

# Železničář

87

ročník 37

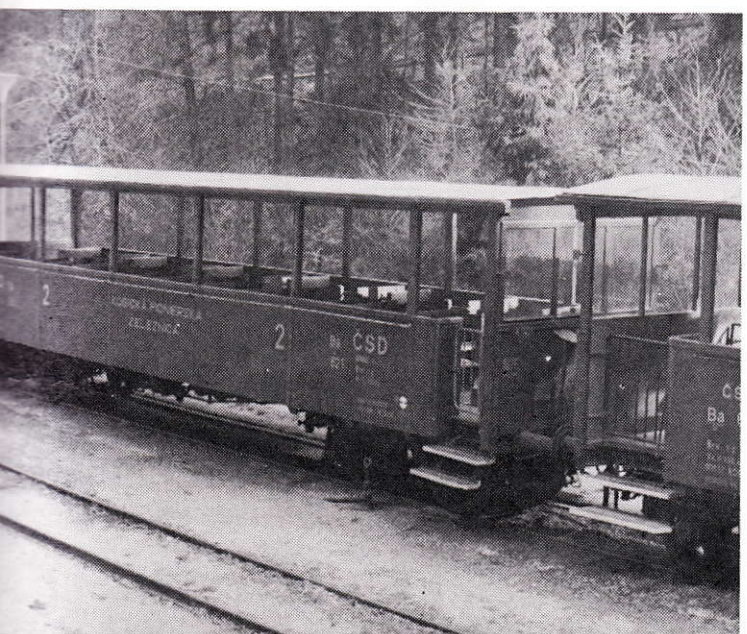
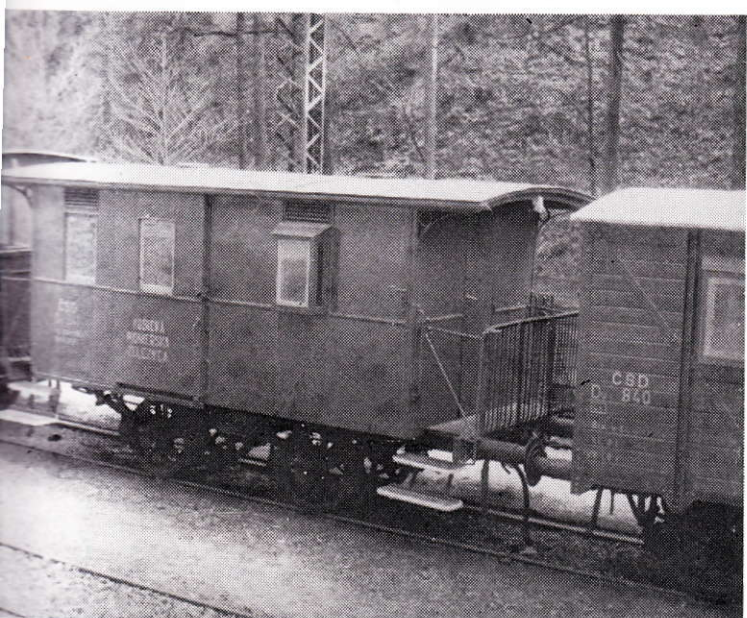
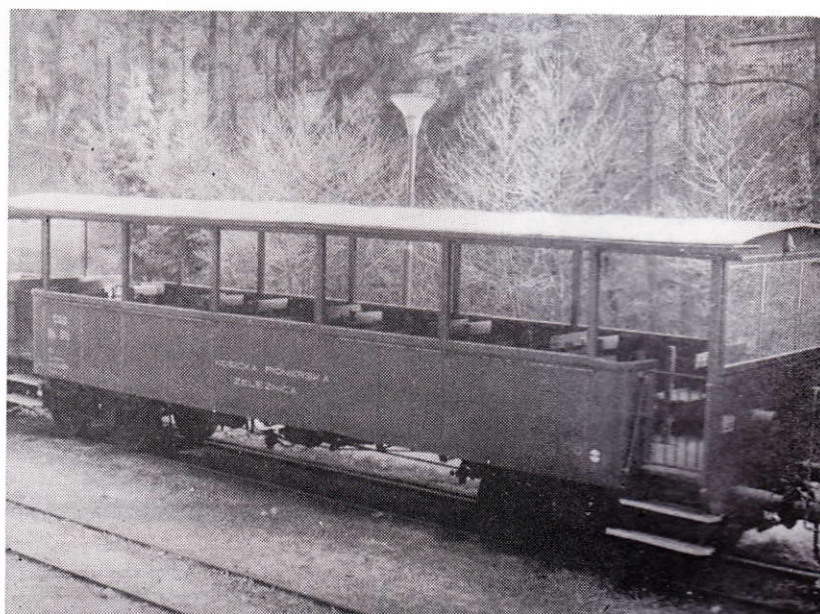
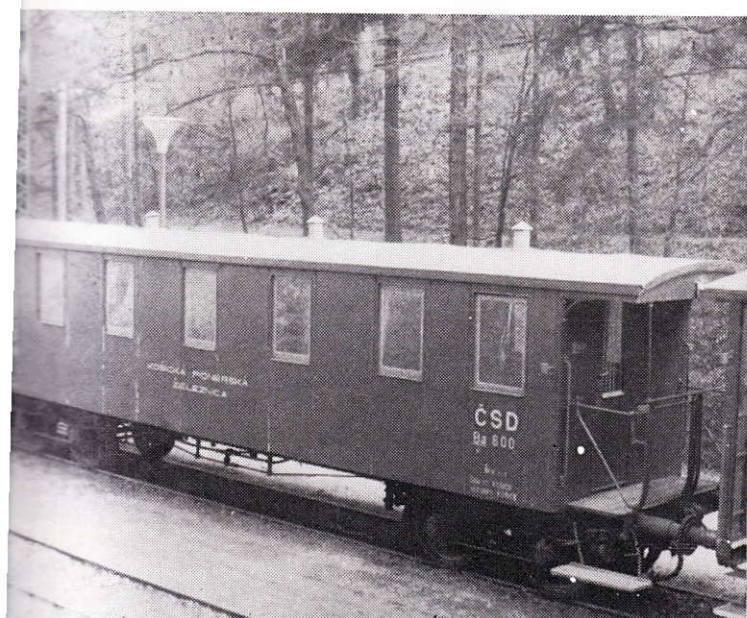
ISSN 0322-8002

18

cena 2 Kčs







Ak si lepšie pozrite cestovný poriadok ČSD, pod číslom trate 405 nájdete 4,2 km dlhú Pioniersku železnicu, vedúcu zo stanice Čermel' (niekoľko kilometrov od severozápadného okraja Košíc) do stanice Pionier, ktorá leží v časti prímestskej aglomerácie Košíc (Alpinka). Pionierska železnica medzi týmito dvoma konečnými stanicami prechádza cez dopravňu Vpred.

Vozidlový park tejto určitým spôsobom unikátnej železničky tvoria vozne, ktoré predstavujeme tesne pred zahájením prevádzky 1. mája 1987.

Na počiatku prevádzky tvorili vozňový park dva dvojnápravové vozne osobné a dva dvojnápravové nákladné, prevzaté z TEŽ Poprad. Ostatné vozne pochádzajú zo zrušenej úzkorozchodnej trate Hronská Dúbrava—Smolník. Sú maďarskej výroby, strechy majú zhotovené z bronzu, ostatnú časť z ocele. Zvláštna konštrukcia kĺzných ložísk udržiava skriňu vždy v kolmej polohe.

V tomto roku jazdí Pionierska železnica iba v úseku Čermel'—Vpred, nakoľko už od minulého roku tu prebieha generálna oprava.

ING. PAVEL VARGA



# NOVÁ DOBA VYŽADUJE NOVÉ PŘÍSTUPY

RSDr. JIŘÍ DIVIŠ, předseda ÚVOS OSPŽ



Dnem československých železničářů uzavíráme starý a vstupujeme do nového železničářského roku. Je to příležitost nejen poděkovat všem poctivým železničářům za odvedenou práci a popřát jim i jejich rodinám pevné zdraví, úspěchy v osobním životě a práci, ale také se ohlédnout zpět a otevřeně si říci, že ne vše, co jsme si předsevzali, jsme splnili.

Jako každoročně jsme prožívali složitý konec roku 1986, způsobený neúměrnou kumulací nároků na přepravu. Tuhá zima v prvních měsících letošního roku se stala nejnáročnější prověrkou naší práce na všech stupních řízení. Přesvědčila nás mnohde o formální přípravě na zimu i o tom, že se neudělalo všechno pro dobré materiálně-technické zabezpečení provozu i lidí. V těch rozhodujících okamžicích se znovu potvrdila obětavost železničářů. Tam, kde selhala technika, nastoupili lidé a ve složitých podmínkách obstáli.

Přesto zima poznamenala plnění plánu a ani dnes u příležitosti našeho svátku nemůžeme říci, že jsme výpadky dohnali. Nejde jen o kvantitu v přepravě osob a zboží, v nakládce, tranzitu, vývozu a dovozu, plnění plánu oprav vozidel, stavební či průmyslové výrobě, ale zejména o kvalitu a efektivnost.

V období nástupu k přestavbě hospodářského mechanismu v celé společnosti, a tedy i v dopravě, musíme najít nové formy a přístupy, změnit styl a metody práce, ale také vztahy mezi sebou. Bez konkrétních činů, spoléhání na někoho jiného, bez náročnosti a otevřenosti každého z nás se nic nezmění.

Příčiny dosavadního vývoje jsou v zásadě známé a nevznikly ze dne na den, chybí plynulost a rytmičnost provozu. V některých služebních odvětvích, výkonných jednotkách, závodech a podnicích je nedostatek pracovníků, ale chybí i technika, která by je mohla nahradit. Vážně zásobování materiálem a náhradními díly. Na prvním a druhém hlavním tahu existuje značná napjatost v kapacitách. Je však třeba zároveň říci, že se plně nevyužívají základní prostředky železnice, např. ložný prostor, špatně hospodaříme s vozy a vlastní řízení provozu i další činnosti ne zcela odpovídají potřebám doby.

I za této situace je stěžejním úkolem včasné, plynulé a efektivní zajišťování přepravních potřeb národního hospodářství a obyvatelstva při podstatně nižší spotřebě paliv, energie, nižších provozních a materiálových nákladech, vyšší produktivitě práce. Ani na okamžik nesmíme pouštět ze zřetele kvalitu, bezpečnost železničního provozu a odpovídající kulturu cestování.

S cílem zabezpečit realizaci těchto úkolů po projednání na společném jednání vedení FMD s předsednictvem ÚVOS, přijal ÚVOS na II. společné plenární schůzi s ČVOS a SVOZ Politickoorganizační zabezpečení realizace úkolů vyplývajících pro orgány a organizace ROH na železnici ze závěrů XVII. sjezdu KSČ, XI. všeodborového sjezdu a sjezdu odborového svazu. Se Souhrnnými opatřeními k zajištění závěrů XVII. sjezdu KSČ a na zabezpečení přepravních potřeb národního hospodářství v osmé pětiletce, přijatými FMD, jsou to závazné směrnice pro činnost všech odborových a hospodářských orgánů v 8. pětiletce.

Z těchto dokumentů také vyplývá, že je potřebné rozvinout mnohostranné formy práce k mobilizaci všech železničářů k tvůrčímu uskutečňování politiky KSČ a aktivní účasti na politickém, hospodářském a společenském životě. Dále prohlubovat sepětí odborové činnosti s politikou KSČ na každém pracovišti, zejména při řešení všech rozhodujících otázek řízení železničního provozu a všech činností na železnici, rozvoji tvůrčí a pracovní iniciativy, péče o železničáře, zlepšování pracovních a sociálních podmínek, ochrany a bezpečnosti při práci na všech pracovištích, obhajobě práv a oprávněných požadavků pracujících i jejich ideologické výchově.

Jedním ze stěžejních úkolů je získávat technickou inteligenci k větší angažovanosti, vytvářet pro ni podmínky, aby dávala všechny své síly, znalosti a talent pro intenzifikaci železničního provozu, zlepšení kvalitativních ukazatelů, urychlování výsledků vědy a techniky a tím i ke zlepšování pracovních a sociálních podmínek železničářů.

V odborovém hnutí se musíme podílet na řešení náročných ekonomických a sociálních úkolů, iniciativněji využívat práva součinnosti, spolurozhodování a kontroly i svěřených práv při řešení rozhodujících otázek činnosti výkonných jednotek, závodů, podniků, provozních oddílů, VHJ i drah.

Orgány a organizace ROH na všech stupních řízení musí hledat nové formy a metody práce. Máme-li beze zbytku splnit stanovené úkoly, musíme tvořivě přistupovat k řešení všech problémů, otevřít široký prostor tvůrčí i pracovní iniciativě lidí, jejich znalostem, umu i zkušenostem a plně využívat existující zdroje a technickou základnu železnice. Znamená to rozhodný obrát v myšlení, v přístupech k úkolům, k realizaci přijatých plánů a usnesení, ke kontrole jejich plnění i v tom, jak budeme volat k odpovědnosti ty, kteří své úkoly neplní. Vyhlásit nesmiřitelný boj formalismu a lhůstivosti a vytvářet náročné, ale soudružské klima pro řešení všech problémů a mít porozumění pro práci druhých.

## Železničář

Ž 87 — Ročník 37 — Číslo 18  
ISSN 0322-8002

Časopis pro železničáře, přátele železnic a železniční modeláře. Vydává federální ministerstvo dopravy v Nakladatelství dopravy a spojů. Vychází dvakrát měsíčně, samostatná odborná příloha Železniční technika šestkrát do roka. Cena výtisku Ž 87 — 2 Kčs, ŽT — 5,50 Kčs, roční předplatné Ž 87 — 48 Kčs, ŽT — 33 Kčs.

Vedoucí redaktorka Margita Crkňová. Zástupkyně Jana Kredbová. Redaktorka Naděžda Vandurková. Grafická úprava Marie Solcová. Redaktor odborné přílohy ŽT Lubomír Rec. Předseda redakční rady ing. Miloslav Škárka, CSc. — Adresa redakce: Hyberská 5, 115 78 Praha 1, sídlo redakce: V závětří 6, 170 00 Praha 7 - Holešovice, telefon: 80 85 67, 80 79 12, selektor 15702.

Tisknou Tiskařské závody, n. p., Praha, závod 3 — provoz 33, Hájkova 2, 113 25 Praha 2, telefon 23 51 305—14. Rozšiřuje PNS, pošta, doručovatel a PNS-UED Praha 1, závod 01, Jindřišská 15, 125 05 Praha 1. Objednávky pro Železniční techniku přijímá PNS-UED Praha, závod 02, Obránců míru 2, 656 07 Brno. Objednávky do zahraničí vyřizuje PNS, ústřední expedice a dovoz tisku Praha, závod 01, administrace vývozu tisku, Kafkova 19, 160 00 Praha 6.

Rukopisy předány tiskárně 17. 7. 1987.  
Plánovaná expedice 16. 9. 1987.

Za původnost příspěvku ručí autor. Redakci nevyžádané rukopisy, kresby a fotografie se nevracejí. Otisk dovolen pouze se souhlasem redakce a při zachování autor-  
ských práv.

© Copyright NADAS Praha

### Z OBSAHU:

Kolejové brzdy v seřadovacím nádraží Praha-Vršovice	276
Motorové lokomotivy řady T 466.2 u ČSD (2)	278
Společně po kolejích i na vlnách Jindřichohradecké úzkorozchodky jubilující (2)	280
Rozvoj železnice v ČR	283

Na titulní straně: Na Negrelliho viaduktu v Praze. Foto ing. Zdeněk Bauer, CSc.





## Z NAŠICH TRATÍ

Dříve byly běžné, dnes je můžeme spatřit již jen na vedlejších tratích. Motorové vozy M 240.0 v poslední době rychle ustupují a jsou nahrazovány moderními M 152.0. Na snímku jeden z dobře udržovaných karlovarských vozů: M 240.0055 v zářezu na traťovém úseku Oldřichov u Nejdku—Pernink Miroslav Helmich

BSP vozové služby v železniční stanici Čáslav si po celý rok krášlí květinami své pracoviště i jeho okolí. Na snímku tranzitérka Jana Ondračková zalévá květiny na schodišti k jejich pracovišti Marie Hamtilová

## CO JE AKTUÁLNÍ V EKONOMICE

V závěru června se v Kraskově uskutečnila pravidelná čtvrtletní porada náměstka ministra dopravy ing. Ladislava Blažka, CSc., s náměstkou náčelníků drah pro ekonomiku. V průběhu jednání bylo kriticky poukázáno na neplnění plánované nákladky zboží, která nepříznivě ovlivňuje výši tržeb z přepravy. Nepříznivě je rovněž plnění rozhodujících kvalitativních ukazatelů, ať už jde o oběh vozu nebo produktivitu provozní lokomotivy. Překračuje se plán pracovníků. Materiálové náklady bez odpisu základních prostředků a služby nemateriálové povahy nejsou čerpány, což nelze pokládat za příznivý jev vzhledem k tomu, že k podstatnému nečerpání dochází u oprav i udržování a spotřeby materiálu neplněním oprav kolejových vozidel v železničních opravárnách, nerealizováním opravných a udržovacích prací v odvětví traťového hospodářství. Naproti tomu, v důsledku překračování měrných spotřeb v elektrické trakci a překročení netrakovní spotřeby, je čerpání nákladů na spotřebu paliv a energie vzhledem k realizovaným provozním výkonům neúměrně vysoké.

K projednávanému komplexnímu dokumentu pro přestavbu hospodářského mechanismu CSSR v podmínkách dopravy bylo konstatováno, že v současné době upřesňuje a doplňuje oblast centrálního řízení, v oblasti plánování se posuzuje účelnost některých ukazatelů, oblast objektivizace hodnotových nástrojů se doplňuje o kvantifikaci a dopady podle různých alternativ pro řešení problematiky cen a tarifů, oblast zapojení československých dopravních organizací v souvislosti s obchodní politikou resortu.

