

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 14

Vychází 20. prosince 1996

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

sešel se rok s rokem, jsme o rok starší, snad i o rok moudřejší. Toto období konce roku je časem hodnocení, co se povedlo, co méně a v čem jsme zcela selhali. Každé konání, i to naše s sebou pochopitelně nese úspěchy i prohry.

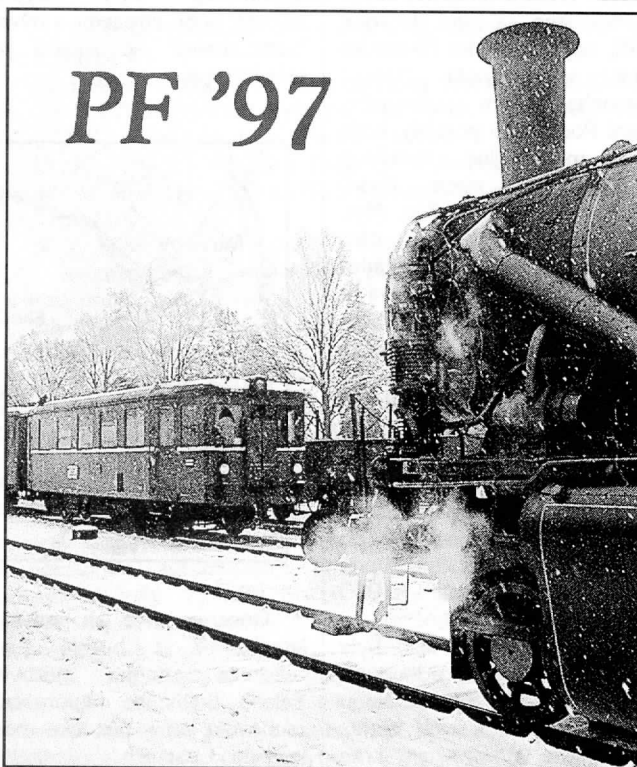
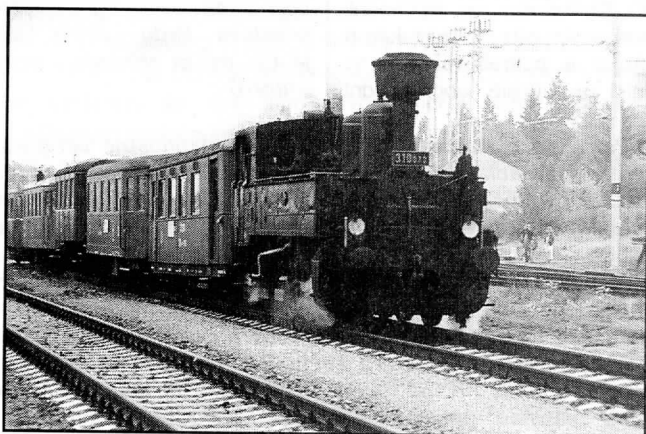
Jak dalece jsme byli úspěšní ve vydávání našeho občasníku, můžete nejlépe posoudit vy, čtenáři. Faktem zůstává, že každé číslo se rodí v množství dalších spolkových činností a povinností a proto ne vždy obsahová stránka odpovídá našim představám. Proto jsem v minulém čísle naznačil naší představu o tvorbě, obsahu i našich technických možnostech a vyzval vás všechny ke vzájemné spolupráci. Využijte tedy poklidu doby vánočních svátků, zamyslete se a zasypte nás vašimi náměty.

Pro příští rok zůstaneme u pěti čísel, kterými vás postupně během roku oslovíme, dvě přílohy zaměříme klasicky do historie a nabídneme tip na výlet nebo dovolenou. Podmínky pro předplatné zůstávají ve stejné podobě - na naší adresu zašlete pět vaší adresou nadepsaných a ofrankovaných (prosím, již podle nových sazeb) obálek A5 a přiložte známky v ceně 15 Kč jako předplatné. Vždy ihned po vyjítí vám příslušné číslo zašleme.

