

O ukončení provozu na úzkém rozchodu ve Vítkovicích se dočtete na stranách 4 až 9



Lokomotiva DH200.0516 byla v areálu firmy VÍTKOVICE STEEL zdokumentována 2. května 2022.

Foto Rostislav Kolmačka

Se zajímavou provozní epizodou 754 z OCÚ Brno v Jeseníkách vás seznámíme na stranách 24 až 26



V šumperském depu vyčkává na svůj první výkon v roce 2026 zapůjčená lokomotiva 754.047 ČD z Brna, vedle které stojí dlouhodobě odstavená poškozená elektrická jednotka 640.002 ČD „RegioPanter“.

Foto Petr Hanák, 1. 1. 2026

Na stranách 32 až 37 přinášíme pojednání o příměstské dopravě v okolí Chicaga



South Shore Line spojující Chicago do South Bend je poslední klasikou „interurban“ na území USA. Na snímku vlak do Chicaga vedený motorovým vozem č. 23 právě zastavil v zastávce 11th Steet v Michigan City.

Foto Jaromír Bittner, 19. 12. 2007

Provoz podzemní dráhy v Budapešti ve 20. století popisuje článek na stranách 38 až 41



U odbočky do depa je připraven k odjezdu motorový vůz číslo 2 s přípojným vozem číslo 82.

Foto archiv Zoltán Almási

Fotografie na titulní straně (k článku na stranách 24 až 26): Pár stovek metrů před ikonickou železniční zastávkou Ramzová, která si drží prvenství nejvýše položené zastávky v Jeseníkách, se na dopoledním Sp 1408 Jeseník – Zábřeh na Moravě představil 30. prosince 2025 „brejlovec“ 754.077 ČD ve velmi slušivém atypickém barevném schématu napodobujícím dřívější brněnskou lokomotivu T 478.3223.

Foto Petr Hanák

Fotografie na straně 43 nahoře (k článku na stranách 24 až 26): Přestože Správa železnic v roce 2016 úspěšně ukončila revitalizaci tratě Bludov – Jeseník, i nadále zůstala ve stanici Ostružná úrovněová nástupiště. Vedle decentně opravené výpravní budovy 1. ledna 2026 vyčkávala skupina lyžařů na příjezd spěšného vlaku 1408 z Jeseníku do Zábřehu na Moravě. Vozbu vlaku zajistila provozně zašlá „čtyřka“ 754.080 ČD vyrobená v roce 1980 v ČKD Praha.

Foto Petr Hanák

Fotografie na straně 43 dole (k článku na stranách 24 až 26): Úsměvně působící dvouvozová souprava Sp 1407, kterou měla na háku brněnská lokomotiva 754.047 ČD, vyčkávala 5. ledna 2026 v pohádkově zasněžené stanici Branná. Výprava vlaku je zatím uskutečňována přímo výpravčím, který stále ve stanici působí.

Foto Petr Hanák

Fotografie na straně 44 (k článku na stranách 16 až 21): Modernizace podřevnické trati z Otrokovic do Vizovic je stále odsouvána, aktuální termín zahájení prací je rok 2027. Neměnnou podobu tak nadále má i železniční stanice Zlín střed, do níž „na druhou kolej přijede osobní vlak z Vizovic!“. Snímek motorové jednotky 844.026 řazené na vlaku Os 14218 byl pořízen 31. července 2025.

