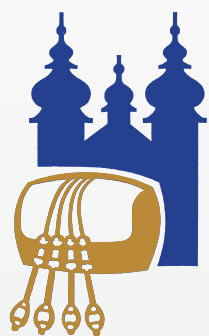


Železniční speciál



Vamberecký zpravodaj

110 let železniční trati Doudleby - Vamberk - Rokytnice

Počátky v pořadí druhé podorlické lokálky mají obdobné kořeny jako další projekty v celém kraji. Tíživá sociální a hospodářská situace regionu pokrokové patrioty a podnikatele nutila přemýšlet nad způsoby jak toto změnit. Přeprava dřeva, kamene a dalšího stavebního materiálu z hor a naopak, některých potravin a hotových výrobků a tím i oživení regionu, vyžadovala moderní řešení. První podmínkou rozvoje tedy byla dostupnost kvalitního a výkonného spojení se světem, což tehdy mohla zajistit jen železnice.

Největší aktivitu projevovala města Kostelec nad Orlicí, Rychnov nad Kněžnou a Vamberk. Částečné zadosťuchnění přišlo roku 1874 po zprovoznění hlavní trati společnosti Rakouské severozápadní dráhy ÖNWB z Hradce Králové do Lichkova. Přesto sídla v Orlických horách požadovala bližší spojení sítí místních drah,

kterých se plánovalo značné množství. Rivalita mezi městy a nezáměr státních úřadů spolu s obecným nedostatkem financí většinu projektů pohřbilo. Přesto se v roce 1893 své železnice dočkal Rychnov se Solnicí, což bylo impulsem pro další dosud neúspěšné zájemce. Města Vamberk a Doudleby se pokoušela už při výstavbě trati ÖNWB prosadit alespoň společné nádraží, což bylo 2. března 1873 odmítnuto kvůli předchozímu nerozhodnému přístupu obou měst k železnici, podobně byly odmítnuty i další podané návrhy o několik let později. Až změny zákonů po roce 1880 zjednodušující výstavbu místních drah umožnily uvažovat o dalším rozšíření kolejí do hor. Mezníkem se stal zemský zákon ze 17.12.1892 o zvelebení železnic nižšího řádu. Byl dobrou iniciativou Českého zemského sněmu, umožňující další rozvoj a výstavbu drah v českých zemích.

» pokračování na další straně





Přípravné práce na stavbě sledovali se zájmem i běžní obyvatelé Vamberka

Zanedlouho se objevil projekt dráhy ze Žamberka do Rokytnice, což Vamberk vzápětí přinutilo zabývat se jiným směřováním trasy s výchozím bodem v Doudlebech. Poněkud nejasno bylo v koncovém bodu trati, kde se nabízela Rokytnice, ale i Olešnice a prostor v okolí Říček. Rozhodnutí o trase bylo motivováno také politicky. Na Žamberecku to byly spíše proněmecky orientované spolky a obyvatelstvo v pohraničí, oproti Vamberku a okolním obcím s převahou českých obyvatel. Vznikající spor začalo sledovat železniční oddělení Zemského výboru království českého. Nenápadnou, ale o to intenzivnější snahou zástupců Vamberka se povedlo přesvědčit nejen vlivné lidi v Rokytnici, ale i uklidnit protesty zástupců nedaleké dráhy rychnovské a zástupcům ÖNWB přiblížit myšlenku další stanice mezi Potštejnem a Kostelcem, což by zvýšilo propustnost jejich trati, spolu s dalším přísunem zátěže z projektované dráhy. Jednání čekalo ještě mnoho zvratů, včetně neustálých potíží se získáním financí. Konečně 5.10.1903 byla ustanovena Společnost místní dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice pod zkratkou LBDWR / MDDVR s podporou a dozorem Zemského výboru. Přetrvávaly dohady nad podobou a napojením do sítě ÖNWB v Doudlebech, což znamenalo výstavbu zcela nového nádraží. Konečně dne 27.12.1904 byla vydána koncese, která se paradoxně nevztahovala na prvních cca 600 metrů projektované trasy, právě díky sporům o zaústění.



Vzhled nádražní budovy ve Vamberku před první světovou válkou

Stavby se ujal stavitel J. Kruliš z Prahy, který si svým energickým až tvrdým přístupem záhy získal autoritu. V průběhu roku 1905 se stavba dostala do plného tempa. Potíže způsobovaly nesourodé horniny a všeobecně práce v horském terénu, včetně dvou tunelů. V srpnu 1906 se už dílo konečně blížilo k závěru. Dne 12.10.1906 byla do opěrné zdi u pěčínského tunelu usazena pamětní deska připomínající dostavění tisícího kilometru místních drah garantovaných Královstvím českým. Konečně nastal 14. říjen 1906, kdy vyrazil z Doudleb k Rokytnici slavnostní zahajovací vlak. Do cíle však nedorazil – kvůli použití dvou slabších lokomotiv řady 97 (310.0 ČSD) uvázl na trati a tak musel být rozdělen na dvě části.

Nová trať o uváděné délce 19,542 m vystoupala do Rokytnice v nadmořské výšce 562,45 m.n.m., což je o 277,35 m výše než leží výchozí stanice Doudleby. Jako na jiných tratích i zde dopravu obstarávaly smíšené vlaky, v počtu tří párů v celé délce trati a další dva páry pouze z Doudleb do Vamberka. Samostatný nákladní vlak začal jezdit až po roce 1908. Celá léta zůstával rozsah provozu téměř stejný, včetně let první světové války. Původně provoz na trati řídila ÖNWB prostřednictvím výpravčího v Doudlebech na účet vlastníka,



Většina trati vede malebným údolím řeky Zdobnice. Zde poblíž Pekla

po zestátnění ÖNWB k 1.1.1908 přímo nástupnickými státními drahami K.k.St.B. Časem díky stále složitějšímu hospodaření nastala otázka transformace Společnosti místní dráhy na řádnou akciovou společnost. To se stalo až k 23. září 1923 výnosem Ministerstva vnitra Československé republiky. Samotné hospodaření společnosti se přesto nedařilo udržet v kladných hodnotách, což vedlo stejně jako u jiných místních drah k zestátnění a začlenění trati do sítě státních Československých drah. Místní dráha byla zestátněna dle úmluvy z 10. prosince 1924, zveřejněné Sbírkou zákonů č. 156. dne 25. června 1925.

Provoz trati za celá léta ovlivňovalo zimní počasí v horách a naopak povodně na Orlici ohrožující náspy tratí v Doudlebech. S rozvojem turistiky se Orlické hory stávaly stále více cílem výletů nejrozličnějších skupin i jednotlivců a význam dráhy tak dostával zcela jiný rozměr. Zároveň se začal projevovat vliv vznikajícího

automobilismu a ČSD musely začít s úsporami. To zejména nasazením motorových vozů a zvýšením cestovní rychlosti. Spolu se zhoršováním mezinárodní situace se sousedním Německem rázem narostla nákladní doprava materiálu na výstavbu opevnění v horách. Zvláště trať do Rokytnice měla klíčovou roli v zásobování všech staveb v horských oblastech. Musely tak být vyměněny kolejnice za těžší typy, aby umožnily průjezd těžších a výkonnějších lokomotiv. Bohužel, kvůli událostem roku 1938 se už velké dílo nedočkalo dokončení a stanice Rokytnice zůstala v říjnu v zabraném území. Následující rok a celou druhou světovou válku našťastí trať přečkala bez vážných poškození.



