

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 24

Vychází 27. listopadu 1998

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

blíží se konec roku a s ním i čas ohlédnutí se za uplynulými dvanácti měsíci. Nebyly lehké a ani ty další určitě nebudou jiné. Každý jistě máme jiná měřítka úspěšnosti, ale nestydíme se radovat i z těch třeba jen maličkostí. Naše železnice prodělává velký vnitřní boj a my s napětím očekáváme každý krok, který ji navrátí svou důstojnou pozici. Na tom totiž záleží i důstojnost konání v oblasti železniční nostalgie, tedy v oblasti nám blízké. I když se jaksi blýská na lepší časy, ještě není vyhráno!

A my bychom rádi tomuto tématu zůstali věrni i na našich stránkách, samozřejmě s vaší pomocí. Nechceme být ve vleku jiných, třeba daleko aktuálnějších periodik. Chceme oslovovat, byť amatérsky, i nadále okruh hobbystických fandů železnice. Proto i v příštím roce pro vás připravíme (nejméně) pět čísel našeho občasníku, jehož obsah můžete ovlivnit právě vy svými příspěvky. Cena ani distribuce pro předplatitele nedozná změn: 40,- Kč včetně poštovného (pro ty, kteří jsou v dosahu drážní pošty 20,- Kč) zaslaných složenkou „C“ na adresu našeho spolku vám zajistí čtení až do domu! Samozřejmě náš občasník včetně ostatní vydavatelské produkce můžete zakoupit na známých místech: informační středisko na plzeňském hlavním nádraží, prodejna Kant v Hybernské ulici, modelářská prodejna pana Kresty na nádraží v Bohumině nebo expozice zabezpečovacího zařízení pana ing. Čecha ve Zlonicích.

Co popřát našim věrným čtenářům a spolupracovníkům do příštího roku? Asi nejvíce budeme všichni potřebovat pevné zdraví, silné nervy a hlavně dostatek optimismu. Hodit flintu do žita není umění!

-ijs-

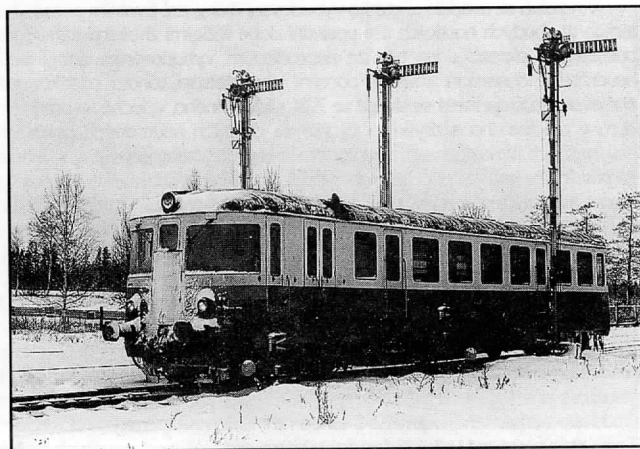


6. listopadu 1998 při příležitosti Mezinárodního dne bez aut vyjel motorový vůz M 131.1386 na hvězdicové jízdy okolím Plzně. Náš spolek se tak společně s dalšími subjekty snažil poukázat na množství výhod příměstské dopravy v takových aglomeracích, jakou je právě Plzeň. Akce mohla být uspořádána také díky ochotě vrchního ředitele DOP, který výrazně snížil poplatky za použití dopravní cesty i další poplatky související se zavedením vlaků.

Snímek Víta Roušala zachytil vozidlo při krátkém zastavení v zst. Chrást u Plzně.

V době uzávěrky čísla jsme se dozvěděli moc smutnou zprávu. 20. listopadu nás ve věku 70 let navždy opustil Pavel Vančura, fotograf, který svými unikátními záběry zmapoval naši železnici šedesátých a sedmdesátých let.

Všichni, kdo jste ho znali, vzpomeňte s námi!



Letošní zima se nám hlásí nebývale brzy, a tak nezbyvá, než se připravit na strasti, které železničnímu provozu nepochybně přinese. V teple domova se však můžeme pokochat romantickým snímek Martina Kalouska, který 3. ledna 1995 zachytil v Dolní Lipce motorový vůz M 240.0074 pod kulisou mechanických návěstidel.

