

Jak to vypadalo na hlavní trati

Nebudu se držet nijak při zemi a pro virtuální projížďku hlavní trati si od výpravčího v Brně půjčuji Vindobonu (BR175 DR). Firmě Kato se vážně povedla, projížďka s ní je opravdová idylka a taky proč si neužít svou nejoblíbenější soupravu, když doma si s ní moc nezajezdím.



Letecký pohled do skryté stanice Brno, v níž právě drží službu manželé Kováčikovci. Vlevo je patrná výtazná kolej používaná pro posun

Zatímco čekám v Brně na zvednutou výpravku, mám čas se malinko porozhlédnout kolem sebe. Všimnu si, že vedle výpravčího tu na posunu slouží žena a velmi čile „tančí“ kolem nového držáku vozových karet. Jsou tu přihrádky pro všech deset brněnských kolejí a musím uznat, že práci s vozovými kartami velmi zpřehledňují. Ale výpravka už je nahoře a já se rozjíždím ze zhlaví táhlým pravotočivým obloukem směrem na Podolí. Cestou ještě míjím nově osazené vjezdové návěstidlo do Brna a už to ženu krásnou zababovskou krajinou, co to dá.



Foto 1: Celkový pohled do Brna přes vjezdové návěstidlo

Foto 2: Detail nově připraveného držáku vozových karet, který pro brněnský skrytáček připravil Libor



Manipulační vlak na cestě z Brna do Podolí projíždí krajinou na úseku složeném výhradně z českých modulů

Pokud čekáte, že si nějak užijeme prohlídku Podolí, tak je mi líto. Vjezd i odjezd máme postaven na volno a jako mezinárodní expres přece nebudeme stavět v tomhle malém městě, které dokonce začátkem 60. let přišlo i o statut města okresního. Ostatně jeho největší význam pro železniční dopravu spočívá především ve vlečce místních papíren, která byla teprve nedávno vybudována a ne všechny stavby jsou ještě kompletní (nedávno v tomto případě znamená jen pár dnů před pražským setkáním, proč to na autory neprásknout ještě za tepla).



Celkový pohled na nově postavený vlečkový areál papíren v Podolí. Budovy jsou na kolejiště postaveny zatím jen provizorně, nejsou dosud dokončeny ani napatinovány.

