

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 8

Vychází 3. října 1995

Cena 2,- Kč

Milí železniční přátelé,

načerpání nových sil a plni dojmů z časů dovolených se opět společně scházíme nad stránkami Lokálky. Věřím, že jste i po tuto oddechovou dobu na nás nezapomněli a brzy se dočkáme množství zajímavých příspěvků. Ani my jsme nezháleli a sbírali zajímavosti, o které se s vámi postupně podělíme.

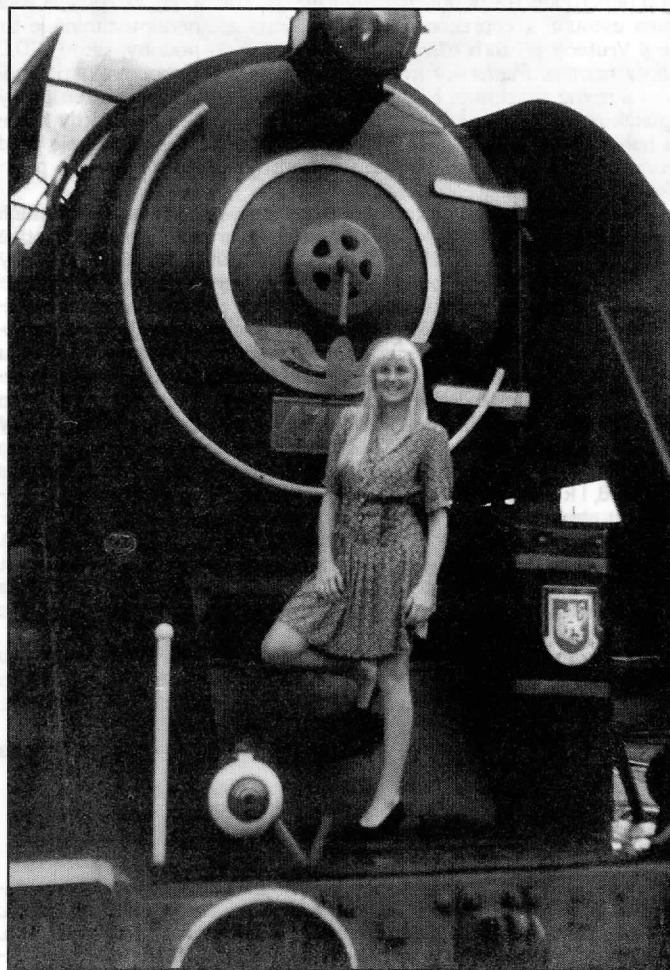
Bezespornu největší železničářskou akcí na našem území byly oslavy 150 let Olomoucko-pražské dráhy. Umyslně jsme tuto záležitost na našich stránkách opomíjeli, neboť již od samého začátku roku nás množstvím informací různé kvality krmily snad všechny plátky a časopisy, které mají jen trochu společného se železnici. A jak se říká, všeho moc škodí. O výsledku této "pompézní" akce nechť si každý udělá závěr sám.

Těší nás vaše příznivé reakce na letní přílohu v minulém čísle. Pokud vás alespoň trochu inspirovala při letních toulkách, pak splnila svůj účel. Obdobnou přílohu bychom rádi zopakovali v prosincovém čísle. Téma je, jak se říká, stále ve vzduchu, a proto očekáváme vaše přání, názory či konkrétní příspěvky. Nadále docházejí i vaše, vesměs příznivé ohlasy na monografii o stojednatčítkách. I my bychom rádi viděli jako součást detailnější výkresy, a tak pomohli modelářům. Bohužel, i tak bylo toto dílo rozsahově a tím samozřejmě finančně dost velké. Podivujete se nad naší důvěrou, kdy posíláme publikace na dobré slovo s přiloženou složenkou. Snažíme se tak šetřit především vaši kapsu, neboť poplatky za poštovní služby jsou vskutku "lidové". Zatím jen pár jedinců, i přes urgenci jaksi zapomnělo zaplatit. Ti se tak dostali do naší "černé knihy" neplátců a pro příště mají smůlu.

Ovšem nejen slova chvály k nám směřovala. Pan ing. Stejskal z Prahy, jak píše, doslova nadskočil při objevení několika hrubých chyb. Pravda, poslední číslo se skutečně pravopisně "povedlo", ale na druhou stranu si všichni příznivci, že ani profesionální periodika zvuknějších jmen se občas obdobným chybám neubrání. Nechci tím naši chybu omlouvat, ale do doby, než nám finanční situace dovolí pořídit vlastní počítač a tak v klidu průběžně připravovat každé vydání, zřejmě nám přes veškeré úsilí občas něco uteče.

