

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 9

Vychází 22. prosince 1995

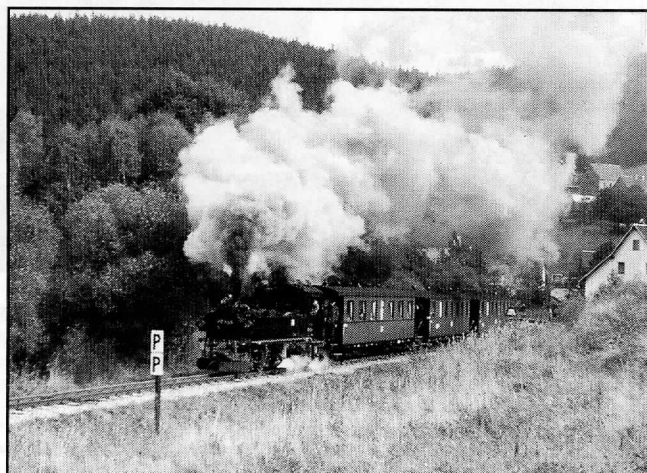
Cena 2,- Kč

Pozor! Fotosoutěž!

Jak jsme v minulém čísle slíbili, vyhlašujeme fotosoutěž na téma „Život na železnici“. V termínu do 31. března 1996 budou přijímány černobílé i barevné fotografie jednotného formátu 24x30 cm včetně pasparty.

Pro úspěšné autory zajistily zajímavé ceny NEI Report ve spolupráci s firmou Konica a plzeňský Fotosvět.

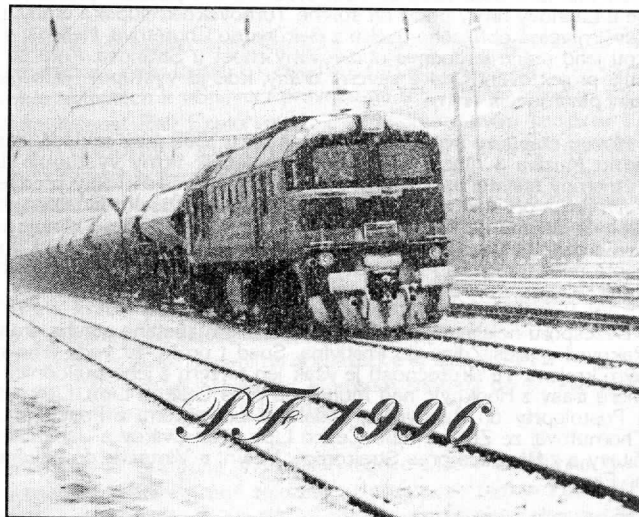
Příští číslo vyjde
se zimní přílohou!



Ve dnech 30.9. - 3.10. bylo na muzejní dráze Pressnitztalbahn živo. Na zatím 4,1 km dlouhém obnoveném úseku mezi Schmalzgrube a Jöhstadt jsme mohli spatřit v provozu všechny tři zdejší "meyerky" se soupravami precizně zrestaurovaných vozů. Ze Schmalzgrube do Steinbachu zatím zajišťoval dopravu historický autobus, ale i na tomto úseku se v příštím roce ozve štěkot parních strojů. V tomto konání držíme našim německým kolegům pevně palce, aby svého cíle zprovoznit celou třicetkilometrovou dráhu dosáhli co nejdříve.

Na snímku je zachycena lokomotiva 99 1568 při odjezdu ze Schmalzgrube. Připomeňme si, že tato lokomotiva řady IV K byla vyrobena v roce 1910 v Hartmannově strojárně v Chemnitz a dodána pro dráhu Meissen - Triebischtal. Přesto za svůj život okusila koleje většiny saských úzkých.

-ijs-



Milí železniční přátelé,

sešel se rok s rokem a my se scházíme nad posledním letošním číslem Lokálky. Konec roku bývá časem hodnocení. I přesto, že letošní rok nebyl pro nás z pohledu plánovaných akcí nijak úspěšný, povedlo se nám alespoň prostřednictvím Lokálky udržet kontakt s okolním světem železničních přátel. Bezesporně potěšujícím faktem je neustále vzrůstající počet čtenářů. Ostatně i mezi spolupracovníky se objevila nová jména. To nám dodává sílu a optimismu do další práce a zároveň zavazuje nezklamat Vás.

