

# Ž

# 75

# ŽELEZNIČÁŘ

# ★30

ROČNÍK XXV

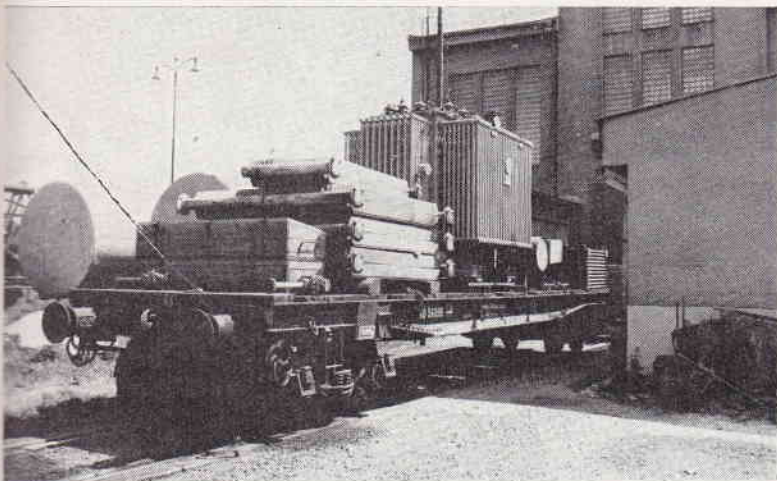
VYCHÁZÍ DVAKRÁT MĚSÍČNĚ

CENA 2 Kčs

# 14







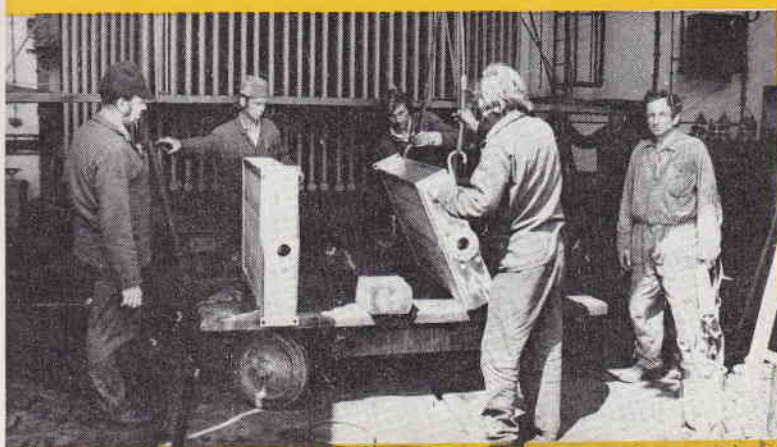
Doprava trakčních transformátorů do opravy na železničních vozech. Transformátorům většího výkonu, které svými rozměry zasahují do průjezdního průřezu, musí být před přepravou demontovány olejové chladiče (radiátory)



Kontrola množství oleje v konzervátoru vlastní spotřeby před odesláním z OTT



Kontrola těsnosti průchodek na prostranství opravy trakčních transformátorů



Skládání chladiče transformátoru převozně měnirny na přepravní vozík v montážní hale

## Oprava měnírenského zařízení v Hranicích na M.

Foto: Josef Hanuš

Text: Ing. Vlastimil Škrabánek





**Ž 75**  
**ČÍSLO 14**

## MINISTER DOPRAVY BLR V PRAHE

Po prvý raz oficiálne navštívil Prahu, naša Federálne ministerstvo dopravy a ČSSR, nový minister dopravy Bulharskej ľudovej republiky súdruh Vasil CANOV.

Stalo sa tak pri príležitosti podpísania dohody o medzinárodnej cestnej doprave medzi ČSSR a BLR — dňa 24. júla t.r. v Čer-  
nínskom paláci.

Minister Canov a jeho sprievod sa počas svojho krátkeho pobytu u nás veľmi živo zaujímali o celú problematiku dopravy, o prepravu tovaru i turistov medzi oboma krajinami, ako aj o výstavbu na železnici. S úprimným obdivom i uznaním hodnotili prestavbu v rámci pražského železničného uzla, prezreli si tiež metro, navštívili autostrádu pri Prahe a niektoré ďalšie dopravné stavby a zariadenia.

M. K.

*Dohodu o medzinárodnej cestnej doprave medzi ČSSR a BLR podpísali rezortní ministri oboch krajín, súdruh Vasil Canov (vľavo) a dr. Ing. Štefan Šutka • Súdruh V. Canov a dr. Ing. Š. Šutka pri výmene podpísaných dokumentov.*  
fFoto ČTK)

Koncom júla t.r. navštívili Železničné opravovne a strojárne v Trnave podpredseda federálnej vlády Ing. Ján Gregor a minister dopravy ČSSR JUDr. Ing. Štefan Šutka.

Vzácných hostí sprevádzali vedúci oddelenia dopravy ÚV KSS Ing. Maxmilián Strémy, generálny riaditeľ Železničného priemyselného opravárstva Ing. Miloslav Kolář a poprední stranícki a štátni činitelia trnavského okresu.

Na besede s vedúcimi pracovníkmi podniku, na ktorej sa zúčastnili aj riaditelia dodávateľských podnikov Stavoindustrie Trnava a Impry Praha, súdruhovia sa živo zaujímali o plnenie harmonogramu prác pri prestavbe ŽOS v Trnave, ktoré sú dôležitou, vládou sledovanou stavbou.

Na záver si hostia v sprievode riaditeľa podniku súdruha J. Ďuriníka a ďalších vedúcich pracovníkov prezreli výstavbu nových objektov.

(18)

## Vzácní hostia v ŽOS v Trnave

*Na snímke generálny riaditeľ ŽPO Ing. M. Kolář (v prvom rade vľavo), podpredseda vlády ČSSR Ing. Ján Gregor (uprostred) a riaditeľ ŽOS J. Ďuriník (vpravo)*





# Výchova v kroužku mladých železničářů

JAROSLAV NAVRÁTIL

RAJOSTNÉ VÝSLEDKY

Ne náhodou se v posledních letech na různých stranických a veřejných shromážděních, schůzích a aktivech setkáváme s vážnými připomínkami starší generace k politickému a morálnímu postoji značné části mládeže k výuce a výchově ve školách, ve výchovných zařízeních, ale i v zájmových kroužcích a ve společenských organizacích. Je to přirozené. Neboť starší generace právem projevuje starost, aby dílo socialismu jí započaté nebylo zmařeno, ale aby bylo dále rozvíjeno na zásadách marxismu-leninismu, v duchu proletářského internacionalismu a aktivního socialistického vlastenectví. Je to třídní instinkt starší generace, která postupně odchází z výrobního a společenského dění, cítí a vidí, že ještě ne všichni mladí lidé stojí na zcela pevných zásadách tak, aby byli schopni kormidlo vývoje vést k vytyčenému cíli.

Jsou ovšem lidé, kteří namítají, že výchova mládeže je věcí školy nebo výchovných zařízení. Ano, výuka a výchova mládeže je především nezadatelnou povinností školy. Učitel byl a za socialismu tím více je a bude ústřední osobností ve výuce a výchově. Je však nutno zdůraznit, že nejen učitel a škola působí na výchovu dětí a mladých lidí. Mnoho lze vykonat také v mimoškolní výchově mládeže a pracujících. I v občanském životě se celková ideová výchova značně zúžila a leckteré společenské organizace jí nevěnují stále takovou pozornost, jakou si zaslouží.

Tím více je třeba ocenit úsilí, které vyvíjejí některá mimoškolní zařízení pro výchovu mládeže na úseku ideové výchovy. S takovým příkladným postojem se setkáváme v **Okresním domě pionýrů a mládeže ve Žďáru nad Sázavou**. Mezi několika desítkami zájmových kroužků zde vyvíjí pozoruhodnou činnost **kroužek mladých železničářů**, který vede již několik let soudruh Milan Kopečný.

## UCELENÝ VÝCHOVNÝ SYSTÉM

Kroužek mladých železničářů navštěvují žáci od čtvrtých do devátých tříd místních základních devítiletých škol. Scházejí se pravidelně ve čtvrtek od 15. do 18. hodiny. Zájem o tuto činnost je však tak velký, že schůzky se nejenom prodlouží o hodinu i více. Jak by ne? Vždyť náplň pracovní činnosti je velmi zajímavá a přitažlivá. Stačí ostatně nahlédnout do jejich „učebny“. Není nadsázkou, řekneme-li, že se vyrovná odborným pracovním středním železničářským průmyslovým školám nebo odborných učilištích. Spatříme v ní vše, co je zapotřebí k výuce mladých železničářů: makety kolejíšť, návěstidel, tabule se signalizačními zařízeními, různé grafy, makety lokomotiv a železničních vagónů. Kroužek má k dispozici rozsáhlou odbornou literaturu, odborné železničářské časopisy atd. Nechybí mezi nimi ani časopis „Železničář“ (vydáván federálním ministerstvem dopravy v Nakladatelství dopravy a spojů).

To však není nejdůležitější. Hlavní je výchovná činnost, jak ji soudruzi vedoucí v tomto zájmovém kroužku realizují. Snese opravdu náročné měřítko. Chlapci se nejprve důkladně seznamují s celým děním na nádraží. Pro tyto záměry mají ve Žďáře výborné předpoklady. Vždyť toto horácké město má jedno z nejmódnějších nádraží na trati Brno—Havlíčkův Brod, jímž denně projíždějí desítky vlaků. A co víc, pracují zde lidé, jímž tato práce doslova přirostla k srdci. Jak ukážeme dále, projevují to i zájmem o činnost zájmového kroužku mladých železničářů. Pro chlapce znamenají

tato setkání mnoho. Pravda, dnes už na tomto nádraží nevidí ty krásné, buclaté třistašedesátpětky. Elektrizace železnic změnila život a práci i na žďárském nádraží. Ale to je právě to hlavní, co vedoucí kroužku chtějí chlapcům ukázat.

V další etapě se přikročí k teoretické výuce, ale vždy zajímavými a pro mládež srozumitelnými formami práce. I nejmladší členové kroužku se již naučili, co je a znamená „Návěstí 51 — Stůj“, „Návěstí 5 — Výstraha“, „Návěstí 2 — Volno“ atd. Chlapci jsou hrdí na to, že některé názorné pomůcky, které při výuce využívají a které jim mají usnadnit zvládnout všechno to, co má železničář umět a znát, jsou tytéž, jaké používají na odborných železničních učilištích nebo v železničních průmyslovkách.

Nejde ovšem jen o teorii. Mladí členové kroužku se také učí rozumět železniční technice. Dělalí to opravdu od základu. V jejich „učebně“ spatříme dokonalé makety kolejíšť se signalizačními příslušenstvím. Všechno vyrobili vlastníma rukama pod vedením zkušeného soudruha Kopečného. Nyní se dokonce přihlásili do Soutěže technické tvořivosti mládeže (STTM). Odbívali jsme první exponáty, které zhotovili pro toto měření sil: maketu kolejíště rozchodu 9 mm. Je těžko říci, kdo má na tomto kolektivním díle, které samo chválí své tvůrce, větší podíl. Snad se na nás nebudou hněvat, vyzdvihneme-li pouze zásluhu jednoho z nich — Bohuslava Buriana. Učí se třetím rokem elektromontérem a má již z tohoto důvodu velmi blízko k železničářské profesi. Netají se tím, že by chtěl jednou řídit sovětskou lokomotivu TEZ o síle 4 tisíce koní nebo její druhou, sovětskou lokomotivu TEP 60, která dosahuje rychlosti 160 km/h. Do zájmového kroužku mladých železničářů chodí od čtvrté třídy ZDS, kdy dostal jako vánoční dárek první model elektrického vláčku. Za tak dlouhou dobu se věru člověk hodně naučí. Není divu, že vedoucí kroužku jej pověřuje plněním náročných úkolů, dokonce funkcí svého zástupce. Velmi mu záleží na tom, aby exponáty pro STTM byly po všech stránkách dokonalé.

## OPRAVDOVÍ PŘÁTELÉ

Tak bohatá a rozsáhlá činnost zájmového kroužku mladých železničářů by nebyla možná, kdyby ji nepodporovali opravdoví přátelé mládeže z řad dospělých železničářů. Je to zejména soudruh Ligmajer, bývalý výpravčí ČSD, který věnuje mladým železničářům mnoho ze svého volného času. A jestliže už dnes mnozí členové kroužku znají precizně všechny železniční předpisy, je to zásluha tohoto soudruha. Je vidět, že chlapce školí osobnost pro tuto činnost fundovaná.

Plodná je také družba kroužku mladých železničářů s příslušnými železničními stanicemi ve Žďáře nad Sázavou. Kromě dobrých rad je tu všestranná pomoc materiálová, ba i finanční. Věk se jim za to členové kroužku náležitě odmění. Slibili jim, že pro ně zhotoví věrnou maketu starého žďárského nádraží, které již dosloužilo a brzy bude likvidováno. Na památku postaví pro své dobré patrony velké klubové kolejíště. Je to nesporně krásný projev úcty a vděčnosti, opravdové lásky k železniční práci. Vždyť leckterý z těch železničářů, kteří dnes pomáhají chlapcům v kroužku, pracoval na starém žďárském nádraží dlouhá léta, strávil tam na kolejích, v depu a na lokomotivách velkou část svého života.

Je třeba zvážit ještě další souvislosti. Jsme svědky zdokonalování techniky v celém našem národním hospodářství. Stálým růstem techniky je podmíněn také další rozvoj železniční dopravy. Mechanizace a automatizace železniční dopravy klade však i nové požadavky na vědomosti a poznatky železničních pracovníků. Také tyto požadavky stále narůstají, jsou všestrannější, kladou a budou klást stále vyšší nároky na polytechnické vzdělání mládeže. Hlavní úlohu zde má výchova a vzdělávání. Vyvedlo ji konečně i listopadové zasedání ÚV KSČ a dále rozpracovaly stranické dokumenty, zejména usnesení ÚV „O těsném spojení školy se životem a dalším rozvoji výchovy a vzdělávání v ČSSR“.

Soudruzi, kteří řídí kroužek mladých železničářů ve Žďáru nad Sázavou, realizují toto usnesení činorodou prací. Proto také obsah polytechnického vzdělávání v kroužku zaměřují k praktickému seznamování jeho členů se základy železniční dopravy, k poznávání stavby a činnosti základních železničních mechanismů, strojů, k seznámení s celou organizací socialistické železniční dopravy. Současně si chlapci osvojují soustavu praktických zručností a návyků, které budou v praktickém životě potřebovat. Jsou to náročné úkoly, a proto také při své činnosti důsledně respektují spojení teorie s praxí, školy se životem. Nezapomínají ani na další složky komunisticke výchovy, na harmonický rozvoj osobnosti mladého budovatele komunismu, na rozvoj jeho morálních vlastností, fyzických i duševních sil. Nemůžeme to lépe dokázat než tím, že chlapci si pod vedením svých instruktorů sami vyrábějí některé vyučovací pomůcky. Výsledky své práce často vystavují pro veřejnost v oknech Státní banky. Děje se tak zpravidla při oslavách stranických a státních výročí. Těchto akcí se zúčastňují jako pracovní tým mládeže. Lze říci, že i to svědčí o jejich ideové vyspělosti. Cenné jsou rovněž různé exkurze do železničních provozů a zařízení, přímé seznamování chlapců se stroji a jejich obsluhou.

Není pochyb o tom, že úspěch této práce je dílem šikovných a uvědomělých lidí, vedoucích zájmového kroužku, dílem cílevědomé práce s mládeží. Činnost zájmového kroužku mladých železničářů to dokazuje velmi přesvědčivě. Vždyť někteří z těch, kteří kroužek absolvovali, si zvolili železničářské povolání zcela uvědoměle a záměrně za svůj životní obor. Například bývalý člen kroužku Jirka Srámek studuje již ve třetím ročníku železniční průmyslové školy v České Třebové. Činnost kroužku tedy významně přispívá k důležitému rozhodování mladých lidí — k uvědomělé volbě životního povolání.

Mnoho bychom mohli napsat o tom, jak vedoucí kroužku mladých železničářů vychovávají jeho členy k ochraně socialistického vlastnictví, učte k železničářské práci a pochoopení jejího mimořádného významu pro náš stát. To všechno jsou významné výchovné aspekty. Vždyť celý náš život, každodenní počinání, každé opatření musí být prodchnuto vysokou ideovou uvědomělostí, musí doslova splynout s každodenním úsilím strany o další výstavbu socialismu. A nejen členové strany, ale i ostatní pracující na všech výpěch našeho národního hospodářství si musí uvědomit, že v soustavě rozvíjených společenských výchovných procesech se prohlubuje komunisticke morálka, formují socialistické společenské vztahy, upevňuje vědecký světový názor. Právě tyto formy mají především platnost ve vztahu k výchově mladých lidí. Jak jsme ukázali, Žďárští přispívají k plnění tohoto úkolu významným přínosem.



# MLADÍ DOPRAVÁCI NA BESEDE

V dňoch 23. až 25. mája 1975 uskutočnilo sa stretnutie československej mládeže s predstaviteľmi strany a štátu. Praha v týchto dňoch hostila cez 800 zástupcov mladej generácie, členov Socialistického zväzu mládeže, najlepších vedúcich a členov mládežníckych kolektívov, brigád socialistickej práce, popredných novátorov a zlepšovateľov, vzorných funkcionárov z celého Československa. Zišli sa, aby odovzdali svoje hlásenie o splnení socialistických záväzkoch, prijatých na počesť 30. výročia oslobodenia našej vlasti slávnou Sovietskou armádou.

Program ich pobytu bol naozaj pestrý a zameral v všetkých účastníkov stretnutia nezabudnuteľné spomienky. V prvý deň pobytu stretli sa na Pražskom hrade s najvyššími predstaviteľmi strany a štátu. Účastníci stretnutia privítali medzi sebou generálneho tajomníka ÚV KSC súdruha Gustáva Husáka, predsedu vlády CSSR súdruha Lubomíra Štrougala, členov vlády, predsedov a členov vlády CSR a SSR a členov a kandidátov Predsedníctva ÚV KSC.

