

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 25

Vychází 5. února 1999

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

v prvním vydání nového roku je vždy na místě se trochu ohlédnout za rokem uplynulým a poděkovat všem, kteří stáli při nás a jakýmkoliv způsobem naši činnost podpořili. Nebylo to nijak lehké období, ale kteří „hobbysté“ mají v dnešní době na různých ustláno. Neúspěchy vždy mile potěší ty, kdož se nemají čím pochlubit a úspěchy budí podezření. Nikdo už nechce vidět množství volného času, které si toto konání ve zcela specifických podmínkách vyžádá. Na druhou stranu ale i ti, kteří nám házejí klacky pod nohy, jsou nám v konečném důsledku prospěšní. Nutí nás totiž k intenzivnímu studiu související legislativy a hledání vhodného řešení. A tak můžeme hrdě konstatovat, že se nám nakonec povedlo naše spolkové plány v provozování motorového vozu M 131.1386 společně s podporou příznivců za únosných podmínek realizovat.

Jaké podmínky nás čekají v letošním roce, je zatím těžko odhadnout. Potěšujícím faktem je, že současný generální ředitel ČD chápe význam železniční nostalgie jako prvek firemní reklamy a má zájem v rámci možností tuto problematiku koncepčně řešit. Jistě si také uvědomuje jaký kapitál má ve spolkových činnostech. A tak se snad konečně dočkáme jednoznačných a srozumitelných pravidel, která budou ctít princip vzájemné spolupráce a nikoliv současné handrkování „to je moje, to je tvoje“. Jestliže vozidla a personál splňují požadavky dané platnými legislativními normami, pak je na místě je všestranně využívat. Obzvláště v době, kdy není finančních prostředků nadbytek.

Závěrem děkujeme dodatečně všem za novoroční přání, za jejich vtíp i tolik potřebný optimismus.

Plnou parou rokem 1999 !

-ijs-



Kolem kořenovské zubačky se v nedávné minulosti odehrálo množství různých změn. Ať už jsou názory jakékoliv, podařilo se to nejdůležitější - na této unikátní dráze zůstal zachován provoz !

Připomeňme si snímek, který pořídil Vladimír Oppa 1. prosince 1962, příjezd prvního vlaku u motorové trakci do Kořenova.

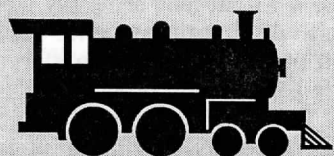
8. února se dožívá úctyhodných 88 let pan Vladimír Zuska z Jesenice u Rakovníka, jehož celý život je spojen s láskou k železnici.

Za všechny přátele a příznivce přejeme hodně zdraví, spokojenosti a tvůrčího elánu !

Pomozte kulturní památce !

Také v letošním roce pořádá Klub přátel krušnohorské železnice Most - Dubí - Moldava brigády zaměřené zejména na odstranění náletových dřevin ze zadního zhlaví žst. Dubí. Sraz účastníků je 13. a 27. března 1999 před čekárnou po příjezdu vlaku 26802 (odj. z Mostu v 6.13 hod.) případně 26804 (odj. z Mostu v 9.02 hod.) nebo z Teplic linkou MHD č. 23 s odjezdem z Benešova nám. v 6.20 hod. S sebou doporučujeme vzít vhodný pracovní oděv, pilku, zahradnické nůžky, svačinu a samozřejmě dobrou náladu. Bližší informace podá pan Švec na tel. 0417 21671 denně po 20. hod.

