

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 28

Vychází 21. prosince 1999

Cena 3,- Kč

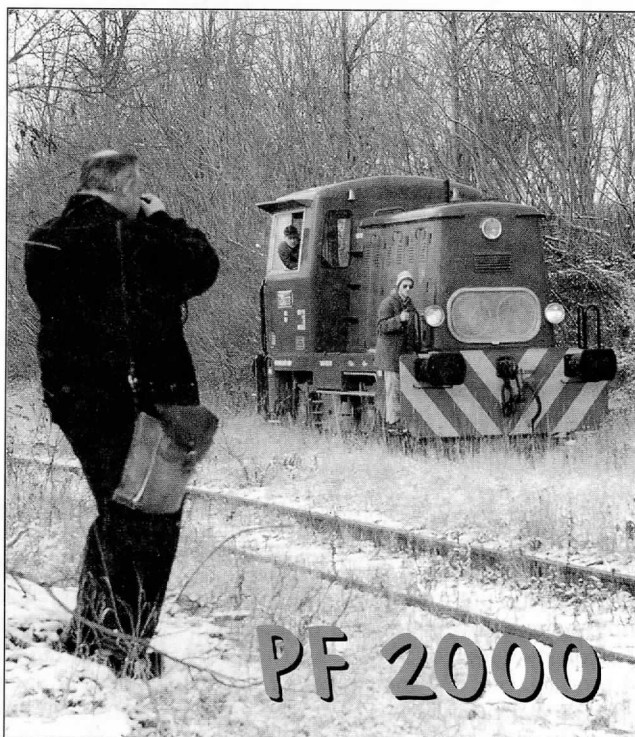
Milí železniční přátelé,

na samém sklonku roku se společně scházíme nad stránkami dalšího vydání Lokálky. Přes veškeré úsilí Vám páté, na letošní rok plánované číslo občasníku zůstaneme dlužni. Příprava publikace „Moldavská horská dráha“ včetně litografického zpracování (poprvé zcela vlastními silami) nám skutečně sebrala všechny síly. Díky tomuto úsilí však vzniklo dílo autorského kolektivu, které nabízí čtenářům ucelený pohled na 115-letou historii této dráhy. Publikaci si můžete zakoupit na známých distribučních místech nebo objednat poštou na adrese našeho spolku.

V závěru roku bývá zvykem rekapitulovat a ani my nebudeme výjimkou. Pro náš spolek to byl rok obzvláště náročný. Mnoho nečekaných příhod a událostí si vyžádaly velké úsilí celé naší malé členské základny. Nemalým soustem bylo i více jak čtyři tisíce kilometrů ujetých motorovým vozem M 131.1386 včetně přípravy programové náplně těchto často tématicky zaměřených jízd. Tady je na místě poděkovat všem, kteří naše úsilí dokázali podpořit a v nouzi podat pomocnou ruku. A těm, kteří ještě nepochopili a stále nám házejí klacky pod nohy, bych doporučil více zdravého rozumu a smyslu pro „profesní“ kolegiální. Ostatně současná situace v železniční nostalgii již dnes dává jasný signál, že se v brzké budoucnosti bez vzájemné cílené spolupráce neobejdeme.

Závěrem nezbyvá než popřát všem našim čtenářům, příznivcům a ostatně všem lidem dobré vůle klidné a spokojené prožití vánočních svátků, hodně zdraví, spokojenosti, optimismu a životního elánu v novém roce 2000.

Ing. Jiří Svoboda



(novoroční praslátka)

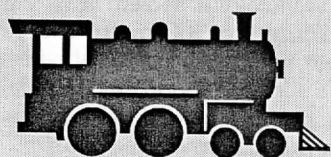
Jak se slavilo na Moldavě ?

První prosincová sobota byla plná slávy na horské trati do Moldavy v Krušných horách. Jízdou zvláštního vlaku si přítomní připomněli 115. výročí zahájení pravidelného provozu, nepřípomenující nezůstaly ani černé dny, kdy se rozhodovalo o samotné existenci této unikátní trati. Zájem veřejnosti i díky mediální propagaci byl tak velký, že již několik dní předem byl vlak beznadějně vyprodán.

