

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 5

Vychází 3. února 1995

Cena 2,- Kč

## Ohlédnutí za uplynulým rokem

I přes nevydařenou prázdninovou akci na radnické lokálce, o které jsme informovali v minulém čísle Lokálky, lze uplynulý rok v činnosti spolku hodnotit jako úspěšný. Mnohé změny zaznamenala členská základna, když ty, kteří ztratili o často náročné pracovní tempo zájem, vystřídali noví. Důležité je, že pevné jádro spolku zůstalo bez újmy, a tak se podařilo často nelehké cíle naplnit. Velkým úspěchem je beze zbytku naplnění plánu ve vydavatelské činnosti, občasníkem počínaje a publikací "Stopou radnické lokálky" konče.

O dalších aktivitách jsme průběžně informovali na stránkách Lokálky, takže jen malé shrnutí. Velké úsilí si bezesporu vyžádaly práce při restaurování a znovuzprovozňování motorového vozu M 131.1386, na kterém členové spolku a mnozí příznivci odpracovali 2090 hodin. Těžko odhadnout, kolik dalších hodin dělí od konečného cíle. Z toho důvodu byly dočasně pozastaveny práce na renovaci vlečného vozu Clm. Další vůz téže řady se podařilo získat na soukromém pozemku v Horšovském Týně a po mnoha technických problémech přepravit do LD Plzeň. Jeho znovuzprovoznění je však vzhledem k chybějícímu pojezdu dlouhodobější záležitostí.

Smutným konstatováním je malý zájem okolních firem při podpoře naší činnosti, takže čas věnovaný shánění finančních prostředků na plánované akce není vždy úměrný dosaženému výsledku. Navíc nám odčerpává síly od naší další činnosti. Nezbyvá než věřit, že do budoucna se setkáme s větším pochopením. Přesto je povinností na tomto místě poděkovat těm, kteří často sami v nelehkých vlastních podmínkách podali pomocnou ruku.

-ijs-

## Po kolejích opět do Hraničné

Dne 17.12.1994 byl obnoven po 42 letech provoz na trati Kraslice - Hraničná. Tato zpráva by nebyla výjimečná, kdyby tomuto obnovení provozu nepředcházelo mnoho výjimečností.

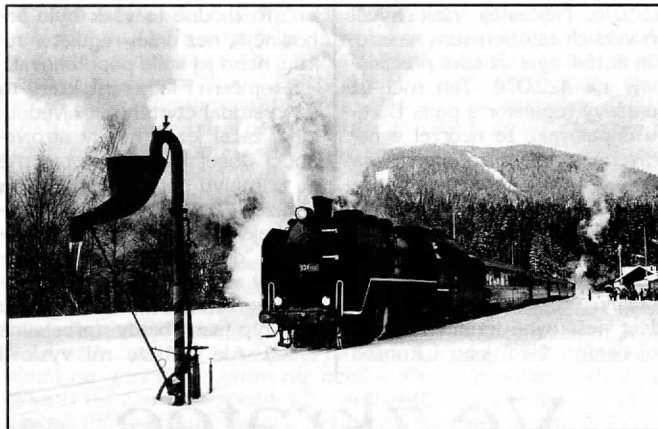
Již z historického hlediska má tento úsek tratě, jež prodlužuje trať 145 Sokolov - Kraslice zajímavou historii.

1. června 1876 byl zahájen provoz na trati Falknov n. O. (Sokolov) - Dolní Kraslice (Kraslice - předměstí). K saské železniční síti byla dráha připojena v r. 1886 úsekem Dolní Kraslice - Klingenthal. Od začátku provozu byla trať ve vlastnictví Buštěhradské dráhy a to až do roku 1923, kdy došlo k zestátnění společnosti. Ve třicátých letech po motorizaci drah vznikají v úseku Kraslice - Klingenthal postupně tři zastávky - Hraničná (Markhausen), Markhausen škola a Zelená Hora. Po Mnichovu přechází tento úsek do provozu Říšských drah, před předáním novému dopravci je trať ustupujícím československým vojskem vytrhána. Z tohoto období je poslední pokládka železničního svršku. Provoz do Klingenthalu byl zastaven krátce po 2. svět. válce. Ještě do r. 1952 byla zajišťována osobní doprava do Hraničné, v témže roce však byla z politických důvodů celá rozsáhlá o-bec Hraničná zlikvidována. Příhraniční úsek trati slouží od poloviny 80. let do r. 1994 pro odstavování nepotřebných železničních vozů.

