

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 11

Vychází 24. června 1996

Cena 3,- Kč



Po delší odmlce jsme 18. května 1996 přinesli našemu regionu opět zvláštní jízdy vlaků s parní lokomotivou. Akce se konala při příležitosti Hamernického dne v Dobrušce a mohla být uspořádána jen díky ochotě sponzorů. Plzeňská 310.072 se čtyřikrát otočila na trase Rokycany - Mirošov s ranním návozem z Plzně a večer zpět. Po deštivém předcházejícím týdnu, jakoby počasí na poslední chvíli zmoudřelo a umožnilo tak strávit návštěvníkům část víkendu neobvyklým způsobem. Obzvláště vlaky kolem poledne pak doslova "praskaly ve švech".

Dnešní vydání s přílohou
"Skanzeny a muzejní depa
na území Polska"

Očekávejte na knižních pultech !

Začátkem července vyjde monografie "Motorové vozy M 262.0". K dostání bude na obvyklých místech nebo poštou na adrese spolku.

Koncem srpna pak vyjde publikace "Železniční provoz v modelu", jejíž výhradním prodejcem bude pražský Pragomodel. Ve velmi omezeném množství budeme moci uspokojit zájemce prostřednictvím našeho spolku.

Milí železniční přátelé,

scházíme se společně v době, kdy se vzpomínáme na "mistrovských" kousků, které nám přinesl nový grafikon a současně vrcholí přípravy na dovolené. Pokud se vydáte do zahraničí, jistě oceníte kvalitu služeb nabízenou cestujícím zákazníkům, pokud zůstanete v naší zemi České, budeme se snažit Vaše často krkolomné cestování alespoň trochu zpříjemnit dalším vydáním Lokálky. Dnešní příloha Vám může přinést zajímavý tip, jak strávit dovolenou nebo třeba jen několikadenní výlet.

Po mnoha různých problémech je naše, již v minulém čísle avizovaná, publikace "Motorové vozy M 262.0" konečně v tisku a nejpozději na začátku července se objeví na prodejních pultech. Všechno zlé je však nakonec i pro něco dobré. Díky zpoždění, které kromě technických zádrhelů způsobily i pozdní platby za reklamy, na nichž je vydání životně závislé, se nám podařilo dodatečně sehnat několik unikátních snímků.

Zklamání jsme také minimální účastí ve vyhlášené fotosoutěži, kterou jsme sledovali vytipování

schopných autorů pro mezi-národní působení ve sdružení Fisaic. Škoda !

Ani anketních lístků nedošlo nijak nad očekávání. Těm, kteří se zapojili, děkujeme za jejich názor i tipy do budoucnosti. Tito všichni od nás v dohledné době obdrží malou pozornost.

V současné době intenzivně pracujeme na přípravě jízdy vlaků s parní lokomotivou 423.009 při příležitosti konání Pivních slavností a Vavřínecké pouti ve Stupně 10. - 11. srpna. V jakém konečném rozsahu bude akce zrealizována, je dnes těžko odhadnout, neboť Generální ředitelství ČD se svou novou, před pár dní vydanou ekonomickou směrnicí ve vztahu k nostalgickým jízdám, celou situaci nejen nám značně zkomplikovalo. I s pomocí sponzorů budeme jen ztěžka dávat dohromady finanční prostředky. Tož uvidíme.

S přáním klidné a spokojené dovolené a šťastného návratu se těšíme opět koncem září při dalším vydání.

Ing. Jiří Svoboda



**ŽELEZÁŘNY
HRÁDEK a.s.**

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

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Vzpomínka na "stošestky".

Poznal jsem je alespoň letmo ještě za Rakouska. Při občasných jízdách s rodiči do Prahy jsme vždy přestupovali v Berouně, a tu při odpolední cestě zpět stál vlak na Rakovník tak, že se přecházelo těsně kolem jeho lokomotivy. A tady právě budila tehdy ve mně pokornou až bojácnou úctu obrovská kola s mohutnou ojnicí a spojnicí, jejichž hlavy i v nejnižší poloze klíky byly tehdy výše než hlava moje, neboť právě tehdy jsem začal být (1917) na podzim teprve prvňáčkem. Někdy mi docela bývalo divné, že mašiny mezi Berounem a Prahou nemají tak veliká kola, ač celkově vyhlížely stejně mohutné. A také při jízdách s rodiči do Rakovníka jsem už znal dvě místa, kde bylo možné ta mohutná kola s tyčovým vidět v pohybu. Bylo to jednak mezi Křivoklátem a Městčkem, kde v oblouku před městským tunelem "Pod basou" (217 m) bylo možné sledovat i mohutné výfuky sdruženého stroje při jízdě do stoupání a potom jak mizí lokomotiva v tunelu a dále v oblouku v Pustovětech, kde tehdy ještě nebyla zastávka a směrem do Rakovníka tu vlak právě "nabral" rychlost. To

jsem tehdy ještě nevěděl, že tu mezi převážnými stoupáními 5 až 8 promile je krátké klesání tři promile, a že se tu strojvedoucí "rozbíhají" na další devítipro-milové stoupání k Lašovicům.

