

PARNÍ NOSTALGIE

A steam locomotive pulling a passenger train through a hilly landscape at sunset. The sky is filled with large, dark clouds of smoke and steam, illuminated by the warm orange and yellow light of the setting sun. The train is moving along a curved track that leads into the distance.

Petr Holub

Parní nostalgie

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Petr Holub

Parní nostalgie – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



PARNÍ NOSTALGIE

Petr Holub

Na textech spolupracoval Zdeněk Meitner

© Petr Holub, 2025

© Zdeněk Meitner, 2025

Photos © Petr Holub

Fotografie titulní strana obálky: 433.001 a 354.7152, Vendolí, 20. října 2024

Fotografie zadní strana obálky: 534.0323, Chrástany, 16. dubna 2022

ISBN tištěné verze 978-80-264-5551-6

ISBN e-knihy 978-80-264-5648-3 (1. zveřejnění, 2025) (ePDF)

Úvod

Skladatel Antonín Dvořák před téměř 200 lety řekl, že by dal všechny své symfonie za to, kdyby vynalezl parní lokomotivu. Stroje, které od začátku druhé třetiny 19. století začaly křížovat starý kontinent, si získávaly tisíce dalších slavných i bezejmenných obdivovatelů. Přivázely totiž pokrok, zkracovaly vzdálenosti, budily respekt. A taky rozdávaly potěšení. I když jejich éru symbolizovala uhelným dýmem často zakouřená města, mnozí jejich vůni smíchanou s pachem oleje milovali.

Jenže po válce, ve druhé polovině 20. století, se neotřesitelná a nezpochybnitelná vláda parních lokomotiv začala drolit. A postupně koleje opouštěly. Kromě smutku těch, kteří se s párou neradi loučili, se objevili akceschopní nadšenci, díky nimž autogen nedosáhl na všechny pamětnice nejslavnější éry železnice. A právě jejich zásluhou můžete listovat i touto knihou.

Záchrana parních lokomotiv v Československu přitom nebyla jednoduchý úkol. Ale podařilo se a daří se i nadále. Kromě Centra historických vozidel Českých drah a Národního technického muzea se o parní lokomotivy a historické osobní a nákladní vozy starají mnohé spolky. Tedy lidé, kteří se bez starých strojů a stejně smýšlejících přátel, kteří obvykle teprve po zaměstnání míří do starých remíz, topíren a výtopen, prostě neobejdou. Díky jejich péči a nadšení a stovkám odpracovaných dobrovolnických hodin může prožívat pocity svých předků i dnešní generace, která už z velké části nezažila na kolejích jiné než elektrické a motorové vlaky. A snad nalaďení společnosti nedovolí, abychom o takto vzácné a úchvatné památky přišli.

České koleje mezitím od jara do podzimu téměř víkend co víkend křížují nostalgické vlaky v čele s některou z dochovaných a funkčních parních lokomotiv. Skupiny fotografů a nadšenců jsou ochotny složit se i na speciální historický fotovlak, aby lidé slyšeli už z dálky ten typický zvuk parní píšťaly, vyfukování parního stroje a při průjezdu kolem nich ucítili typickou vůni lokomotivního kouře. Desítky či stovky fotografů a kameramanů postávají na vytipovaných místech, aby ten vzácný okamžik zachytili pro potěchu svoji i ostatních.

Petr Holub patří mezi současnou špičku. Fotografování se věnuje již víc než čtvrt století, později pak začal fotojízdy sám organizovat. Pro následující strany vybral více než 200 dosud knižně nepublikovaných snímků z nádraží i tratí v různých ročních obdobích i rozličném počasí a v úchvatných českých i slovenských kulisách. V prvních letech fotil ještě na klasický kinofilm, později si jako všichni ostatní pořídil digitální přístroj a také dnes již nikoliv neobvyklý dron.

