

# ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

## Království mašinek

V Muzejíčku Vlastivědného muzea v Šumperku se v době 8. 6. až 10. 9. 2017 koná výstava s názvem „Království mašinek“. Je určena zejména nejmenším návštěvníkům, ale na své si určitě přijde jak jejich doprovod, tak i milovníci železnice každého věku. Výstava představuje modely lokomotiv a vagonů různých velikostí zapůjčené od soukromých sběratelů. Děti si mohou zahrát pexeso, poskládat puzzle, vyplnit doplňovačku, odpovědět na interaktivní kvízové otázky, vymalovat si lokomotivu a v hracím koutku obléci železničářskou uniformu.

Asi největším lákadlem pro malé návštěvníky je jezdící funkční vláček na vlastní pohon. Výstava připomene i nejvýznamnější železniční stavitele a podnikatele 19. století nejen šumperského kraje, ale celého Rakouska – firmu bratří Kleinů, která stavěla také mosty, viadukty, tunely.

Ve sbírkovém fondu šumperského muzea mají bohaté zastoupení předměty se železniční tematikou. Návštěvníci mohou obdivovat například mazničky, lampičky, ať už plechové, petrolejové, olejové či karbidové, návěsní trubku, denní a noční výpravku, tabulky k označení trakčních vozidel, kleště průvodčího, jízdenky, modely lokomotiva také výrobky, které ve svých železárnách vyráběla firma bratří Kleinů. Nechybí ani železničářský slang používaný zaměstnanci Československých státních drah. Návštěvníky určitě zaujmou i barevné fotografie parních, elektrických a motorových lokomotiv, jezdících po celé republice, od fotografa Františka Pecha.

V rámci výstavy proběhne ve čtvrtek 27. 7. 2017 na dvoře muzea „Prázdninový den“ se zajímavými atrakcemi, dílničkami a soutěžemi pro všechny věkové kategorie.

Muzeum je otevřeno kromě pondělí denně, vždy 9 – 12 h a 12.30 až 17 h. Vstupné: plné 40,- Kč, snížené 20,- Kč, děti do 2 let zdarma.

**Dagmar Tempírová–Kotrlá,**  
historička Vlastivědného muzea v Šumperku,  
snímky František Pecho



Výstava „Království mašinek“ v Muzejíčku Vlastivědného muzea v Šumperku potrvá až do 10. 9.



Výstava představuje modely lokomotiv a vagonů různých velikostí zapůjčené od soukromých sběratelů.



Součástí výstavy jsou rovněž barevné fotografie lokomotiv od Františka Pecha.



Návštěvníci mohou na výstavě obdivovat například modely starých vagonů.

# Jaroslav Freisleben: výpravčí, kronikář, pamětník a předseda ZO OSŽ Stod

## Výpravčí, který pamatuje víc než nádraží

**Motto ...Vážení cestující, na třetí kolej přijíždí osobní vlak 7410 společnosti České dráhy ze stanice Plzeň, který dále pokračuje do stanice Holýšov, Staňkov, Blížejov a Domažlic. Vlak zastavuje ve všech stanicích a zastávkách. Dbejte své osobní bezpečnosti při vstupu do kolejí.**

Výpravčí Jaroslav Freisleben pracuje na železnici od roku 1976, pamatuje tak původní budovu nádraží ve Stodu, která dosloužila v roce 1979. „Tehdy zbourali tyhle záchody a namísto nich se postavila tuta budova,“ ukazuje fotografií původního nádraží, které ve Stodu stávalo do roku 1982, kdy bylo staré nádraží jako nepotřebné zbouráno. „Tady uprostřed (Jaroslav Freisleben ukazuje na fotografii původní budovy nádraží) stával vodojem, po něm tam zůstala studna. Ta je dodnes v tom parčíku hned vedle nádraží s pozůstatky litinových sloupů. I ty lze ještě najít.“

Provoz v nové budově železniční stanice Stod byl zahájen 4. 4. 1979, reléovka byla spuštěna



Na snímku z kroniky je signalista Josef Zeman před stavědlem č. 1 na plzeňském zhlaví, který do důchodu odešel v roce 1985 po 40 letech práce u ČSD.



