

VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ

8 *Malá*

1

ŽELEZNICE

METODICKÝ
ČASOPIS ŽELEZNIČNÍCH MODELARŮ A PŘÁTEL ŽELEZNIC

březen 1967

II. ročník

cena 3.- Kčs

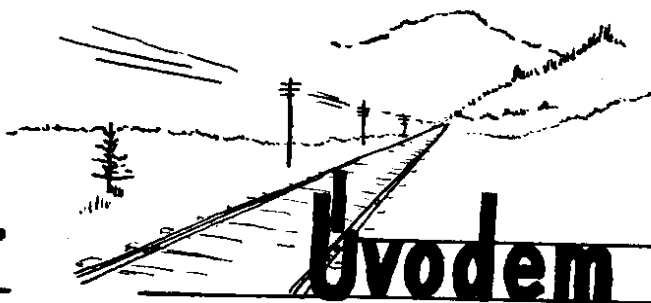
O B S A H :

Úvodník	str. 1
Novinky z podzimního lipského veletrhu	3
Co nového v zahraničních obchodech	4
"Černý slon"	5
Návštěvou u přátel v NDR	6
Co je to HO/N ?	8
Ovládnutí křižovatkových výhybiček	9
Automaticky fungující koncová smyčka	10
Víte, že ...	11
Výkresová dokumentace kolejíště	13
Jak imitovat brizoliteovou omítku	14
Jak vyrábět modely odléváním	14
Ze života klubů a kroužků	15
Malý oznamovatel	16
MOROP	16
Z vašich dopisů	18
Fotoarchiv	18
Modelářský adresář	19
Pozvánka	22
3. plánec kolejíště	
Tunelové portály "HO"	
Fotografie	
Malý katalog KLEINBAHN	

NA PRAHU 2. ROČNÍKU.

Milí přátelé,

snad jste i trochu mile překvapeni tímto číslem, kterým začínáme 2. ročník. O tisku jsme na vaše žádosti přemýšleli již dříve, ovšem rozhodujícím pro tento krok byl náklad. Toto číslo vychází nákladem 1000 kusů, a proto si už můžeme dovolit trochu větší výdaje. /Při pateronásobném počtu by časopis mohl být tištěn ze sazby, čímž by jeho vnější úroveň opět značně stoupla./



A jaké máme plány pro tento rok? MALÁ ŽELEZNICE vyjde letos čtyřikrát v šesti číslech - na konci pololetí vždy vyjde dvojčíslo. Nemůže to být jinak, znovu opakujeme: jsme všichni amatéři a pro nedostatek času nejsme schopni časopis vydávat častěji, třebaže si to tak mnozí přejete. Jistě by nejlépe vyhovoval měsíčník, ale na to by musela být nejméně jedna placená síla - a to je zatím "hudba daleké budoucnosti".

Od dvojčísla 2-3 budou v časopise i obrázky ze štočků. Po nich je největší poptávka. Máme však zatím potíže materiálového rázu.

Od 2. pololetí, t.j. od 4. čísla hodláme časopis rozšířit o přílohy s šesti až deseti stránkami textu a výkresů. Přílohy budou vždy samostatně stránkovány, abyste si z nich mohli sestavit ucelené brožurky. Půjde asi o následující témata: Staniční budovy a nástupiště, Obytné budovy a hospodářská stavení, Mosty, Tovární objekty, Zdiva a portály, Deplňky /silnice, cesty, sportovní objekty, rekreační chaty a podobné./ Samostatným celkem na pokračování budou typové listy lokomotiv a vagonů. To ovšem se může stát jen za cenu zvýšení ceny časopisu, s čímž již předem souhlasíte, protože toto řešení sami navrhuje. V úvahu by přicházela částka 4.- až 4.50 za číslo.

Obdrželi jsme laskavé svolení od západoněmeckých firem Gebrüder Fleischmann z Norimberku a Märklin z Göppingen k tomu, abychom pro MALOU ŽELEZNICI směli překládat články z jejich časopisů Fleischmann-Kurier a Märklin-Magazin. Překlady a výňatky z těchto velmi hodnotných modelářských magazínů budou jistě obohacením obsahu našeho časopisu. Děkujeme oběma firmám ještě znova touto cestou za jejich laskavost.

Jednáme s NADASEm, abychom byli přesně a v předstihu informováni o tom, jaké knihy budou v jednotlivých čtvrtletích vycházet, abychom vás na ně mohli upozorňovat dříve, než budou rozebrány. Jde nám o knihy nejen pro modeláře, ale i pro přátele železnic.

Dnes vám můžeme s radostí oznámit, že bylo dosaženo počtu 500 přírodních odběratelů. Pětistým odběratelem je Petr Jakubec ze Semil II. č.194. Napsal nám o sobě: "Je mi 13 let, chodím do 8.tř. ZDŠ."

S železničními modely pracuji rok. V současné době stavím modely budov ke svému malému kolejišti TT. Pracuji sám. O modely jsem měl zájem už od malička. Chtěl bych si jednou postavit větší kolejiště s dálkovým ovládním. A rád bych se také podíval do některého většího modelářského kroužku". - Redakce MALÉ ŽELEZNICE přeje Petrovi, aby se mu modelářina stále líbila a dosáhl v ní brzo pěkných úspěchů a také, aby se mu brzo splnila jeho dvě modelářská přání. MALOU ŽELEZNICI bude celý rok 1967 dostávat zdarma.

Škoda, že už nemůžeme s toutéž radostí žadatelům o 1. až 3. číslo I. ročníku oznámit, že jim žádané pošleme. Není to možné. Náklad je plně rozebrán a dotisk pro opotřebení blan nelze pořídit. Omlouváme se a prosíme vás, abyste se na nás proto nehněvali.

Rovněž prosíme, aby nám laskavě prominuli ti, kdo nás po vánocích doslova zahrnuli dopisy s žádostmi o radu, jak mají pokračovat dál a zdokonalovat svou stavebnici, která se stala předmětem milé zábavy nejen jejich ratolestem, ale i jim - dospělým. Nemůžeme na jejich dotazy jednotlivě odpovídat. Nabízíme totiž jen odbornou pomoc při řešení určitých odborných problémů, kterých pochopitelně není tolik, ale ty desítky dopisů není v našich možnostech zodpovědět. Odkazujeme všechny začínající na příručku "ABC železničního modelářství" i když víme, že je úplně rozebrána. Ale pokročilejší modeláři, kteří jí už "mají v malíku", určitě ji rádi zapůjčí novému členu naší modelářské rodiny. A při osobní návštěvě v blízkém klubu se vám jistě dostane potřebných ochotných rad.

Docházejí nám časté stesky na nešetrné zacházení pošty s časopisem. Dostáváte prý čísla pomačkaná, s pokrčenými rohy, někdy dokonce přeložená a to i fotografie. Navrhujeme vám proto toto řešení - žel, že ne všem - : projednali bychom pro vás, kdo si to budete přát, s vedoucími modelářských prodejen, že by se vaše výtisky poslaly hromadně v dobře zabaleném balíku do prodejny, kde byste si je pouze vyzvedli. Balení jednotlivých čísel by zůstalo jako doposud i s adreskami, aby nedošlo k omylu. Jednalo by se o prodejny: Praha, Brno, Bratislava, Ostrava-město, Ostrava-Poruba, Olomouc. Přijímáte-li náš návrh, pošlete nám své vyjádření na korespondenčním lístku s přesnou svou adresou nejpozději do konce dubna!, abychom mohli s vedoucími prodejen tento způsob distribuce projednat. Totéž by šlo provést také pro vás, kdo navštěvujete kluby a kroužky.

Jelikož nám kovolíst dává možnosti zpestřit časopis různými kresbami a obrázky, obracíme se na vás se žádostí: nenašel by se v řadách modelářů-čtenářů alespoň jeden modelář-kreslíř, který by chtěl přispět perokresbami k obohacení obsahu? Nechtě se laskavě přihlásit na adresu redakce. Potom vás prosíme: posílejte na adresu redakce různé výtřížky se všelijakými vtipnými karikaturami, které mají nebo po úpravě by mohly mít žertovný vztah k naší modelářině nebo železnici. Podmínkou však je, že uvedete jméno časopisu, odkud jste obrázek vzali, protože bez udání pramene by nemohl být reprodukován. Pochopitelně, že největší cenu budou mít původní náměty, jejichž autory budete vy sami.

Rovněž nám posílejte přílehlavé anekdoty. A protože v každém kolektivu se občas semele něco, co vyvolává smích /s vyjímkou postiženého/, těšíme se na brzkou veselou historku z vašeho klubu nebo kroužku, kterou velmi rádi otiskneme.

