

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 21

Vychází 30. dubna 1998

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

vycházíme v době, kdy se již naplno rozjíždí sezóna historických a zvláštních vlaků. Ucelené, i když v mnoha případech jen orientační informace o letošní sezóně přinesl „Přehled nostalgických jízd“, který vydal pražský Nadatur. Vzhledem k době na přelomu roku, kdy se tento přehled kompletoval, je zřejmé, že se uskuteční řada dalších akcí zde neuveřejněných a naopak některé se z různých důvodů neuskuteční. Ono současné železničně-nostalgické konání je často chaosem, většinou podminěným vzájemnou nespoluprací jednotlivých organizátorů. Nemusíme chodit daleko a máme po ruce hned jeden ukázkový příklad: 1.a 2.5. se konají hvězdicové jízdy okolo Plzně s lokomotivou 475.111 a současně 2.5. jezdí zvláštní vlaky na lokálce Pšovany - Bezručice s lokomotivou 310.072. Ideální příležitost pro 475.111 navštívit návštěvníky do Pšovany na přípoj a nabídnout jim tak ucelený „parní program“. Spolupráce se však nekoná ... Je jasné, že v první řadě by měli mít zájem pořadatelé, aby si takto vylepšili příjmovou stránku konané akce. Na druhou stranu by však tuto koordinační činnost mělo iniciovat i OPR při vyřizování jednotlivých objednávek, které se sem dostávají s časovým předstihem.

Dalším problémem v této oblasti je nejednotný výklad „Pravidel pro zavádění nostalgických vlaků“ č.j. 764/96-016, kdy si každé OPR postupuje po svém, často i rozdílně k jednotlivým konkrétním objednavatelům. To mnohdy situaci zkomplikuje natolik, že se připravená akce nakonec neuskuteční. Je to nejen ke škodě pořadatele, ale i samotných ČD, které takto berou chuť těm, kteří ve svém volnu připravují právě jejich firemní reklamu.

Mnoho jsme si v tomto směru slibovali při zakládání Asociace železničních společností koncem roku 1994. Organizace, která si dala za cíl zastřešit konání kolem železniční nostalgie a vystupovat jednotně ve prospěch svých členů, naprosto selhala. Za více jak tři roky činnosti v tomto směru neudělala pro své členy nic, což se zákonitě projevilo v jejich zklamání a následném odchodu. Nadcházející valná hromada svolaná na 20. května by měla jasně říci, jak dál. Zda takové sdružení vůbec potřebujeme a pokud ano, pak jasně stanovit cíle činnosti a na výkonném výboru nekompromisně požadovat jejich naplňování.

Všem pořadatelům nostalgických jízd přejeme úspěšnou sezónu a návštěvníkům hodně pěkných zážitků.

Ing. Jiří Svoboda



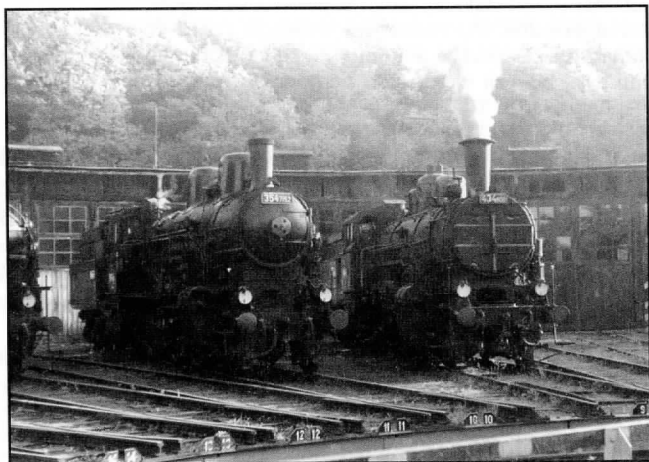
Letošní sezónu začal motorový vůz M 131.1386 již 7. února cestou z Rokycan do Jesenice. Akce byla pořádána při příležitosti malé oslavy 5. výročí založení železničního spolku Lokálka Group a 87. narozenin pana Vladimíra Zusky.