Železniční stanice Stod vznikla v roce 1860 na České západní dráze, v roce 1897 byla stanice rozšířena o druhou a čtvrtou kolej, šestá a osmá kolej byly spolu s topírnou a váhou zřízeny v roce 1902. Na snímku zcela vlevo je nákladíště.

v roce 1988, „dálkovina TZD“ (dálkové ovládání výhybny Chotěšov) pak v roce 1992, budova leží v kilometru 134,980, nadmořská výška stanice je 356 m n. m. a číslo popisné 732, „sype“ Jaroslav Freisleben z rukávu „historická“ data železniční stanice Stod. Mimo chodem, pro jistotu napsaná na zadní straně dvířek od elektrojišti. „To jsem sem vypsál kolegům, aby to věděli, protože každou chvíli sem někdo přišel a ptal se nato,“ dodává s tím, že rekonstrukce staré budovy by tehdy byla strašně nákladná a tak mocní rozhodli, že se postaví budova nová a spolu s ní i kulturní dům s kotelnou, která bude oba objekty vytápět (jenže se ukázalo, že podlahové topení v dopravní kanceláři je nefunkční a brzy bylo nahrazeno přímotopy).

Jaroslav Freisleben je doslova chodící kronikou, pamatuje si nejen bourání starého a budování nového nádraží, ale dokonce i to, že jako poslední sloužil na starém nádraží a zároveň měl i první směnu na novém nádraží. „Měl jsem to půlené: půl tam, půl tady. A dokonce jsem sloužil i první šichtu na reléovce v roce 1988 a také poslední šichtu na elektromechanice,“ dodává s úsměvem. Před léty „zdědil“ staniční kroniku, kterou neustále doplňuje a ochraňuje. „Když se rušila stará staniční budova, tak jsem ji našťásti zachránil. A podruhé jsem ji zachránil po Sametové revoluci. Po roce 1989 existovala v Praze firma, která ty kroniky po stanicích sbírala a obchodovala s nimi. V té době se to ztrácelo ve velkém, lidé si mysleli, že už to nikdo nikdy nebude potřebovat. A to byla škoda, protože v těch kronikách byl kus historie,“ vypráví.

K historii se ostatně váže i další vzpomínka. „Na starém stodském nádraží bývaly tři byty (kde bydlel přednosta, traťmistr a vrchní mistr) a povinností výpravčího bylo mimo jiné nosit uhlíka dřevo přednostovi ke dveřím od bytu, aby paní přednostová nemusela do sklepa. To byl zvyk, který dožil i té staré budově.“

Nové nádraží ve Stodu se za téměř čtyřicet let své existence nezměnilo, pouze z názvu stanice



Dnes je vše řízeno přes elektronický dopravní deník. „Já to posílám odtud do Nýřan, ale vlaky nabízím z Chotěšova, a na druhou stranu do Holýšova. Skutečný odjezd dávám telefonem, i když bych nemusel,“ říká výpravčí Jaroslav Freisleben.

se na boku budovy vytratila písmenka „S“ a „d“, ze Stodu se tak stalo TO. „Víme o tom, nápis ani neodpovídá nové normě, ale třeba se to letos změní. Slibuji nám, že dostaneme peníze i na sociální zařízení pro zaměstnance. Sice se tady něco málo za tu dobu udělalo, ale většinou je všechno původní.“