Dále byly projednány některé otázky týkající se vlastních nákladů a zásadních problémů plánu na rok 1988, který je předznamenán zejména omezením limitů na nově zahajované stavby a složitou situaci kolem komplexních rekonstrukcí. Kriticky bylo poukázáno na nedostatečnou připravenost staveb. Velmi aktuální otázkou je přijetí opatření, která by vyloučila porušování mzdové regulace, sankcionování za překračování dodacích lhůt a zaměření zainteresovanosti na plnění provozních výkonů takového charakteru, aby bezprostředněji a intenzivněji působilo na zkracování oběhu vozu. —ps—

V květnu uskutečnil pražský Kroužek přátel MHD okružní jízdu motorového vozu M 262.0070 a přívěsného ř. Bix kolem Prahy. Přitažlivost akce zvyšovala nutnost jízdy po spojkách, vyhrazených obvykle jen nákladní dopravě. Okruh začínal i končil v Praze-Libni Jiří Čermák



### POZDRAV VELKÉMU RIJNU

V letošním roce uzavírají národní výbory, organizace Národní fronty a závody socialistické závazky na počest 70. výročí VRSR. Městský národní výbor v Krnově uzavřel na letošní rok dohodu s pobočným lokomotivním depem Krnov — jeho pracovníci se zavázali, že pro zlepšení vzhledu vnějších prostor závodu vysadí dvacet stromků a čtyřicet keřů na ulici Partyzánů a zajistí péči o parkoviště na téže ulici. Přitom odpracují 400 brigádnických hodin v hodnotě 5000 korun. V investiční činnosti převezmou patronát nad výstavbou hudební síně v bývalém kostele tak, že podle požadavků MěstNV odpracují 200 brigádnických hodin. Obnoví také nátěr autobusové zastávky na ulici Partyzánů.

Na ozelenění ploch v závodě a ve městě pod heslem „Kvetoucí město“, vysadí krnovští železničáři z PLD květiny a okrasné keře v prostorách depa. U příležitosti výročí VRSR uspořádají soutěž mezi výkonnými jednotkami uzlu Krnov s názvem „Co víš o SSSR“. Dohoda bude vyhodnocována dvakrát ročně. Nž

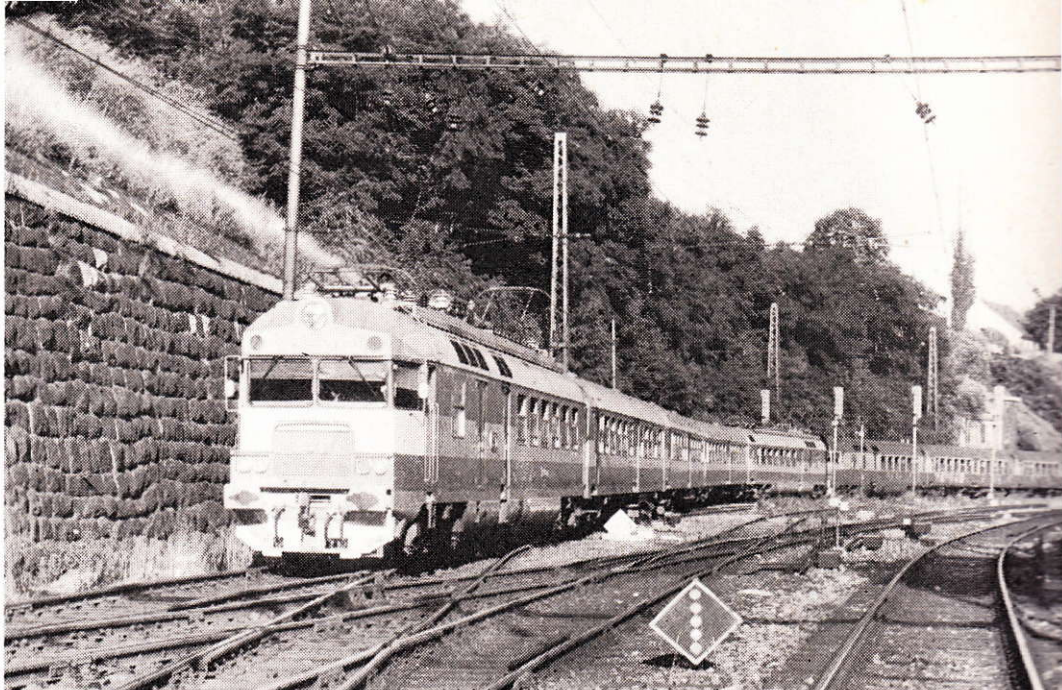


Elektrické jednotky radu SM 488.0 vlastní v současnosti dve rušňové depá, v Střednej dráhe RD Brno dolní nádraží a vo Východnej dráhe RD Leopoldov. Medzi najlepšie udržiavané sa radia brnenské súpravy, ktoré RD nasazuje na vozbu osobných vlakov na trati Brno—Tišnov—Havlíkův Brod a Brno—Břeclav—Bratislava. RD Leopoldov vlastní tieto jednotky od roku 1985, kedy boli prevedené z RD Bratislava východ. Pravidelne jazdia na trati Bratislava—Kúty—Jablonica—Trnava, Leopoldov—Trnava—Bratislava, Bratislava—Galanta—Nové Zámky—Stúrovo a Komárno—Nové Zámky—Galanta—Sereď—Trnava. Na snímke brnenská SM 488.0006 + 05 pri odchode s EOS 2510 Bratislava hl. st.—Brno.

Pavol Kukučík

### POKROKOVÉ FORMY PRÁCE

V provozním oddílu Přerov pracuje podle metody A. D. Basova 3220 pracovníků ve 188 kolektivech, saratovský systém práce využívá ve správkárnách lokomotivních dep 25 kolektivů BSP s 457 členy. Td



## PROČ DOCHÁZÍ K NEHODÁM

### VELKÁ NEHODA MEZI VÝHYBNOU BROD NAD TICHOU A ŽST PAVLOVICE

Dne 14. května 1987 v 0.22 h mezi výhybnou Brod nad Tichou a železniční stanicí Pavlovice (PO Plzeň) v km 405,570 došlo k najetí vlaku Lv 67781 na konec stojícího vlaku EPn 67787 s velkými následky.

Jednokolejný traťový úsek Brod nad Tichou—Pavlovice leží na elektrizované trati Plzeň—Cheb, která je vybavena univerzálním čtyřpojmovým automatickým blokem, jehož nedílnou součástí je traťová část vlakového zabezpečovače. Jízda vlaků na trati je řízena dálkově dispečerem z ústředního stavědla v Plzni.

Vlak EPn 67787 byl veden lokomotivou S 499.0253 a jen strojvedoucím, bez vlakové čety. Měl 26 vozů, 52 náprav, zatížení 816 tun a celková hmotnost vlaku činila 901 tun. Vlak Lv 67781 byla sólo lokomotiva T 679.1238, obsazená strojvedoucím a pomocníkem strojvedoucího. Lokomotiva nebyla vybavena vlakovým zabezpečovačem ani radiostanicí.

Jaký byl průběh nehodové události? Lokomotiva T 679.1238 byla převážena z lokomotivního depa Sokolov do lokomotivního depa Plzeň na kolový soustruh, na přetáčení sou-

kolí. Jízda v úseku Sokolov—Cheb proběhla bez závad. V úseku Cheb—Plzeň, kdy byla lokomotiva vedena jako vlak Lv 67781, došlo hned v mezistaničním úseku Cheb—Lipová u Chebu k poruše registračního rychloměru, který přestal ukazovat i registrovat rychlost. Lokomotivní četa pokračovala dále s porouchaným rychloměrem. Rychlost strojvedoucí odhadoval podle zkušenosti. K další závadě došlo před půlnocí při jízdě do železniční stanice Mariánské Lázně, kdy přestal svítit hlavní přední reflektor. Po zastavení v ŽST Mariánské Lázně chtěla lokomotivní četa záradu odstranit výměnou žárovky ze II. stanoviště. Žádná tam ale nebyla. Po postavení odjezdového návěstidla do polohy dovolující jízdu pokračovala lokomotiva dále v jízdě, a to pouze s bílými pozičními světly. Až do výhybny Brod nad Tichou probíhala jízda bez dalších mimořádností. Při jízdě k předvěsti vjezdového návěstidla ŽST Pavlovice (předposlední oddílové návěstidlo) ukazovalo toto návěstidlo návěst „Stůj“. Strojvedoucí zastavil asi 80—100 metrů před návěstidlem a poslal svého pomocníka do strojovny zkontrolovat stav motoru. Poté se ihned rozjel proti návěsti „Stůj“. Ujel asi 200 metrů, když se před ním zablesklo označení „Konec vlaku“ na viaflexové kon-

covce. Ihned začal brzdit přímočinnou brzdou a pak i průběžnou vlakovou brzdou. Zastavit však nestačil a došlo k najetí do zadní části stojícího vlaku EPn 67787, jehož strojvedoucí se právě chystal po minutovém stání pokračovat v jízdě podle rozhledu do posledního oddílu před ŽST Pavlovice.

Při nehodové události nebyl sice nikdo usmrčen a zraněn, avšak došlo k poškození lokomotivy T 679.1238 a tří železničních vozů, dva vozy byly navrženy na zrušení. Celková hmotná škoda činila 125 tisíc korun. Následkem této nehodové události byl mezi železničními stanicemi Planá u Mariánských Lázní a Pavlovice přerušen železniční provoz od 0.22 h do 12.02 h.

Při šetření nehodové události bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Lv 67781 v úseku Sokolov—Cheb a Cheb—Lipová u Chebu několikrát překročil nejvyšší dovolenou rychlost lokomotivního vlaku 80 km/h, a to až na 94 km/h; dále že neměl u sebe „Zmocnění pro výkon služby na trati Plzeň—Cheb“ a ani služební průkaz. Ve vlakovpisu neprovedl ani strojvedoucí ani jeho pomocník záznam o poruše registračního rychloměru, jak je uloženo článkem 9 předpisu ČSD V 8.

Příčinou této nehodové události je nepozornost strojvedoucího vlaku Lv 67781, který nerespektoval návěstní předpisy při jízdě proti návěsti „Stůj“ oddílového návěstidla automatického bloku.

Ing. Viktor Mentzl

Postupující elektrizace tratě z Prahy do Děčína a dále do NDR si vynutila náročné rekonstrukce tunelů Pastýřská a Ovčí stěna v Děčíně, které v minulých letech zajišťovali pracovníci Železničního stavitelství Brno. K nejnáročnějším pracím patřilo snížení nivelety obou traťových kolejí v těchto tunelech. Od 21. dubna tady byla zcela přerušena vlaková doprava, svršek byl demontován a niveleta snížena tak, aby mohly pod troleji jezdit elektrické lokomotivy. Železniční tuneláři společně s výkonnými jednotkami ČSD, AŽD a pracovníky PO Ústí nad Labem zvládli náročnou výuku do 1. máje 1987. Na snímku automatická strojní podbiječka 400.1 TSS Ústí nad Labem při práci na první koleji u tunelu Ovčí stěna v poslední den výluky mm







## Spouštěcí brzda v pahrbkové koleji

Značné úsilí bylo soustředěno na automatizaci přesunu soupravy vozů z vjezdové skupiny kolejí k fiktivnímu svážnému pahrbku a regulaci rychlosti jejich rozřadování. Stanovená koncepce, která vyplynula z řady studijních prací, se výzkumně a vývojově řešila v úkolech rozvoje vědy a techniky ve Výzkumném ústavu železničním Praha a v Železničních opravárnách a strojárnách Česká Lípa.

V lednu 1976 byla uvedena do zkušebního provozu tzv. spouštěcí kolejová brzda, nahrazující funkci protisklonu svážného pahrbku: tím umožňuje rozvěšování jednotlivých odvěsů. Současně zajišťuje regulaci rychlosti sbíhání odvěsů. Je umístěna před první rozdělovací výhybkou směrového kolejiště.

Konstrukce této kolejové brzdy vychází z klasické jednokolejnicové kolejové brzdy typu JKB-DV. Pro jemnější regulaci rychlosti byly upraveny dvoukomorové brzdové válce. Oddělením vstupu tlakového vzduchu

# Kolejové brzdy v seřadovacím nádraží PRAHA-VRŠOVICE

Seřadovací nádraží v Praze-Vršovicích je jednou z nejvýznamnějších vlakovotvorných stanic ČSD. Svými sklonovými poměry patří mezi atypická nádraží nejen u nás, ale i ve světě. Projekt na jeho vybudování byl vypracován ještě před první světovou válkou. Tehdy také byla zahájena stavba — jedné z největších stanic v celé bývalé síti rakousko-uherské železnice, při které byla použita v té době nejmodernější stavební technika.

Prostorové uspořádání nádraží je zcela klasické. Všechny kolejové skupiny — vjezdová, směrová, staniční a odjezdová, jsou umístěny za sebou, v průběžném velmi urychlujícím spádu 8—9‰, který se v odjezdové skupině snižuje na 7—6‰. V celém třídícím procesu se nepoužívá posunovacích lokomotiv. Pro pohyb vlaků a odvěsů se využívá pouze síly zemské přitažlivosti. Proto jsou taková nádraží označována jako nádraží gravitačního nebo také spádového typu.

K brzdění odvěsů v obvodu rozpouštěcího zhlaví a ve směrových kolejích se používaly ručně kladené zarážky. Regulace rychlosti přesunu přímých vlaků a skupin vozů byla zajišťována pouze utahováním a povolováním ručních brzd. Rovněž stojící soupravy byly proti samovolnému pohybu zajištěny utahováním potřebného počtu ručních

brzd. Součet brzdících vah musel dosáhnout alespoň 10 % hrubé hmotnosti vlaku. Tato technologie vyžadovala značný počet pracovníků-brzdařů, posunovačů a zarážkářů.

Dřívější technologické postupy rovněž předpokládají dostatečný počet vozů vybavených ruční brzdou, jejich dobrý technický stav a rovnoměrné rozmístění v soupravě.

Provoz spádového nádraží byl kdysi ekonomicky velmi výhodný. Náklady na provoz posunovacích lokomotiv byly vysoké, mzdy zaměstnanců naopak nízké a zájemců o práci u železnice byl nadbytek. V současné době je však situace zcela odlišná.

Právě citelný nedostatek pracovníků sil pro tyto nebezpečné a fyzicky namáhavé profese, které se zvláště výrazně projevuje v oblasti hlavního města Prahy, a postupné ubývání vozů s ruční brzdou i jejich zhoršující se technický stav byly základními důvody pro zahájení postupné automatizace třídícího procesu na tomto seřadovacím nádraží.

Prvním krokem, v období šedesátých let, byla výstavba sedmičlánkových dvoupásových kolejových brzd typu KB-DV v každém ze tří svazků směrového kolejiště. Tyto brzdy regulují rychlost jednotlivých odvěsů na hodnotu, která umožní jejich bezpečné chytání na ručně kladené zarážky ve směrových kolejích.

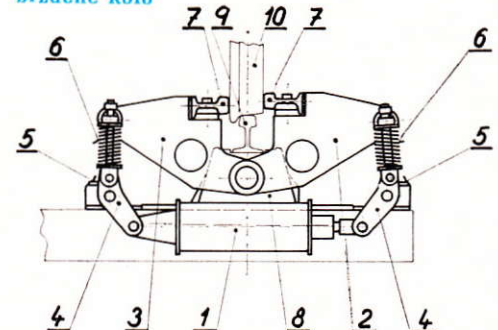
pro každou komoru a sloučením dvou regulačních skříní se dosáhlo desetistupňové regulace. Pro bezpečný pohyb obsluhujících pracovníků byla brzda doplněna kapotáží.

Spouštěcí kolejová brzda je složena celkem z pěti pětičlánkových kolejových brzd, takže její celková délka je více než 60 metrů (celkové uspořádání je na obr. č. 1). Brzda je od této doby v trvalém provozu a vykazuje správnou činnost. V roce 1984 byla obnovena.

K zajištění vlaků ve vjezdových kolejích a k regulaci přisunové rychlosti ke spouštěcí brzdě jsou určeny zádržné a zajišťovací kolejové brzdy.

Původní koncepce předpokládala použití pouze zádržné kolejové brzdy. V dubnu

Brzdná skupina — schéma  
1 — válec; 2 — páka pravá; 3 — páka levá; 4 — dvouramenné páky; 5 — dorazy; 6 — pružiny; 7 — brzdě kolejničky; 8 — ložiska; 9 — pojízdná kolejnička; 10 — brzděné kolo





1977 byl ve čtvrté vjezdové koleji zahájen ověřovací provoz jejího prototypu: konstrukce vychází opět ze základního typu jednokolejnicové brzdy. Obdobně jako u spouštěcí brzdy byla použita desetistupňová regulace. Výška horní hrany brzdných lšt byla z důvodu zachování průjezdného průřezu pro všechny typy lokomotiv snížena na 55 mm nad temenem kolejnice. Regulační skříně, pomocné jímky a rozvod tlakového vzduchu byly umístěny do kanálů z prefabrikovaných betonových dílů a brzda byla zakryta kapotáží. Celá brzdová skupina v jedné koleji je rovněž vytvořena z pěti pětičlankových zádržných kolejových brzd.

Souprava vozů po vjezdu vlaku byla zabrzděna zádržnou brzdou a potom mohla odstoupit vlaková lokomotiva. Souprava byla držena až do začátku jejího přesunu ke spouštěcí brzdě. Nastavením příslušných brzdných stupňů byla uvolněna a průběžnou změnou přitlačných sil regulována její přísunová rychlost.

Pro automatizaci řízení přísunové a rozřaďovací rychlosti byl ve Výzkumném ústavu železničním vyvinut elektronický automatizační systém PRAGA (Přísunová a Rozpouštěcí Automatizace Gravitačních nÁdraží). Rychlost soupravy se průběžně měří pomocí kolejnicových spínačů. Při dosažení stanovené hodnoty rychlosti dojde ke zvětšení přitlačné síly brzdných trámců a tím i k přibrzdění. Zařízení tedy představuje automatizační systém pracující s uzavřenou smyčkou zpětné vazby. Regulovanou veličinou je rozřaďovací rychlost.

Přesto, že jde o unikátní zařízení a v trvalém provozu byl ponechán jeho funkční vzorek, dlouhodobý provoz prokázal správnost ideového i konstrukčního řešení. V současné době probíhá jeho inovace ve sdělovacích a zabezpečovacích dílnách Hradec Králové. Nasazení do provozu se předpokládá v příštím roce.

Z ověřovacího provozu zádržných kolejových brzd vyplynulo, že při dlouhodobém držení vlaku ve vjezdové koleji dochází, zejména v zimních měsících, k nadměrné spotřebě tlakového vzduchu, způsobené únikem přes ztuhlé manžety v pracovních válcích. To vedlo k myšlence vyřešit zařízení, které by zajistilo dlouhodobé stání soupravy v zádržné brzdě bez požadavku na trvalou dodávku tlakového vzduchu; byla podpořena i bezpečnostním hlediskem. Při přerušení dodávky elektrického proudu pro kompresorovnu nebo při poruše potrubí mohlo dojít k samovolnému odbrzdění zádržné brzdy a tím i k ujetí soupravy.