**Zanechte doma své automobily
a pojedte s námi vlakem na Moldavu!**

Klub přátel krušnohorské železnice Most-Dubí-Moldava a Spolek Krušnohorský expres výtopna Most ve spolupráci s DKV Louny pořádají ve dnech 25.-27.prosince 1998 vánoční jízdy na moldavské trati.

V uvedené dny pojedje nostalgická souprava šedesátých let (možná i s nečekaným překvapením) na trati Most (odj. 9.02) - Dubí (odj. 9.58) - Moldava (příj. 10.17) a zpět z Moldavy v 15.07 hod. V čekárně nádraží Moldava můžete shlédnout zajímavou výstavku „Moldavská trať očima dneška“ a 25. 12. po příjezdu vlaku na Moldavu také vystoupení hudební skupiny „Kompromis“ z Dubí.

Spojení z Teplic do Dubí autobusem MHD č. 24 s odjezdem z Benešova nám. v 9.20 hod.

Srdečně vás zvou pořadatelé!

Dvě setkání ...

aneb jak dál v železniční nostalgii?

O víkendu 13.- 15.11.1998 se v Lesném u Jiřetína již po osmé setkali příznivci železniční nostalgie, aby naplánovali svoji činnost na příští rok a tuto široké veřejnosti prezentovali formou „kalendáře“ nostalgických jízdy.

V úvodu jednání tlumočil pan Štecha podporu generálního ředitele ČD konání v oblasti železniční nostalgie, čímž vnesl do našich řad novou naději na seriózní spolupráci s ČD. Totéž vyznělo ze slov ing. Hanzlíka pověřeného vrchním ředitelem DOP. Další část jednání byla zejména věnována obsahové i technické přípravě „kalendáře“ a rámcově byla naznačena nová podoba směrnic pro zavádění nostalgických vlaků.

pokračování na str.2

Jak Kašperské Hory o dráhu přišly

Ing. Václav Zahradka

pokračování

V pozadí se však odehrával boj o vedení trasy mezi oblastmi převážně český a oblastmi s německy mluvícím obyvatelstvem. Na schůzi více než tisícem občanů navštívené a za účasti tří senátorů a jednoho poslance i představitelů okresu a starostů obcí, konané 31. října 1926 v Nezdicích, byl vytvořen nový komitét pro výstavbu dráhy a jednohlasně odsouhlasena resoluce pro vedení trasy - Sušice - Nezdice - Kašperské Hory - Stachy - Zlíkov - Vimperk.

V rezoluci se uvádělo, „otázka vybudování dráhy jest životním požadavkem těchto tří chudých horských a v poslední době těžkými živelními katastrofami postižených okresů – jen tak lze neprodleným vybudováním dráhy zlepšiti neudržitelné dosavadní strašné poměry obyvatelstva tohoto ostrávkového šumavského kraje, které se skládá ze 70% z lidu dělného, vylučně na práci mimo domov odkázaného a zbytkem živořící na chudých neúrodných políčkách a nevýnosných živnostech – podmínky pro prosperitu dráhy jsou dány v bohatství šumavských lesů a jeho lesních plodin, nepřebýných ložiskách mramoru, prvotřídního vápence, hlíny, žuly, rašeliny, kteréžto bohatství dosud nevyužité – resoluce plně doufá, že povolání činitelů vezmou mimořádného zřetele na bedné životní podmínky všeho obyvatelstva a podají mu pomocné ruky k záchraně.“

Tuto resoluci podpořili na svém jednání i zástupci škol, živnostenských společenstev, sportovních jednot i politických stran dne 7. listopadu 1926 v Nezdicích, kde se uvádělo, „že z důvodů národnostních a strategických má dráha býti vedena českým krajem a má přednost před dráhou vedenou krajem převážně německým obyvatelstvem osídleným – které čeká jen na vhodnou příležitost přivítati se k německému Rakousku, jak po převratu jednodenní úřadování německého hejmana z Lince na Horách Kašperských dokladuje.“ Tento dokument má velký historický význam pro rozličnost použitých razítek a podpisů.

