



Úzkokolejka v ústeckém závodě Spolku pro chemickou a hutní výrobu

(v technicko - historických
souvislostech)

Jiří Mašek

seminář Historie dopravy,

24. 2. 2019



Firma ...

akciová společnost:

- Erste Österreichische Aktiengesellschaft für die Gewinnung chemischer und metallurgischer Produkte (1856 - 1857)
- Österreichischer Verein für chemische und metallurgische Production (1857 - 1921)
- Verein für chemische und metallurgische Production (1921 - 1935)
 - Spolek pro chemickou a hutní výrobu (1935 - 1946)
- Chemische Werke Aussig - Falkenau / Teerfarbenwerke Aussig (1939 - 1945)
 - Československé chemické závody (1946 - 1950)
 - Ústecké chemické závody (1950)
- Spolek pro chemickou a hutní výrobu / Spolchemie (1950 -)



13. února 1856 se ve vídeňském Schwarzenberském paláci skupina šlechticů - majitelů pozemkových nemovitostí v českých zemích, podnikatelů a představitelů finančních ústavů rozhodla na popud německého gründera dr. Christiana Gustava Clemma ustavit akciovou společnost pro vybudování továrny na výrobu uhličitanu sodného (sody) a chlorového vápna, po kterých žíznil rozvíjející se průmysl. Rozhodla i o umístění – v Ústí nad Labem (Aussig).



zrod firmy



Zakládající akcionáři



Christian Gustav Klemm
(1814-1866)

chemik, lékárník, podnikatel,
avanturista



Johann Adolf kníže Schwarzenberg
(1799-1888)

panství Hluboká,
Třeboň, aj.,
velkostatkář,
finančník, politik,
podnikatel



Maximilian Egon I. z Fürstenbergu
(1822-1873)

panství Lány,
velkostatkář,
finančník,
podnikatel



Vincenc Karel z Auerspergu
(1812-1867)

panství Žleby,
velkostatkář,
finančník



Edmund Moritz z Clary a Aldringenu
(1813-1894)

panství Teplice,
podnikatel (ATE)



Otto Ferdinand hrabě Chotek
(1816-1889)

panství Dolná
Krupá,
finančník



Albert Franz hrabě Nostitz-Rieneck
(1807-1871)

panství Trmice,
politik,
podnikatel
(hornictví,
železnice)



Werner Friedrich svobodný pán Riese-Stallburg
(1815-1887)

panství
Blahotice,
velkostatkář,
politik



Moritz von Haber
(1798-1874)

bankéř (Credit-
Anstalt),
Karlsruhe, Vídeň



Louis Haber Frh. von Linsberg
(1804-1892)

bankéř a
podnikatel
(cukrovarnictví,
hornictví
železnice)
Badensko, Rak.-
Uhersko



Samuel Arthur von Haber
(1812-1898)

bankéř,
Karlsruhe



Leopold von Lämmel
(1790-1867)

bankéř (Credit-
Anstalt) a
průmyslník
(textil, železniční
stavitelství),
Praha, Vídeň



Wilhelm Alexander rytíř von Schoeller
(1805-1886)

průmyslník
(textil) a bankéř



C. D. Satzger
(?-?)

cukrovarník,
Liblice



Hermann Dietrich Lindheim
(1790-1860)

obchodník,
průmyslník,
podnikatel
(textil, hornictví
železnice),
Slezsko, Vídeň,
sv.Čechy, Sasko



Dr. Gustav Höfken
(?-?)

sekční rada



C. A. Fiedler
(?-?)

finančník a
velkoobchodník,
Praha - Vídeň

zrod firmy



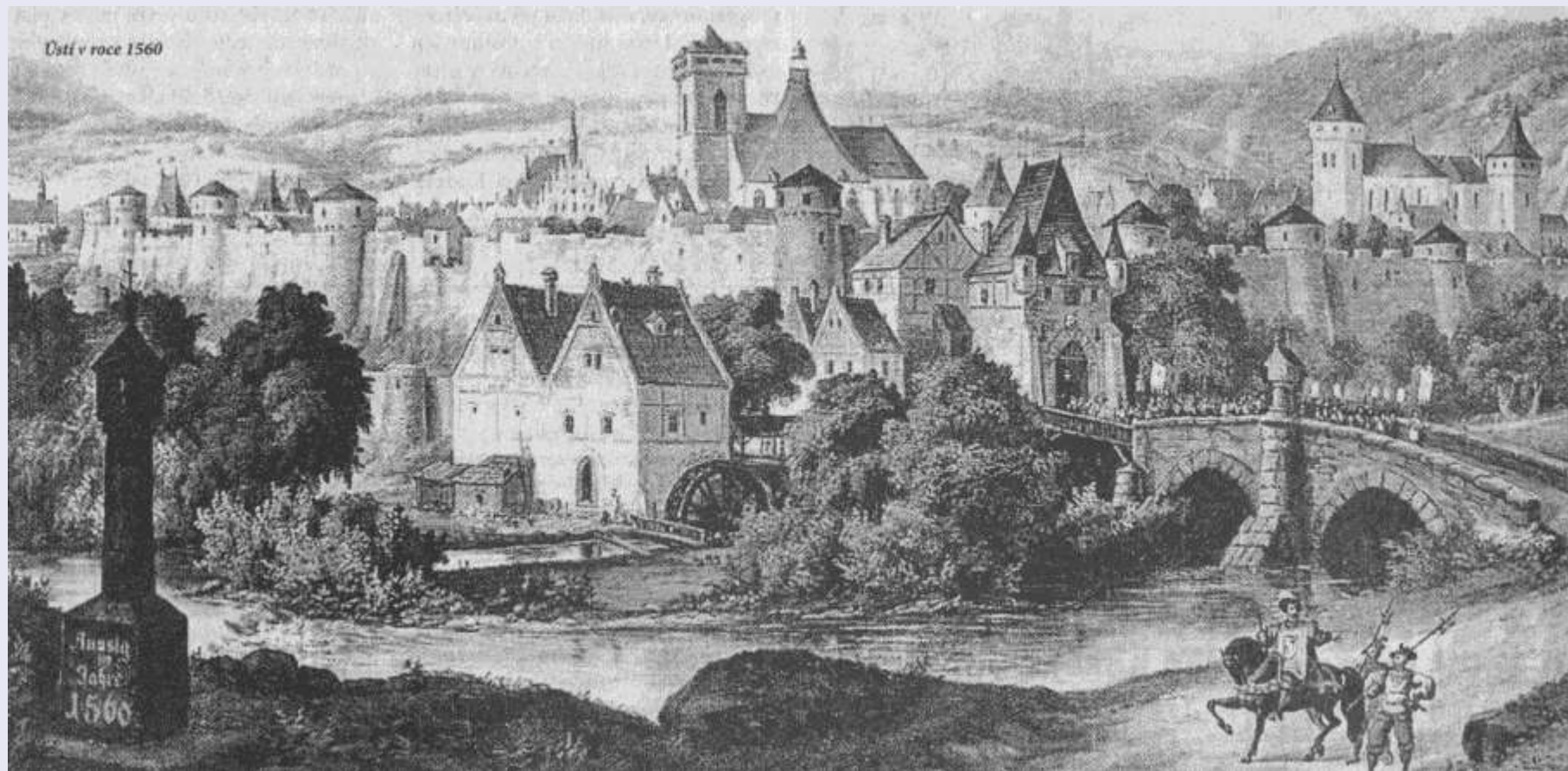
V roce 1856:

- ❖ umírají J.K.Tyl a K.H.Borovský, před 9 lety zemřel J. Jungman, Fr. Palacký se dožívá 58 let, A. Jiráskovi je 5 let, TGM 6 let. K. Marx před 8 lety dopsal Kapitál, B. Němcová **vloni** vydala Babičku. Ch. Darwin vydá svoji knihu „O původu druhů ..“ za 3 roky, teprve za 9 let vyjde práce Mendelova,
- ❖ uplynulo 8 let od revoluce r. 1848, na rakouském trůně sedí již 7. rokem František Josef I. (od r. 1849 do r. 1916). Abdikovanší poslední český král Ferdinand I. Dobrotivý dožívá na pražském hradě (†1875),
- ❖ za 6 let (1862) bude Otto v. Bismarck povolán na post pruského ministerského předsedy, 10 let zbývá do vypuknutí rakousko-pruské války (1866). Za 15 let vznikne sjednocené Německé císařství (1871),
- ❖ Za 17 let dojde ke krachu na vídeňské burze (1873) následované hosp. krizí,
- ❖ v plném proudu je revoluce průmyslová - parní. Edisonova žárovka bude předvedena až za 23 let, stejně tak i první el. lokomotiva (1879, W. Siemens)
- ❖ před 70 lety, r. 1786 vznikl v Lukavici u Chrudimi první v Čechách zdokumentovaný chemický závod J. Čížka na výrobu dýmavé kyseliny sírové,
- ❖ D.I.Mendělejevovi je 22 let (1834-1907), do objevu periodické tabulky chemických prvků mu zbývá 13 let (1869). Je známo 57 chemických prvků, nic se neví o struktuře atomu nebo o podstatě chemické vazby



V roce 1856 :

- ❖ provinční město Ústí má okolo 6 tis. obyvatel, převážně Němců. Zatím žilo především ze zemědělství a plavby po Labi do Saska, nastupuje obchod s uhlím,



ÚSTÍ (Aussig) ROKU 1560

(rekonstrukce z 19. stol.)



V roce 1856 :

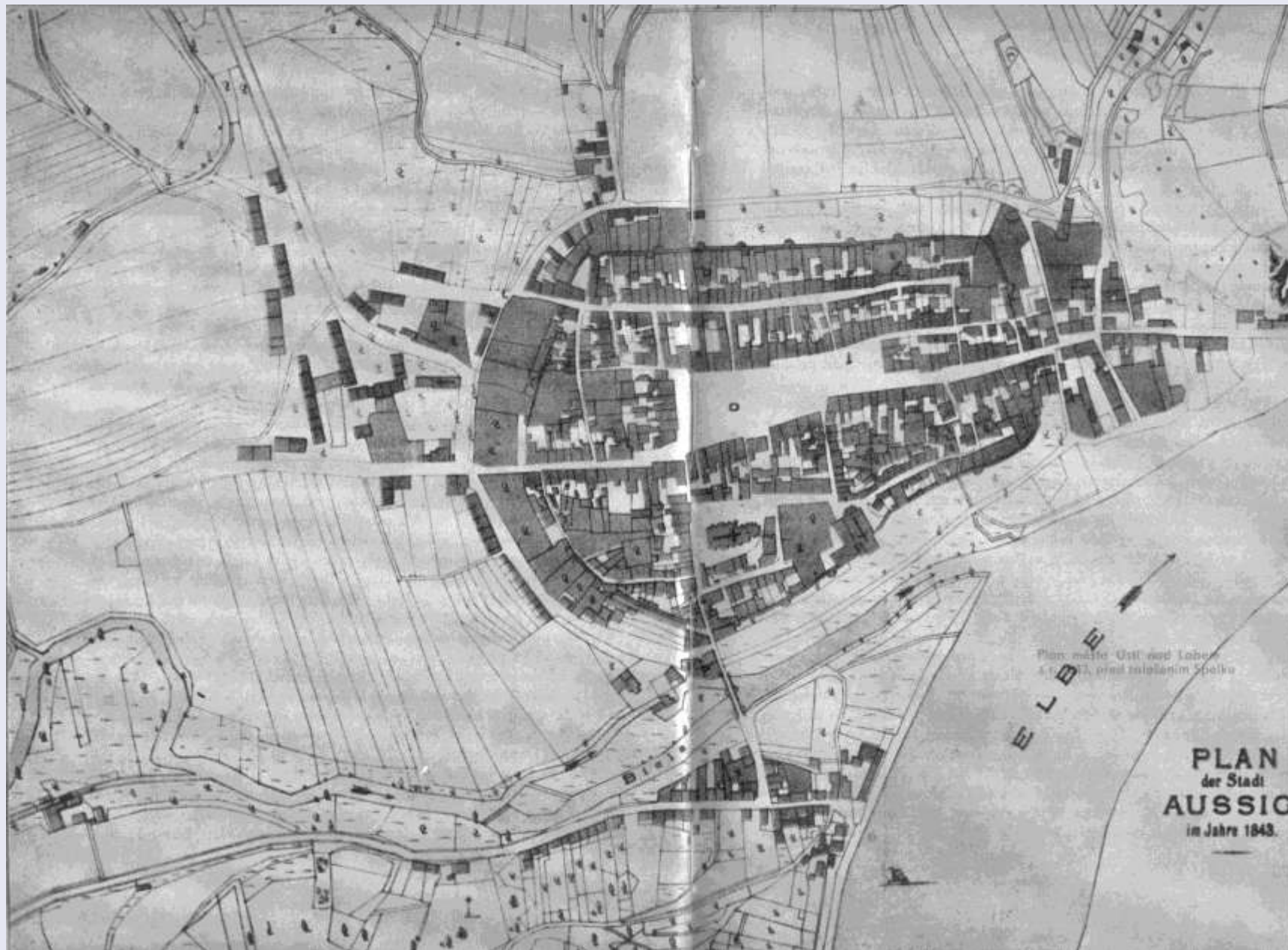
- ❖ Ústí má již **6** let spojení se světem pražsko-drážd'anskou železnicí (1850), za další **2** roky se připojí dráha ústecko-teplická (1858), za **18** let ještě rakouská severozápadní dráha (1874) po prvním mostě přes Labe



ÚSTÍ kolem r. 1856

(Ústí nad Labem, olejomalba Ferdinanda Lepiého dat. 1857)





ÚSTÍ ROKU 1843

(archiv města Ústí n.L., reprint z Novák M.: Mládí mezinárodního chemického monopolu, SCh 1967)





1850



1880



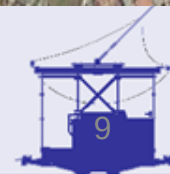
1860



2005

ÚSTÍ a SPOLEK v čase

(podklady: stabilní katastr, voj. mapování,
orthofoto; www.mapy.cz)



PLAN DER STADT AUSSIG

entworfen von
C. REHATSCHKE

Arch. u. Civil-Ingénieur

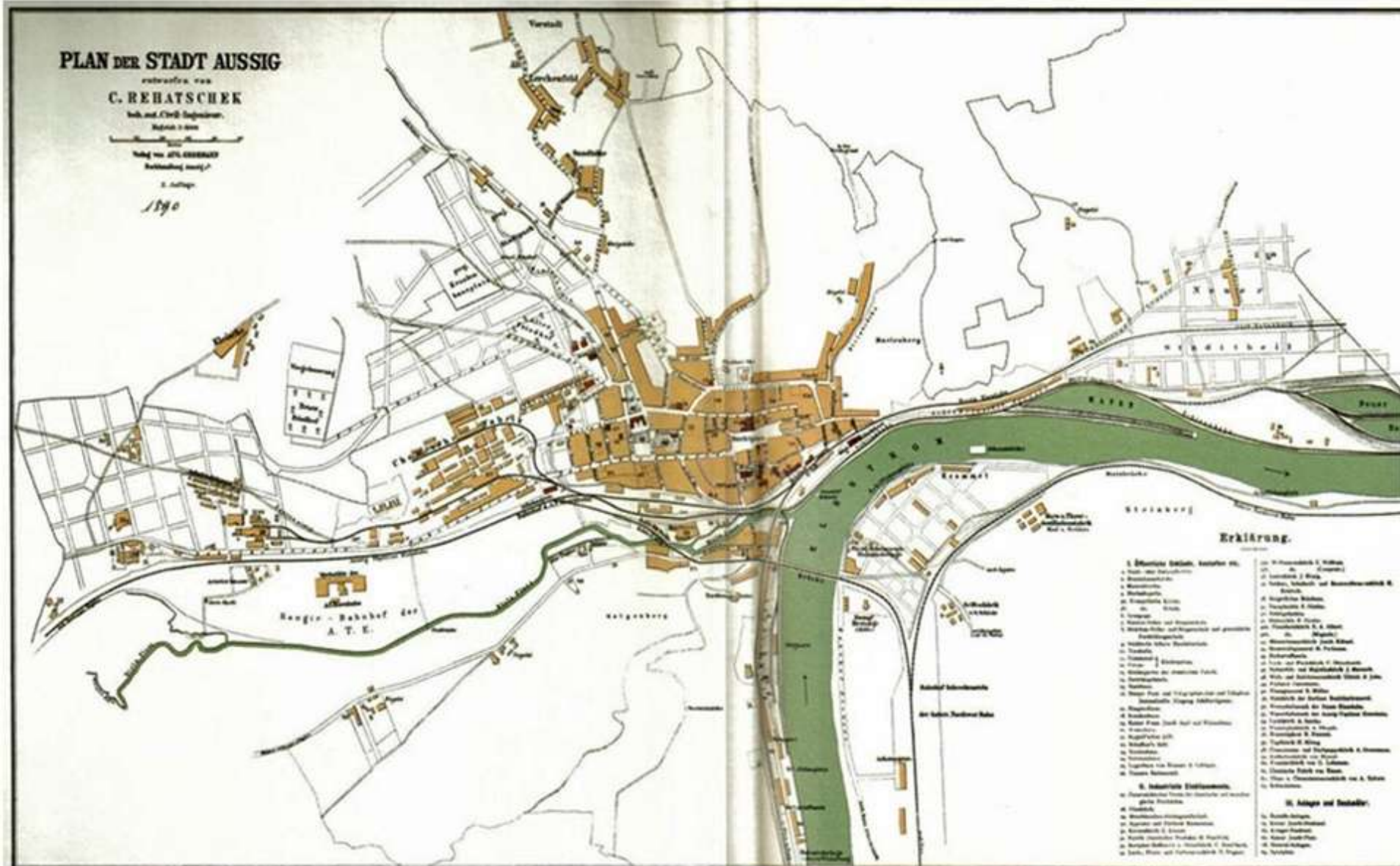
Städt. 1:1000

Verlag von **W. G. GÖTTSCHE**

Verkaufsstelle: Leipzig

5. Auflage

1890



ÚSTÍ ROKU 1890

(reprint z: kolektiv: Dílo sedmi generací, SCh 2008)



- 26. května 1856 zakoupeno W.F. Riese-Stallburgem od občanky Barbary Astové **pole** o rozloze ca 30 tis.m² západně od města Ústí
- Ještě téhož roku přistupuje dalších 11 akcionářů, celkem upsáno 2000 akcií za 1 mil. zlatých
- Od 6. února 1857 společnost nesla jméno Österreichischer Verein für chemische und metallurgische Produktion, Wien (dále Spolek).
- 18. února 1857 začíná **stavba** plynárny (*také pro město*) a sodárny
- Dne 4. března 1857 se konala řádná ustavující valná hromada akciové společnosti.
- V průběhu roku 1857 vzniká vlečkové kolejiště napojené na nádraží A.T.E.
- 10. ledna 1858 byla v ústecké sodárně zahájena **výroba** zapálením síry v peci výrobní jednotky kyseliny sírové. Postupně uvedeny do provozu výroby síranu sodného, kyseliny solné, chlorového vápna, vápenka, cihelna a výroba kameniny
- 26. ledna 1858 valná hromada ustavila správní radu akciové společnosti a zvolila jejím prezidentem Egona knížete z Fürstenbergu. Dr. Ch. G. Clemma jmenovala do funkce prozatímního generálního ředitele podniku (odvolán 12. května 1861).
- V listopadu 1859 nastoupil do funkce zvláštního ředitele závodu dr. Max Schaffner, prezidentem podnikatel Werner baron Riese-Stallburg.
- Od r. 1861 Spolek **v černých číslech**, r. 1867 plně splatil své úvěry
- K anorganice po r. 1905 přibývají org. barviva, v 50.letech um. pryskyřice

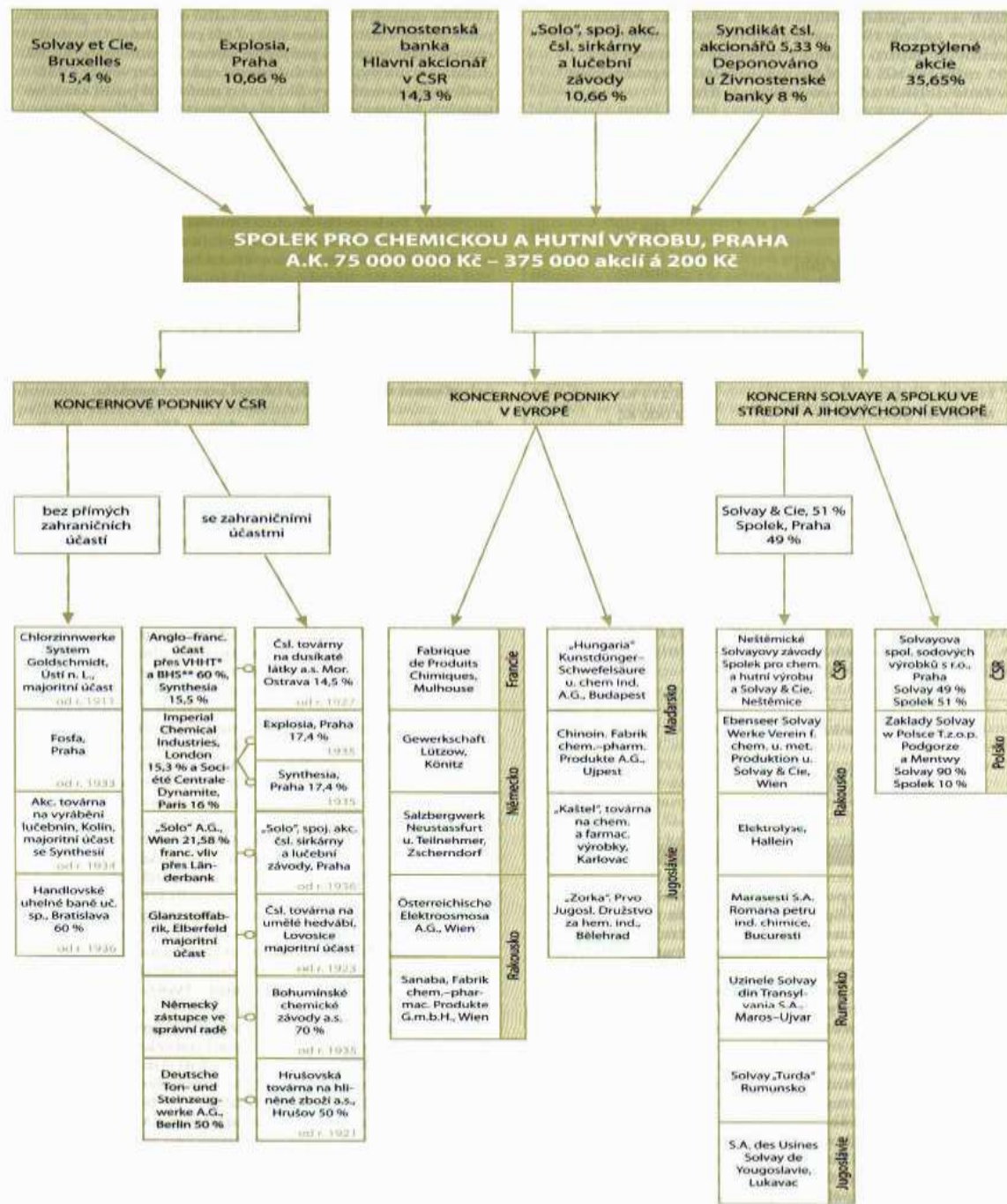
dětství ústeckého závodu



- 1883 smlouva s fou **Solvay & Cie**, Brusel o společné výstavbě amoniakové sodárny dle Solvayova patentu v rakouském Ebensee. Z dominantní pozice r. 1888 vynucen a řízen kartel a později syndikát výrobců **sody** v monarchii. Expanze monopolu Spolek - Solvay: v l. 1893 - 1922 spuštěny továrny v Lukavici (Jugoslávie), Maros-Ujváru (Maďarsko), Neštěmicích, Podgorze (Polsko), Tordě (Rumunsko), ovládnuta tov. „Hungaria“ v Budapešti, lihoval v Kralupech/Vlt.
- Od r 1897 Spolek operuje s vlastními patenty na **elektrolytické výroby** chloru a hydroxidů. Přes personálně kontrolované Salzwerke Neu Stassfurt staví továrnu v Bitterfeldu a získává monopol a nástupní můstek pro Německo. Od 1917 společný podnik s Deutsche Osmose Ges.
- Podobně Spolek pracuje s patentem na zvlášť účinné **aktivní uhlí**. 1927 evropský kartel, založení British Carbo Londýn, Carbo Norit Frankfurt, Karbonit Bukurešť
- R. 1905-15 Spolek účasten v alizarinové konvenci, kartelu výrobců **organických barviv**. Spolupracuje s fou Kincberger (Praha), r.1911 kupuje Hrušovskou továrnu. Vlastní výrobní barviv provozuje v Ústí, Hrušově.
- R. 1911 spuštěna s podílem fy Th. Godschmidt, Essen, společná výroba chloridu cínu v Ústí.
- Na požadavek vojenské zprávy v l. 1916-18 stavěn závod ve Falknově (ledek, dusíkaté vápno), vstupuje do sokolovských dolů a bohumínské chemičky
- 1923-37 účast na založení hedvábky Lovosice a chemičky v Žilině, fúze se skup. Solo Sušice/Lipník, vstup do Explosie-Synthesie Pardubice, Lučebních z. Kolín, koupě Handlovských dolů, aj.

