

# Vychází v den prvního výročí založení spolku **LOKÁLKA**

**Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech**

Číslo 1

Vychází 8. února 1994

ZDARMA

## Pan učitel s láskou k železnici

Je to snad náhoda nebo to předurčil osud ? Jedno je však jisté, že 8. února slaví s námi společně i své narozeniny člověk, kterého celoživotním koníčkem se stala právě železnice. Vysloužilý učitel pan Vladimír Zuska pln životního elánu slaví své úctyhodné 83. narozeniny. Během svého aktivního života věnoval spoustu volného času propagaci železnice, ať již to byla výchova mladé generace prostřednictvím Klubu železničních modelářů v Jesenici nebo práce vedoucího Vlastivědného muzea v Jesenici, kde v roce 1976 založil oddělení železniční historie Rakovnícka. Při tom všem se stačil věnovat i rozsáhlé publikační činnosti.

**Panu Vladimíru Zuskovi přejeme jménem všech železničních přátel do dalších let pevné zdraví i nevyčerpatelnou studánku životního optimismu.**

A protože ochotně přistoupil na naši nabídku vzájemné spolupráce, již v příštím vydání občasníku se setkáme s jeho první částí vzpomínek " Sedm let na rakovnické lokálce ".



## Slovo úvodem

Uběhly necelé tři měsíce a opět se scházíme nad stránkami Lokálky. Dnešní vydání je takové trochu zvláštní, neboť vychází právě v den prvního výročí založení našeho spolku Lokálka Group.

Poohlédneme se za uplynulým rokem naší činnosti, ve stručnosti si připomeňme, co se nám za tu dobu povedlo, ale i to, co jsme podle našich představ a plánů nezvládli.

Spolek původně vznikl za účelem získání právní subjektivity pro zajištění oslav 110. výročí mirošovské lokálky. Přes všechna úskalí nakonec akce proběhla podle plánu. Útrapa, ale i drobné radosti, které celou dobu příprav i samotný průběh akce provázely, jsme dostatečně přiblížili v nultém čísle Lokálky. To, že se nám vše nepovedlo podle našich představ, bylo především odrazem krátké doby na přípravu, sbírání prvních zkušeností a v neposlední řadě i nedostatečného personálního obsazení.

Při restaurování vlečného vozu Clm z roku 1935 jsme podcenili náročnost této akce, a proto původně plánovaný termín dokončení zůstal pouhým snem. Pravdou je, že jsme nepočítali s tak důkladným provedením prací, které náročnost opravy minimálně zdvojnásobilo. Kvalita se však odrazí v konečném výsledku.

Podle plánu jsme v listopadu vydali nulté číslo občasníku, další čísla by měla spatřit světlo světa zhruba se čtvrtletními odstupy.

Nejdůležitějším momentem pro život spolku je příliv mladé krve, kterou s sebou ve druhé polovině roku přineslo několik nových, pro naše plány velice zapálených členů. Nezbyvá než věřit, že se naše plány společnými silami naplní a druhý rok života spolku bude úspěšnějším. Ing. Jiří Svoboda

## Jak dál po roce činnosti?

Tuto otázku jsme si položili mnohokrát, naposledy při sestavování plánu činnosti spolku na rok 1994. Po zkušenostech s oslavami na " Mirošovce " v loňském roce jsme se rozhodli i letos uspořádat podobné jízdy parních vlaků na lokálce Chrást - Stupno - Radnice při příležitosti konání Vavřínecké pouti 14. srpna. Počítáme s účastí parní lokomotivy 423.009 ze strojové stanice v Lysé nad Labem. K této akci bychom chtěli vydat pamětní publikaci, která by se věnovala kromě samotné dráhy také historicky velmi zajímavé oblasti Radnicka. O případných dalších upomínkových předmětech rozhodne výsledek ankety, kterou přinášíme na 3. straně.

I nadále se budeme intenzivně věnovat restaurování vlečného vozu, abychom ho co nejdříve mohli představit veřejnosti a využívat k realizaci mnoha plánů. Současně jsme se rozhodli převzít patronát nad znovuzprovozněním i vlastním provozováním motorového vozu M 131.1386, který plzeňskému lokomotivnímu depu zapůjčila bezdružická škola.

V jarních měsících bychom chtěli navštívit muzeum bavorských lokálků v Bay. Eisenstein za účelem navázání spolupráce se zdejším spolkem, jehož čin-

nost je v mnoha směrech shodná s naší. V průběhu roku máme naplánováno několik exkurzí a tématických výletů po stopách zajímavých, dnes již některých zrušených lokálků.

