

# PARNÍ VLAK PRO JEMNICKOU MÍSTNÍ DRÁHU



## projektový záměr (verze 3.1)



## *Idea projektu*

Železniční trať Moravské Budějovice – Jemnice, zapsaná v seznamu kulturních památek pro svou malebnost a typický charakter lokálky, má ve spojení s pravidelným provozováním parního vlaku značný potenciál pro rozvoj cestovního ruchu oblasti jihozápadní Moravy. Předpokládaný převod vlastnictví trati a souvisejícího majetku ze státu na obec (obce) otevírá možnost oživit tuto technickou památku provozem historického vlaku za minimální náklady, bez nároku na nájem a dovoz soupravy z desítky kilometrů vzdálených deponií.

Rekonstrukce zámeckého areálu v Jemnici na Jemnické centrum pro válečné veterány ve spojení s blízkou železniční tratí přináší jedinečnou příležitost zpřístupnit veřejnosti obě tyto památky a spojit je do jednoho funkčního celku pomocí provozuschopné soupravy historického parního vlaku. Historická souprava parního vlaku, coby součást muzea a zároveň muzejní dopravní prostředek, nejen že připomene veřejnosti význam železnice v pozvednutí zaostalých regionů a při budování a obraně moderního státu, ale rovněž zdůrazní neopomenutelnou roli, kterou železnice sehrála při zrození Československé armády - v úspěchu čs. legií při obsazení Transsibiřské magistrály a při jejich návratu do vlasti.

Vytvoření historické soupravy parního vlaku s trvalou depozicí ve výtopně v Jemnici umožní každodenní letní provoz, mimosezónní víkendový provoz, jakož i jízdy na objednávku (výročí, svatby, večírky, zážitkové programy). Nabízí se jedinečné propojení Jemnice – Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou, které přinese synergický efekt v návštěvnosti památek těchto významných turistických destinací regionu a zároveň vyzdvihne společensko – historický význam trati do Jemnice. Vedlejším efektem projektu je záchrana a restaurace historických železničních vozidel a položení základu expozice zaměřené na vojenské využití železnice.

## *Hlavní cíl projektu:*

- pozvednout povědomí místních obyvatel i návštěvníků o kulturně – historickém dědictví regionu jihozápadní Moravy formou oživení tratě jako technické památky pomocí nově vytvořené soupravy historického parního vlaku

## *Specifické cíle:*

- rekonstrukce a dlouhodobá zápůjčka lokomotivy řady 310.0 ČSD nebo lokomotivy řady 213 typ BS 200
- odkoupení a rekonstrukce historického zavřeného dvounápravového osobního vozu
- výroba dvou otevřených výletních osobních vozů přestavbou ze služebních vozů Dak
- výroba tendrového vozu pro lokomotivu s místem pro přepravu jízdních kol
- odkoupení malé dieselové lokomotivy
- odkoupení historického motorového osobního vozu (Německo)
- vytvoření zázemí v pro parní provoz v budově jemnické výtopny
- zajištění legislativní způsobilosti provozu soupravy
- personální zajištění provozu soupravy – vytvoření právního subjektu Jemnické místní dráhy (JMD), nebo smluvní zajištění provozovatele dráhy

## *Cílové skupiny:*

- pěší turisté i cykloturisté - návštěvníci regionu (jednotlivci i skupiny)
- organizované skupiny komerčních akcí
- místní občané využívající spoje jako běžnou dopravu

### **Zdůvodnění potřeby projektu:**

- trať Moravské Budějovice – Jemnice s provozními budovami nádraží v Jemnici a Třebelovicích, prohlášená v roce 1996 za kulturní památku, od 31.12.2010, (kdy na ní byl přerušen provoz pravidelné osobní dopravy a sporadická nákladní doprava může být zastavena kdykoli), je její existence bezprostředně ohrožena postupnou devastací, zejména sběrači kovů a vandaly. Projektový záměr předkládá možnost jejího smysluplného využití a tím i záchranu jako živé součásti muzea Jemnického centra pro válečné veterány a zároveň jako prostředku zpřístupňujícího kulturní památku
- V prostoru žst. Krnov je na pomníku bývalá cukrovarnická lokomotiva řady BS 200, v majetku ČD – depo historických vozidel Lužná, o kterou není doposud zájem. Přínosem projektu je záchrana této lokomotivy budoucím generacím a její provozní využití. Pro tyto účely je schůdné řešení jako dlouhodobá zápůjčka za provedené rekonstrukce. V případě že nebude možno realizovat projekt s touto lokomotivou, je žádoucí pro projekt využít jednu ze zachovaných neprovozních a chátrajících lokomotiv řady 310.0, opravit ji a provozovat ji jako dlouhodobou zápůjčku
- V regionu jihozápadní Moravy není dosud žádná historická parní souprava a opakující se značný zájem veřejnosti o tento druh atrakce je v regionu saturován sporadicky za nemalých finančních nákladů

