

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 6

Vychází 3. května 1995

Cena 2,- Kč

## Ohlédnutí za plánovaným "setkáním" aneb Jak dál v železniční nostalgii?

Železniční nostalgie má mnoho podob, ať již jedni zůstávají v opojení parních strojů, jiní se věnují vozidlům moderních trakcí či jiným, speciálního určení. Všechny však spojuje láska a zaujetí pro svého koníčka, stovky hodin odmakaných ve svém volnu, většinou při náročných turnusových službách, jsou jakousi samozřejmostí. A dělat nostalgii, znamená dělit se o výsledky své práce s ostatními.

Motorové vozy M 131.1 patřily k nejpochybnější a nejspolehlivější sérii železničních vozidel u nás. Vždyť dnes po patnácti letech, kdy opustily své pravidelné výkony, řada z nich spolehlivě slouží ve vlečkovém provozu. Není proto divu, že pro účely nostalgické bude postupně zprovozněno více strojů této řady.

Z tohoto důvodu se loňského roku zrodila myšlenka celostátních setkání s následnou realizací prvního setkání v březnu v Pardubicích. Sjelo se množství stejodnatčiček se svými ochránci, aby tak prezentovali svoji činnost před veřejností, vyměnili pár rad, zavzpomínali, ale také naplánovali jak dál. Spokojenost návštěvníků potvrdila správnost konání, a tak již onoho josefovského víkendu padlo slovo, že se příští setkání uspořádá v Plzni. S ročním odstupem byly zprovozněny další vozy, Plzeň slaví 700 let od svého založení, takže příležitost přímo ideální. Ideální, ale ... "Promyšlené" kroky transformace našich drah způsobily chaos v kompetencích společně s nehorázným nárůstem poplatků za použití dopravní cesty. Jen samotné návozy motoráček do Plzně obnášely částku 71.036 Kč + DPH, což se stalo pro ryze propagační akci neúnosným břemenem. Jedinou cestou bylo jednání o úlevách, což umožnila v únoru podepsaná mezidivizní smlouva, kdy "může generální ředitel za určitých podmínek od těchto poplatků osvobodit". Ihned 23.2. putovala žádost prostřednictvím ing. Zenkla generálnímu řediteli. Co bylo dál? Generální ředitel vůbec nepovažoval za slušnost se k dané žádosti vyjádřit a celou záležitost i přes několikrát naše urgency "odehrál" postupně k několika pracovníkům nekompetentním rozhodnout .... Dodnes (30.4.) nemáme vyjádření. Informace v "Listárně" 15. čísla Železničáře, že byla žádost písemně zamítnuta, je nepravdivá. Zda tato dezinformace vznikla nepodloženými úvahami pana Odstrčila z Teplic nebo redakčním zpracováním, nevíme.

Co dodat závěrem? Nad železniční nostalgii se stáhla mračna! A to i přes sliby, které padly z úst managementu ČD v listopadu loňského roku v Lesném, či výroky generálního ředitele v letošním 13. čísle Železničáře: "Dráha má historii. Existuje celá řada nadšenců na dráze i mimo dráhu. Tyto lidi je třeba přilákat ke spolupráci. Nebojte se tyto lidi zaplatit ....". Nenechme se unést planými sliby, celému našemu managementu jde pouze o uspořádání pompézní akce ke 150. výročí, kdy se nekouká na zákazníka. Jde hlavně o blýsknutí se drážní špičky bez ohledu na to, kolik akce spolke z našeho společného krajíce. Nemluvě o odezvě, kterou takováto akce mezi momentálně protidrážně naladěnou veřejností a sdělovacími prostředky, zvláště po dubnovém nicneřesícím zdražení, vyvolá. Generální ředitelství se nyní zabývá organizováním oslav namísto řešení krizové situace naší železnice. A spolky, které jsou schopny řadu akcí uspořádat za podstatně nižší náklady, zůstávají díky nastoleným podmínkám jaksi mimo hru. Jedinou jiskřičkou naděje zůstala nedávno založená Asociace železničních společností. Ovšem pokud ji příslušné orgány budou ochotny vzít za partnera!

