

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 4

Vychází 11. listopadu 1994

Cena 2,- Kč

## Malé ohlédnutí za prázdninovou akcí, aneb Proč nejezdila parní mašinka?

Po loňských dobrých zkušenostech při pořádaných historických jízdách na trati Rokycany - Nezvěstice jsme se již při sestavě plánu činnosti na letošní rok rozhodli pro podobnou akci. Z několika návrhů, byť bez kulatého výročí, vyšla lokálka Chrast -

"pánem". Jak ubohé a smutné! Vezmu-li navíc v úvahu, že plzeňské ředitelství letos oslavilo 110 let svého trvání a tuto akci mohlo využít pro svou reklamu, je jednání více než zarážející.

17. června byla podána písemná žádost o zavedení vlaků s par-

řestem sázíme na poslední operativní schůzku na OS SPO v Rokycanech ve čtvrtek 11.8., o to víc, když noc předtím vydatné srážky napájely proschlou půdu. Poslední naděje - zbytečná, neboť vítězů nezájem...

Akci přece nemůžeme vzdát,



Radnice. Stupenští "domorodci" přišli s návrhem spojit tyto jízdy s konáním pivních slavností a Vavřínecké pouti ve Stupně. Proč tedy ne?

Již 5. ledna se rozjel velký kolotoč příprav. Především bylo nutné nashromáždit potřebné množství finančních prostředků. Tady jsme se opět vydali vyzkoušenou cestou placené reklamy v pamětní publikaci, kterou jsme se rozhodli při této příležitosti vydat. Opět jako loni jsme bodovali více u menších firem, neboť pro ty velké jsme často nebyli dost atraktivním partnerem. Nakonec se přece jen po pár měsících shánění povedlo vybudovat finanční základ, který umožnil celou akci oficiálně "rozjet". Ale ouha! Jaké bylo naše překvapení při jednání na ředitelství ČD v Plzni - žádná vstřícnost, nechota střídala povýšenecké jednání.... A přitom jako loni jsme jednali s tím samým Ing. Siklem z obchodního oddělení. Pochopitelně, letos byl klid, neredukovaly se personální stavy na zdejších ředitelství, tak proč neukázat, kdo je tady

ní lokomotivou, v době, kdy jsme již měli smluvně zajištěnou parní lokomotivu 423.009 z Lyse nad Labem. Přesto se o konečné ceně i nadále litovalo, neboť jednotlivé výkonné jednotky zajišťující jízdy byly svými cenami podstatně vstřícnější. Nakonec necelých šedesát tisíc kremnických (samozřejmě bez parní lokomotivy) bylo posledním slovem.

Propagace byla v plném proudu, plakáty, jízdenky i ostatní materiály díky bezbřehé ochotě agentury Bílý slon v Plzni včas spatřily světlo světa. Přesto neutichající vedra v konečné fázi příprav signalizovala, že z hlediska protipožárního zabezpečení nebude věc nijak jednoduchá. A stalo se - 8. srpna, necelý týden před akcí, OS SPO v Rokycanech jízdy vlaků s parní lokomotivou zakazuje z důvodu nedostatečného protipožárního zabezpečení. To, jak je ve zprávě psáno, předložily ČD 2. srpna. Proč až tak pozdě? Opomenutí nebo úmysl? Při dostatku času by bylo možné spolehlivě slnit požadavky protipožárního zabezpečení.

to si návštěvníci nezaslouží. Rychlé rozhodnutí schvaluje náhradní nasazení historických stojičnic. Souprava dvou motoráků a tří vlečáků by měla situaci vyřešit. Jaké je však naše překvapení, když vykalkulovaná cena je po odečtení nákladů na protipožární zabezpečení blízká té původní za parní vlaky. Jak je to možné? 200 Kč za kilometr jízdy motoráčeků kalí zrak, vezmeme-li navíc v úvahu, že se o tato vozidla společně s ostatními nadšenci ve svém volném čase staráme! Ano, i takové způsoby jednání jsou ze strany "obchodníků" OPŘ Plzeň možné. Ani páteční návštěva u ředitele OPŘ ing. Sosny cenu vykalkulovanou na vozidla řady 810 a Baafx, nikoliv na skutečně nasazená, neopraví....

Poslední naděje se rozplynula v čase "za minutu dvanáct" a závěrečné řešení bylo nutné okamžitě vyřknout - pojedí pouze jeden pár zvláštního vlaku "Braník expres".