### **Klíčové aktivity projektu:**

#### 1. Představa provozu historické soupravy

V letních měsících (červenec, srpen) 4 dny v týdnu tři páry vlaků Jemnice – Moravské Budějovice a zpět, 1 den v týdnu dva páry vlaků Jemnice – Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou a zpět.

Předpokládaná jízdní doba historické soupravy na trase Moravské Budějovice – Jemnice je 60 minut, variantně je možno využít výhybnu v Třebelovicích pro křižování, či jako konečnou stanici v případě objednaných jízd.

Předpokládaná jízdní doba v úseku Moravské Budějovice – Jaroměřice n. Rokytnou je 20 minut.

V jarních a podzimních měsících provoz o víkendu a svátcích, objednané jízdy kdykoli.

V Třebelovicích je možno na rozsáhlých pozemcích u nádraží navázat dalším projektem zaměřeným na agroturistiku (koně, farma, železniční muzeum, dreziny...)

#### 2. Trať

##### *Parametry kmenové tratě historické soupravy Moravské Budějovice – Jemnice*

- provozní délka: 21 km
- maximální stoupání: 20 promile
- minimální poloměr oblouků: 200 m na širé trati
- výchozí bod tratě: 455 m.n.m. (Moravské Budějovice)
- nejnižší položený bod tratě: 452 m.n.m. (km 4,5)
- nejvyšší položený bod tratě: 504 m.n.m. (km 9,5)
- koncový bod tratě 480 m.n.m. (Jemnice)
- největší délka souvislého stoupání: 2,5 km
- traťová rychlost: do 50 km/h
- dvoukolejná stanice (výhybna) Třebelovice v km 13,9

##### *Současný stav a majetkoprávní uspořádání tratě a souvisejících prostor*

K dnešnímu dni (2.4.2012) je trať v majetku státu (SŽDC) udržovaná ve sjízdném stavu, s provozem dvou párů nákladních vlaků týdně. Cca 60% délky tratě je na železných pražcích prakticky nevyžadujících údržbu. Na trati nejsou žádné velké inženýrské stavby, které by komplikovaly provoz.

Plánovaným převodem trati na obec (obce) se předpokládá, že nový majitel tratě bude přímo zainteresován na provozu historické soupravy.

*Provozní zázemí patřící k trati:*

- nádražní budovy včetně nákladních ramp a dřevěných skladištních budov v Jemnici a Třebelovicích, včetně přilehlých pozemků
- výtopna v Jemnici se dvěma samostatnými stáními, z nichž jedno lze upravit jako zázemí pro parní provoz (běžná údržba) a pro deponování historické soupravy.

### 3. Parní lokomotiva

#### a) řada 213

Dvounápravová dvojčítá tendrová lokomotiva s vnitřním rámem a s rozvodem Heusinger – Walschaert je nejmenší z poválečné typové řady posunovacích lokomotiv vyráběných v ČKD Praha pro průmyslové podniky v Československu i v zahraničí v letech 1947 – 1955.

Parní lokomotiva má tovární číslo 3625, byla vyrobena v roce 1897 lokomotivkou Krauss v Mnichově pro cukrovar v Dolním Cetnu a původně provozována na místní trati České severní dráhy v lokalitě Skalsko-Dolní Cetno-Chotětov. Sloužila do roku 1973, poté byla odstavena jako pomník na nádraží v Mladé Boleslavi, odkud byla zakoupena v roce 1990 specializovanou firmou pro opravy parních lokomotiv a v roce 2008 rekonstruována do provozního stavu. V současnosti je nabízena volně k prodeji za pevnou cenu 3,5 mil Kč.

