

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 13

Vychází 12. listopadu 1996

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

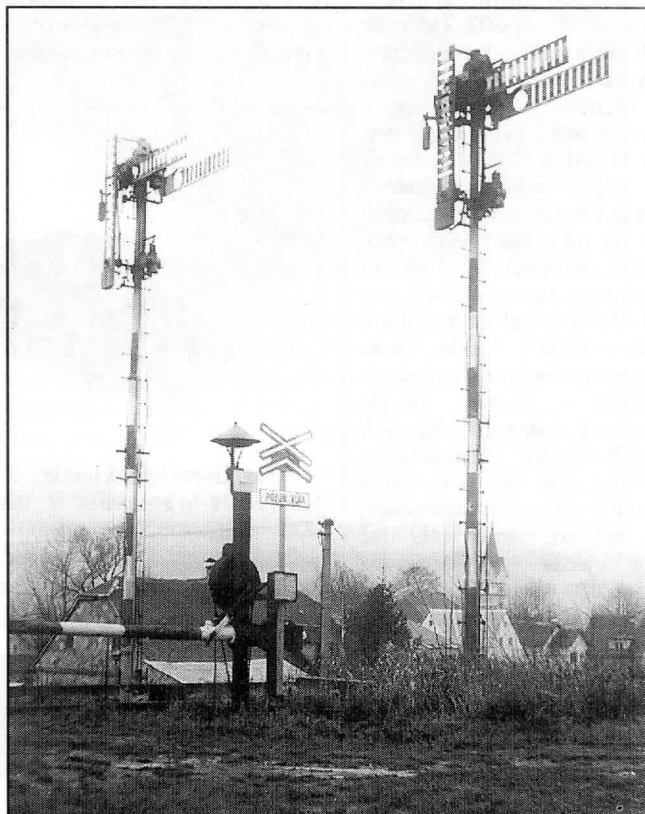
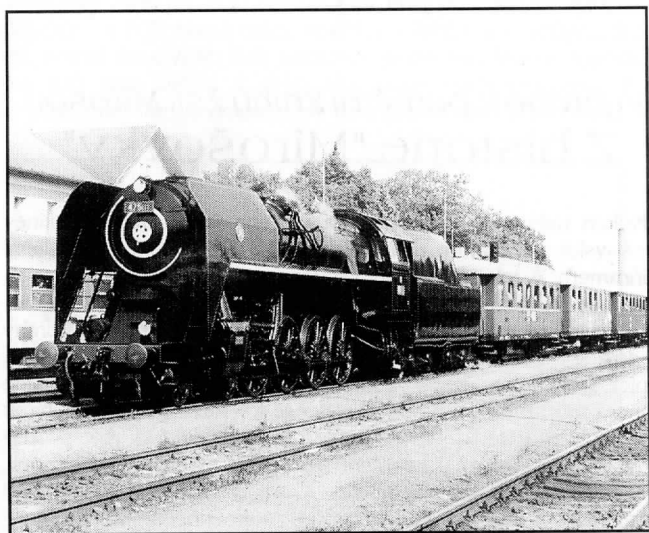
konec roku se kvapem blíží a my máme co dělat, abychom stihli pod vlivem mnoha dalších povinností vydat slíbených pět čísel Lokálky. To poslední očekávejte těsně před vánocemi.

Od léta jste na nás se svými příspěvky poněkud zapomněli, což se projevilo pochopitelně v pestrosti našeho občasníku i zvýšené časové náročnosti při jeho přípravě. Věřím, že je to období pouze přechodné a nastupující dlouhé večery využijete ke zpracování vašich často originálních a jedinečných poznatků.

V příštím roce bychom rádi postupně přešli k celkově jiné struktuře a hlavně chceme dát prostor i dalším zaměřením, např. železničnímu modelářství. Pro řadu z vás to může být i určitá forma prezentace činnosti, hledání kontaktů, apod. Věřím, že se podaří dát dohromady tým trvalých spolupracovníků, kteří se budou na tvorbě podílet s tím, že bychom se pravidelně setkávali. A tady je prostor právě pro vás, aby jste bez anketních formalit popřemýšleli a poslali nám své náměty. To nakonec ovlivní stránkový rozsah i periodicitu. Technicky jsme schopni zvládnout i měsíční interval vydávání, což by určitě prospělo aktuálnosti řady informací.

