LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 12 | Vychází 16. září 1996 | Cena 3,- Kč

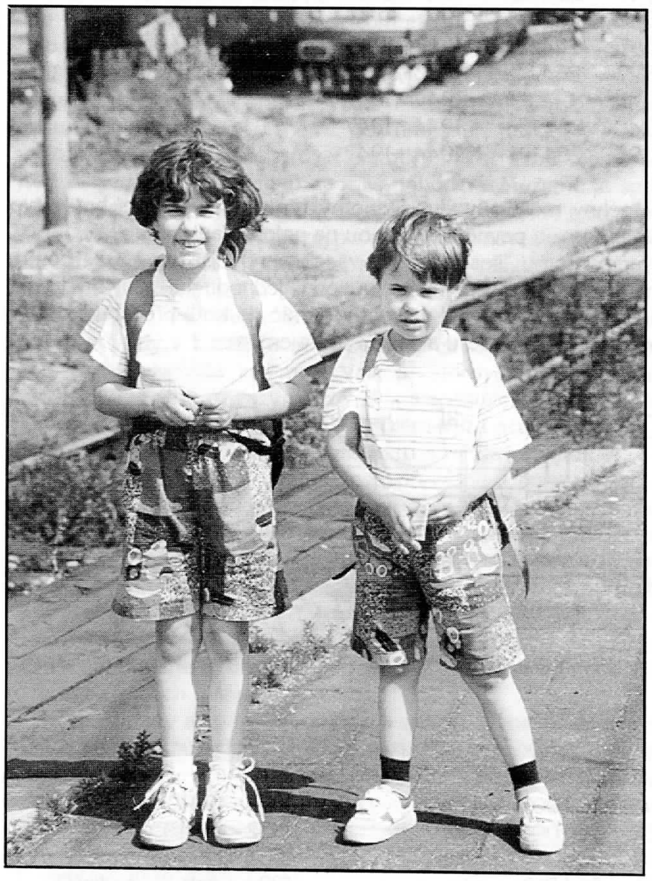
Milí železniční přátelé,

věřím, že odpočati po dovolených a plni krásných zážitků usedáte nad stránky dalšího vydání Lokálky. My jsme na rozdíl od vás měli v čase dovolených napilno, neboť se nám sešla příprava jízd na pivní slavnosti do Stupna i konečná fáze příprav motorového vozu M 131.1386 na provedení laku skříně v plzeňské Škodovce, což kromě natmelení celého vozu obnášelo množství času stráveného broušením. Dílo je úspěšně hotovo, čekají nás jen drobné dodělávky a poté vystavení Průkazu technické způsobilosti. Doufejme, že se ještě v podzimních měsících dočkáme premiérové jízdy.

Jízdy parních vlaků dopadly poněkud hůře než jsme předpokládali. Pravda, na rozdíl od mylné informace v minulém čísle o neúnosných poplatcích, bylo jednání ze strany obchodníků ČD velmi vstřícné. Zato zcela selhalo provozní zabezpečení, zejména co se týká zbrojení vodou. Vše se dalo ve skutečnosti operativně zařídit při vlastní jízdě, ale zájem provozních pracovníků ČD byl nulový. Takže kromě spreyery "vykrášlených" vozů bylo hodinové zpoždění v Chrástu zklamáním návštěvníků, ale především nás, organizátorů. Kromě toho také zklamali někteří spoluorganizátoři, bohužel i z hlavních sponzorů.

Zcela jste nás zklamali nezájmem o vyhlášenou fotosoutěž i přesto, že se nám podařilo pro úspěšné autory zajistit zajímavé ceny. Škoda. Z minima prací, které se nám sešly, jsme vybrali několik zajímavých na výstavku ve Stupně. Autorům je příležitostně vrátíme s drobnou pozorností za jejich snahu.

Ing. Jiří Svoboda



Čas dovolených a prázdnin je za námi, krásné vzpomínky však zůstávají.