#### b) řada 310.0 ČSD

Třinápravová dvojčítá tendrová lokomotiva s vnitřním rámem a s rozvodem Allen-Trick. Byla nejtípichtějším tažným vozidlem lokálek na našem území, dvě lokomotivy této řady byly v počátcích provozu nasazeny i na lokálce do Jemnice. V současnosti je zachováno na území ČR celkem 9 lokomotiv, z kterých přichází pro potřeby tohoto projektu do úvahy:

stroj	místo	majitel	stav	vhodnost, dostupnost
310.001	depo Olomouc	ČD	pomník, relativně kompletní	4
310.037	muzeum Lužná	KHKD	neprovozní, chybí ojnice	1
310.076	muzeum Lužná	ČD	neprovozní,	2
310.0102	Přerov	ČD	pomník, kompletní	5
310.0118	Chomutov	NTM	depozit, kompletní	3

Technické údaje lokomotiv důležité pro projekt:

	BS 200	řada 310.0
Průměr hnacích dvojkolí (mm)	1400	930
Průměr válců (mm)	-	2 x 345
Výhřevná plocha kotle (m <sup>2</sup> )	35	59,1
Plocha roštu (m <sup>2</sup> )	0,53	1,04
Zásoba vody (m <sup>3</sup> )	2,3	4,0
Zásoba uhlí (m <sup>3</sup> )	1,5	1,5
Tlak páry (bar)	12	11
Výkon (kW)	150	230

Služební hmotnost (t)	26 t	30
Nejvyšší dovolená rychlost	40 km/h	40 km/h
Brzdy	Samočinná tlaková	Samočinná tlaková
Spotřeba uhlí na 1h jízdy	150 – 250 kg	250 – 400 kg
Spotřeba vody na 1h jízdy (m3)	cca 2	cca 3,5
Údaje k výkonnosti stroje	Rychlost soupravy s vozy o váze 60t ve 20°% stoupání 20km/h	Zátěžová norma pro lokálku do Jemnice – 80 tun



Obr.1a - Lokomotiva BS 200 na pomníku v Krnově



Obr. 1b – lokomotiva 310.037 jako neprovozní v Lužné u Rakovníka

#### 4. Tendrový vůz

Provoz parních lokomotiv vyžaduje poměrně značné množství vody. Jelikož ve stanici Jemnice a Moravské Budějovice již byly zrušeny vodárenská zařízení k napájení lokomotiv, pro jednodušší provoz bude vhodné vybudovat napájecí zařízení v Jemnici (obnova studny), vybavit lokomotivu pulzometrem pro doplňování vody do tendru z povrchových zdrojů a pro delší cesty si vozit ve speciálním tendrovém voze zásoby vody a uhlí.

Navrhuje se výroba malého dvounápravového vozu – tendru, který by vezl zásoby uhlí (1 m<sup>3</sup>) a vody (3 m<sup>3</sup>) pro delší jízdy mimo kmenovou trať. Tendr by byl propojen s lokomotivou vodním potrubím, umožňujícím doplňování vody do zásobníku vody na lokomotivě během jízdy. Doplňování uhlí z tendru do zásobníku na lokomotivě by v případě potřeby probíhalo ručně ve stanici.

Služební hmotnost 15 tun.



Obr.2 – typ cisternového vozu, jehož rám může posloužit při stavbě tendrového vozu

5. Zavřený vůz řady Be

Předpokládá se nákup neprovozního dvounápravového vozu a jeho rekonstrukce do provozního stavu. Vůz by měl být vybaven parním topením, a sloužit v soupravě k celoročnímu provozu.

Počet sedadel 60

Hmotnost obsazeného vozu 25t



Obr.3 – typ vozu řady Be



Obr. 4 - vůz řady Be nabízený k prodeji a rekonstrukci firmou KHKD

6. Otevřený výletní vůz – 2 kusy

Přestavba služebního vozu řady Dak (výrobce Vagónka Česká Lípa 1955) – dřevěná nástavba s kovovým rámem se střechou na dvounápravovém rámu se zázemím bufetu. Vzorem této přestavby je úspěšná realizace výletního vlaku Stockerklubu z Českých Budějovic.

Zkušenosti z turistických výletních železnic svědčí o velké oblibě takového typu vozu zvláště za letního počasí. Vůz může být vybaven mobilním plexisklovým zasklením, nahrazujícím v případě nepříznivého počasí okna, variantně plachtou se slídovými okny, kryjícími bočnice a otevřené čelo vozu.

