

## Hanzelka a Zikmund v Č. Velenicích

**1. prosince 2021 zemřel v úctyhodném věku 102 let Ing. Miroslav Zikmund, jeden z dvojice cestovatelů Hanzelka + Zikmund.**

V letech 1947 – 50 procestovali spolu v autě Tatra 87 Afriku, Jižní a Střední Ameriku. Po dvanácti letech se vydali na další společnou cestu, tentokrát do Asie, Indonésie, Japonska a Sovětského svazu. Při úmrtí M. Zikmunda jsem si vzpomněl na zahájení jejich druhé cesty.

Cestu odstartovali v Praze na Staroměstském náměstí. Hranice Československa překročili 24. 4. 1959 v Č. Velenicích. Byla to tenkrát velká událost pro naše město. Všude se mluvilo o tom, že pojedou přes Č. Velenice. Jako školák jsem u toho nemohl chybět. Už si nevzpomínám, jestli toto rozloučení dětí ze známými cestovateli bylo organizováno školou, ale u hraniční závory se nás tlačilo mnoho. V kronice města se píše, že se přišlo rozloučit asi 500 občanů našeho města. Čekali jsme několik hodin, než přijeli. Bylo tam také mnoho fotografů a filmařů. Pamatuji si jenom na dvě auta, se kterými cestovali – upravené Tatro 805. Červenou masku měla Tatra Zikmunda a modrou Hanzelky. Každé auto mělo ještě jednoosý přívěs. Na fotografii z rakouské celnice jde vidět, jak je naše celnice obehnaná ostnatým drátem. Hraniční závora je sice zvednutá, ale před zavřenými vraty hlídá několik vojáků.

H a Z necestovali sami, ale měli dva spolucestovatele.

Jedním byl MUDr. Robert Vít, pověřený funkcí lékaře a kuchaře. Druhým členem doprovodu cestovatelů byl Oldřich Chalupa, mistr montážní dílny vývoje v kopřivnické Tatře a byl pověřen funkcí

řidiče a mechanik výpravy. Za druhé světové války sloužil v Anglii u letectva, jako mechanik válečné perutě RAF. Zde, na hranicích v Č. Velenicích, se při odjezdu cestovatelů setkal po 14 letech se svým spolubojovníkem z letiště v Anglii, s naším občanem Karlem Šloufem. Dlouho se nevědělo a ani nebylo žádoucí vědět, že v našem městě žije nejen letecký mechanik, ale ke konci 2. svět. války i pilot 312. stíhací perutě. Bylo to setkání srdečné, jak ukazuje fotografie.

V roce 1961 došlo na Cejlonu u výpravy k výměně řidiče a lékaře. Původní dvojice se vrátila domů a nastoupila jiná. Hanzelka a Zikmund se vrátili do vlasti 11. 11. 1964.

Ing. Hanzelka žil od roku 1984 v jižních Čechách v obci Sedlo u Jindřichova Hradce. Zemřel 15. 2. 2003 a je pohřben na hřbitově v Domaníně u Třeboně.

*J. Kubát J. Hanzelka v zajetí fotografů a filmařů*



*Snímek pořízený z rakouské celnice. Vlevo nahoře hlídková věž Pohraniční stráže. Při této události sloužila jako vyhlídka. (Fotoarchiv města Gmünd)*



*M. Zikmund na hraničním kameni se loučí s Československou republikou*



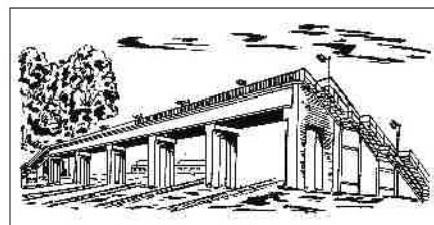
*Setkání leteckých mechaniků po 14 letech. Vlevo O. Chalupa a K. Šlouf*

## Lávka do dílen ČSD

Před 50 lety 25. 8. 1972 byla předána do provozu přechodová lávka z nádraží do dílen ČSD.

