



Po půl roce vyjednávání je konečně drezína po 44 letech utržena od kolejí a bude brzy naložena na přívěs. Údaje o momentálních hodnotách srdce majitele: puls 100/min, tlak 160/100, rosny bod nebyl zaznamenán

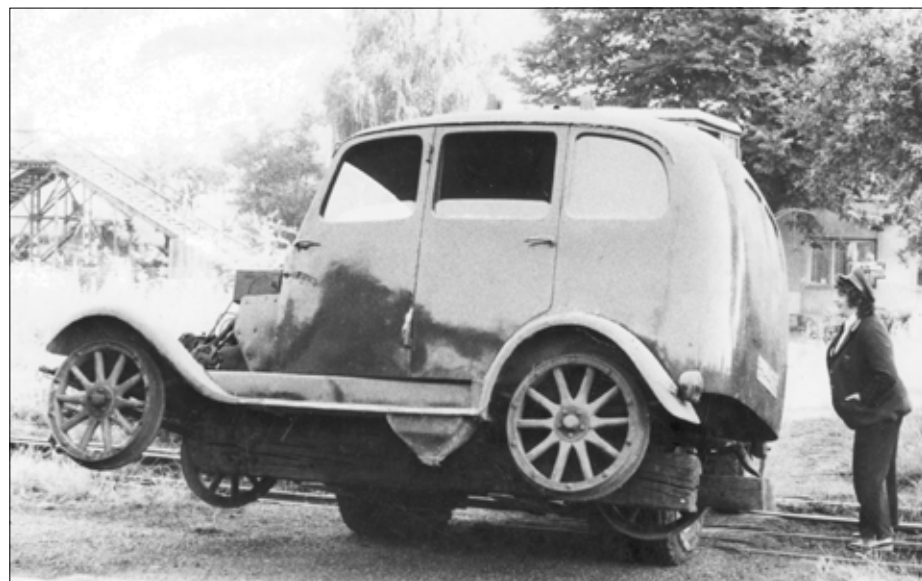
## Skalní Tatrovák

**Skalní zastánce značky dokáže udělat téměř cokoli. Míra Remeš, rodák z Moravy, žije již ve svém čtvrtém domě a všechny byly na pomezí Moravy a Čech. Ten poslední (prý snad definitivně) je v těsné blízkosti Pelhřimova, kde i donedávna pracoval. Nevím, co ho inspirovalo, zda nějaké staré pověsti, ale již tenkrát, v roce 1988, to bylo šílené. Kdyby se zbláznil do vodou chlazené tatry nebo kabrioletu se speciální karoserií od Sodomky, tak to lze pochopit, ale do drezíny Tatra z roku 1935, vyrobené v šesti kusech pro tehdejší státní dráhy, to je přece síla.**

### Dvě stopy na kolejích

V té době již měl ve sbírce několik krásných exemplářů, které mu mohly pro realizaci ve veteránství bohatě stačit. Jen ve stručnosti – byly to Tatra 57 A roadster po neskutečně složité a rozsáhlé renovaci, Tatra 12 s karoserií Weymann, dva exempláře Tatraplanu T 600 s exhaustorem

vodorovným i svislým, nákladní Tatra T 43 v předrenovačním stavu a rozpracovaná vzácná Tatra 30 na dlouhém podvozku. O nějaké Tatře 603 nebo 613 ani nemluví. Pro normálně uvažujícího a pracovně ve firmě značně vytíženého smrtelníka tedy práce dost a dost. Jenže on usoudil, že něco jako třešničku na dort by to ještě chtělo.



Tato hodná paní v uniformě přispěla rozhodným způsobem k úspěchu celé akce. Poradila totiž, aby to vzal Míra přes králíky



První nové bydliště od doby, co dosloužila v depu ČSD Čáslav a byla připravena k zapomenutí, bylo ve speciálním tunelu u bydliště nového majitele v Třešti

