

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 29

Vychází 12. března 2001

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

po neobvykle dlouhém odmlčení se opět scházíme nad stránkami Lokálky. Tím možná přinášíme zklamání těm, kteří měli „radost“ z toho, že je o jednu drbnu v ranku železničářském méně, ale na druhou stranu jistě potěšíme všechny, kteří se sháněli, kdy opět vyjdeme. Množství starostí i problémů, o kterých se více dozvíte na 3. straně, a s tím spojená časová tíseň byly hlavní příčinou Vašeho dlouhého čekání na další vydání. Svůj podíl mají samozřejmě i „lenoši“ spolupracovníci, kteří statečně absentují při obsahové tvorbě.

Věřím, že se nám opět alespoň částečně podaří návrat k určité, byť nepravidelné periodicitě vydávání. Nebudeme slibovat kolik čísel v tom či kterém roce vyjde, bude záležet na obsahovém naplnění či potřebě Vašeho oslovení konkrétními informacemi.

Ing. Jiří Svoboda

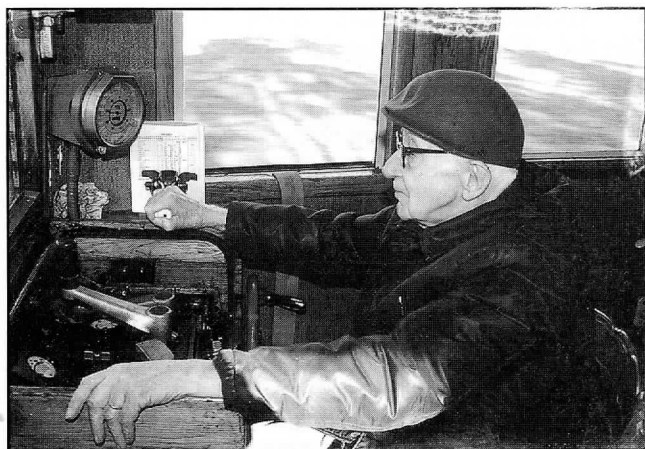
## Připravujeme pro Vás:

Publikaci „Osobní vozy Buštěhradské dráhy“ z pera pana Vladimíra Zusky, vyjde v květnu 2001;

Publikaci „130 let Duchcovsko-podmokelské dráhy“, vyjde v září 2001;

Oslavy „100 let trati Zadní Třebaň - Lochovice“ na sobotu 1. září 2001;

Jízdu parního vlaku „Oranžový expres“ na trati Praha - Dobříš dne 23.9.2001.



*Své devadesatiny si pan Vladimír Zuska prožil opravdu naplno. Nejen v okruhu příbuzných a přátel prožíval společné chvíle, ale nenechal si ujít ani jízdu za pákami stojednatřicítky, aby všem ukázal svůj neutichající životní elán i znalost železnice, která se stala jeho celoživotní láskou. A že uspěl na výbornou, o tom nikdo nemohl ani na chvíli zapochybovat.*



10. února se opět po roce objevil na bochovské lokálce motorový vůz M 131.1386. Zvláštní jízda konaná při příležitosti 90. narozenin pana Vladimíra Zusky přilákala mnoho zájemců svou jedinečností i možností projet tuto již několik let osobními vlaky opuštěnou trať. Krásné počasí zúročili především fotografové při ideálně zvolených fotozastávkách.

## Hamerník expres 2001

pošesté a trochu jinak

V sobotu 19. května vyjedou již po šestý rok zvláštní vlaky při příležitosti konání Hamernického dne v Dobřívě. V průběhu let především z finančních důvodů vystřídal parní lokomotivu v čele vlaků historický motoráček, loni provoz zpestřila také mostecká „karkulka“ T 444.0101. Samozřejmou součástí se stal i historický autobus Škoda RTO zabezpečující kyvadlovou dopravu mezi stanicí Mirošov a Dobřívem.

Ani letos tomu nebude v tomto směru jinak, avšak přece jen přineseme určitou novinku - návštěvníky Hamernického dne budeme vozit zadarmo! Chceme tímto krokem nabídnout návštěvníkům alternativní způsob dopravy s cílem omezit individuální automobilovou dopravu v místě konání akce. Kdo se již zúčastnil, ví dobře, jaké nepříjemnosti především pěším množstvím automobilů v obci přináší. Věřím, že pro tento čin najdeme pochopení i pomoc především ve státní správě. Když dokáží mirošovští při konání pouti vytlačit auta ze středu města, proč by to nemohlo jít v jen pár kilometrů vzdálené obci.

