

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 7

Vychází 7. července 1995

Cena 2,- Kč

Milí železniční přátelé,

nad stránkami dalšího čísla Lokálky se scházíme již v době prázdnin a dovolených, a tak přinášíme i letní přílohu s tipem na zahraniční putování stopou stříbrných rovnoběžek. Je na místě poděkovat a.s. Železářny Hrádek, s jejíž podporou, tak jako již minulé, i toto číslo vychází.

Po počátečních problémech se střídáním různých tiskáren toto číslo v pořadí již jako třetí tiskneme v rokycanské tiskárně VARIO. Všeobecná spokojenost vychází z kvalitního tisku, krátkých dodacích lhůt i seriózního jednání.

Všem našim příznivcům děkujeme za milé dopisy, množství podnětných nápadů i reakce na publikaci "Motorové vozy M131.1". Věříme, že po čase dovolených obohatíte opět naše stránky svými zajímavými příspěvky. Ať ani chvíli nezapomínáte na Vaše fotoaparáty, neboť na podzim opět vyhlásíme fotosoutěž.

S přáním příjemné dovolené a šťastného návratu se těšíme opět společně nad stránkami příštího vydání, které plánujeme koncem září.

-ijs-

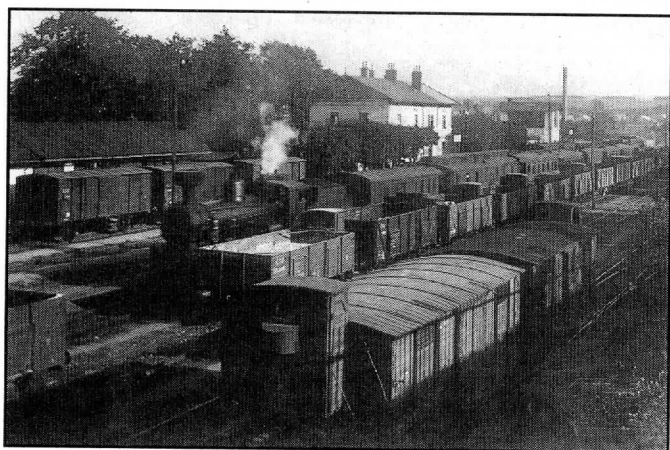


Dne 29.dubna se při oslavách 100 let trati Planá u M.L. - Tachov poprvé veřejnosti představila v plzeňském depu znovuzprovozněná pamí lokomotiva 310.072. Tento den byl také odměnou všem, kteří se o její znovuzrození zasloužili.

Připomeňme si, že lokomotivu vyrobila pro Rakouské státní dráhy lokomotivka Krauss v Linci a dodala za pořizovací cenu 293.280 Kč. Poslední její služebnou byla výtopna v Nuslích, odkud byla 15.3.1933 přepravena do dílen v Nymburce a následně 5.4.1933 navržena na zrušení.

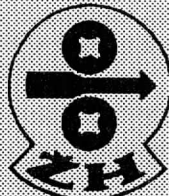
Již 14.5.1934 projevil o lokomotivu zájem cukrovar ve Slatiňanech, ale nakonec se rozhodli pro koupi lokomotivy 310.006. Nakonec byla 6. srpna 1935 prodána firmě G.E.C. za 41.200 Kč včetně daně z obrátu. Provozována byla v neratovickém potravinářském závodě, nakonec dosloužila na vlečce Lachemy Kaznějov v roce 1968 a poté byla zásluhou plzeňských svazáků převezena do LD Plzeň, kde o ni bylo po čtvrt století pečováno jako o výstavní exponát. Díky několika nadšencům a podpoře LD Plzeň se začal naplňovat sen o jejím zprovoznění. Provedení velké opravy kotle u firmy Mach v Tursku a dvojkolí v Českých Velenicích sice nebylo bez problémů, ale již 24. března mohla být poprvé zatopena. 7. dubna lokomotiva vlastní silou došla na vážení do MOVO Plzeň. 18. dubna vykonala TBZ v úseku Plzeň hl. n. - Kozolupy a zpět, kdy bylo dosaženo rychlosti 47 km/h a z této pak zábrzdě vzdálenosti asi 80 m. V nočních hodinách téhož dne byla vykonána i požární zkouška v úseku Plzeň - Třemošná u Plzně se zátěží 140 tun. Po dodání druhých sít byla lokomotiva definitivně schválena a lze vyjádřit jen naději, že se s ní budeme často setkávat v čele nostalgických vlaků v západočeském regionu.

Na snímku je zachycena v čele zvláštního vlaku 6. května 1945 v Plzni - Doudlevcích.



Dobovým snímkem ze sbírky Oldřicha Čížka, zachycujícím pamí lokomotivu 342.003 ve stanici Skuteč pravděpodobně v roce 1927, chceme vyzvat všechny pamětníky a sběratele ke spolupráci na připravovaném seriálu "Vybráno ze starých archivů".

Dnešní vydání vychází
s letní přílohou.



ŽELEZÁŘNY
HRÁDEK a.s.

