezdolal stoupání nad Pitínem a zůstal stát. Musel počkat na posilu, nebo couvat zátky do Bojkovic.

Marie Jašková

Konkrétní vlakovou historií ozřejmuje opět pan Tresa.

„Co vím, tak vozový park se u nás v počátcích provozu nelišil od jiných tratí v té době. Dvounápravové vozy sloužily pro každodenní přepravu cestujících.

Uvnitř těchto vozů byly dřevěné lavice, k vytápění sloužila lokální kamínka na uhlí či koks.

Takové vozy sloužily na Vlárské trati, tak jako v celé monarchii, dlouhá léta a dodávaly tak železnici půvabný, téměř romantický ráz.

Totéž platilo i o vlacích nákladních, bylo zajímavé sledovat, jak se vlakové soupravy, tvořené navíc různorodým vozovým parkem, za mohutného supění pomalu „šplhaly“ do protáhlých stoupání smyčkou nad Pitínem.

Vlaků osobní dopravy bylo ovšem v počátcích provozu poskrovnu, začátkem století jezdily z Brna do Trenčanské Teplé pouze jejich tři páry.

Složitější tří či čtyřnápravové osobní, ale i nákladní vozy byly zpočátku vzácností, na dráze se pravidelně objevovaly až později, v době první republiky.

To již fungovala až donedávna seskupení tří párů rychlíků – či spěšných vlaků – vhodně doplňovaných vlaky osobními. Bylo jich tak již více než před válkou, vozový park se postupně modernizoval.

Koncem šedesátých let jsou již v provozu řazeny dlouhé „Balmy“.

Do roku 1974 jezdil do Újezdce u Luhačovic přímý vůz z Brna do Luhačovic a večer zpět. „Balmy“ byly dříve tvořeny jen rychlíky, teprve nyní jezdí v podobě osobních a spěšných vlaků po celé trati od Brna až po Bylnici.

Sloužily převážně „světákům“, montérům, pracujícím na výstavbě různých celků po celé ČSSR, ale též vojákům, rekreantům a množství těch, kteří denně dojížděli do mnoha průmyslových závodů.

To ale v současnosti neplatí, a tak už jen vlaky o víkendech jsou zaplňovány studentskou mládeží.

I služební a poštovní vozy tvořily dlouhá léta nedílnou součást všech vlaků osobní dopravy, starší typy těchto vozů byly však postupně nahrazovány novějšími.

S dopravou pošty byly nedílně spjaty i legendární papíráky, šlo o noční vlaky z velkých měst mířící na venkov.

Často měly podobu mohutných předválečných vozů a poštu převážely až do konce šedesátých let.

Jeden z nich celá léta stál odstaven v Bojkovicích a poté ještě posloužil jako provizorní restaurace, takže dnešní název Vagón je pro bojkovickou hospodu u nádraží zcela případný…

Ranní osobní vlak do Trenčanské Teplé měl poštovní, služební i kurzovní nákladní vůz. Všechny se pak odpoledne vracely zpět.

Služební vozy byly a vlastně jsou i v současnosti s lokálním vytápěním „nezničitelné“.

Soupravy tedy bývaly mnoho vozové, častokrát i s postrky.

S tehdy běžnými šesti osobními vozy byl takový vlak impozantně dlouhý, někdy míval dokonce až dvanáct vozů, věc dnes neskutečná…

Tři vozy za lokomotivou na tomto vlaku vydržely až do roku 1984, kdy se začaly služební vozy řadit doprostřed vlaku.

Nákladní vlaky měly od počátku provozu samozřejmě největší potíže při zdolávání pitínského kopce, takže zde zpravidla nejezdili těžkotonážníci.

Stanice s krátkými kolejišti a celkovým profilem trati stejně neumožňovaly řazení větších zátěží.

Ale i tak býval provoz zajímavý, na Vlárské dráze snad jezdil celý vozový park tehdejších ČSD, od nejlehčích plošinových vozů přes uhláky, až po těžké čtyřnápravové.

