

## Krátce

## PLZEŇ

Hrají blues  
v novém tisíciletí

Stejně jako každá druhá středa v měsíci je i dnešek od 19 hodin rezervován v Americkém centru v Dominikánské ulici pro plzeňský Jazz klub. Klubový večer se bude opět zabývat žánrem blues. Pořad spojí dvě období rozkvětu blues. Zazní novější nahrávky veteránů tohoto žánru, jakož i skladby současné generace bluesmanů. Podíváme se do srdce Delty i velkých měst, a to díky interpretům, jako je například Walter Trout, Katie Webster, Monstr Mike Welch, Roomful of Blues a dalších. Pořadem provází Zdeněk Raboch. (rab)

## PLZEŇ

Legendární Roháči  
v Městské besedě

Milovníci písniček Vojty Tomáška, Říši Melichara či Olgy Nesvadbové se můžou těšit ve čtvrtek 13. května na vystoupení skupiny Roháči. Držitelé ceny Zlatý port, jejichž písně voní dřívím, vodou, hlínou a trávou, zazpívají v půl osmé večer v Městské besedě.

Více na [www.mestanska-beseda.cz](http://www.mestanska-beseda.cz)

## PLZEŇ

Zahájí výstavu  
děl spisovatelů

Dnes v 16 hodin začne v prvním patře Studijní a vědecké knihovny Plzeňského kraje výstava s názvem 20 let Střediska západočeských spisovatelů. Lidé si zde až do 4. června prohlédnou díla západočeských autorů z let 1990-2010. K výstavě připravili organizátoři doprovodný program, který 20. května nabídnou Odpoledne s laureáty Polanovy ceny, 27. května spisovatelé zavzpomínají v pořadu Jak šel čas a 6. června se setkají s veřejností. Akce uvádí Jiří Hlobil vždy od 16.30 hodin. (kol)

## PLZEŇ

Zaměstnanců z ciziny  
opět přibývá

Po třináctiměsíčním poklesu přibývá v kraji opět od února legálních zahraničních pracovníků. Ke konci dubna jich v regionu pracovalo 13 555, o 54 více než minulý měsíc. Meziročně jde ale stále o pokles o 3 500 lidí. Rostou počty pracovníků z Evropské unie na úkor zaměstnanců ze třetích zemí, kteří budou dále ubývat. (čtk)



**Atrakce** Historická parní lokomotiva řady 457.1 z plzeňské Škodovky slouží už jen při ojedinělých akcích, ale zájem diváků budí spolehlivě.

Foto: Daniel Beran, MF DNES

# Lokomotiva žije díky nadšencům

Historická parní lokomotiva řady 457.1 je klenotem, který opěkovávají nadšenci z plzeňského **Iron Monument Clubu**.

**PLZEŇ** V sobotu to byla právě tahle černá krásko, která na třemšesté nádraží přivezla zvláštní vlak i s vagonem ustupujících německých válečníků a jejich techniky. Co všechno musí železniční nadšenci udělat, aby lokomotiva vyrobená v roce 1947 v plzeňské Škodovce vyjela na trať?

V pátek odpoledne čtrnáct hodin před vyjetím z depa je lokomotiva schovaná za vraty na jedné z kolejí výtopny. Kolem ní kmitá desítky kluků i chlapců, kterým železnice učarovala. Osadit světlomety na čelo lokomotivy i na tendr, přišroubovat tabulky s číselným označením lokomotivy i znak se lvem na bok budky, všechno promazat,

doplnit vodu, uhlí, připravit dvoumetrové třísky na podpal v kotli lokomotivy. Všichni jsou černí od směsi oleje a prachu, stroj se už celý leskne. „Jaký je rozdíl mezi zatápěním v domácích kamnech a v kotli lokomotivy? Skoro žádný. Jen v kamnech máte rošt asi 30 krát 30 centimetrů a v naší lokomotivě je přes dva metry dlouhý a více než dva metry široký,“ říká strojvedoucí Jiří Mirvald.

## Jezdí už přes šedesát let

Když v roce 1947 vyrobili ve Škodovce tuhle černou lokomotivu s koly o průměru kolem dvou metrů, první roky patřila plzeňskému depu. Pak nastalo stěhování na sever Čech do Chomutova. „Maximální rychlost je 100 kilometrů v hodině, vozila osobní vlaky, rychlíky i lehké nákladní vlaky. Dvakrát denně třeba jela v čele rychlíku z Chomutova do Chebu a zpátky. Patřila k jednomu z posledních typů parních lokomotiv, které Škodovka vyrobila. Měla výhodu moderní-

ho kotle, a to řadě těchto lokomotiv zachránilo život - když dojezdily, sloužily jako výtopny. Proto neskončily v Kovošrotu,“ vysvětluje Jiří Mirvald.

Když je lokomotiva překontrolována, topič konečně zatopí. Aby pára rozhýbala všechna šoupata a převody, musí mít teplotu 280 stupňů Celsia a v potrubí musí být tlak 16 atmosfér. Pak se teprve stroj dá do pohybu.

I když je téhle parní lokomotivě už 63 let, kvalitnější tepelná izolace kotle i potrubí z ní teď dělá úspornější stroj, než když opustila jako nováček výrobní fabriku. Členové plzeňského Iron Monument Clubu si spočítali, že na jednu hodinu jízdy s párou po kolejích musí každý odpracovat sto hodin při opravách a údržbě.

Udržet lokomotivní babičku ve skvělé kondici vyžaduje nejen spoustu času, ale také peněz. Všechno, co vydělají při zvláštních jízdách nebo od sponzorů, jde zase zpátky do lokomotivy.

