

Vychází v den desátého výročí založení spolku

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 30

Vychází 8. února 2003

Zdarma

Milí železniční přátelé,

pomineme-li příležitostná zvláštní vydání, tak se nám z našeho rádoby občasníku stává spíše nepravidelná ročenka. Důvody se stále opakují. Přibývá množství jiných, zejména administrativních povinností, které odčerpávají síly i chuť do tvorby. Nemalé úsilí stojí také provozování a údržba motorového vozu, zprovozňování dalších exponátů, vydavatelská činnost a v neposlední řadě i dříve spolehliví dopisovatelé a spolupracovníci statečně lenoší... a proto i dnešní číslo vychází v takto zeštíhlené formě.

Desáté výročí spolku je příjemným jubileem a důvodem k oslavě, ale také důvodem zhodnotit uplynulé období a zamyslet se nad tím, jak dál.

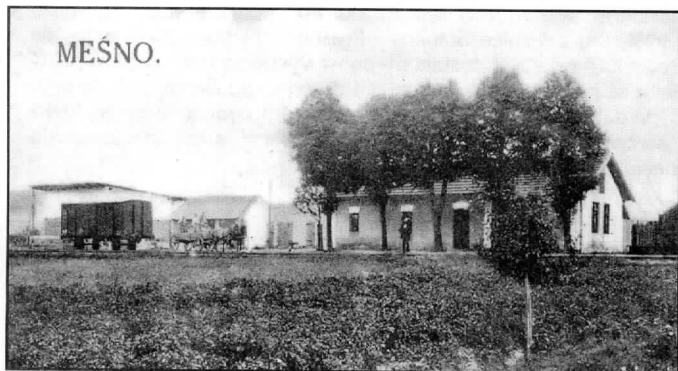
Za desetiletí svého života odvedl spolek mnoho poctivé práce ukazující veřejnosti železnici zásadně v pozitivním pohledu. Rozmanitost akcí, pestrým programem i mnohými zajímavými tituly železničních publikací jsme se snažili oslovit co nejširší spektrum veřejnosti. I přesto, že se někdy vyskytly drobné vady na kráse, se nám to určitě povedlo. Tady patří poděkování nejen členské základně, ale též všem, kteří nás uměli v potřebný okamžik podpořit. A už se nezlobíme ani na ty, co nám statečně házeli (někteří se o to snaží dodnes) klacky pod nohy.

Jedno je však jisté - jsme o deset let starší, pracovní i rodinné povinnosti postupně střídají dříve bezstarostné študácké časy plné volna, u některých se projevuje i únava. Nepochybně spolek potřebuje omlazovací kúru, jenže... kde ji vzít mezi dnešní mládeží, která má poněkud jiné zájmy.

A tak se zatím při své činnosti budeme muset spolehnout na současný několikačlenný kolektiv, který vedle tradičních jízď čeká v letošním roce příprava oslav 120 let trati Rokycany - Nezvěstice. Ty se budou konat 2. srpna a kromě vlaků s parní lokomotivou připravujeme ve stanici Mirošov další zajímavý program. Světlo světa spatří i publikace věnovaná historii zdejší trati.

Tož tedy plnou parou do dalších let!

Ing. Jiří Svoboda



Dnešní „nákladíště“ Lipnice na jedné z dobových pohlednic ze sbírky Karla Maříka.



Krásná zimní atmosféra doprovázela naši první letošní jízdu, která směřovala na Mirošovskou lokálku. Kdo se při několika zastaveních uvolil opustit teplo vlaku, měl možnost se nejen řádně pokochat, ale též pořídit zajímavé snímky.

Foto: Kolda

## Kam s Lokálkou v roce 2003 ?

I v letošním roce můžete společně s námi usednout do staříčké motoráčky a vydat se po zajímavých místech naší vlasti:

- 1.- 7.4. Putování nejen po vinných sklepech jižní Moravy
- 3.5. Do Zlonic na oslavu Pražsko-duchcovské dráhy
- 17.5. Na Hamernický den do Dobříva
- 14.6. Na Mořinu a Karlštejn
- 19.- 27.7. Cykloputování po Čechách
- 2.8. 120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice
- 8.- 17.8. Putování severní Moravou
- 6.12. Mikulášská jízda s nadílkou

Další akce a aktuální informace najdete na:  
[home.tiscali.cz/lokalkagroup](http://home.tiscali.cz/lokalkagroup)

## Výzva

Pro přípravu pamětní publikace ke 120. výročí trati Rokycany - Mirošov - Nezvěstice sháníme jakékoliv dobové materiály, informace a zajímavosti. Kontaktujte nás na adrese spolku, telefonicky nebo mailem.