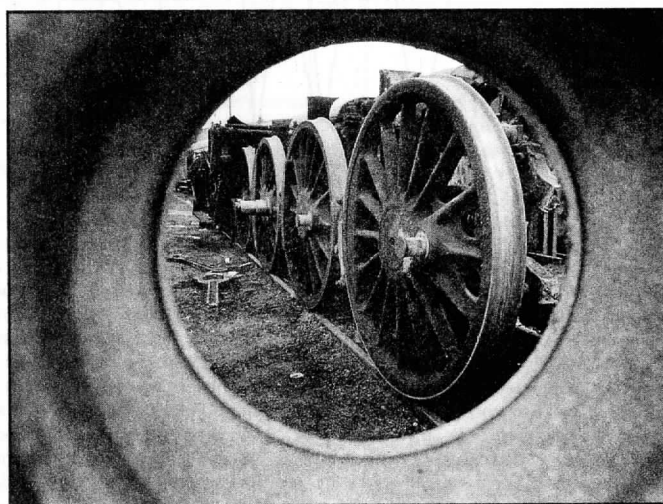
-ijs-

## Jak dopadla fotosoutěž?

Ve 4. čísle Lokálky vyhlášené fotosoutěže "Železnice a život kolem ní" se zúčastnilo celkem 159 snímků od 13 autorů. Kvalita však byla velmi rozdílná, takže nakonec do finále postoupilo pouhých 27 snímků, jejichž autoři byli: Jan Áč, Roman Brumlík, Pavol Chomjak, Zdeněk Matas, Martin Navrátil, Ivo Netopil, Petr a Zdeněk Pícka a Pavel Vojtěšek. V závěrečném hodnocení, kdy rozhodoval motiv, technické a kompoziční zpracování, se vítěznými snímky staly:

1. místo - Ivo Netopil "Konec jedné epochy"
2. místo - Ivo Netopil "Současný stav ČD = oči pro plác"
3. místo - Zdeněk Matas "Vzpomínka na Karlex"

Autorům blahopřejeme!

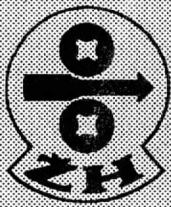


Vítězný snímek fotosoutěže: "Konec jedné epochy"

## Výzvy

- 4. března nám železniční fanda ze Zlína, jehož podpis je nečitelný a adresa chybí, poslal do redakce několik výtisků Magazínu modelové železnice. Děkujeme a čekáme na zprávu se zpáteční adresou, abychom se mohli revanšovat!

- Pomozte Zubnické museální železnici! Jak? Svou účastí na brigádnických víkendech: 6.-8.5., 27.-28.5., 3.-4.6. a 17.-18.6. Sraz účastníků je vždy v pátek mezi 19.00 až 23.00 nebo kdykoliv během víkendu na nádraží v Zubnicích. Spacáky s sebou.



ŽELEZÁŘNY  
HRÁDEK a.s.

**Dlouholetý výrobce a dodavatel hutních výrobků  
z ušlechtilých a neušlechtilých ocelí**

**TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST**

Ze vzpomínek vysloužilého učitele a velkého příznivce železnice Vladimíra Zusky

# Sedm let na mladotické lokálce

## Motorizace

Jen docela krátkou dobu v roce 1926 se turnusovými stroji stali Bejčci. Skupina pana Waltra měla 422.011 a skupina pana Bártka 422.016, což byly původní 178.22 a 178.31. Ale prý i pro státní dráhy se ukázal jejich provoz ztrátový. Nebyla-li žádná zátěž. Jezdilo se pak s regulátorem téměř zavřeným, což se sice projevilo na úspoře vody, ale jen docela nepatrná byla úspora na uhlí

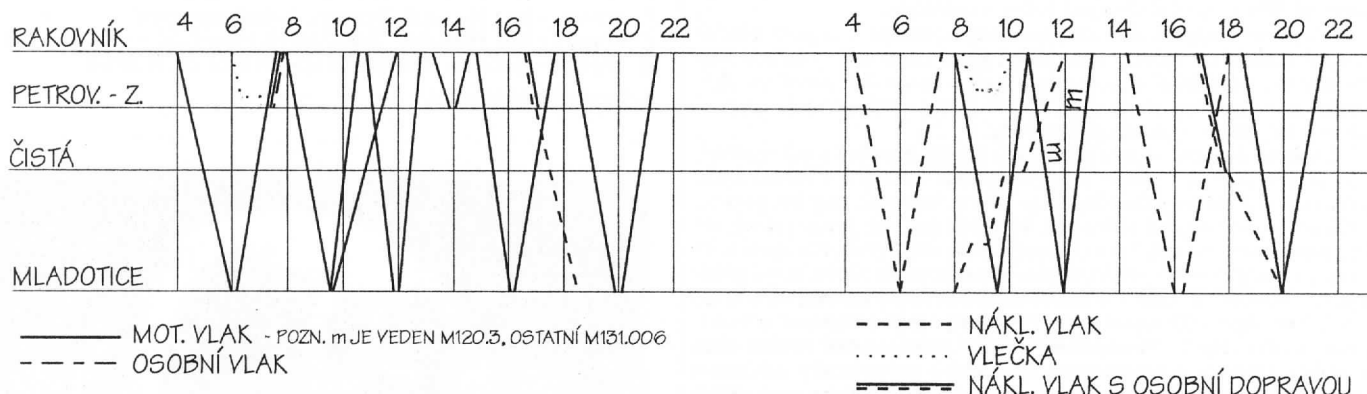
denně, po vychození školy v Petrovici až do svých 14 let, kamarád Věna Soukup, který se v Rakovníku učil kovářem. Jeho zájem už se projevoval dříve, často chodíval alespoň na nádraží "ke křžování", nebo k trať, a se strojnickou důkladností si všiml stavu i chování lokomotiv. Teď jsme si tedy mohli vzájemně předávat poznatky o všem, co nám bylo možné poznávat nejen při cestách,