A nakonec ještě jednu prosbu: pomáhejte propagovat náš časopis! Stále se totiž nechceme smířit s myšlenkou, že rozšíření obsahu časopisu o žádané a potřebné přílohy musí mít za následek zvýšení ceny. Víme, že řada odběratelů jsou ještě hoši-školáci bez vlastního příjmu a že mnozí zvýšení ceny nemile pocítí. Budeme proto velmi rádi, když toto opatření bude jen přechodného rázu a když po značném zvýšení nákladu budeme moci oznámit snížení ceny.

Za redakční radu Jaroslav Hána.



NOVINKY Z PODZIMNÍHO LIPSKÉHO VELETRHU .
/dokončení/

Je pozoruhodné, že i u tohoto typu lokomotivy ze sortimentu "N" vychází PIKO opět z jednotného podvozku, použitého u obou předchozích typů. Mezi modeláři vzrůstá zvědavost, jak se firma PIKO vyrovná s výrobou podvozků parních lokomotiv v tomto měřítku, což bude záležitost technicky daleko náročnější. Dále byly vystaveny dvouosé cisternové vozy ve dvou nových barevných provedeních a nový dvouosý klanicový vůz DR v měřítku "HO" a dvouosý oplenový vůz v "N". Jak se proslýchá, chystá PIKO jako překvapení pro jarní lipský veletrh nové universální spřáhlo v "HO", které má být použitelné pro všechna běžná evropská spřáhla /i nenormalisovaná/.

Firma Zeuke a Wegwerth KG v měřítku "TT" zřejmě díky svému novému závodu /a jak se v zákulisí šeptá, tak snad i díky odborníkům, získaným na základě lepšího finančního ohodnocení od jiných východoněmeckých modelářských firem/ nabízí tentokrát maximální počet novinek. Ve vynikajícím provedení je to elektrická lokomotiva E 94 s náhonem na čtyři osy, s plastickým obložením čtyř kol, automatickou změnou světel podle směru jízdy a s možností odběru proudu z vrchního vedení. Karoserie je zelené barvy, provedená z plastiku. Celková délka činí 154 mm. Další, hlavně pro naše modeláře, velmi cennou novinkou je dieselová lokomotiva T 435.0 ČSD, vybavená opět plastickým obložením kol, s náhonem na obě osy. Karoserie je v barvě modré a světle šedé a je opět z plastiku. Okna jsou zasklená. Vzhledem k nízkému těžišti má lokomotiva výborné jízdní vlastnosti. Délka je 105 mm. Modelově poněkud méně zdařilé jsou tři nové rychlíkové motorové soupravy, dvoudílná Courier, třídílná Intourex /obě modré a bílé/ a třídílná pantografická jednotka Transitus v barvě žluté a zelené. Délka dvoudílné soupravy je 265 mm, třídílných 390 mm. Soupravy jsou vybaveny dvěma motory a mají automatickou změnu světel podle směru jízdy. Z nových vozů předvedla firma zdařilý funkční velkoprostorový samovýšpňový vůz OOT DR a služební vůz k nákladním vlakům. Pezeruhodný je rovněž nový stavebnicový mostní systém. Připravuje se zařízení k vyprazdňování velkoprostorových vozů za jízdy. /Obě tyto "novinky" viz v katalogu firmy Vollmer!!/

Firma Schicht kromě svých nových již dříve popsaných rychlíkových vozů, u kterých došlo k malým změnám v technologii výroby okenních

rámů, vystavovala jako novinku čtyřosé osobní vagony pro vedlejší tratě /t.zv.Langenschwalbacher-Wagen/. Za model spacího vozu WLAB 4g obdržela firma nejvyšší ocenění "Q", které se kdy v NDR dostalo železničnímu modelu.

Dieselová lokomotiva V 100 firmy Gützold doznala některých malých změn /bylo odstraněno zábradlí a madla podobně jako u předlohy/.

Firma OWO pod novým názvem VERO vystavovala novou železniční zastávku, skladiště a hradní zříceninu v "HO", nádraží a vesnické domky v "TT".

Firma HERBERT FRANZKE KG předváděla nové nádraží a výtopnu v "N".

Modely aut vystavovaly firmy VEB Annaberg-Buchholz, Matchbox a Falter.

Všeobecně možno pozorovat nezvyklou, ale jistě žádoucí situaci, kdy na rozdíl od dřívější doby, kdy se východoněmecké modelářské firmy ve svém sortimentu navzájem spíše doplňovaly, dochází v současné době k tvrdému konkurenčnímu boji mezi výrobci v měřítcích "HO" a "TT". Je zřejmé, že iniciativu a vedení převzala firma Zeuke a Wegwerth, zatím co PIKO se snaží získat zpět ztracené pozice na západních trzích /nedostatečný počet novinek, špatná volba nových typů, nemodelové kolejivo, ne příliš kvalitní a křehký materiál a jiné nedostatky jako je osvětlení lokomotiv, nekovová soukolí u vozů a jiné, /experimentováním v oblasti měřítko "N". Teprve budoucnost ukáže, zda tato cesta bude pro firmu PIKO úspěšná. Je totiž nutno uvážit okolnost, že jestliže není PIKO schopna udržet úroveň svých výrobků "HO" s úrovní špičkových světových firem, pak si tuto úroveň daleko hůře bude udržovat v měřítku "N", které je technicky daleko náročnější, a kde je již dnes ve světě velká konkurence. Závěrem přeji všem modelářům, aby náš obchod dokázal dovézt všechny uvedené novinky dříve než za dva-tři roky, jak se již stalo zvykem, abychom si je nemuseli vozit z turistických zájezdů do N.D.R.

Joachymstál

CO NOVÉHO V ZAHRANIČNÍCH OBCHODECH.

EGGER "HO/N" - některé nové typy lokomotiv jsou vybaveny speciálním magnetem, který vytváří mezi lokomotivou a kolejiemi magnetické pole. Toto pole zvyšuje tažnou sílu a "přilnavost" lokomotivy ke kolejím o 300%. Lokomotivy s uvedenou úpravou poznáte podle černého podvozku /dříve červený/.

ARNOLD RAPIDO "N" dodává francouzskou universální elektrickou lokomotivu BB 9200 /s automatickou změnou osvětlení podle směru jízdy! / a k ní vhodné stříbrné rychlíkové vagony TEE typu A 8 myfi SNCF. Dále jsou na trhu samovysypné vagony typu Otm "Talbot" DB se štěrkem, patrové nákladní vagony Off ehs 68 DB s třemi podvozky na přepravu aut a tovární posunovací dieselová lokomotiva v červeno-žluté barvě. Novinkou je i lehká švýcarská rychlíková souprava s elektrickou lokomotivou 0230 a vagony 0372.

FLEISCHMANN "HO" již běžně dodává do obchodů nová výměnná spřáhla typu Märklin /kat.čís.84 S a Z/. Novinkou je elektrická lokomotiva E 10 v nové barevné TEE kombinaci červeno-kremové /dříve jen modrá nebo modrá a kremová/ pod kat.číslem 1347 T.

MINITRIX "N" uvedl do obchodů nové šestiosé hlubinové vozy s nákladem transformátoru a anglické výměny.

LIMA "HO", "N" - novinkou v obchodech je švýcarský osobní vůz první třídy a švýcarský chladírenský vůz s nápisem BELL ve velmi dobrém provedení. Ceny jsou velmi nízké.

Rovněž tak jsou velmi nízké ceny velmi kvalitních modelů v měřítku "N". Ceny lokomotiv i vagonů činí asi jednu třetinu ceny obdobných výrobků v "HO". To už není jen úspora místa, ale i peněz. Spráhla jsou typu Arnold.

JOUEF "HO", "HO/N" je další firmou, která přináší "novinku": úzkokolejnou dráhu v měřítku "HO" na rozchodu 9 mm.

LILIPUT "HO" kromě dalšího pro nás velmi atraktivního osobního vozu tentokrát 2. třídy typu Be přináší jako novinku serii dvoosých cisteren ve vylepšeném provedení. Jejich pestrobarevné provedení působí poněkud nepřirozeně.