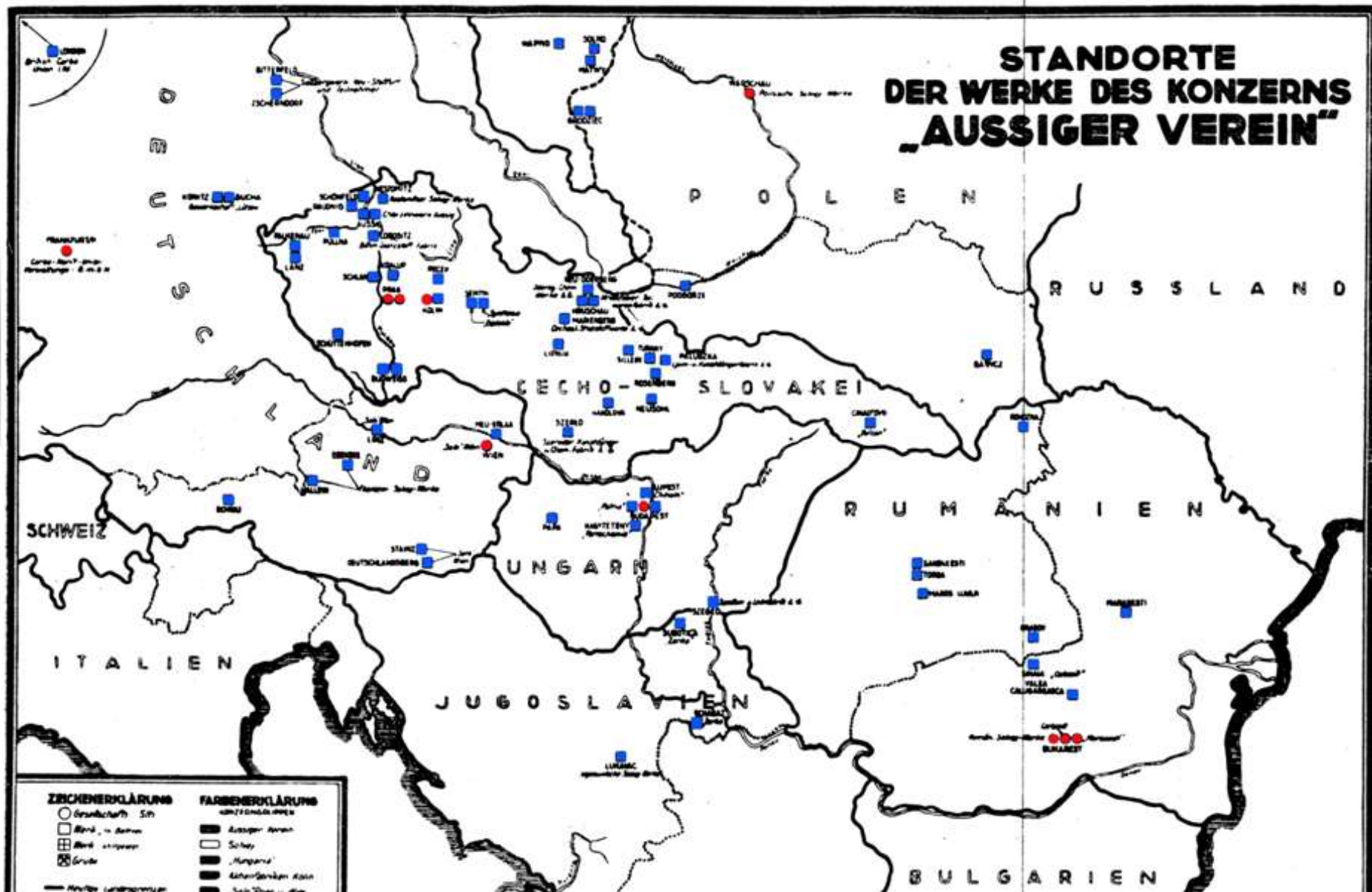
rozvoj mezinárodního monopolu pod křídly bank





**majetkové
vztahy
velkého
Spolku
k l. 1930-38**





Zahraniční aktivity velkého Spolku 1938 (z rešerše IG Farben)



Zpět do mateřského ústeckého závodu ...



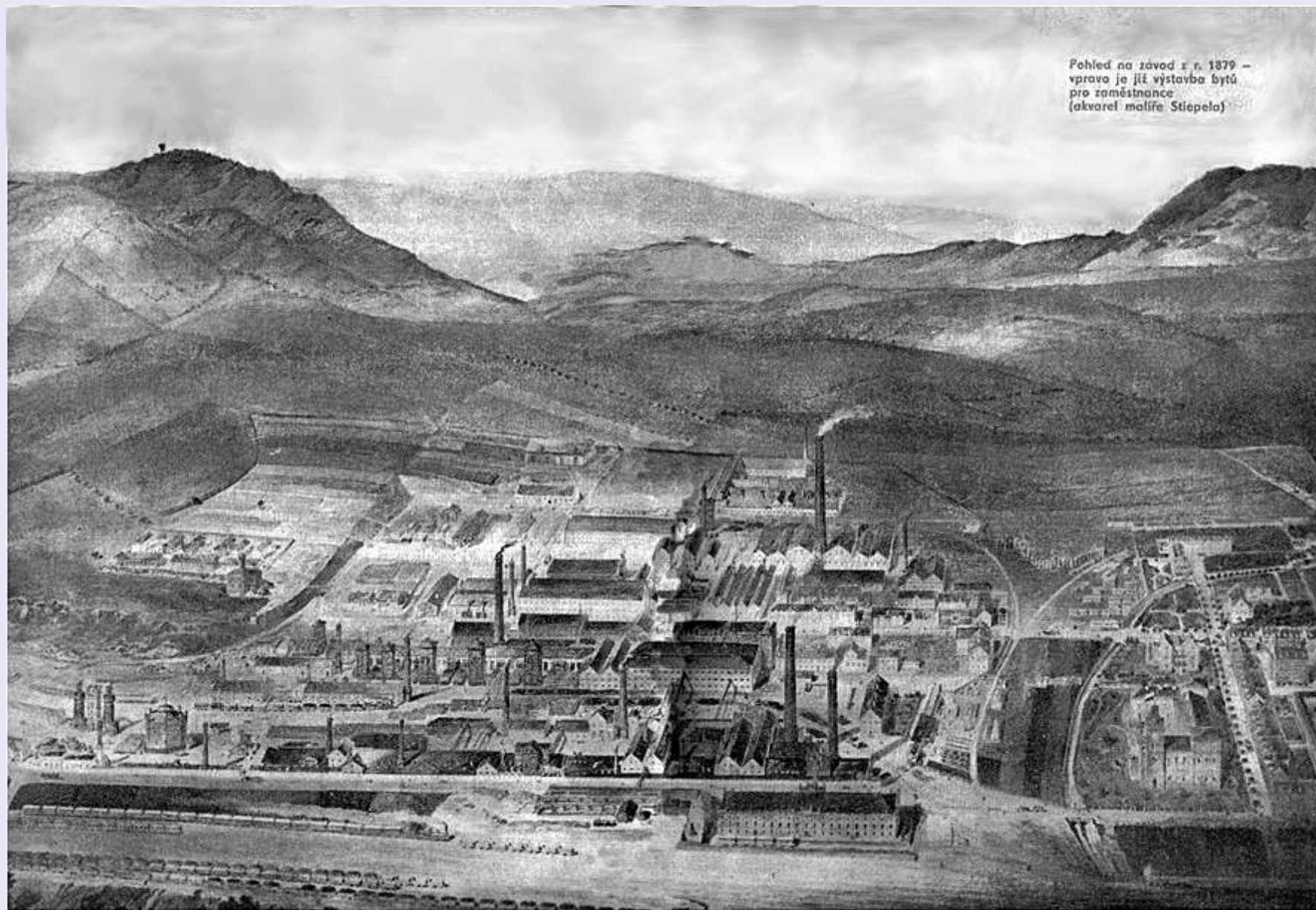


Pohled na Spolek 1859 - litografie E. G. Doerella
kys. sírová, sodárna, keramické výroby, plynárna





SPOLEK ROKU 1860 – olej E. G. Doerella

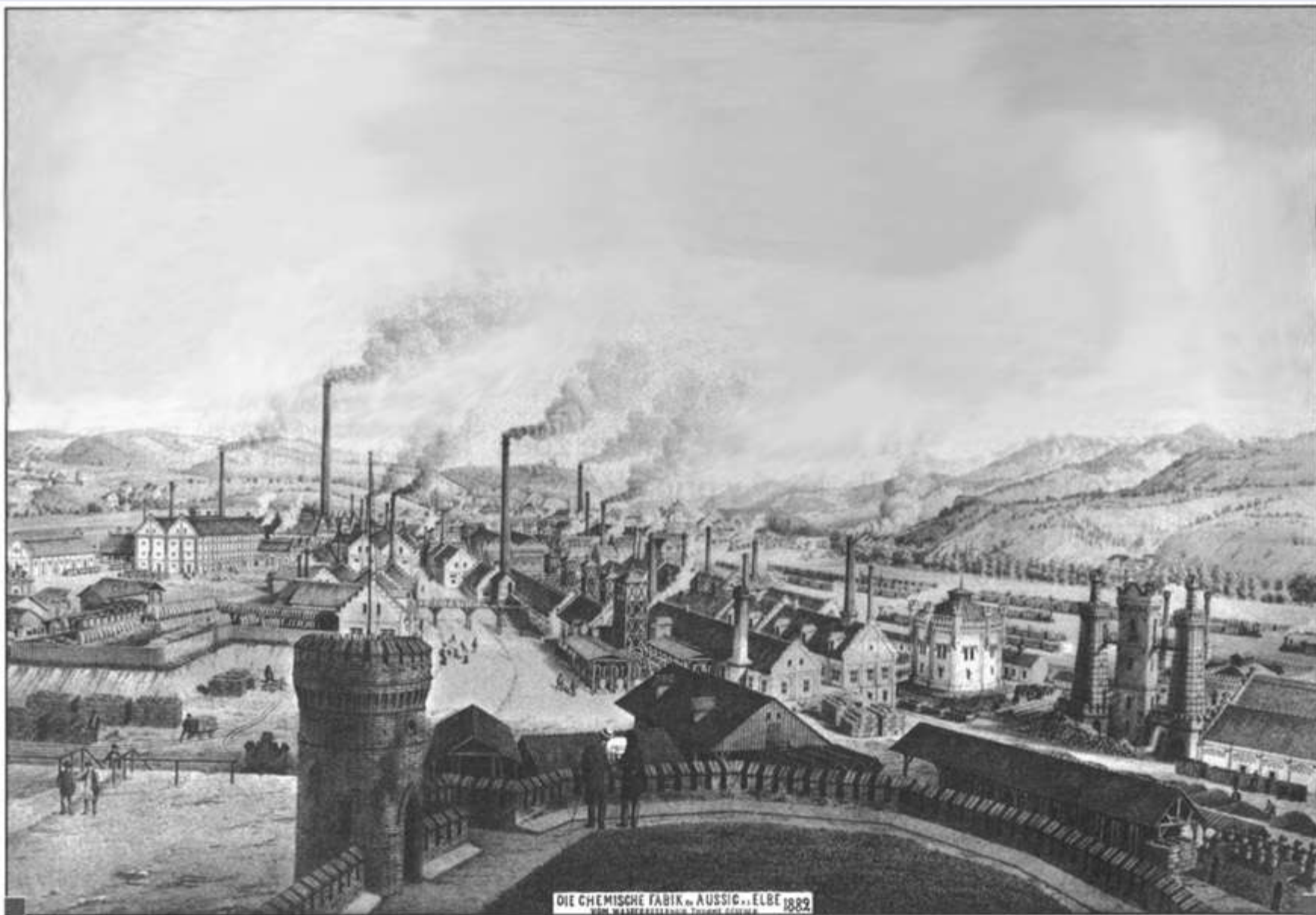


Pohled na závod z r. 1879 –
vpravo je již výstavba bytů
pro zaměstnance
(akvarel malíře Stiepel)

SPOLEK ROKU 1879

(akvarel Stiepel, reprint z: Novák M.: Mládí mezinárodního chemického monopolu, SCh 1967)

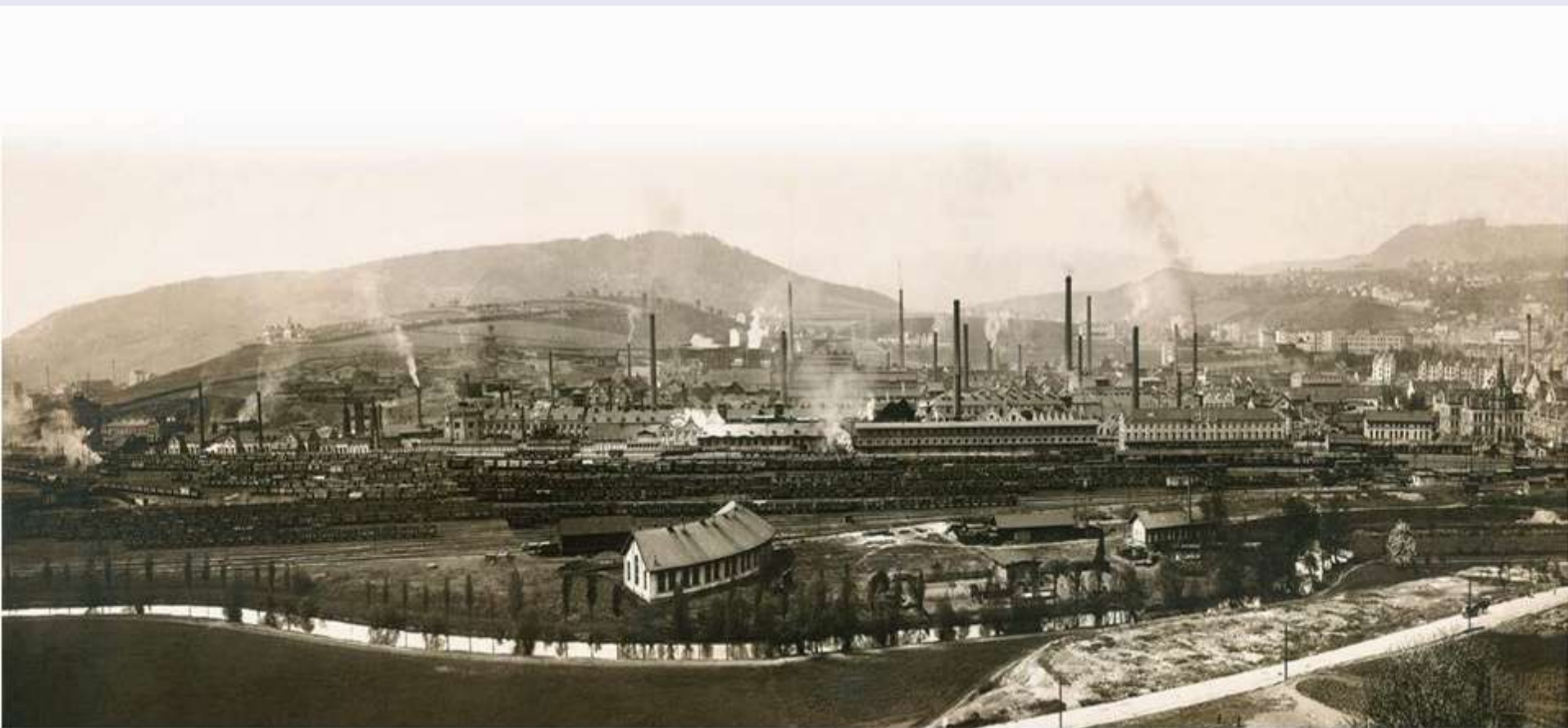




SPOLEK ROKU 1882

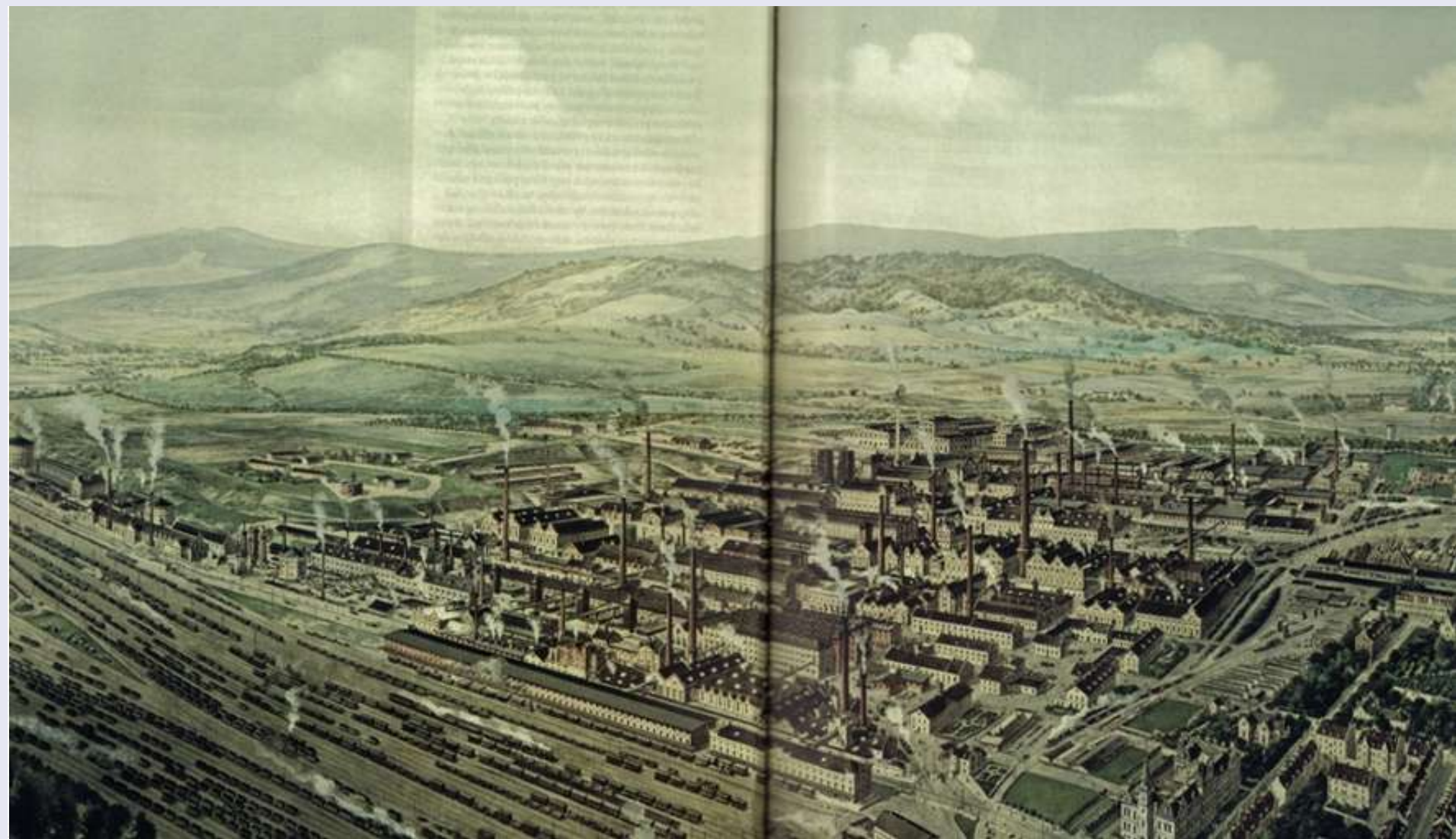
(chemická továrna u Ústí nad Labem,
viděno z věže vodojemu, A.K.V. Slowikovský 1882)





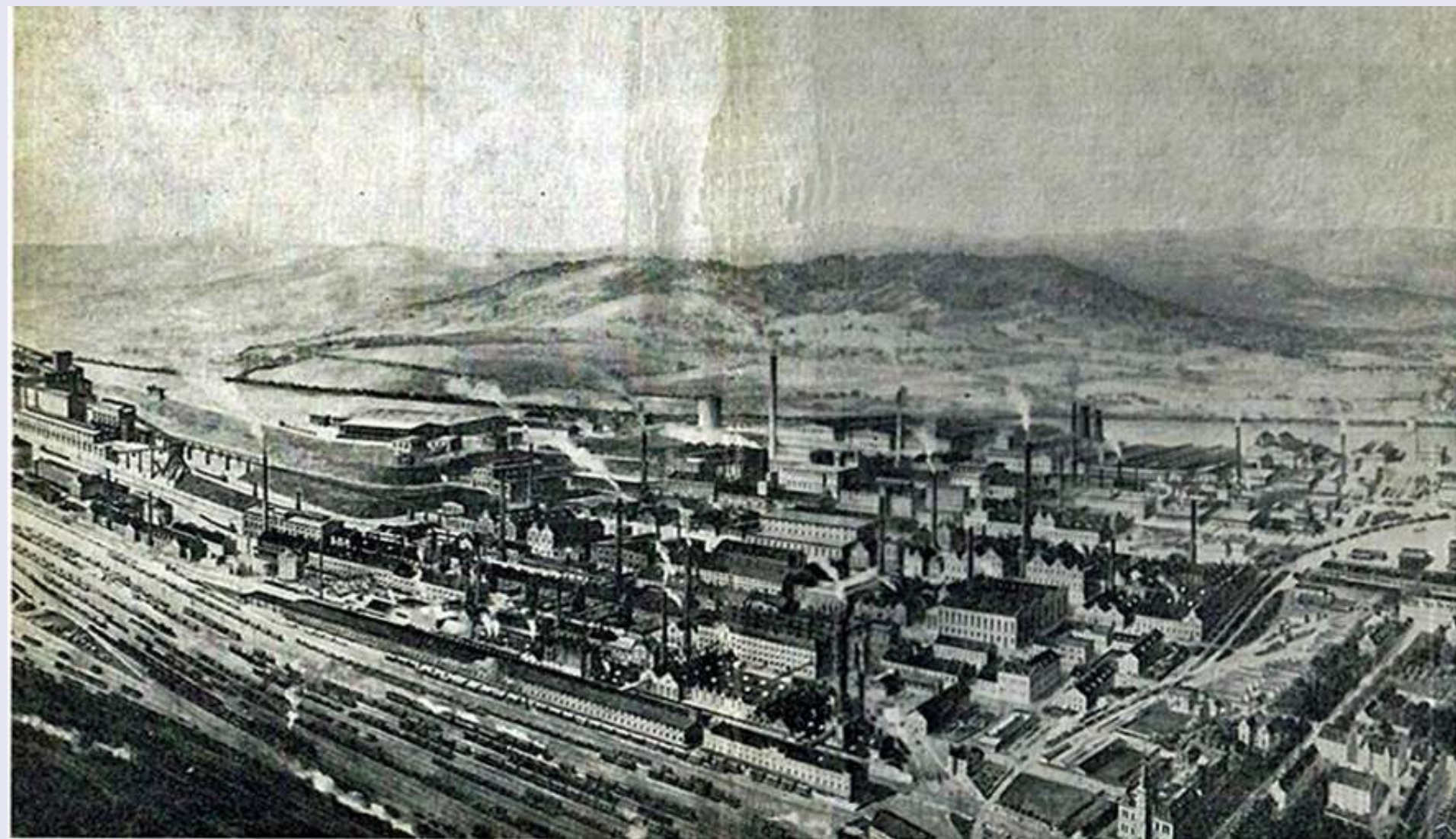
SPOLEK ROKU 1905





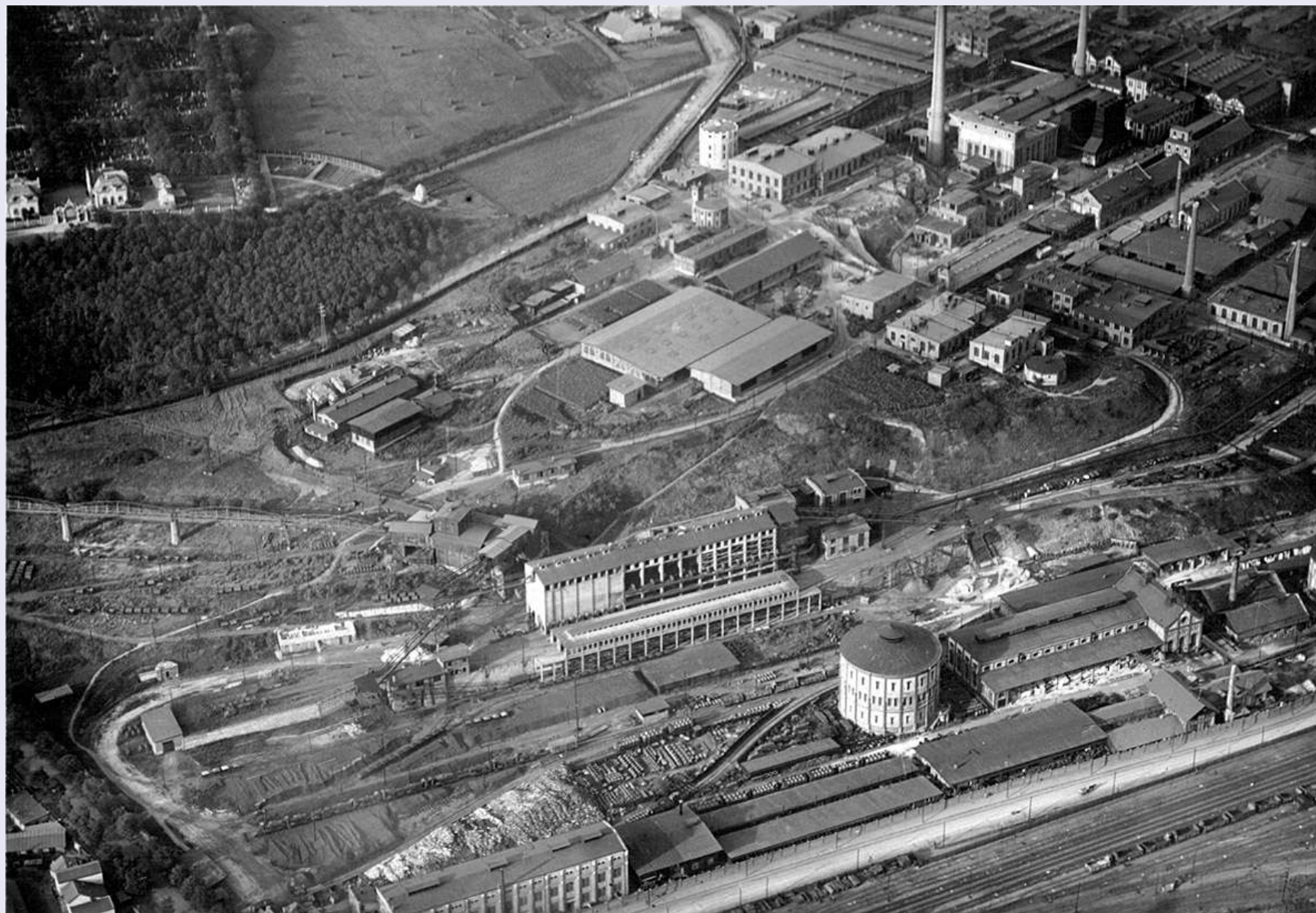
SPOLEK ROKU 1904 ..





