

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 18

Vychází 31. října 1997

Cena 3,- Kč

## Milí železniční přátelé,

doufám, že jste se již všichni vzpamatovali z „vydařené“ druhé změny jízdního řádu, která nám jaksepatří zkomplikovala víkendové cestování. Těm, kteří si změnu do svých jízdních řádů také poctivě vylepili, nezbyvá než blahopřát k nadlidskému výkonu.

Trochu asi zklameme všechny, kteří netrpělivě očekávají plánovanou publikaci „Motorové vozy M 240.0“. Vzhledem k tomu, že „konkurence“ vydala obsahově dost podobné dílo, odložíme naše (již pro tisk téměř připravené) na pozdější dobu. Publikace „Motorové vozy ze Škodovky“ je však ve fázi dokončení a konečnou podobu pro tisk dostává i další plánovaná publikace „Motorové jednotky Ganz“. Jejich vydání je podmíněno již jen potřebnými finančními prostředky. Věřte, máte se i tak na co těšit!

Ing. Jiří Svoboda



## Moldavská trať opět středem zájmu!

V rámci svých aktivit na podporu zachování dalšího provozu vyhledávané horské trati Most-Moldava v Krušných horách uspořádal v sobotu 13. září letošního roku „Klub přátel krušnohorské železnice Most-Dubí-Moldava“ 2. ročník pochodu na podporu této trati, který zaznamenal ze strany organizátorů oproti loňsku několik změn a zlepšení.

V rámci letošního ročníku byly pro veřejnost připraveny dvě trasy pochodu: první vedla z místa startu na moldavském nádraží do Dubí, druhá do Hrobu. Účastníci obdrželi list s trasou pochodu a přehledným jízdním řádem. Na kontrolních místech pak dostávali razítka se železniční nebo místopisnou tematikou, v cíli pamětní list. Příjemným zpestřením se stala posílená souprava osobního vlaku 26804 sestavená v duchu šedesátých let z mostecké „karkulky“ T 444.0101 v původním nátěru skříně, dvou vozů řady 020 a motorového vozu 820.021-4. Zájem veřejnosti předčil i ta nejmělejší očekávání pořadatelů, když na moldavském nádraží zastavila zcela zaplněná souprava a startem pak prošlo přes 700 účastníků. Díky důkladné propagaci nechybělo ani množství sousedů ze SRN, kteří využili moldavský hraniční přechod. A právě z jejich strany jsme slyšeli často otázku, zda se také opět dočkáme přímého spojení až do Holzhau. O zpestření akce se postaral i spolek Zinopa se svými drezinami.

Velkou podporu celé akci kromě sdělovacích prostředků věnoval i Dopravní podnik Teplice s.r.o., který operativně posílil pravidelný přípoj linky č.24 právě k uvedenému vlaku na nádraží v Dubí. Na tomto příkladu je mimo jiné zřejmé, že moldavská trať se dá výhodně začlenit do celého systému dopravní obslužnosti Krušných hor. O ekologické šetrnosti pro zdejší prostředí, neporovnatelné spolehlivosti i přepravní kapacitě železnice není třeba rozumně myslící bytosti nijak více přesvědčovat. Pokud je vůle a chuť, vhodné řešení je vždy na dosah!

Bohumil Šádek

1.6.1997 České dráhy zastavily veškerou dopravu na trati Krásný Jez - Loket, čímž odstavily i obsluhu vlečky firmy Stasis a.s. v Horním Slavkově. Vraťme se proto ve stručnosti k těmto událostem.

Provoz byl zastaven i přes rozhodnutí Drážního úřadu, který povolil omezení dopravy až na termín od 1.4. do 30.6.1998 za účelem opravných prací tak, jak byly naplánovány SDC Karlovy Vary. Nerespektováním rozhodnutí tak vlastně došlo k nezákonnému zastavení dopravy. Náhradní osobní dopravu zajišťuje jeden autobus, pouze v době mezi 14. - 16. hodinou jsou spoje posíleny dalším autobusem. Zastavení nákladní dopravy neodvrátil ani stále vzrůstající zájem přepraveců, především firmy Stasis a.s., která je navíc na přepravě po železnici existenčně závislá. Nepomohly ani snahy starosty města Horní Slavkov či poslance parlamentu.