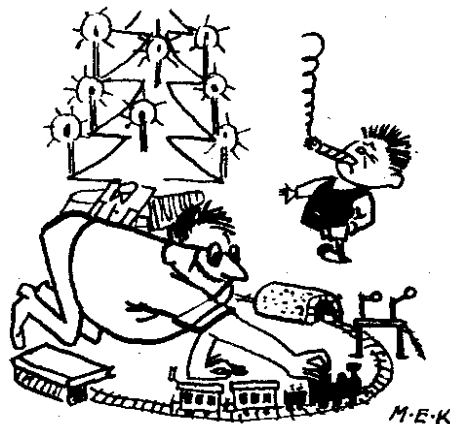
TRIX "HO" kromě nových rychlíkových TEE vozů, uvedených v katalogu 1966, přišly již do prodeje i nové vyhlídkové TEE vozy. K novějším seriím osobních vagonů lze již obdržet i výměnná spráhla typu Märklin /pro nové rychlíkové vozy katal. čís. 6660, pro nové "Old Timery" 6661 atd./

Joachymstál

ČERNÝ SLOŇ.

"55" Bestseller mezi parními lokomotivami.

Tak nazvali nový model firmy Fleischmann němečtí modeláři. Má ve své koncepci jednu zvláštnost, která se běžně nevidí u výrobků "HO" známých evropských výrobců. Motor této lokomotivy je totiž uložen v tendru. Docílilo se tím především větší síly v tahu. Kola lokomotivy slouží jako sběrače proudu, což zaručuje dokonalý odběr. Všechny 6 kol tendru lokomotivy, která jsou v záběru, jsou opatřena pryžovým obložením. Následkem této změny klasické koncepce docílilo se i velkého zlepšení ve vzhledu lokomotivy. Zmizely převody a průzor, který tím vznikl mezi rámem a kotlem, přidává modelům na věrnosti. Rovněž stanoviště strojvedoucího je vylepšeno oproti ostatním typům parních lokomotiv. Motor, který byl přemístěn mimo lokomotivu, zanechal výrobcí možnost pracovat i drobné detaily vnitřního vybavení kabiny. Na její čelní stěně proto najdete armatury, trubky, vodoznaky, tlakoměry a jiné podrobnosti, okna jsou zasklena. Do kabiny je proto možno pro zpestření vsadit figurky strojvedoucího a pomocníka. Není proto divu, že tento model se stal šlágrem německých modelářů. Ale nejen proto! Podívejme se nyní na minulost skutečné předlohy. Původní označení pruských státních drah je G8. Byla zadána do výroby již v roce 1912. První typy, které opustily montážní halu, se výborně osvědčily a tak není divu, že celkový počet vyrobených strojů dosáhl čísla 5260 kusů. Je to opravdu rekordní počet, kterého nedosáhly ani válečné lokomotivy známé u nás pod označením 555. Tento úspěch nezůstal jen v mateřské zemi. Lokomotivy se brzy rozšířily po celé Evropě. Rovněž i výroba se přenesla do jiných závodů a tak během krátkého času tyto lokomotivy vyráběly závody zvučných jmen jako: Schichau, Vulcan, Hohenzollern, Krupp, Hanomag a jiné. Rozsah použití této lokomotivy byl opravdu veliký. Původně byla určena pro nákladní vlaky, ale začala jezdit a i dnes ji ještě můžeme vidět u osobních souprav, na posunech, u montážních vlaků a všude tam, kde je nutno za těžkých podmínek vykonat kus namáhavé práce. Na následující straně jsou uvedena některá základní technická data:



řada: 55^{25.56} /platí pro BR/
 typ: G8¹ pruských státních drah
 zkrácené označení: Dh2
 provozní čísla od čís. 55 2501
 rychlost vpřed: 55 km/hod
 rychlost vzad: 50 km/hod
 délka přes nárazníky: 18 290 mm
 celková váha s výzbrojí: 115,4 t
 indikovaný výkon: 1260 HP
 rok zahájení výroby: 1912
 původní konstrukce a výroba:
 fa Schichau, Danzig
 tendr-obsah vody: 16,5 m³
 obsah uhlí: 7,0 t
 další výrobci: Borsig, Hanomag,
 Hohenzollern, Linke-Hoffmann,
 Schwartzkopff, Vulcan.

Tyto lokomotivy ještě dodnes věrně slouží v těchto státech: NSR a NDR, Belgie, Francie, Holandsko, Dánsko, Švédsko, Litevská sov.soc.republika, Polsko, Rumunsko, Rakousko, Itálie a Československo.

Co ještě dodat k "Černému slonovi"? Snad jen to, že i v NDR zahájili výrobu těchto modelů, takže i my si budeme moci koupit model lokomotivy, která značně pozměněna řadou rekonstrukcí jezdí na tratích ČSD.

Uhádnete, pod jakým označením?

Vladimír Mácha

NÁVŠTĚVOU U PŘÁTEL V NDR.

Konečně se podařilo s Malému zorganizovat opravdový modelářský zájezd do NDR. Stalo se tak koncem listopadu a začátkem prosince. Na pozvání přátel z NDR vydala se na cestu do NDR skupina modelářů, aby zhlédla všechny temnější výstavy železničních modelů, které se v této předvánoční době u našich přátel pořádají v každém krajském či okresním městě.

Putování po výstavách jsme zahájili v Lipsku, kde nás vedoucí okresu Lipsko - s. Blohbaum - hned v 7 hodin ráno odvedl na jejich výstavu, která se konala v prostorách výstavního domu Hansahaus. Výstava byla umístěna ve dvou patrech - nejméně na 500 m². Byla velmi dobře tématicky upravena. Měli jsme možnost zhlédnouti všechny továrně vyráběné Old Timery ať z NSR, Itálie či Anglie, ale také i z USA. Zvláště dobře působila vhodně a stylově upravená krajina, ke každému modelu zvláště a věrně dobově. Vynikající prací byl dřevěný most, stavěný ze dřevěných profilů přesně podle železničních předpisů.

Naproti této expozici byla umístěna horská krajina s bohatým kolejívem, znázorňující alpskou železniční stanicí, samozřejmě s funkčním trolejovým vedením, zavěšeným přesně podle platných předpisů. Také vlakové soupravy byly mezinárodně sestaveny z různých fabrikátů /Kleinbahn, Liliput atd./. Obsluha byla vícečlenná.

Zvláště pěkná a početná byla expozice městských dopravních prostředků: tramvají. Ty zde byly zastoupeny od velikosti 1:10 až po "N", vše vchodu a spolehlivé. Rovněž všechny typy tramvají ať vozů motorových či vlečných byly zastoupeny od prvopočátečních až po nejmódnější.

Stále by rozhodně za úvahu také u nás se tomuto oboru věnovati plnou měrou. Souhlasíme s přáteli z Lipska, že postavení remízy a přílehlého kolejiště v ulicích s maketou obytných domů je rozhodně přijatelnější a účelnější než stavba výseku krajiny na domácím kolejišti.

Pro mě osobně byl poměrným zklamáním špatný stav TT-kolejišť, které jsem na této výstavě viděl, pokud se týče jejich pojízdnosti. Žádné nechodilo tak, aby nebylo nutno modely pestrkovat rukou či tágem.

Zdá se, že TT-kolejiště nejsou vhodná na výstavu.

Poměrně hodně byla zastoupena domácími i továrními kolejišti "enka". Jednak velkým kolejištěm továrny PIKO, jednak dvěma rozměrově men-

šími kolejišti z pracovních kroužků zdejších modelářů. Kolejiště fungovala celkem spolehlivě.

Jednotlivých modelů bylo poměrně málo, jen několik modelů mělo úroveň našich špičkových modelářů.

Pak jsme pokračovali v cestě na sever a jedni měli namířeno do Magdeburgu, druzí do Altenburgu. V Magdeburgu byla výstava umístěna přímo na nádraží v sále o více jak 200 m² a byla zde vystavována obě kolejiště z Budapešti jak "HO" tak i kolejiště "TT". Dobře jezdilo kolejiště "HO", "TT" bylo ještě z Budapeště neupravené. Nejvíce však lákal diváky nový model velkého nádraží v "TT" skutečně bez závad jezdící, ale s upravenými továrními modely Zeuke. Během více jak čtyřhodinového pobytu jsem neviděl žádné postrkování modelů rukou ani jiné pomocné zásahy. Nabízí se nám možnost předvést naší veřejnosti toto kolejiště letos v Ostravě v rámci XIV. mezinárodní výstavy.

Kolejiště v měřítku "N" zde bylo rovněž pěkně řešené, uložené do skládacího stolu.

Bylo zde též vystaveno hodně ručně zhotovených modelů: celá serie modelů Willi Hoppeho, bratranců Sommerových a dalších.

Během výstavy opravdu bezvadně fungoval ambulantní prodej modelů přímo na místě výstavy. /Kšeft jak řemen!/
Z vyhlídkové terasy v I. patře nádražní budovy byl pěkný a zajímavý pohled na celé nádraží. Tuto možnost jsme jako modeláři velmi oceňovali.