**Dlouholetý výrobce a dodavatel hutních výrobků
z ušlechtilých a neušlechtilých ocelí**

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Ze vzpomínek vysloužilého učitele a velkého příznivce železnice Vladimíra Zusky

Sedm let na mladotické lokálce

Dokončení seriálu

Motorové vlaky byly vedeny prvními "věžáky" řady M 120.3. Ty tu byly zprvu jen tři, a to čísla 18, 19 a 20. Dva turnusové jezdily střídavě každý jeden den na Mladotické, druhý den na Bečovské, kde jely za den 2 páry v celé trati, kdežto další vlaky byly ponechány jako parní. Jeden zálohový jezdil skoro stále pro častou poruchovost přetížených turnusových. Ale právě tento zálohový (M120.320) 16. prosince vykolejil při jízdě ze Zavidova do Čisté a byl dlouho neschopný. Tak se stávalo, že právě na Mladotické místo motorových vlaků i několik dní jezdila souprava dvou osobních vozů s parní lokomotivou, buď 310.0 nebo 422.0, čímž vzniklo jediné skutečné dodržování grafikonu, neboť motorové vlaky (všechny s vlečákem) nedokázaly udržet do kopců předpokládanou rychlost 22 až 25 km/h. Jel-li nyní na zaskoku Bejček, vlak mívával obvykle předčasné příjezdy.

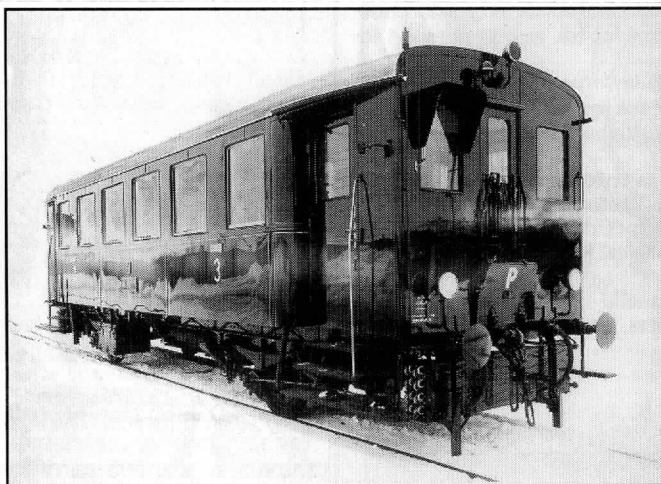
Všem atrakcím učinily konec silné mrazy v předjaří 1929. Po silně omezeném "mrazovém" jízdním řádu (2 páry vlaků denně v parní trakci, nevytápěné) začal platit upravený: místo ranního páru a odpoledního páru do Mladotic a zpět byly zavedeny vlaky parní, z nichž ranní připojil dva vozy odstavené předvečerním smíšeným vlakem tentokrát až v Čisté, čímž odpadla jejich přeprava vlečkovým vlakem. Ranní rychlý obrát v Mladotické byl vyřešen tak, že se k osobní soupravě připojil Bejček od nákladního vlaku (který tu nocoval) a druhý, odpojený od osobního vlaku měl nyní dost času na dobrání vody, aby pak vezl nákladní vlak do Rakovníka. Takže v parní trakci se tu teď pravidelně střídali dva Bejčci, přičemž turnusovými se stali 422.016 a 422.059. Vymývali

některý, zaskočila na odpolední pár (jehož odjezd byl nyní posunut z 15.00 na 14.40 a motorový spoj do Zavidova a zpět zrušen) lokomotivka 310.0, kterých však už tu zůstalo jen 5, a to čísla 48, 53, 60, 116 a na posunu ve výtopně 47.

Ale Bejček 422.059 brzy odešel

ale krápníková jeskyně". Takže vše bylo v pořádku teprve tehdy, když se vrátil 422.059 z hlavní opravy.

Motorová doprava teď byla téměř bez poruch, neboť ke 3 motorovým vozům nejprve přibyl čtvrtý, M120.321 a pak před zimou dokonce jeden silnější typ, Gebus M 131.006.



Motorový vůz M131.0 na tovární fotografii

do hlavní opravy a č. 11 i 76 byly odslány - pryč do Poběžovic. Jediná "šestnáčka" tedy musila stále vozit jen nákladní (do Čisté smíšený) vlak do Mladotic a zpět a při jejím vymývalí se musely nasadit třístadesítky dvojmo. 324.2 tu přechodnost nedostaly. Až za měsíc se tu objevil další Bejček, 422.049. Prý přišel z Poběžovic. Ale první týden udělal vždy jen svůj nákladní vlak a ranní střídačku, odpolední vlak však vždy za něj dělala třístadesítka a na Bejčkovi pracovali stále vymývači. Prý se vyjádřili, že "to nebyl kotel,

To už pak jezdily motorové vlaky skutečně spolehlivě. Gebus byl nasazen denně na ranní pár a večerní pár do Mladotic a zpět, dopolední mladotický pár a oba páry bečovské zůstaly věžáčkům, z nichž tři teď jezdily turnusové a zálohovým opět zůstal M 120.320. To už totiž bylo zacvičeno 8 motorových strojvedoucích (tehdy se říkalo "řidičů"), takže mohly být 4 turnusové motory. Ostatně jim nově přibyl jeden pár vlaků do Blatna a zpět.

Motorový vůz M131.006 měl už primitivní elektrický přenos výkonu,

takže po jeho nasazení napsal do staniční pamětní knihy tehdejší správce stanice Petrovice - Zavidov: "Nyní jsou motorové vlaky spolehlivé, protože tu jezdí motorák poháněný elektrikou". Ke Gebusu přišel jako přípojný vůz zcela nový Čl4-6002 (později Čl4-6002), krátký plechový s otevřenými plošinami, čtyřkoleňový. Oba vozy už měly lehká spřáhla a nárazníky.

A v této uvedené sestavě už zůstala na mladotické trati parní i motorová trakce až do mé maturity a tedy tím i do konce pobytu v Petrovici. Právě v době našeho předmaturitního "svatého týdne" mě ráno do Rakovníka odvezl Bejček 422.016, aby mě po polední odtud odvezla už do Nížboru 264.142.