A tak zůstalo u nezvratného přesvědčení OPŘ Plzeň a SDC Karlovy Vary o nepotřebnosti tohoto železničního spojení. O tom, že to byla akce déle připravovaná a předem promyšlená, svědčí i kroky, které zastavení provozu předcházely. Nejdříve plzeňské provozní ředitelství začalo likvidovat tarifní stanice a tím zvýšilo tlak na přepravce formou více jak desetinásobné ceny za přístavbu vozů. Očekávaným výsledkem měl být odliv přepraveců, čímž by se snížily tržby a trať se stala ještě více nerentabilní. Ani SDC se nechovala příliš seriózně, když ještě počátkem května statečně utajovala, jak se nakonec ukázalo, nadsazené potřebné náklady na opravu nevyhovujících úseků trati.

Nepochopitelný je i pasivní postoj zástupců ostatních měst a obcí ležících podél trati, zejména pak města Loket nad Ohří. To, i když zatím o železniční spojení nepřišlo, se přece může v blízké době ocitnout ve stejné situaci. Taktéž firmy, které dříve pravidelně využívaly služeb železnice, zůstaly stranou zájmu.

R.M.



## 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“

dokončení

29. srpna 1959 vznikl na Lopatě další lesní požár, kterému podlehl půl hektaru lesa.

V roce 1964 přebírá službu náčelníka mirošovské stanice Jaroslav Jára, nová je také sestava výpravních vlaků - Kašovský, Voráček, Keler a Holub.

V zimě roku 1968 ztěžují provoz na „Mirošovce“ mrazy dosahující až -27 stupňů a šedesáticentimetrová sněhová pokrývka.

5. března 1970 zastavila provoz velká sněhová kalamita. Osobní vlak vedený dvěma motorovými vozy M 131.1 uvázl u Příkosic a byl vyproštěn až v 19.45 hod. pomocnou parní lokomotivou 433.0. Další vlak vedený již s přípravní lokomotivou 433.0 uvázl na téměř stejném místě a nepomohla ani další lokomotiva řady 433.0. Až k ránu se povedlo pomocí lopat a s další pomocnou lokomotivou řady T 435.0 se sněhovým pluhem trať uvolnit. Celé další tři dny byl provoz zajišťován s přípravními lokomotivami.

V létě téhož roku dochází vlivem vysokých teplot k častému vybočení kolejnic.

1. května 1971 byla slavnostně otevřena nová budova zastávky Mirošov-město (viz Lokálka č.14). 19. srpna pak bylo uvedeno do provozu ve stanici Mirošov elektrické osvětlení výměn a 1. října se stanice dočkala odjezdových návštěv.

Na podzim roku 1972 přicházejí do Mirošova první dvě ženy výpravní - Šebestová a Volfová, taktéž k vlakovému personálu přicházejí dvě ženy.

V roce 1973 byl na této dráze ukončen provoz parních lokomotiv.

1. října 1975 byl po odchodu Jaroslava Járy na ředitelství v Plzni jmenován náčelníkem mirošovské stanice dosavadní výpravní vlak Dostálek, ale vzápětí jej díky těžké nemoci (které nakonec v nemocnici podlehl) vystřídal 1. března 1976 Jan Voráček. 10. října téhož roku bylo společně se silnicí vyasfaltováno i nástupiště.

S příchodem Nového roku 1979 komplikuje provoz náhlý pokles teplot, kdy na vozech okamžitě zamrzl veškerý sypký materiál.

V roce 1981 opouštějí lokálku motorové vozy M 131.1184, 1307 a 1335, když jsou začátkem dubna nahrazeny novými M 152.0368, 0369 a 0370, v září pak stroje 0369 a 0370 vystřídal 0417 a 0430.

V říjnu roku 1983 je pak lokomotiva T 435.0079 vystřídána novou řadou T 466.2017.