Prostřednictvím dalších vydání našeho občasníku budeme propagovat naše myšlenky a plány s cílem získání širší podpory i dalších aktivních členů. Ohlasy na nulté číslo předěly naše očekávání. Děkujeme za vaše milé dopisy, často plné podnětných nápadů, a vážíme si vaší přízně. Snažíme se postupně odpovídat, ne vždy však stíháme podle našich představ. Proto, pokud tedy čekáte děle na občasník, nezaťme - nezapomněli jsme ! Zatím vycházíme zdarma, takže jediným vámi dotazovaným " předplatným " může být příspěvek na poštovné. Pokud nám budete příležitostně psát, přibalte pár poštovních

známek. Díky ! Naši snahou je posílat občasníky co nejvíce soustředěně, proto se vzájemně domluvte. Ušetříme tak spoustu práce, peněz i času. Místem soustředěného zaslání by mohly být především prodejny modelářských potřeb, železniční stanice, apod. Ozvěte se a domluvíme podrobnosti !

Nové typy i kritické hlasy budou pro nás vždy zdrojem poučení i hybnou silou do další práce. Ovšem spektrum naší činnosti je podmíněno i finanční situací spolku, kdy se i přes veškeré naše úsilí neobejdeme bez pomoci sponzorů. Vyzýváme tímto všechny, kteří jsou ochotní naší činnosti jakýmkoliv způsobem podpořit, aby se nám ozvali. Kdykoliv jsme připraveni k vzájemnému jednání, prostoru pro reklamu vašich firem bude dostatek. (ijs)

**Za významnou podporu činnosti spolku bylo na výroční schůzi 28. ledna 1994 rozhodnuto o udělení čestného členství:**

**Jindřišce Konvářové  
Miroslavu Kratochvílovi  
Jaroslavu Konvářovi**

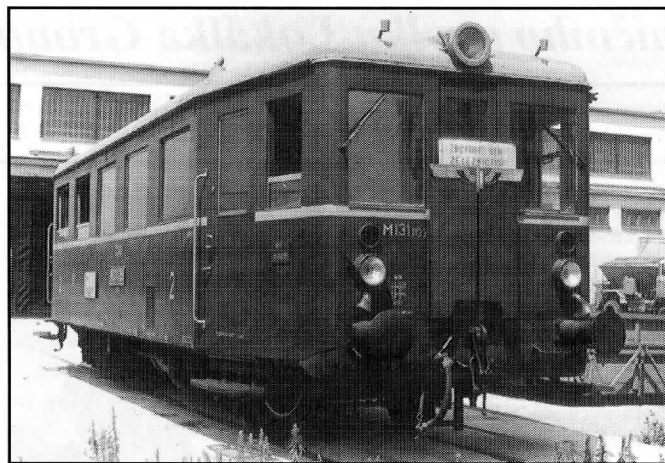
**Blahopřejeme**

# M 131.1133, aneb obyčejný příběh tuctové stojednatřicítky

Motorový vůz M 131.1133 byl vyroben z dílů dodaných Tatrou Kopřivnice ve Studénce s číslem výrobním 66 441 a 19.8.1949 prozatímně předán ČSD, které za něj zaplatily 1 510 850 Kčs. Tehož dne vykonal na trati Česká Třebová - Poříčí u Trutnova technicko - policejní zkoušku, při které dosáhl rychlosti 68 km/h, a byl předán do výtopny v Hradci Králové. Po necelém roce provozu byla v dílnách Šumperk provedena kolaudace vozu a ten následně 28.6.1950 definitivně převzat.

Následovaly dny všedního provozu. V šedesátých letech byl předisponován do PLD Letohrad, kde ho bylo možné spatřit při výkonech na tratích Častolovice - Solnice a Doudleby - Rokytnice. Občas také zaskočil na dráze Dolní Lipka - Štítý. Léta 1971 - 77 odsloužil opět v Hradci Králové, v letech 1974 - 77 ve strojové stanici Chlumec nad Cidlinou, kde obsluhoval tratě Chlumec - Křinec a Smidary - Vysoké Veselí. 26.5.1976 odvezl poslední osobní vlak z

Vysokého Veselí do Chlumce, když byl poté provoz na úseku Smidary - Vysoké Veselí zastaven. V dubnu 1978 jej můžeme



spatřit opět na lokálce Častolovice - Solnice ve službách PLD Letohrad. Již v říjnu 1979 se opět vrací do Hradce Králové, kde je nasazen na trať Smiřice - Sadová. Zde se v prosinci 1980 střetl na přejezdu s nákladním

automobilem, poté byl s následky násilného poškození odeslán do ŽOS Šumperk, odkud se 20.1.1983 vrací ze své poslední

dílnské opravy. Do května 1983 najezdil pouhých 290 km, kdy byl odstaven a následně 6.12.1983 zrušen.

