

Vychází v den pátého výročí spolku

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 20

Vychází 8. února 1998

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

dnešní vydání Lokálky k Vám putuje trochu v netradičním obsahovém provedení. Protože vychází právě v den narozenin našeho spolku, chtěli jsme Vám alespoň ve stručnosti přiblížit těch uplynulých pět let, často nelehkého života. Nemohli jsme samozřejmě opomenout ani takové jubileum, jakým jsou 87. narozeniny pana Vladimíra Zusky, člověka, který svůj život věnoval v různých podobách právě železnici.

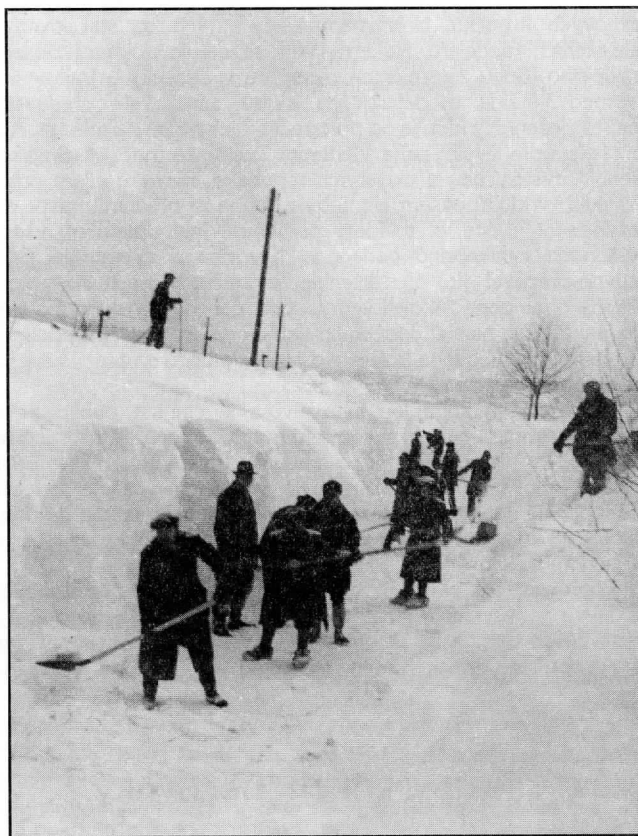
-ijs-

Celoživotní láska k železnici

Psal se rok 1911. Vzkvétal průmysl a svět dopravy v Rakousko-Uhersku ovládal fenomén páry. A v tomto roce dne osmého února se narodil pan Vladimír Zuska.

Od útlého mládí se velice intenzivně zajímal o železnici, kterou si původně také zvolil jako své budoucí povolání. V jeho touze jej také utvrzovalo každodenní dojíždění vlakem v době studií. Hospodářská krize ve třicátých letech však usměrnila životní cestu mladého studenta zcela jinam. Po studiu na reálce nenastoupil na Pražskou techniku, jak si původně přál, ale stal se studentem učitelského ústavu. Snad o to více a intenzivněji se mladý Vladimír Zuska zajímá o železnici, snaží se proniknout do jejích tajů a hlavně si vše důkladně zapisuje a zakresluje. Díky tomu máme dnes v panu Vladimíru Zuskovi tak bohatý zdroj informací. Vždyť zažil v provozu mnohá původní vozidla Rakouských, ale i soukromých drah, především pak Buštěhradské dráhy. Jeho zájmu o železnici si pochopitelně všimli a oceňovali jej mnozí železničáři, takže přes přísné drážní předpisy mu někteří strojvedoucí umožnili seznámit se s provozem ze strojvedcovské budky. Prožil naplno motorizaci našich železnic, „zlaté časy“ Československých státních drah

pokračování na str.2



Když už ta letošní zima je na sníh tak skoupá, pokochejme se historickou fotografií ze sbírky Reiser&Co. Pochází z 6. ledna 1941 a zachycuje atmosféru vyproštovacích prací při odstraňování závěje v km 0,8 na trati Stupno - Radnice.

Pojedte s námi

Na letošní rok jsme pro Vás připravili některé zajímavé historické a zvláštní jízdy:

16. května 1998 vyjede již potřetí „Hamerník expres“ z Plzně do Mirošova. Odjezd z Plzně je plánován kolem 8.00 hod. (bude upřesněn), odjezdy z Rokycan v 9.25, 11.25 a 13.10 hod. Další informace včetně nabídky doprovodného programu budou upřesněny na plakátech a ve sdělovacích prostředcích.