Foto Tomáš Kašpařík

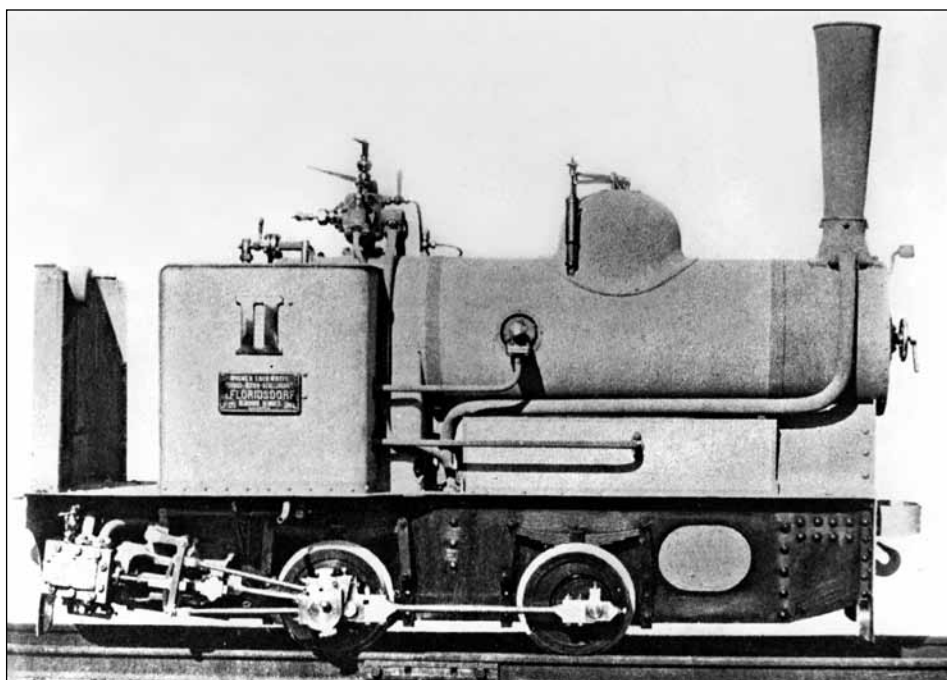


Lokomotivy DH200.0512 (přeznačený původní prototyp DH200.0501) a DH200.0516 před halou depa Vítkovické dopravy během slavnostního ukončení lokomotivního provozu.

Foto Rostislav Kolmačka, 11. 6. 2025

Ukončení lokomotivního provozu na úzkém rozchodu ve Vítkovicích

Jak už tomu bývá, každý rok v životě člověka s sebou přinese nemálo radostných událostí, ale obvykle také nějaké, na které zpětně vzpomínáme se sevřeným srdcem. Do druhé zmiňované skupiny se hlavně u příznivců průmyslových a úzkorozchodných drah zařadilo datum 11. června roku 2025, kdy se společnost VÍTKOVICKÁ DOPRAVA, a. s., definitivně rozloučila s lokomotivním provozem na úzkorozchodné síti někdejší Vítkovické závodní dráhy (VZD).



První čtyři nové úzkorozchodné lokomotivy dodala lokomotivka ve Floridsdorfu v roce 1880. Tyto archaicky vyhlížející lokomotivy s válci pod budkou strojvedoucího byly v letech 1893 a 1897 nahrazeny výkonnějšími stroji od firmy Krauss & Co. München.

Sbírka Jiří Boháček

O tom, že vítkovická úzkokolejka byla a je něčím naprosto výjimečným, svědčí nejen její nezvyklý rozchod 790 mm, ale třeba také skutečnost, že v dobách své největší slávy překračovala její rozvinutá délka 70 km a že sloužila v provozu neuvěřitelných 165 let. A toto číslo navíc nelze považovat za konečné, neboť úzké koleje z rozsáhlých prostor Vítkovických železáren ještě definitivně nemizí! Skončil zde ale lokomotivní provoz, když společnost Vítkovice STEEL nahradila na posunu s vozy na vývoz produktů z těžké profilové trati motorové lokomotivy DH200.0 nově pořízeným dálkově ovládaným dvoucestným bateriovým posunovadlem ZAGRO E-MAXI. V tomto místě vítkovického závodu jsou totiž koleje a vozy úzkého rozchodu nahraditelné jen velmi obtížně.