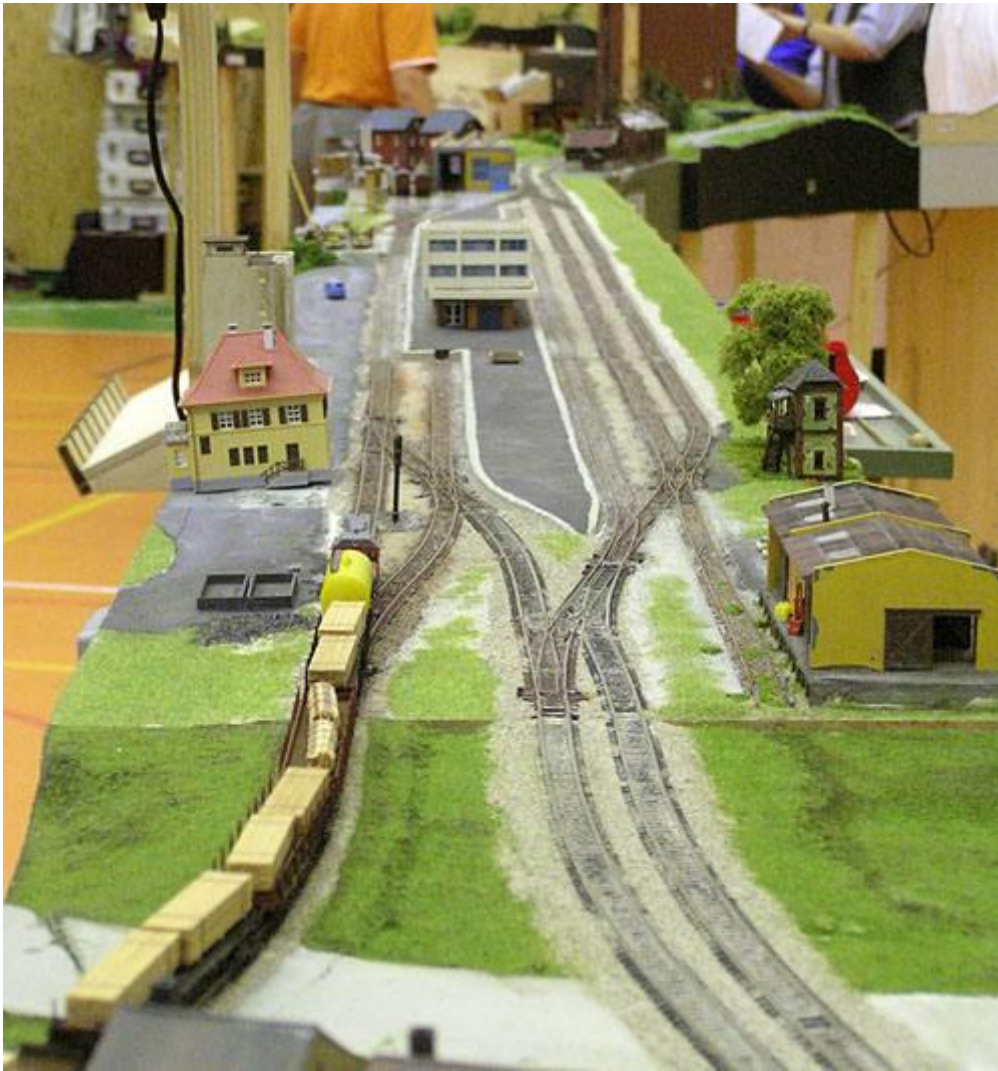


A ještě jeden, tentokrát detailní pohled do papíren. Okna budov ještě nejsou zasklena...

Ale zatímco já tu vyprávím cosi o vlečkách v Podolí, moje souprava mezitím projíždí kolem vleček Lucemburská a pomalu vjíždí do stanice Neuenfels. Ani tady běžně nestavíme, ale dnes uděláme výjimku. Já si zde totiž vyměním soupravu, abych po zbytku trati do Frankentalu pokračoval s rychlíkem v čele s bardotkou. Neuenfels je významná stanice hlavně pro „couráky“, z nichž se tu přesedá do motoráček na lokálku do Smalheimu.



Lucemburská (Luxemburg strasse) je dosud rozestavěný vlečkový areál bez krajiny, kde v těsném sousedství tratě leží provozní budovy strojíren a továrny na limonády. Na snímku posunuje zamračená na vlečce strojíren



Moduly Neuenfels jsou již poměrně staré a jsou údajně určeny ke zrušení nebo přinejmenším k totální rekonstrukci. Přesto tato stanice plnila v Praze nezastupitelnou úlohu odbočné stanice na hlavní trati.

Díky ní mohlo být totiž Brno poprvé typickým skryťákem, protože úlohu odbočné stanice převzal právě Neuenfels. Kolejové uspořádání a hlavně kapacita stanice k tomu sice není ideální, ale o to důležitější byla kvalitní příprava grafikonu a maximální pozornost při výkonu služby v této stanici. Na snímku vidíte pohled směrem k Podolí, vlevo dole zrovna přijíždí manipulační vlak z místní tratě se zátěží z pily Maleis



Tento snímek nabízí opačný pohled na Neuenfels, tentokrát od Podolí k Hinrichshafenu. Vpravo jsou v dálce vidět odbočující moduly místní tratě, v popředí areál vlečky Lucemburská, pro niž místní častěji používají ještě od dob druhé světové války vžitý název Luxemburg strasse