Sérii výletních vlaků „Dětský drak“ z Plzně na Krivoklát s motorovým vozem M 131.1386 plánujeme na 6., 7., 27. a 28.6. a dále pak 29. a 30.8., 5. a 6.9.1998. Předpokládaný odjezd z Plzně v 8.00 hod. Kromě návštěvy hradu předpokládáme i další doprovodný program.

Závěr sezóny plánujeme ukončit 5. prosince 1998 „Mikulášskou jízdou“ na lokálce Nezvěstice- Rokycany.

Hromadné objednávky je třeba domluvit předem na tel. 0603 509504.



Pan Vladimír Zuska měl vždy dostatek věrných posluchačů i spolupracovníků.

dokončení ze str.1

v období mezi válkami, bohužel ale i rozbití sítě v období protektorátu a úpadek železnic v současné době. V každém období si vedl o železnici poznámky, ze kterých dodnes čerpá.

Významným momentem v jeho mládí bylo studium u malíře Václava Rabase, který v mladém studentovi rozvinul výtvarný talent. Pohled na svět a jeho krásy pomocí palety nebo chtě-li tužky provází celý život pana Vladimíra Zusky. Přitom umělecké vlohy se u něj projevují i v dalších oborech - aktivně provozuje hudbu, hraje ochotnické divadlo.

Po druhé světové válce zakotvil se svou rodinou v Jesenici u Rakovníka coby učitel. Hlavními předměty byly fyzika a výtvarná výchova. V jeho učitelských záznamnících jsou stovky jmen žáků, kteří jej poznali nejen jako přísného učitele, ale i jako vedoucího zájmových kroužků. Nejvýznamnějším z nich se stal kroužek železničních modelářů. Rokem 1964 se datuje položení základů pozdějšího Klubu železničních modelářů v Jesenici u Rakovníka. Zatímco většina modelářských klubů sdružovala především dospělé, jesenický klub je od prvních počátků zaměřen na mládež. A je to zásluha především pana Vladimíra Zusky, že mnozí žáci získali přední umístění na mistrovstvích republiky. Hlavním cílem práce s mládeží v klubu ovšem ale nebyla honba za předními místy, ale každodenní práce s mládeží zaměřená na uplatnění všech zkušeností vynikajícího pedagoga, historika a výtvarníka. Sám aktivně pracoval jako člen komise železničních modelářů, položil základy organizace žákovských soutěží, donedávna aktivně stavěl modely a co je hlavní, dodnes se aktivně ve svém věku podílí na rekonstrukci klubového kolejiště a je nápomocen při práci s dnešní mladou generací.

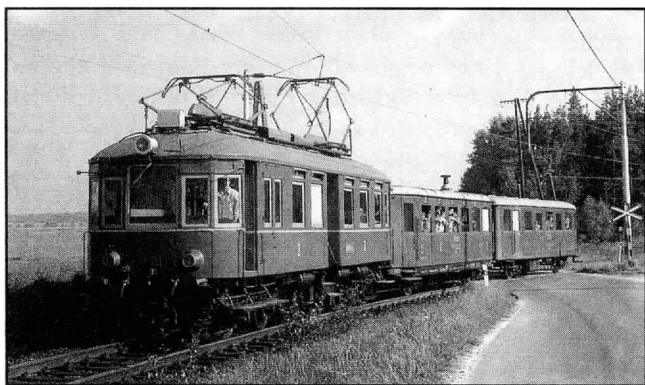
Samostatnou kapitolou jeho života je činnost publicistická, která zasahuje několik samostatných oborů. Vzpomeňme publikace o historii železnic, o stavbách kolem železnice a nebo knížky věnované stavbám modelů osobních vozů a kolejišť, pochopitelně doplněné jeho vlastními kresbami. I v současné době pracuje na knize věnované osobním vozům v období mezi dvěma světovými válkami.

