

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 2

Vychází 29.dubna 1994

Cena 2,-

Slovo úvodem

Opět se společně scházíme nad stránkami dalšího čísla našeho občasníku. Jistě Vám, milí čtenáři, neunikla grafika odlišná od minulých čísel. Získali jsme do svých řad nového spolupracovníka, který ochotně sází na vlastním počítači. Proto ta změna.

Děkujeme za množství zajímavých příspěvků i poučných připomínek. Škoda, že jen 27 z Vás využilo prostřednictví ankety a dostalo se tak do slosování o pěknou knihu se železniční tematikou.

Bohužel čtyři stránky formátu A4 nejsou nafukovací, a i přesto, že jsme reklamě věnovali minimálně prostoru, na všechny zajímavé příspěvky se nedostalo. Vše má své pro i proti - na jedné straně jsme plánovanou stránku na reklamu využili více ku prospěchu našeho zájmu, na druhé straně jsme tím přišli o nějaký peníz, který by vydávání občasníku podpořil. Proto se k Vám toto číslo dostává za 2,- Kč, čímž chceme alespoň částečně pokrýt náklady spojené s vydáváním.

Celý náš spolek touto dobou již žije přípravami na jízdy historických vlaků s parní lokomotivou 423.009 na lokálce z Chrástu do Radnic, které doplní atmosféru pивních slavností a Vavřínecké pouti ve Stupně. Chystáme vydání pamětní publikace, která se kromě vlastní železnice bude věnovat i velmi bohaté historii Radnicka. Nebudou chybět ani další upomínkové předměty, výstavka železničních vozidel, fotografií, apod. Přijďte, budete srdečně vítáni!

Ing. Jiří Svoboda

Výsledky ankety

17.dubna při pravidelné tvrdě pracovní schůzce v plzeňském lokomotivním depu byla uzavřena anketa z minulého čísla a ruka kantýnské Hany Kubíkové vylosovala: Václava Pokorného z Hrádku, Vítězslava Kložíka z Ostravy, Jiřího Peška z Rokycan, Bohumila Augustu z Prahy a Václava Vyskočila z Milovic.

Blahopřejeme a posíláme slíbenou cenu.

Zamyšlení nad současným stavem našich lokálek, aneb

Proč privatizovat?

Provoz vedlejších tratí se prodražuje díky jeho nevhodné organizaci, nevyhovujícím předpisům a z nich vyplývajícím předimenzovanému personálnímu stavu. Činnost jednotlivých služebních oddělení železnice v relativně uzavřeném provozu místní dráhy způsobuje nejen další zbytečné zvýšení počtu pracovníků, např. vzhledem k nemožnosti vzájemné zastupitelnosti pracovníka různých oddělení, ale i zásadně nejasné ekonomické vztahy a faktickou neproveditelnost stanovení hospodářského výsledku jednotlivé takové tratě. Z toho plyne oprávněná nedůvěra regionálních a místních úřadů a tlumí jejich případnou ochotu podílet se na finanční ztrátě.

Specifická uzavřenost provozu je také důvodem, proč organizační rozdělení ČD na dopravní cestu a provoz, obecně nepochybně správné, může situaci lokálek dále zkomplikovat. To platí zejména o osobní dopravě, kde zpoplatnění dopravní cesty bude pravděpodobně znamenat vážné ohrožení osobní dopravy. Roční silniční daň za jeden autobus se bude totiž rovnat přibližně měsíčnímu provozu motorového vozu řady 810 při osmi párech vlaků denně na desetikilometrové trati. Nejvhodnějším řešením problematiky vedlejších tratí v rámci státní dráhy je jejich vyčlenění jako samostatné výkonné jednotky bez dalšího členění podle služebních oddělení či divizí... (Tolik z příspěvku Ing. Jana Šatavy na semináři věnovaném problematice vedlejších tratí 13.listopadu 1993 v Jindřichově Hradci).

O další možnosti, privatizaci vedlejších tratí se zmíníme v příštím vydání občasníku. Tentokrát s konkrétním zaměřením na místní dráhu Rokycany - Nezvěstice.