Dokončení na str. 2

Milí železniční přátelé,

v letošním roce se scházíme naposledy nad stránkami Lokálky. Přes množství problémů technických i organizačních se nám povedlo podle plánu vydat čtyři čísla občasníku. Jak jsme Vás uspokojili jejich obsahem, víte nejlépe Vy. Pokud máte připomínky nebo návrhy co by se dalo zlepšit, která témata na stránkách chybí, pak neváhejte a pište nám. V příštím roce plánujeme vydat pět čísel, přičemž to první by mělo vyjít hned po novém roce. Protože rozesílání jednotlivým zájemcům je pro nás především časově náročné, rozhodli jsme se pro následující postup: všichni, kdož máte zájem o zaslání Lokálky, pošlete na naši adresu 5 ks obálek formátu A5 opatřených Vaší adresou a poštovními známkami. Jako předplatné na příští rok přiložte volně poštovní známky v hodnotě 10 Kč x počet požadovaných výtisků.

Do nového roku přejeme všem našim příznivcům hodně zdraví, spokojenosti a těšíme se opět v příštím roce na společné chvíle nad stránkami Lokálky.

### FOTOGRAFOVÉ POZOR!

Vyhlášíme fotosoutěž na téma "Železnice a život kolem ní". Přijímáme formáty od 13x18 cm do 24x30 cm (včetně pasparty). Vybrané fotografie budou vystaveny při příležitosti II. setkání motorových vozů M 131.1. Na vítěze čekají zajímavé ceny. Uzávěrka 20. února 1995.

## Sedm let na mladotické lokálce

### Zestátnění

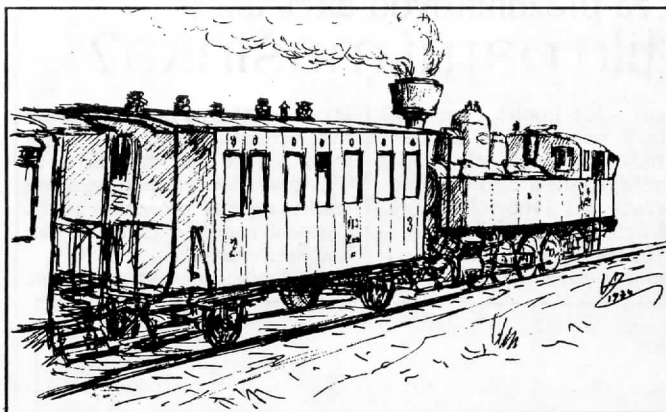
Při jízdách s panem Smítkou jsem se dověděl i věci, které by se daly nazvat prvními historickými zajímavostmi o naší lokálce. Byla to dosud "soukromá dráha ve státním provozu" a přes mnohem vyšší cestovní i přepravní tarify prý na ni stát jen doplácel. Proto prý mají být vbrzku všechny takové lokálky zestátněny. To prý bude sice znamenat, že při velkých zátěžích se budou moci nasazovat výkonnější lokomotivy místo dosavadního zdvojení, ale to také bude znamenat připravit pro takové lokomotivy přechodnost. Takto jsem se dozvěděl od pana Smítky další zajímavé podrobnosti o nápravovém tlaku (dnes se říká podíl hmotnosti na nápravu), ale i o vlastnostech traťových staveb, na nichž ta přechodnost závisí. A právě tady měla mladotická trať hodně bolavých míst - kromě "slabého spodku i svršku" včetně 8,3 metrových kolejnic přiblížených vně i zevnitř jen "šináglí" to byla také konstrukce mostu na Čistou. Ten prý se asi bude zesilovat, aby sem mohly takové lokomotivy, jaké smejí jezdit na lokálce do Blatna a Bečova, která prý je stavěná na vyšší nápravové tlaky. Proto na ní mohou jezdit "devětapadesátky" (ČSD 324.2), i

"torpéda" (ČSD 354.0). A na mladotickou prý by rádi nasadili alespoň "bejčky". Také prý se jim říká "malý heligón" a mají řadu 178 (pak ČSD 422.0).

Zestátnění skutečně přineslo

Petrovicemi byly vlaky i tak přeplněné.

