

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Nulté číslo

Vychází v listopadu 1993

ZDARMA

Malé ohlédnutí za oslavou na "Mirošovce", aneb... ...Jak to všechno začalo

Loňského roku 1. srpna uplynulo 110 let od zahájení provozu na úseku dráhy z Nezvěstic do Mirošova. Toto výročí jsme si tehdy skromně připomněli nasazením historických motorových vozů na pravidelných vlacích o víkendu 1. a 2. srpna. Hlasy cestujících se nechaly slyšet, že správná sláva musí mít parní lokomotivu, že to chce něco víc.

okresním úřadu zvládli bez problémů. Nakonec zbylo sepsat stanovy a odeslat společně se žádostí o registraci na ministerstvo vnitra ČR a čekat.

Osmého února 1993 byl náš spolek Lokálka Group zaregistrován. Přidělení identifikačního čísla bylo otázkou dalšího týdne, založení účtu u banky pak jen chvilkovou záležitostí.

historický vlak s parní lokomotivou, pravidelné vlaky budou vedeny historickými motorovými vozy M 131.1, vydáme pamětní publikaci a skleničky.

Při zabezpečování akce jsme měli možnost spolupracovat s řadou firem, jejichž kvality byly často neporovnatelné. Vždyť skleničky vyrobené v Uniónu Heřmanova Huť byly natolik ne-



A právě tento okamžik se nám stal impulsem pro uspořádání "pořádné" akce. Ale jak na to? ČSD podle slov tehdejšího tiskového mluvčího plzeňského OR neměly údajně na propagaci ani korunu! A taková akce samozřejmě nějaký peníz spolkně. Rozhodli jsme se tedy jít cestou hledání sponzorů, nějakou korunu sehnat formou placené reklamy v propagačních materiálech akce. To zase vyžadovalo určitou právní subjektivitu, a tak nezbylo, než založit spolek v duchu litery zákona. V tomto směru jsme neměli nejmenších zkušeností, přesto jsme naše první kroky díky ochotě pracovníků na rokycanském

A pak se roztočil pořádný kolotoč - vytipování sponzorů, žádosti, osobní návštěvy, přesvědčování o správnosti našeho činu, To vše se odehrávalo vlastně ve dvou lidech při běžné turnusové službě v železničním provozu. Bez ohromného pochopení v rodině bychom něco takového nikdy nemohli zvládnout, neboť volný čas věnovaný přípravě akce obnášel stovky hodin.

I přes časté neúspěchy se nám nakonec povedlo díky ochotným sponzorům i těm, kteří nám svěřili reklamu své firmy, sehnat drobný kapitálový základ. Jeho objem nakonec usměrnil i naše představy o celé akci - pojede

kvalitní, že jsme nakonec byli nuceni celou zakázku vrátit. Snaha minimalizovat náklady a svěřit tisk textové části brožurky drážní tiskárně v Ústí nad Labem byla též krokem omylu. I tam jsme nakonec zakázku vrátili a nový tisk řešili doslova za minutu dvanáct jen díky ohromnému pochopení v soukromé rokycanské tiskárně KBC. Barevný přebal je profesionálním dílem plzeňské tiskárny Adéla, vazbu pak precizně provedla firma Černohorský v Praskolesích. Plakáty a reklamní listy kvalitně zhotovila tiskárna Typos v Domažlicích.

Pokračování na str. 2

Milí železniční přátelé,

do rukou se Vám dostává nulté číslo občasníku, který se rozhodli vydávat členové železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech. Naším základním cílem se stala propagace lokálních tratí, které si díky svému kouzlu a často funkci jediného spojení odlehklých míst s okolním světem zaslouží více úcty, než kolik jim v současné době projevujeme. Loňské "velké plány" rušení nerentabilních tratí jsou jasným důkazem, kam až může vést lidská krátkozrakost. A právě na našich stránkách bychom se chtěli věnovat zajímavostem, které naše lokálky skrývají, připomenout často jejich velice bohatou minulost i poukázat na současnost, která z nich často díky nekoncepci naší dopravní i tarifní politiky vytváří právě "nerentabilní" dráhy.