.. a SPOLEK ROKU 1914

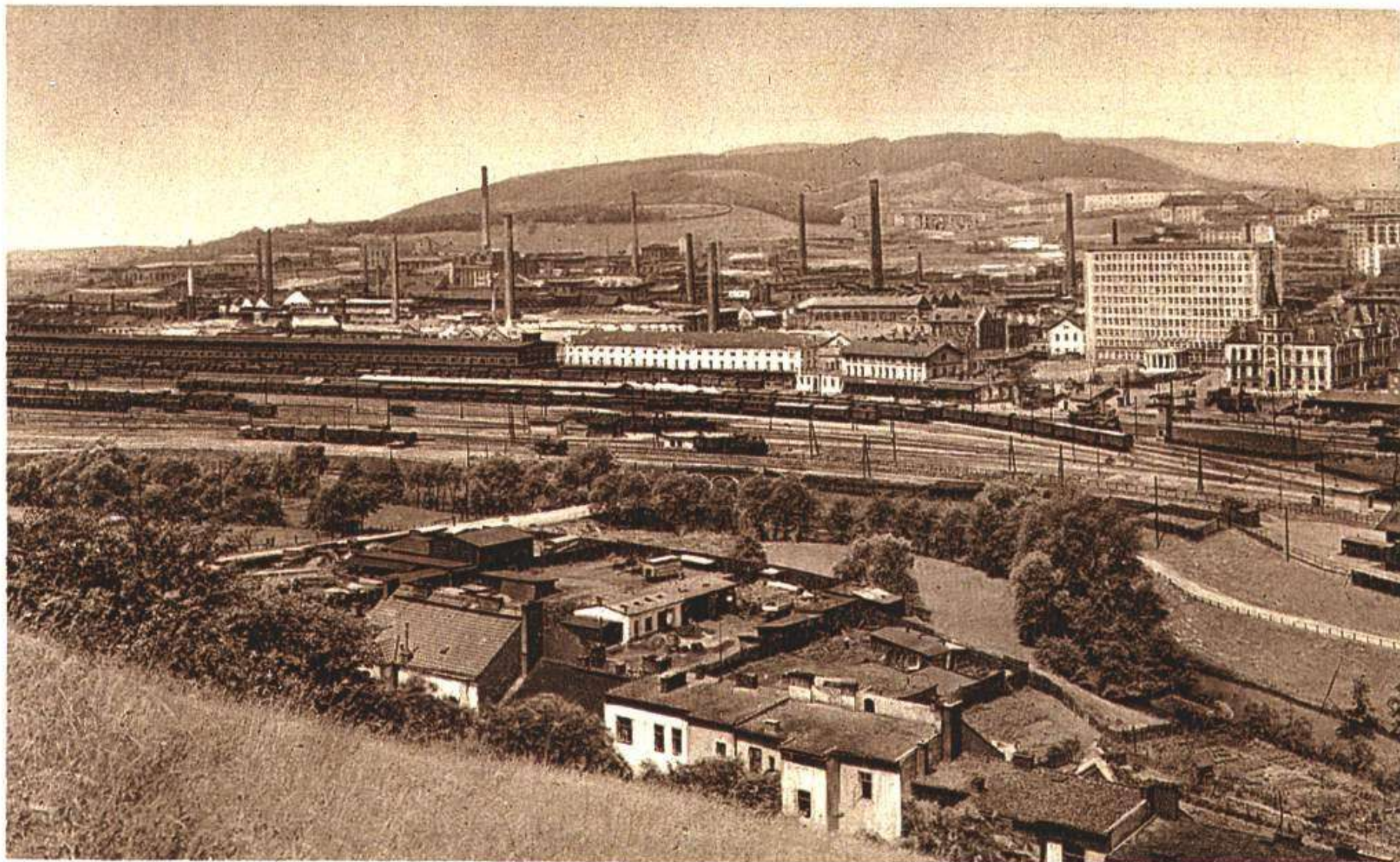




SPOLEK ROKU 1926

(západní část areálu)





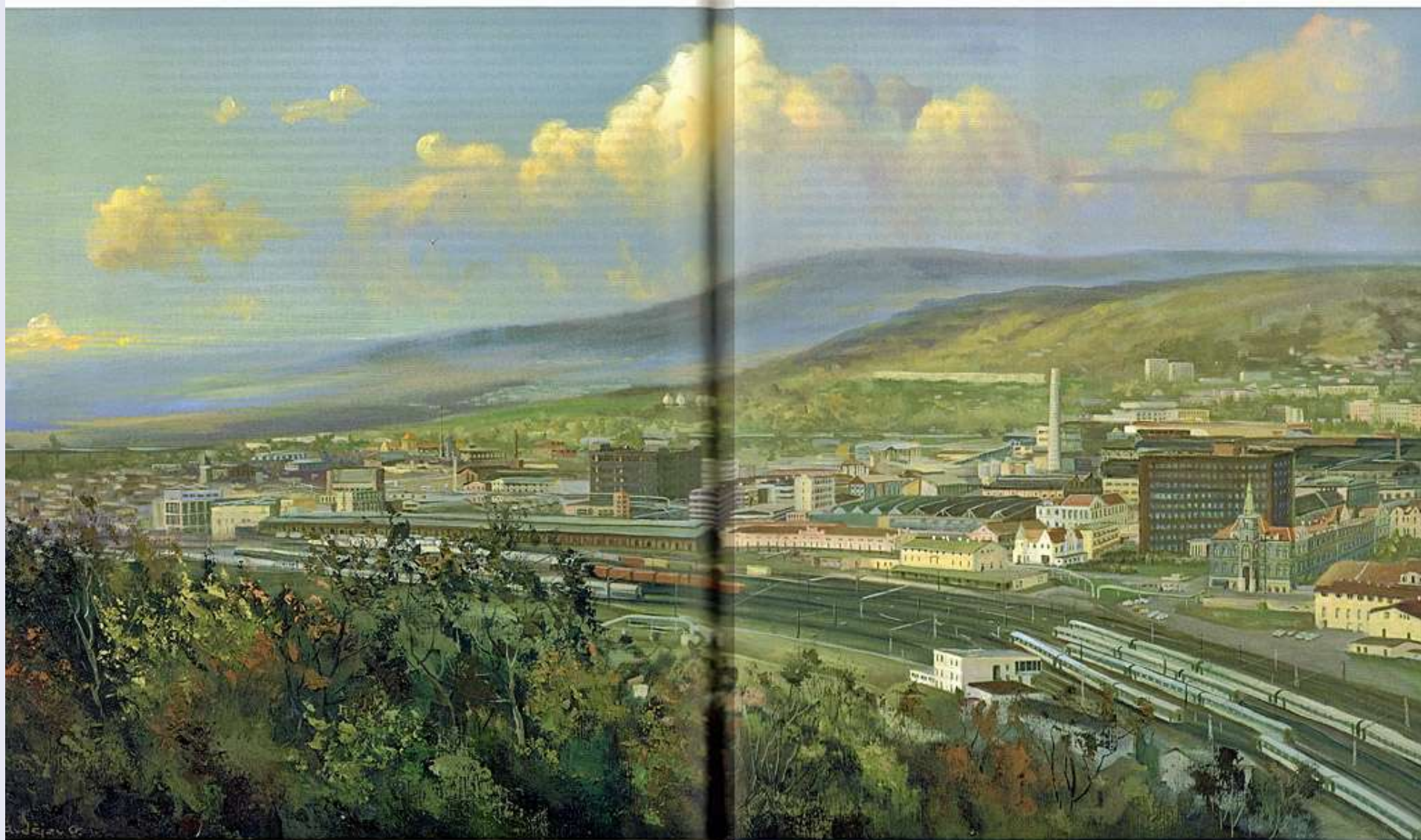
SPOLEK ca. pol. 30. let 20. stol.





SPOLEK 70. léta 20. stol.





Pohled na Špolchemii v roce 2006 od Gennadije Avdějeva.

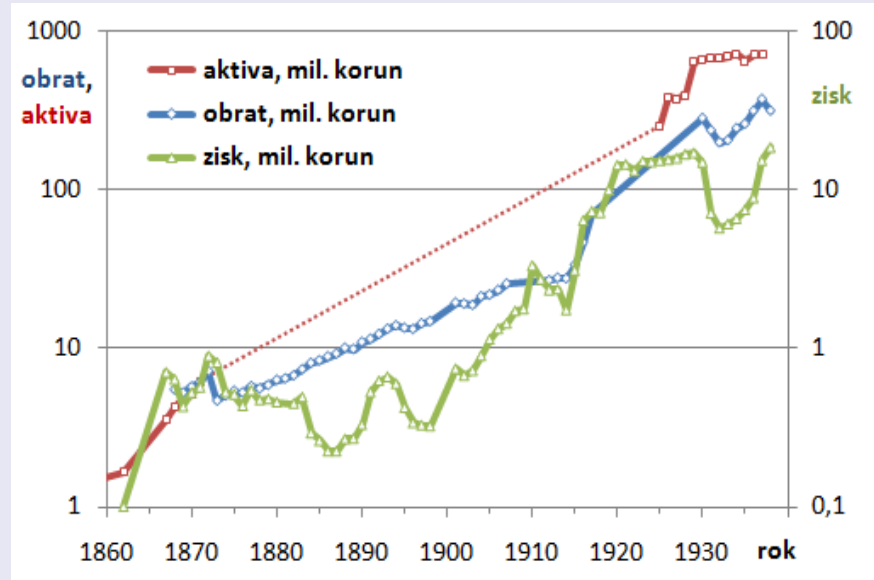
SPOLEK ROKU 2006

(chemická továrna v Ústí nad Labem,
reprint- olej, G. Avdějev 2006)

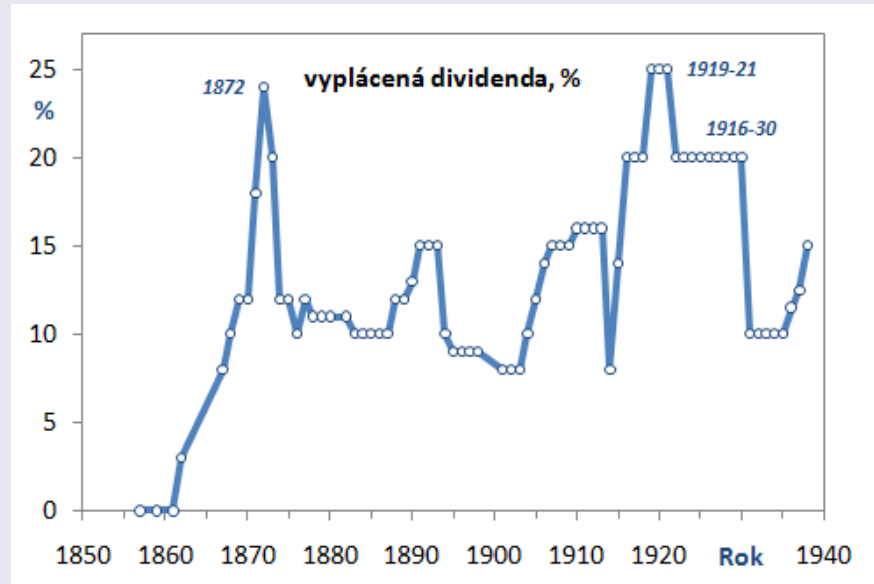




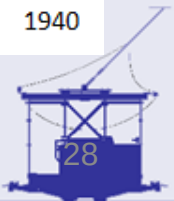
**1900 - Velká cena
z pařížské světové
výstavy za pokrok
ve výrobní technice**
(dttto ocenění ze svět.
výstav r. 1863, 1867,
1872, 1878, aj.)

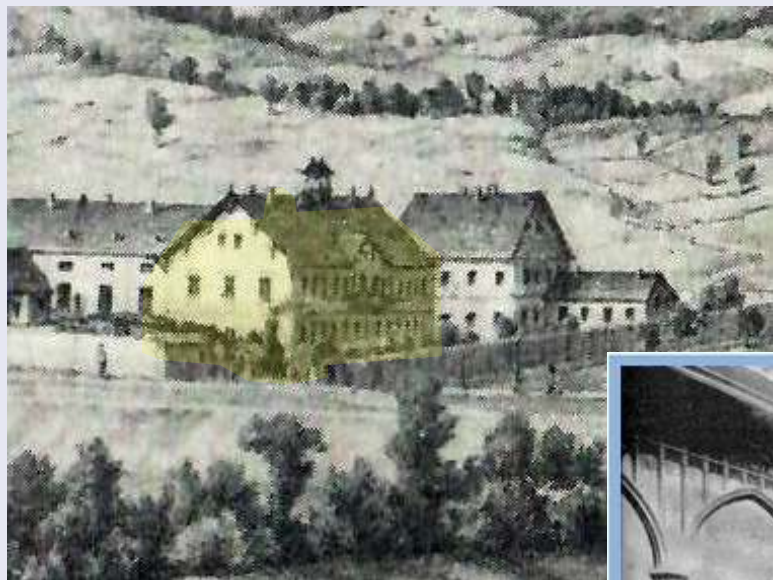


17.6.1901 - návštěva
císaře ve Spolku



SPOLEK bilance úspěšné firmy

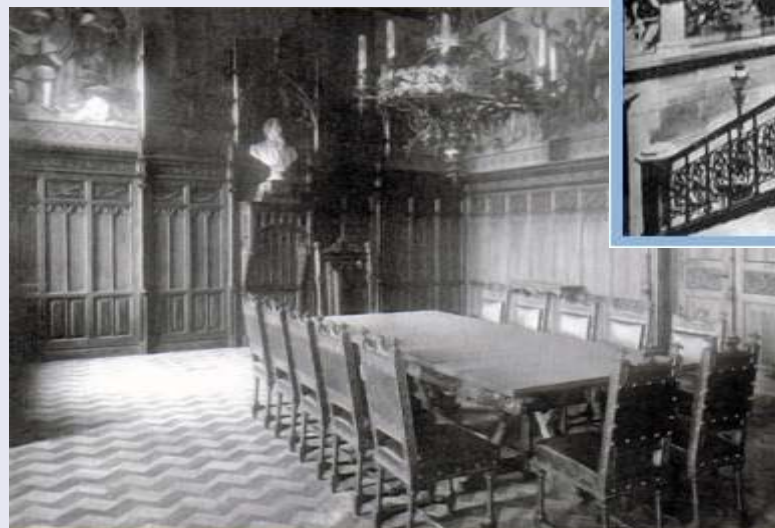




1858



1895



1929

SPOLEK správní budovy



Společnost	sortiment	založena .. zánik	zaměstnanců	kapitál	obrat	výrobní areál
Ruston Libeň 	parní stroje, železárna	1832-50 .. 1912 (2007)	několik set (1900), ca. 100 (2005)	~4 mil.K (1869)		ca. 15 objektů, ~10 ha (1900)
Baťa Zlín 	obuv, pomocné výroby	1894 .. (dosud)	5200 (1925), 31 tis. (1932)	1600 K (1894), 135 mld.Kč (1931)	čistý 1,9 mld.Kč (1927)	30 budov (1928), ~70 ha (80.léta)
Škoda Plzeň 	strojířny, železářny, elektro	1859-69 .. 2018 (konkurz 2001)	4 tis. (1896), 35 tis. (20.léta)	~334 tis. K (1869)		
ČKD Praha 	strojířny, elektro	1854-1927 ... 1998 (konkurz)	12 tis. (30.léta)			10 ha Libeň (1890), ~70 ha Vysočany (1995)
Ringhoffer - Tatra Smíchov 	dopravní prostředky	xxx .. 1963 (do ČKD)	2200 (1873), 50 tis. Smíchov (80. léta)			9,4 ha (1880) , ~25 ha Smíchov
Spolchemie Ústí/L. 	chemikálie	1856-58 .. dosud (...)	250 (1859), 2800 (30.léta), ca 3500 (60. léta), 800 (2016)	2 mil.K (1857), 253 mil.Kč (1925), 714 mil.Kč (1937)	283 mil.Kč (1925), 373 mil.Kč (1937)	62 ha, 130 provoz. budov (1905)
Erste osterreichische Soda-Fabrik Hrušov 	chemikálie	1851 .. 1911 (koupen Spolkem)				ca. 60 ha, ca. 50 objektů
BASF Mannheim - Ludwigshafen 	chemikálie	1865 .. (dosud)	6200 (1900), 40 tis. (Ludw. 2015)	~3 mil.K +3 mil.K (1865)	~2 mld DM (1965) ~20 mld EUR (2017)	1000 ha (Ludw.)

SPOLEK : srovnání s některými soudobými firmami



A zpět v čase ...

(vývoj vnitrozávodové dopravy)



VEREIN

für chemische und metallurgische Produktion, Aussig.

Fernsprecher Nr. 974, 975, 976, 977.

- ❖ rozloha areálu 62 hektarů
- ❖ 130 provozních budov
- ❖ 380 výhnní, 60 vysokých komínů a 52 parní kotle
- ❖ 162 parní stroje s výkonem 6145 HP a 4 dynama na stejnosměrný proud o výkonu 2000 HP
- ❖ vlastní plynárna, 3 plynojemy o obsahu 10 000 m³
- ❖ spotřeba uhlí 50-60 vagónů denně, odpady a popel 35 vagónů denně
- ❖ skládky popela a odpadů o výměře 21 ha u Trmic a téměř 10 ha u Chabařovic
- ❖ vlastní vlečka v délce 5,4 km
- ❖ úzkokolejka pro dopravu vozíky v délce 12 km
- ❖ 2 500 dělníků
- ❖ široký výrobní sortiment - od kyseliny sírové, solné a dusičné, přes Glauberovu sůl, umělý kryolit, chlorové vápno až po nově zaváděnou organickou výrobu, kam patřily např. chlorbenzen nebo trinitrotoluen, obaly vč. keramického zboží

SPOLEK ROKU 1905





Proč úzkokolejka ...
stav vnitrozávodové komunikace ...

(ulice za energocentrem / ODA – DND, 1962
reprint: My z chemie 26.5.2004)

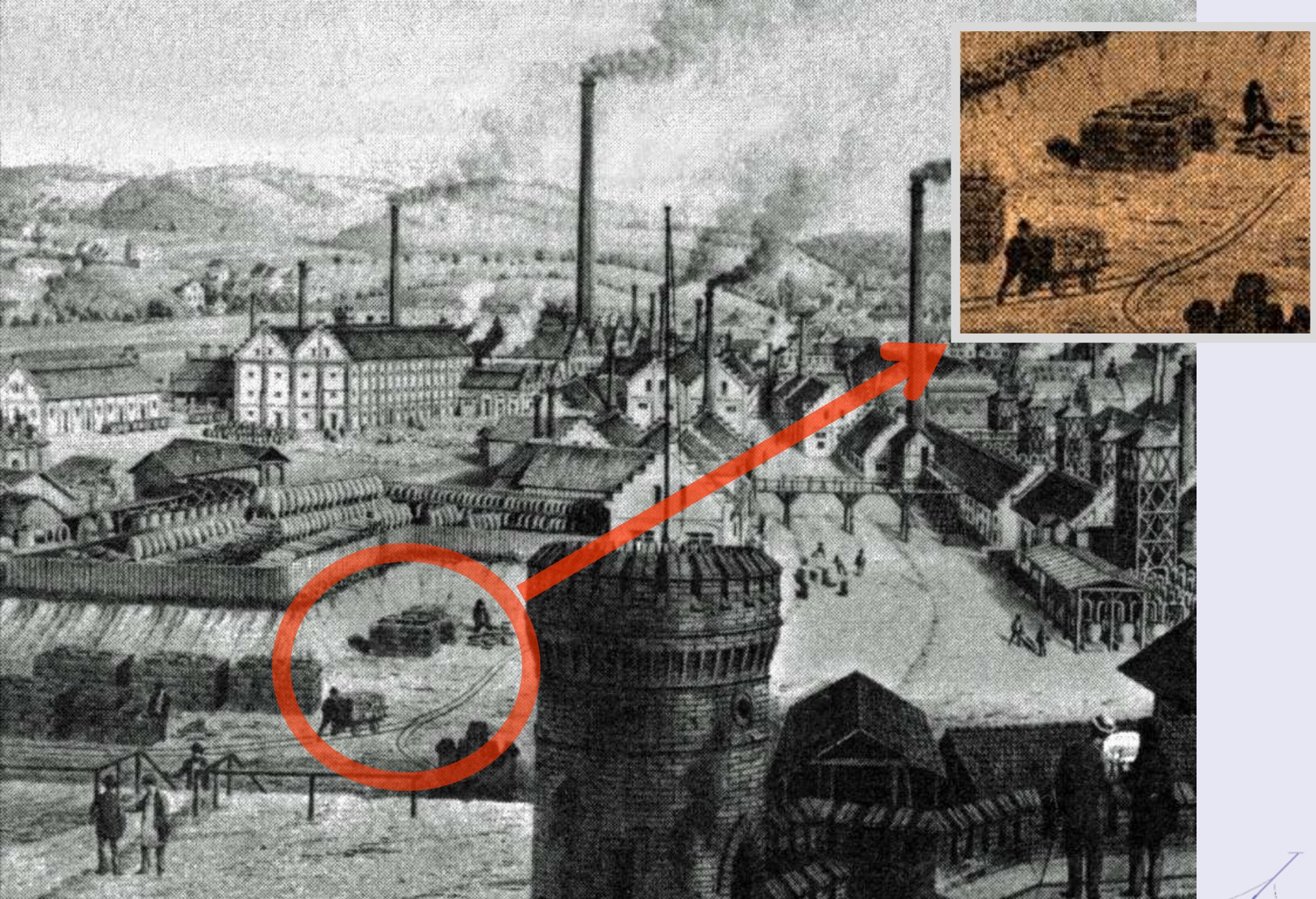




**Proč úzkokolejka ...
alternativní vnitrozávodová doprava ...**

(systemizované svačínářky – výdej, 1958,
foto archiv SCh)