Na znak vďaky, za všetkých účastníkov stretnutia odovzdala vysokoškoláčka z Prešova Eva Sitášová generálnemu tajomníkovi ÚV KSC Gustávovi Husákovi kyticu z 30 červených kvetov a vedúci mládežníckeho kolektívu na bani Nosek v Kladne Zdeněk Šlemenda Čestné hlá-

senie o výsledkoch iniciatívy mládeže na počesť 30. výročia oslobodenia Československa Sovietskou armádou.

V úvodnej časti stretnutia pozdravil všetkých účastníkov stretnutia generálny tajomník ÚV KSC Gustáv Husák, ktorý ocenil doterajšiu činnosť Socialistického zväzu mládeže. Predseda ÚV SZM Jindřich Poledník sa v mene všetkých mladých poďakoval za podporu a pomoc, ktorá je zo strany ÚV KSC a osobne zo strany generálneho tajomníka Gustáva Husáka venovaná Socialistickému zväzu mládeže.

Druhá časť programu pokračovala v priestranstvách záhrad Pražského hradu neformálnymi besedami, kde účastníci mali možnosť pohovoriť si s najvyššími predstaviteľmi strany a štátu o dosiahnutých výsledkoch v mládežníckej organizácii a najmä o svojej práci na pracoviskách, ako aj o úlohách mládeže v ďalšom období.

V sobotu, 24. mája sa účastníci stretnutia rozdelili do menších skupín a zúčastnili sa besied na jednotlivých ministerstvách. Takáto beseda sa uskutočnila aj na Federálnom ministerstve dopravy, kde skupinu mládežníkov privítal v zastúpení ministra dopravy ČSSR námestník ministra Ing. Ján Filinský. Vo svojom príhovore oboznámil účastníkov besedy s výsledkami práce v rezorte dopravy za uplynulé obdo-

bie a s úlohami na ďalšie obdobie. Poďakoval mladým ľuďom za príkladné plnenie úloh na pracoviskách a poukázal na nedostatky, ktoré sa ešte vyskytujú. Súčasne požiadal o pomoc všetkých mladých pri zabezpečovaní úloh v nasledujúcom roku 5. päťročnice a pri nástupe do plnenia úloh 6. päťročného plánu.

Po úvodnom vystúpení nasledovalo množstvo otázok zo strany mladých dopravákov, na ktoré odpovedali námestník ministra Ing. Ján Filinský a riaditeľ odboru kadrového a personálneho FMD súdruh Karel Vajc. Besedy sa zúčastnili mladí dopraváci z celej ČSSR. Medzi nimi bol napr. Miroslav Slosiarik, rušňovoďič z rušňového depa Čierna nad Tisou, Stanislava Čapková z ČSD Kralupy nad Vltavou, Jiří Černý zo ŽOS Česká Třebová, Jiří Jajtner, dopravca zo žst. Žďár nad Sázavou, Bohumír Pazour z ČSA Praha, študent Jaroslav Tomek zo SPŠD z Prahy, Hana Trejtnárová z ČSD Choceň a ďalší.

Stretnutia sa zúčastnil predseda Dopravnej komisie ÚV SZM pri FMD Juraj Šulek, predseda komisie mládeže pri ÚV OZPS Rudolf Pečár a pracovník oddelenia závodných a učňovských organizácií ÚV SZM Ivan Schober.

Skupinu mladých dopravákov viedol Ing. Josef Kružela, CSc., člen Sekretariátu ÚV SZM, ktorý v mene všetkých účastníkov poďakoval zástupcom vedenia FMD za milé a srdečné prijatie a úspešný priebeh besedy.

**ANNA POHORELCOVA**



Besedu s mladými dopravákmi viedli [zľava] Ing. J. Filinský, nám. min. dopravy, K. Vajc, riad. O 9 FMD, R. Pečár, preds. KM pri ÚV OZPŽ, a I. Schober, pracovník ÚV SZM ● Pohľad na účastníkov besedy. Za predsedníckym stolom (prvý zľava) ved. skupiny mladých dopravákov Ing. J. Kružela, CSc., člen Sekretariátu ÚV SZM. (Foto Josef Hanuš)



## Cvičení za účasti delegace BLR

Dobrá pripravenosť jednotiek systému CO na železnici je predpokladom úspešnej činnosti a zajišťovania provozu ve ztížených podmínkách. Koncem měsíce května proto proběhlo praktické cvičení rozvinutí SODPž na vlečce dolu Nejedlý v Kamenných Žehrovičích, kde byly procvičeny a probrány jak otázky technické a cvičební úroveň zúčastněných jednotek a pracovníků, tak i úroveň řízení a organizace práce těchto jednotek.

Cvičení se zúčastnila i oficiální delegace Bulharské lidové republiky v čele s generálem Kísovem, která sledovala především praktické ukázky činnosti jednotlivých jednotek s použitím techniky a simulováním válečných podmínek. Je potěšitelné, že pracovníci zařazení v jednotkách CO se zhostili velmi dobře svých úkolů, zvládli obsluhu veškeré techniky a prakticky tak prokázali vysokou odbornou připravenost. Naše socialistická železnice tak tvoří pevný článek v systému CO naší vlasti a je s to plnit náročné úkoly na úsek CO kladené. Na snímku delegace BLR při prohlídce zařízení na místě cvičení. MIROSLAV MALEC





# NOSITELÉ ŘÁDU PRÁCE: Blažej Duda

Když vystoupíte z vlaku v Hranicích na Moravě, opře se do vás vítr a poženě vás třeba na opačnou stranu, než se chcete vydat. Čechrá vlasy a honí pokrývky z hlavy ve všech ročních obdobích. Tady jste v Moravské bráně, otevřené dokořán, a protože ji nikdo nechce zavírat, stále tady fouká vítr. Tuhle moudrost mi prozradil jeden z domorodců, také on přilnul k tomuto mírně zvlněnému kraji vrubebnému Hostýnskými a Oderskými vrchy.

V roce 1945 při osidlování pohraničí přišel soudruh Blažej Duda do Krnova a tady začíná jeho pouť: Česká Třebová, Ostrava, Přerov, Olomouc, Hranice a konečná, Drahotuše. Vesnička k zamilování se, stačí, spatříte-li ji jen z oken vlaku. „Jinam bych nešel,“ říká soudruh Duda, „zvláště ne do města, zvykl jsem si a mám to tady moc rád.“ Dnes pracuje soudruh Duda jako mistr v opravě měničenského zařízení v Hranicích, což je z Drahotuší „skok“. Opravují zde transformátory trakčního vedení 100 kV, zhášecí komory a různá zařízení pro napájecí stanice.

„Práce, kterou jsem vykonával do roku 1948, je mou největší politickou školou. Jako člen strany jsem pociťoval velkou zodpovědnost, „musel“ jsem být vzorem, protože jako komunista jsem byl stále pod zorným úhlem. Dnes mohu bez nadsázky říci; straně děkuji za to, že jsem takový, jaký jsem.“ V roce 1954 se dostalo soudruhu Blažejovi první pocty, odznaku ministerstva dopravy — Nejlepší pracovník dopravy; byl tehdy devatenáctým v republice. V téže roce pak získal státní vyznamenání Za vynikající práci. Letos slavil soudruh Duda dvě soukromá kulatá jubilea, 50. narozeniny a 30 let práce na železnici. Jeho zásluhy byly oceněny Řádem práce, který mu propůjčil prezident republiky k 1. květnu 1975.

Když soudruh Duda hovoří o své práci, hovoří o svém kolektivu. Je vedoucím sedmičlenného kolektivu brigády socialistické práce, která soutěží o stříbrný odznak. „Mám rád mladé lidi, některým bych mohl dělat tátu,“ říká, „vím, že mi věří, protože dobře znají moje pevné stanovisko a vědí, že z něj neuhnu. Jsem rád, když jim mohu pomoci při řešení nějakého problému. Jen se mi zdá, že dnešní mladí lidé neznají ten pravý pocit z dobře vykonané práce. Vím, my jsme byli ještě pod vlivem poválečných hesel a agitace... Republice více práce..., poválečného budování, elánu a nadšení. Nechci říci, že dnešní mládež nemá chuť do práce nebo smysl pro zodpovědnost, ale z práce by měla pociťovat větší radost. Nemám v úmyslu kázat, ale ještě mnohemu se může od nás, kteří jsme prošli tou tvrdší školou života, naučit.“

„Letošní rok 1975 je pro nás Rokem vzorné práce. Závisky zaměřujeme na její zkvalitnění, vyšší efektivnost. Každý člen brigády odpracoval jednu směnu bez nároku na finanční odměnu.“ Soudruh Duda hovoří o práci svého kolektivu a přitom on sám je pro něj vzorem, příkladem, nejen z hlediska pevného politického stanoviska, ale především jako iniciativní pracovník a skromný člověk.

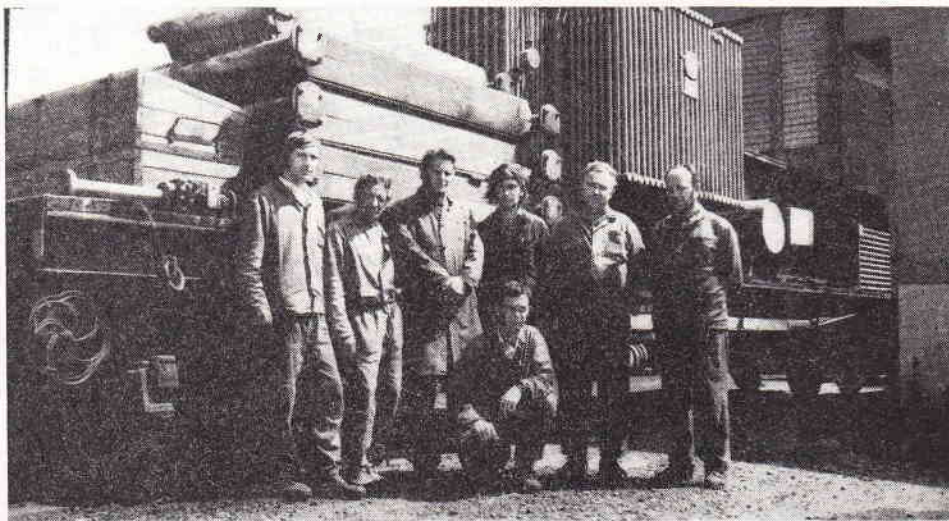
Na otázku, co má rád kromě své práce, soudruh Duda hovoří opět o práci, politické. „Rád politicky pracuji, od mládí. Jsem v komisi MNV a členem pléna stranického výboru při provozním odděle Přerov.“ A záliby? „Rád fotografuji a pak mám dva vnuky...“ Nakonec se soudruh Duda rozhovořil ještě o čerstvých dojmech z Pražského hradu, kde byl spolu s desítkami nejlepších pracovníků z celé republiky odměněn vysokým státním vyznamenáním. „Je to nezapomenutelný zážitek, mnozí z nás byli při slavnostním aktu dojeti. Byli jsme

v těsné blízkosti nejvyšších představitelů naší strany a vlády, mohli jsme s nimi hovořit o svých problémech, poradit se, jako rovný s rovným. Do paměti všech se jistě vrylo slavnostní představení Labutího jezera ve Smetanově divadle. V hlavní roli vystupovala národní umělkyně Marta Drottnerová, která byla dopoledne s námi vyznamenána na Pražském hradě. Sklidila za svůj vynikající výkon obrovský potlesk. Také ona na toto představení jistě nezapomene. Byl to velký den pro nás pro všechny, zážitek na celý život.“

Vracím se poli, odkud fouká ostrý vítr, stále, teď už vím proč. Přesto je tu hezky, zvláště žijí-li tady dobří lidé. Jednoho takového jsem poznala.

-žk-

Soudruh Blažej Duda (třetí zleva) se svým kolektivem. (Foto Josef Hanuš)



## Komunisti podniku MTH rokovali

Tridsiaty máj 1975 stal sa stretnutím komunistov podniku MTH Martin-Vrútky v Tatranskej Štrbe s cieľom prehodnotiť stav v plnení externej a internej kooperácie pri výrobe strojnej čističky štrku za hlavami podvalov SČH 150 a prijať opatrenia na riešenie s tým spojených problémov.

Výroba týchto vysoko výkonných strojov so svetovými parametrami, vyvinutých vlastnými pracovníkmi podniku je z celospoločenského hľadiska veľmi žiadúca. Pracovním nasadením jedného takéhoto mechanizmu dochádza k ročnej úspore 37 pracovníkov v namáhavých prác na údržbe tratí ČSD za rôznych poveternostných podmienok.

Vzhľadom na to, že časť internej a hlavne externej kooperácie má už značný sklz oproti stanoveným harmonogramom výroby, rozhodli sa komunisti závodov Vrútky, Košice, Trnava a podniku na tomto stretnutí podrobnejšie oboznámiť s analýzou súčasného stavu a prijať opatrenia na zlepšenie kooperčných vzťahov.

Rokovania sa zúčastnil i tajomník OV KSS v Martine s. Jozef Gergišák a riaditeľ odboru traťového hospodárstva FMD ing. J. Šimánek, ktorí výrazne podporili priebeh tohto aktívu. Aktív sa konal v atmosfére: „Za splnenie náročných úloh posledného roku piatej päťročnice“. Plnenie rozhodujúceho výkonu podniku — výroby SČH 150 — je sťažené hlavne problémami zabezpečovania externých kooperčných dodávok zo strany

17 podnikov a závodov nepatriacích do rezortu FMD. Tieto je potrebné prekonávať zvýšeným úsilím riadiacich pracovníkov.

Výsledok rokovania je zakotvený v záverečnom dokumente, ktorý rozpracováva nielen konkrétne úlohy jednotlivých závodov a pracovníkov na vyrovnanie sklzov, ale aj opatrenia na vytvorenie podmienok pre plnenie úloh na tomto úseku v roku 1976. Správu doplnili riaditelia jednotlivých závodov.

Medzi dôležité časti záverečného dokumentu patrí zabezpečenie a zriadenie strediska výroby ozubených kolies na závode MTH Martin-Vrútky, čím budú v podstatnej časti vyriešené problémy externej kooperácie, zostavenie kompletizačných brigád KSR v zásobovacej oblasti a ďalšie.

V záverečnom zhodnotení aktívu tajomník OV KSS s. Gergišák zvýraznil súhlas komunistov so zvolením generálneho tajomníka ÚV KSČ súdruha Gustáva Husáka do funkcie prezidenta ČSSR. Vyslovil presvedčenie, že na aktíve bola nájdená spoločná cesta k zabezpečeniu náročných úloh podniku. Plnenie prijatého dokumentu sa však musí stať prvoradou úlohou každého zo zúčastnených. Poukázal na to, že len obetavou a plne zodpovednou prácou všetkých je možné zabezpečiť dôsledné splnenie záverov novembrového pléna ÚV KSČ a vytvoriť priaznivé podmienky pre úspešný nástup do šiestej päťročnice.

OSVALD SIPTÁK



# UMNÍ ZLEPŠOVATELIA

JÁN FELBERT

Meniarne elektrického prúdu, dômyselné strediská pre ich diaľkové ovládanie a mnohé iné zariadenia, ktoré obhospodarujú pracovníci Elektroúseku ČSD v Košiciach už pri ich zriaďovaní moderne vybavujú a sústavne ich zdokonalujú na podklade najnovších poznatkov vedy a techniky. Vynucujú si to nároky, kladené na železničnú dopravu, ktorá elektrizáciou prešla do druhej, podstatne zdokonalenej fázy svojho vývoja. Trolejové vedenie, usmerňovacie ventily, mohutné transformátory a mnoho ďalších prístrojov a zariadení je potrebné sústavne udržiavať v bezchybnom stave, aby poruchy nenarušovali plynulý chod vlakov.

Aj systematická modernizácia necháva však dost priestoru pre um a zručnosť zlepšovateľov v elektroúseku. Na všetko nemôžu pamätať konštruktéri nových zariadení, projektanti trolejového vedenia a dodávatelia tých zariadení. Ich používanie v praxi, priamo v dopravnom procese, ukazuje, čo treba zdokonaliť, prispôbiť k daným pomerom, aby ešte lepšie slúžilo svojmu poslaniu. Zlepšovateľské hnutie má preto „zelenú“ aj v košickom elektroúseku. Z piatich elektroúsekov, ktoré patria k Východnej dráhe, sú najiniciatívnejší zlepšovateľia v košickom.

Veľmi úspešným zlepšovateľom je Zoltán Peško, majster pojazdnej meniarne elektrického prúdu. Z piatich navrhnutých vylepšení v roku 1974 iba jedno nebolo prijaté. Medzi jeho najvýznamnejšie ZN patrí úprava technologickej časti meniarne pri výmene ortufových usmerňovacích ventilov za kremikové. Zmenou zapojenia niektorých obvodov dosiahol značnú úsporu elektrickej energie a materiálu, ktorý je potrebný pri výmene

ventilov. Touto zmenou konštrukčných častí usmerňovacích ventilov usporili v elektroúseku 16 871 korún.

Dobre sa tiež osvedčuje používanie spojky, ktorou pripájajú súpravy železničných vozňov k špeciálnemu zariadeniu určenému na ich predhrievanie, na spojenie pojazdnej meniarne so stabilnou. Pôvodný spôsob tohoto pripájania bol prácny a nie úplne bezpečný. Aj na vhodné preskúšanie opraveného spínača na 3000 V, bez toho, aby ho zasunuli na miesto a spojili prerušené obvody, prišiel umný zlepšovateľ Zoltán Peško. Podstatne sa tým skrátí čas opravy spínača, pretože tlačítkový systém spojí prerušené obvody a bez obtiaží vidieť, či spínač správne funguje.