V minulém čísle avizovanou fotosoutěž jsme chtěli vyhlásit již v tomto čísle, ale zatím jsme nestíhali zajistit sponzora, který by pro vítěze věnoval zajímavé ceny a současně se podílel na hodnocení prací. Tož tedy příště.

Ing. Jiří Svoboda



Akce pořádané v souvislosti se stopadesátým výročím Olomoucko-pražské dráhy jsme umyslně na našich stránkách opomíjeli. Přesto, jak dokazuje snímek Andrease Merunky, závěr oslav mohl být celkem vzrušující.

Chybí ve Vaší knihovně?

Objednejte si na adrese spolku!

- 110 let trati Rokycany - Nezvěstice 25,-
- Stopou Radnické lokálky 25,-
- Motorové vozy M131.1 60,-
- Turistický průvodce Rokycan 20,-

Připravujeme

Po úspěchu s monografií o motorových vozech M131.1 připravujeme jako další v pořadí monografii o vozech M262.0. Konečnou uzavěrku plánujeme koncem roku.

Vyzýváme všechny, kdož mohou přispět zajímavostmi nebo fotodokumentací, aby nás kontaktovali.

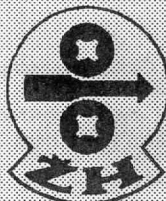
Ohlas na monografii o stojednatčítkách nás zavazuje neslevit z kvality, což si opět vyžádá nemalé finanční náklady. Proto vyzýváme modelářské prodejny a firmy mající vztah k železnici k finanční podpoře vydání monografie prostřednictvím umístění reklamy.

Nepravdivá informace

se objevila na 2. straně obálky čtvrtého čísla Železnice v článku "Třetí tisíciletí". Autor pod zkratkou -ak- zde připisuje hlavní iniciativu při zprovoznění lokomotivy 310.072 našemu spolku, což se samozřejmě nezakládá na pravdě. U zrodu znovuzprovoznění tohoto vzácného stroje i vlastní realizace byla skupina nadšenců z plzeňského lokomotivního depa, dnes DKV Plzeň - východ.

Je zarážející, že šéfredaktor časopisu Železnice, který je jinak všeobecně znám svým puntičkářským přístupem k věrohodnosti informací, vpustí na stránky uznávaného železničního periodika takový nesmysl...

- ijs -



ŽELEZÁŘNY
HRÁDEK a.s.

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

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Něco k pravdivosti Třistadesítek

První "oživená" byla právě ta, která mě kdysi také vozila do Rakovníka na reálku, původní 97.194 přidělená r. 1900 dráze Rakovník - Bečov a po zestátnění lokálky a tím uvolnění z přidělu jezdila také rok turnusově do Mladotic. To už jako 310.093. Na "své" trati se pro-jela roku 1987 s druhým slavnostním vlakem do Jesenice a zpět, tak jsem se na ní po 60 letech svezl. Ale bohužel, moc se proměnila. Tím, že jí vzali sací injektory a pod budku pověsili nesací, zmizely z budky i ty půvabné mosazné kličky. Nebyl tam ani na čelní stěně pod oknem lubrikátor ani "železný kufřík" pro personál. Že musela levá vana ustoupit kompresoru je věc nezbytná, ale neodpuštělné je to, že jí Vrútečtí při tom oživení rekonstruovali do podoby, jakou 310.0 nikdy neměla. Maďarský komín, dýmníční dveře s centrálním závěrem a rovně seseknutá budka ji vlastně znetvořily. Zmizel ten pravý "puklíkovský" půvab, kterým se mi vryla do paměti z dob, kdy hekala nahoru nebo utíkala dolů petrovickým lesem, vesele pískala před cestami kolem Lubné i Zavidova nebo když přijela ze závějí s paprsky kol plnými mokrého sněhu.