Konečně přišel rok 1923. Z nového bydliště na mladotické lokálce jsem začal jezdit do Rakovníka nyní denně, sice zcela jinými vlaky, ale denně jsem mohl vidět stošestky s mohutnými koly. Jednu ráno při příjezdu z Loun a odjezdu od soupravy do výtopny, po polední pak dvě najednou při křižování vlaků do Loun a do Berouna. Obě tu stály svými předky přímo vedle sebe, a tak to byla jedinečná příležitost vidět a srovnávat pravou a levou stranu lokomotivy současně. A tak postupně docházelo nejen ke srovnávání funkčních detailů, ale i rozdílu činností strojvedoucího a topiče. Už první měsíc v primě jsem se naučil znát čísla všech lokomotiv, a tak bylo možno srovnávat i takové detaily, jimiž se jednotlivé mašiny lišily. Tehdy bylo turnusových lokomotiv pět a nebylo tedy těžké brzy si sestavit pořadí dopředu, sledovat záskoky rezervní šesté stošestky a později i

dvou "šestek", z nichž pak 6.68 (pozdější 264.028) se stala turnusovou.

Je zajímavé, že počet pěti turnusových strojů se nezvýšil ani po zavedení další dvojice osobních vlaků místo původních smíšených (nákladní s dopravou osob) v trati Rakovník - Beroun. Jen se poněkud zvýšil kilometrický oběh (o 88 km) za pětidenní turnus lokomotiv. A tak to vlastně vydrželo téměř až do mého maturitního roku 1930. Ale už v posledních dvou letech se tu vyskytla další šestka, a to krátce "ošklivá" 264.010, brzy však vystřídaná jinou, 264.012, která tu pak vydržela až do zrušení. Ale zároveň odešly dvě stošestky, až roku 1931 odešly všechny. Nezůstaly však "mašiny s velkými koly", protože výtopna Rakovník se stala útočištěm posledních doživajících "šestek", zároveň se však s nimi záskokově i turnusově objevují "torpéda" (řada 354.0 - pův. 229). A tehdy dochází ke zřetelnému rozlišení postojů i názorů jejich strojvedoucích. Někteří dávali přednost mírně výkonnějším torpédům, zejména na patnáctipromilových stoupáních na trati Rakovník - Louny,

jiní však měli raději šestky pro jejich přímo báječné doběhy v dlouhých mezistaničních úsecích, kde po rozběhu na rychlost 70 km/h a pak po téměř vodorovných kolejích podle Berounky ještě po dvoukilometrovém doběhu jel vlak padesátkou. Totiž i při té sedmdesátce pracovaly stroje s tak velikými koly celkem volně, a tedy s malými odpory vratných sil i pístů. Torpéda měla naopak tyto odpory dost velké a příznivý doběh po rovině necelý kilometr.

Poslední šestka, 264.002, byla v Rakovníku zrušena roku 1941, nedlouho před ní 264.011 a 012. A teprve v roce 1944 se vracejí opět do Rakovníka tři stošestky, mezi nimi i jedna z dřívějších rakovnických, 264.142. Dosloužily tu po necelých třech letech. Ale společně se šestkami se na dlouhou dobu staly legendou osobních vlaků Louny - Beroun mezi strojvedoucími - páraři rakovnické výtopny a udržely se nadlouho i v povědomí cestujících.

Vladimír Zuska

V příštím vydání Lokálky otiskneme informace o jednotlivých strojích této řady.

Lanovky Šternberských dolů

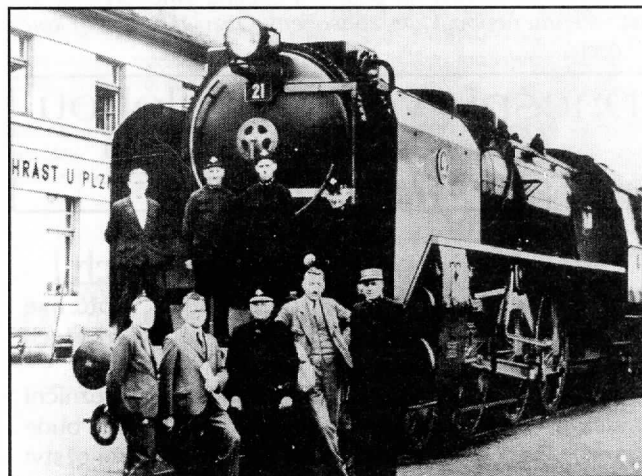
Když na Brásích a jejich okolí byl dostatek černého kamenného uhlí, musela se také řešit jeho přeprava ze šachty Liewald a Matylida k nádraží Stupno, kde byla jeho třídírna.

Pro tento účel sloužily dvě lanové dráhy, jedna pozemní a druhá nadzemní. Pozemní vedla od šachty Liewald prudkým stoupáním k přeprahací stanici poblíž šachty Matylida. Vozíky jezdily po kolejích a nad nimi se posunovalo ocelové lano, k němuž byly zavěšeny speciálními háky. Na přeprahárně, jak se říkalo, se vozíky zbavily háků a najížděly na rám, se kterým se vozík vydal na další výškovou cestu. Hned ze začátku přetínal silnici Brásky - Kříše a pak pokračoval nad hlubokým oprámem po dřívějším dolování uhlí a sklonem do třídírny u nádraží. Prázdné vozíky zase putovaly zpět na šachtu. Vytríděné uhlí se různými násypkami dle druhu nakládalo přímo do vagónů. Špatné uhlí, tzv. flece se vyvážely na výsypná místa, kde již čekaly manželky horníků a ty je zde přebíraly. Na rozbíjení měly plochá kladívka, aby z nich pak ještě trochu uhlí získaly. Někdy se stalo, že došlý vozík ze šachty byl místo do třídírny vysypán na haldu. To se pak dobře přebíralo.