Tenkrát v roce 1988 byl dnešní majitel právě služebně na cestách (jako býval ostatně dosti často). Cestou do Kolína byl nucen jet objížďkou směrem na Čáslav. Při jejím průjezdu uviděl v otevřených vrátech výtopny, patřící pod domovské depo Čáslav, vykukovat jemu známou tatrováckou „žehličku“. Samozřejmě zaparkoval a šel se podívat. Dozvěděl se, že ten klump tam překáží, ale že půjde naštěstí brzo do šrotu. Kdo měl někdy, za rozvinutého socialismu blížícího se mílovými kroky ke komunismu, blízko k podnikovému majetku, zejména základním prostředkům, tak ví, že s jejich koupením to nebylo jednoduché. Úředně prakticky vyloučeno. Neúředně s velkým problémem, neboť řádná likvidace musela být doložena vážným lístkem z Kovošrotu a týkat se daného základního prostředku. Naštěstí existovala klička, bez níž bychom dnes neměli zachovánu řadu krásných automobilů. Vážní lístek mohlo naplnit i něco jiného, taktéž kovového, v příslušné váze. To by ovšem musela řada lidí přivírat oči.





*Výlet do Rakouska. Při exhibiční jízdě došlo k poruše při otáčení nad kolejemi. Za chvíli starosta obce povolá místní kapelu, aby odložila nástroje a otočila drezínu ručně*



*Na podzim 2010 je drezína odvážena na úplné rozebrání – renovace je zahájena*

## Neúplatný přednosta stanice

Na prvním místě byl souhlas přednosta stanice Čáslav, mající drezínu na seznamu základních prostředků, se kterým Míra okamžitě zahájil dlouhá, předlouhá vyjednávání. Přednosta byl starší pán blízko důchodu, stará poctivá škola, a tak zprvu onu klíčku vůbec nechápal. Zažil totiž hospodaření státních drah předtím, než se

staly majetkem nás všech, a s tím byl problém. Vyjednávač Míra, tehdy zaměstnanec VHS Jihlava, však věděl, co v pravou chvíli udělat. Přesto několik prvních cest do Čáslavi (asi tři nebo čtyři) bylo naprosto stejných a omezily se na srdečné pozdravení Mírovo na uvítanou přednostovým „...vždyt jsem Vám to řekl již minule“ při loučení. Při další z návštěv mu jedna ze zaměstnankyň, které pana přednostu dobře

znala i z místa bydliště, prozradila tajemství a poradila, aby to zkusil přes králíky. Chov králíků byl celoživotní láskou pana přednosta, který jimi byl znám v širém okolí. Choval jich v koticích mnoho desítek, byl na každé výstavě po celé republice, zkrátka znal všechny druhy a jejich neduhy. Míra, který se naopak o králíky nezajímal a ani je nejedl, věděl jen, že jsou domácí a divocí. A tak následovalo



*Zajímavý pohled na hotový podvozek zepředu. Jak jednoduché proti silničnímu osobnímu automobilu*



*Detail přední nápravy – není řízení, brzda je jen jedna*



*Detail zadní nápravy – není diferenciál, dvě dlouhé tyče zachycují reakci brzdových sil*



*Celkový zadní pohled*



Hlavní vynález drezíny. Téměř neopotřebované dvě ozubené tyče umístěné v těžišti vozidla, ovládané přes pastorek a poháněné ručně pomocí startovací kliky



Skelet karoserie po renovaci je převážen k montáži na šasi



Interiér v původním stavu, chybí pouze správná spínací skříňka

vypůjčení všech dostupných knih a chytání informací od příbuzných a známých, žijících na venkově. Vyzbrojen a nabit vědomostmi, mnohdy velmi detailními, jel znovu vyjednávat. A tehdy došlo poprvé k obratu. Nové téma rozhovoru zabralo, od pana přednosty následovalo pozvání domů a pokračování debaty již mezi kotci. Pak ho Míra přesvědčil, že je ochoten jezdit za ním do Čáslavi na každý velký úklid kotečů, v duchu slov Miloslava Šimka „rovnat bobky do řady na hnůj podle velikosti“. Ještě však nebylo vyhráno.