Moje další cesta byla zpět do Drážďan, kde jsem zhlédl ještě dvě další výstavy: jednu v prostorách nádraží DRESDEN-NEUSTADT a druhou na Vysoké škole dopravní u pana profesora Kurze. Zatím co na nádraží byly předváděny všechny modely elektrických lokomotiv zhotovených jak továrně tak ručně /jedinečná přehlídka E-strojů, kterou rovněž uvidíme na XIV. výstavě v Ostravě/, na druhé výstavě v prostorách Vysoké školy dopravní byla předváděna celá řada modelů lokomotiv parních. Zde vadila rozdílnost měřítek. Rovněž některá provedení nebyla na výši.

Zdá se, že rozdělení exponátů podle zdroje pohonu bude mítí uplatnění i v dalších výstavách. V preciznosti provedení daleko nejlepší byly práce osobního mechanika prof. Kurze pana Kirstena a pana Arndta. Vynikající byla i soukromá expozice profesora Kurze všech typů vagonů s mechanisovanou vykládkou různých druhů kontejnerů a jiných přepravovaných materiálů a celé řady speciálních vagonů na př. pro slévárny, hutě, autotransport, hlubinové vozy a pod.. Rozchod "N" a "TT" nebyly vůbec zastoupeny.

Ještě jsme navštívili tři soukromá domácí kolejiště vzorně a pečlivě vymodelovaná a bezvadně fungující v provozu. Škoda, že je nelze předvádět veřejnosti!

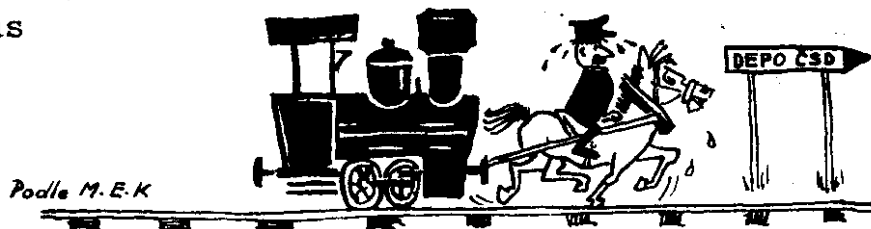
Závěrem chci podotknout, že jsme pečlivě vybrali z vystavených exponátů to nejlepší pro naši výstavu v Ostravě a máme slíbeno, že všechny modely nám budou zapůjčeny. Je nenahraditelnou škodou, že za ČSSR se nikdo nezúčastnil zasedání I. sjezdu Svazu železničních modelářů NDR, přesto že jsme byli pozváni a výlohy nám hrazeny.

Je to krajně netaktní a nepříjemné pro další spolupráci, která je pro obě strany nezbytná.

Je to krajně netaktní a nepříjemné pro další spolupráci, která je pro obě strany nezbytná.

Je to krajně netaktní a nepříjemné pro další spolupráci, která je pro obě strany nezbytná.

Milan Klaus



Podle M. E. K.

CO JE TO HO/N ?



Není to žádný chemický vzorec, ale označení pro model polní úzkokolejné dráhy v měřítku "HO" o rozchodu 9mm. Jak nás ujišťuje katalog, byla to firma EGGER v NSR, která první přišla na nápad obohatit "HO" kolejiště o zajímavý doplněk: o různé typy úzkokolejných souprav, které zvláště s některými Vollmerovými stavbami jsou velmi působivé. Egger dodává kromě několika typů úzkorozchodných parních, di-

eselových a dokonce jedné elektrické lokomotivy velký výběr vagonů. Od nejjednodušších výsypných polních, důlních a malých oplentových vozů pro lesní dráhy až po osobní, služební a nákladní vozy, jejichž předlohou jsou staré německé a rakouské úzkokolejné dráhy o rozchodu 750 mm. Firma vyrábí dále historickou osobní soupravu "Ohnivý Elias", vlastní kolejivo a transformátory pro napětí 0-12V, / kolejivo se liší od normálního "N" kolejiva odlišným počtem pržců/, výměny, jednoduchou točnu a kůlnu pro lokomotivy. Všechny Eggerovy výrobky v kombinaci s "HO" modely působí velmi harmonicky, takže výsledný optický dojem je velmi dobrý. Detailní provedení modelů je také dobré, rovněž i jízdní vlastnosti. Spřáhla podobná typu Märklin fungují rovněž dobře. Jedinou závadou je nízká váha vagonů, která dělá potíže zvláště při posunovacích manévrech.

Obchodní úspěchy firmy Egger nedaly spát ostatním výrobcům a tak se zakrátko setkáváme u jugoslávské firmy Mehanotehnika s podobným výrobkem. Výběr je zde poněkud chudší. Je to parní lokomotiva amerického typu 0-4-0 Baldwin, dieselová lokomotiva typu 0-4-0 Plymouth JDT a několik typů výsypných, důlních a jiných vagonů i s kolejivem. Jugoslávská firma kalkulovala dobře, když zvolila americké typy lokomotiv. Prostřednictvím americké dovozní firmy AHM, které již dříve dodávala své "HO" modely, ovládla prakticky americké trhy a mimo to dieselová lokomotiva po malých povrchových úpravách nebo i bez nich je velmi vhodná i pro evropské trhy. Je zajímavé, že firma AHM, která současně dováží i výrobky italských firem Casadio /kolejivo/ a Rivarossi /americké typy lokomotiv a vagonů HO/, uvádí vždy při inserci u jednotlivých modelů i výrobce - s výjimkou jugoslávské firmy Mehanotehnika, kde je jen uvedeno, že se jedná o evropský výrobek !

Další zajímavostí je okolnost, že v Rakousku se prodávají všechny HO/N výrobky této jugoslávské firmy jako výrobek rakouské firmy Roco-Peetzy, známe dosud výrobou modelů různých tanků a vojenských vozidel! Vztahy obou jmenovaných firem jsou vůbec záhadné. Na př. plošinový nákladní vůz amerického typu zakoupený v Jugoslávii přimo v továrně firmy Mehanotehnika nese na spodní části označení výrobce Roco-Peetzy, Made in Austria!

V NSR prodává tyto jugoslávské výrobky firma Quick, opět bez bližšího označení výrobce. Dieselová lokomotiva je nabízena v odlišné barevné úpravě, vozy jsou totožné, jediné parní lokomotiva je evropského typu - zřejmě jiného původu.

Uvedené jugoslávské "HO/N" modely jsou rovněž velmi pěkně detailně provedeny, dieselová lokomotiva je zelené barvy s širokým žlutým pruhem, parní lokomotiva má detailně provedené nápisy. Napodobení rozvedu je na rozdíl od některých "N" parních lokomotiv velmi přesné. Jízdní vlastnosti i na kolejivu firmy Egger jsou velmi dobré,

spřáhla je rovněž možno kombinovat s Eggerovými modely /zařízení u jiných měřítek dosud nevidané!/
Modely "HO/N" dodává i další firma MINITRAINS a podle nejnovějších zpráv i francouzská firma Jouef. Žádné podrobnosti o výrobcích těchto dvou jmenovaných firem nejsou dosud blíže známy a nelze ani zjistit, zda se jedná o výrobky původní nebo jen o sprostředkování prodeje jiným zahraničním firmám, což je dnes již ve světě běžně užívaný obchodní "figel".

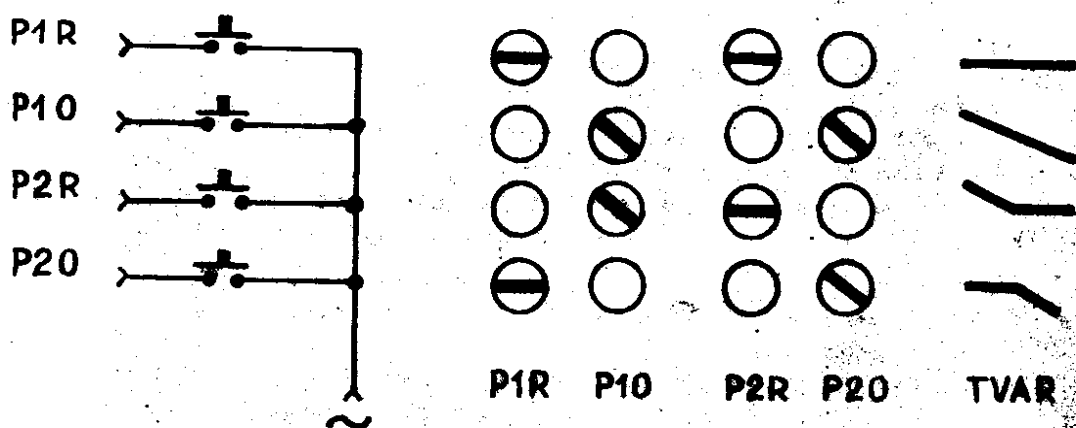
Joachymstál

Elektro

OVLÁDANIE KRÍŽOVATKOVÝCH VÝHYBIEK.