Po roce 1989 vznikají různé iniciativy pro obnovení provozu v malém příhraničním styku, přestože železniční svršek nebyl 42 let obnovován a v r. 1975 byl stržen železniční most přímo ve městě Klingenthalu. Do léta 1994 se nic konkrétního neděje.

V létě 1994 byla pro veškerá motorová vozidla uzavřena silnice mezi Kraslicemi a Klingenthalem z důvodu rozsáhlé rekonstrukce. Omezením provozu na této jediné spojnici mezi oběma městy bylo rozhodujícím faktorem pro zahájení urychleného jednání. V srpnu 1994 se schází v Kraslicích zástupci GR a ČD a zastupitelstvo města Kraslic. U zrodu myšlenky stojí i přátelé historické dopravy Klub M131.1 ze Sokolova. GR projevuje snahu o řešení dopravní situace města, ale potřebné finance žádá od města. Jednání na tomto bodě končí.

Pokračování na str.2



## Milí železniční přátelé,

s přáním pevného zdraví a plnou parou v roce 1995 se scházíme opět nad stránkami Lokálky. Srdečné díky patří všem, kteří směřovali na naši adresu novoroční přání plná optimismu a vzájemných sympatií. Stejnou cenu pro nás měly často téměř profesionálně zhotovené novoročenky i milé řádky na závěr dopisu. Potěšujícím zjištěním pro nás je, že Lokálka získává stále více čtenářů a co víc, i těch, kteří se rozhodli svými příspěvky obohatit její obsah. Ceníme si spolupracovníků až ze samého východu Slovenska, čímž se potvrdilo, že železniční fandovství rozdělením státu nijak neutrpělo.

Po počáteční stagnaci začínají přicházet zajímavé snímky do vyhlášené fotosoutěže. Zřejmě většina z vás využila sváteční volna k tvůrčí činnosti. Jen tak dál! Do uzávěrky 20. února zbývá ještě čas. Pro ty, kterým snad unikly publikované informace, opakujeme: Do soutěže přijímáme fotografie s tématickým obsahem "Železnice a život kolem ní" formátu 13x18 až 24x30 cm (včetně pasparty). Vybrané fotografie budou vystaveny při příležitosti 2. celostátního setkání historických motorových vozů ve dnech 17.-19.3. v Plzni, na vítězné snímky pak čekají zajímavé ceny.

Princip objednávky Lokálky na příští rok většina z Vás přijala. Je to skutečně jediná možnost, jak Vaše požadavky včas vyřadit.

Minulé číslo tak trochu zaskřípalo svojí kvalitou, především vnitřní dvojstrana. Pokud patříte k těm, kteří mají místo fotky na 3. straně pouze černý flek, samozřejmě pošleme výtisk nový.

Co dodat závěrem? Pište, fotografujte - obsahová pestrost našeho občasníku závisí na každém z nás!

Ing. Jiří Svoboda

2. celostátní setkání historických motorových vozů se uskuteční 17.-19.3.1995 v Plzni. V této souvislosti pojedou zvláštní historické motorové vlaky v trase Plzeň - Rokycany - Mirošov - Nezvěstice - Plzeň.

Plánovaný odjezd z Plzně hl. n. v 10.00 hod. oběma směry po předchozí dvouhodinové výstavě v žst. Plzeň hl. n. V Mirošově bude probíhat další program jako např. jízdy historických drezín, výstava fotografií a železničních vozidel, provozování modelového kolejiště, apod. Přesný jízdní řád zatím není znám, proto sledujte tisk a plakáty v železničních stanicích.

VŠICHNI JSTE SRDEČNĚ ZVÁNI !!!

## S FIPkou za poznáním



Pryč jsou doby předrevoluční, kdy pobřeží Baltu bylo pro naše nejvíce především jedním z míst dostupné dovolené. Přesto ani dnes tato místa nezůstávají mimo okruh zájmů, především ze strany železničních fanoušků. Zbylé dvě úzkorozchodky jsou sice jen malou kapkou z bývalé rozsáhlé sítě, ale přesto si tady přijdete na své.

MOLLI, jak se nazývá dráha spojující Bad Doberan s pobřežním Kühlungsbornem, má své specifikum v rozchodu 900 mm. Nejzajímavějším úsekem je bezesporu samotné městečko Bad Doberan, kde dráha projíždí úzkými uličkami historického centra. Na charakteristický zvón i píšťalu, taktéž vůni dýmu všichni obyvatelé přivykli, taktéž řidiči se rádi podělí s vlákem o své místo na silnici. Však patří neodmyslitelně ke koloritu města.

