

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 10

Vychází 22. března 1996

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

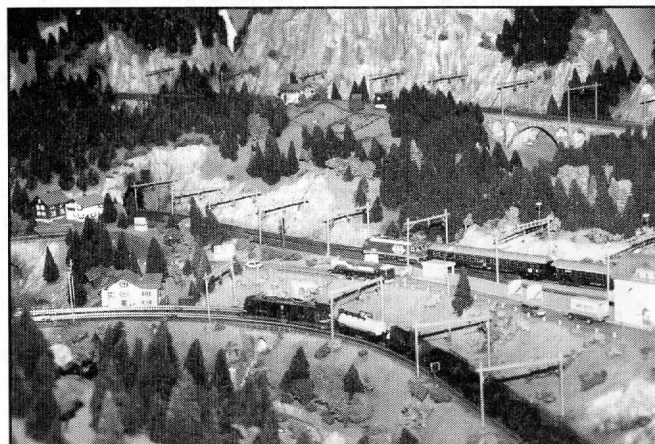
s určitým zpožděním oproti plánu, které vzniklo především prací na přípravě monografie o motorových vozech M 262.0, se Vám do ruky dostává další číslo Lokálky. Děkujeme dodatečně za Vaše upřímná přání do letošního roku a zajímavé příspěvky do občasníku i připravované monografie. Trochu nás však mrzí malý zájem o vyhlášenou fotosoutěž, a to i přes zajímavé ceny od firmy Konica, NEI Reportu a Fotosvětu. Možná to u mnohých zavinil zimní spánek nebo také předjarní únava. Ostatně vrtkavé počasí tomu jen nasvědčuje. Rozhodli jsme se proto termín uzávěrky prodloužit až do konce června! A proto neváhejte a na adresu spolku zasílejte zajímavé záběry. A nezapomeňte, že život na železnici nevytváří jen vozidla. Na Vašich snímcích by rozhodně neměli chybět lidé a určitá dynamičnost situace. Počet snímků není omezen, přesto jednotný formát 24x30 cm je nutno dodržet!!! Nezáleží na tom, jestli bude plný nebo v paspartě. Tato skutečnost je podmíněna výstavními tably, která budou zhotovena právě na jednotný formát.

V dnešním čísle také přinášíme slíbenou minianketu pro naše věrné čtenáře. Na korespondenční listek odpovězte na několik jednoduchých otázek a nalepte všech pět loňských kupónů, které jste nacházeli u tiráže jednotlivých čísel a odešlete na adresu spolku do konce dubna. Deset vylosovaných obdrží malou, přesto určitě zajímavou cenu.

(pokračování na str.2)



Když ozubnicová dráha z Tanvaldu do Harrachova má i dnes pro oblast západních Krkonoš velký význam. Ať už se jedná o spolehlivou obsluhu regionu nebo otázku ekologickou. Jedině cestou kvalitního železničního spojení dokážeme v budoucnosti ochránit zdejší přírodu před invazí automobilů. Škoda, že zůstaly v zapomnění několik let zpátky propagované plány prodloužení přes Nový svět a skrz Čertovu horu do údolí Jizery a napojení na trať z Rokytnice nad Jizerou do Martinic v Krkonoších.....



Model nebo skutečnost? Napadne mnohého při pohledu na modelové kolejiště Gotthardbahn, které je skutečnou chloubou modelářů z německého Leipzig. Za čtveř století fandouství a ušlechtilé práce dosáhlo kolejiště ve velikosti TT celkového rozměru 2 x 16,1 m. Motiv kolejiště je dokonalým obrazem severní rampy Gotthardské dráhy.

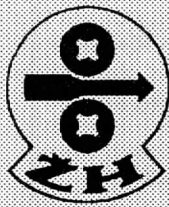
Vlastní myšlenka vznikla v roce 1969 v hlavě hlavního iniciátora Joachima Kruspeho, tehdy jako snaha postavit podle skutečnosti Transsibiřskou magistrálu. Nekonečné problémy strategického rázu ze strany Ministerstva dopravy v Moskvě celou myšlenku pohřbily. Hledání nového motivu stavby bylo jednoznačně podmíněno charakterem horské dráhy, a tak jako další příšla v úvahu švýcarská Gotthardská dráha. Všem západním však nebyla nakloněna ideologie bývalé NDR, a tak vlastně jen náhoda či určitý trik umožnily vzít si za vzor stavby západní železnici. Vše se opřelo o Leninův cílát z jeho exilové cesty Švýcarskem, kdy v něm jízda Gotthardskou dráhou zanechala hluboký dojem a byla inspirací právě pro stavbu Transsibiřské magistrály. A proti takovému přimluví, jakým byl Lenin, nezmohl nic ani stranický sekretář a stavba měla zelenou.

Provoz na kolejišti zajišťuje 8 parních, 2 motorové a 30 elektrických lokomotiv, k tomu pak 8 elektrických vozů a dalších speciálních vozidel. Vozový park obnáší zhruba 350 kousků. Nutno podotknout, že většina vozidel je samostatných.

Pozor! Fotosoutěž!

Uzávěrku v minulém čísle vyhlášené fotosoutěže "Život na železnici" prodlužujeme až do konce června! V tomto termínu nám zasílejte barevné i černobílé fotografie jednotného formátu 24 x 30 cm, ať již plného nebo v paspartě.

