LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

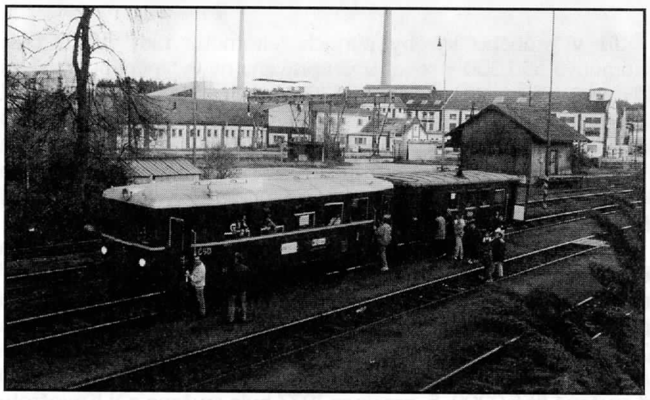
Číslo 26 | Vychází 5. května 1999 | Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

scházíme se nad dalším vydáním našeho občasníku právě na prahu sezóny plné železniční nostalgie. Její úspěšnost v očích veřejnosti budeme moci zhodnotit až později, ale faktem zůstává, že méně je někdy více. O úspěšné akci se většinou moc nemluví, ale naopak každý nedostatek (obzvláště při současné převyšující nabídce a nepříliš rozmanitém sortimentu nabídky) je terčem ostré kritiky. A tak při pohledu na monstróznost některých akcí uveřejněných v „přehledu" mám po zkušenostech spíše obavy. Ukočírovat takové konání není jednoduchou záležitostí a sehnat v dnešní době potřebné finanční prostředky je o to horší. Je třeba si uvědomit, že většina nostalgických jízd má především pozitivně působit na veřejnost a nikoliv nasytit pouze úzký okruh lačných fotografů. Tomu by měl také odpovídat i komplex doplňkových služeb, zcela běžný v zahraničí, avšak u nás většinou opomíjený.

Za dveřmi máme i platnost nového jízdního řádu. Tolik proklamovaná cesta k zákazníkovi by mohla být zřejmě tématem dlouhé diskuze. O několik minut rozvázané přípoje, nedostatečná a nevhodná dopravní obslužnost i doslova zahálející vlakové náležitosti zůstaly v nejednom případě zachovány. V příštím vydání se určitě k této problematice na konkrétních příkladech vrátíme, a proto čekáme na vaše postřehy z nového jízdního řádu!

Ing. Jiří Svoboda



22. dubna 1999 se opět díky aktivitám Spolku přátel místních drah a Lokálky Group vozili cestující na tratích okolo Plzně zdarma. Vlaky vedené historickým motorovým vozem M 131.1386 měly za cíl v rámci „Dne země" především propagovat nejen ekologický význam příměstské železniční dopravy v plzeňské průmyslové aglomeraci. Této problematice byla věnována mimo jiné také výstava uspořádaná ve vlečném voze řady CDFlm. Otázkou však zůstává, jak ve prospěch myšlenky zareagují kompetentní orgány státní správy i České dráhy.

Ani v období mezi hlavními turistickými sezónami není moldavská trať stranou zájmu návštěvníků Krušných hor. Turisté i cykloturisté využívají celoročně s oblibou pohodlného a spolehlivého vlakového spojení. Je zřejmé, že tato horská trať bude mít i v budoucnosti své nezastupitelné místo při dopravní obslužnosti zdejšího regionu.

Pojeďte s námi na Hamernický den !

V sobotu 15. května se můžete zcela vrátit do historie, pokud návštěvu tradičního Hamernického dne v Dobřívě spojíte s jízdou historickým motorovým vozem M 131.1386 a autobusem Škoda RTO.

Jízdní řád:

Plzeň	8.30				
Rokycany	9.10	10.12	11.27	15.02	16.48
Mirošov	9.27	10.29	11.44	15.19	17.05
Mirošov	9.40	11.00	14.18	15.35	17.09
Rokycany	9.55	11.15	14.33	15.50	17.24
Plzeň					18.20

Přípoj autobusem Mirošov nádraží - Dobřív a zpět je zajištěn ke každému uvedenému vlaku.

Srdečně vás všechny zve železniční spolek Lokálka Group a Městský úřad v Rokycanech, s jehož finanční pomocí jsou jízdy pořádány !

O dalších připravovaných jízdách čtěte na str. 4.