I ve 30. letech bývala cesta vlakem téměř sváteční událostí

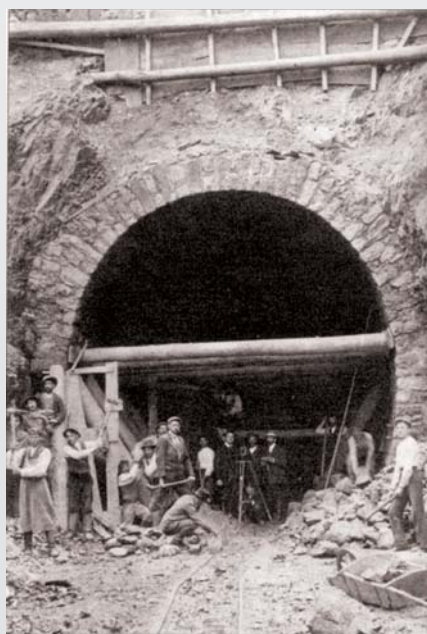
Lokomotivní park se lety příliš nezměnil. Od původních lokomotiv řady 310.0, po 313.4, 320.0, 422.0, 423.0, v nákladní dopravě kromě těchto ještě 434.0, 1 a 2. V osobní dopravě se osvědčily vozy M 120.4 nahrazené až počátkem padesátých let novou řadou M 131.1 doplněnou později i nepravidelně M 240.0. Poslední významná výměna vozového parku proběhla na přelomu 70. a 80. let, kdy zde začaly jezdit vozy M 152.0, dnes označené 810 a sloužící dosud. Parní provoz byl ukončen v průběhu roku 1967 už pouze v nákladní dopravě. Poté zde začaly jezdit motorové T 444.0 a T 435.0, doplněné později T 466.0. V 80. letech je nahradily stroje řady T 466.2, které pod označením 742 zde dopravu zajišťují dodnes. Nárůst víkendové turistické přepravy si vynutil na trati přechodné nasazení zánovních jednotek 814 vzniklých rekonstrukcí původních vozů řady 810. Díky horské charakteristice trati se bohužel příliš neosvědčily. Řešením bylo až nasazení německých motorových vozů firmy Stadler řady 650, které letní a víkendový provoz do hor zvládají spolehlivě s nezbytným komfortem pro přepravu kol, lyží a mnohých návštěvníků hor.

V současnosti, jak se zdá, region v okolí Rokytnice v Orlických horách získává nový větší význam v turistice a zimních sportech a právě železnice s podporou Královéhradeckého kraje by se měla i nadále stát významným partnerem v dopravní obslužnosti horského regionu.

Aleš Filip

Jak jsme stavěli pěčínský tunel

podle vyprávění J. Zoubka u příležitosti 50. výročí trati upravit Jan Krčmář



Nejnákladnějšími stavbami celé dráhy byly dva tunely. Na snímku je právě dokončovaný tunel Pěčínský.

Pocházím ze středních Čech, z Kouřimska, z chudé dělnické rodiny. Jako dělník jsem byl zaměstnán při stavbách drah v Německu. Začátkem roku 1905 přijel tam jistý Talián a řekl nám: „Hoši, v Čechách u jakési Rokytnice se bude stavět dráha.“

Nevěděl jsem, kde Rokytnice je, ale rozhodl jsem se, že dopíši na tamní městský úřad, abych se dozvěděl bližší podrobnosti o stavbě, a zároveň jsem se hlásil do práce. Nevěděl jsem též, že Rokytnice je městem německým, a psal jsem česky na dvojitém korespondenčním lístku a prosil jsem o odpověď. Ta však nedošla.

S kamarádem jsme tudíž odjeli nazdařbůh přes Kladsko do Čech, v Mittelwaldu jsme si vyměnili říšské marky za peníze rakouské (za 1 M

dostali jsme 62 kr.) a jeli jsme, ať již to dopadne jakkoliv. Tak jsem se dostal do Pěčina a ubytoval jsem se v domku na Hradčanech.

Práce zde ještě nezačala, proto jsme trávili volný čas ponejvíce v lese při četbě románů. Četl jsem nahlas, kamarád poslouchal. Jednou v neděli odpoledne přišel k nám pěčínský hajný Španihel, přivábený hlasitým čtením, a ptal se, co jsme zač a co zde hledáme. Bylo mu divné, že čteme román, kde se líčily vraždy a všelijaké zločiny, ale my jsme jiné četby neměli.

Brzy potom sem přicházeli dělníci. Italové, Charváti, Slovinci, Němci, Češi. Cizí byli dost inteligentní, vlídní a hlavně čístoplní, z našich to byli tzv. „bratránci“, většinou otrhaní, špinaví, hrubí. Přidrželi jsme se těch cizích,



kde převládali Italové, a vstoupili jsme do tunelové party.

K bratránkům přidružovali se časem jiní naši lidé, pocházející mnohdy i z tzv. lepších tříd – synkové řemeslníků i rolníků, které lákala vyhlídka na jistý a poměrně snadný výdělek a snad i touha po lehkomyšlném a požívačném životě. Přišli slušně oblečení, ale zakrátko zpustli tak, že nebyli od pravých bratránků k rozeznání.

Denní plat bratránků činil 1 zlatý až 1 zl. 50 kr., při prorážení tunelových štol vydělali jsme si až 2 zl. 50 kr. denně. Byla to mzda na tu dobu slušná, a kdo jen poněkud šetřil a rozumně žil, ušetřil si značný obnos, neboť ceny potravin byly poměrně nízké; houska dosti velká byla za 2 kr., 1 kg chleba za pár krejcarů, buřty velké a chutné za 4 kr., půl litru piva za 6 kr. I kořalka byla laciná, ale ta právě byla příčinou zkázy mladých lidí, kteří výdělek z větší části propíjeli a raději chodili v hadrech a ve špíně, až je žraly vši.

Pracovalo se od 6. hodiny ráno do 6. hodiny večer s krátkou jednohodinovou přestávkou o poledni. Výplata byla vždy v sobotu v kantýnách, při čemž si úsekáři sráželi hned ze mzdy útratu dělníků za nápoje a potraviny během týdne projedené. Bratránkům často ze mzdy nezbylo nic, protože během týdne vše propili.

Já jsem byl mistrem střelby a měl jsem na starosti skladiště dynamitu, které bylo v kovárně nad tunelem. Dynamit jsem nosil v bedničkách přes rameno přehozených a tak jsem chodil denně od potoka do stráně velmi příkré a skalnaté. Jednou za ledovatky se mi přihodilo, že jsem sklouzl a pak již nezadržitelně sjížděl po srázném svahu až k potoku, kde jsem zůstal ležeti, až mne našli a polozmrzlého odvedli.

Zeti vedoucího stavby Soraviovi se narodila dceruška, která však záhy zemřela a byla v Pěčině pochována. Na hrobě těsně u kostela umístili rodiče hezký pomníček, v Itálii z kararského mramoru zhotovený a italským písmem opatřený. Z pomníčku zachovala se jen destička s nápisem:

Isolina Soravia, nata in Valle di Cadore 13. 8. 1905, morta 21. 6. 1906. Igenitoi dolenti Posero.