Vladimír Zuska

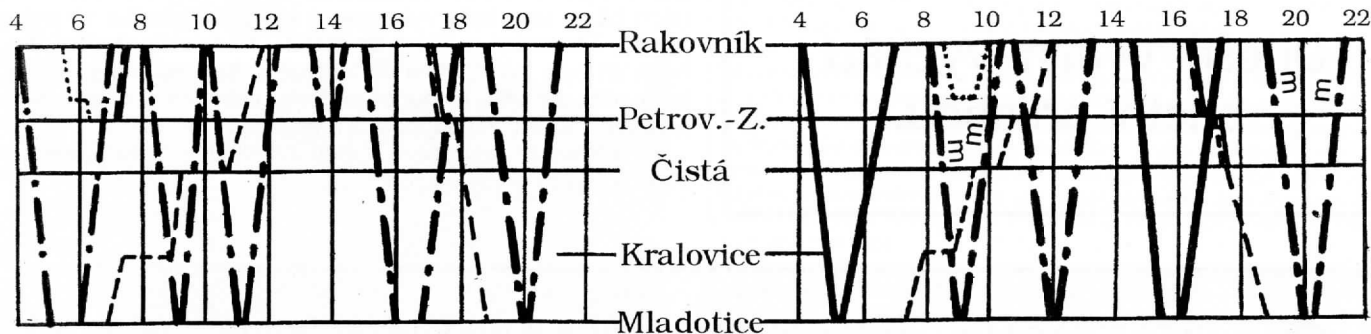
V minulém pokračování vzpomínek jsme tvrdě okusili platnost přísloví "práce kvapná málo platná". Díky naší nedůslednosti nám v textu utekly dva překlepy - lokomotiva 97.136 byla samozřejmě 310.053 a nikoliv 310.093 a vůz BČi 17-159 a nikoliv 14-159, jak se v textu objevilo. Daleko horším prohřeškem však byly výsledné grafikonky, kde se vlaky potkávaly na širé jednokolejné trati! Celý problém vznikl při počítačové montáži, kdy nebyly srovnány osy dopraven obou grafikonů a následně nedůslednou korekturou.

Sypeme si popel na hlavu a se slovy "budeme pečlivější!" se autorovi i čtenářům omlouváme a otiskujeme správně provedené grafikonky.

Ing. Jiří Svoboda

Do 24. února 1929

Po mrazech



— MOs
— Os
— Mn

— smíšený vlak
— vlečkový vlak
m = vedený M131.0

MUZEUM BAVORSKÝCH LOKÁLEK NA NÁDRAŽÍ V BAY. EISENSTEIN

V roce 1975 se rozhodl Bavorský svaz lokálek v Tegernsee za účasti tehdejšího 1. předsedajícího Franze Schuga zřídit ve skoro již opouštěném hraničním nádraží Bay. Eisenstein muzeum.

Roku 1980 byla s DB uzavřena smlouva k pronajmutí bývalého lokomotivního depa, vystavěného roku 1876 s točnou a vnějším kolejištěm. Tato nájemní smlouva je platná až do roku 2015. Cílem muzea bylo zveřejnit část bavorské železniční historie a tím zřídit památník lokálek, které měly velký význam k lepšímu zpřístupnění Bavorského lesa.

V roce 1989 bylo muzeum otevřeno, i přesto že nebyly ještě veškeré práce dokončeny. K vidění je zde 7 parních, elektrická lokomotiva, dvě lokomotivy motorové a 15 vagonů. Všechna vozidla jsou z dřívějšího provozu na lokálkách. Spolek má snahu získat další exponáty, tyto obnovit a udržovat. Velký význam pro život muzea mělo také otevření hraničního nádraží Železná Ruda - Bay. Eisenstein.

Při dnešním pohledu na pěkně upravené muzeum klobouk dolů před oběťci, kteří dali toto dílo do nynějšího stavu. Vysokých nákladů si vyžádala nová střecha s obnovou všech krovů, stejně tak obnova točny před bývalou výtopnou.

Localbahnmuseum v Tegernsee s muzeem v Bavorské Rudě čítá přes 250 členů.

Nelze opomenout, že podél železniční trati z Bay. Eisenstein do Plattlingu, jinak nazývanou "Waldbahn - Lesní železnice", jsou další specifické spolky. Ve Zwieselu je přes 20 let činný klub železničních modelářů, který má své exponáty ve vyřazeném čtyřosém osobním vagoně. V Degendorf je další spolek železničních modelářů, který letos slaví své čtvrtstoletí trvání. V Plattlingu byl v roce 1985 ustanoven spolek pro historii železnice. Ve svém vlastnictví má parní lokomotivu 064.344 sloužící jako památník. Dříve byla na nádraží ve Waldkirchenu. Roku 1988 zde byl také ustanoven klub železničních modelářů i jejich výstavy slaví velké úspěchy.

Jan Dolejš



Dvě lokomotivy řady 464.2, vyrobené v roce 1956 v plzeňské Škodovce, vycházejí konstrukčně z řady 464.0 a 1, což představují shodné prvky pojezdu. Kotel s topeništěm však využívá moderní konstrukční prvky použité u řady 556.0. Od dodávky dalších lokomotiv se však ustoupilo z důvodu rychle se rozvíjející elektrifikace.