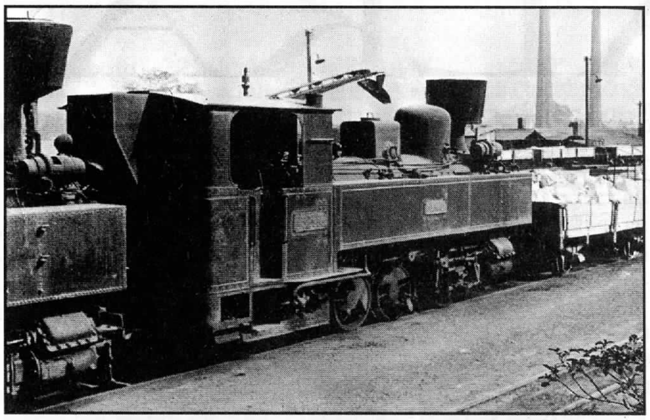
model train

Prodej •železničních modelů a příslušenství
•použitých železničních modelů
•technických hraček
Výkup •železničních modelů (Po 16.00-18.00)
Opravy •železničních modelů a příslušenství

Otevřeno: Po-Pá 10.00-18.00 So 9.00-11.30

roh Slovanské a Vřesové ulice na Slovanech v Plzni, tel. 0603 456837

Vybráno ze starých archivů



Snímek ze sbírky Jiřího Casky připomíná období provozu na malodráze Králův Dvůr - Beroun - Koněprusy, sloužící k přepravě vápence.

Provoz na této nakonec více než 13 kilometrů dlouhé dráze o rozchodu 760 mm byl zahájen 9. května 1898 se dvěmi lokomotivami U 37.9 (na snímku) vyrobenými v lokomotivce Krauss v Linci.

Malodráha spolehlivě sloužila až do konce roku 1962, kdy v souvislosti s výstavbou velkolomu Čertovy schody byla vybudována normálněrozchodná vlečka.

(Zajímavé a obsáhlé pojednání o této malodráze vyšlo v časopisu Dráha 12/ 98).

Jak kontrola nedopadla podle představ.

Odstraňování následků povodně, která postihla Českou západní dráhu ve dnech 25. a 26. května 1872, trvalo doslova roky. V létě roku 1875 probíhala výměna původní konstrukce mostu Schiffkornovy soustavy přes říčku Zubřinu u Staňkova. Novou železnou konstrukci dodala Pražská železářská společnost.

Na 14. července 1875 si naplánoval kontrolu probíhajících prací přednosta oddělení pro stavbu a údržbu tratí pražského ředitelství Ing. Rödrich Gossing. Předcházejícího dne přijel na sekci údržby do Stodu, kde ve stanici přenocoval u přednosty stanice oficiála Václava Červenky. Ráno ještě zašel na sekci a po odjezdu stavebního vlaku se s asistentem ing. Karlem Soukupem, vedoucím sekce administrativním elévem Gustavem Schreyerem a dvěma sluhy vydali na pákové dresině do Staňkova. Zde se ohlásili u přednosty oficiála Eduarda Langhammera, který zajistil vše potřebné pro další jízdu k mostu. Ještě je upozornil, že stavební vlak podle nařízení měl přejet za most směrem na Domažlice, a že poté měly na mostě být demontovány koleje.

Ze Staňkova byli vypraveni oficiálem Františkem Krchem. Když se blížili k mostu, zpomalovali jízdu, ale opodál stojící dělník jim údajně řekl, že konstrukce je ještě celá, a tak pokračovali nezměněnou rychlostí dál. Onen dělník měl sice pravdu, konstrukce byla na svém místě, ale levá kolejnice již byla demontována, a tak, byť v poslední chvíli chtěli zastavit, vyšinuli. Bylo 8. 44 hod. dopoledne.

Přednosta Gossing byl vymrštěn z dresiny, na štěrkovém loži si odřel levou část obličeje a narazil si koleno. Ostatní kromě drobných oděrek vyvázli nezraněni.

Hůře dopadla dresina. Měla poškozenu přední lavici a ohnuté levé táhlo pohonu, přesto však byla pojízdná. Dresinu nakolejili, zraněného naložili a odvezli zpět do Staňkova, kde byl ošetřen. Poškozenou dresinu následně dopravili do plzeňských dílen, kde dílenský vedoucí Antonín Taraba zařídil opravu.