Významné sú zlepšenia, ktoré navrhol Ing. Marián Hajduček. Má na starosti trolejové vedenie a meniarne elektrického prúdu, preto aj jeho návrhy riešia správnu činnosť týchto zariadení. Jeho pričinením je zabránené prepaľovaniu trolejového vedenia a poškodzovaniu zberačov elektrických ucelených súprav v opravovni rušňového depa Košice. Po oprave mali súpravy opustiť depo, no, na „rozbehnutie“ mali rušňovodiči iba pol metra trolejového vedenia pod napätím, potom bolo neutrálne pole, cez ktoré museli súpravy prejsť so stiahnutými zberačmi a až za ním nasledovalo normálne trolejové vedenie. Polmetrová vzdialenosť však nestačila na zapnutie motorov, rozbehnutie a na odpojenie zberačov od troleja. Trolej sa prepálila a poškodené boli zvyčajne aj „lyže“ zberačov. Pôvodne tu opravovali elektrické rušne a pre tie bolo dosť miesta na rozbehnutie, pretože sú oveľa kratšie, ako ucelené súpravy. V depa si pomáhali tak, že z opravovne ich vyviezli dieselový rušeň. To však bolo drahé riešenie a keď sa stalo, že rušeň nemali k dispozícii, skúšali súpravu rozbehnúť

na tom kúsku troleja. To sa však takmer nikdy nepodarilo. Ing. Hajduček vyriešil problém jednoducho, ale účinne. Preložením izolátorov predĺžil tú časť trolejového vedenia, ktorá slúži na rozbehnutie ucelenej súpravy. Teraz súprava hladko prejde cez neutrálne pole so stiahnutými zberačmi. Toto zlepšenie sa dobre osvedčuje a odvedy, čo ho uplatňujú sa ani raz neprepálilo vedenie a neboli poškodené zberače na súpravách. Straty, ktoré tým vznikali, za rok činili až 86 000 korún. Teraz už o túto čiastku nie je ochudobňované naše národné hospodárstvo.

Ďalším zlepšením vyriešil Ing. Hajduček spôsob osvetlenia návestného znaku „stiahnuť zberač“, umiestneného vždy pred spínacími stanicami, aj vtedy, keď je porucha v elektrovodnej sieti, na ktorú je tento znak pripojený. Ak nesvieti, nemusí rušňovodič odpojovať zberače elektrického prúdu od trolejového vedenia, no, rozhodne musí tak urobiť, keď je návestný znak rozsvietený, inak prepáli trolejové vedenie a poškodí rušeň. Uplatnením zlepšenia, ktoré vyriešil Ing. Hajduček, sa automaticky prepne osvetlenie znaku na akumulátory, keď nastane porucha v sieti, na ktorú je pripojený. Realizácia jeho návrhu prispela k plynulosti železničnej dopravy.

Mnohé zlepšenia navrhol aj elektromontér silnoprúdovej časti zariadenia košického elektroúseku Alexius Jáger. Zameriava sa hlavne na bezpečnosť pri práci a na úsporu elektrickej energie. Jeho otočný osvetľovací stožiar sa veľmi dobre osvedčuje na rudných rampách prekládkovej stanice Čierna nad Tisou. V zime, pri rozstreľovaní zamrznutej rudy sa často poškodzovali osvetľovacie telesá. Nič nepomáhalo, ani husté siete a naviac uberali svetlo. Pootočením stožiara je problém vyriešený. Aj premiestnením rozvádzačov elektrického prúdu s transformátormi tak, aby neboli na pracoviskách, zabránil súdruh Jáger úrazom a účelnejším rozmiestnením osvetľovacích telies prispel k úspore elektriny.

Dobre pomáha zlepšovateľom v Elektroúseku ČSD Košice závodná pobočka SVTS. Jej člen, Ing. Ladislav Šofranko, ktorý má v závode na starosti rozvoj zlepšovateľského hnutia zúčastňuje sa inštruktáži, ktoré poriadajú organizácie SVTS a oboznamuje pracovníkov, ktorí mienia vylepšovať prácu, s organizačnými a právnymi novotami v zlepšovateľskom a novátorskom hnutí. Členovia závodnej pobočky pomáhajú pri riešení problémov a realizovaní zlepšovacích návrhov. Väčšiu starostlivosť by však mal venovať rozvoju zlepšovateľstva v Elektroúseku Košice ZV ROH, aby aj po odborárskej línii boli umní, šikovní pracovníci povzbudzovaní k zdokonaľovaniu pracovných postupov a zariadení, s ktorými narábajú. A viac by mali byť propagované úspechy, ktoré dosiahli zlepšovateľia a novátori. Ich fotografie s popisom vylepšení, ktoré realizovali a s vyčíslením hodnôt, ktoré priniesli nášmu národnému hospodárstvu, by mali zdobiť chodby, zasadacie miestnosti a pracoviská, treba ich propagovať na nástenných tabuliach, aby sa všetci pracovníci oboznámili s úspešnou činnosťou zlepšovateľov a rozšírili ich rady.

Náčelník Severozápadní dráhy ing. Ladislav Blažek a predseda drážneho výboru OSPŽ Jaroslav Pokorný prijali v květnu t. r. nové nositele státních vyznamenání z oblasti SSZD, udělených u příležitosti 30. výročí osvobození naší vlasti Sovětskou armádou. Náčelník dráhy všem vyznamenaným poděkoval za jejich pracovní úsilí a politickou činnost a poblahopřál k vysokému ocenění jejich práce. Na soudružské besedě, která následovala, hovořili všichni přítomní o své práci i problémech. V závěru diskuse ujistili náčelníka ing. Ladislava Blažka, že vedení dráhy může s jejich pomocí vždy počítat. Na snímku zleva: Hrdina socialistické práce František Joza, nositel Řádu práce Josef Koura, nositel Řádu Vítězného února Pavel Danko a nositel státního vyznamenání Za vynikající práci Jiří Jírotka.

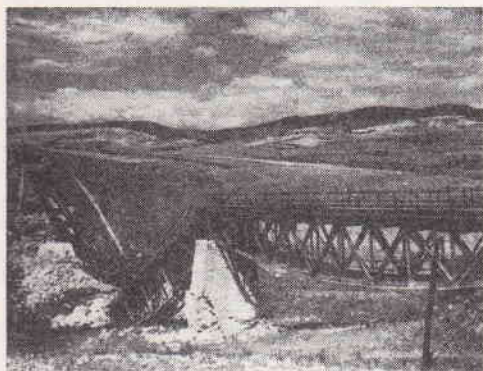
Text a foto Marie Hamtilová



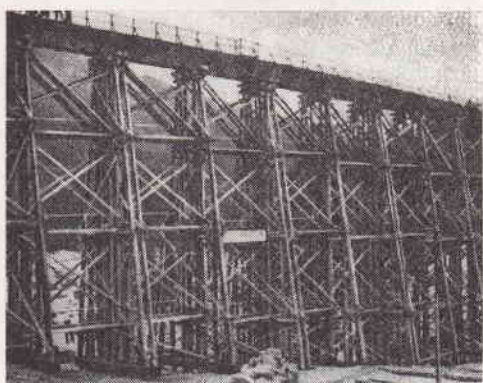


# ČO SME PO VOJNE ZDEDILI

FRANTIŠEK HLINKA



30



Snímky shora: Trať Prešov—Strážske bola daná do prevádzky len v roku 1943. O jeden a pol roka z nej „kultúrtrégri“ urobili doslova zrúcaniny. Okrem veľkého množstva objektov bolo tu 10 veľkých mostov a viaduktov, ktoré boli ťažko poškodené, alebo

úplne zničené. Škody na tejto trati boli nesmierne a bola to trať, ktorá po rekonštrukcii bola odovzdaná do prevádzky ako posledná. To je pohľad na zničený viadukt pri Pavlovciach, ktorý mal celkovú dĺžku 188 m.

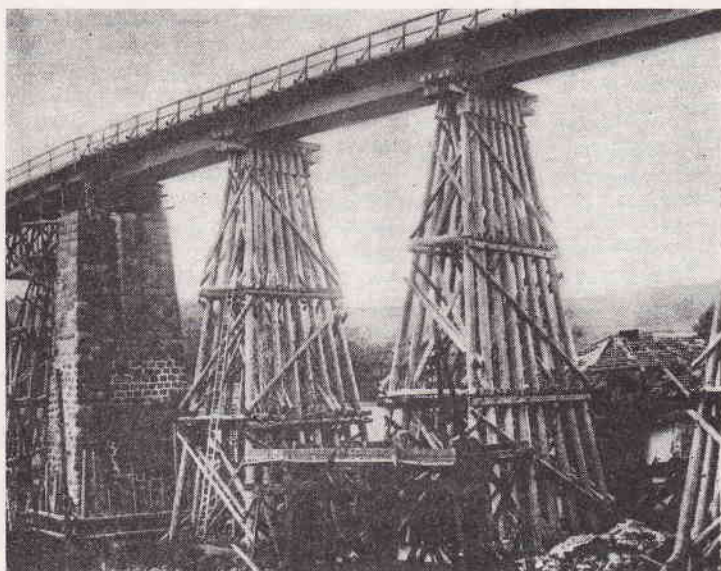
Na trati Polhora—Tisovec bol zničený viadukt, ktorý mal 5 otvorov, každý po 25 m svetlosti. Piliere boli zničené do základov. Pritom niveleť trate je 27 m nad terénom. Čo dreva, ale aj odvahy bolo treba na vybudovanie tohoto provizória!

Dole: Handlovské uhlie bolo pre život Slovenska viac ako dôležité. Preto ustupujúci fašisti Handlovú dôkladne „izolovali“. Patrilo do toho i zničenie tohoto viaduktu, ktorý bol dlhý 171 m a jeho výška nad terénom asi 20 m. I tu pomohlo drevo, z ktorého vybudovali štyri mohutné piliere. S prácami sa bolo treba ponáhľať. Na uhlie čakala i Bratislava, kde elektrárňou pracovala s poslednými rezervami. To by bolo znamenalo pre Bratislavu, že by nebola mala svetlo a ani vodu. Prvý vlak s uhlím došiel do Bratislavy z Handlovej 5. júna 1945, keď už zásoby uhlia boli v elektrárni len na niekoľko hodín.

Súdrh dr. Gustáv Husák, vtedy ako povereník dopravy a verejných prác, na prehliadke „dedičstva“ a obnovovacích prác v roku 1946.

Vpravo: Prekážkou pre obnovenie prevádzky na trati Žilina—Vrútky neboli len zničené mosty, ale aj ťažko poškodené tunely. Toto je tunel v Strečne.

Skutočné pracovné hrdinstvo dokázali železničiar pri rekonštrukcii trate Margecany—Červená Skala. Bolo tu poškodených 9 tunelov a zničených, či poškodených ďalších 21 objektov a viaduktov. Trať však bola daná do prevádzky o tri mesiace skôr, ako sa to predvíдалo. Títo a ďalší pracovníci oprávnené obdržali vyznamenanie „Za hrdinstvo v práci“. Snímka je z vyznamenania v Ladovej Jaskyni.





# POĎTE S NAMI DO PLAVČA!

Ing. MILAN GAJDOŠ

Medzi najmladšie železničné trate u nás patrí nesporne i trať Podolíneč—Plaveč na severovýchodnom Slovensku. Do prevádzky bola uvedená v roku 1966 a bola to veľká udalosť v živote obyvateľov tohto kraja. Nová trať významne ovplyvnila výstavbu a rozvoj oblasti, ktorá v minulom spoločenskom zriadení bola takmer bielym miestom na mape.

Trať Podolíneč—Orlov—Plaveč zaujme každého — technika i náhodného cestujúceho. Motorové, červeno-biele osobné vlaky sú harmonickým kontrastom zelenej doliny rieky Poprad, pozdĺž ktorej sa trať vinie. Stavbári tu však museli prekonať nemalo prírodných prekážok. Azda najväčšie starosti narobil úsek v ružbašskom záreze. V tesnej blízkosti ružbašského tunela dal sa do pohybu svah. Vrstvy bridlíc, prestúpené ílmí, ktoré po dažďoch vytvárajú klzké plochy, ale aj nepriaznivá poloha tunela na úpätí kopca zapríčinili, že začali klzať šikmo uložené vrstvy horniny. Hrozila katastrofa. Ale železniční stavbári si vedeli rady. Navrhli smelé a na vtedajšiu dobu zriedkavé riešenie: kotvenie líca zosúvajúcej sa stráne nad traťou. Až 16 metrov dlhé lanové kotvy, predpäté pomocou silných hydraulických zdvíhačích, resp. napínacích zariadení a uchytené v zdravej hornine, zastavili bezpečne zosuv.

Dnes už je tu cestovanie úplne bezpečné a trať vyhovuje náročným technickým požiadavkám. Stráň nad traťou, pokrytá masívnymi železobetónovými tlačnými pátkami kotiev je predmetom obdivu nielen cestujúcich, ale i technikov a odborníkov. Je to zriedkavý pohľad a nevšedné riešenie.

Trať Podolíneč—Plaveč je súčasťou, resp. jedným úsekom železničného ťahu Poprad-Tatry—Muszyna PKP a jej význam v rámci RVHP neustále vzrastá. Pohraničná prechodová železničná stanica Plaveč je najvýznamnejším miestom na tejto trati. Je bodom, v ktorom sa stretávajú trate z Muszyny PKP, z Podolíneča a z Prešova. Toho času je jediným železničným prechodom s osobnou prepravou medzi Slovenskom a PER.

Náčelník železničnej stanice Plaveč súdruh Ján Bukovský a námestníčka náčelníka Ing. Mária Kernová sú hrdí na svoju stanicu a najmä na prácu celého kolektívu. Aj keď ide o vysunuté pracovisko, vzdialené od tzv. kultúrnych centier, venujú maximum času organizácii dopravy a prepravy. Čez Plaveč prejde za 24 hodín sto i viac vlakov; je úvraťou pre tranzitné vlaky z PER a MER i ďalších krajín. Tu sa uskutočňujú technické i colné prehliadky. I keď počas výstavby sa zdalo, že stanica je zbytočne predimenzovaná, dnes často len s maximálnym dôvtipom a úsilím zvládajú prevádzkovú činnosť. Ročný prírastok tranzitnej záťaže v železničnej stanici Plaveč je obrovský a nakládka má tiež vzostupný trend. V preprave prevládajú hromadné substráty: prefabrikáty, štrky, drevo apod.

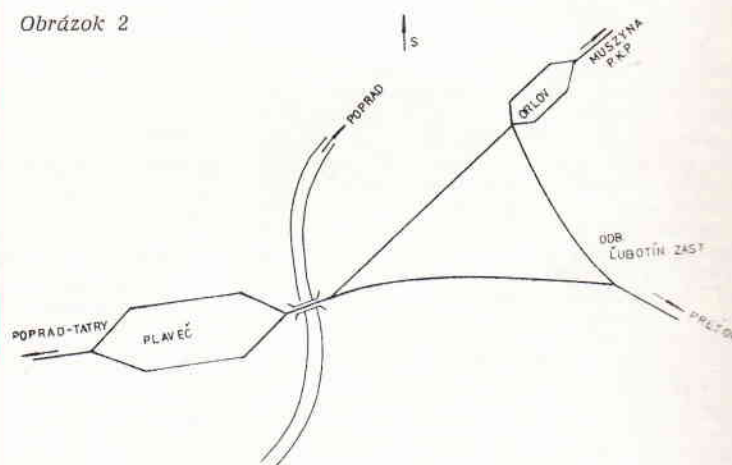
Narastajú im však aj problémy. Teoreticky najbližšie stanice sústredenej nakládky a vykládky, vybavené mechanizmami sú v Prešove a v Poprade. Avšak predsa len sú ďaleko. Na uľahčenie nakládky a vykládky veľmi by im pomohol portálový žerjav o nosnosti 10 Mp. Vedenie stanice má prepočítané, že žerjav by bol plne využitý; slúžil by i pre potreby pobočného rušňového depa a vozňového depa. Posunuté, nesprávne naložené náklady na vozňoch sú napríklad starou bolesťou prechodových staníc. I keď vinník poväčšine neostane anonymný, závady treba odstrániť čo najrýchlejšie a najúspornejšie. I pri týchto prípadoch by sa žerjav plne osvedčil a železničná stanica by podstatne skrátila dobu pobytu vozňov, zadržaných pre nesprávne naloženie nákladu.