Jaroslav Moulis



*Snímkem ze sbírky Reiser & Co. se vracíme k živelné pohromě v roce 1927, kdy rozsáhlé polomy zatarasily trať mezi Nezvěsticemi a Kornaticemi.*

Milí čtenáři, dnešním pokračováním jsme zakončili toulky historií místní dráhy Rokycany - Mirošov - Nezvěstice tak, jak je zaznamenal kronikář pan Jaroslav Moulis. Záznamy jsou autentické se subjektivním pohledem na jednotlivé události. Jak sám autor seriálu připomíná, v pamětní knize jsou personální změny evidovány pouze u oficiálů a vyšších. Proto uvítáme jakékoliv další postřehy, zajímavosti i připomínky.

## Vybráno ze starých archivů



*V roce stého výročí závodové dopravy v plzeňské Škodovce nelze opomenout ani dopravu silniční. Snímek z podnikového archivu přibližuje lehký nákladní automobil Škoda 125, který vlastně začal éru těchto vozidel a později se stal nejpočetnějším typem podnikové dopravy.*

## „Jizeran“ v Krkonoších aneb co jsme propásli před deseti lety

O tom, že ekologické myšlení i vlastní aktivity v oblasti dopravy byly před deseti lety na vyšší úrovni než dnes, se můžeme přesvědčit z dobových materiálů.

Myšlenka, že vlak, který přiveze tisíc cestujících, nahradí 25 osobních automobilů nebo 25 autobusů, které chrlí o víkendu v zimních krkonošských střediscích někdy i hodiny před odjezdem exhaláty, jen aby byly vytopeny, inspirovala Klub přátel železnice v Nymburce k činům.

Po dva únorové víkendy tehdy vyjel z popudu jeho členů zvláštní lyžařský vlak „Jizeran“, který odvezl lyžaře z Nymburka a Poděbrad do oblasti západních Krkonoš s cílovou stanicí Rokytnice nad Jizerou. Zájem cestujících byl tak velký, že již dvě hodiny po zahájení prodeje místenek nebyla jediná volná a na dalších minimálně 200 zájemců se již nedostalo, a to především z kapacitních možností soupravy složené ze dvou motorových vozů řady 801 a dvou vlečných vozů. To byl důkaz, že i přesto, že železnice nedokáže v těchto kilometrických relacích rychlostí konkurovat autobusům, pohodlí a příjemnější prostředí vlaku bylo pro cestující velkou motivací. Zpestřením cesty byly i vydané zpravodaje přibližující možnosti vlakových spojení do této oblasti i historické informace.

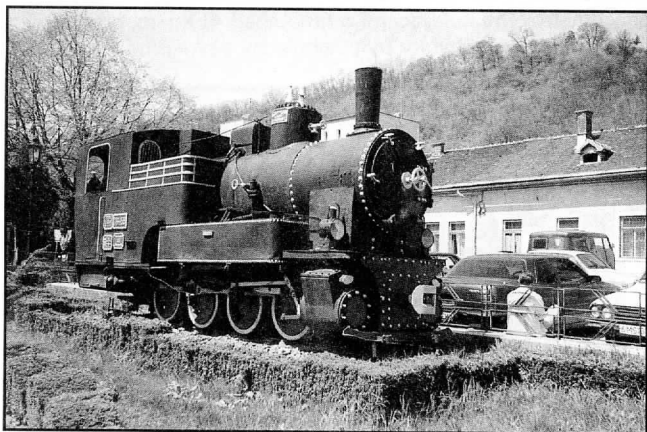
Plány zavádět již v grafikonu 1988/89 pravidelně tyto vlaky v komfortnějších soupravách s větší přepravní kapacitou zůstaly bohužel nenaplněny.

