



160 LET TRATĚ BRNO–ČESKÁ TŘEBOVÁ 120 LET MORAVSKÉ ZÁPADNÍ DRÁHY

V roce 2009 uplyne již 160 let od zahájení provozu na železniční trati Brno–Česká Třebová a 120 let od zahájení provozu na tratích Moravské západní dráhy (Prostějov hl. n.–Třebovice v Čechách, Kostelec na Hané–Čelechovice na Hané a Chornice–Velké Opatovice). Tato významná výročí bychom rádi připomněli jízdami zvláštních vlaků po jubilujících tratích. Naše finanční situace nás však nutí spojit obě akce v jednu a oslavy pořádat pouze v části obou tratí. Toto řešení v praxi znamená vypravení jediného zvláštního vlaku, vedeného parní lokomotivou 423.009 a jedoucího v trase Česká Třebová–Svitavy–Letovice–Skalice nad Svitavou–Velké Opatovice–Jevíčko–Chornice–Moravská Třebová–Česká Třebová. Olomoucké Krajské centrum osobní dopravy ČD vypraví ve stejný den zvláštní vlak s lokomotivou 433.002 v trase Olomouc hl. n.–Chornice a zpět. Oba vlaky se setkají ve ve stanici Chornice, která se tak stane centrem oslav.

Oslavy, které se uskuteční 5. září 2009, připravuje Chornický železniční klub. Ten si za tímto účelem objednal jízdu zvláštního vlaku u Českých drah, a. s. Tržby z jízdového ve zvláštních vlacích pokrývají pouze asi 25 % nákladů na jejich provoz, proto bude finanční krytí akce zajištěno především z darů. Získání těchto prostředků značně zkomplikovala probíhající hospodářská recese, proto musel být doprovodný program celé akce výrazně redukován. I přes uvedené komplikace se nakonec jízda našeho vlaku uskuteční, a to především díky finanční podpoře ze strany Pardubického a Jihomoravského kraje i měst, obcí a firem na jeho trase. Velkou morální podporou je pro nás záštita, kterou nad akcí převzal hejtman Pardubického kraje Mgr. Radko Martínek.

Finanční krize se však podepsala i na připravované knize ke 120. výročí zahájení provozu na Moravské západní dráze, která nebude vydána v termínu oslav, ale pravděpodobně později. K výročím obou tratí již byla navržena a vyrobena pamětní razítka. Samozřejmě bude možnost zakoupení upomínkových předmětů s železniční tematikou.

V Boskovicích 24. srpna 2009

*Marek Říha, v. r.
Chornický železniční klub*

1. JÍZDNÍ ŘÁD ZVLÁŠTNÍHO VLAKU

trasa: Česká Třebová–Skalice nad Svitavou–Chornice–Česká Třebová
 lokomotiva: 423.009
 souprava: 1 x Dsd + 4 x Ce(Baa) + 1 x Ci + 1 x Ce
 doprovod CHŽK: vlakvedoucí + 7 průvodčích (stejnokroj ČSD vzor 1934), zdravotník

stanice	příjezd	pobyt	odjezd	jízdní doba	km	poznámka
Česká Třebová	–	–	08.03	–	0	1
Opatov	08.20	2	08.22	17	10	
Svitavy	08.30	8	08.38	8	17	2
Hradec nad Svitavou	08.48	2	08.50	10	24	
Březová nad Svitavou	09.05	7	09.12	15	34	
Moravská Chrastová	09.14	2	09.16	2	35	
Rozhraní	09.20	2	09.22	4	38	
Letovice	09.30	13	09.43	8	44	3
Letovice zastávka	09.46	1	09.47	3	46	
Zboněk	09.50	1	09.51	3	48	
Svitávka	09.55	1	09.56	4	52	
Skalice nad Svitavou	10.01	7	10.08	5	53	
Boskovice	10.20	25	10.45	8/12*	58	4
Knínice u Boskovic	10.54	2	10.56	9	64	
Šebetov	11.03	77	12.20	4/7*	67	5
Cetkovice	12.28	2	12.30	8	71	
Velké Opatovice	12.36	20	12.56	6	75	2
Jevíčko	13.03	2	13.05	7	80	
Biskupice u Jevíčka	13.09	1	13.10	4	82	
Chornice	13.15	70	14.25	5	85	7
Mezihorí	14.31	1	14.32	6	88	
Městečko Trnávka	14.37	5	14.42	5	90	
Rozstání	14.45	1	14.46	3	92	
Linhartice	14.54	1	14.55	8	96	
Moravská Třebová	15.01	11	15.12	6	101	8
Kunčina	15.19	1	15.20	7	105	
Mladějov na Moravě	15.28	2	15.30	8	110	
Trpík	15.35	2	15.37	5	113	
Anenská Studánka	15.41	2	15.43	4	115	
Třebovice v Čechách	15.51	4	15.55	8	121	9
Česká Třebová	16.04	–	–	9	127	