Nyní se ale pojďme společně alespoň ve stručnosti ohlédnout za bohatou historii lokomotivního provozu na úzkém rozchodu ve Vítkovických železárnách, jejichž historie sahá do třicátých let 19. století. Využívání kolejí pro různé vnitropodnikové obsluhy a manipulace uvnitř hal bylo v železárnách samozřejmě už od samých počátků, ale každý provoz si parametry kolejí, tedy i rozchod, řešil samostatně a na míru svým potřebám. Když pomineme různé krátké technologické úseky kolejí uvnitř hal a zkusíme se zaměřit na úseky, které by se daly označit za krátké drážky s výhybkami a používáním vozů spojovacích do různé dlouhých vlaků, byly ve Vítkovi-

cích už v 19. století používány kolejové systémy o rozchodech 630, 760 a 790 mm. A mimo ně samozřejmě i normální rozchod 1 435 mm, přičemž na „veřejnou“ železniční síť byly železárny napojeny v roce 1856, kdy byl zahájen provoz na vlečné dráze do stanice c. k. privilegované Severní dráhy v Přívoze (dnešní Ostrava hlavní nádraží) s krátkou odbočkou k jámě Karolína.

Námi sledovaný rozchod 790 mm (tj. dvě rakouské stopy a šest rakouských palců) ve Vítkovicích s jistotou existoval už v roce 1880, neboť právě pro tento rozchod byly dodány první parní lokomotivy. Je ale pravděpodobné, že stejný rozchod využívala i původní obslužná koňská dráha, která byla v železárnách zprovozněna v roce 1860. Kromě ani ne pětikilometrové sítě kolejí o rozchodu 630 mm v prostorách Žofínské huti (kde sloužila trojice parních lokomotiv z lokomotivky Krauss v Linci, r. v. 1917; vyřazeny byly po zrušení tohoto rozchodu v roce 1961) byly z úzkých právě jen na rozchodu 790 mm používány k tažení vlaků lokomotivy – na ostatních se jednalo pouze o animální nebo manuální pohon.

Brožurka vzpomínek Vítkovická závodní dráha pohledem Ing. Pavla Špunara z roku 2009, ze které autor mimo jiné při sestavování tohoto textu čerpal, uvádí mj. délky úzkorozchodných kolejí ve vybraných letech. V roce 1907 se uvádí délka všech kolejí úzkých rozchodů kolem 60 km, v roce 1924 už 80 km (z toho se v případě rozchodu 790 mm jednalo o 46,71 km), v roce 1945 se pak v případě rozchodu 790 mm jednalo o 68,68 km a následují už pouze poklesy – v roce 1963 bylo vykazováno 45 km, v roce 1967 pak 37 km a v roce 1989 už „jen“ 25 km. Co se délky sítě o rozchodu 790 mm týče, byl vrcholným pravděpodobně rok 1949, kdy bylo vykazováno 70,98 km. Úzkorozchodná dráha obsluhovala například starou ocelárnu, válcovnu, strojírnu, slévárnu, Žofínskou huť a Novou ocelárnu.