Od okamžiku, kdy bude zrestaurovaný vůz Čl m z roku 1935 představen veřejnosti, nás dělí ještě mnoho tvrdé práce. Snímek se urácíme do doby, kdy jsme po důkladné opravě vazby skříně začali s montáží renovovaných bočních plechů.

Modernizace lokomotiv ve Škodovce

Škodovka není jen výroba elektrických lokomotiv, ale má zde také svoji vlečku s desítkami km kolejnic. Tyto slouží pro posun materiálů, zařízení a předně výrobků z jednotlivých závodů. O to se předně stará Dopravní odbor s velmi rozšířeným parkem lokomotiv.

Vzhledem k tomu, že lokomotivy stárnou, snaží se Dopravní odbor přes nepříznivou finanční situaci v celém podniku, obnovovat park novými typy lokomotiv.

Dnes již ve Škodovce neuvídíte jezdit T211.0 nebo T212.0, zřídka jen zelené rosníčky T3340. Místo těchto jezdí tři nové T238.0020, T238.0042 a T238.0044, z ČKD Praha. Nedávno byla zakoupena další lokomotiva z ČKD T239.1013 s motorem Mercedes. Od těchto strojů si škodováci dopravci slibují dobré výkony a hlavně úspory pohonných hmot.

Pro těžký posun jezdí nadále T448.0, předně pro přepravu uhlí a s odpadem na skládku Sulkov. Někdy jako výpomoc jsou vidět na posunu T435.0 - hektory, jedny z nejstarších lokomotiv v podniku. Díky patří ČKD, že má ještě potřebné náhradní díly. Ale i tyto brzy doslouží.

A až půjdete a nebo pojedete vlakem kolem Jižního předměstí, snad budete mít štěstí vidět novou T239.1 a nebo T238.0 při posunu.

Jan Dolejš

Ze vzpomínek vysloužilého učitele a velkého příznivce železnice pana Vladimíra Zusky

Sedm let na mladotické lokálce

Část první, Poznávání lokomotiv

Od roku 1923 do roku 1930 jsem dojížděl denně na tehdy sedmileté studie na rakovnické reálce. Bylo to šťastné období, neboť právě v těch letech mnoho lokálce prožívalo řadu velkých provozních změn. Čili začal jsem to cestování ještě v době soukromé (družstevní) lokálky ve státním provozu a maturoval už v době motorizace osobní dopravy na tratích s malou frekvencí osobních vlaků.

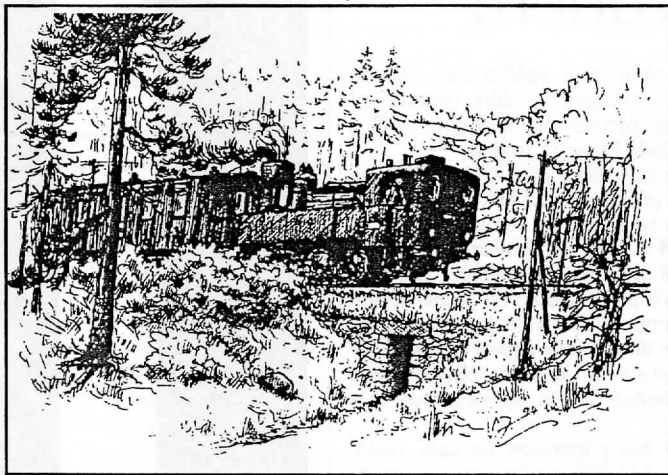
Do doby vstupu na reálku byly pro mne jízdy vlakem vždy velikým svátkem, neboť z našeho bydliště bylo 5 km obtížné cesty na nejbližší stanici na trati z Berouna do Rakovníka. Proto otec tehdy požádal o místo v obci "u dráhy", abych mohl denně dojíždět. A byla to šťastná volba, když ze tří nabídnutých míst zvolil právě Petrovice na mladotické lokálce. Z předchozího bydliště jsem už dokonale znal zařízení i obsluhu parních kotlů a strojů. Byla to jednak pojízdná velká parní lokomobila k mlátičím soupravám, jednak parní stroj a kotelná v lihovaru. Ale lokomotiva byla až do toho přestěhování jen svátečním předmětem velkého obdivu a touhy po poznání.

