

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 16

Vychází 20. června 1997

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

další vydání občasníku Vám přinášíme již v době prvních příprav na dovolené a prázdniny. Některým možná napoví, kam se v letních měsících vypravit, jiné snad bude inspirovat k napsání pár řádků ze svých cest.

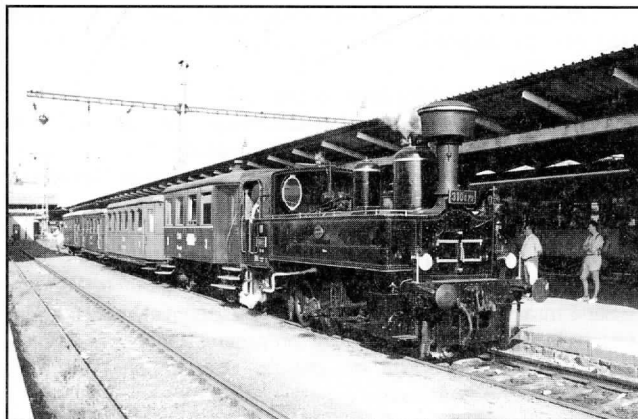
Dostali jsme řadu dopisů s dotazem, kdy vyjde monografie o motorových vozech M 240.0. V tomto případě jsme asi přehnaně důvěřovali kolegovi Oldovi Čížkovi, který slíbil zpracování základní struktury publikace již loňský rok. Protože jsme do dnešních dnů od něho nic neviděli, rozhodli jsme se pro vlastní řešení, což znamenalo kontaktovat jiné spolupracovníky. V dohledné době očekáváme základní materiál a po prázdninách bychom uspořádali setkání všech spolupracovníků, kteří nabídli svou pomoc. Pak už vše bude otázkou technické přípravy a tisku. Věřím, že ještě v průběhu letošního roku Vám budeme moci toto dílo nabídnout společně s další publikací "Motorové vozy ze Škodovky".

Přejeme klidnou a spokojenou dovolenou a šťastný návrat.
Ing. Jiří Svoboda

Dnešní vydání vychází s přílohou
Sto let dopravy ve Škodovce



Lokomotivy řady 781 jsou již dnes na našich tratích vzácností a posledním útočištěm těchto strojů se stala služebna Sokolov. Na snímku Radovana Milky je zachycen 781.581 u Ostrova nad Ohří.



V sobotu 17. května se opět vypravil na svou cestu z Plzně do Mirošova "Hamerník Expres", aby tak doplnil historickou atmosféru konání Hamernického dne v Dobřívě a současně posílil vlakové spojení z Rokycan do Mirošova.

Pokud vše dopadne podle našich plánů, pak opět přísti rok vyjede tento vlak na svou cestu, i když pravděpodobně bude celá akce pojata v jiné podobě.

OPŘ Plzeň - stále "pevná hráz ..."

Už jsme si dávno přivykli, že Plzeň byla vždy v určitém směru specifická. Ať už to jsou různé provozní "vymoženosti" v podobě nesmyslných sbírkových rozkazů, přes mohutné reorganizace, které, i když nakonec skončily na smetišti dějin a vše se vracelo zpět, jen poškodili pověst naší železnice a odehaly spoustu přepravců a tím i výkonů.

Nejiná situace je i v železniční nostalgii, kde snad pohled na toto konání se odvíjí pouze v pohledu jakéhosi byznysu. A tak se v pohodě ignorují loni vydaná "Pravidla pro zavádění nostalgických vlaků" a s radostí se hází klacky pod nohy, především činností, které konají spolky věnující se železniční nostalgii. Intervenuje se do DKV, kde by jinak spolupráce mohla být na solidní úrovni. Snad s cílem znechutit práci, kdo ví... Výsledek je zřejmý, neboť v porovnání s ostatními OPŘ se právě v plzeňském uskutečňuje jednoznačně nejméně akcí.

Pane náměstků Šikle, blahopřeji Vám touto cestou k Vaší, bohužel již několik let úspěšné, nostalgicko-devastační činnosti. Podívejte se kolem. Tam, kde se chce, to jde. A to i za podmínek: "Den dětí na kolejích připravují zaměstnanci ČD zdarma ve svém volném čase" (Dny s Posázavským pacifikem - Obzor č.21), "Všichni zúčastnění zaměstnanci jeli po oba dny zdarma ve svém volnu a jedinou odměnou pro ně byli spokojení cestující" (S parní lokomotivou okolo tří hradů - Obzor č.24), apod.

Ing. Jiří Svoboda



ŠKODA DOPRAVA s.r.o.

100 let dopravy ve Škodovce

100 let zkušeností v dopravě a spedici

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

Po jedenáctileté mezeře v záznamech se dostáváme až do roku 1922, kdy koupila závod firmy Ant. Kellner, parní pilu v Mirošově i s vlečkou spojující závod se stanicí, firma "Středočeský dřevní průmysl spol. s r.o. v Dobřívě". V letech 1920-22 byly okolní lesy zachváceny hojně mniškou, a tak denně putovalo 15 - 27 vagonů s dřívím do Francie.

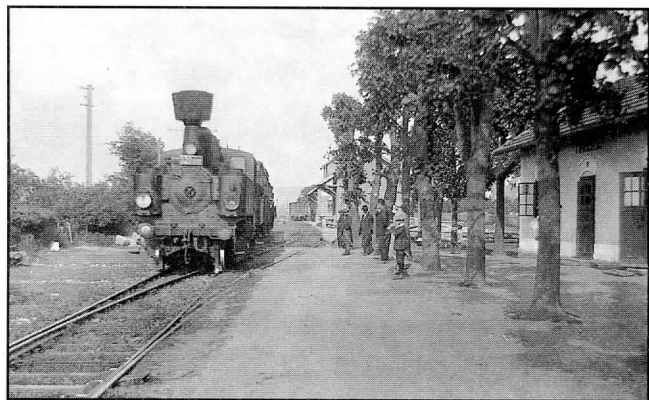
1.6.1924 přešla továrna i vlečka Akciových železáren a oceláren v Hrádku do majetku akciové společnosti "Spojené Škodovy závody" v Plzni.

V roce 1925 se ministerstvo národní obrany rozhodlo i přes velký odpor okolí zřídit velkou dělostřeleckou střelnici v Brdských lesích a svůj úmysl také o rok později prosadilo.

Živelná pohroma v roce 1927 zatarasila trať mezi Nezvěsticemi a Kornaticemi 200 silnými kmeny.

V roce 1928 postavilo Ředitelství vojenských lesů na nádraží v Mirošově 100 metrů dlouhou nakládací rampu sloužící současně jako složiště dřeva.

Silné mrazy až -37°C v zimě roku 1929 ztěžovaly zdejší dopravu, která byla často pro zavátou trať přerušena. Od 1.12.1929 byla ve stanici Mirošov zavedena do stojanu na nástupišti pitná voda z nově zřízeného vodovodu.



Lokomotiva 320.008 v Příkoscích v období 1. republiky na dobové pohlednici ze sbírky Josefa Spousty.

Na počátku roku 1930 byla nad nádražím otevřena nákladem přes 5 mil.Kč "Léčebna haléřového spolku dělníků Škodových závodů na Janově u Mirošova". 20. května 1930 byla zahájena činnost na brdské střelnici.