V tomto roce měla Česká západní dráha celkem 10 dresin, které byly deponovány u sekcí údržby tratí následovně: Praha 2, Beroun 2, Rokycany 2, Plzeň 2, Stod 1, Domažlice 1.

Rozchodka.

Trať do Moravského Starého Města byla otevřena provozu dne 4. 10. 1905 a údržba trati přidělena sekci pro údržbu trati Hanušovice. Po zimě roku 1906 - 07, kdy podloží tratě po mrazech povolilo, bylo nutno na některých místech překontrolovat rozchod kolejí. Přednosta sekce údržby trati, vrchní stavební komisař Maxmilián Grunberger projednal s traťmistrem Tomášem Poláchem celou záležitost, jak problematická místa na trati zkontrolovat. Podle hlášení z místní výtopny měly být určité nesrovnalosti v km 8,5 - 10,5. Traťmistr Polách byl v Hanušovicích nový, přeložili jej sem ze sekce z Bruntálu s určením pro tuto lokální trať.

Dne 11. dubna 1907 ráno naložil traťmistr ruční rozchodku a traťmistrovské kolo do vlaku a odjel do Starého Města. Na kole měl připravený speciální držák pro uložení rozchodky (byl jeho „patentem" a používal tuto úpravu již u sekce v Bruntále), aby mohl bez problémů, jak se domníval, na kole jet. Do Starého Města jel na lokomotivě 97.241 a sledoval trať.

Po příjezdu na nádraží ve Starém Městě informoval staničního dozorce Josefa Andrleho o měření. Pak proměřil koleje i výhybky ve stanici. Podle dohody měl dále pečlivě proměřit a prohlédnout trať v uvedeném úseku a z km 8,5 odjet do Hanušovic.

Traťmistr provedl změření, vše zaevidoval a v km 8,2 nasedl na kolo a odjel po spádu k odbočce. Když projížděl mírným obloukem v km 6,9, uvolnila se zavěšená rozchodka a spadla do předního kola, které se zablokovalo. Polácha kolo katapultovalo přes řídítka a nárazem hlavou na kolejnici utrpěl otřes mozku. Traťmistr se skutálel na levou stranu trati, kde na štěrkovém loži zůstal ležet. Měl štěstí, protože dál byl strmý násep až dolů k souběžné cestě. Kolo spadlo na druhou stranu, kde zůstalo v příkopě. Bylo asi 11.10 hod.

Traťmistra ležícího vedle trati spatřil z vlaku průvodčí Karel Schwarz. Vlak nechal zastavit, zraněného, který byl stále v bezvědomí, naložili a odvezli do Hanušovic. Během jízdy se traťmistr probral k vědomí a stěžoval si na velkou bolest hlavy. V Hanušovicích jej ošetřil MUDr. Renner Hermann, který kromě oděrek nezjistil další zranění a přikázal jej na tři dny do domácího ošetřování.

Z archivních záznamů zpracoval Ing. Václav Zahrádka

Co víme o tendrech řady 935.3 ?

Již v průběhu výroby parních lokomotiv řady 556.0 byla lokomotiva 556.050 v roce 1953 upravena na vytápění práškovým uhlím a nesla nové označení 556.101. Speciální tendr řady 935.301 s výrobním číslem 7065 pro tento účel vyrobila v roce 1953 Vozovka Tatra v Kolíně. Lokomotiva byla zpočátku provozována v depu Praha Smíchov, 8. prosince 1954 byla předána do LD Praha Bubny a od 5. května 1955 byla za účelem výzkumných prací předisponována do LD Veselí nad Moravou.

Složitost spalovacího procesu především s ohledem na bezpečnost provozu byla důvodem ukončení provozu. V roce 1957 pak byla lokomotiva rekonstruována na původní řadu a 1. června předána do LD Most, kde dlouhá léta sloužila se záložním tendrem 935.2378 v nákladní dopravě. Svůj život skončila v LD Nové Zámky s tendrem 935.2235, který dostala po nehodě v roce 1973 od zrušené 556.0209. 5. prosince 1977 byla zrušena a v Kovošrotu v Šuranech sešrotována.

Tendr 935.301 byl po ukončení provozu lokomotivy 556.101 poprvé zrušen 5. července 1966, avšak později byl ještě používán v depu Praha Vršovice jako vodní vůz. Definitivně byl zrušen až 20. října 1975 a sešrotován.