Zastánci trasy přes Rejstejn nelenili a sestavili vlastní komitét pro stavbu dráhy a v prosinci téhož roku zaslali na ministerstvo železnic hned dvě petice v podstatě stejného znění. Obě byly psány německy a poukazovalo se v nich, že konkurenční komitét prosazuje vedení dráhy oblastmi, které nemají hospodářského významu a zcela opomíjejí podporu průmyslu a zavedených živností v pootavském údolí, kde jedině železnice může přinést další rozvoj a prosperitu. Podstatným argumentem byla skutečnost, že projekt tímto směrem byl již v roce 1907 vypracován včetně politické pochůzky a bylo jej možno bez dalších průtahů uvést v život. Navíc firma Solo potvrdila – že poskytne bez dalších požadavků železnici bezplatně k využití vlečku v délce 1200 m, takže je vlastně první část trasy hotova – I tyto resoluce byly ve svém závěru bohatě potvrzeny podpisy a razítky obcí a firem z Pootaví.

Okresní správní komise okresu Kašperské Hory na svém jednání 29. prosince 1929 se jednohlasně usnesla, aby byl podporován projekt místní dráhy Sušice - Nezdice - Kašperské Hory - Stachy - Vimperk a částkou 150000,- Kč přislíbila na stavbu příspěvek. Tímto usnesením zrušila komise dřívější rozhodnutí okresu o stavbě dráhy pootavským směrem.

Ministerstvo železnic rezoluci opětovně projednávalo spisem č.3893/27 a i vzhledem k navrhované stavbě přehrad na Vydře a Křemelně zaujalo stanovisko, „že spojení Sušice - Dolní Rejstejn - Kašperské Hory jest nejvýhodnějším – pro sklonové a směrové poměry podmíněnými terénní konfigurací je význam dráhy místní – dle výsledku úředního komerčního šetření vykazuje toto železniční spojení dosti značný provozní schodek.“

Závěrečné rozhodnutí je tvrdé a konečné, „jelikož i k obtížným nynějším poměrům provozním a hospodářským, dlužno úvahy o výstavbě předmětného železničního spojení odsunouti do doby hospodářsky i provozně příznivější – přednost mají železniční stavby na Slovensku a Podkarpatské Rusi“.

Město Kašperské Hory se nechtělo železnice vzdát, a tak se opět ve spojení s obcemi v údolí Otavy ale i náhorních osad podařilo přesvědčit Národohospodářský výbor jihočeský o nutnosti vybudování železničního spojení této odlehle části Šumavy.

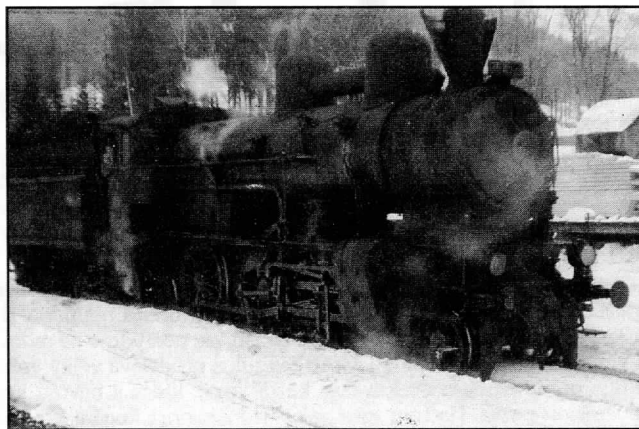
26. září 1929 se konala v Sušici informativní porada o otázce vybudování úzkorozchodné železnice střední Šumavou. Měla vést ze Sušice přes Kašperské Hory a Modravu do Kvildy. Porada se konala na popud Národohospodářského sboru jihočeského. Tento zajímavý projekt dráhy zpracoval ing. Pavlovský. Zvolen byl i komitét, v němž byli zástupci měst, podniků i veřejné správy z dotčené oblasti, který se měl starat o uskutečnění stavby dráhy. Bohužel opět vše skončilo na zajištění financí, resp. jako důsledek, v té době již projevující se krize. Škoda, Šumava by měla o další technickou zajímavost více.

ČSD si byly vědomy živé situace zdejších obyvatel, a tak se snažily do této oblasti zavádět autobusovou dopravu následovně:

Vimperk - Kašperské Hory	25.10.1922	
Sušice - Nezdice - Kašperské Hory	11.10.1924	
Volyně - Vacov	16.11.1927	
Sušice - Rejstejn - Kašperské Hory	1.10.1928	
Sušice - Hartmanice - Prášíly	1.7. 1928	
Sušice - Čerňkova Pila - Smí	27.8.1929	sezónní provoz
Ž. Ruda - Prášíly - Modrava - Kvilda - Volary	1.7.1930	sezónní provoz
Sušice - Sušice město	31.10.1930	

dokončení příště

Vybráno ze starých archivů



Taková byla zima v únoru roku 1954 v Josefově Dole. Snímek zachycující lokomotivu 354.7101 nám ochotně zapůjčil náš spolupracovník Vladimír Oppa.