"Naše" nádraží Zavidov se tehdy jmenovalo Petrovice-Zavidov, neboť před katastrem měla tehdy přednost obec "důležitější", což byly Petrovice, protože měly školu, kostel, poštu a "doktora". Ráno tu s "mým" vlakem do Rakovníka právě křížoval vlak opačným směrem, čili jak se tu říkalo "nahoru". A protože přijížděl o 12 i více minut dříve, chodil jsem na nádraží tak, abych tu mohl pozorovat lokomotivu při posunu, kterého někdy bylo hodně, protože právě ranní vlak nahoru a pak poslední dolů byly určeny k maximální přepravě nákladové. Odpolední vlak do Mladotic a večer zpět braly zátěž podle potřeby, třeba také do

maxima, takže při odpolední jízdě "nahoru" jsme měli maximální zátěž až 120 tun, ale jindy jsme jeli třeba jen s osobní soupravou, tj. s jedním

propočítané na maximum 35 km/hod.

Mimo uvedené tři páry vlaků smíšených jezdil ještě po ranních



Lokomotiva řady 97 (později 310.0) v čele vlaku při výjezdu z petrovického lesa u stanice Zavidov.

vozem Ci, s jedním BCi a s kombinovaným vozem DF. Osobní vozy byly s rozvorem 6,5 m, vůz DF 6,0 m. Předvečerní vlaky opět křížovaly "u nás", přičemž ten od Rakovníka a také ranní do Rakovníka vozily mezi Rakovníkem a Čistou o jeden vůz Ci více a z nákladové zátěže jen vozy přetahované mezi Rakovníkem a tratí Plzeň-Mladotice, takže nikde nemusely "šibovat". Proto také jejich cestovní doba mezi Rakovníkem a Mladotice byla "jen" 2 hodiny a 10 minut, kdežto u ostatních 2 hod 40 minut. Hodně času zabral posun v nácestných stanicích a zastávkách s nákladními, braní vody v Čisté a zpět v Kralovicích, ale dlouhé byly i samotné jízdní doby, protože při maximu zátěže dosáhl vlak do velkých stoupání rychlosti s bídou 10 km/hod a jízdní doby "zvršku" byly

příjezdu do Rakovníka vlečkovým uhelný vlak do dolu Brant a zpět. Brant byl v místě nynější zastávky Příčina, která tehdy neexistovala, jakož ani Všeulov a Strachovice. A Lubná byla jen zastávkou s nákladním, vlečka tu nebyla.

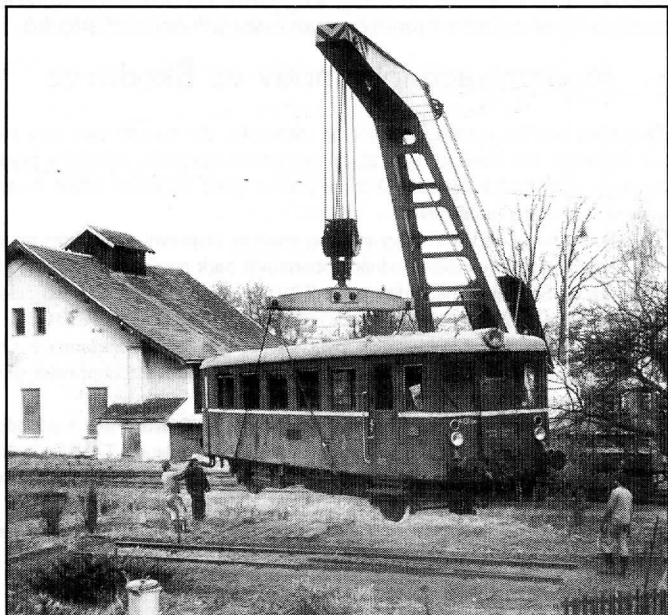
Už během prvního týdne jsem poznal, že se tu stále střídají dvě lokomotivy a na každé z nich dva strojvedoucí a tedy i dva topiči. A podle toho, jak se často při ranních posunech oslovovali, znal jsem brzy i jména všech, ale také všech vlakvedoucích. Lokomotivy jsem zprvu rozeznával jen podle píšťaly. Jedna měla vysoký tón a tvar podobný píšťale na té lokomobila od mlátičky, druhá měla píšťalu tvaru obrácené hrušky a nižší tón. Ale už v příštím týdnu jela jednou za tu s nižším tónem nějaká krásně nabarvená a