Pro účely výzkumu spalování práškového uhlí byla upravena také lokomotiva 365.023 a označena novou řadou 365.501. Původní tendr 912.001 měl nahradit nový 935.302, avšak z důvodu nadbytečné velikosti i váhy byl pro tento účel nakonec upraven 935.019 od zrušené lokomotivy 498.019. Úpravy provedly na žádost VÚD Dílny v České Třebové. V květnu roku 1955 byla lokomotiva předisponována s tendrem 935.302 do LD Veselí nad Moravou, kde byla po ukončení výzkumných prací rekonstruována na původní 365.023 a 1. prosince 1957 předána do LD České Budějovice. Tady dostala nový tendr 818.0303 a následně byla nasazována v osobní dopravě na trati České Budějovice - Jihlava. 30. ledna 1969 byla v PLD Veselí nad Lužnicí zrušena a následně v Kovošrotu v Sezimově Ústí sešrotována.

Tendr 935.302 byl přestavěn zpět na původní řadu a předán jako záložní do oblasti ředitelství Plzeň. V roce 1959 byl u lokomotivy 534.0350 zaměněn za 821.023 a provozován v PLD Klatovy. Lokomotiva i s tendrem zde byla zrušena 14. října 1978 a sešrotována.

Jiří Caska

Ve zkratce

-70 miliónů DM si vyžádalo vybudování moderního elektronického stavědla v Erfurtu. Od března, kdy je v provozu, mohlo být zrušeno osm stávajících stavědel a jízdy 500 vlaků denně jsou zabezpečeny z jednoho centra, na které je napojeno 155 výhybek a 154 návěstidel.

-Usedom, druhý největší ostrov v Německu, se po moderním mostním spojení s pevninou dočká i modernizace svých necelých 57 kilometrů tratí, z nichž plných osmdesát procent prodělá generální opravu. Součástí projektu je i prodloužení trati do polského Swinoujscie.

-I přes značné investice do rozvoje se Německým spolkovým drahám nevyhnula série vážných nehod v prvním čtvrtletí letošního roku s mnoha mrtvými, těžce zraněnými i obrovskými hmotnými škodami. Příčiny hodnotí po svém média, jiné názory vyjadřují provozní zaměstnanci. Je však jisté, že šetřit se má na správném místě. A to by měl být jasný signál i pro České dráhy !

-Od 1. dubna 1999 doznala změn víkendová sleva DB „Schönes Wochenende Ticket". Jízdní doklad v ceně 35 DM může využít skupina nejvýše pěti cestujících nebo rodičů s neomezeným počtem dětí do 17 let v sobotu nebo v neděli od 0.00 hod. do 3.00 hod. následujícího dne v osobních vlacích kategorie RE, RB, SE, S-Bahn a mnoha dalších vybraných vlakových nebo autobusových přípojích.

Ještě před zahájením vlastní sezóny ožilo v první jarní den muzejní depo v Lužné u Rakovníka příjezdem „vlaku dobré vůle". Olomoucká 464.202 sem z Prahy přivezla zvláštní vlak vypravený pro postižené a jinak handycapované děti. I přes časovou náročnost cesty a chladné počasí odjížděli návštěvníci spokojeni zpět.

-Ve dnech 5. - 7. dubna 1999 pózovala filmařům parní lokomotiva 434.1100 s nákladním vlakem na trati Podlešín - Středokluky.

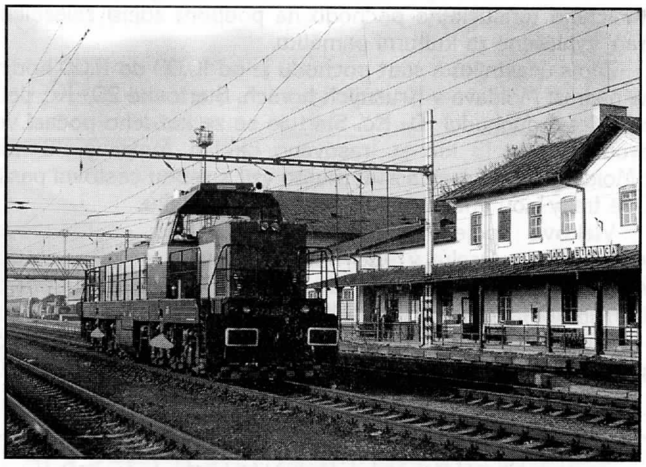
-Od května můžeme v ulicích Plzně spatřit další dvě nové nízkopodlažní tramvaje ASTRA z produkce plzeňské Škodovky.

-1. května zahájili první letošní návštěvníci další sezónu železničního muzea ve Zlonicích.