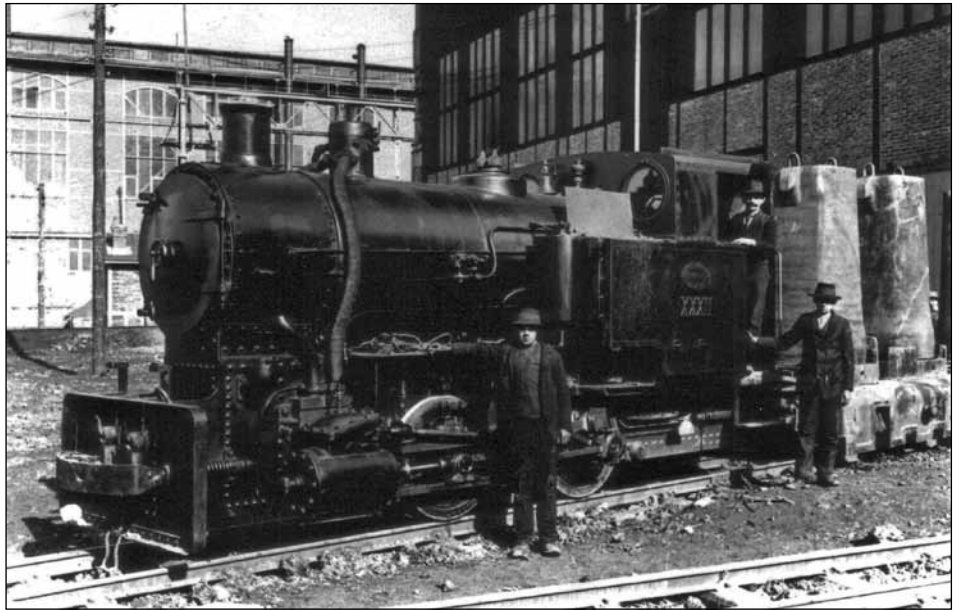
V dobách parního provozu se na rozchodu 790 mm v činné službě vystřídala více než šedesátka dvounápravových lokomotiv vyrobených ve Floridsdorfu (čtyři kusy z roku 1880 a tři kusy z roku 1950), zejména však v lokomotivce Krauss v Linci a Mnichově (poslední stroj vyroben v roce 1919), ke kterým je nutno připočítat též sedm lokomotiv vlastní, tj. vítkovické produkce o výkonu 100 koní z let 1953 až 1961, které byly vyrobeny dle původní dokumentace lokomotivky Krauss & Co. Linz. Poslední z nich, stroj 28.049 zařazený do stavu k 7. lednu 1961, byl vlastně vůbec poslední parní lokomotivou vyrobenou v bývalém Československu. Své uplatnění ve Vítkovicích našly i moderní lokomotivy BS 80 (tři stroje) a BS 200 (čtyři kusy „Krutwigů“) z produkce ČKD – všechny byly zakoupeny již jako použité a musely být pro rozchod 790 mm dodatečně upraveny.

Nasazení sériových lokomotiv DH200.0 přineslo odstavení větší části úzkorozchodných parních lokomotiv. V čele konvoje na kolejišti za depem čeká na svůj osud také stroj 28.047. Zrušen byl po 15 letech provozu v roce 1975.

Foto Jiří Boháček

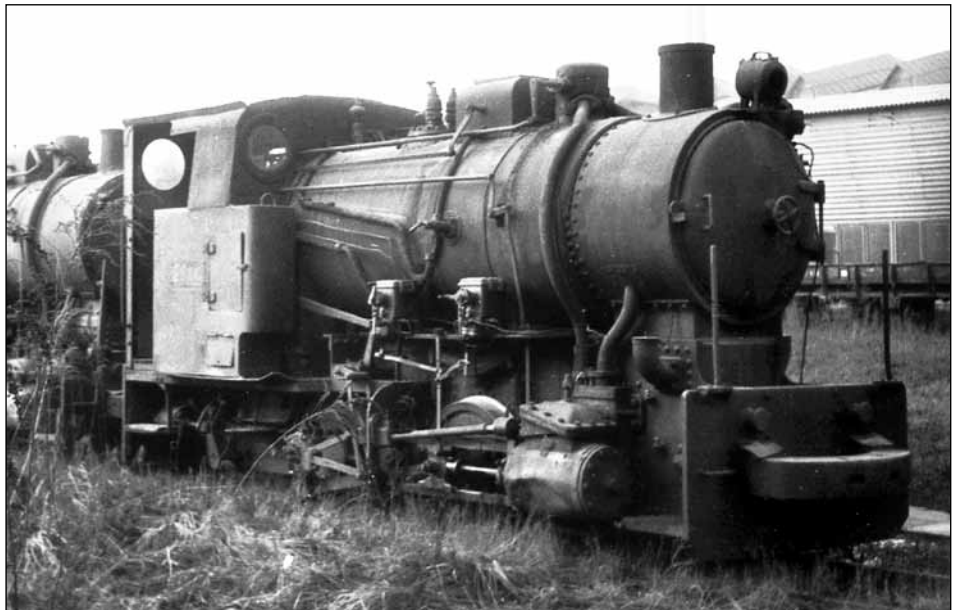
Lokomotiva 29.052 o výkonu 170 k sloužila v květnu 1981 již jen jako záloha. Všechny tři stroje dodané v roce 1950 byly posledními parními lokomotivami závodní dráhy. Zrušeny byly v letech 1981 až 1983. Za touto lokomotivou vidíme „gebusku“ BNE 50 a úplně vpravo část jednoho ze strojů DH130.