POZNÁMKY:

1. Odjezd po vlaku R 865.
2. Doplnění vody.
3. Uvolnění tratě pro vlak EC 273 (průjezd v Březové 09.30, v Letovicích 09.36). Doplnění vody.
4. Křižování s vlakem Os 14705. Doplnění vody.
5. Občerstvení pro cestující, kulturní program. Doplnění vody.
6. Křižování s vlakem Os 14707. Doplnění vody. Odjezd po vlaku Os 14706.
7. Křižuje vlak Os 14709. Doplnění vody.
8. Odjezd po průjezdu vlaku EC 114 (15.52).

*) - Prodloužení jízdní doby pro parní lokomotivu 423.009.

2. PŘEDPOKLÁDANÉ VÝDAJE A PŘÍJMY:

V Ý D A J E		
položka	zajistí	předpokládaná cena
Jízda zvláštního vlaku	Depo historických vozidel ČD	84.730,-
Návoz a odvoz náležitostí	České dráhy, a. s.	35.450,-
Výkon vlakvedoucího ČD	České dráhy, a. s. – VDOD	3.000,-
Poplatky za použití dopravní cesty	SŽDC, s. o.	1.700,-
Zpracování ROJŘ	SŽDC, s. o.	500,-
SOUČET NÁKLADŮ NA ZVLÁŠTNÍ VLAK:		125.380,-
+ 19 % DPH		23.823,-
ZVLÁŠTNÍ VLAK CELKEM:		149.203,-
Tisk plakátů	Tiskárna CHAS	5.000,-
Výlep plakátů (placený)	–	1.000,-
Pamětní razítka	Kovo, v.d. Brno	2.000,-
Související náklady	–	5.000,-
PŘEDPOKLÁDANÁ CENA AKCE CELKEM:		162.203,-

P Ř Í J M Y	
položka	částka
Příspěvky krajských úřadů (příslib)	20.000,-
Dary měst a obcí (příslib)	54.000,-
Příspěvky firem (příslib)	33.000,-
Příspěvky jednotlivců (příslib)	3.000,-
Tržby z jízdného (odhad)	35.000,-
PŘEDPOKLÁDANÁ VÝŠE PŘÍJMŮ:	145.000,-
CHYBĚJÍCÍ ČÁSTKA K 24. 8. 2009:	- 17.203,-

3. VLASTNÍ PRŮBĚH AKCE:

Svitavy:

- Doplňování vody do lokomotivy (HZS SŽDC Česká Třebová)

Letovice:

- V pokladně stanice k dispozici pamětní razítko „160 let tratě Brno–Česká Třebová“
- Doplňování vody do lokomotivy (SDH Letovice)

Boskovice:

- V pokladně stanice k dispozici staniční pamětní razítko „Boskovice“
- V pokladně stanice k dispozici pamětní razítko „100 let místní dráhy“
- Prodej upomínkových předmětů
- Ve stanici bude jako obvykle zřízena a provozována dobová pokladna ve stylu třicátých let dvacátého století.
- Doplňování vody do lokomotivy (SDH Boskovice)

Šebetov:

- V bývalé osobní pokladně stanice k dispozici staniční pamětní razítko „Šebetov“
- V bývalé osobní pokladně stanice k dispozici pamětní razítko „100 let místní dráhy“
- Prodej upomínkových předmětů
- Občerstvení pro cestující, návštěvníky akce a personál ve stylové kantýně
- Doplňování vody do lokomotivy (SDH Šebetov)

