

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 23

Vychází 18. září 1998

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

scházíme se odpočati po dovolených, ale také v období, které snad konečně bude znamenat skutečně „zelenou“ pro naši železnici. První změny na postech nejvyšších již proběhly, otázkou však zůstává, jak dlouho se budou nové myšlenky dostávat dolů do provozu. Velkou brzdou budou nepochybně OPŘ, ale i vedení vlastních výkonných jednotek. Všichni jsme se mohli přesvědčit, že funkce na těchto úrovních postupně obsadili až na výjimky pochlebníkové, bojánkové a zpátečníci. A ti se nezmění a s nimi ani naše železnice. Čím dříve je vystřídají lidé odborně zdatní, znalí dialogu jak ke svým podřízeným tak i vně vůči přepravcům a regionu, tím lépe.

-ijs-

5 let Zubrnické museální železnice

Již v minulosti byl na stránkách Lokálky věnován prostor historii bývalé místní dráhy Velké Březno - Verneřice - Ústěk. Nepříliš optimistický závěr poukazoval na nezdařilou muzejní éru této dráhy. S tímto názorem lze skutečně souhlasit, pokud například porovnáme, kam došla muzejní železnice v Zubmicích a kam např. v Čiernom Balogu, když obě začaly éru budování počátkem osmdesátých let. Vývoj posledních let však nabral i v Zubmicích poněkud optimističtější směr.

Éra působení státního muzea definitivně skončila počátkem devadesátých let a osud trati i nádraží zůstal v soukromých iniciativách. Zubnická museální železnice vznikla oficiálně v srpnu 1993. Krátce poté byly organizovány zatím poslední veřejné jízdy, neboť k 31. 12. 1993 skončil dočasný provoz.

Roky 1994 a 1995 lze nazvat obdobím tápání. Ve stanici Velké Březno jednotliví členové postupně nahromadili přes sedmdesát historických vozidel čekajících na opravu. Jako první se své obnovy dočkal v letech 1995 - 1996 kolejový jeřáb Kőrösi. Záhy se ukázalo, že opravit železniční vozidlo vlastními silami není tak snadné a renovace konvoje vysloužilých vozů je práce na desetiletí. Otázka tehdy zněla kolik vozů a jaké druhové složení je ještě únosné. Spor se vyřešil v prosinci 1995 rozchodem, kdy se aktivity částí členů a množství vozidel přesunuly do Zlonic.

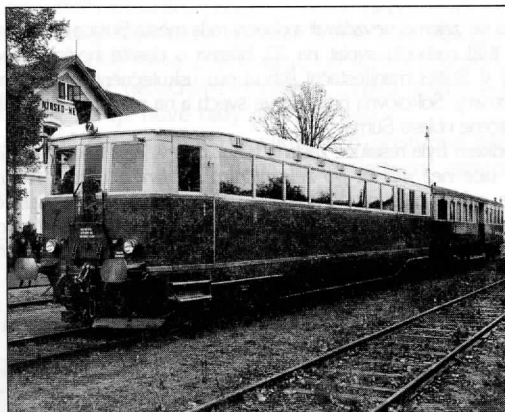
Koncem roku 1995 došla část členské základny k názoru, že je škoda nevyužít dosud zahájející nádraží v Zubmicích, a tak po několika měsících byla 3. května 1996 veřejnosti zpřístupněna první expozice umístěná v dřevěném skladu. Příznivá odezva veřejnosti nám dodala dalších sil.

V roce 1998 jsme otevřeli již třetí sezónu. Nádraží je obohaceno o miniaturní expozici dobové dopravní kanceláře a zejména o expozici historických drezín, která vznikla přispěním spolku ZINOPA i dalších spolupracovníků. V dobové remíze je dnes umístěno osm vozidel tohoto druhu, nejstarší má rok výroby 1903. Součástí je i 12 panelů mapujících historický vývoj drobných vozidel.

Od roku 1997 trať ožila pracovními vlaky. Nejprve byly důkladně odstraněny veškeré náletové dřeviny, záhy se začalo s výměnou pražců. Vyvrcholením byl červencový desetidenní turnus dobrovolníků z plzeňské asociace Brontosaura. Dosud se podařilo vyměnit cca 250 pražců.