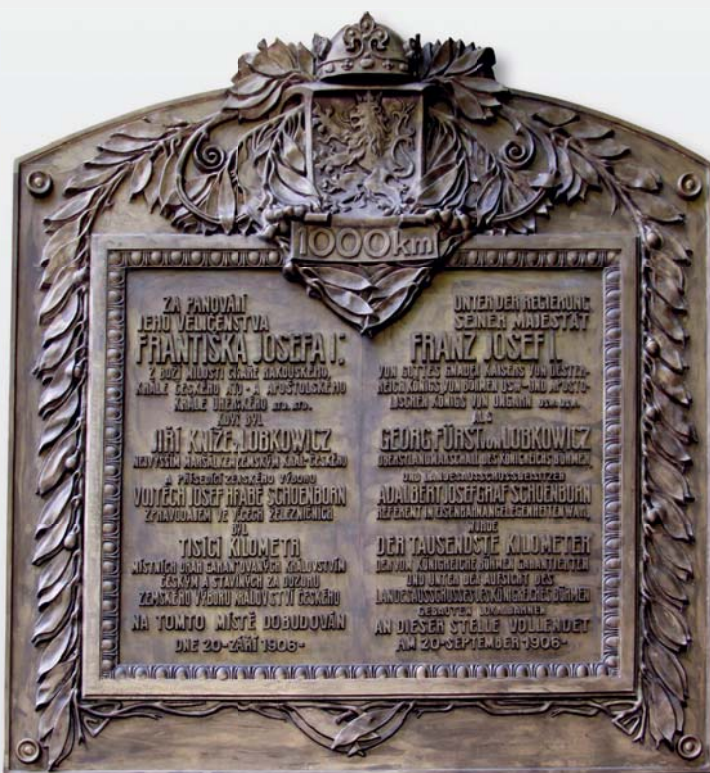
Destička jest na předsínce kostela na pravé straně.

Do skalního hřebene, kde měl být tunel, byly raženy současně dvě štol, zpredu i zezadu. Pracovaly dvě party, nejprve asi třicet, později padesát dělníků ve směně denní i noční, které se předháněly zvláště v době, kdy měl být již hřeben prorazen. Bylo to v noci ze soboty na neděli. Před půlnocí dávali jsme si na obou stranách kladivy znamení. Bylo navrtáno posledních 18 děr pro nálože, 9 na každé straně. Nálože vybuchovaly a po střelbě ucítili jsme průvan, hřeben byl prorazen.

Byla z toho mezi dělníky v tunelu veliká radost, zvláště proto, že dosud vše šťastně probíhalo.

Šli jsme k Tumejovi, druhému zeti vedoucího stavby, který bydlel v č. 36, vzbudili jsme jej a pobízeli, aby šel s námi oslavovat. Dal dělníkům 50 zl. a řekl: „Hoši, jděte a buďte veselí!“

Pak jsme telefonovali podnikateli stavby Zdeňku Krulišovi na Vinohrady, aby přijel na oslavu. Privítali jej dělníci v plné parádě, průkop byl vyzdoben chvojím a světly, Italové zaopatřili sud italského vína. Kruliš zaměstnancům blahopřál, že průkop tak brzy a bez nehody prorazili, dal vedoucímu stavby tunelu Gardelli-mu 100 zl. na hostinu a poněvadž v ten den byla právě „U Rykrů“ taneční zábava, tančili jsme až do rána a byli veselí.



Štol se potom rozšiřovaly a začalo se klenout. Při rozšiřování průkopů se zjistilo, že vratby kamene promočené a shora tlačené povolují a sesedávají. Bylo nutno dávat podpěry, a protože trámů a fošen po ruce nebylo, získán byl proto majitel lesa Antonín Petr, aby rychle nakácel dříví a kmeny přivezl. Dřevo však bylo syrové a těžké a budování podpěr, zvláště zvedání těžkých trámů vyžadovalo velké námahy. Ale i to bylo šťastně překonáno.

Tunel se klenul po desetimetrových dílcích, tzv. kámpádách. Pískovcové kameny byly přiváženy z blízkých Hradčan, byly pečlivě přisekávány a do klenby zasazovány. Tuto práci vykonávali hlavně Charváti a Italové.

Stavba neskončila se však bez větších neštěstí, ačkoli bylo dbáno největší opatrnosti. Přebytný materiál byl odvážen na vozících tažených miniaturní lokomotivou a přitom odstraňovány různé balvany po okolní stráni rozptýlené. Balvany byly skulovány ke trati, kde se nakládaly na vozíky. Jistý Slovinec chtěl právě odsunout naložený vozík dál od tunelu, když vtom přes okraj tunelu mu spadl kámen přímo na hlavu. Byl okamžitě mrtev. Byl to silný, hezký, pracovitý mladý člověk, který měl za manželku Češku a bydlil s ní v č. 14. Každý jej srdečně litoval.

Byl jsem též přítomen, když se u pečínského tunelu zasazovala pamětní deska na památku, že právě zde dokončen byl tisící kilometr zemských drah,

garantovaných zemským výborem království Českého. Deska byla však po roce 1945 odstraněna a uložena v Technickém muzeu v Praze.

Po dokončení stavby dráhy zůstal jsem již trvale ve zdejší krajině. Oženil jsem se a s manželkou jsme se ujali hospodářství, kde žijeme dosud. Často vzpomínám na doby, kdy jsem na stavbě pracoval a nemohu pochopit, že uplynulo 50 let od doby, kdy jsa mlád a pln energie – se svými milými druhy, z kterých je již málokdo naživu, pracoval jsem v nitru pečínských skal a vesele bušil kladivem do tvrdé horniny, aby byla zbudována trať, která je tak důležitá pro celý náš orlický kraj a která po všech stránkách přinesla požehnání a rozkvět všem vrstvám našeho lidu.

Kladivo, kterým jsem po více než jeden rok pomáhal budovat trať a tunel přes 100 metrů dlouhý, mám dosud schované a teď se těším, že se u příležitosti letošní oslavy přece jednou – a to poprvé – pečínským tunelem zadarmo projedu.

NĚKOLIK VZPOMÍNEK JOSEFA SOUKUPA,

*77 letého bývalého zaměstnance na stavbě místní dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice
vyslovených u příležitosti 50. jejího výročí.*

Byl jsem za svého života zaměstnán na stavbách drah ve všech koutech Rakousko-Uherska i později Československé republiky, takže mi ze stavby této lokálky utkvělo v paměti velmi málo.

Se stavbou trati bylo započato na jaře v roce 1905 a prováděla ji podnikatelská firma Zd. Kruliš z Prahy. Mně byl přidělen úsek nad pečínským tunelem, a to skalnatý zářez a násyp hráze přes údolí s podjezdem. Stavba tunelu tvořila úsek samostatný, na němž byli zaměstnání povětšinou Italové a Charváti, jenom při pomocných pracích nekvalifikovaní dělníci.

V létě se pracovalo od 6 hodin ráno do 6 hodin večer s hodinovou přestávkou v poledne a po půlhodinové přestávce dopoledne a odpoledne. V zimě pak od 8 hodin dopoledne do 12 hodin a od 1 do 4 hodin odpoledne.