21. září se uskuteční oslavy 120 výročí trati Plzeň - Nýrsko za účasti historických vozidel našeho regionu. Současně se dočkáme oficiálního zahájení elektrického provozu z Plzně do Klatov.

Z Plzně hl.n. do Klatov odjede s čestnými hosty v 9.40 hod. protokolární vlak v čele s lokomotivou 475.111. V 9.45 hod. pak odjede historický osobní vlak s lokomotivou 534.0432. Z Klatov do Nýrska odveze historické osobní vlaky lokomotiva 310.072 v 8.33, 11.44 a 14.14 hod., zpět pak v 9.58, 13.04 a 15.40 hod. Přípřež lokomotiv 475.111 a 534.0432 odveze ve 14.20 hod. zpět z Klatov do Plzně osobní vlak, když předtím ve 14.10 hod. v čele s elektrickou lokomotivou řady 363 se vydá na cestu zpět protokolární vlak. V historických vlacích platí běžné tarifní jízdné s příplatkem 5 Kč, který bude kromě v osobních pokladnách možno zakoupit též ve vlaku. Součástí oslav bude i výstava lokomotiv v Klatovech.

Nepřehlédněte !

Začátkem září vyšla slibovaná publikace "Železniční provoz v modelu", která je určena především začátečníkům v železničním modelářství. Dává celkový přehled o řadě oblastí ve skutečném železničním provozu a jejich zvláštnostech při modelování. Za 45 Kč ji můžete zakoupit v pražské prodejně Pragomodel v Klimentské ulici nebo na Masarykově nádraží. V omezeném množství je možné publikaci objednat na adrese spolku.

Klub M 131.1 v Sokolově nabízí následující materiály z oslav 120 let dráhy Sokolov - Kraslice:

- sadu 8 kusů jízdenek z historických jízd
- publikaci "Dráha údolím Svatavy"

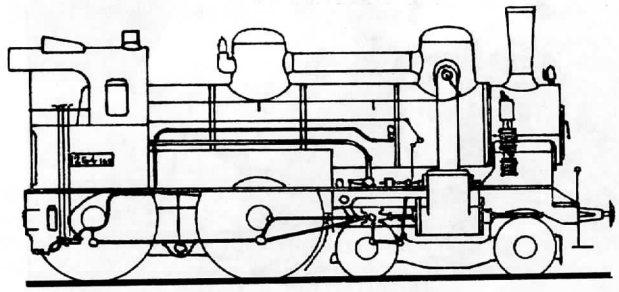
Objednat si můžete na adrese: Klub M 131.1, ČD - DKV pracoviště Sokolov, 356 01 Sokolov, tel. 0168 32443

Vzpomínka na "stošestky"
(dokončení)

Řada a číslo		Pobyt	Tendr	
rak.	ČSD		rak.	ČSD
106.11	264.109	1915 - 1930	76.210	414.052
106.37	264.122	1915 - 1930	56.82	517.030
106.41	264.125	1915 - 1929	56.125	517.041
106.82	264.135	1915 - 1930	56.133	517.045
106.95	264.140	1922 - 1928	56.193	517.066
106.97	264.142	1922 - 1930	56.195	517.068
		a 1944 - 1947		
106.40	264.124	1944 - 1947		
106.96	264.141	1944 - 1947		

Všechny měly původně jednotný typ přestavné sací brzdy typ 1895 s rukojetí pevně aretovanou na polohu "automatická".