S osmivozovou soupravou se vzhůru do kopců vypravily parní lokomotivy 534.0432 a 434.2186, uprostřed vlaku pak vypomáhal novotou původního nátěru zářící „hektor“ T 435.0139. I v takovéto silné sestavě trakčních vozidel nebyla cesta přesto nijak jednoduchá. A tak dobrou náladu ve vlaku nezkazily ani drobné trakční problémy, které připravilo spadání listí, vlhké ovzduší a zbytky sněhu. Ostatně toho dne nikdo nikam nespěchal.

Pobyt na Moldavě byl vyplněn slavnostním odhalením pamětní desky Adolfovi Branaldovi, prohlídkou výstavy věnované zdejší horské dráze i skvělému občerstvení ve znovuotevřené nádražní restauraci.

(na snímku zastavení v Dubí)



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

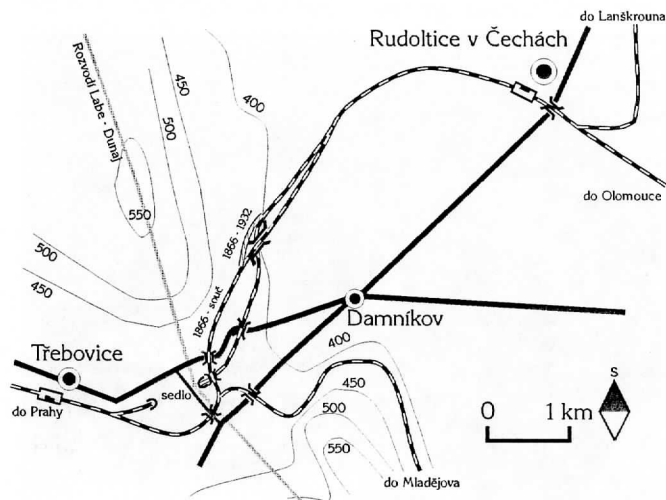
roh Slovanské a Vřesové ulice na Slovanech v Plzni, tel. 019/7457146

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

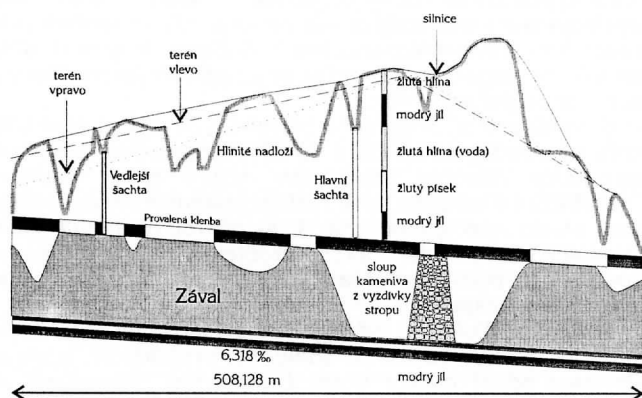
Historie Třebovického tunelu

Pavel Reiser

Železnice to u nás nemá jednoduché. Buď jí nepřeji přírodní nebo zase politické poměry. Cestujete-li vlakem po trati číslo 270, jistě Vás zaujme v úseku mezi Třebovicemi a Rudolticemi vzájemné prolétání kolejí této trati. Že příčinou nebyla hravost tehdejších stavitelů, ale obtížnost terénu, se pokusím vylíčit na následujících řádcích.