Ačkoľvek je použitie krížovatkových výhybiiek veľmi účinné, preda ich napájanie robí isté ťažkosti. Je to spôsobené tým, že krížovatková výhybka má dva prestavníky, ktoré ovládajú dva na seba nezávislé systémy. Nie sú ani elektricky ani mechanicky medzi sebou viazané, takže pri malej nepozornosti možno nastaviť aj taký stav, ktorý nezaručí priechodnosť krížovatkovej výhybky. Z uvedeného poznatku vyplýva, že pre nastavenie jazdnej cesty teda treba obslužiť obojstranné prestavníky, čo sa svedčíme nerobí naraz, ale postupne. Tu práve vzniká nebezpečenie zlej veľky.

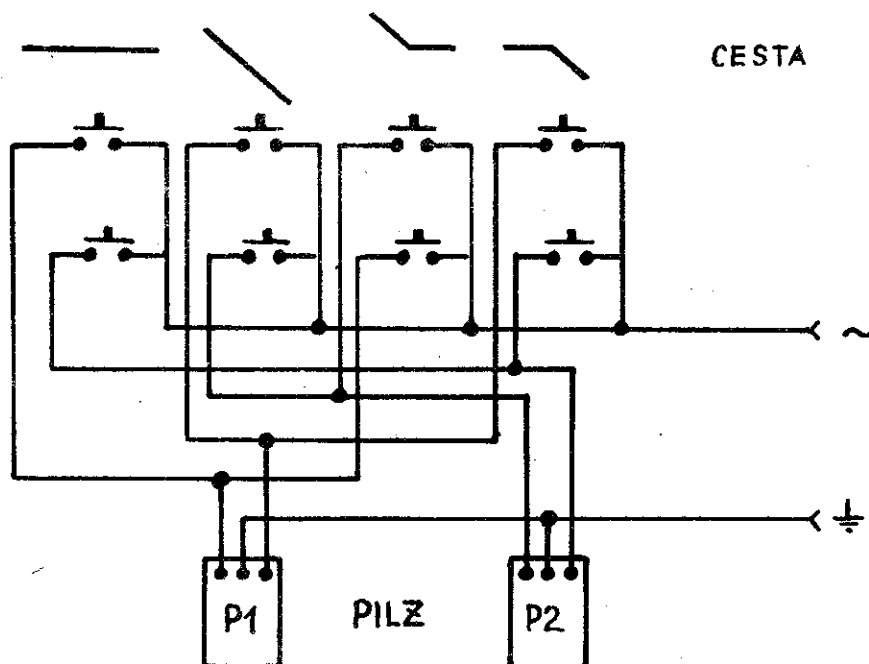
Uvedieme dve zapojenie krížovatkovej výhybky. Situácia na obr. 1 platí vtedy, ak pre ovládanie použijeme tlačídlový pult továrenského prevedenia, napríklad Zeuka.



Dve tlačidlá ovládajú jeden prestavník, ďalšie dve tlačidlá druhý prestavník. Nazvime ich P1 a P2. Pre zvolenú jazdnú cestu, ktorej tvar vidno na ľavej strane obrázku, treba potlačiť vždy dve zo štyroch tlačidiel. Odporúča sa tlačidlá osnačiť zbehným smerom vjazdu na cestu, čo iste manipuláciu s nimi značne uľahčí.

Druhé uvedené zapojenie na obr. 2 je varianta prvého zapojenia, no možno ale použiť továrenských tlačidiel, ktoré majú iba jeden signálny kontakt. Ak máme k dispozícii alebo ak si zhotovíme také tlačid-

lá, čo majú dva spínacie kontakty na každom tlačidle, použijeme s výhodou toho zapojenia. Tak ako v predchádzajúcom prípade aj tu máme štyri tlačidlá, každé z nich ale zodpovedá celej vlakovkej ceste; postačí teda potlačenie iba jediného tlačidla.



Pre ľahšie pochopenie je tento prípad rozkreslený do líniovej schémy s detailným vyznačením vodičov. Odporúčame druhú variantu najmä tam, kde je križovatkových výhybek viac, pretože obsluha je v tomto prípade podstatne jednoduchšia a nedochádza k nepríjemným omylom.

Ing Ivan Nepraš.

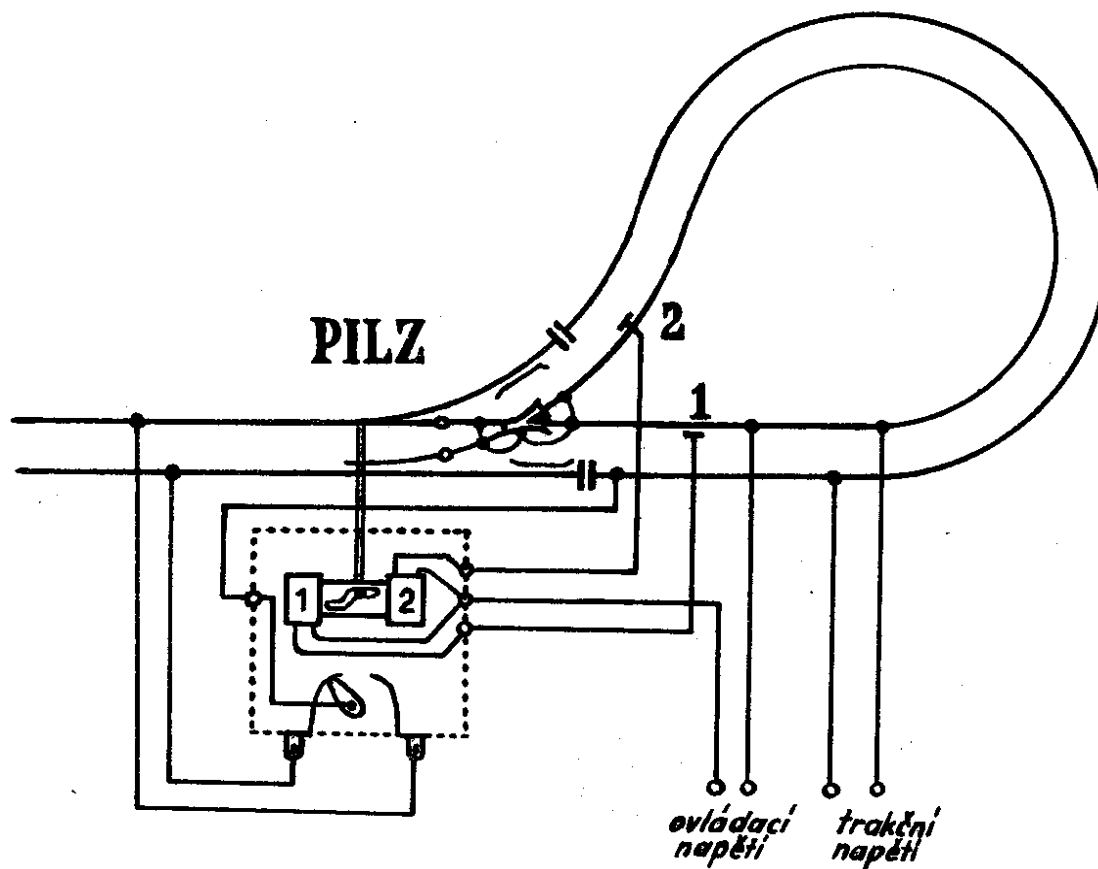
AUTOMATICKY FUNGUJÍCÍ KONCOVÁ SMYČKA

Chod vlakové soupravy v koncové smyčce lze ovládat několikerým způsobem: pomocí přepínače i přepínačů, diod i diody. Ale skoro všechna zapojení vyžadují, aby se souprava během jízdy ve smyčce zastavila, než se provede přepólování trakčního napětí v kolejičkách. Uvedené zapojení předchází nutnému zastavení vlaku, protože si souprava změnu polaritý trakčního napětí provede sama během jízdy.

Výhybku PILZ upravíme rozpojením mosazných pásků spojujících výjezdové koleje a spojením jazyků výhybky s vnitřní kolejí smyčky. Ostatní je zcela zřejmé z obrázku: vlak projede rovně - za výhybkou pomocí kontaktu číslo 1 přivede napětí na cívkou I - výhybka zůstane v téže poloze. Při opouštění smyčky spojí kontakt číslo 2, výhybka se přeloží až do příjezdu dalšího vlaku, který však do smyčky vjede odbočkou. A celý děj se opakuje obdobně.