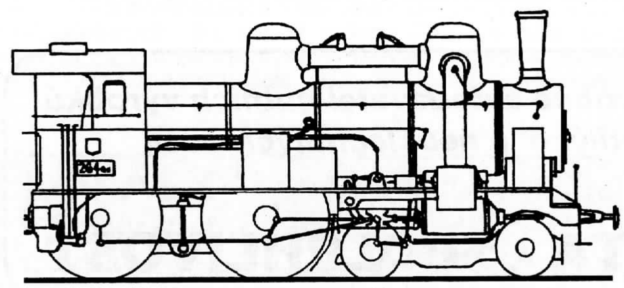
Naproti tomu "šestky" měly všechny novější typ 1902, montovaný již za Rakouska místo původní jednoduché sací brzdy, na rozdíl od "stošestek byl válcovitý tlumič na kotli před budkou asi uprostřed mezi budkou a zadním parojemem.



Řada a číslo		Kotel	Pobyt
6.02	264.002	reko	1938 - 1941
6.06	264.006	pův.	1932 - 1934[3])
6.07	264.007	reko	1932 - 1934
6.17	264.010	pův.	1928 a pak 1938 - 1940
6.18	264.011	106	1938 - 1940
6.19	264.012	reko	1928 - 1941
6.21	264.013	pův.	1932 - 1933
6.36	264.016	pův.	1932 - 1933
6.50	264.020	reko	1936 - 1939
6.57	264.022	reko	1931 - 1938
6.60	264.024	106	1923 - 1927 [1])
6.66	264.027	106	1930 - 1931 [2])
6.68	264.028	106	1924 - 1934[4])

Typy kotlů:
pův. = původní typový s pákovými ventily na spojovací rouře
reko = rekonstruovaný, jiný počet žárnic i rozměry pece, ventily Pop-Coal na spojovací rouře
106 = dosazen kotel typu řady 106, ventily Pop-Coal na výronku zadního parojemu

[1]) zrušena jinde až po roce 1931
[2]) zrušena jinde
[3]) zrušena jinde až roku 1938
[4]) zrušena jinde až po roce 1938



Únos

Psalo se 11.září 1951 a mně tehdy bylo 7 let. Bydleli jsme s rodiči v Chebu a já tehdy stál na 1. nástupišti provizorní dřevěné nádražní budovy.

Lázeňský expres měl číslo R 63 a jezdil na rozdíl ode dneška až do Aše a vozily ho stroje řady 365.0 z českobudějovického depa. V Chebu se jen vystřídaly čety. Toho dne se v čele vlaku pyšnila 365.011 a turnusovou četou měli být Komrska s Kalabzou. Ani jeden z nich dnes nežije, ale Kalabzovo svědectví je však stále živé:

" Byl jsem překvapen, že místo mého strojvedoucího Komrsky přišel na mašinu Konvalinka. Na mou otázku, kde je Komrska, mi jen odpověděl, že ho požádal o prohození šichty. A to mi stačilo. A když k nám přišel výpravčí Truksa, na mou otázku, co ho sem přivedlo odpověděl, že veze rodinu na nákup do Aše a že spojí příjemné s užitečným. Udělá si při té příležitosti kontrolní jízdu.

Z Chebu jsme vyjeli včas, ve 12.15 hod. Do Frantovek jsme přijeli o pět minut později z důvodu pomalé jízdy na čerstvě opraveném viaduktu. Po příjezdu do Házlova začal Konvalinka běhat kolem vlaku. Na dotaz vlakvedoucího i přednosty odpověděl, že zlobí brzdy. Mezitím Truksa vlezl mezi vozy. Co tam dělal, jsem vůbec netušil. Poté jsme vyjeli do Aše. Při vjezdu do stanice jsem podle zvyku křikl ke strojvedoucímu - Vjezdové na volno ! V témže okamžiku jsem ucítil na zádech divný tlak a do uší mi zahřímal Truksův hlas - Kalabzo, žádné hlouposti a k zemi ! Mašinou to trhlo a my se doslova vřítili do stanice. Rychloměr ukazoval plnou devadesátku. V tom okamžiku mi blesklo hlavou, proč to pobíhání kolem vlaku v Házlově. Truksa vlastně odpojil brzdu vlaku, aby nikdo nemohl použít záchrannou brzdu a zabránit tak naší divoké jízdě. Následovalo jen slabé prasknutí, když jsme přerazili hraniční závoru a po chvíli jsme zastavili v německém Selbu."