Platilo se podle schopností a výkonnosti dělníka jeden zlatý až 1 zlatý 20 krejcarů, v zimě jen 75 až 90 krejcarů denně. Minéři a zedníci v tunelu si vydělávali 2 – 3 zlaté denně. Sobotní výplata byla doprovázena hýřením i rvačkami, z nichž pak vzniklo více úrazů než při vlastní práci.

Asi 150 metrů dále od tunelu, kde přetínala silnice trasu dráhy, stála stará dřevěná hospoda, zchátralá na spadnutí. Jakmile její majitel zjistil, že musí být zbourána, aby učinila místo budoucímu náspu trati, honem ji „opravil“, totiž vylíčil tak, že bylo radost se na ni podívat a těšil se, jak si za výkupné pomůže a hodlal barák vycenit na 30 000 zlatých.

S takovou sumou ovšem nesouhlasila výkupní komise a nabízela mu polovici žádané ceny. Když si postavil hlavu, že nemůže slevit, povolali si odborníky a s nimi na třech kočárech přijeli vyjednávat znovu. Tito nechali na několika místech odtrhnouti prkna, a když pod nimi objevili samou červotočinu, odhadli to na 1 200 zlatých.

Přitom nařídili, že si majitel materiál musí do měsíce odklidit, jinak že se nechá odklidit lidmi ze stavby. To jej tak rozčílilo, že celé komisi vyčínil a musel ještě k tomu na 14 dní do basy. Pak si vystavěl barák o kus dále pouze z prken a tam šenkoval.

Úsek místní dráhy z Vamberka do Rokytnice si vyžádal vzhledem k nepříznivým územním poměrům nepřiměřených nákladů a byl uskutečněn na vlivný nátlak majitele rokytnického panství hraběte Nostitze.

Při severním vyústění pečínského tunelu byla na opěrné zdi umístěna českoněmecká tabule hlásající, že v tomto místě bylo dosaženo tisícího kilometru drah, garantovaných zemským výborem.

Lokálka tato byla také poslední, kterou zemský výbor království Českého garantoval, neboť se nedlouho nato rozešel.



Možnost občerstvení pracujících na stavbě nabízely jednoduché dřevěné kantýny

Hrst vzpomínek k historii místní dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice,

jež napsal Dominik Hynek, výhybkář ČSD na odpočinku při příležitosti 50. výročí dráhy.

Na stavbě místní dráhy jsem pracoval nad rybenským tunelem u Zbraně až k pekelecké zastávce, později v Doudlebech na vykopávce pro budoucí nádraží. Materiál z vykopávky jsme vozili nejprve ručně výklopnými vozíky po úzkokolejce podél trati severozápadní dráhy až za park, kde místní dráha odbočuje k Vamberku.



VAMBERK. Povodní stržený most železný na „Zdobnici“ a poškozená trať místní a sev.-záp. dráhy.

Vodní živel ukázal svou sílu hned rok po otevření trati

Když byl násyp pro místní dráhu hotov a získáno místo pro boudu a k nasazení více vozíků, dopravovala vozíky malá úzkokolejná lokomotiva za parkem až téměř k vamberecké silnici. Po dohotovení hráze pro trať zavázela se močálovitá prohlubeň mezi tratí a strouhou za mlýnem.

Partákem byl pan Kotal, který s sebou přivedl i své „bratráčky“, kteří s ním putovali po všech takových stavbách. Po dohotovení planýrky rozvázely se pražce i kolejnice, sotva poloviční síly než na hlavní trati. Čety

zvláště vybraných lidí přibíjely kolejnice na pražce, takto zhotovené páry rozvázely se na trať, postupně spojkami a šrouby spojovaly, navázal se štěrk, načež směrově i výškově se trať vyrovnávala.

Přiblížil se říjen roku 1906. Partaříři s bratráčky odcháeli již dříve jinam, postupně se propouštělo i ostatní dělnictvo. Mnoho se jich hlásilo na udržovací práce traťmistřovi ve Slatině, Žižkovi, který přijal jenom nejnutnější počet a ostatní vracel.

Provoz místní dráhy obstarávala správa provozu v Chrudimi, kde byl přednostou rada ing. Jan Lamač, který několikrát v měsíci přijel vše obhlédnout. Byl to dobrý člověk.

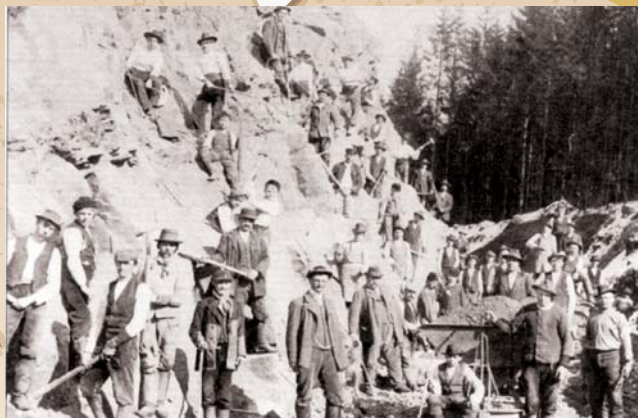
Dělníci, jak se houfně do práce na trati hlásili, pro malý plat zase hromadně utíkali. Na vrchní stavbě se platilo denně 80, ve stanicích 90 krejcarů. Traťmistr vzkazoval dalším, a tak došlo i na mne a 20. října jsem nastoupil k partě. Předákem na celé trati byl pan Josef Jelínek, a to jsme ráno nevěděli, kde se během dne ocitneme. Práce bylo hodně, neboť čerstvá navážka hodně ssedala. Nejhorší to bylo u mostů, kde pilíře nepovolily, násyp však ano, tak jsme se nazdvíhali a napodbíjeli až dost.

V zimě bylo zase práce se sněhem. To ještě nebyly zásněžky a zrovna první zimu napadlo mnoho sněhu, takže muselo být přijednáno asi 60 lidí na odstraňování sněhu, aby mohly vlaky vůbec jezdit. V Rokytnici bydlel vlakvedoucí Stejskal, svobodný Němec s matkou, a ten nám přinesl ráno hrnec kávy a bochník chleba, a když jsme se posilnili, šli jsme do té siberie znovu.

Pak tu byl vlakvedoucí Tyburec, který se později stal vlakovým revizorem. V Rokytnici byl od začátku přednostou nějaký „čechožrout“ jménem Gülk. Ve Vamberku byl pan Čermák z Českých Libchav, pan Kozák z Německých Libchav a pan Piskač z Chrudimi. Ve skladišti byl skladník a měl ve skladištní kanceláři i lůžko, kde přespával.

Následkem průtrže mračen rozvodnila se řeka Zdobnice tou měrou, že zaplavila pole i luka mezi řečištěm, tratí hlavní i místní dráhy a v klínu mezi oběma valila se velkým proudem přes koleje, až konečně protrhla oba násypy a hluboko podemlela. Kolejnice s pražci visely vysoko ve vzduchu jako velké žebříky. Narychlo jsme svázeli staré i nové pražce, stavěli z nich pod svršek hranice, jednu vedle druhé, aby na ně mohl zajet

pracovní vlak s kamením a jiným materiálem. Tím se vše zasypalo, takže pražců tam většina zůstala. Málo se jich vyťahalo a jen z těch svrchnějších vrstev. Hlavní trať byla ovšem dříve, ač krokem, přece sjíždou, neboť tam pracovalo ve dne v noci mnohem více lidí. Než se tak stalo, byly na pražce mezi kolejemi položeny fošny, cestující přecházeli od vlaku v parku k druhému protějšimu u mostu pod Mníškem a naopak. Zboží se převáželo na kolejových vozících.