Naše ostatní spolková činnost byla věnována výhradně prezentaci železniční nostalgie, která se pochopitelně neobešla bez podpory mnoha sponzorů, kterým patří srdečné díky.

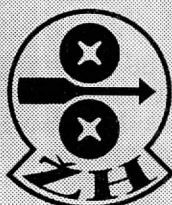
Motorový vůz M 131.1386, kterému jsme věnovali za poslední téměř tři roky přes tři tisíce hodin práce ve svém volnu, dnes čeká jen na vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky, aby v příští sezóně mohl obohatit park provozních historických vozidel. Využívat jej chceme především v našem regionu, ale rádi přijedeme podpořit i akce ve vzdálenějších krajích. O našich plánovaných akcích vás budeme samozřejmě na stránkách průběžně informovat.

Ing. Jiří Svoboda



*Děkujeme všem příznivcům
za podporu naší činnosti,
přejeme klidné a spokojené prožití
vánočních svátků,
v novém roce pevné zdraví,
hodně úspěchů a těšíme se
další spolupráci.*

Plzeňská lokomotiva 310.072 ukončila svou letošní sezónu, která obnášela přes 3 000 ujetých kilometrů, jízdami při oslavách 120. výročí trati Plzeň - Nýrsko 21. září, kdy vozila historické vlaky mezi Klatovami a Nýrskem.



ŽELEŽÁRNY
HRÁDEK a.s.

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

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Tajemná dráha, aneb smutné vyprávění o lesní železnici pod Brdy

Lesní železnice..., tot' pojem, který potěší srdce nejednoho železničního romantika. Avšak na lesní železnici spojující Mirošov s bývalou obcí Padrt lze jen těžko hledat romantiku. Zdejší malebné lesy se totiž staly svědky tragédie lidí, kteří platili za největší zlo dvacátého století - druhou světovou válku.

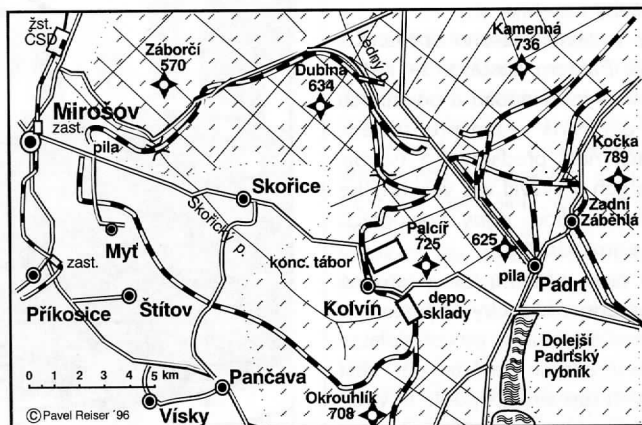
Přenesme se nyní do roku 1941, kdy nacistické Německo stojí na vrcholu "slávy". K mnoha dalším pohromám, které Podbrdsko postihly, když byly mimo jiné vysídleny v říjnu 1941 obce Padrt, Záběhlá, Kolvín, Skořice, Myt, Příkosice, Štitov a část Mirošova, se přidala na začátku zimy ještě ohromná sněhová a větrná kalamita. Během několika hodin spadlo v jihozápadních Brdech asi 1,3 milionů kubiků kalamitního dřeva. Ke zpracování tak ohromného množství polomů zřídily firmy Fischer v Kolvíně a Reschop v Mirošově vězeňské tábory a pily, do kterých poté Němci postupně nakamandovali asi 10.000 vězňů.