Předem srdečně děkujeme!

# Neuskutečněný projekt trati Staňkovy - Přestice - Nepomuk

Ing. Václav Zahradka

dokončení z minulého čísla

Železniční výbor zpracoval 3. února 1898 posudek na projekt, z něho vyplynulo, že navrhuji obě spojení, ale nedoporučuji zaústění do nepomucké stanice z jihu, ale ze severu, protože by se stanice stala vratnou pro přímou přepravu zátěže z Přestic do Blatné. Toto by neplatilo v případě realizace trati z Rožmitálu, kdy by přeprava mohla být směřována přes Blovice. Avšak ve skutečnosti je stavba trati do Blatné již v realizaci, kdežto trať z Blovic do Rožmitálu v počátku projektu. Proto doporučuje realizovat tzv. červenou variantu vcházející do stanice ze severu. „Toto dáváme vyšším místům k rozhodnutí ... podepsán Jahoda“.

Následovala další jednání a dobrozdání, z nichž vyplývá, že stavební náklad by obnášel 513 000 K, kolejová zařízení 176 784 K, atd.... a v těchto návrzích již zcela chyběl směr do Blovic. Proč asi? Doklady o tom nejsou, ale zřejmý tlak z plánické a klatovské strany byl veliký a stanice Soběsuky dávala větší naději na realizaci tratě Klatovy - Plánice - Nepomuk. Rovněž jižní varianta byla výhodnější i pro žinkovský velkostatek, kdy majitel podmínil vedení trati jižním směrem úpisem akcií. Tak ve schváleném podání na Zemský výbor v roce 1899 je již místní dráha navrhována jako „hlavní“ s těmito stanicemi a zastávkami: Staňkov, Vituna, Merklín, Soběkury/Dnešice, Přestice, Příchovice, Horčice, Skašov/Letiny, Radkovice/Žinkovy, Žinkovy, Soběsuky a Nepomuk s délkou 57,168 km.

Mezi upisovateli akcií nalezneme nejen města, obce, okresy ale i soukromé osoby z uvedeného spádového území a také město i velkostatek Plánice. Ze zpracované rozvahy výnosnosti vyplynula výhodnost jižní varianty zaústění do nepomucké stanice, kterou podporoval okres Nepomucký i Přestický, panství i městys Žinkovy. Vedle toho se z rozvahy dozvíme, kolik v kterém místě bylo obyvatel, průmyslu a podniků. Např. ve Vituni - sklárna, 3 kamenouhelné doly, 239 obyvatel, v Merklíně - lihovar, pivovar, 7 dvorců, 1430 obyvatel, v Horčicích - 2 mlýny, 2 cihelny, dvorec, 434 obyvatel, .....

Družstvo nechalo následně zpracovat podrobný projekt a ten předložilo na ministerstvo železnic 8. srpna 1901 s možností uplatnění návrhů směřujících k úspoře stavebních nákladů. Zde zřejmě začaly problémy, které celý projekt oddalovaly. Ve hře byla i garance země, a tak se hledaly cesty, jak garanci neposkytnout a místní neshody se k tomu hodily. Družstvo se rozdělilo na dva tábory „severní varianta“ Skašov - Žinkovy - Kokořov - Novotínky - Nepomuk a „jižní varianta“ Skašov - Žinkovy - Žinkovy zastávka - Soběsuky - Nepomuk město - Nepomuk a každý tábor prosazoval svou variantu a čas ke škodě věci bez výsledku ubýhal. Zemský výbor nechal v roce 1905 vypracovat na náklady družstva u firmy Hammer&Khodl další studii obou variant, ze které vyplynulo, že kratší je varianta severní, ale komerčně výhodnější varianta jižní, nejlepší pak kombinace obou. Honorář činil 420 K, ale spor vyřešen nebyl.

Majitel velkostatku Žinkovy Karel rytíř z Weselých v tomto období sporů změnil náhle své rozhodnutí a oznámil, že úpis akcií váže na provedení levnější severní varianty. K němu se přidal i okres Nepomucký a městys Žinkovy. Na druhé straně je nutno vidět, že tyto zájemce nepoškozovalo a nekrátilo na jejich zájmech vedení trati jak severním tak jižním směrem.

Na to bylo 25. dubna 1908 Zemským výborem doporučeno projekt realizovat v severní variantě a družstvo doporučení akceptovalo. Na tomto základě Zemský výbor opět na náklady družstva objednal u firmy Hammer&Khodl detailní projekt a následně družstvo podalo 26. října 1908 na Zemský výbor žádost o poskytnutí státní garance. Opis žádosti postoupilo na ministerstvo železnic dopisem 29. října.