1. července 1933 byl přeložen přednosta stanice Václav Herejk z důvodu onemocnění do trvalé výslužby, a to po 22 letech působení v Mirošově.

V lednu 1934 přebírá vedení stanice oficiál Václav Pech. 15. května 1934 byl dodán motorový vůz řady M 120.3 s jedním vlečným vozem, který nahradil parní lokomotivu v osobní dopravě. Nákladní vlak do Rokycan a k obsluze železáren v Hrádku byl zrušen.

1.června 1935 byla v Mirošově otevřena úschovna zavazadel a 25. října byl zahájen provoz nově vybudované garáže pro motorové vozy.

Instalované elektrické osvětlení v garáži bylo na místní elektrickou linku připojeno až 10. března 1936, od 3. listopadu pak bylo zapojeno i elektrické osvětlení ve stanici.

Rok 1938 zaznamenal silný nárůst přepravy osob i zboží. Tento vývoj však zastavil 21. květen, kdy bylo povoláno několik ročníků záložních vojáků do zbraně k mimořádnému cvičení. Vyvrcholením politických událostí byla mobilizace 23. září, což si vyžádalo patřičné zesílení provozu. V noci ze 24. na 25. září vstoupil v platnost maximální jízdní řád, a proto byli všichni zaměstnanci svoláni do služby. 30. září po podstoupení území Německu nastalo hromadné stěhování českých obyvatel. Díky nedostatku krytých vozů, které byly použity k evakuaci armády, byly využívány i ostatní zbylé vozy různých konstrukcí.

(pokračování příště)
Jaroslav Moulis

Zapomenutá zubačka

V dávném zapomnění je již dnes trať Erlau - Obernzell - Wegscheid nedaleko Pasova, jediná ozubnicová v síti Německých spolkových drah.

První snahy o zpřístupnění východní části Bavorského lesa spadají do roku 1893, když byla dokončena lokální trať z Pasova do Freyungu. Snahou bylo prosadit odbočku z Waldkirchenu přes Breitenbach do Wegscheidu, následně pak roku 1895 v nové trase Fischhaus - Hauzenberg - Wegscheid a záhy následoval další projekt přímo z Pasova přes Obernzell do Wegscheidu. Přes veškeré úsilí regionu byla nakonec udělena koncese ke stavbě v trase Passau - Erlau - Hauzenberg, která byla uvedena do provozu v roce 1904. Až v roce 1906 byla umožněno započítí stavby v úseku Erlau - Obernzell - Wegscheid, která byla dokončena celá až 1. prosince 1912. Z finančních důvodů bylo pro výstup z dunajského údolí použito dvou ozubnicových úseků systému Strub, a to mezi Obernzell a Untergriesbach v délce 3,8 km a mezi Wildenranna a Wegscheid v délce 2,4 km. Stoupání dosahovalo téměř 70 promile, přičemž adhezní provoz byl využit do maximálního stoupání 25 promile.

Pro tuto dráhu dodala lokomotivka Krauss tři lokomotivy typu Ptlz 3/4, označené řadou 97 101 - 103, v roce 1923 pak ještě čtvrtou stejné řady. Tyto lokomotivy obstarávaly provoz až do roku 1963, kdy byla poslední 97 101 vyřazena. Roku 1964 byl jako náhrada v nákladní dopravě pokusně na rok nasazen ozubnicový motorový vůz VT 97 901, který vyvezl až 40 tun zátěže. V roce 1953 byly dodány tři motorové vozy řady VT 98⁹, které vznikly dosazením druhého motoru do sériových VT 95 a vybavením přídatným brzdovým zařízením. Ty nahradily parní lokomotivy v osobní dopravě.

Nejvyšší dovolená rychlost při adhezním provozu byla 40 km/h, na ozubnici ve stoupání 12 km/h, po spádu z bezpečnostních důvodů jen 8 km/h. Nepříliš praktickou zvláštností bylo neustálé objíždění lokomotiv cestou nahoru, když soupravy byly na adhezních úsecích taženy a na ozubnici sunuty. Další zajímavostí byly zkušební jízdy prototypu obojživelného autobusu, který se mohl pohybovat na kolejích i na silnici a později zajišťoval kombinovanou dopravu na trase Cham - Bodenmais - Zwiesel - Grafenau - Passau. Sesuv půdy 28.1.1965 mezi Erlau a Obernzell na celých pět let zastavil provoz.

Po dlouhých jednáních byl nakonec 31.3.1970 obnoven nákladní provoz do Obernzell, zatímco úsek do Wegscheid byl ponechán osudu. 1.1.1968 byly uzavřeny stanice Untergriesbach a Wegscheid, následně 1.8.1973 oficiálně ukončen provoz.

Na jaře 1975 začalo snášení tratí a v létě 1982 zmizel i obernzellský kamenný viadukt. I nákladní doprava na dolním úseku byla postupně omezována a do dnešních dnů zbyl v provozu jen 6,4 km dlouhý úsek Passau - Grubweg. Nejnovější vývoj v nákladní dopravě nedává ani tomuto zbytku dráhy velké šance na přežití.

*Z Eisenbahn Journal přeložil Jan Dolejš
(redakčně upraveno a zkráceno)*



Raritou v provozu dráhy Passau - Wegscheid byl jednónápravový zavadlový vůz provozovaný s motorovými vozy VT 98⁹. Na snímku ze sbírky autora je souprava zachycena 18.3.1955 v Passau.

Ve zkratce

- Se změnou letošního GVD jsme vzpomněli patnáctiletého výročí zahájení provozu na přeložce trati Ústí nad Labem - Bohosudov, která nahradila z důvodu těžby uhlí (podle tehdejších odhadů se zde skrývalo 98 miliónů tun) původní trať přes Chabařovice. Stavba mimo jiné obnášela vybudování 12 náročných mostních konstrukcí, nové stanice Chabařovice společně s předávacím kolejístem vleček, apod. V tehdejších cenách si jeden kilometr přeložky vyžádal náklady zhruba 110 miliónů Kčs.

- V minulém čísle jsme na tomto místě přinesli informaci od našeho spolupracovníka Jana Dolejša, týkající se rozšířené platnosti slevy "Schönes Wochenende", poskytované na tratích DB. Tuto lákavou nabídku jsme však následně prověřili a zjistili, že se nezakládá na pravdě. Došlo zde k záměně s novou nabídkou slevy "Bayern-Ticket", která je omezena nejen rozsahem sítě tratí, ale též platností - platná je libovolný den od pondělí do pátku v době od 9.00 do 16.00 a od 19.00 do 2.00 hod následujícího dne. Zajímavostí může být snad její platnost na trasách S-Bahn, U-Bahn, tramvají a autobusů v Norimberku a U-Bahn, tramvají a autobusů v Mnichově.