Popřejme tedy závěrem jménem kolegů z Klubu železničních modelářů v Jesenici u Rakovníka i jménem všech jeho přátel a příznivců do dalších let pevné zdraví, spokojenost i dostatek pro jeho osobu tolik typického tvůrčího elánu. Ing. Jiří Berka

Co se děje kolem „Bechyňky“?

Když v roce 1993 vznikla „Nadace pro zachování elektrické dráhy Tábor - Bechyně“, bylo hlavním cílem členské základny udržovat provozuschopnost elektrického motorového vozu M 400.001, dodaného roku 1903 pro tuto dráhu. Za tím účelem nadace shromáždila 300 tisíc Kč na opravu střechy, kterou v první polovině roku 1997 provedly československé dílny. Následně pak byl vozidlu Drážním úřadem v Praze vystaven Průkaz způsobilosti.

Dalším cílem nadace bylo shromažďování veškeré technické dokumentace uvedeného elektrického vozu, jeho provozování i vybudování stálé muzejní expozice věnované českým elektrotechnikům.



Křížkova „Elinka“ i ve svých pětadevadesáti letech zuládne traťové výkony bez problémů jako za mlada.

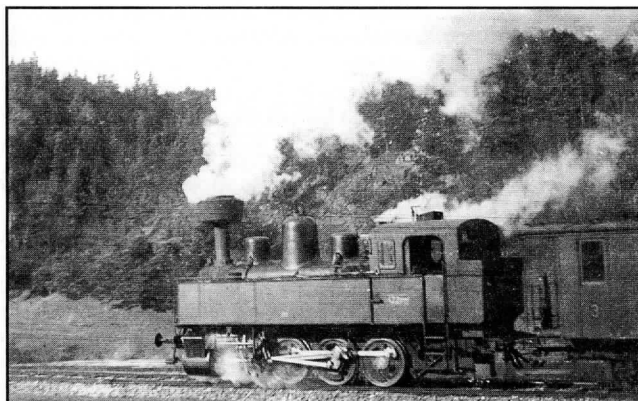
Nový zákon o nadacích, který vstoupil v platnost rokem 1998 a ukládá mimo jiné povinnost vlastnit základní jmění ve výši půl miliónu korun, donutil členskou základnu ke změně formy. A tak se budeme se stejnými lidmi i jejich plány setkávat pod hlavičkou „Klubu přátel elektrické dráhy Tábor - Bechyně“.

A co chystají v nejbližší době? Vzhledem k tomu, že se blíží 95. výročí zahájení provozu, připravují vydání publikace věnované historii této dráhy. Do pátého ročníku vstoupí také historické jízdy s Křížkovou „Elinkou“, z nichž ta první 20. června 1998 bude slavnostní při příležitosti výročí. Další jízdy se budou konat 4., 11., 18. a 25. července, 8. a 22. srpna, 5. a 12. září. Odjezd z Tábora je v 10.00 hod., návrat zpět z Bechyně ve 13.52 hod.

Všichni jste srdečně zváni!

Ing. Josef Kovařík

Vybráno ze starých archivů



Unikátní snímek ze sbírky Vladimíra Zusky zachycuje lokomotivu 422.049 u Lubence na trati Rakovník - Bečov n.T. Snímek pochází z období let 1925 - 38, kdy tato lokomotivní řada působila na zdejší místní dráze.



I když poněkud mladším, nikoliv však nezajímavým je snímek vlečného vozu řady Blm pořízený v šedesátých letech v Jesenici. Právě tento totiž vznikl rekonstrukcí škodovackého motorového vozu M 130.1.

Došlo po uzávěrce

V sobotu 14. února pojede zvláštní rychlík „Šerák“ z Brna do Jeseníku přes Olomouc a Zábřeh na Moravě. Z Brna odjíždí v 5.40 hod. v čele s motorovou lokomotivou T 478.1001, z Olomouce již v čele s 464.202 v 7.35 hod., ze Zábřeha v 8.39 hod., do Jeseníka přijede v 10.57 hod. Odtud pokračuje vlak ve 12.00 hod. přes Brannou (14.09 hod.) do Horní Lipové, odtud odjíždí v 15.01 hod. zpět do Olomouce a dále na závěsu rychlíku „Praděd“ do Brna. Jízdné z Brna do Jeseníka stojí 100,- Kč s povinnou rezervací místa ve 2. vozové třídě s roznáškou občerstvení za 60,- Kč, ve 3. třídě vozové s možností občerstvení pak za 20,- Kč. Za zpáteční jízdenku zaplatíte 150,- Kč. Blíží informace CK ČD Brno, tel. 02 4117 kl. 4371. (Kö)