Během velice krátké doby byla v ŽOS Česká Lípa výzkumně a vývojově vyřešena zajišťovací kolejová brzda. V roce 1979 byly vyrobeny a vloženy do kolejíste její dva prototypy.

Zajišťovací brzda je umístěna na společných pražcích se zádržnou kolejovou brzdou na protější kolejnici, namísto původní přídržnice. Brzdné trámce tvoří upravené

kolejnice uložené na pákovém mechanismu — brzdné skupině (příčný řez je na obrázku). Obě krajní polohy, tj. zabrzděno nebo odbrzděno, jsou pevně fixovány pružinami umístěnými na dvouramenných pákách. Jejich přestavení do opačné polohy zajišťuje dvojitý pracovní válec. Stanovené hodnoty přitlačné síly je dosaženo předpětím pružiny. Brzda je vybavena elektrickým zařízením pro kontrolu obou koncových poloh brzdných trámců.

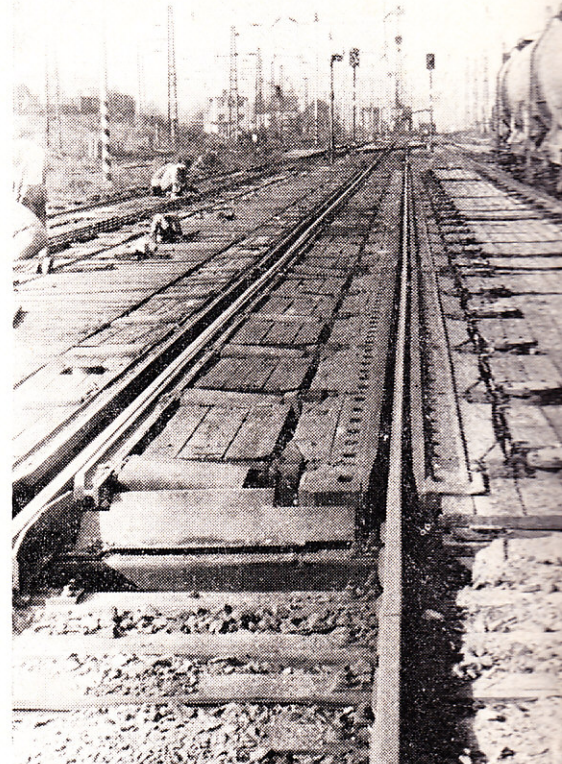
Konstrukce zajišťovací kolejové brzdy vycházela ze základního teoretického výpočtu a požadavku, aby sestava pěti pětičlankových brzd udržela vlak o hmotnosti 2500 tun na spádu 9‰ po neomezenou dobu, bez přívodu jakékoli energie.

Více než čtyřletý ověřovací provoz zádržných a zajišťovacích kolejových brzd na jedné vjezdové koleji neprokázal negativní poznatky přesto, že původní záměry řešení byly redukovány, a z důvodu jeho urychlení byly vyrobeny pouze dva prototypy zajišťovacích brzd. Zařízení i s tímto redukováním počtem brzd bylo na této koleji úspěšně využíváno. Rozhodnutí o úspěšnosti řešení k zajištění bezpečného držení soupravy o hmotnosti 2500 tun v pěti zajišťovacích brzdách se potvrdilo i zkouškou se soupravou o hmotnosti 1800 tun, která byla bezpečně držena ve dvou vybudovaných zajišťovacích brzdách.

Na úspěšný a urychlený vývoj kolejových brzd měla plynule navázat investiční výstavba 40 zádržných a 40 zadržovacích brzd ve všech osmi kolejích vjezdové skupiny. Tento záměr se však nepodařilo realizovat. V investiční výstavbě došlo ke značným časovým skluzům. Negativní vliv na další vývoj situace mělo i ponechání nově vyrobených kolejových brzd v kolejišti po dobu více než jednoho roku mimo činnost. Při jejich zprovoznování se projeví četné závady, výrobcem postupně odstraňované. Ověřovací provoz celého komplexu brzd mohl být zahájen až v roce 1986.

Součástí ověřovacího provozu bylo měření skutečných brzdných sil kolejových brzd pomocí dynamometrického vozu. Bylo zjištěno, že přes dodržení stanovených přitlačných sil brzdných trámců na kola vozů existují případy, kdy při nepříznivé skladbě vozů v brzdách (lehké vozy s dlouhým rozvorem — nízký počet brzděných náprav) není dosaženo požadovaných hodnot brzdného účinku.

Výsledky měření a zkušenosti z první etapy ověřovacího provozu se staly podkladem pro řadu konstrukčních úprav zajišťovacích brzd u výrobce. Úpravy se týkají především změny hodnot původně stanovených přitlačných sil, profilu a technologie výroby brzdných trámců a konstrukce pracovních válců. Současně bude rekonstruována společná kapotáž zádržných a zajišťovacích brzd pro zlepšení přístupu pracovníků údržby k mechanickým částem a pro zvýšení izolačního stavu kolejového obvodu v brzdách. Pro postupnou realizaci úprav byl stanoven časový harmonogram.

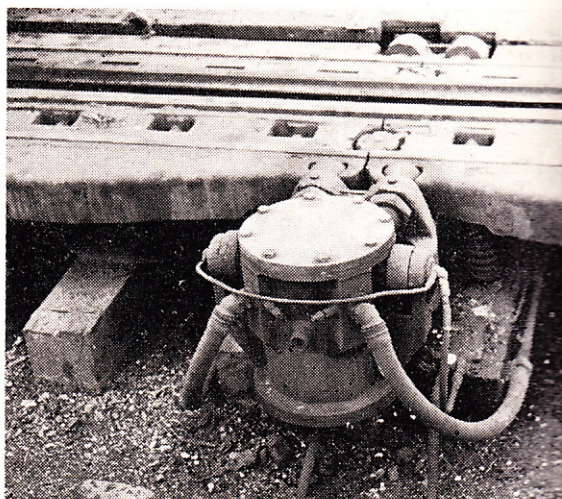


Zádržná kolejová brzda (v pravé koleji) a zajišťovací kolejová brzda

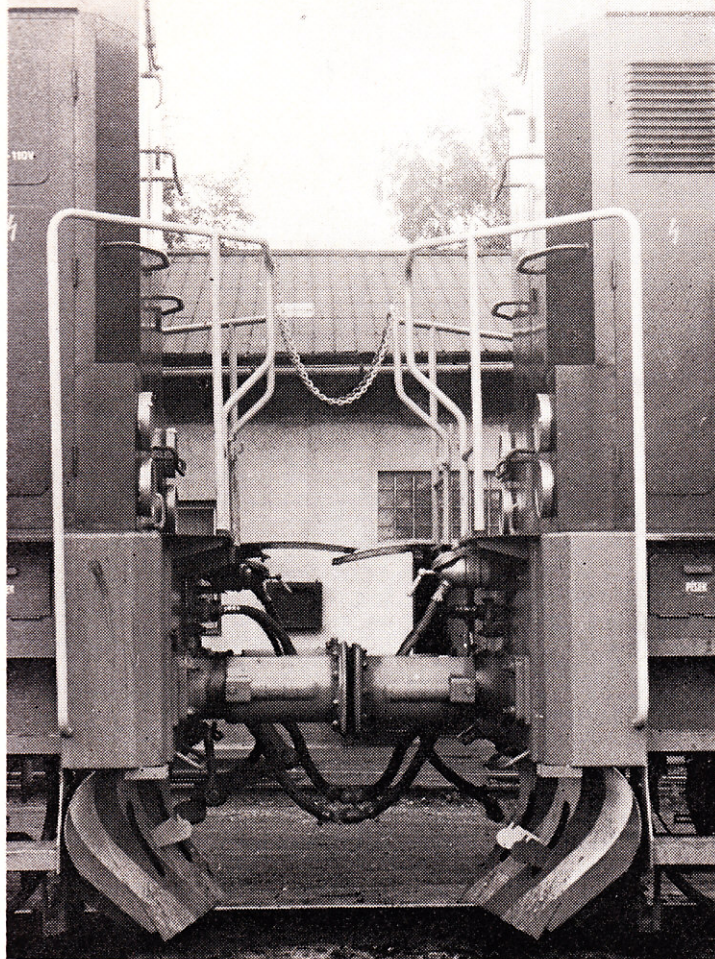
Ve snaze provozně využívat nákladně vybudované zařízení s požadovanou úrovní bezpečnosti železničního provozu a dosáhnout předpokládaných úspor pracovních sil bylo rozhodnuto zajišťovat soupravy v automatizovaném provozu současně zajišťovací i zádržnou kolejovou brzdou i za cenu zvýšené spotřeby tlakového vzduchu. Tento způsob provozu je náplní druhé etapy provozního ověřování komplexu kolejových brzd, zahájené v červnu 1987. Dosavadní poznatky potvrzují správnost tohoto rozhodnutí. Zařízení se provozně využívá a je přínosem pro železniční provoz.

Ing. Jaroslav Grim, ing. Vladimír Švadlenka

Dvoukomorový válec s oddělenými komorami





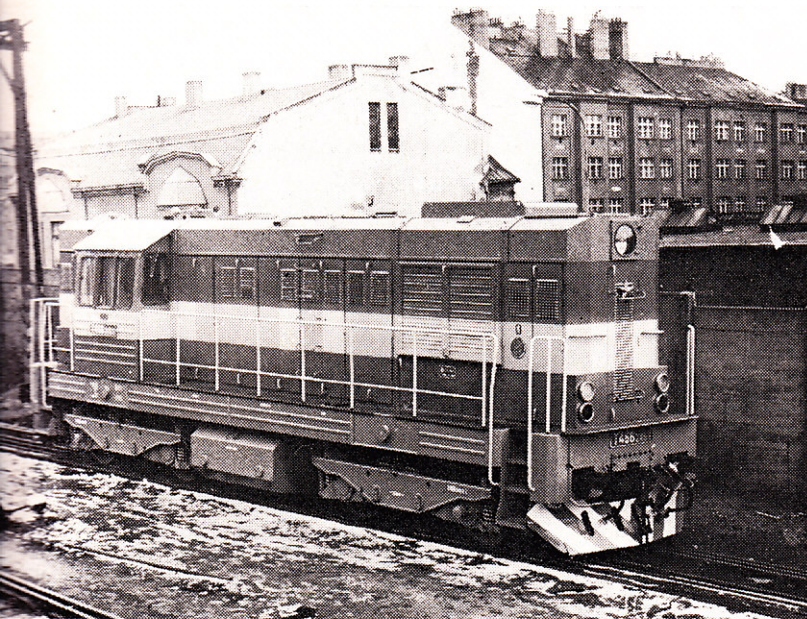


Spojení dvou lokomotiv T 466.2 ve vícenásobném řízení

## Motorové lokomotivy (2) řady T 466.2 u ČSD

Pro zvýšení životnosti uzlů a komponentů spalovacího motoru má nesporný význam dokonalá filtrace mazacího oleje. U naftového motoru K 6 S 230 DR na lokomotivách řady T 466.2 byla použita filtrace motorového oleje, skládající se z hrubého a odstředivého filtru.

T 466.2453 — poslední stroj řady T 466.2



Jak se prokázalo zejména u naftových motorů K 12 V 230 DR, bylo nutné systém filtrace ještě dále zlepšovat. Po konečném rozhodnutí uživatele a dodavatele, že se nebudou používat filtry ADAST, bylo přijato řešení systému filtrace motorového oleje podle zlepšovacího návrhu ing. Václava Matyše z GR ŽPO Nymburk. Spočívá v tom, že se do mazacího okruhu naftového motoru zařadí baterie jemného čističe. Byly použity popírové filtrační vložky československé výroby, přičemž je každá v samostatné nádobě, a ty jsou pospojovány potrubím. Baterie jemného filtru byla v provedení GR ŽPO umístěna pod střechou kapoty u spalovacího prostoru. Stejně provedení je ČKD I a ČKD II, kdy se řešilo použití jiných pryžových hadic pro spojení poměrně náročného systému kovového potrubí. I když je nesporné, že jemná filtrace pomáhá prodloužit životnost uzlů a komponentů naftového motoru, bylo potřebné hledat jiné, spolehlivější provedení jemné filtrace. To bylo uplatněno již u T 457.0003 až 012, kdy se všechny filtrační vložky umístí na naftový motor do jedné nádoby. Odpadají pryžové spojovací hadice, dlouhé přívodní potrubí k filtru, odstraní se poruchový hrubý šterbinový filtr a odstředivý filtr. Uvedené provedení se již realizovalo v deváté výrobní sérii T 466.2. Kromě nutnosti zesílení přichytky jedné trubky olejového okruhu k motoru nevykazuje toto provedení závady; jeho příznivé účinky na uzly a komponenty naftového motoru jsou zjišťovány při kolaudačních prohlídkách lokomotiv T 457.0 v ŽOS Zvolen. Zkouší se proto provedení pro motory K 12 V 230 DR s filtračními vložkami v jedné nebo dvou nádobách. Cílem je postupně všechny lokomotivy T 466.2 dovybavit jemnou filtrací oleje, i když se nedá přesně použít uspořádání jednotlivých komponentů filtrační baterie podle deváté výrobní série. V každém případě se však musí dbát při čištění filtrů všech provedení na to, aby nedošlo k vniknutí odfiltrovaných nečistot do motoru. Jedna nádoba u nového provedení jemné filtrace obsahuje sedm popírových filtračních vložek.

Úprava mechanické části vrzdy byla vynucena u lokomotiv T 466.2 zvýšeným výskytem tepelných trhlin okolů dvojkolí. Při řešení této problematiky bylo realizováno několik opatření uživatele i dodavatele a rozhodujících subdodavatelů k zamezení vzniku tepelných trhlin okolů obruče dvojkolí. Kromě materiálové oblasti pro výrobu obručí se důsledně vyžaduje používání odbrzdovače Dako OL-2 strojevedoucím, dále správné přestavení přestavovače G-P podle druhu vlaku a možnost použití špalíků snižujících tepelné namáhání okolů. V krátkém čase se proto přistoupilo k výrobě litinových brzdových špalíků s odlehčenou patkou přes okolek typu 010-U místo původních 010. Vzhledem k tomu, že se tepelné trhliny neodstraní z okolů úplně, nabízel se použití litinových brzdových špalíků typu 04 jako pro elektrické lokomotivy, avšak bylo nutné upravit mechanické části brzdy. Došlo však ke zkomplikování mechanické části brzdy použitím rozpor, protože špalíky typu 010 a 010-U umožňovaly nespojení pravé strany brzdy s levou. Byly totiž vedeny nosem na okolo bez problémů. U špalíků bez nosu se musí provést spojení pravé a levé strany brzdy u jednoho dvojkolí, a to na každé jeho straně. U jednoho dvojkolí jsou tedy dvě rozporové podélné v ose dvojkolí a spojovací tyče na každé straně kolmo na osu dvojkolí. Umístění vnitřních rozpor v podvozku je zkomplikováno polohou trakčního motoru a byl předmětem poruch. Ty jsou však v současné době technicky dořešeny a všechny stroje, u kterých byla porucha zjištěna, dodavatelem opraveny. Tato úprava byla poprvé provedena u lokomotivy T 466.2402 pro lokomotivní depo Ostrava.

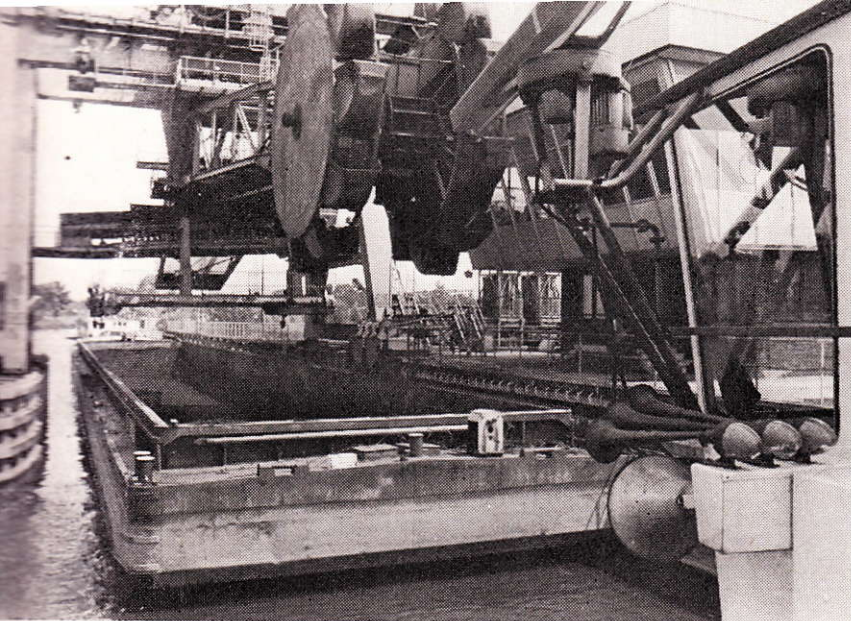
Popsané úpravy samozřejmě nezajistí úplně bezporuchový provoz. Dále se objevují ještě některé další závady, jež jsou však zapříčiněny již delší dobou provozu a někdy i nedodržováním návodu na údržbu od výrobce a návazných předpisů ČSD. Hledají se proto další metody a způsoby oprav uzlů a komponentů lokomotiv T 466.2 (obdobně i T 448.0): společně dodavatel a uživatel (odvětví lokomotivního hospodářství a VJH Železniční průmyslové opravárenství). Přesto však jde o stroj v provozu poměrně oblíbený a ve srovnání s jinými řadami motorových hnacích vozidel méně náročný na údržbu. Po zvážení situace nadřízené orgány rozhodly, že v lokomotivních depech Nymburk a Bohumín byly zahájeny opravy lokomotiv ř. T 466.2 v rozsahu MS (střední oprava). Oprava naftového motoru s velkým rozsahem poškození se však i nadále provádí pouze v ŽOS Zvolen. Odvětví lokomotivního hospodářství však již bez problémů zvládá opravy těžkých násilných poškození, ovšem je mnohdy vázáno na doávky dílů od výrobce kapotáže.

Konstrukční a provozní poznatky vedly zainteresované pracovníky ČSD a ČKD k požadavku náhrady zahraničních lokomotiv pro horské tratě našimi motorovými lokomotivami. Po zvážení všech dostupných možností bylo rozhodnuto o výrobě řady T 466.3, odvozené od řady T 466.2, avšak s drobnými úpravami a dosazením elektrodynamické brzdy. Budou nasazeny hlavně na trati Tanvald—Harrachov, provozovat je bude lokomotivní depo Liberec. S další výrobou lokomotiv řady T 466.2 se nepočítá.

