

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 3

Vychází 13.srpna 1994

Cena 2,- Kč

Zachrání privatizace Mirošovku?

Při současné organizované destrukci Českých drah budeme brzy ztěžovat provoz na hlavních tratích. Tam také budou muset směřovat veškeré finanční prostředky a na lokálky jednoduše nezbyde. Ty pak postupně zaniknou pro svůj technicky zchátralý stav.

Jak z tohoto bludného kruhu ven? V minulém čísle jsme vybrali základní myšlenky z příspěvku Ing. Šatavy na semináři věnovaném této problematice.

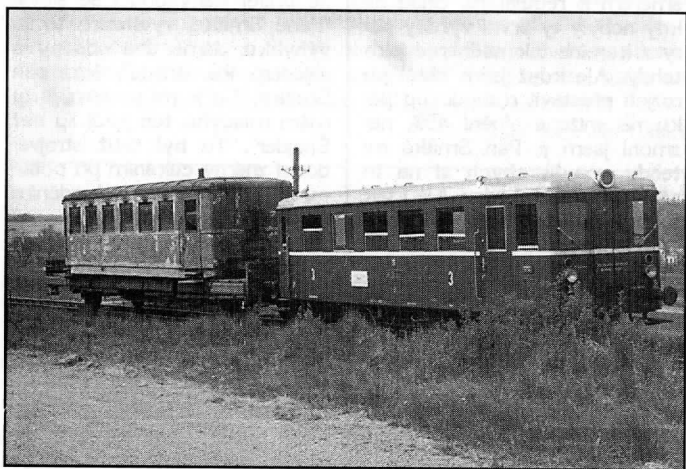
I místní dráha Rokycany - Nezvěstice do tohoto problému zapadá. Provoz je díky zanedbané údržbě neefektivní, personální obsazení je předimenzované. Přitom má tato dráha v síti našich drah významné postavení. Nejenže spojuje dvě hlavní tratě Plzeň - Praha a Plzeň - České Budějovice, ale navíc protíná jak průmyslovou oblast Rokycanska tak i oblast turistickou. Toho by každý podnikatel využil, leč drážní moloch díky své neprůstřední struktuře je bez šance. Informace z vlastního provozu nemají šanci proniknout do velitelských míst ČD s udělenými pravomocemi rozhodnout. Když už tam náhodou nějaké odolné dosáhnou stolu pověřených, jsou často natolik zkreslené, že jsou nepoužitelné. Kdo by však zavítal do provozu, aby situaci prověřil? Pohodlnější je spodní šuple nebo koš.

Privatizace trati a hlavně pak následné provozování není jednoduchou záležitostí nejen technickou, ale i finanční. Aby byl provoz efektivní, musí být co nejvíce využívána. Tady by měl mít hlavní slovo region se svou dopravní politikou. A to je právě kámen úrazu - alespoň v rokycanském okrese taková koncepce není. O tom jsme se osobně na dopravním referátu přesvědčili. Další nutnou podmínkou je zapojení všech přepravců a vlečkařů, nejlépe kapitálovou účastí na projektu. Tím se zajistí snaha co největšího využití. Ke komerčnímu využití jsou vhodné i některé dnes opuštěné objekty stanic a zastávek, a tím i vzniklé další pracovní příležitosti.

Očistnou kúru by pak musela prodělat celá organizace dopravy včetně personálního obsazení. Kumulace funkcí i technické vybavení jsou nutností. Vstřícným krokem k zákazníkovi je včasné dodání zásilků, které mohou zajistit smíšené vlaky. Samozřejmě s jinými motorovými vozy, než současnými řady 810.

Problémů, které by bylo třeba vyřešit, je celý soubor. Není to však cesta nefešitelná. Chce to získat zájem odborníků a nebát se ničeho nového. Naš spolek Lokálka Group již podnikl podobné, leč nezanedbatelné krůčky. A vyzýváme všechny ostatní, kteří mají zájem a chuť se v tomto problému realizovat. Jedině společnými silami budeme schopni dotáhnout celou myšlenku životaschopné a zákazníkům prospěšné regionální dopravy ke zdárnému konci!

Ing. Jiří Svoboda



12. května 1994 se nám na druhý pokus podařilo vyprostit vlečný vůz ČlM z pozemku v Horšovském Týně a následně přepravit do LD Plzeň. Nyní zbývá nashromáždit nemalou finanční částku, aby po celkové renovaci a obnovení pojezdu mohl být zařazen do historické soupravy.