Dráha byla uvedena do provozu postupně ve dvou úsecích. Prvních 6,6 km dlouhý z Bad Doberanu do Heiligendammu 9. července 1886, 8,8 km dlouhý pokračování do Ostseebad Kühlungsbornu, kopírující pobřeží Baltu, až 12. května 1910. Do 31. května 1969 dráha zajišťovala také nákladní dopravu.

V současné době slouží dráha jako příměstská doprava s průměrným obsazením. S příchodem turistické sezóny jsou však soupravy plně obsazeny. Kromě své atraktivnosti je při své největší dovolené rychlosti 40 km/h rychlým a spolehlivým dopravním prostředkem. Výhradně parní provoz zajišťují střídavě tři "Orensteinky" z roku 1932 a dva stroje vyrobené v roce 1951 v lokomotivce Babelsberg.

Tak tedy, šťastnou cestu!

## O čem se mluvilo v Lesném?

11.-13. 11. 1994 proběhla v Lesném u Jiřetína porada věnovaná dalšímu provozování parních lokomotiv u ČD. Základní myšlenku lze zveřejnit i na provozování historických vozidel ostatních trakcí. A protože se všem nedostal do rukou zápis z porady, předkládám k zamýšlení následující postřehy:

**Ing. Mužík:** "Provozování parních lokomotiv může být efektivní nebo neefektivní. S tím souvisí získávání peněz od jiných subjektů v ČR. Provozem si parní lokomotiva nevydělá. Řešení je dostat sem peníze zvenčí. Na lokomotivy vlastní lze peníze sehnat, na lokomotivy ČD již hůře. Sponzor chce vědět, kam peníze jdou. Vystupování jako spolek má za následek daleko přístupnější jednání a větší ochotu ze všech stran. Důležité je uzavřít s ČD dohodu o vzájemné spolupráci, kde ČD vystupují jako sponzor této činnosti."

**Ing. Zenkl:** "Pára jezdí proto, že spousta lidí za peníze ČD tyto lokomotivy zprovoznily. Je nutná volba konfederace spolků, svazů a společností. ČD budou jedním ze sponzorů, kdy mohou sponzorovat úpravou ceny za dopravní cestu."

**Ing. Sobek:** "28 parních lokomotiv dokáže ČD rozházet? Náklady musí být zanedbatelné oproti celkovému rozpočtu ČD."

**Ing. Rederer:** "Náklady na provoz se snižují omezením protipožárních opatření u většiny parních lokomotiv. V oblasti nákladů na údržbu se zatím nic neděje. Proto je nutné rozlišit povinnou údržbu a bezpečnostní preventivní prohlídky. Je třeba změnit údržbářský cyklus a určit, zda všechny úkony je opravdu nutné provádět."

**Ing. Otmar:** "Spolky zabezpečují provoz z nižší úrovně, což je výhodné. Odpadají jim režie, které musí LD respektovat, čímž náklady klesají o 20-35%. Mnoho akcí dnes končí předem na vysoké ceně."

**Ing. Jan Rachota:** "Dopravní cesta je dnes zcela neúměrná možností prodeje produktu."

**Pan Kupr:** "Nostalgie - ano. Záleží na podpoře a zájmu vedení. Kde zájem a podpora je, tam to jde!"

**Ing. Miláček:** "Ekonomika je neúprosná. ČD neví co chtějí, kam spějíme, a to ve všech směrech."

**Paní Mužíková:** "Parní jízdy budou dělat vždy reklamu železniči jako takové, nikoliv spolku. Je to pořád reklama pro železniči. ČD dělají reklamu, ale není zde nikdo, kdo by řekl, kolik dá na reklamu peněz."

**Pan Hantach, ÖBB:** "Spolek se nenechává platit, dráha proto účtuje jinou sazbu pro železniční spolky, než jinému. Účtujeme vlastní náklady. Použití zařízení dráhy je poskytnuto spolku bezplatně. Vozidla spolků používá i dráha, pokud si je někdo objedná. Celý vztah závisí na přednostovi depa."

## „Osmsetřicítka“ v RD Prešov

Tak, ako v nultom čísle Lokálky začína úvod článku "K lokálkam patrí stojiadnatricítka", mohol by začínať článok pojednávajúci o niektorom inom motorovom voze a rad M 131.1 by mohol byť nahradený napr. typom M 262.0.

