Mužstvo Kováren v pátém kole předvedlo letošní nejlepší výkon

Kuželkáři vstoupili lednovým pátým kolem do druhé poloviny soutěže. A toto kolo opět zamíchalo pořadím na čele tabulky. Zaskvělo se družstvo Kováren zatím nejlepším letošním výkonem v soutěži družstev, když dosáhlo konečných 931 bodů!

Tímto výkonem Kovárny nahrály na družstvo Turbin 53 kuželek a dostaly se na první místo v soutěži. Dobrý výkon podalo i družstvo Ozubených kol, které skončilo třetí a snížilo náskok TS o rovných 50 kuželek. Je to již druhé kolo za sebou, které se družstvu TS nepovedlo.

Při pohledu na nejlepší jednotlivce v tomto kole vidíme velkou vyrovnanost a pouze bodové rozdíly mezi nejlepšími hráči. Příští kolo se hraje v pondělí 7. února v 15 hodin. (Kj)

Výsledky družstev v 5. kole

1. Kovárny	931 bodů
2. Turbiny	878 bodů
3. Ozubená kola	863 bodů
4. Brush	814 bodů
5. TS	813 bodů
6. Electric	811 bodů
7. Tabák	787 bodů
8. Doprava	736 bodů

Nejlepší šestka ve 5. kole

1. Jílek	237 bodů
2. Štverák	233 bodů
3. Hefrt	232 bodů
4. Kajl	231 bodů
5. Wágner	231 bodů
6. Wolf	230 bodů

Celkové pořadí

1. Kovárny	4 455 bodů
2. Turbiny	4 425 bodů
3. TS	4 321 bodů
4. Ozubená kola	4 252 bodů
5. Electric	4 117 bodů
6. Brush	3 981 bodů
7. Tabák	3 967 bodů
8. Doprava	3 598 bodů

Největší důvod k radosti při 10. ročníku Novoročního turnaje tradiční "plzeňské pětky" měl tým města Plzně a jeho kapitán Milan Ungr (s pohárem), který mimo cenu pro vítězný tým, získal i ocenění pro nejlepšího hráče turnaje. Druhé místo patří Média týmu s nejlepším střelcem Jiřím Hurníkem, třetí skončil Prazdroj s nejlepším brankářem M. Vondráčkem. Škoda obsadila po slibném rozjezdu, ale o to horším závěru, o skore pátou příčku za Západočeskou univerzitou.

ŠKODABIKE marathon 2005

Už od prosince loňského roku připravují organizátoři - Summit Drive a hlavní partner ŠKODA HOLDING a.s. - druhý ročník cyklistického závodu ŠKODABIKE marathon 2005. Závod pro širokou veřejnost, amatérské i profesionální cyklisty se uskuteční v sobotu 30. dubna 2005. Postupně budeme přinášet další podrobnosti a zajímavosti z příprav akce a odkryjeme překvapení, která druhý ročník nabídne.

Chcete koupit, postavit či zrekonstruovat nemovitost?
Úvěry v kombinaci s životním kapitálovým programem
Bance budete splácet pouze měsíčně úrok, po celé období máte odklad splátek jistiny a současně si platíte kapitálový program. Na konci období společnost vyplatí bance hypotéku a Vy obdržíte peníze zhodnocené o zisk.
Takto tedy zaplatíte za hypotéku méně než si půjčíte!!!
Podrobné informace podá Štěpán Kešner, č. tel.:723 713 520, 777 722 908, 377 449 434 – večer e-mail: kancelář.327@seznam.cz
Konzultace a poradenství zdarma!!!!!

soukromá inzerce

Inzeráty pro tuto rubriku přijímáme pouze písemně, a to i faxem či e-mailem, a uveřejňujeme zdarma. Pokud není v inzerátu uvedena adresa nebo soukromé telefonní číslo inzerenta, pak přijímáme výhradně písemné odpovědi, které předáváme.

●**PRODÁM** el. rozvaděč na sloup. Starý Plzenec. Kontakt na mobil či e-mail. Telelefon: 602 683 980, delfino@seznam.cz.

●**PRODÁM** dřevěné okno o rozměrech 148 x 880 cm. Starý Plzenec. Kontakt na mobil či e-mail. Telefon: 602 683 980, delfino@seznam.cz.

●**PRODÁM** chalupu v obci Vrážné u Plas, garáž v Plzni - Bukovci a automobil Trabant 601 z roku 1971, STK 2006. Tel.: 605 109 759.

●**NABÍZÍM** dva výstavní harzké kanáry s registrač. kroužky, oceněné v soutěži zpěvu a samičky žluté a straky - vše kvalitní za dobré ceny od 200 Kč. Plzeň, tel.: 377 374 258, mobil 605 523 865, 608 281 301.