pak za tu druhou nějaká naopak dost narezavělá a ošumělá. A tehdy jsem si všiml, že každá má jiné číslo. Tohle bylo datum přelomu nejen v rozlišování lokomotiv podle čísel, ale byla to úplná proměna vztahu mezi mnou a lokomotivami. Až dosud to byly pro mne jen obdivuhodné stroje, ale teď začala být každá jedincem určitého "jména", ke kterému se postupně pojily i jedinečné charakteristické vlastnosti, nebo i zvláštnosti mezi ostatními v mnoha detailech, ale později i v provozních vlastnostech.

Od jednoho pana topiče jsem se dověděl, že to číslo před tečkou je řada a za tečkou pořadové číslo v té řadě (zprvu jsem tu tečku četl jako tisíce). Brzy pak jsem věděl, že mladotické lokálce patří jen 3 lokomotivy, a to 97.130, 97.131 a 97.132, ostatní patří lokálce do Bečova a do Bochova. A ta krásně nabarvená byla 97.225 a jezdila nyní "turnusově" na Bečov. Naopak ta narezavělá byla právě 97.132, s nižším tónem píšťaly 97.130, ale také 97.145 z těch z Bečovky. Podle pronikavě ostrého tónu píšťaly jsem také brzy poznával 97.194 a jiným tvarem budky i předku mě překvapily 97.94 a 97.95, které prý jezdí většinou jen do Bochova. A také jsem se dověděl, že časté "zaskakování" za turnusové mašinky je kvůli vymývání kotle. Ale když zaskočí k nám lokomotiva z těch z bečovské lokálky, musí prý se to mladotické lokálce účtovat. A prý také za ten třetí vůz do Čisté a zpět se platí, protože mladotická lokálka má jen dva vozy Ci (BCi prý má 3), když dva další už dříve odprodala pro zadluženost.

Pokračování příště

Kresba a text: Vladimír Zuska



14. leden 1993 se stal významným mezníkem v životě motorového vozu M131.1386. Toho dne se opět po osmi letech pobytu na podstavci v železniční stanici Bezručice vrátil na koleje, aby dokázal, že i ve svých více než 38 letech má na víc.

Vyroběn byl ve vagónce Studénka - Butovice s továrním číslem 54 347. Technicko-policejní zkouška byla vykonána 31. prosince 1954 na trati Cheb - Karlovy Vary a zpět. Téhož dne byl prozatímně převzat ČSD a přidělen do výtopny Cheb. V červenci 1956 byla v dílnách Šumperk provedena kolaudační oprava a 23.7.1956 motorový vůz definitivně předán ČSD.

Po svém zrušení v roce 1984 však neskončil jako většina ostatních strojů této řady pod hořáky v Kovošrotu, ale byl převeden k dispozici Kroužku železničních modelářů při bezručické základní škole. Po umístění v prostoru železniční stanice v Bezručicích získal kroužek atraktivní klubovnu i modelářskou dílnu. Počáteční nadšení bylo ohromné, a tak motoráček brzy dostal nový kabát, uvnitř šikovné ruce modelářů budovaly kolejisté ve velikosti TT.

Léta plynula a zájem školáků ochaboval, až kroužek jako takový zanikl. Určitě by netrvalo dlouho, kdy by na motoráčku zub času vykonal své dílo zkázy.

Po vzájemné dohodě mezi obcí a ČD byl motoráček bezúplatně pronajat lokomotivnímu depu v Plzni za účelem znovuzprovoznění. Patronátu nad jeho znovuzprovozněním i vlastním provozováním se ujímá náš spolek, abychom společnými silami dotáhli dílo do zdárného konce.