Všemi záběry provází čtenáře texty, které vyprávějí o lokomotivách, o tratích, stanicích a zastávkách, ale také o pocitech a náladách fotografa při hledání vhodného „fleku“ a čekání na elegantní krasavici. A občas zmíní i radosti a strasti organizátora. Petrovy snímky jsou i dokumentem mizející železnice, která se už nikdy nevrátí. Mechanická návěstidla byla téměř všude nahrazena světelnými, mechanicky ovládané závory ze závorářského stanoviště nahradily dálkově ovládané, z telegrafních sloupů zbyly nanejvýš pahýly u země, ze stanic mizí stavebka.

Pro ty, kdo starou železnici milují, už mnoho prostoru nezbývá. Přesto nezmizela a nezmizí úplně. Jezdí se na muzejních tratích bez pravidelného provozu, na některých lokálkách se zastavil čas a památkově chráněná stanice v Martinicích v Krkonoších zůstane i nadále branou do starých drážních časů.

Na textech Petr spolupracoval s brněnským novinářem České tiskové kanceláře Zdeňkem Meitnerem, taktéž milovníkem železnice. Oba věří, že se vám bude knihou listovat příjemně a rádi se k ní budete znovu a znovu vracet – a že budete mít radost, až některou z lokomotiv, kterou Petr zachytil při výjimečných okamžicích, potkáte v čele vybraného vlaku na svých cestách.

PETR HOLUB & ZDENĚK MEITNER

Petr Holub

Většina z nás, kterým učarovala železnice, vzala dříve nebo později do ruky fotoaparát. Vždyť komu by stačilo jen postávat na nádražích či u trati, aniž by zkusil zachytit ty prchavé a krásné okamžiky, kdy kolem projíždějí či zastavují vlaky různých tvarů a barev. Petr tak učinil ještě v době kinofilmové ve druhé polovině 90. let. Železnice je pestrá jako botanická zahrada a každý si postupně vyšlape svoje chodníčky tam, kde nachází, co jeho srdce rozechvívá nejvíc. Petr se začal nejčastěji objevovat v místech, kde to čpělo uhelným dýmem, ozývala se parní píšťala a kolem lokomotiv se pohybovali mouřenínové. Černí od sazí, ale šťastní, že mohou dál žít parní život, který sice nástup elektrické a motorové trakce dramaticky ztlumil, ale nikdy neudusil.

Ne že by Petra nic jiného než pára nezajímalo. Jenže ona jej přitahovala nejvíce. Snad proto, že se jednalo o závan starých časů na železnici, snad kvůli tomu, že zatopená mašina je nejen krásná, ale také sálá teplo, a tedy život. A fascinovalo ho sledovat, jak oheň a voda dávají do pohybu tak komplikovaný stroj sestavený těmi nejlepšími konstruktéry. A možná hlavně proto, že od ukončení parního provozu na začátku 80. let je prostě výjimečná. Z tisíců lokomotiv, které vozily mezinárodní rychlíky nebo jen popojížděly na vlečkách, zbylo do dnešních dnů pár desítek strojů. Řada z nich navíc čeká na opravu, jsou poschovávány na různých místech okolo nádraží, až se jich chopí šikovné ruce a štědrý mecenáš přiklepe statisíce či miliony korun. A tak Petr cíhal a cíhá na momenty, které jsou ještě prchavější, než když jeho objektiv zaměří vlak, který pojede za dvě hodiny, zítra, za týden a za rok znovu.

Zprvu se pohyboval po tratích severních a východních Čech, kam to neměl z domovského Liberce daleko. Ale postupně přidával. Stal se z něj pravidelný návštěvník muzea v Lužné, objezdil celé Čechy, Moravu a také Slovensko. Horské tratě středního Slovenska pod majestátními kopci Nízkých Tater, Velké Fatry, ale i dráha Slovenským rájem jsou místy, kam se pravidelně vrací rozrušen nadšením. Jednou mu před objektivem prosvítlí Albatros, jindy Papoušek a oheň nejvládnější stroj československých parních železnic Štokr. Petr se stal součástí velké skupiny železničních nadšenců, kteří pravidelně křižují bývalé Československo s veřejnými vlaky i vlaky na objednávku.

