

Johannes Glöckner

OPUŠTĚNÉ ŽELEZNICE

Rezivějící lokomotivy,
tajemná nádraží a zaniklé tratě



37679

BR.
TIMKEN

BR.
EN

Danger
operated
by remote

Johannes Glöckner

OPUŠTĚNÉ ŽELEZNICE

REZIVĚJÍCÍ
LOKOMOTIVY

TAJEMNÁ
NÁDRAŽÍ

A

ZANIKLÉ
TRATĚ

Grada Publishing

Obsah

Bury – Anglie

Plymouth – Anglie

PŘEDMLUVA / 6

ÚVOD / 7

Maputo – Mosambik

Z EVROPY DO ASIE – Hledání stop mezi Atlantikem a Pacifikem / 11

Tanfield – Anglie

Stadskanaal – Nizozemsko

Hohenwulsch – Německo

Bodenwerder-Linse –
Německo

Brösarp – Švédsko

Suchumi – Abcházie
(Gruzie)

Appledore – Anglie

Tuttlingen – Německo

Klostermansfeld –
Německo

Bad Harzburg – Německo

Gaming – Rakousko

Rustavi – Gruzie

Castleford – Anglie

Göppingen – Německo

Německo

Rhumspringe – Německo

Perchtoldsdorf – Rakousko

Manduria – Itálie

Londýn – Anglie

Albstadt – Německo

Dömitz – Německo

Berlín – Německo

Budapešť – Maďarsko

Tbilisi – Gruzie

Ballyglunin – Irsko

Aglasterhausen –
Německo

Magdeburg – Německo

Mittenwalde – Německo

Bratislava – Slovensko

Usak – Turecko

Adare – Irsko

Reutlingen – Německo

Langenstein – Německo

Mukran – Německo

Nowy Dwór Gdański –
Polsko

Alaşehir – Turecko

Aljustrel – Portugalsko

Münsingen – Německo

Bestwig – Německo

Bergedorf – Německo

Gryfice – Polsko

Sorek – Izrael

Serpa – Portugalsko

Dörzbach – Německo

Datteln – Německo

Duchcov – Česko

Përrenjas – Albánie

Tripolis – Libanon

Canfranc – Španělsko

Mnichov – Německo

Dortmund – Německo

Střezimíř – Česko

Doboj – Bosna
a Hercegovina

Buchara – Uzbekistán

Villarcayo – Španělsko

Kleinenbremen –
Německo

Herne – Německo

Mšeno u Mělníka – Česko

Soluň – Řecko

Nuvara Eliya – Srí Lanka

Huelva – Španělsko

Hallertauerská lokálka –
Německo

Dortmund – Německo

Úštěk – Česko

Vișeu de Sus – Rumunsko

Lopburi – Thajsko

Vesoul – Francie

Heinersdorf – Německo

Nádraží Valbert – Německo

Mimoň – Česko

Rádulești – Rumunsko

Purwakarta – Indonésie

Gallardon Pont – Francie

Ludwigshafen – Německo

Solingen – Německo

Praha-Bubeneč – Česko

Bălți – Moldavsko

Čcha-kcha (Caka) – Čína

Lot – Francie

Ahrweiler – Německo

Dortmund-Huckarde –
Německo

Praha-Bubny – Česko

Kovel – Ukrajina

Paj-jin (Baiyin) – Čína

Cajarc – Francie

Hermeskeil – Německo

Plettenberg – Německo

Kořenov – Česko

Pripjat' – Ukrajina

San-tao-ling
(Sandaoling) – Čína

Brignoles – Francie

Lichte – Německo

Dortmund – Německo

Lužná u Rakovníka – Česko

Čerňachovsk – Rusko

Ťi-si (Jixi) – Čína

Aubrèville – Francie

Gräfenenthal – Německo

Eschershausen – Německo

Praha-Modřany – Česko

Čiatura – Gruzie

Pchadžu (Paju) – Jižní
Korea

Urdos – Francie

Montzen – Belgie

Raeren – Belgie

ZE SEVERNÍ DO JIŽNÍ AMERIKY – Utopené železniční sny mezi severním a jižním pólem / 147