K celkové likvidaci vozu však nedošlo, neboť byl prodán začátkem roku 1984 do Agrochemic-

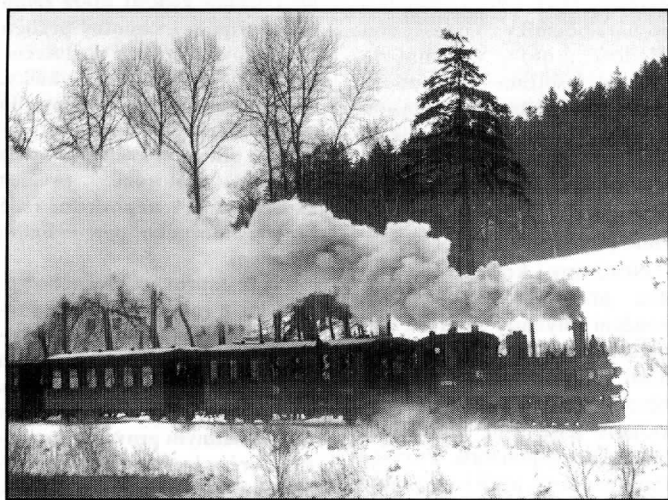
kého podniku Sadová, kde sloužil jako lokomotivní záloha.

V roce 1986 bylo rozhodnuto o jeho zachování v rámci východočeské ČS VTS. Práce však nepostupovaly podle očekávání, taktéž jednání mezi vlečkou a ČSD se protáhly. V roce 1988 se sice zúčastnil oslav trati Opočno - Dobruška a o rok později i oslav 130 let trati Pardubice - Liberec, ale až rok 1992 zaznamenal podstatnou změnu k lepšímu. Vůz se podařilo vyměnit za lokomotivu T 211.0 a do dubna 1993 deponovat ve Sdčlovacích a zabezpečovacích dílnách Hradec Králové, které navíc ochotně vypomohly s prostorem na prováděné opravy. Od 19.4.1993 je tento motorový vůz trvale přidělen do strojové stanice Jaroměř, kde vzniká železniční muzeum.

V současné době probíhají intenzivní práce na jeho opravě a pokud půjde vše podle plánu, na podzim letošního roku se s ním při pořádaných akcích již setkáme.

**Text i foto: Oldřich Čížek**

## Zbyly jen vzpomínky



Kdo by nebyl obdivovatelem kouzelných úzkorozchodek, typických lokálních tratí, zdolávajících často až neuvěřitelně náročné terény. Bývalé Německé říšské dráhy mohly být na svou rozsáhlou síť úzkých kolejí pyšné, ale i tady se projevil snahy převést dopravu na silnici a tyto lokálky jako nerentabilní rušit.

Krátkozraké rozhodnutí bolševika se nevyhnulo ani té nejkouzelnější krušnohorské z Wolkensteinu do Jöhstadtu. Provoz na této dráze byl zahájen 31.5.1892 a ke spokojenosti uživatelů sloužila až do roku 1984, kdy byl porovoz 30. září definitivně zastaven. 23 km trati, trasované úzkým údolím Pressnitz, kterou střídavě překonávala po 49 ocelových a třech kamenných mostech, k tomu v čele vévodící "Meyerky", dávaly provozu neobyčejné kouzlo.

Když se dnes vydáme do těchto končin, uvítá nás v Jöhstadtu budované muzeum saských úzkorozchodných drah, z celé trati pak jen zbytky tělesa a mostů, známá vodárna ve Steinbachu a topárna ve Wolkensteinu. Bez charakteristického pískání a zvonění zůstalo celé údolí jakoby mrtvé.

Snímek z ledna 1984 si připomeňme poslední chvíle provozu.