Velké Opatovice:

- V pokladně stanice k dispozici staniční pamětní razítko „Velké Opatovice“
- V pokladně stanice k dispozici pamětní razítko „100 let místní dráhy“
- Prodej upomínkových předmětů
- Doplňování vody do lokomotivy (SDH Velké Opatovice)

Chornice:

- Setkání se zvláštním vlakem vedeným parní lokomotivou 433.002
- Doplňování vody do lokomotiv z funkčního parního jeřábu
- Otáčení parní lokomotivy 433.002 na historické ruční točňe
- Prodej upomínkových předmětů

Moravská Třebová:

- Doplňování vody do lokomotivy (HZS Moravská Třebová)
- Prodej upomínkových předmětů

4. DOPLŇOVÁNÍ VODY DO LOKOMOTIVY

stanice	časový úsek	zajistí
Svitavy	08.28–08.38	HZS SŽDC Česká Třebová
Letovice	09.30–09.43	SDH Letovice
Boskovice	10.20–10.45	SDH Boskovice
Šebetov	11.03–12.20	SDH Šebetov
Velké Opatovice	12.36–12.56	SDH Velké Opatovice
Chornice	13.15–14.25	Jeřáb + SDH Chornice
Moravská Třebová	15.01–15.12	HZS ČR Moravská Třebová

5. ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH VE ZVLÁŠTNÍCH VLACÍCH:

5. 1. tarifní podmínky

1. Ve zvláštních vlacích platí pouze jízdenky zakoupené u průvodčích CHŽK a v historické pokladně stanice Boskovice.
2. Děti do 5 let se přepravují zdarma, děti od 5 do 15 let a držitelé průkazů ZTP a ZTP/P za poloviční jízdné.
3. Ve zvláštních vlacích neplatí jízdní doklady vydané ČD, ani jízdenky IDS JMK.
4. Ve zvláštních vlacích neplatí jízdní výhody ani slevy a komerční nabídky ČD.
5. Jako jízdní doklad budou uznána pověření k výkonu státního dozoru ve věcech drah vydaná MD, držitel průkazu však musí být ve vlaku služebně.

5. 2. ceník jízdného

km	1/1	1/2
01 – 10	30,-	15,-
11 – 20	50,-	25,-
21 – 40	70,-	35,-
41 – 60	100,-	50,-
61 – 80	120,-	60,-
celodenní jízdenka	180,-	90,-

6. INFORMACE – JUBILUJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ

6. 1. BRNO–ČESKÁ TŘEBOVÁ (1. 1. 1849)

Již během prvních úvah o spojení Vídně a Prahy se ukázalo, že navržené výstavba Olomoucko-pražské dráhy je sice stavebně a časově nejvýhodnější, ovšem následné cestování mezi těmito městy přes Olomouc bude časově nevýhodné a zbytečně dlouhé. Z tohoto důvodu byly ještě v době stavebních prací na trati Olomouc–Praha zahájeny přípravy projektu další železnice. Zvažovaná spojka měla vycházet z trati Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) vedoucí z Břeclavi do Brna a následně se na vhodném místě spojit s Olomoucko-pražskou