(Dokončenie na str. 196)

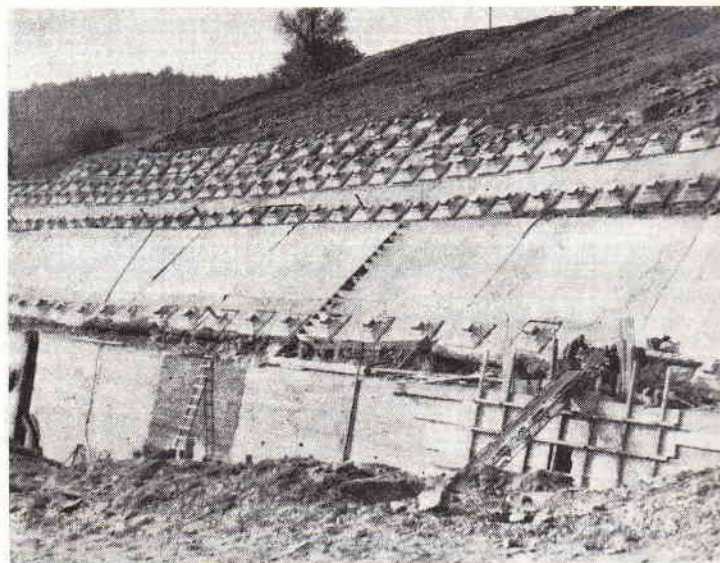
Obrázok 1



Obrázok 2



Obrázok 3



Obrázok 1: Náčelník železničnej stanice Plaveč súdruh Ján Bukovský pri „operatívnej porade“ s pracovníkmi stanice. Zľava súdruhovia Bukovský, Harčarik, Dužala, Kravec a Pida. [Foto Ing. František Kampe] ● Obrázok 2: Situačný náčrtok železničného uzla ČSD Plaveč ● Obrázok 3: Na trati Podolíneč—Orlov môžete vidieť zriedkavé technické riešenie. Zosúvajúci sa svah predzárezu ružbašského tunela stavbári bezpečne zastavili kotvením líca horniny. Na snímke tlačné železobetónové pátky až 16 m dlhých kotiev. [Foto Ing. Milan Gajdoš]



# 2' C 1' - MIKÁDO?

Ing. VLASTIMIL MAREŠ

(6)

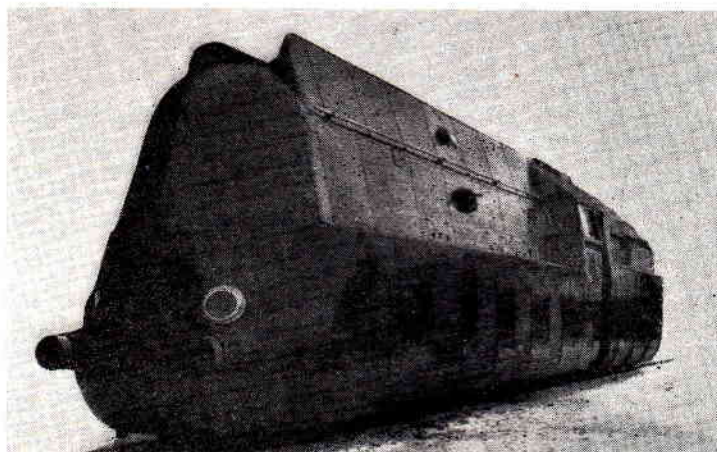
Podle prvního jízdního řádu Česko-Slovenských státních drah, platného od ledna 1939 jen několik měsíců do úplného obsazení celého území Němci, lokomotivy řady 387.0 převorové výtopny vozily v jedné turnusové skupině čtyři páry rychlíků do Prahy a jeden pár do Břeclavi (viz obr.). Šest lokomotiv bylo přiděleno těmto strojvůdcům: 387.016 Kořínek — J. Pospíšil, 387.014 Šatánek — Čáp, 387.033 Šivel — Mauder, 387.030 Passendorfer — Poláček, 387.017 Klapka — Černoch, 387.015 Pospíšil Fr. — Hudeček.

Kromě výše uvedeného turnusu bylo dalších šest „mikád“ zařazeno do dopravy rychlíků a osobních vlaků na tratích Přerov—Břeclav, Přerov—Bohumín a Přerov—Púchov přes Valašské Meziříčí. Na lokomotivách sloužil již pouze jeden topič. Obsazení šesti lokomotiv strojvedoucími a topiči bylo následující: 387.013 Till — Skřeček, Cypris — Dokoupil; 387.005 Jeřábek — Zapletal, Venclík — Majžíš; 387.012 Unzeitig — Mrtvý, Pokluda — Raška; 387.010 Navrátil — Paukert, Kuba — Očenašek; 387.007 Bajkart — Dorazil, Machálek — Sova; 387.037 Horáček — Konečný, Pavlíček — Uhlíř.

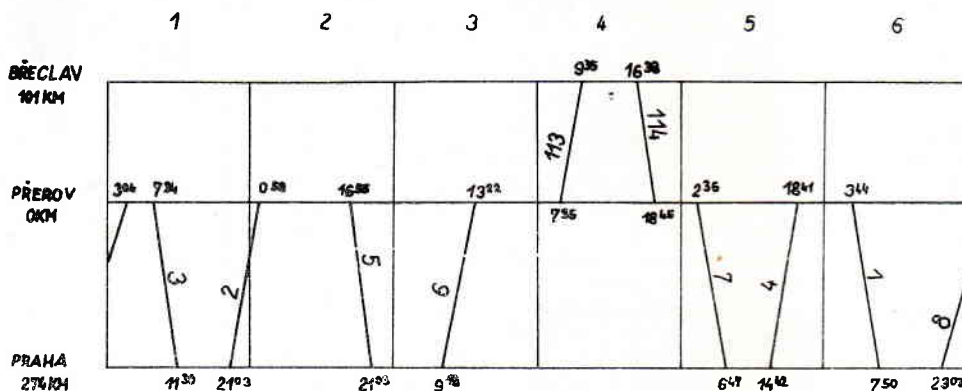
Turnusová potřeba „mikád“ byla tedy 12 a celkem jich v té době v Přerově bylo k dispozici 17. První „Uřední jízdní řád Protektorátu Čechy a Morava“ byl vydán 15. května 1939 s platností do 7. 10. 1939. Poněvadž rychlíky, které vozila výtopna Přerov, měly jen ojedinelé a nepatrné minutové rozdíly v příjezdech a odjezdech, platil pro ně dosavadní turnus podle jízdního řádu Česko-Slov. státních drah, a to až do 27. srpna 1939. Od 28. srpna byl zaveden maximální jízdní řád na 17 dní (v souvislosti s obsazováním Polska a připojením Gdaňska). Od 14. září přestaly jezdit rychlíky 1 a 2, z turnusu na Prahu odpadly dvě lokomotivy (387.016 a 030) a pro zbývající vlaky v pořadí 7/4 — 3/8 — 5/6 byl zaveden čtyřdenní turnus platný pak až do 28. února roku 1941 s lokomotivami a posádkami: 387.014 Šatánek — Jiříčka, Zapletal; Čáp — J. Červinka, Tala (později dostali lokomotivu 387.043); 387.015 F. Pospíšil — Smažila, Stupka; Hudeček — Černý, Leher; 387.017 Černoch — Masařík, Konečný; Mauder — Steiner, Indrák; 387.039 Šivel — Vaněk, Bartl; Klapka — Rajtr, Mrtvý. Kromě toho pětidenní turnus s lokomotivami 387.037, 20, 11, 10 a 09 platil pro vlaky skupiny 2 na tratích do Bohumína, Břeclavi a Púchova.

V období od 29. února 1941 do začátku nového jízdního řádu od 5. 5. 1941 byly menší změny dopravy při 24denní redukci civilního jízdního řádu. Od nového jízdního řádu byla pak provedena zásadní změna v číslování vlaků, kdy dosavadní vlaky z Přerova do Prahy mající lichá čísla dostaly čísla sudá a vlaky jedoucí obráceným směrem naopak obdržely čísla lichá. Zůstal dosavadní čtyřdenní turnus s lokomotivami a strojvůdci: 387.039 Klapka — Cypris, 387.015 F. Pospíšil — Hudeček, 387.043 Till — Šatánek, 387.033 Černoch — Mauder. Měsíční výkon čtyř byl 177 hodin a lokomotivy 12 290 kilometrů. Taktéž byl vydán nový doplněk k jízdním řádům, dopravním a návěstním předpisům, kde dosavadní zátěž rychlíků v trati Praha—Přerov byla zvýšena na 600 tun (E V).

Až do 29. prosince 1944 zůstaly v první skupině převorové výtopny tři páry rychlíků, jejichž denní i noční doba byla přibližně zachována. Rovněž lokomotivy zůstaly stejné, pouze



Náš jediná opláštěvaná lokomotiva 386.001. (Foto Kaplický)



Oběh lokomotiv řady 387.0 převorové výtopny platný od 14. 5. 1939

nastaly personální změny způsobené odchodem zaměstnanců do výslužby.

Od 4. 5. 1942 přestaly jezdit rychlíky 7 a 8, nově byly zavedeny R 166 a 159 s přípojem v České Třebové na R 14 a od R 9 (turnus: 4/15 - 5 - 6/3 - 166/159). Od 3. 7. 1944 pak platil oběh lokomotiv R 4/9 - 209 - 214 - 14/5 - 6/3.

Když jsem se zde již zmínil o našem uměleckém poradci a velkém lokomotivním fanouškovi Vilému Kreibichovi, musím uvést, že jsme mu umožňovali pobyt v jeho oblíbeném životním prostředí „železných ořů“. Sbíral tam své dojmy a z nich tvořil své pozoruhodné a nedostupné výtvoře (skici, oleje, pastely). Chodil jsem s ním velice často do dílen, výtopen, kde se zajímal o celé to rušné dění, rád rozprávěl se zaměstnanci, zvláště se strojvůdci a topiči. A v budce lokomotivy jsem s ním jezdil do Přerova, do Plzně. Mám na tyto jízdy hodně milých vzpomínek, vždyť bylo vidět, jak zrovna sál ty dojmy, vrýval je do své paměti a pak doma v ateliéru vkládal do svých nádherných obrazů. Však jeden z největších — olej 180 X 270 cm — namaloval pro reprezentační místnost ministerstva dopravy. Bylo to „mikádo“ při zauhlování; obraz visel pak delší dobu ve vstupních prostorách Výzkumného ústavu dopravního.

Jednu takovou zajímavou jízdu jsme podnikli v sobotu 14. června 1941 na rychlíku č. 15/5, odjezd z Prahy hlavního nádraží v 8.15 do Přerova. U lokomotivy nás uvítal milý strojvůdce Černoch (jeden z nejkoušnějších se strojvůdcovskou zkouškou z 28. 6. 1913). Byl to zvláště svědomitý a odborový pracovník, který zastupoval své černé druhy jako důvěrník. Oba topiči, A. Červinka i Bartl, měli po celou dobu jízdy dostatek páry, ač zátěž z Prahy byla 667 tun. Z Prahy jsme odjeli se zpožděním 5 minut, zastávky před Běchovicemi, na příštím hradle a v Úvalech způsobily zvýšení zpoždění na 13

minut při průjezdu Českým Brodem. Do Kolína kleslo zpoždění na tři minuty, ale v Pardubicích bylo již opět 7 minut při příjezdu a 9 při odjezdu. U zastávky Sruby na nás čekala pomalá jízda 10 km/h, v Brandýse a Ústí nad Orlicí pomalé jízdy 30 km/h přes nově pokládaná kolejová zhlaví. Za Ústím nad Orlicí pak další „desítka“ a tak jsme přijeli do České Třebové se zpožděním 9 minut. Hned za stanicí Česká Třebová jsme vjeli do téměř 53 kilometrů dlouhého tzv. německého území a zastavili v Zábřehu na Moravě, kde okolí bylo převážně české. Při následující jízdě projeli jsme pak náš úsek přes stanici Moravičany-Loštice, pak následoval opět 7,9 km dlouhý tzv. německý úsek a konečně jsme vjeli z lesa do té širé, rovinaté Hané. Několik obcí kolem Litovle (i moje „rodná“ stanice Červenka, pak Třídvory, Mladeč, Střelice, Zelechovice) se při zabírání území stalo obětí přehmatu, kdy jako úplně české byly 10. října 1938 obsazeny německým vojskem. Při dlouhém vyjednávání bylo však zjištěno, že německá mapa byla při zpracování omylem posunuta a po 45 dnech byly nám tyto obce vráceny. Přes Olomouc jsme s dvouminutovým zpožděním dojeli do Přerova. Po celou cestu z Prahy byla potěšením strojvůdce Černocha jeho „fajčíčka“ — ale bafal asi velmi pomalu a s přestávkami, takže co chvíli zapaloval. Při loučení se „Misterko“ Kreibich všetečně dotazoval: „Pane Černoch, jak vám chutnala fajčíčka? A kolik krabiček sirek jste vykouřil?“ Milého strojvůdce se však poněkud všetečná otázka nikterak nedotkla. Při jízdě jsme si všimli nápisů na železničních budovách udávajících názvy stanic. A tak jsme četli: Pselhautsch, Porschitschan, Samrsk, Wellen (Velim), Königswald (Grygov) atd.

Zpáteční cestu jsme absolvovali s „tátou dlouhánem“ Maudrem a jeho topiči Steinerem a Novákem na lokomotivě 387.033. Jejich rych-



lik č. 6 odjížděl v 17 hodin 15 minut. Také tato jízda proběhla krásně. S malým zpožděním jsme v 21.58 zastavili na pražském hlavním nádraží. Malif Kreibich na obě jízdy vždy vzpomínal s radostí. Dojmy z nich — a nejen z nich — pak přenášel s obdivuhodnou přesností na plátna svých obrazů. Tak věrně, že svého času prohlásil konstruktér našich prvních rychlíkových lokomotiv, ř. 365.0, Ing. Vojtěch Kryšpín, pozdější ředitel lokomotivky: „Až ztratíme výkresy, půjdeme k vám, Mistře, odměřit rozměry!“

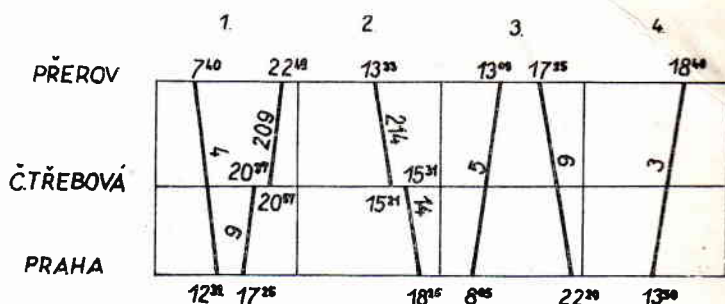
V jízdním řádě platném od 3. 7. 1944 byl žlutý list se změnami v tisku — o nedělích jezdí až do odvolání jen následující rychlíky: vyjmenováno 14 rychlíků (Viedeň—Č. Velenice—Berlín, Linec—Budějovice—Berlín, Vídeň—Břeclav—Berlín a Varšava, Kúty—Brno—Berlín a Vídeň—Ústí nad Orlicí—Vratislav). Ostatní rychlíky a spěšné vlaky o nedělích nejezdí.

Když jsem se potřeboval vrátit do Prahy z Moravy, použil jsem rychlíku SF 89 (für Fronturlauber) a s našimi Přerováky na lokomotivě dojel až do Prahy. K téměř jízdnímu řádu byl vydán 1. dodatek, uzavřený k 15. lednu 1945, kde byly uvedeny vlaky, které bylo možno použít jen s povolenkami. Na „mé“ trati Přerov—Praha to byly D 5 a 6 Praha—Ostrava (—Brno) a DmVV 9 a 4 Praha—Přerov (—Brno), oba i zpět. A rovněž byla vydána další příloha, ve které bylo uvedeno, že od 23. 1. 1945 nejezdí žádné rychlíky a spěšné vlaky (s výjimkou vpředu uvedených) a dále též velké množství osobních vlaků na různých tratích.

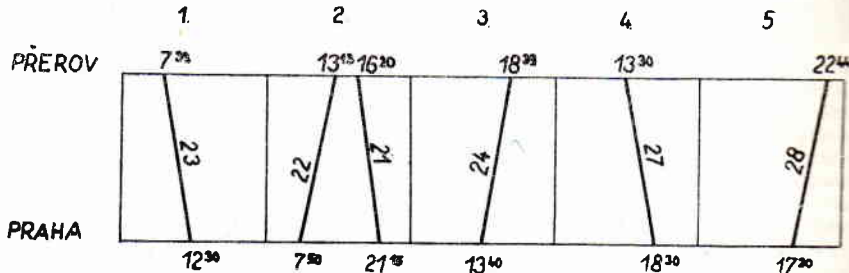
Poslední čtyřdenní turnus lokomotiv 387.0 v přerovské výtopeně obsahoval tři páry rychlíků a vozily je tyto lokomotivy se strojvůdci: 387.039 Klapka — Passendorfer, 387.030 F. Pospíšil — Hudeček, 387.043 Till — Šatánek a 387.033 Černocho — Mauder.

Od 29. 12. 1944 byl dále omezen rychlíkový provoz na dva páry vlaků ve tří denním turnuse. Z Přerova do Prahy vlaky 4/204 (7.40 — 13.27), 6/206 (17.25 — 23.16) a zpět 205/5 (6.58 — 13.09) a 209/9 (15.14 — 22.49). Z turnusu vypadla lokomotiva 387.039. Toto byl poslední válečný turnus přerovských „mikád“.

Brzy po Pražském povstání začaly jezdit z Přerova rychlíky 6 a 5. Tak jsem v Praze poprvé objevil u R 5 do Přerova dne 25. května strojvůdce Maudera s 387.030, 26. 5. Šatánek opět s 387.030, 29. 5. znovu Maudera s 387.033 a 2. června jsem jel na lokomotivě 387.008 zase s Mauderem z Prahy až do Zábřehu. Z Prahy jsme vyjeli včas, na vjezd do Kolína jsme stáli 3 minuty, v Přelouči jsme na 2 minuty zastavili a do Pardubic jsme dorazili s 18 minutami zpoždění. Zde jsme 25 minut stáli, pak v Chocni 10 minut, v Ústí nad Orlicí 5 minut, Dlouhé Třebové opět 5 minut, v České Třebové 13 minut, zastavili jsme na vjezd do stanice Třebovice na 4 minuty, v Rudolticích jsme prostáli 8 minut, v Lupěném 3 minuty a do Zábřehu jsme měli již 120 minut



Poslední válečný turnus přerovských mikád ● Tak vypadal oběh lokomotiv 387.0 s rychlíky Přerov—Praha podle jízdního řádu, platného od 3. prosince 1945. (Grafy z autorovy sbírky)



zpoždění. Vracel jsem se 4. 6. z Čes. Třebové rychlíkem č. 16, zpožděným o 90 minut, na lokomotivě s pražským zkušebním strojvůdcem Pekem — ať dělal, co mohl, do Prahy jsme přijeli opět se dvěma hodinami zpoždění.

Od 6. srpna 1945 byl turnus „mikád“ v Přerově rozšířen na čtyři dny se třemi páry rychlíků. Lokomotivy a strojvůdci: 387.033 Spurný — Kyas, 387.043 Šatánek — Hudeček, 387.039 Klapka — Loun, 387.037 Černocho — Mauder.