To, že se k Vám dostává Lokálka jakžtakž v naplánovaných termínech, je zásluhou tiskárny Vario, kdy často dodací lhůtou ze dne na den byly zachraňovány naše sklady v přípravě. Poděkování patří též a.s. Železárny Hrádek, díky jejíž podpoře jsme byli schopni udržet i přes stále vzrůstající náklady nezměněnou cenu. Letní přílohu pro Vás finančně zajistil NEI Report.

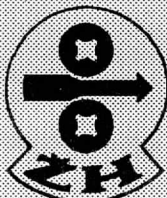
Průběžně jsme se snažili rozšířit distribuční místa, i když tady se nám díky často nepochopitelnému nezájmu naše představy nenaplnily. Zatím náš občasník zakoupíte v prodejnách Nadatur, v nádražním kiosku v Rokycanech, ve stánku na nádraží v Jindřichově Hradci a modelářské prodejně MMR v Ústí nad Labem. Možný prodej máme rozjednaný v Plzni, Protivíně, Brně, Písku a Hradci Králové. Tož, uvidíme.

Pro Ty, kteří nemají možnost občasník na uvedených místech zakoupit, platí stejné podmínky objednání na adrese spolku: zašlete 5 ks ořezaných a adresou nadešlých obálek A5 a jako předplatné přiložíte známky v hodnotě 15 Kč. Přes veškerou snahu jsme nuceni od příštího roku zvýšit cenu výtisku na 3 Kč, což Vám vyhradíme dvěma přílohami. Ta příští „Vybráno ze starých archivů“ se objeví již v příštím čísle, jak bude tematicky zaměřena druhá, záleží na Vašich přáních i ochotě spolupracovat.

V tomto čísle vychází též pátý kupón. V příštím čísle vyjde malá anketa, a ty, které budou doplněny vylepenými kupóny, se dostanou do slosování.

Závěrem nezbývá, než popřát klidné a spokojené prožití vánočních a novoročních svátků a „plnou parou“ do nového roku!

Ing. Jiří Svoboda



ŽELEZÁRNY
HRÁDEK a.s.

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

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

KDO BYL JAN MUZIKA?

Jméno inženýra Muziky je spjato se stavbou mnoha tratí, které obohatily naši železniční síť. Po ukončení svých studií v roce 1854 nastoupil do svého prvního zaměstnání k firmě Lanna a Šebek, která ve spolupráci s firmou bratří Kleinů tehdy stavěla Pardubicko-libereckou dráhu. Budování mnoha náročných umělých staveb bylo pro začínajícího Muziku výbornou praxí, na které postavil svou další stavební činnost. Od roku 1859 pak projektoval pro firmu bratří Kleinů trati České západní dráhy, na jejichž vlastní stavbě se i osobně podílel. Hospodářská krize jej v letech 1864-65 zavála i do vlastního železničního provozu, kdy působil jako přednosta stanice v Hořovicích. Ale již v roce 1865 se opět vrátil ke své původní profesi, když se u Lannovy firmy podílel na stavbě Turnovsko-kralupské dráhy, především velmi obtížného úseku z Bakova do Chotětova. Nejlepší vizitkou jeho práce je dodnes obdivovaný most u Stránova. Poté se věnuje projektování České severní dráhy, kde již vystupuje jako generální plnomocník firmy.

Novou etapu ve svém životě začíná roku 1869, kdy zakládá vlastní firmu Muzika a Macan. Jako tichý společník firmy vystupuje další významný stavitel tratí inženýr Karel Schnabel. Své kvality předvedla nová firma při stavbě terénně velmi náročného úseku Buštěhradské dráhy z Března do Karlových Varů. V letech 1871-73 se věnuje výstavbě další terénně náročné dráhy Pražsko-duchcovské, k jejíž dominantě patří trasování Prokopským údolím a mosty v Hlubočepském údolí.