-První květnový víkend jsme se na tratích okolo Plzně mohli setkat v čele historických vlaků s parní lokomotivou 475.111. Na trati Pňovany - Bezdružice vládla v sobotu také lokomotiva 310.072.

-Lokomotiva 310.072 v letošním roce oslaví kulaté jubileum. Před sto lety opustila bránu lokomotivky Krauss v Linci a letos se chystá do svého rodiště vypravit „po svých". Sté narozeniny oslaví také trať Rakovník - Mladotice a při té příležitosti se obě jubilantky poslední zářijový víkend setkají. Bohužel jen na úseku Rakovník - Čistá, kde zůstal zachován provoz.

-„Do světa" vyrazil 2. května se svým motorovým vozem M 131.1386 také rokycanský spolek Lokálka Group. Připravovanou sérii výletních vlaků rozjel letos jako první vlak z Plzně na známý hrad Karlštejn. Spokojenost účastníků kromě ideálního turistického počasí potěšil i zařazený bufetový vůz, o který vzorně pečuje spolek „Plzeňská dráha".



-Koncem loňského roku se v okolí Zvolena objevila ve zkušebním provozu rekonstruovaná lokomotiva 773 001-3, kterou zkonstruovali v ZŤS Dubnica nad Váhom na pojezdu původní lokomotivy 771 095. Spalovací motor Caterpillar pohání přes pružnou spojku trakční alternátor, součástí výzbroje je také elektrodynamická brzda pracující ve spádovém i zastavovacím režimu. Podle slov strojvedoucích, kteří se účastnili zkoušek, i reálnému pojetí vlastní rekonstrukce, má vozidlo velkou naději na sériovou výrobu. Objektiv Pavla Chomjaka zachytil 19. ledna 1999 lokomotivu při zkouškách elektrodynamické brzdy na nákladné stanici ve Zvolenu. (Více informací i detailní popis této rekonstrukce naleznete v časopisu Dráha 1/ 99).

-V některém z příštích čísel Lokálky připravujeme opět v rozšířeném vydání formou přílohy „Vybráno ze starých archivů" zajímavosti z historie železničního provozu. Proto vyzýváme všechny, kdož mají čím a jsou ochotni přispět svými archívními materiály. Uvítáme nejen fotografické, ale i textové zajímavosti, příhody, kuriozity, nehody, apod. Fotografie a jiné dokumenty můžete zasílat též v bitmapových souborech.

Chcete shlédnout expozici funkčního železničního elektromechanického zabezpečovacího zařízení, ústředního stavědla a hradlového poloautomatického bloku?

Chcete si prohlédnout až šedesát let staré zařízení, které chránilo a v některých stanicích dodnes chrání vaši bezpečnost?

Chcete si vyzkoušet vlastní obsluhu zařízení včetně počítačového simulátoru reléového zabezpečovacího zařízení GORDIKON ?

Navštivte dopravní sál ! Aby měl každý návštěvník „co dělat", jsou vhodné skupiny do 8 osob.

Kde ? Marian Stadtherr, Jiráskova 414, 345 61 Staňkov

Dobrovolné vstupné bude využito na stavbu modelového kolejiště, které bude řízeno skutečným zabezpečovacím zařízením.
Veškeré informace, dotazy a objednávky exkurzí (alespoň týden předem) na telefonu 0603 267974.

4. ročník turistického pochodu
na podporu trati Most - Dubí - Moldava

V sobotu 22. května 1999 pořádá „Klub přátel krušnohorské železnice Most - Dubí - Moldava" již čtvrtý ročník tradičního turistického pochodu na podporu zdejší železniční trati, vyhlášené za kulturní památku.

Zápis účastníků a start pochodu je od 10.00 do 11.00 hodin na nádraží Moldava v Krušných horách. Startovné 20,- Kč, děti od 6 let a důchodci 10,- Kč. Startuje se za každého počasí ve dvou trasách: 13 km je trasováno okolím Moldavy, 18 km z Moldavy do Holzhau a zpět (nutno vzít s sebou cestovní pas!). Obě trasy jsou vhodné taktéž pro cykloturistiku.

Vlakové spojení z Mostu v 9.02 hod., z Litvínova v 9.16 hod., z Oseka v 9.35 hod. a z Dubí v 9.58 hod. bude vedeno v posílené soupravě se služebním vozem pro přepravu jízdních kol lokomotivou 735 152.