Snímek ze stanice Dubí si připomeňme jednu ze zvláštních jízd propagujících význam této trati mezi širokou veřejností.



model train

Prodej • železničních modelů a příslušenství
• použitých železničních modelů
• technických hraček

Výkup • železničních modelů (Po 16.00-18.00)

Opravy • železničních modelů a příslušenství

roh Slovanské tř. a Vřesové ulice (tram.č.1 směr Slovany), tel. 0603 456837

Otevřeno:
Po-Pá 10.00-18.00
So 9.00-11.30

Jak Kašperské Hory o dráhu přišly

Ing. Václav Zahradka

dokončení

Ještě jednou ožila snaha o výstavbu železnice na Kašperské Hory, a to po válce, kdy z podnětu tehdejšího národního výboru byla v letech 1946-47 vypracována dokumentace pro dráhu Sušice - Vimperk s variantami, jak v údolí Otavy, tak v prostoru Vimperka resp. Bohumilic. První trasa, tzv. údolní podél Otavy do Rejstejna, dále na svazích Losenického potoka do Milova a odtud do Vimperka, zachycovala průmyslovou a dřevařskou oblast povodí Otavy a Sušicka. Byla však vzdálena 3 km od Kašperských Hor. Druhá varianta náhorní, byla navržená více pro potřeby města Kašperské Hory, méně však pro Pootaví. Rozpočtové náklady se pohybovaly mezi 715 mil. Kč u první varianty, 655 mil. Kč u druhé a 505 resp. 459 mil. Kč u kombinovaných tras. Úsek dráhy Sušice - Kašperské Hory by vyžadoval u první varianty stavební náklad ve výši 305 mil. Kč, u druhé 260 mil. Kč.

Sama Stavební správa v případě výstavby (v což nevěřila) navrhovala jako technicky nejschůdnější a také nejlevnější vedení trasy ze Sušice se smyčkou u Anína - Kašperské Hory - Milovy - Bohumilice v délce 49,4 km, se třemi kratšími tunely, maximálním stoupáním 23 promile, oblouky 300 metrů s celkovými rozpočtovými náklady 459 mil. Kč.

Závěrečné stanovisko Stavební správy ČSD podepsané přednostou ing. Matouškem ze dne 30. července 1947 vyřklo neodvratně svůj ortel „... výdaje na provoz a udržování hradily by se z provozních příjmů jen v úseku Sušice - Kašperské Hory, kdežto v úseku do Vimperka bude provoz vyloženě pasivní ... o amortizaci stavebních nákladů nedá se vůbec uvažovat ... z hlediska obrany státu nemá dráha žádného významu ... území kolem Stachů pozbylo nyní úplně svůj turistický význam z doby okupace ... doprava autobusy a nákladními auty vystačí pro potřeby tohoto kraje ...“.

Projekt byl Stavební správou předložen Ministerstvu dopravy, které čj. 61116/47 ze dne 25. srpna 1947 postoupilo vyjádření plánovací komisi ... navržená nová dráha Sušice - Vimperk, resp. Bohumilice měla by význam čistě místní, nebyla by používána jako průjezdná trať ani v dopravě osobní ani nákladní ... že provoz by byl velmi slabý, který by ani v úseku Sušice - Kašperské Hory neuhradil provozní a udržovací výdaje ... stávající doprava autobusy a nákladními auty postačuje ...

Státní plánovací komise svým rozhodnutím 829/48-9-92 z 31. května 1948 potvrdila zamítavé stanovisko ke stavbě železnice a tím považovala celou záležitost za vyřízenou.

A tak Kašperské Hory o dráhu přišly – definitivně!

Výzvy!

100 let trati Hrochův Týnec - Chrást u Chrudimi
Pro přípravu publikace sháním k laskavému zapůjčení veškeré materiály a dokumenty týkající se této trati, zejména předpisy, sešitové jízdní řády, služební pomůcky, fotodokumentaci, vzpomínky, zápisy, apod.

Martin Navrátil, Rosická 148, 530 09 Pardubice, tel. 040 6401626 večer.

Most - Dubí - Moldava v Krušných horách

Pro zpracovávanou publikaci o historii trati hledáme svědectví, poznatky, plány a fotografie dokumentující život této unikátní stavby. Taktéž nás zajímá historie společnosti Pražsko-duchcovské dráhy, která tuto trať v minulém století vybudovala.