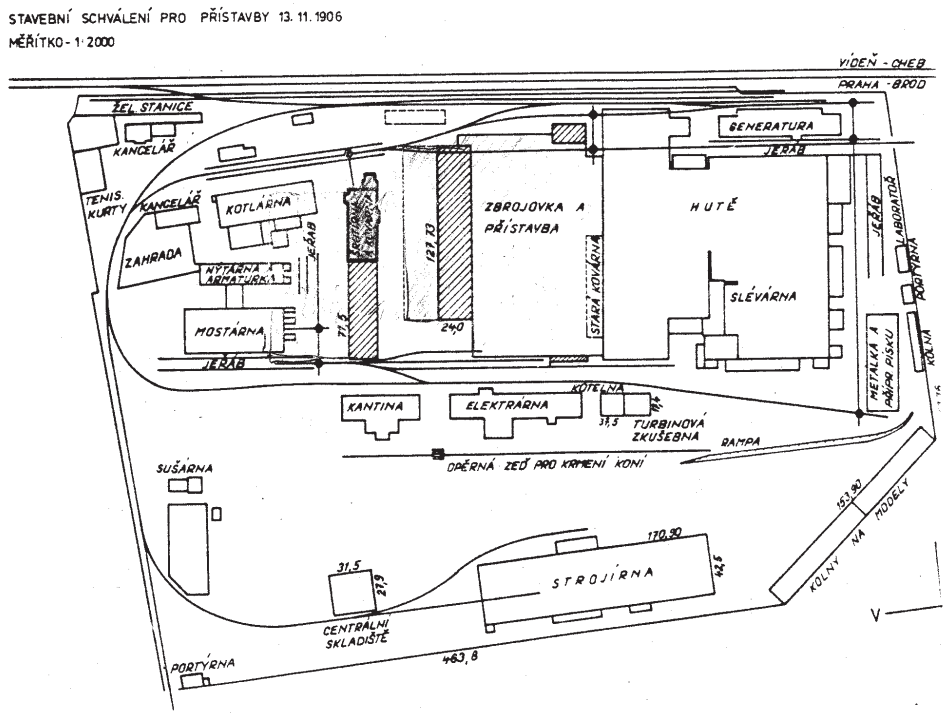
●**NABÍZÍM** na časté nemoci dětí i dospělých, na záněty, virózy, anginy i chřipky za příznivou cenu účinný bylinný elixír z Kanady: ALVEO. Lékařsky ověřený, schválený min. zdravotnictví. Plzeň tel.: 377 374 258, mobil: 605 523 865.

zajímali jste se

Historie škodovácké závodní dráhy začala v roce 1897

Nebylo by možné zveřejnit historii tratí a vleček Škodovky s nějakým nákresem? František Řezáč, Konstrukce turbin ŠKODA POWER