Druhý den v tisku následovala zpráva ČTK: " Včera 11. září 1951 byl unesen osobní vlak 3717, který byl pokračováním lázeňského expresu z Prahy, do západního Německa. Ve čtyřech vagónech bylo uneseno 160 lidí včetně dětí."

Proti své vůli byl unesen i topič Kalabza, který po svém návratu vypovídal. Asi třetina cestujících zůstala. Hlavní organizátoři únosu strojvedoucí Konvalinka a výpravčí Truksa svůj čin komentovali: " Utekli jsme z komunistického pekla, kde pro nás není místo a kde nemůžeme plně rozvíjet svého svobodného ducha. Doufáme, že nám příští generace dá za pravdu."

Všichni unesení proti své vůli se nakonec po tvrdém výslechu po třech dnech vrátili zpět do vlasti. Topič Kalabza byl prvním, kdo podal svědectví. Po čtrnácti dnech byla vrácena i lokomotiva 365.011 se soupravou.

Pavel Cafourek

10. srpna vyjel z Prahy zvláštní vlak do Stupna v čele s lokomotivou 432.009. Pomalované vozy a hodinové zpoždění nebyly dobrou vizitkou, ale na druhou stranu velkým poučením pro organizátory. Na snímku zvláštní vlak v žst. Kařízek, kde stroj dobíral vodu. Velký dík patří dobrovolným hasičům v Mýtě, kteří spolehlivě a včas po oba dny vodu zajistili.