Často se také stalo, že ze šachty vyjel vozík s několika většími kusy pěkného uhlí na povrchu. To bylo znamení, že obsluha musela tyto kousky schovat pro havíře, až půjdou ze směny. Těm kouskům se říkalo psíci a byly na jejich odnášení domů speciální pytle uschované pod kabáty. Nesměl to však vidět štajgr (dozor na šachtě). Proč se tomu kousku uhlí říkalo psík? To jednou kontroloval štajgr havíře, neb viděl, že něco nese pod kabátem. Když se jej ptal, co to má pod kabátem, havíř odvětil, že psíka na neděli pro rodinu. A také nelhal, neb se tím dal dobře uvařit nedělní oběd. Štajgr to dobře věděl, ale neudával. Za války to byla hned sobotáž.

Lanovky zmizely v nenávratnu a dnes již po nich nenajdeme ani stopu.

Jan Dolejš



V roce 1939 bylo v plzeňské Škodovce vyrobeno šest lokomotiv řady Gp pro litevské železnice, u nás označené řadou 399.0. Jejich předností, v provozu nepřilíš oceněnou, byla oproti strojům řady 387.0 mohutnost, jednoduchost s řadou nových konstrukčních prvků a nakonec i dvojčlův parní stroj a maximální rychlost 130 km/h.

Snímek ze sbírky našeho věrného spolupracovníka Jaroslava Březiny zachycuje lokomotivu 399.0 při zkušební jízdě ve stanici Chrást u Plzně v obklopení nejen škodováků, ale i pracovníků stanice. Za zmínku stojí též na snímku zřetelně viditelný ohřívač před komínem, který byl spolu s pístovým čerpadlem nahrazen nesacím injektorem.

VE ZKRATCE

- 1. května oslavila 40 let svého provozu pionýrská železnice v Košicích. Na 5 km dlouhém úseku dráhy o metrovém rozchodu mezi stanicemi Čermel a Pionier dnes rozdává radost všem návštěvníkům i pamí lokomotiva U 36.003, nazývaná "Katka".

- Původní, již v roce 1932 zrušená zubačka ze Štrby na Štrbské Pleso zahájila svůj provoz 29. července 1896. Byla též metrového rozchodu a na rozdíl od té dnešní byl použit Riggenbachův ozubnicový systém.

- 30. listopadu 1896 zahájila svůj provoz i normálněrozchodná ozubnicová dráha Pohronská Polhora - Tisovec. Stejně jako na kořenovské zubačce i zde je dnes pouze adhezní provoz.

- Nádraží v Leipzig prodělává svou renesanci. Koncem roku 1997 bude dokončena rozsáhlá rekonstrukce, jejíž výsledkem mimo jiné bude i rozsáhlý komplex služeb umístěný ve třech patrech, umístěných též pod kolejíštěm, na celkové rozloze 30 000 m².

- Se změnou jízdního řádu od 2. června přibýlo komfortní noční spojení kategorie CityNightLine také na trase Berlín - Zürich, čímž se opět rozšířila tolik oblíbená síť "hotelů na kolejích".

- Taktová železniční doprava se stala samozřejmostí většiny evropských železničních společností. Od 2. června přibýly další tratě v síti DB, čímž tato společnost hledá cestu k zákazníkovi a nutno říci, že úspěšně. Dočkáme se širšího zavedení také u ČD?

- S rekordní zátěží 3 200 tun projel vlak přes Gotthardskou dráhu ve Švýcarsku, o což se postaralo celkem pět moderních lokomotiv řady Re 460. Běžné zátěže na této náročné trase jsou 1 800 tun.

- Od 2. června se pohybují tři nová dvousystémová "Pendolina" na trase mezi Ženevou a Milánem až 200kilometrovou rychlostí, čímž došlo ke zkrácení cestovní doby na pouhých 215 minut.

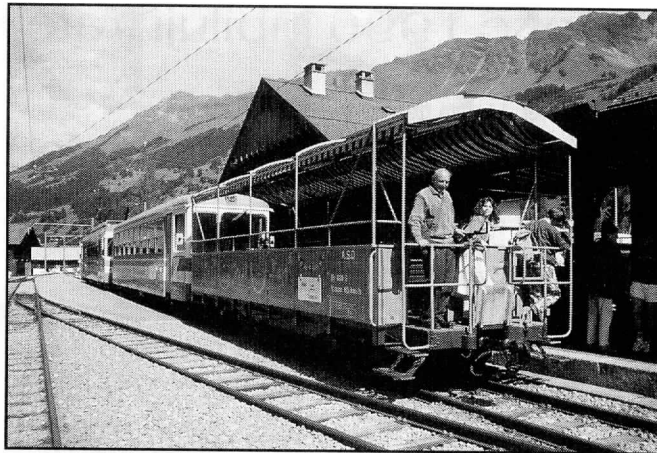
- S novým grafikonem opustily motorové vozy řady 820 tratě okolo Karlových Varů a své nové působíště našly v Čerčanech. Jejich nástupci, rekonstruované stroje 714 207, 208 a 209 zatím nijak neoplývají spolehlivostí. a t.č. jsou všechny mimo provoz. Provoz se řeší tedy pomocí strojů řady 731 a není vyloučeno, že se některá ze zbylých osmsetdvacítek opět objeví v provozu.

