

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 27

Vychází 3. září 1999

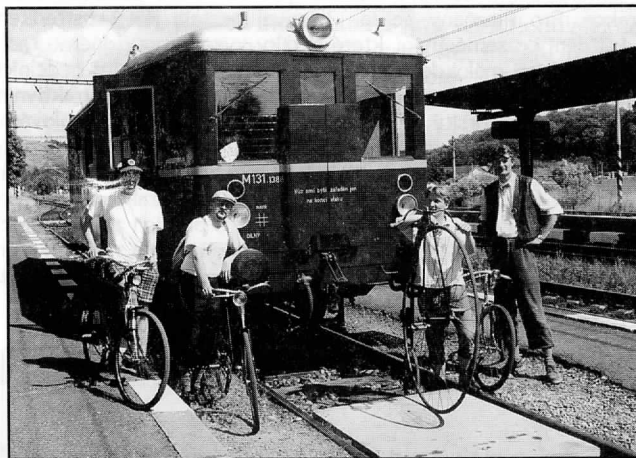
Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

hned v úvodu je na místě omluvit se všem našim čtenářům za opožděné vydání tohoto čísla. Jak už to v životě bývá, když to nejvíce potřebujeme, tak se objeví nečekaný a zpravidla složitý problém. Ten potkal i nás, když v době hlavní sezóny výletních vlaků došlo k závažné poruše převodovky na motorovém voze M 131.1386. Všechny síly naší málopočetné spolkové základny jsme proto věnovali shánění záložní převodovky a její výměně. Vše se nakonec povedlo tak, že bylo nutno odřeknout pouze dvě jízdy, o čemž jsme mohli navíc s několikanásobným předstihem informovat naše zákazníky. Bohužel za cenu zpoždění vydání Lokálky. Vaše dopisy urgující vydání 27. čísla jsou na druhou stranu příjemným překvapením, že Vám nové číslo občasníku chybělo. Někteří nás však až příliš ve svých dopisech spojujete s muzejním depem Českých drah v Lužné u Rakovníka. Je pravdou, že se snažíme spolupodílet na jeho činnosti i pomáháme jeho propagaci. Vlastní správa i provoz je plně v rukách Českých drah, a tak některé Vaše kritické názory, byť určitě oprávněné, je třeba směřovat přímo k provozovateli.

V dnešním vydání jsme také ustoupili od možná původně dobře míněné myšlenky avizovat datum vydání příštího čísla. Vzhledem k současným podmínkám, v jakých se náš občasník rodí, je mnohdy problematické naplánovaný termín přesně dodržet a vůči našim čtenářům tak vlastně vystupujeme neseřídně. A to nechceme! Takže zatím budeme vycházet „zpravidla nepravidelně“ vždy tak, jak si okolnosti a příspěvky našich spolupracovníků vyžádají aktuální informování našich čtenářů.

Ing. Jiří Svoboda



Nečekané a nijak předem připravené setkání historických vozidel se odehrálo 29. května 1999 v Karlštejně. Při jedné z výletních jízď motorového vozu M131.1386 se právě konalo setkání historických jízdních kol. A tak nemohlo chybět ani vzájemné pozování před objektivem fotoaparátu.

Moldavská horská dráha

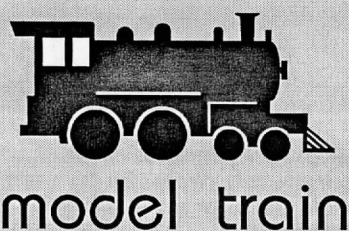
Tak se jmenuje právě dokončovaná publikace z pera Bohumila Šádka ml., kde se spolu s ostatními spolupracovníky věnuje bohaté historii i složité nedávné minulosti v životě této unikátní dráhy v síti Českých drah.

Důsledně zpracovanou textovou část doplňuje bohatá, často unikátní fotodokumentace, nechybí ani situační plány stanic.

A tak pokud půjde poslední fáze přípravy podle plánu, měla by se tato publikace objevit na pultech koncem října tak, aby byla důstojným předvojem připravovaných nostalgických jízď při příležitosti 115. výročí zahájení provozu.



Přestože pravidelné nasazení lokomotiv dnešní řady 735 není na trati do Moldavy v Krušných horách dokladováno, můžeme se s nimi na této sklonově náročné trati mimořádně setkat dodnes. Objektív Jiřího Šarfa zachytil 22. května 1999 stroj 735 136-4 na Moldavě s posílenou soupravou vlaků 26804 a 26809 při příležitosti konání IV. ročníku tradičního turistického pochodu na podporu trati. Na postrku spolupracoval prototypový stroj 714 002-3.



