

Jindra Rachota. Cestou do Žatce provádíme brzdo-
vzkoušky, po ošetření v žateckém depu se vydáváme zpět.
Mezi Žatcem a Trnovany dosahujeme rychlosti 67 km/h.
Musíme si zvykat na trochu jinou obsluhu mašiny, než

jsme byli zvyklí na Kremáku. Čtyřkolák je poměrně ná-
chylný pro strhávání vody do válců a díky měděné peci
zas nesmí tzv. vidět lopatu. To, jak ta mašina vaří, je ob-
divuhodné.

Jezdíme se Čtyřkolákem

Úspěšné uvedení 434.1100 mezi provozní parní lokomo-
tivy nám tak trochu kompenzuje ten nepříjemný pocit
z ukončení provozu v Lužné. V úterý 30. dubna, aby toho
ohně nebylo málo, se jdu večer podívat na tradiční pále-
ní čarodějnic k vodárně pod stanicí. Tato čerpací stani-
ce stále ještě čerpá vodu do nádrží vodárenské věže pro
potřeby stanice i depa. Po úspěšném zpopelnění všech
přítomných čarodějnic se před půlnocí vydávám do depa.
Na popelovém kanále tu stojí Čtyřkolák připravený k za-
topení. První máj slavím prací, brzy po půlnoci zapalují
v peci další oheň. Ráno přijíždí z Kladna Miloš Turčiacík
s Mírou Slavíkem a společně se během dopoledne se
Čtyřkolákem přesouváme do Chomutova. Zahraniční přá-
telé železnic si na podkrušnohorské magistrále mezi Cho-
mutovem a Karlovými Vary domluvili a zaplatili tzv. Plan-
dampf, což je nasazení parních lokomotiv na pravidelné
vlakly místo turnusových motorových lokomotiv. Pro nás
je to první nasazení 434.1100 do provozu. V Lužné je též
ještě aktivován požární vlak, jehož osádku tvoří Zdeněk
Beránek a Zdeněk Skřivan. Budou mít za úkol stíhat rych-
líky vedené libeňským Albatrosem, kterému po jeho spa-
nilé jízdě do Žatce byl odebrán požární atest. Celá akce
je navíc na několik let posledním provozním nasazením
libeňského Albatrosa.

Ráno 2. května vyrážíme na přípreži klatovskému
Kremáku s nákladním expresem směřujícím do Chebu.
Z Varů, kde z vlaku odstupujeme, jsme přetaženi

na otočení a provozní ošetření do Sokolova. Na zpá-
teční cestě zjišťujeme uvolnění křížákového svorníku,
do Chomutova dojíždíme s trochu hlasitějším „klepáním“.
O noční zábavu máme postaráno. Po demontáži ojnice
zjišťujeme, že se nám ustříhl klínek na svorníku a ten se
následně vydřel v kónusovém uložení. Naštěstí ještě depo
Chomutov funguje, jak by mělo. Je avizován soustružník
a svářeč, společně lícujeme svorník do křížáku, vyrábíme
nový klínek. Ráno je mašina opět připravena do provo-
zu. Dopoledne strojově do Varů, necháváme se táhnout
kolegy z Brna s jejich 475.101. Ve Varech již na nás čeká
rychlouběžka, spěšný nákladní vlak. Cestu z Varů si již plně
vychutnáváme. Miloš se vrací na trať svého mládí, v Cho-
mutově začínal počátkem šedesátých let jako topič, než
se vydal na Kladno. Cestou potkáváme osobáky a rych-
líky s lounským Mikádem, děčínskou Pětasedmou a olo-
mouckou Rosničkou. Nakonec i Albatrosa stíhaného

- 1 – „Čtyřkolák“ 434.1100 a „kremák“ 534.0432 na mostě v Klášterci nad
Ohří 2. 5. 1996. Foto Jan Blecha
- 2 – S rychlým nákladním vlakem v údolí Ohře 3. 5. 1996. Foto Jan
Blecha
- 3 – Den dětí v Braníku. Kominý „čtyřkoláků“ 434.1100 a 434.2186
s pozadím kominů branického pivovaru.
- 4 – Lokomotivní depo Praha Vršovice. „Čtyřkoláci“ a „bejček“ se
chystají na Den Kozla. Pátek 7. 6. 1996.



1



2



3



4