Chci Vás všechny touto cestou vyzvat k úzké spolupráci, neboť Lokálka je tu pro všechny, kterým není osud našich lokálních tratí lhostejný. Jak pestrý a zajímavý si náš občasník vytvoříme, záleží na nás všech. Nebuďme tudížové a rozděleme se s ostatními o své poznatky, vypusťme na naše stránky zajímavosti o lokálkách ve svém okolí, o vozidlech i o lidech, kteří s těmito dráhami mají něco společného. Zajímavé postřehy z dobře fungujících drah regionálního významu v zahraničí můžeme touto cestou nabídnout jako impuls našim, ve tvorbě dopravní politiky ne příliš obratným, vládním činovníkům. Naši snahou bude v rámci možností otisknout všechny zajímavé příspěvky, nedočkáte se však zatím žádných honorářů. Nevěšte hlavu, ani my se nehonorujeme, naopak nás tato činnost stojí dost vlastních peněz, o volném čase ani nemluvě.

Toto nulté číslo se Vám dostává do rukou zdarma a rádi bychom tak vydrželi i nadále. Proto budeme vždy část prostoru věnovat firmám, které jsou ochotny svou reklamou pokrýt nejnnutnější výrobní náklady občasníku. Ing. Jiří Svoboda

K lokálkám patří "stojednatřicítky"

Nenašli bychom určitě lokálku, kterou po dlouhá léta provozu neovládly jednoduché a spolehlivé motorové vozy řady M 131.1. Nebyly výjimečné případy, kdy jsme je mohli spatřit v čele smíšených vlaků či dokonce rychlíků.

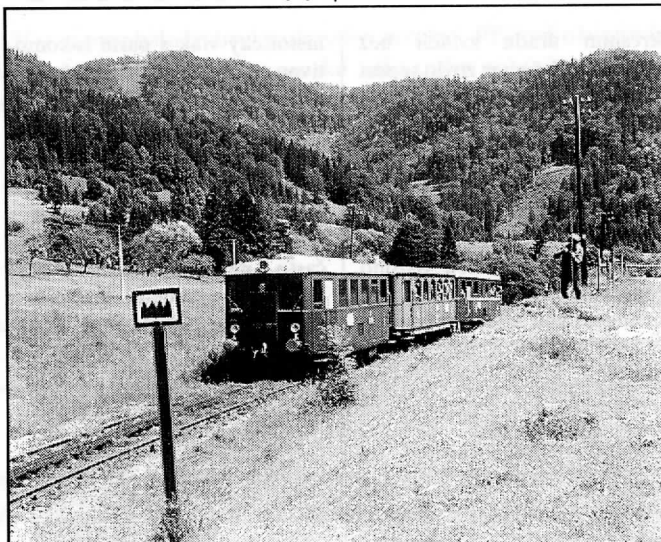
V letech 1948-56 jich bylo v Tatře Kopřivnice a ve Studénce vyrobeno celkem 549 kusů, čímž se zařadily k nejpočetnější řadě u ČSD. Naftový, vzduchem chlazený spalovací motor Tatra T 301 jim dával výkon 155 koní, konstrukce mechanického přenosu výkonu pomocí čtyřstupňové převodovky Mylius umožňovala největší rychlost 60 km/h.

Dodávky nových motorových vozů řady M 152.0, dnes označených řadou 810, postupně vytlačovaly osvědčené "stojednatřicítky", až nakonec začátkem osmdesátých let z našich tratí zmizely úplně.

Nezmizely však navždy, neboť aktivity k zachování některých vozů této řady pro příští generace na sebe nechal dlouho čekat. Plzeňské lokomotivní depo si v tomto směru zachovalo určitou prioritu, a proto bych se chtěl dnes několika řádky věnovat motorovému vozu M 131.1487, který je provozován právě v lokomotivním depu Plzeň.