Kapacita vozu 40 osob

Hmotnost obsazeného vozu 15t



Obr. 5 – pro stavbu výletního vozu možno použít služební vůz řady Dak



Obr. 6, 7 – nebo postavit skříň vozu zcela nově, včetně např. výklopné bočnice pro imobilní cestující podle vzoru vozu Slezských zemských drah



#### 7. Malá diesellová lokomotiva řady 701

Pro zabezpečení posunu ve stanici a pro vystřídací jízdy v případě odstavení parní lokomotivy je nutné mít záložní stroj. Lokomotiva svými parametry odpovídá technickým parametrům historické soupravy. Lokomotivu je možno v začátku projektu pronajmout.



Obr. 8 – Lokomotiva rady 701



Obr. 9 –Lokomotiva řady 706

V současné době je na trhu za výhodnou cenu v nabídce spojnicová posunovací lokomotiva řady 706 (obr 9), která po obnově nátěru může být použita pro vedení vyhlídkových vlaků do rychlosti 30km/h.

#### 8. Provozování vyhlídkového vlaku motorovými vozy

V současné době je možnost nákupu několika motorových vozů řady 815. Jedná se o vozy konstruované pro německé lokální tratě v 50. letech minulého století. Tedy dnes historické vozy s pozoruhodným designem a vzdušným vnitřním prostorem s panoramatickým výhledem, které se v Německu těší na turistických vlacích velké oblibě. Je vybaven dvěma motory, takže hnací jsou obě nápravy. Vstup do vozu je zajištěn dvěma skládacími dveřmi v každé bočnici, dveře ústí na plošinu, kde se nachází stanoviště strojvedoucího. Sedačky v oddílu pro cestující jsou rozmístěny 2+3. Vůz by mohl sloužit rovněž jako záloha pro pravidelný provoz, případně přímo v pravidelném provozu a to i na delším rameni (Jihlava –

Znojmo). Jeho maximální rychlost je 90 km/h. Výhoda tohoto řešení je v jednodušším technickém a organizačním zázemí, možnosti kombinace s otevřenými vyhlídkovými vozy a v širším použití. Nevýhoda je v neexistenci záložního vozidla – je však možné řešit dodatečným nákupem dalšího vozu.



Obr 10 – vůz řady 815 – netradiční a přitažlivá alternativa vyhlídkového vlaku

#### 9. Zázemí pro parní provoz

Výtopna v Jemnici má dvě samostatné jednokolejné remízy o délce 26 a 22 m s montážní jámou, zázemím pro dílnu a vytápění větší remízy včetně montážní jámy, s přípojkou vody a elektřiny. Stavebně jsou tyto objekty v dobrém stavu a kapacitně postačí pro zamýšlenou historickou soupravu včetně jednoho místa pro motorový vůz řady 810 dopravce zajišťujícího pravidelnou dopravu.

Počítá se s pořízením standardního vybavení zámečnické dílny (stojanová vrtačka, bruska, svářečka...) a speciálních nástrojů pro běžné opravy ( např. 2 ks desetitonových zvedáků) Rovněž bude řešeno zabezpečení proti neoprávněnému vniknutí do objektů – alarm.

#### 10. Legislativní schválení vozidel do provozu

Každé vozidlo soupravy potřebuje technický průkaz, který potvrzuje drážní úřad. Všechna vozidla budou postavena na původních rámech s původními repasovanými podvozky, odpovídajícím schválenému typu vozidla. Repase rámců, podvozků a novostavby skříní budou zhotoveny na základě výběrového řízení specializovanou firmou z oboru opravy a konstrukce železničních vozidel s příslušnými certifikáty. Novostavby skříní budou provedeny na základě projektů. Vozidla vykonají technickou prohlídku a technicko – bezpečnostní zkoušku na kmenové trati.

#### 11. Personální zázemí

Projekt počítá se zřízením tří pracovních míst, přičemž dvě osoby budou vykonávat funkci strojvedoucího parní lokomotivy, jedna bude mít způsobilost k obsluhování mobilního parního kotle. Zejména pro letní provoz se počítá s využitím zaškolených brigádníků pro funkci průvodčí, či pro obsluhu vlakového bufetu. Tento fakt přispěje nejen k zaměstnanosti v regionu, ale umožní vytvořit vazbu k technické památce zejména mezi místní mládeží. Vlastní provoz předpokládá smluvní zajištění externího dopravce s využitím jeho licence.