Bezesporu nejslavnějším Muzikovým dílem zůstane stavba dráhy z Rakovníka přes Zdice do Protivína. Snad i proto, že vede jeho rodným krajem. Ve skutečnosti je však jen torzem z jeho původních zaměrů trasy z Hodkovic nad Mohelkou přes Českou Lípou, Litoměřice a Postoloprty do Rakovníka, s dalšími odbočkami z Postoloprty do Chomutova, ze Zákup nebo České Lípy přes Cvikov a Jablonné do Žitavy a z Březnice přes Strakonice, Volyni a Vimperk do bavorského Pasova.

Trat' z Rakovníka do Berouna a ze Zdíc do Protivína byla vystavěna v letech 1873-76 s řadou vynikajících umělých staveb, které snad nejlépe charakterizují Muzikovo umění.

V letech 1876-79 pro nedostatek zakázek doma trasuje a projektuje dráhy v Bosně, Srbsku, Bulharsku i Haliči. V té době po vzoru Francie propaguje Muzika stavby místních a spojovacích drah, které byly vzhledem ke svému poslání jednodušší trasování a i stavby postupovaly podstatně rychleji. Tak vznikly dráhy Nusle - Modřany, Nymburk - Jičín, Kráňec - Městec Králové, Kopidlno - Libáň, Hradec Králové - Ostroměř, Sadová - Smiřice a Nezvěstice - Mirošov o celkové délce 148 km.

Zahájení provozu na "mirošovce" se již Muzika nedomohl. Po zápalu plic 30. května 1882 umírá. Ještě před svou smrtí vymohl koncese na stavbu tratí Libáň - Bakov, Krupá - Kolečovice, Mirošov - Rokycany a Dětenice - Dobruška. Na jeho poslední cestě ho 16.1882 doprovodili z Jungmannovy ulice na smíchovské nádraží vysocí představitelé technických věd. Odtud byl vlakem převezen do Březnice, kde je pochován.

Do svého celoživotního díla promítl Muzika nejen svůj technický um, ale též prozíravost do budoucnosti, což do dnešních dnů s úctou obdivujeme.



Šestisetkusová série „Sergejů“ nám doslova před očima mizí z pravidelného provozu, a tak bude tato řada brzy patřit mezi historická vozidla. Na tuto skutečnost nezapomněli v depu Zvolen, kde lokomotivu T679.1168 uvedli do původního stavu dodání na ČSD.

Foto Rudolf Galovič.

Strípky ze Slovenska

Na začátku letošních prázdnin jsme se rozhodli prozkoumat současný stav slovenských lesních železnic. O některé naše postřehy se chceme s Vámi podělit:

- Na Vychylovce nás upoutal vzorně opravený svršek trati od depozitáře až po Demánovské sedlo, včetně mostků a přejezdů, o což se zasloužili vojáci. Horší, respektive špatný dojem na nás udělal stav vozidel, která jsme měli možnost spatřit i jejich "odborná" obsluha. Konkrétně se nám nelíbil přístup zaměstnanců muzea k provozním vozidlům - nově rekonstruovaný osobní vůz již nesl zřetelné stopy po šmíru na interiéru a ani technologie jízdy s parní lokomotivou nás nednadhla. Z pohlednic a plakátů známé oranžové osobní čtyřosáky jsou též v zuboženém stavu. Ze sedla k Tanečníku by se při troše dobré vůle dalo sjet, brání jen vysoká tráva a padlé stromy. K dojetí až k výtopné bráni místy rozebrané koleje a prohnutý most.