- Do nedávno otevřeného železničního muzea v Lužné u Rakovníka můžete zavítat o následujících nedělích vždy mezi 10. a 16. hodinou : 13. a 27. 7., 10. a 24. 8. a 7. 9. 97. (pr)

- I když už se nad nimi v loňském roce lámala hůl, napíše motorové vozy řady 820 do knihy železniční historie ještě pěkných pár řádek. Jedním ze zdařile opravených je i vůz 820 046 DKV Praha, který byl k vidění i na výstavě u příležitosti oslav 100 let trati Řetenice - Lovosice. (pr)

- "Hektorům" v Plzni asi hned tak neodzvoní. V posledním květnovém týdnu přibýly do stavu 721 139 (bílo-modročervený) a 147 (zelený se žlutým pruhem) z DKV Přerov. Po prohlídce byly nasazeny společně s dalšími plzeňskými na staniční zálohy a posun v depu. Parta nadšenců z plzeňského depa již téměř připravila lokomotivu 720 111 pro nový slušivý kabát ve stylu původního modrokrémového nátěru. (pr)

- Článek o podbrdské lesní úzkorozchodce ve 14. čísle vzbudil nečekaně velký zájem. Máme přísliby další informace, dokonce až z daleké Austrálie, takže se k tomuto tématu jistě ještě vrátíme. (pr)

- Otázku umělého živého problému hvězd na historických vozidlech vtipně vyřešil chomutovský spolek na své M 131.1513, když si pořídil velké hvězdy v podobě magnetické fólie, kterou lze dle přání kdykoliv bez problémů opakovaně použít. (pr)

- Plzeňská prodejna Model train se přestěhovala na roh Slovanské třídy a Vřesové ulice. Otevřeno mají po-pá 14-18 hod a v so 9-11 hod. (pr)



Ve dnech 3. a 4. května jsme na kolejích okolo Plzně mohli při příležitosti oslav výročí osvobození spatřit zulaštní vlaky vedené lokomotivou 475.111. Škoda, že se díky závadě nezúčastnila otevření muzea v Lužné

- Minule jsme otiskli několik zajímavých akcí, které jsou součástí oslav 150 let Švýcarských spolkových drah. Dnes pokračujeme prázdninovými měsíci: 5. a 19. července, 2. a 16. srpna si můžete

vychutnat paralelní jízdu s lokomotivou č. 7 na vrcholovém úseku první ozubnicové dráhy v Evropě Staffel - Rigi Kulm, 7. srpna bude zahájena v Zürichu výstava věnovaná Gotthardské dráze a o den později proběhne oficiální akt oslav společně s otevřením nové odbavovací haly v Zürichu. Následně ve dnech 9. a 10. srpna na seřadovacím nádraží Limmattal proběhne defilé lokomotiv s mezinárodní účastí. Ve dnech 15. - 17. srpna se určitě vyplatí navštívit Interlaken, kde budou probíhat oslavy 125 let trati Därligen - Interlaken West a 100 let Spiez - Erlenbach s výstavou lokomotiv, parní lokomotiva se objeví také na Brünigbahn. Od 22. srpna připravilo bohatý program dopravní muzeum v Luzernu a potrvá až do 26. října. O soukromých tratích se dozvíte na výstavách v Arth-Goldau 23. srpna a v Solothurn 30. srpna. Téhož dne je připraven i den otevřených dveří v elektrárně Göschenen, která napájí Gotthardskou dráhu. Výstavní vlak, který putuje po švýcarských kolejích již od začátku března, zastihnete např. 13. a 14. července v Sargans, další dva dny v Buchs, 29.-31. července v Churu, v srpnu pak 1.-3. v Romanshornu, 9.-10. v Dietikonu a 23.-24. ve Freiburgu. Oslavy pokračují dále až do listopadu a dostatek propagačních materiálů, které jsou k dispozici ve všech stanicích, vám napoví množství dalších zajímavých tipů.



Šestisetkusová série "sergejů" nám mizí před očima z provozu. V síti Českých drah zůstala jejich posledním útočištěm už jen sokolovská služebna DKV Plzeň. V ostatních depech zbyly jen vzpomínky, jako např. v Havičkově Brodě. Snímek Jiřího Caska zachytil 26.5.1993 poslední okamžiky stroje 781 522-8.

Pro příznivce těchto strojů však máme potěšující zprávu, neboť jsme do našeho edičního plánu monografií zařadili i tuto řadu. O postupu přípravy publikace budeme informovat.

Výzva

Pro přípravu publikace "Motorové vozy ze Škodovky" sháním veškeré informace a fotodokumentaci. Jiří Caska, Boční 916, 396 01 Humpolec, tel. 0367/534626.

Výměnné modelářské burzy se konají:

v lokomotivním depu Praha Masarykovo

6. a 27. září, 18. října, 1. a 22. listopadu 1997

Vstup do areálu depa je z křižovatky ulic Hyberská a Opletalova. Začátek v 8 hod.

V roce 1997 jubilují tratě

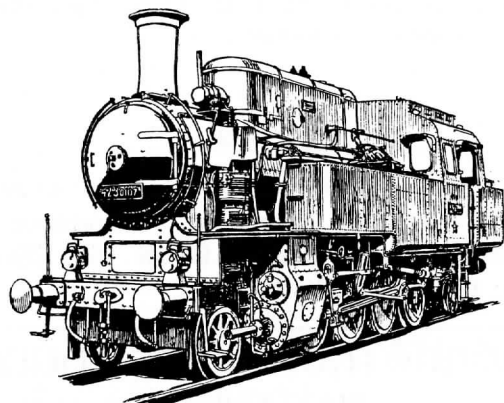
- 22.6. 100 let Mělník - Mšeno
27.6. 100 let Rakovník - Žlutice
Protivec - Bochoř
29.6. 105 let Opava východ - Horní Benešov
95 let Louny - Libochovice
1.7. 115 let Kopidlno - Libáň
Poříčany - Sadská
95 let Tanvald - Kořenov
3.7. 125 let Praha Smíchov - Hostivice
4.7. 105 let Kájov - Nová Pec
14.7. 125 let Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa
85 let Moravské Bránice - Oslavany
15.7. 135 let Praha Smíchov - Plzeň
130 let Teplice v Čechách - Duchcov
17.7. 115 let Kmetiněves - Zlonice
1.8. 115 let Nezvěstice - Mirošov
110 let Zásmyky - Bečváry
6.8. 100 let Hukovice - Vidnava
Bernartice u Javorníka - Javorník ve Slezsku
15.8. 155 let Přerov - Lipník nad Bečvou

100 let Rakovník - Žlutice

Letošního roku se dožívá trať Rakovník - Žlutice s odbočkou Protivec - Bochoř stého výročí trvání provozu (i když na bochovské odbočce jen nákladní doprava). Její historii se však na tomto místě nebudeme věnovat, neboť právě v těchto dnech vychází publikace z pera Vladimíra Zusky, která velice detailně zachycuje život zdejší dráhy. K dostání bude samozřejmě při oslavách výročí trati v sobotu 28. června a následně pak na všech známých distribučních místech, včetně možnosti objednávky na adrese našeho spolku. Předpokládáme cenu 35,- Kč.

Všechny Vás srdečně touto cestou zveme na zmíněné oslavy, které se uskutečňují díky úsilí řady fandů i podpoře mnoha sponzorů. V 7.50 hod odjede z Rakovníka zvláštní vlak tažený parní lokomotivou 310.072, jehož cílovou stanicí bude Bochoř, kam přijede ve 12.32 hod. Vrací se zpět ve 12.58 hod. a zpět do Rakovníka dojde v 16.30 hod. Další vlak, v čele s parní lokomotivou 423.009, odjede z Rakovníka v 8.26 hod. a do Toužimi dojde ve 13.54 hod. Vrací se zpět ve 14.54 hod. a do Rakovníka přijede v 19.12 hod. Kromě těchto vlaků se budete moci svést dalšími zvláštními vlaky na úseku Protivec - Bochoř vedenými motorovým vozem M 131.1, které odjíždějí z Protivce v 10.36 a 13.42 hod., zpět z Bochova v 11.23 a 15.02 hod.