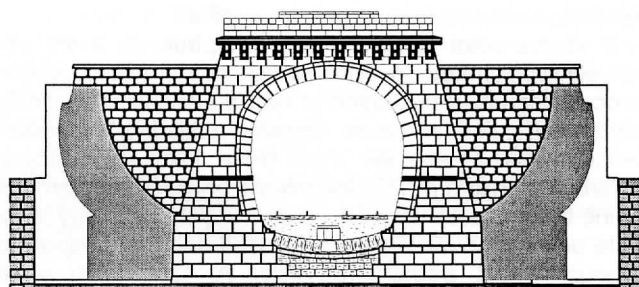


Při stavbě dráhy z Olomouce do České Třebové narazili stavitelé na jednu z přírodních překážek - na hřeben evropského rozvodí Labe a Dunaje. Jediným vhodným místem k jeho překonání se jevílo Třebovské sedlo. Stavitelé tehdy vyprojektovali stoupání trati 5 promile z Rudoltic, pak dvoukolejný tunel o délce 567 metrů ve stálém stoupání 6,4 promile, cca 724 metry dlouhý vodorovný úsek v sedle a klesání 2,5 promile do Třebovic. Při sondování šachtami v trase budoucího tunelu zjistili stavitelé nejhorší možné složení hornin, jaké si dokázali představit - několikéré vrstvy hlíny, modrého jílu a písku, a to vše bohatě zásobené vodou z okolních kopců. Změnou trasování i stoupání trati z Rudoltic až na 6 promile se tunel zkrátil na 529 metrů a za stavby došlo ke zkrácení až na 508 metrů. Stavba tunelu byla započata 2. listopadu 1842 zřízením 5ti těžních a dvou



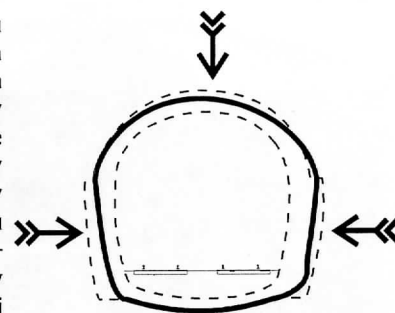
vstupních šachet. Původně razili tunel pomocí středové štol, ale hned zpočátku, kdy se projevíly vlastnosti jílu, se přešlo na ražení dvou rovnoběžných štol (již hotové středové štol se staly součástí pravé štol a došlo tak k odchýlení osy tunelu). Nejtěžší úkol stavbařů spočíval v udržení vydobytých metrů a centimetrů před zborcením. Místní jíl obsahuje velké množství organických příměsí, jejichž hnilobný proces přerušily před tisíciletími účinky velkých tlaků a absence vzduchu. Ražením tunelu se ale k jílu dostal vzduch, uvolnily se tlaky a hnilobné procesy pokračovaly. To se projevovalo nadouváním a pórovatěním jílu, který měl vzhled houby.

Rapidně klesala soudržnost hmoty a navíc se zvětšoval její objem (hlavně ochotným přijímáním vsudypřítomné vody) a tím i tlak na okolí. Jakoby to vše nestačilo, práci zkomplikovala i průtrž mračen na konci srpna 1843, která zatopila všechny důlní prostory a některé vážně poškodila a zavalila. Podzemní voda, která vyvěrala na některých místech proudy o síle až 4 palců, způsobovala výdutě a propadliny klenby. Stavbaři se tak museli často vracet k již hotovým částem a opravovat je. Zákonitě vznikly pochybnosti, zda by nebylo lepší vybudovat místo tunelu zářez nebo vyhloubit zářez a pak jej zastřešit. Ale nesoudržnost horniny a deštivé počasí dávaly za pravdu myšlence tunelu. Vždyť zářezy o daleko menší hloubce 9,45 metrů byly započaty zároveň s tunelem a dokončeny až o něco později než tunel a i pak byly v pohybu. Stavbu tunelu, ze kterého dělníci vydobyli 52 444 m³, ukončili 2. června 1845. Původní cena kalkulovaná na práce ve skále vyrostla z 187 709 zlatých na po výstavbě zjištěných 1 002 432 zlatých !