Doprava dříví z lesů byla organizována velice jednoduše. Jako hnací síla zde většinou sloužilo několik stovek vězňů, převážně z Moravy, ale i ze zahraničí. Po spádu se pak opleny ručně brzdily za pomoci primitivních brzd, a tak smrtelné úrazy nebyly výjimkou. Z lesa se odvážela jen kulatina, drobné větve se zpracovávaly přímo na místě v milířích na dřevěné uhlí. Díky několika ze zachovaných, téměř již nečitelných fotografií se podařilo prokázat i částečný

dieselový provoz pomocí dvounápravových lokomotiv Deutz.

Vzhledem k vojensko-politické situaci v Německu se s těžbou skončilo v roce 1944, kdy byl postupně celý tábor evakuován a zařízení odvezeno kamsi do Říše. Veškeré dokumenty byly zřejmě zničeny nebo ztraceny a bývalí "zaměstnanci" se rozešli po celé Evropě.

v km 1,4 překročil a zamířil do bočního údolí jednoho z jeho přítoků. Stálým stoupáním okolo 35‰ se dráha vyšplhala po jedné z dnešních cest až do výšky 532 metrů, kde ji nyní v km 2,8 kříží později vybudovaná silnice z Mirošova, která této drážky také využila, takže na dvoukilometrovém úseku železnice zmizela pod asfaltem. Jedinou výjimkou je



Dnes, po více jak padesáti letech, už z bývalé lesní železnice mnoho nezbylo. Těleso dráhy se neporušené zachovalo jen v několika málo lesních úsecích. Jedinými většími stavbami jsou zbytky po mostech přes Skořický, Ledný a Padrtský potok.

Z charakteru zbytků tělesa lze usuzovat na použití úzkého rozchodu, zřejmě 600 mm.

Hlavní kmen lesní železnice začínal v areálu pily na okraji Mirošova ve výšce 473 m n.m. a pokračoval dále údolím Skořického potoka, aby jej

snad mohutný, až 3 metry vysoký násep v km 5,5, který patří krátké, pravděpodobně nedokončené odbočce směrem přes Ledný potok k lesům pod vrchem Kamenná.

V km 6,5 čekalo další, asi kilometrové, padesátipromilové stoupání. Po jeho překonání se železnice dostala až na Kamennou - Palcířský hřeben ve výšce 640 m n.m.. Zde se síť rozvětvovala na severní větev ke Kamenné, na východní, která sestoupila k Padrtskému potoku a pokračovala až na silnici u bývalé obce Zadní

Záběhlá. Jižní větev mířila k obci Padrt podél dnešní silnice ze Strašic. V Padrti stávala i pomocná pila, odkud se dříví odváželo auty. Jihozápadní větev směřovala přímo k internačnímu táboru v Kolvíně, kde bylo i depo drážky, na něhož se napojovala i jižní mirošovská větev.

Dlouhé kmeny však nebyly jediným přepravovaným sortimentem, po drážce se zřejmě vozila i kvalitní rašelina z ložisek na levém břehu Hořejšího Padrtského rybníka.

Sporným bodem je vedení jižní větve této lesní dráhy procházející nedaleko obcí Myt a Štitov. Pro její existenci, mimo několika nezávislých svědectví pamětníků, svědčí i drobná a značně útržkovitá torza zemních těles, na kterých zub času učinil své. Na mapě je pak zakresleno pravděpodobné trasování.

Existence dalších větví je velmi pravděpodobná (v km 1,4 směrem ke stanici Mirošov), ale chybí přímé důkazy či svědectví. Tímto se obracíme i na čtenáře se žádostí o pomoc při dokumentaci historie této zapomenuté lesní železnice.