To ty ostatní jsou na tom poněkud lépe. Ale přece jsou na nich nedostatky, kterých bylo možné se vyvarovat. Po lokomotivě 310.006 je to i ta nově oživená dvaasedmdesátka, která mě na prvý pohled "praštila do očí" příliš dlouhým tubusem komína. Třistadesítka svým vrcholem komína sotva o kousíček přesáhla střechem nízkého vozu Ci (s plochou střechou), vůz s klenutou střechou už ji naopak značně převýšil (v obráceném postavení to bylo krásně z profilu vidět), ale tyhle komíny oba čouhají nad střechy vozů, což není pravdivé. Vždyť přece existuje typový výkres, proč se nepoužít? Kdo s těmi "puklíky" prožil kus života, hned pozná, že si půjčila vysoký komín a hraje si na "dvěstěpadesátku", jenže ta měla také mnohem širší báň. Takže nakonec asi zůstává tou nejpravdivější muzejní 310.0118, i když má místo originálního komína litinového také jen plechovou atrapu. Ale ony kdysi ty původní plechové před těmi litinovými také měly přesně tytéž rozměry i tvarování jako ty litinové. V Rakovníku jsem ty původní plechové také zažil ještě dva, na 97.130 a 97.145. A u té 310.072 je navíc ponechaná i ta doslova zprasečená báň. Stálo by skutečně za to, ten komín vyměnit. Aby to byla Třistadesítka!

Moje poznámka není nikterak výtkou pracovníkům, kteří mašinku oživil, těm naopak patří velký dík a uznání. Ale mělo by se daleko víc dbát na vzhledovou pravdivost. To ostatně platí i pro modeláře. Oživení by v žádném případě neměla být rekonstrukce!

Vladimír Zuska

Lokomotivy v ústraní

V poválečném období se citelně projevoval nedostatek dvounápravových motorových lokomotiv o malých výkonech. Válkou zničený průmysl se jen těžko vzpamatoval z utržených ran. Přesto po malosériové výrobě lokomotiv BN 40 a BN 100 z počátku 50. let přistoupil n.p. ČKD, závod Lokomotivka Sokolovo k výrobě sedmdesátikusové série malých posunovacích lokomotiv typového označení 1435 BN 60, s určením pro československé průmyslové závody.

První, třicetikusová série byla vyrobena v r. 1955 /v.č. 3542 - 3571/ a druhá, čtyřcetikusová v r. 1957 /v.č. 3839 - 3878/. Byly koncipovány jako dvounápravové s naftovým motorem typu Škoda 6 S 110 o výkonu 60 k a mechanickým přenosem výkonu se spojnicemi.

Z výroby byly dodány v černém nátěru s červenými doplňky. Na motorové části byly opatřeny kulatými továrními štítky ČKD, na stanovišti strojvedoucího nechyběl výrobní štítek s údaji výrobce.

Tyto nenáročné motorové lokomotivy se v provozu velice osvědčily, o čemž svědčí fakt ten, že část těchto strojů je dodnes v provozu na vlečkách našich závodů. Svou roli tu bezesporu hraje dosud existující výroba náhradních dílů na zmiňované motory. Malá část z nich je určena k dalšímu zachování coby muzejních vozidel.

Přestože tyto lokomotivy nebyly nikdy tolik oblíbené tak jako "sergeje", "hektory", "karkulky" a podobné středně velké a velké lokomotivy, našly si své milovníky a čeká je jistě budoucnost v muzejních sbírkách našich železničních spolků, kde budou dokumentovat um české konstrukční školy jako mezistupeň ve vývoji moderních motorových lokomotiv.

Technická charakteristika:

Motor: naftový, čtyřdobý šestiválec, vrtání 110 mm, zdvih 150 mm

Převodovka: čtyřstupňová, bez synchronizace

Spojka: lamelová

Hmotnost lokomotivy 12 t

Maximální rychlost 20 km/h

Průměr kol 700 mm

Délka přes nárazníky 5466 mm

Rozvor náprav 1650 mm

Brzda ruční

Osvětlení elektrické, typ VEDKA

Petr Tuček, Moravany

První volná

O tom, že železnice má své kouzlo a vzpomínky nevymizí ani po půl století, nám napsal pan Zdeněk Sváček z Rudolfova.

Nebylo tehdy těžké se rozhodnout, kam si nechat "napsat" volnou jízdenku, na kterou měl zaměstnanec železnic dle předpisu P 25/26 po roce služby nárok. Paní Růženka v osobním mi ji vypsala do Rokycan. To bylo několik měsíců po skončení druhé světové války.

Rokycany skutečně lákaly. Nevím proč, ale již samotný název města mne skutečně zaujal. Pak tam byla vynikající házená a konečně i divizní kopaná. Jel jsem do Rokycan na volnou jízdenku s asi tak dvacetičlennou výpravou SK České Budějovice.