dráhou. Její výstavbou by došlo k podstatnému zkrácení, a tedy i zlevnění jízdy mezi Vídní a Prahou. Spojovací trať měla několik variant, z nichž byla nakonec vybrána trasa Brno–Blansko–Svitavy–Česká Třebová. Tato varianta dostala přednost i přesto, že byla stavebně nejdražší a počítala s velkým množstvím umělých staveb. Projekt předpokládal vybudování asi 60 mostů a 11 tunelů. Její výhoda však spočívala v tom, že překonávala evropské rozvodí Labe/Dunaj na nejnižším bodě ze všech původně uvažovaných tras. Císařské rozhodnutí z 21. června 1843 znamenalo zahájení prací v nejnáročnějším úseku Maloměřice–Blansko. Stavba této části tratě byla na základě veřejné soutěže zadána italské firmě Tallachini, která zahájila budování tunelů ještě na podzim 1843. V následujícím roce se již po vyřešení sporných míst pracovalo v celém úseku z Maloměřic do Blanska. Na zbývajících částech v úseku Blansko–Semanín byly práce zahájeny po vydání císařského rozhodnutí 31. března 1845. Ve veřejné soutěži vyhlášené na výstavbu této části trati zvítězila firma bratří Kleinů, která na ni ihned využila svoje dělníky a vybavení z právě dokončené Olomoucko-pražské dráhy. Stavební práce se zde však naplno rozběhly teprve po vyřešení sporů s majiteli pozemků v roce 1847. V následujícím roce byla prováděna pokládka železničního svršku, v květnu 1848 bylo generálním ředitelstvím požádáno o kolaudaci tratě. Předběžný termín zahájení provozu byl stanoven na 1. prosinec 1848, ale problémy s dokončovacími pracemi, dodávkami lokomotiv, vozů i jízdenek a především revoluční události roku 1848 způsobily, že docházelo neustále k jeho odsouvání a trať byla nakonec bez zvláštních slavností otevřena 1. ledna 1849. Ještě několik měsíců po zahájení provozu probíhaly dokončovací práce na některých staničních budovách a strážních domcích. Na základě smlouvy se stala provozovatelem tratě společnost KFNB, ovšem pro neshody mezi jejím vedením a generálním ředitelstvím státních drah byla tato smlouva vypovězena a od 1. května 1850 zahájil stát provoz ve vlastní režii.

Jelikož se předpokládalo, že se tato trať stane důležitou spojnicí Prahy s Vídní a provoz na ní bude velmi silný, byla celá projektována a stavěna jako dvoukolejná. Pokládku druhé koleje zahájila až společnost StEG, která byla od 1. ledna 1855 novým vlastníkem trati. Stavební práce na úseku z Brna do Letovic probíhaly v letech 1856–1858, v úseku Letovice – Česká Třebová byla pokládka druhé koleje ukončena 1869. Vzhledem ke své důležitosti byla trať neustále vybavována novým zařízením. V roce 1861 bylo na celé trati zřízeno telegrafní spojení, následující rok byla vybavena zvonkovým návěstním zařízením, takže již v roce 1864 mohlo být zrušeno zabezpečení košovými návěstidly. V roce 1892 bylo v úseku Česká Třebová–Svitavy zřízeno elektromechanické staniční a traťové zabezpečovací zařízení. Po převzetí provozu státem bylo v letech 1910–1911 toto zařízení vybudováno na celé trati.

V době výstavby místních drah byla ve stanici Svitavy zaústěna a 15. září 1896 zprovozněna místní dráha do Poličky, ve stanici Skalice-Boskovice (dnešní název Skalice nad Svitavou) pak místní dráha do Velkých Opatovic, zprovozněná 17. května 1908. Uvažovalo se též o výstavbě tratě ze Skalice nad Svitavou do Olešnice s možným napojením na trať Brno–Žďár nad Sázavou, ze Svitav do Moravské Třebové s pokračováním do Zábřehu na Moravě a se spojnicí Blansko–Vyškov, která měla pokračovat dále do Zdounek a spojit se s místní dráhou Kroměříž–Zborovice. Tyto projekty se však neuskutečnily.

O svoji důležitost nepřišla trať ani po rozpadu monarchie a vzniku ČSD. Stala se spojnicí Prahy, Brna a Bratislavy – tří velkých měst nově vzniklé Československé republiky. Ve třicátých letech probíhaly modernizace některých stanic, napřimování oblouků a pokládka nového svršku, aby mohla být zvýšena traťová rychlost. V České Třebové bylo vybudováno nové osobní a následně i seřadovací nádraží. V době okupace připadl úsek z Letovic až po Českou Třebovou Německé říšské dráze a v obou stanicích byly zřízeny pohraniční přechodové stanice. Po osvobození převzaly provoz opět ČSD, které ihned zahájily práce k obnovení provozu. Během svého ústupu zničila německá armáda v úseku Brno–Blansko osm mostů. Rychlé obnovení provozu nepřicházelo v úvahu, a proto musel být zvláštní vlak

číslo 11554, kterým se 16. května vracel prezident Edvard Beneš do osvobozené Prahy, vypraven ze stanice Blansko. Provoz na celé trati byl, byť místy jednokolejně, byl obnoven 12. srpna. Počátkem roku 1946 byly již sjízdné obě koleje celé trati. Provizorně vybudované mosty se nahrazovaly řádnými v následujících letech až do roku 1950 a současně probíhaly rekonstrukční práce na tunelech.