Pokud se někdy po této bývalé lesní železnici vypravíte, nezapomeňte, prosím, na bezejmenné "bremzáky", kteří svůj vlak už nikdy nedovezli. Tato dráha je jediný pomník, jaký mají. Roman Poustka

Martin Reiser

(lesní železnice Mirošov - Padrt se nachází ve vojenském výcvikovém prostoru Brdy - Jinče, kam je t.č. vstup zakázán... pozn autorů)



Psalo se 1. května 1971, když byla slavnostně veřejnosti předána zastávka Mirošov-město. Stavba, s níž se započalo v listopadu 1966, se opírá o původní projektovou dokumentaci zastávky Mýto, což je na první pohled zřejmé. Projektována byla na denní frekvenci zhruba 1 000 cestujících, ve špičce u některých vlaků jednorázově na 200-250 cestujících s investičním nákladem 766 tisíc korun. Celou stavbu financoval tehdejší MěNV v Mirošově a dokončenou ji předal ČSD. Slavnostní atmosféru zachytil v městské kronice pan Jaroslav Moulis: "Když Píseň práce ukončila oslavu 1. Máje, odešli všichni účastníci oslavy k budově zastávky i s vlajkonoši a hudbou...Krásný okamžik nastal, když přijel vlak s dětmi. Krátký projev měl u vlaku náčelník stanice Mirošov Jaroslav Jára, za MěNV pár slov řekl nový předseda Urban. Po odjezdu vlaku se oboustranní představitelé se svými příznivci odebrali do čekárny, kde číše vína a pronášené přpitky zpečetily vzájemnou spolupráci."

A jak tato budova vypadá dnes, po čtvrt století? Neobydlená stavba je cílem vandalů, opuštěný byt je příbytkem pochybných existencí. Co bude dál? Nikdo neví, nikdo nechce vědět. Prý ani policie se nezajímá.....

Text i foto: Jaroslav Moulis

Ve zkratce

- Zubnickou lokálku možná zachrání PHARE, jsme přečetli v Ústeckém deníku. O obnovení železniční tratě, jejíž provoz byl ukončen v roce 1978, usilují nyní starostové obcí Malé Březno, Lovečkovice, Verneřice, Levín a Úštěk. Pro tento záměr hodlají společně se Zubnickou museální železnici vytvořit sdružení, aby mohlo dojít k převodu státního majetku na jmenované obce. Trať, která má své místo i ve schváleném programu desetiletého rozvoje severních Čech Euroregionu Labe, má být obnovena v celé své trase. Předpokládané náklady jsou zhruba 90 milionů korun, přičemž 75 procenty by se na financování projektu podílela Evropská unie z programu PHARE. Pokud se nevyskytnou překážky, trať by měla být obnovena v letech 1999-2000. O vypracování studie požádá sdružení v nejbližší době.
- Parní vlaky vedené lokomotivou 534.0432 opět vyjedou mezi Železnou Rudou a Hojsovou Stráží ve dnech 26., 29., 31.12. 1996 a 5.1. 1997. Odjedy ze Železné Rudy jsou v 10.00, 12.50 a 14.42, zpět z Hojsovy Stráže v 11.35, 13.50 a 15.52. Součástí těchto jízď, které pořádá Muzeum bavorských lokálek, bude také zpřístupnění expozice muzea v Bavorské Rudě.