Současně s výstavbou železniční tratě z Vídně do Č. Budějovic v roce 1869 se začaly budovat v blízkosti našeho nádraží také železniční dílny pro opravu kolejových vozidel. Místo bylo vybráno na poloviční vzdálenosti mezi Vídní a Plzní, Vídní a Prahou. Hned za nádražím bylo postaveno několik opravných hal a tento areál se stále rozrůstal. Na práci v těchto dílnách už nestačili místní zaměstnanci a tak začali dojíždět lidé z blízkého okolí, hlavně vlakem. Celý čas se chodilo z nádraží přes nákladní nádraží skrz tunel a pak vrátnici do dílen. Tato cesta byla dlouhá a zabírala mnoho času. Uvažovalo se, jak tuto cestu pro dojíždějící zaměstnance zkrátit. Jeden z návrhů byl prodloužit podchod z haly

nádraží na třetí nástupiště a dále až do dílen. Nakonec zvítězil návrh na stavbu přechodové lávky. K realizaci tohoto řešení došlo až začátkem 70. let dvacátého století



V ČSD-DÍLNĚ PRO OPRAVU VOZIDEL V ČESKÝCH VELENICÍCH  
byla dokončena 3 měsíce před termínem stanoveným plánem investiční výstavby celospolečensky významná stavba přechodové lávky přes železniční stanici s nosnou částí parovožňu pro novou bytovou výstavbu.

Dovolujeme si Vás pozvat na její  
SLAVNOSTNÍ PŘEDÁNÍ DO PROVOZU,  
které se uskuteční v pátek dne 25. srpna 1972 ve 13. hod.  
formou celozávodní schůzky ROH na místě stavby v areálu závodu  
za účasti zástupců federálního ministerstva dopravy a vyšších odborových orgánů.

Leopold Arenberger  
předseda ZV ROH

Jaroslav Wejskráb  
ředitel závodu

Prosíme o potvrzení účasti na čís.tel.Tržboň 95 210, linka 398 (pošt.)  
nebo 992-85-398 (ČSD).