- Nový grafikon přinesl i zastavení osobní dopravy na trati Protivec -
Bochov.

- 3. června byl slavnostní jízdou vlaku v čele s vrútečkou 433,023 otevřen třetí hraniční přechod mezi stanicemi Medzilaborce ŽSR a Lupkov PKP. Následoval přes 900 tun těžkým nákladní vlak naložený plechy z VSŽ, který dopravily na 26 promilových stoupání stroje 752 023 a 046 spolu s 751 079, vlak s uhlím zpět dopravila 752 046. (Cho)

- Zatímco tratě ČD až na výjimky stroje řady 781 opustily, na Slovensku mají stále zelenou. O tom svědčí v Prešově znovuzprovozněný "sergej" 781 370. Bude nasazen na náročném úseku trati Lipany - Plaveč do doby dokončení elektrifikace. 781 372, který byl společně predisponován 245. z Margecan, slouží jako zdroj náhradních dílů.

- V sobotu 8.června proběhly oslavy 120 let provozu na trati Sokolov - Kraslice - Klingenthal. Parní lokomotivy 310.072 a 524.1110 spolu s historickými "hurvíčky" vytvořily atmosféru historické věrnosti, což návštěvníci právem oceňovali a svůj názor nezměnili ani při zpožděních, které vznikly z důvodu likvidace drobných požárů. Klubu M 131.1 v Sokolově a sponzorům, bez kterých se podobné akce nedají uspořádat, patří velký dík.



Sdružení švýcarských soukromých drah ve společenství Schweizer Privatbahnen (SP) a jeho začlenění do FIP nám umožňuje poznávat neomezené krásy švýcarských hor. Z městečka Aigle, ležícím na Rýnu jen pár kilometrů od ústí do Ženeuského jezera, vycházejí hned tři dráhy metrového rozchodu. Dovezou nás do Champéry, největšího lyžařského ráje Evropy, strmým stoupáním na Leysin nebo do horského střediska Les Diablerets, ležícím pod stejnojmenným ledovcem. Možnosti turistických výšlapů různých obtížností jsou neomezené a stojí za to.

Na snímku je vlak v konečné stanici Les Diablerets, kam dojíždí z úvratové stanice Les Planches sunut.

Vlaky opět průsmkem Furka

11. října 1981 projel slavný Glacier Express naposledy vrcholovou stanicí Furka (2160 m n.m.) v úseku Oberalp - Realp na trati Furka Oberalpbahn (FO). V tu dobu se již dokončoval 15 407 m dlouhý tunel, který měl zajistit celosezónní provoz na této části FO. Kvůli lavinovému nebezpečí se totiž každoročně na osm měsíců demontovalo trolejové vedení na části trati i populární "skládká" most přes Steffenbach a provoz na tomto ozubnicovém úseku zcela ustal, aby na jaře mohl začít vše nanovo. Přednosti tunelu jsou hlavně v možnosti celoročního provozu a i ve vyšší rychlosti, rozhodně však nemohou vyvážit zážitek z jízdy vrcholovým úsekem. Proto se již od roku 1982 začínají objevovat aktivity k zachování vrcholového úseku. V roce 1983 je založen spolek Vrcholová trať Furka, který má cíl postupně opět uvést do provozu celou vrcholovou trať i s původními pamími lokomotivami. Za pomoci veřejnosti i okolních měst a obcí se daří postupovat "zub po zubu" blíže k cíli. V roce 1985 je založena akciová společnost Dampfbahn Furka Bergstrecke AG (DFB AG), jejíž zaměstnanci pracují zcela zdarma. Začínají obnovovací práce na nádraží v Gletsch, kde je též zřízeno informační centrum. O rok později je započata oprava poškozeného portálu Sennetum-Stafelského tunelu nad Realpem. Roku 1987 již může perla sbírky lokomotiva HGm 2/2 dojet až k mostu přes Steffenbach. 1988. Školní mládež města Chur věnuje společnosti DFB AG pamí lokomotivu "Weisshorn". Po sedmileté pauze je opět složen a zprovozněn most přes Steffenbach. Bývalé pamí lokomotivy společnosti FO č. 128, a 9 jsou nalezeny ve Vietnamu, kam byly po elektrifikaci okolo roku 1945 převezeny. Od Rhétské dráhy dostává roku 1989 DFB AG darem točnu z Pontresiny a tento rok je počátkem revizí vozů. Po celém Švýcarsku jezdí propagační autobus DFB AG. S lokomotivou "Weisshorn" jsou podniknuty zkušební jízdy. Je dosaženo stavebního povolení na stavbu remízy v Realpu a vojenské jednotky obnovují kolej až k mostu přes Wiler. V roce 1990 dorazily lokomotivy z Vietnamu, roku 1991 je hotová trať z Realpu do Tiefenbachu. Příštího léta začíná osobní provoz na tomto úseku. V březnu 1993 je DFB AG předána první provozuschopná "vietnamská" lokomotiva, bývalá FO č. 1. Od srpna se jezdí až do Furky a je předána další "vietnamka" FO č. 2. Díky pomoci vojska je roku 1994 obnoven úsek u mostu přes Wiler. DFB AG má v této době k dispozici tři pamí lokomotivy a devět osobních vozů. V roce 1995 začínají sanační práce na Scheitelském tunelu a pokračují přípravné práce na dalším úseku trati tak, aby do konce tisíciletí mohla opět v rytmu páry ožít celá vrcholová trať.