V červnu letošního roku byl dochovaný 11 km dlouhý úsek Velké Březno - Zubnice - Lovečkovice prohlášen kulturní památkou ČR. Lokálka má unikátní sklonové (až 42 promile) i směrové (oblouky o poloměru až 150 m) poměry a dochoval se zde svršek soustavy Xa, A a 6e s klínovými a rozponovými podkladnicemi. Tato skutečnost je respektována i při vlastní opravě svršku. Pozoruhodné jsou i mostní stavby, zejména dřevěné propusti a most u Lovečkovic.

pokračování na str.2



Motorové vozy ze Škodovky

Tak jste se konečně dočkali. Avizovaná publikace „Motorové vozy ze Škodovky“ dosáhla po mnoha úpravách a doplněních finále. V současné době je již v tisku a všechny zájemce upozorňujeme, že si ji budou moci zakoupit za zaváděcí cenu již na modelářském výměnném setkání 26. září v depu Praha Masarykovo. Dále bude publikace k dostání na našich známých distribučních místech, případně objednávkou na adrese spolku.

Vzhledem k tomu, že si kvalita typových výkresů jednotlivých vozidel vyžádala jejich kompletní překreslení, jsme schopni zájemcům zaslat tyto výkresy ve vhodnějším měřítku než jaké nabízí publikace, např. pro modelářské účely, apod. Stačí zaslat objednávku na adresu spolku s požadavkem na formát nebo měřítko.

Nepřehlédněte !!!

Jak jsme Vás již minule informovali, příští ročník Lokálky bude vzhledem k některým ukončeným seriálům v poněkud jiné podobě. V jaké? To záleží především na Vás, s jakými nápady se ozvete. Zda dostane na našich stránkách prostor modelářství, cestování či jiné téma, je právě teď ve Vašich rukou!

Jak Kašperské Hory o dráhu přišly

Ing. Václav Zahradka

pokračování

Další aktivitu pak přinesl vznik Československé republiky a snaha o doplnění sítě místních drah, které měly hospodářsky podpořit a povznést zaostávající oblasti. Znovu oživila snaha Kašperskohorského a Sušického okresu o výstavbu dráhy na Kašperské Hory a dále směrem na Vimperk. Tuto naději přinesl zákon č. 373 z 27. června 1919 o doplnění sítě železničních drah, ale optimismus byl předčasný. Tlak i lobování přes poslance a senátory byl z obou okresů na vládu značný, ale bohužel výstavba dráhy se do zákona č. 235 z 30. března 1920 - železniční stavební program nedostala, neboť přednost mělo budování železničního spojení se Slovenskem a zdvoukolejnění některých hlavních tratí. Podstatou však byl nedostatek financí. Jestliže v roce 1910 vycházel stavební náklad na 1 km železniční tratě cca 200 000 Kč, v roce 1921 pak již 1 250 000 Kč, takže jen dráha Sušice - Kašperské Hory by vyšla na 245 mil. Kč.

Přesto se zájemci nevzdávali a obecní rada města Sušice na svém zasedání 1. března 1921 rozhodla svolat na 20. března o desáté hodině dopolední do sokolovny v Sušici manifestační schůzi pro uskutečnění železničního spojení střední Šumavy. Sokolovna praskala ve švech a na schůzi se dostavili zástupci z celé dotčené oblasti Šumavy.

Výsledkem byla resoluce zaslaná téhož dne vládě, ze které citujeme, „..... kraj volá více než 40 let po železničním spojení Sušice s Kašperskými Hory a odtud dále na Vimperk osvobozený lid šumavský, české i německé národnosti nemůže a nesmí nadále nečinně přihlížet k postupující záhubě existence tisíců rodin, ku úplnému ozebračení a vyhladění krásné Šumavy apeluje se na vládu aby:

uskutečnění hotového projektu Sušice - Kašperské Hory provedla neprodleně za tím účelem, aby úhrada nákladu stavebního byla každým způsobem již v roce 1922 provedena

sestavila projekt pokračování dráhy z Kašperských Hor se zachycením Stachovska, Straženska ke trati Strakonice - Volary.“

Resoluci podepsal Josef Štelzer senátor a starosta města Sušice a za okresní správní komisi Karel Šittler. Podporu projektu projevil i správní komise okresu Prachatic dopisem ze dne 24. srpna 1921, i když požadovala prosazování vedení trasy z Žichovic - Rábí do Kašperských Hor a dále do Vimperka. Aktuálnost výstavby železnice v této oblasti Šumavy podpořila i resoluce poslanecké sněmovny v roce 1921. Vláda nezařazení do „prozatímního“ železničního programu zdůvodňovala odkladem vydání zákona o výstavbě místních drah.