Nechyběly ani nádržkové a plošinové vozy, sypáky, ale i vozy pro drůbež, dlouhé cisterny, a vzácněji se objevily i jednotlivé vozy, těžké výsypné či hlubinové.

Pro příznivce parních lokomotiv to býval koncert, když dvojice leopoldovských štoků, či ještě pětikoláků, „zápasila“ s nákladem na dvaceti promilovém stoupání u pitínského kostela.

Ještě v šedesátých letech neměly všechny vozy brzdové špalíky a tak patřili ke koloritu pomalu se šinoucích náklaďáků nezbytní brzdaři, a to buď v budkách na vozech, nebo jen tak posedávající na plošinách vozů s ručními brzdami.

Počty vlaků a množství zátěže přetrvávaly i po příchodu motoráků. Vše teprve skončilo začátkem devadesátých let po změně poměrů a hlavně rozdělením federace.

V současnosti je nákladní doprava minimální, jen dvakrát denně Vlárskou dráhou projede manipulační vlak s několika vozy se dřevem.

Zůstává tak už jenom vzpomínka na dávnou slávu dlouhých nákladních vlaků na této dráze.

Ale vraťme se ještě jednou zpět do minulosti!

Průběžná doprava z Brna do Teplé, tvořená již za první republiky sestavou tří rychlovlaků a doplňována několika osobními, trvala vlastně až do rozdělení federace.

Je zajímavé, že ještě mnohem později, tedy v sedmdesátých letech, dálkové osobáky neměly v době končící parní a nastupující motorové trakce jízdní doby o nic kratší, než na přelomu století.

Kultura cestování tímto pochopitelně trpěla, dlouhé „proběhy“ nesvědčily ani vozům, ani lokomotivám.

Proto se postupně počet přímých osobáků snižoval, koncem sedmdesátých let dojížděly až do Trenčanské Teplé už jen dva přímé osobáky v klasické soupravě z Brna, ostatní končily v Bylnici či Luhačovicích.

Zbytek tvořily motorové obracáky právě z Teplé, ale hlavně motoráky většinou z Veselí.

Cílové stanice těchto vlaků se rovněž dlouhá léta neměnily.

V časovém harmonogramu koncem šedesátých let, po zavedení volných sobot, se dělnické spoje přesunovaly na pozdější odpoledne.

V minulém režimu se totiž začínalo pracovat prakticky všude od šesté ranní do půl třetí odpoledne a od dvou do desáté večerní, tomu se pochopitelně musely přizpůsobit i vlaky a to v celé železniční síti.

Dopoledne tedy jezdilo vlaků málo, přednost měly vlaky nákladní.

Tento stav kupodivu přetrvával i po „sametu“, např. ještě v roce 1994 vyjížděly z Brna do Veselí kromě pátku vlaky pouze v intervalu 7:50, 11:17, 13:27...

Tradičními se staly na Vláře přímé ranní motoráky z Brna do Luhačovic, jedoucí poté do Přerova, odpoledne do Bojkovic, navečer zpět do Luhačovic, a vracející se do Veselí kolem půlnoci.

Od počátku šedesátých let přibyly víkendové přímé vlaky z Bojkovic do Bohumína, z Luhačovic tamtéž, nu a koncem sedmdesátých let známý Moravan Praha–Bylnice, a po něm jezdil i přímý rychlík rovněž z Prahy do Bojkovic.

A zajímavou kuriozitou byl v r. 1969 přímý motorový rychlík Luhačovice–Ostrava přes Bojkovice, Bylnici a Horní Lideč...

Dlouhá léta se rovněž přesedalo v Kunovicích z obou směrů na Uherské Hradiště, i když frekvence vyžadovala přímé vlaky.

Toto se změnilo v roce 1985, kdy se podařilo zprovoznit kunovickou spojku i pro osobní vozbu. Tohoto využívaly zprvu jen rychlíky, postupně však touto spojkou projížděly hlavně odpolední školní a dělnické osobáky, později dokonce i slavičínský motorák do Veselí.