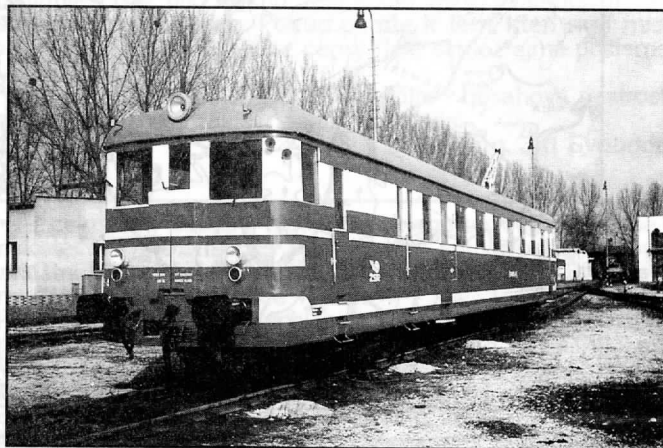
Tito "veteráni", vyrábaní v rokoch 1949-1960 v troch sériách, slúžila spoľahlivo dodnes. Hoci sa s nimi počítalo v prevádzke na významnejších tratiach, veľmi rýchlo sa stali ich každodennými výkonnými trakčnými náročnými, najmä horské trate. Ani dodávky nových motorových vozov neboli pre M 262.0 vážnejšou konkurenciou. Na mnohých tratiach sa iný motorový voz neosvedčil alebo na nákup nových nie sú prostriedky, a tak rušňové depá ČD a ŽSR denne vypravujú na trate stovkami cestujúcich dobre známe motorové vozy M 262.0 (830). Ich prevádzka však po technickej stránke nie je bezproblémová. Po rozdelení ČSD vyvstala pre ŽSR otázka, ktoré ŽOS budú slovenské M 262.0 opravovať. Čas plynul, najazdených kilometrov

pribúdalo. Keďže ŽOS Zvolen opravy týchto "motorákov" neprevádzajú, pristúpilo RD Prešov k prevádzaniu redukovaných opráv svojich osemstotridsiatok. Prvým bol motorový voz 830 123, za ním nasledoval 830 195, v poradí tretím opraveným je 830 053 a na dokončenie čaká 830 227. Každý má po oprave iný kabát, ale vždy v kombinácii červenej s krémovou bielou. Do opravy v Pars DMN Šumperk (bývalé ŽOS) v priebehu roka 1994 boli pristavené z prešovských postupne 830 232, 007 a na sklonku roka 830 231.

Pravdepodobne najstarší motorový voz ŽSR - 830 004 - jazdia v pravidelnej osobnej doprave, prevádzkuje RD Humenné. Po oprave MH v Šumperku sa vrátil v pôvodnom laku, ako po vyrobení. Jazdí na tratiach z Humenného do Prešova a Stakčína spolu s 830 044, 172 a 173. 830 047 taktiež patriaci do Humenného, stojí v ŽOS Zvolen v rozpracovanom stave už viac ako rok. Prešovské 830 007, 053, 123, 195, 197, 211, 227, 231, 232 stretnete na tratiach z Prešova

do Bardejova (sklony až 25%), Plavča a Starej Ľubovne a do Strážského. Okrem Prešova a Humenného prevádzkujú spomínané motorové

vozy na Slovensku ešte depá Žilina (do Rajca), Čadca (do Skalitzého a Makova) a Kraľovany (do Trstenej).  
Text a foto: Pavel Chomjak



Motorový vůz 830 195-4 zachytil autor v RD Prešov 4.3.1994 krátce po opravě.



Ze vzpomínek vysloužilého učitele a velkého příznivce železnice Vladimíra Zusky

## Sedm let na mladotické lokálce

dokončení z minulého čísla

Pan Bártík byl také prvním, kdo na mladotickou trať vyjel poprvé s "bejkem". Byl to tehdy 178.31, jehož plechové tabulky byly právě přelakovány na 422.016. Nejčastěji však býval při větších zátěžích sem nasazován č. 164, nyní už také přecíslovaný na 422.076. Ten měl už ventilový regulátor a pana Bártíka dopalovalo, že nedržel v nastavené poloze velkého ventilu a sám se přivíral. Opěrné latky tehdy v Rakovníku nebyly "vynalezeny". Ale pan Bártík přišel na jiný vynález: Na dvířkovnici byl právě na straně strojevodoucí upevněn lubrikátor (dost nešikovně kvůli možnosti popálení). Na jeho konzoli

upevnil pan Bártík řetízek na psa, a tím pak zajistil páku regulátoru v potřebné poloze. Jenže z toho brzy vzniklo rčení, že "Bártík si vodí bejčka na řetízku". Rozhodně to však bylo pohodlnější, než držet regulátor rukou, nebo jej stále popotahovat.