Prodej • železničních modelů a příslušenství
• použitých železničních modelů
• technických hraček

Výkup • železničních modelů (Po 16.00-18.00)
Opravy • železničních modelů a příslušenství

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

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

100 let tramvajové dopravy v Plzni

Plzeňské tramvaje poprvé oficiálně vyjely do ulic 29. 6. 1899. Za touto téměř holou větou se skrývá mnohaleté úsilí pokrokových měšťanů, kteří tuto novotu celkem jako šesti v Českém království do města prosadili. Navržená síť mezi sebou spojovala hlavní nádraží, Škodovy závody ve Skvrňanech a Doudlevcích a čtyři tehdy nejhustěji obydlené periferní plzeňské čtvrti Bory, Karlov, Petrohrad a Roudnou. Protože ale 25 Křížkem dodaných pojezdů bylo v Plzni u firmy Brožík osazeno vozovou skříní pro 42 cestujících a ani výkon 15 koní nebyl nijak strhující, zůstal sen o velkokapacitní dopravě naplněn jen ve formě poněkud drahé atrakce. Pro Plzeňany se tak tramvaj nestala jen prostředkem k dojíždění do zaměstnání, které si díky vysokému jízdnému mohl dovolit asi jen málokdo, ale hlavně vítaným zpestřením nedělních vyjížděk za město. Tramvaj nabízela dopravu přímo k atraktivním cílům jako byl Borský a Lochotínský park, Doudlevecká plovárna či Bolevecké rybníky (ty byly sice na dnešní poměry trochu z ruky, ale tehdy se na to asi moc nehledělo). Období rozčarování a hledání nového poslání pro tramvajovou dopravu je charakteristické pro celou epochu konce starého mocnářství. Po prvních zkušenostech z provozu se překládají výhybny na výhodnější místa, nově se mění vedení linek a zefektivňuje se poměrně prodělečný provoz i za cenu postupné redukce spojů.



1. světová válka a poválečná krize sice upíraly pozornost poněkud jiným směrem než na řešení dopravního systému, přesto se ale hned po jejich odeznění tramvaje brzy dostaly na pořad dne. Jako naprosto prvořadou záležitostí se jevílo zdvoukolejnění celé sítě. Dlouhé čekání na křižování ve výhybnách zoufale zdržovalo provoz a díky tomu se neustále nedařilo dodržovat jízdní řád včetně provázaných přestupů na ostatní linky. Jako první podstoupila tuto očistnou kúru linka Slovany - Bory. Jedinou překážkou při plánování se staly jen úzké uličky historického jádra, kudy musely obě koleje vést na největší náměstí samostatně. První předpoklady se potvrdily a tato linka se záhy stala bezkonkurenčně nejvytíženější.

Koncem třicátých let se spolu s dvoukolejnými tratěmi začaly objevovat v Plzni i jednosměrné tramvajové vozy se zvýšenou kapacitou, ona populární hnědá „Trabuka“ vyrobená smíchovskou vagónkou Ringhoffer s motory Škoda, které tak reagovaly na nové směry v konstrukci moderních tramvajových vozidel. Nebylo divu, že tramvaje posilovaly a ke slovu se už hlásily i alternativní formy městské dopravy. Nejprve to byla v roce 1924 autobusová doprava, která umožnila spojit s Plzní i vzdálenější obce, kam tramvajové linky vedly zatím jen v myslech největších optimistů a v roce 1942 trolejbusy, které už vnikly přímo do teritoria, kde zatím vládly jen tramvaje. Nesmíme také zapomenout na tehdy už mocnou automobilistickou lobby, která úspěšně zablokovala další pokračování stavby již rozestavěné trati hlavní nádraží - Karlov trasované dnešní Americkou a Tylovou ulicí.