Mezitím se vytvořili i dvě skupiny soupeřící o vedení trasy. Zatímco trať z Kašperských Hor do Vimperka byla více méně jasná, vedení dráhy mezi Sušicí a Kašperskými Hory bylo předmětem sporu s národnostním podtextem. Okres Kašperské Hory prosazoval vedení trasy přes Dolní Rejstěj především z důvodu již dříve zpracovaného projektu a poměrně silného průmyslu v Pootaví, ale také převážně českých obcí v okolí Nezdic požadoval změnu rozhodnutí.

Na ministerstvo železnic vyvíjela silný tlak i Národní jednota pošumavská, která ve svém podání z 9. května 1926 mj. uváděla, že „..... železniční trať ze Sušice na Kašperské Hory poskytne možnost k zavedení různých podniků a odvětví průmyslové výroby a zamezí trvalé chudobě převážně českým obyvatelstvem osídleného území a velkému vystěhovalectví“.

V říjnu téhož roku podala Jednota pošumavská podnět na ministerstvo národní obrany a hlavní štáb branné moci k podpoře stavby dráhy. Vyjádření těchto institucí uvádělo, „..... s hlediska obrany státu nelze této trati uprůtí jistý význam věc spadá do rámce připravovaného zákona o výstavbě místních drah podrobně se vyjádříme až po jeho projednání pro které jest kompetentní ministerstvo železnic, kam Vaši žádost zasíláme. Podepsán generál Syrový.“

Soustavný tlak vyvíjeli na ministerstvo železnic i zemský správní výbor, petice obcí a především „Pamětní spis o hospodářských, školských a sociálních potřebách okresu Kašperské Hory“.

Navrhané a posuzované trasy projednávalo ministerstvo železnic spisem č. 3893/27. Jednotlivé směry železničního spojení propojovaly různé oblasti:

a) tzv. Pootavská dráha (Wottawatabahn) Sušice - Dolní Rejstěj - Kašperské Hory. Délka 19,682 km, nejmenší poloměr 150 m, největší stoupání 27 promile.

b) Žichovice - Rábí - Dražovice - Šimanov - Nezdice - Kašperské Hory. Délka 20,3 km, nejmenší poloměr 180 m, největší stoupání 25 promile, tunel dlouhý 220 m.

c) Sušice - Chmelná - Podmokly - Kadešice - Šimanov - Nezdice - Kašperské Hory. Délka 19,3 km, nejmenší poloměr 180 m, největší stoupání 25 promile, tunel dlouhý 220 m.

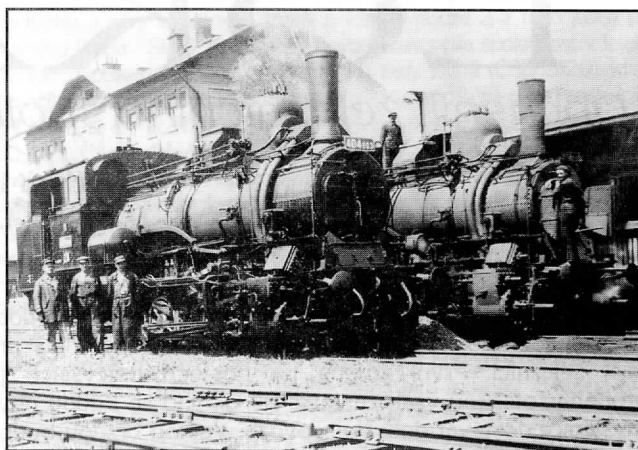
d) Katovice - Štěchovice - Vlenice - Frymburk - Bukovník - Strašín - Nezdice - Kašperské Hory. Délka 27,5 km, nejmenší poloměr 180 m, největší stoupání 25 promile, tunel dlouhý 220 m.

e) Bešiny - Velhartice - Petrovice - Hartmanice - Kašperské Hory. Délka 34 km, nejmenší poloměr 180 m, největší stoupání 30 promile.