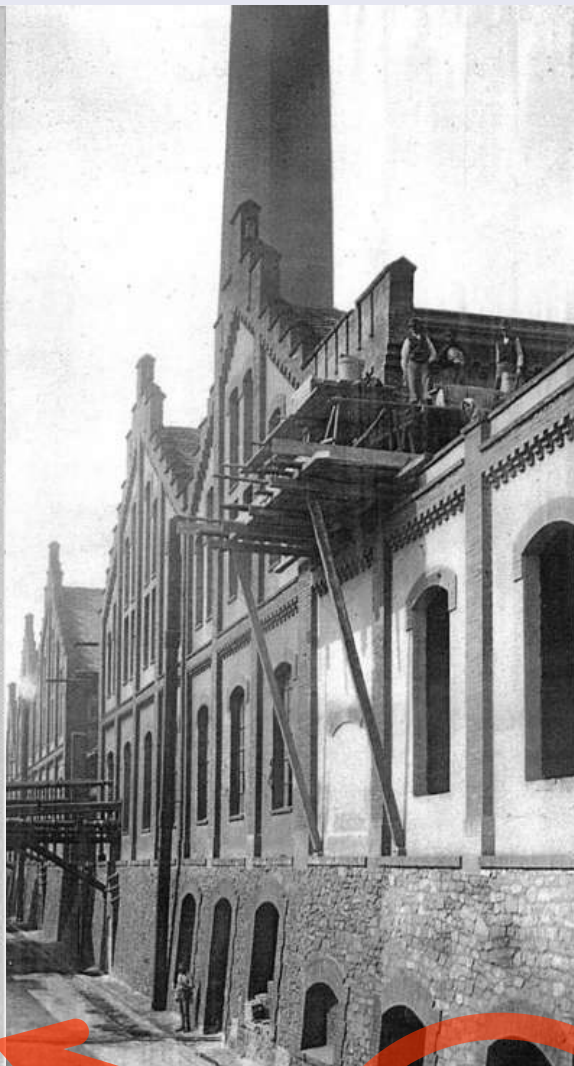
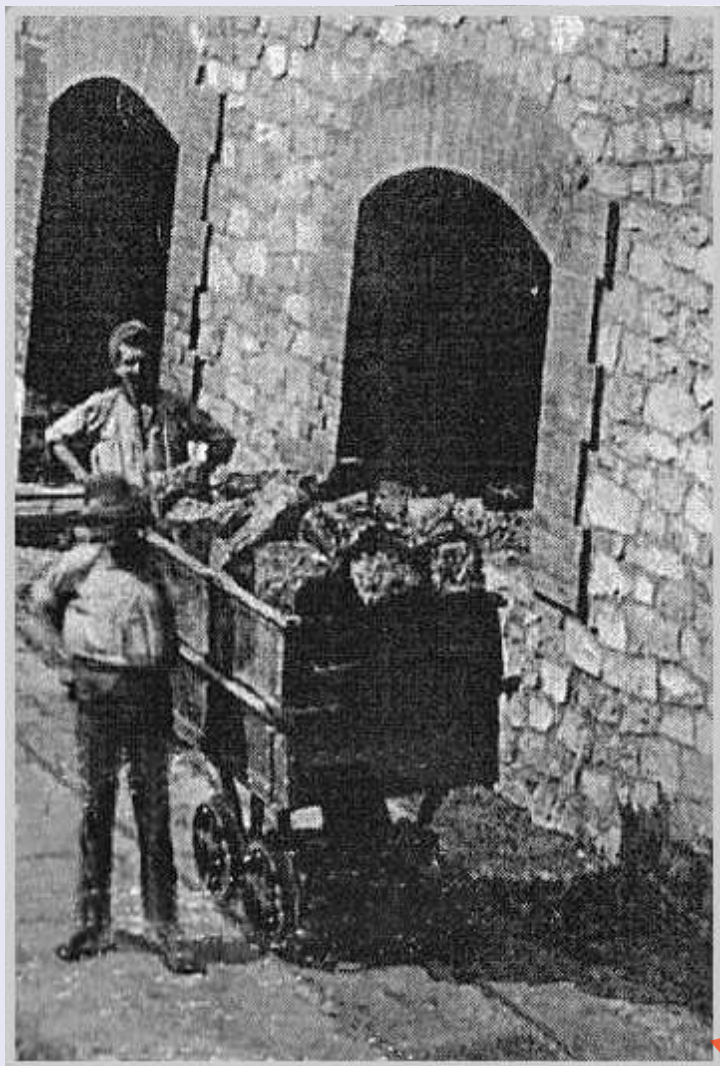




Spolek roku 1882 – hliník cihelny



(.. a stejné místo 2005)



Friedrichstraße 1890 – huntová drážka
 ulice v místech dnešní H18 - vpravo výroby kys. sírové
 (žádná z budov dnes neexistuje - foto archiv Spolku)

- ❏ Do r. 1890 jen parní stroje, 1891 zakoupeno první dynamo,
- ❏ po r. 1891 vývoj a pokusné zavádění elektrochemických výrobních procesů (E.A.Kunze),
- ❏ 1898 prodána licence na Kunzeho elektrolyzéry do Německa,
- ❏ 1898 rozhodnuto o výstavbě zvonové elektrolýzy i v Ústí (zprovozněno 1899 - 1907) a o zajištění dostatečného zdroje stejnosměrného a následně i střídavého proudu. Volná kapacita byla nabídnuta ATE (realizováno od r. 1903) a městu (neúspěšně),
- ❏ 1898 zprovozněna parním strojem poháněná elektrocentrála s dynamem 450 kW a rozvod 110 V ss; od r. 1903 druhé soustrojí,
- ❏ 1907 zprovozněn turbogenerátor 1,5 MW pro ss i střídavou spotřebu.



- ❏ Prudce stoupá spotřeba uhlí – potřeba výrazně řešit jeho dopravu,
- ❏ zatím doprava uhlí po ATE, málo pružné, omezující, drahé,
- ❏ nahrazeno vlastní lanovkou (od 1908) + úzkokolejkou,
- ❏ dostatek elektrického výkonu umožňuje elektrický pohon (od 1906),
- ❏ současně řeší systémově i dopravu odpadů a vnitrozávodovou dopravu



*1863 †1944

*Dr. Fritz
Noetzli.*



F. Noetzli

ved.výroby, ředitel
závodu Kralupy a
technický ředitel Spolku
1885-1928



technik a manažer
infrastruktury

MAX SCHAFFNER *1830 †1907



M. Schaffner

ředitel, gen. ředitel a
prezident správní rady
Spolku v letech 1859-98



technický anorganický
chemik a manažer
evropského významu

*1866 †1924

*Dr. Ernst
Armin Kunze.*

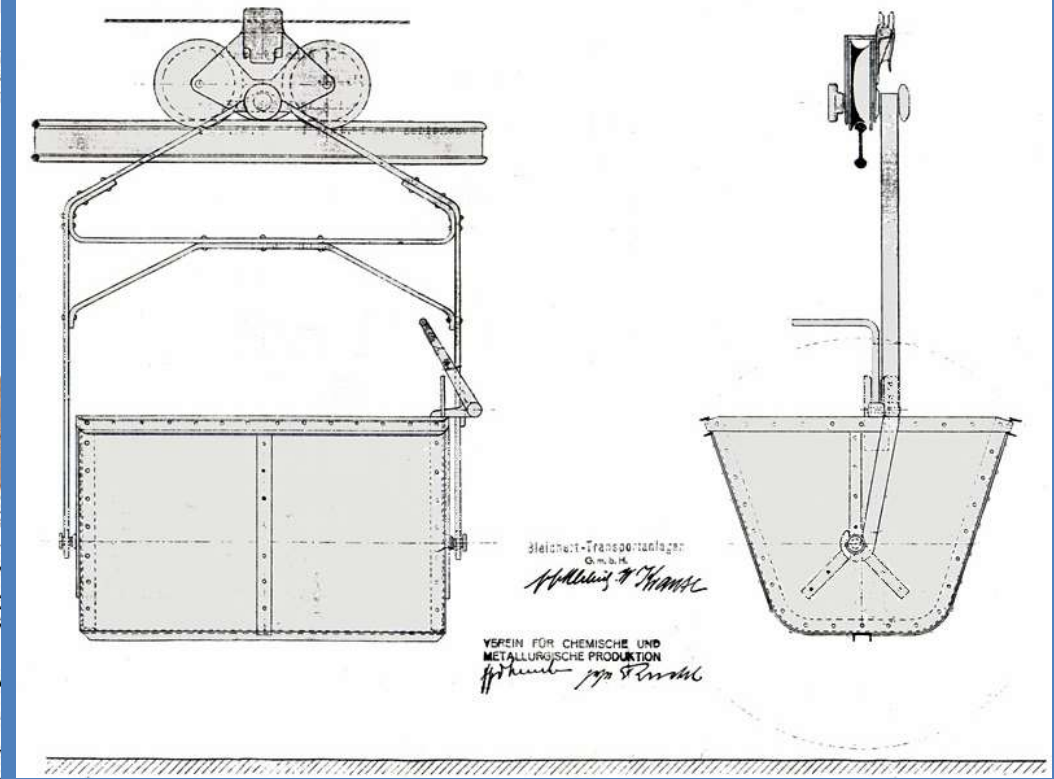
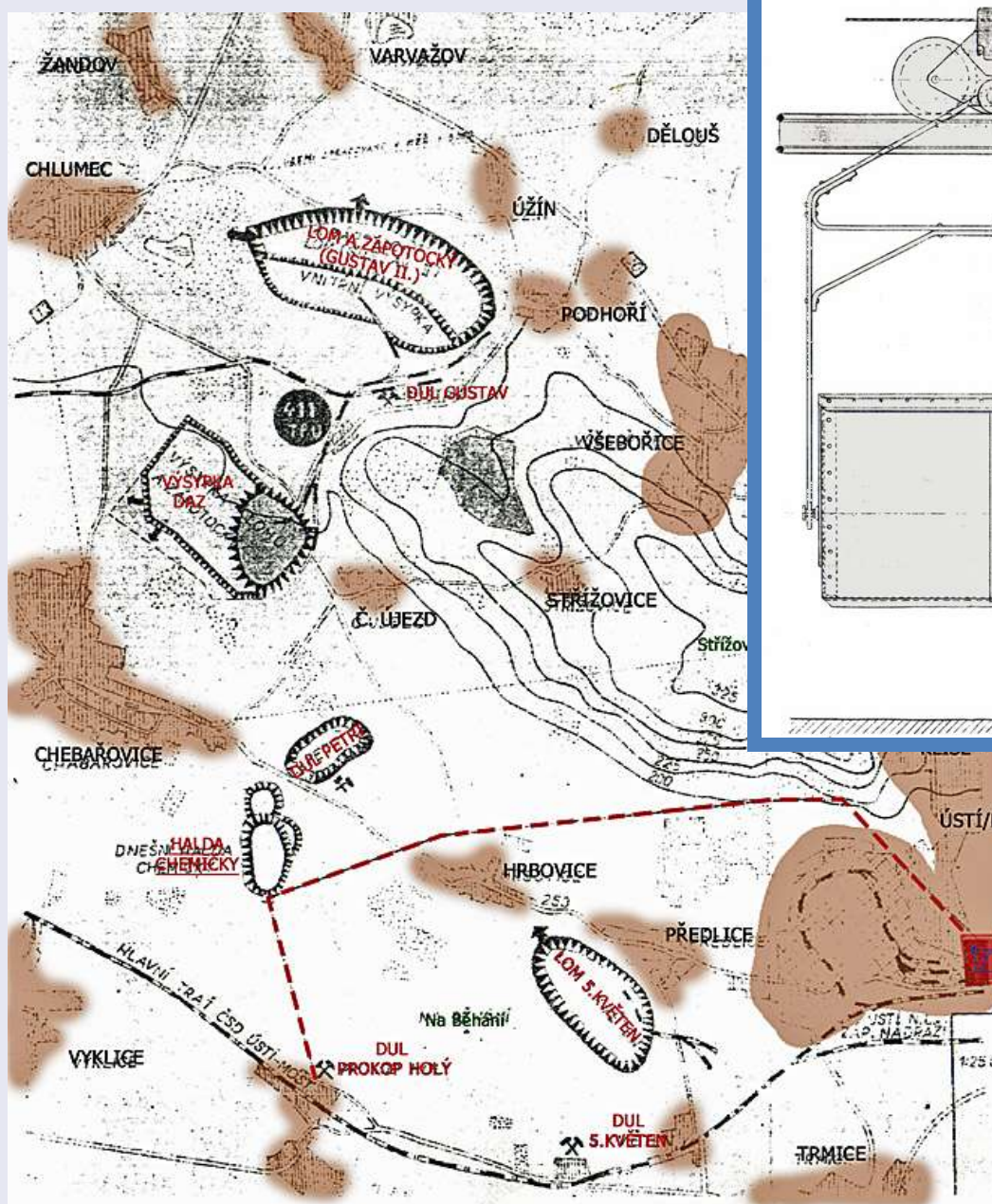


E. A. Kunze

technolog a vedoucí
elektrochem. výzkumu
Spolku od r. 1888



chemik, prosazoval
a vedl realizace
elektrolytických výrob



Lanovka pro dopravu uhlí a odpadů Spolek-Chabařovice-Tuchomyšl

- ✓ Trasa: závod - halda - doly
(Adolf Ernst, Fridrich I./II.,
Albert - Prokop Holý)
- ✓ Technologie: fa A. Bleichert
- ✓ Provoz: 1908 - 1972
- ✓ Délka ca. 6,8 km (celk. až 10.9 km)
- ✓ 1 centrální poháněcí stanice,
2 křivkové, 1 rozdělovací
- ✓ 51+ sloupů, 3 kyvné, 1 napínací



Trasování káblu k transportu dřev. třísek a uhlí pro den. Ústřední elektr. výrobu v Olšavce a. d. b.

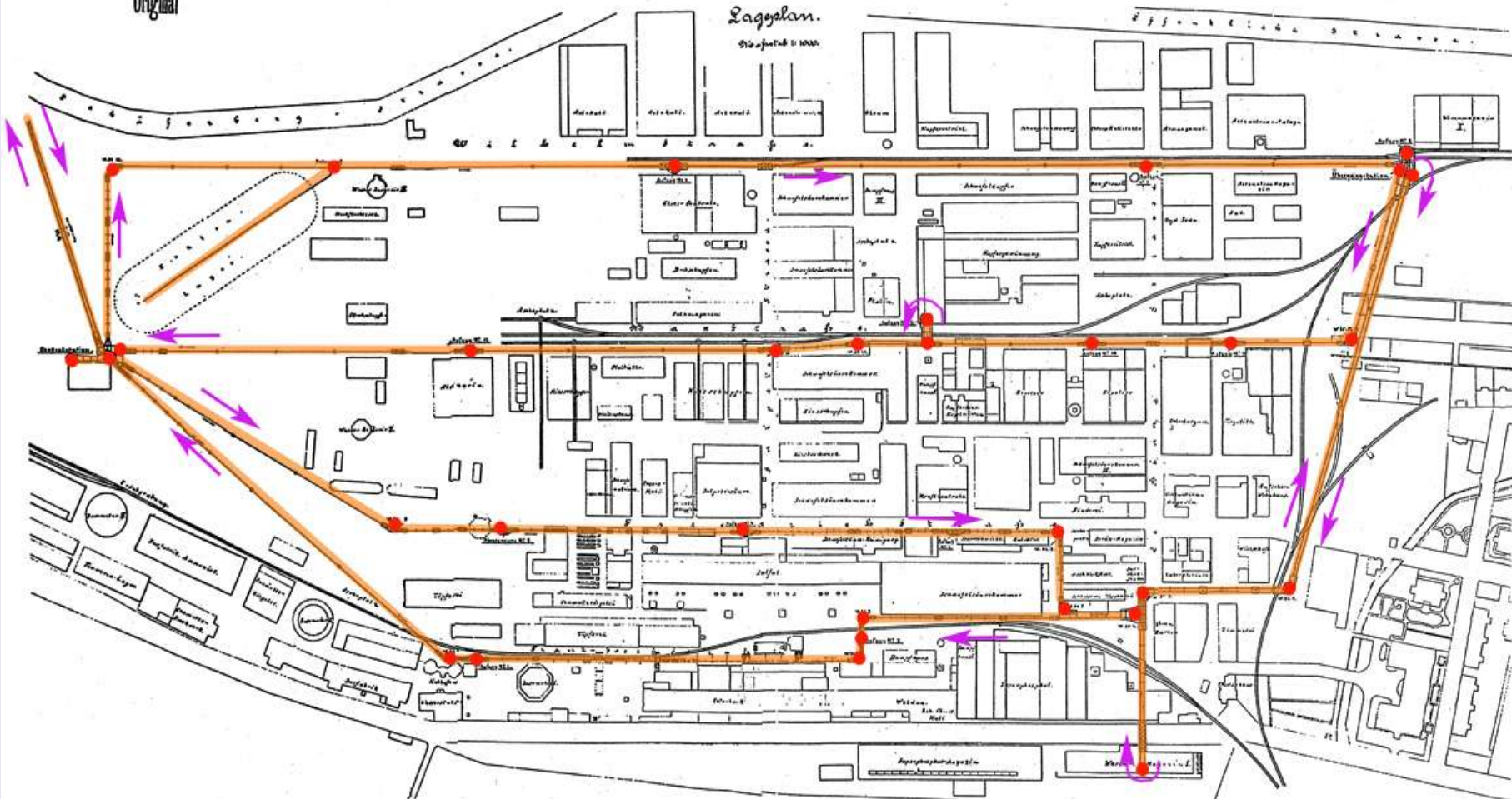
Linie Centrální - dopravní kábel v rámci závodu v Olšavce.

9. 12. 26

Original

Lageplan.

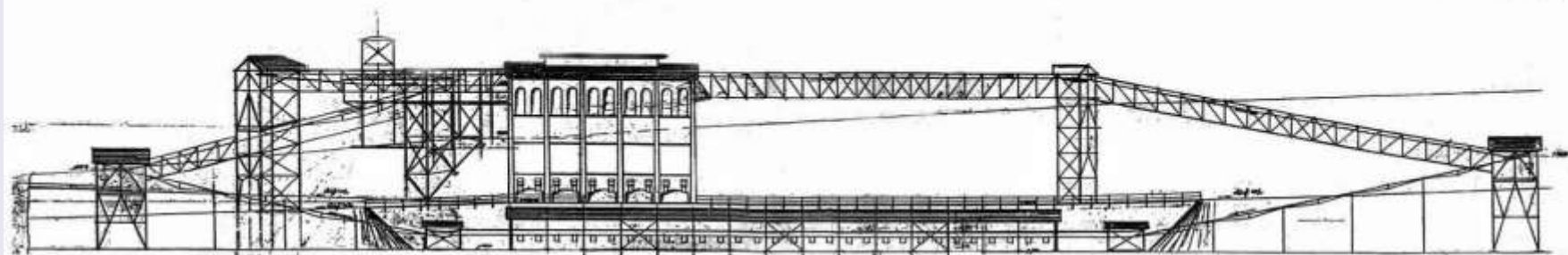
Größtmaß 1:1000



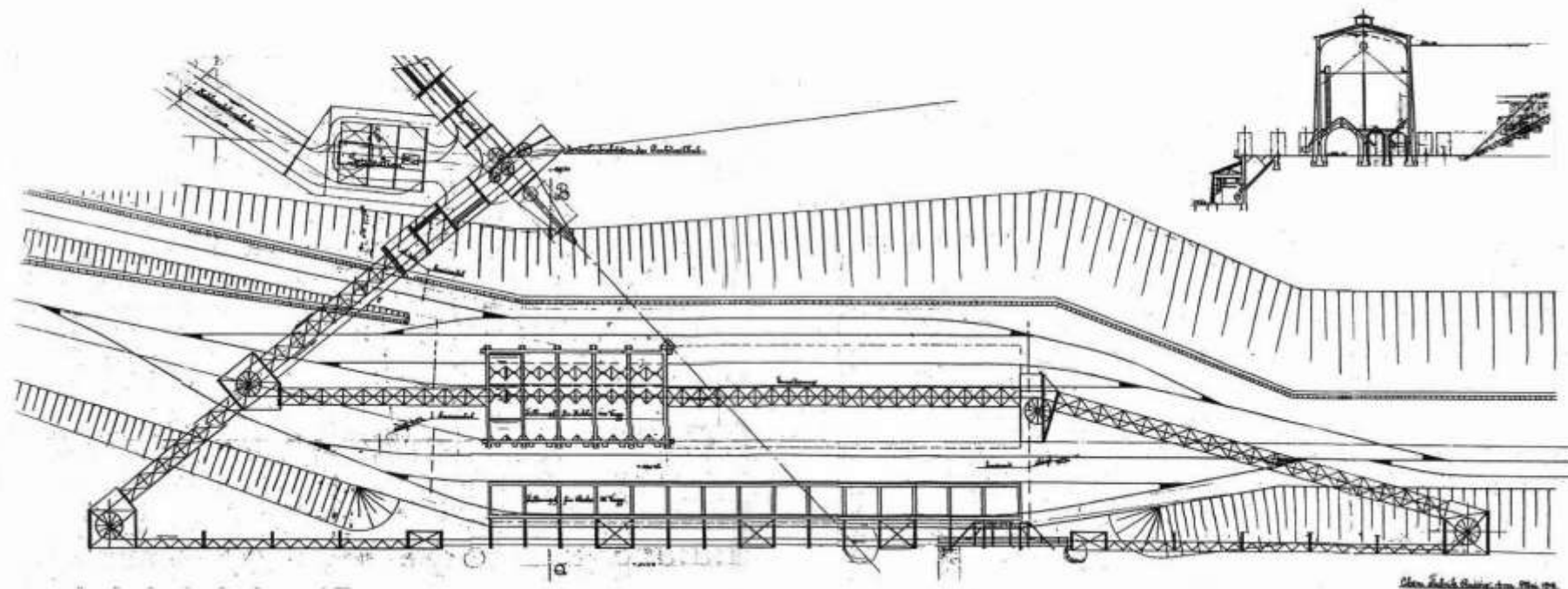
Projekt řešení VZD lanovkou, 1907

(nerealizováno, archiv Spolek)





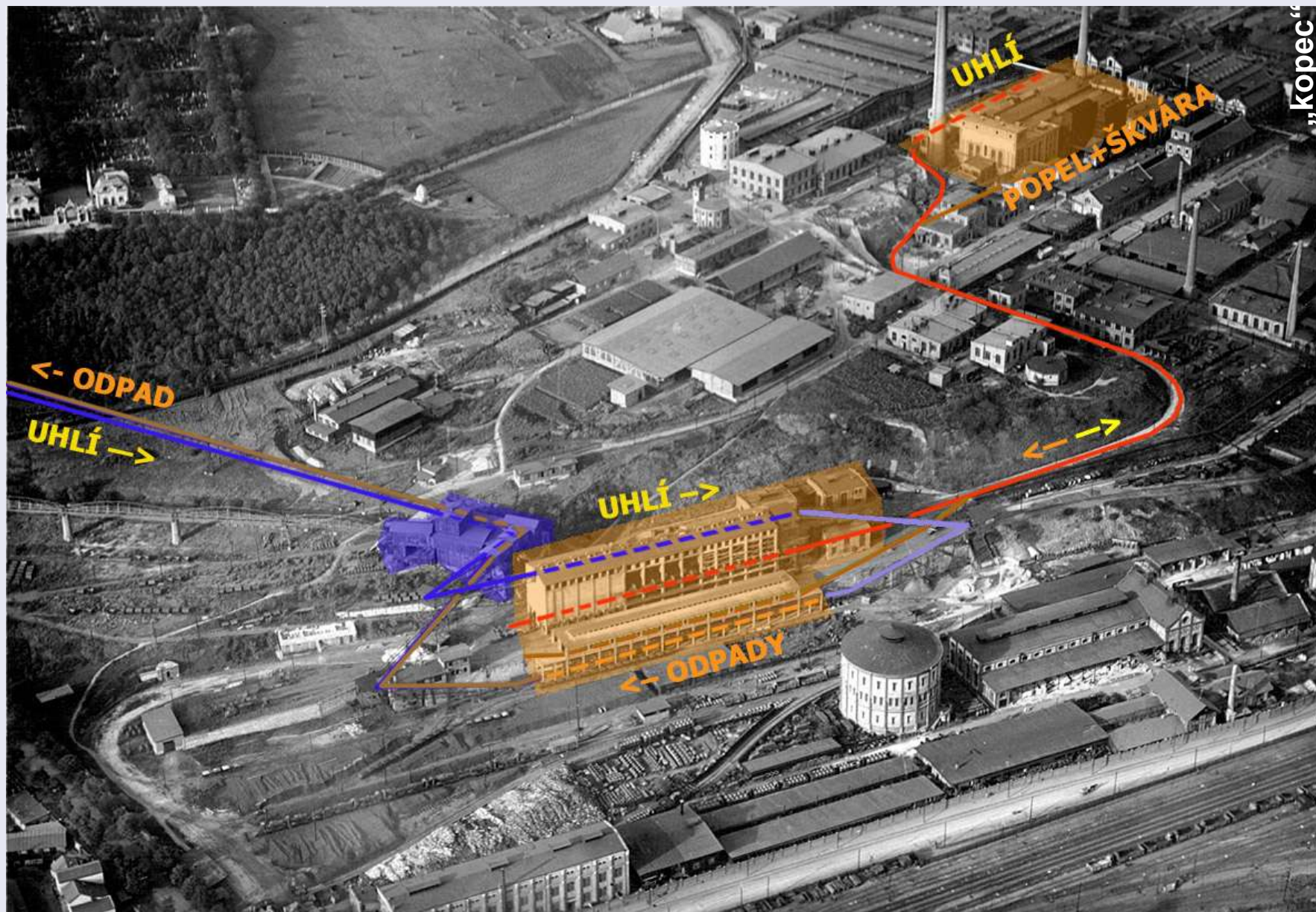
St. u. 02



Karl Schmitt, Ing. u. Arch.