Velkou investiční akcí byla výstavba seřaďovacího nádraží v Maloměřicích, včetně přeložky českotřebovské tratě, dokončené v roce 1965, a modernizace železničního uzlu Česká Třebová, spojená s aktivací nového reléového zabezpečovacího zařízení (ukončení v roce 1968). V následujících letech byly pak prováděny rekonstrukce tunelů, při nichž byl zvětšován jejich profil, aby mohla být trať elektrifikována. Během těchto prací byly také odstraněny tunely 5 a 6 mezi Adamovem a Blanskem. Tyto práce umožnila především v roce 1966 dokončená elektrifikace trati Brno–Havlíčkův Brod–Kolín, na kterou byla převedena většina dálkové osobní a nákladní dopravy. Další viditelnou změnou byla postupná náhrada mechanických návěstidel světelnými a výstavba některých nových objektů (zastávky Blansko město, Babice nad Svitavou, Doubravice nad Svitavou a stanice Blansko). Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let byl na trati ukončen parní provoz. V letech 1996–1998 proběhla rekonstrukce a elektrifikace celé trati v rámci budování prvního tranzitního koridoru Berlín–Praha–Česká Třebová–Brno–Břeclav–Vídeň. Po jejím dokončení rekonstrukčních prací se mezi Brno a Českou Třebovou vrátily dálkové osobní a nákladní vlaky a trať se opět stala spojnicí evropských velkoměst.

6. 1. MORAVSKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA (1. 9. 1889)

Počátky vzniku této železnice lze vysledovat ve snaze města Prostějov o získání železničního spojení. Již při stavbě tratě KFNB v úseku Břeclav–Bohumín se uvažovalo o vedení železnice přes toto město. Ze stavebních a finančních důvodů však bylo rozhodnuto trase moravskými úvaly do Moravské brány. Další možností, jak dosáhnout železničního spojení Prostějova, byl projekt trati z Brna do Olomouce a Šternberka s odbočkou do Přerova. Koncesi pro stavbu „Moravskoslezské severní dráhy“ (MSNB) získala 6. května 1867 KFNB a ihned zahájila stavbu. Zjistilo se však, že terén v okolí Prostějova není pro stavbu železnice vhodný, a společnost začala uvažovat o změně trasy. Nová trať by tak Prostějov minula a společnost navrhla, že z vhodné stanice na nové trase postaví do města odbočku. Zastupitelstvo města však jí však nabídlo úhradu předpokládaných zvýšených nákladů na stavbu a výstavbu silnice k nádraží na své náklady. Společnost souhlasila, a tak se Prostějov dočkal své první železnice. Od 1. července 1870 byla na nově vybudované trati zahájena nákladní a od 15. července 1870 osobní doprava.

Krátce po otevření Moravskoslezské severní dráhy se začalo uvažovat o stavbě železniční trati vedoucí z Prostějova na západ. Objevilo se i několik návrhů, ale krach na vídeňské burze v roce 1873 všechny plány zhatil. Znovu se o této stavbě začalo uvažovat v roce 1880, kdy už měla trasa nové trati i konkrétnější podobu. Zvažovalo se vést železnici směrem k Moravské Třebové a případně dále do Třebovice, případně i Svitav. Tyto plány již také počítaly s odbočkou z Chornic do Velkých Opatovic. Z důvodu nedostatku finančních prostředků byla však koncese ke stavbě dráhy, která měla vést přes Plumlov, udělena až 11. července 1886. Trasování nové železnice se však nelíbilo městu Kostelec na Hané. Kosteletci měli velký zájem na tom, aby dráha jejich město neminula. Vyvinuli značné úsilí a přislíbili nejen finanční příspěvek na stavbu, ale nabídli také bezplatný převod pozemků pro stavbu nádraží. Původní rozhodnutí tak bylo 22. září 1888 změněno, v prosinci téhož roku byla zřízena akciová společnost „Moravská západní dráha“ (MZD) a na jaře roku 1889 se započalo se stavbou. Práce probíhaly takovým tempem, už 24. srpna byla dráha hotova, a to včetně zatěžkávacích zkoušek mostů a propustí. Technickopolicejní zkouška proběhla

