

V neděli 17. ledna na pražském hlavním nádraží mrzlo až praštělo. Rtuť teploměru klesla pod minus 20 stupňů, ale nálada lyžařů, kteří postupně zaplňovali spěšný vlak 946, ještě stoupla, když zjistili, že ve vlaku se topí. Pochopitelně, že největší teplo bylo v obou motorových vozech M 296.1. V prvním z nich, který jel až do Tanvaldu, dávala o sobě s velkým halasem vědět skupina dětí z lyžařského zájezdu. Od nástupu do něj odrazovaly nápisy „zadán“, hory tlumoků, ranců a lyží. Sedmá hodina ranní, doba odjezdu. Nádražní hodiny již ukazují sedm deseti, ale stále nejedeme. „Spěšný vlak 946...“, nese se halou hlášení rozhlasu, „...do Liberce s přímými vozy do Tanvaldu, pravidelný odjezd v sedm hodin, bude při odjezdu asi 50 minut opožděn. Opakuji...“ „To je pěkné nadělení! Táto proč jsme raději nejeli autobusem!“, lomí rukama starší žena snažící se otevřít zamrzlé okno a zjistit příčinu zpoždění. Okno odolalo. Nezbylo nic

zastávka jejich nervozitu jen zvětšovala. Naštěstí v Bakově nad Jizerou čekal přípojný Sp 916 do České Lípy. Tak honem přestoupit a jedeme dál. V Turnově bylo jako vždy kolejiště plné vlaků a lidí, chaos zde pomáhal zvládnout orgány SOOŽ. Zde se náš vlak dělil. Přední část pokračovala jako osobní vlak do Tanvaldu. Ta měla toho dne kromě motorového vozu jen jeden vůz přípojný, a to ještě navíc řady Aam, který je pro přepravu lyžařů naprosto nevhodný. Zdálo se, jakoby ti, kteří toho dne o řazení vlaku v Praze rozhodovali, sami nikdy necestovali vlakem na hory. V Turnově se motorový i přípojný vůz úplně zaplnily. Stejná situace se opakovala v Železném Brodě. A tak zatím-

mráz. V Navarově s tlačněním a překážením si vystoupila většina lidí. Tím se vystupování pořádně protáhlo. „Nechci vidět, jak večer všechny ty lidi povezu nazpět,“ povzdychl si strojvedoucí. Jeho obavy jsem pochopil, když jsem se podíval na zcela zaplněný motorový vůz. Na druhou stranu je dobře, že v Praze „zapomněli“, jak to určuje pomůcka Plán řazení, do vlaku zařadit dva vozy Baím. Motorový vůz 262.0 by si s dvěma těžkými vozy na stoupáních do Tanvaldu jen těžko poradil — zpoždění by bylo ještě větší. I tak přijíždíme do Tanvaldu o čtyřicet minut později. Z vlaku se vyrojilo neuvěřitelné množství lidí s lyžemi a hledali přípoj do Kořenova a Harrachova. Marně.

Strastiplné cestování



jiného než podívat se ven, co se vlastně děje.

U prvního motorového vozu bylo živo. Vlakvedoucí s průvodčím cosi vysvětlovali cestujícím. Přistoupil jsem blíže a zaslechl jsem: „Ale ano, opravdu si neděláme legraci. Motorový vůz je neschopný, nebrzdí, musíte si vystoupit. Přece s námi nechce jet do depa.“ Děti se mrzutě oblékly a vystoupily. Na nástupišti se začala kupit hromada zavazadel a lyží. Za čtyřicet minut přijel náhradní motorový vůz — stará, dobrá dvěstědvaašedesátka, M 262.007. Tak rychle nastoupit, udělat brzdu, ať už jedeme.

Po příjezdu hradeckého rychlíku se konečně náš vlak dal do pohybu. Vezli jsme si s sebou 50 minut zpoždění. Teplovzdušné naftové topení konečně vozy vyhřálo, a tak cesta příjemně ubíhala. Ovšem jen těm, kteří nikam nespěchali. Ti, kteří měli po cestě přestupovat, co chvíli nervózně vrhali pohled na náramkové hodinky. Každá neplánovaná

co na třetí koleji stál zcela prázdný Os 6344 do Tanvaldu, náš vlak 6346, který jel o trochu dříve, byl nacpán většinou lidí, kteří se krátce předtím tísnil na přeplněném nástupišti.

Zpoždění se nezmenšovalo — naopak. Po dlouhé době se lidé vcepali dovnitř a podařilo se zavřít všechny dveře. Pak teprve mohl strojvedoucí Jaroslav Sladký rozjet M 262.007 na poslední sedmnáctikilometrovou etapu — do Tanvaldu. — Když jsem před odjezdem se strojvedoucím Sladkým mluvil, byl na M 296.1, jenom v košili a blůze. Na stanovišti M 262.007 stojí v dlouhém kabátě, železničáři zvaném „lodeňák“, v šále, čepici a rukavicích. Moc jsem se tomu nedivil, protože po malé chvíli jsem cítil, jak mi začínají přimrzat boty k podlaze a do uší mi znělo podupávání vedle stojícího libereckého vlakvedoucího. Ale hlavně, že starý motor jel spolehlivě.

Spálov, Jesenný, Navarov, trať se vine skalnatým údolím Desné, kde vládl snh a

Má čekací dobu jen pět minut, a tak dávno před naším příjezdem odjel. Nezbyvá nic jiného než čekání. Konečně přijel od Kořenova motorový vůz M 240.0 a způsobil tlačnění při nástupu. Výpravčí Josef Truhlář s obavami sledoval rychlé zaplňování motorového vozu. „Ještě přijede přípoj z Liberce, kam ty lidi dáme?“

Očekávaný motorový vlak konečně přijíždí, naštěstí na Harrachov nastupuje jen pár lidí. Konečně se po menší námaze podařilo u motorového vozu M 240.0 zavřít dveře a ve 12.10 jsme vyjeli do Kořenova a Harrachova. Po půl jedné jsme byli na místě, v Kořenově, kde vystoupila většina lidí, šťastných, že ve zdraví zvládli náročnou jízdu. „To se mi snad jen zdá,“ bědovala mladá maminka dvou dětí, „...“ z Prahy do Kořenova za pět a půl hodiny, to snad není možné, vždyť autobusem to trvá dvě hodiny!“ Ale slunce, modrá obloha a jiskřivý snh daly všem na strastiplné cestování rychle zapomenout.

Ale teď vážně. Otázku sezónní přepravy cestujících z Prahy do Krkonoš bude třeba, zvláště nyní, po omezení autobusové dopravy ČSAD, řešit. Vždyť přece jsme schopni zvýšené nároky na osobní přepravu zvládnout. Poslení sobotních a nedělních spěšných vlaků 946 a 948 či jejich vedení lokomotivou se soupravou vozů Bai je nanejvýš aktuální a potřebné. Pokud Lokomotivní depo Praha-Libeň vhodné lokomotivy nemá, neměl by být problém v rámci jednoho podniku — Severozápadní dráhy — přemístit lokomotivy tam, kde je potřeba. Pokud se „zapomene“ vzniklý problém řešit, stanou se ČSD terčem ostré kritiky naší veřejnosti a to je zcela zbytečné, protože náprava je možná a uspokojování potřeb našich pracujících je v silách ČSD.

MIROSLAV MALEC