Nezapomeňte - 16. května 1998

vyjede již potřetí „Hamerník Expres“, aby Vás v čele s parní lokomotivou 310.072 dopravil do Mirošova, odkud budete moci pokračovat historickým autobusem RTO přímo do centra konání Hamernického dne v Dobřívě. Na programu bude kromě přístupného vodního hamru i množství dalších zajímavostí. Jízdní řád:

Plzeň	odj.	8.20		
Chrást u Plz.	odj.	8.52		
Rokycany	odj.	9.25	11.25	13.14
Mirošov	přij.	9.51	11.50	13.35
Mirošov	odj.	10.46	12.35	15.00
Rokycany	přij.	11.06	12.58	15.25
Rokycany	odj.			15.35
Chrást u Plz.	přij.			15.53
Plzeň hl.n.	přij.			16.40

Přípoje historickým autobusem z nádraží v Mirošově do Dobřívě a zpět budou průběžně po celou dobu mezi příjezdem prvního a odjezdem posledního vlaku.



16. května začíná slavnostním zahájením letošní sezóny v železničním muzejním depu Lužná-Lišany. Po oba víkendové dny bude po okolních tratích vypraveno několik vlaků tažených parními lokomotivami 434.1100, 387.043 a 354.7152. Otevírací doba muzea je pak každou druhou neděli od 9.00 do 17.00 hod. Ukončení sezóny je plánováno na víkend 19.a 20. září a bude spojeno s oslavami 115. výročí trati Krupá - Kolečovice.

Jak Kašperské Hory o dráhu přišly

Ing. Václav Zahradka

První snaha města o přiblížení železnice sahá do roku 1872, kdy ve spojení se zájemci i městy se snažilo ovlivnit vedení trasy Plzeňsko-březenké dráhy z Klatov do Železné Rudy směrem na Velhartice, Hartmanice a Svinou. Za tím účelem dokonce o koncesi zažádal i statkář Jindřich Polland z Kunkovic, sledující sice trochu odlišné vedení dráhy, ale rovněž neúspěšně.

Další jednání o přiblížení železnice k městu spadalo do období, kdy se jednalo o stavbě Českomoravské transversální dráhy, zejména v roce 1880 se místní zájemci i město snažili dosáhnout vedení dráhy blíže Kašperským Horám. Vedení trasy ve směru Bešiny-Velhartice - Hartmanice - Dolní Rejštejn - Anín - Sušice se jim však nepodařilo prosadit.

První konkrétní kroky prosadil až komitét pro stavbu Pootavské dráhy vedený starostou okresu sušického, Ferdinandem hrabětem Chotkem. Dalšími členy byli Dr. Arnošt Fürth-továrník v Sušici, Arnošt Herbst-velkostatkář v Kundratcích, Felix R. Pexl-starosta města Dolní Rejštejn, Klement Rücker-starosta města Hartmanic, Max rytíř ze Špaunů-továrník v Klášterském Mlýně, Karel Uhl-starosta královského města Sušice, František Watzlawick-starosta královského horního města Hory Kašperské a Theodor Zvěřina-velkostatkář v Dolním Krušci.

Komitét zadal v roce 1896 vídeňskému projektantu Karlu Pleningerovi zpracování projektu pro spojení Českomoravské příční dráhy s hořejším tokem Otavy. Za spolupráce ing. Františka Moldenhauera zpracovali projekt (za ten jim výbor zaplatil 2236 zl.) Sušice - Dolní Rejštejn (Unterreichenstein), který komitét předal na c.k. ministerstvo železnic k vyjádření.