S FIPkou za poznáním

BIMMELBAHN patří do kdysi rozsáhlé sítě saských úzkorozchodných drah. Vzhledem ke své poloze na německo - českém pomezí je jako stvořená k návštěvám našich.

Od samých počátků stavby tvrdé spory s vlastníky pozemků vnesly dráhu co nejcitlivěji do okolní krajiny. I na vzhled staničních budov byla tehdy vypsaná soutěž o nejvhodnější projekt. Výsledek je patrný dodnes.

Původní projekty uvažovaly též s prodloužením železnice z Johnsdorfu k zemské hranici Čech, kde měla být napojena na úzkorozchodnou dráhu ze Cvikova. Její stavba se však z finančních důvodů nerealizovala. Taktéž nebyl realizován ani projekt dráhy do Grossschönau.

Slavnostní vlak projel celou 16 km dlouhou trasou se stoupáními až 33 promile a nejmenšími oblouky 45m již 24. listopadu 1890, tedy za neuvěřitelných 17 měsíců od prvního výkopu v Oybin 26. června 1889. Zahájení pravidelné dopravy, původně plánované o den později, oddálila nepřízeň počasí s velkou nadílkou sněhu až na 15. prosince.



První čtyři parní lokomotivy v roce 1889, taktéž pátou o dva roky později vyrobila strojírna Hartmann v Chemnitz. První vozy dodala akciová společnost v Görlitz. Zájem o železnici byl od samých počátků tak velký, že pět párů vlaků, v neděli ještě jeden posilový, jen ztěžklivě zvládaly uspokojit to množství cestujících. Vždyť za prvních deset měsíců provozu bylo přepraveno 236 tisíc cestujících!

Až do šedesátých let zaznamenávala dráha neustálý nárůst objemu osobní i nákladní dopravy. V padesátých letech zaváděné "vlaký za pěkného počasí" sestávající z přeplněných dvanáctivozových souprav svědčí o velkém zájmu výletníků.

Za tu dobu prošel technickým vývojem lokomotivní i vozový park. V roce 1909 byly dodány nové lokomotivy řady IV K, v roce 1913 přibyla i jedna dvojitá lokomotiva řady 61 A/B. V roce 1928 pak přicházejí nové stroje řady 99 určené pro vozbu těžkých nákladních vlaků, od roku 1938 se zde zkoušely i čtyři motorové vozy řady VT 137 od firmy Busch v Bautzen. Zvyšující se nároky na nákladní dopravu si vyžádaly použití podvalníků, čímž odpadlo zdlouhavé překládání z vozů normálního rozchodu.

Druhá světová válka poznamenala zdejší dráhu velkým úpadkem. Až 31. května 1945 byl provoz opět zahájen dvěma páry vlaků. Část lokomotivního parku v podobě reparací skončila v tehdejší SSSR. Proto sem byly přidělovány stroje řady 99 z jiných tratí. Dvě motorové lokomotivy řady V 36 pro zdejší dráhu vyrobila v roce 1960 lokomotivka v Babelsbergu. Ty se však ve zdejšímu provozu neosvědčily a byly již v roce 1964 odstaveny.

Postupně slábnoucí zejména nákladní provoz byl důsledkem rozmachu silniční dopravy po roce 1960. Proto byla nákladní doprava po roce 1969 ukončena ve stanicí Olbersdorf Oberdorf. Přechod bývalé NDR do nových ekonomických podmínek s následnou likvidací zdejších zbytků drobného průmyslu byl nakonec důvodem úplného zastavení nákladního provozu.

I přes určitý celkový úpadek zdejší úzkorozchodky v posledních letech tady zůstalo neodmyslitelné technické dílo našich předků umocněné navíc kouzelnou krajinou, pískovcovými skalami i nenapodobitelnou lidovou architekturou lužických vesnic. S FIPkou v ruce si můžete celou dráhu projet a poté pokračovat do vnitrozemí stopou dalších úzkorozchodek. O nich zase přistě...

Nabídka:

Pamětní publikace vydané ke 110. výročí místní dráhy Rokycany - Nezvestice za 25 Kč, taktéž pohlednice lokomotiv 477.0 a M131.1 za 3 Kč si můžete objednat na adrese spolku. Při větším odběru poskytneme slevy!