krátký a nízký vůz z chladičem uprostřed střechy, na jehož boku byla mosazná tabulka s číslem M130.001 s přivěšeným vlečným vozem stejné velikosti a zcela bez označení. Oba vozy byly bez nárazníků a místo spřáhel měly uprostřed malé nárazníčky s dutinou, ve které byl mezi oběma vozy vložen silný kolík zajištěný v obou nárazníčcích zákolníky na řetězku. Ty jsme pak zjistili i na

odpoledne kolem 14. hod. nebylo petrovické nádraží jen plné zvědavých kluků, ale sešli se tu i svátečně odění strejci, aby uvítali a posoudili ten zážrak nové techniky, který prý - jak sliboval jízdní řád - dokáže tu být z Rakovníka za pouhých 20 minut! Ten vlak měl přijet právě sem (do Zavidova), odtud zpět do Rakovníka a pak teprve v 15 hodin měl jet do Mladotic. Nový jízdní řád skutečně

Jízdní řád od 12 hod. 7.10.1928 do mrazů 1929 (únor)

Jízdní řád po mrazech až do r. 1930-31



a mazivech. A tak se jednoho dne opět ozvalo důvěrně známé hekání malých "puklíků". Skupina pana Waltra se opět ujala stojednatřicetky, nyní už označené 310.048, ale pan Bártík jel s mašinkou, která se tu dosud objevila jen málokdy, neboť byla stále turnusovou na bečovské trati. Byla to 310.093, původní 97.136. Na své dřívější místo se už nemohl vrátit, protože 310.093 prý má být přesunuta do Zdí a 310.049 - bývalá stodvaatřicetka - dokonce do Plzně, a snad ještě dál. A do Rakovníka naopak přišel čtvrtý Bejček, 422.059. A právě ten se pak začal objevovat na mladotické při mimořádných zátěžích.

Jízdní řád se teď už vůbec neměnil a tak šlo vše jednotvárně až do roku 1928. To už jsme si vedli důkladnou evidenci všech rakovnických lokomotiv ve dvou. Už dva roky jezdil

ale také na nádraží v Rakovníku. A protože těch poznání bylo hodně, nějak nám uniklo, že se na dráze začíná uvažovat o motorizaci osobní dopravy. A najednou tu byl březen 1928.

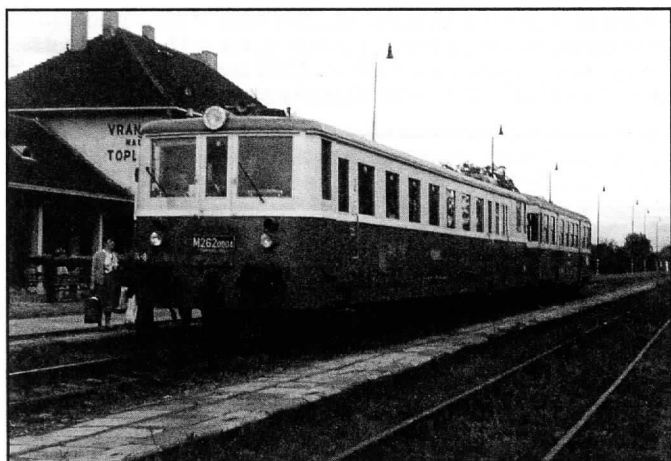
Od svého bratrance, výpravčího v Rakovníku, jsem se dozvěděl, že se ten a ten den, v tu a tu hodinu bude zkoušet do Mladotic a do Blatna motorový vlak. Do Mladotic pojedě dopoledne a hned po návratu do Blatna, odkud má přijet asi ve 3 hodiny (15 hod.). Samozřejmě jsme u toho museli být s Věnou. Podle obrázku z nějakého časopisu, kde byl vyobrazen jakýsi motorový vlak americký, jsme si ten motorový vůz představovali přinejmenším jako rychlíkový vagon. A zůstali jsme opravdu pořádně překvapení, když se nám v zhlaví objevila jakási hračka, která se docela pomalu přišourala k nástupišti. Čerstvým zeleným lakem ještě voněl