Tím jsme bezesporu propásli jedinečnou šanci, jak pomoci naší přírodě i preferovat železniční dopravu. Smutným pokračováním je i současná vládní politika, obracející sice zraky k vyspělé části Evropy, ale kroky koná zcela opačné. Podporuje, jak všichni dobře víme, především individuální automobilovou dopravu jako nejméně ekologický a nejvíce nebezpečný prvek dopravních systémů. Jak jinak si vysvětlit omezování železniční dopravy nebo tzv. „nulové grafikonů“. Ani privatizace tratí není všelék, obzvláště ve vztahu k naší, především spekulantům nahrávající legislativě. A nakonec ani zprivatizování neznamená zbavit se povinnosti státu za dopravní obslužnost regionu, rozvoj místních privátních drah formou dotací nejen do osobní dopravy, ale též infrastruktury i obnovy lokomotivního a vozového parku. Alespoň takové principy se ctí v zemích, ke kterým se chceme v evropském soužití co nejvíce přiblížit.



# Ve zkratce

- Výstavba moderní železnice si žádá stále dokonalejší produkty. Jedním z důležitých prvků jsou i kolejnice. Světový rekord v délce vyráběných kolejnic drží Rakušané, a to díky válcovně firmy Voest - Alpine v Donawitz. Jejím hlavním zákazníkem jsou Německé spolkové dráhy, které tyto 120 metrů dlouhé kolejnice používají při stavbě nebo rekonstrukcích svých vysokorychlostních tratí. Přeprava sedm tun těžkých kolejnic se uskutečňuje speciálními vlaky po železnici. Ty mohou odvézt na plošinových vozech DB nebo speciálních stavebnicových vozech firmy Voest - Alpine až na délku 300 metrů svařené kolejnice, a to přímo na staveniště systémem "just-in-time". Vozy umožňují dokonalou přepravu kolejnic, které se svojí pružností samy přizpůsobují výškovému i směrrovému profilu projížděné trati. Tato opravdu královská délka 120 metrů není jen výrazem závodů, kdo rychleji a kdo více. Vychází totiž z čistě technické a obchodní logiky věci. Trati postavené z takto dlouhých kolejnic mají méně svařovaných styků a poskytují mnohem větší pohodlí pro cestování než dosud. Modernizace válcovny stála firmu Voest - Alpine přes 100 milionů marek, ale již dnes musí počítat s konkurencí. Z tohoto slibně vyhlížejícího tržního koláče chce svůj podíl ukousnout i německá firma Thyssen Stahl v Duisburgu, která by měla stejné dlouhé kolejnice začít produkovat koncem letošního roku. (prr)



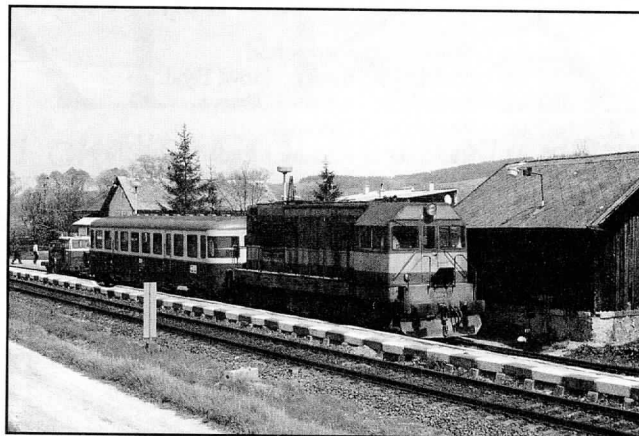
- Lokomotivní pomník před rumunským nádražím v Sighisoary je poslední vzpomínkou na síť úzkorozchodných tratí, které vedly centrem města. Několik dochovaných fotografií je vystaveno v bráně hradu Vlada Drakuli.