Firma Hammer&Khodl 13. března 1909 zpracovala a předala prokejt za honorář 420 K (u firmy asi obvyklý) a zájímavé je, že přesně odpovídal původní variantě z 22. července 1899.

Ministerstvo železnic svolalo na dny 7. - 13. dubna 1910 pochozí komisi a informovalo zainteresované strany. Městský úřad

v Plánici na to reagoval přípisem ze dne 26. března 1910 na místodržitelství, ve kterém prosazoval provedení podle jižní varianty a vypočítával její výhody. Nicméně v uvedených dnech proběhla revize trasy, z níž se dozvídáme, že „... také skupina účastníků domáhající se provedení jižní varianty zastupuje větší atrakční obvod a má vyšší národohospodářský význam než ona skupina, která ujímá se varianty severní ... rozhodujícím při tom je obzvláště stanovisko Zemského výboru pro království České, obchodní a živnostenské komory v Plzni, zemědělské rady pro království České, c.k. ředitelství státních drah v Plzni, c.k. okresního hejtmánství v Přesticích, okresních a městských zastupitelstev v Nepomuku a v Plánici, jakož i samých uchazečů o koncesi ... v návrzích rozhodnuto ... v dílčí části Skašov - Žinkovy - Nepomuk budiž vedení trati podle předloženého hlavního projektu pro jižní variantu ... na této označené trati schváleno zřízení následujících stanišť: stanice Žinkovy/Žinkau, osobní zastávka Vojovice/Wojowitz a stanice Soběsuky/Sbšuk. Tím bylo rozhodnuto a skončil vleklý spor o vedení trasy.

Okresní výbor přestický předložil na Zemský výbor dne 7. ledna 1912 slušnou žádost: „Zemský výbore království Českého, račiž se vlivem svým na příslušných místech o to zasaditi, aby stavba místní dráhy Staňkov - Přestice - Nepomuk do připravované předlohy vládní o stavbě místních drah buď jako podnik státu neb s garantií byla pojata a račiž na dráhu tu akcie příspěvek alespoň 15% nákladu zabezpečiti a o tomtěž c.k. ministerstvo železnic laskavě zpravit ...“. V poznámce na rubu dokumentu je tužkou dopsaná: „Veškeré práce přípravné, na něž okres Nepomucký a Přestický zálohy přes 110 000 K vynaložil, ukončeny jsou“.

Ministerstvo železnic svým výnosem ze dne 8. července 1912 vydalo č.j.z.17275/3 na družstvo, resp. na okresní zastupitelstva projektovanou železnici dotčených okresů shrnutí veškerých projednaných a schválených náležitostí k projektu a v závěru uvedlo, že je nutno ještě dopracovat některé náležitosti v detailním projektu a dopracovat a předložit rozpočet projektu. Na to požádalo družstvo, resp. okresní výbor přestický železniční odd. zemského výboru o zprostředkování a zajištění uvedeného dopisem ze dne 25. října 1912. Zemský výbor doporučil opět projektanta Khodla, který si nárokoval za dopracování projektu 250 K za kilometr trati u prováděných úprav a doplňků. Tato částka i další podmínky byly na jednání v Přesticích dne 4. října schváleny.

Výbor dosti těžce nesl, že stavba dráhy nepokračuje a závistivě hleděl na vybudované místní dráhy ze Staňkova do Poběžovic a z Nepomuka do Blatné, ale na druhé straně viděli i nenaplněnou snahu o výstavbu tratí z Klatov do Plánice či Kolovče nebo ze Sušice na Kašperské Hory, které pronásledoval stejný osud. V osudu to ale nebylo, chyběly větší známosti a úřednická zdatnost při zdolávání úředního šimla.

Přesto ještě naděje žila. Když byl projekt definitivně dopracován a předložen, zbývalo na úrovni zemských úřadů rozhodnout o podpoře projektu, aby bylo možno zpracovat předlohu zákona. Toto měla být více méně formální záležitost.

Zdálo se, že je vyhráno, ale dráze nebylo souzeno, aby byla postavena. Když se schylovalo k předložení osnovy do říšské rady, vypukla válka a finanční prostředky byly směřovány do vojenské mašinérie, kde zmizely bez užitku. Po skončení války se snaha o výstavbu železnice Staňkov - Přestice - Nepomuk obnovila, ale před touto železnici dostala přednost výstavba tratí na Slovensku, takže se nakonec toto spojení ani do osnovy zákona nedostalo.

V dalším období se zavedly některé autobusové spoje, které částečně zajistili obslužnost uvedené oblasti, a tak to zůstalo do dneška.

V příštím vydání se na tomto místě budeme věnovat neuskutečněnému projektu místní dráhy Zruč nad Sázavou - Pelhřimov.