Pavel Reiser

F.KRÁL - ROYAL

*mořidla a laky na dřevo
průmyslové tmely RELO
stavební barvy, průmyslové laky,
autolaky a lasury*

Divadelní 3
301 21 Plzeň
Tel., fax: 019/7235820

V roce 1996 jubilují tratě

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	Kaštice - 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
15.9.	100	let	Svitavy - Polička
18.9.	90	let	Hranice - Adorf
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
1.10.	125	let	Kunčice n.Lab. - Vrchlabí Zábřeh na Moravě - Sobotín
2.10.	125	let	Děčín hl.n. - Duchcov
10.10.	125	let	Karlínský spojovací viadukt
15.10.	135	let	Plzeň - Domažlice - Furth im Wald
	105	let	Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budiš. Suchdol nad Odrou - Fulnek
	90	let	Doudleby n. Orl. - Rokytnice v Orl. horách
17.10.	155	let	Přerov - Olomouc
23.10.	125	let	Čakovice - Čelákovice
	115	let	Zborovice - Kroměříž
25.10.	115	let	Pečky - Zásmyky Bošice - Koutím Bošice - Svojsice
31.10.	100	let	Zlaté Hory - Mikulovice



13. září 1872 dostali kníže Richard Metternich-Winneburg a hrabě Jaromír Czernin koncesi ke stavbě dráhy z Plzně k bavorské hranici a rok poté byla podepsána smlouva s Bavorskem o stavbě přechodové stanice. Díky záplavám v roce 1872 se stala tato stavba sice pro společnost Plzeňsko-březenzké dráhy přítěží, ale i za cenu zadlužení se v roce 1873 započalo se stavbou.

20. září letošního roku oslaví první úsek trati z Plzně do Nýrska 120 let svého provozu. V pokračování přes Železnou Rudu na bavorskou stranu do Plattlingu byla budována jako nejkratší spojnice s Mnichovem.

Čtyřicetiletá železná opona udělala své, a tak se z této trasy staly na obou stranách pouze dráhy regionálního významu. I přes otevření společné stanice Železná Ruda - Bayerisch Eisenstein 2. června 1991 nevypadá její budoucí významnější mezinárodní využití nijak optimisticky.

Snímek ze sbírky Jiřího Oberdörfera si připomeňme její minulost společně se slavným škodovským "Modrým šípem" ve stanici Nýrsko.

HURÁ, LÉTO !



Foto: Jiří Caska

V minulém vydání Lokálky jsme na tomto místě uveřejnili příspěvek Petra Maršíka "95 let trati Zadní Třeboň - Lochovice", na který vzápětí přišla třístránková recenze od Josefa Vančury z Prahy. Nemíníme na tomto malém prostoru polemizovat o správnosti některých historických informací či detailních pravopisných připomínek. Pravda, některé chybičky vznikly při přepisování. Život už je takový a obdobným překlepům se neubrání ani jiná, daleko významnější periodika.

Pokud se týká historických informací, pak autor čerpal především z "Ročenky Hořovicka a Berounska", která vyšla v sedmi dílech v letech 1928-38 a ze "Vzpomínek na stavbu železnice z Rakovníka do Protivína a na jejího budovatele, březnického rodáka inženýra Jana Muziku" od Ing. Dr. Šmilauera, vydaných v roce 1935. Část informací pochází nebo byla ověřena u pamětníků.

Panu Vančurovi děkujeme za jeho jedinečný vztah k této dráze a držíme mu palce při uspořádání historické jízdy a vydání kompletní publikace ke 120 letům provozu na Rakovnicko-protivínské dráze, jak stále slibuje.

Výzva!

Sháním fotografie starších plzeňských trolejbusů a vleků za účelem kompletace sbírky. Michal Pokorný, Břeclavská 8, 310 01 Plzeň.

Model train

Raisova 7, Plzeň - Borý

prodej, opravy a výkup modelové železnice

Otevřeno: Po,Čt: 16⁰⁰ - 18³⁰

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

Skanzeny a muzejní depa na území Polska

Po rozsáhlých politických změnách ve východní Evropě a zpřístupnění celé řady zajímavých oblastí se část železničních fanoušků ze západních států začala orientovat na zemi, kde vydržel parní provoz nejdéle - Polsko.

Jako houby po dešti se začaly v Polsku budovat skanzeny a expozice zaměřené na železniční dopravu. Velmi dobrým vkladem do této činnosti byly sbírky Železničního muzea ve Varšavě a hlavně ten fakt, že parní provoz na PKP byl ukončen relativně nejpозději ze všech zemí východní Evropy, a proto bylo v depech zachováno poměrně velké množství různých řad parních lokomotiv, převážně v provozním stavu. Vidina získání západní měny přiměla i úředníky k trošce přemýšlení a s přimhouřeným okem nebránili vzniku těchto skanzenů a sbírek.

Podél hranic s Českou i Slovenskou republikou vznikla celá řada skanzenů a expozic, které je možno navštívit během jednodenního výletu a večer nebo přes noc se vrátit domů. Jedná se o expozice ve stanicích a depech v Chabówka, Bielsko Biala, Sucha Beskidzka, Jaworzyna Slaska, Klodzko a trochu dál severněji depo Wolsztyn s celoročním muzejním parním provozem.