## Ve zkratce

**Na víkend 19. a 20. března 1994** chystá Pardubický spolek historie železniční dopravy "Sraz stojednatřicítek", jehož součástí by měla být "Josefovská jízda" všech zúčastněných vozů. Máme se tedy na co těšit!

**V nultém čísle Lokálky** jsme právem chválili výborně zorganizovaný seminář věnovaný problematice privatizace lokálních tratí. Také jsme slíbili, že Vás s některými zajímavostmi na našich stránkách seznámíme. Bohužel do uzávěrky tohoto čísla jsme neobdrželi slíbený sborník příspěvků, o který jsme se chtěli ve faktech opřít. Takže snad příště, a Vám, jindřichohradečtí, malujeme černý puntík!

**Četli jste již určitě první číslo nového Železničáře.** Jak na Vás působí? Takový moc na růžovo malovaný? Že by se s příchodem nového roku vše změnilo k lepšímu, není moc pravděpodobné. Spíš mám obavy, aby nám nenasmrádnul novodobou cenzurou!

**Moravský deník Svoboda** ve svém vydání 5. ledna 1994

pod titulkem "Železná láska" velice pěkně představil náš občasník. Děkujeme!

**Ústecký Expres**, zpravodaj vydávaný v lokomotivním depu Ústí nad Labem, letos vstupuje do svého 22. ročníku. Blahopřejeme k takové výdrži a do dalších let přejeme co nejvíce věrných čtenářů. Veškeré informace zájemcům podá osoba nejpopulárnější, šéfredaktor Josef Oliva, Hvozdíková 239, 403 21 Ústí n.L. - Brná, tel. 047/34201, nebo drážní do LD 980/5022.

**V ústeckém lokomotivním depu** také pracuje Klub přátel historických vozidel, jehož hlavním cílem je zprovoznění parní lokomotivy 354.195. Z pod širého nebe na podstavci se již lokomotiva dostala pod střešku a začaly první práce na odstrojování kotle. A nám nezbyvá, než držet palce, aby se započaté dílo co nejdříve dočkalo zdárného konce.

**Železniční muzeum v Bay. Eisensteinu** ve spolupráci s vozební stanicí Klatovy pořádá "Velikonoce s párou". 3. a 4. dubna budou jezdit zvláštní vlaky mezi Železnou Rudou a Špičákem v čele s 534.0432.

## Nabídka

Pamětní publikace vydané ke 110. výročí místní dráhy Rokycany - Nezvěstice za 25 Kč, taktéž pohlednice lokomotiv 477.0 a M 131.1 za 3 Kč si můžete objednat na adrese spolku. Při větším odběru poskytujeme slevy!

Uvedený sortiment můžete též koupit v Plzeňském modeláři v Kollárově ulici, v prodejně stejnojmenných ČD v Úslavské ulici, v kiosku na nádraží v Rokycanech a modelářské prodejně v Berouně. Nabízíme i možnost výměny.

**Příští číslo našeho občasníku vyjde koncem dubna.**

**Těšíme se na Vaše příspěvky i anketní listky!**

### Kdo pomůže?

Sháníme starší PC (386) pro účely sazby našeho občasníku. Příslušný software si zajistíme.

**Nabídněte na adrese spolku.**

## S FIPkou za poznáním



Foto: Fridrich Pandion, St. Pölten

**Mariazellerbahn** patří bez nadsázky mezi nejkrásnější evropské úzkorozchodné dráhy. Její 84 km dlouhá trasa spojuje St. Pölten, ležící na hlavním tahu Wien - Salzburg, s horským střediskem Mariazell. Byla budována postupně v letech 1898 - 1907, původně až do stanice Gusswerk. Na posledním 7 km dlouhém úseku Mariazell - Gusswerk byl provoz 28. května 1988 zastaven.

Železnice o rozchodu 760 mm musí překonat stoupáním až 27 promile 75 mostů a 21 tunelů, aby dosáhla svého cíle. Při maximální rychlosti 60 km/h, kterou některé úseky trati dovolují, urazí vlak celou trasu za dvě a půl hodiny.