Objekt uhelných a popelových sil Ú-270 (1908 – 1987)





Dopravní toky uhlí a odpadů lanovka ⇔ úzkokolejka (1926)

Konečně... úzkokolejka



Trať	
Rozchod	565 mm
Max. stoupání	40 ‰ (výjimečně 50 ‰)
Min. poloměr	15 m (výjimečně 12,5 m)
Obrys vozidel	šířka 1600 mm
Průjezd. profil	šířka 2000 mm, výška 3200 mm

Kolej	
Kolejnice	dvoj. Vignolovy 16 kg/m, Vignolovy 21 n. 23 kg/m, žlábkové 25,1 kg/m
Uložení	Žlábkové přímo na podbitý štěrk, Vignolovy na dřev. pražcích
Výhybky	13°, radius 12-25 m

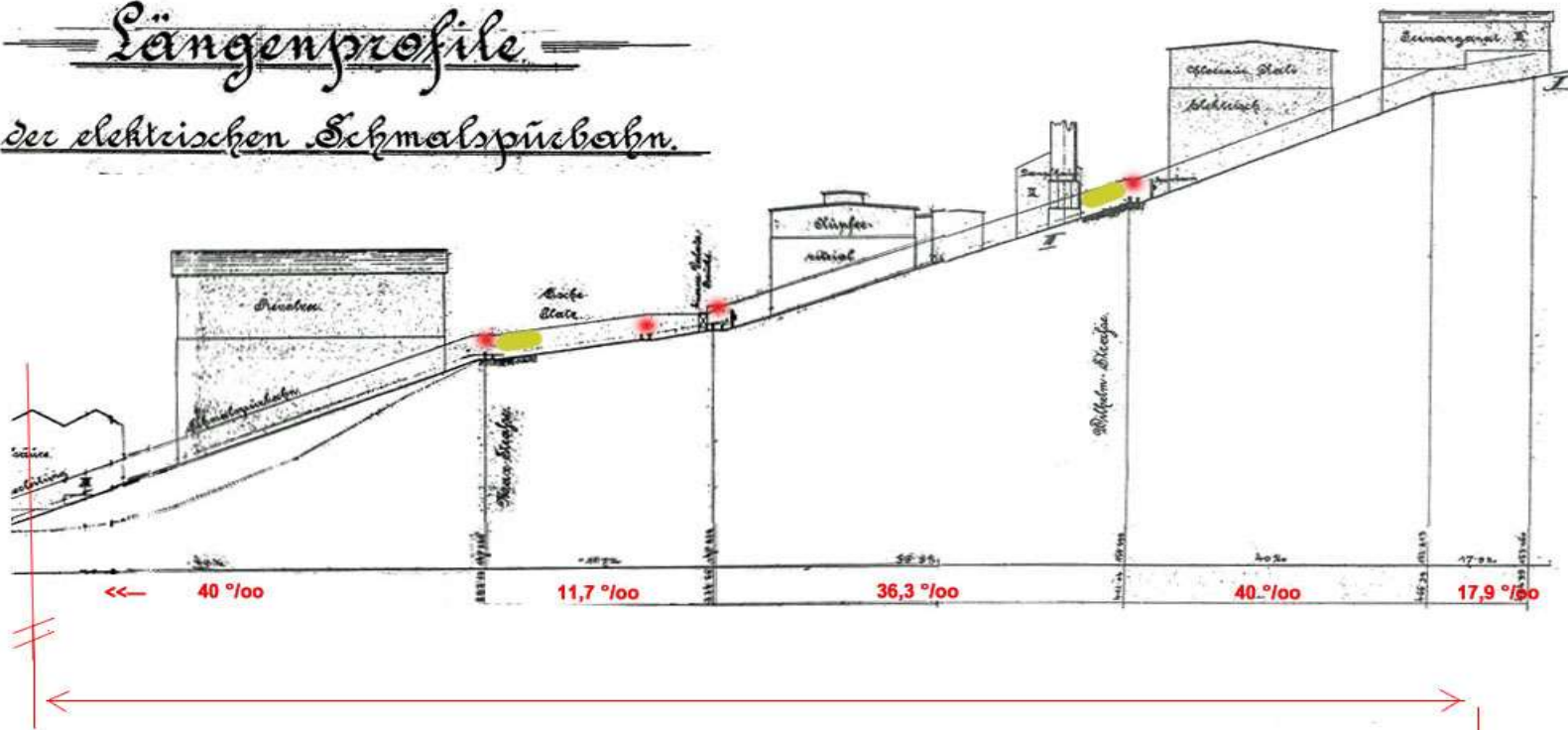
Elektrifikace	
Napájecí proud	220 V =
Trolej. vedení	jednoduché, tramvaj. typu
Výška troleje	3200-5200 mm n.t.k.
Trolejový drát	ø 8,2 mm Cu, závěsy Fe lano ø 5 mm
Propoj.kolejnic	drátem ø 8 mm Cu přes pocínované šrouby



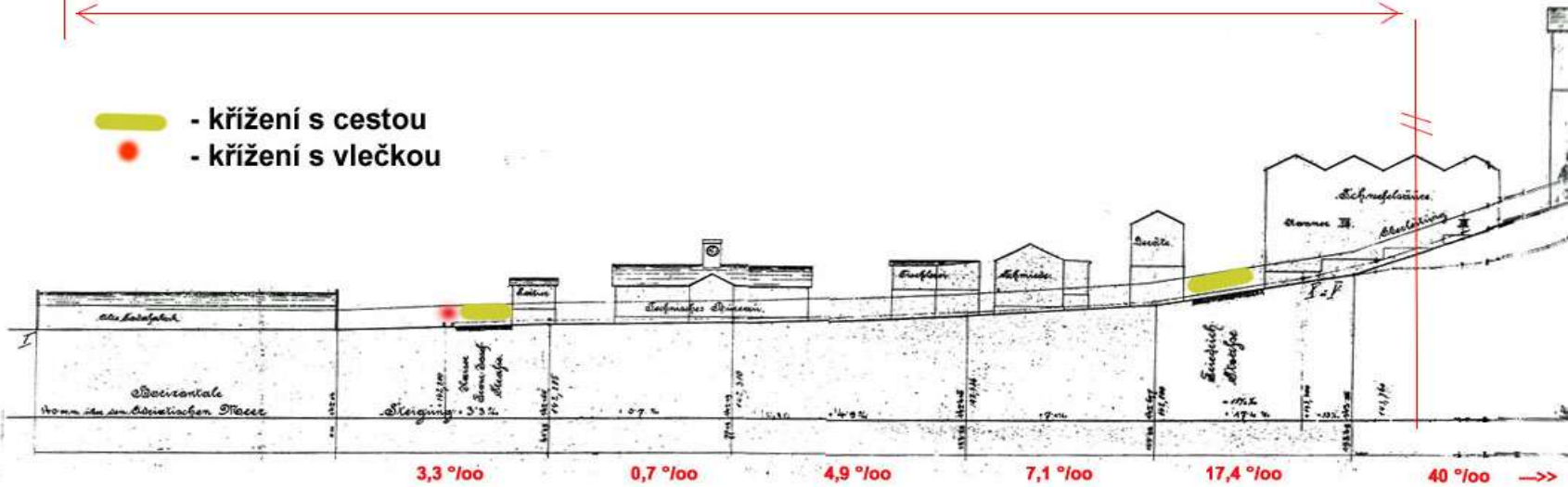
Projektové parametry tratí

Längenprofile

der elektrischen Schmalspurbahn.

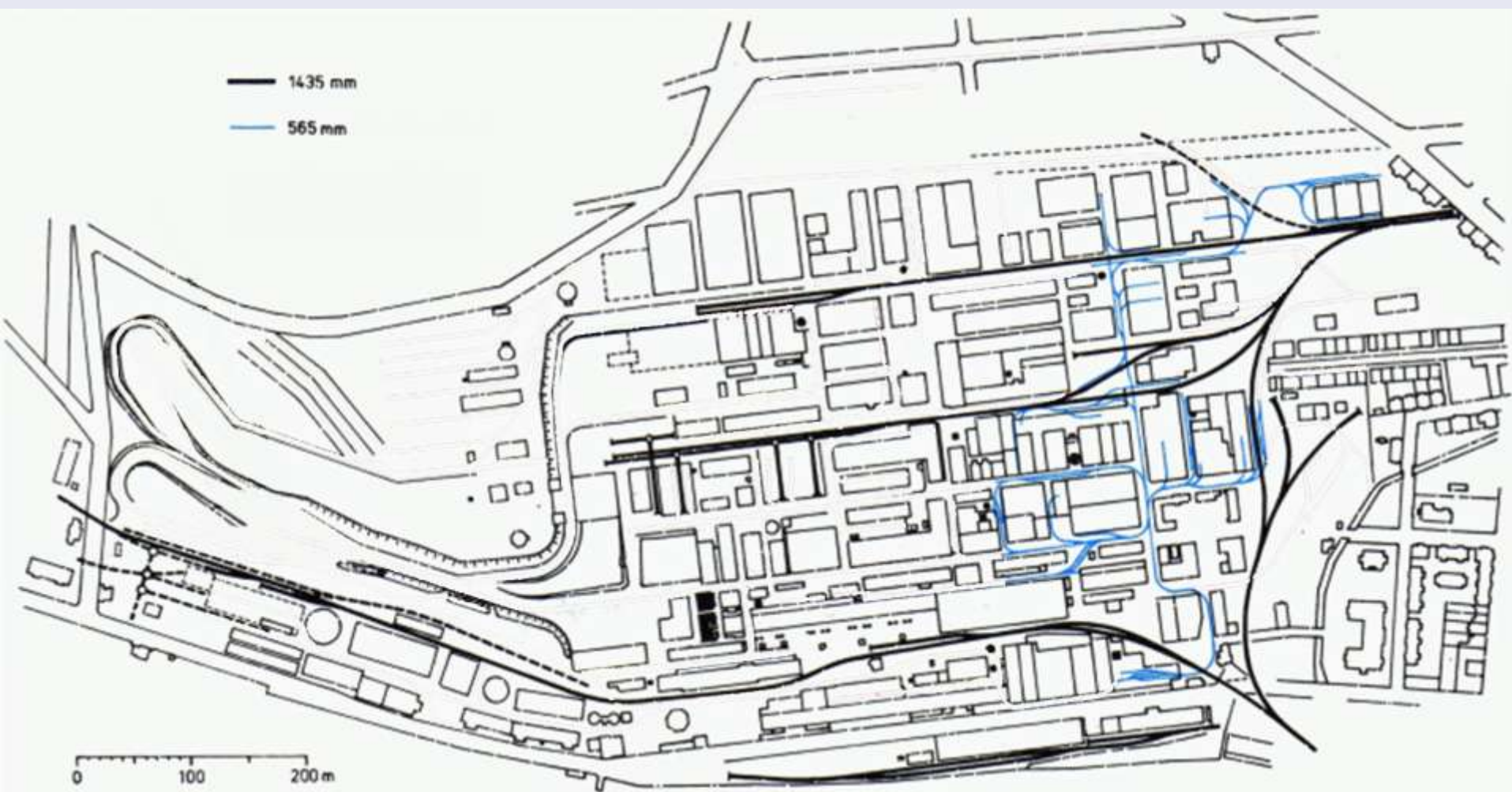


- křižení s cestou
- křižení s vlečkou



Podélný profil – „Revolverberg“ (jih-sever) (projekt – 1907, archiv SCH)

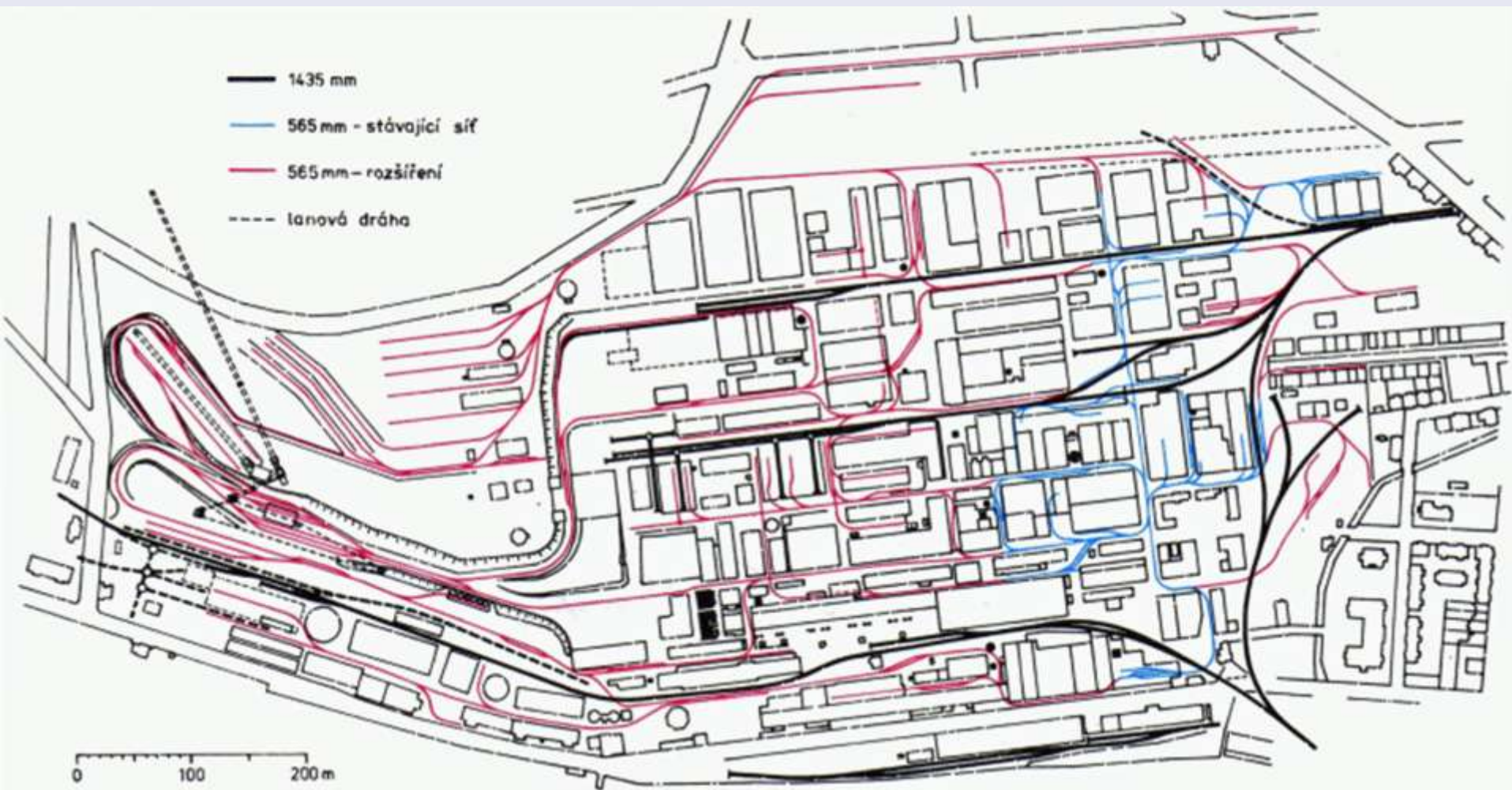




Sít' před elektrifikací, ca. 1904

(Losos L, Železnice 3/1996)





Síť po 1909



.. Werk Auffig ..

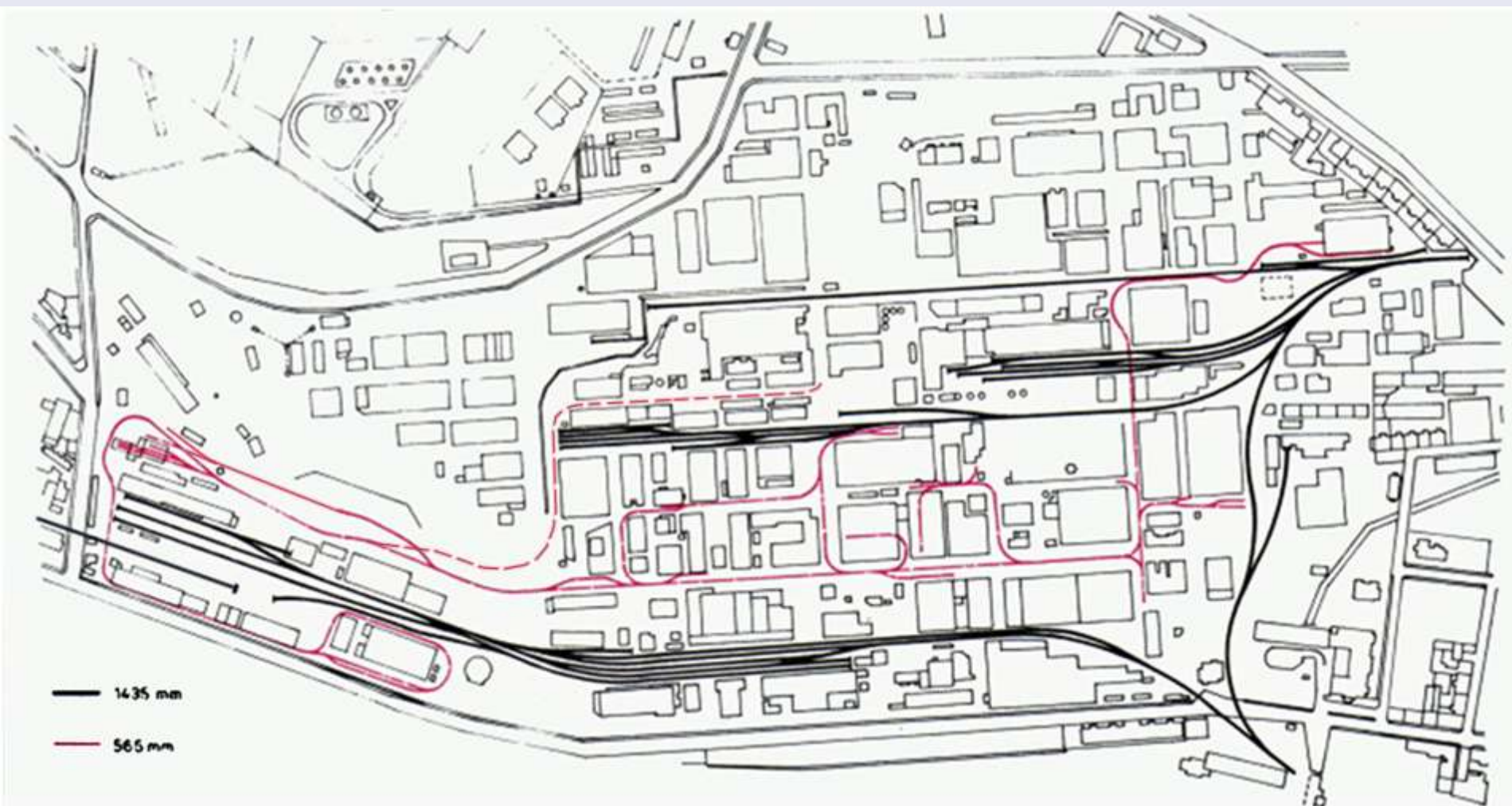
(Erklärt im August 1942.)

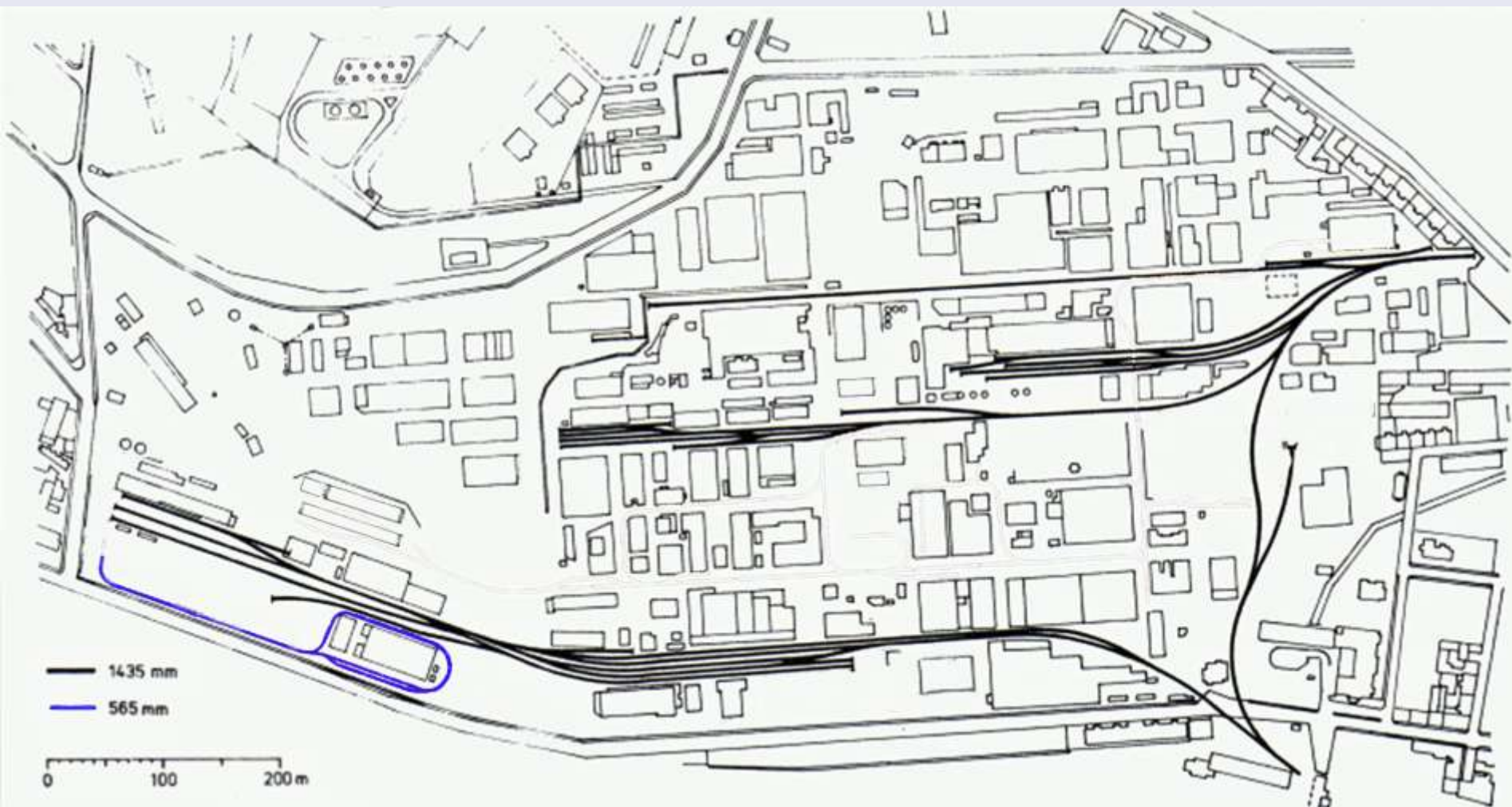


Benennung:

- Gelbes
- Rotes Spezialgebiet
- Grün
- Übergangsgebiete
- Industrie- und Gewerbegebiete
- OCC Güter-Spedition
- Doppelte
- Großverkehr
- Bahn
- Straßenbahn