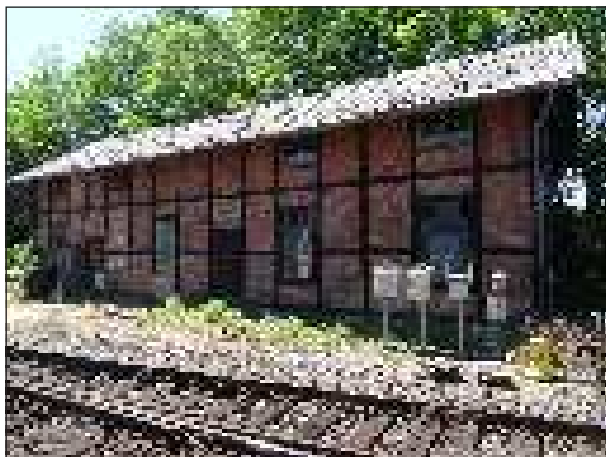


Budova železniční stanice Stod leží v kilometru 134,980. Kilometrovník 135.1 se nachází u garáže traťového okrsku pro vozíky.

Jaroslav Freisleben je letitým předsedou zdejší ZO OSŽ. Může se mimo jiné pochlubit téměř 100% organizovaností (až na jednu výpravčí–střídačku jsou všichni zaměstnanci v OSŽ). „Jsme základní organizace OSŽ o devíti lidech. A to nás tady ze začátku bylo až 35! Ale jak lidé odcházejí, tak klesá i počet členů. Teď je nás tady všeho všudy jen šest zaměstnanců (pět výpravčích plus dozorce výhybek), ale dřív tady byl přednosta/náčelník, dva staniční dozorcí, pět výpravčích, deset signalistů (na každém stavědle pět), dvě pokladní, vozový disponent a ještě pokladní na zastávkách Hradec u Stoda a Chotěšov u Stoda.“

O slučování s jinou ZO OSŽ zatím Jaroslav Freisleben neuvažuje. „Takhle je to lepší, v tom dění jsem pořád a s přednosty jsem v kontaktu, ať už spadáme pod Plzeň nebo pod Klatovy. V tom je výhoda samostatnosti, ač se před časem uvažovalo o sloučení s odborovou organizací v Plzni.“

Železniční stanice Stod je takové malé CDP, výpravčí odtud řídí 11,6 km tratě; od Zbůchu (zastávka) až po Hradec u Stoda (zastávka), ze Stoda se navíc ovládá nejen samotná stanice, ale (od roku 1982/1983) i tříkolejná výhybna Chotěšov (jedna z prvních dálkově ovládaných výhyben u nás). Železniční stanice Stod má pět dopravních a tři manipulační koleje, pravidelně sem zajíždí (od Nýřan) i manipulační vlak společnosti ČD Cargo.



V železniční stanici Stod (na snímku vpravo) jsou i další objekty; například garáž traťového okrsku pro vozíky či nejstarší objekt ve stanici – bývalá výtopna na holýšovském zhlaví z roku 1902 (na snímku vlevo) – kde se kdysi vytápěly parní mašiny, které jezdily do Holýšova obsluhovat tamní sklárnu.

„Je tady poměrně silná nakládká a vykládká pro silo, vozí se sem například prázdné kontejnery odněkud z Maďarska, ale tady to jenom sundají, dají to na silo, naloží pšenici nebo řepkou, a dál už to jede na kamionech. Zpátky už to dráha nevozí.“

I když je výpravčí Jaroslav Freisleben starší než nádraží, do důchodu (63 let mu bude příští rok v lednu) se zatím nechystá. Letos slouží už jednadvacátý rok a za ta léta vystřídal několik pracovišť ve Stodu a okolí, mimo jiné i hradla Chotěšov, Zbůch, či Hradec u Stoda a železničních stanice Staňkov a Holýšov.

Poslední zvláštností, která rozhodně stojí za připomenutí, je prodej jízdenek. Výpravčí je jako řidič autobusu, na stole má zpětné zrcátko k výdejnímu okénku v pokladně. „To jsme si vymysleli takový zlepšovák,“ směje se. „V současné době tady nemáme už ani pokladniční jízdenky prodávající výpravčí. Ani tržba není zanedbatelná, jedná se zhruba o 1,2 milionů korun tržeb za jeden rok,“ dodává závěrem.