Výzva!

Pro zpracovávání publikací o historii železniční trati Most - Dubí - Moldava v Krušných horách hledáme svědectví, poznatky, plánky a fotografie dokumentující život této unikátní stavby. Taktéž nás zajímá historie společnosti Pražsko-duchcovské dráhy, která tuto trať v minulém století vybudovala.

Nabídky adresujte na redakci občasníku Lokálka, předpokládáná uzávěrka do konce března 1999.

Dvě setkání ...

dokončení ze str.1

Ing. Rachota z Dražního úřadu poukázal na velké rozdíly v technickém stavu historických vozidel, zejména jejich pojezdů, na čemž se podílejí nejvíce neúměrně dlouhé lhůty vyvazovacích oprav. Taktéž přítomně seznámil s přípravou nových směrnic pro provozování i opravy historických vozidel.

Ing. Záhora se věnoval stručně problematice odborné způsobilosti zaměstnanců a zdůraznil v tomto směru velkou odpovědnost vyplývající ze Zákona o dráhách.

Zbytek setkání byl věnován výměně zkušeností i koordinaci spolupráce mezi jednotlivými subjekty. Přestože tato „volná“ část svou intenzitou poněkud pokulhávala za loňským setkáním, rozhodně to nebyl promarněný víkend.

25.11. 1998 se přátelé železniční historie sešli v sále NTM v Praze na semináři „Provoz a údržba historických kolejových vozidel“, jehož organizátorem byl ing. Zeithammer, vedoucí oddělení historie dopravy NTM.

V úvodu dr. Losos seznámil přítomné se základní filosofií muzejnictví, evidencí exponátů, jejich správou, konzervací a renovací. Tady však vznikla disproporce pojetí exponátů ve vztahu k železničním vozidlům i jejich historické hodnoty.

Ing. Rachota svůj příspěvek orientoval na technickou způsobilost provozovaných historických vozidel ve vztahu k prováděcím vyhláškám 100 a 173/95 Sb. a současně poukázal na rozdílnou kvalitu údržby jednotlivých vozidel. Další část svého vystoupení pak věnoval problematice lokomotivních kotlů za nepřítomného ing. Sedláčka.

Příjemným zpestřením bylo shlédnutí autentických filmových záběrů z opravy a následných jízd na trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí lokomotivy 387.043 v roce 1970.

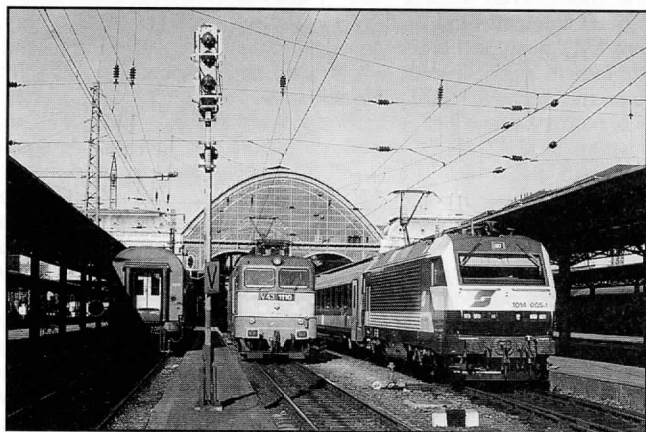
V druhé části byl věnován prostor ke vzájemné výměně názorů. Zajímavým byl bezesporu okomentovaný systém práce v oblasti železniční nostalgie na Slovensku. Zástupci jednotlivých subjektů se postupně svěřili se svými nejen problémy, ale také pozitivními způsoby spolupráce.

Závěrem bylo shodně schváleno v pokračování obdobných seminářů s blíže specificky zaměřeným tématem.