Rhyolite – USA

Detroit – USA

Medellin – Kolumbie

Tacna – Peru

Humberstone – Chile

Santo André – Brazílie

Bankhead – Kanada

Miami – USA

Quillabamba – Peru

Chinchorro – Chile

Rio Turbio – Argentina

Montevideo – Uruguay

Brookmere – Kanada

Puerto Limón – Kostarika

Guerreros – Peru

Rosario – Chile

Rio Gallegos – Argentina

Loveland – USA

Gatún – Panama

Puno – Peru

Iquique – Chile

Avaí – Brazílie

AFRIKA A BLÍZKÝ VÝCHOD – Stavba a provoz železnic v nejtěžších podmínkách / 173

Ras el Ish – Egypt

Addis Abeba – Etiopie

Eritrea

Kolmanskop – Namibie

U Alexandrie – Jihoafrická
republika

Dire Dawa – Etiopie

Maragua – Keňa

Nubijská poušť – Súdán

Mossel Bay – Jihoafrická
republika

Addis Abeba – Etiopie

Džibuti – Džibutsko

Hermanstal – Namibie

MÝTUS ZÁMOŘÍ – Hřbitovy lokomotiv na druhém konci světa / 187

Dorrigo – Austrálie

Hattah – Austrálie

Muckleford – Austrálie

Ohakune – Nový Zéland

Bury – Anglie (obr. str. 2)

Lokomotivy britské třídy 37 stojí sice v anglickém Bury v Lancashire na okraji muzea, ale to ještě nemusí znamenat jejich záchranu. Okolní příroda svědčí spíše o opaku. Tato početná dieselelektrická řada vznikla v letech 1960 až 1965 v tradiční společnosti English Electric a Robert Stephenson & Hawthorns. Kvůli hlučnému motoru dostala tato lokomotiva přezdívku „Traktor“. | shutterstock / Mark D. Bailey



Plymouth – Anglie

I v samé kolébce železnice, Velké Británii, mohou železniční trati vypadat jako tato. Nádraží přístavního města Plymouth Friary, kdysi terminál Londýnské a Jihovýchodní dráhy na Knighton Road. Jakoby náhle uříznuté koleje zde končí v polích na okraji města. | shutterstock / RogerMechan

PŘEDMLUVA

Když je nějaká věc už nepotřebná a jen tak někde postává, většinou se nedá říci, že je to škoda, natož velká ztráta. Někdy se takový předmět zkrátka propadne do zapomnění. To se týká i zařízení a věci velkých rozměrů, jež nyní – zapomenuté a opuštěné – kdesi stojí, ačkoli dříve třeba zajišťovaly dopravu do vzdálených míst. Jde o lokomotivy a vagony, ale i o nádražní budovy, nebo dokonce celé železniční trati. K těmto situacím dochází u železnice poměrně často; možná kdosi v některé kanceláři železniční správy předpokládal, že by to či ono zařízení mohlo ještě určitou dobu zůstat v provozu a sloužit, ale nakonec se rozhodlo jinak... Taková „nepotřebná“ vozidla jsou v nejlepším případě dobře ošetřena proti korozi a jiným destruktivním vlivům a poté ustájena v zastřešeném prostoru depa na místě, kde nebudou překážet. Péčí o ně se obvykle pověří železničáři, kteří mají před penzí, ale dokud pobírají mzdu, jsou rádi. Každý z nich však ví, že víc pro své svěřence udělat nemůže.

Ovšem pokud vozidla zůstanou stát pod širým nebem, nikdo a nic je neochrání před rzí, mechem, náletovými rostlinami, hrajícími si dětmi, ale zejména vandaly a zloději šrotu. Rychleji, než by se člověk nadál, je stav těchto vozů takový, že se jejich eventuální návrat do provozu už nevyplatí; nikdo se ale kupodivu necítí být za to zodpovědný. Taková lokomotiva nebo vagon, zapomenuty celým světem, „usnou“ jako Šípková Růženka v trní a spí a spí... avšak jen do doby, než se zjistí, že pozemky, na nichž se nacházejí, jsou vhodné pro výstavbu obřích supermarketů, širokých ulic a moderní městské dráhy.

Do té doby žijí zarostlé trati a ztracené vlaky vlastním pozoruhodným životem. Postupně se jich zmocňuje okolní příroda. Shnilé trámy způsobí zřícení budov nádražních výtopen, hniјící dřevo a rozpadávající se zkorodovaná ocel vytvářejí živnou půdu pro nové biotopy, které fascinují biology, stejně jako fotografy. Vznikají těžko představitelná společenství se zcela zvláštní estetikou. Často citovaný morbidní půvab rozpadu a rozkladu je pro mnohé milovníky fantastična stejně vzrušující jako romantické železničky s parním provozem, které ještě tu a tam dýmají v krajině současného věku.