A nesměly chybět ani legendární papíráky, noční motoráky s novinami, jedoucí ke konci nasazení v r. 1993 večer až z Teplé do Brna a vracející se po půlnoci nazpět do Slavičína.

To se však již dostáváme k relativně nedávné minulosti, do doby po rozdělení federace.

Poslední klasický osobní vlak dojezdil z Trenčanské Teplé na Moravu v roce 1994, zbyly jen motoráky a stále ještě tři páry rychlíků.

Ten půlnoční jezdil od r. 1994 jen do Bylnice, oba zbylé poté končily do Trenčanské Teplé v roce 2000.

V současnosti však již po Vláře jezdí jen oblíbené spěšné vlaky z Brna do Bojkovic a zpět, naproti tomu přibyly pražské rychlíky do Luhačovic.

Po roce 2001 se mění orientace horní Vláry nikoli na více jak padesát let obvyklé Brno, ale na Olomouc.

Ostatně i lomení trati ve Veselí tomu nasvědčuje, postupně tak přichází Slavičínsko a Bojkovsko o přímé spojení s Brnem.

Ani kvanta studentů, jedoucích v posledních zbylých přímých vlacích do Bojkovic a Bylnice, o víkendech z a do Brna, nepřesvědčují kompetentní orgány o navrácení orientace k původnímu stavu.

A tak je snad jediným pozitivem posledních let „taktová“ doprava, ovšem i ta je bez rychlého spojení se světem.

Pro vysvětlenou, taktová doprava je charakteristická jízdou vlaků stejné kategorie na trati v pravidelném intervalu.

Délka intervalu mezi jednotlivými vlaky je závislá zejména na poptávce, přičemž základním intervalem je zpravidla šedesát minut.

Ve špičkách může být krácen o polovinu na třicet, popřípadě na patnáct minut, v takzvaných dopravních sedlech naopak prodloužen na dvojnásobek.

Maximální rozestup mezi vlaky, který ještě lze považovat za jízdu vlaků v taktu, je 120 minut.

Výjimku tvoří pražské rychlíky do Luhačovic, ovšem o víkendech jsou i ty bez návaznosti na Bojkovice.

Takže můžeme jen tiše závidět Brnu jeho propracovanou IDS se spoustou vlaků, navazujících busů a odbavování na jednotný doklad...

Na rozdíl od minulosti je však nyní možno využít velmi rychlé přímé vlaky Brno - Břeclav - Staré Město s přestupem směr Uherský Brod s cestovní dobou plně srovnatelnou s cestou přes Veselí a Kyjov.

Silný útlum vlaků na Slovensko je dán poklesem přepravní poptávky po rozdělení republiky a nekonkurenceschopností jízdní doby železnice oproti autobusům přes Starý Hrozenkov.

Cestující jedoucí z Brna na střední a východní Slovensko dnes využívají rychlejší spojení přes Bratislavu, které dříve nebylo k dispozici.

Rozsah dopravy je nyní záležitosti objednavatelů, tj. Zlínského kraje (osobní a spěšné vlaky) a Ministerstva dopravy (rychlíky), SŽDC vystupuje jen jako koordinátor a tvůrce vlastního jízdního řádu, České dráhy jako dopravce vlaků.

Historie brodského nádraží

Podél trasy Vlárské dráhy byly od jejího počátku budovány ve významnějších venkovských i městských lokalitách jednotlivé železniční stanice, odpovídající dobovým požadavkům na osobní i nákladní dopravu.

Budova železniční stanice v Uherském Brodě byla zcela dobudována v roce 1885 ze státních finančních prostředků.

Původní budovy železniční stanice byly situovány na jihovýchodním předměstí Uherského Brodu v blízkosti starého židovského hřbitova a zahrnovaly výpravnu s kancelářemi železničních zaměstnanců a přilehlou nižší budovu traťmistrovských skladišť.

Na přelomu 80. a 90. let 19. století byla k původní výpravně ještě přistavena nižší budova čtvercového půdorysu.

Nádraží v této podobě sloužilo městu až do roku 1927, kdy byla postavena budova nového nádraží v jihozápadní části města u dnešních velkých schodů, které byly současně přístupovou cestou k nádraží.

