

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 17

Vychází 15. září 1997

Cena 3,- Kč

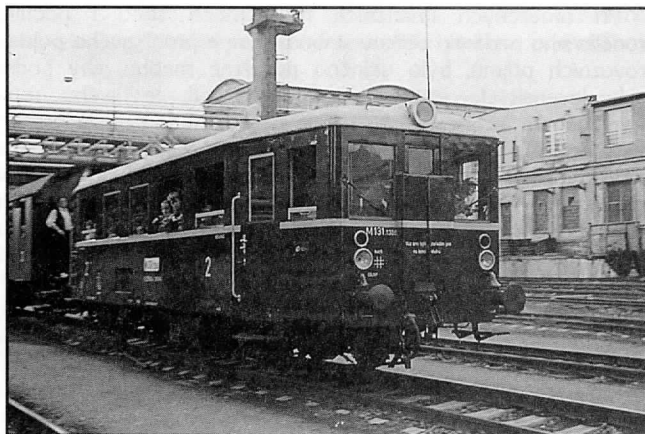
Milí železniční přátelé,

letošní dramatické léto nám svými nebyvalými přídělými srážek mnohým značně znepříjemnilo život, a to ať už to bylo v soukromí nebo na pracovišti. Řada míst do dneška zůstává odříznuta od okolního světa a ministr Říman se svým věrným náměstkem Tošovským jsou paradoxně nad míru spokojeni. Příroda udělala své dílo zkázy, a tak nahrála na smeč v plánovaném útlumu lokálních tratí. Je jen smutné, že kromě železničních odborů nikdo jiný nemá tolik odvahy a sil, aby tvrdě poukázali na zcestnost plánovaných kroků. Ekologové s nadšením stanují u Temelína, ale devastace přírody neúměrně se zvyšujícím podílem automobilové dopravy jim nevadí.....Je to jeden z největších hříchů, kterým se proviniujeme k budoucím generacím!

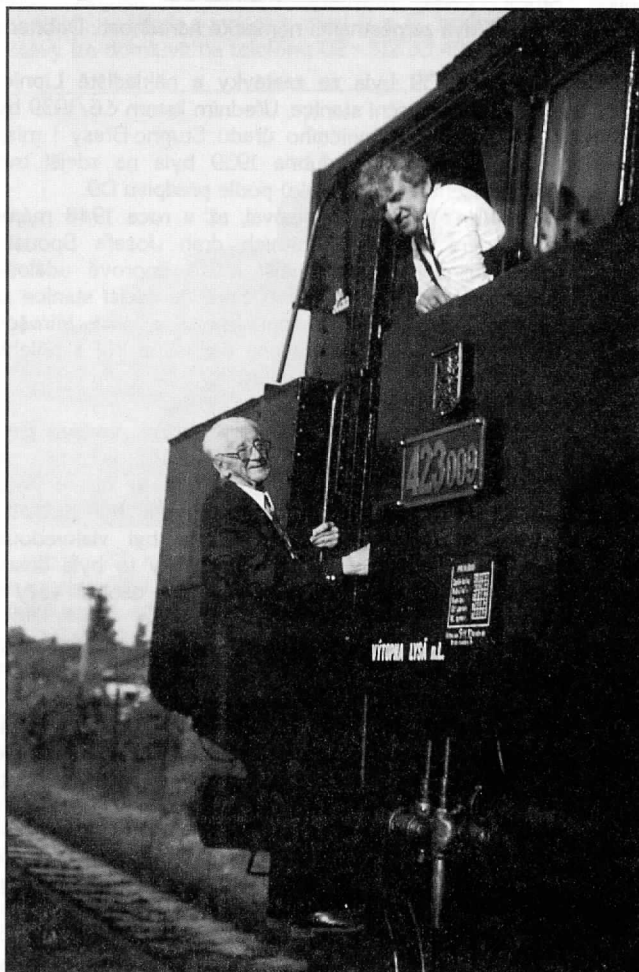
Ing. Jiří Svoboda

Oslavy 100 let dopravy ve Škodovce

se konaly v sobotu 21. června na vlečkovém kolejišti hlavního závodu, které jako celek obnáší 65 km tratí, z nichž některé úseky leží na stoupání až 41 promile, dále 260 výhybek, 150 silničních přejezdů, z nichž pouze tři jsou vybaveny světelným přejezdovým zařízením, a kolejová váha. ŠKODA DOPRAVA s.r.o., která vlečkový provoz také zajišťuje, disponuje 20 lokomotivami, více než 300 vozy, 4 kolejovými jeřáby, strojní podbýječkou i drobným vozidlem MUV 69.



