

Po čtyřech letech

se k vám opět vrací Svět železnice v podobě speciálního monomatičského čísla. Přeznám se, že není zrovna jednoznačně vybrat téma pro takového čísla. Je třeba si uvědomit, že speciál většinou rozsahem odpovídá přibližně jednomu běžnému číslu. Pokud se nám však dostane do ruky článek, který by jedno celé číslo naplnil, neznamená to ještě, že jako speciál vyjít musí. Za těch dvunáct uzavřených ročníků si už naši čtenáři i autoři zvykli na to, že články mohou být obsažné, i na to, že proto často vycházejí rozdělené na více pokračování. Díky tomu tedy není problémem takovýto velečlánek „rozporcovat“ do několika čísel, aniž bychom měli v redakci pocit, že tím někomu činíme příkoří.

První speciál byl monografií lokomotivní řady, druhý se pro zřejmou záměření na trať. V obou případech se tedy jedná o témata všeobecně oblíbená. Pro třetí speciál jsem proto záměrně sáhl po tématu, které je z mého pohledu zajímavé, ale s ohledem na přístup železničnických fanoušků se jedná spíše o popelku.

Už mnohokrát jsem si ověřil, že velkou část železničnických fanoušků tvoří vlastně fanoušci lokomotivní, kteří kromě lokomotiv a strojvůdčů z železnice o moc víc nevědí. Speciální kasty mezi nimi jsou pak „aktivní velkých kol“, kteří mají obzor ještě více zúžený.

Pochopitelně nemám nic proti lokomotivním ani strojvůdčům obecně a samozřejmě ani proti „velkým kolům“. Jen si zároveň uvědomuji, že jejich sláva a „existence“ by neměla možná bez práce desítek, stovek dokonce stovek letých dráhových profesí. Proto jsem do třetího speciálu vybral téma zabývající se především železničním zájmem. Líbí se mi i proto, že po strance badatelské patří k tém obšířnějším, jelikož zachovaných materiálů je v tomto oboru jen velmi omezené. A protože si autor vybral depa, které zajišťovalo především nákladní provoz, měl situaci o něco těžší i v případě hledání fotografií.

Přesto se autorovi podařilo nasbírat účyňhodně množství informací o stavběním či personálním vývoji, stejně jako údajů o historii a všedním provozu. A nakonec musím poeštit i ryzi příznivce lokomotiv, protože ani ti nepřijdou zkrátka. Vždyť tak jako nemohla být lokomotiva bez své výtopny, ani výtopna či depa nemohly být bez svých strojů.

Příjemné počtení přeje Jan Vaněk

Na titulku/ Převěšný „sergej“ T 679.1117. Slavní slavní majlové dny, odjíždí s průběžným nákladním vlakem ze stanice Zatec západ do Plzně dne 5. 6. 1976. Vlevo posumuje žatecký „čtyřkolák“ 434.207. (foto Jaroslav Cempírek)

Druhá strana obálky/ Smutné srovnání stavu lokomotivního depa v Zatec. Dne 13. 9. 1978 zde ještě bylo švo a vladi lu v provozu „šloka“ 556.0462. © 20 let později, přesně 3. 8. 2008, zde stály pouze opuštěné objekty depa. Dnes zde nejsou již ani ty, vše bylo zbořeno a srovnáno se zemí. (foto Vladislav Borek a Pavel Korbel)

Svět železnice ročník XIII, Speciál č. 3

Vydavatel Nakladatelství Corona s. r. o.

Kontaktní na redakci

mobíl 737 936 027

e-mail corona.redakce@seznam.cz

Uvědomění Jan Vaněk

technický redaktor Jan Vaněk

žatecký redaktor Štěpán Smek

číslo Marie Černá

internetové stránky <http://svet.zeleznice.cz/corona-books>

redaktor webové stránky Miroslav Černý

Titul Jitka Tolkmachová Mlýnský Břez, a. s.

Datum vydání 16. 4. 2014

ISBN 978-80-86116-71-6

Za původnost příspěvků a správnost údajů ručí autor. Přetisk a jakékoli úprava povolena jen se souhlasem vydavatele.

Internet
mobíl 737 936 027, e-mail corona.redakce@seznam.cz

Předplatné pro Českou republiku si můžete objednat na stránkách www.periodika.cz

na bezplatné infolince České pošty 800 300 302

placemě na adrese Čerda pošta s. p., oddělení periodik-

kálné hlávy, Okružní 38/9, 225 99 Praha 3,

e-mail poradce.pri@cpo.cz

Objednávky pro Českou republiku vyřizuje plánek,

e-mailem či osobně firmou prodejna na adrese Knihku-

pectví Corona, Hybernská 24 (Dálka Hybernská centrum),

110 00 Praha 1, corona.pri@seznam.cz, corona-hlavky-

editce-udarna.cz, tel. 222 311 311.

Předplatné a objednávkový pro Slovenskou repub-

liku vyřizuje JB-Line, Štefánikova 53, 811 01 Bratislava,

tel. 02 529 62 039

OBSAH

Dvůd

Stripky z mládejší historie

2

Kapitola 1.

Z historie výtopny

a depa Zatec

4

Koleje přicházejí do Zatec

Výtopna Zatec

Vodní hospodářství

Rekonstrukce výtopny a stanice

Personál

Služebna v Počeradech

Starost s točnou

Současní Třetí říše

Pověstný rozvoj provozu

Zvyšování profese v depu

Další rozvoj strojové stanice

Od konce parního provozu

Kapitola 2.

Zatecké lokomotivy

Budovatelská 50. léta

30

Léta šedesátá

aneb ve znamení „šloky“

Kapitola 3.

Motorové lokomotivy

přebírají železo

56

„Čmeláci“ přicházejí

Grafikon 1970–1971

Další „sedmdesátá“

„Sergeje“ místo „čmeláků“

Nehoda „šloka“ 556.0438

Konec parního provozu

Ze vzpomínek Jiřího Gregora

První ryze motorové grafikony

Nejen motorové, ale i elektricky

Kapitola 4.

Závěrečná léta provozu

96

Problémové „rosničky“

Soumrak motorového provozu

Konec „sergejů“

Konec „přítěvků“

Poslední léta depa

Kapitola 5.

Smutný konec

žateckého depa

114

Zatec dnes