nepoužitých nárazníčcích vpředu i vzadu. Ale jediné, co jsme se dověděli druhého dne, bylo, že prý jízda nevyhověla provozním požadavkům. A o motorizaci se skoro přestalo mluvit.

Ne však nadlouho. Mě a Věnu upozornil na nějaké zvláštní dění vůz, zařazený právě do naší "odpolední" soupravy. Byl to BCI 14-159, brzy přecíslovaný na BCI 2-7500, který ještě na rámu měl domovské označení 1.Netolice. A tak jsme se dozvěděli, že do Netolic už jezdí osobní vlaky jako motorové, což prý tam znamená nejen zkrácení jízdních dob, ale také rozmnožení vlakových osobních spojů. Ale prý tam jezdí nějaké jiné motory, než jaký tu zkoušeli. Uběhlo léto a přišel 7. říjen 1928. Už týden visely ve stanicích a zastávkách plakáty s novým jízdním řádem, které oznamovaly, že tento jízdní řád začne platit v neděli 7.10. od 12 hodin. Ovšem polední parní vlak ještě do Rakovníka dojel, takže mašinka 310.053 uzavřela jízdu podle jízdního řádu, který tu platil dlouhá léta. A

přinesl nové vlaky. V celé trati jelo za den 5 párů, ale zvýšená silná frekvence mezi Petrovicemi - Zavidovem a Rakovníkem byla vyřešena dosti svérázně. Motorový vlak jel v 13.40 jen do Zavidova a zpět a teprve potom do Mladotic. Předvečer pak nákladní vlak veze z Rakovníka rovněž do Zavidova dva osobní vozy pro cestující. Odstavené vozy pak ze Zavidova posílalovaly ranní frekvenci do Rakovníka tak, že sem pro ně zajel vlečkový vlak z Brantu a v následu motorového vlaku je veze do Rakovníka i s uhlím, pro které se v Brantě zastavil. A protože motorový vlak přijel už do Zavidova plný, směli jím ze Zavidova a z Lubné jet jen cestující, kteří museli stihnout spoj do Lužné (na Prahu), kdežto my všichni ostatní jsme museli použít té atrakce i se "šibováním" v Brantě, čímž se stávalo, že my studenti přišli do školy někdy až v půl deváté. Pro zajímavost připojuji kresbu přibližného grafikonu z té doby.

Pokračování příště  
Vladimír Zuska



V minulém čísle Lokálky jsme otiskli příspěvek o motorových vozech řady 830 v RD Prešov, doplněný fotografií vozu 830 195 v zajímavě řešeném barevném náteru. Vzápětí jsme obdrželi snímek vozu 830 004 od pana Rudolfa Galoviče z Vranova nad Toplou.

Tento vůz je dnes vlastně nejstarším provozním strojem této řady. ČSD byl předán 11. 11. 1949 do LD Plzeň. Až do 19. 3. 1985 postupně vystřídal ještě depa České Budějovice, Cheb a Zdí, kdy byl předán do RD Prešov. Dnes je ve stavu samostatného RD Humenné.



# S FIPkou za poznáním

Vstup ČD do společenství FIP přinesl od 1.1.1995 některé změny. Přes určitá omezení rodinným příslušníkům se naopak otevřely činným zaměstnancům nové možnosti cestování atraktivními místy Švýcarska. Ve společenství švýcarských soukromých drah (SP) jsou kromě BLS všechny soukromé dráhy, které dosud poskytovaly volnou jízdenku FIP, společně s množstvím dalších tratí, lodních a autobusových linek. V příštím vydání Lokálky přineseme některé zajímavé tipy na dovolenou a stručný přehled tratí.