Ve zkratce

pětiletým životem spolku Lokálka Group

Železniční spolek Lokálka Group vznikl ve svém prvopočátku především z důvodu získání právní subjektivity, aby bylo možné uspořádat historické jízdy při příležitosti 110. výročí místní dráhy Rokycany - Mirošov - Nezvěstice. Vlastní přípravy oslav začaly již na podzim roku 1992 společně s vyřizováním záležitostí potřebných pro registraci.

8. února 1993 byl spolek zaregistrován a 2. března následovala zahajovací schůzka, jejímž hlavním programem byl průběh připravovaných oslav.

Množství volného času, věnovaného získávání finančních prostředků i organizačnímu zabezpečení akce, bylo díky ochotné spolupráci regionu i plzeňského lokomotivního depa nakonec korunováno úspěchem. A tak mohl 7. srpna 1993 po desetileté přestávce opět vyjet na mirošovskou lokálku historický vlak, v jehož čele vévodila vršovická lokomotiva 434.2186. I přes některé organizační nedostatky mohli být cestující ve dvou párech historických vlaků spokojeni. Vydaná příležitostní publikace pak nabídl zájemcům ucelený přehled o historii zdejší místní dráhy.

31. srpna 1993 následovala schůzka spolku, kde byly rozebrány vzniklé nedostatky akce a rozhodnuto o další činnosti. Celou členskou základnu vydařená akce natolik motivovala, aby mohly následovat další plány. V první řadě to byla snaha vlastnit historické vozidlo. Když se podařilo získat vlečný vůz řady Clm z roku 1934, ihned se rozběhly náročné renovační práce. Zanedlouho se podařilo sehnat vůz stejné řady, sice bez pojezdu, ale s kompletním interiérem. Problémem zatím bylo jeho vyproštění ze soukromého pozemku v Horšovském Týně a následná přeprava do plzeňského lokomotivního depa, kde se podařilo díky ochotě vedoucích pracovníků najít prostory pro renovační práce.

24. listopadu 1993 vyšlo nulté číslo občasníku "Lokálka", kterým jsme si dali za cíl oslovit region i nadšence stejného zaměření. Jak se nakonec ukázalo, jeho působnost se rošířila nejen v celostátním měřítku, ale i za hranice naší republiky.

28. ledna 1994 výroční členská schůze hodnotila první rok činnosti a nastínila rámcový plán na další rok. Zde bylo také rozhodnuto zapojit se do znovuzprovoznění motorového vozu M 131.1386, který byl 14. ledna 1993 sejmuto z podstavce v Bezdruzích a převezen do plzeňského lokomotivního depa. Naplánováno bylo také uspořádání historické jízdy na místní dráze Chrást u Plzně - Radnice ve dnech 13. a 14. srpna 1994 a již zde byly konkretizovány základní kroky k jejímu zabezpečení. S podporou členské základny se setkala pokračování ve vydavatelské činnosti včetně občasníku.

12. května 1994 se podařilo úspěšně vyprostit skříní vlečného vozu Clm ze zahrady v Horšovském Týně a následně přepravit do Plzně.

28. května 1994 vyjel na trase Plzeň - Mirošov "Svatební expres" pro dva členy našeho spolku, kteří se vydali na společnou cestu životem.

5. srpna 1994 spatřila světlo světa pamětní publikace "Stopou radnické lokálky". Zamítavé rozhodnutí Požární inspekce v Rokycanech k jízdě vlaků tažených parní lokomotivou se ani přes deštivé počasí nepodařilo změnit. 12. srpna proběhlo jednání na plzeňském ředitelství, jehož výsledky byly pro nás natolik neuspokojivé, že bylo nakonec rozhodnuto o provizorním zavedení pouze vlaků vedených historickými motorovými vozy M 131.1.

Zklamání z nevydařené akce sice trochu ochladilo elán členské základny, ale již 1. září na pracovní schůzce byly vytyčeny další cíle. Tím hlavním byly intenzivní práce na motorovém voze M 131.1386. Též bylo rozhodnuto o uspořádání 2. ročníku "setkání stojednatřicetek" plánovaného na 17.-19. března 1995 a k tomu vydání monografie věnované těmto motorovým vozům.