Naučil se skvěle ovládat aparát, jeho snímky jsou technicky dokonalé. Ale to je dnes pro špičkovou fotografii málo. V době digitální s možností postprodukce množství technicky dokonalých snímků vyrostlo geometrickou řadou. Petr je o kus dál. Jeho snímek nikdy není – nebo jen výjimečně je – dílem náhody. Pečlivě vybírá místo a kompozici a z jeho snímků prýští rozličná nálada. Tu melancholická při zapadajícím slunci v Pošumaví, tu bezstarostná prázdninová, když se vlak zrcadlí v letní Berounce na Křivoklátsku, jindy ji střídá nálada mrazivého zimního rozbřesku či veselá jarní nálada rozkvetlého kraje. A zároveň je dokumentaristou malebné české a slovenské krajiny, do které kdysi vnikla železnice často zhurta, ale dnes je její pevnou součástí, dotváří ji.

Díky tomu, že Petrovo zaměstnání je jinde než na dráze, tak se jí zatím ani po čtyřicítce nepřesýtl. Jednotlivá sousta si dává přednost a pravidelně. A fotografování už léta není jediným jeho příspěvkem pro generace milovníků páry. Postupně začal sám organizovat výpravu fotovlaků na objednávku a v turnovské topírně pomáhá kamarádům vdechnout život zachráněné lokomotivě 434.2315. A přidává videa svá i kamarádů na youtube kanál s názvem MPH video, který založil s bratrance Martinem. Ten se přitom dnes mnohem více než videu věnuje přímo opravám lokomotiv.

Častěji než ve vlaku Petra můžete potkat s foťákem či kamerou v ruce u trati, ale stejně tak patří občas mezi zmíněné mouřeníny, kteří se při jízdách pro veřejnost starají s ostatními o to, aby na desítky let starých strojích všechno šlapalo, jak má, a aby si lokomotivní četa jízdu užila a dobře dojela do cíle.



Petr Holub (foto: František Stojaspa)



Výprava na muzejní trať z České Kamenice do Kamenického Šenova pro mě byla v době dospívání dobrodružstvím. Jaký to byl zážitek, když jsem stál u kolejí sklářské lokálky v roce 1997 a na krátkou trať vyjely první historické parní vlaky tažené lokomotivou 313.901. Jako kdyby se tu zastavil čas a mnohdy stál i vlak samotný. Strmá trať se tehdy ztrácela v bujně vegetaci. Adhezní podmínky byly nevalné, proto se jízdy mnohdy neobešly bez sypačů na čelníku lokomotivy, kteří pomáhali řízení zdárně dosáhnout cíle. Později se na trati, která původně spojovala Českou Kamenici s Českou Lípou a jejíž okolí je plné vyhaslých sopek, objevil Arcivévoda Karel (lokomotiva 422.025), jenž dorazil z nedalekého Děčína.

Dnes je dalším neprovozním strojem Národního technického muzea. Na komínu měl dosazený baňatý jiskrojem. Na záběru duní 1. května 1998 podél mechanické předvěsti do výchozí stanice v České Kamenici. Trať, na níž utichl pravidelný osobní provoz v roce 1979, tenkrát zachránili a do provozního stavu uvedli členové Klubu přátel lokálky. Vydrželi se o ni starat dalších deset let a na začátku se mohli spolehnout i na podporu nadšenců a fanoušků. Shnilé pražce musely nahradit nové a členové klubu zvolili na tehdejší dobu nepříliš obvyklé řešení: Zájemcům nabídli, že si mohou pražce koupit a budou na nich mít připevněnou destičku se jménem.