Text ing. Jaromír Kozinka

Foto ing. J. Kozinka (1), ing. B. Skála (1)





Vykládací zařízení Koch



V přístavišti tlačných remorkérů v Chvaleticích

## SPOLEČNĚ PO KOLEJÍCH I NA VLNÁCH

Jedním z hlavních úkolů železničářů provozního oddílu Ústí nad Labem a celé Severozápadní dráhy je přeprava energetického uhlí z oblasti těžby v SHR do velkých tepelných elektráren. Dnem i nocí proto duní údolím Bíliny a Labe mezi Mostem, Opatovicemi, Hněvicemi a dalšími stanicemi soupravy vozů Falls s uhlím, které zásobují skládky elektráren. Některé z těchto vlaků končí svou pouť již v Prosmykách u Lovosic, aby svůj náklad na překladišti vlak/loď předaly uhelným „vanám“, které dotlačí remorkéry proti proudu Labe do Chvaletic na skládky největší východočeské elektrárny.

Vydejme se proto dnes i my proti proudu Labe, úrodným krajem do hezké krajiny u Přelouče, kde ve Chvaleticích vyrostl říční přístav, loděnice ČSPLO a překladiště uhlí. Přepravu energetického uhlí po Labi zajišťuje podnik ČSPLO, závod přeprava energetického uhlí (ZPEU), jehož remorkéry ve dne i v noci po celý rok tlačí po Labi naložené i prázdné „vany“.

A kdo by nám o této přepravě mohl povědět více než vedoucí lodního provozu ing. Josef Růžička:

„Cesta jedné soupravy, to je remorkéru a vany s uhlím, trvá proti proudu třicet hodin, zpět do Lovosic je to kratší — naše posádky to zvládnou za devatenáct hodin.“ Dodejme jen, že do jedné vany se nakládá podle ponoru asi jeden tisíc tun uhlí (1 cm ponoru je asi 7 tun uhlí). Ve Chvaleticích uhlí vykládají dva vykladače firmy Koch z NSR. Jsou největší v Evropě a jednu vanu dokážou vyprázdnit asi za hodinu.

„Denně se tady vyloží asi patnáct van a uhlí odtud směřuje pásovou dopravou přímo na skládku elektrárny,“ doplňuje informace další pracovník ZPEU Jaroslav Kalousek. Vede nás nahoru na řídicí stanoviště, odkud vykladače obsluhují zaměstnanci elektrárny. Ti také zajišťují jejich údržbu a opravy. Je to moderní a výkonné zařízení, ale na dně „van“ zůstává po vyložení asi 50 tun uhlí. Protože se dnes po vodě vozí také písek, hnojiva a obchodní uhlí, je třeba vany čistit. Není to záležitost nijak levná, čištění trvá dlouho, a proto je třeba vždy zvážit, co poveze zpátky a zda se čištění vyplatí.

Ing. Josef Růžička nás přístavním remorkérem TR 514 veze do loděnice a do přístavu. Na vodě kotví tlačné remorkéry, další jsou venku na břehu, kde je pracovníci loděnice opravují.

„Děláme tady všechny opravy remorkérů i van kromě oprav generálních,“ vysvětluje ing. Růžička. Remorkéry, výrobek Českých loděnic na Mělníku, jsou poháněny dvěma motory, které opravují v ŽOS Šumperk. Osmdesátitunové plavidlo vypadá zdánlivě nemotorně, ale důmyslný systém ovládání umožňuje jeho pohyby a manévry i s naloženou „vanou“ takřka na místě.

Prohlížíme si remorkér zevnitř, řídicí kabina, kajuty, strojovna. Tří- nebo čtyřčlenná posádka zde má docela slušné pohodlí. A jaký je turnus? K tomu říká ing. Růžička:

„U nás osádky vždy čtrnáct dní jezdí a potom mají čtrnáct dní volno.“ Že je to lákavé? Ano, jistě, dokonce ani platy nejsou nijak malé. Ale co to vlastně obnáší, plavit se po Labi s uhlím? Služba ve dne v noci, jezdí se i v noci podle radiolokátoru, ve spoustě zdymadel se musí se soupravou perfektně manévrovat, v létě i v zimě stále venku na vodě. Osádky musí dokonale znát řeku, vždyť plavební dráha se neustále mění, ve vodě jsou různé překážky, k tomu občas nějaká závada, kterou je třeba co nejrychleji odstranit. A stále obrovská odpovědnost za plavidlo. Ne, služba to určitě není lehká, proto ti, kteří tady hledají jenom romantiku nebo peníze, brzy odcházejí. Je to vlastně stejné jako na železnici — uznává se tu jen poctivá práce.

Závod přepravy energetického uhlí je závislý na přepravě uhlí z SHR do překladiště Prosmuky. To nemá žádnou meziskládku, a tak sem musí vlaky přijíždět pravidelně. Většinou se to železničářům daří, což lidé od plavby dokáží ocenit. Při každém přerušení plavby, při velké či malé vodě, silném větru nebo mlze vlaky s uhlím pro Chvaletice změní svůj cíl a jedou dále do Hněvic, kde uhlí skončí na skládce elektrárny Mělník. Delší odstávky vodní cesty se samozřejmě projednávají předem a přizpůsobuje se jim jak vlaková doprava, tak i těžba uhlí v SHR.

Přeprava uhlí po kolejích i po vodě nejlépe ukazuje, jak důležitá je spolupráce různých resortů. Vždyť cíl havířů, železničářů i lodníků je stejný — zásobit naše elektrárny tolik potřebným uhlím. Že se to daří, je zásluhou každodenní práce podniků SHR, Severozápadní dráhy a ZPEU ČSPLO Chvaletice. **Miroslav Malec**

Oprava tlačného remorkéru v loděnici ČSPLO ZPEU Chvaletice







Stanice Kamenice nad Lipou kolem roku 1907. Lokomotiva 0.1, osobní vůz BCi/s 14

další vůz BCi/u je přestavěn na Ci/u.

Od roku 1932 je do Jindř. Hradce přidělen stroj U 48.001. Podle rozkazu Rsd Praha-jih č. 12/669c-V-32 ze dne 11. 1. 1933 je podniknuto několik zkušebních jízd na trati do Nové Bystřice za účelem vyzkoušení stroje a nejvyššího počtu normálněrozchodných vozů na podvalnicích, jež lze dopravit jedním vlakem. Pro zajištění dostatečné brzdicí váhy jsou přestavěny 2 vysokostěnné vozy na nouzové brzdové, ložené

## Jindřichohradecké úzkorozchodky jubilující (2)

Původní vozový i lokomotivní park hradeckých lokálek pochází z rakouských a českých továren. Je typickou ukázkou vozového sortimentu dodávaného v tehdejší době všem úzkorozchodným drahám s veřejnou dopravou o rozchodu 760 mm na území bývalého Předlitavska. Jde o osvědčenou řadu několika typů dvounápravových osobních, služebních a nákladních vozů, vyráběných v různých modifikacích v letech 1889 až 1930.

Obě dráhy byly koncipovány jako úzkorozchodné s přepravou normálněrozchodných vozů na podvalnicích. Úzkorozchodná vozidla se spřahují prostřednictvím středního nárazníku s otvorem pro spojku ve tvaru osmičky a dvou postranních šroubovek na vahadle, které se po zavěšení utahují. Normálněrozchodné vozy na podvalnicích se spřahují jejich vlastním táhlovým a nárazecím zařízením; na krajní nápravu této soupravy se od počátku připevňovala spřahovací hlava, do níž se čepem upevnila spřahovací tyč (tzv. kuple), jejíž druhé oko se spojilo s nárazníkem sousedního úzkorozchodného vozidla.

Každá jindřichohradecká úzkorozchodka se rozbíhala do opačného směru od národnostní hranice, kterou Jindřichohradecko bývalo. Dráha bystřická procházela územím převážně s německým osídlením a samozřejmě se orientovala k Vídni, kde sídlilo také její předsednictvo. Naproti tomu kamenická lokálka vedla, až na malý kousek u Radouně, oblastí výlučně českou a byla vždy orientována směrem ku Praze. Důsledkem je i rozdílný původ lokomotiv a vozů:

### Localbahn Neuhaus—Neubistritz

Lokomotivka Krauss a spol. v Linči dodala r. 1897

3 stroje řady U

Vagonka ve Štýrském Hradci dodala r. 1897

- 3 osobní vozy II. a III. třídy
- 3 osobní vozy III. třídy
- 2 služební s odd. pro poštu
- 4 nákladní vozy kryté s určením pro návštěvníka
- 4 nákladní vozy kryté
- 7 nákladních vysokostěnných
- 12 nákladních vozů nízkostěnných s oplemen

Pro údržbu trati jsou dodány 4 kolejové vozíky, 1 drezína (dílny v Cmuntu) a pro stroje řady U tři sněhové pluhy. Nádraží v Jindř. Hradci je zbudováno zpočátku jako provizorní pouze s krátkou boční překládací rampou, dvěma kusými a dvěma dopravními kolejiemi; definitivní podobu dostalo až v následujícím roce, kdy je také vystavěna podvalová jáma a dodáno 14 podvalníků pro přepravu vozů jednotného rozchodu.

### Místní dráha Jindřichův Hradec—Obratany

První česko-moravská továrna na stroje v Praze dodala r. 1906

2 stroje řady U (třetí stroj až o 2 roky později)

Vagonka F. Ringhofferova na Smíchově dodala r. 1906

- 4 osobní vozy II. a III. třídy
- 4 osobní vozy III. třídy
- 3 služební vozy s oddílem pro poštu
- 5 nákladních vozů krytých s určením pro návštěvníka
- 5 nákladních vozů krytých
- 4 nákladní vozy vysokostěnné
- 16 vozů oplenových
- 16 podvalníků

Obě dráhy provozovaly bývalý rakouský státní dráhy (K.k.St.B.).

Uvedený základní vozový park obou drah během let ještě vzrostl o tyto dodávky:

1907 — JHO 6 oplenových vozů a 10 podvalníků

1908 — JHO 8 podvalníků

1908 — NN 8 podvalníků

1909 — NN 10 podvalníků

1910 — NN 8 oplenových vozů

cca 1925 — JHB 20 podvalníků

Po roce 1918 se provozovatelem obou soukromých drah stávají Československé státní dráhy. Zákonem ze 6. července 1925 jsou obě dráhy se zpětnou platností od 1. ledna 1925 zestátněny. Přeznačení na inventární systém ČSD proběhlo v letech: u lokomotiv 1926, u vozů 1927 až 1929.

V období první republiky začaly první přesuny vozů. Během let 1921 až 1923 obě dráhy zapůjčily 2 kryté nákladní a 1 osobní vůz na úzkorozchodné dráhy na tehdejší Podkarpatské Rusi. Od roku 1927 probíhají rekonstrukce skříňi osobních vozů, od války zchátralých. Většina vozových skříňi je z osmiokenní celodřevěné koncepce přeměněna na čtyřokenní, pobité plechem. Důvodem mohlo být i zařazení lokomotiv řady U 47.0, které utáhly delší vlaky, a osmiokenní vozy více trpěly podélnými rázy.

V návaznosti na dodávku dvou kolejových autobusů M 11.0 ze Závodů Tatra Kopřivnice je od 24. 6. 1929 změněn jízdní řád a zaveden smíšený provoz kolejových autobusem a parním strojem. Jeden kolejový autobus je v provozu (remízován v Kamenici nad Lipou), druhý záložní (remízován v Nové Bystřici). Motorové vlaky mají jen 3. třídu, ke kolejovému autobusu je podle potřeby přivěšen vůz řady Ci/u nebo DF/u. Jeden vůz řady BCi/u je proto přestavěn na Ci/u. Od května 1932, po dodání třetího kolejového autobusu, jsou zavedeny další motorové vlaky; v turnusu jsou již dva kolejové autobusy a

kamením (tzv. přítěžné vozy, slánkové kamenné brzdy).

V roce 1933 byl z Berehova vrácen zapůjčený osobní vůz a s ním přišly i 2 malé tříokenní osobní vozy, které jsou v provozu doloženy až v lednu 1934 (předtím rekonstrukce v Českých Velečnicích). Byly též vybaveny kamny, což ukazuje na určení pro motorové vlaky. Z úzkorozchodné dráhy Ondrášov—Dvorce na Moravě, která nepřežila rušení ztrátových tratí v době hospodářské krize a na níž utichl klapot malého vláčku 15. září 1933, přidělilo ministerstvo železnic v říjnu 1935 1 osobní, 1 kombinovaný služební a poštovní, 2 vozy kryté a 2 podvalníky.

Počátkem roku 1936 začaly rekonstrukce osvětlení u osobních a služebních vozů; olejové je měněno na elektrické. Zároveň jsou oplechovány střechy vozových skříňi a u části osobních vozů obnovena i kostra střechy a nad okna dosazeny dvojice kruhových větráčků. Dynamo, regulátor a baterie byly dosazeny jen na vozy služební, osobní vozy jsou vystrojeny jen elektrickým vedením.

Po mnichovských událostech je bystřická dráha v odstoupeném pohraničí předána říšským drahám. V provozu ČSD zůstal úsek do km 4,241, kde trať byla přetnuta novou státní hranicí. Spolu se stroji U 37.004 a U 48.001 je během listopadu a prosince 1938 předán tento vozový park:

- 1 kolejový autobus (M 11.006)
- 5 osobních vozů
- 3 služební a poštovní vozy
- 9 krytých nákladních vozů
- 27 vysokostěnných a oplenových vozů
- 54 podvalníků
- 1 sněhový pluh č. U 214



Zatímco turnusová hnací vozidla byla předána jen počtem (obě lokomotivy byly záložní), vozový park a podvalníky skutečně pocházely z dodávek pro bystřickou trať a byla v něm zahrnuta i vozidla z dráhy Ondrášov—Dvorce na Moravě.

Po převzetí dráhy DRB byly zrušeny motorové vlaky a u smíšených zavedena jen 3. třída.

Po celou válku udržovaly lokomotivy a vozy jezdící na bystřické trati dílny v Gmündu společně s vozidly z úzkorozchodné sítě Litschau—Gmünd—Gross Gerungs. A tak se podle potřeby přesunovaly vozy mezi oběma dráhami a vozy rakouského původu se dostaly na bystřickou trať, bystřické do Gmündu.

Dráha Jindřichův Hradec—Obrataň zůstala v provozu tzv. Česko-moravských drah. Motorový provoz byl zachován bez omezení a od ledna 1940 byly do provozu nasazeny dva nové motorové vozy řady M 21.0. Roku 1941 dodala vagonka v Kolíně 20 podvalníků.

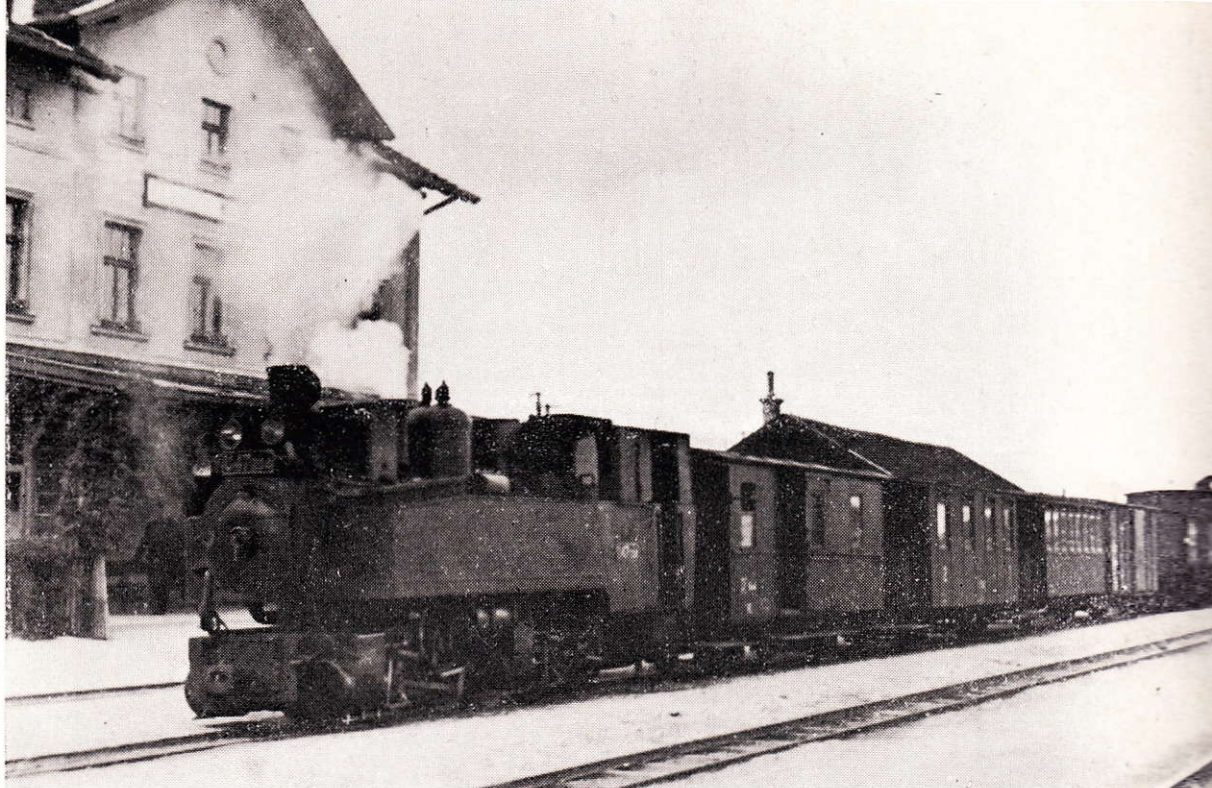
V květnu 1945 převzaly trať Jindřichův Hradec—Nová Bystřice opět ČSD a s ní tento vozový a lokomotivní park:

- 2 stroje (99.801 a 99.7816)
- 6 osobních vozů (3 ubyly, 4 přibyly)
- 2 služební a poštovní vozy (1 ubyly)
- 8 krytých nákladních vozů (1 ubyly)
- 34 vysokostěnných a oplenných vozů (11 ubylo, 18 přibylo)
- 60 podvalníků (7 ubylo, 13 přibylo)

Po skončení války je trať Třešněná—Osoblaha po přechodu fronty v dezolátním stavu. K zajištění provozu vypomohl Jindř. Hradec strojem 99.7816, motorovým vozem M 11.008 a osobním vozem Ci/u 355 (prosinec 1946).