Nádraží z roku 1932, foto ze sbírky Františka Bábíčka

Budova již nevyužívaného starého nádraží poté sloužila jako skladiště a později byla přebudována na byty železničních zaměstnanců.

Konec budovám starého nádraží učinila 80. léta 20. století, kdy byly tyto budovy zbourány. Již v letech 1924–1925 bylo nařízeno ministerstvem železnic vypracovat plány nového uherskobrodského nádraží, které se začalo budovat v roce 1926.

Celá stavba byla předána do užívání Československým státním drahám v roce 1927. Šlo o jednopatrovou členitou budovu s terasou, zastřešeným nástupištěm a ornamentální výzdobou se slováckými motivy na venkovních fasádách i v interiéru budovy.

V této podobě sloužila budova nádraží až do konce 80. let 20. století. V letech 1991–1992 byly interiéry budovy nově opraveny a zrekonstruovány.

Staré nádraží v Uherském Brodě bylo také svědkem významných událostí, z nichž nejznámější je návštěva T. G. Masaryka, prezidenta Československé republiky, a jeho slavnostní uvítání zde v roce 1924.

Podobně významnou událostí bylo i slavnostní uvítání prezidenta Edvarda Beneše při průjezdu novým nádražím v roce 1936.

Radek Tomeček

A současnost

V první den dubna se otevíraný uherskobrodský dopravní terminál oděl do slavnostního hávu.

Kam se jenom lidské oko podívalo, tam bylo možné obdivovat znovuzrozenou krásu nádražní budovy a jejího okolí.

V prostoru se pohybovaly stovky lidí, kterým byl organizátory slavnosti nabídnut poutavý hudební program.

Malí si zase přišli na své jízdou na miniatuře vláčku v prostoru autobusového nádraží.

Bylo možné prohlédnout si i sbírku historických fotografií nádraží a porovnat je s jeho současným stavem.

A ten zasluhuje mimořádně velké uznání.

Exteriér i interiéry nádražní budovy jsou zdařilým skloubením nově vzniklého moderního pojetí stavby s původní architektonickou koncepcí.

V první fázi slavnostního otevření terminálu jsme však především netrpělivě vyhlíželi historickou parní lokomotivu, jejíž příjezd byl už delší dobu místním rozhlasem i tiskem avizován.

Mnozí z nás vystoupali za tím účelem na přechodovou lávku, abychom z ní měli pokud možno co největší rozhled.

Vyjímali jsme z pouzder fotoaparáty, případně kamery, a upírali své oči k západu s nadějí, že co nevidět spatříme charakteristický sloup kouře, linoucí se z komínu parní lokomotivy.

A co se mělo stát, to se také s blížící se patnáctou hodinou i stalo. Směrem od Havřic se našim zrakům začal zjevovat dýmající železný oř.

Zprvu dával o sobě vědět svou velikostí nepatrně, posléze více a více.

Pozvolna se blížil k prvnímu nástupišti, na kterém se už tísnily davy zvědavců, stejně jako na přechodové lávce.

S důstojností sobě vlastní lokomotiva zvolna zastavila.

Zhluboka oddechovala jako běžec na dlouhé trati.

Asi i ona „pozorovala“ dění kolem sebe, vnímala blesky fotoaparátů, snad i slyšela dotazy dětí: „Tati, co to je? Takový vlak jsem ještě neviděl.“

A tatínek s úsměvem patrně odpověděl:

„To je přece parní lokomotiva. Ta naším městem projížděla za mého mládí.“

Na lokomotivě bylo co pozorovat. Mnohé přihlížející upoutal nejenom její celkový vzhled, ale i kola, parní píšťala, ojnice, samozřejmě pak kotel s pístem a nezbytným komínem.

A co by byla lokomotiva bez budky strojvedoucího, že ano?

Po obhlédnutí parního vlaku se lidé začali přesouvat do přednádražního prostoru ke sledování slavnostního ceremoniálu, kterého se účastnili nejen významné osobností regionu, ale i zástupci ministerstva dopravy a životního prostředí.