Konečně 3. prosince 1945 byl zaveden nový jízdní řád s pětidenním turnusem lokomotiv 387.0 pro tři páry rychlíků. K výše uvedeným lokomotivám a strojvůdcům přibýli ještě Mikloš a Křístek s 387.015. Byl zaveden opět původní způsob číslování vlaků — lichá čísla do Prahy a sudá do Přerova. Dřívější kategorie vlaků z Prahy do Bohumína s čísly 2—8 a Praha—Brno—Bratislava s čísly 10—16, 63—64 a 147—148 byla změněna na 22—48 do Bohumína a 4—16 do Brna a Bratislavy.

Pětidenní turnus „mikád“ v Přerově byl vcelku zachován do 4. května 1947. Měnily se pouze v malých mezích jízdní doby, obraty u jednotlivých vlaků. Také lokomotivy zůstaly, došlo jen k ojedinělým personálním změnám. Poslední pražský turnus lokomotiv řady 387.0 v Přerově obsahoval rychlíky v pořadí 25 (3.00 — 7.30), 26 (23.30 — 4.10), 27 (13.31 — 18.10), 22 (8.10 — 13.00), 21 (17.38 — 22.14) a 24 (16.58 — 21.40).

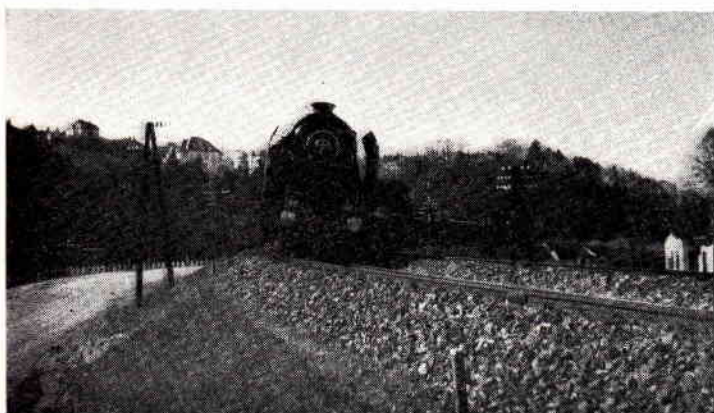
Od ledna 1947 docházely již do Přerova nové lokomotivy řady 498.0 — „albatrosy“, a ty

byly postupně zařazovány do turnusu místo dosavadních „krasavic“ — lokomotiv 387.0. Tak se rozloučili se svou 387.043 strojvedoucí Šatánek a Pírek s topiči J. Červinkou a Laníkem, Zedníkem a Mojžíšem; s 387.039 Klapka a Loun s topiči Božkem a Mráčkem, Běhalíkem a Dorazilem; s 387.015 Mikloš a Šivel s topiči Dermíškem a Mrňuštkem, Holcem a Horákem, s 387.033 strojvedoucí Kyas a Křístek s topiči Tallou a Skoupilem, Kellnerem a Karáskem; a s lokomotivou 387.037 strojvůdci Černocho a Mauder s topiči A. Červinkou a Bartlem, Novákem a Jahdou. A předsedlali nejprve na lokomotivy 498.017, 18, 09, 14 a 21, později na novější 40, 36, 38, 37 a 35.

Jak znám ty poslední ze slavné doby „mikád“, budou jistě hezky vzpomínat na ty svoje nablýskané krasavice, barevné a výkonné parní oře, snad tak, jak to plzeňská četa od lokomotivy 498.105 napsala na svoji mašinku při poslední jízdě mezi Plzní a Prahou v červnu 1973 — Dnes naposled parou — Byla jsi kouzelná — Nezapomeneme!

Během války byl tento stav lokomotiv 387.0 ve výtopeních Praha a Přerov: V roce 1940/1 v Přerově 17 lokomotiv, v Praze 19. Turnusová potřeba byla v Přerově 11, v Praze 16 lokomotiv. Přechodně v letech 1942/3 v Přerově 15 a v Praze 21, v roce 1944/5 v Přerově 12 a v Praze 24 a nakonec v roce 1946 zůstalo v Přerově 16 lokomotiv řady 387.0 a v Praze 20 lokomotiv.

Od začátku provozu lokomotiv 387.0 bylo zatížení pro rychlovlaky 490 tun, od roku 1932 bylo u R 1 a 2 zvýšeno na 550 tun a od roku 1941 bylo podle nového dodatku zvýšeno na trati Praha—Přerov na 600 tun. Toto zatížení bylo často překračováno a v pořádku odvezeno. Již na zkušební jízdě 30. 7. 1929 měl rychlík z Přerova do Libně 18 vozů o váze 642 tun (lokomotiva 387.004, strojvedoucí Zavřel). I později při svých jízdách na lokomotivě jsem byl svědkem správného odvezení zátěže vyšší, a to například: 22. 6. 1935 R 2, 17 vozů 752 tun — 387.017 strojvedoucí Šatánek; 31. 5. 1941 R 3, 14 vozů 649 tun — 387.039 (Zapletal); 24. 7. 1943 R 14, 16 vozů 673 tun — 387.043 (Till); 28. 4. 1944 R 5, 15 vozů 675 tun — 387.030 (Zapletal); 3. 7. 1944 R 5 s 16 vozy o váze 715 tun — 387.015 (Till); 5. 4. 1946 vezla lokomotiva 387.033 rychlík 27 se 17 vozy o váze 755 tun, strojvedoucí Svatoš.



„Mikádo“ 387.012 v čele rychlíku u Lipníku nad Bečvou.

(Foto Dokoupil)



# ŽELEZNIČNÍ TRATI HLUČÍNSKA

Ing. JINDŘICH BEK

V dostupných pramenech se obtížně shánějí informace o výstavbě železničních tratí na Hlučínsku. I ve Štěpánových dějinách nutno pracně vyhledávat kusé a nakonec neúplné zprávy o vzniku železnic v této oblasti, která se dosti mění a do budoucna zaznamená další změny ve svém dopravním systému.

Výstavba železničních tratí na Hlučínsku souvisela přímo s politickými poměry této oblasti v době před zlomem století. Hlučínsko jako část Slezska bylo od českých zemí odtrženo nešťastnými válkami mezi pruským císařem Friedrichem II. a Marií Terezií v letech 1740 až 1742. Až teprve versailleský mír smlouvou ze dne 28. 6. 1919 navrátil Hlučín s přilehlými obcemi zpět k historickým zemím.

První železniční trati na Hlučínsku proto budovaly Pruské královské dráhy (KPEV — Königl. Preussische Eisenbahnverwaltung) s cílem proniknout svými tratěmi do ostravské uhelné pánve a konkurovat tak tehdejší rakouským železničním správám. Prusové vybudovali z dnešní stanice Baborův spojení s Opavou, a to do dnešní stanice Opava-západ k Moravské centrální dráze. Úsek na našem území je zrušen. Dále postavili trať z dnešní stanice Opava-východ do Hlučína a předali ji do provozu dne 20. 10. 1895. Z dnešní stanice Kravaře ve Slezsku vybudovali další trať, a to do Ratiboře, kterou otevřeli veřejné dopravě dne 1. 10. 1896. Z Hlučína pokračovali 7 km dlouhou tratí do Petřkovic, ale dráhu nedostavěli, tak jako její pokračování dál do bývalé stanice Annaberg (dnes Chalupky, PKP). Obtížnost stavby této trati oblastmi s poddolovaným terénem a pak také události první světové války celou akci zdržely tak, že mezitím bylo dne 4. 2. 1920 Hlučínsko obsazeno naší armádou a úsek z Hlučína do Petřkovic dokončily již ČSD. Předaly jej do provozu 15. 6. 1925.

Lokomotiva 423.0169 objíždí soupravu v Hlučíně



Návrat vlaku. Ve stanici Kravaře ve Slezsku



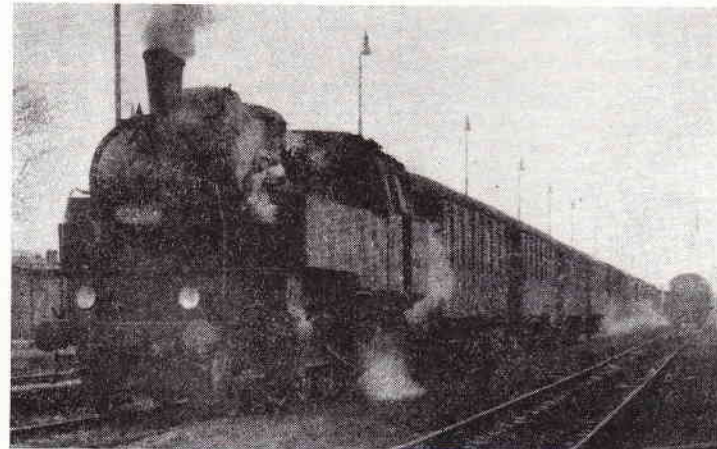
V nových politických a hospodářských poměrech republiky pozbyly trati Opava—Petřkovice i Kravaře ve Slezsku—Chuchelná (pohraniční stanice ČSD) svůj původně zamýšlený význam. Snad ještě v období druhé světové války, kdy bylo Hlučínsko opět od ČSR odtrženo, jejich význam dočasně stoupl. Z jízdního řádu té doby např. je zřejmé, že denně jezdil mezi Opavou a Ratiboří i jeden pár rychlíků. Význam úseku z Hlučína do Petřkovic byl však stále jen místní.

Po r. 1945, v nových politických poměrech, byl přerušen provoz mezi Chuchelnou a Ratiboří úplně, traťový svršek z Chuchelné ke státní hranici byl zrušen a železniční těleso v zářezu při stavbě nové silnice dokonce zasypano, takže dnes trať začíná ve stanici Chuchelná kilometrovníkem cca 13. První poválečná léta zastihují na trati z Hlučína do Petřkovic většinou provoz osobních vlaků, avšak bez potřebné rentability. Proto ČSD nakonec tady provoz zrušily. Tím bylo dopravně Hlučínsko od Ostravy odtrženo, což činilo potíže v dělnické dopravě do ostravské pánve, jejíž rozvoj v té době zaznamenával prudký vzestup.

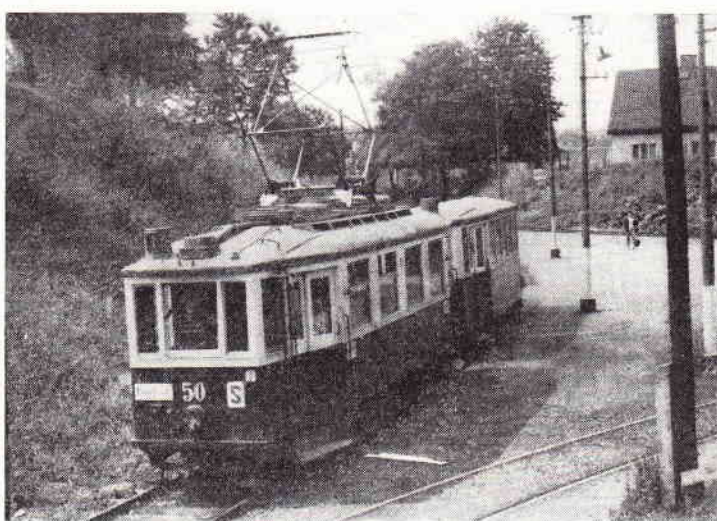
Dopravní podniky města Ostravy vyřešily tento nedostatek po vybudování oderského mostu u Petřkovic tím, že stavěly novou tramvajovou trať z Přívozu do Petřkovic, odkoupily od ČSD trať ze zastávky Petřkovice-doly—Hlučín a novou dráhu na ni v Petřkovicích napojily. Na úseku ČSD zůstal traťový svršek, byly na něm však vybudovány výhybny a trať elektrizována pro tramvajový provoz. Ve stanici Hlučín převzaly Dopravní podniky Ostrava dvě koleje pro vybudování konečné stanice a oddělily je od ostatních staničních kolejí drátěným plotem. Práce byly zahájeny počátkem roku 1950 a první tramvaj přijela do Hlučína již 29. 12. 1950.

Ve stanici Hlučín se tak setkávají dva druhy kolejové dopravy — železniční a tramvajová. Je to u nás ojedinělý případ a s ohledem na uvažovanou reorganizaci zdejší dopravy, tj. zrušení tramvajového

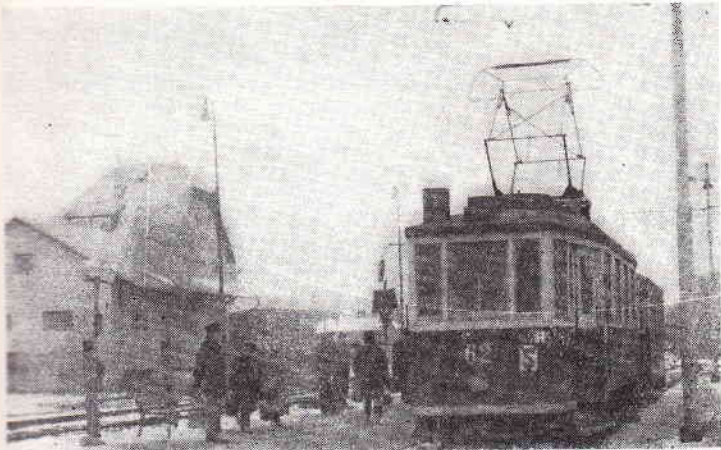
Lokomotiva 423.0169 s osobním vlakem do Hlučína



Triangl v bývalé železniční zastávce Petřkovic-doly





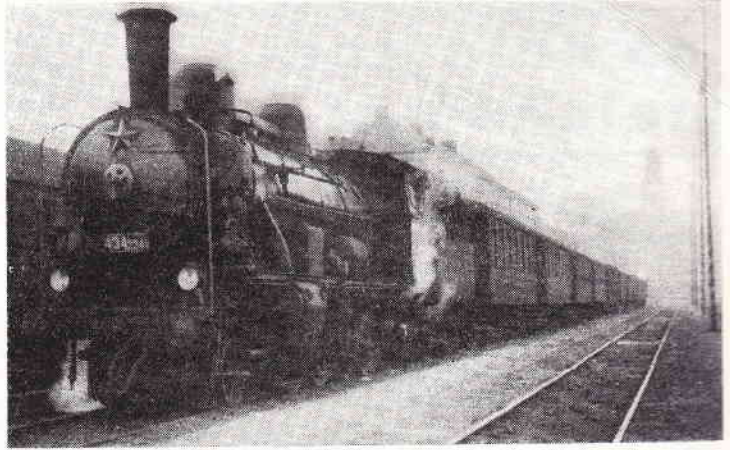


Tramvajové a železniční nádraží v Hlučíně

provozu do Hlučína a zavedení dopravy autobusové, situace, která nebude mít dlouhého trvání. Tramvaje tu jezdí po železničním typu svršku i výhybek s přestavníky. V bývalé zastávce Petřkovice-doly vybudovaly DP triangl pro otáčení tramvají. Na této tramvajové trati také jezdí v současné době jediné dvounápravové tramvaje v Ostravě.

V jednom úseku silniční vozovky v Petřkovících připomínají vysoké pilíře bývalého železničního mostu, že tudy kdysi vedla železniční trať.

Železniční trati Hlučínka mají dnes charakter místních drah, na nichž jezdí osobní vlaky většinou s motorovými vozy (řady M 131.1 a M 262.0). Nákladní provoz je v parní trakci (lokomotivy řady 423.0,



Soupravu z obr. vlevo dole přejímá 434.2241 opět do Hlučína

434.1 a 434.2). Problémem je však silná frekvence některých osobních vlaků ve špičkách dělnické dopravy mezi Opavou a Hlučínem nebo Chuchelnou, což nelze zvládnout autobusy, alespoň ne hospodárně. Tyto vlaky jezdí v parní trakci a mají i deset dvounápravových vozů včetně služebního. V současné době jsou to nejtěžší osobní vlaky pro lokomotivy řady 423.0 u nás vůbec. Také je to vzácný případ, kdy lokomotivy řady 434.1 nebo 434.2 jsou nasazovány pravidelně v osobní dopravě.

Železniční svršek na ocelových pražcích, architektura vodárny v Kravařích ve Slezsku a jiné stavby dokazují odlišnost těchto tratí od ostatních.

## ŽELEZNIČNÍ MUZEA V PLR



Mnoho našich turistů se každý rok rozhoduje strávit svou dovolenou v Polsku. Je mezi nimi přirozeně i celá řada milovníků železnice, kteří dychtivě sledují, jak žije, mění se a buduje polská železniční správa, PKP. Ne každý z těchto přátel železniční dopravy však objeví, jak se u našich sousedů snaží alespoň v ukázkě zachovat doživající železniční techniku.

I v Polsku nahrazují parní trakci moderními trakcemi, ruší neefektivní trati a modernizují železniční uzly. Právě těchto změn však zde využívají k zřízení železničních muzeí „v přírodě“.

Přijedeme-li do Varšavy, jsme svědky velkolepé přestavby dosavadního systému nádraží ve středu města. Staví se nové centrální nádraží, které nahradí dosavadní Śródmieście, Centralny a Główny. A právě toto poslední koncové nádraží bude po přestavbě opuštěno. Opuštěno ovšem jen od železničního provozu. Jeho prostor bude využit k budování železničního muzea. Již dnes, kdy je ještě v provozu, bylo jedno nástupiště uvolněno pro muzejní

účely. Je zde umístěno celkem šest normálně-rozchodných parních lokomotiv, jedna úzkorozchodná a jeden normálněrozchodný motorový vůz. Jde o lokomotivy řady TKi 3, Tp 2, Oi 1, Pm 36, OKa 1, Oi 12, Tx 4 a motorový vůz SR 70. Umístěny jsou v otevřeném terénu, takže je lze fotografovat. Každý stroj je opatřen tabulkou se stručnou charakteristikou. Budoucímu muzeu je již dnes věnována i jedna bývalá čekárna, kde nás obrazový a modelový materiál seznamuje s několika úseky vývoje polských železnic. Tato expozice se má postupně rozšiřovat tak, že zaujme celou prostoru nynějšího nádraží.