Do Rakovníka skutečně přišli 3 první "bejčkové", všechny ještě se starými čísly (178.22, 31 a 164). Ale nasadili je na osobní



značnou slevu jízdného. Tím stoupl také zájem cestujících. Protože se zatím neměnil jízdní řád, projevovalo se to nutností zesílit soupravy některých vlaků. Ranní vlak do Rakovníka teď vozil z Kralovic 4 vozy, večerní vozil 3 vozy v celé trati, odpolední pak vozil z Rakovníka rovněž 3 vozy, ale jeden při zpáteční cestě z Mladotic odpojili v Kralovicích. A v úseku mezi Rakovníkem a

vlaky do Bečova, protože mladotická trať skutečně prodělávala první provizorní zesílení - místo vnitřních hřebů (sináglí) se alespoň vždy ob jeden dávaly "vrtule". Také most se prý zesiloval. Zároveň se však v té době začaly objevovat první lokomotivy s novými čísly. S novým číslováním jsem byl důkladně seznámen prostřednictvím spolužáka z reálky, jehož tatínek byl

strojmistrem. Ten mi půjčil ročenku, ve které byl uveden i podrobně vysvětlen celý nový číslovací systém. Tehdy jsem se podívil, jaké množství různých lokomotivních řad existuje na našich drahách.

Po zestátnění přestal platit přiděl lokomotiv a vozů na "svou" lokálku. Protože na bečovské lokálce začali kromě "bejčků" nasazovat také další "nepřidělové" devětapadesátky, uvolnil se malé lokomotivy tak, že byly více střídány na trati mladotické. Například pan Bártík teď dostal do turnusu po hlavní opravě "naparáděnou" 310.093, což byla dříve 97.194, ta s ostrým tónem píšťaly. Jenže právě tu píšťalu jí také vyměnili. Pan Bártík a pan Waltr už tu byli jediní z původních strojvedoucích. Oba říkali, že chtějí na mladotické dosloužit. Pan Bártík prý ještě rok, pan Waltr tři roky. Oba to dodrželi. Jen pan Bártík si těžko zvykal na nového topiče. Pan Švarc mu odešel na "velké osobačky" a ten nový prý nic neumí. Příkladá "jako do kamen" a ne podle potřeby výkonu kotle vzhledem k traťovým podmínkám a zátěži.

Vladimír Zuska

(pokračování v příštím čísle)

## Proč nejezdila parní mašinka?

Dokončení ze strany 1

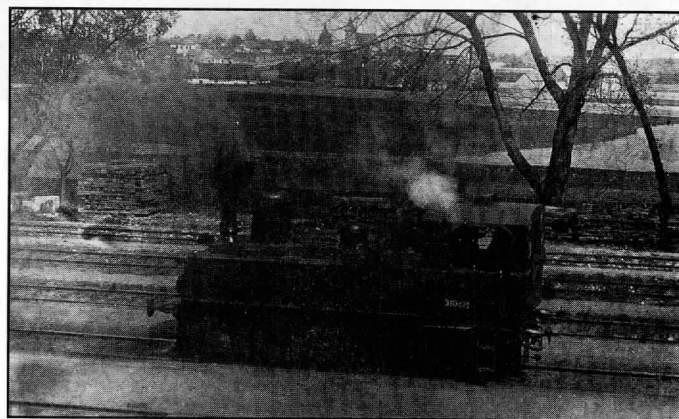
Smutný konec. Ne pro nás, my teď alespoň víme, s kým máme tu čest a potvrdili jsme si, že na plzeňském ředitelství máme skutečně "obchodníky", kteří si vzali myšlenku destrukce obchodního konání ČD pod rouškou transformace skutečně za svou. Triadvacetitisícová ztráta z nepovedené akce také přebolí. Je nám jen líto návštěvníků, kteří si díky včasné propagaci udělali ve svém čase dovolených volno na zajímavou akci a přitom odešli jen s pamětní publikací v kapse.

Abych však byl objektivní, nutno přiznat, že mnozí z řad modré armády našli pro akci velké zapálení. Díky patří kamarádům z Lysé nad Labem, kteří byli s parní lokomotivou i drezínami do posledního okamžiku v pohotovosti přijet, Plzeňáci i Sokolováci perfektně připravili své stojednatřicítky. Nebyli to jen provozáci, milým překvapením byl i vstřícný přístup ředitele PŘ v Plzni Ing. Chaloupky, leč nedostatek času již neumožnil řadu jeho nápadů realizovat. Poděkování patří samozřejmě i členům a příznivcům spolku Lokálka Group, kteří nelitovali odevzdat stovky hodin ze svého volného času ve prospěch dobře myšlené akce.