*foto Jindřich Kreidl*

- Traťová distance ve Spišské Nové Vsi se vzorně stará o uchovanou historickou motorovou drezínu, která je středem pozornosti při nejrůznějších příležitostech. Motorová drezína typu Dm měla původně karosérii z automobilu Varšava. Podvozek s výsuvnou nohou na otáčení, nyní již s karosérií Škoda 1202, pohání čtyřválec Tatra 14/52 "C" se dvěma karburátory o objemu 1,91 litru a výkonu 25 kW. Maximální rychlost je 80 km/h a spotřeba cca 17 l/100 km. Kola jsou dřevěná loukoťová s ocelovým ráfkem a musí se proto vždy před jízdou namočit do speciálního roztoku. (prr)

- V Opravně vozů Žilina by měla být letos dokončena generální oprava historického osobního vozu Calm 5-0038 vyrobeného Ringhofferovými závody v roce 1936 pod výt. číslem 125617. Vůz byl určen pro lehké osobní vlaky a rychlíky do rychlosti 100 km/h, má dva velkoprostorové oddíly pro 75 sedících cestujících, topení obstarávají dvojce kamna na pevná paliva. Po opravě bude vůz předán Muzejnému a dokumentačnímu centru v Bratislavě. (prr)

- ŽSR vlastní 1997 osobních vozů, 301 motorových vozů, 389 vozů připojných a 48 pantografových jednotek. Průměrný věk vozů je 23 let a asi 53% je za hranicí životnosti. Proto přicházejí ke slovu nákupy nových, ale i zde mají zelenou rekonstrukce stávajícího parku (a vycházejí podstatně levněji než srovnatelné u nás...). ŽSR též vlastní 31 341 vozů nákladních. Ty sice nejsou tak zastaralé, ale obdobně jako u nás, je největším problémem skladba parku. A tak se připravuje nákup dalších vozů Sgnss na přepravu kontejnerů, výroba vozů Sdgnss na přepravu kamionových návěstí. I na naše koleje již zabrousily vysokostěnné vozy Eanoss a připravuje se nákup krytých vozů s posuvnými stěnami Hbbillnss. Další vozy budou rekonstruovány, např. vozy Facss na Uadds (zakrytí náspyného prostoru) a Es na Tcms (odsouvratelná střecha). (prr)



- Poruchy hnacích vozidel dokáží v nejednom případě řádně zkomplikovat situaci a pak je třeba sáhnout po vozidle, které je právě po ruce. Lehce se pak objeví např. namísto neschopné 820 042 v čele osobního vlaku lokomotiva 721 138. Soupravu zachytil ve stanici Spišská Belá objektivem fotoaparátu náš spolupracovník Pavel Chomjak.

- Plzeň čeká zkrášlování centra. A tak byly nejdříve vytrhány zbytky tramvajové výhybny a trati na náměstí Republiky, kde by po celkové rekonstrukci náměstí měly být osazeny historické sloupky trolejového vedení. Z bývalé trati do Doudlevec tak zbývá již pouhých, na několika místech přerušených 900 m kolejí a tramvaje se do své původní vozovny v Cukrovarnické ulici vracejí na opravy a reklamní úpravy skříní již pouze na automobilových tahačích. V rámci sjednocování Smetanových sadů byla zrušena na lince č.14 trolejbusová smyčka Goethova (u spojitelný) a trolejbusy nyní objíždějí celý blok okolo banky a po nábreží. (prr)

- Zdá se, že české tramvaje si razí úspěšně svoji cestu do dalších měst světa. Důkazem toho jsou i úspěšné kontrakty s filipínskou Manilou. Zde se často a ne bez škodolibosti připomíná, že česká strana dodává know-how a Japonci obstarávají pomocné stavební práce. (prr)

- 15. října tomu bylo 25 let, co v Praze dojezdily trolejbusy. Tady se objevily na první lince 29. 8. 1936 a časem se rozrostly v největší síť u nás. V šedesátých letech prožívala tato ekologická doprava svá nejlepší léta, kdy bylo v provozu 180 trolejbusů na dvanácti linkách o celkové délce 50 km. Poté začaly být jednotlivé linky likvidovány v duchu hesla, že autobusy a metro vyřeší v budoucnosti vše. Zda se podařilo, necht' posoudí každý sám. (prr)

- Délka tramvajových trolejí je v Praze 292 km plus 32 km ve vozovnách. Též zde najdeme 178 elektricky ovládaných výhybek a 256 výhybek má elektrický ohřev. (podle údajů DP hl.m.p.)