Na úspěšné autory čekají ceny od firem Konica, NEI Report a Fotosvět. Vybrané snímky se zúčastní putovní výstavy při konání různých železničářských akcí.



ŽELEZÁŘNY
HRÁDEK a.s.

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

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Z historie příkosické zastávky

1. červen 1957 v 7 hodin ráno se stal významným okamžikem v životě místních obyvatel, neboť se jim dostalo vlakového spojení s okolím. Než se však dočkali otevření své železniční zastávky, museli podniknout trnitou cestu plnou nepochopení.

První snahy o lepší dopravní spojení Štítova s okolím vznikly v roce 1955, když byla zavedena

protestovali z obav, že budou muset vstávat o 10 minut dříve, když bude autobus stavět také ve Štítově. Tuto myšlenku vehementně prosazoval právě předseda MNV Skořice s. Tríska. K němu se pak přidala i Okresní silniční správa s argumenty o nechráněných přejezdech, o malé únosnosti silničních mostků a bylo po autobusové zastávce.



Chlebem a solí byli vítáni ti, kdož první vstoupili na půdu nově otevřené zastávky v Příkosicích. Na snímku je zachycen vlakvedoucí Rada, průvodčí Kosnar, předseda MNV Příkosice Václav Vrbík a předseda MNV Štítov Josef Ječný.

autobusová linka Hrádek - Mirošov - Skořice - Trokavec. Nikdo se však nenadál, jak se vyskytnou překážky a hlavně kdo je bude iniciovat. V první řadě to byli sousedé ze Skořic, kteří

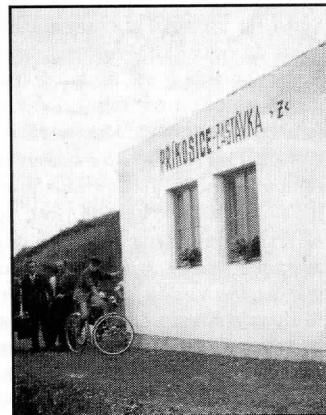
Štítovští se však nevzdávali. Nová naděje se jim naskytla, když na MNV přišel obězník od Ředitelství ČSD Plzeň o připomínkách k jízdnímu řádu. Obrátili se tedy na ředitelství, jme-

novitě na s. Trísku, se žádostí o povolení zřídit železniční zastávku. A opět se vyskytly potíže ze strany ČSD. Tentokrát s argumentem špatného rozjezdu ze zastávky kvůli velkému stoupání a vymezenému času pro jízdu v jízdním řádu, který už nelze zkrátit, atd., atd.

Obrat k lepšímu i jakési uklidnění situace nastalo, když jednoho dne, nikým neočekávaně, prošel a časově změnil trasu od Městanské školy v Mirošově do Štítova, do dolejších i hořejších Příkosic, jeden z nejvyšších úředníků ředitelství ČSD s. Žáza. Na základě výsledku obchůzky i přez všechny protesty zřízení zastávky schválil. Nyní nastala práce se stavbou čekárny. Manuální práce ochotně prováděli štítovští obyvatelé. Drenážní úpravu nástupiště provedl s. Liška, zednické práce pak dolejšáci z Příkosic Jiří a Václav Vrbíkové a Loukotové, krov zhotovil s. Sýkora, Jaroslav Moulis opatřil dřevo od Lesní správy z Mirošova a ocelové profily na lávku ze Železáren v Hrádku.

Když bylo povoleno i kapse, a jak se říká "střecha nad hlavou", nastaly nové potíže, tentokrát s jízdním řádem. Štítovští chtěli pochopitelně v názvu zastávky více zvýraznit svou obec, a proto navrhovali název zastávky "DOLEJŠÍ PŘÍKOSICE - ŠTÍTOV". To nakonec povoleno nebylo a zastávka dostala název

"PŘÍKOSICE - Z-". A vlak tady stavěl, jen dostali strojvedoucí či vlakvedoucí na nádraží v Mirošově příkaz k zastavení. Stalo se kolikrát, že cestující stáli u dvířek vagonu připraveni k vystoupení, ale vlak zastávkou projel s



Novotou svítící zastávka byla chloubou místních obyvatel.

odůvodněním, že žádný příkaz k zastavení nedostal.

Dnes už je situace docela jiná, neboť vlak na příkosické zastávce zastavuje pravidelně podle jízdního řádu. Na druhou stranu už také zastávka nevypadá jako dříve. Neucta lidí a tolik rozšířený vandalismus udělal své.

(Text byl upraven ze zápisu kronikáře Jaroslava Moulise z Mirošova, foto autor.)

(dokončení ze str. 1) Na letošní rok jsme po loňské odmice připravili také několik zvláštních jízd. Ta první bude již 18. května při konání Hamernického dne v Dobřívě. V tento den pojedou čtyři páry vlaků tažených parní lokomotivou 310.072 na trati Rokycany - Mirošov s návozem a odvozem do Plzně. Kromě jízdy parním vláčkem se Vám při této příležitosti podaří shlédnout ukázky historických řemesel na hamru v Dobřívě společně s dalším pestrým programem, který připravuje muzeum dr. Horáka v Rokycanech. 10.- 11. srpna pak při příležitosti konání Pivních slavností a Vavřínecké pouti ve Stupně pojedou parní vlak z Prahy do Stupna s následnými jízdami na lokálce Chrást - Radnice. Už dnes můžeme prozradit, že o zpestření cesty se postará pražský NEI Report. Další jízdy, které jsou zatím jen v našich představách, jsou otázkou převážně finanční. Tož uvidíme. V každém případě budete včas informováni na stránkách Lokálky, pokud to její periodicitu dovolí, a samozřejmě v celostátním železničářském tisku a na plakátech.