Nebyl ještě tehdy ani rychlík a pamí mašinka cestou "našustovala" hezkých pár minut. V Nezvěsticích přípoj nebyl, v Plzni také ne. Pomohli však železničáři s nápadem na využití repatričního vlaku s bulharskými občany. Po nápadu a ochoť byl hned čin. Do dřevěné "klasy" se vtěsala celá výprava a jelo se. Horší to však bylo v samotných Rokycanech. Byla zde americká zona a nikdo z vlaku nesměl vystoupit. Pomohlo pak skutečně vysvětlení, jak a proč jsme ve vlaku. Vše zařídil pan přednosta, americký velitel nádraží měl pochopení a tak vše dobře dopadlo. Moc nám sice do radosti chybělo, ale šťastný konec vše nahradil. Včetně vítězství na hřišti.

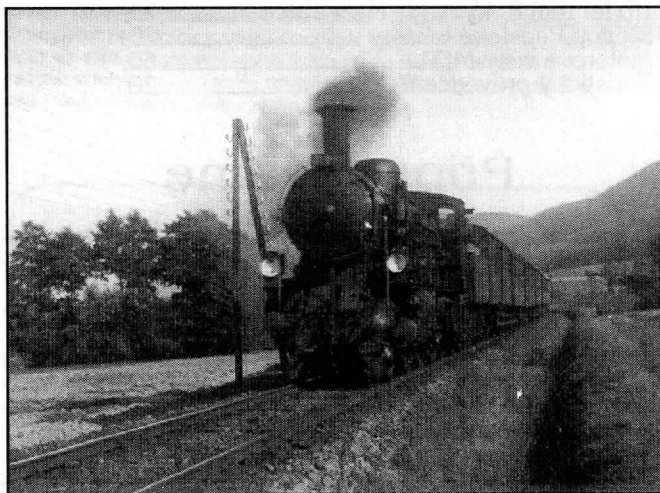
Nechce se tomu už věřit, že je tomu již 50 let. Na jízdu s první "volnou" do Rokycan se nemůže zapomenout.

Ani pan Jaroslav Moulis z Mírošova ve svých 71 letech nezapomíná na železnici a poslal nám text písně o mírošovské lokálce:

Mírošovská dráha

- 1/ Mírošovská dráha daleko je známá, jezdí tu motory ale taky pára. Aby vlaky jely dobře ve dne v noci, o to se starají její zaměstnanci
- 2/ Náčelník, výpravčí, ti tu dopravu řídí tak ty vlaky jedou, jak oni nařídí. Strojvedoucí jede, má svoji mašinu, vlakvedoucí zase náručí papírů.
- 3/ Průvodčí ve vlaku má taky dost práce, musí cestujícím dávat informace. Jedna dívka ptá se, kdy bude vlak v Praze, zatím vystupuje někde ve Zbizoze.
- 4/ Hezká dívka ptá se, kdy bude vlak v Chrástu, že tam čeká milý, půjdou na procházku. Až tou Mírošovkou někdy pojedete, po čase si jistě na tu jízdu rádi vzpomenete.

Vybráno ze starých archivů



Další dobový snímek pochází opět ze sbírky Oldřicha Čížka. Ten zachycuje parní lokomotivu 354.917 u Hodslavic 17.9.1932.

Opět se obracíme na všechny pamětníky a sběratele, aby se prostřednictvím našeho seriálu podělili o své dokumenty minulosti s ostatními.

Kudy vlak už asi nepojede

Dnešní výšlap začneme v Tochovicích a budeme k němu potřebovat dobré boty. Budeme se totiž pohybovat po neobvyklém terénu. Nebudou to žádné kopce ani skály - naopak: terén bude bez velkých nerovností, bude ovšem daleko náročnější v něčem jiném - půjdeme totiž po pražcích.

Kousek od nádraží směrem na Příbram se odpojuje železniční trať, jejíž historie sahá do doby výstavby Orlické přehraď. Trať sloužila pouze tomuto účelu a po letech ji dostali pod patronaci vojáci, kteří měli u jejího konce vybudovány sklady pohonných hmot. Jednu dobu sloužila též železničářům k montáži úseků kolejí na pražce při opravách kolejových svršků. Dnes je trať již mnoho let pustá a mnohde pro vlaky neprůjezdná.

Přesto, že zde už dávno není slyšet supění lokomotiv, není cesta bez romantiky. Naskytá se nám pohled, který důvěrně znají jen mašinírové a vlakvedoucí - pohled na koleje ubíhající pod námi.