Michael Mareš



**Mezinárodní dálková cyklotrasa CT3 Praha – Mnichov je jednou z hlavních os mezinárodní cyklistické dopravy ve střední Evropě. Jedná se o tzv. dálnici pro cyklisty, hierarchicky nejvyšší komunikaci určenou cyklistům. Celková délka trasy je 450 km, ze zlaté Prahy krásným údolím Berounky, malebným podhůřím Brdské vrchoviny, údolím řeky Radbuzy z města piva vstříc rozmanitým zákoutím západních Čech, svěrázným chodským regionem přes hranice a bavorskou krajinou podél řek až do Mnichova. Po mezinárodní cyklotrase CT3 Praha - Plzeň - Regensburg/ Mnichov vede z Prahy do Plzně i panevropská cyklotrasa Praha - Paříž (1537 km).**

Města a obce Mikroregionu Radbuza v minulých letech zahájily intenzivní práce na přípravě realizace své části trasy: na náměstích v Dobřanech, Chotěšově, Stodě a Holýšově byly v září roku 2013 slavnostně osazeny čtyři symbolické „první metry“ mezinárodní cyklistické trasy CT3 formou netradičních laviček s informacemi o tomto záměru, který přesahuje svým významem hranice mikroregionu i Plzeňského kraje.

### Zajímavosti v okolí:

**Stod – Háj umučených** V posledních dnech německé okupace – v dubnu 1945 – zastavil ve stanici Stod transport z koncentračního tábora Buchenwald. Během pobytu vlaku ve stanici bylo dozorci ubito 241 vězňů různých národností, kteří zde byli pochováni.

**Kvičovice (obec)** oplývají nejkrásnější a zároveň nejvyšší vyhlídkovou věží v širém okolí (ovšem měřeno od hladiny zdejšího rybníka). V Kvičovicích naleznete nedávno obnovený vojenský bunker č. 48 se třemi střilnami z roku 1936. Obec Kvičovice je hrdá na své významné osobnosti – spisovatele Jaroslava Štátného a herečku a moderátorku Štěpánku Haničincovou.



Dům „Stará pošta“ čp. 12, později hostinec „U labutě“ Josefa Schwana, zvaný též Suvorovův dům, stojí ve Stodu na rohu Komenského náměstí v blízkosti řeky Radbuzy. Upoutá výraznou barokní fasádou složenou ze tří bohatě zdobených štítů. V domě byla zřízena listovní a jízdní pošta, která je připomínána již roku 1548. Budova sloužila poštovní trati Praha – Plzeň – Klenci. Na fasádě je osazena pamětní deska ruského generála A. V. Suvorova, který tu v roce 1799 přenočoval.

## Dvě díry u Hanušovic

Film režiséra Miroslava Krobota „Díra u Hanušovic“ z roku 2014 vzbudil mnohé emoce mezi diváky, ale především mezi obyvateli vesnic, v nichž byl natáčen. Film se totiž natáčel ve dvou vesnicích – obě leží v blízkosti Hanušovic – Rejchartice a Vikantice. „**Myslím, že to, jak nás režisér ve filmu vylíčil, neodpovídá skutečnosti,**“ shodují se oslovení občané obou vesnic, které byly po roce 1946 po odsunutí původních německých obyvatel znovu osídleny. „**Je pravda, že zde nežijí žádní velicí**

Také nedaleká hospoda stojí za zastavení. Je vyzdobena starými fotografiemi a různými předměty, které mají muzejní hodnotu. „**Přinesli nám to lidé ze svých půd, něco tady zůstalo ještě po Němcích,**“ vysvětluje zdejší hospodská.