Věřím, že zapojení nevyhoví vždy a všude, další možnosti zůstávají otevřeny jako na př. možnost signalisace.

Nakonec ještě upozornění: bude-li trať na druhé straně končit rovněž obdobnou smyčkou, je nutno magnety výhybek zapojit paralelně a napájet i druhou smyčku tak, aby nedocházelo ke zkratům.



Jindřich Příbyl

Víte, že...

- firma Zeuke a Wegwerth poslední den před Štědrým dnem mile překvapila své příznivce novým modelem E 94 jakož i modelem T 435 našich drah?
- zato nás zklamala firma PIKO dosud nesplněnými dodávkami novinek z roku 1966?
- Tuzex dovezl ve značném množství italské výroby firmy LIMA v "HO" a v "N"?
- je třeba založit archiv modelářských výkresů nebo typových výkresů našich osobních vagonů, 4-osých a 2-osých a stejně tak parních lokomotiv? Kdo se na to dá?
- firma Faller vystavovala na jednom veletrhu své modely budov ponořené na dně akvária naplněného vodou, kde se vesele proháněly rybky? Tato vtipná reklama měla ujistit modeláře, že materiál je naprosto odolný proti vodě, což je velmi důležité pro kolejiště umístěná ve vlhkých místnostech nebo budovaná na zahradách.
- podle týdeníku "Svět v obrazech" z 10.12.1966 se u nás v ČSSR odhaduje počet zájemců "o mašinky" na 40.000 za rok 1965? A že v loňském roce tento počet ještě vzrostl? Musíme připustit, že z uvedeného čísla jsou větší polovinou malé děti, které si zatím jen na svém oválu hrají. Ale přesto zbývá ještě dost značná část na ty, kteří již tvoří a budují: na odrostlejší hechy. A ctihodných otců redin, kteří koupili vláček své ratolesti, a "uvízli drápkem" sami, je také dost. Ze zkušenosti víme, že mnozí se dokonce za svou zálibu stydí a přitom - dost možná - se třeba právě teď trápí otázkou: jak na to - jak dál? Buďte těmto začátečníkům šetrnými a she-

vívavými rádci, abychom je za čas mohli uvítat ve svých klubech.

- se v našich obchodech objevily nové 2-osé HO-cisterny? Jsou výrobkem firmy PIKO a jsou velmi pěkně provedené. Snad proto jsou o 50% dražší oproti ostatním 2-osým nákladním vozidlům této firmy?
- podle dosud nepotvrzených zpráv má v letošním roce dojít k dovozu železničních modelů firem HAMO /Märklin/ a Fleischmann do ČSSR? I když ceny budou jistě přímo úměrné vysokému zájmu našich modelářů o tyto výrobky, můžeme toto oživení našeho trhu jen uvítat.
- při loňském mistrovství světa ve fotbale v Anglii byla dána přechodně opět do provozu již dávno zrušená železniční trať Olympia - Wembley? Nádraží Olympia leží totiž v těsné blízkosti hotelu Royal Garden, kde byl hlavní stan mistrovství.
- v roce 1966 zavedený sezonní přímý rychlíkový vůz z Prahy do Splitu je hodnocen jako nejpomalejší v Evropě? Vzdálenost 1369 km ujede za 38,27 hod., zpět dokonce za 39,17 hod.! Čekací doba v Zagrebu při jízdě tam je od 13,34 do 21,20 hod., při jízdě zpět od 7,22 do 16,00 hod. V případě, že by tento přímý vůz jezdil přes Rakousko /Vindobona, Balkan-Expres/, zkrátila by se vzdálenost na 1249 km a jízdní čas dokonce na 28,15 hod..
- v současné době se vyrábí v SSSR více elektrických lokomotiv než v USA, Japonsku, Itálii, Francii a NDR dohromady? Byla zahájena sériová výroba 8-osých elektrických lokomotiv na stejnosměrný proud s hodinovým výkonem 8700 HP, které při rychlosti 110 km/hod si poradí se zátěží 10.000 tun.
- firma PIKO dala do prodeje třetí model lokomotivy v rozchodu N? Je jím model naší motorové T 449.
- byly po úpravě schváleny propositice XIV. mezinárodní výstavy? A že přejímkou modelů v Praze a další dopravou do Ostravy byl pověřen Milan Klaus?
- nedojde k mistrovské soutěži ČSSR v Brně 27.5. - 4.6. jak jsme vás informovali ve 2. čísle minulého ročníku, ale že se uskuteční na výstavišti v Ostravě bezprostředně před mezinárodní výstavou? Přesný termín vám oznámíme v červnovém dvoučísle.
- mezinárodní výstava v Ostravě se bude rozkládat na 950 m² ve dvou podlažích? Bude to o 100 m² více než na loňské výstavě v Budapešti. V prvním podlaží se uskuteční výstava a soutěž a ve druhém podlaží se bude pořádat veletrh železničních modelů, spojený s prodejem. Bude to novinka, ale jak věříme, jistě příznivě přijatá širokou modelářskou veřejností. Poprvé na našem území uvidíme široký sortiment výrobků mnoha zahraničních firem a také poprvé budeme mít příležitost utratit co nejvíce. Proto: modeláři, začněte šetřit !!
- Turčianské strojírny v Martině zakoupily od francouzské firmy Chantier de l'Atlantique licenci na výrobu dieselových motorů Pielstick? Tyto motory jsou seriově montovány do francouzských dieselových elektrických lokomotiv řady BB 67000, které byly popsány v minulém čísle MALÉ ŽELEZNICE.
Motory Pielstick budou montovány do našich lokomotiv i plavidel a část půjde na export.
- na zkušebním železničním okruhu u Velimi se zkouší prototyp nové elektrické lokomotivy, která je stavěna na rychlost 160 km/hod? Stroj jezdil na této trati již rychlostí 190 km/hod! Může jezdit na tratích elektrizovaných jak proudem stejnosměrným, tak i střídavým.
Příspěli: -stál, K.V., MK, áa

VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE KOLEJIŠTĚ

Je skoro samozřejmé, že si před stavbou kolejiště uděláme řádný kolejový plán.

Už ne tak samozřejmé je to s výkresy elektroinstalace. U domácího kolejiště je možné tuto dokumentaci trochu ošidit a některé zapojení si třeba nakreslit na piják, který máme zrovna po ruce. Instalace není ve většině případů tak složitá - a pak: co jsme si vymysleli, to si také budeme opravovat.

Jiné je to ovšem u velkých klubovních kolejišť. Projektant elektroinstalace obvykle sám nemůže zvládnout celé to množství drátů a spojek při montáži a při opravách také nemůže být vždy po ruce. A zde již opravdu cítíme nutnost řádné dokumentace, aby bylo možno práci rozdat více lidem. Ti se pak v jednotlivých zapojeních rychle orientují a při případné závadě chybu snadno podle dokumentace najdou, a - niž by u toho musel být ten, který celé to trápení vymyslel.

To všechno jsme si uvědomili při adaptaci našeho kolejiště. Staré rozvody byly demontovány a přemýšlelo se o tom, jak to nyní udělat lépe. Rámy našeho kolejiště mají 2 x 2 m, takže manipulace s nimi není nijak snadná. A tak zůstává jen jediná možnost: jeden muž na zemi s kolejištěm nad hlavou, druhý nahoře a tahají dráty, letují, dokud ruce nebolí. Pak si vymění místa a znovu dokola. Tato vyhlídka všechny ty, kteří to zkusili, nijak nelákala. Vždyť pod nádražím je celá pavučina drátů. Nádraží jsme si proto odstěhovali na stůl, protože jsme je namontovali na menší rámy, které se dají do kolejiště vkládat. V případě poruchy můžeme je z kolejiště kdykoliv vyndat a snadno přístupně opravit.

Koncovky pro přívodní kabely i pro propojení s kolejištěm se upevnily přímo na rám nádraží. Tím bylo všechno připraveno k instalaci všech těch drátů, které dávají kolejišti život.

Celé schéma elektriky nádraží od jednoho pólu ke druhému, od fáze k nule přes tlačítka na ovládacím pultu, relé v releové skříně až po kolejové kontakty, návěstidla, napájecí body a výhybky jsme nakreslili v řádkových schématech. Byl jim věnován článek v modelářské příloze ŽELEZNICÁŘ. Do těchto schémat byly zakresleny a očíslovány všechny svorky /kolíky kabelových spojek/.