S topičem Fletnerem, který tu už vystřídal čtvrtého strojevodoucího, začal jezdit mladý strojevodoucí Josef Hvězda. A ten mě na přímluvu pana Fletnera (a za obrázek "bejčka") umožnil okusit bejčka, jednou "nahoru" podruhé "dolů". Ale jen ty dvě jízdy, prý abych si okusil větší masínu se zátěží 190 tun a zvršku jiný typ sací brzdy (přestavná 1902). Ale třebaže mi vyslovil

uznání za bezvadnou jízdu, víc-krát prý to nejde - ono prý je to teď přísnější a někteří průvodčí jsou žalobníci. Nanejvýš prý mohou přijít někdy při posunu ve stanici.

Začal jsem chodit už do 4. ročníku realky, když přišel do Petrovic nový přednosta stanice. Ale brzy po jeho nástupu jsme zpozorovali, že už nenosí červenou čepici, že dokonce slouží v civilu s docela obyčejným kloboukem a že ze stanice odešel pokladník. To tehdy došlo poprvé ke zjednodušené službě na místních tratích. Veškerou dopravu si řídili sami vlakvedoucí a ve stanicích se prováděla jen služba komerční. Při mimořádné dopravní situaci prý se radili

vlakvedoucí s dispečerem v Rakovníku. Takovou mimořádnou situaci mohlo například být přeložení křížování. Jenže při dvou křížováních právě "u nás" k tomu ani jednou nedošlo. Vždyť i nadále jezdily ty tři páry smíšených vlaků denně a v pracovních dnech ten dopolední uhelný do Brantu. Tak to trvalo od zetátnění v roce 1925 až do 6. října 1928. A cestovní doby stále příslovečně stejné. Takže když třeba jel s odpoledním vlakem bejček kvůli zátěži, která bude až večer zpátky z Mladotic, plávil se s padesátitunovou soupravou z Rakovníka do Lubné jen na malý ventil (pokud tam nechtěl být "zbytečně brzy").

Vladimír Zuska

## Ve zkratce

- K článku o vozech na přepravu skla z minulého čísla Lokálky hbitě dodal upřesňující údaje náš spolupracovník Petr Sládeček: "V roce 1988 byl tento vůz navržen jako exponát na ústřední oslavy 150. výročí železnice na našem území. K opravě do Vozového depa v Plzni se však dostal až 3 týdny před vlastními oslavami! Rozsah opravy byl natolik veliký, aby mohl být tento šibeniční termín opravy dodržen."

- Na redakční stůl se nám dostala "Balada hořce aktuální". I přesto, že se jedná o smutnou realitu současného stavu naší železnice, nezbyvá, než "neznámému" autorovi smeknout! Vytvořit tak rozsáhlé dílo plné objektivních faktů a navíc poeticky laděné, vyžadovalo určité velké umu a nadání. Jen aby toto dílo včas otevřelo oči všem slušným železničářům.

- Plzeňský historický motorový vůz M 131.1487 ani v roce 1994 nezahálel, o čemž svědčí ujetých 5845 kilometrů. Je to největší roční výkon za celou dobu od znovuzprovoznění v roce 1986! Ve svém druhém životě tedy celkem najezdil 31 208 kilometrů.

- Po zavedení samovratných výhybek na tratích Tatranských elektrických železnic se začaly rozšiřovat i na normálněrozchodné tratě. V běžném provozu jsou na tratích Kapušany pri Prešove - Bardejov, Humenné - Stakčín, Vranov n. T. - Trebišov, na tratích v okolí Zlatých Moravců a jiných. Konečně se na lokálky ŽSR dostává technika známá pokrokové společnosti několik desetiletí, kterou bývalé ČSD ignorovaly.

- Na tratích Spišská Nová Ves - Levoča a Spišské Podhradie - Spišské Vlachy nahradily v pravidelné osobní dopravě motorové vozy řady 810 pro tyto trati charakteristické motoráky řady 820 (M 240.0); v současnosti je už řada 820 k vidění na trati jen při výpadku 810-tek. Na Východním Slovensku tak zůstaly tyto motorové vozy v pravidelné dopravě z Popradu do Plavče a z Margecan směrem do Červené Skaly. Provozovány jsou též v okolí Brezna a Jesenského.