# Ve zkratce

aneb malé ohlédnutí za spolkovým rokem 2000

Poslední rok minulého tisíciletí byl pro náš spolek v konečném důsledku až příliš náročný a dramatický.

První půlrok se vyvíjel celkem solidně v rámci schváleného plánu. Naplánované jízdy spolehlivá stojednatřicítka zvládala bez ztráty kytičky, nad rámec plánu najezdila další stovky kilometrů při Dětském dni v Braníku či oslavách 400 let města Lovosic. Situace nasvědčovala tomu, že po delší stagnaci zbydou opět síly i na další vozidla či vydavatelskou činnost.



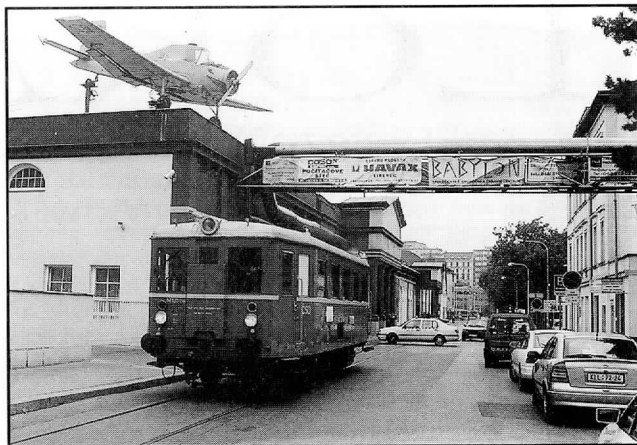
Jízdy „Hamerník expresu“ patří v našem regionu již k tradičním. Při loňském pátém ročníku jsme představili návštěvníkům některá nová vozidla. Poprvé se touto tratí projela mostecká karkulka T 444.0101, teplický motoráček M 131.1405 se do Mirošova podíval po dlouhých téměř sedmi letech a také autobus Škoda RTO Lux byl z jiné stáje.

Ale radost byla předčasná. 30. červenec, poslední den tradičního letního putování přinesl obrat v celkem příznivém vývoji. Poškození motorového vozu při nehodové události na přejezdu u Střelné přineslo spoustu práce při jeho opravě i administrativy. Útěchou může být snad jen skutečnost, že toto střetnutí, plně z viny řidiče, se obešlo jen s lehkým zraněním posádky zcela zdemolovaného automobilu.



Takovou sílu má staříčkový motoráček, i když vzhledem k traťovým poměrům jen zázrakem zůstal na kolejích. Neukázněnost řidiče měla jen kousek k obětem na životech.

Jen pár dnů po této nehodě jsme měli naplánovaný pětidenní výlet pro cyklisty. Jeho realizaci operativně, doslova ze dne na den zachránili kolegové z Plzeňské dráhy spolu s DKVP Plzeň, některé další akce však musely být odřeknuty. Díky pomoci teplického spolku, který nám ochotně zapůjčil záložní hnací nápravu, jsme se mohli opět prezentovat již při příležitosti Dne železnice v Liberci.



Den železnice 2000 v Liberci byl spojen s prezentací integrovaného dopravního systému. Za účasti Českých drah a libereckého Dopravního podniku se podařilo uspořádat neobyčejně úspěšnou akci, kdy si návštěvníci za jednotnou jízdenku mohli zvolit způsob cesty mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou podle svých představ. Aktéry kromě pravidelných vlakových a tramvajových spojů byla také historická vozidla: motorový vůz M 131.1386, úzkorozchodná tramvaj Brown&Boveri i několik autobusů.

Snímek přibližuje ojedinělou situaci, kdy osobní vlak při své cestě od vozovny DP projíždí podél zábavního centra Babylon.

Opět jsme tedy vyjeli na koleje, tím však naše starosti zdaleka neskončily. Zajistit výrobu ozubených kol do poškozené nápravové převodovky je úkolem doslova nadlidským. Buď je limitujícím faktorem průměr kol nebo, a to častěji, typ ozubení Klinkenberg. Ani finální lokální oprava skříně (pokud vyžadujeme kvalitní práci) nebude jednoduchou ani levnou záležitostí. Proto s vděkem uvítáme každý tip na možného dodavatele opravných prací.