- Povážská lesní železnice, na které byl provoz zastaven před asi pětadvaceti lety svádí svůj marný boj s vegetací a lidskou činností. V Liptovské Tepličce zůstaly budovy depa i stanice, stojí i budova v Benkovu a Královské Lehote. Pozornému turistovi neujdou všelijaké pozůstatky po železnici, mostky počínaje, zalitými přejezdy a zářezy konče. Koleje zůstaly zachovány od Svarína, ale i zde si je místní obyvatelé "půjčují". Zachovalo se i křížení s normálním rozchodem u měniny u Král. Lehoty. Depo je nyní odříznuto od okolí zástavbou jak průmyslovou, tak obytnou. Proto se možná uvažuje o jeho přesunutí do Pribyliny (asi 10 km od Lipt. Hrádku), kde se nachází Muzeum liptovské dediny. Ale vzhledem k nedostatku peněz na samotnou údržbu a udržení současného stavu to nebude tak žhavé.



Abychom dali dohromady různé útržky zpráv o železnici pod Viňhorlatem, navštívili jsme Kamenici nad Čirochou, kde se měla nalézat poslední provozní lesní železnice na Slovensku. V současnosti zbyl z železnice pouze asi 1,5 km dlouhý úsek spojující dva závody pily Vojenských lesů. Podle místních lidí byla provozována ještě asi před dvěma roky. Lokomotivu jsme našli pouze jednu (viz foto). Jde údajně o rekonstrukci a původní skříň se má též nacházet na Černém Balogu. Svoji pozornost si zaslouží i oranžový majáček (kvůli křížení se silnicí I. třídy v obci). Její umístění pod širým nebem jí určitě neprospěje, i když má relativně nový nátěr. Na místě bylo i několik vozů na dřevo a nasazovací sněhový pluh. Trat' je sjezdná, až na asi patnáctimetrový úsek, který byl poškozen při regulaci toku říčky.

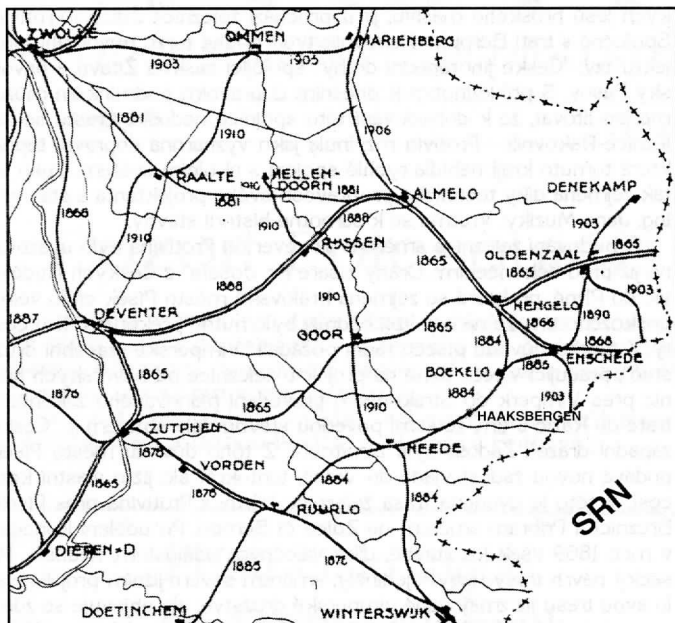
- Z celé nejprve solné a později s velkým humbukem stavěné Prešovské pionýrské železnice zbylo jen těleso s mostky a budovami a pomníkem U 47.002 v RD Prešov.

- Neustále přejmenovávaná železnice v čemeliském údolí změnila snad definitivně majitele - je jím v současnosti město a vzpamatovává se z nájezdu primitivních vandalů. Perličkou jsou vzájemné vztahy okolo železnice: vlastníkem je město Košice, které investovalo asi třicet milionů do obnovy tratí (mj. byla zrušena výhybna Vpred), a vlastní i vozy. Lokomotiva patří dosud RD Košice a jízdenky prodávají MHD...