Lokomotiva 464.202 byla po technicko-bezpečnostní zkoušce předána 16.8.1956 do depa v Jihlavě. V letech 1967-72 patřila do stavu depa Brno dolní, poté byla 24.3.1972 předána do depa Olomouc. Tady se 13.6.1974 dočkala svého zrušení a následného předání do depozitáře NTM v Čelákovicih. V roce 1980 byla v depu Nymburk uvedena do vystavovatelného stavu, aby pak nechyběla mezi vystavenými stroji při příležitosti ukončení parního provozu u ČSD v Liberci. Až do 25.3.1992 sdílela své místo v depozitáři, odkud byla přepravena do depa v Olomouci za účelem znovuzprovoznění. Opravu kotle provedly na přelomu roku 1992 a 1993 ŽOS v Českých Velenicích, ostatní práce v rozsahu více než 8500 hodin odvedli zaměstnanci LD Olomouc a další fandové. Veškeré úsilí vyvrcholilo pak 7.6.1994 zkušební jízdou a následně 30.6.1994 technicko-bezpečnostní zkouškou na trati Olomouc - Moravičany a zpět, při které bylo dosaženo rychlosti 100 km/h. Snímek Miroslava Malce zachytil znovuzprovozněnou lokomotivu 1.10.1994 u Lomnice nad Lužnicí.

Ve zkratce

- V článku "Osmsetřicítka v RD Prešov" v pátém čísle Lokálky si do stavu motorových vozů doplňte ještě 830 125, který již dlouhou dobu patří k tomuto depu. V době psaní článku byl na opravě v PARS Šumperk, což zapříčinilo jeho opomenutí.

- Od 3.6. 1995 je prodloužen provoz muzejní dráhy Preßnitztalbahn do Schmalzgrube, což obnáší obnovených 4,1 km z původní tříadvacetikilometrové dráhy Wolkenstein - Jöhstadt. Svězt se tady můžete 8. a 9. 7., 2. a 3. 9. i ve dnech 30. 9. - 3. 10. 1995.

- Cestovat vlakem nebo lodí se můžete rozhodnout v okolí švýcarského Interlaken. Společnost soukromé dráhy BLS, která i nadále poskytuje samostatnou volnou jízdenku FIP, provozuje také lodní dopravu na Thunském a Brienzkém jezeře. Kromě pravidelných plaveb motorovými loděmi si můžete dopřát také noční jízdu parníkem plným zábavy.

- 26. května připravila Zubnická muzeální železnice zajímavou návštěvu úzkorozchodné dráhy v areálu Spolchemie Ústí nad Labem. Účastníci si tak mohli prohlédnout důmyslně řešenou síť průmyslové dopravy s množstvím zajímavých vozidel různých generací. Poté následovala neméně zajímavá exkurze do pivovaru ve Velkém Březně a návštěva zubnického skanzenu. Doprava byla zajištěna historickým autobusem Škoda RTO. Díky, máme na co vzpomínat!

- Klub přátel historických vozidel v Ústí nad Labem soustřeďuje intenzivně svou činnost na znovuzprovoznění parní lokomotivy 354.195. Držíme palce, aby v dohlazené době našli sponzora na opravu kotle a lokomotiva obohatila současný park provozních historických vozidel.

- Doneslo se nám, že v letošním roce nevyjde žádné číslo zpravodaje Ústecký Expres. Není to škoda? A navíc po 22-leté historii vydávání.

- V minulém čísle jsme Vás informovali o jízdence "Pěkný víkend" DB. O tom, že to byla dobrá trefa svědčí během prvního měsíce prodaný první milion těchto jízdenek a o 30% vyšší obsazenost regionálních spojů. 40% tvoří noví zákazníci. Svůj díl na celkovém úspěchu měla i velmi dobrá spolupráce s médii všeho druhu, což napomohlo k rychlému seznámení veřejnosti s touto novinkou. I přesto, že se původní zaváděcí cena zdvojnásobila, jedná se stále o velmi lákavou nabídku.

- Co se starými betonovými pražci? Recyklace!!! Na skladiště pražců DB v Berlíně - Hohenschönhausenu přichází měsíčně okolo 60.000 starých betonových pražců, což mj. napovídá o tempu modernizace sítě DB ... Pražce jsou nejprve rozebrány na granulát, elektromagnetem se odstraní ocelová výztuž, ručně se vyberou "hmoždinky" na vrtule. Zbylá směs se vytřídí na požadované zrnitosti a je s velkým úspěchem prodávána především stavebním firmám, které ji používají do staveb silnic a cest. Jak dlouho budeme u nás "švelíky" dále používat jako kuny do plotů a hradeb nebo na okraje záhonků...?

- Neobvyklou atrakci můžete navštívit do 30. září ve Švédsku. Vlastní silou na zapůjčené ruční drezíně (cca 300 SEK za 24 hodin) se máte možnost vydat 52 km dlouhou trasou lesů, jezer a divoké přírody mezi městy Arjäng a Bengtsfors v těsné blízkosti norských hranic. Kdekoliv můžete zhruba 60 kg vážící drezínu odstavit z koleje a v klidu se kochat zdejší přírodou, vykoupat se či jen odpočinout a načerpat nových sil. Mnohá tábořiště jsou ideální k přenocování.

- Osm let stavebních prací obnášelo vybudování seřaďovacího nádraží v německém Maschen, největšího v Evropě. Na ploše 280 hektarů je 300 km kolejí (z toho 210 km elektrifikovaných), 825 výhybek, 2800 stožárů trakčního vedení, 47 mostů, 6 staveb a 38 km pozemních komunikací. 8000 denně rozposunovaných vozů obnáší potřebu 1100 pracovníků seřaďovacího nádraží. Co víc dodat ...