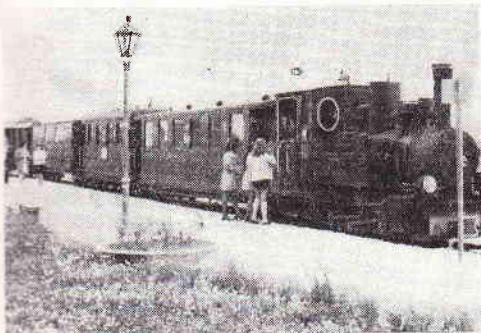
V Polsku bylo v minulosti vybudováno podstatně více úzkorozchodných drah než např. u nás. V současné době dochází u některých z nich k rušení provozu. Tak je tomu i u trati Żnin—Biskupin—Szelejowo na rozchodu 600 milimetrů. Na této trati byla ze stanice s poetickým názvem Wenecja zřízeno rovněž muzeum. Vlakem je poměrně těžko přístupné, nejbližší stanice v provozu je Żnin na trati Inowrocław—Drawski Młyn, asi 15 km po sil-

nici směrem na Gniezno. Naši turisté přijíždějí pravidelně po silnici od Gniezna. V tom případě musí asi 10 km před Żninem odbočit vpravo na Biskupin, kde je velice zajímavé archeologické naleziště. A zcela nedaleko pak je Wenecja. Na velmi pěkně upraveném bývalém nádraží můžeme vidět celou vlakovou soupravu z této trati. Sestává z lokomotivy Tx 2 a několika osobních i nákladních vozů. Jako zvláštní exponát je zde umístěn „minivůz“ na dopravu pošty a psů. Kromě toho je zde možno vidět i velice pěknou sbírku starých návěstidel. Celá expozice je zarámována půvabnou jezerní krajinou. Rozhodně stojí za to, aby si milovníci železnice při své cestě k polskému moři udělali tuto nevelkou zastávku.

Návštěva těchto dvou míst nás kromě toho nutí k zamýšlení, jak je možno využít železničních objektů po zrušení provozu alespoň k uchování a zveřejnění zajímavých exponátů, když muzeální provoz by již narazil na nepřekonatelné překážky. Náš turista si zde jistě připomene neobvykle rychlou demontáž zrušených slovenských lesních železnic, položených do turisticky mnohem exponovanějších míst, kde by bylo jistě co vystavovat.

Dr. VLASTISLAV LUTRYN

Wenecja: Tx 2.355



Varšava: Tx 4

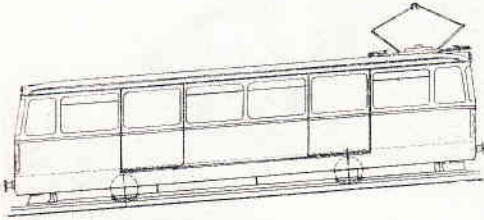


Varšava: Oka 1.1





# na kolejích celého světa



V roce 1973 byla v Zürichu zrušena lanová dráha Römerhof-Dolder, nazývaná Dolderová dráha, která měřila 816 m a vykazovala výškový rozdíl 816 m. Byla nahrazena ozubnicovou dráhou rozchodu 1000 mm, která je dlouhá 1320 m, má nejvyšší stoupání 196 promile a spojuje koncové stanice, jejichž výškový rozdíl je 161,3 m. Cestující zde přepravuje tento elektrický ozubnicový vůz, který poskytuje 26 míst k sezení a 74 míst k stání. K napájení trakčního motoru slouží stejnosměrná proudová soustava o napětí 600 V, použit je Abtův ozubnicový systém. Jy

## PRO SOVĚTSKÉ ŽELEZNICE

Studie sovětských výzkumných pracovišť zaměřené na výhledovou standardizaci hlavních zařízení motorových posunovacích i traťových lokomotiv ukázaly, že bude výhodné vyvinout jednotný jednomotorový podvozek. Příslušná zařízení budou uspořádána tak, aby se mohl používat pro dvě oblasti rychlostí, a to pro službu posunovací i traťovou. Xx

## DALŠÍ JEDNOKOLEJNICOVÁ DRÁHA V TOKIU

Tokijská úřední místa zodpovědná za městskou hromadnou dopravu uvažují o výstavbě nové jednokolejnicové dráhy, která by měla být dokončena v roce 1985. Počítá se s tím, že na její trase bude 49 stanic a že čtyřvozové vlakové jednotky nasazené v pětiminutových intervalech přepraví denně až 750 000 cestujících. Zx

## MOTOROVÉ LOKOMOTIVY U PKP

Přes rozsáhlý rozvoj elektrické trakce u PKP mají velký význam v osobní i nákladní železniční dopravě též lokomotivy motorové. Vyvíjejí a vyrábějí se pro nejrůznější výkony v oblasti od cca 75 do 2200 kW. Pro výkony do cca 120 kW se u nich používá mechanický nebo hydrodynamický přenos, pro výkony nad 250 kW výhradně přenos elektrický, neboť zkušenosti s hydrodynamickým přenosem u motorových lokomotiv vyšších výkonů nebyly příznivé. Motorové lokomotivy nízkých výkonů vyrábí podnik ZASTAL, hnací vozidla motorové trakce středních a vyšších výkonů podnik FABLOK a motorové lokomotivy vysokých výkonů podnik H. Cigielski, sídlící v Poznani. Celá řada typů motorových lokomotiv se vyrábí v oblasti výkonů do 590 kW a používají se u PKP pro posunovací službu i pro lehkou službu traťovou a nalézají i široké uplatnění v průmyslových závodech. Pro lehkou nákladní traťovou službu a pro vedení vlaků

osobní přepravy se používá motorová lokomotiva typu 6 D, která se vyrábí v alternativě pro normální i pro široký rozchod a má výkon 590 kW a elektrický přenos. Odvozená alternativa tohoto typu, lišící se některými konstrukčními úpravami, nese typové označení 101 D. Pro těžkou posunovací službu se používá šestnápravová motorová lokomotiva typu 411 D s pojezdem Co'Co', poháněná naftovým motorem o výkonu 880 kW. Novinkou je motorová lokomotiva Co'Co' o výkonu 1250 kW, určená pro vedení osobních i nákladních vlaků rychlostí až 120 km/h. Tato konstrukce byla východiskem pro vývoj výkonnějšího typu 303 D o výkonu 1635 kW, který se od výchozího typu, nesoúcího označení 301 Db, liší použitím vytápěcího elektrického generátoru a některými dílčími úpravami. Typové označení 302 D nese šestnápravová motorová lokomotiva o výkonu 2200 kW, vyráběná ve dvou variantách. Jedna z nich představuje univerzálně použitelné hnací vozidlo schopné jízdy nejvyšší rychlostí 120 km/h, druhá pak motorovou lokomotivu pro vedení vlaků osobní přepravy při rychlosti 140 i 160 km/h. Ww

## ELEKTRICKÁ JEDNOTKA PRO VYSOKÉ RYCHLOSTI

Ve spolupráci švédské železniční správy SJ a firmy ASEA byl vypracován projekt moderní elektrické jednotky pro rychlost 220 km/h, jejíž první prototyp byl nyní vyroben a zařazen do zkoušek. Bude sloužit k rychlé dopravě cestujících mezi významnými středisky kulturního, politického a hospodářského života země. Wz

## KONEC NÁDRAŽÍ FRANTIŠKA JOSEFA

Historické vídeňské nádraží Františka Josefa, dobře známé i mnohým železničním cestujícím z ČSSR, přestalo vyhovovat potřebám moderní doby a bourá se. Pro rychlíkové spoje se budou používat ostatní nádraží hlavního města a na jeho místě vznikne železniční stanice pro vlaky příměstské dopravy. Jy

## ROZVOJ POLSKÝCH ŽELEZNIC

Pětiletý plán rozvoje polských železnic, který v tomto roce končí, obsahuje též důležitý úkol, jímž je rekonstrukce 30 až 40 % železničních tratí. Největší objem souvisejících prací se soustřeďuje na hlavní tratě, a to jednak z hlediska vytvoření podmínek pro zvyšování rychlostí vlaků a jednak z hlediska zvyšování propustné výkonnosti. Oproti minulému pětiletému období modernizace se investice na rozvoj PKP zvýšily o 58 %. V rámci tohoto programu se zřizují také zcela nové železniční tratě, spojující oblast Slezska s přístavy u Baltského moře a dále s přechodovými železničními stanicemi na hranici SSSR. Uskutečňuje se rovněž rekonstrukce varšavského a poznaňského uzlu. V roce 1975 je v provozu 5500 km elektrizovaných železničních tratí, což je přibližně 23 % délky celé sítě PKP. Kromě hlavních železničních tratí se předpokládá elektrizace i tratí vedlejších, a to zejména těch, které tvoří paralelní spoje s tratěmi hlavními. Tím budou vytvořeny náhradní tahy o dostatečně propustné výkonnosti, které mohou zajistit objem přepravy při poruchách v napájecích systémech. Do roku 1980 bude elektrizována železniční trať Poznaň—Stětín a trať vedoucí k hranicím s NDR a SSSR. Zrušení parní trakce se plánuje na rok 1982. Rovněž rozvoj kontejnerové dopravy nabývá

značného významu. PKP má nyní v provozu 160 kontejnerů ISO, vyrobených v NDR. V posledním období byla ukončena výstavba výrobního závodu ve Stětíně, který dodává kontejnery Fakon. Kontejnerové terminály byly vybudovány ve Varšavě, Katovicích a Gdyni. Pro další plánovací období předpokládá PKP další rozšiřování kontejnerové dopravy, zavádění počítačů pro řízení a regulaci oběhu vlaků, automatizaci řízení provozní práce ve stanicích, vypracování efektivních metod komplexní údržby železničního svršku a pokračování přípravy k přechodu na automatické spřáhlo. Nk

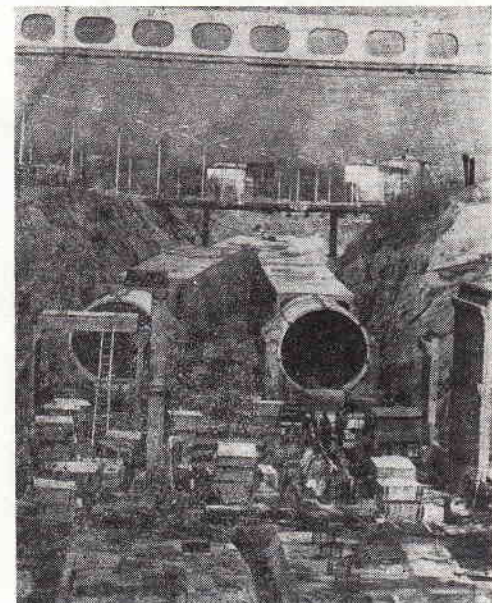
## OPATŘENÍ PROTI KUŘÁKŮM

Správa Japonských národních železnic se rozhodla zakázat kouření během ranních a večerních hodin špičkové dopravy v šestnácti železničních stanicích tokijské oblasti. Uvažuje se o rozšíření tohoto opatření i na další železniční stanice sítě JNR. Zw

## ZKOUŠKY PRYŽÍ ODPRUŽENÝCH KOL U BR

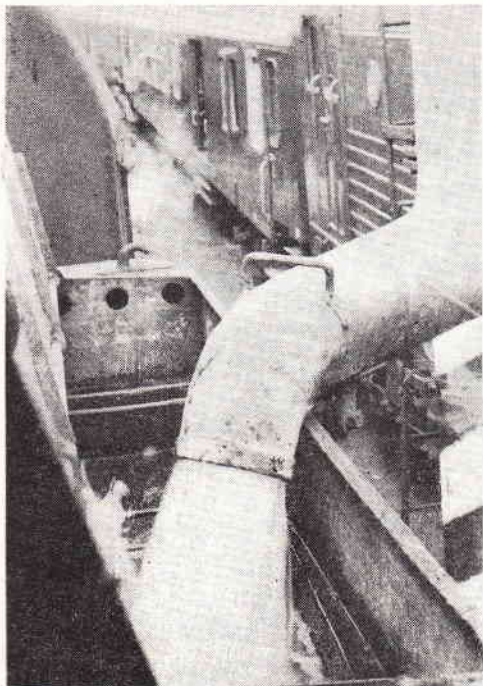
Britské železnice provedly rozsáhlé experimenty s lokomotivními koly, u nichž bylo použito pryžového odpružení. Pro zkoušky sloužila elektrická lokomotiva řady 86, která se používá pro rychlíkovou dopravu rychlostí až 160 km/h na kolejových trasách vedoucích z Londýna do Birminghamu či do Liverpoolu. Cílem tohoto řešení bylo dosáhnout snížení rázových sil vznikajících při přejíždění kolejnicových styků, omezit přenos chvění z pojezdu vozidla na skříně a hlučnost pojezdu. V průběhu experimentálních prací se ověřování koncepce rozšířilo také na další řady hnacích vozidel. Vzhledem k uspokojivému výsledku zkoušek bylo toto konstrukční uspořádání použito u několika desítek elektrických lokomotiv původního řadového označení 86, které se změnilo na 86/2. Xw

V Taškentu, hlavním městě Uzbekké SSR, se buduje podzemní dráha, jejíž první trasa, dlouhá dvanáct kilometrů, bude do provozu předána již v roce 1977. Spojí střed města s velkým taškentským sídlištěm, kde žije 250 000 obyvatel. Wx





## Z NAŠICH TRATÍ



*Ložomotiva bere vodu... Situace, která se denně opakuje na mnoha místech naší vlasti. Pohled nijak neobvyklý, přesto však širší veřejnost vidí jen vnější stránku věci. Zajišťování dostatečného množství kvalitní vody pro naše depa a stanice není úkol lehký. Vždyť v současné době, kdy spotřeba vody v našem národním hospodářství stále stoupá, klesají kapacitní možnosti zdrojů. A taková lokomotiva — na našem snímku 477.055 v Mladé Boleslavi — spotřebuje několikrát denně mnoho kubických metrů kvalitní vody. Ani ukončení parního provozu neodstraní tyto starosti — parní generátory motorových lokomotiv spotřebují také nemalé množství vody, a to především v zimním období, kdy jsou starosti se zamrzáním vodních řadů. Vidíte tedy, že nestáří říci: Lokomotiva bere vodu... Ale jako ve všem, i za těmito slovy se skrývá práce mnoha lidí naší modré armády.*

Foto i text Miroslav Malec

### „ABY ODSTRANĚNY BYLY OBJEVĚNÉ NEŠVARY ...“

Když se před dvaceti lety zaváděly v železničních stanicích knihy stížností a přání, jež byly k dispozici cestujícím v pokladnách a kulturních střediscích, soudilo se všeobecně, že jde o novinku. Leč byla to novinka už tehdy stará kolem devadesát let.

Jedno z čísel Národních listů z roku 1865 upozorňuje „všechny po železné dráze cestující, že na každé štaci se nachází kniha, do níž znamenati lze veškeré stížnosti na chování úřednictva nebo služebnictva železničního. Jelikož knihy do ústřední kanceláře se zasílají, záleží pouze na cestujících, aby platné stížnosti své do kněh těch zanašeli a tak způsobem nejkratším dali říditelstvu příležitost, aby odstraněny byly objevené nešvary“.

A protože nešvary ve styku železničních zaměstnanců a cestujících ani za sto let nezmišely, nezmišely ani knihy stížností a přání;

naopak, našly nové působiště i ve vybraných vlakových soupravách expresních vlaků. Tady zase průvodčí zastává úlohu náčelníka stanice a je povinen předložit tiskopis, na němž se cestující mohou vyjádřit k úrovni poskytovaných služeb i k práci těch v modré armádě, kteří zajišťují osobní přepravu.

bor Spojené hudby ČSD a OKS Tábor, který rozdává radost a dobrou náladu druhým nejen u nás, ale i v Německé demokratické republice.

### KRÁSA U KOLEJÍ

Kdo cestoval náhodou v červnu železniční tratí z Břeclavě směrem na Přerov, musel být nadšen nezvyklou podívanou, jaká se mu naskytla při pohledu z okna železničního vagónu. Vlak jako by projížděl nádhernou slavobránou, několik kilometrů dlouhou. Hned za Břeclaví ji tvořily rozkvetlé akáty, které se v nevidaném množství zakořenily na železničních svazích. Záplavu bílých, omamně vonících květů zpestřovaly koberce vlčích máků, které se na vysokých stoncích zvedaly ve vysoké trávě, místy vystřídány temně modrými květy šalvěje, žlutých pryskyřičníků, karmínově červených kohoutků a bílých kopretin. Krásný dojem z jízdy umocňovaly ještě úhledné nádražní budovy s květinovými záhony a skalkami. Některé z nádražních budov, například v Lužicích, Rohatci-zastávce a Bzenci-Přivoze, vzbuzovaly pozornost sgrafitovou výzdobou, provedenou místními lidovými umělci. Ne nadarmo se říká jižní Moravě kraj malovaný!

### NEJEN KMOCHOVA KAPELA

Před 55 roky byl založen v Táboře Hudební spolek železničářů. Vojenský šikovatel Láznička, který se jako první ujal dirigování, by měl z nástupců svých tehdejších chlapců, pomocníků v topírně ČSD a pracovníků okolních železničních stanic, opravdovou radost. Podíváme-li se do kroniky orchestru, setkáme se s dlouhou řadou jmen všech možných železničářských hodností. Pochválil ho za jeho chvalyhodnou činnost i skladatel a dirigent Václav Vačkář. Dnes už sice zůstalo jenom jméno ve vzpomínkách, ale pěkné a záslužné dědictví po Hudebním spolku železničářů převzal sou-

### OCEŇENÍ OBĚTAVÉ PRÁCE

V minulých týdnech obdržel za dlouholetou a obětavou práci pro ROH Čestné uznání Ústřední rady odborů důchodce-strojvedoucí František Čubr z Tábora. Čestný stříbrný odznak ROH udělil ústřední výbor Odborového svazu pracovníků železnic za dlouholetou obětavou práci u příležitosti padesátiletého životního jubilea soudruhům Josefu Coufalovi z lokomotivního depa Veselí nad Lužnicí a Vojtěchu Zimovi ze správy Jihozápadní dráhy. Čestným bronzovým odznakem za práci v ROH byla oceněna ÚVOS pracovníků železnic činnost s. Olgý Cervené z Českých Velenic, soudruha Františka Píchy z Tábora a Františka Rytiče z Volar.