Začátkem února 1948 dodala Tatra Kopřivnice další dva motorové vozy M 21.0 a v červnu se rozloučil s Hradcem poslední „věžáček“ — M 11.007. Poválečnými přesuny mezi úzkorozchodnými tratěmi ČSD získal Hradec dva podvozkové osobní vozy, které přišly pravděpodobně z Frýdlantu kolem roku 1948.

K nově dodaným lokotraktorům řady T 47.0 jsou během let 1955 až 1956 vytvořeny tři soupravy osobních vozů; část z nich je vystrojena tlakovou brzdou, část jen potrubím; pro vytápění byla dosazena kamna. V téže době navrhuje výpravčí Průša kryté vozy Z/u vybavit tlakovou brzdou, na jednom čele též táhlovým a narážecím ústrojím pro spřažení s normálněrozchodnými vozy na



podvalech a přitížit balastem. Dílny České Velenice odmítly tuto úpravu provést, dva vozy rekonstruovalo vozové depo Tábor. V listopadu 1955 proběhla zkušební jízda se soupravou normálněrozchodných vozů na podvalech brzděnou vozy Z/u s úspěchem a bez nedostatků.

Další dodávka nových podvalů je žádána od r. 1953. Roku 1955 ji bezvýsledně uplatňuje ministerstvo dopravy u ministerstva těžkého strojírenství. Jelikož výrobní podniky MTS nechťejí podvaly vyrábět, je požadavek uplatňován v NDR. VEB Waggonbau Gotha je ochotna vyrobit podvalové vozy, používané v NDR. V červenci až listopadu 1956 zapůjčil Mansfeldkombinat k vyzkoušení dva čtyřnápravové podvalové vozy, v srpnu proběhly zkušební jízdy a v září porovnávací jízdy se soupravou brzděnou vozy Z/u. Zkoušky dopadly ve prospěch systému Průšova. V průběhu roku 1957 upravily dílny Plzeň zbylých 7 krytých nákladních vozů na brzdicí vozy shodným způsobem.

Do té doby spadají i změny tříd osobních vozů. V roce 1954 byla zrušena 1. třída původního třítrídového systému, o dva roky později jsou zbývající třídy přeznačeny na 1. a 2. Od roku 1957 se zavádí nový číslovací plán ČSD a krátce nato se ruší 1. třída u vozů pro osobní vlaky. Jako příklad slouží např. vůz BCI/u 244, který se po revizi ve dnech 9. 4. až 4. 5. 1956 vrátil jako AB/u 244, po další revizi 5. až 15. 10. 1957 jako Bi/u 244. Toto snížení třídy způsobilo, že v novém číslovacím plánu zůstalo označení ABi/u 692 neobsazeno. Naproti tomu vůz již se samotnou druhou třídou dostal ještě ve starém číslovacím plánu další

označení Bi/u 344 a konečně v novém číslovacím plánu od r. 1959 číslo Bi/u 748.

V roce 1958 byla zrušena část oplenných vozů, dvojkolí z nich byla použita na brzdicí vozy Z/u. O rok později v červnu je stroj U 47.002 předán do Prešova na stavbu pionýrské dráhy a v červenci 3 osobní a 4 oplenné vozy předány na pionýrskou dráhu do Plzně. Éra pionýrských drah se odrazila i v J. Hradci — v letní sezóně 1956 jezdily na Novou Bystřici pionýrské vlaky, které daly podnět k opětovnému zavedení osobní dopravy o rok později. Během června až listopadu 1959 je konečně obnoven park podvalníků — 120 kusů dodala vagonka Česká Lípa. Obnově vozového parku (hlavně osobních vozů) předcházela oprávkou Vůzkumného ústavu kolejových vozidel v listopadu 1961 za účelem zjištění provozních poměrů na úzkorozchodných tratích ČSD a dodání nových osobních vozů. Začátkem roku 1963 bylo do Hradce dodáno 10 služebních brzdicích vozů řady Du: při jejich konstrukci se vsíllo ze série nákladních vozů, vráběných v té době pro Indočínu. Na jaře 1966 pak dodala Tatra Smíchov 10 podvozkových osobních vozů řady Balm/ú.

V souvislosti s novými dodávkami pokračovalo rušení původního vozového parku. V červenci 1966 to byla většina nákladních a služebních vozů a starších podvalníků, v roce 1968 dvounápravové osobní vozy. Vozové skříně byly většinou prodány Okresnímu stavebnímu podniku v Českém Krumlově nebo předány traťové distanci Veselí n. L. a rozmístěny jako útluky podél tratí v obvodu provozního oddílu České Budějovice. V této době za-

**Ve stanici Nová Bystřice v roce 1938. Vlak v sestavě U 47.004, DF 644, BCi 241-2, Ci 317-8, Z 2065-7 a na konci pomocná brzda V/u 4005-6**

čaly první snahy o zachování části původních vozidel. V září 1966 odešla do Národního technického muzea v Praze lokomotiva U 47.001 a v srpnu 1971 jsou zásluhou Skupiny pro studium a dokumentaci dějin železnic darovány NTM 4 nákladní vozy.

Zrušení úzkorozchodné dráhy Ružomberok—Korytnica se v Jindřichově Hradci projevilo příchodem dalších vozů Balm/ú, což znásobilo vyřazení posledních v provozu nasazených starých vozů řady Ba/u. Od poloviny sedmdesátých let se projevuje opět nedostatek podvalníků. Z osoblažské dráhy je dlouhodobě zapůjčeno 10 kusů. Podvalníky nové konstrukce vyvinula Vagonka Poodrad a na přelomu let 1985/1986 dodala 20 kusů. Dodávka dalších 150 kusů se očekává.

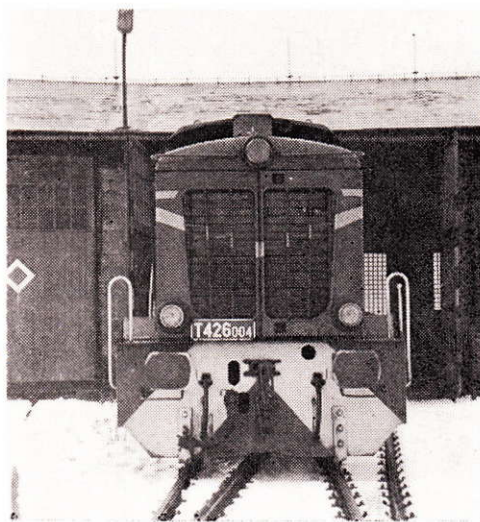
Poslední léta jsou charakteristická budováním historické soupravy. Přes mnoho těžkostí se podařilo autorovi v letech 1982 až 1986 s pochopením a pomocí vedoucích pracovníků v J. Hradci shromáždit a podle možnosti rekonstruovat 2 osobní, 1 služební vůz z Frýdlantu a 2 kryté nákladní vozy. V listopadu minulého roku se vrátila do J. Hradce po dvaceti letech opět parní lokomotiva — U 47.001. Budoucnost historických vozidel není ještě ujasněna, ale snad se při současném náhledu na technické památky podaří časem jejich zprovoznění. Atraktivnost hradeckých lokálků projíždějících půvabnou rekreační oblastí to přímo předurčuje.

**Karel Just**





Vjezd do tunelu pod Kořenovem, kde začíná ozubnice. Říjen 1976



Lokomotiva 426.004 v kořenovském depu



Odstraňování závějí pomocí tryskového motoru. Kořenov zastávka v únoru 1976

## Pětaosmdesátiletá

Ozubnicová trať z Tanvaldu do Kořenova v Jizerských horách je známým pojmem snad pro každého příznivce železnice. Byla vybudována po rozsáhlých jednáních jako součást někdejší rakousko-pruské spojnice mezi Tanvaldem a Hirschbergem. Její stavbu si vynutil rozvíjející se průmysl.

Výstavba tratě byla zahájena v roce 1899; tehdy se objevili první dělníci na vyměřeném úseku mezi Tanvaldem a Desnou. Práce postupovaly rychle a za velké podpory průmyslníků, především majitelů skláren v Dolním Polubném, bratří Riedelů, protože o vybudování spojnice usilovala i skupina Harrachova, která budovala trať od Jilemnice k Rokytnici nad Jizerou. V roce 1901 byla zahájena výstavba přemostění tunelů ad.

Zahajovací vlak, který vedla jedna ze tří ozubnicových lokomotiv, dodaných lokomotivkou ve Floridsdorfu, vyjel na trať 30. června 1902.

Dnem 1. července 1902 byl zahájen pravidelný provoz na normálněrozchodné ozubnicové trati, která byla v Čechách jedinou. Tři ozubnicové lokomotivy musely postačit až do roku 1946 tempu provozu na pruském úseku trati, který byl ve třicátých letech elektrizován a zajišťován výkonnými lokomotivami DR. V období druhé světové války byla i naše ozubnicová dráha pod správou DR. Osvobození Československa přineslo návrat zubačky opět k ČSD a rok 1946 znamenal konec bývalého pruského úseku.

V roce 1958 se přistoupilo k celkové rekonstrukci ozubnicové dráhy. Pro moderní-

zaci provozu byly objednány i nové lokomotivy. Dodala je opět lokomotivka z Floridsdorfu. Šlo o motorové lokomotivy s hydraulickým přenosem, které dostaly u ČSD označení T 426.0. Už v roce 1961 se objevily na trati spolu s parními ozubnicovými lokomotivami a postupně je nahradily.

Po ukončení rekonstrukce celé trati v roce 1962 byl zahájen osobní i nákladní provoz až do Kořenova. O rok později, po výměně území s PLR, začaly jezdit osobní vlaky až do zastávky Harrachov. Provoz ozubnicových lokomotiv v osobní dopravě však byl neekonomický, a tak byly v roce 1964 provedeny úspěšné provozní zkoušky s motorovým vozem řady M 240.0, upraveným pro adhezní provoz. Dva takové vozy pak začaly v roce 1965 zajišťovat osobní dopravu. V té době byla ozubnicová trať jedinou plně motorizovanou tratí v okolí.

V roce 1984 se přistoupilo k provozním zkouškám s naší lokomotivou T 466.2, o dvě léta později pak byla upravená T 466.2369 nasazena do nákladní dopravy na ozubnicové trati a do budoucna by jí měly přijet na pomoc motorové lokomotivy z ČKD nové řady 743 (dosavadní T 466.3).

Ozubnicová trať v Jizerských horách má za sebou tedy 85 let provozu, parní trakce téměř 60 let, motorové ozubnicové lokomotivy 25 let služby a teď nastupuje nový způsob dopravy. To znamená, že se s tratí Tanvald—Kořenov do budoucna počítá, i když v převážné míře bude ozubnicový provoz zrušen. Minulost trati, vklíněné do překrásné přírody, jako by k ní patřila od nepaměti, byla velmi pestrá. Bude taková i její budoucnost?

Text Miroslav Soukup  
Foto Miroslav Malec

Cukrovar Petra Jilemnického v Trnavě je jedním z posledních podniků u nás, který dosud používá v pravidelné službě parní lokomotivu. Po dobu cukrovarnické kampaně, to znamená zhruba v posledním čtvrtletí každého roku, je na závodním kolejišti vidět a slyšet černozelelou lokomotivu s číslem 3214. Je to výrobní číslo ČKD jedné z parních lokomotiv typu CS-400, vyrobených v roce 1952. Jak vidíte z obrázku, má cukrovar ve svém parku i dvě motorové lokomotivy: T 334.0960 (TSM 41600116/1972) a V 60 18108 (LEW 18108/1983). Ale popravdě řečeno — parní lokomotivu používají nejvíc a nejraději. V provozu je stále nejspolehlivější a nejméně náročná. Její použití ušetří za sezónu 15 000 litrů motorové nafty při spotřebě pouhých 125 tun hnědého uhlí. Že se o svou parní hvězdu starají se stejnou péčí jako o lokomotivy novější, poznáte už na první pohled. Před dvěma lety uzavřeli opravu kotle zostřenou prohlídkou s datem 12. 9. 1985 a každé léto následuje pečlivá roční revize. Letos chtějí Trnavští důkladně renovovat i nátěr lokomotivy. Jen opatřování náhradních dílů jim dělá starosti, proto máte-li u vás vyřazenou a nepoužívanou „průmyslovku“ typové řady ČKD (nejlépe CS 400), dejte do Trnavy vědět. A ještě něco je na zdejší vlečce zajímavé. Najdete tu fundovanou výstavku fotografií a dokumentů z historie závodové kolejové dopravy, k níž v minulosti patřila také úzkorozchodná řepná drážka. Žel, úzkorozchodná vozidla zmizela beze zbytku, na tu „velkou“ minulost upomíná pomník na železniční stanici: lokomotiva O&K 2911 z roku 1908. Nakonec musíme prozradit, kdo za tím vším stojí, kdo, přestože patří k mladší generaci pracovníků cukrovaru, má stejný vztah k hodnotám minulosti jako k těm současným, a snad právě proto si ho pracovníci vlečky váží jako skutečné autority: je to správce provozu vlečky Bohuslav Kráľovič. —br—



# ROZVOJ ŽELEZNIČE V ČLR

Za dobu od vzniku první železnice v Číně v r. 1878 do roku 1949 bylo vybudováno 22 000 kilometrů železničních tratí, ale v důsledku poškození za války byla provozuschopná sotva polovina z nich. Od vzniku Cínské lidové republiky v roce 1949 bylo postaveno přes 100 nových železničních tratí, takže jejich celková délka nyní dosáhla 31 000 km. Z toho bylo 8 100 km tratí dvoukolejných a přes 2 300 km elektrizovaných. Dnes mají všechny provincie, velká města i autonomní oblasti (s výjimkou Tibetské autonomní oblasti) přímé železniční spojení s hlavním městem Pej-ťingem rychlíkovými vlaky osobní dopravy. Současný stav — pokud jde o počet a kvalitu železničních tratí — není příznivý. Kromě toho je jich většina umístěna v pobřežní oblasti, na jihozápadě a severozápadě nejsou téměř žádné.

## Z historie výstavby železnic

V padesátých letech začal stát budovat železnice ve třech provinciích: Kuej-čou, Jün-nan a Š-čchuan. V červnu 1950 se začala stavět trať s označením Čcheng-yü (z Čcheng-tu do Čung-ťin). Výstavba této trati se ve staré Číně připravovala přes 40 let, ale za tuto dobu nebyl položen ani jeden pražec či kolejnice. Po založení ČLR byla úspěšně dokončena během dvou let. Postupně byla vybudována celá řada tratí, která vytvořila kostru sítě ve třech provinciích.

Severozápadní oblast ČLR, kterou tvoří provincie Čching-chaj, Kan-su, Sen-si, Sint-janská ujgurská autonomní oblast a Nin-sianská autonomní oblast národnosti Chuej, zaujímá 33 % území ČLR. Před osvobozením zde byla pouze jedna železniční trať. Je to území, kde se rozkládá poušť Gobi s nekonečnými dunami písku. Po zrodu ČLR byla v této poušti vybudována trať z Pin-ťi do Tchien-šuej a současně trať z Tchien-šuej do Lan-čou v provincii Kan-su, která byla uvedena do provozu v roce 1952. Od přístavu Lien-jün na pobřeží Východočínského moře přes provincie Tiang-su, An-chuej, Che-nan a Sen-si až do Lan-čou vede Lungchajská železnice, která se v budoucnu stane součástí mohutné transčínské magistrály, směřující od východu na západ. Z Lan-čou směrem na západ byla postavena trať Kan-Čching, která vede až do Si-ningu, hlavního města provincie Čching-chaj. Železniční trať Čching-cang, která má vést ze Si-ningu směrem na západ až do Tibetu, byla již zprovozněna až do Golmudu na úpatí pohoří Kchun-lun v provincii Čching-chaj. Z Lan-čou směrem na severozápad byla vybudována trať Kan-Sin, která vede až do Urumči, hlavního města Sint-janské ujgurské autonomní oblasti. Z Lan-čou směrem na sever vznikla trať Pao-kan, která je napojena na trať Ting-pao. Vnější vzhled severozápadní oblasti, jejímž střediskem je město Lan-čou, se, pokud jde o dopravní síť, pronikavě změnil. Tato oblast hraje důležitou roli v záměrech na zahájení výstavby Velké severojižní magistrály.

Mezi tratěmi budovanými v jiných oblastech ČLR je důležitá trať z Tiang-si do Fu-čou, hlavního města provincie Fu-ťien na jihovýchodním pobřeží ČLR, překračující horský masív Wu-ji-šan, dále trať z Laj-čou do Fu-čou, trať z Wu-čou do Kuej-si, železniční magistrála Ang-čou, protínající od severu k jihu náhorní planinu Šan-si a vedoucí do Guang-si, železniční trať Ting-Tchung, která spojuje Pej-ťing s městem Tchung-liao v autonomní oblasti Vnitřní Mongolsko, dále trať z Ti-ningu do Er-lienu, protínající rozsáhlé stepi Vnitřního Mongolska.

## Náročné stavby

Mezi nově postavenými železnicemi je mnoho takových, jejichž stavba byla mimořádně obtížná. Některé procházejí horskými masívy, hlubokými údolím, překračují mohutné vodní toky, liduprázdné pouště (např. Takla Makan v západní Číně), oblasti uragánů, bažiny, pásma věčného ledu a pásma zemětřesení. Počet staveb je velký, stupeň jejich technické obtížnosti je vysoký. Trať Čcheng-kchun, překračující pohoří Velký a Malý Liang-šan, prochází tímto pohořím pomocí 427 tunelů, vede přes veletoky, jako je Jang-č-ťiang, Tin-ša-ťiang, Ja-lung-ťiang, po 991 mostech o celkové délce 1100 km. Délka mostů a tunelů tvoří 40 % celkové délky této železniční trati. Železniční trať Čching-cang je v úseku z Cha-er-gaj do Golmudu vedena po náhorní plošině dosahující nadmořské výšky 2700 až 3770 metrů. Existuje dvaatřicetikilometrová trať položená na jezeře Čcha-er-chan, dále trať vedoucí z Nun-ťiangsu směrem na oblast Velkého Chinganského horského hřbetu, kde je pás extrémně nízkých teplot — nejnižší teplota zde dosahuje přes  $-50^{\circ}\text{C}$ . V tomto případě se tedy železnice stavěla na nikdy nezmrzájící půdě.

V minulosti musely být na dvou hlavních tratích Pej-ťing—Kanton a Pej-ťing—Šang-chaj vlaky přepravovány trajektem přes řeku Jang-č-ťiang, protože zde neexistoval jediný most. Nyní již překlenulo tuto řeku sedm mohutných mostů. Po dvou z nich vedou železniční a silniční tratě. Světově jsou proslulé velké mosty přes Jang-č-ťiang ve



Jeden z nových traťových úseků v Sint-janské ujgurské oblasti

Wu-chanu a Nan-ťingu. Přes Žlutou řeku (Chuang-che) vedly před osvobozením jen dva železniční mosty, nyní jich je třináct.