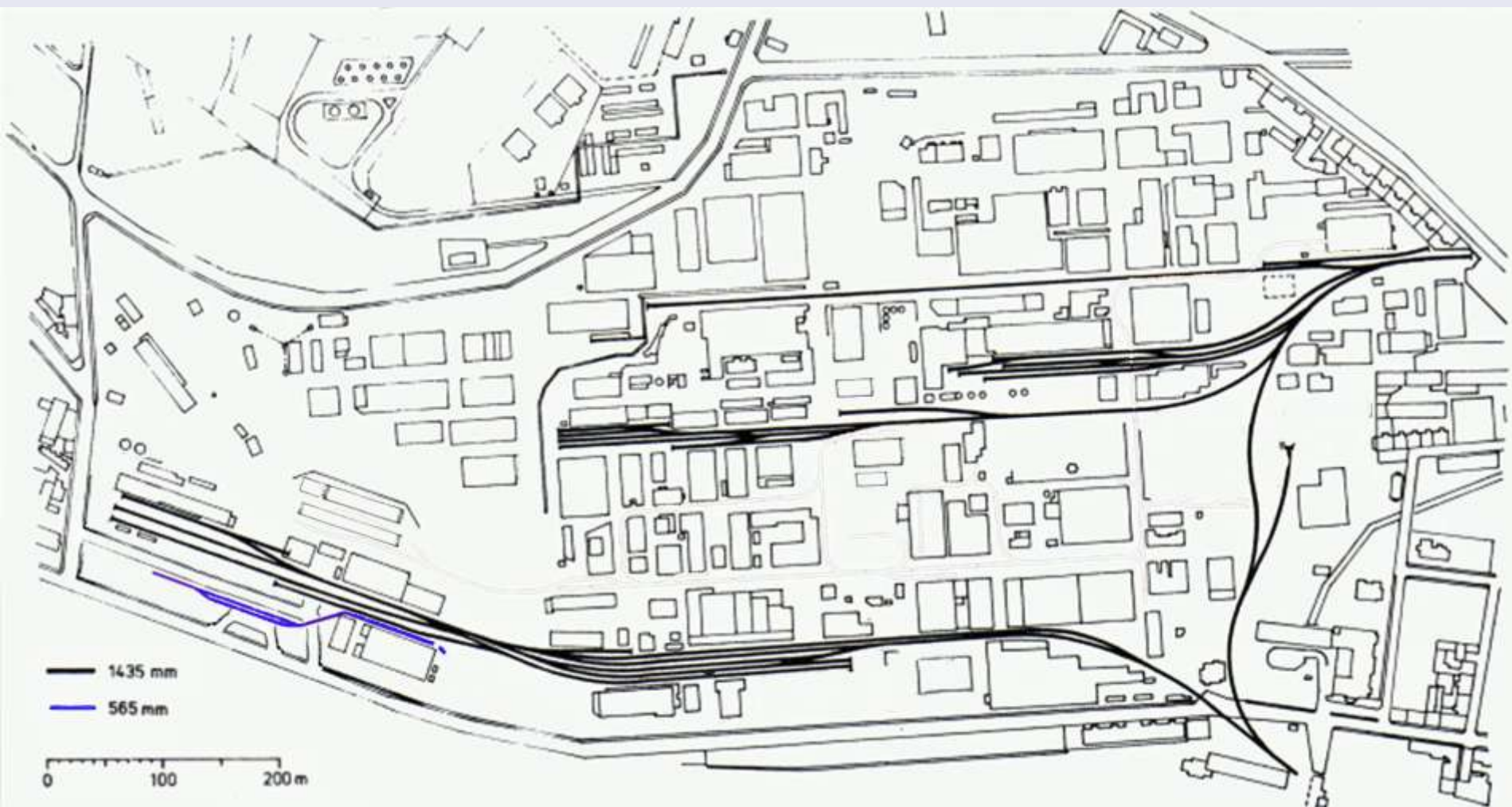






Sít' 2005





Sít' 2008



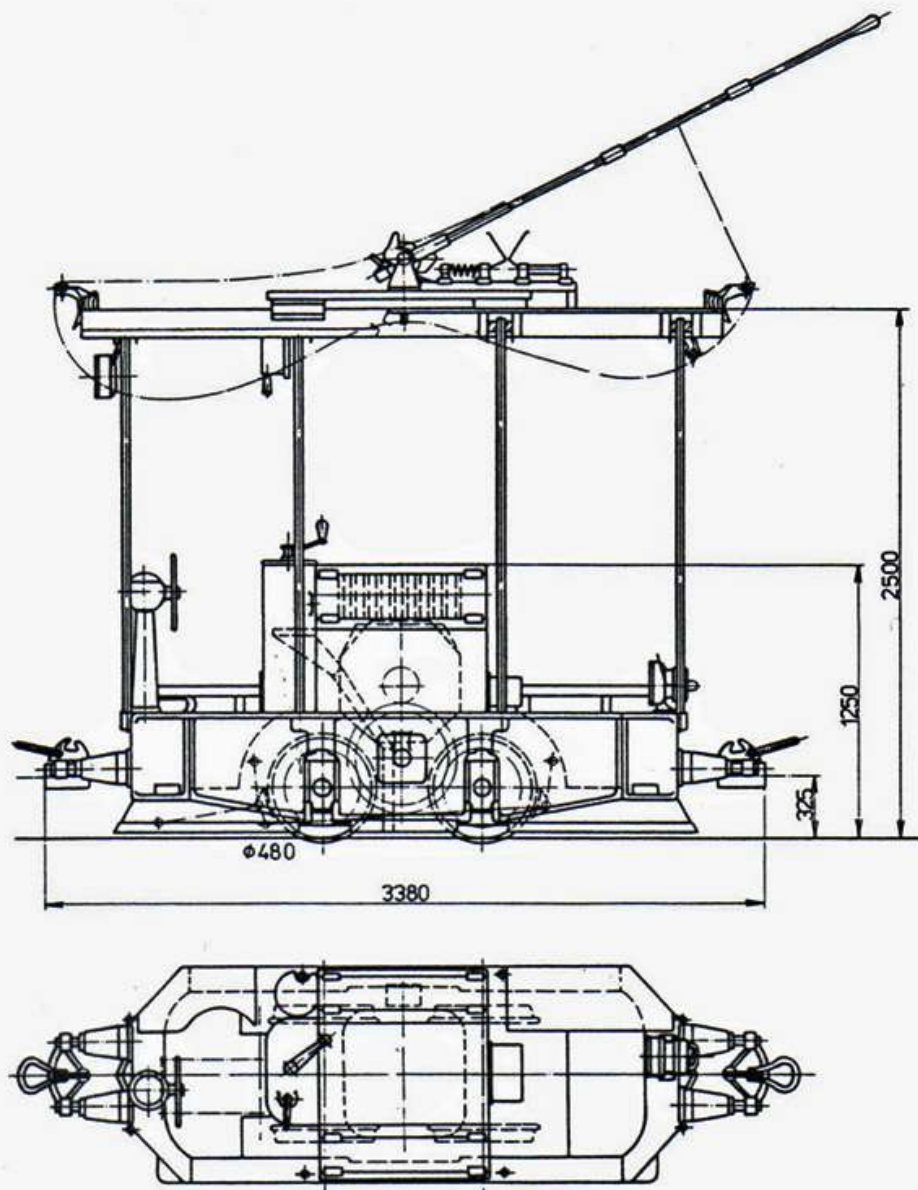
Rok	1905	1926	1936	1942	1962	1993	2007
Délka kolejí (km)	12	ca. 20	17,9	19,0	ca. 20 (1960 - 22,5)	4,0	ca. 0,5 (dalších 0,2 nepojížděno)
Elektrifikováno (km)	0				ca 18	3,6	ca. 0,4
Výhybky		210	260	276	250	32	4 (+2)*
Křížení s vlečkou		13	19	19		5	0
Křížení úzkorozchod.		13	12	13			0
Točny		42	52	50		3	0 (+2)*
Měnírny	0	2			3	2	1

*) na dosud nevytrhaných zbytcích zrušených úseků, mimo provoz



Vozidlový park





čísla lok.	I ÷ XIV (1 ÷ 14)
typ	S&S 18PS
výrobce	Siemens-Schuckert Wien
pořízeno	1908-11
vyřazeno	do 1995
uspořádání náprav	B
motor, výkon	1×S&S nebo AEG, 18PS (13kW)
hmotnost	3,5 t
rozvor	750 mm
max. rychlost	14,5km/h

Lokomotivy č. 1 - 14

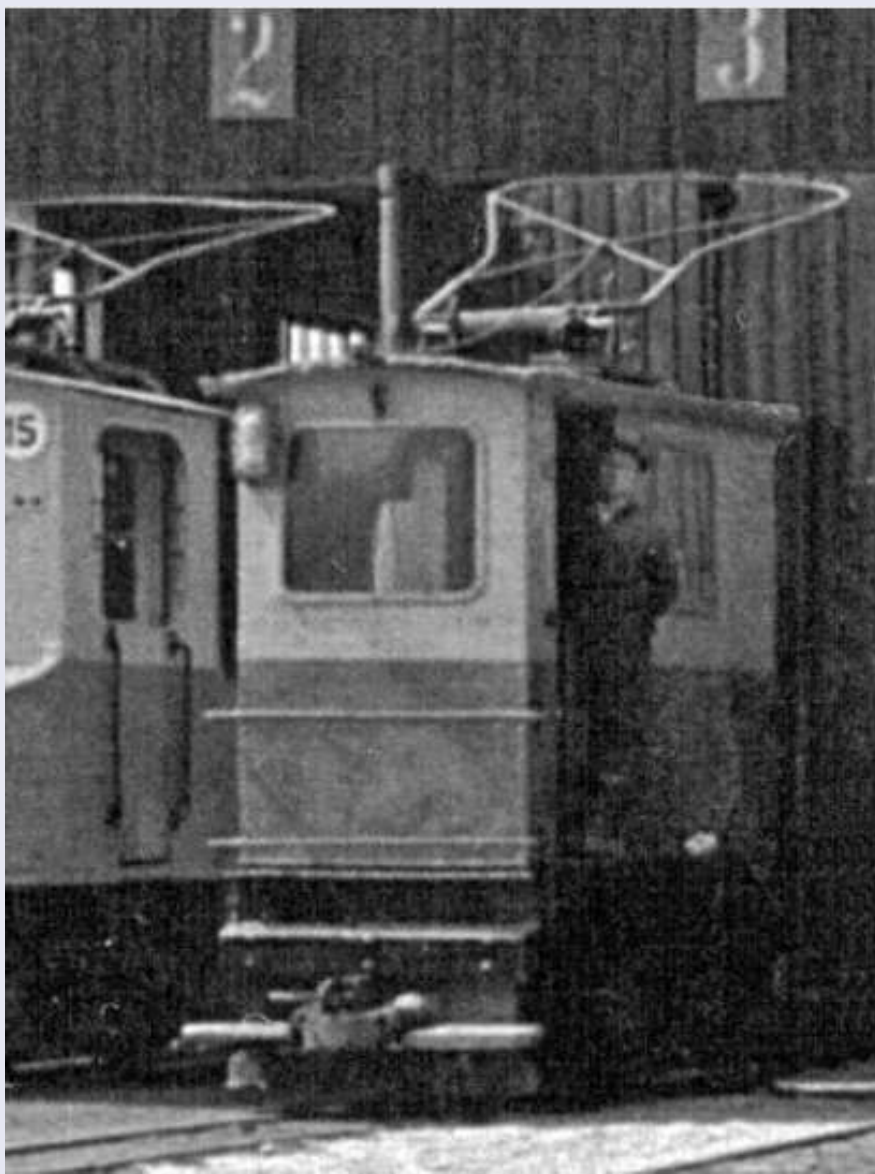




Lokomotivy č. 15 -20

čísla lok.	15÷20
typ	AEG 36PS
výrobce	A.E.G. Union Wien
pořízeno	1913-26
vyřazeno	konec 60.let
uspořádání náprav	Bo
motor, výkon	2×AEG, 36PS (27kW)
hmotnost	8 t
rozvor	1500 mm
max. rychlost	13km/h





čísla lok.	21÷22
typ	O&K 31PS
výrobce	Orenstein &Koppel
pořízeno	do r. 1926
vyřazeno	60. léta
uspořádání náprav	2 nápr.
motor, výkon	31PS (23kW)
hmotnost	6 t ?
rozvor	?
max. rychlost	?

Lokomotivy č. 21 -22

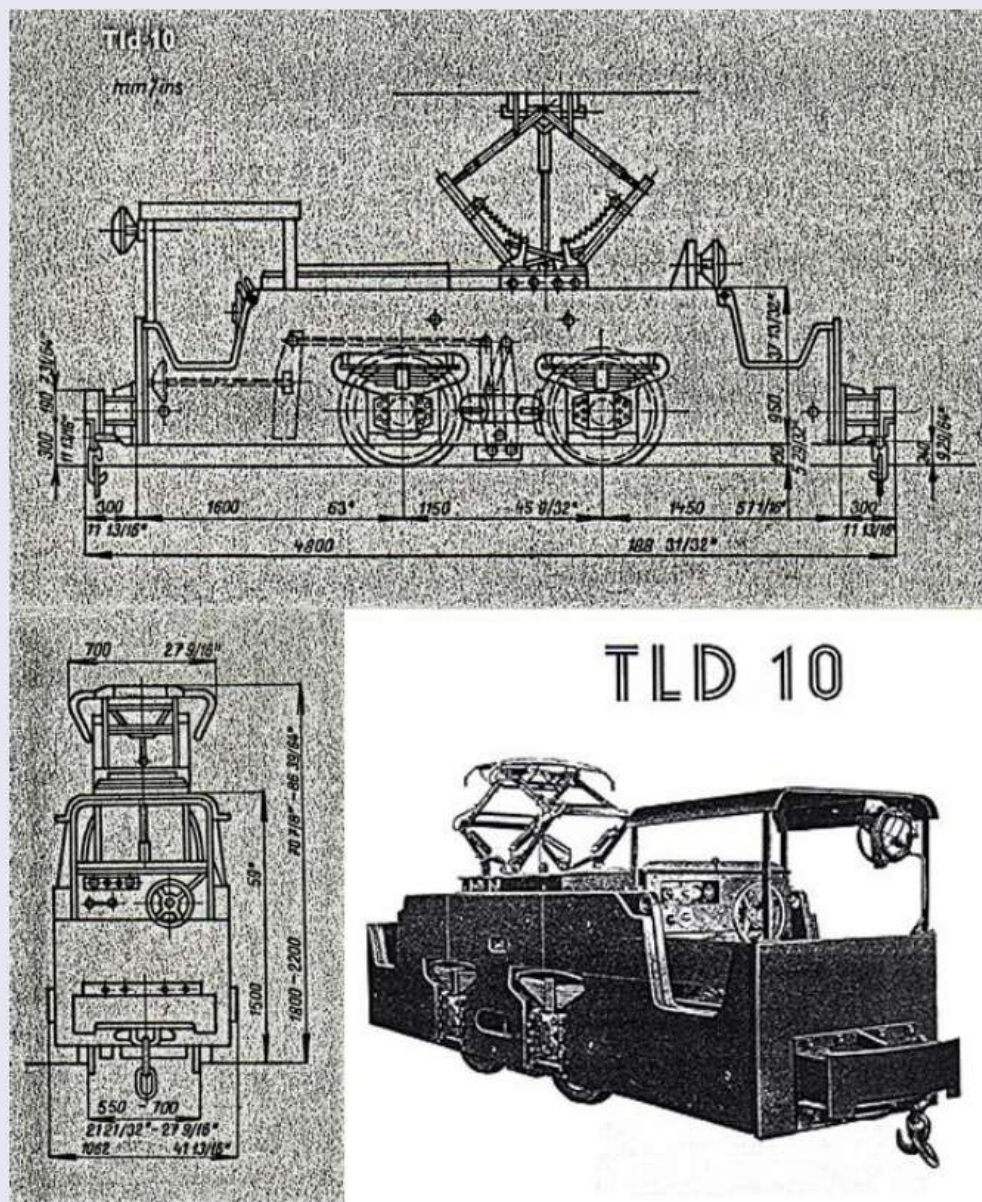




čísla lok.	23÷24
typ	?
výrobce	?
pořízeno	před r. 1939
vyřazeno	60. léta
uspořádání náprav	2 nápr.
motor, výkon	31PS (23kW)
hmotnost	?
rozvor	?
max. rychlost	?

Lokomotivy č. 23 - 24

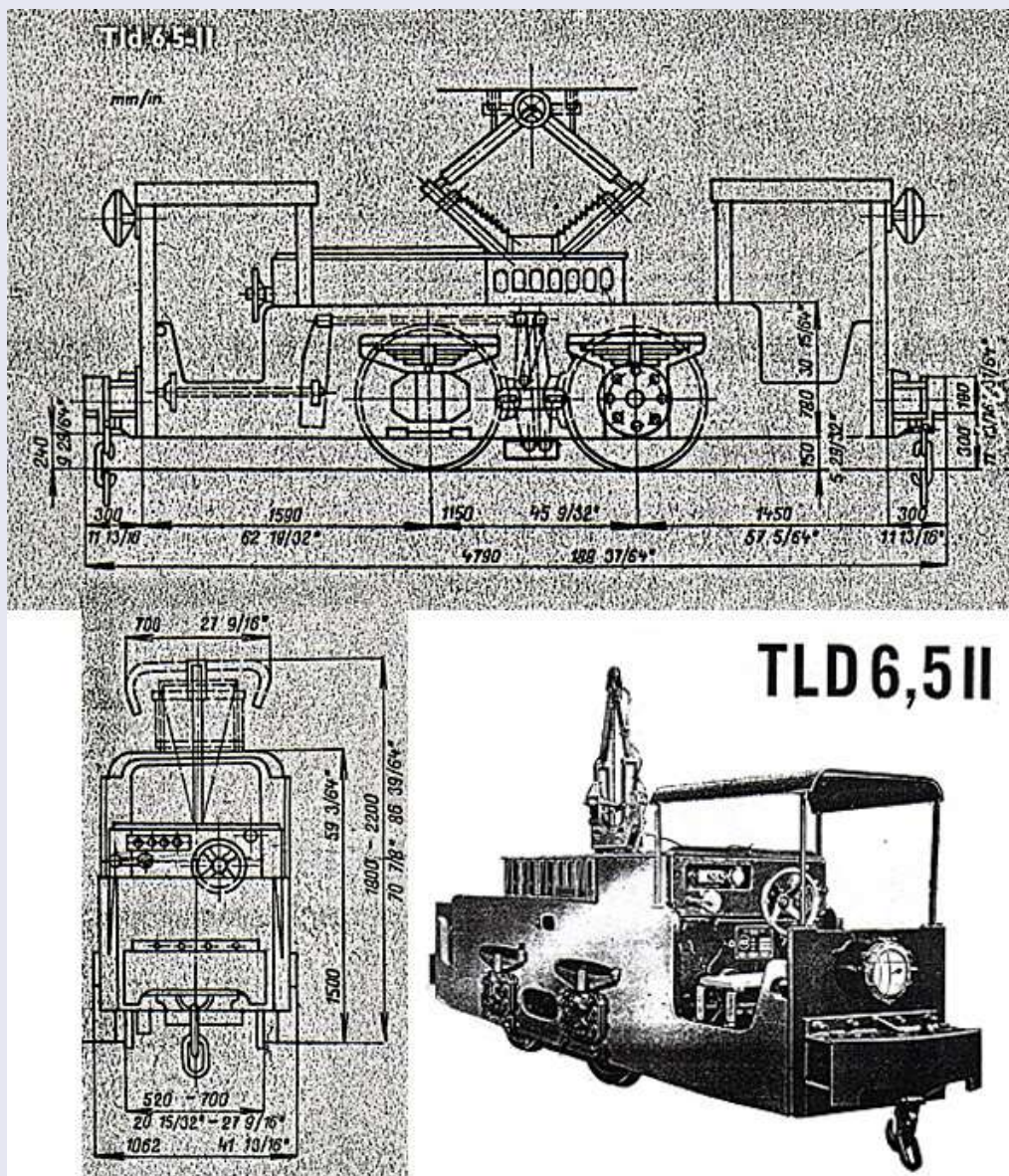




čísla lok.	25÷29
typ	TLP 10 (TLD 10)
výrobce	ČKD/FEZ
pořízeno	1954-57
vyřazeno	2008
uspořádání náprav	Bo
motor, výkon	2×23 kW (62PS)
hmotnost	10 t
rozvor	1150 mm
max. rychlost	25km/h

Lokomotivy č. 25 - 29

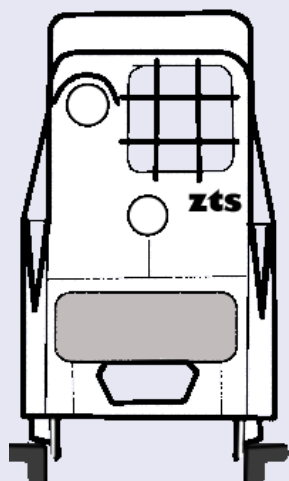
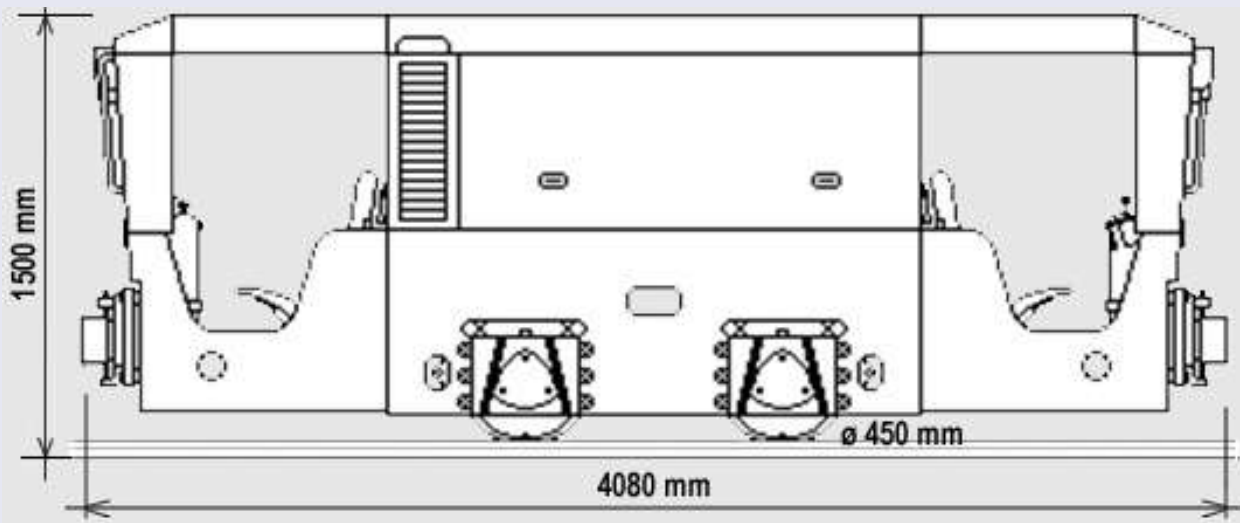




čísla lok.	30÷32
typ	TLD 6,5 II
výrobce	FEZ Frýdlant/O.
pořízeno	1961
vyřazeno	2008
uspořádání náprav	Bo
motor, výkon	2×12,5 kW (34 PS)
hmotnost	6,5 t
rozvor	1150 mm
max. rychlost	20 km/h