-ijs-

Ve zkratce

-Motorový vůz M 131.1386 v letošním roce zahájil svůj nový aktivní život v provozu, a tak rozšířil řady provozních stojednatřicetek. Za jedenáct měsíců ujetých 3562 km není nijak špatný výkon. Připomeňme si při této příležitosti stručně jeho historii: vyroben byl na základě výnosu MD č.25 ze dne 20.6.1953 ve vagónce Tatra n.p. Studénka - Butovice s výrobním číslem 54347. Technicko-policejní zkouška byla vykonána 31.12.1954 na trati Cheb - Karlovy Vary - Cheb dlouhé 102 km s dosaženou maximální rychlostí 77 km/h. Téhož dne vůz ČSD také prozatímně převzaly. 21.11.1955 byla provedena kolaudační prohlídka vozidla v dílnách Šumperk, opraveny závady a vůz mohl pak být definitivně převzat. Byl v nepřetržitém provozu ČSD především ve služebnách Cheb, Karlovy Vary a Plzeň. Odstaven z provozu byl až v roce 1984 v depu Plzeň a následně 1.5.1984 bezúplatně převeden základní škole v Bezručicích. Tady pak na podstavci v prostoru železniční stanice sloužil jako modelářská klubovna. Zájem mládeže postupem času o železniční modelářství ochaboval, až nakonec kroužek svoji činnost ukončil. A tak bylo třeba rozhodnout, jak dál s motorovým vozem. Železničářské duše, které se do posledních okamžiků okolo stroje pohybovaly, ho samozřejmě nechtěly nechat postupně chátrat na podstavci, a tak bylo nakonec rozhodnuto o jeho znovuzprovoznění. 14. ledna 1993 přijel do Bezručic náhradový vlak s kolejovým jeřábem EDK 300, aby motorový vůz navrátil na koleje ČD. Poté byl přepraven do plzeňského lokomotivního depa za účelem opravy. Práce však pod tíhou údržby dalších historických vozidel postupovaly velice neprudce a pomalu. Po vzájemné dohodě proto došlo k přepracování nájemní smlouvy mezi základní školou v Bezručicích a spolkem. Po připomínkovém řízení byla nakonec 12. června 1995 podepsána. Práce pokračovaly solidním tempem, i když řešení některých technických problémů si vyžádalo více času. Motorový vůz tak prodělal vlastně generální opravu všech důležitých částí včetně interiéru i skříně. Ročně bylo vozidlu věnováno více než tisíc hodin. 30. ledna 1997 celé úsilí vyvrcholilo zkušební jízdou na trati Plzeň - Rokycany - Plzeň. Součástí byla jízdní i brzdná zkouška včetně kontroly činnosti jednotlivých agregátů. Závada na nápravové převodovce nakonec oddálila o několik měsíců termín definitivního zprovoznění vozidla. Po opravě a úspěšné jízdní zkoušce 2. května 1997 byl následně vozidlu vystaven Průkaz způsobilosti. Tím vyvrcholilo několikaleté úsilí členů spolku, ale i dalších zaměstnanců plzeňského depa, kteří svou pomocí a cennými radami přispěli ke zdárnému cíli.



Proces sjednocování Evropy dokumentuje snímek Paula Chomjaka pořízený 30. srpna 1998 v Budapešti, když zachytil společně stroje V43 1110 MÁV a 1014 005 ÖBB. Běžně sem však také zajíždějí lokomotivy řady 350 ŽSR.

-Osłavy 150 let železnic na Slovensku byly dostatečně mediálně prezentovány i zdokumentovány. Přesto by bylo vhodné se trochu zamyslet nad filosofií železniční nostalgie na ŽSR. Technická úroveň zprovozněných vozidel (i vozů) nepotřebuje rozsáhlejší komentář, je bezesporu výsledkem spolupráce i podpory ze strany ŽSR. Zajímavou filosofií je i tzv. „ekonomický“ počet provozních vozidel, který sleduje jejich efektivní využití i postupnou řadovou obměnitelnost. To je velice rozumná cesta

především u velkých lokomotiv, jejichž akční rádius umožňuje celostátní nasazení.

-DB v současné době provádějí intenzivní testovací program nových vysokorychlostních jednotek s naklápací skříní řady ICT. Jejich nasazení v plném komfortu se předpokládá s novým jízdním řádem na trati Stuttgart - Zürich. Problémy s výrobou i finanční náročností našich vysokorychlostních jednotek nutí logicky k zamyšlení, zda nebylo jednodušší vysokorychlostní vozidla zakoupit v zahraničí.