Poválečné roky snad nejvíce charakterizuje velmi rychlá generační obměna vozového parku. Čekání na zcela nový typ tramvaje se projevovalo mimo jiné rozsáhlou rekonstrukcí sítě a nakupováním ojetých vozů z Prahy, které kryly rostoucí kapacitní nároky a zacelovaly mezery po vyřazených vozech. Nová dodávka moderních čtyřnápravových vozů T 1 zastihla Plzeň ve stavu, kdy značná část vozového parku byla na zenitu své životnosti a výměna tak byla velmi efektivní a rychlá. A dokonce tak rychlá, že se celá obnova podařila stihnout jako vůbec prvnímu

podniku v republice. Stinnou stránkou však zůstává, že díky vyřazování posledních dvouosých tramvajů v době, která příliš nepřála péči o staré památky, se z původních dvouosých plzeňských vozů zachoval jen jediný - č. 18 z roku 1899. Patří sice bez debat mezi rodinné stříbro českého muzejnictví, ale je to bohužel v Plzni jediná skutečně muzejní tramvaj. Vůz T 1 č. 121 z roku 1956 je kromě vrchního modrého nátěru ve stavu v jakém před více jak 15 lety dojezdil, na opravu dalšího původem pražského dvounápravového vozu č. 80 z roku 1908 nejsou peníze a zamýšlený muzejní vůz T 2 č. 139 z roku 1961 byl sešrotován kvůli „nedostatku místa“.

Nově vznikající panelová sídliště posunula výrazně rozvoj tramvajové sítě vpřed. Dosavadní velmi výhodné schéma z přelomu století bylo obohaceno o nové dlouhé tratě k sídlištím Skvrňany, Světovar, Košutka a Bolevec. Většinou už byla tramvajová trať přímo vložena doprostřed čtyřpruhové rychlostní komunikace. Romanticky to moc nepůsobí, ale účel bezesporu plní. Naštěstí Plzeň nepodlehla módní vlně šedesátých a sedmdesátých let, kdy nafta vládla světem a elektrické městské provozy byly rušeny málem s fanfárami (za všechny snad jen Ústí nad Labem, Jablonec nad Nisou, apod.). Těžce na ni však dolehl následný útlum výroby tramvajů, který na začátku osmdesátých let vedl k tak akutnímu nedostatku vozidel, že bylo v nouzi nejvyšší opět zakoupeno 16 řádně ojetých pražských vozů T 1, které už v té době měly odslouženo 24 let. Ty potom alespoň na 3 roky pomohly udržet provoz až do masivní dodávky nové „sovětské“ série už tehdy zastaralého typu T 3, který spolu s později dodanými článkovými tramvajemi KT 8 D5 tvoří páteř dnešního vozového parku.

Devadesátá léta jsou ve znamení prozíravé generální rekonstrukce sítě. Achilovou patou však zůstává setkání všech linek na křižovatce „Sady Pětatřicátníků“, kde se zatím jen záplatuje. Smutným okamžikem bylo díky nátlaku města zrušení manipulační tratě do původní tramvajové vozovny v Cukrovarnické ulici v Doudlevcích, která se tak ocitla odříznuta od okolní sítě. Tento poslední cca 1,4 km dlouhý jednokolejný úsek bývalé trati Lochotín - Doudlevec provozovaný ještě 45 let po jeho oficiálním zrušení pro osobní dopravu padá postupně za obětí rekonstrukcí ulic a novému východu - západnímu průtahu městem.

Sametová revoluce přinesla ještě jeden, léta neviděný fenomén - reklamní tramvaj. Dnešní park tramvajů představuje tedy dost divokou směsici barev navíc podtrženou existencí čtyř variant unifikovaných nátěrů. Velmi chvályhodná je snaha o rekonstrukce vozů T 3 a nákup nových nízkopodlažních tramvajů ze Škodovky, které ocení určitě nejen tělesně postižení spoluobčané. Škoda jen, že minulý režim nedal vývoji těchto vozidel více prostoru. Dalšímu rozvoji tramvajů dnes brání všeobecně omezené finanční prostředky. Je nutno řešit problém poněkud těsné slovanské vozovny a teprve pak je možno uvažovat o stavbě dalších tratí do oblastí rychle se rozvíjejících průmyslových zón, zejména k Borským polím a bývalým kasárnám na Slovanech.



Plzeňský dopravní podnik patřil v minulosti v naší republice vždy k nejlépe vedeným. Popřejme tedy plzeňským tramvajím do další stovky, aby lidé okolo nich projevíli takovou míru předvídavosti, jakou kdysi naši předkové.