Pozvánka na slavnostní předání do provozu



Od roku 2016 je vstup na lávku uzavřen



Výstavba lávky - listopad 1971

Pokračování na str. 17

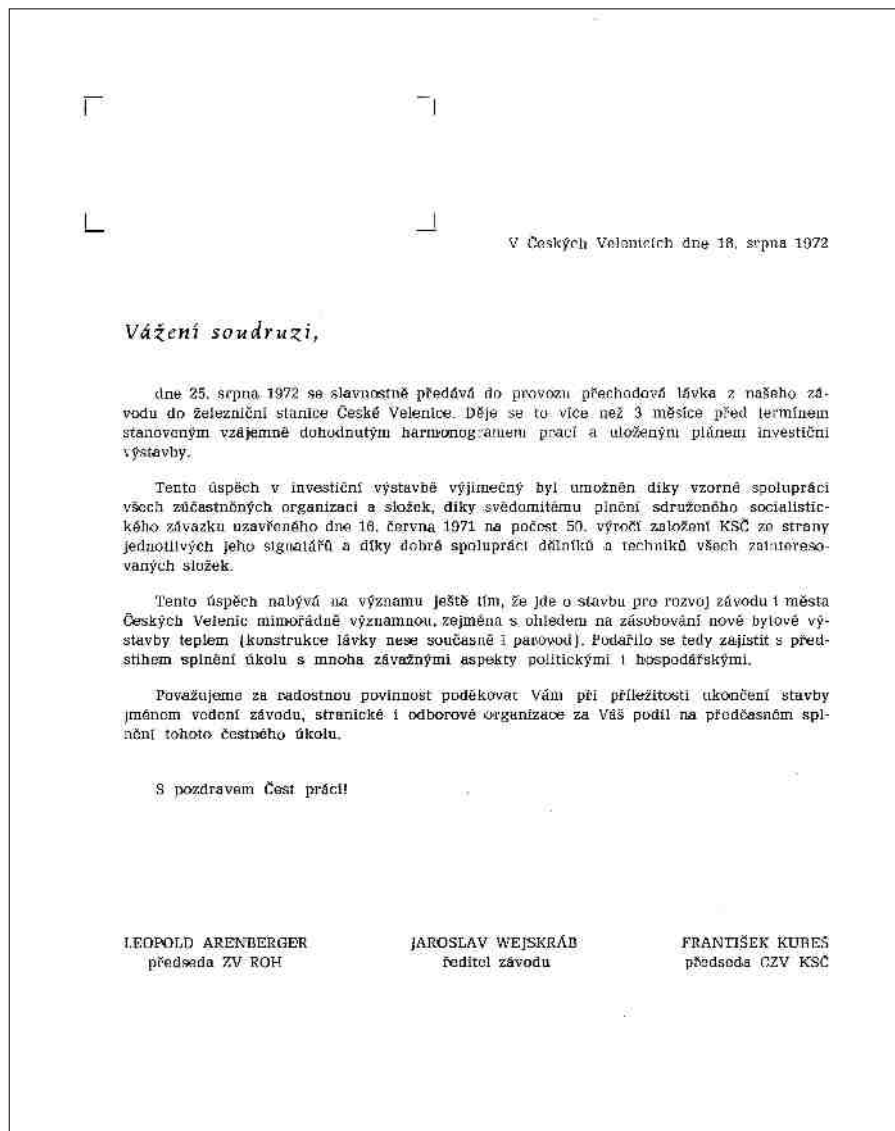
Dokončení ze str. 16

a pomohla tomu plánovaná výstavba sídliště v prostoru městského sadu, dnes sídliště Na Sadech. Domy byly už plánovány s ústředním vytápěním. Už s tímto výhledem byla v dílnách ČSD v roce 1968 uvedena do provozu nová kotelna. Dopravit páru z kotelny do výměňkové stanice nového sídliště bylo možno dvěma způsoby, pod zemí anebo nad zemí. První způsob by byl velmi náročný, muselo by se podkopat celé kolejiště. Druhému řešení pomohla chybějící kratší cesta z nádraží do dílen ČSD. Bylo rozhodnuto postavit přechodovou lávku za poštu, přes nádražní kolejiště nejen pro dojíždějící vlakem, ale i pro zaměstnance z této části města. Při stavbě lávky už bylo pamatováno s místem pro vedení parovodu. Pohraniční stráž měla požadavek, aby na lávce byl vyhrazen jeden oddělený pruh zábradlím pro její potřebu, tj. hlídání vlaků, které jezdily do Rakouska, ale nakonec bylo od toho upuštěno. V opatření ředitele závodu číslo 26/72 je uvedeno, že uživatelé lávky jsou povinni umožnit příslušníkům Pohraniční stráže nerušené střežení vlakových souprav.