Provoz zde zahajovaly parní lokomotivy řady U, později byly dodány výkonnější řady Mh, Mv a Uv. Jedna z nich, Mh 6, nyní označená 399.06, je zachována dodnes pro vozbu zvláštních vlaků. V roce 1911 byla trať elektrifikována jednofázovou soustavou 6,5 kV. Prvních šest a později i dalších deset elektrických lokomotiv dodala firma Siemens a Schuckert s původním označením E 1 - E 16. Lokomotiva je uložena na dvou třínápravových podvozcích, z nichž každý má svůj trakční motor o výkonu 200 PS a trafo s devíti regulačními odbočkami. Jsou vybaveny sací vlakovou a tlakovou lokomotivní brzdou, přičemž činnost vývěvy je sdružená s kompresorem. V letech 1959 - 62 byly všechny stroje rekonstruovány a označeny řadou 1099. Původní vodní chlazení bylo nahrazeno olejovým, lokomotivy dostaly nové skříně, dva sběrače nahradil jediný. Vyměněny byly hlavní vypínače, též byly rekonstruovány náhony rychloměrů na elektrické. V základu však zůstávají lokomotivy stejné a spolehlivě slouží již více než osmdesát let.

Na své si přijdou tedy i ti největší labužníci úzkých kolejí, projížďka trati, zejména kouzelné přírodní scenérie zůstanou pak dlouho ve vzpomínkách.

## V roce 1994 jubilují tratě

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
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	Březnice - Strakonice
		Březnice - Rožmitál p. Třemš.
		Blatná - Nepomuk
7.7.	155 let	Břeclav - Brno
9.7.	95 let	Rakovník - Mladotice
12.7.	100 let	Jablonec n. Nis. - Lučany n. Nis.
15.7.	95 let	Netatice - Brandýs n. Lab.
18.7.	100 let	Šakvice - Hustopeče u Brna
20.7.	110 let	Bzenec - Kyjov
		Bzenec - Moravský Písek
1.8.	80 let	Litovel předm. - Senice na Hané
		Litovel předm. - Mladeč
30.8.	125 let	Brno - Přerov

Potěšujícím zjištěním nám je, s jakou důsledností čtete řádky našeho občasníku. Pan Milan Ferdián z Havířova nám napsal velice pěkný dopis a hned v nultém čísle nás nychtal na švestkách. V kalendáři jubilujících tratí jsme uvedli nesprávné datum zahájení provozu na trati Ostrava - Svinov - Opava. V celém úseku byl ve skutečnosti zahájen provoz 17.12.1855. Opravte si a přijměte naší omluvu!

Další zajímavost nám napsal k trati Český Těšín - Bohumín: "1.2.1869 byla skutečně zahájena osobní doprava, dokonce již na sklonku roku 1868 bylo odvezeno několik tisíc tun uhlí z Doubravy a Karviné. Avšak z důvodu nekalitního provedení železničního svršku byla doprava přerušena a definitivně zahájena až 5.5.1869."

## Anketa o ceny

.....		
1. Zúčastnil(a) jsem se oslav		
110 let trati Rokycany - Nezvěstice	ano	ne
2. Co se mi líbilo	.....	
3. Co se mi nelíbilo	.....	
4. Co mi v programu chybělo	.....	
5. Podobné akce navštěvuji za účelem:		
- jízdy historickým vlakem	ano	ne
- fotografování	ano	ne
- nákupu upomínkových předmětů, a to především:		
a) pamětních publikací	ano	ne
b) odznaků	ano	ne
c) skleniček	ano	ne
d) pamětních obálek	ano	ne
e) pohlednic	ano	ne
f) fotografií	ano	ne
g) jiných	.....	
6. Vyhovují mi akce:		
- v sobotu	ano	ne
- v neděli	ano	ne



Všem zájemcům uveřejníme inzerát se železniční tematikou do rozsahu 5 řádků tiskového sloupce ( zhruba 28 úhozů včetně mezer) za 20 Kč, za každý další řádek 10 Kč. Platbu možno provést složenkou "C", kde do " zprávy pro příjemce " uvedete text inzerátu, nebo dopisem, kdy je možné příslušnou částku uhradit přiloženými poštovními známkami.

**Prodám, koupím nebo vyměním** videonahrávky se železniční tematikou. Seznam pošlu za 5 Kč známku. Zdeněk Pícka, sídl. Vajgar 698/III, 377 04 Jindřichův Hradec.

**Sháním** střední díl patrové jednotky ve velikosti N, nejlépe ČSD. Nabídněte na adrese spolku.

**Prodám** metráž černobílého negativu ORWO NP 55 v originálním balení 120 m. Na adrese spolku.

**Sháním** ve velikosti TT sloupky trolejového vedení. Michal Pokorný, Břeclavská 8, 310 01 Plzeň.

**Sháním** veškeré dostupné informace o lokomotivní řadě 170 ( 434.0 ) včetně fotografií za účelem zpracování monografie této lokomotivní řady. Jiří Caska, Boční 916, 396 01 Humpolec.