V publikační činnosti připravujeme pro nejbližší období zpracování monografie o motorových vozech M 240.0, jehož základní text slíbil náš kolega Oldřich Čížek z Pardubic dodat do vánoc letošního roku. Poté by se uskutečnilo po dobrých zkušenostech s přípravou M 262.0 pracovní setkání těch, kteří mají co k této řadě vozidel dodat, včetně fotodokumentace. Někteří z vás se již kontaktovali a nabídli svou pomoc, na další čekáme.

Ing. Jiří Svoboda

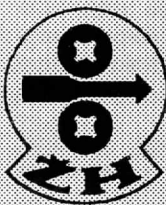


Jako ze starého filmu působí tříramenná mechanická ujezdová návěstidla do Lichkova společně s mechanickými závoryami.

Foto: Pavel Bureš

Dalším provozním historickým vozidlem se letošního roku stala parní lokomotiva 475.111, která je majetkem IMC v Plzni. Vyrobená byla v plzeňské Škodovce v roce 1947 a sloužila až do roku 1977, kdy byla v Chomutově zrušena. Do provozního stavu byla uvedena v plzeňském DKV a svoji premiéru měla 10. srpna na trati Plzeň - Domažlice při příležitosti oslav 135. výročí železničního spojení Plzně s Bavorskem a konání Chodských slavností. Snímek Petra Sládečka ji zachytil při příjezdu zvláštního vlaku do Domažlic.

Následně 7. září se představila na zvláštním vlaku s německými turisty na trati Karlovy Vary - Cheb a 21.9. při příležitosti oslav 120. výročí trati Plzeň - Nýrsko.



**ŽELEZÁRNY
HRÁDEK a.s.**

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

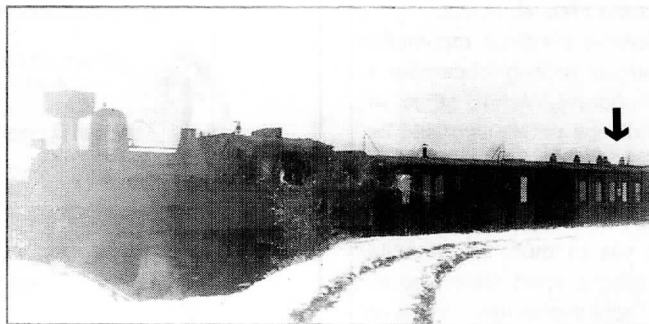
TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Jak pestrý může být životopis osobního vozu ?

Narodil se roku 1898 a byl státem převzat do majetku KKStB a zároveň přidělen vznikající dráze Rakovník - Mladotice. Jeho domovskou stanicí dlouho byly Mladotice. Podle evidenčního schématu z roku 1909 dostal od KKStB označení BCi 17-202. Od roku 1918 se dostal pod evidenční a udržovací správu ČSD, jinak se nic nezměnilo. V mladotickém domově měl i své další bratry, BCi 17-204 a 17-203. A tak je na svých denních cestách poznal i jeden studentík, který pak od roku 1923 jejich život pečlivě sledoval. A bylo to právě před vánočními 1923, kdy BCi 17-202 přišel z plzeňských dílen v krásné lesklé barvě svěžího jarního listí, s bělostnou střechou včetně lávek, 5 velikých nástavců olejových lamp "Lafayette" i záhodového větráčku a se zářícími bílými nápisy s červeným stínováním. Pak ten vůz téměř celé dva roky jezdil v soupravě nepřetržitě, takže za tu dobu důkladně ztmavěla původní bílá střecha byla se vším, co na ní bylo, tmavší, než ta zestárlá a zdrsňená barva skříně s nápisy z povzdálí už špatně čitelnými. A přišel podzim 1925. Vůz odešel opět do dílen. Vrátil se poměrně brzy, střecha se vším všudy byla opět zářivě bílá, skříně však ošetřena "po plzeňsku". Tam totiž tehdy se

na lokálových vozech šetřilo barvou, měl-li vůz sice povrch ztmavělý a zdrsňelý, ale jinak zachovalý, jen obnovili všechny nápisy včetně stínování a celek přetřeli jen bezbarvým lakem. Tak podobně to bylo i u našeho 17-202. Ale přece ne tak docela. Prostřední pole s nápisy bylo přetřeno jakousi