Foto: Pavel Reiser

Milí železniční přátelé,

pokud jste již začali věřit, že Lokálka zanikla v bezpočetné konkurenci podobných plátek, není tomu tak. Se zpožděním nakonec přece jen držíte v rukou její 3. číslo. Přípravy historických jízď zapřičinily, že jsme časově nestihali. Když už nakonec 29. července Lokálka vyšla, byla poněkud méně kvalitní, než si naši čtenáři zaslouží, a proto jsme rozhodli o novém vydání. Tak tady je.



Vskutku stylový vstup do společného života prožili Dana a Egbert, členové našeho spolku. 28. května 1994 po vzájemném "ano" na plzeňské radnici si na hlavním nádraží symbolicky vypravili svůj svatební expres "Veselka", který je spolu s hosty odvezl do Mirošova na svatební hostinu.

Připravujeme: MOTOROVÉ VOZY M 131.1

V minulých číslech občasníku jsme se seznamovali s některými konkrétními motorovými vozy řady 131.1, které byly zachovány a znovuzprovozněny. Původně jsme chtěli v tomto představování pokračovat, ale rozhodli jsme se pro dílo odvážnější. Tyto motoráčky si pro svou konstrukční jednoduchost, provozní spolehlivost i oblíbenost mezi strojním personálem zaslouží více, a tak jsme se rozhodli k vydání monografie věnované těmto motorovým vozům. O tomto úmyslu jsme vás informovali již v nultém čísle Lokálky, dnes již naše plány dostaly konkrétní podobu.

Uvedenou monografii chceme vydat k příležitosti 2. celostátního setkání "stojednatřicítek", které se uskuteční 18. a 19. března 1995 v Plzni s následnými jízdami na mirošovské lokálce.

Tímto se obracíme na všechny, kteří můžete přispět zajímavostmi z provozu těchto vozů, samozřejmě také fotografiemi, apod. **Nebojte se poslat informace zdánlivě všeobecně známé.** Často se setkáváme s údaji, které se rozcházejí, a tak budeme moci porovnávat. Uzávěrku materiálů plánujeme na konec letošního roku, a proto neváhejte a pište. Stojednatřicítky si to zaslouží! Zároveň nás kontaktujte všichni, kdo budete mít o uvedenou monografii zájem, též počet kusů, abychom s Vámi počítali v nákladu.

Zbylo víc než pouhé vzpomínky!

Na náš článek v 1. čísle Lokálky, týkající se zrušené úzkorozchodné dráhy Wolkenstein - Jöhstadt na německé straně Krušných hor, zareagoval Ing. Jiří Čapek z Prahy. Z poskytnutých materiálů jsme se pokusili zmapovat dění okolo této bezesporu jedné z nejkrásnějších německých ouzkých.

Po postupném omezování provozu na jednotlivých úsecích byla nakonec celá dráha definitivně zrušena 1. ledna 1987, s následnou demontáží. Hned poté začali příznivci z Grossrückerswalde i dalších obcí ležících v blízkém okolí dráhy shromažďovat veškeré materiály týkající se provozu. Tyto snahy vyvrcholily 18. října 1988 založením zájmového sdružení Pressnitztalbahn. V březnu 1990 začaly první aktivity s cílem převzetí trosk topírny v Jöhstadtu a jejího obnovení. V létě téhož roku začaly pracovat první pracovní tábory na opravě topírny a kolejiště v Jöhstadtu. 28. října 1990 získává sdružení statut právnické osoby, je jmenováno nové vedení spolku. Hned s jarem roku 1991 pokračují intenzivní práce na topírně i kolejišti, z Grossrückerswalde jsou přivezeny do Jöhstadtu dva vozy. V srpnu 1991 vychází první číslo zpravodaje "Der Press - Kurier" 22. listopadu jsou koupeny dvě "meyerky" 99 1542 a 1568 od DR, z nichž 1568 je 10. ledna 1992 převezena do Jöhstadtu. Již 25. dubna 1992 bylo započato s pracemi na obnově trati do zastávky Schlössel.