Portál tunelu v roce 1845

Již na počátku roku 1847 se objevily závady na tunelovém zdivu, hlavně díky vodě. Tunel byl pečlivě hlídán a opravován. Přesto se na některých místech vtláčily opěry do tunelu, snížila se horní klenba. Profil tunelu se zúžil a posunul. Již tehdy byly vypracovány projekty na rekonstrukci výstavbou nové jednokolejné tunelové roury uvnitř té původní. Aby bylo možno tunel udržet, muselo se zdivo téměř z poloviny celkové délky tunelu rozeprít dřevem a tím se profil tunelu zúžil na jednokolejný. Poruchy ve zdivu se neustále zvětšovaly, a to i díky pro tyto podmínky poněkud nelogickému stavebnímu materiálu - pískovci. Vzrůstaly i obavy veřejnosti o bezpečnost tunelu. Není proto divu, že se



Deformace zdiva v tunelu.

Není proto divu, že se po šestnácti letech (27. VI. 1861) obrátila železnice na tehdejší ministerstvo obchodu s podáním žádosti o řešení situace. Generální inspekce rakouských železnic shledala příčiny tohoto stavu - hornina, nesprávný stavební způsob a použití pískovce na zdivo. Nabízely se dvě varianty řešení situace - rekonstrukce tunelu (pro nutnost zastavení provozu zcela nemožná) a vyvedení trati vrcholovým sedlem a to i přes nepříznivé podmínky - prodloužení o 360 metrů a zvýšení sklonu až na 10 promile. V létě 1864 se shromáždily potřebné doklady pro rozhodnutí, co s tunelem. Soupeřily zde hlavně náklady na opravu tunelu a zvýšené trakční náklady, neboť zvýšením stoupání by klesl výkon lokomotiv na polovinu. Po zvážení všech variant byla schválena jednokolejná přeložka a po její výstavbě v roce 1866 byl tunel opuštěn.

dokončení příště

Ve zkratce

-1. září byla v Košicích uvedena do zkušebního provozu první etapa integrovaného dopravního systému, do kterého je spolu se ŽSR zapojen Dopravní podnik města Košic.

-6. října projel zkušebně vlak s vozy Ro-La na trati z Kralovan do Trstene. Pravidelné vedení vlaků z terminálu v Nových Zámkách na polský hraniční přechod by výrazně ulehčilo oravské přírodě. Vždyť statistika eviduje v tomto směru 400 - 450 vozidel denně!

-Dolní stanice visuté lanovky Tatranská Lomnica - Skalnaté Pleso v případě zastavení provozu poslouží jako muzeum. Kromě fotografické dokumentace zde zůstane zachována i část technologického zařízení, kabina lanovky, první podpěra, lanové systémy a další součásti, aby dokumentovaly toto jedinečné technické dílo, které bylo uvedeno do provozu v roce 1937.

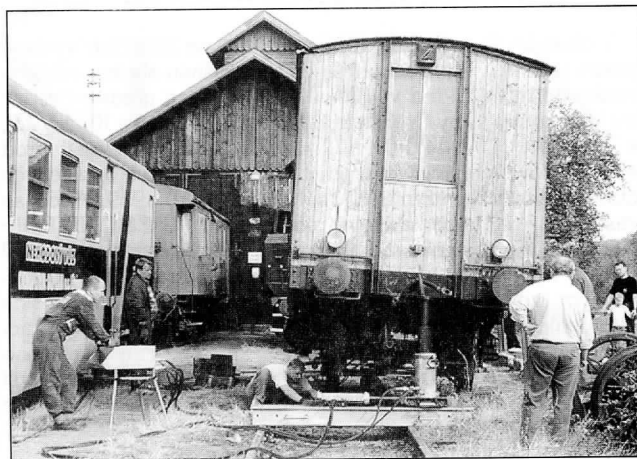
-2. října si mohlo na 300 hostů okusit mezi Dresden a Wiesbaden jízdu v nové vysokorychlostní soupravě ICE T. Německé spolkové dráhy již objednaly celkem 43 těchto souprav v hodnotě 1,06 miliard DM, s jejichž nasazením počítají od platnosti nového jízdního řádu na trati Stuttgart - Zürich. V téže době by měly vyjet mezi Dresden a Hof soupravy ICE TD s dieselelektrickým pohonem. Od změny jízdního řádu v roce 2001 se počítá s nasazením těchto čtyřvozových jednotek ve dvouhodinovém taktu na trase Dresden - Nürnberg.