Vůz teď službičkoval jako posilový, jeho skříně však jakoby stárnula teď rychleji a voskové plátno nyní třetí třídy chátralo. Mezitím v roce 1926 přišel z dílen "jeho bratr" 17-203 nejen krásně natřený, ale i s novým číslem BCi 2-7528. Ten ovšem měl 2. třídu "v sametu". Konečně



Na dobovém snímku z roku 1942 je zachycen vůz Ci 4-1604 v soupravě s lokomotivou 354.0137 a vozem DF 6-7312.

tmavou zelení a malým tmavozeleným obdélníkem bylo zabarveno místo, kde původně byly dvojky - označení 2. třídy. A kupodivu, i tam byly teď trojky. Označení vozův prostředním poli pak bylo Ci 17-202. Brzy jsme poznali proč. Jeho sedadla bývalé 2. třídy totiž nebyla sametová, ale potažena jen voskovým plátnem, čili, jak se vyjádřil pan průvodčí Fišer, "vikslajvanem".

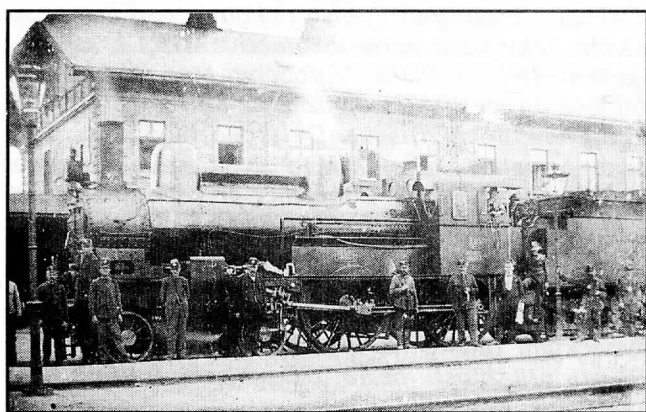
pak přišel podzim 1927 a odešel do dílen i náš trochu odstrkovaný 17-202. A studentík dychtivě čekal - co teď bude s tou "vikslajvantovou" druhou třídou? A vrátí se vůz jako 2-7527 ?

Vůz se tentokrát vrátil až po vánocích. Je to on? Ale ano, je! Má to nejen vyraženo v obdélníčku na rámu, ale je dobře znát, že tam, co jsou ta

dvě celoplechová pole vedle sebe, patřilo jedno z nich dříve druhému oknu "dvojokna" většího oddílu druhé třídy. Vůz je opět nádherně nabarvený svěží zelení připomínající mladé jarní listí, nad okny má kruhové mosazné větráče, jen na střeše se dál bělostně vyjímají olejové lampy a lávky. Uvnitř však je místo dvou oddílů bývalé druhé třídy zcela jinak rozdělený prostor vybavený novými dřevěnými sedadly. Nevadí, že tu dvě okna nejsou zcela uprostřed mezi lavicemi, ale vůz se tak svými 45 místy stává vlastně unikátem. Zajímavé však bylo jeho nové označení. Ač prý mu "v papírech" bylo původně číslo 2-7527 přisouzeno, zůstalo teď neobsazeno. Vůz byl označen Ci 4-1604. Ale to přece měl dostat jiný - některá původní "devěťadvacítká"! Ano měla, ale nedožila se.

A tak náš výjimečný Ci 4-1604 sloužil teď dobře v soupravách a v zimě dobře topil. Od zestátnění lokálky dostal domovskou stanicí Rakovník, kde setrval do roku 1947. Ale dojezdil daleko odtud, neboť byl zjara 1947 s celou řadou dalších "šestiokýnkáčů" odeslán na Slovensko, kde dojezdil na trati Čadca - Makov.