Motorový vůz M 131.1487 byl vyroben 20. června 1955 ve Studénce s továrním číslem 54150. ČSD jej prozatimně převzaly 20. září 1955 a technicko-bezpečnostní zkouška byla vykonána 24. září téhož roku

ve výtopně Karlovy Vary. Do dne definitivního převzetí 18. května 1957, ale i dlouhá léta poté, byl provozován ve výtopnách Cheb a Karlovy Vary. Začátkem roku 1963 byl po střetnutí krátkodobě odstaven. V dubnu 1964 byla provedena rekonstrukce vytápění na teplovzdušné a v květnu 1969 byly



rekonstruovány stupačky. V letech 1973-75 se tento motorový vůz objevuje ve stavu vozidel PLD Klatovy, poté se opět vrací do Chebu, odkud byl 16. července 1976 předán do LD Plzeň. Tady sloužil až do konce března 1984, kdy byl odstaven do zálohy a nakonec 23. října 1985 zrušen. Neskončil však pod plameny hořáků v Kovošrotu jako ostatní vozy této řady, ale přičiněním fandů byl v plzeňském lokomotivním depu opraven, aby po zkušební jízdě 19. června 1986 mohl opět vozit cestující. To bylo prvně při oslavách 85. výročí trati Pňova-

ny-Bezdrůžice již 21. června 1986 a od té doby začal svůj nový život.

Dnes už si ani nedokážeme představit oslavu, často i daleko za hranicemi našeho regionu, kde by tento motoráček neučinkoval. Jen těžko by se na tyto řádky vešlo vyjmenovat všechny akce, které svou účastí obohatil. O

jedné ne příliš ojedinělé akci bych se rád přece jen zmínil. Bylo to 4. července 1992, kdy se společně s M 131.1184 a jedním vlečným vozem vypravil napříč, tehdy ještě federativní republikou, aby odvezl účastníky dětského turnusu na Čiernohronskou lesní železnici v Čiernom Balogu. Tato náročná 1658 km dlouhá cesta byla zatěžkávací zkouškou těchto motorových dědečků. Až s podivem je možné konstatovat, že tyto stařícké stroje ji zvládly bez jediné technické závady! A co víc, obstály i na náročné ozubnicové trati do Tisovce, kde skloníky

oznamují padesátipromilová stoupání.

V roce 1988 neušel pozornosti filmařů, a tak jej můžeme spatřit v posledních dvou dílech "Slunce, seno ..." režiséra Zdeňka Trošky i v Kachyňově filmu "Blázni a děvčátka", v roce 1989 půzoval filmařům při natáčení dokumentu "Tvar vyšších rychlostí".

Po celou dobu svého nového života nesčetněkrát rozdával radost našim nejmladším spoluobčanům při jízdách "Dětských draků" a stále je díky svým malým provozním nákladům na tyto akce žádan. A pokud naše současné vedení Českých drah rozumně přehodnotí své požadavky při tvorbě cen za tyto jízdy, nebude mít tento motorový dědeček čas ani pořádně vydechnout.

Do dnešních dnů ujetých 24,5 tis. km napovídá přece vše a nepotřebuje další komentář.

Uvedený článek vznikl s vědomím, že v naší republice pracuje více aktivit kolem provozování motorových vozů M 131.1. Vyzývám tímto všechny, kteří uvedené motoráčky zachraňují, znovuzprovozují či již provozují, taktéž všechny, kteří se zabývají dokumentací této lokomotivní řady, aby se s podobnými příspěvky včetně fotografií obrátili na naši adresu. Rádi tyto informace zveřejníme a pokud se nám jich podaří nastřídat dostatečné množství a finanční situace nám dovolí, chtěli bychom této řadě motorových vozů věnovat samostatnou publikaci. (ijs)

Dokončení ze strany 1

...Jak to všechno začalo

Všem těm, kteří dokázali odevzdat solidní práci, často bez ohledu na doslova šibeniční termíny, patří náš velký dík. Pro nás, ale i pro ostatní, kteří se do podobných akcí někdy pustí, platí velké poučení - svěřit své zakázky profesionálům! Výsledná kvalita a klidné nervy za to opravdu stojí.