Ministerstvo pak výnosem z 3. listopadu 1897 č.15547/1 nařídilo „přehlídku trati“, kterou c.k. místodržitelství v Čechách vyhlášením ze dne 17. prosince 1897 svolalo na 4. ledna 1898 sestoupení komise u městského úřadu v Sušici o 8.hod. dopoledne téhož dne o 2 a 1/2hod. odpoledne u městského úřadu v Dolním Reichensteinu

Z jednání pak vyšel požadavek na prodloužení trasy železnice až do Hor Kašperských, resp. Radešova (Schrobersdorfu) v celkové délce 15,1 km. Projektanti se příliš nebránili dopracování projektu a to bez další úhrady nákladů. Již 15. ledna poslal Chotek na Zemský výbor království Českého dopis, kde uváděl, že celkový rozpočtový náklad stavební obnáší 710 000,- zl. podotýkáme ve vsi účt, že z dotčených kruhů obyvatelstva naprosto se hraditi nemůže, jelikož jak zemědělské obyvatelstvo pod známou tísní hospodářskou úpí, tak i průmyslníci, zejména továrníci v údolí Otavy, na oko snad v obstojných poměrech, ve skutečnosti ale ve velkých peněžních nesnázích se nachází za tou příčinou bude se moci projektovaná dráha stavěti toliko na náklad veřejný žádá se utivě o příspěvek zemský

Zemský výbor dopisem z 5. února 1898 požadoval na přípravném výboru předložit revers, který „družstvo zájemníků“ 14. března zpracovalo a poté 15. dubna po podpisu všech odeslalo na zemský výbor. Dále se jednalo o jednotlivých příspěvcích, až byla více méně dosažena shoda na následujícím rozdělení financování - 70% zaplatí stát, 20% příspěvek království České, 10% okres a obce. C.k. ministerstvo železnic výnosem z 11. prosince 1901 nařídilo jednání na 28. ledna 1902 v Sušici a 29. ledna v Horách Kašperských, kde byly s konečnou platností projednávány dvě varianty vedení trasy a vysvětlovány jednotlivé detaily projektu a umístění zastávek a stanic. Přítomen byl i projektant ing. Johann Korbuly.

Projednávaná trasa Sušice - Sušice město - Volšovy - Dlouhá Ves pokračovala ve variantách: 1a) Nové Město - Anín - Dolní Rejštejn, 2a) Hartmanice - Budašice - Tuškov - Kašperské Hory, 2b) Hartmanice - Dolní Rejštejn - Tuškov - Kašperské Hory, 1b) Nové Město - Radešov - Dolní Rejštejn - Kašperské Hory (vedla údolím Losenického potoka), 3a) Většice s úvratí - Dolní Dvůr - Tuškov - Kašperské Hory, 3b) Hartmanice - Radešov - Dolní Rejštejn - Kašperské Hory (tato trasa stoupala smyčkou, z Rejštejna obcházela Vinnou horu a přes Sv. Mikuláše vedla do Kašperských Hor).

Nejvíce připomínek a požadavků na vedení trasy mělo město Hory Kašperské. V zastoupení vsi Nicov, Zdíkov, Stachy usilovalo především o možnost prodloužení trasy až do Vimperka. Argumentovalo se chudobou kraje, ale i odbytem zboží ze sirkáren, nábytku, hudebních nástrojů, paliva i dříví z lesů. Došlo i k osobním útokům na jednotlivé zájemce, především z hlediska vedení trasy, kdy ti to prosazovali své osobní zájmy. Tenkrát byl osvočen starosta Kašperských Hor, ale vzhledem k množství připomínek města k projektu dráhy, nelze posoudit, které požadavky byly v zájmu města a které „osobní“ starosty. Lze se jen domnívat Jako nejvhodnější trasa byla doporučena varianta 2b, dále označována jako „červená“.

pokračování

Vybráno ze starých archivů



O tom, že železniční nehody na přejezdch nejsou jen záležitostí současnosti, svědčí i archivní snímek ze sbírky Reiser & Co. K nehodové události došlo na přejezdu v km 6,0 na trati Chrást u Plzně - Stupno 19. listopadu 1930. Ze snímku je též zřejmé, že zde již byly v provozu nasazený lokomotivy řady 432.0 - v tu dobu pravděpodobně některá z inventárních čísel 18, 19 nebo 63, dodaných do plzeňské výtopny v roce 1928. Podle dochovaných záznamů další stroj této řady - 423.086 - byl dodán do Plzně v roce 1931 a další pak ve větším množství až v roce 1938.