Při této akci se představil veřejnosti i motorový vůz M 131.1386. Po tříletém pracovním úsilí členů spolku Lokálka Group, které obnášelo více než 3000 hodin, s pomocí sponzorů a nakonec i po mnoha úředních úkonech se zařadil mezi provozní historická vozidla. Na snímku je zachycen v soupravě historického vlaku, kde společně s parní lokomotivou 310.922 a vozem Ce vozil návštěvníky mezi vlečkovými kolejišti "sever" a "jih".



28. červen se stal slavnostním dnem pro celou lokálku z Rakovníka do Toužimi spolu s odbočkou Protivec - Bochoř, kdy tady probíhaly oslavy 100 let od zahájení provozu. Dva páry zvláštních vlaků vedených parními lokomotivami 310.072 a 423.009 i motorové vozy M 131.1 nasazené na pravidelných vlacích vdechly této dráze atmosféru dávné minulosti. Zdárný průběh narušila snad jen značná zpoždění všech vlaků.

Kdo jiný mohl být hlavním iniciátorem oslav i autorem publikace zachycující život zdejší lokálky než pan Vladimír Zuska. Člověk, který při své učitelské praxi zasvětil celý život právě železnici. A jak nás přesvědčil právě při těchto oslavách, ani požehnaných 86 let věku mu neubralo na tvůrčím elánu i veselé mysli.

Jak jsme se mohli osobně přesvědčit i podle ohlasů návštěvníků, právě železniční stanice Jesenice připravila nejlepší zázemí i doprovodný program.



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"

pokračování

Situace si vyžádala i přesuny provozních zaměstnanců, a tak ze zabraného území přicházeli železničníři do vnitrozemí, kde byli podle ubytovacích možností přidělováni jednotlivým stanicím. Do Mirošova v tu dobu přišli: Šůla, Fišpera, Lavička, Chlad, Moulis, Hanilec, Štumpf, Čada, Kotrbatý, Kandler a naopak odtud dobrovolně odešli dva zaměstnanci německé národnosti: Dobner a Jakub.

Dnem 1. ledna 1939 byla ze zastávky a nákladiště Lipnice zřízena samostatná komerční stanice. Úředním listem č.6/1939 byl do Mirošova přeložen od staničního úřadu Stupno-Břasy i mistr Emil Korb. S platností od 1. dubna 1939 byla na zdejší trati zavedena zjednodušená výprava vlaků podle předpisu D9.

V letech 1940-47 nikdo nezapísoval, až v roce 1948 máme další zápisy z pera revidenta státních drah Josefa Spousty. V tomto roce zaujímají nejvýznamnější místo únorové události, které měly své důsledky i v Mirošově. Správce zdejší stanice se stal členem akčního výboru národní fronty v obci Mirošov. V tomto roce byla ve stanici postavena úschovna kol a přilehlé místnosti pro výhybkáře i skladiště materiálu.

Léta 1949-50 nejsou také podchycena zápisy.

12. února 1951 byl vedením stanice Mirošov pověřen Emil Korb. 15. března došlo mezi Mirošovem a Příkoscími na nechráněném přejezdu "u Karličku" v 15.10 hod. ke střetu vlaku 4410 s vojenským nákladním autem. Usmrcen byl průvodčí František Kasal a dva vojáci, těžce zraněn byl vlakvedoucí František Chott a tři vojáci. V historii Mirošovky to byla dosud největší srážka, při níž byly zdemolovány dva osobní vozy a nákladní automobil.

V roce 1953 přestal platit předpis D9 a dopravní služba se vykonávala dle předpisu D2. 4. října byla přeměněna zastávka a nákladiště Příkosice na stanici se dvěma výpravními vlaky.

16.května 1954 se konaly volby do Národních výborů, jichž se všichni zaměstnanci stanice Mirošov zúčastnili demonstrativně. 1.září byl do stanice přeložen z Chrástu výpravní František Vraštil a jmenován náčelníkem stanice. Emil Korb odchází do důchodu a krátce poté ve svých 63 letech umírá.