Ze vzájemné spolupráce s ČD jsme měli po dřívějších zkušenostech velké obavy, ale nakonec ochota spolupracovat

a podpořit akci ze strany některých pracovníků byla více než příjemným překvapením. Akci jsme pořádali ve spolupráci s lokomotivním depem v Plzni, ale podpora ze strany Služby kolejových vozidel tehdejšího OŘ nebyla o nic menší. Snad jen nadsazené požadavky ze strany drážních hasičů nepotvrdily větší ochotu spolupracovat.

Nakonec se nám přece jen povedlo uspořádat akci finančně dostupnou široké veřejnosti, což

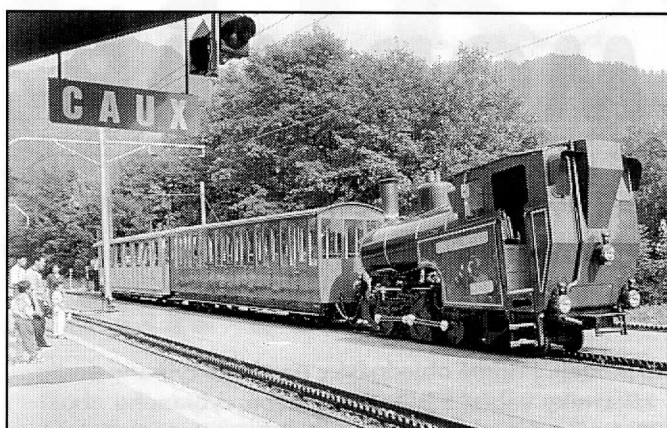
vlastně bylo naším cílem. O tom, že veřejnost takovou akci očekávala, nás dostatečně přesvědčila návštěvnost, která předčila naše očekávání. A to i přesto, že jsme nakonec přes veškeré úsilí nedokázali nabídnout vše, co bychom chtěli a co jsme plánovali.

Touto akcí činnost našeho spolku nekončí. Naopak díky této tvrdé škole a velkým poučením jsme připraveni i příští

rok uspořádat podobnou akci, nepochybně kvalitnějšího provedení. Bližší informace o našich plánech přineseme v příštím vydání našeho občasníku.

Jisté je, že se i přes veškeré úsilí při těchto našich aktivitách neobejdeme bez určité pomoci sponzorů, které bych chtěl touto cestou vyzvat ke vzájemné spolupráci. Prostoru pro reklamu jejich firmy bude nepochybně dostatek. (ijs)

S FIPkou za poznáním



Až 220 promilová stoupání musí překonat ozubnicová dráha, provozovaná švýcarskou soukromou společností MOB, aby od břehů Ženevského jezera dosáhla svého cíle na vrcholu Rochers-de-Naye ve výšce 2045 m n.m. Do provozu byla tato dráha uvedena v roce 1892, kdy její provoz zajišťovaly dvouspřežní parní lokomotivy. V roce 1909 byl elektrifikován dolní úsek dráhy, v roce 1938 dosáhly vrcholové stanice nově dodané elektrické vozy.

V loňském roce v souvislosti s oslavou stého výročí dráhy byla lokomotivkou SLM vyrobena replika parní lokomotivy, která tady před sto lety zahajovala provoz. Na pohled je od té původní k nerozeznání, avšak duši má zcela novou. Vytápění olejem, počítačem řízený proces spalování jsou hlavními znaky stoletého pokroku.

Ve zkratce

V sobotu 13. listopadu uspořádal Klub přátel jindřichohradeckých úzkorozchodek pracovní seminář týkající se privatizace lokálních tratí. Přesto, že se na jeho obsahové náplni podíleli převážně amatéři, pojetí celé akce bylo velice profesionální. S některými zajímavými postřehy Vás seznámíme v příštím vydání Lokálky.