Uherskobrodské nádraží po úpravách v roce 2016

Svou vzácnou přítomností poctil naše město i švýcarský velvyslanec, neboť vytvoření tohoto působivého dopravního uzlu by nebylo tak snadné bez dotačního přispění z Programu švýcarsko-české spolupráce.

Úvodního slova se ujali pozvaní hosté.

Ve svých projevech se zaměřili na historii budování tohoto významného díla a jeho zasazení do rámce našeho města, rovněž tak na ocenění práce těch, kteří toto dílo zdárně dovedli do své konečné podoby.

Následně pak došlo i na tradiční přestřihování pásky a odhalení plastiky od Ondřeje Olivy, příjemným zpestřením celého odpoledne byla i přítomnost členů místního divadelního kroužku v dobových kostýmech.

Já, stejně jako mnozí další, se však navrátil znovu k parnímu vlaku, neboť jsem si před několik dny zakoupil do něj jízdenku.

Organizátory atrakce byla totiž majitelům jízdenek přislíbena jízda do Újezdce u Luhačovic a zpátky.

Po krátkém zaváhání jsem nastoupil do jednoho ze tří vozů za lokomotivou.

Ve voze však nebylo k hnutí.

Byla tam doslova hlava na hlavě, hlavně pak rodičů s dětmi.

Vidět proud žhavých jisker tryskajících z komínu za bílého dne nebylo možné, ale i tak bylo co prožívat za dobu jízdy.

Stovky mávajících rukou doprovázely již náš odjezd z brodského nádraží. Další lidé nám kynuli z mezí i polností při celé, zhruba pětiminutové projížďce do Újezdce.

Tam jsem vystoupil, abych si dýmající krasavici vyfotil i z jiného úhlu pohledu.

Po návratu do vlaku jsem se už do dobově stylového kupé nedostal.

Musel jsem zůstat stát na venkovní plošince, takže jsem si při zpáteční jízdě k uherskobrodskému nádraží užil kouře až až.

A opět nás sledovali po celé trase četní diváci, téměř všichni s fotoaparáty a kamerami v rukou.

Co říct závěrem?

Asi citovat poslední slova jednoho z řečníků: „Ať je toto pohledné nádraží místem šťastných návratů a milých setkání!“

Lze s ním jenom souhlasit a navíc co dodat?

Uherskobrodské nádraží patří a jistě bude patřit svým současným vzhledem i významem k těm nejkrásnějším v naší zemi.

Znovuzavedení spěšného vlaku

S předstihem bylo veřejnosti, tedy i mně, dáno na vědomí, že na železniční trase Praha–Trenčín byl pátého března 2016 uveden do provozu spěšný vlak, Arriva.

Hlavou mně blesklo, přece si nemohu nechat ujít její první jízdu, alespoň v úseku z Uherského Brodu do Slavičína.

A tak jsem hned druhý den zamířil k pokladně brodského nádraží, tam mně však sdělili, že s jízdenkami na tento vlakový spoj nemají nic společného,

Naštěstí jsem se na Internetu dozvěděl, že si ji budu moci koupit přímo ve vlaku. A pak už mně jenom zbývalo avizovaný vlakový spoj v sobotním popoledni na nástupišti nedočkavě vyhlížet.

Netrvalo dlouho, a krátce po ohlášení příjezdu vlaku v českém i anglickém jazyku se směrem od Havřic začala přibližovat mnou očekávaná Arriva.

Svým celkovým vzezřením, hlavně pak světle zelenou přídí, mně tak trochu připomínala housenku motýla píďalky.

S nedůvěrou sobě vlastní, překonanou však zvědavostí, jsem do ní po zastavení nastoupil.

Následovalo první rozhlédnutí a konstatování, že v tisku zveřejňované informace o tomto vlakovém spoji nelhaly.

Hned zpočátku mě obestřela vůně, možná až příliš vtíravá, takže jsem si začal připadat téměř jako při návštěvě kosmetického salonu.