V roce 1955 po úpravě zabezpečovacího zařízení v Mirošově se i druhá staniční kolej stává dopravní. Stav výhybkářů je doplněn na tři, potřeba jízdního personálu je kryta i se zálohou.

Následující období je ve znamení odchodu mnohých zaměstnanců, kteří díky malým platům odcházejí pracovat raději do továren. Když odešel úpravčí trati Šůla do hrádeckých železáren, nezbyl na údržbu trati kromě pochůzkáře jediný další člověk. Náčelník stanice se mezitím zapletl do jakési zpronevěry, byl zbaven služby a následně, již jako těžce nemocný, odchází do důchodu. Výpravní Vrba byl poté přeložen do Chrástu a výpravní Popule se oběsil.

Jaroslav Moulis



Na dobovém snímku ze sbírky Reiser&Co. je zachycena nehoda, při které vykolejil 30. dubna 1936 v Příkoscích z důvodu prasklé kolejnice motorový vůz M 120.320. V pozadí na vlaku je lokomotiva 320.023

Přečetli jsme za Vás

z Ročenky státních a soukromých drah ČR 1938-39

..... Československo je stát nevelký, ale čilý. Naše "Slovenská strela" zařadila nás svou průměrnou rychlostí 96,8 km/h, dosaženou při jízdě z Brna do Bratislavy (142 km) za 1 h. 28 m., na čestné místo mezi ony železniční správy, které "nespí, ale bdí". Podobně jako italské železnice musíme i my, byť i za cenu určitých obětí, usilovně chrániti nejen prestiž, ale především průvozní výhodnost a schopnost k soutěži, a to u hlavních tratí vedoucích po délce i napříč naší republikou.

Trati naší sítě, které většinou nebyly právě favorisovány starým režimem a nadto válkou sešly, jsou dědictvím po mnoha soukromých společnostech a sbírka různých soustav železničního svršku, po němž naše vlaky jezdí, je velmi pestrá. Také územní poměry drah, četná rozvodí a horské hřebeny i úzká údolí řek nepříznivá pro výhodné směrové i sklonové vyvinutí trasy jsou tíživými překážkami toho, abychom mohli větší měrou zvýšit rychlost. Z celkové délky 13.520 km naší sítě je pojížďeno 10,2% průměrnou rychlostí 70-80 km/h, 18% rychlostí 60-69,9 km/h a zbytek, tj. 71,8% rychlostmi menšími.....

..... Rychlost je důležitým článkem v plnění poslání železnic. Zřejmá je velká práce, která byla na tratích železničních v naší republice vykonána, ale ještě větší, kterou bude teprve třeba vykonati! Nová situace, vytvořená posledními událostmi v našem bezprostředním sousedství, jen znovu a důtklivěji zdůraznila veliký význam rychlosti pro naše dráhy, především pro průvozní směry, jimiž musíme soutěžit snahám směřujícím k objždění naší sítě; ale také pro přiblížení oblastí při podélnosti našeho státu od sebe vzdálených je rychlost nejdůležitějším faktorem.

Území, na němž je rozložena naše železniční síť, není zvláště příznivé pro rychlostní využití tratí, poněvadž vysoké stavební náklady v území skupinatém nebo hlubokých a úzkých údolích horských řek nutily podnikatele ke snížení výdajů investičních zhoršením poměrů sklonových a zejména směrových v míře, která je dnes těžkou překážkou rychlosti.