- Pokud se rozhodnete navštívit Mladec, nelitujte peněz a objednejte si vlak z Litovle předměstí. Většina lidí je velice ochotná a při jízdě vlakem se dozvíte zajímavé věci, například vám ochotně představí objekt, kde strávil při své návštěvě ČSSR několik nocí generál Pinochet. V Litovli předm. stojí na pomníčku zajímavá dieselová lokomotiva s řetězovým pohonem. Trať do Mladce je na lokálové poměry dosti zatížena nákladní dopravou, za což vděčí továrně na stavební hmoty.
- Na trati ŽSR Zvolen - Nové Zámky jsou k vidění manipulační vlaky vedené dvojicí lokomotiv řad 210 a 721, kde diesel slouží jen pro posun na nezatrolejovaných kolejích. Veškerou ostatní dopravu zde zajišťují lokomotivy řad 263 a 240.
- Lokomotiva 771 001 slouží stále v RD Zlaté Moravce, v nedávné době se v tomto depu objevila 721 124 v tmavě modrém nátěru s ozdobnými proužky.
- Z lesní železničky u Topolčianek zůstala zachována většina zemních těles, některé z nich slouží po rozšíření jako silnice, do dnešních dnů přežil i jeden dřevěný mostík.
- Válečné poměry připomíná traťový úsek Dobruška město - Semčice, na kterém jsou kromě přejezdů odstaveny patrové vozy ČD pro přepravu automobilů. Stav vozů je dobrý a vyvstává otázka, proč namísto těchto jezdí vozy cizích železničních správ.
- Motorový vůz 811 001 RD Kralupy je sice nasazen v turnusu, ale vzhledem ke své "spolehlivosti" jezdí téměř vždy spolu s některým místním motorem řady 830.
- Na Slovensku se občas někde objeví motorový vůz řady 810 v nátěru, který odpovídá stavu po vyrobení. Tímto nátěrem se pyšní mimo jiné i 810 547 RD Zlaté Moravce nebo 810 623 z Prievidze.
- Za "čmeláky" jezdícími ve dvojicích se nemusíte vypravovat do Ruska, občas jsou k vidění na vlečkách Chemopetrolu Litvínov či na Ostravsku.
- Koncem roku 1997 se díky modernizaci dalších tratí v Německu zkrátí také železniční spojení Berlína s Varšavou. 565 km dlouhou trasu ujedou vlaky za 4 hodiny a 45 minut.
- Také mezi Lipskem a Erfurtem bude vybudována zcela nová trať, která zkrátí na tomto 123 km dlouhém úseku jízdní dobu o 39 minut a spojení mezi Lipskem a Frankfurtem se pak zkrátí ze současných 225 na rovných 150 minut.
- Přes snahy snížení personální náročnosti se DB nakonec dostaly do absurdní situace, kdy v současné době postrádají 800 zaměstnanců, především v provozních profesích. Neměl by to být varovný signál i pro naše české dráhy?