Chybami se člověk učí, důvěra má také své hranice. Přesto se nevzdáváme a letošní neúspěch jsme připraveni hrdě napravit!

Závěrem ještě poděkování všem, kteří nás podpořili:

Armaturka Břasy, Armaturka Dýšina, Atmos, Bílý slon, CK Rubys, Hotel Soukup, Komerční banka Rokycany, Kovohutě Rokycany, Lesospol, Kreditní banka Rokycany, Liko Radnice, Motel Mohyla, MÚ Radnice, NEI Report, OÚ Břasy, Paliva Jaroš, Pivovar Braník, Plastmetal Engineering, Plzeňský modelář, První správkárenská Nymburk, Slévárna Hájek, S+H, Stavební Hrabák, Spořitelna Rokycany, Stavební keramika Břasy, Strojírna Rokycany, T.M.A. Břasy, Vodní stavby Plzeň, ZN Rokycany, Železářny Hrádek.



Velice vzácný snímek, zachycující parní lokomotivu 310.072 ve stanici Čáslav v roce 1929, nám ze své sbírky zapůjčil kamarád Oldřich Čížek z Pardubic. Ano, jedná se o tutéž lokomotivu, která je v současné době díky několika nadšencům znovuzprovozňována v lokomotivním depu Plzeň. Můžeme tedy s napětím očekávat, že s příchodem jara tato "krauska" z roku 1899 obohatí park provozních parních lokomotiv.

### Doslechli jsme se o jindřichohradeckých úzkých:

- U 37.008 už má být v opravě u soukromníka, ale pan Mach z Turka to údajně není. Cena opravy se odhaduje na 800.000 Kč. Mašinka by se měla objevit na úzkých kolejích v JH již příští rok
- Pokračuje rozšiřování historické osobní soupravy: momentálně čekají na opravu dva čtyřokenní osobní vozy.
- Protože již řada TU 47.0 dosluhuje, uvažuje se buď o rekonstrukcích (na které zatím nejsou finance), nebo o nákupu ojetých motorových vozů z Polska nebo Rumunska.
- Aleš Bílek (CHŽ) by rád zachránil pro JH některý z vozů M21.0



# S FIPkou za poznáním

BRÜNIGBAHN je jedinou úzkorozchodnou trať provozovanou Švýcarskými spolkovými drahami (SBB). Tato 74 km dlouhá dráha o metrovém rozchodu spojuje Luzern s Interlakem, Zprvu vede rovinatým terénem lemující spoustu jezer, za stanice Giswil trať náhle a pomocí ozubnice stoupá vzhůru, aby ve výšce 1008 m n. m. průsmkem Brünig překonala horský hřeben a pak opět po ozubnici klesala až po 120 promilovém spádu do úvratové stanice Meiringen. Odtud pokračuje podél jezera Brienzsee do Interlaken Ost. Po stránce geografické dokonala lahůdku!

Od letošního září navíc SBB zařazují do některých vlaků panoramatické vozy, jejichž prosklené části střech umožňují dokonale vychutnat i pohledy na vrcholky hor.

Zajímavostí je též skutečnost, že vlakové soupravy jsou i po ozubnicových úsecích taženy. Bezpečnost zajišťují brzdy působící na ozubená kola v jednotlivých podvozcích.



Minulost parního provozu dokumentuje dnes již jen parní lokomotiva řada HG 3/3 z roku 1926 na pomníčku ve stanici Meiringen. Současný provoz patří výhradně elektrickým lokomotivám, které jsou zastoupeny v různých věkových kategoriích. Ty nejstarší jsou vyrobeny začátkem čtyřicátých let, nejmodernější je pak osmikusová dodávka lokomotiv řady HGe 4/4 II z roku 1982.

Návštěvu Brünigbahn můžeme doplnit dalšími železničními lahůdkami. Z Alpnachstadtu, ležícím na této trati, vychází ozubnicová dráha na 2068 m n. m. vysoký Pilatus. Svým stoupáním 480‰ si i po 105 letech provozu drží prvenství. Z Brienz se můžeme svézt parní zubačkou na 2252 m n. m. vysoký Brienzer Rothorn. V těchto případech však neplatí výhody FIP a k realizaci jízdy je třeba sáhnout dost hluboko do kapsy.