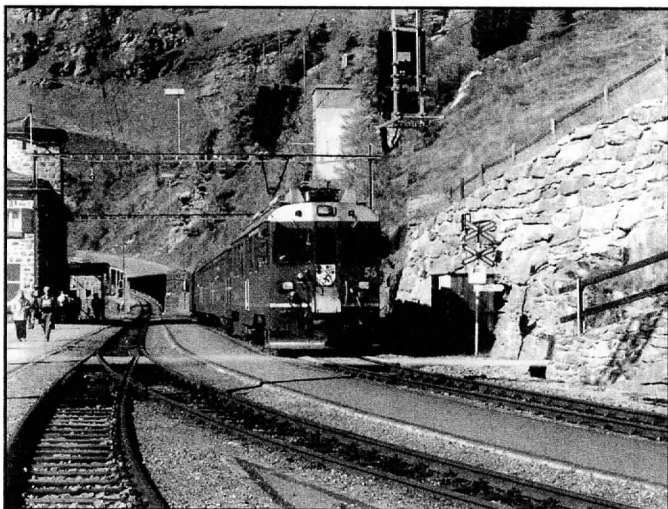


Foto: Jiří Šváb

Rhétská dráha se svou celkovou délkou 391 km řadí ve Švýcarsku na druhé místo hned za spolkovými drahami. Celá její síť je na rozchodu 1000 mm, elektrifikována je třemi různými napájecími soustavami. Geograficky patří k typicky horským drahám, kde sedmdesátí promilová stoupání jsou samozřejmostí. Protože se jedná pro železniční fandů a fotografů o dokonalou lahůdku, přineseme podrobnější informace a tipy v příloze příštího čísla Lokálky.

## Inzerce

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

Prodám metráž černobílého negativu ORWO NP 55 v originálním balení 120 m a sháním lampu do foto-komory s výměnnými filtry. Na adrese spolku.

## Motorové vozy M131.1

Jedinou radostí, která Vám i nám zbyla nakonec z nekonaného setkání motorových vozů M 131.1, je v březnu vydaná monografie "Motorové vozy M 131.1". Brožura je "klasického" formátu A5 s barevným přebalem a seznámí se s ní na necelých osmdesáti stranách s výrobou, provozem, rekonstrukcemi i současným stavem této dříve i nyní oblíbené řady. V brožurě najdete 45 kvalitních černobílých fotografií, typové výkresy a samozřejmě i nezbytné tabulky zařazení a vyřazení všech vozů série i rekonstrukcí. Toto dílo vzniklo díky týmové spolupráci, a proto je zde na místě všem, kteří přiložili ruku k dílu, poděkovat.

Často jsme stáli před problémem, kdy tři různé zdroje uváděly různý údaj, a na nás bylo, který vzít jako nejvěrohodnější. Ne všechny nesprávné údaje se nám podařilo včas odchytil, a tak očekáváme Vaše připomínky. Ono je totiž občas dobré do obce železničních fandů "štouchnout" nějakým tím nesprávným údajem a hned se začnou na svět drát mnohdy velice zajímavé údaje i fotografie.

Na prohozených fotografiích na stranách 24 a 37 dole jsme se podepsali při montáži matic, na straně 36 M131.1400 odjíždí z Velelb a nikoliv z Nymburka. Autorovi snímků se tímto omlouváme. Rozhozené strany na konci monografie a taktéž nepřehledný ořez přebalu je dílem tiskárny.

Brožurku dostanete v prodejně Model train v Plzni v Raisově ul. 7 (Po, St, Čt 16-18.30 hod.), v Nadaturu v Praze nebo si o ni napište na naši adresu za 60 Kč + poštovné 10 Kč. Vzhledem k "lidovému" poštovnímu a "pěčí", která je při přepravě zásilkám věnována, se obracíme na distributory, kteří by zajišťovali prodej. Nabízíme zajímavý rabat!

## Ve zkratce

- Od 4. února zavedly DB další novinku pro zvýšení obsazenosti vlakových souprav o víkendech. Jedná se o jízdenku "Pěkný víkend". Co se za tím skrývá? Domluví-li se pět (i nepřítušných) osob na zakoupení této jízdenky za 15 DM, mohou o víkend společně bezplatně jezdit 48 hodin po železnici DB. Jízdenka neplatí ve vlacích kategorií IR, IC, EC a ICE. Po přepočtu na náš kurs a na osobu Vám vyjde směšná částka, za kterou, pokud Vás to baví, můžete za víkend najezdit přes 1.000 km. A co naše ČD? Kam by došla u nás za stejné peníze pětičlenná rodina? (podle BahnZeit 2/95) (pr)

- Od února 1995 se stala bavorská železniční stanice Waldmünchen nádražím duchů. Spolková dráha zde zrušila svého posledního úředníka. Prodej jízdenek a informace bude poskytovat cestovní kancelář nebo průvodčí ve vlaku. Takže úsporná opatření neprovádí jen České dráhy. (Do)