Stalo se ...

- 29. 12. 1995 Žlutice - v 6.10 neschopen motorový vůz 810.495 na vlaku 27600 z důvodu zamrzlé nafty.
- 30. 12. 1995 Vroutek - v 0.05 neschopný 810.044 na vlaku 6555 taktéž z důvodu zamrzlé nafty.
- 2. 1. 1996 M. Lázně - Bečov n. T. - v km 14,100 ve 20.59 neschopný 820.057 na vlaku 7119 z důvodu zadřené hřídele mezi motorem a hydraulikou.
- 13. 1. 1996 Zbiroh - v 5.41 ohlásil výpravčí, že na vlaku 53700 chybí na posledním voze pravý nárazník ve směru jízdy. Nárazník nebyl nalezen.
- 21. 1. 1996 Krásný Jez - v 6.15 neschopný 820 100 pro zadřený motor.
- 29. 1. 1996 Loket - v 51. 20 neschopný motorový vůz 820.057 na vlaku 27113. Příčinou byla porucha brzdy. Odřeknuty vlaky 27113/27112 v trati Loket - H. Slavkov - Loket.
- 10. 2. 1996 V úseku Potůčky - Jhannegeorgenstadt DB odřeknuty vlaky Os 17100 a 17105 z důvodu neobsazení dopravní na straně DB.
- 18. 2. 1996 Přivany - došlo k napadení vlakové čtyři vlaku 7313 dvěma cestujícími. Jeden zadržen přivolanou policejní hlídkou, druhý unikl.
- 24. 2. 1996 Cheb - po příjezdu vlaku 48171 - 14 vozů živé z DB zjištěna závada na voze. Při překládce do náhradního vozu DB došlo k úniku 2 krav. V 17.35 při vjezdu vlaku 7012 došlo před vjezdovým návěstidlem od Tršnic k njetí na pobíhající krávu a jejímu usmrcení. Lokomotiva 242.241 poškozena, ohnutá stupačka a jímka. Další uniknuvší krávu se nepodařilo chytit. Zásilka vrácena zpět DB.
- 27. 3. 1996 Dalovice - ve 13.50 došlo při posunu na vlečce Intermont na nechráněném přejezdu ke střetu lokomotivy 742.201 s nákladním automobilem Liaz. Zavinil řidič automobilu porušením vyhl. 99/ 89 Sb. - přejezd střežen posunovačem, návěst stůj dával červeným praporkem. Řidič uvedl, že si myslel, že ho vyzývá k přejetí přejezdu.
- 3. 4. 1996 Beroun - Závodí - v 18. 05 při vjezdu vlaku 66722 na 5. kolej zjistil strojvedoucí lokomotivy 753 084 DKV Louny, služebna Rakovník, ležícího muže mezi kolejnicemi. Po zastavení vlaku zůstal muž pod osmým vozem. Přivolaný lékař zjistil, že muž je nezraněn, leč značně opilý.
- 10. 4. 1996 Ve 13.11 najel vlak 8025 v km 325,6 do kamení, které bylo na kolejích. Jako pachatelé zjištěni žáci zvláštní školy Blovce
- 16. 4. 1996 Vlak 7023 vezla lokomotiva řady 753 s jedním vozem Bnp, který netopil. Přijel bez nafty a v Sokolově jej nelze vyzbrojit, protože nalévací hrdlo je uzavřeno a klíč je v DKV Praha-sever.
- 15. 4. 1996 Ve 21.35 došlo za jízdy vlaku 27064 (810 077) mezi Hroznětínem a Merklínem ke střelbě v motorovém voze. Ke zranění nedošlo.
- 19. 4. 1996 Ve 12.05 došlo k požáru lesa kolem 1. traťové koleje v úseku Nové Sedlo - Sokolov v km 201.9 - 204.3. 1. traťová kolej vyloučena, na 2. traťové koleji provoz nezávislou trakcí. Uhašeno a normální provoz obnoven ve 14.20. Požár hasili hasiči ze Sokolova. Údajně způsobeno lokomotivou T 334.078 podniku Glavunion Oloví, se kterou byla prováděna zkušební jízda dle depeše 125.
- Ve 13.00 hlášen požár porostu okolo trati mezi zastávkami Podlesí a Hřebeny. Požár způsobila stejná lokomotiva jedoucí jako lv nsl. 17010 ze Sokolova do Oloví. Požár zlikvidovali hasiči ze Sokolova a Kraslic v 15.40 hod.

Ivan Kolář

Výměnná setkání

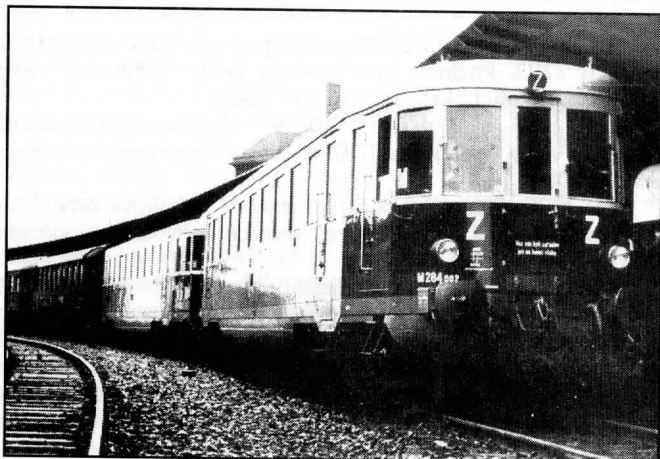
modelářů a přátel železnice v kulturním sále depa Praha Masarykovo nádraží se konají:

18. ledna, 22. února, 22. března, 19. dubna,
17. května a 14. června 1997

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

V roce 1997 jubilují tratě

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 - Ostroměř
25.3.	115 let	Sadová - Smiřice