## S Lokálkou po vlasti české

I pro letošní rok jsme pro Vás jako v minulých letech připravili řadu zajímavých jízd za poznáním i zábavou:

19.5. Hamerník expres - 6. ročník tradičních jízd při příležitosti konání Hamernického dne v Dobřívě, spolu s historickým autobusem

Turisticko-poznávací výlety:

7.- 8.4. (Plzeň) - Horní Cerekev - Hodonín

4.5. Karlovy Vary - Mariánské Lázně

5.- 6.5. Karlovy Vary - Zlonice - Praha - Rokycany

8.5. Rokycany - Domažlice - Poběžovice - Plzeň

27.5. Plzeň - Hluboká nad Vltavou

3.6. Plzeň - Křivoklát - Lužná u Rakovníka

19.+ 20.6. Rokycany - Švihov

23.6. Plzeň - Mořina - Karlštejn

14.7. Na oslavy 100 let trati Pílovy - Bezručice

21.- 29.7. Plzeň - Jaroměř - Teplice n.M. - Náchod - Plzeň

7.- 13.8. Plzeň - Pelhřimov - Třebíč - Břeclav - Telč - Plzeň

19. Na oslavy 100 let trati Zadní Třebáň - Lochovice

15.- 16.9. Na oslavy 130 let trati Rosice n.L. - Havlíčkův Brod

22.9. Den železnice v Liberci

2.11. Den bez aut v okolí Plzně

8.12. Tradiční mikulášská jízda mirošovskou lokálkou s nadílkou

A proto:

Zanechte doma své automobily a pojedte s námi!

Bližší informace též: <http://www.hyperlink.cz/lokalka>

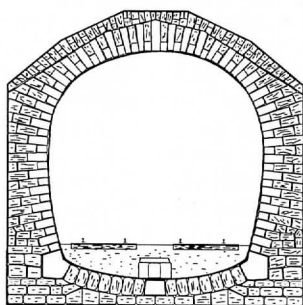


# Historie Třebovického tunelu

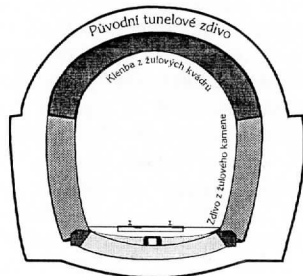
Pavel Reiser

*dokončení z minulého čísla*

Změnám poměrů po roce 1918 se musela přizpůsobit i železnice, a tak se postupně zdvoukolejňovaly hlavní tahy a to hlavně ve směru západ - východ. Opět bylo vypracováno množství projektů, jak odstranit provozně nevýhodný jednokolejný a sklonově náročný úsek u Třebovic. Kromě zcela nového trasování byla brána v potaz i původní trasa. V úvahu připadaly mj. tyto varianty: 1) vést obě koleje po původní opuštěné trase a místo tunelu vybudovat hluboký zářez s mohutnými opěrnými zdmi; 2) místo zářezu znovu vybudovat dvoukolejný tunel; 3) rozvinout trať z rudoltické strany do délky a snížit tak stoupání; 4) rozdělit koleje tak, že by se pro směr Třebovice - Rudoltice použilo dosavadní trasy a pro směr opačný by se rekonstruoval původní tunel na jednokolejný. Z těchto variant byla sledována jen poslední, která umožňovala mimo jiné dodržení traťové rychlosti 90 km/h. V září 1929 bylo započato se sondováním tunelu za účelem zjištění jeho stavu. Ten byl poměrně vážně poškozen. Tunelová roura byla zachována na 215 metrech, částečné poruchy vykazovalo 100 m, horní klenbu mělo propadlých asi 100 m, celkové poškození 58 m a úplně zničené konce tunelu o délce 34 m. Vzhledem k tomu, že použití tunelu by bylo výhodou pro vlaky jedoucí od Rudoltic (stoupání pouze 6,6 promile proti 9,5 promile na spádu do Rudoltic po první koleji), pokračovalo se v sondovacích pracích a na počátku roku 1931 byla vyhlášena veřejná soutěž na výstavbu jednokolejného tunelu. Soutěže se zúčastnilo 15 inženýrských firem, z nichž více jak polovina měla za sebou bohatou tunelářskou zkušenost. Nabídky se pohybovaly v rozmezí 6 - 15 milionů korun, což vyjadřuje rozdílný náhled firem na eventuelní problémy při stavbě. Stavbu nakonec zadali firmě Ing. Vojáček v Moravské Ostravě, která prováděla i sondovací práce a byla tak nejlépe seznámena se stavem tunelu.