-ijs-

VE ZKRATCE

- Společnost Regenthalbahn prováděla nedávno na trati z Vietachu do Gotteszell zkoušky nové motorové jednotky "REGIONSPRINTHER", která bude zavedena do provozu od roku 1997 na tratích Voglandského kraje, tj. v oblasti Hofu, Selbu a Plauen. V témže roce zařadí do provozu Regenthalbahn na trati Plattling - Bay. Eisenstein nové motorové jednotky "REGIOSCHATTEL", jejichž původní nasazení od 1.6.1996 bylo odloženo z finančních důvodů. Současné soupravy vedené lokomotivami řady 211 a 212 s řídícími vozy budou mít brzy odzvoněno. (Do)
- Parní lokomotivu řady 64, vyrobenou v roce 1934, z bývalé lokální dráhy Rötz - Neunburg vorm Wald můžete spatřit u muzea řemesel v Rötz - Hillstett.. Těleso zrušené dráhy je dnes upraveno jako turistická stezka. (Do)
- Při příležitosti oslav 135. výročí plzeňského depa a Chodských slavností v Domažlicích se dne 10. srpna veřejnosti představil nově zprovozněný stroj 475.111, který je majetkem Iron monument clubu z Plzně.
- Na trati Bečov nad Teplou - Blatno u Jesenice je možno spatřit manipulační vlaky v zajímavém složení : převážně jezdí lokomotiva řady 742 a jako služební je řazen vůz řady Bp. (Prr)
- Po dlouhé době se v Plzni opět objevily motorové vozy řady 853, a to na rychlíku R 790/791 do Chomutova. Jsou často nasazovány i na osobních vlacích na trati Chomutov - Karlovy Vary. (Prr)
- Doslechli jsme se, že vzhledem k potížím časopisů Železnice a Dráha, se má jednat o jejich sloučení. Ale s ohledem na vztahy mezi jejich tvůrci to podle našeho názoru nevypadá reálně. (Prr)
- Na vlečce v areálu plzeňské Škodovky je k vidění lokomotiva "kabriolet". Letní úpravou bez střechy i oken se pyšní tmavě červený skokan 701 671. (Prr)
- Prototyp škodováckého kloubového trolejbusu Tr 22 jezdící od loňského léta v Plzni ve zkušebním provozu na linkách 11 a 16 dostal nezvyklé inventární číslo 999. (Prr)
- V posledním dubnovém dni bylo možno na plzeňských kolejích opět spatřit ve společnosti Křižíkovy primátorské tramvaje opravenou tramvaj T1 v krémovém a trochu nezvyklém světle modrém nátěru s inventárním číslem 121, které svým vzhledem, stejným jako na ostatních vozidlech DP, trochu kazí celkový dojem. (Prr)
- V Karlových Varech i nadále zůstaly motorové vozy řady 820 těchto čísel 009 (neprovozní), 035, 056, 099 a 100 a občas zaskakují za neschopné stroje řady 810. (Prr)
- Známý průhled plzeňskými mosty nad Radbuzou bude po dostavbě třetí koleje směrem na Jižní předměstí zastřen novou mostní konstrukcí v jejich pozadí a později bude celá scéna narušena i mostem silničním, který bude o patro níž. Chcete-li zachytit poslední okamžiky majestátu obou příhradových konstrukcí, máte nejvyšší čas - betonové pilíře nového mostu již začaly pomalu šplhat nahoru. (Prr)
- 12. a 13. října vyjedou podzimní Šumavou tradiční parní vlaky mezi Železnou Rudou a Hojsovou Stráží, které si objednává Muzeum bavorských lokálek v Bay. Eisenstein. Odjezdy ze Železné Rudy v 10.00, 12.50 a 15.20 hod., zpět z Hojsovy Stráže v 11.35, 14.00 a 16.30 hod. V čele vlaků se pravděpodobně objeví lokomotiva 423.009 z Lysé nad Labem.
- Na své si přijdou i příznivci úzkého rozchodu: na muzejní dráze v Jöhstadtu zavoní pára opět ve dnech 3.- 6.10., 30.11.- 1.12., 7.- 8.12., 14.- 15.12. 1996. Na dráze Radebeul Ost - Radeburg kromě pravidelných vlaků vyjedou i zvláštní vlaky v čele s lokomotivou řady IV K ve dnech 15.9., 13.10., 5., 6. a 8.12.1996.

Výměnná setkání

modelářů a přátel železnice v kulturním sále depa Praha Masarykovo nádraží se opět konají:

28.září, 19. října, 9.a 30. listopadu a 21. prosince 1996

Vstup do areálu depa je z křižovatky ulic Hybernská - Opletalova, začátek v 8.00 hod.

Železniční doprava v Pobaltí

Železniční doprava v pobaltských státech není drahá, ale pro držitele karet ISIT, ITIC, EURO 26 a GO 25 je výhodnější si koupit tzv. Explorer pas, který opravňuje k neomezeným jízdám po dobu 7 nebo 14 dní a podle toho zaplatíte zhruba 700 nebo 1200 Kč. Koupit si jej můžete např. u firmy GTS International v Praze, Ve smečkách 27.

Ze železničního pohledu jsou všechny tři pobaltské státy stejné, samozřejmě se jezdí na širokém rozchodu 1524 mm. Není zde tak různorodý vozový ani lokomotivní park, jako jsme zvyklí třeba u nás, ale po odtržení od bývalého Sovětského Svazu můžeme zaregistrovat některé novinky, zejména v podobě velkoprostorových osobních vozů. Estonskou zajímavostí jsou nástupiště vysoká až 1,5 metru, což umožňuje pohodlný nástup i výstup. Lotyšské pantografové jednotky i přes svou prostornost jsou díky dřevěným lavicím nepříliš pohodlné. Můžeme je spatřit např. kolem Rigy, kde jezdí v hodinových i kratších intervalech. Zajímavostí pro nás jsou bezesporu oddílová návěstidla umístěná od sebe zhruba půl kilometru a rozsvítí se vždy až po průjezdu vlaku u předcházejícího návěstidla. Zajímavé jsou i ubytovací vlaky, které ve třech kvalitativních třídách nabízejí různý "komfort", kdy v 1. třídě jsou v kupé dva cestující, ve 2. třídě čtyři a 3. třída odpovídá jakémusi velkoprostorovému lehátkovému vozu. V Litvě se tyto vozy používají i na spěšných vlacích s místy k sezení, ale ani tady nechybí v každém voze průvodčí, která na požádání přinese za směšné v přepočtu 3 Kč kávu nebo čaj.