Ve vlaku a ve větších stanicích na Vás bude čekat občerstvení s hudbou, ve stanici Jesenice pak výstavka místního Klubu železničních modelářů a ve Žluticích přehlídka traťových mechanismů.



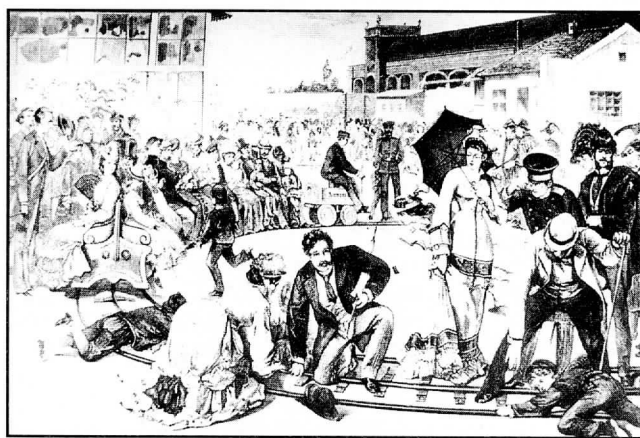
Stopou elektrických lokomotiv

pokračování

Těžká a trnitá byla cesta objevů a vynálezů v oblasti elektriny, avšak i období vlastních konstrukcí lokomotiv nebylo bez problémů.

První, tehdy ještě bateriovou lokomotivu, sestrojil v roce 1842 skotský technik Robert Davidson. Díky bateriím vážila 5 tun a na trati Edinburgh - Glasgow vyvinula se zátěží 6 tun rychlost 6 km/h.

Skutečnou elektrickou lokomotivu předvedl Werner Siemens 31.5.1879 na berlínské výstavě. K tomuto účelu byl postaven speciální 300 metrů dlouhý okruh se třetí sběrnou kolejnicí. Lokomotiva o výkonu 2,2 kW byla napájena stejnosměrným napětím 150 V a dosahovala maximální rychlosti 13 km/h. Při výstavním provozu, který trval denně čtyři hodiny, se tady mohlo ve třech malých vagoncích vozit najednou 18 cestujících rychlostí 7 km/h. V období od 31.5. do 30.9. této jedinečné možnosti využilo za dvacetipfenigový poplatek 86 000 pasažérů. Od 15.5.1905 je tato lokomotiva součástí sbírek mnichovského muzea.



Karikatura zachycující atmosféru při výstavních jízdách první elektrické lokomotivy.

Siemens ve svém konstrukčním konání zdatně pokračoval, a tak již o dva roky později mohl stavět tramvajovou dráhu pro veřejnou přepravu cestujících mezi Berlínem a Groß Lichterfelde. Byla o rozchodu 1000 mm dlouhá 2,45 km. Tramvajový vůz s 26 místy k sezení měl výkon 7,4 kW a maximální rychlost 40 km/h. Napájení 180 V stejnosměrnými bylo realizováno pomocí obou kolejnic, když izolace kol byla řešena dřevěnými disky s ocelovou obručí.

V roce 1890 byla dráha následně prodloužena až k postupiskému nádraží a tento úsek jako první napájen z vrchního vedení. Přenos energie obstarával sbírací vozík, taktéž z konstrukcí dílny Wernera Siemense. Změna způsobu napájení tak odstranila počáteční problémy v místech, kde dráha křižovala koleje koňky. Tady byli koně zasahováni elektrickým proudem a často usmrčovani.

V roce 1882 zdokonalil a upravil Siemens svou lokomotivu pro provoz v dolech. Napájecí stejnosměrný systém 90 V byl proveden z vrchního vedení. Lokomotiva o rozchodu 566 mm a výkonu 3,67 kW uvezla 20 vozíků, každý o hmotnosti 725 kg.

Elektrifikace se nevyhnula ani americkému kontinentu. V roce 1885 byla postavena elektrická dráha v kanadském Torontu, v USA pak tramvajová dráha Windor - Baltimore. Za zmínku jistě stojí i rychlý postup elektrifikace, když bylo v USA do roku 1891 elektrifikováno 6500 km drah a v roce 1894 to bylo již 14413 km.

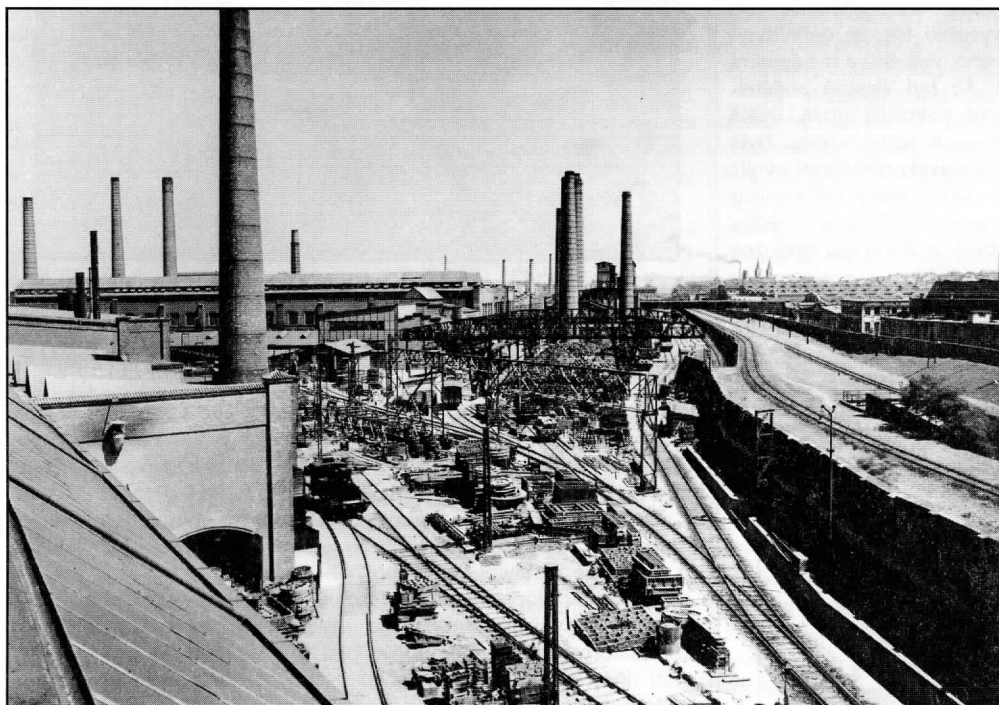
(pokračování příště)

-ijs-

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

PŘÍLOHA LOKÁLKY

100 let dopravy ve Škodovce



Pohled na kolejiště vlečky a závod Hutě kolem roku 1928.

Odbobí 1897-1918

Z dochovaných historických materiálů lze zjistit, že vznik "Závodní dráhy" je spojen s datem 1. dubna 1897. Tímto dnem podle Dodatku k úřednímu listu císařského a královského ministerstva železnic ze dne 8. dubna 1897, číslo 16, vídeňské vydání, byla pod číslem 72 - místní doprava zveřejněna zpráva o otevření nákladní stanice Plzeň - Škodovy závody pro ohraničenou dopravu nákladní. Tato stanice byla otevřena ještě pro další spoluuzivatele, a to firmy Fürt a Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Porges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebsstein, Lorenz Just a Adolf Menčík. Tím došlo k zahájení vlastní vlečkové dopravy organizované výhradně firmou Škoda, a proto je tento den považován za den zahájení organizované dopravy ve Škodovce.