24. února 1995 hodnotila výroční členská schůze nepříliš úspěšný uplynulý rok. Toho dne však nikdo netušil, že ani následný rok nebude patřit k těm úspěšným. Veškeré úsilí věnované přípravě "setkání stojednatřicetek" bylo nakonec zmařeno neúnosnými finančními požadavky ze strany Českých drah. Jedinou útěchou se nakonec stala vydařená publikace "Motorové vozy M 131.1". Vzhledem k celkové situaci, která v tu dobu vládla na Českých drahách, bylo rozhodnuto do konce roku nepřipravovat jinou akci pro veřejnost a veškeré síly věnovat znovuzprovoznění motorového vozu M 131.1386. Avšak i zde se

projevilo zklamání z neuskutečněné akce v poklesu aktivity celé členské základny. Ve vydavatelské činnosti též začaly přípravy na publikaci věnované motorovým vozům M 262.0.

12. ledna 1996 byl na výroční členské schůzi schválen plán činnosti, který předpokládal výrazně zvýšenou aktivitu spolku ve všech oblastech činnosti, což se nakonec potvrdilo jako správná cesta při následném bilancování na konci roku.

22. března 1996 vyšlo 10. číslo Lokálky, jehož sazba byla první provedena zcela vlastními silami včetně přílohy "Vybráno ze starých archivů".

Nad rámec původního plánu se podařilo 18. května uspořádat jízdy historických vlaků do Mirošova při příležitosti konání 6. ročníku Hamernického dne v Dobřívě. Díky podpoře regionu i vstřícnosti ze strany Českých drah vyjela historická souprava v čele s parní lokomotivou 310.072 z roku 1899, která po návozu z Plzně vedla tři páry vlaků na trati Rokycany - Mirošov.

V tu dobu již probíhaly intenzivní přípravy jízdy historických vlaků na trati Chrást - Radnice při příležitosti konání Pivních slavností a Vavřínecké pouti ve Stupně. 25. srpna 1996 po několikátém posunutí termínu ze strany tiskárny konečně spatřila světlo světa publikace "Motorové vozy M 262.0".

Po dlouhých jednáních a celkovém dokončení prací na skříní motorového vozu M 131.1386 byl tento 5. srpna 1996 převezen do plzeňské Škodovky na provedení laku.

O pár dnů později, 10. srpna vrcholilo naše úsilí jízdami zvláštních vlaků na radnické lokálce. Velké zpoždění zaviněné problémy s dozbrojováním vody pro parní lokomotivu cestou z Prahy i sprayery vymóděná souprava vozů zanechaly na úrovni akce, kterou ochotně podpořila řada sponzorů na Rokycanskou, velký šrám.

Horké chvíle následného období nám způsobil 7. srpna krach Kreditní banky, ukteré jsme měli uloženy veškeré finanční prostředky spolku. Jen díky ochotě a pochopení věřitelů byly veškeré splatnosti bez penalizace odloženy.

5. září 1996 jsme nad rámec plánu vydali publikaci "Železniční provoz v modelu", 16. září vyšlo 12. číslo Lokálky.

Po provedení laku skříně pokračovaly na motorovém voze další práce a činnosti nutné k vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky a následného vystavení Průkazu způsobilosti.

20. listopadu 1996 byla spolku udělena Drážním úřadem v Praze Licence k provozování drážní dopravy ve smyslu Zákona o drahách.

17. ledna 1997 zhodnotila výroční členská schůze spolku uplynulý rok jako zlomový v činnosti spolku ve vztahu k veřejnosti. Nedostatky z jednotlivých akcí byly důsledně analyzovány a přijata opatření, nutná již vzhledem k zeštíhlující se členské základně. Aby byla udržena potřebná aktivita i kontinuita členské základny spolku, bylo některým členům přerušeno nebo ukončeno členství.

V další činnosti bylo rozhodnuto především udržet tradici v pořádání jízdy historických vlaků při konání Hamernických dnů s postupnou obměnou doplňkových programů i využití motorového vozu M 131.1386 po jeho definitivním zprovoznění.