-Po pěti měsících náročných stavebních prací na „Müglitztalbahn“ je trať z Heidenau do Altenbergu opět v provozu. Rekonstrukce této 38 kilometrů dlouhé náročné krušnohorské trati si vyžádala investici 37 miliónů DM.



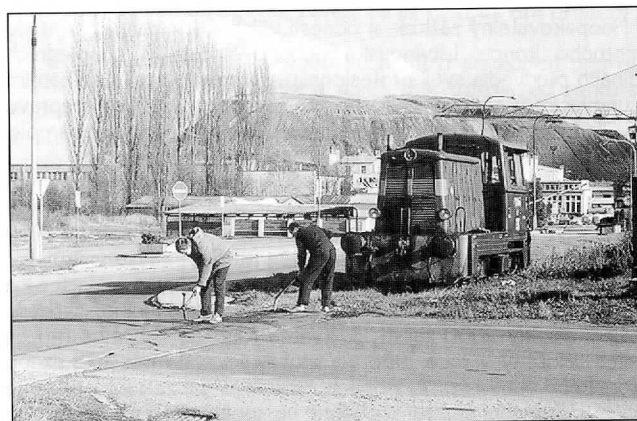
20. září přes území naší republiky tranzitoval zvláštní vlak s humanitární pomocí pro válkou postižené Kosovo vypravený britskou železniční společností Imperial Express. Do přechodové stanice v Děčíně přivezla patnáctivozovou soupravu se 110 tunami humanitární pomoci přípravní lokomotiva DB, přes naše území však své síly naplno zapojily tři britské motorové lokomotivy čísel 20901, 20902 a 20903. Tyto stroje vyrobené v roce 1965 a vybavené osmiválcovými motory o výkonu 745 kW s elektrickým přenosem výkonu si bez problémů poradily s vlakem dlouhým 366 metrů a vážícím 525 tun i na našich členitých tratích. Vlak dále pokračoval přes Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko, Řecko a Makedonii, aby 28. září dorazil na místo určení v Kosovo Polje. Poslední okamžiky pobytu vlaku na našem území zachytil v Břeclavi objektivem fotoaparátu ing. Radko Friml.

-Švýcarská úzkorozchodná Rhätische Bahn uvedla po sedmi letech stavebních prací do provozu „stavbu století“. Nový 19 kilometrů dlouhý Vereina-Tunnel spojující Klosters a Susch je nejdelším na metrovém rozchodu a jeho stavba si vyžádala investici 562 miliónů Franků. Cestování do této oblasti Švýcarska se tak zkrátilo o dvě hodiny. Autovlaky v tomto úseku projíždějí denně v půlhodinovém taktu od 6 do 20 hodin.



Zajímavým snímkem se vracíme k zajímavé akci „Zlonice 99“, kdy nehodová četa akciové společnosti CHEMOPETROL-DOPRAVA předvedla svůj um při přemísťování vozidla z koleje před výtopnou na kolejové pole mimo kolejiště.

-Letošní tradiční setkání příznivců železniční nostalgie v Lesném u Jiřetína proběhlo oproti minulým rokům v dřívějším termínu. Přesun jednání z listopadových dní na 15. až 17. října si vyžádala nutnost zlepšení obchodní činnosti v této oblasti (setkání předcházela porada zástupců ČD v Kralupech nad Vltavou zaměřená na sestavení základního programu pro oslavy 150 let železničního spojení z Prahy do Ústí nad Labem). Přeprava účastníků z Děčína do místa hlavního jednání v Lesném byla zajištěna historickým autobusem Škoda RTO Lux, který pro tuto příležitost zajistilo Železniční muzeum Zlonice. Večerní přeprava po místních komunikacích směrem přes Jetřichovice byla opravdovým zážitkem pro labužníky, zástupci jednotlivých OPR byli přepraveni sponzorsky zdarma. Samotné jednání v Lesném bylo vedeno daleko více v obchodním duchu se snahou nabídnout příslušné služby zákazníkům včas a vhodnou formou. Současně byly diskutovány zkušenosti jednotlivých organizátorů jízdy a provozovatelů. Hlavním výsledkem celého snažení je skutečnost, že plánované nostalgické jízdy podporované Českými drahami budou obsaženy v nově uspořádané publikaci, která se na pultech objeví v nejbližších dnech.