### „ZLEPŠOVÁČEK“

Ve stanici Moravský Písek měli letos těžkosti s elektrickými lampami E1, které měly usnadnit práci posunovačských čet v noční době. Delší čas na ně čekali, ale když jim byly konečně přiděleny, dlouho se z nich netěšili. U lamp se začaly kazit vypínače a lámaly kontakty. Bylo tomu tak proto, že byly vyrobeny z plechu a vůbec nepružily. Řidič motorového vozu traťmistrovského okrsku Moravský Písek Jan Neuman, který se o věci dověděl, přišel na to, jak by se daly lampy opravit a nemusely být vyřazeny: zkusil dát místo původního vypínače vypínač páčkový a lampa opět fungovala. Po zdařilém pokuse vymontoval vypínače u všech přidělených lamp a nahradil je novými. Jednu lampu si pak vzal ještě domů s tím, že se pokusí opravit ulomené kontakty. I to se mu podařilo. Jeho „zlepšováček“ vzbudil velkou pozornost i v jiných větších stanicích, kde mají posunovačské čety a měli s elektrickými lampami podobné nepříjemnosti. Podle jeho příkladu opravil již elektrické svítidly ve stanici Hušín posunovač J. Vojtěšek.

*O mimoriadne aktívnej činnosti odbočky Slovenského zväzu žien v železničnej stanici Spišská Nová Ves sme už našich čitateľov informovali. Takmer 100-členná odbočka organizuje pravidelne najrôznejšie podujatia pre ženy, ako napr. výstavy ručných prác, prednášky lekárov, besedy a zájazdy a pod. Pri príležitosti 30. výročia oslobodenia našej vlasti Sovietskou armádou usporiadali slávnostnú schôdzu, na ktorej odmenili vecnými darmi a čestnými uznaniami aj viaceré ženy za dlhoročnú prácu na železnici. Na snímke predsedkyňa odbočky SZŽ súdružka Mária Meliorisová odovzdáva odmenu Terézii Novotnej, vedúcej osobnej evidencie na železničnej stanici v Spišskej Novej Vsi. Súdružka Novotná pracuje v tejto funkcii už vyše 25 rokov.*

Text a foto Vladimír Gajdoš





# Podte s nami do Plavča!

(Dokončenie zo str. 189)

Hovorí sa, že prechodová stanica je určitou vizitkou — okienkom k susedom. Plaveč má síce krásnu výpravnú budovu, ale na druhej strane, ešte stále nemajú dobudovaný vodný zdroj. Provizórna vodáreň už nestačí, hydranty používať nemožno a dá sa povedať, že hygiena ľudí je vážne ohrozená pre nedostatok vody. Bývalá dedinka Plaveč je dnes uvedená v cestovných poriadkoch všetkých európskych štátov. V sezóne, kedy stanicou prejde až 22 tisíc cestujúcich za mesiac, majú sa pracovníci stanice čo obracať. A staničné kofajštie už dnes nevyhovuje medzinárodnej preprave.

Pracovníci železničnej stanice Plaveč však napriek tomu neustále zvyšujú úroveň svojej práce i kultúry cestovania. V socialistickej súťaži s pohraničnou stanicou Muszyna PKP dosiahol kolektív stanice Plaveč viackrát prvenstvo. Zásľuhu na tom majú nielen vedúci pracovníci, ale i celý kolektív, najmä obetaví a iniciatívni pracovníci ako s. Hudák, referent dopravy a prepravy, colní deklaranti Kovalčíkovci, signalista s. Dufala, s. Durkáč, výpravca vlakov a mnohí ďalší.

„Snažíme sa na ľudí pôsobiť, vychovávať ich“ — hovorí Ing. Kernová. „Je ešte veľa nedisciplinovaných cestujúcich, vyskytujú sa i prípady vandalizmu. Ani stavy pracovníkov nie sú úplné. Tento kraj nikdy nebol železničiarским zázemím. Vzťah ľudí k železnici sa ešte len utvára. U pracovníkov i u cestujúcich.“

„Ale zvládneme to, tak ako sme zvládli iné, ťažšie úlohy“ — doplní jej slová náčelník Ján Bukovský.



Stavba železničnej stanice Ružbachy (r. 1966). (Foto J. Kaplický)

A my želáme všetkým pracovníkom — a nielen v Plavči, ale na celej trati — veľa chuti do práce a pevných síl na úspešné uskutočnenie ich predsavzatí.

## Redakčná listárna

„Při starostech běžného života se setkáváme s různými příjemnými i nepříjemnými jevy. Mnoho starostí však může být odstraněno dobrou vůlí lidí.“ napsali nám členové kolektivu soutěžícího o titul brigády socialistické práce z pražského Výzkumného ústavu železničního — výzkumně vývojové oblasti lokomotivního hospodářství. A hned připojili konkrétní příklad ze zubního zdravotního střediska v žst. Praha-hlavní nádraží, kde tomu bývalo jako v leckterých jiných: dlouho se čekalo a byly velké těžkosti s objednávaním dalšího ošetření.

„S příchodem dr. Šmídové a sestry B. Kalbelkové se mnoho změnilo,“ píší. „Tyto dvě

ženy si nejprve udělaly organizační pořádek v přísném dodržování objednacích hodin pacientů. Jsou přesné a přísné k sobě a vyžadují to i od pacientů. K tomuto organizačnímu pořádku přidaly ještě prostředí důvěry a přátelský vztah k pacientům. Dnes v tomto středisku nikdo dlouho nečeká. Čekají pouze ti, kteří přijdou pozdě. Avšak ani pro opozdilce neexistuje slovo ‚ne‘. Uslyší jen odpověď lékařky nebo sestry: ‚Počkejte jak nám vyjde čas, ihned vás vezmeme.‘ Lékařka i sestra tak vytvořily opravdu příjemné prostředí, které je tak důležité a potřebné pro pacienty. Přáli bychom si, aby i jiná zdravotní střediska, a to nejen u ČSD, ale i jinde, měla také takový styl práce a přístup k lidem.“

Příklad jistě hodný následování. Jako odpověď na četné dotazy čtenářů uvádíme v druhé části naší listárny přesné

názvy některých evropských železničních správ:

<b>MÁV</b>	MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Maďarské státní dráhy
<b>SNCB</b>	SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES Národní společnost belgických železnic
<b>DSB</b>	DANSKE STATSBANER Dánské státní dráhy
<b>PKP</b>	POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE Polské státní dráhy
<b>DR</b>	DEUTSCHE REICHSBAHN Německá říšská dráha
<b>DB</b>	DEUTSCHE BUNDESBAHN Německá spolková dráha
<b>CFR</b>	CAILE FERATE ROMANE Rumunské státní dráhy

## NAKLADATELSTVÍ DOPRAVY A SPOJŮ uvede v nejbližší době na knižní trh tyto publikace:

J. Racek — J. Uherík

### PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY II

Kapitoly o řízení a organizaci dopravy v ČSSR, o řízení práce lokomotivního hospodářství, o plánování železniční dopravy, o pracovních poměrech železničních zaměstnanců a kázní v železniční dopravě, o produktivitě práce a normování, organizaci mezd, technickém rozvoji a investicích v železničním provozu, o materiálně technickém zásobování, národohospodářské evidenci, plánování, chozrasčotu a o bezpečnostních předpisech. — Váz. asi 9,50 Kčs.

J. Veselý — A. Vlasák

### MECHANIZACE STANIČNÍCH PRACÍ

Publikace, která informuje o jednoduchých mechanizačních prostředcích, o prostředcích střední a těžké mechanizace, o stavebně technických úpravách pro použití mechanizačních prostředků, o konstrukci vozidel v souvislosti s mechanizací nakládky a vykládky, o plnění a stáčení nádržkových vozů, překládání z vozů do vozů a do člunů, o mechanizaci při skladování sypkých materiálů a kusového zboží a o mechanizaci ostatních prací v železničních stanicích. — Váz. asi 10,50 Kčs.



Ž 75 — Železničář — časopis pro železničáře a přátele železnic. Vydává federální ministerstvo dopravy v Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS). Ž 75 vychází dvakrát měsíčně a čtyřikrát do roka se samostatnou odbornou přílohou „Železniční technika“. — Řídí zástupkyně vedoucího redaktora Alžběta Krejčová. Redaktorka odb. přílohy ŽT Margita Crkoňová. Grafická úprava obálky Alena Brožková. Redakce: Praha 1 - Nové Město, Hybernská 5. Pražský telefon 2123, linky redakce Ž 75: 516 nebo 729. Linka redakce ŽT: 556. Selektor: 82-516, 82-729, red. ŽT 82-556. — Nevyžádané rukopisy, fotografie a kresby redakce nevrací. — Ž 75 tisknou Středočeské tiskárny, n. p., provoz 01, Praha 2 - Nové Město, Hálkova 2. Telefon: 24 21 51 až 4. — Odbornou přílohu ŽT tiskne Státní tiskárna, n. p., závod 1, Praha 1 - Malá Strana, Karmelitská 6. Telefon: 53 12 40 až 9. — Cena čtrnáctideníku Ž 75 Kčs 2,—. Cena samostatné odborné přílohy ŽT Kčs 7,—. Rozšiřuje Poštovní novinová služba. Objednávky přijímá oddělení pro Ž 75 a pro přílohu ŽT PNS nebo redakce. PSČ: 115 78. Číslo 14 bylo odevzdáno do tisku 20. 6. 1975.





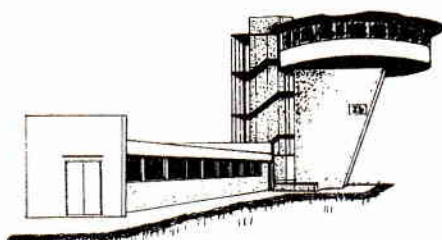
# modelová železnice

PRÍLOHA ČASOPISU ŽELEZNIČÁŘ PRO ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘE

14  
1975

## MODELÁŘSKÁ LITERATURA Z POLSKA (3-dokončení)

Dr. JAROMÍR AMADEUS MÁŠA

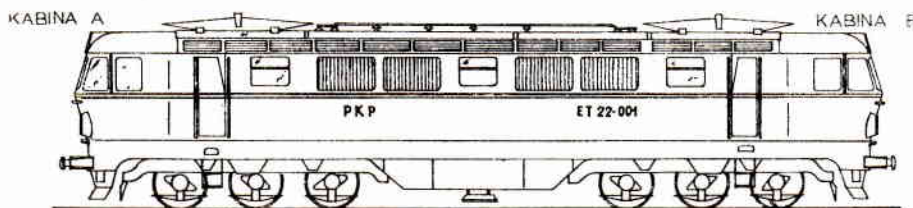


### Tadeusz Dąbrowski PLANY MODELARSKIE 53

Dwumiesięcznik Ligi obrony kraju, ročník IX, č. 1, 1973, cena 18,- Zł (v Polské kultuře v Praze v Jindřišské ulici Kčs 5,-), 6 str. textu, 3 archy A1 potištěné po obou stranách plány.

Mgr ing T. Dąbrowski je z varšavského klubu modelářů. Publikace se skládá z desek z tužšího papíru, sloužících jako obal vložených archů, potištěných popisem zobrazených modelů. Krátce, nakolik to rozsah desek dovoluje, je popsána skutečnost i výroba modelu. Plány, tentokrát pro velikost H0, chtějí modelářům přinést základní druhy železničního zařízení (staveb) a doplnit lokomotivní i vozový park o polské typy. Všechna zařízení jsou tentokrát (na rozdíl od dosti obecně rozšířeného antikvářství) co nejmodernější. Je tu (Arch I/II) moderní stavědlo pro velké nádraží, jehož obrázek pro názor přinášíme, dále stavědlo menší stanice, závory, vodní jeřáb, signalizační zařízení pro nechráněný přejezd, trolejové vedení podle polských norem, na dalším archu (III/IV) potom moderní nádražní budova a zastávka (ve stylu známé stanice Warszawa Ochota), kontejnerový terminál a různé typy kontejnerů. Arch V/VI je věnován vozům a trakčním jednotkám; je tu čtyřnápravový vůz se středním vstupem pro předměstskou dopravu typu 43A, polský rychlíkový čtyřnápravový vůz typu 110 Aa, dále čtyřnápravový nádobový vůz typu 408 S (= náš Raj), dvounápravový nádobový vůz typu 206 S a čtyřnápravový kotlový vůz typu 402 R. Z lokomotiv vybral autor těžkou šestinápravovou elektrickou lokomotivu k nákladním vlakům řady ET 22, dieselovou lokomotivu řady SM 42, tendrovku k osobním a lehkým místním nákladním vlakům řady OKI 27 (viz obrázky po pravé straně). Všechny plány jsou pro velikost

ET 22



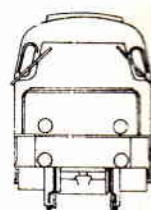
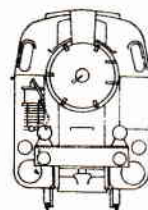
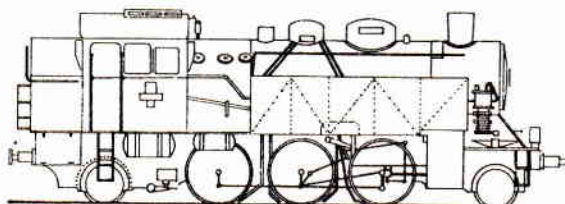
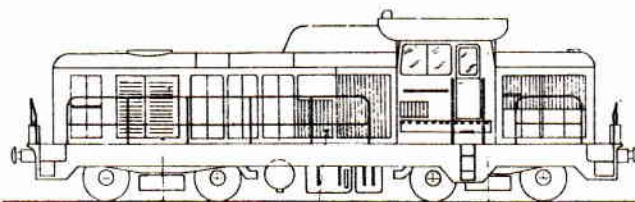
H0, v naší reprodukci však zmenšené na polovinu. V arších najdete samozřejmě více kreseb, např. rozkreslené součásti aj.

Předpokládám, že pokud jde o budovy, přináší autor plány budov typizovaných, i když to bohužel v jejich popisu neuvádí. Z našeho hlediska by samozřejmě bylo nejlepší, kdyby přímo uvedl, kde tyto budovy stojí, dovolují-li mu to ovšem předpisy platné v Polsku. U vozů uvádí autor v přehledné tabulce výřolce, průměr kol, délku přes nárazníky, vzdálenost otočných čepů, maximální povolenou rychlost a celkovou hmotnost. Plány jsou poněkud zjednodušeny. U rychlíkových vozů se autor zmiňuje v popisu o tom, že je možno je zkrátit vzhledem k používanému druhu kolejiva, a to buď vy-

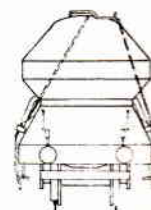
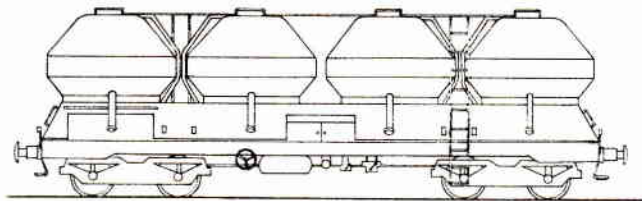
vozdla, kde se přetiskují původní firemní výkresy včetně izofot a fotografie s podrobným technicko-historickým popisem. Za tento přepych vděčíme více než dvacetiletému vývoji železničního modelářství u nás stejně jako inspiraci z ciziny. Také stručný nebo i podrobný popis stavby příslušného modelu není u nás nutno požadovat, protože máme vedle celé řady jiných publikací k dispozici velké čtyřdílné Železniční modelářství, které je každému zájemci dobrým vodítkem. Za svou popularitu u nás modelové železnice jistě vděčí tomu, že železnice je u nás hlavním dopravním prostředkem, zatímco v Polsku je velice důležitá a populární doprava námořní. Obě recenzované publikace jsou nám především měřítkem, jakou cestu

OKI 27

SM 42



408 S



puštěním jednoho oddílu, nebo proporcionálním zkrácením, kteroužto variantu uvádí v nákrese. Výběr lokomotiv byl jistě dán tím, že ET 22 je nejnovějším a nejsilnějším strojem PKP vyráběným od roku 1969 firmou PAFAWAG ve Vratislavi (v technickém popisu je chyba, není to lokomotiva B0B0, ale CoCo) a tendrovka OKI 27 představuje první parní stroj v Polsku kompletně vyprojektovaný a vyráběný od roku 1929 firmou CIEGELSKI v Poznani.