Při této příležitosti též vyzýváme zájemce o spolupráci na připravované monografii o motorových vozech M 240.0, na které začneme pracovat po prázdninách.

Ing. Jiří Svoboda

Model train

Raisova 7, Plzeň - Bory

prodej, opravu a výkup modelové železnice

Otevřeno: Po, Čt: 16⁰⁰ - 18³⁰

Čtenářská minianketa o ceny

Na korespondenčním lístku nám zašlete do konce dubna odpovědi na následující otázky. Ti, kdož nalepí i všech pět kupónů z loňských čísel Lokálky, se dostanou do slosování. Jména deseti vylosovaných uveřejníme v příštím čísle koncem května a obdrží drobnou cenu.

1. Které číslo Lokálky se mi poprvé dostalo do ruky?
2. Občasník kupuji - na pravidelném místě
 - náhodně
 - mám předplaceno
 - kupuji i další publikace vydané spolkem
3. Mám zájem o starší čísla za účelem zkompletování.
4. Mám zájem se podílet na distribuci občasníku společně s dalšími publikacemi.
5. Mám zájem se podílet na obsahové tvorbě občasníku
6. V tom případě bych se věnoval tématům:

VE ZKRATCE

- 7. a 8. ledna 1996 se konalo v Kořenově pracovní setkání autorů připravované monografie o motorových vozech M 262.0. Často až v bouřlivé atmosféře byla konfrontována jednotlivá historická data. Různé zdroje, ze kterých byly informace čerpány, zapříčinily množství značně odlišných informací. Vzájemná diskuze vedla k jejich objektivizaci, takže čtenáře čekají seriózní informace. V současné době probíhají závěrečné korektury a příprava fotodokumentace pro tisk. Pokud se nevyskytnou nepředpokládané mimořádnosti, očekávejte tuto publikaci koncem dubna na prodejních pultech.

- 6. a 7. dubna opět vyjedou tradiční parní vlaky mezi Železnou Rudou a Hojsovou Stráží, tentokrát s lokomotivou 423.009. Odjezdy ze Železné Rudy v 10.00, 12.50 a 15.20 hod., z Hojsovy Stráže zpět v 11.35, 14.00 a 16.13 hod.

- Německá muzejní úzkorozchodná dráha v Jöhstadtu opět zavoní párou a dýmem 25. - 27.5., 6. - 7.7., 10. - 11. 8., 31.8. - 1.9., 3. - 6.10., 30.11. - 1.12., 7. - 8.12., 14. - 15.12. a 27.12. - 1.1.1997.

- Asociace železničních společností, která byla založena 10. ledna loňského roku, k neľibosti členů nevyvíjí stanovami danou činnost. Vždyť poslední řádná schůze výboru se konala naposledy v květnu 1995, od té doby též vládne informační vakuum, což je pocho-pitelně ke škodě věci. V dohledné době se chystá Valná hromada. Nevím však, s čím potěší zklamanou členskou základnu.

- Spolkové železnice Rakouska, Německa a italské státní železnice se dohodly na společném projektu "Šeptající vlak". Jeho cílem je odstranit nadměrnou a oprávněně kritizovanou hlučnost náklad-ních vlaků, nepříjemnou zejména pro obyvatele u trati. Na testova-cí trati u Rosenheimu (SRN) se zkouší souprava vozů vybavená namísto špalíkovými brzdami brzdou kotoučovou a téměř celé boční a čelní plochy podvozků zakrývají aerodynamické tlumič-i zolační stěny. Ke snížení hluku přispívají též broušené a podbité koleje a protihlukové bariéry podél kolejí. I když se testování tepr-ve rozbíhá, předčily prozatím výsledky původní očekávání, což ale neznamená, že odborníci usínají na vavřínech. První oficiální šeptající vlak by měl vyjet v roce 1997.

(podle BahnZeit 12/95 pr)

- "Skleněný vlak", muzejní elektrický vyhlídkový vůz z roku 1935, se srazil po půl desáté 12. prosince loňského roku v Gar-misch-Partenkirchenu se soupravou "Regionálního expresu". Při nehodě zaviněné předčasným odjezdem "Regionalexpressu" zahy-nul jeden cestující a 54 jich bylo zraněno. I přes nízkou střetávací rychlost byl "Skleněný vlak" užívaný k výletním jízdám těžce po-škozen. Pokud to ale bude jen trochu možné, měl by se po opravě opět vrátit na koleje.

- Ani švýcarská Rhétská dráha nezůstává pozadu v zavádění nos-talgických vlaků. Třebaže veškerý provoz na této metrové dráze patří téměř celé století výhradně elektrické trakci, zůstaly dodnes zachovány tři parní lokomotivy a spatřit je můžeme v čele zvláštních vlaků na trati Samedan - Scuol ve dnech 3.3., 7.7., 11.8., 8.9. a 21.12., na trati Landquart - Chur 23.6., 21.7. a 13.10., na trati Landquart - Disentis/Mustér pak 26.5.1996.