Rejchartice leží na kopci v nadmořské výšce asi 700 metrů. Po přejetí hřebene následuje sjezd do údolí řeky Moravy, kde leží město Hanušovice. Pokud zde nasedneme na vlak ve směru do Jeseníka a vystoupíme v obci Branná (rovněž stojí za

zhlédnutí!), je to odsud již jen pár kilometrů do Vikantic, kde se rovněž film „Díra u Hanušovic“ natáčel, především ve zdejších kostele a v místní hospodě, která je ve skutečnosti obytným domem – ten byl pro účely filmu vybrán především pro svůj „normalizační“ vzhled. Skutečná hospoda leží na protější silnici a je to v podstatě soukromý trampský klub, kde ovšem nikomu pohostinství neodepřou.

„**Všechny scény v kuchyni se natáčely u nás a filmaři si nemohli naši kuchyni vynachválit,**“ chlubí se majitelka klubu Elen Kročilová, jejíž manžel, tramp každým coulem, ve Vikanticích vykonával svého času i funkci starosty. Obec má pouhých 87 obyvatel, ještě před 15 lety zde žilo 114 osob a před válkou dokonce kolem 1100 tehdy převážně německých obyvatel. „**Tenkrát tu podle zachovalých kronik byly tři hospody, rychta, škola a mlékárna,**“ říká bývalý starosta. „**Dnes tu zůstal jen poměrně zachovalý kostel a pár baráčků. Ale zato je zde nejčistší vzduch v republice!**“ tvrdí s odkazem na proudění vzduchu, které sem „pumpuje“ čistý vzduch z pohoří Králického Sněžníku a Hrubého Jeseníku. A stejně jako v Rejcharticích – klid a pohoda, opravdový balzám pro duši. Jenže život je zde těžký, v tom má film pravdu, většina lidí je zde bez práce – žijí ze sociálních dávek – a mladí lidé vesnici opouštějí za prací do Šumperka, Hanušovic či Jeseníku.

Pokud chcete obě „díry“ navštívit, vřele vám to doporučuji. Nejlépe vlakem a pak na kole – buď z již zmíněného Rapotína, nebo opačným směrem z Branné – opravdu to stojí za to. A při té cestě si můžete sami udělat úsudek o tom, kolik pravdy je ve filmu režiséra Krobota a co je filmařská nadsázka.

Miroslav Čáslavský



Krajina v okolí Vikantic – pohled na hřeben Hrubého Jeseníku.

inteligenti, ale co je moc, je moc.“ dodávají, ale nijak zvlášť se nezlobí. „**Je to zřejmě filmová nadsázka,**“ krčí rameny. Obyvatelům obou „děr“ nejvíc vadí hrubost až sprostota ve vyjadřování a také „hrozný dialekt“, který herci používají.

První z obou „děr“ – vesnice Rejchartice – je obec nedaleko Šumperka. Železnice do ní sice nevede, ale nejbližší železniční stanice Rapotín není příliš vzdálená. Rapotín leží natrati soukromé Železnice Desná, kde dopravu zajišťují České dráhy.

Pokud vystoupíte v Rapotíně z vlaku (nejlépe vzít si s sebou kolo) a dáte se po silnici vzhůru do kopců, po třech kilometrech dojedete do Rejchartic, kde vás zcela jistě uchvátí klid, který zde panuje a opravdu překrásná příroda. Filmovalo se zde především ve zdejší fare (dnes opuštěné), která leží u silnice naproti kostelu. Ten je ostatně opravdovým skvostem, pro nějž stojí za to se do Rejchartic podívat. Zcela nedávno byl opraven nákladem pěti milionů korun. „**Postaral se o to náš pan farář, který má manažerské schopnosti a dokázal získat peníze z Evropské unie,**“ vysvětluje zdejší kostelník, který oplývá, pokud se historie zdejšího kraje a památek týká, vskutku encyklopedickými znalostmi.



Opuštěná fara v Rejcharticích, kde se natáčelo pár záběrů z filmu Díra u Hanušovic.



Čitlivě renovovaný interiér kostela Sv. Michaela v Rejcharticích sloužil rovněž k natáčení.



Obec Rejchartice při pohledu z věže kostela; na Andělské louce je v galerii pod širým nebem instalována výstava dřevěných soch andělů.