Základem stavby byla tvrdá manuální práce, která však pokračovala pro nás dnes nevídaným tempem

Smutnou pověst zavinili první železniční zaměstnanci skladiště ve Vamberku, kde se mnoho zboží ztrácelo. Na nátlak občanstva byla u těchto zaměstnanců provedena domovní prohlídka s překvapujícím výsledkem, když v tajných skrýších pod podlahou se našlo mnoho nejrůznějšího zboží. Zaměstnanci byli vyslýcháni, propuštěni, potrestáni vězením a odsouzeni k zaplacení škod. Skladník unikl trestu tím, že ujel do Ameriky.

Přednosta Čermák býval někdy podivín. Chodíval do hostince ke Kaiswinklerovým hrát v karty a vracíval se až k ránu domů. Jednou, to již chodili lidé k rannímu vlaku, slyšel, že za ním někdo jde. Nechtěl, aby ho poznali, proto přidal do kroku. Ten za ním zase myslel, že je už nejvyšší čas k vlaku a přidal také. Pan Čermák se dal do běhu, ten za ním také a tak se hnali až na nádraží, kde vběhl do domu a tomu druhému se ztratil. Ten vzbouřil stanici a s ponocným hledali zmizelého, avšak bezvýsledně.

Kdesi u Rokytnice stavěl si Čermák domek, když se předtím oženil s dcerou rolníka Stejskala z Rokytnice. Cihly nechal si voziti z Vamberka. Jednou chtěl pan Borovec vyhovět přání pana stavbyvedoucího a vagon s cihlami přistavili až před výkolejku, kterou nechali otevřenou. Rozjetý vůz nemohli však již zadržet a ten s nákladem ujel, pod pečínským tunelem vykolejil a sjel s vysokého náspu dolů. Za přítomnosti přednosty správy provozu pana Lamače jsme pak tahali pomocí řetězů a lokomotivy vagon nahoru na trať.

Všichni skladištní dělníci jsme museli podle potřeby dělat brzdaře, čistit osobní vozy, doplňovat lampy, atd. ve stanici rokytnické. Obvyčně, když jsem byl v lampárně, vyšel z kanceláře pan přednosta Gülk a volal: „Hynééék, auf die Post!“ A kolikrát mi německy řekl, že když neovládám služební řeč, že s vlakem nesmím do Rokytnice přijet. Zvláště za první světové války byla na znalost služební řeči velká přísnost.

V té době jsem skládal uhlí pro stroje v Doudlebach, zbrojil, čistil popelníky, posunoval, a když byla zátěž, jezdil jako brzdař. Mnohokrát po celodenní práci telefonoval pro mne pan Gülk z Rokytnice, abych tam přijel na „frsterkung“, že mají na ráno zátěž.

Po převratě 1918 nechtěli rokytničtí nové republiky sloužit a uznávali pouze liberecké „uzavřené území“. Když tam úředník od správy provozu z Chrudimi přijel, aby převzal stanici, odepřel mu přednosta Gülk odevzdat pokladnu, až když byl vypraven z Doudleb vlak s českým vojskem, pak to šlo hladce. Nějaký čas tam pan Svoboda zastupoval správce stanice, pak tam byl dosazen za přednostu starší pán, Čech a také dobrý člověk.

Po zkouškách posunovačské a podúřednické nemohl jsem dostat místo s bytem, přeškolil jsem se na výhybkáře a dostal byt na bývalé zastávce po pensionovaném výhybkáři Polákovi, kde jsem dosloužil. Do výslužby jsem byl přeložen za okupace dne 31. října 1941 po započtené služební době 36 roků a 4 měsíce.

Neměl jsem za celé té služební doby na růžích ustláno, přece však rád vzpomínám na všechny ty radosti a strasti, jichž bylo ovšem mnohem více, a zvláště na všechny svoje kamarády v povolání i na některé dobré představené a přeji všem, aby veškerá nebezpečí své služby šťastně překonali a dočkali se klidného odpočinku, i aby ve zdraví a svěžesti dlouhou tohoto odpočinku užili.



Novotou zářící budova nového nádraží se stala chloubou Doudleb (1910)

To tenkrát ještě jezdily vlaky...

S železničářskou rodinou Novákových z Vamberka nejen o rokytnické dráze



Manželé Novákové ve službě na začátku 60. let

Manželé Novákové nás přivítali oznámením, že dráha a mašinky jsou celý jejich život. Poznali se na škole v České Třebové, ve městě železnici zaslíbeném, a oba pak zůstali modré armády věrní. Jak pan Jaroslav Novák zdůraznil, byla to především jistota, že dostane po průmyslovce místo, která ho k železnici přivedla. S umístěnkou k ostravské dráze nastoupil na své první místo do Chornic blízko Jevíčka a následně byl přeřazen k dráze bratislavské. Názvem dráhy se ale nenechme zmást, železnice v celém Československu tehdy byla rozdělena do šesti drah, kdy právě dráha bratislavská sahala až ke Svitavám.

Mladí manželé se pak kvůli bytu, na který jinde marně čekali, dostali na nádraží do Potštejna, kde bydlení získali a prožili zde spokojených šestnáct let v turnusové službě jako výpravčí vlaků. Tehdy také zažili, že na dráze se mohou odehrát i události smutné. Pan Jaroslav zřejmě do smrti nezapomene na 1. září roku 1969, kdy přesně ve 14.48 odpoledne došlo v blízké Záměli k tragickému neštěstí. V tu chvíli přijížděl od Doudleb motorový osobní vůz, který jel mimořádně a mířil do šumperských oprav. V Záměli byly v té době závory jako leckde jinde na ruční pohon. Místní závorář chtěl ještě pustit přijíždějící autobus, klasickou zaoblenou Škodu RTO s přívěsným vlekem „bonbónem“. Začal stahovat závory, ale kvůli autobusu je pozastavil. Bohužel, přívěs už projet nestihl, motorový vůz do něj narazil a přejezd si vybral krutou daň čtyř obětí. Tehdy se vymstilo nedodržení železničářského pravidla, že započatý úkon se musí dokončit.

Ve druhé půlce sedmdesátých let dostala paní Marie nabídku – stala se náčelníci železniční stanice Vamberk, která plnila funkci řídící stanice pro celou trať do Rokytnice. Ve Vamberku, Slatině nad Zdobnicí a Rokytnici tehdy bylo zaměstnáno více než dvě desítky ajzboňáků. Tehdy se také paní Nováková s rodinou natrvalo vrátila do Vamberka, kde opravili rodinný dům. A jaká to byla doba? Jak s úsměvem říká: „To tenkrát ještě jezdily vlaky“. A k tomu stanice s krátkými kolejemi, kde se šíbovalo sem a tam, jen aby alespoň jeden přejezd na každé straně zůstal chvíli volný. Vozily se celé vlaky rudy z Polska do železáren a z železáren zase vlaky výrobků pryč. Vlečka byla vytížená. A na nádraží se také hodně vykládalo a naopak nakládalo zboží z Vamberka – chladiřenské vozy jezdily pro výrobky masny, kryté vagóny pro textilie z Vigony a pro ledacos jiného. Celkem na sedm tisíc vagónů za rok! Do toho tři vlaky dřeva denně z Rokytnice a kamení a štěrky z pčínského lomu.