Stanice Plzeň - Škodovy závody byla připojena v 351. km trati Plzeň-Cheb. Teprve později, v roce 1904, kdy byla prováděna rozsáhlá přestavba hlavního nádraží v Plzni,

při níž došlo k přeložce trati Plzeň-Cheb a Plzeň-Brod nad Lesy, byla stanice připojena na trať Plzeň-Brod nad Lesy.

V době založení stanice Plzeň - Škodovy závody a zahájení vlečkové dopravy bylo vlečkové kolejiště připojeno k trati Plzeň-Cheb na dvou místech, a to v km 351,019, což je přibližně v místech dnešního napojení vlečky Sever na kolej č. 4 ve stanici Plzeň-Jižní předměstí, a dále v km 351,538 o 519 metrů dále k západu - patrně v prostoru dnešního "tunelu". V km 351,019 byla vložena výhybka č.1, která podle dochovaných plánů tehdejšího kolejiště a seznamu výhybek v něm uvedených, byla ústředně stavěna. V km 351,538 byla výhybka č. 7 rovněž ústředně stavěna.

V obvodu předávacího a vlečkového kolejiště bylo celkem 8 výhybek, z nichž i výhybka č. 5 byla ústředně stavěna. Ostatní výhybky byly místně t.j. ručně stavěny.

Zabezpečovací zařízení tehdejší vlečky bylo velmi primitivní a sestávalo se ze dvou kolejových zábran, z nichž každá byla umístěna asi 50 m před odbočnými výměnami z trati Plzeň-Cheb. V té době nebyly budovány odvrtné koleje, takže bezpečnost vlakové dopravy na trati Plzeň-Cheb byla zcela závislá na lidském činiteli, tedy na posunovačích a jejich odpovědném přístupu k práci. V případě, že by bylo při posunu došlo k ujetí vozů po hlavní koleji směrem k odbočné výhybce, byla v cestě jen kolejová zábrana, která měla zabránit ujetí vozů na trať státní dráhy.

Na přelomu století se Plzeň stala centrem průmyslu, obchodu i dopravy. Z hospodářského hlediska byl počátek dvacátého století ve znamení neustálé se střídajících krizí a konjunktury. Škodových závodů, tehdy již akciové společnosti, se však tyto hospodářské výkyvy díky přechodu na zbrojní výrobu příliš nedotkly. Vyrábělo se v obou strojárnách, poměrně od sebe vzdálených. Spojovala je kolej, vedená přes hlavní bránu a vycházející z podniku přes dnešní ulice Tylova a Husova a stáčeující se východním směrem, kde dále probíhala po dnešní ulici Poděbradově /dříve Rožmberské/. Na

Období 1859-1897

Historický základ k vybudování našeho podniku položil Kristián Waldštejn, když se rozhodl v roce 1859 vybudovat v Plzni nový strojírenský závod.

V roce 1869 prodal Waldštejn celou plzeňskou továrnu Emilu Škodovi, který zde v té době pracoval již déle než tři roky jako vrchní inženýr. Škoda byl v té době třicetiletý, na svůj věk vzdělaný, zkušený a hlavně podnikavý.

Začal existující závod budovat na zcela nových základech. Jeho výrobní program zahrnoval pivovary, lihovary a cukrovary. Převážně tedy zařízení, kde byla velká potřeba kotlů různých rozměrů. Proto Škoda postavil novou kotlárnou a k ní nutnou nýtárnu.

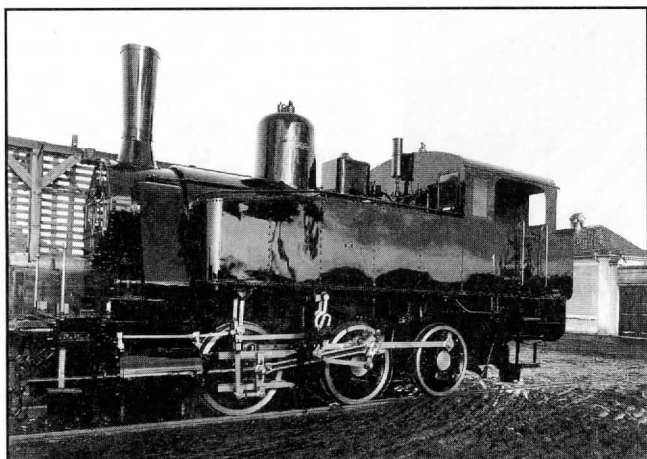
Z Waldštejnských železáren v Sedlci byla převážena některá zařízení a stroje do tohoto závodu pomocí koňských potahů, v té době nejrozšířenějšího dopravního prostředku. Pouze koňskými potahy po cestách a silnicích nevalné kvality byly dováženy do továrny suroviny, jak z okolí, tak i z Kladenska, v té době surovinově bohatého.

Určitý dopravní zlom pro továrnu i město nastal v roce 1861, kdy byla Plzeň napojena na železnici, a to tratí do Brodu nad Lesy. Další železniční spojení dostala Plzeň s Prahou v roce 1862, v roce 1868 s Českými Budějovicemi, v roce 1872 s Chebem a v roce 1876 se Železnou Rudou.

Škodova továrna měla už v roce 1870 tři velké parní jeřáby o nosnosti 15 tun a dva malé o nosnosti 3 tuny. Jeden z velkých jeřábů jezdil po kolejích mezi strojárnou a kotlárnou, když se kotle musely dopravovat jak mezi objekty, tak i na místo určení. Škoda dodával své výrobky Ringhofferovi do Prahy, do Karlových Varů, ale i do vzdáleného Sedmihradska. Tam, kde byla železnice, šlo zařízení po dráze. Z toho je zřejmé, že doprava existovala a rozvíjela se ruku v ruce s výrobou.

konci byly dvě točny, přes které se vagóny dostávaly do starých objektů Škodových závodů a přes výhybky západním směrem pak k dalším spoluúčastníkům vlečky. Obě části továrny byly spojeny vlečkou, po níž jezdily dvě akumulční lokomotivy. To, že budou na vlečce vedoucí městem používány akumulční lokomotivy, byla jedna z podmínek města Plzně, když schvalovalo Emilu Škodovi projekt na stavbu vlečky. Pro potřeby tehdejší výroby to stačilo, ale čas od času zůstávaly lokomotivy na trati stát, většinou pro nedostatek páry. Vedení závodů situaci vyřešilo tak, že definitivně přemístilo výrobu ze staré strojirny do nového, velkého a moderního stroji vybaveného strojirnského objektu. To byl vlastně počátek přestavby závodů. Vedle staré kovářny se postavila nová, velká kovářna a přemístila se slévárna šedé litiny. K tomu všemu byla třeba spolehlivá doprava. A tak se současně stavěly nové trati uvnitř závodu, který se začal vměšťovat do prostoru, který byl na jihu ohraničen tratí Plzeň-Cheb a na severu Tylovou ulicí. Zapojení vlečky Škoda na západní straně v km 351,538 bylo zrušeno při přeložce tratí Plzeň-Cheb a Plzeň-Brod nad Lesy v roce 1913.