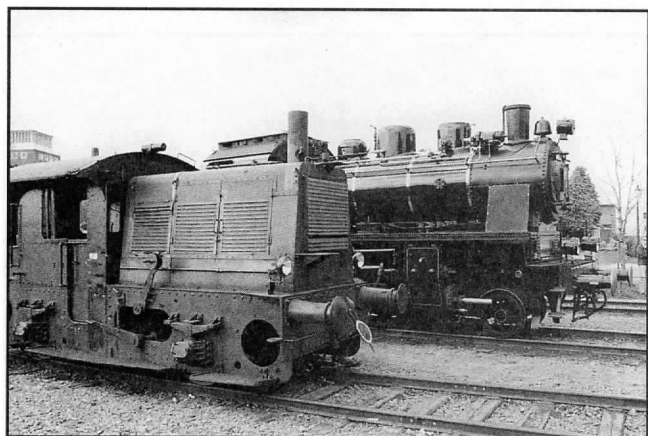
Při omezených finančních možnostech státu i podniku, prodávajícího nedávno těžkou dobou krise a pronikavého poklesu provozních příjmů, bylo učiněno poměrně mnoho, aby podnik československých státních drah postoupil ze svého místa v rychlostním "žebříčku" (dnes stále ještě jednoho z posledních) na místo, které mu náleží zaujmouti v zájmu vlastního prospěchu i pověsti. Řada stanic byla již přestavěna a průjezd jimi směrově upraven pro vyšší rychlosti, soustavně je obnovován dosavadní méně únosný a moderním požadavkům ani po konstrukční stránce již zcela nevyhovující železniční svršek, a nahražován těžkými kolejnicemi o váze 50 kg/m' s hustým rozdělením pražců. A dnes snad už není nikoho, kdo by nevěřil, že bude třeba stále kratší doby k tomu, aby po zcelení úseků takto každým rokem upravovaných a zbavovaných (kde jen lze) všech míst s omezením rychlostí, bylo možno dovoliti našim strojům plné využití oněch rychlostí, pro které naše lokomotivy (vesměs díla československých inženýrů a dělníků) vyhoví. Také na kolejích našich železnic není neznámou rychlost 140 km/h a víc, byť i jen při zkušebních jízdách dosažená. Nelze v několika měsících nebo letech napravit zanedbání dlouhých desetiletí za režimu nám nepříznivého, a nezbývá než trpělivě, jak to finanční prostředky republiky dnes tolik těžkých starostí mající dovolí, pracovati soustavně a neúprosně za pevně vytyčeným cílem - jezdit bezpečně a hospodárně, pohodlně a rychle, rychlostí plynulou a oproštěnou všech náhlých změn, které způsobují značné ztráty průvozní.

Z cizích vymožeností a pokroků nic nezůstává nepovšimnuto a byť i jen částečně nevyužito k prospěchu provozu našich drah. Není ovšem zlato, co se třpytí - to platí i o leckterých a zpravidla lákavých novinkách, a ke každému kroku ku předu u nás je třeba mimo odvahy také rozvahy, poněvadž nemáme peněz k vydáním předem dobře neuváženým a hospodářsky neodůvodněným ať už skutečnou výnosností nebo nepopíratelným zlepšením povšečným.

Z článku Ing. Vladimíra Ringese, vrchního ministerského komisaře "O rychlostech na kolejích kdysi a dnes".

Ve zkratce

- Zajímavou prázdninovou tarifní nabídku daly DB studentům mladším 26 let. Za 98,-DM mohli v období od 31.7. do 15.9. libovolně cestovat po celé síti vlaky kategorií Regional, za šestimarkový denní příplatek si pak mohli dovolit též pohodlí vlaků kategorie IC a EC.
- Víkendová sleva DB "Schönes Wochenende" se stala mezi železničními fanoušky cílem "trhání rekordů" v produktivitě jejího využití. Posledním rekordem zapsaným do Guinnessovy knihy je ujetých 2 897 km.
- 150 metrů montážní délky má nová výhybka položená 10 km od Stendalu na nově budované vysokorychlostní trati z Hannoveru do Berlína, která umožní jízdu do odbočky rychlostí 160 km/h.
- Komfortní patrové vozy IC 2000 můžeme již spatřit na kolejích Švýcarských spolkových drah. Ze zkušební 58kusové série bude postupně sestaveno šest souprav a nasazeno na nejfrektovanější spoje.
- Jen krátkou dobu pravidelného provozu v elektrické trakci mezi Prešovem a Plavčem se udržely v provozu elektrické lokomotivy řady 182, když je posléze v postrkové službě do výhybny Pusté Pole nahradily dvojčata řady 131 z RD Spišská Nová Ves. (Cho)
- Červencové povodně řádně zamíchaly i železniční dopravou na tratích ŽSR. V důsledku nesjízdnosti úseku Čadca - Žilina byl veden rychlík 336/337 "Báthory" přes Plaveč a Prešov, kde se souprava rozdělila. Část vlaku směřujícího do Maďarska pokračovala přes Košice a Hidasnémeti, zbytek pak přes kysackou spojku a Žilinu do Bratislavy. V úseku Plaveč - Žilina byla souprava vedena stroji řady 131, jejichž výkon byl vzhledem ke sklonovým poměrům i hmotnosti soupravy náležitě využit. Rychlík 386/387 "Constanza" není v úseku Košice - PKP veden a jeho vozy jsou přepravovány rychlíkem 310/311 "Cracovia", taktéž spěšné vlaky do Tarnowa jezdí jen v úseku Prešov - Plaveč. (Cho)
- Do konce září můžeme díky výlukovým pracím v telgártském tunelu na trati Margecany - Zvolen spatřit zajímavé složení souprav vlaků 12504 a 12506, které odjíždějí z Margecan ve složení až pět motorových vozů řady 820 a 851. Při své cestě do Dobšinské Ledové Jeskyně se podle svých oběhů postupně odvěšují v Gelnici, Mníšku nad Hnilcem a Nálepkově. (Cho)