Kromě nákladů pak železnice přepravovala i spousty pasažérů. Vlakem o půl šesté ráno od Rokytnice se sjížděly davy zaměstnanců do vambereckých závodů, stejně tak i od Doudleb. Odpoledne pak zase zpět a poslední vlak na Rokytnici jel ještě před půlnocí.

Čeho si pak paní Marie nejvíce cenila na práci ve vamberecké stanici, byli její kolegové. Jak vzpomíná, Vamberk byl široko

daleko vyhlášená stanice, kde byla výborná parta lidí, všichni ochotní a vždycky připravení udělat pro spolupracovníky i cestující něco navíc. Pan Novák vzpomínal na každoroční oslavy Dne železničářů, který připadl na 27. září. K tomuto datu bývali odměňováni zasloužilí zaměstnanci titulem Nejlepší pracovník dopravy.

V 70. letech minulého století byla na ČSD (Československé státní dráhy) vyzvedávána také úprava a čistota stanic, kultura cestování, a v první řadě samozřejmě i na WC pro cestující. Ve Vamberku byly WC suché, takže udržet čistotu bylo problematické. To se projevovalo v Knize přání a stížností, která se zápisy stížností na toto téma plnila. Samozřejmě náčelnice paní Nováková požadovala stavbu nových toalet, leč marně. Důvod byl prozaický – nedostatek financí. Vyjádření komise ze Správy dráhy Praha – „Přece nedáte zbourat takové krásné kadibudky!“ – vamberecké železničáře šokovalo. Nevyhovující stav přes neustálou kritiku ze strany cestujících vydržel až donedávna, kdy se cestující ve Vamberku dočkali nových toalet.

Nebyla by to ale horská trať, kdyby se nenašla i historka spojená se sněhem. Jak paní Marie vyprávěla, ještě dlouhá léta vzpomínali na zdejšího traťmistra, který se na Josefa 19. března rozčiloval, proč po něm chtějí v Rokytnici sněžnou frézu, když dole ve Vamberku je již jaro v plném proudu. Vyrázil tedy na obhlídku trati ve svých elegantních polobotkách a pak se jen v Rokytnici divil, když se brodil po kolena ve sněhu.



Řeč přišla ale i na příhodu ještě starší, kdy ještě ani manželé Novákové na dráze nepracovali. Nehoda se šťastným koncem se udála 11. listopadu 1950. Tehdy při posunu v Rokytnici ujel služební vůz, na němž stál průvodčí František Michera z Vamberka. Ruční brzda byla porouchaná a vůz se dal do stále rychlejšího pohybu. Pan Michera prožil dvacet minut hrůzy, během kterých dorazil až do Doudleb, kde se podařilo vozidlo zastavit.

A nezapomněli jsme probrat ani další místní zvláštnost, která poznamenala rokytnickou trať v sedmdesátých a osmdesátých letech. Od chvíle, kdy se v Rokytnici zabydlela sovětská posádka, projevovalo se to i na naší lokalce. Trať se musela zmodernizovat a posílit, aby vydržela pod nápořem vagónů s tanky. A pak jezdily transporty. Většinou v noci, aby co nejméně narušily běžnou dopravu. Sověti většinou jednou za čtvrt roku pořádali mohutná cvičení a to pak od Rokytnice jezdily třeba celé tři dny transporty dolů, aby se po dvou týdnech zase po tři dny vracely zpět. Vše pod dozorem důstojníků, kteří na železničáře dohlíželi. Jak paní Marie vzpomíná, když v devadesátém prvním roce sjížděl z Rokytnice poslední transport ozdobený pentlemi, byla to opravdu velká úleva.

S manžely Marií a Jaroslavem Novákovými si povídali Jan Rejzl a Miroslav Berger

Vzpomínáte, jak se vzpomínalo?

Různá výročí vždy přitahovala pozornost všech, kteří si chtěli připomenout to, co sami zažili, na čem se sami podíleli nebo jen prostě zpovzdálí pozorovat to, co znají a chtějí se o tom dozvědět více. Pomineme-li slavnostní zahájení provozu trati, na kterém se místní seznamovali s novinkou, která dorazila k jejich domovům a která se měla stát součástí i jejich životů, byla první desetiletí ve znamení rutiny, kdy se dráha stala věcí všední a běžnou. Přehnaly se také dvě války, které lidi přiměly věnovat se jiným věcem a více než existenci dráhy bylo na místě oslavovat nabytou svobodu a vítězství.

Leč po padesáti letech dostavila se první nostalgie. Půl století je často více jak půl života, vystřídaly se dvě až tři generace a pamětníci začátků dráhy pomalu, ale více než jistě, odcházeli. Proto se v roce 1956 konala velkolepá oslava 50. výročí. Přesto, že doba byla zvláštní, uvědomovali si lidé význam dráhy, s láskou si připomněli dobu jejího vzniku a vyzpovídali pamětníky stavby dráhy, jejichž vzpomínky si můžete přečíst v tomto čísle Zpravodaje. Tyto slavnostní chvíle výročí půlstoletí si dodnes můžete připomenout na fotografiích na tablech v čekárně vamberockého nádraží.

Léta běžela a v roce 1986 byla uspořádána velká sláva k osmdesátinám dráhy. Zaměstnanci dráhy i jejich známí si obstarali dobové kostýmy od týništských ochotníků a ve Vamberku defilovalo nebývalé množství dam a pánů, kteří se přenesli z počátku století a dodali dvou denní slavnosti s parním vlakem neobvykle slavnostní ráz.



Rovněž devadesátiny dráhy byly připomenuty jízdou parního vlaku, i když doba již hodně pokročila a časy se změnily. Ke stým narozeninám byla zrovna tak uspořádána velkolepá oslava s jízdou historického vlaku, navíc pro všechny zájemce vyšla celá kniha o jubilující místní dráze. Nyní, u příležitosti sto desátého výročí, se rovněž konala jízda parního vlaku – na který prozradíme, že kvůli zářijovému suchu a riziku požárů při jízdě jen tak pobafával a ze zadu byl tlačén dieselovou lokomotivou, což však neubralo nic z jeho poezie a krásy.

Díky železničním nadšencům se všichni obdivovatelé mohou seznámit s historií naší místní dráhy nejen v těchto slavnostních okamžicích, ale rovněž v Muzeu železnice v Rokytnici, které existenci trati soustavně přibližuje.



80. výročí trati se slavilo ve Vamberku velkolepě...



...nechyběla ani kostýmovaná veřejnost



VÝTOPNA V ROKYTNICI JE OTEVŘENÁ PRO NÁVŠTĚVNÍKY

Jako památky železniční historie jsou u nás nejvíce prezentovány lokomotivy a další vozidla. Ostatní zařízení železničního provozu jsou vnímána většinou okrajově a o budovách to platí dvojnásob. Přitom především v minulosti bylo mnoho staveb k železničnímu provozu nezbytných a mnohdy i unikátních po architektonické stránce, ale v poslední době díky modernizaci a rozpadu unitární železnice mnohé stavby zůstávají bez údržby a nenávratně mizí.