Provoz tramvají v Ústí nad Labem je nenávratně pryč, a tak snímek, který pořídil v roce 1965 Harald Bürger(+), určitě potěší nejednoho příznivce tramvajových kolejí.

Ještě jednou „Motorové vozy ze Škodovky“

To, že i při sebepečlivější přípravě publikace nakonec při závěrečném finišování leccos uteče, známe všichni. V tomto směru nebyla ušetřena ani nedávno vyšla publikace „Motorové vozy ze Škodovky“.

Hned na str. 19 za druhým odstavcem „utekla“ tabulka kolaudací motorových vozů M 222.0:

	TBZ	dodán	kolaudace
M 222.001	22.1.1932	23.1.1932	8.5. - 27.9.1933
M 222.002	6.2.1932	10.2.1932	13.7. - 20.12.1933
M 222.003		21.12.1932	26.7. - 10.9.1934
M 222.004		23.12.1932	11.9. - 7.11.1934
M 222.005		28.12.1932	11.10. - 26.11.1934
M 222.006		13.1.1933	14.6. - 26.10.1934
M 222.007		29.12.1932	9.6. - 2.8.1934
M 222.008		31.12.1932	5.10. - 20.12.1934

Na str. 41 v prvním řádku místo „1934“ má být správně „1933“.

Na str. 103 v tabulce u M 274.011 místo „šrot“ má být správně „prodej“ a na str. 105 u lokomotivy 1 MLo2 místo „závod D“ je správně „závod R“.

Jako doplnění přinášíme přehled výrobních čísel:

vyr.č.	označení	112 - 119	M 130.153 - 160
1 - 11	M 120.101 - 111	120 - 125	M 274.009 - 014
14	M 230.101	126 - 166	M 130.161 - 1101
15 - 16	M 222.001 - 002	167 - 169	M 133.001 - 003
17	M 234.001	170 - 181	M 130.1102 - 1113
18 - 23	M 222.003 - 008	182 - 183	T 333.001 - 002
24 - 48	M 130.101 - 125	184 - 186	M 133.004 - 006
49	M 134.001	826	1MLo1
50 - 70	M 232.001 - 021	920	1MLo2
71 - 97	M 130.126 - 152	1002	1MLo3
98 - 102	M 274.001 - 005	3914 - 3915	TL 659.001 - 002
103 - 108	č.1 - 6 TCDD	6454 - 6455	Ač 0 001 - 002
109 - 111	M 274.006 - 008	6453	Ač 0 003

a přehled výroby vozových skříní v továrně Ringhoffer:

číslo zakázky	rok	označení	výrobní číslo
925	1931	M 222.001 - 002	124608 - 124609
933	1932	M 234.001	124612
941	1932	M 222.003 - 008	125312 - 125317
942	1932	M 130.101 - 125	125318 - 125342

Výroba železničních vozidel v Královopolské strojárně

Jiří Caska

Mezi továrny, které zasáhly do výroby železničních vozidel, se zařadila i První Královopolská strojárna v Brně Králově Poli. Založili ji 26. 9. 1889 pánové Lollerer a Porges.

První železniční vozidla zde byla vyrobena již v roce 1890, a to 12 nádržkových vozů pro soukromou společnost BNB (Česká severní dráha). Ještě téhož roku byly objednány a dodány dva nádržkové vozy pro StEG, pět stejných vozů pro Südbahn a do konce roku ještě čtyři cisterny opět pro BNB.

Další výroba nákladních vozů, převážně cisteren se rozvíhá v roce 1891 pro různé zákazníky a pokračuje až do roku 1900. To se již vyrábějí také uhláky, plošinové vozy i vozy zavřené. Část produkce je dodávána pro soukromé dráhy, mezi největší odběratele patří KkStB, KFNB a ÖNWB. Další cisternové vozy jsou určeny pro jednotlivé továrny zabývající se zpracováním ropy, chemickým průmyslem i pro pivovary. První vozy jsou dodány i do ciziny.

V roce 1899 byl vyroben první osobní a následně i služební vůz pro KkStB, další jsou vyráběny až do roku 1952, kdy byla výroba železničních vozidel ukončena.

V roce 1903 opustily strojárnu první tramvaje pro Brno, další jsou vyráběny s přestávkami až do roku 1951 pro Ostravu, Brno, Teplice i do ciziny.