- Muzejní železnice v holandském Haaksbergen vlastní od roku 1991 též provozní motorovou lokomotivu řady 293, která patří k řadě lokomotiv, která byla za války zavečena i na koleje Československa. Původní čtyřválcový naftový motor Stork- Ganz o vrtání 150 mm poháněl přes generátor příčně uložený trakční motor a ten pomoci řetězů obě nápravy. V rámci majetkového vyrovnání byly v roce 1947 všechny lokomotivy vráceny do Holandska. Na snímku v pozadí je poslední znovuzprovozněná parní lokomotiva vyrobená v roce 1927 lokomotivkou Henschel & Sohn a pro zdejší muzejní dráhu získaná v roce 1973. (foto Egbert Kappert)

- Ještě do konce října máte možnost navštívit Muzeum městské hromadné dopravy v Praze Střešovicích, kam se nejlépe dostanete ze žst. Praha Dejvice nebo ze stanice metra Hradčanská. Na ploše bývalé tramvajové vozovny najdete pečlivě uspořádanou expozici,

kteří dominují historické tramvajové vozy od období koňky až po současnost. A tak tu vedle sebe najdete "ponorku", "krasina", primátorský vůz, vozy T1, T3 a řadu dalších. Zaujme pražský trolejbus Tr 8 i autobusy různých generací. Vše je vhodné doplněno mapami a bohatou dokumentací fotografickou i listinnou. Nechybí ukázky historických i současných kolejnic, součástí vrchního vedení, zastávek, apod. Vše doplňují dokonalé modely, z nichž některé můžete zakoupit společně s pohlednicemi a odbornou literaturou u pokladny. Expozice je otevřena o sobotách, nedělích a svátcích mezi 9. a 17. hodinou, mimořádné návštěvy lze domluvit na telefonu 02 - 312 33 49. (Prr)



- V sobotu 23. srpna přijela v čele zvláštního vlaku do Zlonic lokomotiva 354.7152, která se během své cesty i pobytu ve stanici stala cílem mnoha objektivů. Její eleganci a krásu nemohl snad žádný železniční fand přehlédnout a byla společně s lounským "mikádem" světlým okamžikem jinak velice slabých týdenních oslav výročí podřípských lokálků, kterým chyběla nejen patřičná propagace, ale také programová náplň.

- Ve velkém stylu byly naopak pojety oslavy 120 let trati Nýrsko - Plattling, konané 23. a 24. srpna v Železném Rudě. Při té příležitosti bylo přístupné Muzeum bavorských lokálků, kde se též konala modelářská burza. Zatímco v čele soupravy "rybáků" do Hojsovy Stráže vévodila klatovská 534.0432, z Regensburgu přitáhla 52 8079 soupravu patrových vozů DR. Za nádražím jezdil parní válec (Krauss Maffei) a zájemci se mohli svězt na modelu úzkorozchodného vlaku s poctivě bafající tříspřežkou. K prohlédnutí byla i na "Bayerische Eisenstein" pokřtěná motorová jednotka místní Waldbahn. Vozidla této řady zajišťují hodinovou taktovou dopravu na zdejší regionální dráze do Plattlingu. Akci dominovala německá preciznost a neukázněnost fotografů. (Prr)