Martin Reiser

Ve zkratce

-Přestože současný jízdní řád doznal oproti minulému změny k lepšímu, nepřípojů v něm najdeme stále mnoho. Podívejme se např. do Plzně hl.n.: vlak 7405 přijede od Domažlic v 7.06 hod. a přípoj 7837 směr Beroun odjíždí v 6.58 hod., stejná situace se opakuje mezi vlaky 7409 (přij. v 8.45 hod.) a 7805 (odj. 8.42 hod.). Vlak 750 přijede od Prahy v 9.43 hod. a 166 do Domažlic odjíždí v 9.34 hod., podobně je to mezi vlaky 659 od Chebu (přij. 18.44 hod.) a 264 do Domažlic (odj. 18.42 hod.). Nejinak je tomu i v jiných směrech. Např. ze směru od Domažlic přijíždějí vlaky v 7.06, 11.14, 12.54 a 15.56 hod. a směr České Budějovice odjíždějí v 6.59, 11.10, 12.50 a 15.51 hod. Nebudeme dále pokračovat, i tak je toho trochu moc na jeden přestupní uzel !!!

-DB proinvestují do roku 2010 na modernizaci své železniční sítě 48 miliard marek, z nichž 37 miliard bude směřováno do obnovy infrastruktury a zbývající použity na nové technologie v oblasti řízení provozu.

-Za více než 70 milionů marek získaly DB zakázku na modernizaci 53 elektrických lokomotiv z hnědouhelných dolů.

-V zahradě u vjezdového návěstidla žst. Slavonice je dodnes zachována peřejková skříň vozu řady CDI, které v roce 1928 ve dvoukusové sérii vyrobila vagónka ve Studénce.

-25.8. prodělal světovou premiéru škodovacký trolejbus Tr 21 ACI, jehož unikátním řešením je pomocný dieselagregát o výkonu 55 kW umožňující jeho pohyb i mimo trolejové vedení. Prvním odběratelem bude Dopravní podnik v Plzni, který počítá s jeho nasazením na trase Doudlevec - náměstí Republiky - Roudná.

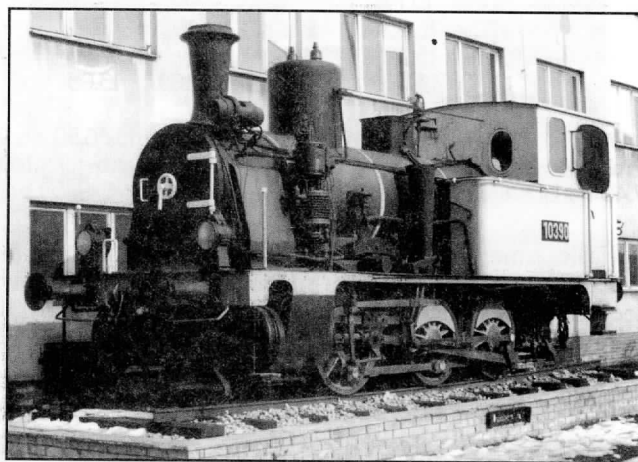


Netradiční dovolenou strávili poslední červencový víkend ti, kdož se vydali se železničním spolkem Lokálka Group na putování po vlasti české. Dopravním prostředkem i hlavním stanem byl po celou dobu historický motorový vůz M 131.1386. Více než 700 kilometrů dlouhá trasa vedená převážně jižními Čechami byla zaměřena na turisticky zajímavá místa. Spokojení pasažéři tak mimo jiné navštívili hrad Rabí se zajímavým programem „dobývání hradu“, zámek a zoologickou zahradu v Hluboké nad Vltavou či kulturní zajímavosti Vyššího Brodu. Nevšedním zážitkem byla určitě exkurze do vodní elektrárny Lipno vybudované ve skále 160 metrů pod zemí. Dvoudenní pobyt v Jindřichově Hradci byl spojen především s turistickým putováním překrásnou Českou Kanadou, kde se jen díky úzkému rozchodu nedostal motoráček až do těchto končin. Poslední den v Bechyni mimo jiné vyplnil závod koloběžek a večerní finále s country hudbou.

-Historický motorový vůz M 131.1386 vyrobený v roce 1954 za prvních osm měsíců letošního roku i přes technickou závadu najezdil celkem 3260 kilometrů.

-Ve dnech 13. - 18. 8. se již po několikáté objevili členové spolku Lokálka Group na tratích JHMD, aby pomohli při údržbě tratí. Utahování styků, výměna pražců, vyřezávání křovin a nátěry návěstidel tvořily hlavní pracovní náplň téměř týdenního pobytu. Nejlepší odměnou za práci byla jako vždy překrásná jihočeská příroda.