## Inzerce

Všem zájemcům o uveřejnění inzerátu do rozsahu 5 řádků (zhruba 28 úhových 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.

**Výměním fotografie a pohlednice lokomotiv všech trakcí.** Jan Āč., ul. Svobody 1, 691 46 Břeclav-Ladná

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

**Sháním veškeré dostupné informace o lokomotivní řadě 433.0 a 555.0 včetně fotografií.** Martin Škrabánek, Na pecích 17, 182 00 Praha 8.

**Sháním plánky vozidel rozchodu 1000, 760 (750) a 600 mm.** Michal Pokorný, Břeclavská 8, 310 01 Plzeň - Vinice

**Sháním lampu do fotokomory s výměnnými filtry.** Na adrese spolku.

**Sháním starší PC řady 386 DX pro potreby spolku, vším předepisování občasníku.**

## V roce 1994 jubilují tratě

- |        |         |  |
|--------|---------|--|
| 6.11.  | 95 let  | Lenora - Volary                        |
| 12.11. | 90 let  | Petrov nad Desnou - Kouty nad Desnou   |
| 15.11. | 90 let  | Mikulášovice d. n. - Dolní Poustevna   |
| 18.11. | 90 let  | Dobronín - Polná                       |
| 21.11. | 105 let | Tábor - Písek                          |
|        | 105 let | Ražice - Putim                         |
| 30.11. | 85 let  | Nezamyslice - Morkovice                |
| 1.12.  | 135 let | Liberec - Hrádek n. Nis. - st. hran.   |
| 6.12.  | 125 let | Kolín - Golčův Jeníkov                 |
|        | 110 let | Hrob staré n. - Moldava v Kruš. horách |
| 7.12.  | 95 let  | Martinice v Krk. - Rokytice n. Jiz.    |
| 14.12. | 110 let | Šluknov - Mikulášovice dol. n.         |
| 30.12. | 95 let  | Dolní Lipka - Střítý                   |

### V roce 1995:

- |       |         |                        |
|-------|---------|------------------------|
| 16.1. | 100 let | Planá u M.L. - Tachov  |
| 1.2.  | 100 let | Vojkovice - Kyselka    |
| 1.4.  | 90 let  | Nýřany - Heřmanova Huť |

## Ve zkratce

- **Horažďovické setkání** zástupců všech organizací provozujících historická vozidla na tratích ČD ve dnech 26.-28. srpna 1994 se stane pravděpodobně historickým mezníkem. Schválený postup směřující k založení "Asociace" organizačně ulehčí řadu činností, především v jednáních s nadřízenými složkami ČD i státní správy. S dosaženými výsledky budeme průběžně informovat na stránkách Lokálky.

- **Na rozdíl od nevydařené akce na radnické lokálce** 13. a 14. srpna jsme navštívili velmi úspěšné historické jízdy při příležitosti oslav tratí v Humpolci 3. a 4. září a o týden později v Moldavě v Krušných horách. Zasluhu na úspěšnosti akcí má samozřejmě i vstřícný přístup ze strany zdejších OPR. Takový, který v Plzni postrádáme!

- **Zimní Šumavou vyjedou opět parní vlaky** mezi Železnou Rudou a Špičákem 26. a 31.12., 6.1. v čele s 534.0432. Muzeum bavorských lokálků v Bay. Eisensteinu tak navazuje na úspěšné minulé jízdy. Jízdné 10 DM bude pro většinu našich drahým luxusem, přesto fotografové si určitě přijdou na své.

- **Zajímavé muzeum lokálků** jsme objevili v holandském Haaksbergen. Pět dokonale restaurovaných pamírek lokomotiv z let 1900-1920 je v sezóně provozováno na muzejní dráze Haaksbergen - Boekelo. V některém z příštích vydání Lokálky přineseme podrobnější reportáž.

- **Velice potěšující je váš zájem o připravovanou monografii** věnovanou motorovým vozům M 131.I. Děkujeme všem, kteří nabídli jakoukoliv formu spolupráce při její přípravě i vlastním vydání. Obdrželi jsme též spoustu objednávek, většinou kusových. Nebojte, dostane se na každého, naší výzvou v minulém vydání jsme chtěli především zmapovat případné zájemce o větší množství, řádově stakusové.