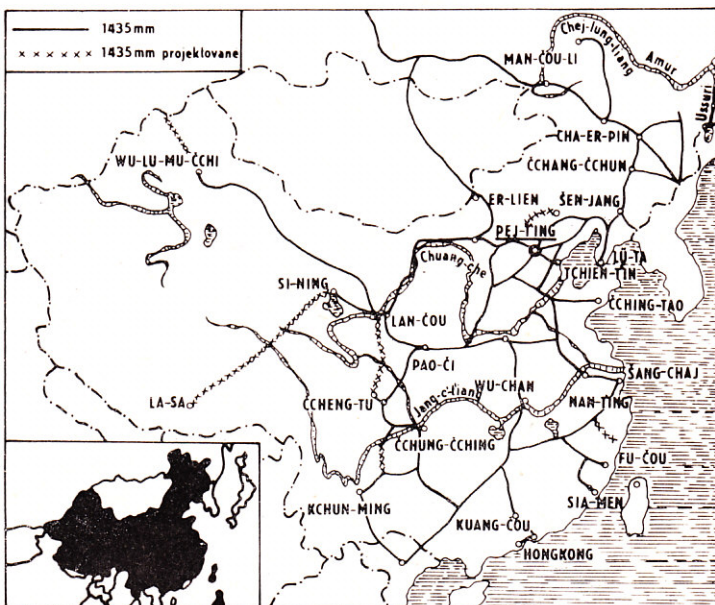
## Přeprava uhlí především

V posledních pěti letech bylo v souladu s potřebami modernizace vybudováno celkem dva tisíce kilometrů nových železničních tratí, 1300 kilometrů elektrizovaných a 1500 km dvoukolejných. To spolu s dalším využitím investic sehrálo určitou pozitivní roli v napjaté situaci zejména v nákladní dopravě. Hlavní význam nových opatření v železniční dopravě spočívá ve zvětšení přepravy uhlí, zvýšení propustnosti železničních tratí podél pobřeží (spojují důležité námořní přístavy) a v posílení investiční výstavby železničního průmyslu. V současné době je již v provozu dvoukolejná elektrizovaná okružní železniční trať z Pej-ťingu do Čching-huangu, která byla vybudována před dvěma lety pro přepravu uhlí z provincie Šan-si. Nově se buduje trať spojující uhelnou pánev provincie Šan-tung s přístavem Š-ťiou-suo, trať ze Sin-ťiangsu v provincii Che-nan do Ke-ce v provincii Šan-tung. Na této trati je i velký most přes Žlutou řeku, který má celkovou délku 10,28 kilometru a je vůbec nejdělsím mostem v ČLR. Na severu Číny se urychleně budují další dvoukolejné a elektrizované tratě.

Současně s budováním nových tratí se přikročilo i k technické rekonstrukci starších. Jejich cílem je především zdvoukolejnění a elektrizace. Délka dvoukolejných tratí v zemi se má zvýšit na 9100 km. Elektrizované tratě před osvobozením vůbec neexistovaly, ke konci roku 1983 však již byla dokončena výstavba přes 2300 km elektrizovaných tratí. Ve stejné době bylo nově postaveno a nově rozšířeno přes 40 uzlových železničních stanic. V polovině z nich byla zavedena mechanizace a v polovině automatizace posunu. Řada železničních stanic pro osobní i nákladní dopravu byla rekonstruována.

V nejbližší budoucnosti se počítá s další urychlenou výstavbou a rekonstrukcemi železničních tratí v souladu s potřebami národního hospodářství ČLR.

Text JUDr. Václav Šelbický, foto ČTK





# NA KOLEJÍCH SVĚTA



Ústav železniční dopravy ve Ščerbince u Moskvy zahájil v polovině letošního roku zkušební provoz první motorové lokomotivy na plyný poháněnou na světě. Nová lokomotiva je přizpůsobena sériově vyráběnému typu TEM 2U o výkonu 900 kW. Po ukončení zkušebního provozu dostane technickou dokumentaci strojírenský závod v Brjansku, který vyrobí prvních pět těchto strojů. Výhody lokomotiv na plyný poháněnou jsou zcela jednoznačné. Úplným přechodem nákladní dopravy na tento druh paliva by se v SSSR ušetřily 2 až 3 milióny tun nafty ročně a navíc by se podstatně snížil obsah škodlivých látek v ovzduší. ČTK

## TUNEL POD VELKÝM BELTEM

V roce 1986 bylo rozhodnuto o novém řešení železniční dopravy napříč průlivem Velký Belt, oddělujícím ostrovy Sjaelland a Fyn. Velký Belt dělí železniční síť Dánských železnic na dvě části, vázané zatím trajektovou námořní dopravou. V roce 1987 bude zahájena výstavba železničního tunelu od námořního přístavu Korsør na ostrově Sjaelland až na nevelký ostrov v průlivu. Odtud povede do námořního přístavu Nyborg na ostrově Fyn železniční most. Dokončení výstavby tohoto kombinovaného spojení tunelem a mostem se plánuje pro rok 1992. Automobily se trajektovými loděmi budou přepravovat až do roku 1996, kdy bude do stavěn automobilový most a tunel.

## ESPERANTO V MODRÉM

39. kongresu Mezinárodní železniční esperantské federace (IFEFF), který se letos konal v Katovicích v PLR, se zúčastnilo 422 delegátů a hostů z 19 zemí. Slavnostně jej v budově Centra kultury zahájil předseda IFEFF Joachim Giessner z NSR. Ve své řeči zdůraznil, že letošní kongres probíhá v roce stého výročí zavedení mezinárodního jazyka esperanto právě v zemi, která je jeho kolébkou. Jak uvedl, cílem esperantistů je dorozumění mezi příslušníky různých národů pomocí společného mezinárodního jazyka. Realizace těchto cílů je však možná jen za předpokladu celosvětového míru, a proto železničáři-esperantisté plně podporují všechny promírové podněty a úsilí o zachování míru ve světě. Všechny dny kon-

**Železniční muzeum v Neustadtu/Weinstrasse v NSR, které zpřístupnilo veřejnosti své sbírky v prostoru bývalého lokomotivního depa v roce 1972, shromáždilo ve svých fondech několik významných exponátů. Patří k nim i provozuschopný model parní lokomotivy Die Pfalz, jehož předlohu postavila v roce 1853 v Mnichově strojírna Josefa Antona Maffie. Rychlíkovou „cramptonku“ původního čísla 28 bývalých Falckých zemských drah zachytil objektív „v plná jízď“ na živé výstavě lokomotiv v Norimberku. —vP—**

gresových jednání byly naplněny jak pracovním, tak i zábavným programem. Kromě schůzí a zasedání různých komisí probíhala řada krátkých přednášek s diapositivu, které přednesli zástupci zúčastněných zemí. Ze zábavných programů nejvíce zaujal Večer polského folklóru, v jehož průběhu předvedla své umění řada polských národopisných souborů. Aby kongresoví hosté poznali také památky a krásy pořádací země, nechyběly ani zájezdy a výlety. Kromě prohlídky Katovic pořadatelé připravili ještě zájezd zvláštním vlakem do Krakova a do bývalého hitlerovského koncentračního tábora v Osvětimi. 40. kongres Mezinárodní železniční esperantské federace se uskuteční příští léto v Perpignanu v jižní Francii.

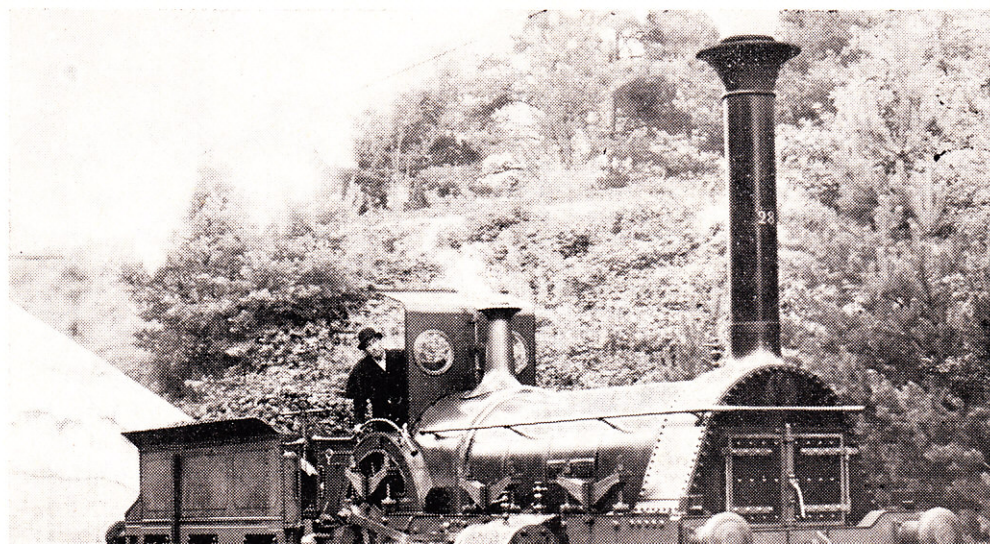
Jindřich Tomfšek

## ROZVOJ KONTEJNEROVÉ DOPRAVY

Studie věnovaná světovým kontejnerovým přístavům a kontejnerové námořní přepravě vypracovaná ve Velké Británii došla k závěru, že se do roku 2000 kontejnerová přeprava zvětší dvojnásobně. Použijeme-li vyjádření pomocí TEU, což je základní jednotka pro kapacitní údaje nazvaná Twenty foot Equivalent Unit, pak se v roce 1985 ve světě přepravilo 55,75 mil. TEU. Do roku 1990 se předpokládá nárůst na 76 mil. TEU a do roku 2000 cca na 114,6 mil. TEU. V Evropě se předpokládá jak v kontinentální, tak v zámořské přepravě nárůst z dnešních 17 mil. TEU na 32,2 mil. TEU, to je o 89 %. Největší nárůst bude zaznamenán na Dálném Východě, bude to z 25,8 mil. TEU v roce 1985 na 25,8 mil. TEU v roce 2000. Výrazně se rozvine námořní kontejnerová flotila z dnešních 1,5 mil. TEU na 2,94 mil. TEU. Zejména jde o dálkové přepravy na linkách křižujících oceány; v této souvislosti vzroste podíl kontejnerových lodí typu Panama-plus pro 6000 TEU. Podíl nosičů kontejnerů, které pojmu více než 2000 TEU, vzroste z dnešních 18 % na 30 %. V současné době je ve světě asi třináct kontejnerových terminálů s roční překládkou přesahující 1 mil. TEU. Do roku 2000 jejich počet vzroste na 27. Počítá se s tím, že námořní přístavy Hongkong, Kaohsiung, Kóbe, New York, Rotterdam a Singapur budou ročně překládat více než 3 mil. TEU, některé z nich dokonce přes 4 mil. TEU. Do konce dvacátého století budou kontejnerovými překladišti vybaveny všechny významnější námořní přístavy. Odsud též vyplývá důležitost vazby námořních kontejnerových terminálů na síť železniční dopravy.

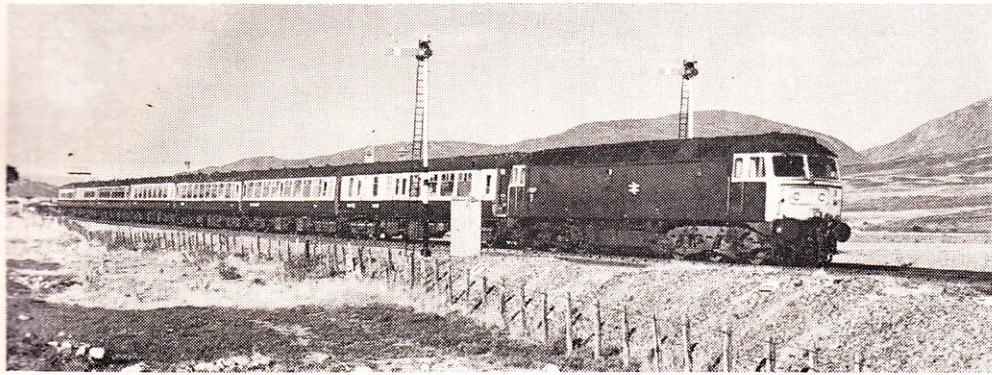
## NOVÁ TRATĚ V BRAZÍLIÍ

Brazílie se rozhodla vybudovat novou železniční trať, která v délce 1300 km spojí odlehle obilnářské oblasti země s přístavy na Amazonce a se současnou železniční sítí v průmyslové jihovýchodní oblasti. Povede z Anapolisu, ležícího 150 km jihozápadně od Brasília ve státě Goiás, severním směrem do Impetratrizu ve státě Maranhao. Stavba by měla být ukončena na začátku 90. let. S cílem dosáhnout maximálního využití nové komunikace připravuje vláda osídlovací projekty pro široký pás podél železnice. šp





Pro konkrétnější představu o lokomotivním parku DR si zrekapitulujeme dostupné údaje o jeho složení na konci roku 1986, kdy zůstávalo v pravidelném provozu stále ještě 83 úzkorozchodných a 382 normálně-rozchodných parních lokomotiv. Park tratových motorových lokomotiv s elektrickým přenosem výkonu (pro zajímavost dodaný výhradně z SSSR, a to od roku 1966) tvořilo 1194 strojů, shodnou třídu s hydrodynamickým přenosem výkonu pak 1408 lokomotiv. Posun obstarávalo 1869 motorových lokomotiv, zpravidla na vedlejších tratích byly využívány motorové vozy v počtu 171 kus. Elektrická trakce měla zastoupení v 863 elektrických lokomotivách, 530 elektrických motorových vozech berlinské městské rychlodráhy — tzv. S-Bahn — a 8 elektrických motorových vozech místních drah. Zajímavé jsou i údaje o nepočtenějších lokomotivních řadách: zatím vedla řada 106, používaná v několika variantách v celkovém počtu 954 strojů. Mezi tratovými lokomotivami je nejvíce lokomotiv řady 132 sovětské výroby, a to 685 kusů. Snímek přibližuje poslední řadu, reprezentovanou 132 355-9 v čele rychlíku D 302 z Mnichova do Berlína poblíž Saalfeldu -vP-



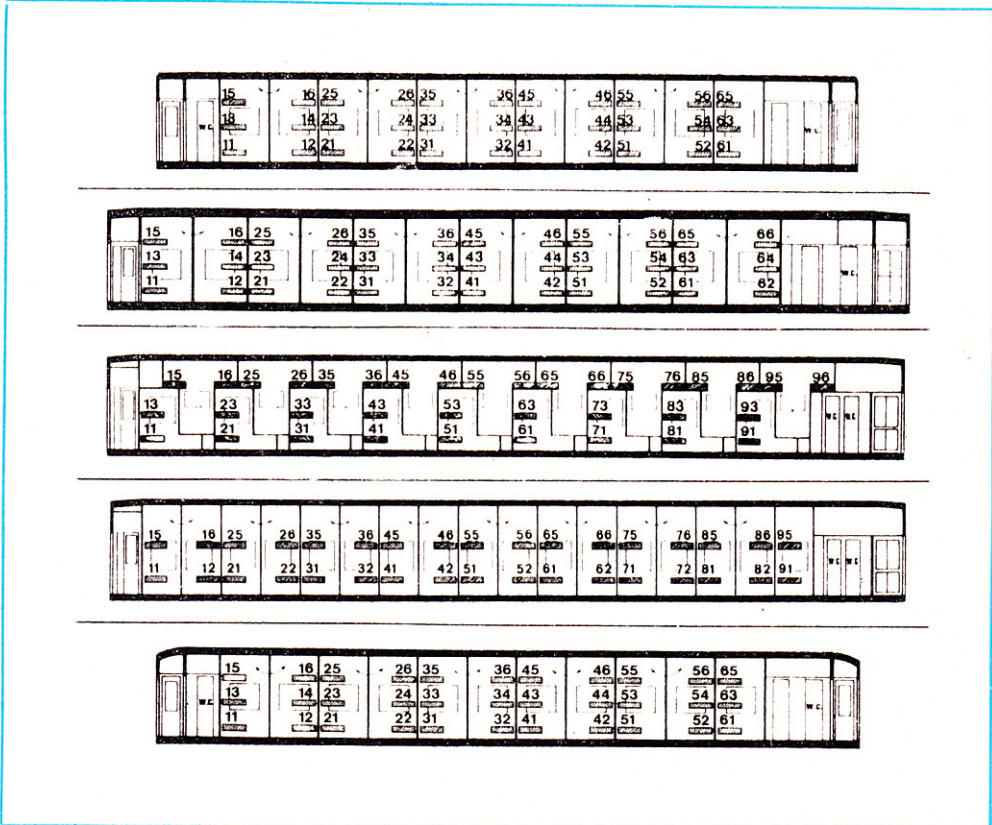
Motorová lokomotiva řady 47 inventárního čísla 517 Britských železnic v čele rychlíku odjíždějícího v 16.30 h z města Inverness. Rychlík, na obrázku poblíž železniční stanice Dalwhinnie, směřuje na jih do Perthu a odsud do Edinburghu.

Devět západoevropských železnic, k nimž náleží CLF, DB, DSB, FS, NS, ÖBB, SBB/CFE/FFS, SNCB/NMBS a SNCF, uzavřelo v roce 1971 mezinárodní dohodu o provozu lůžkových vozů. 1. ledna 1980 vstoupila v platnost další dohoda, nazvaná Trans-Euro-Nacht-(TEN)-Pool. Jejím cílem je společný provoz lůžkových vozů na tratích nejméně dvou sousedních železnic, včetně dalšího vývoje a zdokonalování těchto služeb. Zahnuje také koordinaci využívání lůžkových vozů v zahraniční i vnitrostátní dopravě i koordinaci investiční a obchodní politiky. V současné době tvoří vozidlový park zahrnutý do této dohody 249 lůžkových vozů pěti různých typů. Jsou to shora dolů: lůžkové vozy typu AB 33 s klimatizací a jedenácti oddíly se třemi lůžky (33 míst), MU s dvanácti oddíly po třech lůžkách (36 míst), T 2 s klimatizací a osmnácti oddíly se dvěma lůžky (36 míst), T 2 S s klimatizací a sedmnácti oddíly se dvěma lůžky (34 míst) a konečně U s jedenácti oddíly s jedním, dvěma nebo třemi lůžky (nejvíce 33 míst). Kromě uvedeného parku lůžkových vozů jsou pronajaty ještě lůžkové vozy typu UH s jedenácti oddíly po třech lůžkách (33 míst) a MU s dvanácti oddíly se třemi lůžky (36 míst).