Stará rezivá návěští, značky, závory. Trať se vine malebnou krajinou chvíli mezi poli, kolem rybníků, potom se zařítne do kaňonu a vstoupí do lesa. Husté porosty smrků lemují trať po několik kilometrů. A propos: kilometry! Celou cestu můžeme číst vzdálenost od výchozího bodu na patnicích kolem tratí.

U rybníku Cunát překračujeme hlavní strakonickou silnici. Naskytne se nám i nádherný výhled na Chraštice, které mi odtud připomínají kulisu prastarého loutkového divadla po babičce. Zhruba uprostřed tratí najdeme nádražíčko dnes už zcela zpusklé a klukovská duše jen těžko odolá lákání výzkoušet si přehodit výhybku. Snad se tím žádné předpisy neporuší - už není nic, co by tu mohlo vykojet. V uších jaksi mimoděk zaznívá písnička Prázdné nádraží. Trať se znovu noří mezi kopce a co chvíli nám odkrývá nádherné výhledy na okolní vesničky - Zbenice, Kamennou, Pečice. Jako pohlazení se nám znenadala objeví Maková Hora. V závěru musíme obejít staré vojenské sklady, za nimiž ale trať ještě pokračuje. Džunglí náletů vrby a břízy se prodíráme skalnatým kaňonem, který nás přivede až do blízkosti chatové oblasti u Bohotic. Tady bývalo také nádraží, ale jeho osud je stejný jako toho uprostřed tratí. Po několika málo desítkách metrů docházíme až na samý konec tratí, která působí dojmem, jako by vstupovala do kopce a byla zahnuta. Podle patníků čteme, že jsme šlapali jen něco málo přes patnáct kilometrů, ale stejně je to znát - nezvyklá chůze po pražcích je namáhavá. Zpět se dostaneme nejlépe z Bohotic nebo ze Solenic.

Nedejte se odradit a zkuste tuhle trasu. A třeba budete mít to štěstí jako já, že najdete kopretinu vyrůstat z nádherně zeleného mechového polštáře mezi pražci

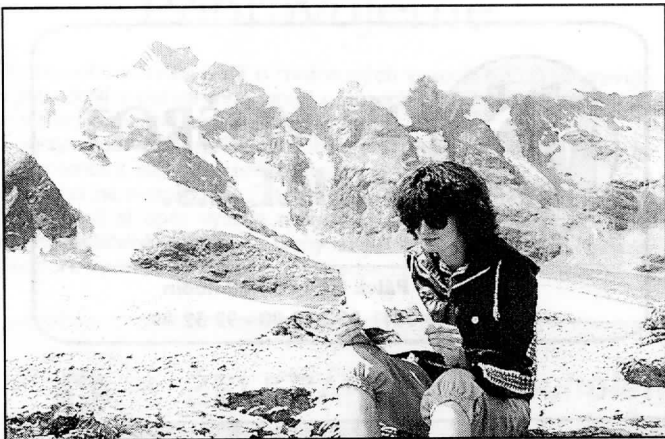
Zdeněk Hejkrlik

(Pozn. red.) V současné době již byly podniknuty první kroky k dalšímu využití dráhy jako výletní i s provozem historických vozidel. Jak je tato myšlenka reálná, ukáží další jednání. Přesto jistý optimismus je na místě.

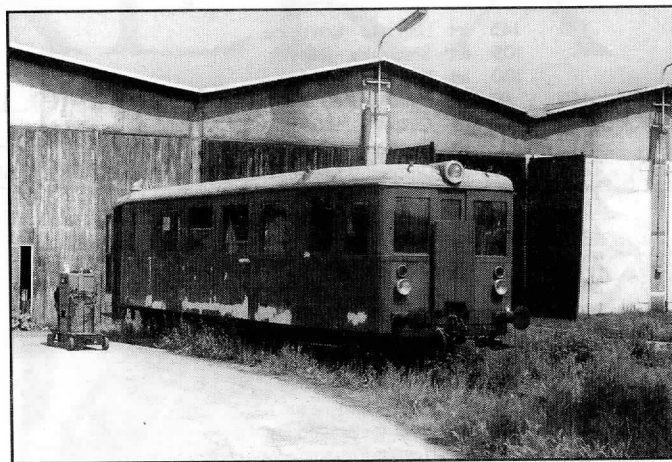
INZERCE

- Prodám zachovalou, stoprocentně funkční, Prakticu BX-20 se základním objektivem + ZOOM 35-70, redukcí baj/M42 a další doplňky, výměním 2 páry nepoužitých stíhlých výhybek PILZ (stavebnice) za 1 pár obyčejných + 1 pár obloukových. Na adrese spolku.