Mikulášské jízdy z Ústí nad Orlicí přes Letohrad do Dolní Lipky a zpět pro mě znamenaly v mých 14 letech výjezd do dosud nejvzdálenější destinace. V čele klasické soupravy dupala 28. listopadu 1998 průmyslová lokomotiva typizované řady CP600, která nesla označení 328.011. Tehdy se její opravy do provozního stavu ujali mladí členové Letohradského železničního klubu. Za pouhých pět sezon (v letech 1996 až 2000) dokázala při nostalgických akcích najet přes 9 000 kilometrů. Od té doby je

neprovozní, ale znovu by měla vyjet na koleje vlastní silou. Zázemí jí poskytuje střecha topírny a zároveň železničního muzea v Rokytnici v Orlických horách. K oživení stroje, který byl vyroben v roce 1956 v továrně ČKD, může přispět každý ve veřejné sbírce. Na snímku je při zpáteční cestě s mikulášskou družinou mezi Těchonínem a Jamným nad Orlicí vlak, jenž odfukováním lokomotivy a vysokým tónem parní přístaly narušil poklidnou atmosféru v údolí Tiché Orlice.



Trať z Liberce do České Lípy (v jízdním řádu označovaná jako 086) mám prakticky pod okny. Právě jí vděčím za to, že se můj zájem o železnici podstatně prohluboval. Její stavitelé ji nechali dokonale splynout s okolím. Snad jako by chtěli členitou krajinu Podještědí dotvářet, a ne do ní rušivě zasahovat. A navrch vytvořili několik na svou dobu odvážných staveb. Kdo by neznal viadukty u Noviny, jež je součástí Kryštofova údolí. Jsem rád, že jsem mohl zažít stoleté oslavy této trati, při nichž si pohrá-

val se soupravou Rybáků ještě provozní českolipský Pětikolák 524.1110. Následující rok dojezdil. Oslavy připadly přesně na sté výročí jízdy prvního vlaku do Liberce, na víkend 16. a 17. září 2000. Na prvním ze záběrů je zachycen průjezd zvláštního vlaku po menším novinském viaduktu; druhý pohled v „odpočinkové poloze“ fotografa pochází z listnatých bučin u Karlova pod Ještědem.



Když se někdy objevím u Nelahozeveských tunelů, vždy si vzpomenu na skladatele Antonína Dvořáka. Parní železnice ho natolik okouzila a inspirovala, že se promítla i do jeho hudby. Z rodné Nelahozevsi chodíval do Kralup k příbuzným, po levé ruce měl Vltavu, po pravé železniční trať, po které supěly první parní lokomotivy. Dnes je v těchto místech na levém břehu řeky turistická stezka zvaná Dvořákova cesta, nad níž za tratí vystupuje vysoký pískovcový masiv. Stavitelům nezbylo než prorazit

tři tunely za sebou, přičemž jeden z nich měří pouhých 23 metrů, a jedná se tak o nejkratší železniční tunel v Česku. Pískovcovými žebry projížděl v sobotu 30. září 2000 po nesprávné koleji nulkový Albatros 498.022 na pravidelném vlaku 1670, konal se Den železnice. Přihlížejícím připomněl 150 let pravidelného provozu mezi Prahou a Děčínem.



O víkendu 19. a 20. května 2001 oslavila Pražsko-drážd'anská železniční dráha významné jubileum 150 let od svého vzniku. Hlavní centrum oslav bylo v Děčíně. Na paprscích kolem točny se sjelo velké množství parních lokomotiv z Česka i ze zahraničí. Vybral jsem z této velkolepé akce záběr na Bejčka 423.009. Paprsky slunce jej osvítily při průjezdu po mostě přes Labe a Ploučnici, jejichž vody už pár metrů za ním putují společně. Na pozadí oslav velké mezistátní dráhy Bejček vyjel, aby připomněl 115. výročí muzejní sklářské lokálky z České Kamenice do Kamenického Šenova. Součástí byly i jízdy po spojce přes Prostřední Žleb a stanici Děčín východ, kudy se vlak vrátil zpět na hlavní děčínské nádraží. V sobotu podvečer se na něm objevil i vzácný host ze Slovenska: Zelený Anton 486.007. Aby souprava překonala jízdu úvratí, spolupracoval na opačné straně vlaku Papoušek 477.043. Abych zachytil pohled ze skály nad portálem tunelu, pustil jsem se do dobrodružného výstupu. Jako odměnu za něj jsem zvětšil vedle parního vlaku i německou jednotku VT 18.16, jež od roku 1957 vozila expres Vindobona z Drážďan přes Děčín, Prahu, Veselí nad Lužnicí a České Velenice do Vídně.





Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka proslulo na začátku tisíciletí svými tematickými akcemi. Ty se konaly vždy ke konci školního roku, a tak jsem si jako student užíval dvojí radost – kromě blížících se školních prázdnin jsem se těšil i na zajímavé železniční zážitky. V sobotu 23. června 2001 vzniklo nevídané a dnes už velmi těžko opakovatelné setkání parních lokomotiv řady 475.1. Pomyslným vrcholem akce, se kterou si pořadatelé dali společně s lokomotivními četami práci, byla souběžná jízda s přerovskou Pětasedmou 475.1142 a brněnskou 475.101 ze Sádku u Žatce do Milostína. Legendární stroj 475.1142 je známý výstavním turné

v Číně i svým technickým řešením s valivými tyčovými ložisky a zeleným nátěrem, který efektně dotvářel eleganci a ladnost škodovské konstrukce. V pravidelném provozu dostal během svého působení v Plzni i černý lak. Po krátkém působení v Brně rozšířil od roku 1979 sbírku Národního technického muzea v Praze. V současnosti je možné lokomotivu obdivovat v chomutovském depozitáři. Podobné setkání se konalo také o devět let později, v roce 2010, to už ale původně přerovská stočtyřicetdvojka nebyla provozní a minulostí se staly také dvojkolejné úseky na bývalé Buštěhradce.



Jizerskohorská Zubačka z Tanvaldu do Kořenova je dávnou legendou, v Česku se nikde jinde strmější trať s ozubnicí nevyskytuje. V roce 2002 slavila sté výročí existence a organizátoři připravili na 29. a 30. června velkolepé oslavy. Přestože v Česku není žádná provozní parní ozubnicová lokomotiva, rozléhalo se po okolních lesích nesčetné hvízdání parní pískaly. Obtížného úkolu se zhostila zkušená královéhradecká četa, která se nebála jet s lokomotivou ve výkonu i na takto strmé trati, na níž je třeba dávat si moc dobrý pozor na stav vody v kotli. S bratrancem jsme lokomotivu zastihli v Liberci v depu Ústeko-teplické dráhy, kde odpočívala ještě před víkendovou akcí. Dodnes velmi příjemná a pohodová četa nám dovolila lokomotivu

464.008 před jízdou náležitě vyleštit. Kromě Ušatě na Zubačce tehdy pendlovaly na jedné soupravě mezi Kořenovem a Harrachovem i menší stroje. Jednalo se o lokomotivu 310.922 a čerstvě zprovozněnou 310.0134.



Výprava za mikulášským parním expresem Bouřňák, pojmenovaným podle krušnohorského vrcholu, kolem kterého se probíjí trať z Mostu do Moldavy, bývala od roku 2000 vždy mou oblíbenou. Jeho dokumentaci jsem se snažil brát velmi zodpovědně. Podíl na tom měla několikatýdenní odmlka jízd před nápořem těch mikulášských, ale hlavně velmi raritní nasazení tří parních lokomotiv na jednom vlaku s devíti osobními vozy. Nejen čtyři a jejich lokomotivy, ale i organizátoři se museli při této

akci vydat ze všech sil a jako odměnu jsem se jim snažil poskytnout co nejlepší záběry. V sobotu 7. prosince 2002 rozechvěly most u obce Hrob-Mlýny stroje 464.008 a 434.2186. Na postrku vypomáhala lokomotiva 534.0432 se zkušenou klatovskou četou, která se dobře vyznala v horských podmínkách. V úvratkové stanici Dubí se tento stroj dostal do čela vlaku, který dále pomalu a trpělivě traverzoval po krušnohorských úbočích až na Moldavu. Vlak složený z vozů Bam a Bai nabíral výšku a ráz