- Podle nové urbanisticko - dopravní studie, kterou si nechala zpracovat Praha 1, by se mohly tramvaje opět vrátit do středu Václavského náměstí i do ulic Na Příkopě a Národní. Jak to na stejném místě vypadalo před zhruba čtyřiceti lety přibližuje dobová pohlednice.

**Výměnné modelářské burzy  
v lokomotivním depu Praha Masarykovo**

se konají  
1. a 22. listopadu, 20. prosince 1997

## V roce 1997 jubilují tratě

1.11.	125 let	Krnov - Opava východ
	100 let	Jindřichův Hradec - Nová Bystrice
3.11.	110 let	Veselí nad Lužnicí - Jihlava
4.11.	140 let	Pardubice - Jaroměř
10.11.	95 let	Radonice u Kadaně - Kadaňský Rohozec
14.11.	130 let	Bakov nad Jizerou - Česká Lípa hl.n.
15.11.	115 let	Holešov - Bystřice pod Hostýnem
21.11.	125 let	Chlumčany u Loun - Most
4.12.	100 let	Město - Vrátno
16.12.	100 let	Řetenice - Lovosice
18.12.	100 let	Rudná u Prahy - Beroun-Závodí
19.12.	125 let	Chomutov - Osek
30.12.	125 let	Břeclav - Hrušovany nad Jevišovkou

## Máte již ve své knihovně?

Soubor patnácti povídek „Železná droga“ z pera Josefa Trojánky, železničáře ve výslužbě, který dvaatřicet let svého života věnoval dopravě. S dokonalým citem ajzboňáka vzpomíná na životní příhody z provozu a také osudy železničářů samotných i jejich rodin. Ti, kteří o této nelehké práci v provozu vědí své, s dojetím budou dočítat poslední řádky, ti ostatní snad více pochopí.

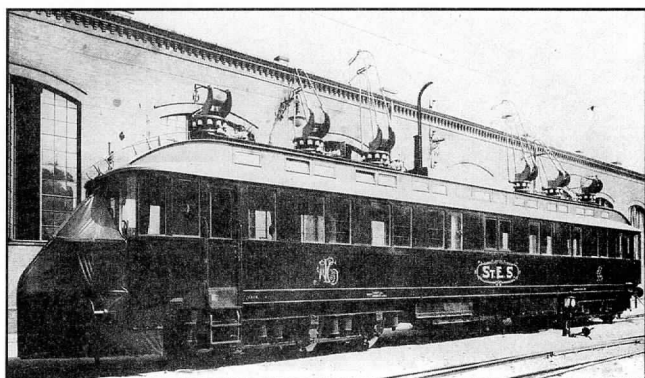
Objednávky adresujte na adresu spolku. Čas dárků se blíží a čtyřicet korun není moc!

Z produkce spolku dále nabízíme:

110 let Rokycany - Nezvěstice	..... 25,- Kč
Stopou radnické lokálky	..... 25,- Kč
Motorové vozy M 131.1	..... 60,- Kč
Motorové vozy M 262.0	..... 60,- Kč
Železniční provoz v modelu	..... 45,- Kč
100 let Rakovník - Bečov n.T.	..... 35,- Kč
Pohlednice lokomotiv	..... 4,- Kč
Nástěnný kalendář 1998	..... 15,- Kč

Pozn.: Publikace „110 let Rokycany - Nezvěstice“ je již ve velice omezeném množství, distribuci nástěnných kalendářů vzhledem k problematickému balení předpokládáme prostřednictvím distributorů, kterým nabízíme na veškeré zboží zajímavé rabaty.