- Čierny Balog opět letos ožil jízdami parních vlaků a i sem pronikla modernizace. Na lokomotivách jsme objevili magnetem přichytitelné antény a v rukách dispečera i rušňovodíčů vysílačky. O tom, že je to velké plus pro provoz netřeba hovořit. Zaujala nás inzerovaná přeprava kol, která se neprovádí vlakem, ale souběžně dvanáctset-trojkou. Snad jedině, co se nevyvedlo byl (respektive nebyl) přípoj od rychlíku „Čiernohronce“ na osobní vlak do Brezna. Nepochopili jsme proč je nutno dlouho telefonicky žádat o povolení jízdy po koleji, která je v Chvatimechu chráněna výkolejkou a tím vyrobí hned pětiminutové zpoždění. Ještě, že si na sebe oba strojvedoucí (ten od osobáku i ten náš) v Chvatimechu stačili za jízdy zamávat ...

- Na elektrické z Trenčianké Teplé do Tr. Teplíc je na části tratě nedobrý stav svršku a rychlost 10 km/h, ale ani to nezabrání místním "pilotům" srovnat pětiminutové zpoždění.

Pavel a Martin Reiserovi



Společnost místní vlakové dopravy zahájila provoz na trati z Ruurlo do Hengelo v roce 1884 a o rok později na odbočné větvi z Boekelo do Enschede. Avšak již v roce 1936 byla zastavena doprava na úseku Boekelo - Hengelo a Haaksbergen do Enschede hned o rok později. V roce 1942 došlo k definitivnímu zrušení celé dráhy. Přesto těleso zůstalo zachováno, což bylo základním kamenem pro vznik zdejší muzejní dráhy.

Muzeum místní vlakové dopravy bylo založeno v roce 1964 a své centrum má ve stanici Haaksbergen. Nádražní budova z roku 1884 byla kompletně zrenovována, její součástí je dvoukolejná výtopna s ručně ovládanou točnou. Pro účely restaurování vozidel v sousedství staniční budovy vyrostla budova se třemi kolejemi a vším potřebným strojním a sociálním vybavením. Stavba koncipovaná dobově ve stylu ostatních budov nenásilně zapadá do celého "světa minulosti".

Kolejiště u opravárenské budovy bylo položeno v roce 1990 za pomoci populárního holandského pořadu "Výzva". Za pomoci mnoha dobrovolníků, místních firem i samotné železnice bylo položeno 230 metrů kolejí za rekordní tři dny!

Muzeum vlastní 5 parních lokomotiv, z nichž nejstarší je z roku 1896, množství dokonale zrestaurovaných vozů i kolekci historického materiálu. Několik motorových vozidel čeká na své znovuzprovoznění.

Snahou je prodloužit dráhu až do Hengelo, které je důležitým společenským a průmyslovým centrem celé oblasti. Hlavním problémem zůstává křižování s dálnicí, kdy vybudování mostu nebude nijak levnou záležitostí.

V sezóně se zde můžeme svést každou středu, čtvrtek a neděli, samozřejmě je provoz o vánočních, velikonočních i svatodušních svátcích.



Egbert a Dana Kappertovi, Rijssen

VE ZKRATCE

- Lokálka z Chamu do Waldmünchenu na bavorské straně Šumavy letos oslavila své stoleté jubileum. Tehdy byla vybudována na náklady města, aby posílila obchodní ruch. Dnes však je velkým otazníkem, zda přežije rok 2000. (Do)

- V době od 26.12.1995 do 31.1.1996 bude opět pro veřejnost otevřeno železniční muzeum v Bay. Eisenstein. Ve dnech 26., 29., 31.12. a 3.1. vyjedou tradiční historické vlaky mezi Železnou Rudou a Špičákem v čele s klatovským kremákem 534.0432. (Do)

- Zatímco vycházelo minulé číslo Lokálky se vzpomínkou na "Heřmaničku", objevila se v Českém Expressu 10/95 zajímavá informace o aktivitách k obnovení provozu na této úzkorozchodce. Pražská společnost Rail Explor uvažuje v připravovaném projektu i s možným opětovným spojením na dráhu Zittau - Oybin/Johnsdorf. Město Frýdlant prý souhlasí a nyní probíhají jednání se zástupci euroregionu Nisa a dalšími podnikatelskými subjekty o možné spolupráci na projektu. Tož tedy, držíme palce a s napětím očekáváme výsledky!