Vzpříčené prkno

Na den 30. března 1920 byla naplánována pravidelná kontrola trati Lipová - Bernartice, kterou prováděli zástupci sekce pro udržování dráhy Frývaldov (Jeseník) oficiál Otto Hein a adjunkt Jan Kukutsch za účasti tratmistra Františka Pravdy. Jeli na pákové dresině, kde pohon zajišťovali dva dělníci odboru. Při příjezdu do Hukovic ve Slezsku došlo na mostě v km 19,8/9 k najetí dresiny na uvolněné prkno, které se před příjezdem dresinou nadzvedlo a do dresiny zaklínilo. Páková dresina o něj vyšinula a adjunkt Kukutsch sedící mezi oficiálem a tratmistrem z ní vypadl. O konstrukci mostu si zlomil levou ruku a narazil pravou nohu. Ostatním se nestalo nic, rovněž dresina se nepoškodila. Bylo 9,18 hod. dopoledne. Po nakolejení dresinou zraněného dopravili do Bernartic, kde první ošetření provedl MUDr. Maxmilián Hintner. Odtud jej odvezl vlakem do nemocnice ve Frývaldově, kde byl hospitalizován.

V minulém vydání jsme na tomto místě přinesli snímek ze sbírky Vladimíra Zusky, údajně s lokomotivou 422.049 u Lubence na trati Rakovník - Bečov n.T. Na tuto skutečnost však zareagoval pan ing. Karel Pryl z Prahy, který má k této fotografii nejbližší. Pořídil ji ve skutečnosti jeho dědeček v roce 1934 a zachycuje lokomotivu 422.035 při výjezdu ze stanice Samechov na trati Čerčany - Světlá nad Sázavou.

Panu ing. Prylovi i čtenářům se touto cestou omlouváme za nedopatření, které vzniklo původně při identifikaci fotografií použitých do publikace „100 let trati Rakovník - Bečov a Protivec - Bočov“.

Ve zkratce

České dráhy v současné době vlastní 59 839 nákladních vozů o průměrném stáří 18 roků. Neprůvozní park tvoří 30,4 %. Režim mezinárodní přepravy RIV, včetně zatím platných výjimek odpovídá 78 % vozů, ale jen 19 500 vozů odpovídá RIV po vypršení výjimek v roce 2000. Dle sdělení ČD klesá zájem o přepravu hromadných zásilek a roste zájem o přepravu kusových zásilek (asi právě proto byl zrušen systém přepravy kusových zásilek „Rychlé linky“...). Investice do nákupu nových vozů obnáší od roku 1995 téměř 700 milionů korun, a to především do vozů na přepravu kontejnerů a krytých vozů Hbbillns. Co to však bude platné, když si ČD mezitím zruší výpravní oprávnění ve většině stanic.

Od 4. dubna do 31. října je v Praze opět o sobotách, nedělích a svátcích v provozu historická linka tramvaje č.91. Jede po okruhu Výstaviště - Strossmayerovo nám. - Malostranská - Újezd - Národní třída - Václavské nám. - Masarykovo nádraží - Nám. Republiky - Strossmayerovo nám. - Výstaviště a vyjíždí vždy v celou hodinu od 13.00 do 19.00. Projížďka za jízdné 15/7 Kč trvá cca 45 minut.

Ostravská firma Impo Plus spolu s Českým svářečským institutem vyvinula novou metodu regenerace kolejnic v obloucích a výhybkách navařováním pod tavidlem bez přehřevu. Metoda je u nás patentována a připravuje se její rozšíření do dalších 33 zemí světa.