- Zajímavá statistika se objevila v prvním letošním čísle měsíčníku ZUG, vydávaném Německými spolkovými dráhami. Sleduje počet uskutečněných jízď vlakem za rok připadajících na jednoho obyva-tele země. Jednoznačně na prvním místě je Švýcarsko, kde průměrně každý občan uskuteční 42 jízď, o druhé a třetí místo se dělí Luxembursko a Dánsko. s 27 jízďami. Potěšující je, že Česká re-publika se svým průměrem 23 jízď spolu s Rakouskem obsadila další pořadí. Statistika se vztahuje k roku 1993 a je pravděpodob-né, že rušení autobusových spojů v dalších letech podstatně ovliv-ní toto číslo. Škoda, že toto číslo je dáno objektivní nutností potře-by našich obyvatel a nikoliv lákavými a kvalitními službami ČD.....

- V poslední době proběhly éterem zprávy o možném zprovoznění motorového vozu M 222.006, vyrobeného v plzeňské Škodovce. Vozidel této řady bylo v letech 1931 - 32 vyrobeno ve dvou sériích celkem osm kusů a v provozu se udržely až do roku 1952. V ja-kém časovém horizontu se dílo podaří, je těžké odhadnout, neboť určitě půjde o záležitost finančně i technicky velmi náročnou.

- Motorový vůz M 131.1487 z plzeňského DKV ani v loňském roce nezaháel a najezdil 5 300 kilometrů. Ve svém věku předvedl opět slušný výkon.

Mladějov - naděje pro budoucnost?

14.října loňského roku uspořádalo brněnské Muzeum průmyslo-vých železnic v areálu Moravských šamotových a lupkových závo-dů v Mladějově seminář, resp. předváděcí akci svých aktivit a zá-měrů. Akce byla zaměřena na prezentaci možností a potřeb MPŽ před zástupci firem a společností zabývajících se výrobou, provozováním a opravami kolejové techniky. Snad právě pro zvolený so-botní termín či to, že z akce vyplývala snaha o získání prostředků k činnosti a nikoliv nabídka lukrativních zakázek, přilákaly spíše fa-noušky než osoby kompetentní. A tak akce pravděpodobně nepří-nesla očekávané výsledky. Do podvědomí širší veřejnosti se však lze dostat i malými kroky a věrme, že MPŽ touto cestou svých cílů dosáhne. Přesto se celá akce včetně výjezdu vlaků s parní lokomo-tivou č.5 a motorovou BN 30 vydařila.

Vratme se však nyní do Mladějova na konci roku 1991. Na-vzdory přestavbě téměř poloviny délky tratě v roce 1990 byl s ú-tlumením výroby šamotu v Mladějově a důlní činnosti v Hřebči zasta-ven k 31.12. již tak sporadický provoz drážky. V dalších letech vyjiž-děly vlaky jen na občasně předváděcí a zvláštní objednané jízdy pro našince i zahraniční návštěvníky. Mladějovský areál byl mezitím prodán pro uvažovanou výstavbu spalovny nebezpečných odpadů. Z celého projektu však zatím sešlo. Náhradní výroba MŠLZ probíhá tedy již na pronajatém pozemku. Existuje údajně úvaha o zpětném odkoupení obou provozů. Na údržbu drážky však vlastními pro-středky MŠLZ nemají.

V roce ukončení provozu na zdejší dráze vzniká v Brně zprvu jako neformální sdružení "Muzeum průmyslových železnic". Zabývá se postupnou renovací svých vozidel, mapováním historie a sou-časného stavu průmyslových drah, získáváním dalších exponátů a následně také výstavbou vlastní předváděcí trati na soukromém pozemku v Brně - Černovicích. Tato 180 metrů dlouhá trať o roz-chodu 600 mm byla dána do provozu v květnu 1994. Ke 14.10.1995 měli již ve stavu 7 motorových (3 provozní), dvě elekt-rické a jednu parní lokomotivu, dále 29 nákladních a 3 osobní vozy.

Množství nashromážděných exponátů pomalu převyšuje možnosti předváděcí trati a snahou MPŽ je vytvořit "živou" sbírku s možností předvádění ve stylovějším prostředí. Právě k tomuto úče-lu se jeví mladějovská dráha nejideálnější. Tato skutečnost vedla k jednání se současným majitelem, které dospělo ke slibnému závě-ru s předpokladem podepsání vzájemné smlouvy na 5 let s mož-ností dalšího prodloužení. MPŽ navíc zde získalo vhodné dílenské zázemí v remíze.

Prvním velkým úkolem bude oprava poškozeného kolejo-vého svršku, na čemž se započalo již minulý rok víkendovými ak-cemi. Do Mladějova byla také převezena některá další vozidla s cí-lem vytvoření sbírky, která by dokumentovala provoz na průmyslo-vých drahách s možností občasných jízď. Lze jen doufat, že se na-jde dostatek nadšenců, kteří přiloží ruku k dílu a ochotní sponzo-ří nezůstanou stranou.

V článku byly použity informace z " Informačního listu MPŽ " vydaného k výše uvedené předváděcí akci. Bliž-ší informace získáte na adrese: MPŽ, Schodová 16, 602 00 Brno.

Ing. Ivo Soukup



Snímek přibližuje mladějovskou remízu, kde společně sdílejí prostory vozidla MŠLZ a MPŽ.