Po vzniku ČSD, ale stále ještě s rakouským označením, pózovala lokomotiva 97.196 před domácí výtopnou v Rokytnici

Historie

Jednou z typických staveb místních drah byly vždy výtopny pro depování a základní údržbu lokomotiv. Často byly stavěny podle normovaných výkresů stejně jako další budovy. Jednou z tratí vystavěných s použitím typizovaných normálíí za dozoru Zemského výboru království Českého je i lokálka Doudleby – Vamberk – Rokytnice v Orlických horách.

Na necelých dvaceti kilometrech trati se nacházejí dva tunely, několik mostů a trať překonává výškový rozdíl 277,35 metrů s maximálním stoupáním 27,4 promile.

Původně byla prosazována stavba zázemí dráhy v akcionáři protěžovaném Vamberku, spolu s nákupem dvojice lokomotiv řady 178 (422.0 ČSD). Nakonec, ale díky odbornému dozoru Zemského výboru a velmi napjatému rozpočtu byla výtopna postavena v Rokytnici, kde byla předpokládána i možnost prodloužení trati.

Samotný provoz byl zahájen 14. října 1906. Budova výtopny je typizovanou stavbou. Vnitřní dispozice je tvořena jednokolejnou remízovací částí pro dvě lokomotivy za sebou. Je

vybavena dýmníky pro odvod kouře, které existují dodnes, dále byla možnost větrání i otevřením ventilačních vikýřů, jejichž ovládací táhla a kladky se zachovaly. Nechybí prohlídkový kanál po celé délce remízy, kde jsou stále původní kolejnice Kladno 1905.

Vnitřní prostor vytápěla stojatá kamna s možností sušení písků, po nichž se dochoval jen výklenek ve zdi. V jeho sousedství se nachází vodoznak od vodárenské nádrže, která má čtvercový půdorys s objemem 31,5 m³. Nachází se v prvním patře přístavby vedle remízovací části. Je obezděna hrázděným zdívkem a z venku ještě obložena prkny jako další izolace proti zdejšímu mrazivým zimám. Voda byla čerpána z vlastní studny vedle budovy o hloubce 16 metrů. Původně se čerpání provádělo pulzometrem, který později doplnilo elektrické čerpadlo. Z vodárny je voda rozváděna litinovým potrubím k vodnímu jeřábu v obvodu stanice, který nekompletní a poškozený zatím existuje. Bohužel i potrubí ve vodárně je poškozeno mrazem.

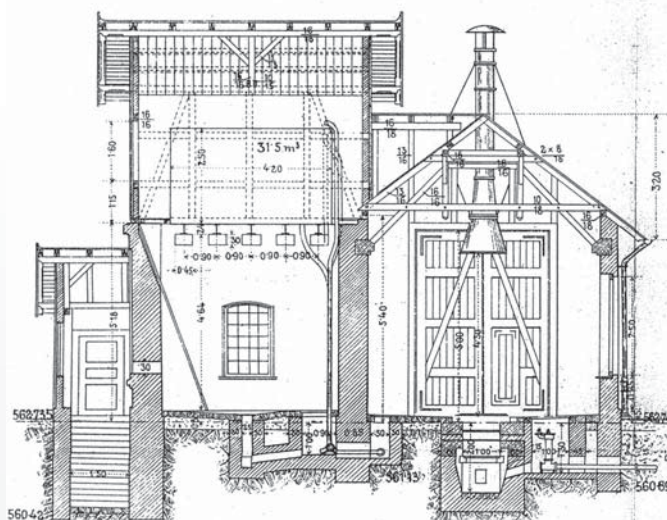
Další místností v budově je kancelář (dílna) a suché WC s vývodem do venkovní jímky. Oproti původnímu

záměru bylo zbrojení uhlí prováděno nikoliv u výtopny, ale z dřevěné rampy pomocí košů ve stanici u vodního jeřábu. Do tohoto skromného zázemí přišly jako první místní lokomotivy stroje 97.195 a 196 (310.094 a 95 ČSD) původem jako zánovní z dráhy Kolín – Čerčany.

Postupně spolu s dalšími spolehlivými „třístadesítkami“ zde kralovaly až do třicátých let. To již osobní dopravu začaly ovládat motorové vozy, zde (dodnes existující!) M 120.485 od roku 1936, takže s výjimkou zimy už postačovala pro provoz na trati pouze jedna parní lokomotiva. Tak se zde objevily i řady 422.0, 313.4, 354.0 z výtopny Kyšperk (Letohrad). Po zestátnění trati roku 1925 se zde už lokomotivy střídaly v rámci větších oběhů i z jiných tratí.

Výtopna v Rokytnici tak už sloužila jako vodárenská stanice a i k nocování motorového vozu. Kancelář s dílnou v přístavbě se adaptovala na nocležnu personálu. Zbrojení uhlím bylo prováděno v Doudlebach nad Orlicí ze zděné rampy u malé pomocné remízy. Ta byla postavena již rok po otevření trati, neboť díky přivalům sněhu se často lokomotivy z Rokytnice nedostaly, provoz se zastavil a nebyla zajištěna přístavba nákladních vozů do stanice Vamberk.

Po druhé světové válce se systém provozu nijak příliš nezměnil, na počátku padesátých let se zde objevily nové motorové vozy M 131.1. a v nákladní dopravě postupně dosluhovaly mimo jiné 422.010, 33, 43, 74. Poslední „domácí“ parní lokomotivou, která nejčastěji zajišťovala nákladní dopravu do Rokytnice, byla od roku 1957 letohradská 423.0117. Ta ukončila parní provoz k datu 22. září 1967. Údržba do té doby potřebného vodárenského zařízení se omezila jen na protipožární minimum, poslední revize pulzometru proběhla 3. srpna 1967 a nátěr nádrže vodárny 27. srpna 1970.



Více než stoleté výkresy budovy ukazují kromě praktičnosti i krásu a styl železničních staveb počátku 20. století

Čas plynul a rok 1978 byl ve znamení příchodu zánovných motorových vozů řady M 152.0. Lokomotivní čtyři stále přespávaly v místnosti v přístavbě remízy. Budova samotná neprodělala za léta žádnou větší rekonstrukci a její stav se začal zhoršovat, zejména vlhkost v izolaci přístavby a vodárny. Nepomohla ani dodatečná instalace ústředního vytápění. Proto se nocležna přesunula do rekonstruovaných prostor v budově nádraží. Nakonec v první polovině osmdesátých let byla výtopna předána k používání traťovému hospodářství. To zde skladovalo různý materiál a příležitostně vozík MUV. Opět bez větších oprav...

Současnost

Uplynulo století a tak v roce 2006 trať do Rokytnice v Orlických horách oslavila kulaté jubileum. Tradičně jízdu parního vlaku s lokomotivou 423.009. Mnozí účastníci oslav si tak spolu s lokomotivou vyfotili i výtopnu na okraji nádraží, ponechanou osudu v množství náletových dřevin.