Chabówka leží na trati č. 135 Krakow - Zakopane asi 100 km od Krakova. Expozice železničních vozidel se nachází v lokomotivním depu, které je vzdálené asi 800 m od stanice. Zde najdeme nejzajímavější provozní parní lokomotivy (Ol 12-7, Tr 12-25, OKz 32-2), dále pak několik Ty 2 a Ol 49 i Pt 47. Mezi nimi zaujímá místo i elektrická lokomotiva ET 21-57, motorový vůz SN 61-168 a několik do původního stavu uvedených traťových mechanismů i sněhový pluh. Čas od času, hlavně pro zájemce ze západní Evropy, se některá z provozních lokomotiv zatopí a vyjede na trať s historickou soupravou do Zakopaného, Nowego Saczu nebo Suche Beskidzky nebo až do samotného Krakova.

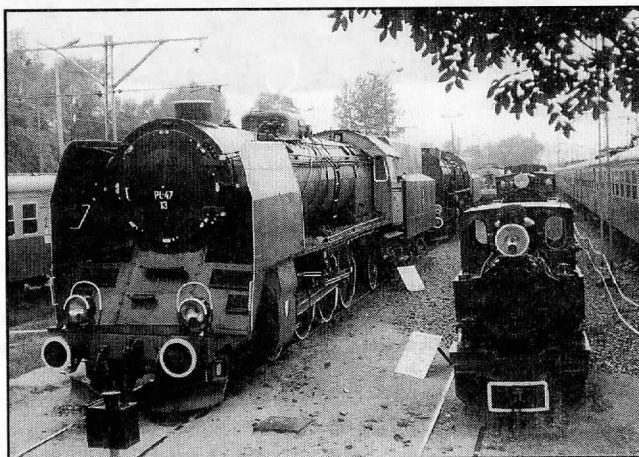
Na trase z Chabówki do Krakova, kde hlavní trať tvoří úvrat, se nachází další skanzen. Ve stanici, která nese tarifní název Sucha Beskidzka, se několikrát za rok ozývá houkání lokomotiv a v zduch voní kouřem z lokomotivy Ty 51-133 nebo Ty 2-29. V lokomotivním depu, kde našly svůj domov i elektrické jednotky řady ED 72, které zajišťují rychlou dopravu na trati Krakow - Zakopane, je několik lokomotivních pomníků. U hospodářské budovy je to lokomotiva řady TKh 1-20, v areálu depa pak úzkorozchodné lokomotivy s čísly 2558 a 2665. Jejich původním domovem byly lesní železnice.

Provoz parních lokomotiv je spíše sporadický než pravidelný a vše záleží na tom, zda o jízdu projeví zájem některá cestovní kancelář. V depu je také lokomotiva řady Tkw 2-114, těžký pětikolák pro horské tratě, který čeká na opravu a v budoucnu se zařadí do exponátů ve skanzenu Sucha Beskidzka. Tato lokomotiva by se velmi dobře na horskou trať do Zakopaného hodila.

Další, svým rozsahem i významem nejmenší, je expozice parních lokomotiv ve stanici Bielsko Biala, která leží asi 40 km od Českého Těšína, odkud jezdí několikrát denně přímý vlak. Další spojení je přes Čadcu a Zwardoň, kde je však doprava trochu slabší. Za dopoledne jedou pouze dva vlaky, na první spoj je třeba odjet z Čadce již v 6.35 h, vzdálenost do Bielska Bialej je asi 80 km.

Na kusé koleji ve stanici Bielsko Biala je umístěno celkem pět parních lokomotiv: Pt 47-13, Ty 51-9, Tkh 1-191. Další dvě lokomotivy jsou úzkorozchodné a nesou označení Las 47 a Tw 53-2560. Všechny lokomotivy jsou v pěkném stavu, jsou kompletní a dobře udržované. Přístup do expozice je z peronu. Fotografům bude asi vadit zábradlí, které je okolo všech lokomotiv, a to z obou stran. V určitých okamžicích je celá expozice fotografovatelná z prvního peronu, když odjede pantografická jednotka nebo z lávky, která vede přes celé osobní nádraží. Lokomotivní depo Klodzko, které se v minulosti připravovalo na pravidelný muzejní parní provoz, je nejbližší našich

hranic. Spojení je jednak přes Lichkov a Medzilesie nebo z Náchoda autobusem do stanice Kudowa Zdrój a odtud vlakem do Klodzka. Z muzejního parního provozu však z finančních důvodů sešlo, přestože je v depu dislokována celá řada parních lokomotiv řady Ol 49 a TKt 48, nechybí ani Pt 47 a Ty 2, tedy řady lokomotiv, které až do skončení parního provozu zajišťovaly vozbu všech vlaků v okolí Klodzka. Přes Klodzko sice občas vede



Expozice ve stanici Bielsko Biala

okružní trasa jízdy parní lokomotivy, ale ta je z dalšího skanzenu, který se nachází v blízkosti našich hranic.