30. ledna 1997 byla v trati Plzeň - Rokycany provedena zkušební jízda motorovým vozem M 131.1386 za účelem vykonání technicko - bezpečnostní zkoušky. Záveda na nápravové převodovce nakonec oddálila o několik měsíců termín zprovoznění. Po její opravě byla pak 2. května úspěšně provedena kontrolní jízda V této době byly opět obnoveny práce na opravě vlečného vozu Clm z roku 1934, který by měl v budoucnosti tvořit soupravu s motorovým vozem.

17. května 1997 vyjel opět "Hamerník Expres" při příležitosti konání Hamernického dne v Dobřívě. Ve stanici Mirošov byl pro návštěvníky připraven též doplňkový program, kdy středem zájmu byly především historické drezíny. Prvně se zde představil také zprovozněný motorový vůz M 131.1386.

21. června 1997 jsme se aktivně podíleli na oslavách 100 let závodové dopravy v plzeňské Škodovce, též s motorovým vozem M 131.1386.

25. června 1997 vyšla publikace "100 let trati Rakovník - Bečov n.T. a Protivec - Bočov", 28. června jsme se podíleli na oslavách těchto tratí. Bohužel díky intervenci některých vedoucích pracovníků ČD bez motorového vozu.

Zbytek roku byl věnován především pracem na vlečném voze a dodělavkám na motorovém voze M 131.1386.

30. ledna 1998 zhodnotila výroční členská schůze uplynulý rok a naplánovala činnost na rok 1998. Ve větší míře je počítáno s nasazením motorového vozu M 131.1386, nemalé cíle byly schváleny též ve vydavatelské činnosti.

V roce 1998 jubilují tratě

| | | |
|-------|---------|--|
| 26.2. | 110 let | Lipová Lázně - Mikulovice |
| 1.3. | 125 let | Chomutov - Pruněřov |
| 5.3. | 125 let | Rakovník prozat.n. - Rakovník |
| 7.3. | 110 let | Olomouc - Čelechovice na Hané |
| 1.4. | 115 let | Staré Město u Uh. Hrad. - Uherský Brod |
| 2.4. | 135 let | Chrást u Plzně - Stupno |
| 27.4. | 130 let | Praha Bubny - Praha Dejvice |
| 12.5. | 125 let | Praha Smíchov - Slaný |
| 18.5. | 90 let | Velké Opatovice - Skalice nad Svitavou |
| 20.5. | 140 let | Ústí n.L. záp.n. - Teplice v Čechách |
| 1.6. | 140 let | Jaroměř - Horka u Staré Paky |
| | 110 let | Kojetín - Kroměříž |
| | | Bystřice pod Hostýnem - Valašské Meziříčí |
| | | Valašské Meziříčí - Frydlant nad Ostravicí |
| | | Frydek-Místek - Český Těšín |
| | 90 let | Nemotice - Koryčany |
| 22.6. | 95 let | Tábor - Bechyně |

„Bechyňka“ oslaví 95 let

21. června 1903 byla slavnostně za účasti nejvyšších představitelů mocnářství a Českého království otevřena a o den později do pravidelného provozu předána první elektrická dráha na území tehdejšího Rakouska - Uherska z Tábora do Bechyně.

Původní projekt sice počítal s provozem parním, avšak pořizovací náklady na stavbu dráhy byly neúměrně vyšší oproti novému projektu dráhy elektrické, za níž stál český elektrotechnik František Křížík. Nutno připomenout, že František Křížík již v devadesátých letech minulého století plánoval elektrifikaci tratí Rybník - Lipno, Svojsín - Bor a Svatoňovice - Úpice, jejichž projekty byly zamítnuty. Později až v roce 1897 dostal možnost vyzkoušet si elektrický provoz s tramvají na bateriový provoz na trati z Prahy do Měchenic.

Výhody elektrické dráhy tramvajového typu spočívaly především v nutnosti menších zemních úprav, možnosti použití menších oblouků a to již od poloměru 125 metrů a stoupání mohlo dosahovat hodnot až 40‰. Nemalé stavební úspory přineslo použití slabších kolejnic, což v tomto případě 24 km dlouhé dráhy obnášelo 200 tun oceli. Čistota provozu a vliv na okolní přírodu jsou pak dalším významným přínosem.