Z tohoto celkového plánu byly pro jednotlivé skupiny pracovníků rozkresleny dílčí plány. Bylo to elektrické zapojení pultu, ukončené na kabelových spojkách. Totéž se opakovalo u releové skříně. U nádraží to byl kolejový plán s vyznačením jednotlivých prvků a jejich zapojení na kabelové spojky a výkres vzájemného propojení kabelových spojek pod nádražím. Kabelové propojení jsme totiž prováděli z ovládacího pultu do rámu nádraží a odtud do kolejiště a releové skříně. Poslední částí dokumentace byly rozvody v kolejišti a jejich propojení s rámem nádraží. Tyto instalace nejsou již tak rozsáhlé a byly prováděny přímo pod kolejištěm. Pomocí takto zpracované dokumentace je možno rozdělit práci do několika výrobních skupin, ve kterých se může pracovat současně. Tato skutečnost a to, že práce je připravena předem až do konce výstavby, zkrátí podstatně dobu provádění celé instalace. Očistí rovněž chyby vzniklé improvizací, i když chyby různého původu neodstraní úplně. Je proto do-



bré prověřit si ihned jednotlivé dílčí úseky, aby se předešlo hledání chyb ve stadiu, když už je několik možností. Stává se to hlavně při nesprávném zapojení a záměně vodičů.

Uvedený postup se dá různě aplikovat a rovněž rozsah a zpracování může být různé podle možností a praxe jednotlivých kolektivů. Případné změny si během práce zakreslíme do výkresů. Po odzkoušení je nejlépe překreslit výkresy na matrice a udělat si kopie. Ty pak jsou pracovní dokumentací při opravách a úpravách.

Výkresy můžeme doplnit pro vysvětlení i textovou částí. Prostě dokumentace má být zpracována tak, aby z ní bylo možno vyčíst všechno potřebné nejen dnes při montáži, ale i zítra a prostě vždy až do chvíle, kdy se rozhodneme staré kolejiště rozebrat a postavit nové. Že vám dá dost práce toto a ani vás nenapadne....? To jsme si říkali také.

Ing Ivo Tvarůžek

JAK IMITOVAT BRIZOLITOVOU OMÍTKU NA BUDOVÁCH

Na stěnu domku nastříkáme jemnou vrstvu acetonové barvy takového odstínu, jaký budeme chtít na hotové zdi. Než tato barva zaschne, posypeme celou nastříkanou plochu hrubou moukou /obyčejná hrubá mouka na vaření/. Mouka se pomocí barvy přilepí a částečně zbarví. Přebytečné množství ofoukáme. Na stěně musí zůstat jen tolik, kolik se stačilo přilepit.

Do zbývající barvy nasypeme slídu /která se používá na izolaci/, kterou jsme předtím rozdrtili na jemné částičky. Dobře v barvě promícháme a stříkáme fixírkou. Mouka se tím obarví a po zaschnutí se slída na stěně krásně třpytí, protože se acetonovou barvou neobarví. Výsledný vzhled věrně odpovídá skutečnosti.

František Stodůlka

JAK VYRÁBĚT MODELY ODLÉVÁNÍM LICÍCH HMOT

Odlévání je jednoduchý, rychlý pracovní postup a výrobky zhotovené touto metodou mají výhodné vlastnosti a zpravidla i dokonalý povrch. Proto se velmi dobře hodí na výrobu modelů a nejrůznějších předmětů. Jak pracovat s odlévacími hmotami - o tom podrobně hovoří kniha Ing Vlastimila Boublíka: **LITÍ PLASTICKÝCH HMOT PRO MODELÁŘE**. Publikace neuvádí podrobné návody a plány na výrobu určitých modelů ve stanoveném měřítku, obsahuje však podrobné pracovní pokyny pro formování a práci s jednotlivými licími hmotami. Třídí modely a edlitky do několika tvarové a výrobně podobných skupin, uvádí pro ně vhodné pracovní postupy a doporučuje vhodný druh licí hmoty i formy, aby těchto návodů mohli použít modeláři nejrůznějšího zaměření. V posledních letech se objevil na našem trhu poměrně velký výběr licích hmot vhodných na výrobu forem. Chemický průmysl vyrábí licí hmoty různých vlastností a chemického složení. Liší se přípravou licí směsi, způsobem vytvrzování, chemickou odolností, mechanickými, chemickými, fyzikálními, elektroisolačními a dalšími vlastnostmi. Jejich sortiment je dostatečně bohatý, aby si každý modelář mohl pro vyrábění model zvolit nejvhodnější hmotu.

Železniční modeláře bude zajímat, že publikace uvádí rovněž podrobné pracovní metody pro výrobu karoserií lokomotiv a vagonů, kolejištních panelů, terenních vln, tunelových portálů, mostů, nadjezdů a podjezdů a dále různých drobností jako jsou: ehřady, ploty, telegrafní sloupy, patníky, pražcová pole, různé typy zdiva, střech-ních krytin, dlažeb, obložení stěn a podlah. Dále jsou popsány spů-

soby výroby kol, ozubených kol, paprsků kol, šroubů, matic, rozsoch wagonů, rámu oken a dveří - a ve vhodně řešených formách je možno odlévat i stromky, keře, figurky, bedny, sudy, pytle, cisterny atd. Kniha je doplněna velkým množstvím dvoubarevných obrázků a je skutečným přínosem pro železniční i jiné modeláře.

Knihu vydalo v r.1966 SNTL. Má 200 stran, obsahuje 110 obrázků, cena je: 13.- Kčs. Pokud ji nedostanete koupit ve svém knihkupectví, objednejte si ji u: Státní nakladatelství technické literatury, Praha 1, Spálená 51.

- stál -

Důležité upozornění:

Pokud hodláte objednat si prostřednictvím SNTL zahraniční železniční nebo jiné technické knihy, informujte se nejprve o ceně těchto publikací !!

ZE ŽIVOTA KLUBŮ A KROUŽKŮ

Žiar nad Hronom

Koncom roku 1965 sme medzi inými krúžkami pri ODPaM v Žiari nad Hronom založili tiež krúžok železničných modelárov. Pre veľký záujem o tento krúžok boli členovia rozdelení do dvoch skupín podľa veku. Ťažkosťou bolo viac ako dosť, pretože sme začínali v takých podmienkach, že sme nemali jediného kladiva, šrubováka, slovom nič. Keď sme potrebovali niečo urobiť, museli sme si z domu priniesť svoje pracovné náradie. Časom sa nám však podarilo zakúpiť náradie pre naše krúžky. Chybovali však tiež nejaké modely. Peniaze neboli naplánované a to bol celý kameň úrazu. Deti pri samej teórii strácali záujem o prácu v krúžku a zostali len skutočne vytrvalci. Konečne po troch mesiacoch teórie a predvádzaní súkromých modelov, ktorých sme tiež sami nemali nejakú moc, dostali sme finančnú pomoc od odboru školstva. Priniesol som z Bratislavy za kufor modelov. To bolo radosť a nadšenie! Transformátor som požičal svoj a hneď sa muselo aspoň provizórne jazdiť. Od tej doby bývali naše schôdzky už pestrejšie, deti sa začali viacej zaujímať o prácu v krúžku. Časom sme zadovážili tiež stavebnice domčekov, staníc, materiál na stromky.

Na jar minulého roku sme uskutočnili prehliadku železničnej stanice a depa ve Zvolene. Tu bol náš počet už len 18 členov.

So samotnou stavbou koľajiska v rozchode "HO" sme začali v marci minulého roku. Koľajisko má rozmery 4,5 x 1,5 m. Má dvojkoľajný ovál a z tretej koľaje na hlavnej stanici vychádza trať do terénu s medzistanicou veľkým nájezdom do tretej konečnej stanice. Pri stavbe nám hodne pomohol s odbornou literatúrou s. Karel Vanura, za čo sme mu veľmi povďační. (Zo zapožičaných časopisov sme zhotovili pre naše krúžky do 200 fotografických reprodukcí, ktoré nám hodne pomáhajú pri prednáškach.) K samotnému koľajisku snáď ešte tolko, že má 23 výhíbiek PIKO. Tiež koľajivo je PIKO. Do konca roka chceme koľajisko aspoň zhruba "zakryť" a čiastočne zelektrifikovať. Budeme mať hornú trakciu, na ktorú už máme tiež zakúpené stožiare.

Jediné, čo ma osobne na celej veci mrzí, je skutočnosť, že nemám žiadneho dospelého pomocníka, takže práca nám ide pomerne pomaly.