Všechny trasy měly společné pokračování z Kašperských Hor přes Stachy, Zlíkov a Čkyni do Vimperka. Délka 28,4 km, nejmenší poloměr 180, největší stoupání 25 promile.

pokračování příště

Vybráno ze starých archivů



Ozubnicová trať z Tanvaldu do Harrachova byla a je poslední dobou skloňována v mnoha pádech v souvislosti se zastavením „nerentabilního“ provozu ze strany ČD i znovuoživením novým provozovatelem.

Proto se historickým snímkem vrátíme o celé půlstoletí zpět, kdy objektiv fotoaparátu zachytil v Kořenově ozubnicové parní lokomotivy 404.003 a 404.001. Vladimír Oppa, který nám snímek ochotně poskytl, je zachycen u dýmnice stroje 404.001. Psal se srpen 1948.

5 let Zubrnické museální železnice

pokračování ze str.1

Mnoho práce si vyžádají také kolejová vozidla. V současné době probíhá v Zubrnici oprava motorového vozu M 131.109 a výsypného vozu Talbot z roku 1930, v Praze pak vozu M 131.1280.

Obnovení provozu je o to složitější, neboť dráha byla zrušena (nikoliv jen zastaven provoz) a tedy po právní stránce neexistuje. Vrátit trať do působnosti Zákona o dráhách znamená její rekolaudaci. Proto bude lokálka během letošních plánovaných akcí mimo provoz.



Nelehké a přesto tolik důležité pro další provoz jsou práce na opravě železničního suršku.

V současné době je každý víkend v sezóně od dubna do října otevřeno malé železniční muzeum v době od 9 do 17 hodin (lze dohodnout i jiný termín). Brigády probíhají celoročně rovněž každý víkend. Ubytovací kapacita nádraží je cca 20 osob. Spojení je možné vlakem do Malého Března a odtud 4 km pěšky nebo přímo autobusem z Ústí nad Labem od hlavního nádraží v 9.02 nebo 14.42 hod. Blíží informace získáte na adrese: ZMŽ, P.O.Box 147, 400 01 Ústí nad Labem nebo telefonicky 0601 284233, drážní 980-5224. Ing. Martin Kašpar, ZMŽ

Poznejte příběh železnice

Britská královna Viktorie napsala 14. června 1842 v dopise z Buckinghamského paláce v Londýně: „Přijeli jsme sem včera ráno. Cestovali jsme železnicí z Windsoru, jízda nám trvala půl hodiny, nebylo tam prašno, ani mnoho lidí nebo horko. Docela se mi to líbilo.“ Od tohoto prvního zážitku s cestováním po železnici, absolvovaném jako zvědavý pasažér na 29 kilometrů dlouhé nedávno otevřené Velké západní trati, se z královny stala nadšená příznivkyně železnice a zůstala jí po celou dobu své dlouhé vlády.

Od této doby si tento prostředek cestování se svojí romantickou a dobrodružnou atmosférou získal milióny obdivovatelů a zájemců o historii a technický vývoj železnice od prvních dnů páry až po supermoderní vysokorychlostní vlaky dneška. Všechny přátele železnice bez rozdílu věku potěší edice „Vidět, popsat, vědět“ nakladatelství FORTUNA PRINT vydáním překladu anglického originálu výpravné publikace „Vlaky“ (Praha 1998, 1. vydání, 64 stran), kterou napsal John Coiley a pasáží o železnici v České republice a na Slovensku doplnil odborný poradce Ing. René Amcha.

Tento originální průvodce světem železnic nabízí prostřednictvím prvotřídních barevných obrázků na křídovém papíru a nádherných fotografií parních, motorových a elektrických lokomotiv, nákladních a osobních vozů, návěstí a drážních staveb pohled „vlastníma očima“ na 150 leté dějiny a rozvoj železnic. Najdeme zde nejstarší existující parní lokomotivu, salon anglické královny Viktorie, nejrychlejší parní vlak, jaký kdy jel po kolejích, poštovní úřad ve vagóně, jízdenky z celého světa i Stephensonovu „Raketu“. Dozvíme se, jak funguje parní lokomotiva, jak se strojvedci prvních vlaků vyhýbali srážkám, jak se vůbec stavěly železniční tratě, jaký je rozdíl mezi úzkým, normálním a širokým rozchodem. Objevíme nejdelsí železnici na světě, vlaky, které šplhají do kopců, vlaky bez kol, jak dráha protáhla Ameriku, jak se stavějí podzemní železnice, jak funguje vlak bez strojvedoucího a spoustu dalších věcí.