-V JLS je v současné době dokončována rekonstrukce přípojného vozu Balm/u na motorový vůz, který bude po ověřovacích jízdách nasazen na trať Jindřichův Hradec - Nová Bystřice. Je to jedna z cest ke snížení provozních nákladů.



Parní lokomotiva č. 10390, kterou jsme donedávna mohli spatřit na podstavci v Kladně, vyrobila firma Orenstein & Koppel v roce 1923. Původně byly tyto lokomotivy určeny pro cukrovary, tato však dosloužila v železárnách Vamberk. Vzhledem k tomu, že se jedná o jeden z mála u nás dochovaných výrobků této firmy, zaslouží si právem lepší konec než volně rezavějící na podstavci pod širým nebem. Dalšími výrobky jsou lokomotivy č. 6289 z roku 1913 (Muzeum Zlonice), č. 9764 z roku 1922 v DOM Pardubice a akumulární lokomotiva č. 11873 z roku 1929 (ZMŽ).

-Proti našim zvyklostem i vůli mnohých odpůrců má parní lokomotiva 464.008 z DKV Česká Třebová v současné době červená kola.

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.

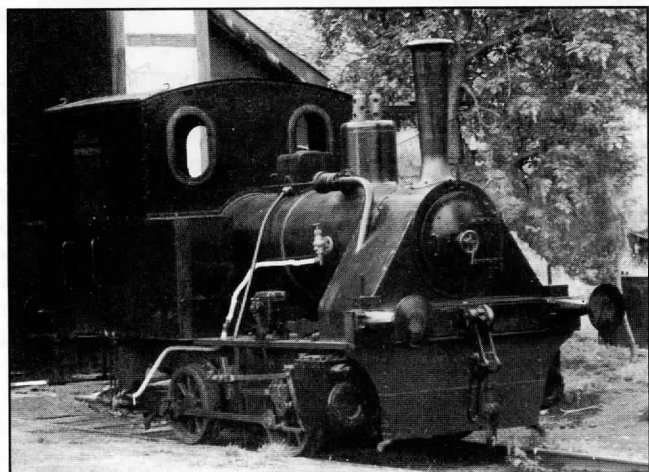
Tip na víkend ZLONICE '99

Pokud chcete strávit netradiční a současně poučný víkend, vypravte se 18. a 19. září do Zlonic! Již k samotné cestě do Zlonic můžete v sobotu využít nabídku zvláštních vlaků, ať vedených parní lokomotivou nebo historickým motorovým vozem M 131.1:

M 131.1	Parí	M 131.1	Parí		Parí	M 131.1	Parí
*9.55	11.35	14.30		Slaný	11.18		14.15
10.10	11.50	11.55	14.50	Zlonice	11.03	13.55	14.00
			15.01	Pálecěk		13.51	
		12.07	15.10	Klobuky v Č.	10.45	13.46	
			15.19	Telce		13.38	
		12.19	15.25	Peruc	10.33	13.31	
			15.32	Vrbno n.L.		13.23	
		12.40	15.45	Louny	10.10	13.05	

* Přímé vozy z Pardubic (odj. 5.52 hod.), Kolína (odj. 6.50 hod.), Prahy Masarykova n. (odj. 8.20 hod.), Lužné u Rakovníka (odj. 7.40 hod.), Kladna (odj. 8.35 hod.) a Kralup n. Vlt. (odj. 9.15 hod.).

Dále jsme pro Vás po oba dny připravili prohlídku muzea, výstavu železničních modelů i rozmanité dopravní techniky, prezentaci historických motorových vozů M 131.1, jízdy nostalgických vlaků a historického autobusu, který odjíždí na okružní jízdu od nádraží ve Zlonicích vždy po příjezdu zvláštního vlaku.



V neděli se pak s námi můžete vypravit na turistický výlet na horu Říp, k jehož úpatí a zpět Vás opět odveze zvláštní vlak ze Slaného (odj. 8.35 hod.), Zlonic (odj. 9.00 hod.), Kladna (odj. 11.25 hod.) a Kralup n. Vlt. (odj. 12.15 hod.). Návrat zpět do Zlonic ve 14.15 hod., do Slaného ve 14.35 hod., Kralup n. Vlt. v 18.10 hod. a Kladna v 19.00 hod. Při předváděcích jízdách historických motorových vozů M 131.1 ve Zlonicích můžete právě svým hlasem rozhodnout o tom „nejlepším“ provozním motorovém voze.