V roce 1996 jubilují tratě

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 - Ostrovní
			Žďárec u Skutče - Skuteč
	120	let	Sokolov - Kraslice
	110	let	Zvoleněves - Vinařice
	90	let	Lomnice nad Popelkou - Stará Paka
2.6.	95	let	Přivrov - Bezruč
4.6.	110	let	Zastávka u Brna - Okříšky
13.6.	110	let	Studenec - Velké Meziříčí
18.6.	105	let	Hodonín - Holíč nad Moravou
2.7.	100	let	Lipová Lázně - Bernartice u Javor.
10.7.	110	let	Červenka - Litovel
25.7.	100	let	Štramberk - Veřovice
6.8.	95	let	Čerčany - Rataje nad Sázavou předm. Ledečko - Kácov
18.8.	115	let	Kašnice - Krásný Dvůr
30.8.	95	let	Zadní Třeboň - Lochovice
1.9.	155	let	Staré Město u Uh. Hrad. - Přerov
	110	let	Svor - Cvikov
3.9.	125	let	Čerčany - České Velenice
20.9.	120	let	Plzeň - Nýrsko
21.9.	75	let	Lysá nad Labem - Milovice
23.9.	100	let	Nymburk hl.n. - Nymburk město
24.9.	90	let	Sobotka - Lomnice nad Popelkou

95 let trati Zadní Třeboň - Lochovice

Pokud se vydáme do malebných kopců jihozápadně od Prahy, jímž se od nepaměti říká Hřebeny, nemáme mnoho možností dopravy. Použijeme-li automobil, můžeme si být téměř jisti, že dojedeme docela jinam než jsme původně chtěli, neboť v husté spleti silnic třetí třídy, většinou bez označení, se vyzná pouze ostřílený domorodec a i ten má někdy problémy. Přesto tento kraj stojí za zhlédnutí a jelikož k jeho prohlídce se automobil nehodí, je víc než záhodno použít železniční dopravu."

Po České západní dráze, nyní nesoucí číslo 170 a 171, dojedeme do stanice Zadní Třeboň, kde začíná odbočná lokální trať číslo 172 do Lochovic, po které se vydáme do kraje mezi Českým krasem a brdskou pahorkatinou. Při jízdě motorovým vozem řady 810 z DKV Plzeň-východ se jakoby odpoutáme od všedních starostí a spěchu současné doby a na padesát minut si můžeme představit kraj na začátku tohoto století, kdy byla tato dráha vybudována.

Již při vyměřování trati Rakovník - Protivín v roce 1873 bylo požadováno železniční spojení královského města Hostomice a Osovského velkostatků. To by ovšem stavbu zatížilo vysokými náklady, jelikož by se trať nejen prodloužila (odbočení v Libomyšli na Osov, Hostomice a Jinče), ale zároveň by vznikla potřeba značných terénních úprav. Proto ten požadavek nebyl vyslyšen a město Lochovice dostalo železniční spojení místo Hostomice.

O propojení České západní dráhy s Dráhou Rakovnícko - Protivínskou přes Liteň se začalo uvažovat až ke konci 19. stol., kdy bylo možné budovat tzv. místní dráhy za značně zmíněných podmínek, jež dovozovaly snížení stavebních i provozních nákladů. Pro budování těchto drah byl určujícím předpisem zákon o zřizování doplňkových drah z roku 1892. Tento dokument určil zmenšení železniční pláně na pouhé 4 m, maximální hmotnost na nápravu 12 až 14 t, nejmenší poloměr oblouků 180 m a největší sklon kolem 25‰. O výstavbu trati nejvíce usiloval velko- statkář v Litni a ve Vlencích pan Josef Šebestián Doubek, jež založil společnost pro výstavbu dráhy. Dalšími koncesionáři byli hrabě Schwarzenberg, velkostatkář Greif, město Hostomice a okresy berounský a hořovický.

Při vyměřování v okolí Litně došlo k několika rozepřím, které nakonec byli důvodem pro stavbu nevýhodné úvratové stanice.

Při výkupu pozemků byla průměrná cena za sáh 1,05 K. Stavba začala v září 1900 a prováděla ji firma Kubiček z Prahy. Stavební náklady dosáhly 1 500 000 K, přičemž 75 % šlo ze státní pokladny. Za necelý rok byla trať dohotovena v konečné délce 26,561 km. A tak již 24.8.1901 mohl projet první vlak s osazenstvem jednotlivých stanic. Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo 30.8.1901 a pravidelná doprava byla zahájena 1.9.1901.

Provoz byl zajišťován až do roku 1928 pouze parními lokomotivami, kdy byly poprvé nasazeny motorové vozy řady M 120.3 z výtopny Zdice. Tyto stroje, jímž se přezdívalo "věžák", (jelikož řídicí stanoviště bylo umístěno na střeše), ovládly v následujících letech převážnou část osobní dopravy. Ve 30. a 40. letech je nahradily modernější motorové vozy M 130.1. Ovšem ani lokomotivy parní trakce nezůstaly stranou a dominovaly zejména nákladní dopravě, která na této trati dosahovala značných rozměrů, zejména v době řepné kampaně. Z parních lokomotiv se zde objevily stroje řady 310.0, 320.0, 422.0 a konec parního provozu zde zastihl stroj řady 423.0. Parní provoz byl ukončen v roce 1967, kdy byl nasazen stroj řady T 444.0 na manipulační vlaky a osobní dopravu zastávaly velmi úspěšně motorové vozy řady M 131.1. Tyto stroje byly po řadu let symbolem všech našich lokálních tratí a plně se osvědčily i v dopravě smíšených vlaků. Na trati Lochovice - Zadní Třeboň sloužily plných 30 let až do roku 1979, kdy je nahradily motorové vozy řady M 152.0 z depa Rakovník. V téže době rovněž došlo ke změně v nákladní dopravě, kdy byly nasazeny lokomotivy řady T 466.0, dnes označené řadou 735. V tomto obsazení je provoz veden i v současné době. Vozbu zajišťuje depo Zdice, patříci pod DKV Plzeň - východ. Na manipulačních vlacích byl rovněž v roce 1993 zkoušen stroj 704.013, jež se v náročných sklonových poměrech neosvědčil. Rovněž zde můžeme spatřit stroj řady 720, a to v případě poruchy pravidelně nasazované řady 735.