Kde se místa „zapomenutých vlaků“ nalézají, prozrazují znalci jen neradi a místní obyvatelé, kteří tyto lokality znají a pokládají je za součást své domoviny, o jejich velkou publicitu nestojí už vůbec. Jako u tajemně zchátralých „ztracených míst“ jsou hledači pokladů, novodobí dobrodruzi a v neposlední řadě trvale zvědaví a odvážní fotografové připraveni neznámý a často magicky působící terén prozkoumat. Tuto možnost nyní nabízejí divákům i následující obrázky. Jde o jakousi surrealistickou cestu po tratích, jejichž stanicemi už dlouho žádný vlak neprojel.

Johannes Glöckner

ÚVOD

Už řecký učenec Hérón Alexandrijský v 1. století našeho letopočtu poznal a demonstroval sílu páry. Jeho rotující baňka, kterou nazval „aeolipile“, však při tehdejších znalostech mechaniky nenašla smysluplné uplatnění. Až roku 1804 si anglický vynálezce Richard Trevithick nechal patentovat svou lokomotivu na parní pohon a tím zahájil „éru páry“. Použitelné a patentované parní stroje různých výrobců tedy datují počátek své existence do doby přibližně před 250 lety. I dnes konstruktéři strojů zažívají svůj „start-up“. Tenkrát se ale podnikatelská odvaha nevztahovala jen na stacionární parní stroje, jež se záhy ukázaly – především při odčerpávání vody v dolech – jako nenahraditelné. Právě důlní inženýři, konstruktéři výkonných čerpadel poháněných parními stroji, se začali zabývat i myšlenkou, jak by se síla páry dala využít pro pohyb vozů s uhlím po kolejích, který až doposud zajišťovali koně. Richard Trevithick se jako jeden z prvních nejprve na modelu a pak i ve skutečnosti odvážil posadit kotel na kola a jejich pohon zajistit tímto parním strojem. Tak spatřila světlo světa první, i když zatím ještě nedokonalá parní lokomotiva. Doly, hutě a strojírny se velmi brzy dohodly na všestranně prospěšné symbióze, jejíž dynamiku už nebylo možné zastavit.

Další vývoj vedl například k využití parních strojů v zemědělství – při orbě nebo mlácení obilí, i když se stroje na místo svého působení musely pracně přepravovat koňskými potahy. V továrnách v té době už jednotlivá speciální strojní vybavení poháněly transmise vedoucí od jednoho centrálního parního stroje a později se mohl pomocí parních strojů vyrábět také elektrický proud. Potřeba kolejí, vagonů a lokomotiv byla velká. Jeden objev následoval bezprostředně za druhým. Ještě dnes upomínají válce a písty v našich spalovacích motorech na převratné vynálezy parní éry. Také elektrifikace soudobé společnosti nebyla možná bez parní síly. Pro generátory některých elektráren jsou ještě v současnosti potřebné parní kotle a paliva jako uhlí, nafta nebo plyn. Ve velkých a moderních uhelných elektrárnách Porýní-Vestfálska to tak funguje dodnes. Tady se také vyrábí část proudu pro německé dráhy. Bez těchto parních turbín nemůže jezdit žádný ICE.

S vášnivými debatami o klimatu, konci fosilních paliv a nově využitelných obnovitelných zdrojích energie se parní věk stává dinosaurem dějin techniky. Má-li lidstvo přežít, musí upustit od všech spalovacích strojů, tedy i od parní železnice. To je naprosto zřejmé už nejméně půl století. „Opuštěné železnice“ jsou jasným znakem tohoto vývoje. Jsou jakoby ozvěnou zanikající, ne-li už zaniklé epochy – a v tom pravděpodobně tkví jejich největší půvab.

Po celá dvě století vládly světu železnice a ve svém vývoji, vzbuzujícím úžas, zdolávaly jednu metu za druhou. Neexistovaly pro ně žádné hranice. Bylo možné překonat jimi průsmyk ve výšce 4000 metrů, ozubnicové dráhy si dokázaly poradit se sebestrmějším stoupáním. Parními lokomotivami se dosáhlo

rychlosti přes 200 km/h, úžiny překlenuly obří mosty a nesjízdnými horami se razily kilometry tunelů. Pro železniční inženýry nebylo nic nemožné. Železnice a síla páry byly na vrcholu a zdálo se, že je v budoucnu nic nepřekoná.

Byl to ovšem mylný předpoklad: geniální objevy neustávaly, ba naopak, v každém oboru lidské činnosti jich rok za rokem přibývalo, pokrok se nezastavil, ale nabyl na intenzitě. V hromadné dopravě osob se o slovo začaly hlásit autobusy, kterými je možno jet velmi daleko a poměrně levně. Rozvinula se letecká doprava a díky výstavbě nových silnic mohou nákladní auta přepravit větší objem nákladu, který dovezou k cíli určení rychleji než železnice. Další vývoj parních lokomotiv se proto zastavil v 50. letech 20. století. Záchranu měly přinést diesellové lokomotivy, ale to už bylo pro mnohé dráhy příliš pozdě. Jsou země, které s ohledem na nastíněný vývoj svůj železniční systém prostě a definitivně zrušily.