krajiny okolo něj se měnil. Nádherný pohled se odkryl nad Mikulovem u bývalého hradla Václavka, u něhož stojí i starý strážní domek maskovaný bujnou vegetací. Trať zde prudkým a táhlým obloukem obtáčí horu Warteck. Nejprve se tísňí ve skalním zářezu, po jehož opuštění se odkrývá pohled na horu Bouřňák. Jaké to bylo nečekané překvapení, když jsme mikulášský expres předjížděli pravidelným osobním vlakem a nízká oblačnost se zde akorát rozestoupila. Na stromech zanechala

pohádkovou, oslnivě bílou jinovatku. Jedinečná atmosféra mě inspirovala ke krajinnému záběru ze svahu Bouřňáku. Zde jsem se také zaposlouchal do dvacetiminutového koncertu parních strojů v plném výkonu, jenž završil průjezd po Mikulovském viaduktu a byl ukončen vjezdem do nedalekého Novoměstského tunelu. V něm nejprve utichly ostře řezané výfuky klatovského Kremáka s dyšnou Giesl a posléze bubnování litinových komínů vršovické Dvojky a hradecké Ušaté.



Za jednu z nejpovedenějších akcí v Lužné u Rakovníka považují setkání těžkých nákladních lokomotiv s uspořádáním pojezdu 1'E. Lokomotivy se na ni sjely do podnikového muzea Českých drah v sobotu 27. června 2003. Návštěvníkům a fanouškům se ukazovaly jako modelky při veřejných jízdách, kavalkádách či souběžných rozjezdech v luženské stanici. Společné potěšení přichystaly na paprscích točny, kterým navodily dojem pravidelného parního provozu. Právě zde se v šedesátých i sedmdesátých letech stroje stejných řad potkávaly a odpočívaly před dalším výkonem. Přehlížejí obdivovali pěťici Štokrů 556.0506, 556.0271, 556.0254, 556.0298

a 556.0510. Aby pohled na pravou část rotundy nezůstal prázdný, doplnili pořadatelé setkání o vysoký tendr 930.3220 a o Mazutku 555.3221, již tendr náleží. Lokomotivy pořadových čísel 271, 254 a 298 přitom nebyly opravené, ale aby navodily atmosféru, natřeli jim pořadatelé alespoň čela. Vrak lokomotivy 556.0254 o deset let později skončil jako drtivá většina minulých soupeřníků: Byl rozřezán a sešrotován. Mezi železničními fanoušky vyvolal konec stroje vlnu nepochopení i přesto, že se lokomotivy řady 556.0 dochovaly v relativně vysokém počtu.



Setkání lokomotiv řad 354.0, 354.1 a 354.7 pro mě bylo o víkendu 26. a 27. června 2004 u Lužné u Rakovníka nefalšovanou romantikou. S partou jsme si s sebou vzali stan a přenocovali v křivoklátských lesích poblíž Merkovky, kde vyvěrá i Merklův pramen. Bývaly zde i lázně a tehdy také ještě funkční hláška s mechanickými návěstidly a přejezdem s mechanickými závorami. Dosloužila až v roce 2015. Trať zde tvoří táhlým obloukem podkovu, a tak jsme si i v noci užili železniční zážitek. Beztlumičové motorové lokomotivy Zamračené tehdy stoupaly k Řevničovu s nákladním vlakem. Ještě předtím jsme se po odpoledním postavení stanu vydali na noční fotografování

do muzea v Lužné a po půlnoci jsme tmou vyrazili nazpět. Snímek souběžné jízdy ze stanice Krupá pod dohledem mechanických vjezdových návěstidel byl poslední událostí, při níž se setkaly obě provozní Všudybylky, přímo bok po boku. Zatímco luženský stroj 354.195 začínal psát po zprovoznění svůj nostalgický život, brněnský parťák 354.1217 svůj aktivní život končil. Jeho majitelem je Národní technické muzeum a jeho strategií je mít lokomotivy především výstavní – proto pravděpodobně už v budoucnu nevyjede.