Pravděpodobně posledním vozidlem, které projelo po ulečkovém kolejišti Západočeských uhelných dolů Zbůch, byla lokomotiva T 211.0512. Tu od původního majitele za významné pomoci firmy pana ing. Petra Köchera získal rokycanský spolek Lokálka Group, kterému pro své další aktivity podala v těžkých chvílích pomocnou ruku firma MOVÓ Plzeň.

Ohlédnutí za Zlonicemi '99

O víkendu 18. a 19. září 1999 proběhla ve Zlonicích výstava dopravní techniky, která zakončila další úspěšnou sezónu zdejšího železničního muzea. Před výtopnou se mimo jiné představily dvě parní lokomotivy firmy Orenstein & Koppel (6289/13 a 10390/23), dvě „karkulky“ (T 444.0101 a T 444.0501) a na kolejišti proti staniční budově mohli návštěvníci shlédnout soupravu opravených nákladních vozů reprezentující dopravu do roku 1939. Akce se zúčastnila i technika akciové společnosti CHEMOPETROL-DOPRAVA, reprezentovaná nehodovým motorovým vozem 820 528-8 a hybridním vozidlem Zweiweg Loctrac ZW 100 S schopným jízdy po silnici i kolejích, jehož vysokozdvížná plošina poskytovala návštěvníkům pohled na výstaviště z pačích perspektiv. Ve služebním voze bylo již tradičně vystaveno kolejiště modelářů z Krupky. Stranou zájmu nezůstala ani nejstarší expozice muzea, ve které bylo možné shlédnout nejen nové exponáty, ale naposledy i tematickou výstavku „Místní dráha Slaný - Kačice“.

Sobotní zvláštní jízdy zajistily parní lokomotiva 387.043 a motorové vozy M 120.417, M 131.1133, 1228 a 1405. Samozřejmě nemohli chybět známí aktéři M 131.1386 a autobus Škoda 706 RTO Lux.

Netradičně pojatá neděle poskytovala návštěvníkům dvě možnosti, kdy se mohli nechat nalákat k výletu historickou soupravou na horu Říp nebo strávit dopoledne hlasováním v prvním ročníku soutěže o nejsympatičtější motorový vůz „FEST 131“. Tu v kategorii motorových vozů s přehledem vyhrál „věžák“ M 120.417, zatímco v hlavní soutěži vozů řady M 131.1 zvítězil M 131.1228.



Vítězný motorový vůz M 131.1228 z pardubické stáje DKV Česká Třebová se strojedoucím „havranem“.

Neopakovatelný zážitek si odnesli všichni, kteří vydrželi až do samotného konce. Litvínovská nehodová četa v odpoledních hodinách předvedla svoji profesionalitu při manipulaci s unikátním posunovacím vozidlem vzniklého přestavbou z vozu pro přepravu piva. Ten byl přemístěn z koleje před výtopnou na kolejové pole, kde bude po rekonstrukci dlouhodobě vystaven.

Přes veškeré problémy, které jsou způsobovány nesprávným spojováním Zlonic s pražskými „subjekty“ a „podnikateli“, kteří zde v roce 1997 předvedly svoji neseříznost, ukončení sezóny 1999 proběhlo ke spokojenosti provozovatele muzea i návštěvníků.

Pro příští sezónu dozná úpravy původní smíšená expozice na tematickou expozici zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Zahájení sezóny 2000 zajistí 13. května Klub Železničního muzea Zlonice založený v roce 1998 ve spolupráci s firmou ZDS jízdu historického autobusu po stopách nerealizované železnice Zlonice - Velvary. Ukončení sezóny proběhne ve spolupráci s rokycanským sdružením Lokálka Group 16. září v duchu oslav stého výročí trati Zlonice - Roudnice nad Labem, při kterém se mimo jiné setkají obě existující lokomotivy Škoda 11 Lo 4 (310.9).