## Černý samec a sber železného šrotu

Pan přednosta již byl sdílnější a Míra chodil do rodiny – nikoli pro svou nastávající manželku, ale výstižněji řečeno pro svou milenkou. Chov „českých strakáčů“ pana přednosty potřeboval oživit. Přednosta potřeboval půjčit černého samce vyhrávajícího soutěže, jenže majitel ho nechtěl půjčit. Doba takové zápůjčky

nemusí být dlouhá, králíci se s tím příliš nepárou. Stačil tedy víkend. Opět výřečnost a nabyté znalosti v knihách rozhodly, že jednou v pátek se Míra objevil v Čáslavi s papírovou krabicí, v níž byl onen „černý samec“, vyhlášený v širokém okolí. Sám teď vypráví, že po návratu domů (samozřejmě bez králíka, neboť ten byl připraven ke skoku v Čáslavi) nestál až do pondělí za nic. V pondělí dovolená a hurá za přednostou. Ten ho přijal s širokým úsměvem, neboť se věc podařila. Míra sbalil samce a jel ho neprodleně vrátit.

Zdá se to jako pohádka o kohoutkovi a slepičce, ale skutečně o pohádku nejde. Jenom to dokazuje, co všechno musí překonat bláznivej veteránista, když chce dosáhnout svého. Tato epizoda ale pohnula událostmi a pan přednosta dal souhlas k provedení likvidace základního prostředku. Další kroky šly již velmi rychle. Na dvoře a v okolí podniku VHS udělal Míra inventuru všeho nepotřebného (snad i trochu potřebného, dnes je to již

možno říci) železného odpadu, který se tak převtělil do tatro-drezíny. Ovšem opět problém. Ve své euforii Míra v n. p. Kovošrot prozradil panu „vážnému“ hlavní důvod, proč chce na vážném lístku uvést evidenční číslo drezíny. To ovšem neměl dělat, protože to znamenalo splnit další podmínku, a to jednu multikáru plnou železa navíc na přilepšenou personálu. Pak již byl klid a Míra s pomocí vysokozdvíhového vozíku utrhl po 55 letech drezínu z kolejí a hurá domů, tenkrát do Třeště. Ještě je třeba dodat, že v celé transakci nepadla ani jedna koruna, ani jedna lahev. Vše zařídil Mírou dodaný vážní lístek z n. p. Kovošrot, na kterém bylo ochotně ze strany pracovníka Kovošrotu připsáno evidenční číslo drezíny z roku 1935, které je na ní přípevně dodnes. Tato drážní „SPZ“ je DM-44-006 a znamená, že je drezína motorová (DM), čtyřmístná (4), 44 je rok výroby a 006 je informace, že byla toho roku uvedena do provozu ve státních drahách jako šestý kus.



Špicová kola jsou téměř stejná jako u osobního auta před montáží pneumatik

Na předním kole je vidět, že pneumatiky by se již nevešly. A proč taky. Jízda pouze rovně by nikoho nebavila

## Konečně doma a první výlet

Krátce nato došlo k převozu a uskladnění. Zpočátku drezína bydlela odděleně od ostatních aut v jakémsi stylovém tunelu s krásným kamenným portálem, ale od roku 1999 je již ve společnosti ostatních aut v nové hale, s kolejemi uvnitř. V kraťoučkém tunelu byla délkově nadoraz, od zadní stěny až po vrata. V té době absolvovala jeden pěkný a dlouhý výlet – v roce 1998 do Rakouska na oslavy kulatého výročí místního klubu vozidel Tatra. Samozřejmě tam byla královnou srazu. Tenkrát chtěli celníci drezínu sundat z vlečňáku, aby přešla přes hranice po ose, jak bývalo zvykem. Nakonec se to ale obrátilo v žert a dále už bylo vše bez problémů. Na místě byla připravena nepoužívaná trať, na které se za velkého jásotu Tatra projela po skutečných kolejích. Nádhera, krása, nadšení. Ale pak i problém. Použití mechanismu pro zvednutí drezíny a její