Motorové vozy řady M 284.0 byly projektovány v Královopolské ještě před válkou, ale jejich dodávky byly válkou přerušeny. I přesto, že se po válce ve výrobě předválečných konstrukcí již nepokračovalo, bylo v letech 1947 - 52 vyrobeno šest vozů této řady. Byly vybaveny dvěma v podvozcích umístěnými osmiválcovými přeplňovanými motory o výkonu 285 koní a elektrickým přenosem výkonu. Při zkušebních jízdách dosahovaly rychlosti až 138 km/h a v provozu byly nasazovány převážně na rychlíky mezi Prahou a Jihlavou. Na snímku bez bližšího určení ze sbírky Oldřicha Čížka je zachycen vůz M 284.002.

Pár slov o rozchodech drah

Ohlédneme se do historie, jak vlastně vznikl náš "normální", ale též ostatní rozchody kolejí. Bylo to v první řadě dílo samotného Stephensona, průkopníka železnic. Ale proč právě rozchod 1435 mm, což ani v mírách anglických není kulaté číslo? Dnes se můžeme jen domnívat, že při stavbě své první parostrojní železnice volil pravděpodobně rozchod některé ze starších koňských uhelných drah.

Jeho následníci však poukazovali na výhody širšího rozchodu, zejména ve vztahu k vyšším rychlostem, a tak v polovině minulého století znali v Anglii již na 70 různých rozchodů. Taktéž v USA bylo v tuto dobu používáno více než 20 rozchodů v rozmezí tří (914 mm) až šest stop. V Evropě volilo širší rozchod Bádensko 1600 mm, Španělsko a Portugalsko 1676 mm a Holandsko dokonce 2000 mm.

I František Antonín Gerstner při stavbě první ruské železnice z Petrohradu do Carského Sela zvolil širší rozchod šest stop (1828 mm). Další však budoval na doporučení amerického inženýra Whistlera široké pouze pět stop (1524 mm), které staly nakonec standardním rozchodem pro ruské železnice.

Vzhledem k působení Stephensona při stavbách dalších anglických, evropských, ale i amerických železnic, přece jen jeho původní "normální" rozchod začal nabývat převahy. V přechodné době řešili v Anglii rozdílnost rozchodů na důležitých tratích třetí kolejnici, aby bylo možno provozovat vozidla obou rozchodů bez překládání zboží. Obdobou jsou dnes dvourozchodové úseky tramvajových tratí v Liberci.

A jak je to s rozchody dnes? I přesto, že většina železnic používá normální rozchod, zůstává stále v provozu řada tratí s rozchodem odlišným. V Rusku a Finsku jezdí vlaky na rozchodu 1524 mm, ve Španělsku je základní síť o rozchodu 1668 mm, avšak stovky kilometrů v provozu soukromých společností jsou na různých, především úzkých rozchodech. Z portugalského širokého rozchodu 1665 mm zbylo pouhých 63 km v provozu soukromé společnosti, ostatní síť je na normálním rozchodu. Irské železnice používají výhradně rozchodu 1600 mm. Zhruba pětina bývalé jugoslávské železniční sítě je na úzkém rozchodu, mezi něž patří i důležitá magistrála Lublaň - Záhřeb - Bělehrad - Niš. Taktéž Řecko kromě tratí normálního rozchodu, provozuje zhruba třetinu své železniční sítě na rozchodu 1000 mm.



Maďarské lokomotivy řady M 41 zajišťují s rychlíky "Karpáty" a "Cracovia" na území Slovenska až do Prešova. Vystřídaly se tak s prešovskými brejlovci, které vozily tyto rychlíky bez přepřahu z Miškolce do Prešova. Rychlý postup elektrifikace tratě do Plavče bude znamenat i změnu nasazení hnacích vozidel, a tak tento grafikon je pravděpodobně pro vozidla nezávislé trakce posledním.

Odvážný snímek z ptáčích perspektiv od našeho spolupracovníka Paula Chomjaka z Prešova zachytil právě rychlík "Karpáty" vedený lokomotivou M 41 2156.

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