Na sobotu 4. prosince připravilo vedení Čiernohronské lesní železnice v Čiernom Balogu společně s dalšími aktivitami na Slovensku 2. neformální setkání příznivců historické železniční techniky, jehož cílem je vzájemně se informování o dosažených výsledcích, navázání kontaktů a výměna

zkušeností v oblasti záchrany a provozu historické železniční techniky.

Sraz je v sobotu 4. 12. 1993 v železniční stanici Podbrezová, odkud budou účastníci odvezeni motorovým vozem M 131.1053 do Hronce a dále úzkorozchodným vlakem k chatě Kamenistá, kde bude celé setkání probíhat. Ukončení bude po návratu opět v žst. Podbrezová v neděli v 11.40 hod.

V účastnickém poplatku 250,-Sk, splatném při prezenci je zahrnutý nocleh a stravování. Zájemci potvrďte svou účast do 26. 11. 1993 na adrese: ŽSR - Muzejné dokumentační centrum, Bajkalská 41, 821 09 Bratislava nebo telefonicky na drážním čísle 933 - 5534.

Nabídka.

Pamětní publikace vydané ke 110. výročí místní dráhy Rokycany - Nezvěstice si můžete objednat za 25,-Kč na adrese spolku.

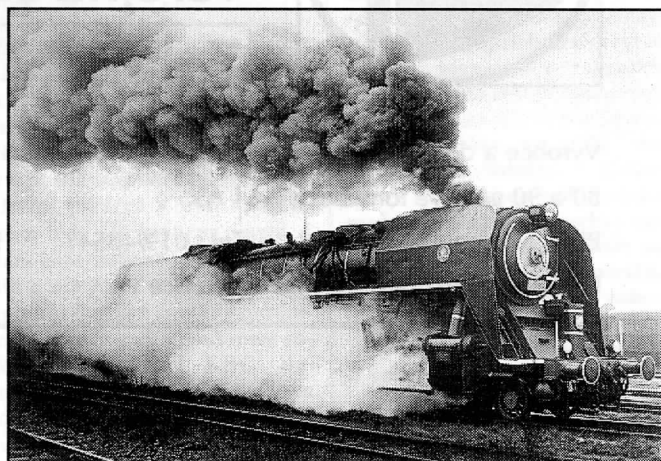
Všem zájemcům uveřejníme inzerát se železniční tematikou do rozsahu 5 řádků za 20,-Kč, za každý další řádek 10,-Kč. Platbu možno provést složenkou "C" na adresu spolku, kde do "zprávy pro příjemce" uvedete text inzerátu nebo dopisem, kdy je možné příslušnou částku uhradit přiloženými poštovními známkami dané hodnoty.

Kdo pomůže

modeláři, který se zabývá stavbou železničních budov. Marně již dlouho shání podklady pro stavbu veškerých budov Českomoravské transverzální dráhy. Kdo můžete pomoci, třeba jen tipem, ozvěte se na adresu: **Jiří Humler, 357 21 Stříbrná u Kraslic 532.**