- V sobotu 21. ledna 1995 jsme za odborného doprovodu pana Vladimíra Zusky navštívili v Jesenici výstavu "Svět na kolejích" pořádanou k 30 letům zdejšího železničního modelářství. U zrodu této modelářské činnosti, kdy byl na základní devítileté škole ustaven všeobecný modelářský kroužek, stál právě pan učitel Vladimír Zuska. Jeho odborné znalosti a přirozená autorita vychovaly mnoho těch, jejichž jména patří ke špičce železničního modelářství. A tak vystavené modely autorů Ing. Berky, Ing. Zeleného, Václava Polívky, Vladislava Wachtla i mnoha dalších, často ještě žáků, byly nezapomenutelnou podívanou i inspirací.

- 24. ledna 1995 se konala 1. řádná valná hromada Asociace železničních společností, založené 10. ledna 1995 jako orgán zastřešující subjekty zabývající se provozováním železničních historických vozidel a činnostmi s tím spojenými. Podrobnější informace přineseme v příštím čísle Lokálky.

## Po kolejích opět do Hraničné

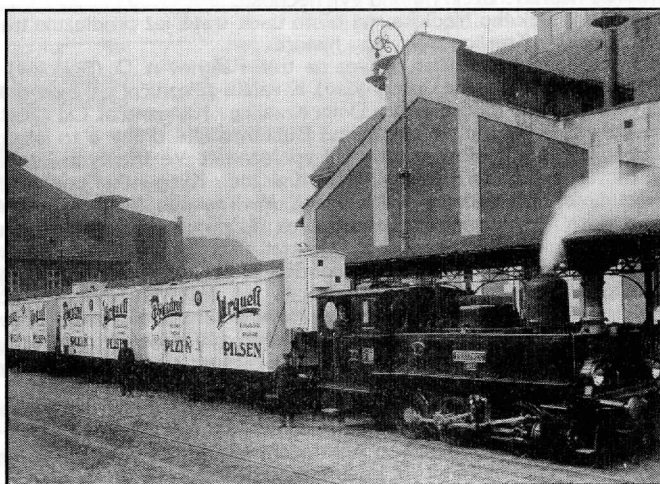
Dokončení ze str.1

Zastupitelstvo města, podnikatelé a Klub M131.I se nevzdávají a souběžně s dalším jednáním zajišťují již nejnútnejší práce na trati. Důkazem, že trať je schopná provozu s minimálními náklady na opravu, je zkušební provoz ve dnech 28. - 30.10.1994 ku příležitosti státního svátku. Po tomto třídenním provozu vstupuje pojem Hraničná do železničářského i veřejného podvědomí.

Přes veškeré úsilí trvá ještě skoro dva měsíce do zahájení pravidelného zkušebního provozu, který byl zahájen 17.12.1994. Jediným rychlým a schůdným řešením pro všechny zúčastněné strany bylo pronajmutí trati Městskému úřadu Kraslice a zavedením provozu dle předpisu ČD D3. ČD pouze smluvně zajišťují dopravu na základě objednávky MÚ. Toto umožňuje volný tarif jízdného, takže trať je schopná samofinancování.

Oficiální provoz na úseku Kraslice - Hraničná byl zahájen 14.1.1995.

Ing. Karel Mareček



V minulém čísle Lokálky jsme na tomto místě přinesli ne příliš kvalitně vyvedenou fotografii parní lokomotivy 310.072, typicky lokálkové řady. Na výsledku se kromě originálu fotografie z roku 1929 podepsala i práce tiskárny.

Dnes se můžete pokochat snímkem lokomotivy stejné řady, která posunovala na vlečce plzeňského pivovaru. Záběr byl pořízen v roce 1925!

# Stop lokálkám v Bavorském příhraničí ?!

Před 100 lety se stala i v Bavorsku železnice moderním dopravním prostředkem. Každá obec chtěla mít vlastní vlakové spojení, když tomu napomáhal hospodářský přínos. Dnes je mnoho vedlejších tratí rušeno. Zůstávají pak nejen zarostlé šterkové cesty, ale i hezké vzpomínky. Dnes bych se chtěl rozepsat o osudu zajímavé lokální tratě Straubing - Cham, poblíž našich hranic.

V roce 1869 se objevily plány na výstavbu tratě z Mühldorfu přes Straubing do Chamu a tím se napojit na hraniční přechod Furth im Wald, který byl v roce 1861 otevřen.