V době konání napětových výluk začátkem února se ve stanici Plaveč opět objevily polské motorové lokomotivy. Nákladní vlaky zajišťovala ST43-404 a osobní dopravu SM42 325. Tuto spolu s nečinnou EU 07-318 zachytil 5. února 1998 u čele rychlíku „Karpaty“ objektiv Pavla Chomjaka.

Na síti ŽSR je v současnosti 2 281 mostů o celkové délce 48 506 m. Z tohoto počtu je 501 mostů ocelových (26 423 m) a 1 780 mostů kamenných (22 083 m). Za hranici životnosti (77 let) je 627 mostů a mostů starších 100 let je 217.

Od nového roku vlastní Múzejné a dokumentačné centrum v Bratislavě další perlu ve své sbírce - osobní vůz Calm 5-0038 (Ringhoffer 1936 výr. č. 125617). Vůz byl opraven do provozního stavu v Opravně vozů Žilina, což obnášelo od února 1997 provést rekonstrukci skříně, oken, elektroinstalace, topení a opravu pojezdu a vyžádalo si více než 3 000 hodin práce. Vzhledem k původnímu stavu vaku není přemrštěná ani cena opravy cca 500 000 Sk.

Když byly v roce 1889 ve Vrútkách obnoveny opravy parních lokomotiv, sešlo se jich více, než mohly dílny zvládnout. A tak vznikla myšlenka zřídit z původní výtopny dopravní skanzen. Z Teplic nad Váhom přivezli dopravní halu, která se rychle zaplnila historickými stroji a následně bylo upraveno i její okolí. Dnes jsou ve vrúteckém muzeu ke spatření nejen parní lokomotivy, ale i historická podbíječka, vrtačky, pily, traťová správa darovala muzeu drezínu Waršava. Před halou se již nyní buduje expozice zabezpečovací techniky.

Že to neměli naši předci jednoduché, dokládají různé historické záznamy, jako například tento z dobového tisku z prvních dnů provozu (1872) na trati Zvolen - Vrútky: „... Včera rušal zo Zvolena do Vrútok vlak no pridúc medzi Kremničku a Bartoš-Lehotku, zostal razom stať, vzdor tomu, že kolesá na rušni celou silou pracovali. Úlaknuté úradníctvo a

služobníctvo poskakalo z vozňou a hrnulo sa k rušni. A hľa, tu videlo, že celý ten vlak zastavily húsenice. Tieto hmyzy, obžravšie na čisto okolné bylinstvo, tiahly, asi na 30 siah širokým pásom, križom cez celú železnici a síce v takovom množstve, že predné kolesa z rušne, sotva medzi ne boli ubehly, a dakolko tisíc z nich rozdlávil, v samom lekváre sa šmúľaly ... i bolo prinútené cele osadníctvo tohto vlaku dať sa do boja s húsenicami ...“

Letošní sezóna na oravsko-kysucké úvratové železnici je vážně ohrožena. Ničivé povodně neřádky jen u nás, ale vybraly si svoji daň i na této unikátní železnici. Na uvedení do provozu, hlavně na opravu poničeného tělesa, je třeba ještě okolo osmi milionů korun a není zatím jasné, kde je vzít.

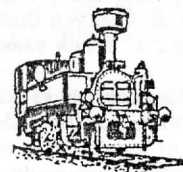
Muzeum lokálék v Bavorské Rudě opět zahájilo sezónu. Mimo přístupnou expozici s dvaceti historickými vozidly pořádá muzeum i jízdy s parními vlaky do Hojsovy Stráže. Jízdy se konají 30. a 31. května (310.072), 18. a 19. července (423.009). Ve dnech 1. a 2. srpna, 22. a 23. srpna (pivní slavnosti), 12. a 13. září, 10. a 11. října, 26., 29. a 31. prosince 1998 a 3. ledna 1999 se v čele vlaků vystřídají lokomotivy 310.072, 423.009, 475.111 a 534.0432. Zpáteční jízdné je 17/8 DM. Odjezdy Železná Ruda : 10.00, 12.50, § 14.42, □ 15.20, Hojsova Stráž : 11.35, § 13.50, □ 14.00, § 15.52 a □ 16.30. Pozn.: § jede jen XII a I/99; □ jede jen V-X/98. Dále by měl 9. května přijet ze Salzburku přes Mühldorf zvláštní parní vlak s příprazí 52 8186 a další lokomotivy muzea BEM, 6. června přijede z Norimberka parní lokomotiva 50 622 a na pivní slavnosti 22. a 23. srpna přijede lokomotiva 50 8079. (prr)