Vladimír Zuska



V minulém čísle jsme otiskli dokončení ze vzpomínek pana Vladimíra Zusky o lokomotivách řady 264.0 a 264.1, které jsme doplnili typovými výkresy. Okamžitě však zareagoval náš spolupracovník Mojmir Leštinský a poslal nám ze své sbírky reprodukci fotografie pořízené v období let 1910 - 18, na které je zachycena lokomotiva 264.142 (106.97) ve stanici Veselí nad Lužnicí. Právě jedna z těch lokomotiv, kterou autor vzpomínal ve vztahu k rakovnickému depu.

Vybráno z pamětní knihy žst. Mirošov Z historie "Mirošovky"

Kolem městyse Mirošova byla uložena kamenouhelná pánev Mirošovská s kvalitním uhlím, které těžili až do roku 1867 Jahnls s Grimmem. A tak po zahájení provozu na České západní dráze ze Smíchova do Plzně v roce 1862 byla snaha i o vybudování odbočky z Rokycan do Mirošova. Svolení ke stavbě uhelné dráhy od dolů v Mirošově a její napojení na Českou západní dráhu ve stanici Rokycany dostal Jahnls v listopadu 1865 a následně 3. února 1866 mu byla udělena koncese ke stavbě. Pro nedostatek finančních prostředků však stavbu nezahájil. Až o rok později požádali s Grimmem o povolení ke zřízení akciové společnosti, která by převzala doly a postavila dráhu. V roce 1868 vzniká konsorcium "Mirošovské těžbařstvo kamenného uhlí", které 14. prosince uzavřelo smlouvu s Českou západní dráhou o provozu na uhelné dráze. Ta byla správně radou společnosti ČZD 22. ledna 1869 schválena a 27. května následně zahájen provoz. Po opakovaných stížnostech bylo přece jen nakonec roku 1879 vydáno také povolení, aby uhelné vlaky mohly přepravovat i zaměstnance mirošovských dolů, což představovalo celkem 30 dělníků a řemeslníků.

V příštích vydáních se budeme postupně setkávat s historií mirošovské lokálky v podání pana Jaroslava Moulise, kronikáře z Mirošova.

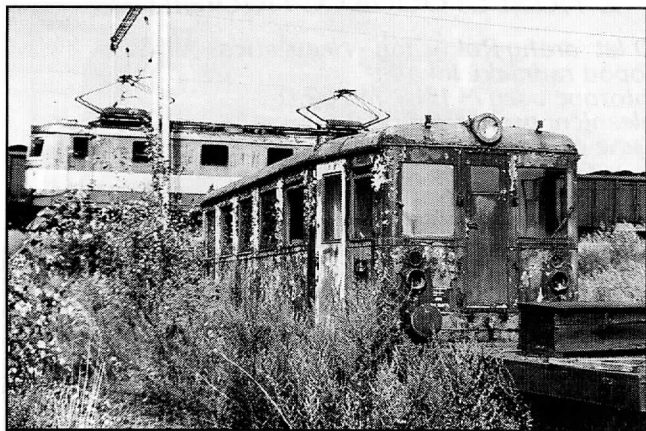
Ve zkratce

- Poblíž hranic leží v Německu na Labi městečko Bad Schandau, které je známé svojí tramvajovou dráhou vedoucí k Lichtenhainskému vodopádu. Tato "Kirnitzschalbahn" je o rozchodu 1000 mm a do provozu byla uvedena 28. května 1898. Přestože původní projekty počítaly s jejím trasováním skrz Saské Švýcarsko až na Mezní louku ležící na našem území, zůstalo nakonec jen u 8,3 km dlouhého úseku kopírujícího říčku Křinici. Provoz zajišťují dvounápravové tramvajové a přívěsné vozy typu Gotha v bíložlutém nátěru. Dráha nemá klasické točny, a proto jsou přívěsné vozy v koncových stanicích objížďeny. Celá dráha prošla v minulých letech důkladnou rekonstrukcí včetně změny zásobování energií. Na střechu i do okolí výtopyny bylo umístěno přes 700 slunečních článků na panelech, které mohou za ideálních podmínek dodat až 40 kWh elektrické energie.