otočení o 180 stupňů pro jízdu zpět se nepodařilo. Dřevěný pražec, nad kterým se musí z důvodu opory heveru otočení uskutečnit, už nevydržel a drezína, nebo lépe její hever, se propadl do prohnitého dřeva. V ČR by se to asi stát nemohlo, tady jsou pražce v pořádku. Vše vyřešil pan starosta obce, který byl přítomen oslavám. Zavelel k odložení nástrojů místními hudebníky a ti Tatru otočili ručně. Převodovka sice měla dvě rychlosti vpřed a stejně tak i vzad, ale přece se pan přednosta po vykonané práci nebude namáhat díváním se přes rameno. V takovém případě vzal řidič kliku na roztáčení motoru, požádal přednostu o vystoupení, přiložil kliku z boku vozidla a otáčením nadzdvihl drezínu nad koleje. Pak sám jednoručně zatlačil na předek vozidla a to se ochotně otočilo o 180 stupňů. Poté položil drezínu zpět na koleje, přednosta nastoupil a jelo se pokárat podřízené za nepořádek na trati a na oběd. Celý mechanismus je plně

funkční, nádherný a umístěný samozřejmě v těžišti prázdného vozu. Tento luxus byl také velmi dobře promítnut do ceny vozidla. Zatímco na běžném trhu v konkurenčním boji s Pragou a Škodou stála Tatra 75 v době své výroby cca 36 000 Kč, pak drezína, kterou kupoval stát, stála 48 000 Kč. Přitom drezína, až na zvláštní mechanismus zvedání, byla oproti osobnímu silničnímu vozidlu značně jednodušší. Podobnost s dnešní dobou je čistě náhodná.

## Pro záchranu unikátu

Před koncem roku 2010 zahájil majitel renovaci drezíny a následně v dubnu již byla dokončena a absolvovala první zkušební jízdu po zahradě před domkem majitele. Tam má k dispozici celkem asi 25 metrů kolejí a dokonce i jednu výhybku pro vyjetí z haly garáží, nebo lépe řečeno z muzea Tater (především, neboť i jiné značky mu nejsou zcela cizí). V hale s ostatními vozidly



Není co dodat – nádhera



Žánrový obrázek s malovaným altánkem v pozadí

## Technická data dražní dreziny Tatra

Typ	Tatra 15/52
Rok výroby	1944
Číslo podvozku	19 670
Evidenční číslo	42 804
Váha vozidla	1250 kg
Nosnost	500 kg
Max. rychlost	80 km/h
Motor	4válec boxer OHV
Výr. číslo motoru	69 195
Vrtání/zdvih	80/95 mm
Zdvihový objem	1910 ccm
Výkon	22 kW (30 k)
Rozchod kol	1435 mm
Brzdy	mechanické
Převodovka	čtyřstupňová (2+2z)
Topení	výměník vzduch-vzduch
Drážní pozn. značka	DM-4-44-006 (4čtyřmístné vozidlo, 44 – rok výroby, 006 – daného roku do provozu jako šestý kus)



je drezína umístěna v čele proti vratům, aby měla snadný výjezd, na kolejišti se pak předvádí po poslední dokončené renovaci – je prostě nádherná.

### Furianti

Když jsem viděl celou tu nádheru v chodu, poznamenal jsem, že už chybí jenom to, aby přijela do Plzně po ose (až budu mít za čtyři roky velmi nebezpečné kulaté narozeniny). Míra, který dokáže nemožné věci a který těžkou dopravní

nehodu s předpokládanými trvalými následky nakonec přečkal bez nich a dále tančí, mě však poslouchal a pravil: „Když já přijedu do Plzně drezínou po ose, tak ty mi zařídíš, abych se mohl projet po městě po tramvajových kolejkách alespoň jednou dokola.“ Sázka je uzavřena a já se už teď modlím, aby České dráhy ve svém pružném ceníku služeb nenalezly položku pro takovou cestu. Slibuji, že Motor Journal bude včas informován a že bude při tom.

Text: Ing. Karel Pelák,  
Classic Car Club Plzeň



Duben 2011, vše hotovo. První předpremiéra bez diváků. U pravé stupačky je vidět roztáčecí klika, kterou se drezína zvedne pro otočení. Skulptura za tatrou je sochařský originál a představuje stylizované dámské pozadí (jako pomsta zlým ČSD za zamýšlenou likvidaci šrotováním). Zatímco tatra-drezína z něj odjíždí, ČD tam neochvějně směřují



*Zadní pohled. Nízká budova za drezínou je její současný domov, kam vedou i koleje*



*Zachránce a zachráněná aneb kráska a zvíře – aneb mafie se chystá na ČD*