- 26.října, krátce po poledni, byli z plzeňského depa odtaženi do Sokolova poslední "sergejové" čísel 781.555, 557 a 582. Jejich typické dunění na domažlické či zatecké trati bylo od GVD 95/96 nahrazeno hukotem motorů dvojic lokomotiv řady 753 posbíraných z celé republiky.

- Na sobotu 18. listopadu připravili kolegové z DKV Veselí nad Moravou tradiční setkání přátel železnice. I přesto, že termín kolidoval s několika dalšími akcemi, sešlo se zde dost příznivců železnice, aby na miniburze sehnali pár věcí na modelářinu či doplnili chybějící čísla ze starších ročníků Železničáře nebo zajímavé publikace věnované výročí trati.

- V sobotu 16. prosince jsme navštívili opět po několika letech modelářskou výstavu v Leipzig. Mezi množstvím modelových kolejišť bezesporu vynikala švýcarská „Gotthardbahn“ vymodelovaná ve velikosti TT podle skutečné dráhy. Některé zajímavosti přineseme v příštím čísle Lokálky.

Úzkorozchodka v Poběžovicích

V naší zemi stále můžeme nalézt úzkorozchodné drážky, o nichž někdy nemáme ani tušení. Některé proto zůstávají neprávem opomíjeny, jiné jsou již zrušeny a přitom ani nevíme, že existovaly. Mezi tyto polozapomenuté drážky můžeme asi počítat i úzkorozchodku v Poběžovicích, jejíž majitelem jsou Chlumčanské keramické závody a.s. Je pravda, že je velmi krátká a ani neopývá velkou silou provozu, ale i tak jistě stojí zato si ji připomenout. I ona přece tvoří kus naší železniční historie a současnosti.

Poběžovická drážka vychází od skladiště ve stanici ČD, pravotočivým obloukem se dostane k silnici, odkud klesá do závodu. Je dlouhá 200 metrů a patří mezi naše šestistovky. Výsledným produktem závodu je především mletý živce, který je dodáván pro potřebu keramických závodů v celé republice. Drážka slouží k přepravě pytlůvaného živce (1 pytel = 50 kg) do expediční haly u nádraží nebo přímo k překládce na ČD. Pytle se vozí v upravených důlních vozících, maximum je 60 pytlů na jeden vozík. Podle závodního dopravního řádu mohou být taženy lokomotivou pouze 2 vozíky, tj. 6 tun nákladu. Nejvyšší povolená rychlost je 5 km/hod.

Závod vlastní 2 lokomotivy BN 30 R, jedna slouží jako rezerva. Obě mají dvouválcový motor Škoda o výkonu 30 koní, vrtání 110 mm a zdvih 150 mm. Spouštění je ruční nebo elektrické. Adhezní váha lokomotivy je 5,4 tuny, má 3 rychlosti, ty však zde nejsou plně využity (I - 6 km/h, II - 12 km/h, III - 18 km/h). Tažná síla na háku je 1020 kg. Lokomotivy BN byly vyráběny pro rozchody v rozmezí 500 - 760 mm. Kola jsou o průměru 450 mm, délka lok. je 2970 mm, šířka 1100 mm. Lokomotiva může projíždět oblouk o poloměru 7 metrů.

Jak je vidět z tohoto příkladu, může být úzkokolejka užitečná i na konci 20. století.