21. května kolem 13. hod. přijede do Plzně zvláštní vlak cestovní kanceláře IGE vedený lokomotivou 44 0093. Zpět odjíždí okolo 17. hod.

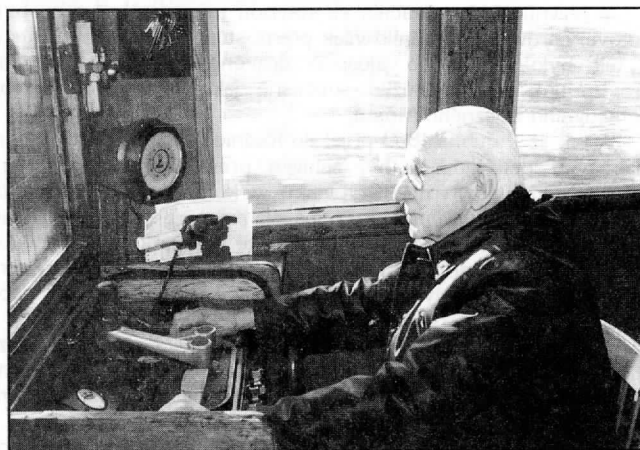
Z dalších akcí pořádaných v okolí Plzně si připomeňme např.:

- 1. a 2. května hvězdicové jízdy okolo Plzně s lokomotivou 475.111, jízdní řády jsou uvedeny v „Přehledu nostalgických jízdy“.
- 2. května se uskuteční jízdy na lokálce Pňovany - Bezručice. Dva páry zvláštních vlaků povede lokomotiva 310.072 dle jízdního řádu:

Pňovany	odj.	8.35	13.30
Bezručice	přij.	10.07	15.02
Bezručice	odj.	11.07	17.00
Pňovany	přij.	12.41	18.43
Pňovany	odj.	19.05	
Plzeň hl.n.	přij.	19.50	



- Výletní vlaky z Plzně na Krivoklát s motorovým vozem M 131.1386 pojedou 6., 7., 27. a 28. června. Předpokládaný odjezd z Plzně v 8.00 hod., z Rokycan v 8.40 hod. (bude upřesněno ve vztahu k novému GVD). Vzhledem k omezené kapacitě motorového vozu je třeba místa objednat na adrese spolku nebo tel. 0603 509504.



Své 87. narozeniny oslavil pan Vladimír Zuska uskutku stylově. Byl celoživotní profesí učitel, svou lásku k železnici dokázal i za řídícími pákami motorového vozu. M 131.1386. S přehledem profesionála a dokonalou znalostí traťových poměrů dovedl bezpečně vlak do Jesenice. Tady v místním muzeu vybudoval expozici věnovanou zdejší železnici a v modelářském kroužku se věnoval výchově mladé generace, z níž vyrostli modeláři evropského formátu.