Jaké typy lokomotiv jezdily na vlečce po jejím založení a v prvních letech jejího provozování již nelze zjistit. První historické doklady o používaných lokomotivách jsou až z roku 1915, kdy byly na vlečku dodány dvě lokomotivy od firmy Orenstein & Koppel. Další lokomotiva od stejné firmy byla pak dodána v roce 1916.



1. posunovací lokomotiva Orenstein & Koppel 1920.

Za první světové války, v letech 1914-1918 byl podnik rozšiřován o novou část, zvanou "jih". Rovněž tato nová část podniku byla vybavena seřadovacím nádražím a rozsáhlou sítí vlečkových kolejí. Tím vznikly dvě rozsáhlé části jednoho podniku, které byly od sebe odděleny tratěmi Plzeň-Cheb a Plzeň-Brod nad Lesy. Z provozních důvodů bylo nutno obě tyto části spojit. Toto spojení bylo dokončeno v roce 1917 dosud existující spojkou, probíhající velkým obloukem za "Mrakodrapem", odkud kolej klesá směrem do tunelu pod tratí Plzeň-Brod nad Lesy a za tunelem opět stoupá k seřadišti "Sever" oběma směry cca 40 promile. Před sklonem k tunelu přechází tato spojka po mostě trať Plzeň-Cheb.

První světová válka zasáhla do hospodářského vývoje velice silně. Příprava k této válce ovlivnila celou hospodářskou oblast. Pro oblast dopravy měl mimořádně velký význam vznik automobilu, který v této válce sehrál velkou roli. Vývoj se nezastavil ani před branami Škodovky. Ale naopak, Škoda vývoji otevřel brány dokořán a tak se do továrny dostal i automobil. A to hned ve dvou funkcích, jako dopravní prostředek i jako předmět výroby.

Období 1918-1939

Po skončení 1. světové války a vzniku ČSR se stala továrna středem zájmu. 17. 5. 1919 přijel do stanice Plzeň-Škodovy závody zvláštní vlak s prezidentem Masarykem a jeho doprovodem k prohlídce závodu, 30.10.1922 potom zvláštní vlak s delegací



Jeden z prvních speciálních hlubinových vozů.

jugoslávského parlamentu a 29.6.1929 zvláštní vlak egyptského krále Fuada I. s doprovodem.

Pokud se týká samotné vlečky, je možno zjistit z pamětní knihy ČSD, že dne 1.6.1923 byl vjezd do závodní dráhy opatřen elektrickým zabezpečovacím zařízením. Jednalo se o pákové stavědlo výměn, které po přestavení bylo elektricky zajištěno v dané poloze.

Tato stavědla se nacházela ve vlastním samostatném domku v budově 75, kde je od 20. let sídlo vedení dopravy. Bylo zrušeno až při přestavbě zastávky Plzeň-Jižní předměstí.

V silniční dopravě se v této době zaváděl speciální, dobře mobilní dopravní prostředek, což byly elektrické vozíky poháněné akumulátorovými bateriemi. Původně byly určeny jen pro dopravu uvnitř dílny, ale pro své vlastnosti se brzy dostaly do celé továrny a dlouhou dobu se využívaly i v meziobjektové dopravě.

S rozvojem výroby se měnila i tvář továrny. Rozloha továrny se zvětšovala a přibývaly stále nové objekty, zejména v severní části. Některé z nich ve stejné podobě a na stejných místech zůstaly dodnes. Vnější vzhled továrny vylepšily i úpravy na severní části. A právě v těchto místech vznikla nová složka dopravy, kterou dnes známe pod názvem silniční doprava.

Jeden z prvních automobilů, který přišel do továrny, byl zagarázován právě v těchto místech v nízké budově mezi tehdejšími dělnickým referátem a záchrannou stanicí. Byla to sanitka Praga-Grand, ke které brzy přibyla Škoda 430. Oba automobily byly organizačně začleněny do tehdejšího hasičského útvaru.

Vozový park v té době tvořily vesměs vozy značky Škoda. Pro osobní provoz továrny, hlavně pro její představitele, byly k dispozici Laurin a Klement, Škoda A a Škoda 6R. Po nich přišly Škoda 420 a 430. Mezi prvními však byla i limuzína Hispano Suiza.

Sanitka Praga-Grand byla typickým představitelem tehdejší automobilové výroby. Velká kola tvořila disky, na nichž byly namontovány úzké pneumatiky už se vzdušnicemi. Dlouhá, štíhlá kapota, která skrývala motor, byla zakončena mosazným nálitkem, tvořícím špičkovou část. Dva velké reflektory - už na žárovky - listová pera přední nápravy poměrně značně vyčnívala před motorem. Typická, dopředu vysunutá roztáčecí klika. Kabina řidiče byla sice přestřešena, ale nebyla zde boční skla, jen přední sklo chránilo řidiče před prachem a nečistotou.

Poněkud později pronikla do továrny i nákladní vozidla. Byl to nesporný pokrok, ale suverénní postavení "koňské" dopravy dlouho ještě nedokázala ohrozit. Aut bylo málo a používala se především pro jízdu do vzdálenějších míst.

První byl zřejmě malý nákladní automobil francouzské výroby, jemuž se říkalo "šanonka". Byl to malý automobil valníkoveho provedení, s otevřenou kabinou a nosností pouhých 400 kg. Dalším představitelem vozového parku byl automobil Gräf & Stitz. Tento automobil svou konstrukcí připomínal ještě předválečné provedení automobilu. Pohon zadních kol byl řetězový, karbidové lampy spoje osvětlovaly silnice, proto se večer nejezdilo, ale nosnost na tu dobu byla už slušná - tři tuny. Rychlost se pohybovala kolem 15 km/h.

S tímto vozidlem jezdili řidiči i na "daleké jízdy" až do Kladna a Prahy. Při tak "vysoké cestovní rychlosti" a při tehdejší stavu silnic nestačil dojet až do Prahy a ještě týž den se vrátit. Dalším příslušníkem vozového parku byl nákladní vůz Praga R. Pragovky už byly tehdy kvalitní výrobky a získávaly si velkou oblibu. Pak se v podniku objevily Škodovky 125, které vlastně začaly celou éru automobilů této značky.

Ve Škodovce se tehdy vyráběly v licenci světoznámé vozy Hispano Suiza, kterým se lidově říkalo hispány. I tyto vozy rozšířily druh a počet osobních vozidel v podniku. Po plzeňských ulicích jste v té době mohli vidat šasi - hispány s dřevěnou lavičkou a bez kapoty. V takové podobě je řidiči zajížděli. Řidiči měli ponejvíc bílé plátěné kombinézy, na hlavách kožené kukly s velkými automobilovými brýlemi a pro "vylepšení" svého vzhledu jim za jízdy vlály konce pestrobarevných šátků.

Vozový park garáží se později rozšířil o nové typy. Osobní provoz se soustřeďoval už na značku Škoda, ponejvíc 420 a 430, u nákladního provozu na vozy značky Škoda typu 506 a 606. Tedy v převážné míře vozy, které Škodovka vyráběla. To bylo značně výhodné. Zejména při opravách odpadla námaha se sháněním náhradních dílů i starostí s opravami. Garáže sice měly svou vlastní dílnu, ale ponejvíce jen pro drobné údržbářské práce a jen pro osobní automobily. Řidiči nákladních vozů si je opravovali sami, i když tím způsobem, že zajeli do dílen nebo jiného provozu a tam se díl prostě vyměnil.