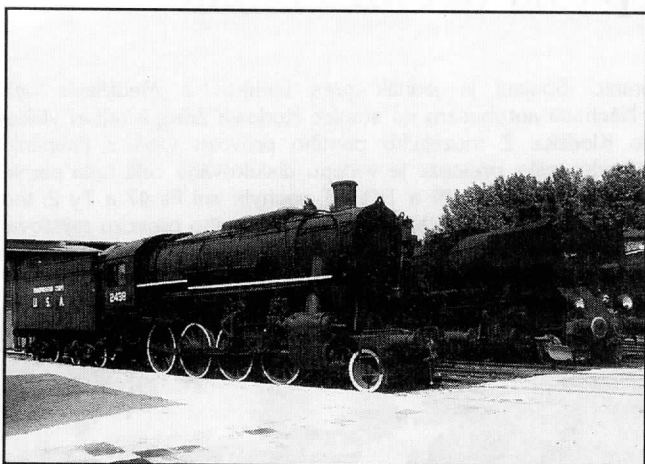
Jaworzyna Slaska, v jejímž lokomotivním depu je zatím největší expozice parních lokomotiv, se nachází na trati Wrocław - Walbrzych. Nejlepší spojení je z Meziměstí, odkud jezdí čtyři páry vlaků denně v trase Meziměstí - Walbrzych město a zpět. Ve Walbrzychu je vždy spojení až do Wrocławě, vzdálenost do Jaworzyny je asi 60 km.

Expozice v Jaworzyně Slaskej je umístěna v lokomotivním depu, vzdáleném asi 1 km od stanice v klínu rozbíhajících se tratí na Wrocław a Kamienec Żabkowicki. Lokomotivní depo bylo vybudováno v letech 1843 - 1853 a jako skanzen je od roku 1990, kdy se začaly shromažďovat exponáty, kterých je v současné době asi 30, ale sbírka není zatím ukončena. V konečné fázi se počítá asi se 40 - 50 lokomotivami, z nichž nejméně polovina bude provozní. Nejstarší exponát je lokomotiva TKh 2-12 z roku 1890, pak následuje TKi 3-26 z roku 1903 a Tp 2-34 z roku 1906. Dále je zde soustředěno několik lokomotiv řady Ty 2, TKt 48, Pt 47 i Ol 49, nechybí ani Ok 1 a Ok 22. Velmi cenný exponát nese řadové označení Tr 5-65, výrobek firmy Orenstein a Koppel z roku 1921. Ve sbírkách skanzenu v Jaworzyně Slaskej nechybí ani lokomotiva Tr 202-28 pocházející z britské dodávky UNRRA a lokomotiva Tr 203, jejíž země původu je USA, stejně tak jako u nejtěžší lokomotivní řady PKP, parní lokomotivy Ty 246-22.

Letošní sezóna ve skanzenu byla zahájena 24. března, kdy se uskutečnila i první parní jízda. Další pak 21. dubna a 3. května. V letním prázdninovém období se počítá s provozem každý víkend. Provozní parní lokomotivy ze skanzenu Jaworzyna Slaska, které si mohou cestovní kanceláře objednat, jezdí převážně na trati Wrocław - Walbrzych, ale nejzajímavější jsou okružní jízdy přes Jawor nebo Walbrzych, Klodzko a Kamienec Żabkowicki.

Fotografování v depu je možné, ale občas se stane, že stroj mistr požaduje nějaký úplatek nebo věcný dar, nejlépe však v podobě US dolarů nebo DM. Na přílehlých tratích je též spousta zajímavých míst na fotografování, a tak návštěvník odchází s dobrým dojmem.

Trochu vzálenější od našich hranic je muzejní depo Wolsztyn. Výlet do tohoto depa není na jeden den, ale ve městě je řada hotelů a ubytovacích zařízení, kde se dá za rozumnou cenu přenocovat. V nejhorším případě je možno přespat



Lokomotiva Tr 203 v Javorzyně Slaske.

v samotném depu, kde k tomuto účelu byla upravena část nocležny. Zde však mají nejraději západní hosty, kteří mají i patřičnou měnu. Pro trempy je v letním období vhodné k přenocování okolí nedalekého rybníka, který se nachází přímo za depem.

Ze stanice Wolsztyn se rozbíhá celkem pět tratí, z nichž na třech je parní provoz. Na trati do Poznaň jezdí čtyři páry osobních vlaků převážně s lokomotivami Ol 49, Pt 47 a Ok 1. Na trati do Leszna jezdí se třemi páry vlaků parní lokomotiva Ok 22 a TKt 48. Není vyloučeno, že se řady lokomotiv na přání obmění. Další osobní vlaky jsou vedeny na trati do stanice Zbaszynek. Na nákladních vlacích v okolí Wolsztyna je možno spatřit parní lokomotivy řad Ty 2, Ty 3, Ty 42 i Ty 51, a to podle přání zahraničních turistů. Expozice soustřeďuje celkem 20 parních lokomotiv jedenácti řad.

V minulosti jezdily parní lokomotivy i na trati Wolsztyn - Nowa Sol i Wolsztyn - Sulechów, ale tyto tratě patří od roku 1993 společnosti LKR (Lubuska kolej regionalna), která zabezpečuje provoz staršími motorovými jednotkami zakoupenými v Dánsku. V loňském roce probíhala jednání o převedení těchto tratí zpět k PKP. Jak se obě strany dohodly není doposud známo, ale provoz je na obou tratích dočasně zastaven. Další trat, kde v minulosti jezdily parní lokomotivy, je Wolsztyn - Opalenica. Jelikož byl úsek tratě z Grodzisku do Opalenice zrušen bez náhrady, jezdí nyní parní lokomotivy do Poznaň. V Opalenici se nachází skanzen úzkorozchodných lokomotiv s občasným parním provozem.