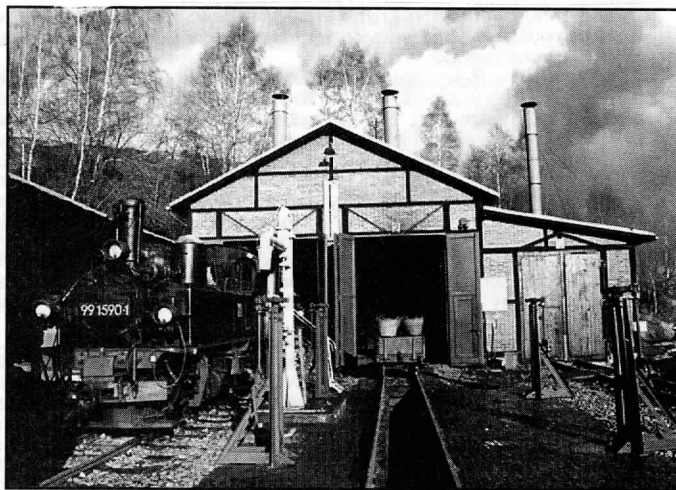
O Svatodušních svátcích roku 1992 se opět roztočila kola lokomotivy 99 1568 na kolejišti před topírnou, kde si jízdu na obnoveném 100 m dlouhém úseku vychutnalo přes 7 500 návštěvníků. 20. srpna téhož roku je přepravena do Jöhstadtu další zakoupená lokomotiva 99 1590, 21. května 1993 pak také 99 1542. O Svatodušních svátcích 1993 již více než 8 000 návštěvníků okusilo jízdu na zhruba 900 metrů dlouhém úseku trati. Následně 2. října je zahájen provoz na celém obnoveném úseku do Schlössel, na přelomu roku pak šest dnů na tomto úseku jezdily vlaky.

I v letošním roce usílí příznivců této dráhy nepolevuje. Tak je to správné, neboť zdejší Pressnitztalbahn si to zaslouží. Kdo tuto dráhu navštívil, mi dá určitě za pravdu. A nám nezbyvá, než do další náročné práce držet palce!

-ijs-

V roce 1994 jubilují tratě

30.8.	125 let	Brno - Přerov
1.9.	105 let	Prostějov - Třebovice v Č.
		Chornice - Velké Opatovice
		Kostelec na Hané - Čelechovice na Hané
	80 let	Český Těšín - Prostřední Suchá
2.9.	100 let	Havlíčkův Brod - Humpolec
24.9.	90 let	Louny - Rakovník
26.9.	95 let	Heřmanův Městec - Borohrádek
		Hronův Týnec - Chrast u Chrudimi
		Chrudim - Chrudim město
1.10.	105 let	Rohatec - Sudoměřice n. Moravě
	100 let	Olbramovice - Sedlčany
5.10.	120 let	Ústí n. L. - Střekov - Prostřední Žleb
		Ústí n. Orli - Letohrad
8.10.	95 let	Zlín - Vážovice
11.10.	100 let	Lučany n. Mlý. - Tanvald
15.10.	100 let	Smržovka - Josefův Důl
16.10.	95 let	Prachatice - Volary



Obnovená topírna v Jöhstadtu. Foto: Ing. Michael Mareš

Ze vzpomínek vysloužilého učitele a velkého příznivce železnice Vladimíra Zusky

Sedm let na mladotické lokálce

dokončení z minulého čísla

Důvěrné seznámení se strojvedoucími a topiči bylo poměrně velmi rychlé. Totiž v první realce jsme hned od začátku brali ve čtyřech týdenních hodinách kreslení velmi důkladně kresbu podle skutečnosti. A tak jsem to docela s chutí trénoval na podrobné kresbě našich lokomotiv. A když jsem jednou porovnával svou kresbu se skutečnou lokomotivou při ranním posunu, požádal pan Waltr, jeden ze strojvedoucích na "stotřicetce" o takový obrázek. Připojil se i jeho topič pan Bendl - a zakrátko měli ode mne namalovanou svou mašinku všichni. Ale hlavní bylo, že pan Waltr s panem Bendlem a později i pan Bártík s panem Švarcem ze stejnatřicítky ochotně vysvětlili i ukázali řadu podrobností kolem brzdění, napáječů a zejména kolem vratného rozvodu lokomotiv.