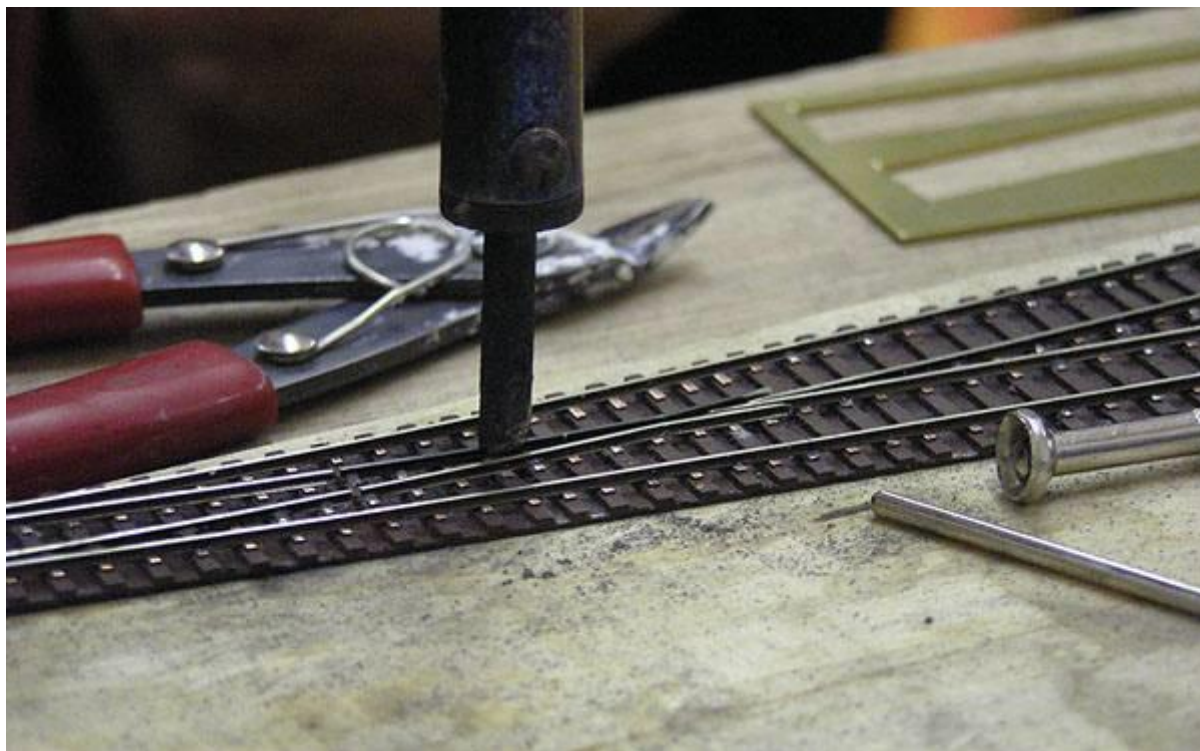
A Neuenfels do třetice – tentokrát detailní pohled na průmyslovou část u podolského zhlaví

2. intermezzo – Stavba výhybek fiNescale

Sobotní večer byl na pražském FREMO časem, na který jsem se osobně asi nejvíce těšil, protože na tuto dobu byl přislíben instruktážní miniseminář s předváděčkou stavby N-kových výhybek, který přislíbil Jens Emmerman, jedna z předních osobností skupiny fiNescale. Z této akce je připravován samostatný článek, takže zde nabízím alespoň dvě ilustrační fotografie.



Jens předvádí rozestavěnou výhybku. Bob nevěřičně kouká a jakoby ani přes dvoje brýle stále nevěřil svým očím



Detail téměř hotové výhybky při závěrečném pájení

Pokračování hlavní trati

Předměstím Neuenfels je Hinnrichshafen. Nic zajímavého pro náš vlak, ale v nákladní dopravě představuje tento říční přístav největší zdroj a cíl přeprav pro široké okolí. Jediným obdobím, kde je zde trochu klidněji, jsou dny s tuhými mrazy, kdy řeka zamrzne a lodní doprava se zcela zastavuje. Pro začátek října ovšem situace dosti netypická, a tak z okna naší zamračené vidíme čilý ruch a zaplněné téměř všechny koleje Hinnrichshafenu.



*Pohled na kolejiště přístavu Hinnrichshafen (snímek pořízen z nejvyššího patra
správní budovy přístavu)*



Foto 1: *Detailní pohled na pracovní ruch v přístavu. Překládá se tu opravdu
všechno možné, lodní doprava je podporována nejvyššími stranickými orgány
kraje*

Foto 2: *A ještě jeden pohled na zaplněné kolejiště přístavu*

Za Hinnrichshafenem projíždí naše souprava po trati poměrně členitým terénem. Krajina silně připomíná Posázaví, včetně pověstných tunelů, za nimiž následují dva oblouky. Pak už vjíždíme masivem dalších skal do stanice Reutershausen. Její součástí je i vlečkový areál lomu n.p. Kamenolomy a šterkovny, který se zde nachází v těsném sousedství dráhy už od dob její samotné výstavby.