Dopravní služba je zde prováděna dle předpisu D3 a funkci dirigujičho dispečera zastává výpravní stanice Lochovice. Na trati jsou tři dopravní (Hostomice pod Brdy, Všeradice, Liteň), tři nákladistě (Neumětely, Osov, Skuhrov pod Brdy) a čtyři zastávky (Radouš, Vížina, Nesvačily, Běleč). V současné době je zde zavedeno osm párů osobních vlaků, z nichž jeden jezdí pouze v pracovní dny, a to mezi Zadní Třebaní a Litní. V letošním roce byla trať začleněna do systému Pražské integrované dopravy, který umožňuje použití předplatních jízdenek MHD až po dopravu Všeradice.

Tať je nyní navržena k privatizaci v páté vlně prodeje lokálních tratí. Vzhledem k tomu, že je jediným spojením pro cestu mnoha obyvatel do zaměstnání i za nákupy, a to zejména po redukci autobusové dopravy, nezbývá než doufat, že nedojde k omezení, v nejhorším případě zastavení dopravy, a lokálka se dočká nejen svých stých narozenin v roce 2001, ale bude sloužit v následujícím století tak dobře jako v tomto.

Petr Maršík



"Karkulky" již z pravidelného provozu postupně vytlačily modernější stroje. Přesto se však s nimi setkáváme ve vlečkovém provozu nebo na pracovních vlacích. 725 604 zachytil 22.11.1995 objektiv Paula Chomjaka při elektrifikačních pracích na tarti Prešov - Velký Šaríš

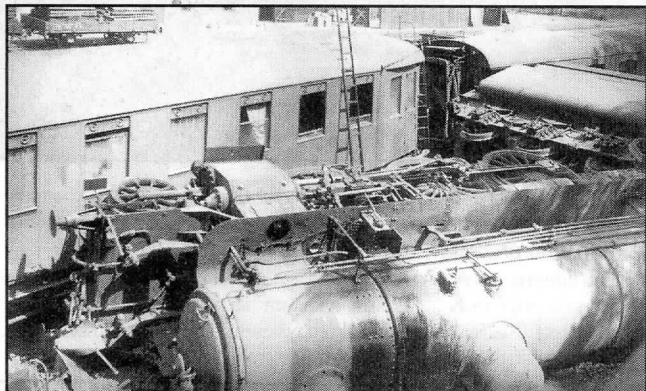
LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech
Připravuje Ing. Jiří Svoboda, sazba a DTP Lokálka Group, tisk VARIO Rokycany
Kontaktní adresa: Lokálka Group, P.O.Box 30, 337 01 Rokycany

PŘÍLOHA LOKÁLKY

Vybráno ze starých archivů

V dnešní příloze vzpomínek Vám přinášíme snímky, které ze svých archivů ochotně poskytli naši spolupracovníci. Pravda, předpokládali jsme, že se Vás zapojí víc, ale přesto se sešli zajímavé a historicky hodnotné snímky.

Do první kategorie bychom zahrnuli snímky zachycující železniční nehody. Ten první, ze sbírky Bohumila Šádka ml., přibližuje velkou nehodu, která se stala 8. srpna 1935 v železniční stanici Chrást u Plzně. V 17.22 hod. tady vykolejil rychlík R 39 vedený lokomotivou 365.017. Následky jsou dostatečně zřejmé a nepotřebují dalších komentářů.

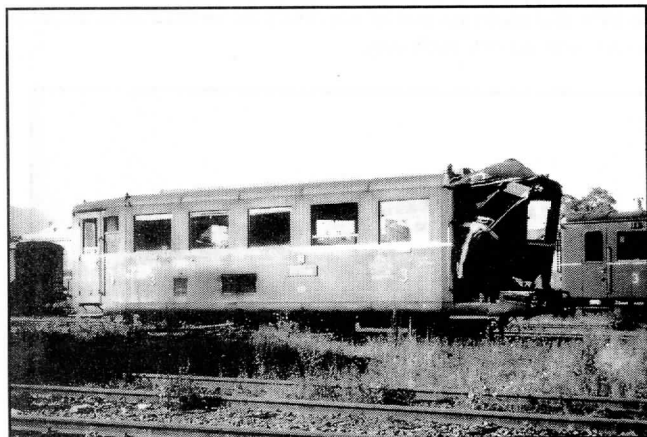


Na rozdíl od předcházející, nám poslal pan Jaroslav Březina takovou klasičku "nehodičku", vzniklou při posunu v depu Šumperk, kdy se na výhybce "potkaly" parní lokomotiva 434.2223 a motorový vůz M 262.058. Stalo se 23. září 1954, když se oba strojvedoucí furiantsky rozjeli na návěst skupinového seřaďovacího návěstidla dovolujícího posun. Zajímavostí této nehody je i bleskurychlá oprava díry na boku motorového vozu včetně laku, aby byl "uchráněn" viník.