Pavel Bureš

V roce 1996 jubilují tratě

- | | | |
|-------|---------|--|
| 1.1. | 125 let | České Budějovice - Rybník |
| | | Ostrava Vítkovice - Frýdlant nad Ostravicí |
| | 95 let | Loket - Krásný Jez |
| 2.1. | 140 let | Brno dolní - Zastávka u Brna |
| 8.1. | 125 let | Český Těšín - Žilina |
| 25.1. | 125 let | Havlíčkův Brod - Jihlava |
| 1.2. | 120 let | Starkoč - Václavice |
| 4.2. | 125 let | Chomutov - Stochov |
| | | Rakovník - Lužná u Rakovníka |
| 10.2. | 110 let | Česká Kamenice - Kamenický Šenov |
| 23.2. | 140 let | Kladno Dubí - Kralupy nad Vltavou |
| 6.4. | 145 let | Děčín hl.n. - Dolní Žleb st.hr. |
| 8.4. | 145 let | Děčín hl.n. - Ústí nad Labem hl.n. |
| 23.4. | 125 let | Jihlava - Znojmo |
| 30.4. | 120 let | Beroun - Rakovník |
| 1.5. | 155 let | Břeclav - Staré Město u Uh. Hradiště |
| 9.5. | 95 let | Chlumec nad Cidlinou - Městec Králové |
| 21.5. | 125 let | Ostrava hl.n. - Ostrava Vítkovice |
| 31.5. | 95 let | Bruntál - Malá Morávka |
| 1.6. | 125 let | Rosice nad Labem - Havlíčkův Brod |
| | | Kunčice nad Labem - Ostroměř |
| | | Žďárec u Skutče - Skuteč |
| | 120 let | Sokolov - Kraslice |
| | 110 let | Zvoleněves - Vinařice |
| | 90 let | Lomnice nad Popelkou - Stará Paka |
| 2.6. | 95 let | Přivany - Bezruč |
| 4.6. | 110 let | Zastávka u Brna - Okříšky |
| 13.6. | 110 let | Studenec - Velké Meziříčí |



V době letních prázdnin se v malebném čermelském údolí ne-daleko Košic opět rozezněla píšťala parní ůzkorozchodné lo-komotivy U 36.003, důvěrně nazývané "Katka". I letošního za-hájení provozu předcházely nepříjemné tažanice, ale nakonec přece jen zvíťazil zdravý rozum. A tak během prázdninových ví-kendů mohli

malí i velcí návštěvníci obdivovat ladnost pohybů parního stroje.

Lokomotiva byla vyrobena v roce 1884 strojirnou Hagans. Po mnohaleté službě na trati Gelnica - Smolnická Huta sloužila ja-ko vytápěcí kotel a nakonec stanula na pomníku v lokomotiv-ním depu Spišská Nová Ves. Díky nadšení, šikovnosti a obětavé práci několika fandů v košíckém depu začala svůj nový život.

Na metrovém rozchodu vozí návštěvníky na 5 km dlouhém úseku Čermel - Pionier v soupravě složené ze dvouúpravového služebního vozu a dvou čtyřnápravových osobních vozů, z nichž jeden je upraven jako vyhlídkový. Ve spojení se zdejší přírodou v "Areálu zdraví" působí vláček velice romanticky. A fotografo-vé? Díky souběžně vedenému turistickému chodníku si skuteč-ně přijdou na své.

Pavel Chomjak, RD Prešov

120 let Zdice - Protivín

Již 120 let se odráží táhlá ozvěna lokomotivní píšťaly od hlubo-kých lesů brdského masívu, jímž prochází železnice Zdice - Protivín. Společně s tratí Beroun - Rakovník tvoří pouhé torzo původního pro-jektu tzv. "České jihozápadní dráhy" spojující saskou Žitavu a bavor-ský Pasov. S přihlédnutím k dnešním dopravním podmínkám může-me jen litovat, že k dobudování této spojnice nedošlo. Přesto se že-leznice Rakovník - Protivín rozvinula jako významná dopravní tepna, která tomuto kraji nabídla rychlé spojení s okolním světem. Stalo se tak zejména díky technické prozíravosti svého projektanta a stavitele ing. Jana Muziky. Vratme se k samotné historii stavby.