- Plzeňský klub železničních modelářů pořádá ve dnech 27. dubna až 21. května v Malém sále Slovanské Besedy v Plzni výstavu "Železnice v modelu a skutečnosti". Na výstavě bude v provozu velké kolejiště s mnoha modely lokomotiv a vozů, výstava prací železničních modelářů a další zajímavosti. Výstava bude otevřena v pondělí až pátek od 15.00 do 19.00 a v sobotu a neděli od 9.00 do 19.00. V případě zájmu veřejnosti i déle. (Do)

- Se změnou tarifů v osobní dopravě od 1. dubna 1995 přicházejí ČD s novinkou, v okolním světě již dlouho známou a používanou, Junior pasem. JP vystaví každému ve věku do 26 let ve větších žel. stanicích proti obnosu, OP a fotografií. Cenná známka na období půl roku (390 Kč) nebo roku (690 Kč) opravňuje majitele JP cestovat s 50% slevou jízdného. Víte-li tedy, že za rok nažijete více než 3450 km, pak se Vám JP určitě vyplatí. Jeho hlavními výhodami proti kilometrickým bankám jsou neomezená cestovní vzdálenost, doba platnosti a skladnost. (pr)

- Pokud se chystáte do Švýcarska, nezapomeňte si naplánovat návštěvu velkého modelového kolejiště ve velikosti 1:45. Shlédnout jej můžete společně s dalšími modelářskými zajímavostmi od konce dubna do poloviny října na nádraží Interlaken West.

- Od 11. dubna do 30. září bude kromě pondělí pro veřejnost otevřeno železniční muzeum v Bay. Eisenstein.

- 16. a 17. dubna opět vyjely parní vlaky mezi Železnou Rudou a Špičákem v čele s 534.0432. (Do)

- Od 15. listopadu 1994 můžeme i v ulicích Žiliny spatřit trolejbusy, zatím na lince č. 1.

- Provozní ředitelství ČD v Plzni, za podpory četných sponzorů, uspořádalo 29. dubna 1995 oslavy 100 let provozu na trati Planá u Mariánských Lázní - Tachov. Při této příležitosti se zde poprvé veřejnosti představila znovuzprovozněná parní lokomotiva 310.072 z DKV Plzeň - východ. Pravidelné osobní vlaky byly vedeny soupravou motorových vozů M 131.1. V Tachově a v Plané u Mariánských Lázní bylo možné shlédnout výstavu železničních vozidel.

- Nedávno jsme do redakce dostali katalog Železnic Slovenské republiky. Toto rozsahem nevelké dílo (12 barev. str.) představuje jednoduchou a vkusnou formou síť a vybavenost ŽSR, hlavní tranzitní tahy a výhledy do budoucnosti. Hlavní důraz je zde kladen na význam sítě ŽSR jako důležité spojnice mezi Východem a Západem. Při pohledu na ŽSR, nejen skrze toto dílo a loňský plusový hospodářský výsledek, se nám často vtrhává myšlenka o rozdílném přístupu k zákazníkům i k vlastním zaměstnancům a o rozdílných úspěších transformace železnice u nás a na Slovensku... (pr)

- V letošním prvním čísle Železnice na str. 23 si pan Ivo Mahel poříkává nad snímky zbytků čtyřnápravových vozů různých řad: "Nestálo by za to některému z takových unikátů věnovat pozornost místo dnes již neméně pracné záchrany stále dalších "stojednatřictek" nebo jiných duplicitních vozidel?" Vzkázat mu můžeme následující: Jistě, stálo. A také mu nikdo nebrání, aby se v takovém konání realizoval. Přesto není seriózní přístup vyčítat "stojednatřictkářům" jejich konání. Určitě vědí, proč se věnují právě stojednatřictkám a ne jiným vozům.

- 16. číslo Železničáře se nám dostalo do ruky až po uzavěrcce, přesto považují za nutné reagovat. V době, kdy si Železničář získal svou pozici mezi čtenáři, je zarážející výměna šéfredaktora. Osoba pana Fořta po zkušenostech z předchozího časopisu "Jedeme", který odčerpává pouze nemalé peníze z našeho společného železničářského krajce, nedává záruku nějakého zlepšení Železničáře. Navíc jeho "Slovo" na první straně je urážkou mnoha železničních odborníků! V situaci, ve které se ČD díky práci nemylného a všeho schopného managementu nacházejí, je na místě výměna generálního ředitele a nikoliv šéfredaktora podnikových novin! Ale to přece všichni moc dobře víme ...