V srpnu 1869 byla udělena tehdejší železniční společnosti koncese pro stavbu, ale z této sešlo. Tehdáž se stavěla lesní železnice Plattling - Deggendorf - Zwiesel - Bay.Eisenstein, takže v domněnku, že by trať Straubing - Cham se stala prodelečnou, se od stavby upustilo.

Rokem 1884 se rozšířila železniční horečka s tím, že má být postavena železnice z Gotteszellu do Vietachu. Ve Straubingu rostly obavy, že by největší část přepravy se soustředila do Vietachu do okolí Deggendorfu. Ve stejném roce se zrodil a potvrdil nápad, přece jen železniční trať do

Chamu postavit s tím, že by to byl hospodářský zisk pro Straubing a veškerý provoz severně od Bavorského lesa odklonit na Straubing. Z toho také sešlo, neb by to konkurovalo trati Plattling - Bay. Eisenstein.

Konečně 26.5.1892 vydal stát koncesi na stavbu lokálky ze Straubingu přes Ittling, Bogen, Mitterfels do Konzellu. Samozřejmě vyvstalo i několik problémů. Předně bylo zapotřebí zvýšit most v Bogenu přes Dunaj, aby lodě mohly bez překážky proplouvat.

Dnem 3. prosince 1896 byla trať Straubing - Konzell slavnostně otevřena za velké slávy. Při této příležitosti bylo vysloveno přání trati prodloužit až do Chamu. Dalším cílem bylo trať vést dále z Konzellu do Miltachu a napojit ji na v roce 1892 otevřenou trať z Chamu do Kötzingu. O to se zasadily městské orgány ze Straubingu i Chamu, dále Mitterfels a Kötzing, které finančně přispěly na prodloužení tratě. Se stavbou se hned nezačalo, neb se musel najít vhodný úsek s nejmenším stoupáním. Slavnostní otevření bylo 16.1905 a slavnostní vlak projel ze Straubingu až do Chamu. Veškeré náklady na stavbu této lokálky činily

5,961.353,- DM. Větší část hradil stejné stát.

V únoru 1928 byla také část Regentalbahn mezi Vietach a Bleibach otevřena a tím se splnilo přání otevřít lokální trať mezi Straubingem a Vietachem. Tato trať měla velký hospodářský význam pro tamní obyvatelstvo.

Přesto dobré vybavení této tratě nevydrželo na věčnost. V sedmdesátých letech DB nasadila úsporné kolejové autobusy pro snížení provozních nákladů. Mnoho vlaků jezdilo jen sporadicky a když se i nákladní přeprava snížila, zastavila DB provoz na trati mezi Bogen-Ost a Konzell-Streifenau. V červenci 1987 byla vrchní stavba na této trati zlikvidována. Nádražní budovy a zrušená trať byla odprodána městu Straubing. Město pak na této zrušené trati zhotovilo stezku pro pěší a kolaře.

Později v roce 1991 byla část Regentalbahn zrušena. Takže mezi Straubingem a Bogen, příp. Bogen-Ost jezdí v pracovních dnech jedenáct vlaků, mezi Miltachem a Konzell-Streifenau jezdí jen nákladní vlaky.

Také část tratě Bogen-Bogen Ost byla s novým jízdním řádem od

29.5.1994 zrušena. Z celé 54 km tratě mezi Straubingem a Miltachem je v provozu jen 28,5 km tratě, ostatní je mimo provoz. Z Chamu ještě jezdí přes Miltach do Lamu vlaky, ale pouze v pracovních dnech.

Kolejové autobusy Regentalbahn ze zrušených tratí jezdí nyní na trati Cham - Waldmünchen, Zwiesel - Bodemains a Zwiesel - Graffenau, kde byly vyměněny za dosluhující malé motoráčky, obdobným našim M 131.1.

Je velkým štěstím, že sametovou revolucí na sklonku roku 1989, se otevřely hranice také v okolí Železné Rudy - Bay. Eisenstein a že vlaky ČD a DB jezdí opět na společné nádraží. Ze strany DB hrozilo uzavření části tratě z Bay. Eisenstein do Zwieslu a pomalu pokračovat v rušení směrem na Plattling. Velký dík patří nejen všem nadšencům pro zachování této tratě a předně kancléři SRN p. Kohlovi. Takže zde snad nehrozí zrušení této tratě a byla by to opravdu škoda.