Kdo by neznal Měchenický most přes Vltavu v romantickém trampském kraji jižně od Prahy. Mezi mosty svého druhu je v Čechách raritou. Rozpětí jeho oblouku je 83,5 metru, kolmá vzdálenost mezi pilíři 66,6 metru a celková délka pětídílné ocelové konstrukce činí 235 metrů. Filmovým divákům se jistě vybaví scény ze snímku *Obecná škola*, v němž se objevuje Čtyřkolák, parní lokomotiva 434.2186. Ta je zachycena i na fotografii, na níž 21. května 2005 zapřáhla místo nákladního vlaku soupravu osobních vozů ze stanice Praha-Braník do Dobříše. Při průjezdu po mostě se na řece objevila i dobová loďka – zřejmě ani posádka na palubě si nechtěla nechat ujít tento nostalgický moment. Při důkladnějším pohledu je za mostem vidět ještě mechanická předvěst do Měchenic a také vjezdové návěstidlo do odbočky Skochovice, kde se od trati dolního Posázavského Pacifiku do Čerčan odděluje trať na Dobříš. Místo podél mohutné Vltavy trať stoupá údolím Bojovského potoka a dále se vine členitou podbrdskou krajinou. Kvůli tomu souprava dvouosých vozů potřebovala na postrku ještě diesellovou lokomotivu 742.383.



Olomoucká Rosnička vyměnila o víkendu 11. a 12. června 2005 tradiční Jeseníky za Jizerské hory, přestože severní Čechy jejím rajonem nejsou. Ve svěží horské jarní zeleni vytváří lokomotiva 464.202 v zeleném kabátu ty správné mimikry. Se soupravou šesti dvouosých vozů sice nemusela těžce vyfukovat na Ramzovské sedlo, ale ani tady si neodpočinula a projížděla prudkými oblouky i táhlými stoupáními. Vlák rozdával radost při výročí 130 let trati Železný Brod – Tanvald a součástí oslavy byly i jízdy na podhorské trati mezi Libercem a Tanvaldem. Při té nedělní vysekávala Rosnička ostrými výfuky i průjezd mezi Prosečí a Jabloncem nad Nisou. K fotografickému

zachycení vlaku jsem využil vzrostlý smrk, na němž jsem se ale neocítl první. Stoupaje do špičky jsem objevil ptačí hnízdo, avšak už nějaký ten čas opuštěné. Měl jsem s sebou i kameru a ideálně mi tak posloužilo jako stativ. Trať tehdy moderní železnici nepřipomínala a do rekonstrukce jí chybělo ještě dlouhých deset let. Vysoká soukolí olomouckého stroje tak stále rezonovala na stycích starého kolejového svršku s dřevěnými pražci, které byly v prudkých obloucích doplněny o přídržnou kolejnici.



Buštěhradská dráha byla v 19. století mocnou společností, která podnikala na výnosných uhelných tratích spojujících Kladenskou uhelnou pánev s Prahou, Podkrušnohořím i Krušnými horami. Existovala dlouho, od roku 1855 až do roku 1922. Dodnes se používá označení „buštěhradská dráha“ pro trať z Prahy přes Kladno do Rakovníka. Když to bylo v roce 2005 už 150 let od vyjetí prvního vlaku na této významné dráze, uspořádalo Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka 25. a 26. června oslavy, které se přirozeně nemohly obejít bez voňavého lokomotivního dýmu. Kromě vlaků, jež svezly do Lužné nadšence z Prahy a Chomutova, vyjely v sobotu i dva vlaky do Chráštan. Každý po jiné trati, aby se mohly setkat na mimoúrovňovém křížení. Na spodní trati, na lokálce z Krupé do Kolečovic, vychází temná kouřová clona z litinového komínu luženského Čtyřkoláku 434.1100, zatímco na horní trati, z Loun do Rakovníka, postávala Všudybylka 354.195.