Průřez tunelem v roce 1846



Výstavba nové tunelové roury

Firma započala s prací v červnu 1931. Stavba spočívala v podstatě v tom, že se ve staré tunelové rouře odstranil zával do světlosti 7,05 - 7,35 m původní roury a vyzdila se nová roura o světlosti 5,50 - 5,70 m, dále byly upraveny zářezy na obou stranách tunelu a byl upraven odtok vody. Na vážněji poškozených místech muselo být sanováno i původní zdivo pomocí rovinaniny z kamene a betonu, méně poškozená místa vyzdužili železobetonem s ocelovými nýtovanými nosiči. Štolu razili hydraulicky tlačnou dřevěnou mříží a rozbředlý jíl za ní stavbaři ručně odebírali. Na nejobtížnějších místech byl denní postup i jen 5 mm. Na stavbě tehdy denně pracovalo okolo 500 dělníků. Celková délka rekonstruovaného tunelu je 512,53 m a stavba byla dokončena v červenci 1932. Elektrizace stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV v roce 1959 byla poslední závažnou událostí v historii této význačné stavby.

Můžeme jen očekávat, že tento zajímavý tunel poslouží v budoucnu i vysokorychlostnímu koridoru.

*Ilustrace autor. Použitá literatura:*

*Památník 12. sjezdu SIA, Olomouc 1932*

*Mojmír Krejčíř - Po stopách našich železnic*

## Vybráno ze starých archivů



„Dne 23. února 1962 došlo na trati Tršnice - Luby u Chebu mezi zastávkami Velký Luh a Nový Kostel v km 14.800 v 19.00 hod za jízdy osobního motorového vlaku č. 2713 k vykolejení motorového vozu řady M 131.1486 který se při vyšití odpojí od vlečného vozu a převrátil se z 10 metrového náspu po levé straně ve směru jízdy vlaku, kde zůstal ležet podvozkem vzhůru. Motorový vůz byl v době nehody plně obsazen cestujícími. Vlečný vůz ČSD Bdlm č. 62199 při nehodě vykolejil všemi osy a zůstal stát vedle levého pásu koleje těsně na okraji svahu.“

Při nehodě došlo celkem ke zranění 30 osob z nichž 6 osob bylo zraněno těžce a nachází se v nemocničním ošetřování. Ostatní byli po ošetření propuštěni do domácího léčení.

Škoda způsobená nehodou jest předběžně odhadována asi na 100.000 Kčs.

První pomoc na místě nehody poskytl zraněný Mudr. Reinl ze zdravotního střediska Luby u Chebu. Odvoz zraněných byl proveden sanitními vozy z OÚNZ v Chebu a to ze zastávky Velký Luh, kam museli být dopraveny pomocným vlakem. K usmrcení osob při nehodě nedošlo.

Na místo nehody dostavili se příslušníci PS útvaru z Lubů kteří se ihned zapojili do záchraných prací.

Případ byl na místě vyšetřován orgány VB-Ž Cheb za součinnosti orgánů ČSD-SP Plzeň. Vyšetřování se zúčastnil krajský prokurátor z Plzně a Oblastní dopravní prokurátor a okresní prokurátor dopravní z Chebu.

Nehoda byla zaviněna řidičem motorového osobního vlaku Adolfem Lindou z lokomotivního depa v Chebu a to tím, že překročil za jízdy vlaku stanovenou rychlost 30 km která jest v místech nehody nařízena. Ve vyšetřování se pokračuje.

Počasí v době nehody: klid teplota -6 stupňů C.

Snímky byly pořízeny některé v noční době za umělého osvětlení a ostatní v době denní dne 24. února 1962.

Foto-dokumentaci a plánek místa nehody vyhotovil technik-vyšetřovatel ŽO-VB Cheb por. Kubík. Tolik zpráva ze dne 27.2.1962.



Soupravu osobního vlaku ve složení T 211.0059 + Bix zachytil objektivem fotoaparátu ve stanici Bochoř Zdeněk Sedivý, který si však bohužel zapomněl poznamenat přesné datum (víme jen, že se jedná o začátek devadesátých let).