Nabídky adresujte na redakci občasníku Lokálka do konce března 1999.

Vybráno ze starých archivů



Královopolská strojírna v Brně vyrobila v letech 1950-52 pro brněnský Dopravní podnik ve třech sériích 25 tramvajových vozů řady 4 MT1-3 a k nim také 30 vozů přívěsných podobné konstrukce. Po ukončení výroby kolejových vozidel v Královopolské si v roce 1954 vyrobil Dopravní podnik sám dalších pět skříní pro nedodané vozy série 4 MT 4. Tyto dvounápravové jednosměrné vozy o délce 11370 mm a rozvoru 3600 mm měly kapacitu 21 sedících a 43 stojících cestujících. Elektrickou výzbroj pro všechny vozy dodala plzeňská Škodovka. Elektrické vozy dostaly inventární čísla 117-146 a vlečné vozy 297-326. Vůz číslo 137 byl po vyřazení rekonstruován na pracovní a vybaven hydraulickou rukou. SoupravaP elektrického vozu 137 s vlečným vozem 301 zůstala dodnes zachována v Technickém muzeu Brno Líšeň.

Na dobové pohlednici ze sbírky Reiser & Co. pocházející z roku 1952 je zachycena tramvajová souprava před brněnskou Janáčkovou operou.



A takto vypadal výrobní štítek pocházející z některého nákladního vozu v prvopočátcích výroby kolejových vozidel v Královopolské strojírně v Brně.

V některém z příštích čísel připravujeme opět v rozšířeném vydání formou přílohy „Vybráno ze starých archivů“ zajímavosti z historie železničního provozu.

Proto vyzýváme všechny, kdož mají čím a jsou ochotni přispět svými archivními materiály. Uvítáme nejen fotografické, ale i textové zajímavosti, příhody, kuriozity, nehody, apod. Fotografie a jiné dokumenty můžete zasílat též v bitmapových souborech.

Ve zkratce

-Nečekané brzdění a opětovné rozjždění jedné soupravy berlínského metra v pátek 22. ledna večer velmi znepokojilo cestující. Na tuto podivnou jízdu upozornil policii jeden z cestujících, který si všiml, jak silně "unavenou" strojvedoucí odváděl-odtahoval jeden ze zaměstnanců dopravního podniku. Policie poté mj. zjistila, že dotyčná s 3,6 promile alkoholu v krvi nechala při posledním zastavení soupravy ještě asi jednu třetinu vlaku v tunelu ...

-Spolkové dráhy stíhá jedna nepříjemnost za druhou. Buď na ni někdo páchá atentáty nebo vyhrožuje bombami, jindy zase vykořejí vlak ICE. Posledním "hitem" je stažení asi šestiset osobních vozů bývalé DR a následná defektoskopie jejich kol, což se nejméně po celý únor projeví tlačenicemi v oslabených soupravách. Přesto všechno je vidět rozdílný přístup médií i veřejnosti k podobným situacím v Německu a u nás. Není vyvolávána panika, nevyrábějí se senzace a o problémech je mnohem objektivněji informováno.

-Také DB svádějí těžký boj s dodržováním pravidelnosti dopravy. Jak statistika dokazuje, závěr loňského roku se projevil spíše negativně a s výjimkou rychlé příměstské dopravy se výsledky pohybují okolo 80%. Proto vedení společnosti přichází do nového roku s programem „Fitness '99“, jehož cílem je právě vylepšení pravidelnosti dopravy na tratích DB.