Již při přípravě výročí trati se stala tématem debat mezi členy občanského sdružení Letohradský železniční klub (LŽK) a tehdejšího místostarosty města Rokytnice v Orlických horách pana Petra Hudouska, kterému stav chátrajícího objektu téměř v centru města též nebyl lhostejný.

Tak vznikla dohoda, že se pokusí společně výtopnu v hodině dvanácté zachránit a postupně ji obnovit do podoby regionálního železničního muzea. Následná prohlídka budovy potvrdila, že je nejvyšší čas. Dlouholetým zatékáním se silně poškodila střecha přístavby nad bývalou nocležnou, až se strop místnosti zčásti propadl. Střecha vodárny byla na okrajích taktéž poškozená hnilobou a i do remízovací části na několika místech zatékalo.

Spodní voda si našla cestu do sklepa, kde bylo cca. padesát cm vody. Většina oken byla rozbitých, všude volný přístup a množství vegetace a nepořádku. Na druhé straně až na nepodstatné úpravy budova téměř v původní podobě a potěšilo i kompletní, byť poškozené vodárenské zařízení. Rozběhla se tak nelehká činnost, budovu zajistit, začít odklízení nepořádku a zabránit dalšímu chátrání.

Městu Rokytnice prostřednictvím pana starosty Hudouska připadl neméně těžký úkol jednat s ČD o prodeji budovy, což se již po dvou letech jednání podařilo. Množství brigádnických hodin umožnilo o místní víkendové pouti sv. Anny v roce 2008 poprvé otevřít vrata výtopny



a ukázat veřejnosti cíle společného projektu spolu s malou výstavou z historie trati.

Navíc ve spolupráci s ČD a vznikajícím Depem historických vozidel se podařilo do výtopny dopravit největší exponát - parní lokomotivu 328.011 (3704/1956 ČKD), která je zde nyní v dlouhodobé zápůjčce. Se zdejší trati má část společné historie. Dosloužila ve zdejším JZD Slatina nad Zdobicí jako vytápěcí kotel a v roce 1992 byla převezena do depa Letohrad, kde byla postupně opravena. V letech 1996 až 2000 byla provozována, shodou okolností stejnými lidmi, kteří tvoří základ LŽK. Výstava se setkala s úspěchem, který podpořil další pracovní úsilí nejen na budově.

Pro venkovní expozici se podařilo zachránit mechanická návštěvídla, nápravu z lokomotivy řady 556.0 a další artefakty, které teprve čekají na renovaci. V roce 2009 byl opraven krov remízovací části spolu s dalšími opravami a bylo tak možno instalovat první expozici.

Na sklonku roku došlo 2009 k zařazení výtopny mezi nemovité kulturní památky. Počínaje 1. květnem roku 2010 se zúročila spolupráce města Rokytnice v Orlických horách a LŽK otevřením regulérního muzea. Orlické hory tak získaly další z možných turistických cílů. Návštěvník si odnese na památku vstupenku v podobě tradiční lepenkové jízdenky oražené kompostérem. Veškerý výtěžek muzea je použit na jeho další opravy a provoz a každým rokem lze obdivovat nově opravené části zařízení i nové artefakty ve sbírkách. Otevřená vrata výtopny najdete v květnu, červnu, září a říjnu každou sobotu od 10 do 16 h. V prázdninovém období v červenci a srpnu každou sobotu i neděli ve stejném čase. Po dohodě možno i v jiné dny. Více fotografií a informací najdete na www.lzkclub.estranky.cz.

Aleš Filip



Budova výtopny prochází kompletní renovací. Díky nadšení místních byla zachráněna v hodině dvanácté

Železnice odjakživa přitahovala různé snílky a dobrodruhy, kteří vlakem ujížděli svým všedním starostem. Nejinak tomu bylo i na naší lokalce, kterou již od dvacátých let minulého století využívali trampové k jízdám do tehdejší Německé Rybné, kde v údolí řeky Zdobnice vznikaly první osady.



Mnohem později se trať dostala i do textu zlidovělé písně, kterou si můžete zanotovat. Pro znalce trati dodáváme, že v názvu písně se dnes objevuje jistý anachronismus, neboť označení 022 nesla naše trať jen v letech 1984 až 2001.

Král trati 022

*Jsem králem železnice
Doudleby - Rokytnice
mám k tomu pár soukromejch důvodů.
Na tomhle konci světa,
jízdenky cvakám léta
přestanu snad až budu v důchodu.*

*Kdo neví, co se sluší,
tak tomu cvakám uši,
vždycky však samozřejmě s úsměvem.
Revizor změnil trasu,
když jsem ho poslal k řasu,
neuměl zpívat a tak čert ho vem.*

Ref: *Já dál, po starejch kolejích se toulám,
čepici stejně starou žmoulám,
s ní chodím spát.
Dál ve vlaku mým je starej nápis
S KYTAROU TRAMPY VOZÍM GRATIS!
a vozím rád.*

*Doudleby - Vamberk - Peklo,
zapomněl's hochu smeknout,
zahraješ pro všechny a jedem dál.
Rybná - Slatina - Pěčín,
písnička nervy léčí,
ne abys v Rokytnici dozpíval.*

*Zpívej si, co je štěstí,
jak chutná rána pěstí,
jak pá pá panelákům odjíždíš.
Léto je fajn a Kvočna
je píseň nenáročná,
zpívá ji celej vagón a tím spíš.*

Ref: *Já dál...*

MUZEUM ŽELEZNICE

Doudleby n. O. - Rokytnice v Orlických horách

Muzeum v bývalé výtopně lokomotiv na železničním nádraží v Rokytnici v Orlických horách. **V expozici uvidíte:** parní lokomotivu, modelovou železnici, expozici o stavbě dráhy, historické železniční exponáty.

Informace: 604 256 149, 736 752 200
www.info.rokytnice.cz



OTEVÍRACÍ DOBA:

květen, červen, září, říjen: sobota od 10 do 16 hodin
červenec, srpen: sobota, neděle od 10 do 16 hodin

A JAK DÁL?

Je tomu zhruba deset let, co se na veřejnost dostaly smělé plány a vizualizace železničních nadšenců podpořené Svazkem obcí regionu Orlických hor, které představily myšlenku dostat železnici z podhůří do Orlických hor, propojit dráhu dobroušskou, solnickou a rokytnickou a přivést trať do horských lyžařských center v Deštném, na Zdobnici a v Říčkách. Jak sami iniciátoři nápadu uvádějí na svých webových stránkách www.orlickedrahy.cz, bez nadčasových vizí a odvážných myšlenek by nebylo lidského pokroku a mnoho projektů, o kterých v začátcích současníci pochybovali, se podařilo díky úsilí a pili dovézt k realizaci. Takže: kdo ví...



Železniční speciál připravili Mgr. Jan Rejzl a Miroslav Berger.

Grafická příprava Jana Sýkorová, Uniprint s.r.o.

Poděkování za spolupráci patří Muzeu železnice Rokytnice v Orlických horách, Letohradskému železničnímu klubu a pánům Aleši Filipovi a Jiřímu Adolfovi.

Historické pohlednice ze svých sbírek laskavě poskytl pan Milan Sedláček.

Za poskytnutí fotografií z oslav děkujeme paní Ing. Martině Juskové. Foto praporu MGOH.

Text písně: www.zpevnik.wz.cz