# Neuskutečněný projekt trati Staňkovy - Přestice - Nepomuk

Ing. Václav Zahrádka

Území jihozápadně od Plzně bylo propojeno věřivou sítí železnic vybudovaných společnostmi - Česká západní dráha v úseku Plzeň - Domažlice - Česká Kubice, Plzeňsko-březenická dráha úsek Plzeň - Klatovy - Železná Ruda, Dráha císaře Františka Josefa úsek Plzeň - Horažďovice. Kromě nákladní železnice Plzeň - Walcha - Nýřany neměly tyto hlavní dráhy vzájemného propojení. Českomoravská transversální dráha sice všechny uvedené železnice propojila přes Domažlice, Klatovy a Horažďovice, napomohla podhůří Šumavy, ale oblasti mezi těmito městy a Plzní postrádaly vnitřního spojení. Po vydání zákona o výstavbě železnic nižšího řádu v roce 1892, kterým došlo k podstatným úlevám při jejich výstavbě, značně se podnítila aktivita místních zájemců o výstavbu železnic.

Začali vznikat družstva pro výstavbu místních drah a nápomocen v tomto směru byl i Zemský výbor království Českého a jeho železniční výbor. V uvedeném prostoru vznikla jednotlivá družstva pro výstavbu drah Klatovy - Plánice - Volšovy, Staňkovy - Přestice - Nepomuk a Klatovy - Koloveč - Staňkovy.

V září roku 1894 z podnětu soudního okresu Přestice začaly první kontakty pro ustavení přípravného výboru pro výstavbu uvedené trati. První oficiální přípravné zasedání bylo v červnu 1895 v Přesticích, které zorganizoval starosta okresu Přestického Karel hrabě Schonborn. Výsledkem byla úmluva o svolání všech zájemníků z dotčeného území a ustavení družstva pro výstavbu dráhy. Do ustavení družstva uběhl však více než rok. Jeho členy byli - Karel hrabě Schonborn starosta okresu Přestického, Josef Štolba starosta okresu Nepomuckého, Josef Hodek starosta okresu Blovicického, Emanuel Jiřík okresní tajemník, jednatel družstva a volný člen s právem poradním byl Oldřich Kozlanský, c.k. okresní komisař Horšovský Týn.

Družstvo svolalo 15. listopadu 1896 do Přestic schůzi interestentů o výstavbu trati, kterou navštívilo 280 osob zastupujících 57 zájemců. Schůze jednohlasně konstatovala nutnost výstavby uvedené trati a aby se zamezilo rozdrobení zájmů, v usnesení se pravilo: „... zde bylo docíleno jednosvorného usnesení, aby podniknuty byly kroky k docílení stavby dráhy Blovice - Letniny - Skašov - Přestice - Merklín - Staňkovy - Horšovský Týn s odbočkou Skašov - Žinkovy - Nepomuk ...“.

Následně 27. listopadu 1896 byla odeslána na Zemský výbor žádost o povolení k předběžným pracím technickým. 2. ledna 1897 se v Přesticích konala schůze družstva, která kromě jiného projednala nabídky projektantů na zpracování povšechného projektu a rozhodli se pro Khodla & Hammera ze Smíchova. Protože dosud Zemský výbor neodpověděl na žádost, bylo odsouhlaseno odeslat urgenci, ale až po dalším měsíčním vyčkání, zdali odpověď nedojde.

Protože Zemský výbor do února neodpověděl, byla odeslána 14. února 1897 z Přestic do Prahy zdvořilá urgence k urychlenému vyřízení žádosti. Odpověď z 25. března byla kladná, ale s výslovnou podmínkou ... že vliv, který Zemský výbor zatím si vyhrazuje, nemůže ovšem bez podání bližšího dobrozdání podporovat ... Toto znamenalo, že všechny náklady s projektem a přípravnými pracemi si bude družstvo hradit samo.

Družstvo vstoupilo v další jednání s inženýry Khodlem a Hammerem o zpracování předběžného technického projektu a 30. března o tom informovalo i Zemský výbor. V dopise rovněž uvedlo, že již součástí projektu nebude spojení do Horšovského Týna, přesto okresní výbor Horšovský Týn bude projekt nadále podporovat.

Zemský výbor dopisem z 9. dubna 1897 požadoval předložení reversu k projednávání zemské podpory k výstavbě dráhy. Ten byl vyhotoven na zasedání výboru družstva v Letinech 10. července a mj. obsahoval ustavení o úpisech akcí a jejich splácení, vypracování projektu, smlouvy s projektanty, podmínky pro zadání stavby si vyhradil Zemský výbor a celá řada dalších ustavení.

9. srpna oznámilo družstvo na Zemský výbor, že projekt je hotov a žádalo o sdělení dalšího postupu. Obratem sdělil Zemský výbor, aby družstvo projekt předložilo a současně podalo žádost na ministerstvo železnic o svolání pochozí komise.