Sníh, tma, čerti s Mikulášem a vynikající atmosféra na palubě motorového vozu M 131.1386 doprovázely 5. prosince 1998 mikulášskou jízdu, kterou spolek uspořádal pro malé pasažéry. Projížďka po mirošovské lokálce, procházka zasněženou krajinou a „čertí“ uvítání s nadílkou po nástupu zpáteční cesty vyplnily celé sobotní odpoledne. Tak jako odcházeli po návratu do svých domovů spokojení návštěvníci, vzápětí se uložil k zimnímu odpočinku i motorový vůz. Po 3635 kilometrech, které za rok 1998 poslušně odjezdil, jej čeká řádná údržba, drobné opravy i dokončení opravy interiéru. A pak už bude za dveřmi další, náročná sezóna.

-Na samotném konci loňského roku bylo zaregistrováno občanské sdružení „Klub Železničního muzea Zlonice“, jehož cílem je mimo další aktivity vybudování expozice vlečkových lokomotiv.

-23. ledna se konala valná hromada subjektů podílejících se na činnosti a dalším rozvoji budoucího střediska muzejního provozu ČD v Lužné u Rakovníka. I přes množství problémů se podařilo loňskou sezónu solidně zvládnout, o čemž svědčí kladné ohlasy nejen domácích návštěvníků. V chaosu, který v minulém období na Českých drahách vládl, se přesto podařilo image firmy touto cestou významně podpořit. To si současné vedení ČD uvědomuje a je připraveno systémově i finančně tuto činnost podpořit.

-Začátkem týdne se na pultech konečně objevil „Přehled nostalgických jízď“ pro rok 1999. Množství především faktických chyb (třebaže proběhly řádné korektury) není dobrou vizitkou vydavatele, kterým i letos je pražský Nadatur. Za zamyšlení stojí také grafické uspořádání a „honosné“ celokřídivé provedení, kdy prodejní cena pak logicky neosloví patřičný okruh zájemců. V době, kdy nás sužuje nedostatek finančních prostředků, bychom měli více myslet

-V závěru loňského roku se na pultech objevilo další dílo z pera Josefa Trojánka „Mini Maxi Satirikon“, obsahující na více než stotřiceti stranách množství povídek i poučných přísloví.

„Vznik této, menším dílem skoro pravdivé a větším málem humorně vážné s dokonale nedokonalým námětem přeplněné knihy, se datuje do doby přezrálého věku autora. Snažil se a pokud mu síly stačily pracoval a pracoval, aby mohl potěšit některé z nás. Proto mu, jestli Váš hrníček smíšeného čaje laskavostí se shovívavostí nepřeteče moc brzo, moc neublížíte a odpusťte. Pravda, zatím nikdo neví a snad ani netuší, jakým přijatelným stylem by mělo být literární dílo, či dilečko, představeno čtenáři. Nahé, nebo zabaleno v hedvábí na zlateném nebo stříbrném tácu. Snad obojí má své opodstatnění, a protože to autor v plném rozsahu a smyslu pochopil, udělal dobře, že tady vše podává tak, jak to život nabízí“

-Se sokolovskými „sergeji“ se pravděpodobně ještě nějaký čas budeme setkávat v pravidelném provozu. Podmiňuje to jejich poměrně velká zůstatková hodnota a nedostatek vykonných motorových lokomotiv pro nákladní provoz.

-Na příznivé sněhové podmínky, které nabídla letošní zima i na Šumavě, nejsou České dráhy z hlediska kapacity osobní přepravy vůbec připraveny. Nedostatek vhodných spojů ze západočeské metropole a zcela přeplněné soupravy vlaků jsou toho důkazem.

-Ani návrh nového jízdního řádu nepřináší v OPŘ Plzeň zásadní změny k lepšímu, obzvláště regionální a rekreační doprava zůstává v pozadí zájmu.

-Sněhová nadílka působila i pozitivně, když v železniční stanici Rokycany pod sebou ukryla nevidaný nepořádek v kolejišti.