Vozový park silniční dopravy se později rozšířil i o sentinely, které Škodovka vyráběla v anglické licenci. Jejich provoz byl nenáročný na kvalitu pohonných hmot a protože se jednalo o parní pohon, byl i mnohem jednodušší. Výroba sentinelů byla soustředěna v dnešní budově č. 10, odkud vycházely nejen k zájemcům mimo podnik, ale i do tehdejšího provozu silniční dopravy, kde se udržely poměrně dlouho.



Parní vůz Škoda Sentinel.

Sentinel obsluhovali dva, řidič a topič. Funkčně byl srovnatelný s parní lokomotivou. Rychlost vozidla nebyla závratná, pro jejich oblibu hovořily spíše nízké provozní náklady. V dopravním středisku jejich počet nebyl stálý. Pohyboval se od dvou do sedmi strojů. Velká kourivost však bránila jejich většímu rozšíření.

Období 1939-1945

Výroba v době okupace patřila zbrojařině. Původně jednokolejná spojka mezi severem a jihem sloužila až do roku 1940, kdy se ukázalo nutností vybudovat druhou spojovací kolej mezi severní částí podniku a nově budovanou částí pojmenovanou po Karlu Škodovi "Karlov".

V době druhé světové války byly pracovní podmínky při posunu velmi těžké, neboť v době války bylo nařízeno přísné zatemnění, zejména v prvních letech. Svítily posunovačů musely být opatřeny

třemi modrými skly a jediné čiré sklo bylo opatřeno plechovou vložkou s nepatrným výřezem, který jen málo propouštěl bílé světlo.

Podle dochované zprávy o stavu dopravy ve Škodových závodech bylo v roce 1945 v provozu na vlečce 9 lokomotiv a 303 vagónů.

V době války bylo pro dopravu potřeba stále více automobilů. Některé přijížděly do továrny nové, jiné projely frontu a teprve potom sloužily v podniku. Jezdily zde automobily Škoda 256, Büssingy, Many, Mercedesy a jiné. Pro nedostatek benzínu byly však nejvíce využívány Automobily Š 256, které jezdily na koks.

Za okupace byla Škodovka několikrát bombardována, byly zasaženy silnice i kolejiště, ale škody byly většinou rychle odstraněny. Teprve nálet 25.4.1945 zničil 70 % továrny. Při náletu bylo demolováno celé seřadiště v severní části podniku a značné škody byly způsobeny i na dalším kolejišti. Byl zničen i značný počet vagónů. Tím byla železniční doprava na dlouhou dobu zcela ochromena. Jako zázrakem zůstala zachována budova 17, která ještě dnes slouží jako lokomotivní depo a opravná vagónů. Také všechny lokomotivy zůstaly po náletu schopné provozu.

Při jednom z posledních náletů byly zničeny i garáže u 1. brány a spolu s nimi i všechny doklady o činnosti dopravního oddělení, které se zabývalo silniční dopravou. Po zničení garáží u 1. brány se celý provoz osobní silniční dopravy přestěhoval do centrogarží, kde dočasně našel útlek i dispečerský uzel celé automobilové dopravy.

Období 1945-1989

Po válce bylo hlavním úkolem obnovit v podniku výrobu a s ní samozřejmě i dopravu. Zničené vagony byly z větší části nahrazeny z dodávek "Unrry", poškozené byly opraveny přímo v závodě pracovníky dopravy. Lokomotivy nebyly nálety příliš zničené, ale určitou dobu po válce se přesto na vlečce používaly i nákladní lokomotivy, které byly poškozeny na tratích a ve Škodovce se opravovaly.

Automobilový provoz byl doplněn o opravená vozidla, která za sebou zanechala frontu.

Po roce 1948 začala doprava strádat stejnými neduhy jako mnoho dalších odvětví hospodářství. Byl trvalý nedostatek zaměstnanců téměř všech profesí a kvalita těch, kteří byli k dispozici, nebyla vždy nejlepší. Přesto se vždy našla řada poctivých pracovníků, kteří se snažili udržet dopravu v podniku na slušné úrovni a technicky ji zabezpečit co nejlépe. Tomu ovšem nepřálo centrální plánování a rozdělování investičních prostředků v podniku. Doprava byla zařazena mezi tzv. "nevýrobní" odvětví a v přidělování finančních prostředků byla až na posledním místě.

V oblasti přepravy a manipulace byla situace ještě o trochu horší, protože logistika byla považována za "kapitalistickou pavědu" a veškeré studijní materiály k této problematice zůstávaly za hranicemi naší republiky.

I přes tyto problémy se čas od času podařilo, především díky úsilí desítek poctivých pracovníků, pozvednout alespoň technickou úroveň dopravy doplněním nejnútnějšího technického vybavení.

V roce 1952 byly obě složky dopravy v podniku (závodní dráha a automobilová doprava) sloučeny a vznikla organizační jednotka s názvem "Dopravní odbor". Pro organizaci dopravy v podniku to byl nesporný přínos, protože díky společnému vedení se prostředky silniční a železniční dopravy navzájem doplňovaly, což vedlo k úsporám i větší operativnosti dopravy.

Železniční stanice Plzeň - Škodovy závody existovala až do roku 1957. Potom byla místo ní uvedena do provozu expozitura železniční stanice Plzeň G.n. pod hlavičkou "pokladna B" a byla umístěna v prostorách budovy č. 75.

V roce 1959 byla zrušena i kolej vedená z hlavní brány podniku do dřívějších Škodových závodů.

V roce 1959, 100 let od založení podniku, byla na vlečku zakoupena první diesellová lokomotiva řady T 435.0 a 8 lokomotiv řady T 211.0. Parní lokomotivy začaly pozvolna opouštět podnik, poslední v roce 1966.

Koncem padesátých let začaly ČSD používat na přepravu sypkých materiálů vozy řady Vsa o nosnosti 50 tun, které značně ulehčily vykládkové práce na vlečce. Z těchto vagonů byly vyhrazeny dvě soupravy po 23 vagonech, které obstarávaly kyvadlovou dopravu uhlí ze stanice Citice do Škodovky.

V té době patřilo mezi povinnosti tehdejšího Dopravního odboru kromě dopravy odpadových materiálů z podniku také jejich vyložení a uskladnění na skládce Sulkov. O problémech s dopravou a ukládáním odpadových materiálů byly v průběhu let popsány stohy papíru. Dlouhá léta se hledalo přijatelné řešení především pro přepravu elektrárenského popílku a jeho bezprašné ukládání.

Zakoupení 11 výklopných vozů řady DrV /Nass/ v roce 1963 z větší části vyřešilo problém přepravy a vykládání odpadového materiálu a hlavně přineslo podstatné ulehčení práce. Později byl jejich počet rozšířen na 31, a tak byla na skládce Sulkov zcela vyloučena namáhavá ruční vykládka odpadu a mohl být zrušen i z důvodu různorodosti odpadu stejně nevyhovující vykladač "Charvát".

Přeprava a ukládání elektrárenského popílku bylo uspokojivě vyřešeno až nákupem většího počtu autocisteren, ve kterých se popílek přepravoval na skládku a na ní se ukládal splavováním.