Zamířil jsem k sedačkám, avšak to, co jsem na jejich místech spatřil, mně připomínalo spíše křesla. V kupé bylo příjemně teplo, a kam jsem se jenom podíval, tam se můj zrak setkával s pečlivě udržovanou čistotou.

Usedl jsem do pohodlného sedadla a i nadále se zájmem obhlížel své okolí. Přede mnou se prostíral stolek, na který se dalo umístit leccos, třeba počítač.

Rozjeli jsme se, avšak i za jízdy bylo v klidové zóně tichoučko jako v kostele. Žádný telefon či jiný nežádoucí hluk mě ani ostatní cestující neobtěžoval.

Stevarda jsem se vyptával na sortiment nabízeného drobného občerstvení. Donesl mně brožurku s jeho výčtem, ten byl opravdu bohatý, předčil mé očekávání.

Kdo chtěl, mohl si kromě jídla objednat i pivečko, já však žíznivý nebyl.

Souprava jela plynule a relativně rychle, i když se pohybovala v členitém reliéfu. Svými zastávkami byla dochvilná.

Pěkný dojem, snad jenom té bagáže bylo k vidění přespříliš. Jako při žákovském výletu.

Holt, dálkový vlak.

No jo, ale nejsem náhodou ve vší té chvále placen reklamní agenturou provozovatele tohoto spoje?

Klídek, ani náhodou!

Pouze konstatuji hezký pocitový dojem z této průkopnické cesty Arrivy naším krajem. Do jaké míry však ona naplní naděje do ní vkládané, to teprve ukáže čas.

Tento vlakový spoj však k nám bude zajíždět jenom o víkendu.

Nevadí, ve všední dny budu i nadále jezdit tím naším, vpravdě „domácím“ motoráčkem, ze kterého budu moci při zastávkách v Nezdenicích či Záhorovicích vyklonit hlavu z okna a zavolat na kolem vlaku procházející starší ženu:

„Teta, strýc sa už vrátil z pola?“

A také proto, abych se mohl z nespěchajícího motoráku, přezdívkou Orchestrionu, kochat zelení lesíků, rozsáhlými loukami a poklidně se na nich pasoucími kravkami na Slavičínsku.

Zbyde mně tak více času na vnímání naší pestré a zajímavé krajiny pod Bílými Karpaty a to i přes někdy trošinku zaprášené okenní sklo.

„Ano, Vlárská dráha byla a je něčím, co zásadním způsobem ovlivnilo nejenom ráz krajiny, ale zejména životy mnoha a mnoha lidí.

Patří ji za to náš neskonalý vděk.“

Obsah

Vlárská dráha 7

Atmosféra ve vlaku 60

Strojvůdce vypráví 65
- Přetížený vlak 65
- Požár vlaku 67
- Zvířata na trati 68
- Vlak nebrzdil 70
- Předčasný odjezd 73
- Vinen byl mráz 74

Vyprávění průvodčího 75

Historie Vlárské dráhy 78
- Konkrétní vlakovou historií ozřejmuje opět pan Tresa 80

Historie brodského nádraží 85

A současnost 87

Znovuzavedení spěšného vlaku 90

Jaromír Slavíček
ROMANTIKA VLÁRSKÉ DRÁHY

Autorské právo © Jaromír Slavíček 2016
slavicek.tenis@seznam.cz

Fotografie © Jaromír Slavíček, Ervín Pospíšil, Radek Holík,
Tomáš Kašpařík 2016
Ilustrace na obálce © Jana Jurásková 2016

Vydal ELTISK, vydavatelství a nakladatelství
Mariánské náměstí 63, 688 01 Uherský Brod
www.eltisk.cz
vydavatelstvi@eltisk.cz

Sazba a tisk ELTISK, s. r. o.
1. vydání

Všechna práva vyhrazena. Tato kniha a ani její části nesmí být rozmnožována tiskem, fotokopiemi, počítačovými datovými soubory, ani jiným způsobem bez předchozího svolení autora.

ISBN 978-80-88116-35-6

ISBN 978-80-88116-35-6