# Budou opět jezdit vlaky z Prahy do Pasova ?

Po čtyřicetileté nadvládě socialismu přišla do zapomnění i železniční trať vedoucí z Černého Kříže přes Nové Údolí a Haidmühle do Pasova. Letos tomu bude 85 let, kdy byla dána do provozu tato železniční trať a z malé osady Nové Údolí se stala velmi rušná obec položená ve výšce 815 m hraničního hvozdu, ve stínu Trojmezenského hornatiny a toku Studené Vltavy. Na rozvoji obce, která měla svoji četnickou a finanční stanici se podílela hlavně železniční stanice. Železniční spojení bylo využíváno i v dobách, kdy bylo území po roce 1938 připojeno k Velkoněmecké Říši. Přesto, že se jednalo o místní horskou trať, jezdily rychlíky z Prahy přes Nové Údolí až do Pasova. V Haidmühle na německé straně měla naše dráha své služebny. Po skončení druhé světové války a po odsunutí německého obyvatelstva, žila osada jen do roku 1948. Po zřízení hraničního pásma a železné opony zde nastal konec veškerého dění. Spojení s Bavorskem bylo přerušeno a kolejnice byly vytrhány do 4 km od hranice. Osadníci byli vystěhováni a obec zbořena. I na bavorské straně byl zrušen 13 km dlouhý úsek tratě do Jandelsbrunn. Po sametové revoluci se opět do těchto míst vrátil život a vlaky jezdí do Nového Údolí. Když je zde nyní v provozu hraniční přechod pro pěší do Haidmühle, bylo by správné, aby kompetentní činitelé Českých drah za spolupráce okresu a obce zahájili jednání s bavorskou stranou o obnově této tratě i na bavorské straně hranice a aby mohly opět jezdit vlaky z Prahy až do Pasova. Bez povšimnutí by neůstaly ani jízdy párou, o které je z německé strany velký zájem, což dokazují pravidelné historické jízdy ze Železné Rudy na Špičák. Dobrým příkladem je i obnovení tratě z Kraslic do Klingenthalu. A tak je třeba zatím pevně věřit, že jednou bude tato trať obnovena. Podnětem by k tomu mohly být i oslavy 85letého výročí zahájení provozu na trati Volary - Černý Kříž - Nové Údolí.

Jan Dolejš

## V roce 1995 jubilují tratě

- 1.5. 95 let Jilové u Prahy - Skochovice
- 3.5. 95 let Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem
- 20.5. 100 let Opava východ - Chuchelná
- 1.6. 145 let Praha Masar.n. - Lovosice
- 110 let Rudoltice v Č. - Lanškroun
- 2.6. 95 let Mutěnice - Kyjov
- 12.6. 85 let Volary - Nové Údolí
- Nová Pec - Černý Kříž
- 23.6. 90 let Žďár nad Sázavou - Tišnov
- 28.6. 90 let Opava východ - Hradec u Opavy
- 30.6. 95 let Tršnice u Chebu - Luby u Chebu
- 1.7. 125 let Nezamyslice - Šternberk
- 120 let Železný Brod - Tanvald
- Liberec - Černousy - Zawidów
- 110 let Valašské Meziříčí - Vsetín
- Brno - Tišnov
- 9.7. 95 let Vimperk - Lenora
- 26.7. 120 let Choceň - Broumov

### Dokončení z min. čísla

Lokomotivní park místní dráhy Velké Březno - Verneřice - Úštěk odpovídal jejímu rázu a poslání. V prvopočátcích provozu zakoupila společnost v letech 1980-91 ve Vídni 4 lokomotivy řady 162, později u ČSD označené 313.401-404. Tyto stroje se ve zdejších provozu velice osvědčily, a tak není divu, že sloužily ještě dlouho po 2. světové válce. Lokomotiva 313.401 byla zrušena až 8.4.1961!

Náhradou měly být později stroje řady 422.0, ale ty ve zdejších náročných podmínkách neuspěly. V osobní dopravě to byly motorové vozy M 131.1, v nákladní pak T 444.0.

K provozu parních lokomotiv patřily topírny ve V. Březně, Lovečkovcích, Verneřicích a Úštěku, kde s výjimkou Verneřic bylo možné i zbrojení vodou. Zajímavostí je i čerpání vody v Lovečkovcích pomocí čerpadla na větrný pohon.