- Nenapadne-li před důležitými lyžařskými závody sníh, navíc v zimě a v Alpách, je to přinejmenším ostuda. Aby se neopakoval letošní neúspěch, bylo třeba pojišťit závody v Lauberhornu (Švýcarsko) plánované na leden 1997 a vybudovat rozsáhlá zařízení na výrobu umělého sněhu. Voda pro sněhová děla musí být vytlačena ocelovými rourami až o 2000 m výše. Otázkou však bylo, jak celé zařízení přepravit do alpských kopců. Jak jinak než po železnici! Na přepravě zařízení se podílely železniční společnosti DB, SBB a BLS a cesta to byla vskutku zajímavá. Dvanáctimetrové roury o celkovém počtu 500 kusů byly v létě naloženy na nízkostěnné dvounápravové plošinové vozy a putovaly z německého Siegen přes Basel do Interlaken Ost. Zde byly připraveny podvalníky, aby mohla zásilka bez překládání pokračovat dále po metrovém rozchodu společnosti Berner Oberland Bahnen a to i na strmé ozubnici mezi Zweilütschinen a Lauterbrunnen. Poslední kilometry pak doputovala po 800 mm rozchodu k cíli v Lauberhornu. Celá přeprava proběhla bez komplikací a po instalaci bude zařízení sloužit k plné spokojenosti milovníků zimních sportů. (Prr)

- Ostrov Usedom získá opět po více než půl století přímé železniční spojení s pevninou. Koncem letošního roku bude ve Wolgastu dokončen 260 metrů dlouhý most, který z 500 tun těžkých segmentů sestavují mohutné jeřáby. Jako první bude dokončena silniční komunikace, o něco později pak železniční těleso. Skončí tak i nám dobře známé osmisetmetrové "pochodové cvičení" při přestupování.

- Lokomotivy DB řady 218 prodělávají v současné době rekonstrukce sledující snížení exhalací ve výfukových plynech. A výsledek - o 63% méně oxidu uhličitého, 84% méně uhlovodíků a 86% menší kourivost. Rekonstrukce jedné lokomotivy obnáší částku 130 tisíc DM a v první fázi bude rekonstruováno 35 lokomotiv, které budou nasazovány na tratích v okolí Mnichova.



- Motorový vůz M 131.1478, který léta chýtral ve strojové stanici Všetaty našel svůj nový domov v Teplicích v Čechách, kde se jej zdejší spolek rozhodl opět zprovoznit.

- 7. listopadu byla parní lokomotiva 354.195 přepravena v rozloženém stavu do dílen v Českých Velenicích, aby se po generální opravě zařadila mezi ostatní provozuschopná historická vozidla. Držíme palce!

- Velice zajímavé a graficky vydařené propagační materiály vydala akciová společnost ČKD Lokomotivka ke svému 125-letému výročí strojírenské výroby, ke které od roku 1900 patří i výroba lokomotiv.



- V období let 1956 - 62 vyrobilo ČKD Praha přes šest set kusů malých motorových lokomotiv s mechanickým přenosem výkonu 150 koní, označených řadou T211.0, z nichž 167 kusů bylo určeno pro ČSD. V roce 1963 čtyři z těchto strojů prodělaly v nymburských dílnách rekonstrukci na úzký rozchod a byly přeznačeny na řadu TU 29.0. Jedna byla určena pro Tatranské elektrické železnice, jedna pro úzkou v Jindřichově Hradci a dvě pro propionýrskou železnici v Košicích. TU 29.003 zachytil objektív Paula Bureše v dopravně Čermel.



- V železniční stanici Krásný Jez spolehlivě slouží na výhybkách zařízení EKOSLIDE, jehož přednost spočívá v přizvednutí jazyka výměny při přestavování. To kromě snížení přestavnickového odporu až o 30% obnáší úsporu maziva v průměru 40 - 70 kg na výhybku za rok a dalších nákladů spojených s vlastním mazáním, distribucí a skladováním maziv. Následný ekologický přínos je zcela zřejmý. Přestože montáž je rychlá a jednoduchá bez vyluky i zásahu do konstrukce výhybky, další rozšíření na tratích ČD jsme na rozdíl od zahraničních železnic zatím nezaznamenali. Proč?