### **Harmonogram projektu:**

#### 1. Etapa (motorový provoz)

listopad 2012 – pořízení dieselové lokomotivy řady 706  
prosinec 2012 – nákup dvou vozů Dak  
březen 2013 – zahájení opravy vozů Dak  
červen 2013 - dokončení opravy Dak  
červenec 2013 – zapůjčení vozu Bix z DHV Lužná (nyní deponován ve Znojmě)  
červenec 2013 – zahájení zkušebního provozu výletního vlaku

varianta „motorový vůz“

prosinec 2012 - zakoupení motorového vozu  
únor 2013 – zahájení rekonstrukce motorového vozu  
červen 2013 – dokončení rekonstrukce motorového vozu  
červenec – zahájení zkušebního provozu výletního vlaku

#### 2. Etapa (parní provoz)

Zahájení realizace této etapy je možné po vyřešení financování opravy parní lokomotivy a vlastnických vztahů k lokomotivě

0 měsíců – organizační zajištění opravy parní lokomotivy  
+ 1 měsíc – zahájení opravy parní lokomotivy  
+ 1 měsíc - nákup vozu Be, zahájení jeho opravy  
+ 6 měsíců – projekt tendrového vozu  
+ 7 měsíců – zahájení stavby tendrového vozu  
+ 13 měsíců - dokončení opravy vozu řady Be  
+ 19 měsíců – dokončení stavby tendrového vozu  
+ 20 měsíců - vybavení topírny pro parní provoz  
+ 24 měsíců – ukončení opravy parní lokomotivy

### **Rizika projektu**

1. Nedořešené majetkoprávní poměry topírny v Jemnici – možné řešení: dočasný nájem prostor do doby převodu na obec Jemnice
2. Zřízení a forma společnosti Jemnické místní dráhy (JMD) – možné řešení: město Jemnice zřídí OPS
3. Žadatel a příjemce projektu? – řešení: nutno řešit v návaznosti na bod 2.
4. Způsob předfinancování? - řešení: vstup komerčního partnera do projektu
5. Komplikace při výrobě a rekonstrukci některého z vozů – řešení: projekt má půlroční časovou rezervu

### **Monitorovací indikátory:**

Počet nově zhodnocených objektů turistické infrastruktury: (2 nádraží, trať, historická souprava )	4
Počet nově vytvořených pracovních míst celkem:	3
Délka nově technicky zhodnocených tras	21 km

### **Realizační tým:**

Spolek pro veřejnou dopravu na jz. Moravě  
Město Jemnice

### *Rozpočet projektu (náklady):*

položka	Výdej (tis. Kč)	I. etapa	II. etapa	Varianta motorový vůz
Parní lokomotiva – oprava (*)	5 000		5 000	
Nákup vozu Be	200		200	
Oprava vozu Be	1 500		1 500	
Projekt tendrového vozu	30		30	
Výroba tendrového vozu	700		700	
Nákup vozu Dak (2 ks po 50tis)	100	100		
Přestavba výletního vozu (2ks po 70 tis)	140	140		
Pořízení diesel. lokomotivy	150	150		
Oprava diesel. lokomotivy	80	80		
Pořízení motorového vozu řady 815	500			500
Oprava motorového vozu řady 815 (*)	300			300
Legislativní proces (schválení vozidel do provozu)	250	50	150	50
Zázemí pro parní provoz	100		100	
Celkem	9 050	520	7 680	850

\* V případě rekonstrukce do provozního stavu částka přibližně odpovídá nákladům na rekonstrukci – nutno však upřesnit po prohlídce konkrétního stroje

### *Udržitelnost projektu*

Souprava dvou vyhlídkových vozů Dak a jednoho vloženého Bix má kapacitu 90 sedících cestujících. Při dvoutřetinové obsazenosti soupravy a ceně 50 Kč jednosměrné jízdné lze po odečtení mzdových nákladů, nákladů na palivo a poplatků za dopravní cestu stanovit roční výtěžek cca 350 tis Kč za účelem tvorby rezerv pro opravy a rozvoj mobiliáře. Kalkulace počítá s víkendovým a prázdninovým provozem v rozsahu cca 100 párů vlaků pravidelných vlaků ročně + mimořádné jízdy. Předpokládá se dohoda s vlastníkem dráhy o symbolickém poplatku za dopravní cestu

### *Horizontální témata*

Projekt žádným způsobem nediskriminuje nějakou sociální skupinu, naopak sblíží lidi všech věkových a sociálních kategorií a podporuje trvale udržitelný rozvoj venkovské oblasti