-Chcete-li se pobavit a zároveň si nechat přeběhnout mráz po zádech, poslechněte si občas „dopravního odborníka“ a poslance Unie svobody Pavla Nováka. Ve vztahu k železnici jsou rez a vandalové proti němu ti nejměkčí brádlivové

-Díky obtížné situaci ČKD pravděpodobně České dráhy utřídí mezinárodní ostudu. Tento pražský holding se nechal slyšet, že nemá finance a to ani na výrobu prototypu vysokorychlostní jednotky řady 680 v letošním roce i přesto, že již dostal 15% zálohu od ČD. Zmíněný prototyp měl být dodán již koncem roku 1997 a je otázkou, zda nebylo výhodnější zakoupit podobné soupravy od některého renomovaného evropského výrobce s dlouholetými a praktickými zkušenostmi.

-Ze Slovenska k nám problemsky zprávy o neutěšené situaci Čiernohorské lesné železnice, které hrozí konkurs pro nezaplacení daní a pojistného v částce okolo dvou milionů Sk. Na pomoc byla již uspořádána i celoslovenská veřejná sbírka, takže můžeme doufat, že práce tisíců nadšenců nepřijde nazmar a údolí Čierneho Hronu opět v květnu ožije svou železničkou.

-2. listopadu byl zahájen provoz na nové trase kombinované dopravy z Nových Zámků do rakouského Welsu. Kromě odlehčení silnicí a životnímu prostředí se přepravní doba na této 376 km dlouhé trase zkrátí na třetinu. ŽSR provozují i další dvě trasy kombinované dopravy z Bratislavy do Rotterdamu a ze Štúrova do Bologni.

Chcete shlédnout expozici funkčního železničního elektromechanického zabezpečovacího zařízení, ústředního stavědla a hradlového poloautomatického bloku?

Chcete si prohlédnout až šedesát let staré zařízení, které chránilo a v některých stanicích dodnes chrání vaši bezpečnost?

Chcete si vyzkoušet vlastní obsluhu zařízení včetně počítačového simulátoru reléového zabezpečovacího zařízení GORDIKON ?

Navštivte dopravní sál ! Aby měl každý návštěvník „co dělat“, jsou vhodné skupiny do 8 osob.

Kde ? Marian Stadtherr, Jiráskova 414, 345 61 Staňkov

Dobrovolné vstupné bude využito na stavbu modelového kolejiště, které bude řízeno skutečným zabezpečovacím zařízením.

Veškeré informace, dotazy a objednávky exkurzí (alespoň týden předem) na telefonu 0603 267974.

Výroba železničních vozidel v Královopolské strojárně

Jiří Caska

dokončení z minulého čísla

Poválečná výroba motorových vozů v Královopolské strojárně v Brně začíná v roce 1947 dodávkou šesti motorových vozů řady M 284.0. První čtyři byly objednány již v roce 1938, další dva v roce 1940. Koncepce potvrzuje zásady brněnské strojárny, kdy v každém podvozku je uložen jeden naftový motor. Komůrkový osmiválec s válci do V byl přeplňovaný a vycházel z konstrukce motorů posledních "Modrých šípů". Vozy nebyly jednotně řešeny, první čtyři měly ještě regulaci BBC, poslední dva již ČKD. Byla to však vozidla velmi elegantní s poměrně náročným interiérem. Při zkušebních jízdách dosahovaly rychlosti až 138 km/h. První dva vozy byly dodány v prosinci 1947 do ŘSD Brno, další dva v polovině roku 1948 do ŘSD Olomouc a poslední dva až v roce 1952 do ŘSD Plzeň. V ŘSD Plzeň byly záhy nahrazeny novými vozy řady M 262.0, a tak byly následně předisponovány do oblasti Brna, kde jezdily na rychlících do Bratislavy, Nových Zámků a Jihlavy. I když nebyly tak staré, dočkaly se po krátké době odstavení z provozu. Poslední byl zrušen v roce 1960, jeden byl přestavěn na zkušební vůz Škody Plzeň.