Podstata vlaků se od jejich vzniku příliš nezměnila. Určitých proměn doznaly tvar, rychlost, pohodlí a stupeň bezpečnosti, ale přesto je to stále ten praktický, často velmi pohodlný systém hromadné dopravy lidí a nákladů nejrůznějšího druhu, jenž spatřil světlo světa právě v roce 1825.

Ing. Dr. Bohumil Tesařík

V současné době také vychází soubor povídek a aforismů z pera Josefa Trojánka „Mini Maxi Satirikon“, z něhož vybíráme ukázkou povídky „Nezbedové“:

Seděli jsme na lavičce přivázané drátem k peronovému zábradlí, pozorovali hemžení cestujících a povídali o všem možném. Do našeho vlaku byla ještě chvíle času, když se k nám zakutálel barevný míč.

„Pane, prosím, ten je náš,“ ozvalo se za vteřinku vedle mne.

„Kluci, ale tady by jste si s míčem neměli hrát,“ napomenul je přítel, strojvedoucí Bolek. Vzal míč z mé ruky a než ho podal tomu většímu, ještě dodal: „Co když vám spadne do kolejí, vy tam vběhnete a v tom momentě pojede vlak. Co potom?“

Oba jen pokrčili rameny. Poděkovat zapomněli, ale už jsme je tam neviděli hrát.

„To mně připomnělo takovou příhodu,“ vzpomněl si přítel a uhladil několik samotářů nad vysokým, přemýšlivým čelem.

„Povídej. Ještě je čas,“ vyzval jsem ho a přisedl blíž.

„Představ si, co si tenkrát ti dva usmysleli. Ten starší přesvědčoval menšího, že určitě jsou kola u lokomotivy i u vagonů horká, protože jedou vždycky velký kus jen a jen po železe,“ začal Bolek a v očích mu probleskl ránaček. „Tak aby si na ně mohli sáhnout, museli ke kolejí. Nevymysleli nic jiného, než že se schovají pod přečnívající desky nástupiště naší stanice a až vlak zastaví, tak že se přesvědčí. Tenkrát měli velké štěstí, že výpravčí před příjezdem rychlíku potřeboval přetáhnout osobní soupravu na dvacátou šturcovou kolej. A právě s tou jsme museli kolem toho nástupiště, kde ti dva rozumbradové byli schováni. Víš, já vždycky, ať jedu kamkoli, pozoruji kolej nejen před sebou, ale také, samozřejmě když to jde, co se děje kolem. No a při posunu to jde, a tak jsem je včas zahlédl. Když jsem je vytáhl a patřičně vysvětlil, co by se mohlo stát, docela nechlapsky se rozbrečeli. A protože nebyl čas, výpravčí už uřgoval volnost koleje pro rychlík, tak jsem je vzal na mašinu. To jsi neviděl. Okamžitě bylo po slzách a já nepostačil odpovídat na všechny ty jejich „odborné dotazy“.

„Rád věřím, Kluci a mašiny, to bývalo, je a bude nezměnitelné.

Však si vzpomeň na nás. Co jen jsme se naobdivovali parním lokomotivám. A když nás tenkrát tvůj táta vzal na jednu z nich, tak nebylo šťastnějších kluků celém okolním světě.“

„Na to se nedá zapomenout,“ přiznal Bolek a v očích mu znovu prokmitl ránaček humoru svědčící o dobré povaze, porozumění, dobrém srdci a neposlední řadě i o oprávněné hrdosti na své zaměstnání.

Ve zkratce

-Od roku 1990 prodělalo 5.300 km tratí v bývalém NDR omlazovací kúru, která si vyžádala 42 miliard marek.

-27. září se dočká oficiálního otevření nová vysokorychlostní trať z Hannoveru do Berlína. Na překonání 264 km bude stačit pouhých 108 minut.

-Náročnou jízdní zkoušku prodělala nová lokomotivní řada 152 DB. Tři lokomotivy této řady odvezly 3.200 tun těžký vlak na 650 kilometrů dlouhé trase z Limburgu do italské Domodossoly. Přestože byl vlak v náročném horském úseku švýcarské BLS rozdělen, obstály stroje nové řady na výbornou.

-V současné době probíhá o víkendech postupné přepojení stanice Frankfurt nad Mohanem na nové ústřední elektronické stavědlo, které tak bude největším v síti DB.