Fotografování ve stanici i v depu Wolsztyn je možné, přehlíží se i občasný pohyb v kolejišti. Podle nálady zaměstnanců v depu občas vyžadují zaplatit poplatek za fotografování - nejlépe v DM nebo USD. Výtěžek je použit na opravy a provoz parních lokomotiv. Někdy to spraví několik fotografií nebo kalendář, plakát či prospekty. Na všech tratích jsou solidní místa na tratové záběry.

Nejlepší spojení do Wolsztyna je přes Poznaň a Leszno, ranním vlakem se stihne zachytit rozjezd všech parních lokomotiv. Z Wrocławu jede sice jeden přímý vlak, ale jeho trasa je nevhodně položena. Přes počáteční potíže se muzejní parní provoz docela slušně rozjel, návštěva zanechá v každém parním fandovi neopakovatelné zážitky. Jediná stinná stránka asi je, že jsou všechny parní lokomotivy opatřeny houkačkou z motorových lokomotiv, což působí přinejmenším komicky. Když se od parní lokomotivy vine nezvyklé houkání klaksonu a kdo o tom není předem informován, může propásnout pěkný záběr, protože nebude mít systémy v "bojové pozici"!

Průvodci na přílehlých tratích jsou dobře obeznámeni s mezinárodními volnými jízdenkami FIP, vědí, co to je, na co to je a jak platí jednotlivá políčka. Nedělají žádné problémy při fotografování a filmování, jakož i při nahrávání. Ve stanicích, kde

jezdí parní vlaky, mají pro náročného a zároveň zajímavého koníčka zahraničních návštěvníků také pochopení a jsou schopni a ochotni přehlédnout i přeběhnutí přes koleje nebo chůzi v kolejišti, pokud není ohrožena bezpečnost fotografa. Při trošce benevolence se může očekávat nějaký ten dolar nebo marka do kapsy.

Přímo v samém centru hlavního města Polska, na nádraží Warszawa Główna, je umístěna expozice Železničního muzea. Ve městě je také celá řada dopravních zajímavostí, provozem MHD počínaje a městskou a příměstskou železniční dopravou konče. Zajímavá jsou vozidla na těchto tratích i systém řízení provozu.

V části dnes již málo využívaného nádraží Warszawa Główna jsou umístěny exponáty, které jsou v solidním stavu, kompletní a některé i provozní. Některá vozidla se v současné době opravují do vystavovatelného stavu, další byla zprovozněna a umístěna do některého z výše jmenovaných skanzenů. Výběr vozidel do jednotlivých expozic se provádí tak, aby nedocházelo k duplicitám. Mezi nejzajímavější exponáty varšavského muzea patří parní lokomotiva řady Pm 36-2, která je od oslav 150 let železnice na území Polska provozní a je zároveň jedním z prvních exponátů muzea. K dalším zajímavým strojům patří určité lokomotiva řady OKa 1-1 s uspořádáním 1 A'1, proudnicová Pm 3-3 nebo Tr 6-39, Pt 31-64, Ty 2-779, Ty 43-17 či TKz 211 a další. Ve varšavském muzeu jsou umístěny i motorové a tramvajové vozy.

V pracovní dny je možno u pokladny zakoupit prospekty a literaturu s železniční tematikou. Na území Polska je řada dalších skanzenů, které soustřeďují železniční vozidla. Nejblíže k našim hranicím je Rybnik, následují Zduńska Wola, Bydgoszcz, Kościerzyna a nejvzdálenější Elk. Při cestování po Polsku si každý určitě všimne poměrně velkého množství lokomotivních pomníků, které jsou velmi pečlivě udržované. Jsou na nich i zajímavá vozidla, lokomotivy PKP normálně i úzkorozchodné, průmyslové i z lesních železnic a polních drah. Jen namátkou ty nejzajímavější: ve stanici Zbaszynek je lokomotiva Tp 3-36,



Wolsztyn je rájem přátel parních lokomotiv.

v Toruni TKh 1-16, v Krakově Plaszów je průmyslová lokomotiva OS T 2 D, v Jeleniej Goře je průmyslová lokomotiva o metrovém rozchodu vyrobená v roce 1946 továrnou v Chrzanowě. Na dalších pomnicích jsou lokomotivy řady TKt 48, Ol 49 a dokonce i Pt 47.

V minulosti byla na území Polska i poměrně rozsáhlá síť úzkorozchodných železnic, ze kterých zbylo sice jen torzo, ale na mnoha místech se vozidla zachovala a udržuje se nostalgický provoz. Úzkorozchodných skanzenů je v Polsku celá desítka, ale o nich přistě.

Na závěr nezbyvá nic jiného než popřát všem návštěvníkům Polska příjemný pobyt, hezkou cestu a pěkné počasí.

Tak tedy Dobré světlo!

Jiří Caska

O tom, jak bude vypadat příští příloha, můžete rozhodnout svými náměty a především příspěvky právě vy, naši čtenáři. Pokud se bude scházet dostatek zajímavých příspěvků, je již v našich silách zvětšit stránkový rozsah občasníku. Co vy na to?

-ijs-