Foto Jiří Boháček



Při obsluze Nové ocelárny uvedené do provozu v roce 1913 se uplatnily tyto mohutné lokomotivy o výkonu 100 k. Na snímku stroj XXXII (od roku 1956 označen 28.032) se soupravou vozů s kokilami na odlévání ingotů.

Sbírka Jiří Boháček





Snímek lokomotivy T 29.101 pořízený před expedicí z továrny SGP v roce 1960. Na obrázku je dobře patrný spojnicový pohon obou dvojkolí od jalového hřídele.

Sbírka Jiří Boháček



Parní provoz byl ve Vítkovicích definitivně ukončen v roce 1983, přičemž poslední běžně provozovanou parní lokomotivou byl stroj 29.051 vyrobený ve Floridsdorfu. S koncem využívání parní trakce zanikla na Vítkovické závodní dráze i dvoumužná obsluha lokomotiv (v tomto případě je ale nutno doplnit, že výraz „dvoumužná“ nelze brát doslovně – zejména v padesátých letech totiž vykonávaly úlohu topiče na parních lokomotivách i ženy). Původní výhled ale počítal s ukončením parního provozu již v roce 1978. Tento záměr však zhatil nedostatečný počet motorových lokomotiv vhodných pro plnou náhradu parní trakce. Pro tento účel byla rakouskou firmou SGP speciálně vyvinuta lokomotivní řada LDH 240s. Vyrobeny však byly pouze tři lokomotivy, které byly do Vítkovic dodány v roce 1960 a obdržely zde označení T29.101 až 03 (kromě nich byla vyrobena v roce 1962 také jedna obdobná lokomotiva LDH 240 s označením 242.01 pro normální rozchod, která byla původně dodaná firmě VÖEST, Linz, později provozovaná na průmyslové dráze Schlepfbahn Liesing ve Vídni).

Ačkoli se lokomotivy SGP ve Vítkovicích velmi dobře osvědčily (v provozu vydržely až do roku 1985, zrušeny byly v roce 1987; rám a pojezd stroje T29.103 se jako základ rotačního odmetače sněhu zachoval ve Vítkovicích dodnes), vlivem politicko-ekonomických změn po roce 1968 nemohly být další stroje tohoto typu do Československa dodány. Z toho důvodu bylo přikročeno k vývoji vlastní lokomotivy, která se rakouskou LDH 240s do jisté míry inspirovala. Vývoj probíhal v TSM v Martině za spolupráce a finanční spoluúčasti Vítkovických železáren (VŽKG), které také přesně specifikovaly požadované parametry lokomotivy. Kromě požadavku na průchodnost oblouky velmi malých poloměrů a schopnost provozu za vysokých vnějších teplot v prostředí se zvýšenou prašností trval za datatel také na použití v tuzemsku dostupných a běžně vyráběných agregátů.

Byl tedy zvolen naftový motor TATRA 930-54 a hydrodynamická převodovka ČKD-SRM LIH 20-r, nápravové převodovky NP 16 a kloubové hřídele TKH z typizované řady komponentů dle VÚKV. Posledně jmenované komponenty umožnily u nové lokomotivy vyloučit do té doby u podobných strojů na úzkém rozchodu běžně používaný spojnicový pohon.

Dvojice prototypů DH200.0501 a DH200.0502 byla výrobně dokončena v roce 1970 a ihned podrobena důkladným zkouškám podle zvyklostí u normálněrozchodných lokomotiv. Ještě v Martině byly oba stroje zvaženy, proběhly kontroly obrysu a statické zkoušky brzd. Po jejich přesunu do VŽKG, kde už byla k dispozici trať o rozchodu 790 mm, proběhly veškeré jízdní zkoušky: rozjezdové, trakční, brzdové, hlukové, adhezní zkoušky a měření jízdního odporu. Zkoušky rozjezdu se samozřejmě prováděly s různou připojenou zátěží a lokomotivy při nich prokázaly velmi dobré trakční vlastnosti. Po vyhotovení výsledných brzdových a trakč-

Lokomotiva T29.103 odstavená v rozsáhlém kolejišti mezi ocelárnou a stripovací halou. Podvozek lokomotivy T29.103 posloužil po jejím zrušení v roce 1987 pro výrobu rotačního odmetače sněhu.