Pro lepší spojení mezi četami posunu a řídicími pracovníky dopravy byly v roce 1957 instalovány na lokomotivy vysílačky typu "Fremos". Řídicí stanice byly u dispečerů železniční dopravy. Ukázaly se ovšem jako nevhodné pro svou velikost (zabíraly na lokomotivě mnoho místa), a také proto, že nemohly být trvale zapojeny, protože zdroje energie se rychle vybíjely. Později bylo učiněno ještě několik pokusů o radiofikaci železničního provozu, ale vzhledem ke kvalitě dodávaných vysílaček a k velkým administrativním omezením proběhly všechny bez většího úspěchu. Vyhovující a plně funkční radiová síť byla uvedena do provozu až po roku 1989.

V letech 1960-1967 byla zastávka Plzeň-Jižní předměstí přebudována na stanici, vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením a výhybky obou vjezdových kolejí byly do tohoto systému napojeny.

V 60. letech se také výrazně zvýšila potřeba přepravy mimořádně těžkých a rozměrných nákladů po silnici. V roce 1966 měl tehdejší Dopravní odbor pro tyto přepravy dva tahače T 141, dva podvalníky o nosnosti 30 a 40 tun a dvoudílný podvalník Blumhard o nosnosti 120 tun. Tyto tahače řadu let a bez větších závad pokrývaly všechny požadavky na těžkou silniční dopravu. Až v letech 1978 - 1980 byly tahače nahrazeny typy T 813.

Výroba reaktorů a dalších zařízení pro jaderné elektrárny v sedmdesátých letech přinesla zcela nové požadavky na dopravu po železnici i po silnici. Předpokladem pro výrobu reaktorů bylo vyřešit přepravu horkých ingotů A 170 a A 195 do Vítkovic. Dále bylo nutno najít způsob, jak přepravovat nádoby a horní bloky reaktorů VVER 440 a později i VVER 1000. Pro tyto unikátní přepravy dodala firma Krupp v roce 1977 vagon Uaai 839 o nosnosti 500 tun s 32 nápravami. Díky možnostem tohoto vagonu se uskutečnila řada přeprav, které do té doby neměly obdoby. Mnohokrát byla využita i možnost nahradit u vagonu Krupp železniční podvozky silničními a část přepravy uskutečnit po silnici.

V průběhu 70. a 80. let se podařilo vybudovat funkční síť průmyslové televize pro řízení železniční dopravy. Do železničního provozu bylo dodáno 5 lokomotiv řady T 448.0, původní podbíječka kolejí byla nahrazena výkonnějším typem Plasser & Theurer W73 a řada dalších zařízení výrazně zlepšila pracovní podmínky v dopravě. V silniční dopravě byla v tomto období vybudována síť radiostanic pro operativní řízení silniční dopravy, v osobní dopravě se objevila řada nových aut Tatra T 613, v nákladní dopravě pak T 148 a tahače T 813 a T 815.

Období 1989 - 1997

Po roce 1989 bylo třeba se vypořádat s mnoha zděděnými neduhy. Ať už to byla socialistická pracovní morálka nebo

nedostatečný stav technického vybavení, naprostá neznalost dopravního trhu a zásad marketingu, chybějící znalost jazyků a mnoho dalších.

Když vznikla v roce 1992 společnost ŠKODA DOPRAVA s.r.o. jako dceřinná společnost ŠKODA a.s., začínala v některých oblastech úplně od začátku.

Společnost prošla během několika let řadou organizačních změn při hledání jednoduché a přitom maximálně funkční organizační struktury. Počet zaměstnanců společnosti se snížil z původních více než 400 na současný stav 250 zaměstnanců, přestože se obchodní aktivity rozšířily o prodej a servis automobilů Škoda, prodej vozidel Desta a Liaz. Výrazně se rozšířila i obchodní činnost oddělení Zasilatelství. Důraz na vyšší efektivitu provozu, vyšší využití techniky i zaměstnanců si vynutil řadu změn především v organizaci železničního provozu.

Podařilo se naplnit stavy pracovníků i v profesích, ve kterých jich byl vždy nedostatek a soustavným výběrem nových i vzděláváním stávajících zaměstnanců podstatně zvýšit profesní úroveň na všech pracovištích.

Maximální pozornost je věnována soustavnému vzdělávání zaměstnanců, ať už se jedná o kurzy jazykové, používání výpočetní techniky nebo úzce profesního zaměření.

Cílem výběru, vzdělávání a přípravy zaměstnanců je jejich dokonalá profesionalita, maximální výkonnost a trvale rostoucí produktivita práce.

Na pracovníky jsou dnes kladeny vysoké nároky jak po stránce jejich výkonu tak po stránce jejich odborných znalostí. Na druhé straně je zavedena řada sociálních výhod, jako je osmihodinová pracovní doba, 5 týdnů dovolené, příspěvky ze sociálního fondu a další.

V roce 1995 vybuďovala společnost autosalon se servisem, který prodává a opravuje automobily Škoda. Vznikl tak zcela nový provoz Autocentrum. Ten brzy po svém založení převzal ze silničního provozu půjčovnu automobilů, rozšířil a zkvalitnil její služby. Brzy na to začal tento provoz budovat systém jakosti podle norem ISO 9000, který se podařilo během několika měsíců vybudovat a v roce 1996 jej úspěšně certifikovat.

Požadavky na kvalitu služeb se všeobecně stávají rozhodujícím faktorem uplatnění na trhu, a tak v roce 1996 následně na výsledky Autocentra vedení společnosti rozhodlo o dalším rozšiřování systému jakosti podle norem řady ČSN ISO 9000. I když v oblasti služeb je zavádění systému jakosti stále ještě spíše výjimkou, podařilo se díky úsilí většiny zaměstnanců společnosti prakticky dokončit dokumentaci celého systému a v současné době je systém zaváděn do praxe. Ještě před koncem roku 1997 se předpokládá certifikace systému jakosti ve společnosti.

Trvalá pozornost je v posledních letech věnována zvyšování úrovně technického vybavení pracovišť společnosti, jako základní předpoklad trvalého růstu produktivity práce. Všechna pracoviště byla vybavena výpočetní technikou, byly vybudovány počítačové sítě, řada opravárenských pracovišť byla vybavena diagnostickými zařízeními, byla vybudována síť radiostanic pro řízení železničního provozu, provoz silniční dopravy byl vybaven novými vozy Avia a Liaz a do železničního provozu přibýly nové lokomotivy řady T 238.0 a T 239.1.

Není možné na několika stránkách podrobně popsat 100 let historie tak složitého a různorodého organismu, jakým je doprava v podniku Škoda. Snažili jsme se alespoň stručně připomenout, jak šel vývoj škodovské dopravy v posledních 100 letech. Snažili jsme se vzpomenout na důležitá místa a zvraty ve vývoji dopravy, abychom těm, kteří se na něm podíleli, i těm kteří se o dopravu zajímají, přinesli alespoň připomínku historie.

Nelze ani vyjmenovat stovky pracovníků, kteří tuto historii tvořili a často obětovali podstatnou část svého života tomu, aby budoucnost dopravy byla o poznání lepší než současnost. Práce všech těch poctivých a obětavých zaměstnanců nebude nikdy zapomenuta, protože vytvořila současnou podobu škodovské dopravy.

(Podle dodaných materiálů ŠKODA DOPRAVA s.r.o.)