Ale nejbohatší studnie poznání o lokomotivách - a to nejen o lokálkových - se otevřela v předjaří. Tehdy místo stejnatřicítky nastoupila do pravidelné turnusové služby ta na podzim narezavělá 97.132. Teď byla

nádherně nabarvená a vyleštěná - prý po hlavní opravě. Ale zároveň se na ní s panem Bártíkem začal střídát nějaký starý strojvedoucí. Vlakvedoucí jej oslovovali "pane Smitko" a byli rádi za tuto změnu. Říkali, že prý Suchan měl sice výborného topiče, ale sám byl hrabal. I s odlehčenou soupravou jezdil tak, "aby tam nebyl zbytečně brzdy". Zato pan Smitka vůbec nebyl přítelem pomalé jízdy. A tak z kopce říkával: "Když je tu traťová rychlost čtyřicet, tak proč bychom nejeli čtyřicet". Pan topič Fletner tu s ním zůstal a dobře si spolu rozuměli.

Mně však pan Smitka připravil jedno z nejkrásnějších překvapení v životě. Když dostal, po upozornění panem Fletnerem, také ode mě obrázek krásné stodvaatřicítky, řekl: "Ve čtvrtek ráno vás povezu, tak přijď ke mně na mašinu, ať také poznáš, jak to vypadá uvnitř". A ten čtvrtek ráno mi připadalo, že vstupuji na posvátné místo. Denně jsme stavěli před vjezdovým návěstidlem odbočky. Tam mě nechal pan Smitka přestoupit do vozu a pozítří prý

mám zase přijít, ale až z Lubné. Posun jsme v Lubné žádný neměli a tak mě po přezkoušení, zdali jsem si všechno zapamatoval, řekl: "Tak teď už to tu všechno znáš, tak jed'!" - a pokynul směrem k regulátoru. Snad nikdy nebyly ty první výfuky páry z komína tak nádherné jako tehdy. Ale když jsem chtěl po rozjetí přestavit rozvodovou páku na snížené plnění 45%, nezmožil jsem ji. Pan Smitka mi tehdy poradil, abych si na to přestavení zavřel páru. Ale i tak to byla fuška. A tak mě hned poučil, že právě proto je na velkých mašinách místo přestavovací páky šroub s klikou. Tam by to pákou neutáhl ani dospělý.

Jízdy s panem Smitkou pak pravidelně trvaly až do jeho odchodu do důchodu v prosinci. Byla to důkladná škola o lokomotivách a o jejich obsluze i údržbě. Nejvíce jsme "probrali" při pomalých jízdách do kopce, když ani Smitkova - a tehdy už také aspoň trochu moje stodvaatřicítka nedokázala překročit tu desítkilometrovou rychlost. To bylo tehdy, když mi při

mém příchodu v Lubné sdělil: "Tak dnes máme pověšeno za hákem plyných 120 tun, tak ty krátké rovinky využij, aby nám pak aspoň trochu pomohla setrvačnost". A když jednou v Lubné přišel vlakvedoucí se slovy: "Pane Smitko, vytáhnem to za výhybku, dáme dva odšupy a zajedem ke skladu", řekl pan Smitka: "Co je mi po tom, já tu mám mladýho, ten jezdí líp než Šnajder". To byl totiž strojvedoucí známý cukáním při posunu a nepravdělným brzděním na dlouhých spádech.

Pan Smitka mi také půjčil příručku o všech tehdejších sacích brzdách a Příručku pro strojvedoucí a topiče, kde byly popsány i vyobrazeny všechny konstrukční detaily lokomotiv i jejich armatury. Ale také poučeni pana Fletnera o správné obsluze kotle lokomotivy podle traťových a zátěžových potřeb pomohly skvěle dotáhnout všechny ty svazky mých důvěrných vztahů s parní lokomotivou.

Vladimír Zuska

S FIPkou za poznáním

Vydejme se dnes 39 km dlouhou úzkorozchodnou tratí z Nyíregyházy do Balsai Tisza, provozovanou MÁV.

Ze železniční stanice Nyíregyháza odjíždí denně deset vlaků, jejichž cesta zpočátku vede severním směrem podél normálněrozchodné trati, kde asi po třech kilometrech odbočí do stanice Sóstógyógyfárdo. Tady si můžeme na pomníčku prohlédnout parní lokomotivu řady 22, dnes nově označenou 275.064, známou dvou-
nápravovou tendrovku. Okolí stanice lemují rozsáhlé lesoparky, sloužící k rekreaci i zábavě místních obyvatel.