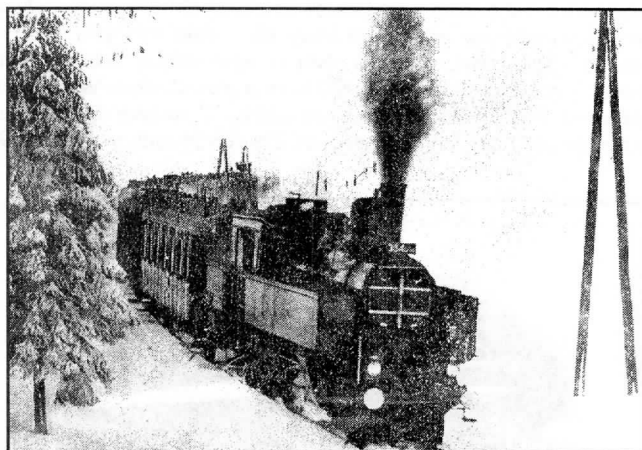


Již v roce výroby, na podzim roku 1949, utrpěl nehodu motorový vůz M 131.169, když se na trati Valšov - Rýmařov střetl na přejezdu s vozem plným brambor. Na tento okamžik autenticky vzpomíná sám Jaroslav Březina, který i tento snímek ze své sbírky poskytl. Mimo to upozorňuje i na další zajímavosti: na snímku je zřetelné, že první vozy neměly z výroby okapové žlaby nad oddílovými okny, patrně je i zašpinění skříně, které bylo příčinou nedokonalého spalování ve spalovacím prostoru Hesselmann, kterým byly zpočátku motory vybaveny. Nepřehlédnutelné jsou i šroubovaná čísla vozové třídy a tabulky "Nekuřáci".

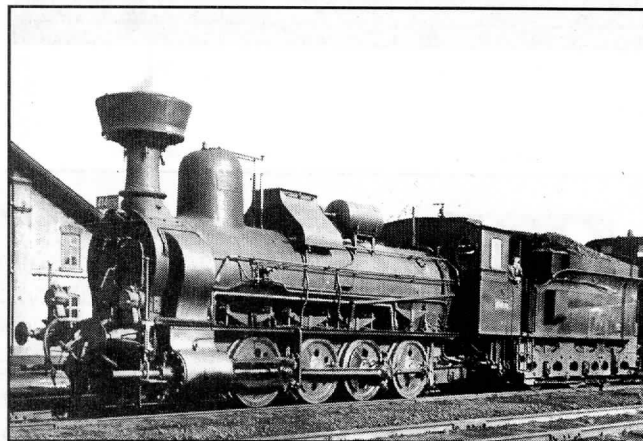
Neopomenutelná je též skutečnost, že právě tento vůz byl rekonstruován v šumperských dílnách na M 131.3001.



Parní lokomotivy jsou samy o sobě pro nás mladší velkou historií. Obzvláště pak takový snímek, který poskytl Bohumil Šádek ml. Zachycuje lokomotivu 354.004 v období mezi světovými válkami s přímým vlakem Moldava v Krušných Horách - Praha. V dnešní době, kdy tato dráha pomalu "umírá", je to více než k zamyšlení!

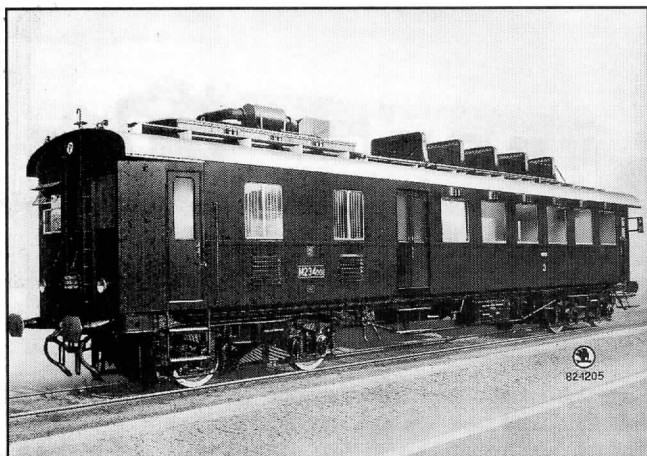


Taktéž další snímek ze stejné sbírky na nás dýchne dávnou minulostí. Zachycuje lokomotivu 414.076 v Mostě v období okupace.

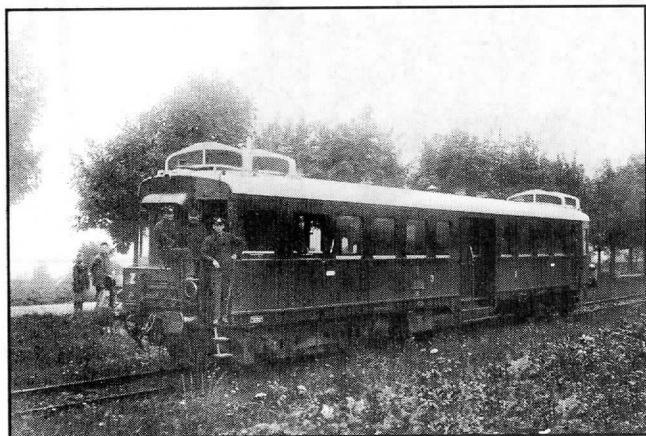


Řádně nezdokumentovaným oborem jsou naše motorové vozy. Zejména vozy vyrobené plzeňskou Škodovkou zůstaly nějak v zapomnění, zřejmě pod vlivem následné monopolní výroby elektrických lokomotiv.