Lokomotivní park je tvořen převážně "Sergeji", ať již v jednoduchém či zdvojeném provedení, na posunu pak můžeme vidět naše "čmeláky". Stokilometrová rychlost vlaků je vzhledem k přihřebíkovaným kolejnicím překvapující. Velká nádraží nejsou o moc zaostalejší než u nás, ale v čistotě jsou na tom podstatně lépe. Totéž platí i o vlacích. V Estonsku i Lotyšsku jsou běžně k dostání místní jízdní řády, jejichž cena nepřesáhne v přepočtu 20 Kč. V Litvě je situace horší a sehnat se dají pouze souhrnné odjezdy z větších stanic.

Taktéž ceny stravování jsou pro našince zajímavé, neboť cena oběda se v restauracích pohybuje v rozmezí 30 - 50 Kč. Tak tedy šťastnou cestu !

Jan Hájek

Pantografová jednotka Litevských železnic ve stanici Kaunas před odjezdem do Vilniusu.

V minulém čísle Lokálky jsme na tomto místě přinesli dva příspěvky ze Švýcarska. Pan ing. Luděk Štěpánek z Benešova objevil některé chyby a píše: *"Furka Oberalpbahn není trať, jak z článku vyplývá, ale název společnosti se sídlem v Brigu. Průsmyk Furka, na kterém byla i stejnojmenná stanice, neleží v úseku Oberalp - Realp, ale mezi městy Gletsch a Realp. Nově vybudovaný tunel pak nahradil traťový úsek Oberwald - Realp. V článku uváděný "Scheitelský" tunel není názvem, ale obecným pojmenováním vrcholového tunelu trati (Scheiteltunnel). V informaci pod snímkem o tratích v Aigle byla zaměněna řeka Róna (Rhone), na které město skutečně leží, za Rýn (Rhein)".* Čtenářům se za chybné informace omlouváme a ing. Štěpánkovi děkujeme za jeho pečlivý přístup k obsahu našeho občasníku.

-ijs-

V roce 1996 jubilují tratě

1.9.	155	let	Staré Město u Uh. Hrad. - Přerov
	110	let	Svor - Cvikov
3.9.	125	let	Čerčany - České Velenice
15.9.	100	let	Svitavy - Polička
18.9.	90	let	Hranice - Adorf
20.9.	120	let	Plzeň - Nýrsko
21.9.	75	let	Lysá nad Labem - Milovice
23.9.	100	let	Nymburk hl.n. - Nymburk město
24.9.	90	let	Sobotka - Lomnice nad Popelkou
1.10.	125	let	Kunčice n. Lab. - Vrchlabí
			Zábřeh na Moravě - Sobotín
2.10.	125	let	Děčín hl.n. - Duchcov
10.10.	125	let	Karlínský spojovací viadukt
15.10.	135	let	Plzeň - Domažlice - Furth im Wald
	105	let	Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budiš.
			Suchdol nad Odrou - Fulnek
	90	let	Doudleby n. Orl. - Rokytnice v Orl. horách
17.10.	155	let	Přerov - Olomouc
23.10.	125	let	Čakovice - Čelákovice
	115	let	Zborovice - Kroměříž
25.10.	115	let	Pečky - Zásmuky
			Bošice - Kouřim
			Bošice - Svojšice
31.10.	100	let	Zlaté Hory - Mikulovice

135. výročí výtopny Plzeň

Železniční doprava patří dnes k samozřejmosti každodenního života. Ty tam jsou doby, kdy vlak budil v lidech hrůzu a kdy se s posvátnou úctou dívali na železný kolos zahalený oblaky páry a dýmu. Naopak. Dnes si jen těžko umíme představit svůj život bez tak běžného dopravního prostředku, jakým je železnice.