Oslavy 150 let železnic na Slovensku s sebou přinesly i několik nově zprovozněných historických vozidel. Středem zájmu návštěvníků byl pochopitelně i škodoväcký motorový vůz M 274.004 s vlečným vozem Calm 5-0038. Vyroben byl v roce 1934 a téhož roku 10. prosince dodán do depa Praha Masarykovo. Zrušen byl 31. ledna 1959 v Bratislavě a prodán Elektrizaci železnic. Po vyřazení skončil mezi vozidly uvažovanými pro vybudování skanzenu v České Třebové, k jehož realizaci nikdy nedošlo. Nakonec se společně s dalšími vraky této řady dostal do MDC v Bratislavě, kde se dočkal svého znovuzprovoznění. Kvalitu renovačních prací nejlépe vystihují slova návštěvníků, která chválou nešetří.

-Pravidelná výměnná setkání modelářů a přátel železnic v kulturním sále depa Praha Masarykovo se konají: 26. září, 10. října, 7. a 28. listopadu a 19. prosince 1998. Začátek vždy v 8.00 hod.

-3. a 4. října se budete moci opět setkat s naším motorovým vozem M 131.1386 při příležitosti konání výstavy dopravní techniky ve Zlonicích. Kromě přímého vlaku z Ústí nad Labem zajistí kyvadlovou dopravu mezi Zlonicemi a Slaným.

-Podle předběžného plánu proběhne v Lesném u Jiřetína ve dnech 13.- 15. listopadu již 7. ročník „Setkání přátel železnic“. Zde kromě výměny zkušeností pravidelně vznikají i podklady pro přehled nostalgických jízď současně s rámcovými pravidly jejich konání. Věřme, že současné vedení ČD si najde více prostoru pro jejich konkretizaci a nám pak ušetří spoustu času i „dohadování“ při konání jednotlivých akcí.

-Do ruky se nám dostal Zpravodaj spolku přátel místních drah. V něm informují čtenáře mimo jiné o svém hlavním cíli, kterým je znovuzprovoznění úseku trati Mladotice - Čistá, kde je v současné době zastaven provoz. První kroky již podnikli při odstraňování náletových dřevin v uvedeném traťovém úseku, což je zatím jen malý zlomek úkolů vedoucích ke zdárnému cíli.

V roce 1998 jubilují tratě

23.10.	100 let	Čřčnice - Týn nad Vltavou
28.10.	110 let	Uherský Brod - Vlárský průmysk
	85 let	Kravaře ve Slezsku - Hlučín
1.11.	125 let	Rumburk - Jiřikov
	115 let	Česká Lípa - Mimoň staré n.
		Cheb - Schirnding
2.11.	90 let	Opočno - Dobruška
4.11.	135 let	Praha Dejvice - Kladno
10.11.	100 let	Žlutice - Bečov nad Teplou
15.11.	105 let	Petrov u Strážnice - Skalica na Slovensku
26.11.	110 let	Liberec - Jablonce nad Nisou
28.11.	100 let	Nejdek - Horní Blatná
1.12.	140 let	Horka u Staré Paky - Turnov
	105 let	Stupno - Radnice
10.12.	85 let	Nový Bohumín - Dolní Lutyně
14.12.	100 let	Třemešná ve Slezsku - Osoblaha
17.12.	110 let	Tábor - Horní Cerekev
	100 let	Mariánské Lázně - Karlovy Vary doln.
19.12.	100 let	Čížkovice - Obmice
20.12.	45 let	Žďár nad Sázavou - Tišnov
		Křižanov - Velké Meziříčí
21.12.	90 let	Vsetín - Velké Karlovice
22.12.	100 let	Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou
29.12.	100 let	Litoměřice hor.n. - Česká Lípa hl.n.
		Velké Žernoseky - Žalhostice