V roce 1998 jubilují tratě

- | | | |
|-------|---------|--|
| 1.8. | 130 let | Malé Svatoňovice - Královec - Lubawka |
| | 115 let | Rokycany - Mirošov |
| | 95 let | Kadaň - Vilémov u Kadaně |
| | 90 let | Frydlant nad Ostravicí - Bílá |
| 8.8. | 125 let | Plasy - Březno u Chomutova |
| 13.8. | 100 let | Kostelec u Jihlavy - Telč |
| 26.8. | 115 let | Sadská - Nymburk město |
| | | Nymburk město - Veletibý |
| | | Libáň - Bakov nad Jizerou |
| | | Dětňovice - Dobruška město |
| 29.8. | 95 let | Kamenický Šenov - Česká Lípa střelnice |

105 let železničního spojení do Radnic

Snaha o spojení radnicka s okolním světem sahá již do období dvacátých let minulého století. Mnoho vlivných osobností kraje v čele s Kašparem Šternberkem nakonec dosáhlo udělení koncese na stavbu dráhy v roce 1827. Ta měla vést jako koňka o rozchodu 112 cm z Plzně podél Berounky ke Zbečnu a dále pak přes Lány, Jeneč a Ruzyň do Prahy. V roce 1831 se stavba dráhy dostala z Prahy až za Lány do křivoklátských lesů, avšak v tu dobu již došly peníze a další se velice těžko shromažďovaly, a tak byla další stavba zastavena. V roce 1834 dráhu i s personálem čítajícím dva úředníky a asi sto zřízců koupil kníže Egon Fürstenberg, spolupodnik koncernu. Zahájil opět provoz, provedl řadu úprav a zajistil si dostatek práce přepravou kladenského uhlí. V roce 1853 byla dráha prodána společnosti Buštěhradské dráhy a ta ji následně do roku 1869 postupně přestavěla na parní normálněrozchodnou železnici.

Když už ke konci třicátých let bylo jasné, že se železnice přes Lány do Plzně nedostane, objevil se v roce 1840 další smělý projekt koňské dráhy z Liblina přes Plzeň, Klatovy, Strakonice a Vodňany do Českých Budějovic, kde se měla napojit na dráhu do Lince. Období koněk však bylo u konce, a tak ani k této realizaci nedošlo.

Ledy se pohnuly až po podepsání rakousko-bavorské smlouvy v roce 1851, kdy bylo dohodnuto spojení z Prahy směrem na bavorskou hranici. Tím však také bylo rozhodnuto, že železnice přes Radnice nepovede. Proto vrchní inženýr Jan Wernerod navrhuje vybudování odbočky z Holoubkova k uhelným pánvím okolo Radnic. Mocní uhlobaroni z Kladna se však snažili za každou cenu zabránit stavbě dráhy a zpřístupnění tak, díky povrchové těžbě o třetinu levnějšího, radnického uhlí. Když viděli, že neuspějí, uplatili alespoň stavební inženýry a dosáhli změny trasy. A tak se nová trať, stavebně náročnější, vyhnula nejbohatším ložiskům u Vejvanova a Němčic a skončila šest kilometrů od Radnic.

V červnu 1862 se začalo se stavbou a ještě téhož roku byla hotova. Zprovoznění bránilo však přemostění Klabavky u Chrástu, a tak bylo zhotoveno alespoň dřevěné 190 metrů dlouhé provizorium, které sloužilo současně jako lešení pro stavbu definitivního železného mostu.

A tak již 1. dubna 1863 přijel do Radnic (dnešní Stupno) první vlak a o den později byl zahájen pravidelný provoz, který zajišťovaly dva páry smíšených vlaků, ve kterých nechyběl ani vůz 1. třídy. Přeprava uhlí zpočátku obnášela průměrně pět vozů denně. V čele vlaků vládly jednoduché dvojčité tříspřežky vyráběné od roku 1861 v lokomotivkách Krauss v Mnichově a ve Vídeňském Novém Městě, tehdy označené jmény, např. „CHRAST“ nebo „RADNITZ“.

Město Radnice se dočkalo železničního spojení však až za třicet let, kdy byla dráha prodloužena o dalších 6 km a pravidelný provoz zde zahájen 1. prosince 1893. Původní stanice Radnice byla současně přejmenována na Stupno - Bršly.