Dále se pak trať klikatí podél říčky Lónyai-főse, místy přejíždí po protipovodňových hrázích, vesničky projíždí přímo přes náves až se dostává do stanice Herminatanya. Tady odbočuje trať do 28 km vzdáleného Dombrádu. Odtud zbývá už jen 13 km do konečné stanice Balsai Tisza part, ležící na samém břehu řeky Tiszy. Od války zbouraný most se dodnes nedočkal opravy, takže na druhou stranu se dostanete pouze převozem, který čeká na příjezd každého vlaku. Konečná stanice je pouze jednokolejová, takže ve stanici Balsa lokomotiva objede a na konečnou vlak sune. V Balse je malá remíзка pro dvě lokomotivy, triangl a dnes již nepoužívané výzbrojní zařízení pro lokomotivy. Tady také nastupuje uklízečka, která během cesty na konečnou a zpět celou soupravu uklidí.

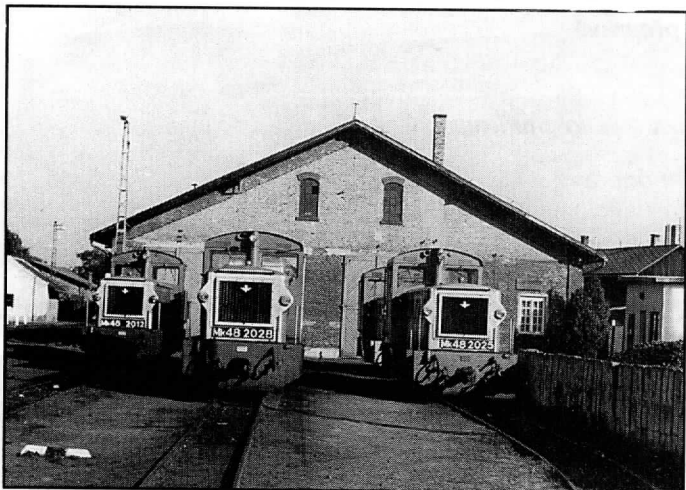
Největší dovolená rychlost je 50 km/h, stanice jsou vybaveny světelnými vjezdovými návěstidly, slouží zde výpravčí. Z trati odbočuje množství dnes již nepoužívaných vleček do polí, k cihelnám i ke statkům. Betonové pražce na dlouhých rovných úsecích nesoucí rok výroby 1989 prozrazují nedávnou obnovu svršku. V ostatních úsecích použité dřevěné pražce a hřeby se datují k letům 1953-57. Použité kolejnice jsou většinou tvaru 24, někde ještě tvaru X. Díky hustému křoví a vysoké trávě až na výjimky jen těžší najdete vhodné místo k fotografování.

Lokomotivní depo je v Nyíregyháze. Z lokomotiv je zde dislokováno osm lokomotiv řady Mk 48.2 a čtyři lokomotivy řady Mk 45.2 rumunské výroby. Několik lokomotiv typu C 50 je částečně rozloženo a čeká na sešrotování, dvě provozní lokomotivy jsou určeny pro pracovní a služební vlaky. Na poměrně rozsáhlém kolejišti je odstaveno množství nákladních vozů různých řad, převážně čtyřnápravových vysokostěnných a krytých. Naopak opleňových vozů tady najdeme jen málo. Osobní vozy se používají též čtyřnápravové délky 12 m a hmotnosti okolo 10 tun.

Hnačí vozidla jsou obsazena pouze strojvedoucím, který má radiostanici pro spojení s výpravčími. Ve vlaku je pak vlakvedoucí s jedním průvodčím. Pokud se na trati pracuje, je i vedoucí prací vybaven radiostanici. Občas se totiž stane, že vlak před pracovním místem zastaví a dál pokračuje až po odstranění mechanismů z kolejí nebo po usazení pražce pod koleji, apod.

Vlaky jezdí dost obsazené, neboť silnice v záplavové oblasti Tiszy jsou spíš pro koňské potahy než pro autobusy, zvláště pak při deštivém počasí. Pro místní obyvatelstvo je provoz všední záležitostí, pro návštěvníky z jiných oblastí se často jedná o jedinečnou atrakci. Při fotografování nedělají místní železničáři žádné potíže, takže nezbyvá než popřát: "Šťastnou cestu a hodně pěkných záběrů!"