**BUDOUCNOST ŽELEZNIC RSR**

Rozložení železniční sítě Rumunské socialistické republiky zhruba odpovídá požadavkům národního hospodářství země. Proto se v příštích letech nepočítá s výstavbou nových hlavních tratí, naopak síly železničního stavitelství RSR budou soustředěny na výstavbu přímých spojek mezi městy a oblastmi státu a na zdvojkolejňování některých jednokolejných tratí. Z celkové délky 11 500 km železniční sítě je zhruba jedna třetina elektrizována, což znamená, že elektrická trakce se podílí na celkovém objemu přepravy 58 procenty. Elektrizaci dalších úseků by se tento podíl měl do roku 1990 zvýšit na 70 %.

šv





# Proč?

Kritických příspěvků na téma nedostatků v kultuře cestování po železnici byla v poslední době publikována v našem tisku celá řada. Z vlastních zkušeností víme, že pravdivě zobrazují současný neradostný stav. Mnozí cestující, kteří dříve dávali přednost vlaku (nebojím se napsat, že jízda vlakem kdysi znamenala zejména pro děti radostný cestovatelský zážitek), opouštějí nehostinné železniční kraje, aby přesedlali na lidsky únosnější způsob dopravy. Avšak z ekonomických i ekologických důvodů by byl žádoucí pravý opak — méně aut, autobusů a více cestujících přepravených právě železnicí.

Výtky veřejnosti i požadavky nápravy směřují pochopitelně především do řad železničářů. Jenže přes veškerou snahu se slibované zlepšení dostává těžkopádně. Mnoho důvodů pomalého postupu lze nalézt v oblasti investiční, organizační, nelze přehlédnout ani nedbalost a neochotu některých pracovníků. Avšak je možné připsat celou vinu na konto železnice? Pohled na zničené sedačky, demolovaná zařízení čekáren, znečištěná nástupiště a jiné výjevy z drážní apokalypsy otevírají problém z druhé strany. Jak mohou železniční organizace „napravit“ hlavu“ těm cestujícím, jejichž aktivita se opakovaně projevuje uvedeným způsobem? Odpověď je jasná — těžko. Železnice má své předpisy, zákazy a příkazy, jenže co jsou platná všechna správná nařízení tváří v tvář partě desperátů, která si ve vlaku zahraje na „Brusel“? Bohužel takových cestujících s menšími či většími sklony k vandalismu není málo a železnice drazé platí za jejich činy nejen ztrátou nemalých finančních prostředků, ale i částí své společenské prestiže.

Anonymita cestujícího davu poskytuje ideální prostředí k nejhorším projevům podobného druhu. Skutečnost, že jich spíše přibývá než ubývá, přidává zaměstnancům železnice vrásky, které předpisová kosmetika sama o sobě nevyhladí. Problém vandalismu, nedostatku úcty ke společným hodnotám značně přesahuje hranice železniční říše. Jedná se o varující celospolečenský jev, který je nezbytně řešit na odpovídající úrovni. Domnívám se, že právě tento aspekt celé diskuse o kultuře cestování je v kritikách podhodnocován. Jistě také proto, že tváře viníků a s nimi i jejich prohršky mizí v bezejmenných proudech cestujících, kdežto železnice zde zůstává jako

jediná konkrétní odpovědná instituce. A tak vandalové dále vcelku nerušeně demolují a železnice v roli Sisyfa neustále obnovuje a obnovuje. Pokud se má současný stav zlepšit, je bezpodmínečně nutné zkoumat do hloubky příčiny takového „nelidského“ chování vandalů a podniknout obtížné, leč potřebné kroky k nápravě.

Jedním z příspěvků k široké diskusi na toto téma, který nikoli náhodou námětově čerpá z železničního prostředí, se má stát nový celovečerní film scenáristy Radka Johna a režiséra Karla Smyczka s lakonickým názvem „Proč?“ Filmoví i televizní diváci vědí, že dvojice John-Smyczek se ve své společné i samostatné tvorbě věnuje především problémům mladých lidí v nesnadných životních situacích. Připomeňme si například filmy Housata, jen tak trochu si písknout, Sněžky a machři či nedávný televizní seriál Třetí patro. Všechna tato díla vyvolala mimořádný ohlas právě pro otevřenost, s jakou se vyjadřují k ožehavým otázkám současnosti. Ani nový společný projekt obou autorů nevybočuje z oblasti jejich dosavadní tvorby. Hlavními aktéry filmu „Proč?“ jsou mladí spartanští vlajkonosi, jejichž šilená jízda rychlíkem Praha—Banská Bystrica na zápas Sparty v roce 1985 skončila až u soudního přelíčení a otřásla veřejným míněním. Tvůrcům však nejde pouze o zachycení události s příchutí horroru. Scénář filmu má být pokusem o film-diskusi nad příčinami, které vedou partu mladíků a děvčát k asociálnímu jednání. Autoři sledují okem kamery svých šest „hrdinů“ v nejrůznějších okamžicích života. Brutální scény z vlaku střídají záběry z rodinného prostředí, zaměstnání či soudní síně. Ve formě dialogu vedeného mezi kamerou a divákem jsou představy a tvrzení mladých lidí porovnávány s realitou, která je usvědčuje ze lži a polopravd. Nechybějí ani postoje veřejnosti k jejich činu a názory lidí zúčastněných na soudním přelíčení, jak o tom svědčí např. obraz nazvaný Anketa:

„Víte o tom, že před týdnem vlajkonosi Sparty zdemovali osm vagónů rychlíku Praha—Banská Bystrica?“

„Jo. Je neuvěřitelný, že se u nás mohlo něco takového stát.“

„Před týdnem? Ne, to nevim.“

„Jo. A udělali tam škodu za čtvrt miliónu. Mě nejvíce zajímá, kdo to zaplatí. Doufám, že zase my všichni.“

„Vím to. Mělo se s nima zatočit, s grázlami. A co dělali jejich rodiče? Podle mě by měli dostat exemplární trest.“

„Něco jsem slyšel, ale já se o fotbal nezajímám.“

„Ale to se přece netýká jen fotbalových fanoušků.“

„At si to vyřeší v klubech, mě do toho nezatahujte.“

„Nedělejte z toho vědu. Tohle se děje i v jinech sportech. Hlavně z toho neobviňujte klub, když se to navíc nestalo na zápase. Je zbytečné to nafukovat.“

„Tisk z toho hned dělá senzaci, protože jich u nás má málo. Při každý tancovače se někdo vožere a popere nebo něco rozbije. Prosim vás, dyť ty kluci nakonec ublížili nejvíc sami sobě, protože se to s nima potáhně celý život.“

„A o vandalství jste v životě neslyšel?“

„Slyšel. A co jako?“

„Co si o tom myslíte?“

„No je to blbý, no...“

„Nic víc?“

„Mám snad skočit mezi partu vožralejch chuligánů, když vypádej? Aby mi vodrazili ledviny? Nebuďte dnešní.“

„Měli byste vidět, jak vypádej rekruti, když jedou na vojnu. Nebo když se vracej mazáci.“

„Copak jsou fanouškové z jiných klubů jiný? Chcete, aby se hrálo před prázdněma tribunama? Chcete připravit lidi o radost a často jediný povyražení?“

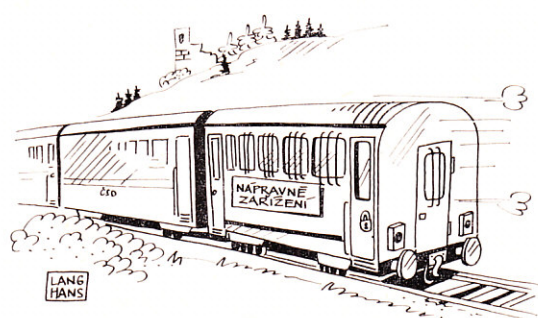
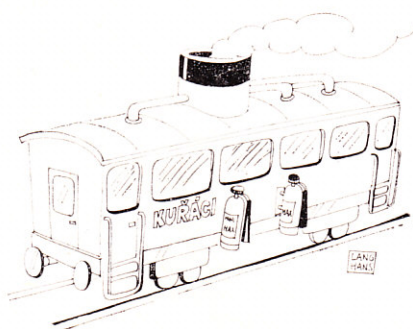
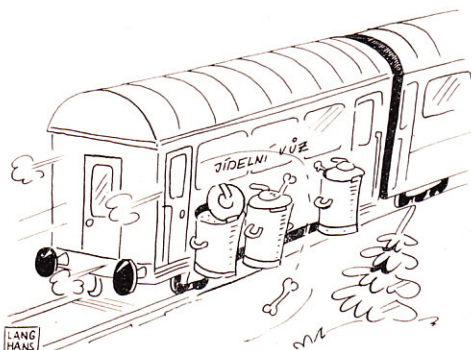
Anketa živě dokumentuje známou skutečnost — co člověk, to jiný pohled na věc, jinak motivovaný názor. Scenárista a režisér předkládají divákovi tyto postoje k zamyslení. Cílem jejich netradiční metody se má stát co možná neobjektivnější hledání odpovědi na palčivou otázku — Proč? Bez schematičnosti, bez zjednodušení celého problému do několika formulek. Odpověď na tuto naléhavou otázku musí hledat každý divák sám ze sebe.

Film, jehož osu tvoří známý příběh se špatným koncem, vyzývá k otevřené diskusi na ožehavé téma. Dokud nebudeme schopni obnažit psychologické i společenské kořeny vandalismu, dokud se odpovědi na otázku „Proč?“ nestanou východiskem k řešení složitější jevu, dotud se budeme nejen v československé kinematografii, ale především v československé železniční přítomnosti setkávat s takovými výjevy, jako je obraz č. 74 ze scénáře filmu:

„Jsmo v opravárenských dílnách, kam byly odstaveny zničené vagóny rychlíku Praha—Banská Bystrica. Procházíme jednoitlivě zdevastované vagóny. Kupě s vytrhanými sedadly, rozbitými policemi na zavazadla, vyraženými okny, rozkopanými zářivkami, urvanými dveřmi. Papíry, láhev, moč na podlaze...“

M. R.

3 X PAVEL LANGHANS





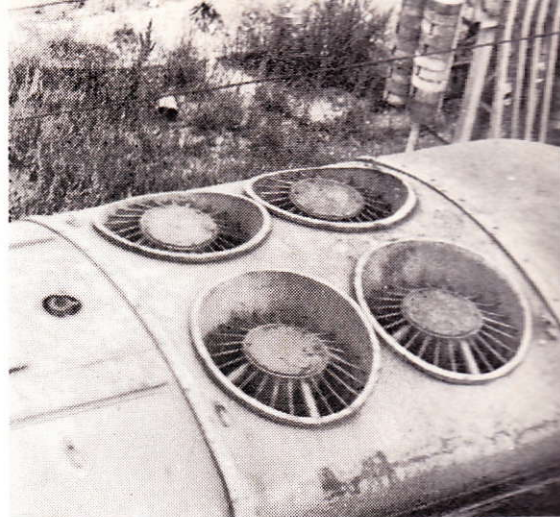
# POSTŘEHY

V příloze Modelová železnice časopisu Železničář č. 22 1986 byl uveřejněn popis lokomotiv T 678.0 a T 679.0 včetně výkresu. V době, kdy tento materiál vyšel, jsem se sám zabýval přípravou stavby modelu lok. T 679.0 a sháněl proto potřebné podklady. Z materiálů, které jsem měl k dispozici, nebylo dostatečně patrné, jakým způsobem je u těchto lokomotiv provedeno zakrytí střešních ventilátorů, a to až do okamžiku, kdy se mi podařilo příslušnou partii střechy shora vyfotografovat. Na této fotogra-

fii je vidět, že skutečné provedení se liší od publikovaného výkresu — zakrytí není provedeno sítí jako u většiny lokomotiv ČKD, ale soustavou paprskovitých žeber. Fotografie střechy lokomotivy T 678.0014 byla pořízena 7. 10. 1986 v Popradu.

Pro stavbu svého modelu ve velikosti TT jsem využil továrního pojezdu lokomotivy NOHAB (popř. lok. řady 130 DR, resp. T 679.2 ČSD) s tím, že větší vzdálenost otočných čepů u těchto lokomotiv (cca o 5 mm proti přepočtu této míry u T 679.0) není ještě na pohled patrná; tento nedostatek je zároveň kompenzován tím, že odpadá náročné zkracování pohonu podvozků s kardany.

Ing. Ivo Mahel



## ÚŘEDNÍ ÚDAJE kontra PROVOZNÍ SKUTEČNOST

Mladší „nepamětníci“ se někdy pozastavují nad zdánlivou rozporností údajů z provozní praxe minulých dob vůči některým úředním dokladům. Jde například o některé zdánlivé nesrovnalosti výskytu konkrétních hnacích vozidel. Uvedu proto několik příkladů.

Začneme historií. V roce 1896 bylo úředně rozhodnuto přidělit nové místní dráze Rakovník—Bečov s odbočkou Protivec—Bochov lokomotivy 97.94 a 95, 59.81 až 85 (ČSD řady 310.0 a 324.2). Ale skutečný přiděl počínaje rokem 1897 dopadl takto: Ihned 97.94, 95, 135 a 136. Potom postupně 97.145, 59.109, 59.110, 97.194 a 97.225. Přitom je známo, že objednáci seznam Českomoravské továrny na stroje uvádí objednání lokomotivy 97.194 (nynější 310.093) pro docela jinou trať. Ale například oficiální seznamy lokomotiv a tendrů už uvádějí přiděl správně podle skutečnosti. Zajímavé však je, že lokomotivy 59.81 a 82 se skutečně dostaly do Rakovníka, ale pro službu na státní dráze pro dálkové uhelné vlaky. První z nich — už jako 324.207 — odešla z Rakovníka roku 1930, kdežto druhá, 324.208, v Rakovníku dojezdila roku 1947 a shodou okolností své poslední kilometry dosloužila právě na trati Rakovník—Bečov.

Jiného druhu je opět příklad z rakovnických lokálků. V dislokačních seznamech před rokem 1921 bychom marně hledali lokomotivy přidělené pro tratě Rakovník—Bečov a Rakovník—Mladotice v příslušnosti výtopně Rakov-

ník, ačkoliv tam byly pravidelně dílensky ošetřovány a jejich strojvedoucí tu měli nástupní službu (kromě odbočky Protivec—Bochov). Ale lokomotivy byly kmenově vedeny ve výtopně Karlovy Vary, kde vlastně vůbec nebyly. Teprve od roku 1921 byly kmenově převedeny do nové výtopny Rakovník (ve skutečnosti tam ze staré jen přejely).

Po zestátnění lokálků (1925) byly do výtopny Rakovník převedeny čtyři stroje řady 422.0. Jezdily tu však jen tři (č. 11, 16 a 76), čtvrtý (59), ač v Rakovníku vedený, byl po celý rok „půjčen“ ve výtopně Nusle (dnes Praha—Vršovice) pro vlečkový provoz. Teprve po roce jezdil „doma“.

Různé krátkodobé změny v pobytu hnacích vozidel bylo možno sledovat i po roce 1946, ať šlo opět o „půjčování“ (např. českobudějovická 423.0109 v Rakovníku asi tři měsíce), nebo o krátkodobé pobyty v rámci nástupů nových řad lokomotiv i motorových vozů. Např. při nástupu M 131.116 a 17 do Rakovníka přišly současně do Zdic M 131.118 až 20. Ale už za půl roku přišly do Zdic jiné stroje a M 131.118 a 20 přešly do Rakovníka, kdežto M 131.119 do Chomutova. Naopak z Chomutova do Rakovníka přešel M 131.123.

Ještě se zmíním o případu z dvacátých let, kdy lokomotivy 434.036, 0243 a 0359 měly i na kruhových evidenčních tabulkách stále označení „Výtopna Rakovník“, ale v Rakovníku vůbec

## modelová železnice

nejezdily. Byly dislokovány v Berouně pro vlaky Beroun—Dušníky (Rudná u Prahy).

A tak bych mohl jmenovat další příklady, kdy vozidlo sloužilo docela jinde, než bychom je oprávněně hledali. Ale uvedu nakonec jedno z mých největších překvapení.

V roce 1956 při návratu ze Slovenska jsme čekali v Bratislavě hl. st. na rychlík do Prahy. Dříve přijel rychlík z Prahy v čele s „mikádem“ a jeho část měla pokračovat do Stúrova. „Mikádo“ odpojili a ke zkrácenému vlaku připojovali jinou lokomotivu. Ve svitu lamp se mi zdálo tendrové lokomotivy jevila nástavbou uhláku nějak podezřele známá. Ano, byla to „naše“ 354.124 a na buďce byl nápis Plzeňská dráha — Výtopna Rakovník.

A nebylo to jediné setkání „se známými“ na jiném konci sítě ČSD.

Takže kdo se náhodně sveze kdekoli vozidlem „půjčeným“, může se domnívat, že tam patří. A kdo si nejdříve přečte dokument o kmenové příslušnosti, může se právem divit, kde se tam vzalo. A přeče je to tak. Nejde tedy o rozpornost faktů, jde o pouhou rozdílnost mezi „domovem“ a momentálním „pracovištěm“.

Vladimír Zuska

## STAVÍTE MODELÝ VOZŮ?

Při několika zdařilých výstavách jsme měli možnost zaznamenat účast modelů vozů vyrobených našimi modeláři. Na modelech starších osobních vozů, ČSD jsem v něko-

lika případech pozoroval určitou nepřesnost; rád bych se o ní zmínil.

Vedení snahou vymodelovat věrně oplechování střechy naznačují jednotliví mode-

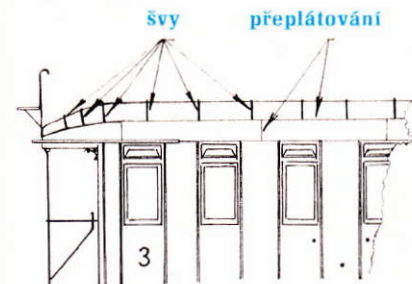
láři též švy oplechování střechy — až sem je to správné. Chyby se však dopouštějí, když přeplátování plechů střechy (podélně nad horní hranou bočnic) vyznačují též jako šev. Vždyť ve skutečnosti by voda za takového švem zůstávala stát a to by jistě neprosplávalo ani těsnosti, ani trvanlivosti střechy.