- Naš občasník spolu s publikacemi můžete zakoupit také v modelářské prodejně Ž+Ž MODEL nedaleko od železniční stanice v Českých Budějovicích. Počínaje tímto číslem jsme rozšířili distribuční místa o Mladou Boleslav prostřednictvím firmy PRESENT v areálu Tržnice u autoškoly. Firma nabízí i další zboží se železniční tematikou včetně komisního prodeje železničních modelů. V jednání je i Brno, zatím se však bezvysledně snažíme kontaktovat severní a střední Moravu i východní Čechy. V posledním letošním čísle Vám přineseme ucelený aktuální přehled všech dosud fungujících distribučních míst včetně podmínek předplatného na další rok.

Výměnné modelářské burzy se konají:

v lokomotivním depu Praha Masarykovo
27. září, 18. října, 1. a 22. listopadu 1997
v žst. Pardubice
25. října, 29. listopadu a 13. prosince 1997

V roce 1997 jubilují tratě

16.9.	125 let	Žatec - Obrnice
22.9.	100 let	Jílové u Prahy - Krhanice Modřany - Dobříš
24.9.	115 let	Hulín - Holešov
1.10.	125 let	Olomouc - Jindřichov ve Slezsku Krnov - Glubczyce
	110 let	Brno - Kyjov Veselí n. Mor. - Sudoměřice n. Mor.
	95 let	Dalovice - Merklín
2.10.	75 let	Zvoleněves - Podlešín
5.10.	115 let	Královec - Žacléř
6.10.	100 let	Polička - Skuteč
11.10.	95 let	Vlašim - Dolní Královice
13.10.	90 let	Libochovice - Vraňany
15.10.	120 let	Nové Sedlo - Loket
18.10.	115 let	Kralupy nad Vltavou - Velvary Přelouč - Prachovice Tasovice - Vápenný Podol
	100 let	Chotětov - Dolní Cetno
20.10.	120 let	Nýrsko - Železná Ruda
22.10.	115 let	Lovosice - Libochovice
23.10.	115 let	Choceň - Litomyšl
	100 let	Vrátno - Dolní Cetno
24.10.	125 let	Obrnice - Duchcov Obrnice - Most
28.10.	125 let	Praha hl.n. - Čakovice
29.10.	95 let	Rumburk - Mikulásovice doln. Krásná Lípá - Panský
30.10.	115 let	Čáslav - Močovice

100 let Rakovník - Žlutice

aneb "chybička se vloudí"

V minulém vydání jsme Vás upozornili na právě vycházející publikaci věnovanou stoleté historii dráhy z Rakovníka do Bečova nad Teplou. Věřím, že většina našich čtenářů tuto publikaci má již ve své knihovně a ti, kteří se řádně začítli, možná objevili chybičky, které se při její přípravě vloudily. Těm ostatním patří následující řádky:

-na str. 3 si v tabulce lokomotiv opravte 310.104 na 310.0104

-na str. 4 v tabulce vozů rok 1896 má být správně:

D° 16475 54-776 -----

D° 16476 54-777 Ddk 6-3619

D° 16477 54-778 Ddk 6-3620

D° 16478 54-779 Ddk 6-3621

-na str.5 v pokračování tabulky doplňte k roku 1898:

Fk° 18460 odprodán, další údaje nejzjistitelné

-na str.18 v horním grafikonu opravte čáru vlaku (2), odjezd ze

Žlutice do Blatna u Jes. v 19 hod., na čerchovanou

-na str. 23 v grafikonu opravte čáry vlaků následovně:

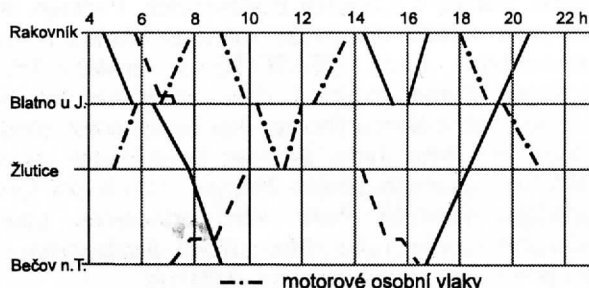
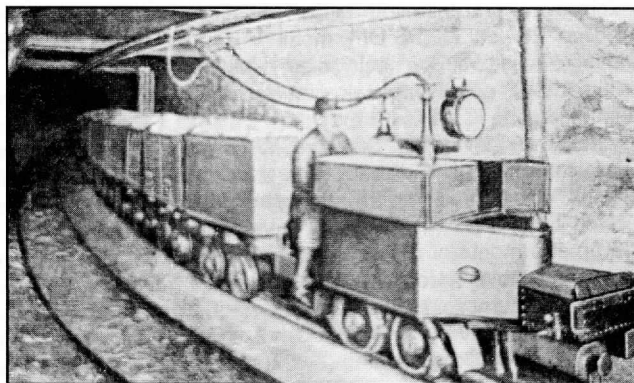