V roce 1995 jubilují tratě

1.8. 85 let	Domažlice - Tachov
6.8. 95 let	Staňkov - Poběžovice
18.8. 105 let	Velké Březno - Verneřice
23.8. 120 let	Křímov - Reitzenhain
25.8. 95 let	Frydlant v Č. - Heřmanice
1.9. 150 let	Praha Masar.n. - Olomouc
8.9. 95 let	Břeclav - Kúty
11.9. 105 let	Lovečkovice - Ústěk hor.n.
15.9. 125 let	Hrušovany n. Jeviš. - Znojmo
	Hrušovany n. Jeviš. - Střelice
16.9. 100 let	Louny - Postoloprty
17.9. 100 let	Vranovice - Pohodělice
95 let	Česká Lípa - Liberec
	Hrušovany u Brna - Židlochovice
19.9. 125 let	Karlovy Vary - Cheb
26.9. 110 let	Aš - Hranice v Čechách

Vzrůstající těžba hnědého uhlí a možnost jeho vývozu do Saska byly podnětem, aby Buštěhradská dráha hledala železniční spojení přes Krušné hory do Německa. Společnost 1.7.1868 získala koncesi ke stavbě trati v severozápadním prostoru Čech. Tím získala monopol v železniční dopravě na území mezi Chomutovem a Chebem. Okamžitě zahájila přípravné práce na stavbě trati Chomutov - Vejprty. Jednalo se o náročnou trať v horském terénu o délce 60 km. Východní stanice je 350 m nad mořem, po 23 km dosahuje již trať ve stanici Křímov výšky 750 m n.m. a ve 49 km ve stanici Kovářská vrcholu ve výšce 850 m n.m. Konečná stanice Vejprty je ve výšce 750 m n.m. Celá trať včetně hraničního přechodu byla dána do provozu dne 12.5.1870.

Druhý hraniční přechod vybudovala tato společnost na trati Křímov - Reitzenhain. Koncesi k této stavbě obdržela 12.11.1872, té předcházela mezistátní dohoda ze dne 12.9.1872 mezi Rakouskem a Saskem o hraničním přechodu. Vlastní stavba byla však podle tehdejších zápisů zahájena již v únoru 1872. Náročností se vyrovnala stavbě předchozí dráhy, tomu odpovídala i doba výstavby - do provozu byla dána až 23.8.1875.

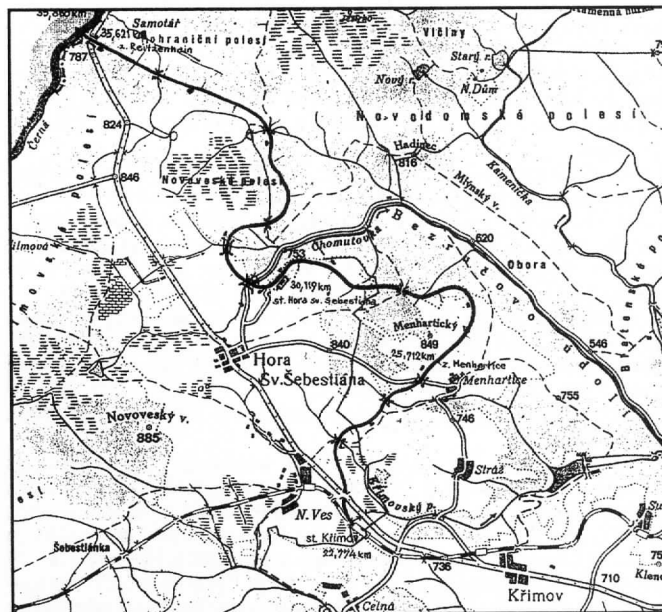
Ačkoliv byla trať stavěna až po zprovoznění dráhy do Vejprty, nedjednalo se o odbočku, ale o pokračování původní tratě Chomutov - Křímov. To potvrzovalo kilometrování, které z Křímova plynule pokračovalo ve směru ke státní hranici.

Celá trať z Křímova až na státní hranici byla dlouhá 13,086 km. Předávací nádraží bylo v saském Reitzenhainu a proto měla Buštěhradská dráha v pronájmu od Saských drah úsek tratě od státní hranice po nádraží v délce 967 m. Hlavním dopravovaným substrátem bylo hnědé uhlí z Čech a koks z německého Porúří. Dopravě trať sloužila snad do počátku šedesátých let. Osobní doprava je uváděna v jízdním řádu z roku 1947 a nákladní ještě v roce 1962. Po ukončení dopravy trať sloužila k odstavování správkových vagonů chomutovských dílen ČSD.

Oficiálně byla trať zrušena výnosem FMD č.22206/72 ze dne 12.10.1972. Důvodem k likvidaci bylo její nepoužívání, ale též rekonstrukce silnice Chomutov - Chemnitz, pro jejíž trasu bylo těleso

dráhy na dvou místech překážkou. V první polovině osmdesátých let byl svršek dráhy snesen.

Tať vycházela ze stanice Křímov, kde je staničení 22,774 km a výška 750 m n.m., v km 25,712 byla zastávka Menhartice ve výšce 786 m n.m., v km 30,119 byla stanice Hora Svatého Šebestiána ve výšce 820 m n.m. a v km 35,621 byla poslední zastávka na našem



území Reitzenhain ve výšce 782 m n.m. V km 35,860 překračovala trať státní hranici a v km 37,306 bylo nádraží Reitzenhain.