Desetitisícový vůz byl vyroben v roce 1917 a jednalo se o řadu „Jke“ pro KkStB. Na přelomu let 1918-1919 byly dodávky pocházející z roku 1917 a 1918 pro KkStB rozděleny mezi nově vzniklé železniční správy a část těchto vozidel dodána i pro ČSD. Původní rakouské označení bylo však na vozidlech ponecháno, jen u vozů dodaných v roce 1919 se objevuje již nové označení podle schématu ČSD.

Od roku 1919 následují dodávky osobních, služebních i nákladních vozů převážně pro ČSD (řada Ce a Ci, služební D, Ds, Dsd, nákladní Kez, Ggz, R, Zl, Jke, Vtd...). Výroba pokračuje prakticky až do roku 1939. V roce 1933 jsou poprvé vyrobeny přívěsné vozy řady CDIm. Část produkce je určena pro soukromé firmy, ve výrobním programu je i několik tramvajových vozů pro Brno a Ostravu. V tomto období bylo vyrobeno i několik speciálních vozů (záchranné, jeřábové, kropící, cejchovní).

V období let 1939-1945 se výroba železničních vozidel nezastavila. Jsou dodány přívěsné vozy pro ČMD i SŽ, ale převážná část výroby se orientuje pro DRG. Jsou dodávány jak vozové celky (podvozky, rámy, vozové skříně), tak i kompletní vozidla. Několik cisternových vozů je dodáno i pro soukromé firmy, převážně rafineriím. Pro ČMD jsou to osobní vozy řady Ce, Slovenské železnice objednaly vozy řady Zt, Vut, ale i vozy osobní. Pokračují dodávky tramvají. Část produkce směřuje i do zahraničí. Výrobní číslo 20 000 obdržel vůz vyrobený v roce 1944 pro SŽ řady Vut 49-581. V roce 1943 začínají dodávky tendrů řady K4T 30 a K4T 32 pro Škodovy závody k lokomotivám řady 50 a 52.

Po II. světové válce se výroba vozidel orientuje zpočátku na nádržkové vozy převážně pro soukromé odběratele, ale již v roce 1946 učinilo Ministerstvo dopravy Praha objednávku na 2600 vozů řady Vsr a Ministerstvo dopravy Bratislava objednalo 200 vozů této řady. V následujícím roce objednalo Ministerstvo železnic Praha dalších 2000 vozů této řady. Povereníctvo dopravy a veřejných prac Bratislava objednávalo cisternové vozy pro soukromé podniky na Slovensku. V tomto období jsou dodávány i služební vozy řady Dsd, nádržkové vozy řady R převážně pro soukromé firmy a pokračují i dodávky tramvají. Na počátku padesátých let je vyrobeno přes 300 vozů řady Pao pro ČSD a následně výrobou hlubinového vozu pro ČKD Stalingrad v roce 1952 výroba železničních vozidel končí.

Výroba motorových vozů v Královopolské strojárně začíná v roce 1928, kdy objednalo nakladatelství Lidových novin v Brně motorový vůz, v provozu označený jako M 140.201 a předán uživateli 1. 10. 1928. Vybaven byl čtyřdobým, čtyřválcovým benzinovým motorem s vodním chlazením o výkonu 40 koní při 1 000 otáčkách za minutu. Byl využíván k rozvozu novin v okolí Brna, v roce 1945 pak byl odprodán na vlečku Fatra Odry, kde ještě nějaký čas sloužil v provozu.

Další dva motorové vozy objednaly pro své tratě Frýdlantské okresní dráhy a v provozu nesly označení M 120.501 a 502. Dodány byly v červnu 1934. Požadavek na nízký nápravový tlak vyřešil výrobce netradičním uspořádáním pojezdu 2 A. Naftový, vodou

chlazený, řadový čtyřdobý motor s osmi válci dával výkon 160 koní. Oba motorové vozy byly přiděleny do vlastních udržovacích dílen v Liberci. První byl zrušen v roce 1948 a druhý v roce 1950, když jejich výkony převzaly nové vozy řady M 131.1.