Foto na titulní straně pochází sice ze sbírky Vladimíra Zusky, avšak autorem je Karel Klimeš, kterému se za toto nedopatření omlouváme.

Stopou elektrických lokomotiv

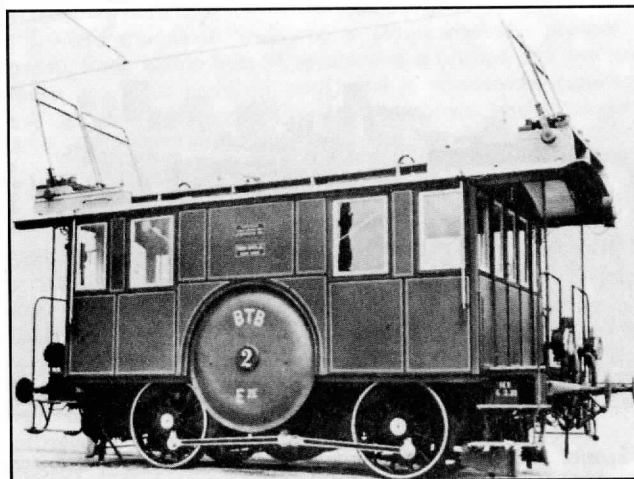
pokračování



Siemensova elektrická lokomotiva z roku 1882 upravená pro provoz v dolech.

První dvě desetiletí orientoval Siemens svou konstrukční činnost především na stavbu vozidel tramvajového typu. Záhy se však ukázala potřeba traťových lokomotiv. Ta první, pojmenovaná "Ampère", spatřila světlo světa na americkém kontinentu. Postavil ji roku 1883 Leo Daft pro firmu Saratoga & Lake George Railroad. V roce 1895 pak byla elektrifikována dráha Baltimore - Maryland a stejnosměrné elektrické lokomotivy o výkonu 264 kW tady na stoupání až 15 promile vozily nákladní vlaky o hmotnosti 1200 tun rychlostí 24 km/h. Téhož roku se na trati Paříž - Nantes zkusí Heilmannova elektrická lokomotiva s individuálním pohonem dvojkolí, která dosahuje rychlostí 100 km/h.

Již roku 1891 byl zásluhou Michaela Dalivo-Dobrovolského v Berlíně zkonstruován první prakticky použitelný třífázový motor o výkonu 9,14 kW. Následně pak 6.12.1895 byla uvedena do provozu ve švýcarském Luganu první tramvajová dráha napájená tímto systémem. Na 4,9 km dlouhé trati si musela vozidla vyrobená firmou Brown Boveri & Co. poradit se stoupáním až 60 promile. Dvanáctipólový asynchronní motor při napájecím napětí 400V/40Hz dodával výkon 14,7 kW a umožnil tak pohyb rychlostí až 15 km/h. Regulace otáček motoru byla prováděna změnou satorového odporu.



Na území Švýcarska byla vzápětí budována další dráha napájená třífázovým systémem. Do provozu byla uvedena 19.7.1899 a spojovala 41 km vzdálená města Burgdorf a Thun. Dvě lokomotivy (na snímku) o uspořádání B dodaly firmy Sulzer AG a BBC, jejichž pohon obstarávala dvojice šestnáctipólových motorů napájených 750V/40Hz a výkonu 110 kW. Tyto lokomotivy spolehlivě sloužily až do roku 1933. Po vyřazení se jedna stala součástí sbírek muzea v Luzernu, druhá muzea v Mnichově. -ijs-

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

DIVIŠ
Reklama - DTP studio - Tiskárna