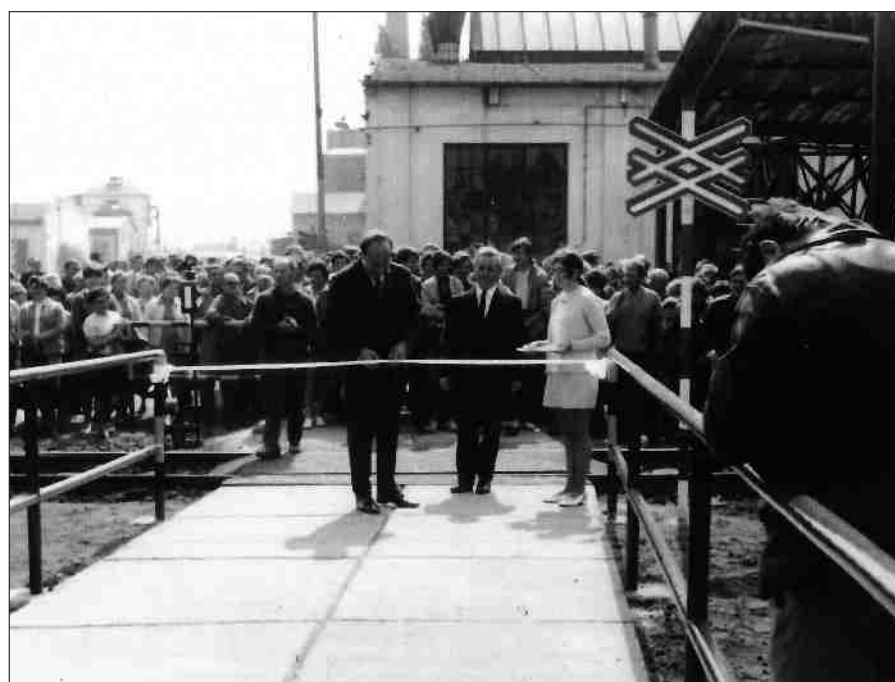
Stavba začala v roce 1971. Plánovaný termín dokončení byl 30. 11. 1972. Stavba se podařilo o tři měsíce zkrátit. Jak se píše v dobovém tisku – bylo to díky svědomitému plnění sdruženého socialistického závazku uzavřeného na počest 50. výročí založení KSČ. Generálním dodavatelem stavby bylo Železniční stavitelství Praha. Mnoha lidem se zdálo, že přechodová lávka je zbytečně vysoko nad kolejištěm. Tato výška už byla plánována s výhledem na elektrifikaci nádraží. K tomu ale došlo až v roce 2009.

Slavnostní předání do provozu se uskutečnilo v pátek 25. 8. 1972. Cena výstavby byla 3 178 000 Kč. Jídlna u lávky byla přistavena později - v roce 1974 a v té době byl také uveden do provozu parovod přes lávku. V březnu 1974 začalo stěhování do bytů na sídlišti, v té době se jmenovalo sídliště Vítězného Února.

Po uzavření dílen ČSD, pak ŽOS, později LEGIOS v roce 2014 byla přechodová lávka stále přístupná, ale už nepoužívána. Vrátnice č. 2 u lávky byla uzavřena. Potom se lávka používala jen k fotografování a filmování při různých událostech na nádraží. V roce 2016 byl přístup na lávku uzavřen. Dnes se můžeme na lávku už jen dívat.



Oznámení o poděkování za výstavbu



J. Kubát 25. 8. 1972 - Slavnostní přestřižení pásky a zahájení provozu

## Vzpomínka na pana Františka Ptáčka, který zemřel 2. srpna 2022 ve věku 75 let

**Kamarádi a kolegové z pasovky, celníci, železničáři  
Franto... nezapomeneme**

### Zvláštní vlak č. 1890

Sedí v poledním sluníčku na lavičce, prsty pravé ruky drží knížku, ostatní část paže je pevně přifačována na dlaze. Rovněž tak celý ramenní kloub a hrudník je stažen pevným obinadlem.

V depu se stroj promaže, naplní vodou a uhlím. Železničářským slangem se říká, že se mašina zbrojí. Uhlí padá z výsypného vagónu na transportér, který ho dopraví na tendr. Strojvedoucí Pešek přijel s prázdnou lokomotivou k transportéru. Uhlí se začalo sypat, Pešek se zakousl do krajíce. Nedojedl první sousto, transportér stojí. Hlas ze tmy suše konstatuje: krucifix. Pešek to slyšel už stokrát. Vždy, když

V dopravní kanceláři zvoní telefon. „Doktora, rychle, stalo se neštěstí. No kde?!