- Že to jde, má-li stát na své železnici zájem, ukazuje několik v září zveřejněných čísel. DB AG vykázaly za pololetí tohoto roku obrát 11,7 miliard DM (meziroční nárůst 3,5 %) a zisk 188 milionů DM, nárůst 3,3 % zaznamenala i osobní přeprava. Při obrovských investicích hlavně v bývalé NDR je to výsledek více než dobrý. Jen se vtrívá otázka, kdy i naši odpovědní (?) činitelé pochopí smysl a roli železnice a nebudou se ztrapňovat podobně jako ministr dopravy Říman, který 24. října t.r. uvedl pro TV Nova, že o žádné krizi na naší železnici neví. Dá se ještě něco dodat? (Prr)

V roce 1996 jubilují tratě

1.11.	125	let	Šatov - Znojmo
9.11.	125	let	Ostrov n.O. - Březno u Chomutova
	100	let	Moravské Budějovice - Jemnice
15.11.	115	let	Veletibý - Jičín
	85	let	Ostrava Kunčice - Prostřední Suchá
17.11.	95	let	Břeclav - Lednice
20.11.	115	let	Smidary - Vysoké Veselí
	105	let	České Budějovice - Kájov
1.12.	125	let	Rybník - Horní Dvořiště
9.12.	125	let	Karlovy Vary - Ostrov nad Ohří
			Tršnice - Františkovy Lázně
14.12.	125	let	Praha hl.n. - Čerčany
17.12.	125	let	Ostřoměř - Jičín
			Trutnov hl.n. - Svoboda nad Úpou
	85	let	Rybník - Lipno
18.12.	120	let	Most staré n. - Osek město
19.12.	115	let	Studénka - Štramberk
20.12.	115	let	Chodov - Nejdek
24.12.	90	let	Jindřichův Hradec - Obrataň

v roce 1997:

1.1.	110	let	Vraňany - Lužec nad Vltavou
18.1.	100	let	Čerčany - Krhanice
28.1.	125	let	Plzeň - Cheb
4.2.	115	let	Žleby - Třemošnice
19.2.	115	let	Křinec - Dymokury
			Dymokury - Městec Králové
1.3.	115	let	Praha Vršovice - Modřany
19.3.	115	let	Hradec Králové - Ostřoměř
25.3.	115	let	Sadová - Smířice

Uhelná dráha Buštěhradská

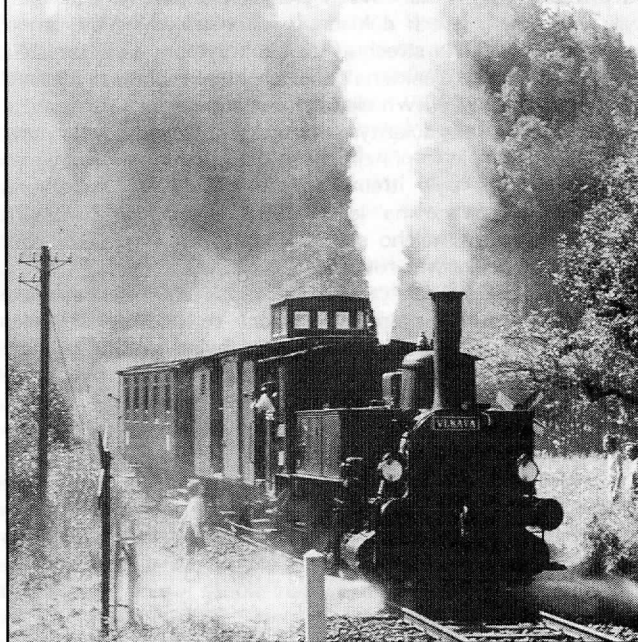
Již v roce 1854 započala společnost se stavbou uhelné dráhy z Kladna do Kralup, kde se napojila na Státní dráhu a kladenskému uhlí se tak otevřel obchodní svět. I přestože zkušební vlak projel touto tratí již 12.9.1855, díky úporným jednáním se společností Státní dráhy se oficiální zahájení provozu oddálilo až na 23. 2.1856.