Uvedený sortiment včetně občasnku si můžete zakoupit též v Plzeňském modeláři v Kollárovi ulici, v prodejně stejnokroží ČD v Úslavské ulici, v kiosku na nádraží v Rokycanech a samozřejmě v pražské prodejně NADAS v Hyberské ulici.

Ve zkratce

Cílem vašeho letního putování může být Vidnava, kde bylo ve staniční budově zřízeno muzeum železniční zabezpečovací a sdělovací techniky. Od dubna, stejně jako hrady a zámky, je otevřeno denně kromě pondělí. Přesto je jistější zavolat před plánovanou návštěvou na tel. 0645/67118 a domluvit se s paní správčovou. Svou cestu můžete spojit s návštěvou lázní Jeseník a městečka Javorník ve Slezsku s cenným zámkem Jánkův vrch. Takže, šťastnou cestu!

Pokud vyrazíte s FIPkou v kapse navštívit železnice vyspělé části Evropy, doporučuji nějaký ten den dovolené navíc. Návrat do reality ČR je bolestný a v rámci ochrany vlastního zdraví je nutných pár dnů aklimatizace.

Na sobotu 27. srpna 1994 plánuje sokolovský "Klub M 131.1" setkání železničních spolků ve svém rekreačním středisku v Horažďovicích. Cílem bude stanovení společného postupu při provozování své činnosti ve vztahu k často byrokratickému přístupu našich nadřízených složek ČD

Víte, že plzeňský motorový vůz M 131.1487 naježdil v roce 1993 3.985 km? K tomu absolvoval nikoliv díky vlastní osádce dvě nehody s nemalým poškozením - k radosti některých skupin. Přesto vše dobře dopadlo a důstojně reprezentoval svou výkonnou jednotku na 1. celostátním setkání stejnatřicetek 19. a 20. března 1994 v Pardubicích.

Potěšujícím zjištěním bylo, když opět po dlouhé přestávce spatřilo světlo světa další číslo "Glazzy". Pavle Kosmato, jen tak dál a nebojme se vlka, nic! Kam se obsahově hrabe "generální" Jedemel

19. a 20. března 1994 se náš spolek po boku sokolovského "Klubu M 131.1" zúčastnil 1. celostátního setkání stejnatřicetek v Pardubicích. Motorové vozy M 131.1266 a 1487 tady zastupovaly Plzeňskou oblast. Josefovské jízdy se zúčastnilo celkem osm provozních motorových vozů M 131.1 a dva nejvíce navštěvované vozy obcerstvosvaz. Toto setkání svou návštěvou poctil i šumperský "věžák" M 120.437. I přes nepřízeň počasí i některých pracovníků OPR Plzeň lze akci hodnotit jako vydařenou. A co víc - slovo dalo slovo a příští setkání v roce 1995 se uskuteční v Plzni za vydatné podpory našeho spolku!

Velikonoce s párou v Železně Rudě proběhly ke spokojenosti návštěvníků. Na rozdíl od plánované lokomotivy 534.0432, jak jsme informovali v minulém čísle občasnku, bylo možné v čele vlaků spatřit ostravskou 423.041. Žádná spekulace, to jen dílny nestihaly dokončení plánované opravy klatovského "kremáka".

Čiernohorská lesní železnice v Čiernom Balogu v zahraniční Slovenské republice zahajuje opět 1. května (mája) 1994 svou letní sezónu. Nenechte si ujít tuto ojedinělou atrakci, která opět ožila díky ohromnému nasazení dobrovolných brigádníků z celé, tehdy ještě federativní, republiky. Blíží informace: ČHŽ, 976 52 Čierny Balog, tel/fax 0867-915 37.

Na víkend 3. a 4. září 1994 chystají kolegové z Havlíčkova Brodu oslavy 100 let místní dráhy Havlíčkův Brod - Humpolec. Nenechte si ujít tuto určitě zajímavou akci!