- Vyměním barevé fotografie našich lokomotiv ve formátu 9x13 cm, odznaky se železniční tematikou a veškeré informace o lokomotivě T679.1600. Václav Kleiber, Pražská 2111, 272 01 Kladno 2.



K okolí Rhétské dráhy neodmyslitelně patří i čtyřtisícový masiv Berniny. Pokud vás naše letní příloha dovedla až sem, pak splnila svůj účel.



Současný stav prací na motorovém voze M131.1386 napovídá, že se v dohledné době vrátí na koleje.

Ve zkratce

- **DB uvažují o odprodeji** některých úseků vedlejších tratí již v roce 1996. Toho chce využít společnost Regentalbahn a převzít provoz na trati Plattling - Bay. Eisenstein včetně odboček ze Zwieselu do Grafenau a Bodenseins již s platností nového jízdního řádu. Dvouhodinový takt si vyžádá provoz deseti motorových jednotek, z nichž část bude převzata z parku DB. /Do/

- **Přeprava automobilů po železnici** se stala samozřejmostí dopravní i ekologické politiky vyspělých evropských států. Kromě převozů přes horské přechody jsou dnes zcela běžné tzv. autovlaky, kdy cestující pohodlně cestuje vlakem a jeho automobil je ve stejné soupravě převážen na speciálních vozech. Po mnohahodinové cestě pak odpočatý využije svého vozidla. Speciální nakládací rampy, které jsou v každé větší stanici, umožňují rychlou nakládku i vykládku. Dočkáme se podobných služeb v dohledné době také u ČD?

- **Na trati ŽSR Nové Mesto nad Váhom** - Myjava bylo 16.5.1995 uvedeno do ověřovacího provozu dispečerské stávedlo, které vzniklo na základě spolupráce AŽD Bratislava, ŽSR, ÖBB a firmy Siemens. Traťový úsek je dlouhý 33 km, jednokolejný s provozem nezávislé trakce o maximální rychlosti 80 km/h. Denně zde projede pravidelných 30 osobních a 2 manévračních vlaků, příležitostně pak nadrozhrmné zásilky mezi ČD a ŽSR. Instalováním dispečerského stávedla, do kterého nejsou zapojeny stanice Nové Mesto nad Váhom a Myjava, bylo ušetřeno 41 pracovníků. Jízdu vlaků řídí výpravčí stanice Nové Mesto nad Váhom. /Cho/

- **Při příležitosti 640 let** od první písemné zmínky o obci Trenčianska Teplá byl 17. a 18. června 1995 příležitostně pamí provoz na 5,9 km dlouhé úzkorozchodné dráze Trenčianska Teplá - Trenčianske Teplice. V hodinových intervalech tady budila nevšední pozornost pamí lokomotiva Smoschewer, kterou zapůjčila Čiernohronska lesní železnice v Čiernom Balogu. /Cho/

- **Položením základního pilotu** v žst. Prešov začala 21. června 1995 elektrifikace 55 km dlouhého úseku do Plavče. Celá akce si vyžádá náklady 447 mil. Sk. Použita bude technologie přímého kotvení stožárů do jehlanových pilotů, což v porovnání s klasickou metodou urychluje a podstatně zlevňuje montáž a nevyžaduje náročné zemní práce. Dokončení celé stavby je plánováno ve třech etapách do 31. července 1997. /Cho/

- **Poslední možnost v letošní sezóně** navštívit v provozu muzejní dráhu Mariazell-Erlaufsee v Rakousku máte 26. října, kdy naposled v hodinových intervalech na trať vyjede pamí tramvaj.

- **"Rasender Roland" neboli úzkorozchodná dráha** Putbus - Göhren oslavila 22. června své kulaté sté narozeniny. Od 1. ledna 1996 bude provoz na této 24 km dlouhé dráze zajišťovat soukromá společnost KEG (Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft). Přesto ještě v tomto roce investují DB do modernizace tratí a stanic 1,6 milionu DM. Svého provozovatele v dohledné době také změní známá "Mollí" z Bad Doberanu do Kühlungsbornu.

Nejen příjemné události provázejí náš život. Ty smutné pak přicházejí, když naše řady navždy opouštějí dobří přátelé.