Lokomotivy č. 30 - 32

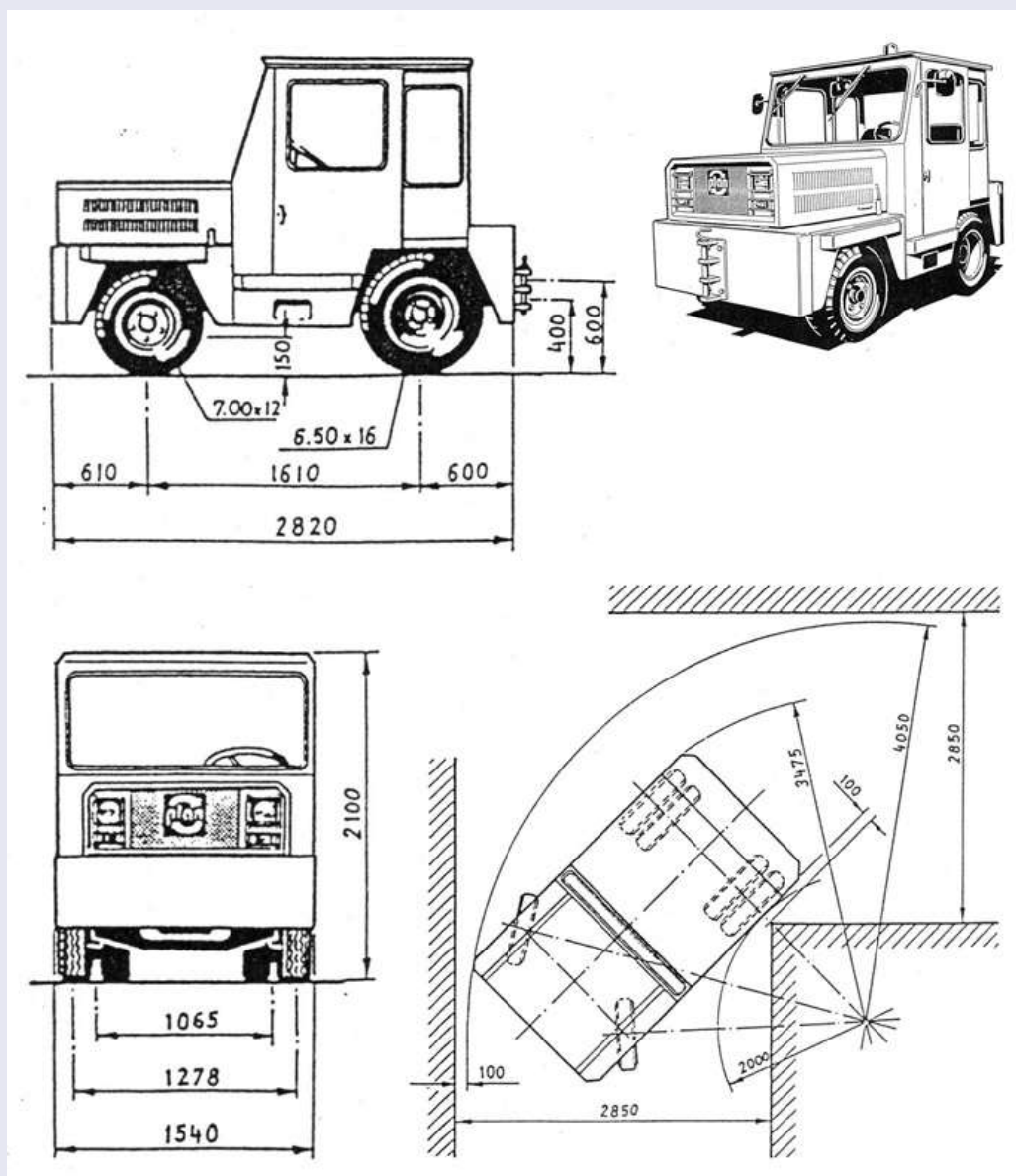




čísla lok.	—
typ	DH30D
výrobce	TSM, závod Hliník n. Hronom
pořízeno	1989
vyřazeno	1996
uspořádání náprav	B dh
motor, výkon	Škoda 2S100 CO 20,6 kW (28 PS)
hmotnost	5,5 t
rozvor	900 mm
max. rychlost	12 km/h

Dieselová lokomotiva DH 30D





čísla lok.	silniční tahač (2×)
typ	Plan UniTruc PD 60V
výrobce	PLAN Gerlingen
pořízeno	od 1994
vyřazeno	v provozu
uspořádání náprav	(B)
motor, výkon	Perkins 1004.4 61 kW (83 PS)
hmotnost	4,3 t
rozvor	1610 mm
max. rychlost	24 km/h

Silniční tahač Plan



rok	1908	1909	1910	1911	1913	1926	1927	1935	1942	1962	1993	2007
E-lok S&S 18 PS č.1-14 (I-XIV)	2	8	12	14	14	14	14	14	14	12	2	
E-lok AEG 36 PS, č.15-20 (XV-..)					2	6	6	6	6	5		
E-lok 31 PS, č.21-... (O&K, ??)						2	2	2	8	3		
E-lok ČKD 2x23 kW, č.25-29										5	4	3
E-lok FEZ 25 kW, č.30-32										3	3	1
D-lok TSM 30 PS											1	1
Σ LOK *	2	8	12	14	16	22	22	22	28	31	10	5
<i>z toho neprovozní - odstaveny</i>										3	1	3
Silniční Plan UniTruc PD60V												2

Lokomotivy - sumář

+ Z.Bauer: 1921: 2× mot. lok. Oberursel ?
1960: 1× mot. lok neznámého typu ?



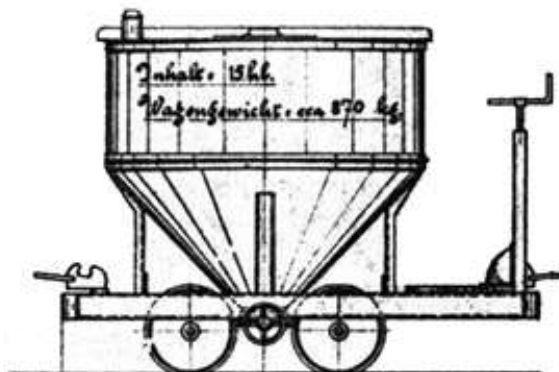
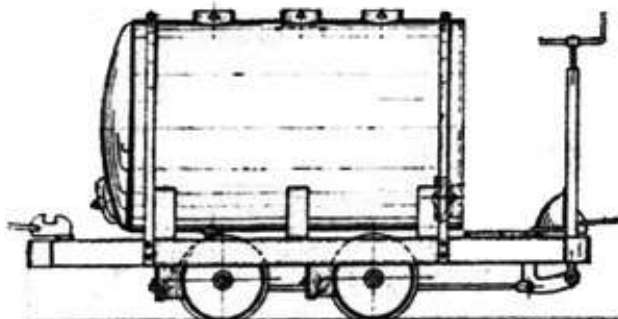
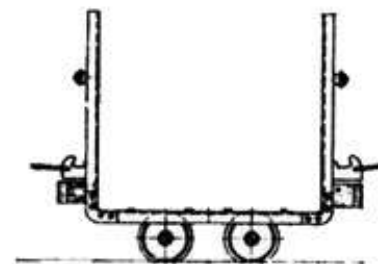
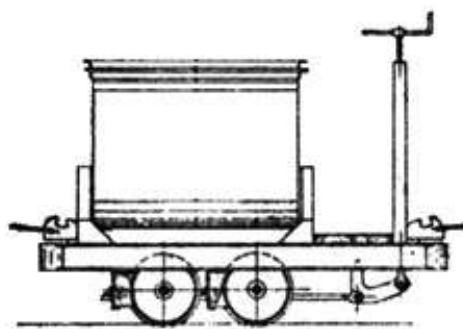
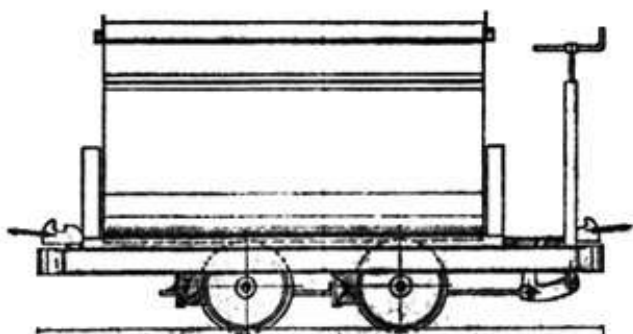
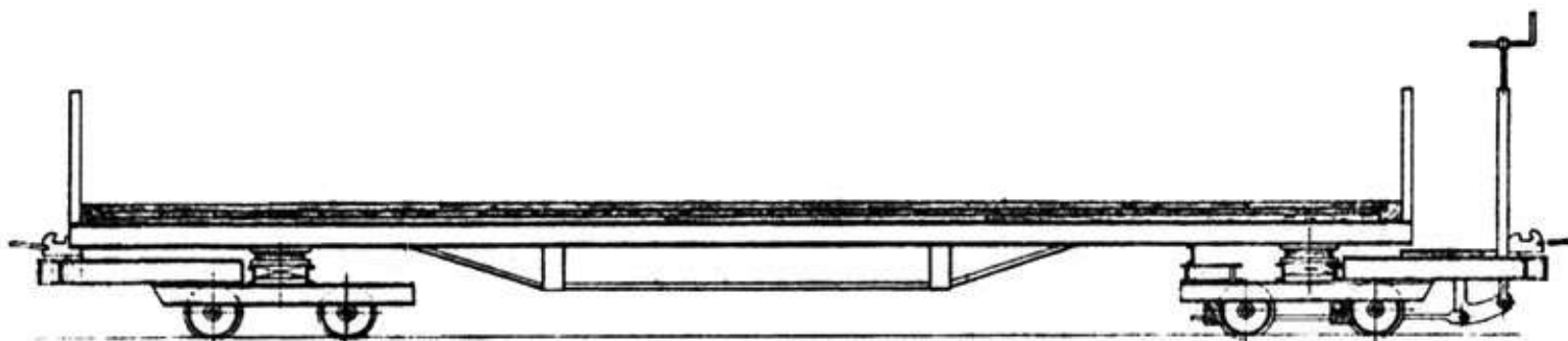
č.	typ	inv.č.	pořízen	pořiz. cena
8, 13	S&S 18 PS	22 125	VI.07	8750 K (126 277 Kčs)
	S&S 18 PS	22 126	VI.18	
25÷28	TLD 10	22 137	VI.54	180 186- -214 270
	TLD 10	22 138	VI.54	
	TLD 10	22 139	XII.56	
	TLD 10	22 140	VI.57	
30	TLD 6,5 II	16 076	XI.61	137 749- -163 018
31	TLD 6,5 II	16 077	XI.61	
32	TLD 6,5 II	16 078	XI.61	
—	DH 30 D.0	37 415	V. 89	~ 300 tis.



č. lok.	1÷14	15÷20	21÷22	23÷24 (÷28?)	25÷29	30÷32	motorová	silniční tahač (2 ks)
typ	S&S 18 PS	AEG 36 PS	O&K 31 PS	?	TLP 10 (TLD 10)	TLD 6,5 II	DH 30 D.0	Plan UniTruc PD 60V
výrobce	Siemens- Schuckert Wien	A.E.G. Union Wien	Orenstein & Koppel	?	ČKD	FEZ Frýdlant/O.	TSM Hliník/Hr.	PLAN Gerlingen
pořízeno	1908-11	1913-26	do r. 1926	do r. 1939	1954-57	1961	1989	1994
vyřazeno do	1995	konec 60. let	60. léta	60. léta	do ukončení provozu	do ukončení provozu	zakonzerv. 1996	v provozu
uspořádání náprav	B	Bo	2 nápr.	2 nápr.	Bo	Bo	B dh	(B)
motor, výkon	1× S&S nebo AEG 18 PS (13 kW)	2× AEG, 36 PS (27 kW)	31 PS (23 kW)	31 PS (23 kW)	2×23 kW (62 PS), 660 ot/min	2×12,5 kW (34 PS), 660 ot/min	Škoda 2S100 CO 20,6 kW (28 PS)	Perkins 1004.4 61 kW (83 PS)
hmotnost	3,5 t	8 t	6 t ?		10 t	6,5 t	5,5 t	4,3 t
rozvor	750 mm	1500 mm			1150 mm	1150 mm	900 mm	1610 mm
rozměry, mm	d.3380, š.1600, v.~3000	d.4610 (rám), š.1600			d.4800, š.1062	d.4790, š.1062	d.4080, š.900, v.1500	d.2820, š.1540, v.2100
průměr kol	480 mm	730 mm			730 mm	730 mm	450 mm	12"/14"
max. rychlost	14,5 km/h	13 km/h			25 km/h	20 km/h	12 km/h	24 km/h

Lokomotivy - sumář



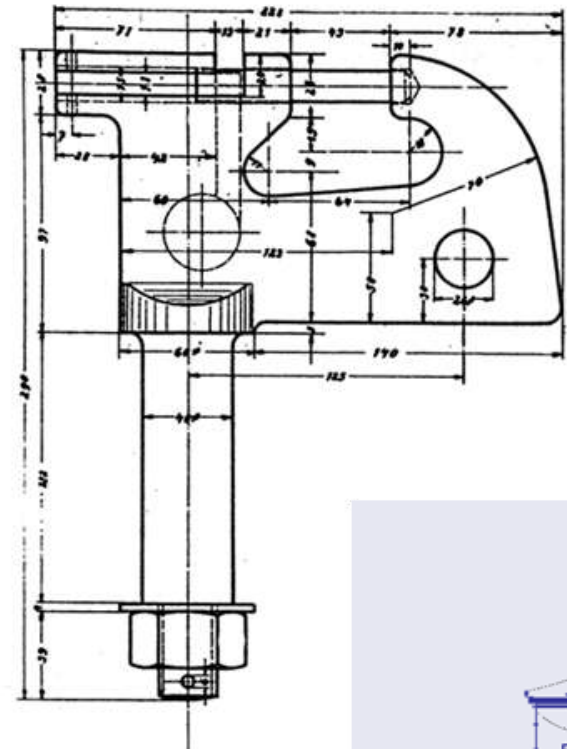
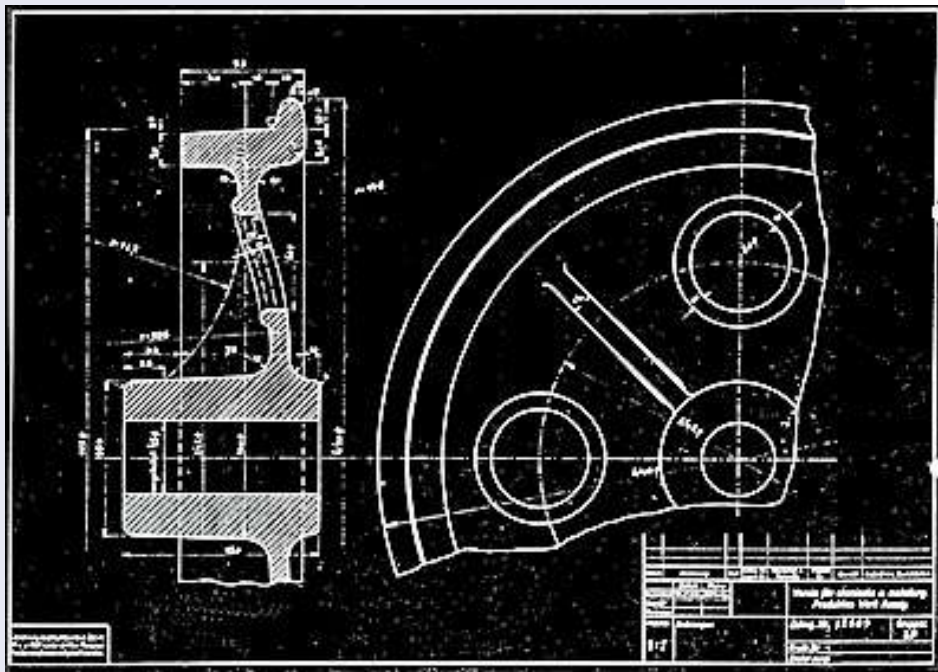
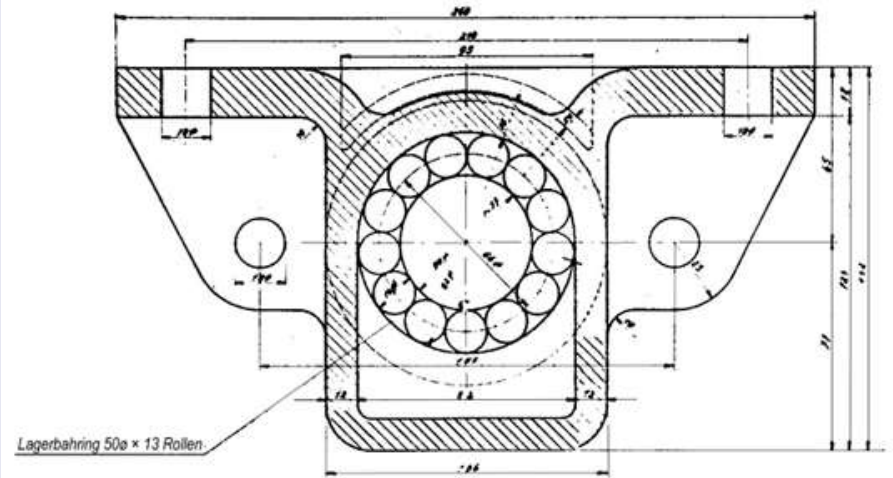


Vozy

Typové náčrtky vozů – čtyřnápravový plošinový vůz, velký a malý hunt s brzdou, vozík na lísky do sušáren, cisterna na kyseliny, vůz na chlorové vápno, ruční výsypný vozík



Asi 1/3 vagónů byla vybavena ruční mechanickou brzdou. Stěžejní součásti, jako nápravová ložiska nebo střední spřáhlo s nářadlem systému oko-hák, byly unifikovány.



Vozy



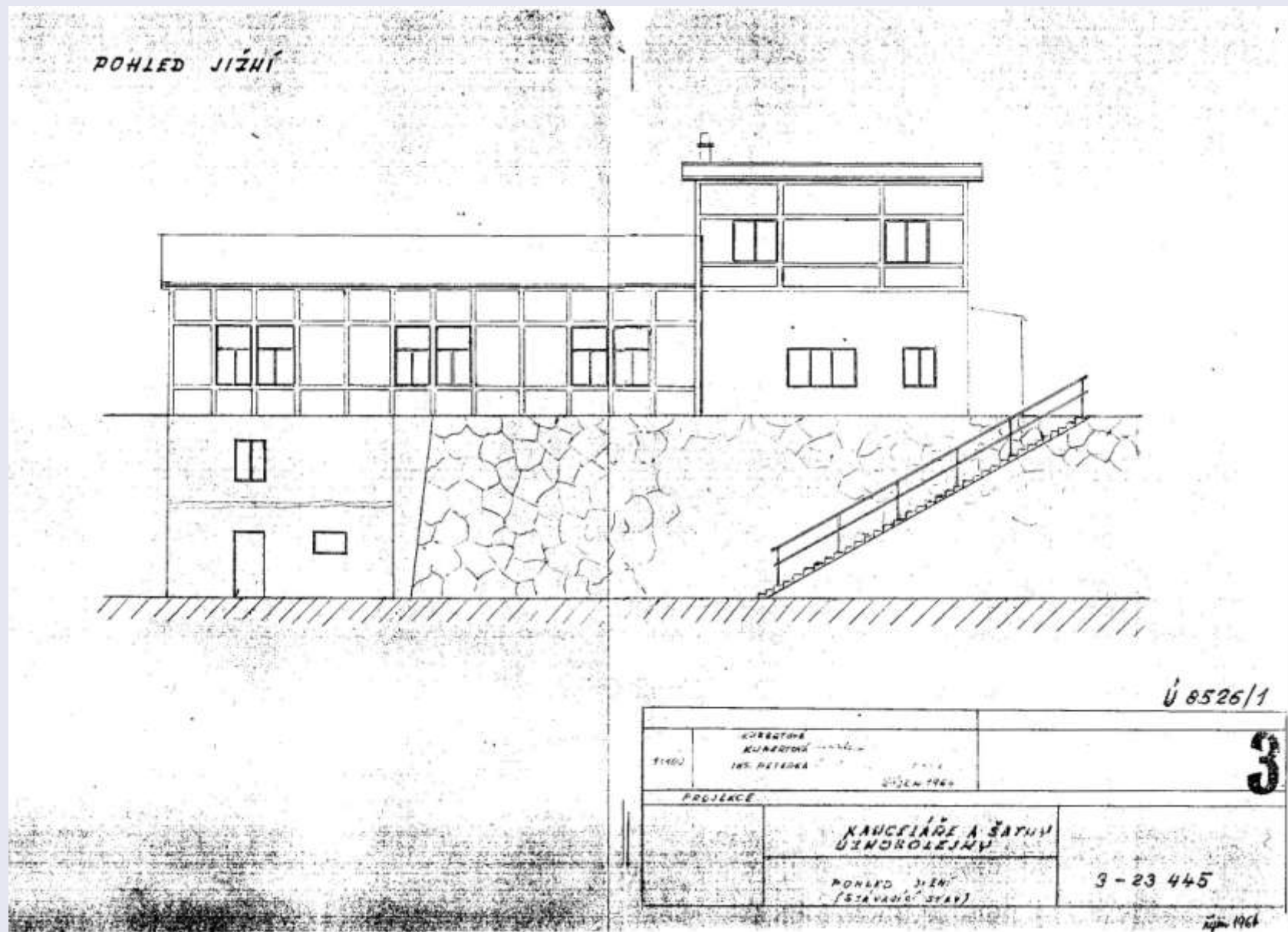
rok	1909	1910	1911	1926	1927	1930	1935	1942	1962	1993	2007
kolébkové výklopné 1,8-2 m³/3 t	44	150	200	320	320	318	312	276			
kolébkové výklopné 0,8 m³/1 t		33	40	94	97	104	100	94			(2)**
Σ kolébkové výklopné	44	183	240	419	421	426	416	370	249	67	(2)
plošinové 2 nápravové 2,5-3 t	36	47	76	85	91	90	88	91	154	1*	1*
plošinové 4 nápravové 2,5-6 t	1	11	17	25	26	29	24	19	129	28	10
Σ plošinové	37	58	93	119	127	129	130	137	283	29	11
skříňové	2	2	2	3	2	2	2	5		-	-
nádržkové		2	8	41	41	46	52	60	2	1	-
trychtýřové na chlor. vápno 1 t			3	4	4	4	4	7		-	-
speciální			1	1	1	2	5	9	1	-	-
Σ VOZY	83	245	347	693	723	730	726	661	535	97	11 (+2)



ozn. objektu	označení nové	objekt	provedení	postaveno – zbouráno	lokalizace v dnešním závodě
Ú-4		remisa úzkokolejky	zděné	1908?, 1935 - ?	sklad hotových výrobků
Ú-123	4121	napájecí stanice I.	zděná	1935? - dosud	elektrodílny
Ú-129	5428	lokomotivka (opravna el. lokomotiv)	patrové cihelné	1918 - ?	dnes chlorový blok
U-270		uhelná sila	železobeton	1901-19 – 1987	ČOV
Ú-271	8526	šatna a kanceláře úzkokolejky	třípodlažní hrázděné na kamené podezdívce	1911, 1920 - 1985?	ČOV
Ú-272	7932	dílna trolejářů a prádelna	přízemní hrázděné, dřevěná střecha	1908, 1920 – asi 2. pol. 60.let	jz. epitetra
Ú-273a	8426	skladiště (sklad ochranných pomůcek)	přízemní zděné, dřevěná střecha	1935 - ?	ČOV
Ú-275		sušárna písku		1920 – ?	z. epitetra
Ú-276	8629	sklad olejů, pak šatna žen, kancelář, dílna	patrové hrázděné	před 1926 – 2. pol. 90.let	záp. vrátnice
U-277	8524	popelová sila	železobeton	1910 – dosud (?)	stáčení cisteren EPI, dílny vlečka
Ú-279	8828	remisa úzkokolejky se šesti stáními o délce ca 20 m	dřevěné	1928 – 1999	záp. vrátnice

Objekty





Objekty – kancelář a šatny ÚŽK (stavba 1911, přístavba 1920, situace 1964)



Provoz

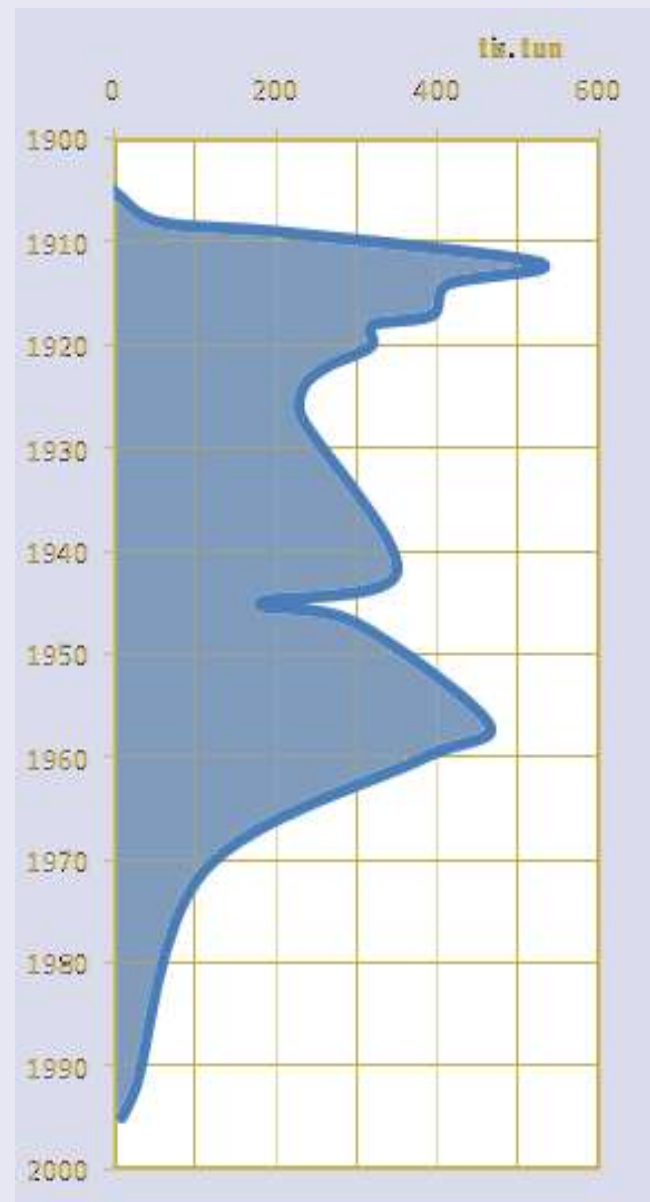


rok	přepravené množství, t	vlaků /den
1908	55 038	12 á 15 t
1909	206 590	44
1912	527 073	113
1914	412 521	89
1917	394 254	85
1918	318 854	69
1920	318 709	68
1922	263 850	57
1924	234 521	50
1927	232 089	50
1957	465 000	100
1960	383 638	83
1971	112 000	28
1992	27 407	7
1995	ca. 10 000	3

Přepravní náklady na 1 t:

1926 – 5,80 Kč, 1927 – 5,66 Kč, 1957 – 6,50 Kčs,
1960 – 8,60 Kčs, 1965 – 9,50 (vč. odpisů ca 50%)

Přepravní výkony



						Číslo výrobku		SVC		Množství ve 100 ‰ kg, ks, cor., gr, m.	
Datum		Čís. dokladu		Účet		Vydal sklad					
Odváděcí list		Čís. dokladu		Účet		Převzal skl.					
1 3	6				Druh obalu		Číslo obalu		Cena za ks Kčs		Počet
řístek	dat.		zn.		Účet		Vydal sklad				
1 1	Převodka obalů										
řístek			Účet		Převzal skl.						