1. ledna 1895 převzal trať České západní dráhy stát. V tu dobu již probíhají jednání o prodloužení lokálky směrem na Rakovník s odbočkou na Křivoklát. Třebaže další jednání byla vedena celkem úspěšně, dráha se nikdy svého prodloužení nedočkala. -ijs-

Zájemcům o ucelenější historický přehled dráhy i celé oblasti Radnicka nabízíme publikaci „Stopou radnické lokálky“.

Stopou elektrických lokomotiv

pokračování

Ani skandinávské státy nezůstávají stranou procesu elektrifikace. Jako první elektrifikuje systémem 15 kV/15 Hz Švédsko v letech 1905-07 trať Jarva - Tomtebod a následně v letech 1910-15 pak 129 km dlouhý úsek z Kiruny do Riksgränsen. V dvacátých letech se začínají elektrifikovat dráhy spojující hlavní město Stockholm s okolím, ty však již s „třetinovým kmitočtem“ 16 2/3 Hz. V roce 1926 spojuje pavučina trolejového drátu Stockholm s Göteborgem, v roce 1933 s přístavem v Malmö, v roce 1937 s Karlstadem a v roce 1939 s Östersundem. V roce 1945 byl zahájen provoz na 1180 km dlouhé trati do Lulea.



První elektrické lokomotivy byly typické svým spojnicovým pohonem, jejichž reprezentantem byla 92 kusová série lokomotiv řady D o uspořádání 1'C 1' a výkonu 1 900 kW. Se zvyšováním rychlostí se Švédské železnice přeorientovaly na podvozkové lokomotivy, k nimž patří řada Ma o uspořádání Co'Co' a výkonu 3 972 kW dodaná počátkem padesátých let v počtu 32 kusů. V roce 1955 přibývá i řada Ra o uspořádání Bo'Bo'. Pro těžkou nákladní službu jsou určeny lokomotivy řady Dm vyrobené v počtu 19 kusů o výkonu 3 800 kW a 15 kusů o výkonu 4 800 kW. Po roce 1960 jsou to také třídišné lokomotivy řady Dm3 o výkonu 6 180 kW i modernější Dma o výkonu 7 200 kW. V osobní dopravě již v šedesátých letech dostávají zelenou elektrické jednotky různých typů. Výkony se pohybují okolo 1000 kW a rychlosti až do 135 km/h, možnost spojování souprav a jejich vícečlenné řízení jsou konstrukční samozřejmosti.

V Norsku se jako první v roce 1908 dočkala elektrifikace 26 km dlouhá dráha sloužící k přepravě rudy z dolů v Lökken do přístavu Thamshavn. Napájecí systém byl zvolen 6,6 kV/25 Hz. Další tratě, které přišly na řadu ve dvacátých letech, již byly napájeny soustavou 15 kV/16 2/3 Hz. V roce 1922 to byla trať Oslo - Brakeroya a o rok později Ofotská dráha do Narviku. Do roku 1929 bylo elektrifikováno 240 km tratí, v roce 1954 celkem 1230 km. V šedesátých letech se elektrifikační proces orientuje na náročné horské dráhy Oslo - Bergen a Oslo - Trondheim.

Dlouhá léta sloužily na tratích Norských železnic elektrické lokomotivy předválečné výroby, konstruované se spojnicovým pohonem. V roce 1947 přibývají čtyřnápravové podvozkové lokomotivy řady El 9 o výkonu 710 kW a maximální rychlosti 60 km/h, určené především pro trať Myrdal - Flam. Lokomotivární univerzálního použití byly stroje řady El 11 o výkonu 1680 kW dodávané od roku 1951, na tratě do Narviku byly nasazovány lokomotivy řady El 12 o výkonu 3680 kW vyráběné od roku 1957.

Šestinápravové lokomotivy o uspořádání Co'Co' a výkonu 6900 kW označené řadou El 14 byly od roku 1967 nasazovány na rychlíky v náročných horských terénech a dvoudílné lokomotivy řady El 15 o výkonu 10 800 kW na těžké rudné vlaky. -ijs-

Příští číslo vyjde 26. června 1998

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