Společnost Buštěhradské dráhy s budováním tratí pokračovala však dále na sever k velkým podrušnohorským uhelným ložiskům. Do Chomutova, který se stal později provozním centrem Buštěhradské dráhy, přijel první vlak 4.2.1871. Ještě téhož roku byla dráha prodloužena spojkou z Března u Chomutova do Ostrova nad Ohří (9.11.1871) a Karlových Varů (9.12.1871). Chomutovu se tak během krátkého období dostalo kromě spojení s Ústím nad Labem i přímého spojení s Prahou a lázeňským centrem v Karlových Varech, čehož společnost využila a kromě přepravy uhlí zavedla také dopravu přímých lázeňských rychlíků do Karlových Varů, vozíků i přímé vozy z Berlína. Spojení se Saskem se dostává Chomutovu již 12.5.1872 přes Vejprty a 23.8.1875 přes Reitzenhain.

V Chomutově bylo vybudováno velké nádraží, výtopna i vozové dílny a společností Buštěhradské dráhy byla provozována až do zestátnění v roce 1923, kdy spolu s 45 dalšími vlečkami měla 486 km tratí, 255 lokomotiv, 350 osobních a 8408 nákladních vozů, zaměstnávala 4171 vlastních a dalších 3775 smluvních zaměstnanců.

Neméně byl zajímavý lokomotivní park této železniční společnosti. V letech 1870 - 73 bylo pro vozbu nákladních vlaků dodáno 58 lokomotiv řady III, později u ČSD označených řadou 322.2, na rychlíky byly nasazovány lokomotivy řady VII (253.3), kterých bylo postupně dodáno 7 kusů. Nejpočetnější lokomotivní řadou společnosti Buštěhradské dráhy se staly stroje řady IIIa (324.3) dodané v letech 1887 - 1908 v celkovém počtu 98 kusů. Jejich spolehlivost i oblibu u personálu potvrzuje skutečnost, že v traťových výkonech sloužily ještě v roce 1929. Z dalších řad parních lokomotiv, které v Chomutově do války sloužily, si připomeňme např. 264.4, 344.1, 344.6, 354.1, 354.4, 354.7, 364.0, 412.0, 413.1, 414.0, 434.1, 434.2, 464.0, 475.0, 524.1, 524.3 a 534.0.

VZPOMÍNKA NA MÍSTNÍ DRÁHU VELKÉ BŘEZNO - VERNEŘICE - ÚSTĚK



Každého železničního fandu určitě potěší videokazeta, kterou v letošním roce vydal ústecký spolek Zubrnická museální železnice. Na třicetiminutovém pásu se dozvíte o historii této zajímavé místní dráhy, která byla zrušena v roce 1978, ohlédnete se za natáčením filmu "Páni kluci" s parní lokomotivou 310.134 v roce 1975, dozvíte se o aktivitách, které po celé desetiletí usilovaly o znovuzprovoznění 6 km dlouhého úseku do Zubrnice a následném zkušebním muzejním provozu v roce 1993 i současnosti.

Objednávky zasílejte na adresu: Zubrnická museální železnice, P.O.Box 147, 400 01 Ústí nad Labem.

Z naší produkce nabízíme :

110 let dráhy Rokycany - Nezvěstice - Mirošov
Stopou radnické lokálky
Motorové vozy M 131.1, M 262.0
Železniční provoz v modelu
Různé pohlednice lokomotiv

Objednávejte na adrese spolku ! Distributorům nabízíme zajímavé slevy !

Výměnná setkání

modelářů a přátel železnice v kulturním sále depa Praha Masarykovo nádraží se opět konají:

30. listopadu a 21. prosince 1996

Vstup do areálu depa je z křižovatky ulic Hybernská - Opletalova, začátek v 8.00 hod.

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