Je třeba se ještě zmínit o skutečnosti, že po zrušení provozu již v roce 1979 se rozjely pod hlavičkou Okresního vlastivědného muzea v Ústí nad Labem aktivity k obnovení provozu v úseku Velké Březno - Zubrnice. Toto patnáctileté období ne příliš úspěšné by však vydalo na samostatný článek, takže někdy příště.

# ŽELEZNICÍ PO CELÉM SVĚTĚ

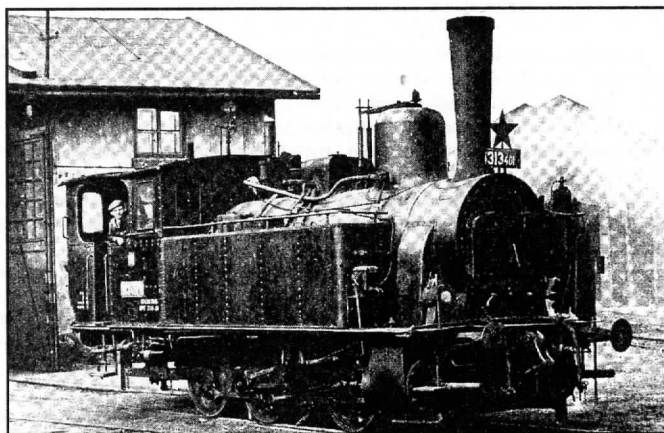
Královna Viktorie si do svého osobního deníku zaznamenala v červnu roku 1842 o svém prvním setkání se světem železničních kolejí: "Cestovali jsme železnici z Windsoru, jízda nám trvala půl hodiny, nebylo tam prašno, ani mnoho lidí nebo horko. Docela se mi to líbilo". Tak se tato významná představitelka kolébky železničního věku Anglie postavila do předních řad nepřehlédného již 150 let starého šiku milovníků železničního cestování a obdivovatelů železniční architektury a kolejových dopravních prostředků. Pro nedávnou renesanci zájmu o železnici má vedle ekonomických a ekologických důvodů také značný vzestup dopravy pro zábavu: jízda vlakem se stala oblíbeným způsobem užívání volného času v mezinárodním měřítku a delší cesty se stále častěji podnikají spíše pro samotný zážitek, nežli jako pouhá stále ještě poměrně levná forma přepravy mezi tím, či oním místem. Vlaky a lidé, kteří se v nich vozí, krajina, kterou projíždějí a vyhlídka z oken, postupná proměna, jak následuje hodinu po hodině, to vše jsou prvky, kterými tyto cesty vábí dnešní turisté.

Z německé verze anglického originálu (Train Journey of the World, 1993) přeložená kniha "Železnici po celém světě" (Knižní klub, Praha 1995, 1. čes. vyd., 224 str.) líčí třicet nejslavnějších tratí světa od tajuplného a nostalgického Orient-expressu napříč Evropou až po moderní japonské superexpresy a nejdochvilnější vlaky světa Šinkanseny. Devatenáct tvůrců cestopisů a cestovních průvodců, novinářů, fotografů, výtvarníků a geografů vypráví o svých dobrodružstvích při objevování nových míst a přibližování celých světadílů - od jednoho australského pobřeží ke druhému, z Pekingu na Sibiř přes mongolské pláně, podél Nilu, nejvýše položenou železnici v Peru, z Osla až k polárnímu kruhu, napříč Itálií, skotskou západní vysočinou, mexickým Měděným kaňonem, malebným údolím Rýna, ze středu Madagaskaru, přes Kanadu a USA. Již samotná jména vlaků - švýcarský Ledovcový expres, italský Peloritano, španělský Al Andalus, americký Sunset Limited, kanadský Adirondack, novozélandský Transalpský expres, jihoafrický Modrý vlak - voní lákavým kouzlem dalek a exotiky.

Každá trasa je názorně zakreslena na speciálně upravených mapách a doprovázena řadou nádherných barevných fotografií. Autoři se věnují nejen popisu historie stavby tratí a používaných vlakových souprav, ale podrobně také líčí atmosféru země a mentalitu národů, svět obklopující železnici a překrásnou přírodu za okny. Prakticky užitečné jsou aktuální poznatky a zkušenosti s cestováním, přípravou a zajišťováním cest, jízdenek a ubytování přímo u železničních společností nebo prostřednictvím cestovních kanceláří a turistických úřadů.

Půvab nové knihy spočívá především v tradičním lákadle tohoto literárního žánru: přání prožít osobně prostřednictvím železničního cestování toto nevěšdní vnímání času a prostoru.

Ing. Dr. Bohumil Tesařík



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