- **Fotoamatéři našeho spolku reprezentovali** jako první a jediní ze zemí bývalého východního bloku České dráhy na 25. fotofestivalu FISAIC v holandském Breukelenu ve dnech 30.9.-2.10.1994. Sedm prací se může zdát v celkovém počtu 2390 obdeslaných prací ze 13 zemí kapkou v moři, přesto dvě práce z 336 přijatých do finálových soutěží svědčí o dobré úrovni naší amatérské fotografie.

- **Autor článku "Modernizace lokomotiv ve Škodovce"** o tisknutého ve 2. čísle Lokálky reagoval na připomínku pana Stanislava Maška v minulém čísle: "Ve svém článku jsem se věnoval pouze lokomotivnímu parku s.r.o. Škoda Do-prava. V ostatních dceřiných společnostech koncernu Škoda skutečně dodnes slouží motorové lokomotivy řady T 211.0 a T 212.0. Kromě provozu Jaderné strojírenství je můžeme spatřit ještě ve škodovských provozech v Klatovech, Rokycanech i Ostrově n. O."

# Vozy na přepravu tabulového skla

Nákladní vozy ČSD jsou pro mnohé železniční fandky nezajímavé. Často unikají jakékoli pozornosti a přebírají nevšední úděl trpěných Popelek. Přesto však u nás jezdily vozy zajímavých tvarů a neméně poutavých osudů. Mnohé z nich už byly dávno zrušeny a pro muzejní účely tak navždy ztraceny. Pokud se některé dožily dnešních dnů, lze hovořit přinejmenším o zázraku. Chtěl bych na tomto místě poděkovat všem bezejmenným nadšencům, kteří se o záchranu těchto unikátních památek zasadili.

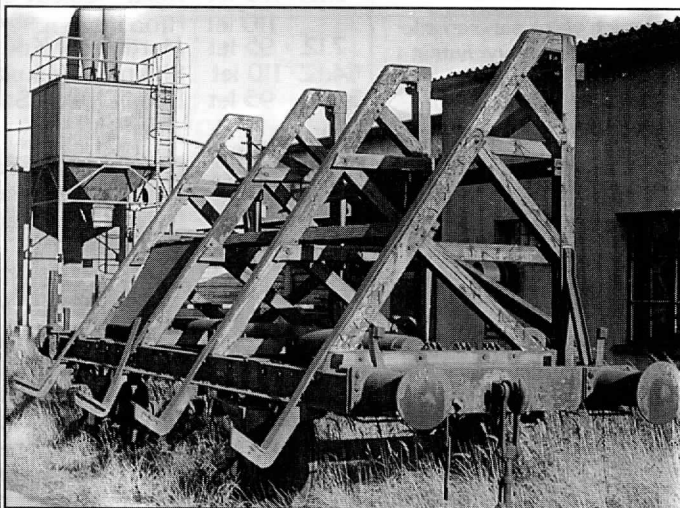
Roku 1899 si objednala holýšovská sklárna "O. Ziegler a syn" u dnes již legendární vagónky Ringhoffer vůz na přepravu tabulového skla. Byl to tvrdý oříšek. Vůz měl přepřevážet lehký ale rozměrný náklad co nejbezpečněji a současně nijak neporušit průřezný profil. Přesto byla zakázka hotova již v polovině příštího roku. Nový vůz se v provozu osvědčil, a tak po osmi letech nechala sklárna vyrobit ještě jeden vůz shodného typu, který byl dodán r. 1908. Oba vozy nesly označení c.k. státních drah "J Glas" s čísly 280 527 a 280 540. Jeli-kož byl tehdy Holýšov pouhou zastávkou, jejich domovskou stanicí se stal Stod.

Po rozpadu monarchie zůstaly vozy v majetku holýšovské sklárny. Dostaly emblém ČSD a

po roce 1922 i nové označení - Pz 530 500 a Pz 530 501. V roce 1931 byly oba doplněny potrubím průběžné brzdy. Novějšímu navíc doplnili podlahu a přestavěli příčné trámy, takže sklon loženého skla se více se-

nepřečkal kdesi v Německu nálet hloubkařů.