V roce 1930 vyrobila strojárna první dva čtyřnápravové motorové vozy, které byly v provozu označeny M 221.101 a M 221.102 a přiděleny do udržovacích dílen v Nymburce. Byly to velké a robustní motorové vozy se dvěma benzinovými motory, uloženými po jednom v každém podvozku. Čtyřdobý, řadový šestiválec měl při 1 500 otáčkách výkon 90 koní, elektrický přenos výkonu byl soustavy BBC. Oba byly předány v dubnu 1930 do ŘSD Hradec Králové a provozovány střídavě na trati Německý (dnes Havlíčkův) Brod - Humpolec a v okolí Meziměstí. Jelikož byly dost poruchové, pro provoz na hlavních tratích měly malý výkon a na místní trati byly naopak velké a zbytečně robustní, výrobce požadoval jejich dislokaci poblíž Brna. První byl zrušen již v roce 1944 a druhý předán Železničnímu stavitelství v roce 1947 přestavěný na obytný vůz.

V prosinci 1931 dodala Královopolská další dva vozy M 221.301 a M 221.302. ŘSD Hradec Králové je provozovalo postupně na přilehlých tratích v Trutnově, Meziměstí a Pardubicích. Při jejich stavbě bylo použito shodných prvků jako u předešlých motorových vozů (skříň, pojezd), avšak jako hnací agregát byl použit osmiválcový naftový motor vlastní konstrukce, který při 1 350 otáčkách za minutu dával výkon 120 koní. I když provozní zkušenosti nebyly nijak oslnivé, přesto se tato řada zapsala do historie motorizace a výroby motorových vozů u nás. Byly to naše první motorové vozy, kde byl jako zdroj výkonu poprvé použit naftový motor. Udržovací dílny byly rovněž Nymburk. Oba byly v roce 1945 zrušeny a přestavěny na přípojně vozy.

Další řadou motorových vozů jsou v provozu označeny M 251.201 a M 251.202. Dodány byly na Silvestra roku 1932. I zde zůstal výrobce věrný vozidlům se dvěma spalovacími motory, avšak volil zcela nový naftový motor vlastní konstrukce, který měl při 1 300 otáčkách výkon 160 koní. Poprvé zde bylo použito motoru s válci uspořádání V, elektrický přenos výkonu byl s regulací BBC. V každém podvozku o rozvoru 3 600 mm byl uložen naftový motor s generátorem a na nápravě hnacího dvojkolí tlapové zavěšen trakční motor. Předány byly do ŘSD Praha a během svého provozu u ČSD prošly výtopnami Praha Vršovice-Nusle, Praha Masarykovo, Cheb, Bohumín, Nymburk, České Budějovice, Ostrava a Most. Udržovací dílny byly v Nymburce. Oba byly zrušeny v roce 1949 a přestavěny na přípojně vozy.

Tyto tři řady motorových vozů posloužily výrobci svými provozními i konstrukčními zkušenostmi při stavbě desetikusové série motorových vozů z řady "Modrých šípů", označené řadou M 273.0. V letech 1934-1938 byly každý rok dodány vždy dva vozy, které byly postupně předávány do provozu. První dva odpovídaly ještě řadě M 251.2, ale další byly již vybaveny výkonnějším naftovým motorem, který při 1 300 otáčkách dával výkon 200 koní. Jednalo se o naftový osmiválec s válci do V, elektrický přenos výkonu soustavy BBC. Tradiční zůstalo i uspořádání hnacího agregátu v každém podvozku. Udržovací dílny byly jako u předchozích v Nymburce. První dva vozy byly předány na počátku roku 1934 do topírny Praha Masarykovo, další dva pak v květnu 1935 do Olomouce. Dodávka dvou z května 1936 směřovala rovněž do Olomouce, sedmička a osmička byla v dubnu 1937 dodána do Prahy Masarykovo a poslední šly do Jihlavy.

Současně s těmito motorovými vozy byly k ČSD dodány i barevně shodné přípojně vozy řady Calm, které dodala pražská továrna Ringhoffer na Smíchově. Během provozu docházelo k přesunům mezi jednotlivými topírnami. Krátkou dobu byly v Českých Budějovicích, Bohumíně, Plzni a Chebu. Na počátku padesátých let jsou z provozu stahovány, když jejich výkony přebírají nové motorové vozy řady M 262.0. První dva vozy byly přestavěny na vozy měřicí, další rekonstruovány na vozy přípojně, a tak se ještě nějaký čas udržely v provozu.

(pokračování příště)

Příští číslo vyjde 5. února 1999

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