O budování železnice směrem na sever od Protivína bylo uvažová-no již před dokončením "Dráhy císaře Fr. Josefa" z Českých Budějov-ic do Plzně, při které se zejména královské město Písek cítilo velmi poškozeno tím, že na nejbližší nádraží bylo nutno překonat 8 km ces-ty. Z tohoto důvodu píseckí radní požádali "Vimperské stavební druž-stvo", pracující v téže době na projektu železnice od bavorských hran-ic přes Vimperk do Strakonice, o převedení plánovaného zakončení tratě do Ražic s tím, že sami povedou stavbu dále směrem k "České západní dráze". Žádost byla zamítnuta. Z toho důvodu město Písek podává novou žádost vládě do Vídně, tentokrát ale již o vlastní kon-cesi. V této je uvedena trasa železnice takto: z Protivína přes Písek, Březnici a Příbram směrem na Zdice či Beroun. Po udělení koncese v roce 1869 však ke stavbě, díky válečným událostem, nedošlo. Př-secký návrh trasy nebyl ojedinělý, směrem severo-jihním projektova-lo svou trasu již zmiňované vimperské družstvo, ale objevuje se zde i samostatný projekt Rakovník - Ražice březnického rodáka ing. Muzi-ky. Jelikož nebyla zbudována žádná z těchto tras, provedla rakouská vláda jejich spojení a vydala zákon pro stavbu tratě "České jihozápad-ní dráhy". Trasa byla stanovena následovně: z Hodkovic nad Mohel-kou přes Českou Lípou, Litoměřice, Postoloprty, Rakovník, Beroun, Příbram, Březnici a Písek do Protivína, případně Ražic, s odbočnými i tratěmi z Postoloprty do Chomutova, z České Lípy přes Cvikov do Ži-tavy a z Březnice přes Strakonice a Volary do Pasova. Koncese pro stavbu této trati byla 8.10. 1872 udělena družstvu, v němž měli za-stoupení všichni navrhovatelé předchozích projektů, přičemž jejich zplnomocněným zástupcem byl jmenován ing. Muzika.

Bohužel i k udělení této koncese došlo ve velmi nevhodnou dobu. Dochází k hroucení burzovního trhu, a to zejména z důvodu velkého množství akcií společností zabývajících se projektováním a stavbou železnic. Tyto akcie byly používány pouze k získání finančních pro-středků a samotné projekty většinou nebylo možné ani začít usku-tečňovat. Díky nahromadění těchto akcií došlo v květnu 1873 k ná-hlému zhroucení vídeňské burzy. Jak je vidět, v tomto období nebylo možné vytvoření dostatečného kapitálu pro zahájení stavby. Druž-stvo tedy provedlo v úseku Rakovník - Protivín pouze staniční a ob-chozí konisi v květnu a červnu 1873. Ihned po jejich skončení požá-dalo o finanční podporu stát. Na základě této žádosti vydává sně-movna dne 16.5. 1874 zákon "O zřízení železnice Rakovník - Protivín na státní útraty". Tímto zákonem, který původní projekt velmi zkrátil, začíná praktický konec soukromého podnikání v oblasti výstavby hlavních tratí v Rakousku.

Státní zakázku získává "Podnikatelství barona Schwarze ve Vídni", jež ji ihned předalo firmě "J.Muzika a spol.". Ing. Muzika vzápětí zadá-vá technické normy pro stavbu, např. použití kolejnic o hmotnosti 32,4 kg/m a minimální délce 6,5 m, což společně s ostatními hodno-tami určuje železnici jako hlavní dráhu II. stupně s nápravovým tla-kem 12,5 t a max. rychlostí 75 km/h. Rovněž zakládání mostů mající větší světlost jak 20 m, které bylo provedeno již pro dvoukolejnou trať, svědčí o uvažované důležitosti pro železniční dopravu.

Stavba započala v červnu 1874 a jako nejpозdější termín dokonče-ní byl určen 25. prosinec 1876. Práce ovšem postupovaly takovým tempem, že již 20. prosince 1875, tedy před 120 lety, projel první vlak ze Zdíc do Protivína a dne 30.4.1876 z Berouna do Rakovníka. Úsek Beroun - Zdice nebyl budován a od samého začátku bylo používáno těleso České západní dráhy.

Na paměť zahájení provozu byl postaven ve stanici Protivín ka-menný jehlan. Tento obelisk však netvoří jen připomínku tratě Ra-kovník - Protivín, ale stal se i základním kamenem budoucích stát-ních drah.

Petr Maršík

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