Foto Jiří Boháček

Náročnost provozu na úzkém rozchodu ve Vítkovicích vystihuje snímek z 31. října 1990.

Foto Bohumil Skála

ních charakteristik bylo zjištěno, že lokomotiva svými parametry vyhovuje zadání a v některých parametrech dokonce překračuje (v pozitivním slova smyslu) požadované hodnoty. Velmi dobré výsledky prokázala také měření hluku v kabině. Podle závěrů zkoušek má lokomotiva „ vynikající adhezní vlastnosti, je snadno ovladatelná a její obsluha neodvádí pozornost strojvedoucího od sledování tratě. Malý rozvor náprav zaručuje dobré směrové sledování koleje“.

Po dokončení zkoušek prototypů se v Martině rozběhla výroba sériových lokomotiv, kterých bylo v průběhu roku 1973 vyrobeno nejprve devět (tzn. inv. čísla 503 až 511) pro VŽKG a k tomu další čtyři stroje (inv. čísla 512 až 515) na rozchod 900 mm pro Slovenské magnezitové závody (SMZ) v Jelšavě, kam byla první lokomotiva předána 29. května 1973, přičemž její pořizovací cena činila 1 008 000 Kčs.

Další výroba lokomotiv typu DH200 už v Martině neproběhla (podnik byl nucen v roce 1979 ukončit lokomotivní výrobu), přestože VŽKG pro dokončení náhrady parních lokomotiv ve svých provozech potřebovaly ještě několik dalších strojů. Nejprve tedy proběhlo hledání výrobců jiných vhodných lokomotiv, jehož výsledkem byl návrh na zakoupení šesti lokomotiv typu DH120 vyráběných v SONP Kladno. Nakonec však byly tyto lokomotivy zakoupeny pouze dvě (DH120.011 a DH120.025) a následně bylo rozhodnuto, že si dílny vítkovického závodu Doprava (HS – hospodářské středisko 790) vyrobí dle původní dokumentace TSM vlastními silami ještě pětici dalších strojů DH200, které byly pro zajištění zdejšího provozu ve srovnání s DH120 vhodnější.

Na tomto místě ještě uvedme, že obě do Vítkovic dodané lokomotivy DH120 s hydrodynamickými převodovkami typu ČKD U 120 byly pro potřeby VZD mírně upraveny – především na ně byly dosazeny nové, o 600 mm širší kabiny s vnitřním vytápěním a stěrači na oknech, objem naftové nádrže byl zvětšen z původních 80 na 150 litrů. Výkon jejich motoru LIAZ M 634 byl seřízen na cca 96 kW (proti standardním 88 kW), ale i tak dosahoval jen necelých 60 procent výkonu typu DH200. V návaznosti na provedené úpravy byly lokomotivy přetypovány na typ DH130. Jejich největší slabinou při provozu ve Vítkovicích byla nižší výška nad temenem kolejnice (daná menším průměrem kol), která omezovala možnost jejich využití v náročném provozu železáren.

V roce 1981 pak spatřily ve Vítkovicích světlo světa stroje DH200.0512 a DH200.0513, v roce 1982 stroj DH200.0514, v roce 1983 stroj DH200.0515 a nakonec v roce 1984 stroj DH200.0516. Zajímavé bylo použití duplicitních čísel s lokomotivami v té době provozovanými ve slovenské Jelšavě. Cena za jednu lokomotivu DH200 vlastní výroby VŽKG byla vykalkulována na 872 000 Kčs.

Pro úplnost dodejme, že na rozchodu 790 mm bylo ve Vítkovicích provozováno i několik „gebu-

Lokomotivy T29.101 a DH200.0508 (v původním barevném provedení) s ochrannými vozy v rozsáhlém úzkorozchodném kolejišti mezi ocelárnou a stripovací halou v říjnu roku 1974.