Text i foto: Jiří Caska



Výzvy

- **Všem přátelům železničních drezín!** Máte-li jakékoliv zajímavé informace a materiály, můžete se zúčastnit spolupráce na přípravě sborníku věnovanému jejich historii. Autorská práva budou respektována. Kontaktujte nás: František Kavka, Nádražní 300, 256 01 Benešov u Prahy, tel. do zaměst. 902/396 nebo ze státního 0301/57/396.

- **Nově vznikající spolek zabývající se dokumentováním, ochranou, renovací a následným provozováním železničních vozů nabízí členství ve svých řadách.** Blíže informace obdrží zájemci na adrese: Ivan Kolář, Na drahách 10, 317 02 Plzeň.

- **Všem provozovatelům "stojednatřicítek"!** Shromážďujeme objednávky na výrobu 200l jímek hlavního vzduchojemu za účelem hromadné výroby podle vypracované technické dokumentace. Na adrese spolku.

- **Příznivcům českých modelů nabízí členství LOCO TT klub,** jehož hlavním programem je výroba železničních modelů ČD ve velikosti TT. Členství Vám umožní uplatnit své myšlenky při přípravě nových modelů do výroby i ve vlastní výrobě. Modely vyráběné LOCO TT klubem si budete moci zakoupit za výrobní ceny! Neváhejte a kontaktujte nás: LOCO TT klub, Vančurova 2720, 544 01 Dvůr Králové nad Labem (zašlete obálku s nadespanou zpáteční adresou a 3,- Kč známkou).

Ve zkratce

- Sokolovský "Klub M 131.1" připravil ve dnech 26.-28. srpna 1994 setkání zástupců všech organizací provozujících historická kolejová vozidla na tratích ČD. Setkání se uskutečnilo v objektu letního tábora v Horažovicích za přítomnosti zástupců vedení ČD a tisku. Informujte se na adrese: Klub M 131.1, ČD - vozební stanice Sokolov, Ing. Mareček, tel. 0168/32443.

- **Na článku "Modernizace lokomotiv ve Škodovce"** v minulém čísle Lokálky reagoval pan Stanislav Mašek z Plzně: "Není do celá pravda, že ve Škodovce neuvidíme již jezdící lokomotivy řady T 211.0 nebo T 212.0. Na vlečce závodu Jaderné strojírenství s.r.o. v Bolevci stále aktivně jezdí T 211.0653 a T 211.1572."

- **Na pondělí 23. května 1994** uspořádal sokolovský "Klub M 131.1" pro kolegy z ostatních spolků a klubů zajímavou a nepochybně úspěšnou jízdu "po sokolovských dolech". Kromě vlastní jízdy motorovým vozem M 131.1266 si účastníci živě prohlédli odklíz lo-m, reléové stavědlo v samotném srdci dolu, které zabezpečuje 150-200 průjezdů vlaků za osmihodinovou směnu i škodovské lokomotivy E 27. Inspirativní byla i ukázka tlakového svařování troleje, kdy se za tlaku několika set atmosfér oba přerušené konce do sebe zalisují. V následující exkurzi v briketárně bylo možné shlédnout celou výrobu od mletí uhlí až po expedici. Díky za pěkné zážitky a píšeme velkou jedničku!

- **V sobotu 28. května předvedli nadšenci ze Steam Clubu** na branickém nádraží znovuzprovozněnou parní lokomotivu, kterou za šrot získali z cukrovaru Brodce. Finanční pomoc CK Beta Tour a firmy Prachar i nepochybně množství tvrdé práce přinesly své plody. Počínaje tímto datem se tak můžeme o víkendech svězt parním vláčkem do Davle a zpět.

- **Historické jízdy parních vlaků mezi Železnou rudou a Špičákem** se staly již součástí tohoto kouta Šumavy. 22. a 23. května, tentokrát již s klatovským kremákem 534.0432, vyjely opět oblíbené výletní vlaky, jinak tomu bude i 1.-3. října, 26. a 31. prosince. Akce pravidelně pořádá muzeum bavorských lokálků v Bay. Eisensteinu a tedy i jízdné je inkasováno v ceně 10,- DM. I přesto, že svezení pro většinu našich je příliš drahým luxusem, fotografové si nepochybně přijdou na své.