Přijďte svou účastí podpořit zachování provozu na této stavebně unikátní trati !!!

S Lokálkou po vlasti české

I pro letošní sezónu pro vás připravil železniční spolek Lokálka Group v Rokycanech jízdy historickým motorovým vozem M 131.1386 na zajímavá místa naší vlasti:

5.6. Plzeň - Křivoklát - Lužná u Rakovníka
12.6. Plzeň - Nučice - Mořina - Karlštejn
19.6. Plzeň - Křivoklát - Lužná u Rakovníka
26.6. Plzeň - Beroun - Koněprusy
24.7. - 1.8. Plzeň - Hluboká n. Vlt. - Lipno - Jindřichův Hradec - Bechyně - Plzeň
21.8. Plzeň - Příbram - Blatná
28. - 29.8. *Návštěva oslav* 140 let Pardubicko - liberecké dráhy a železničního muzea v Jaroměři.

U jednodenních výletů odjezdy z Plzně kolem 7.00 hod., příjezd do 19.00 hod. Zpáteční jízdné 150/100 Kč, do 6 let zdarma. U vícedenních akcí bude jízdní řád a jízdné upřesněno.

11. - 12.9. *Návštěva železničního muzea* v Lužné u Rakovníka v souvislosti s ukončením sezóny 1999.
25. - 26.9. *Návštěva oslav 100 let trati* Rakovník - Mladotice.
2.10. *Na cibulový jarmark do Hořovic* + kyvadlová doprava Hořovice - Beroun. Odjezd z Plzně hl.n. v 7.30 hod., návrat zpět v 18.40 hod. Zpáteční jízdné Plzeň - Hořovice 100/60 Kč, Beroun - Hořovice 20/15 Kč, do 6 let zdarma.
5.11. *Den bez aut* - hvězdicové jízdy zdarma v okolí Plzně propagující význam příměstské železniční dopravy.
4.12. *Mikulášská jízda* na trati Plzeň - Rokycany - Nezvěstice - Plzeň s nadílkou a dalším programem, jednotné jízdné 50 Kč.

Železniční muzeum
Výtopna Lužná - Lišany 1999

22. - 23. 5. 1999 Slavnostní zahájení sezóny muzea spojené s výstavou současných a historických vozidel a jízdou parních vlaků na tratích: Praha Mas. n.(odj. 8.30 hod.) - Lužná a zpět (odj. 16.00 hod. v sobotu, 15.00 hod. v neděli), Plzeň - Lužná, Lužná - Kolešovice a zpět.

Dále je muzeum otevřeno ve dnech: 5.- 6.6., 19.- 20.6., 3.- 4.7., 17.- 18.7., 31.7. - 1.8., 14.- 15.8., 28.- 29.8., 11.- 12.9. od 10.00 do 17.00 hod.

Další doprovodné akce:

3.7. jízda parního vlaku na trati Žatec - Lužná
14.8. jízda parního vlaku Kladno - Lužná
11.9. jízda parního vlaku Lužná - Kolešovice, jízdy motorového vozu M 131.1386 Kladno - Rakovník

Vstupné:

na slavnostní zahájení 30 Kč, děti od 6 let 10 Kč
ostatní návštěvní dny 20 Kč, děti od 6 let 10 Kč

Železniční muzeum Zlonice

nabízí svým návštěvníkům od května do září o sobotách v sudé týdny od 8 do 15 hod. expozici zabezpečovacího zařízení, přístupný depozitář vozidel průmyslových železnic, příležitostné výstavy a další doprovodné akce:

16.5. **Stopou zaniklé úzkokolejky** - jízda historického autobusu spojená s návštěvou železničního muzea ve Zlonicích a prohlídkou pozůstatků Místní dráhy Slaný - Kačice veřejně provozované v letech 1909 - 1932.
Jízdné: 40/ 20 Kč.

18 .a 19.9. **Zlonice 99** - tradiční výstava dopravní techniky ve Zlonicích spojená s návštěvou železničního muzea a doplněná jízdami nostalgických vlaků a okružními jízdami historického autobusu.
Komplexní vstupenka: 80/ 40 Kč.

19.9. **Cesta ke kořenům naší kultury** - jízda historického motorového vlaku spojená s výstupem na památnou horu Říp a doplněná alternativním programem pro železniční fotografy a návštěvou výstavy dopravní techniky a železničního muzea.
Jízdné: 80/ 40 Kč.

Příští číslo vyjde 25. června 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