Foto Bohumil Pokorný

Setkání lokomotiv DH200.0514 a DH200.0516 1. května 2003 v prostoru mezi ocelárnou a válcovnou. Lokomotiva v pravé části snímku sunoucí ochranný vůz a vůz na přepravu horkých bram se vrací zpět z válcovny do ocelárny pro nový náklad.

Foto Jan Hanzel



Atypicky zbarvená lokomotiva DH200 se soupravou korytkových vozů přepravující v tzv. korytkách vsázku do ocelářských pecí v říjnu roku 1974.

Foto Bohumil Pokorný





Lokomotiva DH200.0504 vyvází v říjnu 1974 z objektu ocelárny speciální struskové vozy, které sloužily k přepravě horké strusky od ocelářských pecí do mlýna na Thomasovu moučku, kde se z ní vyrábělo zásadité fosforečné zemědělské hnojivo.

Foto Bohumil Pokorný



sek“ typu BNE 50, ty však sloužily pouze pro lehký posun v rámci některých výrobních hal.

Za vrcholné období provozu nejen lokomotiv DH200 a LDH 240s, ale i úzkorozchodné sítě ve Vítkovicích vůbec lze bezesporu označit sedmdesátá a první polovinu osmdesátých let 20. století. V tomto případě si dovoluji použít doslovný přepis části textu už zmíněného Ing. Pavla Špunara, který na VZD pracoval v letech 1963 až 2000, z toho 16 let jako vedoucí provozu:

„I když se kolejiště co do rozsahu postupem let zmenšovalo, na úzkorozchodné dráze naopak vzrůstal objem přeprav. Musíme si představit, že roční produkce 1,5 mil. tun oceli se musela po úzkorozchodné dráze několikrát přepravit v surovinách – ve studeném stavu šrot v korytkách, v horkém stavu v kokilách, ingotech, válcovaných výrobcích. Kolejiště úzké dráhy zaúšťovalo snad do všech koutů závodu 2. Provoz úzkorozchodné dráhy byl samostatnou „dráhou v dráze“ s poměrně rozsáhlým, intenzivním provozem. V tehdejší době se tlačilo na množství výroby a padaly rekordy přeprav horkých taveb na oxyvitě, který dosáhl počtu 84 taveb v ocelárně za 24 hodin. Tato přepravní množství byla na hranici technických možností úzké dráhy a podřízvalo se tomu veškeré úsilí provozu a vedení úzkorozchodné dráhy. Když si představíme koloběh licích souprav (licí vozy naložené kokilami) – přistavení licí soupravy na odlévárnu – nalití oceli – ustálení oceli – přeprava soupravy přes střípovací halu – nutné vychladnutí oceli – přeprava do střípovací haly – vlastní střípování – přeprava licích vozů k čištění – vyzdění a osazení kokilami – přeprava soupravy k nastřelení desek na hrdlo kokil – přeprava před střípovací halu – vlastní přeprava do ocelárny, pak zjistíme, že se dopravní obsluha pěkně naběhala a najezdila, než byl jeden cyklus uzavřen. Z hlediska omezení časových limitů na přepravy se proto tahaly dvě ložené licí soupravy najednou. Nápor výroby odnášely především lokomotivy DH200 a jejich hydraulické převodovky. Pro obsluhu ocelárny v těchto vypjatých letech byla vyčleněna záložní lokomotiva pro případ poruchy a nutnosti okamžitého nasazení. Přijet s náhradní lokomotivou z depa trvalo až 1 hodinu, což bylo neúnosné. Kolejiště úzkorozchodné dráhy bylo enormně přetěžováno. Prostředí na úzké dráze bylo v některých místech velmi těsné v průjezdovém profilu (pod pecemi), prašné a s průvanem.“

V kontrastu s napsaným bylo období po roce 1989 už jen postupným (od roku 2006 pak strmým) pádem dolů, a to jak v rozsahu provozu, tak i v počtu provozuschopných lokomotiv DH200. Ve zmíněném roce 2006 bylo ukončeno odlévání ingotů do kokil, protože bylo zavedeno plynulé odlévání oceli do kontislitků. Tímto kro-

Ještě červený stroj DH200.0512 (původní prototyp DH200.0501) přistavuje 1. května 2005 k vykládací rampě u ocelárny pět plošinových vozů s kontejnery, tzv. raketami, naplněnými železným šrotem. Transport kontejnerů dále do objektu ocelárny byl zajištěn již speciálními silničními vozidly.