Historie škodovácké závodní dráhy oficiálně začíná 1. dubna 1897, kdy byla otevřena nákladní stanice Plzeň – Škodovy závody pro ohraničenou dopravu nákladní. Byla připojena v 351. km trati Plzeň–Cheb. Teprve později, v roce 1904, kdy se přestavovalo hlavní nádraží a došlo k přeložce tratí Plzeň–Cheb a Plzeň–Brod nad Lesy, byla stanice připojena na trať Plzeň–Brod nad Lesy. Závodní doprava ale v továrně fungovala již dávno předtím – v původní Škodově strojírně byly jednotlivé objekty propojeny kolejemi, po kterých jezdila akumulační lokomotiva. V době založení stanice Plzeň–Škodovy závody a zahájení vlečkové dopravy bylo vlečkové kolejiště připojeno k trati Plzeň–Cheb na dvou místech a to v km 351.019, přibližně v místech dnešního napojení vlečky Sever na kolej č. 4 ve stanici Plzeň–Jižní předměstí, a dále v km 351.538, to je o 519 metrů více na západ – patrně v prostoru dnešního "tunelu". Hlavní kolej tehdejší vlečky probíhající od výhybky č. 1 k výhybce č. 7 byla dlouhá asi 520 metrů. Z ní přibližně v 351.190km (hodnoty podle trati Plzeň–Cheb) vycházela výhybkou č. 3 druhá kolej, která se po 325 metrech zapojovala do koleje hlavní výhybkou č. 6. Z druhé koleje odbočovala kusá kolej dlouhá asi 75 m výhybkou č. 5 (proti km 351.420). Z druhé koleje byla vedena odbočka východním směrem přes výhybku č. 2, která přiléhala k výhybce č. 3 tak, že hroty těchto výhybek byly od sebe jen nepatrně vzdáleny. Tato kolej se stáčela obloukem k severu a její tehdejší trasa je dochována dodnes. Je to kolej vedoucí od dnešní b. 17 přes sklad malé kovárny k budově 35 a dále k hlavní bráně. Z koleje č. 2 odbočovala další kolej opět východním směrem přes výhybku č. 4 přibližně v km 351.330 a pokračovala mírným obloukem k severovýchodu a napojila se do koleje odbočující výhybkou č. 2. Tato kolej byla dlouhá cca 390 metrů. Proti km 351.180 odbočovala pak kolej přes výhybku č. 8 západním směrem a končila v objektu zbrojovky. Délka této koleje byla cca 130 metrů. Zabezpečovací zařízení tehdejší vlečky bylo velmi primitivní a sestávalo se ze dvou kolejových zábran, z nichž každá byla umístěna asi 50 m před odbočnými výměnami z trati Plzeň–Cheb. V té době nebyly budovány odvratné koleje, takže bezpečnost vlakové dopravy na trati Plzeň–Cheb byla zcela závislá na lidském činiteli, tedy na posunovačích a jejich více či méně odpovědném přístupu k práci. V případě, že by bylo při posunu došlo k ujetí vozů po hlavní koleji směrem k odbočné výhybce, byla v cestě jen kolejová zábrana, která měla zabránit ujetí vozů na trať státní dráhy. Na přelomu století se Plzeň stala centrem průmyslu, obchodu i dopravy. Z hospodářského hlediska byl počátek dvacátého století ve znamení neustále se střídajících krizí a konjunktury. Škodových závodů, tehdy již akciové společnosti, se však tyto hospodářské výkyvy díky přechodu na zbrojní výrobu příliš nedotkly. Vyrábělo se v obou strojírnách, poměrně od sebe vzdálených. Spojovala je kolej, která vedla přes hlavní bránu a vycházela z podniku přes dnešní ulice Tylova a Husova a stáčela se východním směrem, kde dále probíhala po dnešní ulici Poděbradově /dříve Rožmberské/. Na konci byly dvě točny, přes které se vagóny dostávaly do starých objektů Škodových závodů a přes výhybky západním směrem k dalším spoluuživatelům vlečky. Obě části továrny byly spojeny vlečkou, po níž jezdily dvě akumulační lokomotivy. To, že budou na vlečce vedoucí městem používány akumulační lokomotivy, byla jedna z podmínek města Plzně, když schvalovalo Emilu Škodovi projekt na stavbu vlečky. Pro potřeby tehdejší výroby to stačilo, ale čas od času zůstávaly lokomotivy na trati stát, většinou pro nedostatek páry. Potíž byla v tom, že tato vlečka vedla městem, a když se stala taková porucha, kvůli níž se lokomotivy zastavily na trati, docházely na ředitelství časté stížnosti občanů. Vedení závodů situaci vyřešilo tak, že definitivně přemístilo výrobu ze staré strojírny do nového, velkého a moderními stroji vybaveného strojírenského objektu. To byl vlastně počátek přestavby závodů. Vedle staré kovárny se postavila nová, velká kovárna a přemístila se slévárna šedé litiny. K tomu všemu byla třeba spolehlivá doprava. A tak se současně stavěly nové trati uvnitř závodu, který se začal vměstnávat do prostoru, který byl na jihu ohraničen tratí Plzeň–Cheb a na severu Tylovou ulicí. Zapojení vlečky Škoda na západní straně (km 351.538) bylo zrušeno při přeložce tratí Plzeň–Cheb a Plzeň–Brod nad Lesy v roce 1913. Jaké typy lokomotiv jezdily na vlečce po jejím založení a v prvních letech provozu již nelze zjistit. První historické doklady o používaných lokomotivách jsou až z roku 1915, kdy byly na vlečku dodány dvě lokomotivy od firmy Orenstein & Koppel. Další lokomotiva od stejné firmy byla dodána v roce 1916. Za první světové války v letech 1914–1918 byl podnik rozšířen o novou část, zvanou "Jih". Ta byla rovněž vybavena seřaďovacím nádražím a rozsáhlou sítí vlečkových kolejí. Tím vznikly dvě rozsáhlé části jednoho podniku, které byly od sebe odděleny tratěmi Plzeň–Cheb a Plzeň–Brod nad Lesy. Z provozních důvodů bylo nutno obě tyto části spojit. Toto spojení bylo dokončeno v roce 1917 dosud existující spojkou probíhající velkým obloukem za "Mrakodrapem", odkud kolej klesá směrem do tunelu pod tratí Plzeň–Brod nad Lesy a za tunelem opět stoupá k seřadišti "Sever". Před sklonem k tunelu přechází tato spojka po mostě trať Plzeň–Cheb. První světová válka zasáhla do hospodářství vývoje velice silně. Příprava na válku ovlivnila celé hospodářství. Pro oblast dopravy měl mimořádně velký význam vznik automobilu, který v této válce sehrál velkou roli. Vývoj se nezastavil ani před branami Škodovky. Ba naopak. Škoda vývoji otevřel brány dokořán, a tak se do továrny dostal i automobil. A to hned ve dvou funkcích – jako dopravní prostředek i jako předmět výroby. (pm)



Situační plán nových Škodových závodů z r. 1906

Podle publikace 100 let dopravy ve Škodovce, (ŠKODA DOPRAVA s.r.o., 1997)

Škodovák
Vydává ŠKODA HOLDING a.s., Vnější vztahy, Tylova 1/57, 316 00 Plzeň ● IČO 26163632, MK ČR 10556 ● Sídlo redakce Tylova 57, 316 00 Plzeň ● telefon 37 81 32067 ● fax 37 722 14 23 ● vychází jednou za čtrnáct dnů v pátek e-mail: radka.pistoriusova@skoda.cz ● uzávěrka inzertní strany předcházející čtvrtek, ostatních stran v pondělí v týdnu vydání novin ● náklad 10 000 výtisků ● tiskne VLTAVA - LABE - PRESS a.s., Novinové centrum Plzeň