Upravil a přeložil Jan Dolejš

## V roce 1995 jubilují tratě

1.4.	90 let	Nýřany - Heřmanova Hut
1.5.	95 let	Jílové u Prahy - Skochovice
3.5.	95 let	Raspenava - Bílý Potok p. Smrk.
20.5.	100 let	Opava východ - Chuchelná

V letošním roce by se kulatého stopátého výročí dožila i místní dráha Velké Březno - Vernerice - Ústěk. Připomeňme si tedy ve stručnosti její historii.

Vybudována byla jako soukromá podle zákona z 25.5.1880. Měla pozvednout tehdy upadající města Vernerice a Ústěk. Akciová společnost "Místní dráha Velké Březno -

Vernerice - Ústěk" zadala stavbu trati vídeňské firmě Stern a Hafferl. Spoluzakladatelem a prezidentem akciové společnosti byl továrník rytíř Léon z Wemburgu, který koncem minulého století koupil upadající vernerické textilky založené kolem roku 1760 jedním z největších rakouských průmyslníků Janem Josefem Leitenbergem. Svůj vliv na

stavbě železnice měl i děčínský hejtmán markýz Olivier Bacquehem.

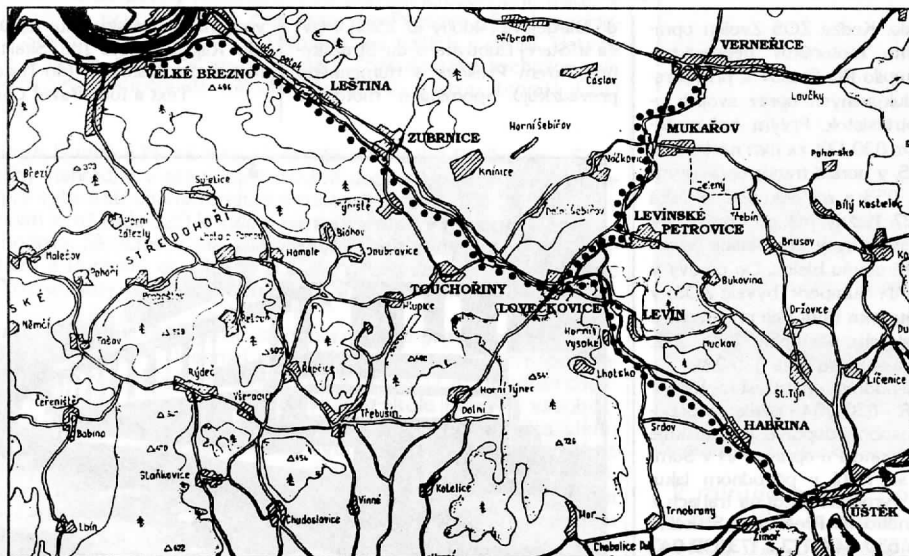
Provoz v úseku Velké Březno - Vernerice byl zahájen 16.8.1890, v úseku Loveckovice - Ústěk hor. n. pak 11.9.1890. Původně měla být tato dráha spojnici mezi uhelnou páneví a průmyslovými severočeskými městy. Jak se ukázalo, daleko výhodnějším spojením v tomto směru se stala Ústecko - teplická dráha svým pokračováním z Lovosic přes Českou Lípou do Liberce. V roce 1898 její stavba dosáhla Ústěku a v květnu 1899 byla mezi oběma nádražími vybudována spojka.

Provoz na dráze zajišťovala Rakouská severozápadní dráha na účet

akciové společnosti, po roce 1918 pak ČSD. Od 10.10.1938 až do roku 1945 byla ve správě Deutsche Reichsbahn, poté přešla definitivně pod správu ČSD.

Své poslání dráha v podstatě nesplnila. Vzhledem k náročnému terénu, kdy se stoupání pohybují okolo 40 promile, byly náklady na provoz příliš vysoké. V šedesátých letech pak většinu přepravy přebírá rychle se rozvíjející automobilová doprava, v sedmdesátých letech je dráha využívána převážně sezónně rekreaenty z Ústěku. V té době již Železniční rozvojové středisko v Praze mělo vypracovanou studii převedení veškeré dopravy na ČSAD. Netrvalo dlouho a 25.5.1978 projel trati poslední nákladní vlak, 28.5.1978 pak poslední motoráček ukončil život zdejší dráhy.

Pokračování příště



V dolním okraji této stránky jste určitě nepřešli soutěžní kupón. Postupně jej naleznete ve všech letošních číslech.

Až vyjde poslední letošní číslo, kupóny nalepte na korespondenční lístek a zašlete na adresu spolku - vylosování obdrží zajímavé ceny.

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