26. srpna a 1. září 1889 byla celá trať z Prostějova do Třebovice i s odbočkami z Kostelce na Hané do Čelechovic na Hané a z Chornic do Velkých Opatovic předána veřejnému provozu. V souvislosti se stavbou MZD se připravovaly také projekty tratí z Moravské Třebové do Svitav, z Moravské Třebové do Zábřehu na Moravě a uvažovalo se též o propojení MZD s „Moravskou pohraniční dráhou“ (MGB) tratí vedenou z MZD do Uničova. V roce 1885 byl předložen a v následujícím roce schválen plán na výstavbu trati Bystřice pod Hostýnem–Přerov–Plumlov, ale žádný z těchto projektů nebyl realizován.

MZD byla sice soukromou společností, ale provoz na jejich tratích zajišťovaly C. k. Rakouské státní dráhy (k.k.StB) na účet vlastníka. Tato praxe, kdy soukromé místní dráhy svěřovaly provoz do rukou státu, byla v době jejich vzniku obvyklá, protože státní dráhy disponovaly potřebnými zkušenostmi i personálem a jen málo lokálních drah v monarchii si zajišťovalo vlastní provoz. Ihned po zahájení provozu se ukázalo, že nová dráha měla značný vliv na rozvoj oblastí, kterými procházela. Došlo především k rozvoji cukrovarnictví, průmyslu a zvýšení zemědělské výroby. Z Velkých Opatovic se začala po železnici vozit šamotová hlína z tamních ložisek a v roce 1893 byla místní šamotová továrna spojena s nádražím vlečkou. 1. srpna 1914 byla otevřena nová místní dráha z Litovle do Senice na Hané s odbočkou do Mladče. Ihned po zahájení provozu na této lokálce se začalo uvažovat o jejím prodloužení z Mladče přes Bouzov do Konice, ovšem realizaci projektu zhatila první světová válka.

I po zániku monarchie zůstala MZD soukromou společností, provoz nadále zajišťovaly nově vzniklé Československé státní dráhy (ČSD). Koncem roku 1925 koupil část akcií MZD Tomáš Baťa a přemístil sídlo společnosti do Zlína. Znamý velkopřůmyslník zvažoval přebudování dráhy v úseku Třebovice v Čechách–Prostějov na magistralní trať, která by mohla být použita pro zkrácení spojení Prahy se Slovenskem. Z Prostějova do Tovačova měla být podle jeho představ vybudována nová trať, dále měla být rozšířena a modernizována stávající trať v úseku Tovačov–Kojetín–Kroměříž, z Kroměříže do Otrokovice měla být opět vybudována nová trať, připojující se na Otrokovicko-zlínsko-vizovickou dráhu, která měla být rovněž modernizována a novou tratí připojena do stanice Púchov. Celá tato nová spojnice Čech se Slovenskem, vedená napříč Moravou, měla být dvoukolejná a převzít funkci stávající části tratě Praha–Košice v úseku Česká Třebová–Bohumín–Žilina. Trať se začala v úseku Vizovice–Valašská Polanka budovat, avšak stavba byla v době druhé světové války zastavena a je dodnes nedokončeným torzem. V posledních letech se však vážně uvažuje o její dostavbě, kterou by vzniklo nové železniční spojení Otrokovice–Zlín–Vizovice–Valašská Polanka.

Po záboru pohraničních oblastí nacistickým Německem 1. října 1938 připadla říši i část MZD. Poslední stanicí v ČSR bylo Městečko Trnávka, ale vzhledem ke značnému osídlení obyvateli německé národnosti bylo již 24. listopadu zabráno další území včetně Chornic, takže na českém území zůstala pouze trať z Prostějova do Dzbele a z Velkých Opatovic do Jevíčka. Tato situace se nezměnila ani po obsazení zbytku republiky 15. března 1939 a až do konce války byla ve Dzbelu i v Jevíčku pohraniční stanice. Po osvobození převzaly provoz opět ČSD, následovalo odstraňování válečných škod a nezbytná, za války zanedbaná, údržba. K 10. říjnu 1945 byla společnost MZD zestátněna. Parní provoz na tratích bývalé MZD byl ukončen v roce 1978, v současné době je zajišťován motorovými lokomotivami a vozy.