Celou trať lze i dnes projít pěšky, v terénu je dobře patrná kromě úseku asi 200 m před státní hranicí, kde je stavbou silnice zcela smazána. Strážní domky stojí stále a jsou využívány jako rekreační chaty, výpravní budova stanice Hora Svatého Šebestiána je však v ruinách. Snesen je také první ocelový most za Horou Svatého Šebestiána, druhý byl v roce 1985 ještě na svém místě.

Železnici na saské straně, která z Reitzenhainu pokračovala přes Marienberg do Flöhy, budovala společnost Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft se sídlem v Drážďanech. Stavbu zahájila v roce 1872 a do provozu předala 12.7.1875. Ani tato dráha neměla ve využívání mnoho štěstí. V úseku Marienberg - Reitzenhain byla osobní doprava zrušena 1.11.1978. Nákladní doprava ještě pokračovala, i když koncem osmdesátých let to byly již jen dva páry vlaků týdně, které odvážely rašelinu a dřevo. A tak DB zrušily nákladní dopravu ke dni 10.1.1994.

Letos ve výročí 120 let od zahájení dopravy zůstal z celého úseku Křímov - Flöha v provozu pouze úsek v Sasku mezi Flöhou a Marianbergem. Nejhuře je na tom část tratě v Čechách, která je úplně snesena.

Jaroslav Cempírek, Žatec



Éra "pomerančů" je nenávratně pryč. Tyto stroje, jímž přepřítovaný osmiválec 8S 310 DR dával výkon 2000 koní (později byl u většiny strojů z provozních důvodů snižen na 1800 koní), byly vyráběny v letech 1961 - 65 v ČKD Praha ve dvou typech. Řada T 678.0 byla verzí nákladní lokomotivy, T 679.0 pak díky dosazenému parnímu generátoru pro vytápění vlaků určené též pro dopravu osobních vlaků.

Dvacet strojů s označením DEM 2001 - 2020 bylo vyrobeno v roce 1963 pro Iracké železnice. Byly upraveny pro provoz v poušti, kde se při provozních podmínkách teplot až 80°C na slunci celkem osvědčily.

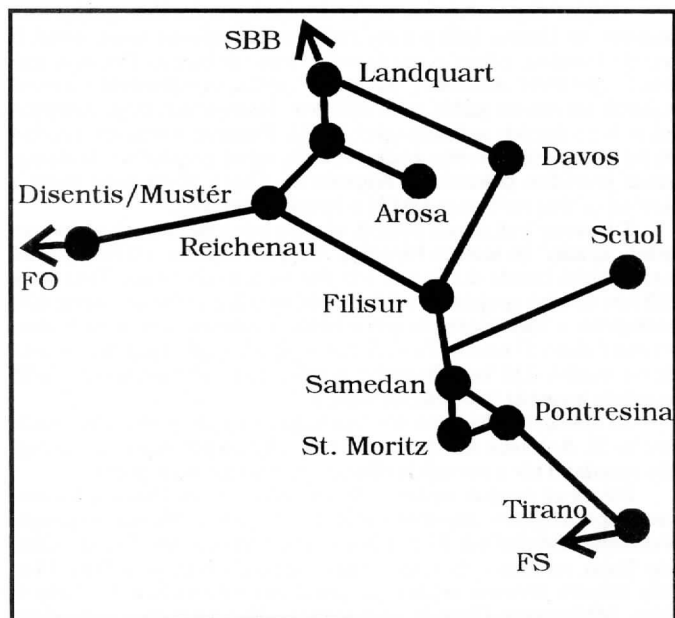
Na konci šedesátých let byly všechny provozní stroje předisponovány na Slovensko. Soustředěny byly především do dep Zvolen a Prešov. Již v roce 1980 byly reálné kroky směřující k jejich rušení, přesto jejich spolehlivost a ekonomický provoz jim přidaly do vínku další léta provozu. Současná rychlá elektrifikace slovenských tratí definitivně rozhodla o jejich dalším osudu.

Náš spolupracovník Rudolf Galovič zachytil objektivem fotoaparátu lokomotivu T 679.019, opět uvedenou do původního nátěru skříně, při oslavách výročí trati Prešov - Plaveč v roce 1993.

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

LETNÍ PŘÍLOHA LOKÁLKY

Stopou Rhétské dráhy



Pokud se při svých toulkách Evropou vydáte do Švýcarska, pak nezapomeňte navštívit Rhétskou dráhu. Poznáte překrásné kouty kantonu Graubünden, který svou rozlohou 7113 km² zaujímá jihovýchodní část Švýcarska a samotná dráha je pak pro oko železničního fandů lahůdkou, na kterou se dlouho nezapomíná.

Rhätische Bahn svojí délkou 375 km zaujímá hned druhé místo za sítí spolkových drah SBB, mezi úzkorozchodnými drahami je bezkonkurenčně nejdelší. Celá síť je provozována na metrovém rozchodu a elektrifikována třemi různými napájecími systémy. Traťová rychlost 90 km/h je v mnoha úsecích samozřejmostí.

První úsek dráhy a Landquartu do Davosu byl uveden do provozu v roce 1890, ale až v roce 1922 byl elektrifikován. Další úsek Landquartu přes Reichenau do St. Moritz se dočkal zprovoznění v roce 1904 a odbočná trať Reichenau - Disentis/Mustér v roce 1913. Tyto tratě společně s prodloužením z Davosu do Filisuru tvořily základní síť RhB, zbývající úseky byly budovány samostatně a ve čtyřicátých letech pak sloučeny v jednu společnost. Napájeny jsou jed-

nofázovým napětím 11 kV třetinového kmitočtu, jakož i později připojené úseky Bever - Scuol a Samedan - Pontresina.