Naše souprava právě projela kolem reitershausenského lomu a blíží se k osobní části stanice



Stejné místo jako na předchozím snímku, jen z opačného pohledu. Souprava rychlíku už mezitím odjela směrem na Frankental a na stejném místě, kde byla předtím vyfocena, se nyní pilně posunuje. Vlevo je patrná osobní část stanice.



Za naším rychlíkem produněl mezi skalisky úseku Hinnrichshafen-Reiretshausen Pn vlak v čele se Sergejem. V kabině za řídicím pultem jeho vlastní lokomotivy můžeme tušit Pavla Kvasnicu :-)

Zase jsme se u předchozí stanice poněkud zdrželi, ale přece jen ještě stihneme dojezd mého rychlíku do skryté stanice Frankental (jel jsem trochu s náskokem, takže na náspu před Frankentalem si mohu dovolit zvolnit a počkat, než si dočtete předchozí řádky). Ve Frankentalu, stejně jako tomu bylo v Brně, slouží vždy dvoučlenná obsluha – výpravčí a posunovač, který plní zároveň funkci vozového dispečera. Při rozdělování služeb před každým kolem jízd zůstal Frankental vždycky až nakonec jako nejméně oblíbený. Má sice jedenáct kolejí (o jednu více, než Brno), ale je poměrně krátký, takže několikrát se tu stalo, že bylo nutné nákladní vlaky při příjezdu rozdělit na dvě koleje. Ale nakonec zde službu zvládaly i mezinárodní týmy (jen poněkud nestylově vzhledem k modelovanému období tu s námi nesloužili sovětští či východoněmečtí soudruzi, ale hosté z imperialistického „západního Německa“)



Přes bahnitý násep před Frankentalem můžeme nahlédnout nejen do stanice. Tentokrát nemají zrovna zaplněny všechny koleje, ale i tak se mezinárodní obsluha v podání Ondry a Franka musí pěkně otáčet (nedejte se zmást tím, že jako pracující zde vypadá jen Ondra) :-)



Další obávanou službu zde slouží Venda. Tomu už moc volných kolejí nezbývá...Tohohle člověka, co nesnáší, když je focen, se mi podařilo „vyblejsknout“ jen díky tomu, že má plné ruce práce s tříděním vozových karet právě přijatého vlaku... Venda dře a jeho výpravčí se poflakuje bůhví kde!



Frankental neobsahuje jedinou výhybku (aneb jako lacino pořídít skryták). Na vjezdu místo výhybek pohyblivá flexi kolej, kterou nasměruji na patřičnou kolej, kam nebo odkud pojedou vlaky. Na druhém konci stanice jednoduchá přesuvna umožňující objezdy souprav. Na rozdíl od Brna ovšem autor poněkud zapomněl na odstavení lokomotiv, takže se tu odstavovaly dosti nemodelově: kam se dalo (jak je patrné i z předchozího snímku)

3. intermezzo – Výlet historickou tramvají

Když už jsme naše německé hosty jednou pozvali do Prahy, chtěli jsme jim umožnit, aby z ní viděli přece jen o něco více, než jen jednu střešovickou tělocvičnu. Věrní kolejové dopravě jsme pro ně tedy uspořádali výlet historickou tramvají do centra Prahy. I když počasí si z nás tento den maličko vystřelilo, přesto byla nedělní projížďka centrem Prahy a následná prohlídka Muzea MHD ve střešovické vozovně pěkným zážitkem a zpestřením setkání.



Naše souprava se přískoky mezi kapkami deště blíží k vratům střešovické vozovny



Cestující si při průjezdu centrem mohli hlavy vykroutit. Výhled na „stovžatou“ z rampy silnice v Chotkových sadech byl jen jednou z takových příležitostí...



Vystupovat, konečná!



Pro FREMO focení přísně povoleno! Sice stále na kolejích, ale v Muzeu MHD už aspoň nepřešlo.