Ještě v roce 1947 se uvažovalo o možnosti výroby dalších vozů řady M 284.0, kdy na poradě konané 31. 10. 1946 v Praze byla projednávána možnost vyrobit celkem 14 vozů v roce 1947. Od výroby bylo nakonec upuštěno a uvažované množství zahrnuto do nové objednávky motorových vozů řady M 262.0.

Není bez zajímavosti, že poslední expedovaná vozidla z Královopolské byly právě M 284.005 a M 284.006, i když výrobní čísla tomu nenasvědčují. Výrobní čísla nebyla přidělována podle objednávky, ale při expedici, a tak často docházelo k tomu, že nižší výrobní číslo má vozidlo vyrobené později.

Ještě v období let 1939 - 1941 bylo objednáno 8 motorových vozů řady M 284.1, které byly dodány až v roce 1948. Koncepce odpovídá řadě M 284.0, byl však použit nový naftový motor typu 12 V 170 DR z ČKD Praha. Při 1 320 otáčkách za minutu dával výkon 350 koní. Regulace ČKD elektrického přenosu výkonu byla shodná jako u vozů M 284.005 a 006. Dvoučlenné řízení umožňovalo řídit dva motorové vozy z jednoho stanoviště i spřahovat vozy s řadou M 284.0.

Všechny vozy řady M 284.1 byly dodány do ŘSD Praha do motorového depa Praha Libeň, později byl M 284.101 předisponován do Bratislavy. V Praze se uplatňovaly především na rychlících Praha - Jihlava, kde se udržely v provozu až do šedesátých let. Jeden byl přestavěn na školní vůz, dva vozy předány Elektrouseku, ostatní sešrotovány. Skříň vozu M 284.107 posloužila v LD Havlíčkův Brod jako stanoviště posunovačů, když byl vůz po nehodě u dopravní Lípa odstaven a následně zrušen.

Celkové vybavení motorových vozů řady M 284.1 odpovídalo v podstatě řadě M 284.0, byly však vybaveny modernějšími naftovými motory, a tak méně náročné při údržbě. Proto se snad udržely i déle v provozu.

Poslední řadou vyráběnou v Královopolské byla první série motorových vozů řady M 262.0. Továrna vyráběla vozové skříně s příslušenstvím, naftové motory a kompletaci vozidel prováděla ČKD Praha. Vozové skříně byly vyrobeny v předstihu a do ČKD postupně dodávány v období od dubna 1949 do října 1950. Tato řada motorových vozů byla podrobně popsána v publikaci „Motorové vozy řady M 262“ vydané v roce 1996.

Královopolská vyrobila mimo popsanych vozidel i vozovou skříň pro elektrický vůz řady M 410.001. Spolu s podvozky byla dodána 31. 3. 1941 do Škodových závodů v Plzni k doplnění elektrické výzbroje a provedení kompletace. Elektrický vůz sloužil na trati Tábor - Bechyně až do roku 1973.

V období let 1939 - 1945 byly vyrobeny čtyři důlní lokomotivy, které byly v provozu označeny jako DL 1 až DL 4. Přesný rok výroby ani rok dodání se zatím nepodařilo zjistit, známe jen odběratele, kterým bylo H. O. K. Berlín. Rovněž není známo místo provozního nasazení zmíněných lokomotiv.

Celkový přehled motorových vozů vyrobených v Královopolské:

označení	v. č.	rok	dodán dne	zrušení	poznámka
M 140.201	14958	1928	1.10.1928	24.7.1947	prodej
M 221.101	15374	1930	25.4.1930	15.7.1944	
M 221.102	15375	1930	11.4.1930	3.2.1947	
M 221.301	15551	1931	30.12.1931	30.11.1945	
M 221.302	15552	1931	30.12.1931	30.11.1945	
M 251.201	15717	1932	31.12.1932	5.11.1949	Calm 4-7413
M 251.202	15718	1932	31.12.1932	15.1.1949	Calm 4-7414
M 120.501	15794	1934	14.6.1934	15.4.1948	
M 120.502	15795	1934	7.6.1934	1950	
M 273.001	15793	1934	27.2.1934	7.3.1952	měř 933
M 273.002	15792	1934	31.1.1934	21.2.1953	měř 932
M 273.003	15806	1935	4.5.1935	6.4.1954	Ca
M 273.004	15807	1935	15.5.1935	1.9.1952	Ca 4-5753
M 273.005	15883	1936	11.5.1936		
M 273.006	15884	1936	28.5.1936	1.9.1952	Ca 4-5744
M 273.007	15904	1937	14.4.1937	6.5.1954	Ca
M 273.008	15905	1937	29.4.1937	6.5.1954	Ca
M 273.009	16026	1938	27.4.1938	2.8.1953	
M 273.010	16027	1938	12.5.1938	27.8.1957	Ca
M 284.001	16576	1947	11.12.1947	16.1.1957	
M 284.002	16577	1947	11.12.1947	1952	
M 284.003	16578	1947	11.5.1948	16.1.1957	Škoda Pl.
M 284.004	16579	1947	8.6.1948	16.1.1957	EMV 57 447
M 284.005	18154	1952	23.2.1952	20.2.1960	šrot
M 284.006	18155	1952	24.7.1952	10.7.1959	POM 96 085
M 284.101	16580	1948	1948	26.2.1959	EL 53 779
M 284.102	16581	1948	1948	3.6.1963	šrot
M 284.103	18164	1948	3.5.1948	24.11.1959	EL 53 748
M 284.104	18165	1948	1.6.1948	27.5.1959	školní
M 284.105	18166	1948	1.7.1948	7.5.1962	šrot
M 284.106	19382	1948	28.8.1948	4.1.1964	
M 284.107	19383	1948	28.8.1948	4.1.1948	skříň HB
M 284.108	19384	1948	21.10.1948	4.6.1958	šrot

Přehled dodávek vozových skříní v.č. 26353 - 26404:

M 262.001	12.4.1949	M 262.027	27.2.1950
M 262.002	21.5.1949	M 262.028	2.3.1950
M 262.003	31.5.1949	M 262.029	7.3.1950
M 262.004	17.6.1949	M 262.030	13.3.1950
M 262.005	24.6.1949	M 262.031	22.3.1950
M 262.006	8.7.1949	M 262.032	1950
M 262.007	25.7.1949	M 262.033	4.4.1950
M 262.008	1.8.1949	M 262.034	1950
M 262.009	22.8.1949	M 262.035	17.4.1950
M 262.010	7.9.1949	M 262.036	20.4.1950
M 262.011	3.10.1949	M 262.037	24.4.1950
M 262.012	20.10.1949	M 262.038	27.4.1950
M 262.013	26.10.1949	M 262.039	3.5.1950
M 262.014	10.11.1949	M 262.040	15.5.1950
M 262.015	17.11.1949	M 262.041	31.5.1950
M 262.016	21.11.1949	M 262.042	3.6.1950
M 262.017	24.11.1949	M 262.043	8.6.1950
M 262.018	30.11.1949	M 262.044	14.6.1950
M 262.019	9.12.1949	M 262.045	24.6.1950
M 262.020	16.12.1949	M 262.046	6.7.1950
M 262.021	19.12.1949	M 262.047	12.7.1950
M 262.022	21.12.1949	M 262.048	19.7.1950
M 262.023	29.12.1949	M 262.049	27.7.1950
M 262.024	30.12.1949	M 262.050	31.7.1950
M 262.025	12.1.1950	M 262.051	31.8.1950
M 262.026	13.1.1950	M 262.052	11.10.1950

Příští číslo vyjde 30. dubna 1999

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tel. 0603 509504, tisk VARIO
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel./fax 019 277236

DIVIŠ
Reklama - DTP studio - Tiskárna