Za současného stavu železničního modelářství PLR nemůžeme očekávat publikace standardu sbírky Československá železniční

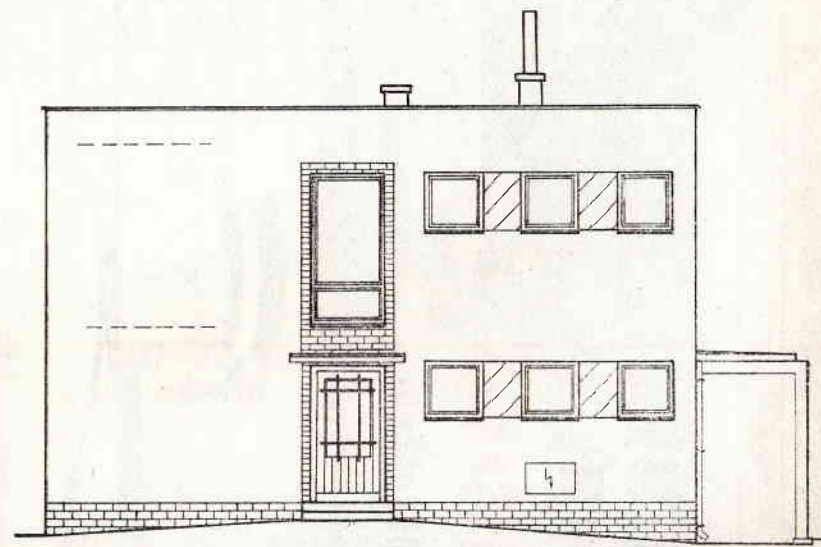
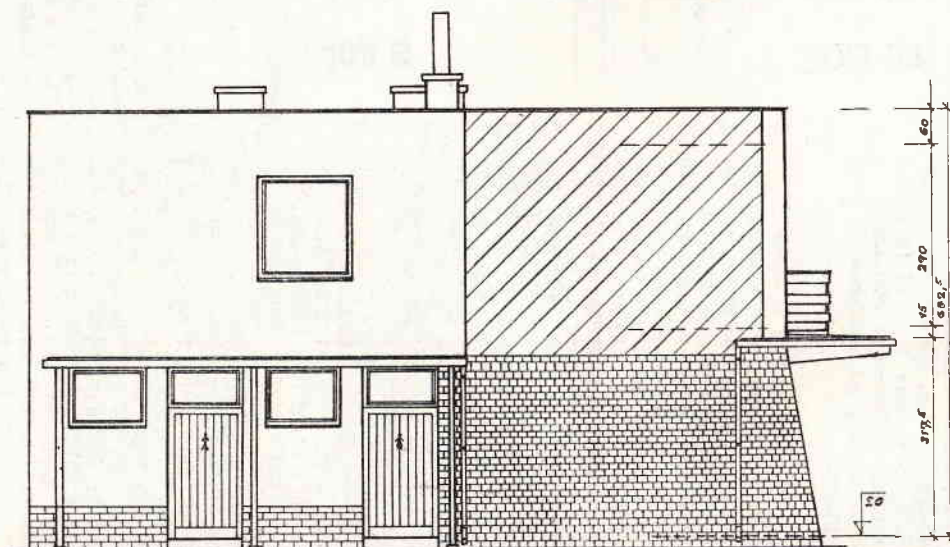
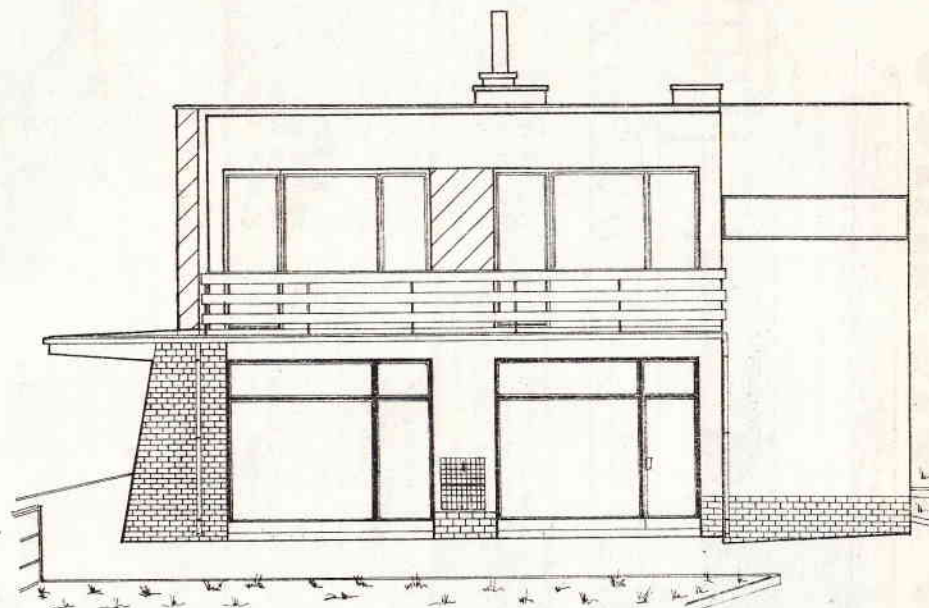
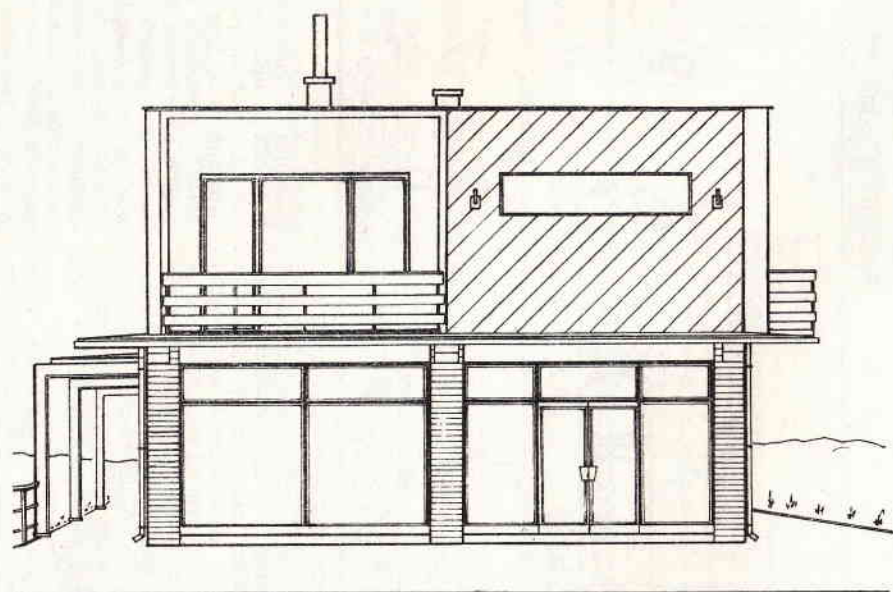
jsme urazili. Publikace mohou doporučit těm z našich modelářů, kteří mají zájem o železniční modelářství v sousedním Polsku, případně těm, kdo chtějí jezdit na svém kolejišti rychlíkem POLONIA. Mezi oběma z nich stojí pouhé dva roky a je vidět, že za tu dobu polské železniční modelářství udělalo velký pokrok. Mezi polskými železničními modeláři a přáteli železnic je teď rozšířeno sběratelství fotodokumentace i její zhotovování. Vzhledem k tomu, že je tam opravdu ještě mnoho co fotografovat, přejeme na tomto místě svým polským kolegům dobrý lov.



# MODEL ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY MARIÁNSKÉ LÁZNĚ - MĚSTO PRO VELIKOST TT (1:120) – I. POHLEDY

KRESLIL EDMUND KVAPIL

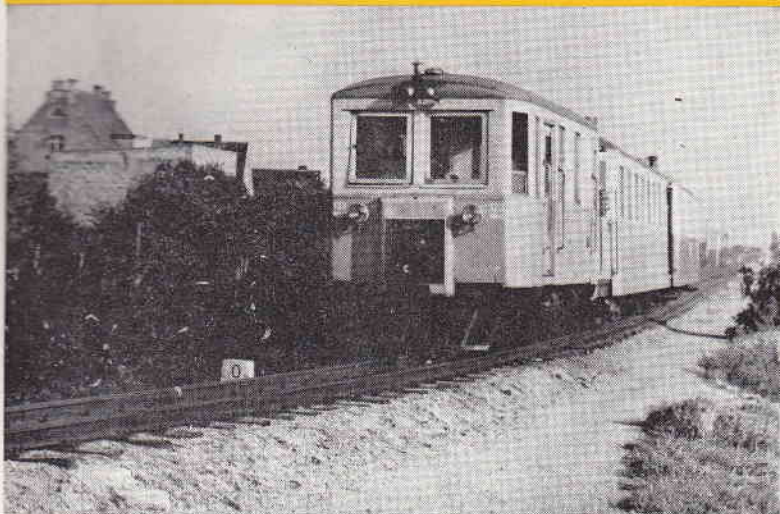
28





# TRAKČNÍ VOZIDLA NA TRATÍCH PKP

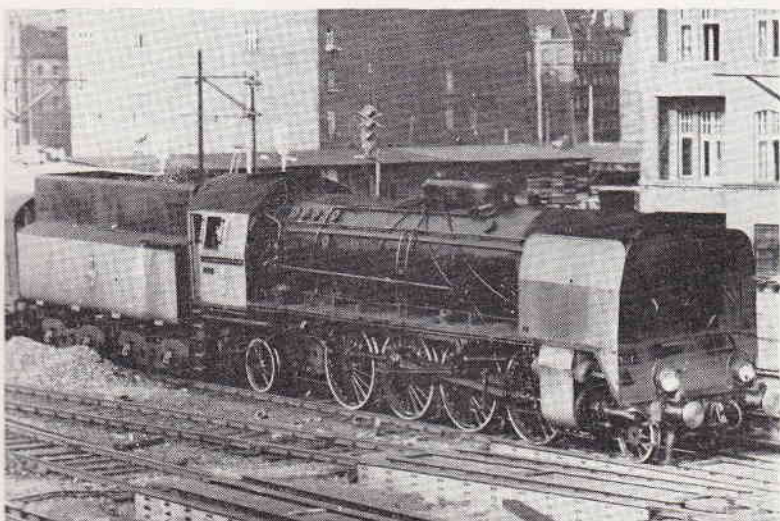
Foto: Ing. Zbyněk Novák



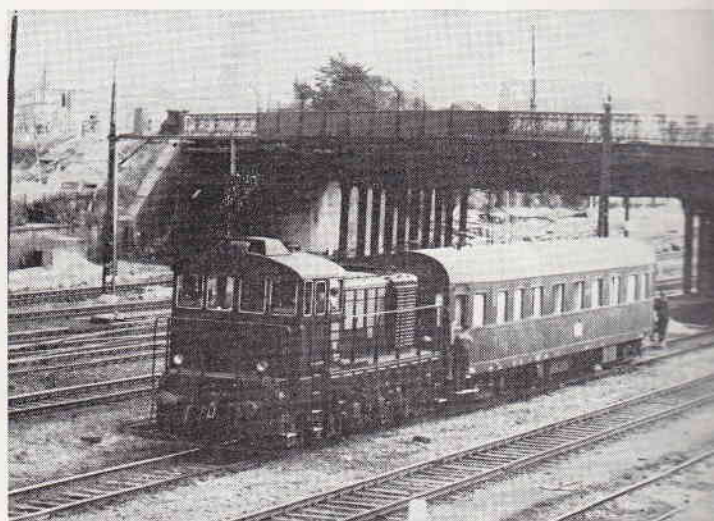
Motorový vůz Mbd 1-122 s vlečnými vozy 1925 Bxhpi a 1928 Bxhpi, rozchod 750 mm



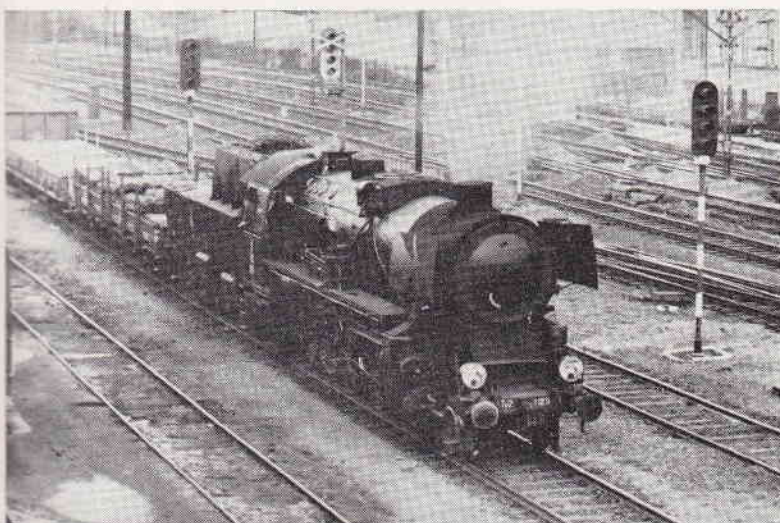
Elektrická motorová souprava EW 92-05



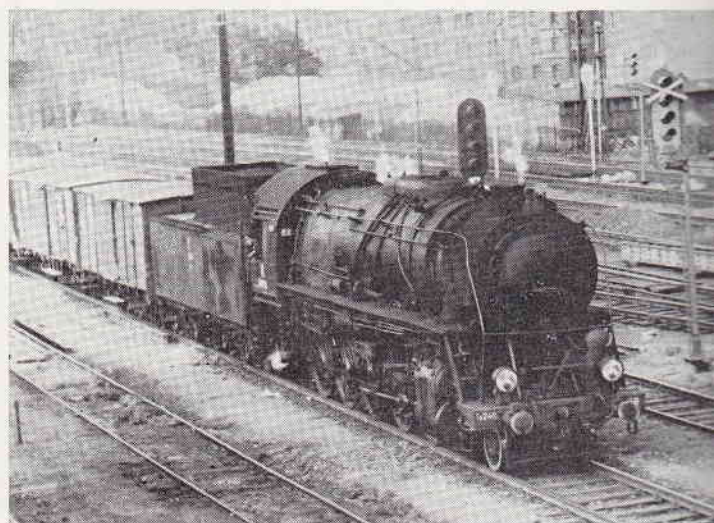
Rychliková lokomotiva řady Pt 47 s tendrem 33D48



Motorová lokomotiva SM 41-17

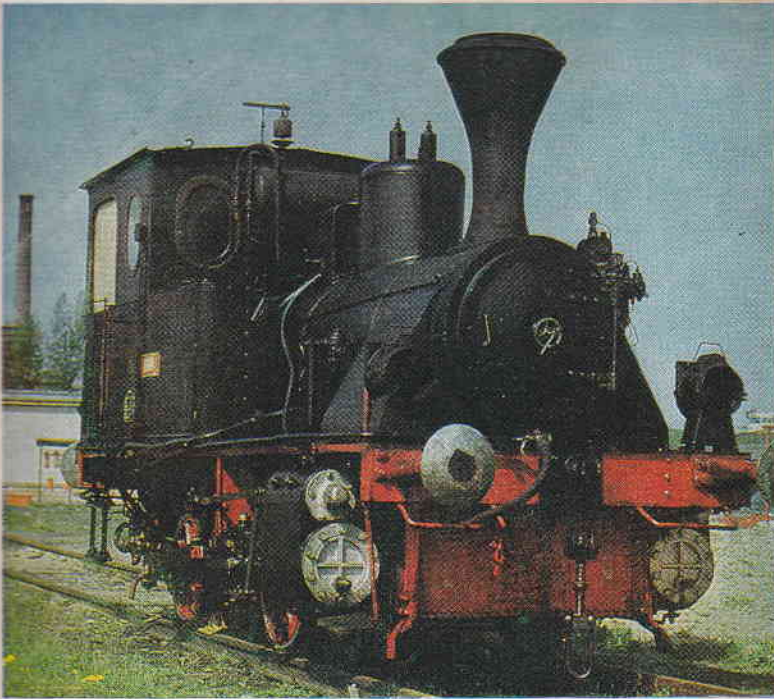


Nákladní vlak tažený lokomotivou Ty 2-1129



Nákladní lokomotiva řady Ty 246 s tendrem





Lokomotiva „Ludvík“ dosloužila v cukrovaru Kopidlno a dnes je vystavená před DOM v Pardubicích

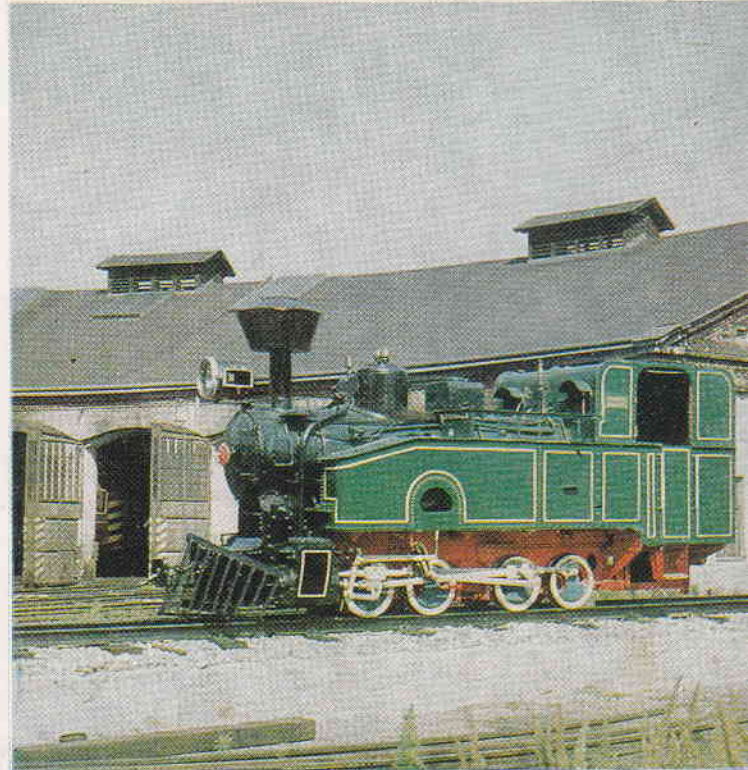


Detail kola lokomotivy „Ludvík“

# LOKOMOTIVNÍ POMNÍČKY



Lokomotiva U 36.003 dosloužila na gelnické úzkorozchodce a dnes stojí v lokomotivním depu Spišská Nová Ves



Lokomotiva lesní železnice Oščadnica—Zákamenné, vystavená v lokomotivním depu Žilina



◀ Parní lokomotiva 403.303 před nymburským depem. Dosloužila v cukrovaru Kostelec nad Labem

Foto: J. Hanuš, L. Kapalla, O. Řepka, M. Voděra