Pořadové číslo	Výrobní oper. č.	Obaly		VÁHA ZBOŽÍ					TK	Použití		
		číslo	druh	btto	tara	ntto t. q	ntto 100 ‰	SP		doklad	disp.	vysled.
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
Celkem										Balil a vážil:		
Převod										Kontroloval:		
Úhrnem										Převzato na sklad dne:		
Vystavil		Schválil		Kontrola ORKJ		Kontrola		Převzal				
Datum		Datum		Datum		Datum		Datum		Datum		





Ch. J. 23, 26, 200.



Im Interesse der Sicherheit, des Lebens und des Eigentums sollen die nachfolgenden Bestimmungen dem Zugpersonal der elektrischen Schmalspurbahn als strenge Richtschnur dienen. Das Personal muß daher diese Bestimmungen auf das genaueste kennen, wozu sich das Aufsichtspersonal periodisch zu überzeugen hat.

I. Anordnung des Zuges, Zuglänge.

In der Regel soll die Lokomotive an der Spitze des Zuges stehen. Der Zug ist so zu bilden, daß mindestens ein hintere gut funktionierende Bremse besitzt. Ausgenommen sind Spezialzüge (Schmaltzugzüge, Triebwagenzüge usw.), welche nicht mit Bremsvorrichtungen ausgestattet werden können. Beim Stöhen des Zuges muß der Bremsmann an der Spitze sein. Der Zug darf dann nur so lang sein, daß der Lokomotivführer die Ueberfahrt behält. Folgende Zuglängen sind zulässig und dürfen nicht überschritten werden:

3

◀ 1929

70. léta ▶

PROVOZNI ŘÁD ÚZKOKOLEJKY

O. N. S. S. S.:

I. Úvod

1. Působnost provozního řádu úzkokolejky
2. Dopravní prostředky zařízení úzkokolejky
 - a) lokomotivy, ploštinové a korbové vozíky
 - b) trojejezdové vozíky
 - c) trať úzkokolejky
 - průjezdový průjezd
 - výhybky a výhledy
 - troleje
 - zařízení
 - námezky

II. Dopravní předpisy

1. Povinnosti vedení úzkokolejky
2. Povinnosti osobní úzkokolejky soupravy
 - Povinnosti pro řízení řidiče a jeho povinnosti
 - Povinnosti pro řízení brzdě a jeho povinnosti
3. Společné pokyny pro provozní posádku
4. Podrobné pokyny pro provádění posádky
 - a) evakuování a rozvádění vozíků
 - b) práce soupravy a zařízení lokomotiv
 - c) brzdění soupravy
 - d) zastavení odjezdových vozíků proti ujetí
 - e) zastavení vydatných lokomotiv a vozíků
 - f) ruční posádky
 - g) posádky silničních vozíků

5. Návestní předpisy

III. Přepravení posádky

1. Základní podmínky pro provádění přepravy
2. Seznam a vykládka pláten a korb
3. Odpovědnost úzkokolejky

IV. Údržba a opravy dopravního zařízení úzkokolejky

1. Údržba a opravy elektrických lokomotiv
2. Údržba a opravy motor. lokomotiv a vozíků
3. Údržba vozíků úzkokolejky
4. Údržba trolejové sítě

V. Vyřezování a likvidace dopravního zařízení

Spolek pro chemickou a hutní výrobu
národní podnik Ústí nad Labem

PRŮKAZ

řidiče a brzdě
elektrické úzkokolejné dráhy

1959

OPRAVNĚNÍ K ŘÍZENÍ LOKOMOTIVY

Jméno řidiče _____

Narazen _____

Bydlíště _____

Číslo lokomotivy _____

Podpis vedoucího _____

Oddělení bezpečnosti práce _____

Ústí nad Labem dne _____

Potvrzení o zdravotním stavu _____

Závodní lékař:

Tyto bezpečnostní předpisy vlastní každý řidič a brzdě.
V zájmu bezpečnosti života a majetku mají tyto předpisy sloužit jako důležitá směrnice osobám, které jsou určeny pro provoz závodní elektrické úzkokolejné dráhy. Proto musí být s těmito předpisy obeznámeni všichni zaměstnanci úzkokolejné dráhy, o čemž se v pravidelných obdobích přesvědčí dohlížející orgány.

1. Sestavení a délka vlaku

Zpravidla má elektrická lokomotiva stát v čele vlaku. Vlak se sestavuje tak, aby osoba jeden z vozíků měl dobře seřízenou brzdou. Výjimku tvoří zvláštní vozíky pro speciální účely (výpustní, nálevkové), které nemohou být opatřeny brzdou. U vlaku, kde lokomotiva tlačí vozíky před sebou, musí být v čele vozíků s brzdou. Vlak smí být pouze tak dlouhý, aby řidič lokomotivy měl po projedné trati stálý přehled. Případně jsou následující délky vlaku, které nesmějí být překročeny:

Přípustné délky vlaků

a) malý stroj (3 tuny)	
korbové vozy – suroviny	2 vozy
odpad, suf, kal	3 vozy
papel	8-10 vozů
malé a velké plotny	
zboží v obalech	6-8 kusů m. pl.
	2 kusy v. pl.

5

◀ Průkaz
řidiče
a provozní
řád, 1959

Provozní řád úzkokolejky





Sestava vlaku:

- ▶ Lok. zpravidla v čele, alespoň jeden vozík s funkční brzdou,
- ▶ Při tlačení vozík s brzdou v čele, vlak jen tak dlouhý, aby řidič neztratil přehled,
- ▶ Přeprava osob zakázána



Přípustné délky/zátěže vlaku (stroj 3 t – malý, 6 t – velký, 8 t – uhelný):

- ▶ popel, odpad 4 hunty, později 8-10 korb. vozů / suť 3-4 korb. vozy,
- ▶ hlína, kaly 3 hunty,
- ▶ uhlí 5 huntů, později 6 korb. vozů,
- ▶ obaly 4 dlouhé hunty, n. 10 malých plošin, n. 3-4 velké plošiny,
- ▶ měděné kyzy a výpalky 8 huntů (6 huntů za vlhka a sněhu),
- ▶ suroviny 2-3 korb. vozy,
- ▶ výrobky a polotovary (sudý a pytle) 6-8 - 10 malých plošin, 2-3 velké plošiny,
- ▶ prázdné vozy 10 korb. vozů, 10-12 malých plošin, 5 velkých plošin



Max. rychlost: 12 km/h, později 15 km/h,

- ▶ ostré oblouky, rohy objektů, křížení s vlečkou, řezané výhybky 5-7 km/h (rychlá chůze),
- ▶ za snížené viditelnosti a při vjezdu do objektů 4-5 km/h (krokem),
- ▶ najíždění na vozy 3 km/h



Brždění:

- ▶ ruční a magnetickou / nouzovou elektrickou brzdou, později provozní elektrickou (hydraulickou) a nouzovou ruční brzdou - řidič,
- ▶ ruční brzdou na posledním voze / prvním sunutém voze s brzdou – brzdař,
- ▶ účinnost brždění se za nepříznivých podm. zvyšuje pískováním – řidič

Signály:

- ▶ varovné při jízdě zvoncem a píšťalou / houkačkou ("pozor") v místech možného střetnutí,
- ▶ za snížené viditelnosti a tmy opakovaně a obě svítilny na stroji rozsvíceny,
- ▶ dorozumívání řidiče s brzdařem píšťallou a lucernou,

Návěsti pro jízdu:

- ▶ volno: bílý terč, signální lucerna s bílým světlem,
- ▶ stůj: bílý terč s černým křížem n. červený terč, signální lucerna s bílým světlem s černým křížem n. červeným světlem (červené světlo lze používat pouze na "kopci")

Návěsti pro posun (v blízkosti vlečky st.drah dávat signály nenápadně):

- ▶ vpřed: dlouhý hvizd nebo tón houkačkou, pohyb nahoru-dolů praporkem n. lampou,
- ▶ vzad: dva krátké hvizdy, pohyb od sebe-k sobě praporkem n. lampou,
- ▶ stůj: více krátkých hvizdů nebo tónů houkačkou, kroužení praporkem n. lampou,



zaměstnanci	1926	1927	1960	1962	1971	1995
celkem	47	63	56	42	25	10
technici	2	2		3	2	1

Stav zaměstnanců	1927
mistr	1
podmistr	1
řidič	11
brzdař	11
nakladač	4
vysypávač	6
vysypávač (lanovka)	5
zámečník	3
muži, ženy	8
práce v úkolu	13

Vedení UZK:	(známí)
(1926) - 1930	R. Nitzschmann
1930 -	Roestel
4.1962 - 1967	Vl. Rod
1965 - 1990	A. Kapitulčín
1990 - 1995	J. Barzi
1996 – 2005 ca.	PD, sklady
2006 - 2008	(podléhá provozu HF)

Lidé (do r. 1969 společně s lanovkou)



Zápis o srážce strojů č. 23 a č. 13.

KROKOVÝ ÚČET
KROKOVÝ ÚČET

Dne 28.2.1962 jezdil na odpolední směně strojem č. 23 řidič s. Džugan a brzdíčka s. Durdová. Kolem 19 hod. jak oba uvádí projížděli na svažinu k šatně úzkokolejky a na téže koleji po které projížděli stál u kanceláře úzkokolejky stroj č. 13. Během jízdy jak uvádí řidič s. Džugan spadly mu v kabině z bedny na podlahu el. kamínka pro které se ohnul, aniž by stroj zastavil, a zvedl je. V tuto dobu nepozoroval kolej zda mu v cestě nic nestojí. Když se narovnal zpozoroval že před jeho strojem ve vzdálenosti asi dvou metrů stojí stroj č. 13. Pro krátkou vzdálenost nestačil již stroj č. 23 zastavit a narazil na stroj č. 13. Při srážce byly rozbité prsa, které již před srážkou byly naprasklé a vyspravené. Jiné závady na tomto stroji ani na stroji č. 23 nebyly shledány.

Příčina havarie:

Řidič s. Džugan než se ohnul pro spadlé kamínka měl se nejdříve podívat zda má volnou trať před sebou nebo stroj zastavit. Menší vinu má i s. Durdová která mohla signálem píšťaly upozornět řidiče s. Džugana na stojící stroj č. 13. Toto neprovedla, neboť se domnívala ~~nebo~~ spoléhala že řidič trať sleduje. Hlavní vinu má však s. Džugan, neboť jel s prázdným strojem a měl pozorovat trať po které projížděl.

Úhradu vzniklé škody určí havarijní komise a s. Džugan i s. Durdová budou a tímto seznámeni.

.....
Durdová / jano
.....
.....
.....

Rozhodnutí havarijní komise.

Při prošetření případu srážky stroje č. 23 a 13 rozhodla komise potrestat s. Džugana částkou 120 Kčs a s. Durdovou částkou 30 Kčs.

Sražení této částky bude provedeno snížením premie a to u s. Džugana ve výši 10 % a u s. Durdové ve výši 10 %.

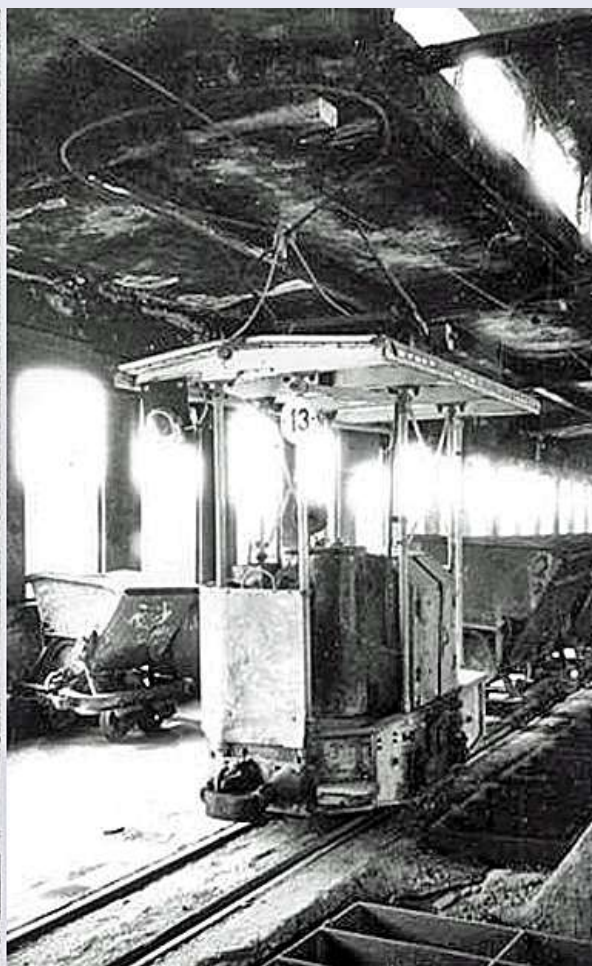
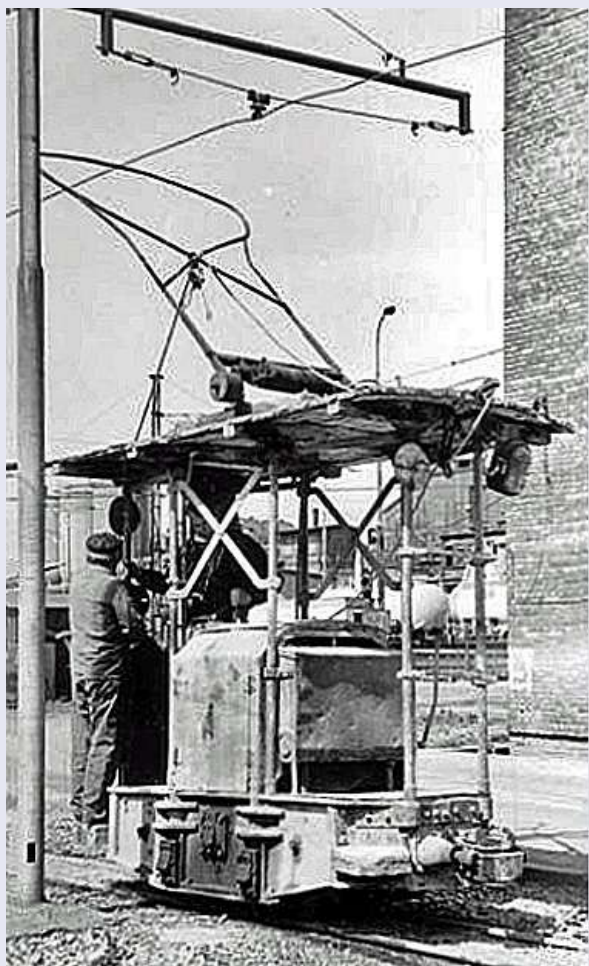
Oba jmenovaní s tímto návrhem souhlasí.

Dne 30.3.1962.

.....
.....

.....
.....
.....





Lok S&S v provozním nasazení, 70.-80. léta



Lok TLP10 odváží odpadní sádku na výklopník, v pozadí objekt již neexistující staré západní vrátnice, asi prosinec 1987



Konec ..



- V roce 1995, ke konci organizační samostatnosti úzkokolejky zajišťovalo provoz 10 lidí. Posledními pravidelnými zákazníky byly provoz kyseliny fluorovodíkové (odval odpadní sádry), provozy cechu barviv (převozy polotovarů a obalů mezi výrobny a mísírnou) a provoz siřičitany (přeprava výrobků do skladu II).



■ Po zastavení provozu kolejové dopravy v centrální části areálu (1996) převzal zbývající zátěž především pro SBU barviva silniční traktůrek Plan (*zálohovaný traktorem Zetor, později pořízen druhý*), ke kterému bylo opatřeno i 10 dvounápravových plošinových přívěsů ve dvou provedeních. Provoz spadal pod výrobu mísírna barviv, teprve v roce 2006 přešel opět pod podnikovou dopravu, dnes pod sklad. hospodářství; hlavními zákazníky jsou výroby LMER, UP III a skladové hospodářství.



Konec ...



■ Naposledy využíval UZK provoz kyseliny fluorovodíkové k přestavování kontejnerů mezi výsypníkem odpadní sádry a místem, kde si kontejnery z vagónu odebíralo nákladní auto. (2006/07)



Konec ...

- Provoz fluorové chemie byl k poslednímu listopadu r.2008 odstaven, tím ustala i vyvážka odpadní sádry úzkokolejkou. Definitivní rozhodnutí o ukončení výroby pak padlo v únoru 2009.



u výroby kyseliny
fluorovodíkové, stav 2018

Konec ...



■ před ukončením proběhlo několik exkurzí, asi poslední 10.2.2009 ...



Konec ...



Co zbývá



- Lok č.8 (S&S 1909) byla spolu s cisterničkou předána MPŽ kol. r. 1989, ještě do areálu průmyslového skanzenu Mladějov. Dnes v Žamberku.
- Lok č.10 (S&S 1909) se od r. 1977 přes Č.Třebovou dostala na Štiavničku, později do muzea v Bratislavě, kde byla s přispěním fy Siemens opravena do vystavovatelného stavu. Dnes je v depozitáři NTM v Chomutově.
- Lok č.13 (S&S 1911) byla dne 19.února 1996 předána do Muzea průmyslových železnic Brno. V l. 2002-7 byla kompletně opravena, odborné práce provedl Lokomont Brno, sponzorsky se podílel nástupce pův. výrobce, fa Siemens. V rámci opravy byla lokomotiva přerozchodována z unikátních spolkařských 565 mm na pro průmyslové drážky obvyklejších 600 mm, aby mohla jezdit po kolejišti skanzenu. Dnes je provozní stroj v novém působišti Muzea - v areálu dolu Jindřich II. ve Zbýšově. Koleje nejsou zatrolejovány, stroj tak pojíždí, jsa napájen z připojeného vozíku s motordynamem ...





▲►
vrak č. 8,
Mladějov
90.léta

►
č.10, NTM
Chomutov

Co zbývá ..



◀
č. 13,
MPŽ
Zbýšov



- ❑ Lok. č.26 a DH30.0 byly upraveny a s malými „korbami“ nainstalovány na pomníčky v prostoru býv. dělnické vrátnice (12/2006)
- ❑ Zbylé lok. - č.25, 27 a 31 byly uloženy v obj. strojních dílen (r. 2009)



Co zbývá .. lokomotivy

- MPŽ vlastní i další lokomotivy ze Spolku - TLD 6,5 č.30 (od r. 1995) a 32 z r. 1961 (FEZ Frenštát p.R.) a TLP 10 č. 28 (ČKD Praha 1957; obě z druhé ruky od r. 2004). Lok. č.30 je opravována do provoz. stavu.



**Lok TLD 6,5 č.30 ještě
v Mladějově, zima 1995;
převoz do Zastávky
a stroj již v opravě v MPŽ**
[obr. web MPŽ]



- MPŽ vlastní i několik vozů. Některé ze 7 „ploten“ byly přestavěny na osobní (obr. Spolek 1983 a Mladějov 80/90.léta, www.mpz.cz)



Na závěr ..





Koncová stanice AZO

...

...



koncová stanice MB

Podzemní vozíková drážka v délce ca. 100 m spojovala tunelem pod komunikací H18 sklepy objektů někdejší divize organických barviv. Jediný plošinový vůz sloužil pro převoz sudů s polotovary mezi výrobny (stav v r. 2005)

Vlastní „metro“ ve Spolku



- Charakterem podobná drážka byla v Hrušovských chemických závodech (koupěny Spolkem r. 1911), kde fa O&K od r. 1914 napětím 250 V ss elektrifikovala stávající úzkokolejnou vlečku o rozchodu 760 mm. Na až 13 km kolejí tu udržovalo provoz 13-16 zaměstnanců se 2-4 lokomotivami a až 150 vozy. Ve špičkovém roce 1942 se přepravilo 102 tis.t zboží, běžně asi 60 tis.t, výkonost systému tedy byla na asi 1/4 ústeckého. Drážka zanikla v souvislosti s útlumem výroby v letech 1962-63 [Losos L., Adamovský J., Leštinský M., Svět železnice 2005/15 (IV/3), 2-9.].
- Částečně povrchový systém až 5 km důlní drážky rozchodu 600 mm byl provozován (1918-63) 4 dieslovými lok. v Solvayových lomech, též lanovka systém Pohling z lomu Paraple k žst Loděnice (1917-1970). Délka 1620 m.
- Spolek po určitou dobu ovládal řadu uhelných dolů, převážně hlubinných - např.: oblast Chabařovice: Adolf Ernst (před 1908-před 30.léta), Fridrich I.+II.(10.-30.léta?), Marie Antonie a Albert ≈ Prokop Holý (od 1935-45), Sokolov: Falkenauer Kohlen-Bergbau A.G. (od r.1921-45), Handlová: Handlovské uhelné doly a.s. (1936-45). V některých případech zřejmě byly provozovány důlní drážky.
- V závodě Solvay Neštěmice (Tonaso) po r. 1910-1975 provozována 220 m dlouhá lanovka systém Bleichert mezi labským přístavištěm a solnými komorami, a od r. 1919 úzkokolejka 600 mm. (Ta po r. 1967 nahražena lanovkou Transporta na haldu Radešín délky 6,3 km.)

Další průmyslové drážky pod taktovkou Spolku



1. Wolf V.: Úzkokolejka ve Spolchemii, nakl. Wolf Ústí n. L. 1994.
2. Wolf V.: Z historie úzkokolejky, My z chemie, Spolek 14.12.1994.
3. Nitzschmann R.: Handbuch D (rukopisné poznámky), asi od r. 1913; výňatky-kopie, spis. archiv Spolku.
4. Fabrikationsbeschreibung 129-A. Betrieb: Schmalspurbahn. 1926-42, spis. archiv Spolku.
5. Složky "úzkokolejka" a "historicky cenné", aj., tech. archiv Spolku. Spisový a fotografický archiv Spolku. *Významná část provozních dokumentů úzkokolejky z posledních desetiletí provozu byla bohužel v uplynulých letech skartována.*
6. Martínek M., Oliva J.: Lanovka Spolchemie - Chabařovice, Ústecký expres 166 (7), 11-20, LD ČD Ústí n.L. listopad 1994.
7. Losos L.: Úzkokolejná dráha ústeckých chemických závodů, Železnice 3/1996.
8. Protokol o předání ÚZK, duben 1962.
9. Dlouhý J., Kubišta: Studie ÚZK 1993, podklad pro zrušení, Spolek 1994.
10. Informační materiály Muzea průmyslových železnic Brno (www.mpz-brno.cz).
11. Novák M.: Vysoká hra, DK Ústí n. L. 1966.
12. Bauer Z.: Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství, Korona 2004.
13. Kolektiv: Dílo sedmi generací, Spolek Ústí n. L. 2008.
14. Vzpomínky pamětníků, informace zaměstnanců provozu, vlastní poznatky.

Poděkování: pí. E. Beranová, p. V. Slouka †, p. V. Wolf †, p. J. Barzi, p. A. Kapitulčín



Díky za pozornost