Trať Chur - Arosa je dlouhá 26 km, zpočátku v ulicích Churu připomíná tramvajovou dráhu, avšak brzy získává svůj horský ráz. Do provozu byla uvedena v roce 1914 a napájecí systém zvolen stejnosměrný o napětí 2 400 V. Zajímavostí je, že provoz bez výjimky zajišťují pouze elektrické vozy a to i v případě nákladní dopravy.

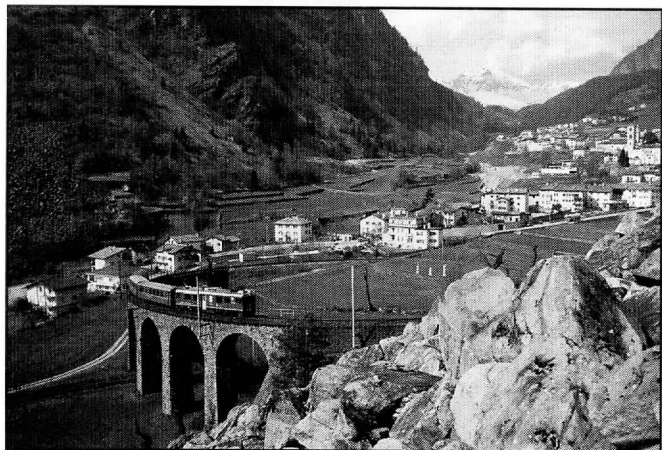
V roce 1910 zahájila provoz dráha ze St. Moritz do italského Tirana. Je dlouhá 61 km a napájena stejnosměrným napětím 1 000 V. Svým trasováním patří mezi skvosty RhB, neboť z této trasy celých 27 km je na stoupání 70 promile při pouze adhezním provozu. I zde zajišťují dopravu pouze elektrické vozy, při troše štěstí však můžete potkat jediné dvě lokomotivy vyrobené jako "dvousystémové". Lokomotivy mají zabudován též dieselelektrický agregát, aby mohly bez přepřahu a složitého posunu v Pontresině přepravovat nákladní vlaky do Samedanu. Vyrobeny byly v roce 1968 a dnes, kdy jsou v Pontresině některé koleje přepínatelné na oba napájecí systémy, přišly o své poslání.

Vzhledem k současné nárokovosti jízdenek FIP pro rodinné příslušníky je tato oblast výhodně dostupná z italského Tirana, odkud se dají za poloviční jízdné i pro našince za dostupný peníz navštívit právě ta nejkrásnější místa. Proto se zastavme právě zde.

Už samotné Tirano je velice zajímavým městem, především z



Legendární "krokodýli", lokomotivy řady Ge 6/6 I již v pravidelném provozu dosloužili. Na snímku je zachycen v čele manipulačního vlaku ve stanici Filisur v září roku 1992.



Kruhový viadukt v Brusiu je svým provedením ojedinělou evropskou stavbou.

hlediska historického a architektonického. Zdejšímu náměstí vévodí Basilika Madony ze 16. století, dochovány jsou zbytky hradeb se třemi branami a řadou historicky cenných budov. Milovníci vína si zde přijdou na své, neboť ochutnávky se tady pořádají za drobný peníz na mnoha místech.

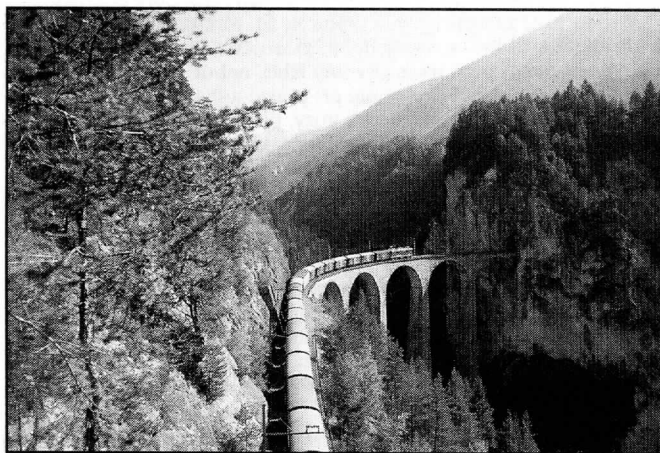
I trasa RhB prochází centrem města, v těsné blízkosti Basiliky přejíždí náměstí a pokračuje dál podél silnice do stanice Compocologno. Zde je velká vykládka dřeva, které dál putuje na automobily. Proto se nenechte zaskočit drobným zdržením při manipulaci s prázdnými plošináky. Všechny vlaky, kromě "Bernina-Express" jsou vedeny jako smíšené. Naopak "Bernina-Express" vozy na konci otevřené vyhlídkové vozy. Po pár dalších kilometrech u stanice Brusio můžeme shlédnout ojedinělou stavbu kruhového viaduktu, který má jediný úkol zmírnit stoupání. Následuje Le Prese s velkým jezerem a třítisícovými vrcholy hor v pozadí, poté Poschiavo. Tady nás upoutá moderní budova depa a řada zajímavých vozidel, dnes již používaných převážně na posunu nebo na pracovních vlacích. Na nádraží je úschovna, kde můžeme odložit zbytečnou zátěž a vyrazit dál zlehka. Market vedle nádraží nabízí doplnění zásob za rozumný peníz.

Odtud se začíná dráha šplhat sedmdesátipromilovým stoupáním, aby dosáhla vrcholu a překonala průsmyk Bernina. Úchvatné

pohledy na vrcholy pokryté ledem střídají pohledy do hlubokých údolí. Stanice Bernina Hospiz je nejvyšším bodem ve výšce 2 256 m n.m. Tady doporučujeme vystoupit a vydat se dál po svých. Věřte stojí to za to!