Zpracovaný povšechný projekt předložilo družstvo na Zemský výbor 25. srpna 1897 a současně byla na ministerstvo železnic předložena žádost o provedení revize trati. Ta byla nařazena dopisem ze 7. ledna 1898 na dny 24. - 26. ledna 1898. V komisi byli zastoupeni: Jindřich Mahling c.k. okresní komisař, řídící komise; Josef Svoboda, c.k. stavební rada, technický rádce; Oldřich Kozlanský, c.k. okresní komisař Horšovský Týn; Eduard Vichr, c.k. místodržitelství koncipista, okresní hejtmanství Stříbro; Hugo Ubaldini, c.k. podplukovník generálního štábu, zástupce c.k. říšského ministerstva války; Moric Steiner, c.k. inspektor ministerstva železnic; Kryštof Fencel, vrchní inspektor, Zemský výbor království Českého; Václav Bouma, c.k. okresní komisař, hejtmanství Plzeň; Václav Horák, vrchní inženýr c.k. ředitelství státních drah Plzeň; Antonín Tomaschek, vrchní revident c.k. ředitelství státních drah Plzeň; František Woratschka, revident, c.k. ředitelství státních drah Plzeň. Zájem koncesionářů zastupovali: Karel hrabě Schonborn, starosta okresního zastupitelstva v Přesticích; Jan Khodl, inženýr projektant a dále byli při jednáních přítomni podle okolností a místa různí interestenti uvedení dále v zápise.

K jednotlivým oddílům trati bylo jednáno 24. ledna ve Staňkovech, 25. ledna v Přesticích a 26. ledna v Nepomuku. K oddílům Staňkovy - Přestice a Přestice - Skašov nebylo podstatných připomínek: „... vedení trati v povšechném smyslu odpovídá dobře terénnímu útvaru krajiny, z Vituna bude možno pobočnými drahami připojit uhelné doly ... jen u města Merklína bude účelné při sdělování podrobného projektu trať od km 9 do km 11 nalevo přeložit, čímž dvojnásobně překračování tamnější obecní silnice se zamezilo ... vústění trati do severního konce stávající stanice přestické odpovídá dobře dopravním zájmům ... Protože trať z jižního konce stanice ku Skašovu vyjíždí a údolí Úhlavy ve větší šířce překročit musí, nutno při sdělení detailního projektu z příčiny stanovení světlosti potřebných otvorů v železniční hrázi hydrotechnické výpočty předložit ... že žádost Skašova, aby stanice z lesa ven ku silnici blíže samé obci položena byla, oprávněna jest ... Stanice budíž tak položena, aby se pro obě odbočky, totiž do Blovic i do Nepomuka průchozí stala ...“.

Zato v úseku Skašov - Blovice a Skašov - Nepomuk se rozvinula nebyvalá diskuse. Zástupce ministerstva železnic sdělil, že: „... vystavění obou odboček by umožněno býti mohlo a taky potřebným se stálo, nelze předpokládati ... nyní se jedná jen o volbu té nebo oné odbočky ... doporučujeme pouze odbočku do Blovic, která je i kratší (13,7 km) oproti odbočce Nepomucké (19,5 km) a stavební poměry jsou příznivější ... rovněž lze očekávat i výhodnější komerční výsledky ve směru Blovic, nehledě k poměrům dopravním ...“ Ale zástupci družstva se nedali a chtěli realizovat obě odbočky. Měli v záloze starostu Klatov JUDr. Maška, který předložil návrh na zapojení trati Klatovy - Plánice - Nepomuk do stanice Soběsuky, tedy do nepomucké odbočky. Tato skutečnost měla zásadní vliv a požadavek, resp. návrh klatovského starosty vedl komisi k rozhodnutí pro tzv. zelenou variantu se zaústěním tratě do Nepomuku od jihu. Toto s povděkem kvitoval i zástupce Žinkovského panství a samozřejmě i zástupci výstavby tratě Klatovy - Plánice - Nepomuk (projekt jejich tratě zlevní). Komise nakonec doporučila obě trasy ze Skašova jak k Blovicím, kde měla navazovat na projektované spojení do Rožmitálu, tak i k Nepomuku v návaznosti na připravovanou trať do Blatné. Ovšem podmínka byla stanovená, že rozhodujícím bude stanovisko vyšší instance po provedeném komerčním šetření a tím byl Zemský výbor království Českého.

*dokončení příště*

**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