Skutečný parní stroj jako technickou hračku poznali mnozí nás. Tradiční malou železnici v podobě hračky pro děti také. Obojí je jakýmsi kulturním statkem, s nímž jsme pevně spojeni. Když se pod vánočním stromkem taková malá dráha rozloží, můžeme – a postačí přehodit imaginární výhybku – vyrazit kamkoli do světa. I při hledání opuštěných vlaků a tratí je něco takového možné. Cesta vede k místům vsutku podivným, z nichž mnohá se podobají hřbitovům. Některá působí strašidelně a nehostinně. Často jsou to místa dokonce víceméně zakázaná a o to více nabývají na přitažlivosti. Vydejme se tedy na tuto neobvyklou trasu. Zavede nás daleko do světa, ale také do bezprostředního okolí a jsou na ní zaručeny opravdu překvapivé objevy.



Maputo – Mosambik

Moderní betonová budova lokomotivního depa, napěchovaná lokomotivami, z nichž většinu postavil Alstom v roce 1992. Typická scéna pro zemi zmítanou občanskou válkou. | Johannes Glöckner



7430

Z EVROPY DO ASIE – Hledání stop mezi Atlantikem a Pacifikem

V Evropě, která je kolébkou parního stroje a železnice, nacházíme stopy technické revoluce na každém kroku. Přesto se v ní nikdy nepodařilo vytvořit jednotný železniční systém. Z Portugalska je teoreticky možné přejet celý euroasijský kontinent až na Dálný východ. Nejznámějším a také nejdelším úsekem této cesty je transsibiřská magistrála, vedoucí z Moskvy do Vladivostoku (9337 km). Rozdílné rozchody kolejí činí však takovou cestu bez přerozchodování, přestupů nebo překládání zcela nemožnou.

Ale i Evropa, která v minulosti trpěla četnými válkami, se vyznačuje rozchody mnohdy měněnými v závislosti na topografii. Záměrem vojenských strategií totiž bylo znemožnit jednomu každému majiteli železnice její nezávislé, samostatné použití. Následný chaos, který zapříčinily různé starší, často ne zcela jednoznačné normy a standardy a k němuž přispěly i rozdílné návěstní a proudové systémy moderních elektrifikovaných železnic, trvá dodnes. Není tomu tak dlouho, co se o podstatné oživení železniční dopravy postarala standardizace námořních kontejnerů dovážených po trase, jež se dá přirovnat k starodávné hedvábné stezce: začíná v Číně a končí v Duisburgu. Avšak i tato magistrála vedoucí z Číny Mongolskem, Ruskem a nakonec napříč Evropou, konkrétně její čtyři rozdílné rozchody, je pro současnou mezinárodní dopravu nevídanou komplikací. Přesto se ani člověk milující železnici zejména pro její rané romantické začátky neubrání radosti nad tímto jejím současným comebackem.

Tanfield – Anglie

Toto torzo parní lokomotivy má pohnutou historii. V roce 1951 bylo dodáno 10 těchto tendrových lokomotiv australským Státním tasmánským drahám. Rozchod činil 3 stopy a 6 palců, což odpovídá 1067 mm. Do Austrálie byly dopraveny lodí a stejným způsobem se vrátily do Británie. Tyto tři světoběžnice zde byly znovu zprovozněny, čtvrtá, s číslem 7430, ještě čeká na oživení u Tanfield Railway (společnost zabývající se záchranou a provozem průmyslových parních lokomotiv). | shutterstock / DavidGraham86





Appledore – Anglie

Nádraží v Appledoru bylo otevřeno ve stejný den jako celá trať ze St. Leonards do Ashfordu, provozovaná společností Jihovýchodní dráhy. Architekt William Tress zvolil pro budovu prostý klasicizující styl. Navrhoval pro Jihovýchodní dráhy všechny budovy, většinou v některém historizujícím slohu. Z Appledoru se později stala malá železniční křižovatka, z níž vedly koleje na severovýchod do Ashfordu, jihozápadním směrem do Hastingsu, odbočující trať pak k pobřeží u Lydd-on-Sea a odtud podél pobřeží do města Hythe. Když se v roce 1965 uváděla do provozu atomová elektrárna v Dungeness, zřídila se pro její obsluhu těsně před Lydd-on-Sea krátká odbočka. Nádraží v Appledoru je v provozu ještě v současnosti, staniční budova však už ne. | shutterstock / corners74