- **Na poslední chvíli před uzavírkou se mi dostalo do ruky 3. číslo zpravodaje ČD "Jedeme".** Viděl jsem už leccos, ale tohle je skutečně bída. Pomínu-li kvalitu tisku, především obálky, která jak známo "prodává", pak obsahová stránka je dokonalá "vymývání mozků" všem řadovým železničářům, kteří do poslední chvíle doufali v obrát k lepšímu. Korunu všemu dal článek "Perspektivy práce na železnici" od Ing. Stanislava Duška. Tady nevím, zdali autor vůbec kdy viděl železniční provoz "in natur", nebo od stolu vymýšlí pohádky sci-fi. Naopak se plně shodují se slovy Miroslava Kunta v 25. čísle Obzoru: "Čím nižší počet čísel časopisu Jedeme vyjde, tím vyšší finanční částka zbývá na smysluplnější projekty."

Motorové vozy ze Škodovky

Plzeňská Škodovka, to není jen dlouholetá tradice ve výrobě elektrických lokomotiv, ale své nezastupitelné místo má i ve výrobě předválečných motorových vozů.

Již v roce 1927 opustil tento podnik jeden kus kolejového autobusu řady M 120.1 vybavený benzínovým čtyřválcovým motorem Škoda o výkonu 56 koní a mechanickou čtyřstupňovou reverzní převodovkou. Oproti řadě M 120.0 z ČKD byl vybaven tlakovou brzdou a středním nárazníkem. Při zkouškách na náročné 50 promilové dráze z Ostrova do Jáchymova si bez problémů poradil i s jedním vlečným vozem. Pro svou spolehlivost se o rok později tato řada dočkala další desetikusové série, z níž poslední dva stroje dosloužily až v roce 1939 na Slovensku.

V roce 1929 vyrobila Škodovka jediný vůz řady M 230.1 s elektrickým přenosem výkonu a pohonem obou náprav. Použitý benzínový motor o výkonu 78 koní poháněl hlavní generátor a ten stejnosměrně, trvale paralelně řazené, tlapové uložené trakční motory.

V letech 1931-32 bylo vyrobeno dalších 8 vozů ve zdokonalené verzi a označených řadou M 222.0. Výkon motoru byl zvýšen na 100 koní, což se projevilo velkou tažnou silou při rozjezdech. V provozu se tyto vozy udržely až do roku 1952, kdy byl vyřazen poslední.

Jediný čtyřnápravový vůz řady M 234.0 byl vyroben v roce 1932 pro soukromou dráhu Frýdlant - Bělá. Vybaven byl čtyřválcovým motorem o výkonu 300 koní uloženým v

rámu vozu a elektrickým přenosem výkonu, kdy dva trakční motory byly uloženy v zadním podvozku, podobném typu Görlitz. V roce 1936 byl tento vůz předán ČSD a v roce 1951 pak přestavěn na měřicí vůz VÚD.

"Modré špy" řady M 274.0 opustily bránu výrobního závodu v letech 1934-36 ve třech výrobních sériích v celkové počtu 14 kusů. Tyto čtyřnápravové vozy byly vybaveny mohutným šestiválcem o výkonu 400 koní a elektrickým přenosem výkonu speciálně upraveným a vybaveným sdruženým regulátorem výkonu. U poslední série (č. 9-14) byl výkon motoru nastaven na 425 koní a dosazen výkonnější generátor i trakční motory. Zajímavostí konstrukce skříně jsou již patrné znaky aerodynamických tvarů. Poslední dva vozy této řady byly vyřazeny až v roce 1951 v Plzni, řada z nich byla rekonstruována pro účely údržby trakčního vedení.

V letech 1932-39 bylo postupně v několika odlišných sériích vyrobeno 113 vozů řady M 130.1 s výkonným šestiválcem 100 koní, od čísla 25 dokonce 120 koní. U prvních 25 kusů byla dosazena čtyřstupňová mechanická reverzační převodovka podobná používané u nákladních automobilů, u ostatních převodovka s koly ve stálém záběru a reverzační zabudovaná v nápravové převodovce. O kvalitě těchto vozů svědčí i jejich používání na ozubnici do Tisovce, kde na padesátipromilovém stoupání nahradily po roce 1933 parní lokomotivy.