V roce 1994 jubilují tratě

- | | | |
|-------|---------|------------------------------------|
| 1.1. | 145 let | Brno-Česká Třebová |
| | 120 let | Lysá n.L.-Ústí n.L.záp.n. |
| | 110 let | Krásný Dvůr-Radonice u Kadaně |
| 14.1 | 120 let | Hradec Králové-Lichkov-Dolní Lipka |
| 16.1 | 125 let | Česká Lípa-Rumburk |
| | | Rybníště-Varnsdorf |
| | | Děčín hl.n.-Jedlová |
| 1.2. | 125 let | Český Těšín - Nový Bohumín |
| 6.2. | 85 let | Čejč-Zdánice |
| 20.2. | 110 let | Kralupy n.Vlt.-Zvoleněves |
| 1.4. | 105 let | Horní Blatná-Potůčky |
| 22.4. | 125 let | Kladno-Stochov |
| 1.5. | 135 let | Turnov-Liberec |
| | | Jaroměř-Malé Svatoňovice |
| 15.5. | 95 let | Karlovy Vary-Nová Role |
| 18.5. | 95 let | Ostrava Svinov-Lhota u Opavy |
| 1.6. | 105 let | Hodslavice-Nový Jičín |
| 3.6. | 10 let | přeložka Třebušice-Chomutov |
| 6.6. | 155 let | Břeclav-státní hranice |
| | 120 let | Trmice-Bílina |
| 8.6. | 120 let | Č.Budějovice-Veselí n.Luž. |
| 11.6. | 95 let | Břežnice-Strakonice |
| | | Břežnice-Rožmitál p.Třemš. |
| | | Blatná-Nepomuk |



LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech
Připravuje ing. Jiří Svoboda. Kontaktní adresa: P.O.Box 30, 33 701 Rokycany

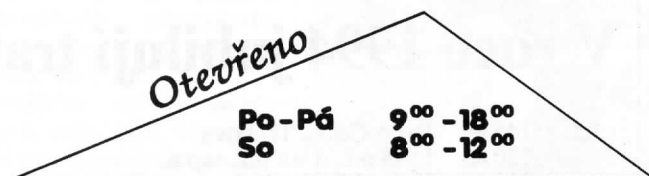
MODEL SPOL. S R.O. PLZEŇSKÝ MODELÁŘ

Prodejna **"PLZEŇSKÝ MODELÁŘ"** je jedna z největších a nejmodernějších v České republice a nabízí pro
**modeláře všech odborností
a
sběratele**

více než 10 000 druhů zboží v samoobslužném i pultovém prodeji. Přijímá objednávky na zboží vybrané podle katalogů českých i zahraničních výrobců. Pro tuzemské zákazníky nabízí zásilkovou službu vybraného zboží na dobírku. V prodejně se setkáte se zkušenými prodáváči, kteří Vás ochotně obslouží a pomohou s výběrem zboží.

Na setkání s Vámi se těší prodejna

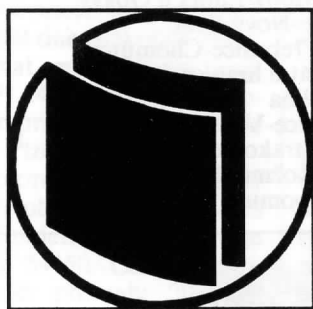
PLZEŇSKÝ MODELÁŘ



Prodejna **"PLZEŇSKÝ MODELÁŘ"** pro Vás přivezla z USA plastické stavebnice firmy **WILLIAMS** bros. a žiletkové pilky **ZONA**. Dále provádíme distribuci značkových leteckých vrtulí **forte**.

MODEL SPOL. S R.O.

KOLLÁROVA 32, 301 21 PLZEŇ, TEL./FAX: 019 - 22 07 27



PLZEŇSKÁ PAPIRNA

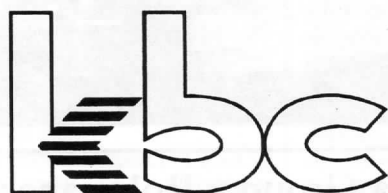
veřejná obchodní společnost

Zahradní 2, 304 90 Plzeň 2

Výrobce a dodavatel dopisních obálek všech druhů od typu C6 po typ B4, kancelářského papíru a xeropapíru 80 a 90 g/m² ve formátech A4 i A3.

Pište, telefonujte, faxujte ! Tel.: 019/48541 Fax: 019/48449

Nejlevněji nakoupíte přímo u výrobce !



SPOL. S R. O.
DIVIZE TISKÁRNA
ul. Míru 16, 337 01 Rokycany

- ofsetový tisk
- kopírování
- vazba tiskopisů
- prodej kancelářských potřeb
- a jiné propagační služby

Tel.: 0181/3462,

Fax: 0181/2554