Ing. Ladislav Grochol

Neuskutečněný projekt

Již v roce 1885 projevil Sasko díky svému světoznámému průmyslu velký zájem o hraniční železniční propojení mezi Markneukirchenem a Luby. Za tím účelem se 14. listopadu 1885 konalo v bývalém hotelu Praha v Lubech setkání zainteresovaných stran. 24. listopadu pak „Obervogtländischer Anzeiger“ informuje své čtenáře o ustanovení přípravného výboru pro stavbu uvedené tratě.

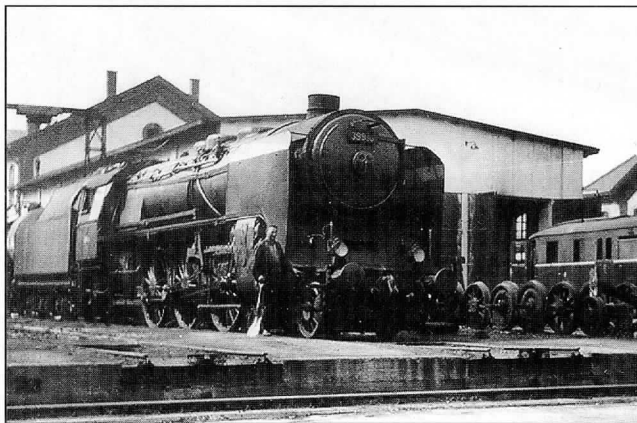
Posuzováno bylo pět projektů inženýra Schotola, z nichž jednoznačně zvítězilo směrově i výškově přijatelné dvanáctikilometrové spojení. O to bylo již 23. prosince téhož roku žádáno ve vládě. Hlavní důraz byl kladen na průmyslovou závislost obou příhraničních měst při výrobě houslí i nutnost lepšího železničního napojení samotného města Markneukirchen na okolní železniční síť, neboť současná dostupnost města je pouze ze zastávky Siebenbrunn.

Argumentů pro stavbu trati bylo mnoho, ovšem vláda se tímto problémem nijak nezabývala. Proto v lednu 1896 směřoval další dopis se žádostí na ministerstvo financí. Nová jiskřerka naděje přišla v souvislosti s plánovanou stavbou trati Siebenbrunn - Markneukirchen a jejím možným pokračováním přes Erlbach do Lubů.

2. května 1908 však napsalo Okrskové hejtmanství v Ölsnitz ve své zprávě generálnímu ředitelství, že tento projekt zatím nedoporučuje. Na základě této informace následně sdělilo 13. října 1908 ministerstvo financí své zamítavé stanovisko k pokračování trati.

Ani úsilí, které v dalších letech vyvíjela rakouská vláda, nevedlo k uspokojivému výsledku. Rok 1919 pak definitivně znamenal konec veškeré snaze vyvíjené dlouhá léta pro stavbu tohoto zajímavého železničního spojení.

Tímto se obracíme na naše čtenáře, kteří mají ve svých sbírkách informace o projektech tratí, které nebyly nikdy realizovány, aby nám napomohli v pokračování této zajímavé a mnohdy i pro dnešek poučné tematiky.



Psal se rok 1948, když akademický malíř Erhard Wagner-Horský pořídil tento unikátní snímek zachycující lokomotivu 399.004 v pozadí s motorovým vozem řady M 274.0 za „velkou“ přesunovou tehdejší výtopnou Praha Masarykovo. Lokomotiva ještě nemá valivá ložiska na Bisselově běhounu a praktická stupačka na dýmnicích dveřích zatím nemusela ustoupit pěticipému symbolu dělnické moci. Pojednání o vzniku a životě lokomotiv řady Gp - 399.0 najdete v Dráze č. 10/99.

Ing. Radko Friml

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tisk VARIO

Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel. 0604 750035, fax 019 277236