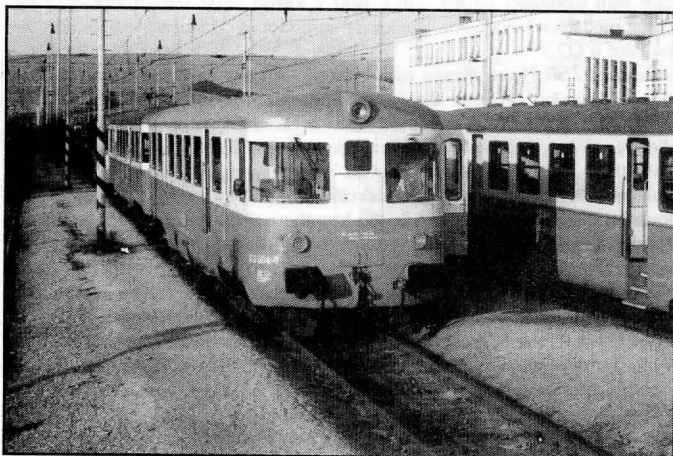
4. října uplyne již šest let, kdy nás tragicky opustil Pavel Musil z Ústí nad Labem, strojevedoucí a železniční fanda. Tehdy mu nebylo ani celých pětadvacet let.

Před pěti lety 9. října jsme se navždy rozloučili s Haraldem Bürgerem z německého Radebergu, známým zdatným modelářem ve velikosti N a Z.

Kamarádi, nezapomínáme!

V roce 1995 jubilují tratě

1.10.	145	let	Ústí n.L. - Lovosice
	105	let	Studénka - Bílovec
	100	let	Kojetín - Tovačov
4.10.	90	let	Hanušovice - Staré Město p.Sněž.
7.10.	90	let	Cvikov - Jablonné v Podještědí
8.10.	125	let	Duchcov - Chomutov
12.10.	90	let	Újezdec u Luhačovic - Luhačovice
15.10.	130	let	Cheb - Slapany
	120	let	Lichkov - stát. hranice
16.10.	130	let	Kralupy n.Vlt. - Turnov
23.10.	95	let	Roudnice n.L. - Kmetiněves
28.10.	100	let	Divčice - Netolice
29.10.	125	let	Kolín - Mladá Boleslav
			Trutnov hl.n. - Trutnov Poříčí
1.11.	130	let	Cheb - Bad Brambach
			Františkovy Lázně - Aš
	90	let	Kutná Hora - Zruč n.Sáz.
5.11.	140	let	Kladno - Kladno Dubí
24.11.	125	let	Hevlín - Hrušovany n.Jeviš.
27.11.	90	let	Sobotka - Vrátno
1.12.	120	let	Jindřichov ve Slezsku - stát. hranice
	115	let	Kroměříž - Hulín
4.12.	115	let	Čáslav - Žleby
			Skovice - Vrdy
5.12.	115	let	Milotice n.Opavou - Vrbno p.Prad.
9.12.	115	let	Suchdol n.Odrou - Nový Jičín město
10.12.	120	let	Broumov - Otovice
15.12.	100	let	Benešov u Prahy - Vlašim
	95	let	Kolín - Rataje n.Sáz.
17.12.	140	let	Nový Bohumín - Petrovice u Karv.
			Svinov - Opava východ
20.12.	120	let	Zdice - Protivín
21.12.	125	let	Velký Osek - Ostroměř



Na 61 km dlouhé trati Poprad Tatry - Plaveč neúnavně odměřují svoji denní normu kilometrů zastaralé, ale zatím stále nenahraditelné motorové vozy řady 820. Depo v Popradu je denně vystavuje na hranice, aby odvezly cestující za svými cíli podél pěkné a zejména fotogenické lokálky pod Vysokými Tatrami. Jednou denně je můžeme spatřit na trati z Plavče do Lipan.

Motorové vozy 820 004 a 038 dostaly po opravě v PARS Šumperk náter skříň ve původních barvách. Snímek zachytil právě vůz 820 004 s přípojným vozem Bix před odjezdem vlaku z Plavče do Popradu 30.6.1995.

Ze Studeného Potoka odbočuje též 9 km dlouhá větev do Tatranské Lomnice, ležící ve výšce 850 m n. m. Zde provoz zajišťují motorové vozy řady 851 a tato trať letos oslaví své kulaté sté výročí služeb návštěvníkům Vysokých Tater.