V druhé polovině února r. 1947 je vůz 555 934 podruhé zařazen do číslovaného seznamu ČSD, tentokrát je uveden pod číslem Pz 530 503. Jeho



šíknil. Holýšovská sklárna na zrcadlové sklo se zastavila r. 1934. Její inventář byl rozprodán, a tak se naše vozy dostaly až na sever Čech do sklárny v Chudeřicích u Bíliny. Za války se Bílinsko ocitlo v německém záboru, takže vozy spadly do německého číselného systému. Nesly čísla 555 933 a 555 934. Konce války se dožil pouze novější z vozů, když starší

zařaditelem je sklárna "UNION", závod Chudeřice u Bíliny s domovskou stanicí Světec. Na konci zimy 51 mu mění řadové označení z Pz na P, číslo zůstává nezměněno. Vůz však stárne, a tak od r. 1965 je mu snížena max. rychlost na 50 km/h. Podle zásad UIC r. 1967 dostal nové číslo P-20 54 030 0650-0.

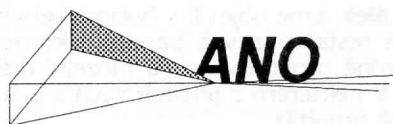
Dlouhá léta jsme ho mohli spatřit na lobežských kolejích v

Plzni, na jaře roku 1990 byl přepraven do prostoru lokomotivního depa Plzeň, kde v současné době pozvolna chátrá. Velice rád bych jej viděl alespoň ve vystavovatelném stavu, ale vzhledem k ohnutému rámu to asi nebude brzy.

## TECHNICKÝ POPIS:

Vůz má 2 nápravy skupiny NO7, kluzná ložiska 2A, devítistě pružnice 90 x 12, vzdálenost ok 1000 mm, délka přes nárazníky 7,9 m, rozvor 3,5 m, ložná hmotnost 5t, hmotnost během více než půlstoletí provozu kolísala od 7250-7580 kg v závislosti na úpravách během provozu. Spodek byl nýtovaný jako Z - profily. Nárazníky byly tyčové, s madly pod čelníky. Ve střední části vozu je pod rámem spodku zavěšena plechová skříňka. Na voze není brzda. Mohutnou dřevěnou konstrukcí, která vyrůstá z podlahy, tvoří čtyři mohutné příčníky, kryté železnými pásy. Protože byly bedny se sklem o rozměrech až 4x7m uloženy excentricky, měl vůz 3 vyvažovací válce uložené za sebou nad rámem, který bylo možno příčně přemísťovat a zajistit v několika polohách. Vzhled dotvářely 4 tabule s označením a reklamními popisy. Vůz měl přechodnou skupinu T (nikoliv však RIV).

Ivan Kolář.



Vám nabízí:



**Prodej počítačů** - značkové počítače ESCOM, v ceně SW / MS DOS 6.22, MS Windows 3.11, MS Works 2.0 CS, originál manuály k SW / volitelná konfigurace, záruka 2 roky, vhodné pro zabudování multimédií, prodej na leasing, k novému PC obdržíte zdarma 4 hry.  
Prodej počítačových doplňků.

**Prodej literatury** - prodej počítačové a ekonomické literatury.

**Pořádání výstav** - všeobecných i specializovaných. Nejbližší výstavní akce - ZIMA '94, všeobecná prodejně kontraktční výstava v termínu 6. - 10. 12. 1994 ve Velkém sále Domu kultury Rokycany.

**Vydávání inzertních novin BUDÍK** - v těchto novinách Vám soukromou řádkovou inzerci zveřejníme zdarma, inzerát pod značkou 20,- Kč. Plošná inzerce za příjmemné ceny.

**Pořádání kursů** - jednoduchého účetnictví, podvojného účetnictví, základy obsluhy PC, speciální kursy (Ami Pro, Qattro Pro, Excel apod.) a rekvalifikační kursy.

**Dále nabízíme** zhotovení letáků, vizitek, kopírování do rozměru A3, poradenství v oblasti marketingu, zpracování reklamy a zajišťování zveřejnění firemních služeb na informačním PC v objektu OD Žďár v Rokycanech.

**Jiráskova 208, 337 01 ROKYCANY**  
Tel., fax : 0181/2288

První česká videokazeta  
o parních lokomotivách  
zpracovaná  
profesionální kvalitou

## TRAŤ 120 POD PAROU

Strhující podívaná na parní  
nákladní a osobní vlaky, setkání  
vyrovnávkového a osobního vlaku  
na dvoukolejné trati či současný  
rozejzd vlaků

Dobírka: 260,- Kč  
+ poštovné 40,- Kč

Objednávejte na adrese:

**AUVIX - 3M s.r.o.**  
P.O. BOX 45  
160 05 pošta Praha 65

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