Pro napájení dráhy byla vybudována na břehu Lužnice parní elektrárna, která přes den napájela dráhu a v noci sloužila k osvětlení města Tábora. Její stojaté parní stroje byly v roce 1929 nahrazeny spalovacími motory a v roce 1959 po vybudování nové napájecí stanice v Malšicích byla původní elektrárna zrušena.

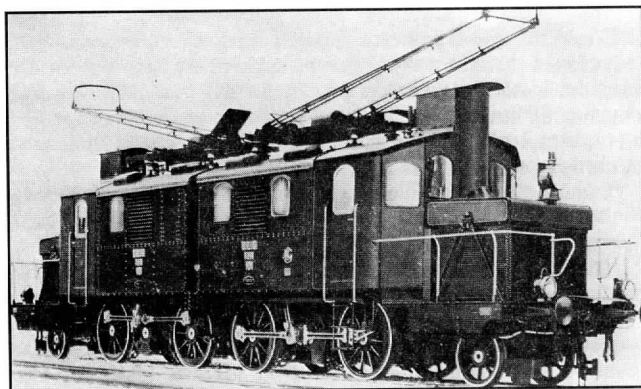
Původní napájení dráhy bylo voleno třívodičové o stejnosměrném napětí 2x700 V, kdy dva vodiče tvořily trolejové dráty od sebe vzdálené 1,2 metru a třetím byla kolejnice. V roce 1938 byl tento systém rekonstruován na současný.

Již v roce 1903 vyrobil František Křížík pro tuto dráhu dva motorové elektrické vozy EM 400.0 s individuálním pohonem dvojkolí, kdy každý trakční motor dodával výkon 25,8 kW. V roce 1905 byl dodán třetí vůz a v roce 1908 čtvrtý, oba již se zvýšeným výkonem trakčních motorů na 29,4 kW. V letech 1931-32 byly motorové vozy EM 400.001 a 002 rekonstruovány v plzeňské Škodovce, kdy byly mimo jiné dosazeny silnější trakční motory o výkonu 55 kW, vyměněny řídicí přístroje i kabeláž. Vůz EM 400.003 byl rekonstruován až v roce 1938 v souvislosti se změnou napájecího systému a čtvrtý vůz byl zrušen. V roce 1941 byl početní stav vozů doplněn novým EM 410.001, jehož součástí byly většinou zaměnitelné s původní řadou. Elektrické vozy se dočkaly konkurence až v roce 1956 s dodáním lokomotiv E 422.0.

-ijs-

Stopou elektrických lokomotiv

pokračování



V roce 1910 vyrobily firmy AEG a Krauss pro švýcarskou BLS dvojdílnou lokomotivu o uspořádání pojezdu 1'B + B1'. Jednotlivé díly o hodinovém výkonu 590 kW a hmotnosti 94 tun bylo možno provozovat též samostatně. Po zkušebním provozu na trati v Oranienburgu ji Pruské královské železnice předaly společnosti BLS. Ta následně prováděla porovnávací zkušební jízdy společně s lokomotivou o uspořádání pojezdu C+C a trvalém výkonu 1472 kW dodanou lokomotivkou Oerlikon. Ta se nakonec prokázala jako trakčně výhodnější, a proto dvojdílnou lokomotivu do trvalého provozu společnost BLS nepřevzala. A tak ji v roce 1912 koupila společnost Pruských královských železnic za účelem zkušebních jízd na trati Dessau - Bitterfeld. Již v roce 1923 byla však vyřazena z provozu.



Společnost BLS je dnes ve Švýcarsku po Státních drahách druhou největší. Provozuje 142 km tratí a k tomu také 18 říčních lodí. Na jejich kolejích dodnes můžeme spatřit množství různých lokomotivních řad, které se svým věkem řadí k těm historickým.

Zajímavým vozidlem je bezesporu elektrická lokomotiva řady Ae 6/8, kterou vyrobily lokomotivky Secheron a SLM v roce 1939. Šest trakčních motorů ji dává výkon téměř 4500 kW, který je přenášen na dvojkolí pomocí tangenciálních pružin soustavy Secheron.

**Příští číslo vyjde
30. dubna 1998**

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tisk VARIO Rokycany
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel. 0603 509504

DIVIŠ

Reklama - DTP studio - Tiskárna