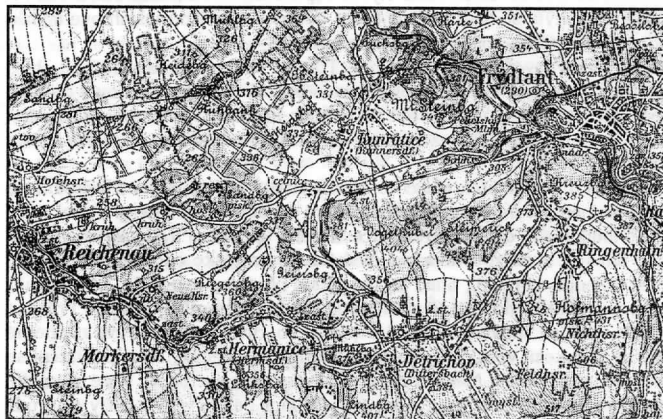
Pavel Chomjak, Prešov

V každém letošním čísle jsme na tomto místě věnovali prostor dnes již zrušeným tratím, které by oslavily kulaté jubileum. Nejinak konáme i dnes:

„Heřmanická“, jak se pro úzkorozchodnou dráhu Frydlant v Čechách - Heřmanice používalo, by se letos dožila 95 let. Škoda, že se tak nestalo, neboť to byla naše jediná úzká s atypickým rozchodem 750 mm.

11. listopadu 1884 byl zprovozněn první úsek trati ze Žitavy do pruské Bogatyně. Prudký rozvoj průmyslu ve frydlantském výběžku přímo volal po stavbě dráhy i na našem území. Přesto až v roce 1899 získala společnost Frydlantské okresní dráhy a stavební firma Hermann Bachsteina koncese ke stavbě trati i s přípojkou na již provozovaný úsek.

25. srpna 1900 vyjel na trať první vlak. Provoz tehdy začínal se třemi lokomotivami U 37.0, 4 osobními a 18 nákladními vozy. V roce 1924 mění dráha vlastníka, když přechází pod správu ČSD. Po odtržení pohraničí zajišťují provoz DR a rozšiřují vozový park o dalších 9 osobních vozů. Po válečných událostech byl provoz opět zahájen 4. srpna 1945 pod správou ČSD třemi páry



smíšených vlaků. Nejříve však předcházelo obnovení ustupujícími Němci zničeného technického zařízení na trati i ve stanicích.

Provoz však netrval nijak dlouho, neboť byl i přes protesty obyvatel a železničního personálu v dubnu 1946 zastaven. Obyvatelé záhy pochopili, že bez spojení s okolním světem nelze žít, a tak začalo nezastavitelné vykládání celé oblasti Heřmanicka, které nezastavil ani opět v září 1948 obnovený provoz. Ztrátovost dráhy byla stále větší, a tak byl opět v roce 1951 na plyných šest let zastaven provoz. Od roku 1954 až do znovuoživení provozu v roce 1957 sloužila dráha jako vlečka pro odvoz kamene a šterku.

Začátkem šedesátých let dochází o obměně lokomotivního i vozového parku. Pamí lokomotivy nahradily dieselelektrické řady T 47.0, dodány byly i nové osobní vozy. V tu dobu zde jezdilo denně šest párů vlaků. Problémy, zejména v zimních měsících, kdy chyběly mechanismy k odklizení sněhu, jsou příčinou dalších dočasných zastavování provozu.

Sedmdesátá léta byla všeobecně ve znamení prudkého rozvoje automobilové dopravy, což se projevilo i na vytíženosti zdejší dráhy. V roce 1972 je pak následně navržena na zrušení, o rok později vypracovaná studie potvrzuje její vysoce nerentabilní provoz a nakonec 13. ledna 1976 je definitivně provoz zastaven. Osm let zde fungovala náhradí autobusová doprava, od roku 1984 obsluhuje tato oblast přebírá ČSAD.

V roce 1987 bylo zahájeno řízení o snesení tratě, které díky majetkovým nejasnostem zatím nebylo naplněno. Stále je tu tedy jiskřka naděje na její znovuzprovoznění jako dráhy muzejní či výletní. Díky vysoké finanční náročnosti projektu se však v dohledné době těžko najde nějaký odvážlivce. A na saskou stranu v tomto směru nelze spoléhat, obzvláště, když vezmeme v úvahu upadající dráhu Zittau - Oybin / Johnsndorf.



**KOVOŠROT
ZDICE a.s.**

Pondělí - Pátek 6.00 - 14.00 hodin
Telefon: 0311 / 92 52 80 - 92 52 89

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