V minulém čísle občasnku se nám do kalendáře jubilujících tratí opět vloudila chybička. 1.4. oslavila trať Horní Blatná - Potůčky 95 let, nikoliv 105, jak bylo chybně uvedeno. Viníkovi byly doporučeny doučovací kurzy základů matematiky.

INZERCE

Všem zájemcům uveřejníme inzerát do rozsahu 5 řádků (zhruba 28 úhozů včetně mezer) za 20 Kč, za každý další řádek 10 Kč. Platbu možno provést složenkou "C", kde do "zprávy pro příjemce" uvedete text inzerátu, nebo dopisem, kdy je možné příslušnou částku uhradit přiloženými poštovními známkami.

Vyměním fotografie a pohlednice lokomotiv všech trakcí. Jan Ač, ul. Svobody 1, 691 46 Břeclav-Ladná.

Sháním střední díl patrové jednotky ve velikosti N, nejlépe ČSD. Na adrese spolku.

Sháním lampu do fotokomory s výměnnými filtry. Na adrese spolku.

Hledám inteligentní železničárku, která mi vrátí chuť do života, na věku záleží, vzhled rozhoduje. Tel. 0367/9132.

Sháníme starší PC řady 386 pro potřeby spolku.

Železnice v Jeseníkách

Do oblasti Jeseníků se železnice prokousávala pomalu a obtížně. Dnešní "hlavní trati" této oblasti byly vybudovány jako první.

Nynější trať 310 Olomouc - Křmlov - Opava byla postavena jako Moravskoslezská ústřední dráha. Hlavní byla trať Olomouc - Křmlov - Glubczyce, trať z Křmlova do Opavy byla odbočkou. Poprvé zde projel vlak 1.10.1872, na odbočce do Opavy o měsíc později.

Na trať z Olomouce do Šternberka - jako poslední úsek Moravskoslezské severní dráhy (součást společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda) z Brna přes Nezamyslice a Olomouc do Šternberka vyjely vlaky 1.8.1870.

Ze Zábřeha na Moravě postavili stavitelé železnic bratři Kleinové 1.10.1871 trať do místa svých železáren, do Sobotína. Titíž podnikatelé pak vytvořili společnost Moravské pohraniční dráhy a k 1.10.1873 zahájili provoz na trati Šternberk - Šumperk - Hanušovice - Králupy (dnešní Dolní Lipka) - Mezileší, a v roce 1888 postavili odbočku - trať z Hanušovic přes Ramzovou do Hlucholaz.

Tím byl vytvořen celý dnešní uzavřený kruh tvořený tratěmi č. 290 z Olomouce přes Hanušovice a Hlucholazy do Křmlova a č. 310 z Olomouce

údolím Bystřičky, přes Bruntál do Křmlova.

Odbočky z těchto tratí pak zapojily do této základní sítě další obce v jesenícké oblasti. Byly stavěny později, již v době, kdy skončila první vlna výstavby soukromých železnic a většinou byly budovány státem a předávány do užívání provozovatelům hlavních tratí z nichž odbočovaly.

Tak byly postupně postaveny tratě Valšov - Rýmařov 15.10.1878, Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem 15.12.1880, Mikulovice - Zlaté Hory (Cukmantl) 31.10.1896.

V roce 1898 byl zahájen provoz na úzkokolejné dráze z Třemešné do Osoblahy a v poslední den téhož roku na druhé úzkorozchodce, v roce 1934 zrušené trati z Ondrášova (dnešního Moravského Berouna) do Dvorců na Moravě. Posledními železničními stavbami v této oblasti byly tratě Bruntál - Malá Morávka v r. 1901, Petrov - Kouty n. Des. v r. 1904 a o rok později Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem.

Do jindřichovského výběžku byla v r. 1896 postavena trať z Dolní Lipové do Bernartic u Javorníka a o rok později krátké úseky z Velké Kraše do Vidnavy a prodloužení z Bernartic do

Javorníka. Z Bernartic pak bylo od r. 1896 vybudováno spojení do Pruska, stejně tak od r. 1911 z Vidnavy.

Takže prakticky celá síť železnic v této oblasti byla dobudována před sto lety.

A dnes?