Foto Jan Hanzel

Posledním hnacím vozidlem na úzkém rozchodu ve Vítkovicích je aktuálně dálkově ovládané dvoucestné akumulátorové posunovací vozidlo ZAGRO E-MAX, které bylo v kolejišti společnosti VÍTKOVICE STEEL vyfotografováno 23. dubna 2025, tedy krátce po zařazení do provozu.

Foto Jiří Boháček.



Lokomotiva DH200.0513 je dne 1. května 2009 na nádvoří válcovny profilů firmy VÍTKOVICE STEEL připravena k transportu z haly válcovny na vnější skládku nově vyrobených štětovnic naložených na klanicových vozících.

Foto Jan Hanzel

kem přišla úzkorozchodná dráha v ocelárně o podstatnou část svých výkonů a nadále jí zůstaly pouze přepravy šrotu ze šrotiště k překládací rampě na obkročná silniční vozidla, a nadto obsluha válcovny. Když pak byl v roce 2015 ukončen provoz ocelárny, zůstala úzkorozchodným lokomotivám už pouze práce v kolejišti válcovny, kde zajišťovaly přesun produktů od válcovací tratě na skládku a příležitostně i manipulaci s válci pro válcovací stolice. Délka provozovaných tratí rozchodu 790 mm tímto poklesla na přibližně dva kilometry, přičemž vlastní přeprava válcovaných výrobků se odehrávala asi na 250 m kolejí. Počet lokomotiv udržovaných v provozuschopném stavu poklesl na pouhé dva stroje, ostatní byly postupně sešrotovány.

Od roku 2019 už fyzicky existuje pouze trojice lokomotiv – nekompletní DH200.0514, vystavená na pomníčku před správní budovou v areálu společnosti VÍTKOVICKÁ DOPRAVA, a. s., a dále dosud provozní stroje DH200.0512 (přeznačená původní prototypová lokomotiva DH200.501 z roku 1970) a DH200.0516, z nichž jeden v posledních letech vždy zajišťoval obsluhu těžké profilové tratě (transport vyrobených štětovnic z válcovny na vnější skládku a občasnou manipulaci s válci pro válcovací stolice) a druhý sloužil jako záložní.

Tento provoz však fakticky skončil 3. dubna 2025 s nasazením elektrického posunovadla a oficiálně pak v úvodu zmíněného 11. června 2025. Toho dne, v době konání známého železničního veletrhu RAIL BUSINESS DAYS v areálu nedalekého Trojhalí Karolina, se před historickou halou depa Vítkovické dopravy sešla skupina pozvaných hostů ke skromnému, ale

vzorně připravenému slavnostnímu aktu, na jehož konci zajela úzkorozchodná lokomotiva DH200.0512 do haly depa, kde za ní předseda představenstva a generální ředitel společnosti VÍTKOVICKÁ DOPRAVA, a. s., Mgr. Richard Toman velkým klíčem symbolicky navždy uzamkl vrata.

Na přelomu září a října 2025 byly v prostoru depa VZD vytrhány venkovní koleje úzkého roz-

chodu, které ale byly zčásti využity pro stavbu „výstavní koleje“ vedle silnice vedoucí souběžně s halou depa, kde budou pro budoucí generace uchována některá vozidla typická pro úzkorozchodnou dráhu VZD.

Rostislav Kolmačka,
spolupráce Jiří Boháček



Dne 2. října 2025 už byly před halou depa Vítkovické dopravy koleje rozchodu 790 mm vytrhány, v jednom z vjezdů zbyl jen krátký kousek pro umožnění výjezdu posledních dvou lokomotiv a jejich zvednutí jeřábem z kolejí.

Foto Rostislav Kolmačka