7. INFORMACE – VOZIDLA ZVLÁŠTNÍHO VLAKU

7.1. Lokomotiva 423.009

Parní lokomotiva 423.009, byla vyrobena v První českomoravské továrně na stroje v Praze roku 1922, jako jedna z 231 kusů početné řady lokomotiv vyráběných v letech 1921–1946 v několika sériích od různých výrobců, určených pro místní tratě. Parní kotel pracuje s maximálním provozním přetlakem 13 bar a dodává tak lokomotivě výkon cca 552 kW. Nejvyšší povolená rychlost stroje je 50 km/h. Lokomotiva sloužila většinu své služby u ČSD v jižních Čechách. Za druhé světové války se dostala pod správu německých drah, které ji přeznačily na 93.1503. Provoz této lokomotivy u ČSD skončil jejím zrušením 4. srpna 1970 a následným prodejem na vlečku pískovny Provoďín, což ji zachránilo před likvidací. Zde posunovala vlastní silou až do počátku 80. let. Z vlečky byla zachráněna skupinou železničních nadšenců za pomoci Výzkumného ústavu železničního (VÚŽ), který se tak stal jejím majitelem. Lokomotiva byla deponována v Lysé nad Labem a najezdila mnoho kilometrů v čele nostalgických vlaků. Kvůli reorganizaci ČD, a. s., byla v roce 2005 služebna v Lysé nad Labem zrušena a kolektiv opatrovatelů lokomotivy odešel do důchodu. Jelikož některé opravy při oživování lokomotivy v polovině osmdesátých let proběhly v lokomotivním depu Letohrad, byla tam 7. dubna 2005 lokomotiva předána a tamní kolektiv strojvedoucích a přátel železnice se o ni stará dosud.

Lokomotivy této řady byly provozovány na Moravské západní dráze a také na trati ze Skalice nad Svitavou do Chornic od roku 1938 do roku 1951, kdy byly dodány nové stroje řady 433.0. V následujících letech byly již nasazovány jen výjimečně z provozních důvodů.

7. 2. Vozy

Celková kapacita vlaku je 356 míst k sezení. V soupravě budou zařazeny následující historické osobní vozy:

- Jeden dvounápravový vůz řady Ce, vyrobený v roce 1900 vagónkou Sächsische Waggonfabrik ve Werdau (dnešní SRN). Vůz má dřevěnou oplechovanou skříň, otevřené nástupní plošiny a jeden velký oddíl pro cestující. Hmotnost prázdného vozu je 11.800 kg, vůz má 36 míst třetí třídy a maximální rychlost 60 km/h.
- Jeden dvounápravový vůz řady Ci. Tyto vozy byly vyráběny v letech 1919–1920, vůz má dřevěnou oplechovanou skříň, otevřené nástupní plošiny a dva oddíly pro cestující, uprostřed vozu je umístěn záchod. Hmotnost prázdného vozu je 17.000 kg, vůz má 44 míst třetí třídy a maximální rychlost 80 km/h.
- Čtyři dvounápravové vozy řady Ce (Baa). Tyto vozy byly vyráběny v letech 1939–1949, vůz má celokovovou svařovanou skříň, vnitřní obložení stěn je dřevěné, nástupní plošiny jsou kryté, uvnitř vozu jsou tři malé a jeden velký oddíl pro cestující, záchod je umístěn na straně malých oddílů. Hmotnost prázdného vozu je 21.500 kg, vůz má 69 míst třetí třídy a maximální rychlost 90 km/h.
- Služební vůz řady Dsd (Daad) byl vyroben v roce 1949 k typově shodným osobním vozům řady Ce. Vůz zařazený v soupravě našeho vlaku byl svépomocí upraven na bufetový. Vůz má celokovovou svařovanou skříň, vnitřní obložení stěn je dřevěné. Ve voze je služební oddíl pro obsluhu, záchod a jeden velký oddíl pro cestující. Hmotnost prázdného vozu je 19.000 kg a maximální rychlost 100 km/h.