Celodenní univerzální jízdenka Vás přijde na 80,-Kč, svezení se v okruhu Slaný - Zlonice - Klobuky s prohlídkou expozic pořídíte za 40,-Kč a prohlídku expozic spolu s předváděcími jízdami za pouhých 20,-Kč. Děti od 6 do 15 let, držitelé průkazu ZTP nebo karty EURO BEDS vystačí s poloviční částkou.

Srdečně Vás zvou pořadatelé!

Neuskutečněný projekt

Již v minulém století volaly Krkonoše po okamžitém řešení příhraničního železničního spojení. Této problematice se věnuje v roce 1898 Václav Durych ve své cestopisné knize „Krkonoše“:

„Malebná stafáž českých Alp, tak blízkých a tak snadno přístupných, s podhořím tak neuvědomitelných půvabů nemálo přispěla ku čilé kolonizaci v těchto místech, která však návalu cizinců již ani dnes nedostačuje. Němci slezští dobře pochopili, jakým pokladem jsou pro ně Krkonoše, a také se dle toho zařídili. Tisíce a tisíce Němců z celé říše putuje v tyto kraje za leta, zde rozbíjí své stany, odtud podnikají vycházky do hor a přispívají tak ku blahobytu na celém podhoří. Počet turistů na rakouské straně vzrůstá od leta k letu, ale s počtem turistů na straně pruské porovnat se nemůže. Mračna turistů chrlí vlaky za leta v nádraží hirschbergském (Jelenia Góra) a rozváží se odtud dále do Petersdorfu a k Schmiedebergu (Kowary). Roku 1895 zřídili praktičtí Němci též i horskou sekundárku z údolí zillerthálského podél Arnsdorfu až do Krummhübelu (Karpacz). Trať měla býti někdy ku podzimu veřejnosti odevzdána, avšak Němci si popílili a již 1. července zněly malebnou dolinou zillerthálskou poplašné zvonce parních strojů a po nové trati, namnoze ještě neupravené a povážlivě kymácející, hřmělo denně 24 osobních vlaků pasažéry přeplněných. Tak cestují Němci na naše Krkonoše. Není tak pochyby, že v nejbližší době prodlouží podnikatelstvo dráhu z Krummhübelu až na Sněžku. V projektu už to je, noviny to vřele doporučují, turisté si toho přejí, podnikatelstvo vidí před sebou jistý zisk, a tak snad brzy strne Krakonoš nad činem dohasínajícího devatenáctého století. Ze strany rakouské byl také podobný projekt vyhotoven, ale Malá Úpa svede obrovské ještě množství vody z Černé Sněžky do nádržky své větší sestry, než bude svědkem rozhodného činu na svých březích. Jak už to správně určil kdysi vynikající německý publicista: V Rakousku trvá to nejdéle dvě století, než se na něčem prospěšném rozhodnou. Sto roků to trvá, než se o prospěšnosti přesvědčí, další století přejde, než to uskuteční!“

V červnu 1907 byl na návrh pana Pieteho, majitele továrny na papír v Maršově, skutečně vypracován panem Schwarzem ze Sachsenwerke v Niedersiedlitz u Drážďan generální projekt na výstavbu elektrické dráhy. Projekt počítal s přepravou zboží z papíren ve Svobodě nad Úpou, Maršova I a textilky a sklárny v Temném Dole na nádraží ve Svobodě nad Úpou, což mělo přispět ke snížení celkových nákladů.

Celková délka trati obnášela 28,8 km a dalších 6 km prodloužení z Pomezních bud na Sněžku. Převýšení obnášelo z nádraží ve Svobodě nad Úpou do Jánských Lázní 70 metrů, na Pomezní boudy 550 metrů a odbočka z Velké Úpy do Pece pod Sněžkou 140 metrů.

Projekt obsahoval i množství ekonomických výpočtů sledujících náklady, příjmy, počty přepravovaných osob s tarify i jízdním řádem. Přesto řešení, které by krkonošské přírodě určitě pomohlo, nebylo nikdy realizováno.

POZOR ZMĚNA!

Od 12. září platí nové telefonní číslo
0604 750035

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tel. 0604 750035, tisk VARIO
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel./fax 019 277236

DIVIŠ
Reklama - DTP studio - Tiskárna