**Sháním** k znovuzprovozňované parní lokomotivě 310.072 veškeré záznamy nebo jejich kopie o dislokaci, dílenských opravách, taktě provozní knihy, apod. Petr Šrámek, 331 44 Kožlany 382.

**Pravidelné výměnné burzy** modelářů a přátel železnic se konají v kulturním sále lokomotivního depa Praha Masarykovo: 12.února, 5.března, 16.dubna, 14.května a 11.června. Vstup do areálu je z křižovatky ulic Hybernská a Opletalova, začátek vždy od 8 hodin.

**Zbývající LP desky RYT-MUS PÁRY** s unikátními záznamy hlasů našich parních lokomotiv si můžete objednat na adrese: Klub železničních modelářů, Janáčkovo nábřeží 47, 150 00 Praha 5. Objednávky vyřizujeme poštou na dobírku, cena včetně poštovného 99 Kč.

*zde odstříhnout*

7.Další připomínky a náměty:

Jméno a příjmení: .....

Adresa: ....

**Vaše odpovědi očekáváme do 10.dubna 1994 na adrese spolku.** Z došlých anketních lístků vylosujeme pět výherců, kteří obdrží pěknou knihu se železniční tematikou. Jména výherců uveřejníme v příštím vydání Lokálky.

Zvykli jsme si v současných podmínkách ekonomické reformy často poukazovat, jak nízké jsou naše tarify osobní železniční dopravy ve srovnání s okolní Evropou. Jsou přesto pro zákazníka tolik lákavé? Okolní Evropa na rozdíl od nás své zákazníky motivuje nepřebírným množstvím slev. A že ani naše první republika nebyla v tomto směru nijak skoupá, nám napsal ve svém zajímavém příspěvku **pan Ing. Dr. Bohumil Tesařík z Kazeňjova:**

" Postupné zvyšování jízdného v hromadných dopravních prostředcích se výrazně dotýká kapsy každého z nás a některé dosud existující výhody pro poslance či členy městských zastupitelstev běžného občana dnes již příliš nezajímají. V souvislosti s periodicky se opakujícími stávkovými situacemi v dopravních organizacích a se skutečností, že většina současné populace si již nemůže pamatovat doby první republiky, přivedla mě k myšlence připomenout z dobových informačních pramenů, jak tomu bylo tehdy například se zlevněným jízdným. Dále

uvedené údaje se týkají roku 1936 po odeznívání velké světové hospodářské krize.

Na železnici existovalo vedle týdenních a měsíčních zlevněných jízdenek ještě několik dalších slev: okružní, zpětné, traťové, nedělní výletní, lázeňské a hromadné. Okružní jízdenky byly pro cestu 300-500 km levnější o 20%, pro cestu 500-1000 km o 30% a přes 1000 km dokonce o 40%. Nedělní výletní jízdenky byly levnější o 33% a platily od sobotního rána do pondělního poledne. Pro jízdu rychlíkem bylo možno na kterýkoliv den koupit zpětnou jízdenku, přičemž rychlíkový příplatek se platil pouze za jednu cestu. Do 300 km platil lístek pět dní, přes 300 km deset dní. Lázeňská jízdenka nejméně pro 10denní pobyt byla pro zpáteční cestu o 50% levnější. Hromadné výpravy měly pro 12 a více lidí slevu 25%, výpravy s 50 a více účastníky pak 33%. Členové Klubu českých turistů měli slevu již od tří osob a cestě delší než 100 km ve výši 33%, pětičlenné skupiny na cestách delších než 350 km dokonce 50%."

**strojírna  
Rokycany**  
spol. s r.o.

**MADLONOVA 21/III, 337 01 ROKYCANY**  
Tel.: 0181/4166, 2005, 2651 Fax: 0181/4680

*Oznamujeme svým zákazníkům a ostatním zájemcům, že od 1. ledna 1994 provádíme pískování v novém tryskacím boxu o rozměrech 4,5 x 3,5 m ocelovou drtí hrubosti 0,5 mm v cenových relacích 90 - 95 Kč/m2.*

**LOKÁLKA** - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech  
Připravuje ing. Jiří Svoboda. Kontaktní adresa: Lokálka Group, P.O.Box 30, 337 01 Rokycany