Tady ve výtopně! Dělej proboha.“ Výpravčí Václav Novotný slouží už řádku let. Úraz na dráze nikdy není žádná legrace. Člověk se diví, jak automaticky tělo poslouchá, jak samočinně jdou v takových chvílích z mozku povely. Na stole výpravčího v Českých Velenicích jsou tři telefony. První vytáhl z postele železničního lékaře MUDr. Františka Vráblika. „Ustrojte se, posílám pro vás mašinu.“

Druhý zvoní v sousední budově, kde má stálou službu pasová kontrola: „Máme těžký úraz, volejte sanitku z Třeboně a dost možná, že budeme muset do Gmündu.“

A třetí zvoní v kanceláři výpravčího železniční stanice Gmünd, tedy nejen za hranicemi příslušné traťové distance, ale za hranicemi státu: „Kolega železničář utrpěl úraz a do našich nemocnic je dost daleko. Kdyby bylo potřeba...“

Nejbližší nemocnice jsou v Českých Budějovicích a v Jindřichově Hradci. Obě místa zhruba hodinu jízdy autem. Sanitní vůz a lékařská pohotovost je v Třeboni.



Rotný pasové kontroly František Ptáček: překročil předpisy a zachránil člověka.

„Vidíte Pešek, tak se ještě stanete slavněj.“

MUDr. Jaroslav Malík z chirurgického oddělení Vojenské nemocnice v Českých Budějovicích málokdy ztrácí humor. U pacienta Jana Peška k tomu neměl důvod, ani když ho přijímal, natož dnes, kdy Pešek běhá po zahradě, a na vizitu, aby ho málem zvali písemně... Po druhé se narodil. Zní to pěkně otrěpaně, ale u Jana Peška to obzvlášť sedí...

V Českých Velenicích je lokomotivní depo. A sem přijel v noci strojvedoucí Jan Pešek s nákladním vlakem. Jako pokaždé odpojil lokomotivu, aby ji připravil na zpáteční cestu do Veselí nad Lužnicí, plánovaný odjezd 05,00 pod číslem 8881.

S vlakem číslo 8881 už strojvedoucí Pešek nejel. Lidé věří, že třináctka je nešťastné číslo. Tu noc bylo 13. června.

dojde uhlí a musí se přistavit nový vagón, obsluha plnění sakruje. Znamená to protivnou manipulaci s mamutím vagónem, vytáhnout z pod kol zarážku, odstrkat prázdný, přitlačit nový, zajistit „pantoflem“, otevřít. Na jednoho chlapa je to dost. Pešek sbalí chleba a leze dolů do tmy. Tak jedeme. Opře se pravým ramenem o nárazník plného vagónu a tlačí...

Štěstí bylo, že se opřel pravým ramenem. Koleje mají nepatrný sklon, ale kulíčková ložiska v podvozcích reagují velmi citlivě. Ve tmě za Peškovými zády se dává tiše do pohybu další plný vagón. Jeho nárazník se opře vahou desítek tun o Peškovo rameno a hrudník. Kdyby byl tlačil levým ramenem, rozdrtil by mu srdeční krajinu. Takhle Jan Pešek padá mezi koleje, ale žije.



Tehdy tu pomáhal Jan Pešek. Za jeho zády se dal tiše do pohybu plný vagon...

Dokončení na str. 27

*Pokračování ze str. 26*

Než přijede sem, trvá to nejméně půl hodiny. Před domem doktora Vráblíka stojí na vedlejší koleji lokomotiva se služebním vagónem. V té chvíli zastává funkci zá-

„Proboha, na co čekáte, jedte už.“

Nedá se vyrazit okamžitě. Železnice není silnice. Tady panují jiné zákony.