Následující snímek přibližuje motorový vůz M 234.001, který byl jako jediný této série v roce 1932 vyroben pro soukromou dráhu Frýdlant - Bílá. Vybaven byl čtyřválcovým motorem o výkonu 300 koní uloženým v rámu vozu a elektrickým přenosem výkonu, kdy dva trakční motory byly uloženy v zadním podvozku podobnému typu Görlitz. V roce 1936 byl předán ČSD a nakonec v roce 1951 přestavěn na měřicí vůz VÚD. Za zmínku stojí, že je do dnešních dnů fyzicky zachován.

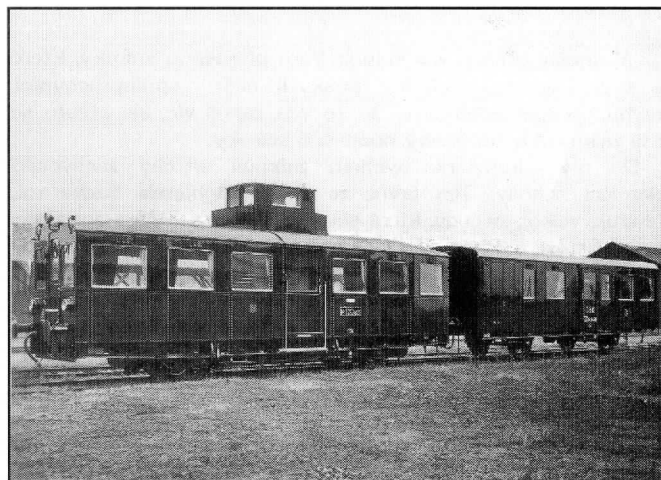


Další čtyřnápravový motorový vůz, tentokrát z produkce kopřivnické Tatry, nesl označení M 251.002. Od této řady byly v roce 1929 vyrobeny pouze dva kusy jako další vývojový typ po řadě M 220.3. Byl vybaven dvěma spalovacími benzinovými motory Tatra, každý o výkonu 100 koní a převodovkou Winterthur ovládanou hydraulicky. Snímek ze sbírky Jaroslava Březiny jej zachycuje před staniční budovou ve Zlatých Horách v roce 1929.



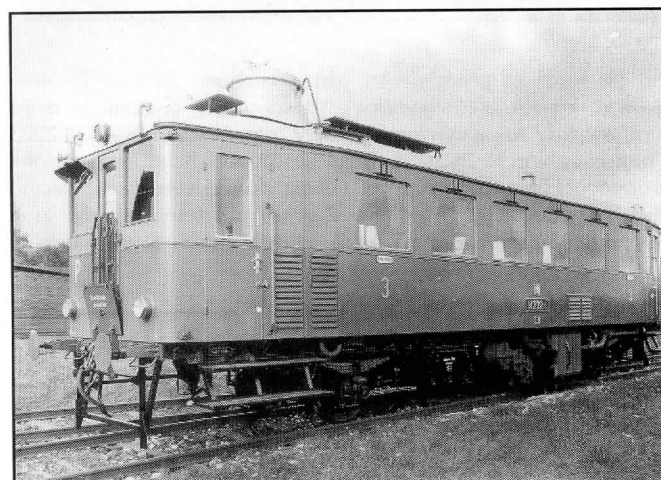
Nakonec tyto vozy skončily před druhou světovou válkou na Košicku a poté byly v roce 1939 předány MÁV.

Samostatnou kapitolu bychom mohli věnovat "věžákům", ale o tom snad někdy kompletně přistě. Tovární snímek ze sbírky Jiřího Bízka přibližuje řadu M 120.4. Připomeňme snad jen skutečnost, že



v období let 1930 - 1935 jich bylo vyrobeno 89 kusů. Vybaveny byly řadovým šestiválcovým reverzačním motorem a planetovou čtyřstupňovou převodovkou.

Závěrečným snímkem, opět ze sbírky Jiřího Bízka si připomeňme vůz řady M 232.1, kterých 16 kusů v letech 1933 - 1935 vyrobila Tatra Kopřivnice a vybavila jej novým naftovým



šestiválcovým motorem o výkonu 125 koní, tolik osvědčeným u vozů řady M 130.3. Elektrický přenos výkonu soustavy RM dodalo ČKD Praha. Poslední vůz této řady vydržel v provozu až do roku 1959.

Co dodat závěrem? Snad jen klidné odreagování při letním návratu do železniční historie a třeba také inspiraci do další spolupráce při tvorbě dalších příloh. Ta příští, letní, bude zaměřena na polské muzejní parní lokomotivy.

Tisk

VARIO

Rokycany, Škroupova 495/II

tel.: 0181/3961

fax: 0181/5511

Naše tiskárna Vám nabízí:

- * tisk osobních, společenských i firemních tiskovin (plakáty, dopisní papíry, obálky, vizitky, letáky, knihy, noviny a další) do formátu A3.
- * sazbu, grafickou úpravu, návrh i kompozici všech tiskovin
- * knihařské zpracování (vazba šitá i lepená)
- * zušlechťování papíru (lakování)
- * výrobu tištěných samolepek (sítotisk)