Před 135 lety bylo i město Plzeň spojeno se světem stříbrnými rovnoběžkami. Stalo se tak 15. října 1861, kdy společnost České západní dráhy zahájila provoz na trati Plzeň - Brod nad Lesy (Furth im Wald). V Plzni Skvrňanech, mezi dnešní zastávkou a silnicí do Domažlic, se nacházelo společně s malou výtopnou koncové provizorní nádraží. Z tohoto nádraží 14. října vyjíždí ráno po nově dobudované trati do Brodu nad Lesy slavnostní třináctivozový vlak v čele s naleštěnou parní lokomotivou "PILSEN". Druhého dne pak byl na této trati zahájen pravidelný provoz a Plzeň dostala své první železniční spojení se světem. Toto datum se současně zapsalo do historie plzeňských železničářů vznikem prvního lokomotivního depa.

Depo v Plzni Skvrňanech sloužilo jen do dubna 1862, kdy Česká západní dráha společně s novým nádražím otevřela svoji druhou výtopnu, která stávala v místech dnešní východní části prvního nástupiště a prostoru trianglu hlavního nádraží. Druhá železniční společnost v Plzni, Dráha císaře Františka Josefa, měla svoji výtopnu v místech 4. nástupiště a prostoru Pošty 2. Později svoje lokomotivy deponovala ve výtopně ČZD, se kterou uzavřela smlouvu o pronájmu. Také třetí železniční společnost, Dráha plzeňsko - březenská, měla svoji výtopnu. Stávala v místech dnešní nové brány do pivovaru Gambrinus na Rokycanské třídě. Po zestátnění všech tří železničních společností dala Státní správa požadavek na sjednocení všech výtopen. A tak byla koncem roku 1898 dána do provozu nová centrální výtopna, která se stala svými dvěmi rotundami, kolejištěm, provozními budovami a 120 parními lokomotivami základem lokomotivního depa v Plzni. V jejím čele stál tehdy přednosta pan Max Siedenglanz.

Dnešní DKV Plzeň - východ vzniklo 1. ledna 1995 sloučením lokomotivního depa Plzeň se strojovými stanicemi Bezdružice, Rokycany a Stupno, lokomotivním depem Zdice se strojovou stanicí Lochovice a dále s opravnou vozů Plzeň a Beroun a STP Beroun. V současné době má DKV celkem 1248 zaměstnanců, provozuje 33 střídavých a 27 dvouproudových elektrických lokomotiv, 108 dieselových lokomotiv, 28 motorových vozů a 37 vozů přívěsných. To obnáší celkem 233 vozidel, počínaje nejmenší motorovou lokomotivou řady 700 a konče moderními "esy" řady 363. Tato vozidla můžeme spatřit na všech druzích vlaků na tratích z Plzně do Chebu, Vojtanova, Karlových Varů, Českých Budějovic, Prahy, Žatce, Klatov, Domažlic a Furth im Waldu, z Rokycan do Mirošova a Nezvěstic, z Chrástu u Plzně do Stupna a Radnic, z Pňovan do Bezdružic, ze Zdic do Mostu, Protivína, Volar, Vimperka a Českých Velenic a z Lochovic do Zadní Třebaně i na místních výkonech v železničních stanicích.