Výpravčí Novotný zoufale točí klikou služebního telefonu: „Uvolněte kolej číslo

z návštěvy svého manžela. Na nádraží v Gmündu prohlíží jízdní řád. Moc se v něm nevyzná, němčina není zrovna její silná stránka. Rakouský železničář přichází na pomoc. „Co – manžela máte u nás v nemocnici?“

Druhý den přichází na návštěvu ve vycházkové uniformě. „Tady máš pár pomerančů, kolego.“

Na zahradě budějovické nemocnice se vyhřívá strojvedoucí Jan Pešek. Po deseti dnech ho z Gmündu pustili domů. Z nejhoršího byl venku, doléčení bude trvat delší dobu. Sanitní vůz ho přivezl na hraniční čáru, tam už čekala helikoptéra a kamarádi od dráhy. Boj o život člověka se skončil. Úspěšně skončil, protože ho vedli lidé, kteří se dovedli rychle rozhodnout, kteří uměli věc zorganizovat, kteří neváhali přestoupit předpisy, když bylo třeba, a kteří dovedli přinést pomeranče. Lidé, kteří věděli, že zítra třeba budou potřebovat pomoci oni. Ve Velenicích těžko kdy bude nemocnice. Nejbližší zůstává v Gmündu. Ale z rakouského Haugsdorfu je skok do Znojma, z Hainburgu do Bratislavy a z Hohenau do Břeclavi. Všude na světě se najdou místa, kde jsou lidé, ochotní pomoci, i když mluví cizí řečí.

Ani pro úplnost snad není třeba dodávat, že rotný František Ptáček se „průseru“ nedočkal...

*Milan Škarýd*

**Zdroj:**

ŠKARÝD, Milan. *Zvláštní vlak č. 1890. Svět v obrazech. 1967, (33).*



*Převoz pacienta.*

chranného vozu. Do výtopny je odtud necelé dva kilometry. Dr. Vráblík ještě za jízdy zapíná bílý plášť a připravuje potřebné pro první pomoc. Jan Pešek leží na provizorních nosítkách v budce dozorčího depa. Sotva znatelný tep, studený pot, nepravidelné dýchání. Zběžná prohlídka a protišoková opatření. Překonat šokový stav a okamžitá doprava do nemocnice, to je jediná možnost, jak zachránit život 24letého člověka, otce dvou dětí.

Rotný František Ptáček je mladý věkem i služebními léty. Předpisy pro výkon služby u pasové kontroly jsou velmi strohé. Zkušenosti z podobných případů nemá.

Lékařka, která se ozve na druhém konci telefonu, na pohotovostní službě v Třeboni, chce mermomocí vědět přesnou diagnózu. „To nevím, paní doktorko, ten chlap leží ještě někde ve výtopně, ale rozhodně bychom vás ze srandy nevolali.“ Mezitím přijíždí znovu lokomotiva se služebním vagónem. Tam se nad bezvládným tělem sklání doktor Vráblík: „Nechte tu Třeboň, to by nevydržel, musíme ihned do nejbližšího špitálu. A ten je v Gmündu.“

Na rotného Ptáčka hledí několik párů očí. Ve skutečnosti to trvá zlomek vteřiny, ale Ptáčkovi to připadá jako věčnost. „Jedte, samozřejmě.“ Rotný pasové kontroly František Ptáček jedná proti předpisům. Je v nich mnohé, ale na takovéhle případy nemyslely: bez řádných pasových formalit hranici překročit nelze. Eh co, tak bude průser. Tady jde o život.

1, návštěva na volno.“ Každý vlak, i ten nejkratší, musí mít své číslo. Zvláštní vlak na trati mezi životem smrtí má číslo 1890.

Výpravčí Haumer v rakouském Gmündu přijímá hlášení odjezd v 1,45. „Nejezděte až do nádraží, sanitka čeká u silnice po levé straně.“

Velenický doktor Vráblík volá denně nemocnici. Z šoku už je venku. Dostal tři transfuze. A nějakou infuzi k tomu. Měl vysoké horečky. Ty srazila antibiotika. Nebezpečí nehrozí. Paní Pešková jede



*Dva z vítězů nerovného boje: velenický doktor Vráblík a výpravčí Novotný.*