Castleford – Anglie

U anglického Castlefordu v hrabství Západní Yorkshire měla být z tohoto ocelového mostu přes řeku Aire zřízena cyklistická a pěší stezka, jež by sloužila také pro jezdce na koních. Na trati se do roku 1990 provozovala nákladní doprava. Litinové pilíře mostu jsou historickou památkou v oboru železničních a mostních staveb v Anglii. V současné době však historická stavba chátrá. | shutterstock / Phil Silverman



Londýn – Anglie

Tato nenápadná londýnská budova je konečná stanice podzemní dráhy na krátké odbočce z linky Piccadilly. Stanice se jménem Aldwych byla zřízena roku 1907 na ulici Strand, v roce 1918 byla zredukována na jednu kolej. Odtud k Temži a mostu Waterloo není daleko. Stanice je dnes uzavřena, ale slouží jako oblíbené místo pro filmová natáčení. | shutterstock / mitchharrold



Ballyglunin – Irsko

Památkově chráněná budova nádraží Ballyglunin v blízkosti stejnojmenné obce v hrabství Galway leží na trati z Limericku do Claremorrisu. Trať otevřela v roce 1860 společnost Waterford, Limerick and Western Railway. Provoz převzala zakoupením dráhy v roce 1901 společnost Great Southern and Western Railway (Velká jižní a západní dráha). Nádražní budova, uzavřená v roce 1976, vstoupila také do filmových dějin. V roce 1952 posloužila k natáčení filmu *The Quiet Man* (Tichý muž) s Johnem Waynem a Maureen O'Harovou. V průběhu racionalizace kolejové sítě v 60. a 70. letech minulého století bylo nádraží spolu se zbývající tratí uzavřeno pro osobní dopravu. V roce 2000 se pokusila místní skupina o projekt, jehož záměrem bylo nádražní budovu a přilehlý pozemek restaurovat jako turistickou atrakci upomínající na film *The Quiet Man*, bohužel s nevelkým úspěchem. | dkennedy362



Adare – Irsko

Zrezivělé koleje, stromky bující mezi nimi a rozpadající se nástupiště. K tomu větrem zborcená prkenná nádražní budova. Tak se představuje Adare v irském hrabství Limerick. Do města Limerick je to asi 12 km. Překonat tuto vzdálenost pomocí železnice už není možné, protože po 4. únoru 1963 až do konce 20. století místo sloužilo jen pro nákladní dopravu. Roku 2002 tudy projel poslední nákladní vlak. S obnovením nákladní dopravy se však výhledově počítá. | shutterstock / Anna Ozimkowska



Aljustrel – Portugalsko

Po dlouhém boji o rozdílné čínice 7 milimetrů se ve Španělsku a Portugalsku zavedl rozchod 1668 mm (5 portugalských stop). Státy střední a západní Evropy oproti tomu zvolily od začátku užší rozchod – 1435 mm. Vlaky iberských sousedů tím pádem neměly přímý přechod na evropskou železniční síť, což se dodnes – především s přihlédnutím ke schopnosti země obstát v hospodářské soutěži – pokládá za závažný nedostatek. V rámci reformy územní správy v září roku 2013 se obce Aljustrel a Rio de Moinhos sloučily do nové obce s názvem União das Freguesias de Aljustrel e Rio de Moinhos. | shutterstock / DPimenta



Serpa – Portugalsko

Místo je sídlem okresu, který na východě hraničí se Španělskem. Nádraží, už dlouho uzavřené, leží o něco severněji, nedaleko silnice N265. Do roku 1267 patřil region Alentejo ke Španělsku. Maurský vliv je tu nepřehlédnutelný. Muslimové, ostatně jako v celém Portugalsku, zde žijí dodnes. | pixabay / diego torres



Canfranc – Španělsko

Naddimenzovaná budova nádraží Canfranc v Pyrenejích odpovídala významné přechodové stanici mezi Španělskem a francouzským městem Pau. Dnes je konečnou stanicí jen pro místní vlaky ze Zaragozy. Estación Internacional de Canfranc spravuje od roku 2019 regionální vláda v Aragonu a chátrající budova se dočkala přestavby. Obě křídla staniční budovy se budou adaptovat na luxusní hotel. Nové dvourozchodové koleje se odsunuly k horské straně do bývalé překladištní haly. Jestliže všechny plánované změny dopadnou dobře, budou mít zdejší lyžařské terény s četnými tisícovkami opět kvalitní železniční spojení. Jen na nádraží ve stavu rozpadu bude třeba zapomenout. | shutterstock / Karl Allen Lugmayer