Vydat se můžeme zpět přes Alp Grüm do Poschiava a vychutnat si dokonale ráz zdejší přírody. Pro fyzicky zdatnější se naskytá řada dalších výstupů. Cesty jsou schůdné a upravené, přesto pevná bota je zde samozřejmostí. Další možností je pokračovat dále a i pro méně zdatného turistu není problém dojít do St. Moritz. Zpátky nás pohodlně odveze vlak. Taktéž při náhlé změně počasí je možnost kdekoliv nastoupit na vlak.

Těch tipů je mnoho, řadu zajímavostí doporučují barevné propagační letáčky, kterých je všude dostatek. I domorodci jsou velmi ochotní a sdílní. Nocleh na turistické ubytovně pořídíte se snídání za 15 franků, ti kdož zvolí bytování v terénu nezapomeňte, že většinu pozemků je zde soukromých.



V pětadesáti metrové výšce nad říčkou Landwasser ve Filisur se tyčí kamenná stavba obloukového viaduktu.

Kdo se vydá dál stopou Rhétské dráhy, neměli by jste minout bez povšimnutí historickou stezku Preda - Bergün. Po zhruba pětadvaceti minutách cesty ze St. Moritz do Churu vystoupíme ve vrcholové stanici Preda ve výšce 1 792 m n.m. v těsném sousedství téměř 6 km dlouhého tunelu Albula. Odtud nás povedou 8 km dlouhou pohodlnou stezkou, sledující nejzajímavější místa dráhy, zřetelné šipky s obrázkem "Krokodýla", legendární lokomotivy řady

Ge 6/6 I vyráběné v letech 1921-29. Fotograficky zajímavá místa jsou výrazně označena a doplněna grafikonem vlaků. V Begün v těsné blízkosti stanice si můžeme prohlédnout právě lokomotivu Ge 6/6 I, která patří místnímu spolku přátel železnice. V ložském grafikonu lokomotivy této řady ještě pravidelně jezdily s manipulačním vlakem ze St. Moritz do Thusis a zpět.

Ti zdatnější mohou v klidu pokračovat turistickou cestou až do Filisur, ostatní použijí služby dráhy. Tady se trať rozděluje na větev přes Davos a přes Reichenau. Po krátké procházce vsí se nám naskytne překrásný pohled na obloukový 65 m vysoký viadukt přes říčku Landwasser.

Odtud doporučujeme vydat se divokým údolím Landwasser směrem na Davos. Délku trasy může každý upravit podle chuti či fyzické kondice, neboť cesta kopíruje trasu železnice. Davos je zajímavé sportovní středisko nabízející svým návštěvníkům kromě vodních sportů na jezeře také 450 km turistických cest, množství lanovek i místních autobusových spojů. Milovníci horských přechodů by v případě pěkného počasí neměli váhat a vydat se do Arosy, odtud je možno pokračovat železnici do Churu. K nástupu cesty z Davosu je více možností, taktéž s využitím lanovky.

Z Davosu trať strmě stoupá, aby po pár kilometrech stejně odvažně "spadla" do stanice Klosters. Tady si můžeme všimnout nově budovaného tunelu do Susch, ležícího na trati do Scuol. Toto nové 21,5 km dlouhé spojení umožní začátkem roku 2000 přepravu 400 cestujících a 190 osobních automobilů v jednom směru za hodinu při jízdě době 17 minut. Že se jedná o náročné dílo, můžeme posoudit na stavbě 2,16 km dlouhého tunelu, která v cenách roku 1985 obnášela investici 538 milionů franků.

Ve stanici Küblis je možné vystoupit a vydat se do 11 km vzdáleného St. Antönien ležícího v blízkosti rakouských hranic a nabízejícího množství túr v necelých třítisíce metrů vysokém pohorí.

Pokud se naopak vydáte z Filisur směrem na Thusis a Reichenau, doporučujeme navštívit i trať do Disentis / Mustér, kopírující překrásné hluboké údolí Předního Rýnu. Zde navazuje Furka - Oberalp Bahn, na kterou bohužel volnou jízdenku nemáme. Pokud budete ochotni věnovat nějaký ten peníz za cestu, nebudete určitě litovat. Průsmykem Oberalp se dostanete do Andermattu, odkud vede pohodlná turistická cesta do Göschenen, stanice ležící u severního portálu Gotthardského tunelu.

Tyto tipy je třeba brát jako orientaci v síti Rhétské dráhy a další cestování nechť každý upraví podle svého zájmu i podle finančních možností. Pokud ještě v některé stanici uvidíte v prodeji brožurku "Rhätische Bahn", nelitujte za ni dát 5 franků. Bude Vám v terénu dobrým pomocníkem.

Tak tedy ŠTASTNOU CESTU!

Reportáže z domova i ze zahraničí

Rozhovory se zajímavými lidmi

Články sexuologů

na ožehavá témata

Nejsilnější erotické

zážitky • Sexpapasy

Abeceda sexuálního rizika

Literatura a erotika

Čtenářské fotografie

Pozor, paragraf

Ankety, soutěže,

hrátky

Barevné fotografie

Kreslený erotický

humor

Soutěže o ceny

Erotika na cestách

Vychází každých čtrnáct dnů na šestnácti stranách. Předplatné zajišťuje První novinová služba a.s. Objednávky distributorů a samostatných kameloitů vyřizují První novinová služba a Transpress.



REPORT