**Petr Ježek**



**S dědou** Jízdy historické parní lokomotivy jsou často příležitostí pro prarodiče, aby svým potomkům ukázali dopravní prostředky své doby.

**Hobby** Pro nadšence z plzeňského Iron Monument Clubu je péče o technický skvost všim. Lokomotivě věnují stovky hodin svého času.

Foto: Daniel Beran, MF DNES



**Příprava** Před závodem je třeba připravit hadice. Dětem pomáhá trenér. Foto: 4x Kateřina Sedláčková, bedlička.rajsce.net

## Vaším objektivem

Sobotní okrsková soutěž v požárním sportu v Letinech



**Závody** Společný snímek všech družstev dětí, které se účastnily okrskové soutěže hasičů v Letinech.



**Jak na to** Aby mohli hasiči stříkat, musí se zapojit sací hadice do čerpadla a ponořit do nádrže.



**Útok** Soutěžící musí natáhnout hadice, pustit vodu a porazit plechovky na několikametrovou vzdálenost.



**Příprava** Před závodem je třeba připravit hadice. Dětem pomáhá trenér. Foto: 4x Kateřina Sedláčková, bedlička.rajsce.net

## Fórum čtenářů

výběr z dopisů, kráceno

### Žijeme zřejmě každý v jiném městě

Musíme reagovat na názor Petra Domanického, který popsal v plzeňské příloze MF DNES 4. května úpadek a zkázu plzeňského centra. Nebezpečné přechody pro chodce, zahlcení auty, zužování chodníků ve prospěch širších vozovek, špína a živelný vývoj, to jsou věci, které vidí mladý architekt a náš kolega. Nejsme si jisti, zda mluvíme všichni o stejném městě, o Plzni. Dlouhá léta se vedení města, odborní pracovníci na úřadech i majitelé nemovitostí snaží o zlepšení stavu domů i veřejných prostor v centru i na předměstích a jsme skálopevně přesvědčeni, že se to daří. Vidíme upravené a kvetoucí městské sady, nové vydlážděné náměstí, přestavěné komunikace přívětivé k pohybu chodců. Centrum města plní svou společenskou a kulturní úlohu a jeho obyvatelé se odtud stěhovat nechťejí. Modernizace obytných území, například sídlišť na Slovanech nebo na Borech, těžko najdou v naší republice obdobu. Obnovené parky na Doubřavce, rychlá a preferovaná městská doprava nepostížená redukcemi jako třeba v Českých Budějovicích, moderně upravené komunikace s bezpečnými přechody, které sem jezdí obhlížet i zástupci z jiných měst - to jsou příklady z Plzně, které svědčí o rozkvětu a prioritách města. Pozitivní reakce návštěvníků, kteří Plzeň navštívili po delší době, jsou toho potvrzením.

Určitě nelze zavírat oči před tím, co se nedaří - ale vždy je to jen druhá strana jedné mince. Jsme průmyslové město, které netrpí velkou nezaměstnaností, ale přilákalo spoustu zahraničních pracovníků, s nimiž teď musíme žít. Postavili bychom rádi nové komunikace, které odvedou nadměrnou dopravu z centra, ale to je téměř nemožné - dnes mají všichni tolik práv, že pokud je beze zbytku uplatní, veřejný zájem nejde realizovat. Obchodní komplex na periferiích vytvořily tisíce automobilových cest, vzniklých z ničeho, ale když má být postaveno obchodní zařízení v centru města v dobré dostupnosti veřejnou dopravou, zástupci odpůrců se šikují rovněž. Zamoření ulic nejen v centru hernami a non stop bary většinu lidí nepotěší, ale i to je důsledek nového životního stylu, zaměřeného hlavně na spotřebu. Soulad se zájmy investorů se mnohdy hledá těžko a způsob napravení škod z minulosti rovněž. Je asi pravda, že přísnější regulace, jasnější názor na rozvoj města by mnohdy neškodil. Ale s tím souvisí i profesionální přístup architektů, kteří nové záměry navrhnou. Nicméně přirovnání centra Plzně k záchodové míse v obýváku je zcela mimo realitu. Myslíme si, že Petr Domanický nemá Plzeň rád a z toho pramení jeho bezbřehý pesimismus. Pro nás je rozvoj a obnova města radostí a inspirací k dalším návrhům.

**Ondřej Vohradský**, Správa veřejného statku města Plzně

### Konvoj opět projel západní Čechy

My, co jsme se na západě Čech narodili, jsme to věděli od malička. Ze tento kraj osvobodila armáda



americká, nikoliv rudá. Jak se nám to snažili kantoři nabulíkovat ve škole (v těchto končinách neúspěšně, jinde, třeba na Moravě úspěšně). Taky jsme věděli o pomnících, kam z amerického velvyslanectví vozili počátkem každého májového měsíce věnce a kytky - přesně tak, jak to zpívá Jan Vyčítal. Vzápětí po odjezdu přijížděla k pomníkům jiná auta a pánové v civilu ty kytky odstraňovali (alespoň tam, kde to nebylo příliš na očích, například u pomníku za Chebem na křižovatce zvané Ypsilonka věnce nechávali). Když se před 20 lety začalo slavit osvobození přítomností historických vozidel a veteránů západní armády, bylo to něco nového. Konečně, říkali jsme si. A ptali se: jaké to bude za 20 let? Zájem lidí o připomínku konce 2. světové války neochabuje ani po těch dvaceti letech. Fotografie je z příjezdu konvoje MCC Plzeň do Kdyně.

**Zdeněk Huspek**, [blog.idnes.cz](http://blog.idnes.cz)