**Příští číslo vyjde  
19. prosince 1997**



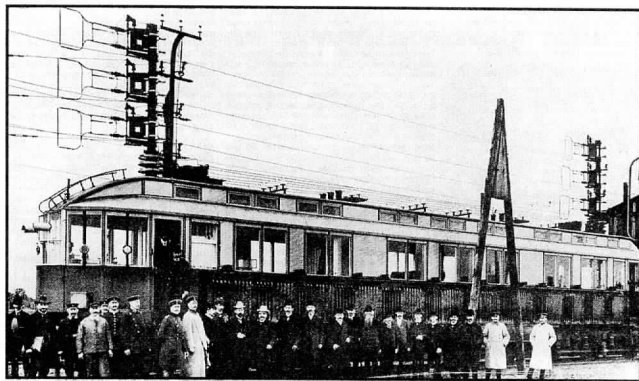
## Stopou elektrických lokomotiv

pokračování

Samostatnou kapitolu si bezesporu zaslouží třífázovým systémem napájená dráha Marienfelde - Zossen, která se stala svědkem rychlostních rekordů.

V říjnu roku 1899 zasedala Německá komise pro vývoj elektrických rychlodrah St.E.S. (Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen), aby řešila mnohé technické otázky vysokých rychlostí. Pro účely vlastních zkoušek upravují začátkem roku 1901 firmy AEG a Siemens & Halske šestnáctiúhlové elektrické vozy s kapacitou 50 cestujících, původně vyrobené firmou Zypen & Charier.

V první fázi bylo třeba vyřešit především dokonalý styk sběrače s trolejovým drátem, množství času bylo věnováno i problematice brzdícího účinku špalíkových brzd a s tím spojeného ohřevu špalíků a dvojkolí. Podvozky musely být upraveny především v závěsech a způsobu vypružení, aby se minimalizoval vliv dynamických účinků vozidla na kolejový svršek. Dlouho se hledal nejvhodnější napájecí systém, kdy Siemens prosazoval již osvědčený a hodně rozšířený stejnosměrný s napětím 500 V. Pro velké výkony však více výhod sliboval střídavý třífázový, který byl nakonec i díky použití třífázových trakčních motorů prosazen. Po prvních zkouškách v září roku 1901, kdy se rychlosti pohybovaly okolo 100 km/h, vyvstal problém regulace brzdící síly. Nevhodné byly i původní osmimetrové kolejnice o hmotnosti 33 kg/m, které byly postupně na celé trati do dubna roku 1903 nahrazeny dvanáctimetrovými kolejnicemi o hmotnosti 41 kg/m, pražce byly vzdáleny 66 cm a výhybky byly nahrazeny pevnějšími.



Zkušební vůz firmy Siemens & Halske v kombinaci barev skřítně krémové a tmavočervené.

V září roku 1903 se konaly rozsáhlé zkoušky brzdových systémů, při kterých se poprvé podařilo z rychlosti 180 km/h zastavit na vzdálenosti 1400 metrů za 55 sekund. Následně pak 23. října dosahuje vůz firmy Siemens za 6 minut na vzdálenosti 14,2 km rychlosti 206,7 km/h.

O několik dnů později, 28. října 1903 provádí St.E.S. zkušební jízdu s vozem firmy AEG, s kterým bylo při rychlostních zkouškách dosaženo světového rekordu 210,2 km/h. Ten nebyl pak překonán až do roku 1931. Zajímavý je i vlastní zápis průběhu zkoušky:

9.05 hod. - odjezd z Marienfelde  
9.09 hod. - průjezd Malhow rychlostí 180 km/h  
9.10 hod. - dosažení rychlosti 200 km/h při výkonu 2100 kW  
9.11 hod 15s - dosažení rychlosti 210,2 km/h na km 13,5  
9.16 hod. příjezd do Zossen

Ještě v listopadu bylo následně provedeno několik zkoušek s připojeným spacím vozem, kdy bylo dosaženo rychlosti 174 km/h. Pokusy sledující úsporu trakční energie byly prováděny s aerodynamicky upraveným vozem AEG. Při rychlosti 180 km/h se podařilo touto úpravou uspořit okolo 8% energie. -ijs-

Zkušební vůz firmy AEG již s následnou aerodynamickou úpravou čela skřítně.

**LOKÁLKA** - občasník železničního spolku Lokálka Group  
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tisk VARIO Rokycany  
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel. 0603 509504

**DIVIŠ**

Reklama - DTP studio - Tiskárna