Ven

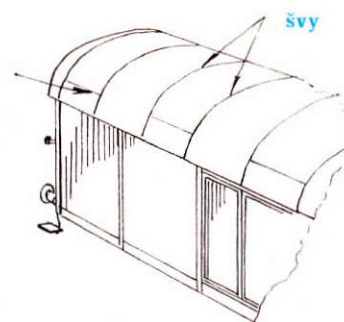
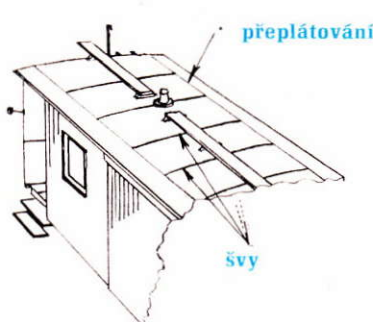
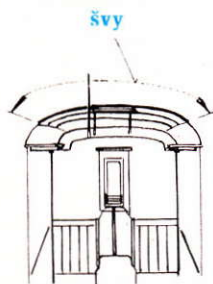
Přeplátování by tedy bylo lépe naznačit spíše rýhou než vystouplým švem:

Např. vozy DF, Fk

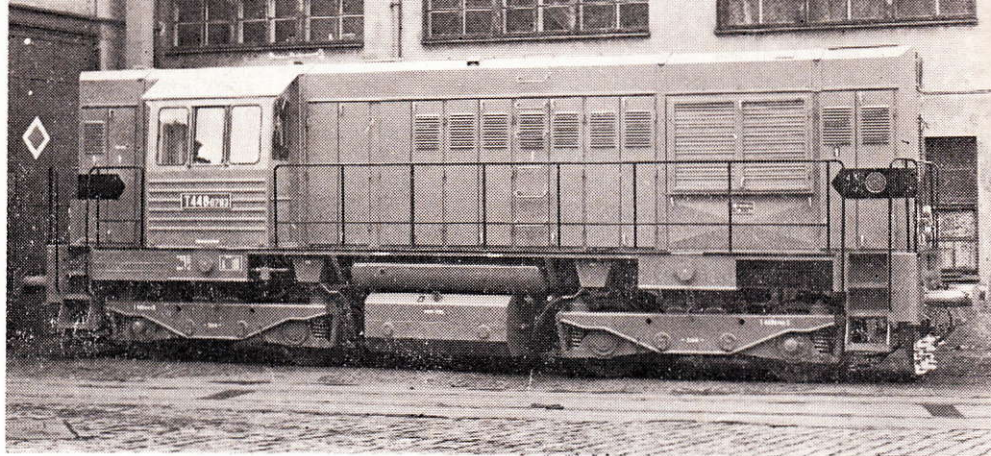
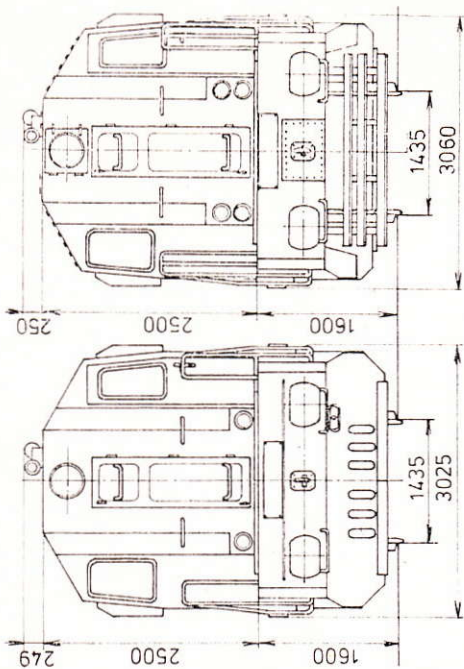
Některé nákladní vozy (L)



Např. vozy DF, Fk





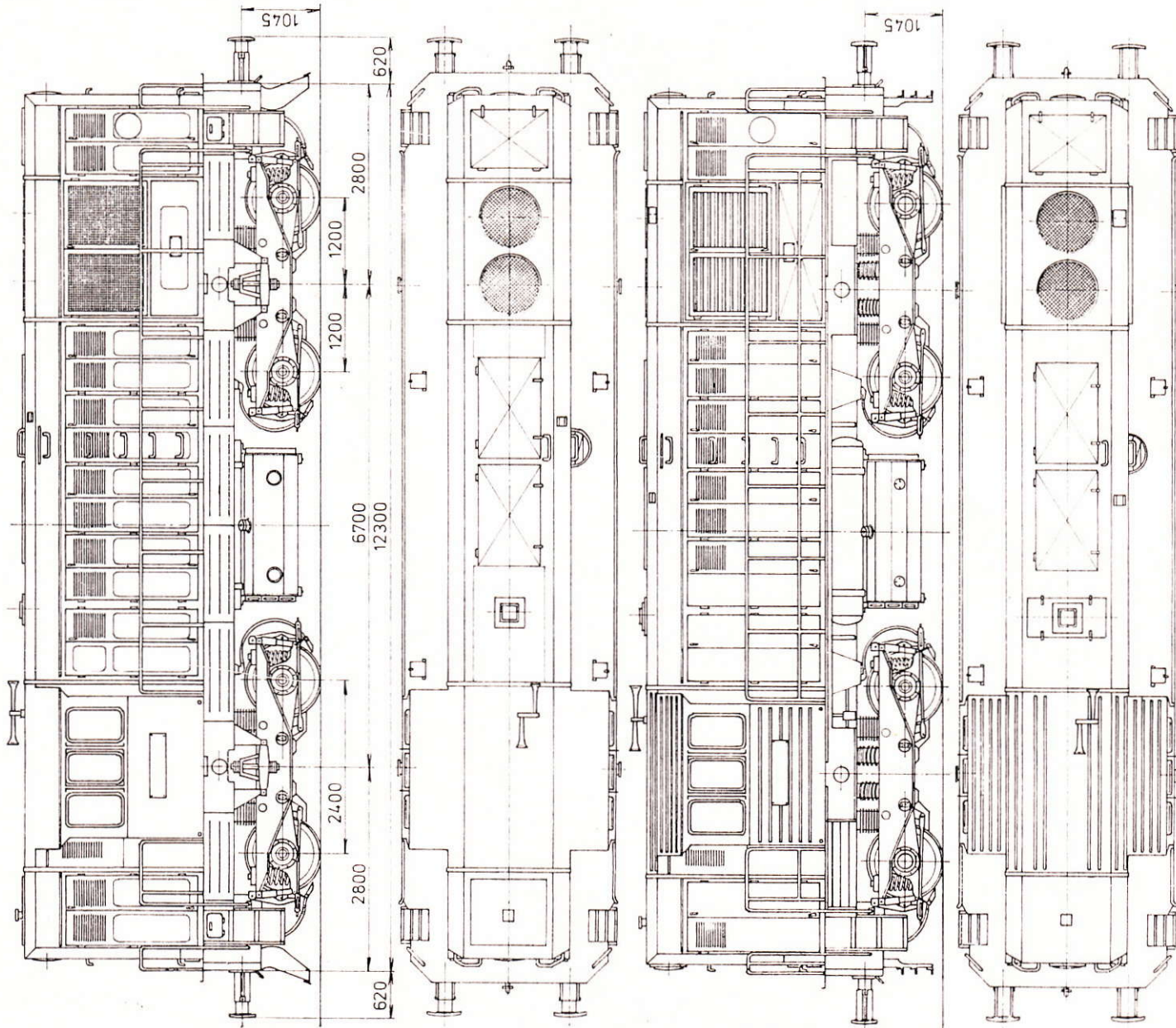


Lokomotiva T 448.0 VIII. série  
 T 475.1501  
 ČKD Sokolovo 1970  
 Nátěr: modrá kabina a kapoty  
 se žlutými doplňky, černý rám  
 a pojezd

# T 475.1, T 448.0 (2)

T 448.0695-734  
 ČKD Sokolovo 1982  
 Nátěr: modrá kabina a kapoty se žlutými pruhy, šedý rám  
 a pojezd

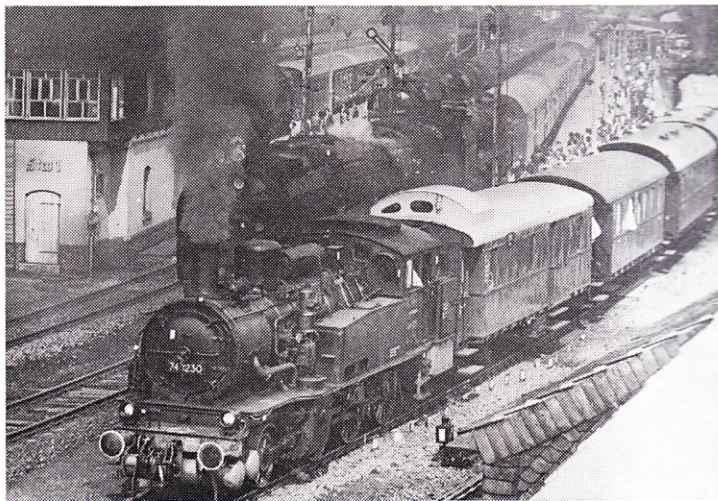
Výkres Tomáš Obermajer podle typových listů ČKD č. 217 a 246. Upřesněno podle fotografií z provozu. Foto ing. Bohumil Skála



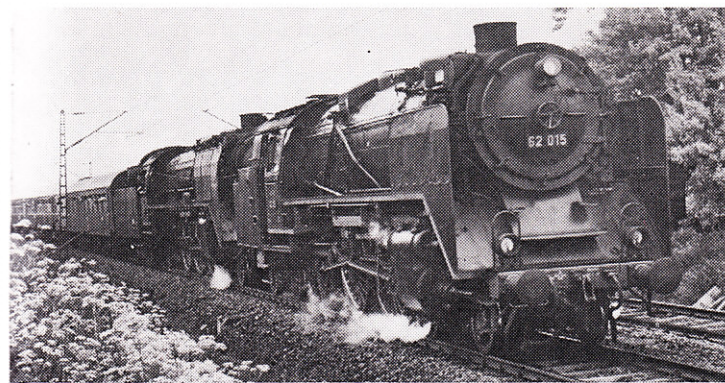


V roce 1952 založené Dopravní muzeum v Drážďanech má rozsáhlé sbírky železniční techniky a do budoucna zajištěné další exponáty, dosud sloužící pravidelnému provozu. I když v paláci Johanneum v centru Drážďan se návštěvníci obdivují řadě cenných objektů — včetně nejstarší zachované lokomotivy v NDR, stroji Muldenthal z roku 1861, přece jen nelze opomenout další sbírku vozidel, z velké části provozuschopných, která zůstává na kolejích. Muzeum dnes spravuje: 65 lokomotiv, z toho 39 normálněrozchodných parních (z nich 20 provozuschopných), čtyři parní úzkorozchodné (provozní je 99 5901 DR), 10 elektrických lokomotiv, z toho šest provozních, dále tři elektrické motorové vozy, tři motorové lokomotivy a šest motorových vozů se spalovacími motory. Příkladný je soubor renovovaných železničních vozidel tažených — 28 normálních vozů a 26 úzkého rozchodu. Snímky představují alespoň část z provozuschopných vozidel a částečně zachycují atmosféru mimořádných jízd a výstav, kde se s muzejními vozidly nejčastěji setkáváme

Na oslavy v Nossen se v květnu 1985 sjelo z několika směrů hned osm provozuschopných parních lokomotiv a také obě muzejní soupravy osobních vozů. Při bližším pohledu lze na snímku identifikovat stroje 74 1230, 01 137 (ta jediná do sbírek muzea ovšem nepatří), 03 001, 58 3047, 35 1113, 86 001 a 38 205, mimo záběr je pak 38 1182



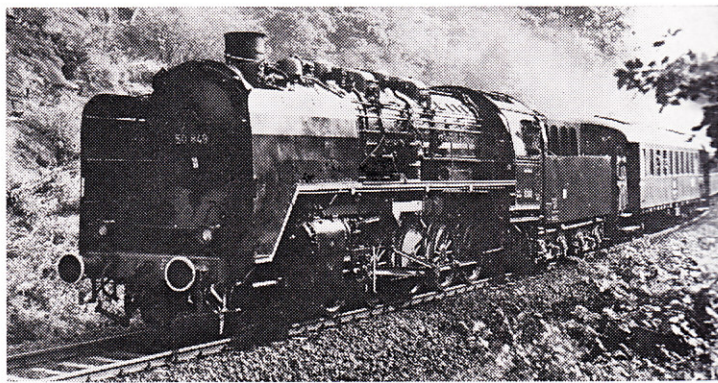
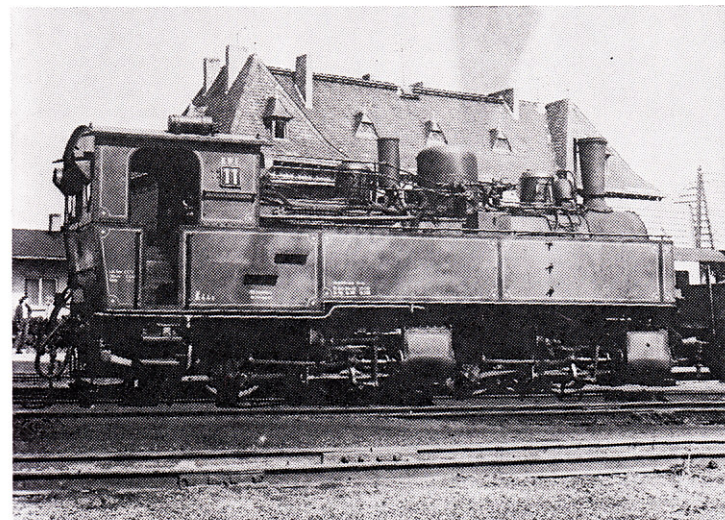
## 35 LET DOPRAVNÍHO MUZEA V DRÁŽĎANECH



Stokilometrovou rychlostí se řítí mimořádný rychlík z Glauchau do Drážďan ke stanici St. Egidien, vedený stroji 62 015 a 03 001. Podnětem k jeho vypravení byla v červnu 1980 oslava Dne železničářů NDR

Text a foto Miroslav Petr

Nejstarší provozuschopnou parní lokomotivu DR zatím představuje „malletka“ původního čísla 11 železnice Nordhausen—Wernigerode z roku 1897, které patří i novější označení 99 5901. Pro muzejní účely ji deponují na kolejích harckých metrových úzkorozchodek, zde je například ve výtopně v Gernrode na dráze v údolí řeky Selky.

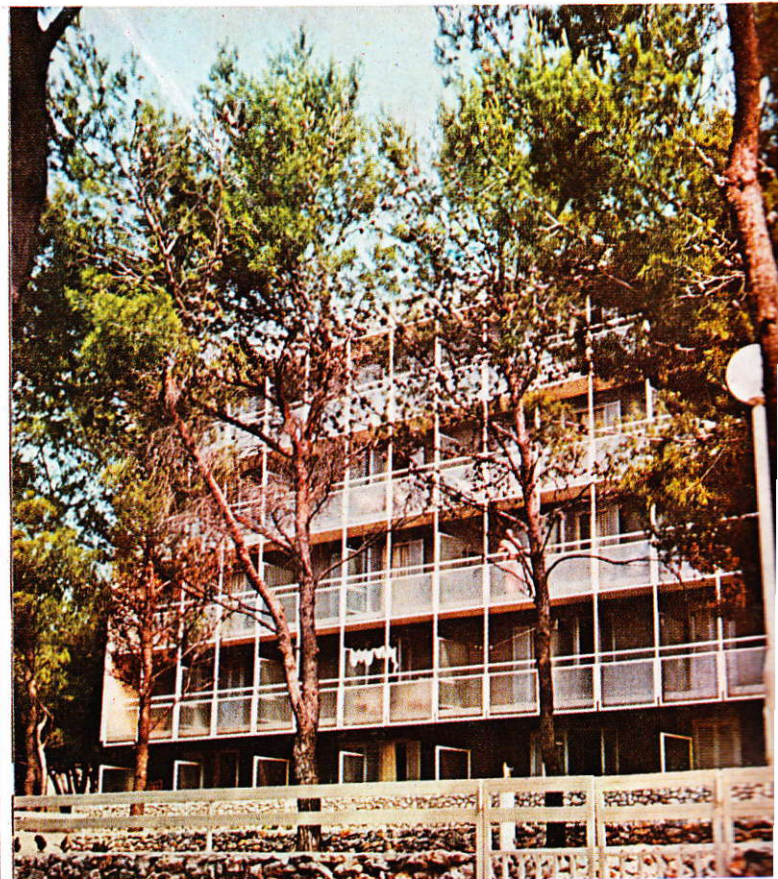


Dokonale udržovaná nákladní lokomotiva 50 849, stejně tak jako většina ostatních provozních lokomotiv ze sbírek muzea, opravená železničními dílnami v Meiningenu, je společně se soupravou rychlíkových vozů z konce třicátých let každoročně hlavním aktérem řady mimořádných jízd, používají ji i filmaři

Současnou nejrychlejší provozuschopnou parní lokomotivu na světě — dosáhla nejvyšší rychlost 182,4 km/h — představuje stroj 02 0201 (dříve 18 201), který vznikl v roce 1961 rekonstrukcí tendrovky 61 002 z roku 1939. Ve sbírkách Dopravního muzea bude tento stroj, snímek představený na výstavě ke 100. výročí otevření úzkorozchodky v Radebeulu v roce 1984, dokumentovat jeden z vrcholů v historii konstrukce parních lokomotiv







Železničáři a jejich rodinní příslušníci tráví svou dovolenou i na pobřeží Černého a Jaderského moře. Od roku 1983 v rámci svazové odborové rekreace v Jugoslávii v přímořském letovisku v Šibeniku ve Vodici, kde se včetně letošního roku vystřídalo už 4855 našich železničářů. Do loňského roku ji prožívali na Istrijském poloostrově v Rabacu (4356 osob). Letos toto zařízení vystřídal Pag na ostrově Pag, kde se rekreuje 1170 osob. Loni byla poprvé uspořádána i pionýrská rekreace u Makarské, již se zúčastnilo téměř 500 dětí. Na snímcích představujeme letovisko ve Vodici.  
MARIE HAMTILOVA

Českoslovenští železničáři na jedné z pláží Jadranu — v pozadí hotel Punta

Účastníci odborové rekreace pod vodopády řeky Krky, které jsou cílem společného autokarového výletu

Jedna z dependencí hotelu Punta—Arausana, kde byli naši železniční ubytováni v dvoulůžkových pokojích se zabudovaným hygienickým řízením

Hotel Punta, kde se rekreanti stravují