Celá železnice se potácí na okraji propasti. A malé koncové tratě již do ní asi začínají padat. Damoklov meč zrušení nebo alespoň (jak tomu říkají železniční šéfové) dočasné pozastavení provozu nad nimi visí stále. Boj měst a obcí za záchranu zatím do jisté míry má účinek. Je ale otázkou jak dlouho.

Pro ilustraci situace na odbočných tratích v okrese Bruntál. Všechny odbočné tratě jsou - podle kalkulací provedených ještě oblastním ředitelstvím ČSD v Olomouci - ztrátové. Nejhuře na tom je trať z Bruntálu do Malé Morávky a osoblažská úzkorozchodka. A tak se na morávecké trati - zřejmě v zájmu prohloubení schodku - jezdí jen občas - v létě 3x denně, v zimě v sobotu a v neděli. Přitom zátěž z odboček do Rýmařova a Vrbna pod Pradědem je velmi podstatnou částí toho, co se odveze na celé trati 310. Takže zrušením odboček se učiní úspěšný krok k nerentabilitě celé

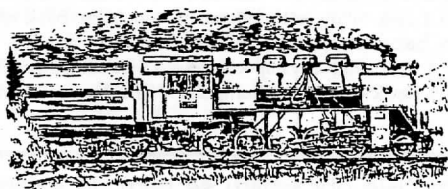
trati 310. Samozřejmě - vyschně - li potok, nebude dost vody ani v řece.

Jak jsme si spočítali v Rýmařově - pokud bychom chtěli odvézt vše co na naší odbočce vozí železnice, muselo by denně přijet 50 aut o nosnosti 10 tun (samozřejmě navíc k těm, které sem jezdí dnes). Po kterých silnicích by ta auta - zejména v zimě - jezdila, nevím. Navíc, kromě zhoršení ovzduší díky zplodinám výfuků těchto vozidel, je aktuální hrozba znečištění vod ze silnice sousedící s vodním tokem, který je hlavním zdrojem pitné vody pro ostravskou aglomeraci. Je zde ještě na místě čistě tržní přístup?

Vůbec nejde o to, že je hezké, když jede po stráni do hor vláček. Nahradíme ho auty, kromě této ne příliš podstatné ztráty na obrázku hor, se nám podaří významně přispět ke zhoršení životního prostředí v celé horské oblasti, oblasti turistiky a rekreace, chráněné krajinné oblasti.

Je tedy otázka, co je důležitější. Ani tržní přístup, ani privatizace zde není lékem. Jednou z cest řešení by snad mohla být účelová dotace železnice v zájmu ochrany životního prostředí. Je ale třeba hledat dál. To zřejmě nebude jedinou cestou záchran.

Ing. Josef Jelínek, Rýmařov



Nabízíme:

odvoz zvláštních vlaků parní lokomotivou 534.0432 včetně služeb bufetového vozu u příležitosti slavnostních, výročních, propagačních i jiných akcí

Kontaktujte nás: Parní lokoklub,
ČD, Vozební stanice
339 01 Klatovy

tel. 0186/22467, 22468 klapka 482,
nebo drážní 995/482

pan Josef Našinec, nebo pan Václav Zýka

Cestovní kancelář

RUBYS

Roosewelta 10
301 14 Plzeň

tel. 019/225961
fax 019/225768

Dovolená od nás

- pobyty v tuzemsku i v zahraničí
- autobusové zájezdy pro jednotlivce i kolektivy
- letecké zájezdy - kompletní nabídka TU I, prodej letenek

Aktuální nabídka na rok 1994

Pobytové zájezdy: Itálie, Chorvatsko, Španělsko,
Turecko, Recko, Tunis, Bulharsko

Náš typ na dovolenou: Španělsko za Super Ceny

od 1.6.1994 již od **5490 Kč**

- hotel - letovisko St. Susanna
- švédské stoly včetně nápojů
- doprava zahraničním autokarem
- odjezdy z Prahy, Berouna, Plzně, Stříbra, Boru u Tachova

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech
Připravuje ing. Jiří Svoboda, sazba Pavel Vlček.
Kontaktní adresa: Lokálka Group, P.O.Box 30, 337 01 Rokycany