Na pracovištích v Plzni, Zdicích a Berouně je rovněž soustředěno rozsáhlé správkárenské vybavení, schopné zajistit provozní údržbu a opravy přidělených provozních prostředků. Součástí plzeňské správkárny je např. defektoskopické středisko, elektronická laboratoř, elektrická odporová brzda na seřizování motorových lokomotiv s elektrickým přenosem výkonu, podúrovňový soustruh na přetáčení a navařovačka na navařování obručí dvojkolí lokomotiv. V nepřetržité pohotovosti je zde nehodový pomocný vlak s turnusovými zámečníky a elektrikáři, nehodové jeřáby EDK 750 o nosnosti 125 tun a EDK 300 o nosnosti 60 tun.

Mimo prostředky zajišťující pravidelnou železniční dopravu má DKV k dispozici pro příležitostní jízdy nostalgických vlaků historické motorové vozy M 131.1184 a 1487, v dokončení je též 1386, dále pak parní lokomotivu 310.072 z minulého století včetně soupravy starých dvouosých přípojných vozů a od letošního roku též parní rychlíkovou lokomotivu 475.111. Tato historická kolejová vozidla při různých příležitostech významně propagují mezi širokou veřejností nejen své domovské depo, ale především České dráhy jako celek.

Petr Sládeček

Vzniká asociace dopravních inženýrů

jako stavovské sdružení, které poslouží k prosazování zájmů jejích členů. Posláním ADI je mj. zajišťovat členům odborný růst, odbornou pomoc a garanci jejich odborné úrovně, navazování kontaktů s obdobnými sdruženími v zahraničí, apod.

Iniciativa k založení přišla především od absolventů dálkového studia pardubické dopravní Pernerovy fakulty a podpořili ji všechny české vysoké školy s dopravním programem, odborníci z praxe, ministerstva dopravy, apod. Záslužnou pomoc ve stadiu zrodu poskytuje Nadace J. Pernera v Praze.

ADI bude nezávislou, nepolitickou zájmovou profesní organizací, sdružující na základě dobrovolnosti výlučně fyzické osoby. Členy se mohou stát fyzické osoby s vysokoškolským vzděláním, profesionálně činné v oblasti dopravy, a to jak v dopravní praxi a v podnikání, tak také ve státní sféře, pedagogickém či výzkumném procesu.

Členem se stane fyzická osoba podáním přihlášky, složením registračního poplatku a vlastní registrací u ADI.

Poslání asociace se naplňuje zejména:

- pořádáním odborných konferencí, seminářů a diskusních kulatých stolů
- spoluprací na systému celoživotního vzdělávání v oblasti dopravy v úzké součinnosti s vysokými školami dopravního zaměření
- poskytováním nebo zprostředkováním výhodné poradenské a konzultační činnosti svým členům
- vydáváním na základě vnitřních atestací osvědčení členům na odbornou způsobilost k vybraným činnostem v dopravě
- udržováním vztahů k orgánům státní správy v dopravě, k podnikatelské sféře a jejich prostřednictvím uplatňovat zájmy členů.

Nejvyšším orgánem ADI bude valná hromada, která se bude scházet alespoň jednou ročně. Bude rozhodovat o stanovách, rozpočtu, volbě a odvolání představenstva a revizní komise, o vnitřních záležitostech, apod.

1. valná hromada se sejde již v listopadu, a proto ADI vyzývá k členství zájemce o podporu dalšího rozvoje bezpečné, spolehlivé a efektivní české dopravy s minimálními vlivy na okolí, budování kvalitních dopravních systémů a služeb formou kultivace lidských zdrojů.

Zájemci získají bližší informace na adresách
Ing. R. Koníček, ČD SDC Znojmo, tel. 0624/ 227833
Ing. K. Pivoňka,CSc., Nadace J. Pernera, Hybernská 5, Praha 1, tel. 02/ 24228798

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech
Připravuje Ing. Jiří Svoboda, sazba a DTP Lokálka Group , tisk VARIO Rokycany
Kontaktní adresa: Lokálka Group, P.O.Box 30, 337 01 Rokycany