125 let

Pražsko - duchcovské dráhy

Rostoucí potřeba přepravy uhlí do středu Čech ve druhé polovině minulého století vyžadovala vznik přímého spojení Duchcovska s Prahou. Proto se v roce 1869 objevila řada projektů na řešení tohoto problému. K realizaci se hlásilo celkem sedm společností, které byly 5.VI.1870 ministerstvem obchodu vyzvány k předložení návrhu koncesních podmínek. Po této výzvě od záměru odstoupily Buštěhradská a Česká západní dráha, „národní“ společnost Fink-Sladkowski a Dr. Strádal a okruh zájemců se omezil na firmy Jan Liebig a spol., Schier-Sölch a společnost vedenou hr. Thun-Hohensteinem, která dne 25.VI.1870 získala definitivní koncesi na postavení trati z Duchcova do Prahy s odbočkou do Mostu. V ní koncesionáři získali právo ke stavbě a provozu lokomotivní železnice ze Smíchova do Duchcova s odbočkou do Mostu a současně se zavázali do 3 měsíců stavbu zahájit a do 3 let předat veřejnému provozu. Špatná ekonomická situace později donutila koncesionáře požádat o odložení termínu zahájení výstavby. Ten byl rozhodnutím ministerstva obchodu ze dne 9.X.1870 stanoven na I.IV.1871. Tím vznikl prostor pro ujasnění dosud neřešených problémů. Bylo rozhodnuto, že přípojka do Mostu bude vystavěna společně s Plzeňsko-břeženskou dráhou společným nákladem jako dvojkolejná, akciový kapitál zajistí na základě úmluvy Anglobanka, dojde k prodloužení tratě z Mostu do Saska.

Dnem 25.II.1871 vzniká schválením ministerstva vnitřní KK. priv. Pražsko-duchcovská železnice se sídlem v Praze, která následně 1. března jmenuje správní radu, v jejímž čele stojí Bedřich hr. v. Thun-Hohenstein. Ustavující generální shromáždění svoláno 6.IV.1871 výstavbu jednotlivých úseků firmám Karel Schnabel, Jan a Václav Muzika (Praha-Smíchov - Sedlice), Vojtěch Lanna, Jan Schebek a Moric Gröbe (Sedlice - Duchcov a Obmice - Most). Stavba dráhy probíhala od dubna 1871 a již 21.XI.1872 došlo k zahájení nákladní dopravy v úsecích Most - Chlumčany a Obmice - Bělina. Následujícího roku byly již všechny úseky provozovány včetně osobní dopravy, a to Most - Slaný od 2. ledna, Slaný - Smíchov od 21. listopadu a Bělina - Duchcov od 1. prosince 1873. Nová uhlíková dráha stoupá ze Smíchova-západního nádraží Hlubočepským údolím, kde dvakrát podchází Buštěhradskou dráhu, do Dušníků (Rudná u Prahy). Odtud pokračuje přes Litovice, přechází u Jenče Buštěhradskou dráhu a klesá přes Koleč do Podlešína a dále přes Slaný, Zlonice, Peruc, Loupy a Obmice do Mostu a Duchcova. V úsecích Sedlice - Duchcov a Obmice - Most jsou na tělese společném s Plzeňsko-břeženskou dráhou vybudovány dvě souběžné koleje, z nichž každá společnost vlastní a provozuje jednu. Mimo to již koncem roku 1872 odbočují z trati vlečky do přádelny ve Slaném

(1.055 m) a do cukrovarů v Mostě (300 m), v Chlumčanech (560 m) a Studňovsi (2902 m - ze Slaného).

Provoz na trati byl na počátku velmi slabý, kdy v létě jezdily z Mostu do Prahy 3 páry smíšených vlaků a v zimě pouze 2, z toho jeden pár v úseku Praha - Slaný. K zajištění provozu zakoupila společnost v letech 1872-1873 celkem 21 tříosých lokomotiv řady BU II (ČSD 3120), které označila jmény shodnými s názvy stanic, 29 vozů pro přepravu cestujících (I-II. tř. - II, III. tř. - 12, IV. tř. - 6) a 600 vozů pro přepravu zboží (500 uhlíků, 60 krytých, 4 dobytčí, 26 plošinových, 4 poštovní). Ačkoliv musela společnost zápasit s nepříznivými provozními podmínkami a objem výkonů stoupal jen zvolna, dále usilovala o prodloužení trati z Mostu přes Moldavu do Freiburku. Přes postupný nárůst přepravy došlo po dlouhých jednáních k zajištění finančních prostředků a zahájení stavby. Nakonec však byly otevřeny pouze úseky Most - Osek (18.XII.1876) a Osek - Hrob (16.V.1877). Vlivem „Sekvestračního zákona“ zaměřeného na možnost vykoupení drah pracujících dlouhodobě s deficitem a skutečností, že nebyla záruka ze strany rakouské vlády, že trať bude dokončena, odmítlo Sasko účast na dokončení výstavby stejně jako možnost vykoupit úsek Most - Hrob a dostavět úsek do Moldavy ve vlastní režii. Výrazné zvýšení výkonů a tím zlepšení finanční situace Pražsko-duchcovské dráhy tak nepřipadlo v úvahu. Pro zajištění alespoň dílčího přísunu nových zákazníků usilovali představitelé společnosti v roce 1880 o výstavbu odbočné trati ze Zlonice do Velvar. Nakonec však byl v roce 1882 otevřen pouze úsek do Hospozína (ŽF speciál 97 - Podřipsko a jeho místní dráhy, část Zlonice - Hospozín). Téhož roku došlo i k posunu ve věci dostavby úseku Hrob - Moldava (zprovozněn v roce 1885). Současně však také dochází k prvním krokům, které později znamenají pro Pražsko-duchcovskou dráhu zestátnění.