V letech 1933-35 spatřilo světlo světa 21 vozů řady M 232.0 s prvně použitým ležatým osmiválcem o výkonu 120 koní a elektrickým přenosem výkonu. U posledních dvou vozů byl výkon motoru zvýšen na 160 koní. Vozy sloužily až do roku 1956, kdy mnohé byly rekonstruovány na vozy přípojné.

Konstrukční zajímavostí byly vozy řady M 133.0 upravené pro pohon dřevoplynem. V roce 1941 byly vyrobeny 3 vozy, v roce 1943 pak další tři s ležatým dvanáctiválcem o výkonu 135 koní společně s mechanickou převodovkou umístěným pod podlahou vozu, odpovídajícím konstrukčně motoru řady M 232.0. Nevýhodou však byla ve skutečnosti menší tažná síla umocněná zabudováním těžkého přídavného zařízení pro pohon dřevoplynem. V tomto provedení byly vozy vyřazeny již v letech 1945-51, dva poslední vybavené dodatečně motorem Tatra 301 dosloužily až v roce 1956.

V době 2. světové války byly na pohon dřevoplynem přestavěny i některé vozy řady M 130.1.

Tolik tedy ve stručnosti z jiného souboru výrobního programu plzeňské Škodovky. Samozřejmě by si tyto motorové vozy zasloužily detailnější analýzu, je to však práce technicky i historicky náročná. Pokud se však někdo vydá touto cestou bádání, má stránky Lokálky plně k dispozici.

-ijs-

Oslavy ve Škodovce

Ve dnech 24. a 25. června 1994 proběhly v plzeňské Škodovce oslavy připomínající 135 let trvání tohoto strojírenského gigantu, které vyvrcholily v sobotu dnem otevřených dveří. Všem škodovákům i jejich rodinným příslušníkům se tak nabídla možnost navštívit všechny provozy společnosti.

Hned za bránou se dostalo pozdravu nejmenším návštěvníkům v podobě balónku. Následovala výstavka elektromobilů, které se v brzké době začnou sériově vyrábět, pozomosti návštěvníků nemohl ujít ani historický automobil Škoda z třicátých let. U hasičárny byla předvedena požární a záchranná technika včetně záchranné akce pomocí vrtulníku.

Snad největší pozornost návštěvníků směřovala ke kolejišti u budovy a.s. Doprava, kde byla výstava železničních vozidel minulosti i současnosti. Lokomotivka tady předvedla nejmodernější lokomotivu pro ČD i posunovací "žehličku" pro Bulharsko. A.s. Doprava předvedla lokomotivu sloužící ve vnitrozávodovém posunu. Nechyběly moderní stroje řady T 238 a T 239 z ČKD Praha vybavené výkonným motorem Mercedes. Dále bylo možné shlédnout lokomotivu řady T 448, podběječku Plasser i hlubínový 32 nápravový vůz Krupp s dopravními vozy. Nezapomnělo se ani na paměť lokomotivy, které zastupovaly stroje 434.1100 - první lokomotiva vyrobená ve Škodovce v roce 1920, 534.0323 z roku 1946, 475.111 v rozpracovaném stavu při znovuzprovoznování a samozřejmě i poslední řada 556.0510 z roku 1958, která výrobu pamíček ve Škodovce ukončila.






Bylo skutečně na co se dívat, a tak nezbyvá než pracovníkům a.s. Doprava poděkovat a těšit se, co s sebou přinese sté výročí škodovacké dopravy, které se kvapem blíží.

Jan Dolejš



ŠKODA Doprava, Plzeň s.r.o. První soukromý dopravce na tratích Českých drah

Vám zajistí v rámci komplexních spedičních služeb nejvýhodnější přepravu Vašich zásilek v celé České republice i do zahraničí

-  **celní projednávání Vašich zásilek s vystavením potřebných celních a přepravních dokladů**
-  **skladování zásilek a jejich další podej k přepravě**
-  **rychlou přepravu kusových zásilek**
-  **přepravu nadrozměrných zásilek a zásilek o velké hmotnosti**
-  **další činnosti v oboru železniční i silniční dopravy**



ŠKODA Doprava, Plzeň s.r.o.

Tylova 57
316 00 Plzeň

tel. 019/215 22 55, 215 24 92, 215 25 12
fax 019/215 23 14, 22 40 49

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