Následky hospodářské krize z roku 1873, které vedly k zadlužení většiny železnic, nutí společnost k jednání o fúzi s Duchcovsko-podmokelskou dráhou. Ta v roce 1884 prozatímně převzala provoz, ale jelikož během roku přeshly obě státního provozu obě sousední velké dráhy (Plzeňsko-břeženská a císaře Františka Josefa), dohodly se obě společnosti (Pražsko-duchcovská a Duchcovsko-podmokelská) s ředitelstvem drah, že provoz převezme od 1.VII.1884 stát. Státní provoz byl následně formálně zahájen 18. července předáním dokumentů a inspekční jízdou ze Smíchova přes Most do Podmokel. Celkové zestátnění však nemělo hladký průběh a bylo provedeno až dnem 1.II.1892.

Pro další vývoj trati měly zásadní význam především dvě skutečnosti. Když po dlouhých jednáních zahájených již v roce 1882 došlo konečně 1.X.1922 k otevření spojky Podlešín - Zvoleněves (ŽF speciál 97 - Podřipsko a jeho místní dráhy, část Podlešín - Zvoleněves), dochází postupně k přechodu většiny přímých osobních vlaků ve směru přes Kralupy nad Vltavou. Původní část ze Smíchova do Rudné je užívána pro vlaky do Berouna a většina zbylých vlaků jezdících z Podlešína směrem na Koleč odbočuje po spoje do Hostivice a odtud dále po bývalé Buštěhradské dráze na Smíchov. Spojení ve směru Středokluky - Rudná je užíváno pouze pro nákladní vlaky, osobní vlaky jezdí jen v trase Hostivice - Litovice - Rudná.

Tento vývoj platí však pouze do 1.II.1993, kdy je z důvodu nutnosti nepřítis rozsáhlé opravy vyloučen úsek Středokluky - odb. Jeneček a tím znemožněn další provoz ve směru Středokluky - Hostivice a Středokluky - Rudná. Zprvu „žertovný“ novoroční dárek se později mění v čemou můru a dnes již snad ani nikdo důrazněji nežádá opětovné zprovoznění. Pravdou je, že za normálních okolností skutečně nevzniká žádný problém, neboť většina značného objemu zátěže do Středokluk a zpět i dříve putovala přes Podlešín. K zajímavé situaci však došlo, když bylo nutné rekonstruovat v Podlešíně kralupsko-hostivické zhlaví. Tato zkušenost stojí přeci jen za úvahu. Přejde totiž doba, kdy pro rekonstrukci mostu či nepředvídatelnou událost bude jisté nutné provoz přerušit na delší dobu a není jisté, zda řešení dodávek paliva na ruzyňské letiště jinak než železnicí nebude problematictější než dříve možný odklon vlaku přes Hostivice.

Závěrem lze konstatovat, že vývoj společnosti Pražsko-duchcovské dráhy by si zasloužil rozsáhlejší zpracování a vydání samostatné publikace. V této oblasti patří dík Městskému muzeu v Kralupech nad Vltavou, zejména panu Vratislavu Šimůnkovi, za práci při shromažďování informací, které mapují vývoj uvedené železnice a jež byly shromážděny ve vlastivědném sborníku Kralupsko vydaném v roce 1997.

Ing. Tomáš Čech

Příští číslo vyjde 27. listopadu 1998

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tel. 0603 509504, tisk VARIO
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel./fax 019 277236

DIVIŠ
Reklama - DTP studio - Tiskárna