Asi v máji minulého roku sme uskutočnili malú výstavku modelov "HO" a "TT" vo výklade tunajšej cukrárne za účelom náboru a založenia krúžku pri OV SVÄZARMU, no prihlásil sa len jeden záujemca, ktorí robí doma koľajisko v "HO". Mnohí dospelí vidia v tomto len hranie

sa s mašinkami. Tú prácu si asi nevedia predstaviť.

V tomto školskom roku máme zase dva krúžky. Prvý a druhý ročník. V druhom ročníku je už len 5 členov, z ktorých traja robia dve kolajiská v "TT". Prvý ročník navštevuje 10 členov. Oproti minulému roku sme trochu obmedzili teóriu.

No a názor na našu prácu? Ako som už spomenul, niektorí v tom vidia len hranie sa s mašinkami, no sú aj tí, čo vidia tú mravenčiu prácu. Mrzí nás najviac tá skutočnosť, že za celý čas existencie našich krúžkov nebol sa na nás sz ONV pozrieť ešte nik. Verte, dobre by nám to padlo!

Dezider Ladáni

MALÝ OZNAMOVATEL

PRODEJ:

1. Série plánek kolejišť pro "HO" a "TT" s technickým popisem svazek: 15.- Kčs
2. Kolejové podložie "Z" kolejiva, výrobce Koveplast-Nitra, oblouky r: 440 a r: 500. kus: 60 haléřů
3. Kolejové pruhy /profily/ "Z" - délka cca 1 m, kus:90 haléřů - jen k podložím.
4. Spojky /lašny/ pro "Z" koleje - kus: 30 haléřů.
Vše do vyčerpání zásob zašle klub ŽM Valašské Meziříčí, péštovní schránka 40, okres Vsetín - na dobírku!
5. Kolejistište "HO" 2,7 x 1 m - prodá :Václav Kabelík, Valašské Meziříčí, Palackého 32, okres Vsetín. Možnost prohlídky.

KOUPĚ:

1. Koupím 4 ks přestavníků k výměnám kolejiva "Z" - mechanické - výrobce Koveplast-Nitra; B.Šedo, Smetanova 823, Choceň.
2. Spodky /sokly/ od elektronek UYIN - 10 ks - koupím : Jarešlav Hána, Horní Jaseňka 193, Vsetín.
3. Koupím ročníky časopisu ŽELEZNICÁŘ od nejstarších do roku 1960 včetně. G.Jákl, Liberec XI, Londýňská 17.

MOROP

Hostitelem XIII. zasedání MOROPu, které proběhlo ve dnech 3.-7.října 1966 v Budapešti při příležitosti mezinárodní soutěže a výstavy železničních modelů, byl tentokrát Maďarský svaz železničních modelářů.

Zasedání zahájil slavnostním způsobem 3.října v 9.30 generální ředitel MAV a náměstek ministra dopravy Ing Karel Rödönyi v Dopravním muzeu v Budapešti. Následovaly projevy presidenta MOROPu, presidenta Maďarského svazu železničních modelářů a jiných. Po ukončení zahajovacího ceremonálu byla navštívena XIII. mezinárodní výstava železničních modelů v paviloně maďarské Akademie věd a zahájeno vlastní zasedání výberu:

Organisační výber /OV/:

OV se zabýval obnovením a doplněním stanov z roku 1954, volbou nového představenstva, přijetím nových členů a volbou místa pro pořádání kongresu v roce 1967. Novým presidentem byl na tři roky zvolen G.Desbarax z belgického svazu ARBAC, příští zasedání v roce 1967 bude uskutečněno ve Španělsku, pravděpodobně v Bilbau. Na zasedání by-

la rekordní účast více než 450 návštěvníků, zástupců dvanácti západoevropských a čtyř východoevropských /NDR, Polsko, Maďarsko, ČSSR/ zemí, jakož i početná skupina zástupců N.M.R.A. z USA.

Technický výbor /TV/:

Za předsednictva J.Rabaryho z Francie zúčastnili se zasedání zástupci sedmi zemí a tři zástupci modelářských firem: Arnold, Fleischmann a Sommerfeldt. Zástupci firem Märklin, Rivarossi a Trix, kteří se v posledních letech pravidelně účastní zasedání TV, se tentokrát omluvili. Mimořádné zasedání TV ve dnech 29. a 30.1.1966 v Salzburgu připravilo veškeré podklady k jednání, takže se došlo poměrně rychle ke konkrétním závěrům. S uspokojením byla přijata zpráva, že v průběhu roku 1966 došlo k značnému rozšíření norem NEM 004 a 005 "Jednotné symboly označování zapojení", takže napříště při uveřejňování různých plánek kolejí a jiných zařízení při dodržování těchto jednotných symbolů nebude nutno uvádět vždy vysvětlivky. Normy pro měřítko "N" jsou nyní označeny v NEM 009. TV dále schválil dvě nové normy a to: NEM 201 "Vrchní vedení a sběrače" a NEM 108, která uvádí rozměry nové universální šablony pro měřítko "HO". Přítomní zástupci firem přislíbili, že tuto šablonu v nejbližší době vyrobí. Další rozprava se týkala navrhovaných norem NEM 020 "Systematika označování modelů lokomotiv", která je prací profesora Dr Kurze z NDR, a NEM 112 "Vzdálenost kolejnic v paralelních obloucích". Návrhy těchto norem budou dále zpracovány na mimořádném zasedání TV na jaře 1967 v Bernu.

Další program kongresu:

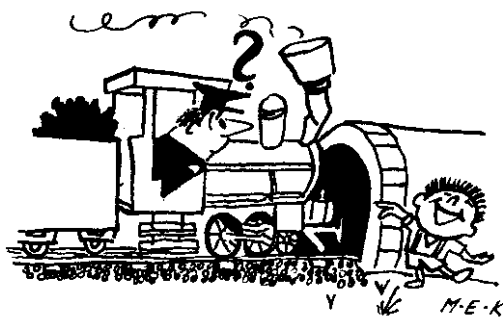
- 4.10. odpoledne: okružní autokarová jízda Budapeští a večerní projížďka parníkem "Hunyadi" po Dunaji.
- 5.10. celodenní zájezd zvláštním vlakem do Miskolce se zastávkou v Hatvanu /prohlídka památné lokomotivy/.
Z Miskolce projížďka úzkokolejnou drahou a odpoledne jízda lesní úzkokolejnou drahou s návštěvou staré hutě.
- 6.10. dopoledne: zasedání organizace Ferpress, prohlídka starých parních lokomotiv MÁV na jižním nádraží a jízda předměstskou drahou do Szent Endre.
odpoledne: projížďka budapeštskou pionýrskou železnici
večer: slavnostní večere v hotelu Hungaria. Při této příležitosti byl odstupující prezident W.Siegwart za své zásluhy jmenován čestným prezidentem MOROPu.
- 7.10. celodenní zájezd zvláštním vlakem k Balatonskému jezeru, projížďka po jezeru, slavnostní zakončení kongresu.

Joachymstál

Poznámka redakce:

V příštím čísle přineseme článek od Dr J.Joachymstála: Úvod k systematické zařazování modelů. Je to návrh částečně navazující na výše jmenovaný elaborát Dra Kurze z NDR.

Jako přílohu k tomuto číslu přinášíme malý katalog rakouské - vídeňské firmy KLEINBAHN. Děkujeme panu Kleinovi touto cestou za jeho velikou laskavost. Jelikož katalogy došly až po uzávěrce, budeme moci přinést zprávy o této firmě a jejích novinkách až v příštím čísle.



Z vašich dopisů

Začínáme v tomto čísle rubriku, která nechce být ničím větším ani menším než volnou tribunou vašich názorů, souhlasů či ne-souhlasů jak s obsahem našeho časopisu tak s celou naší prací.

Bude pro nás radostí, když nám budete psát své připomínky, které, budete-li si to přát, rádi otiskneme. Jen vás žádáme: to, co budete chtít otisknout, označte. Rádi přijmeme rady i kritiku. A společně se: i tu uveřejníme!

Dnes první vlašťovka:

"... a nakonec malou poznámku k článku zn. -stál o jugoslávských modelech. Chybný přepočítání měny způsobilo, že čtenáři byli šokováni cenou těchto modelů. Ve skutečnosti však turistický kurs činil v roce 1966 3 Kčs za 100 starých dinárů; tedy lokomotiva, která skutečně stojí něco přes 5000 starých dinárů, přišla mě zhruba na 170 Kčs. Tolik na vysvětlenou."

Ing Zdeněk Bauer, Praha.

/pozn.red. - týká se článku: Jugoslávie očima modeláře z 3.čís. MŽ loňského roku./

"...potřeba celostátního časopisu je tak veliká, že je nutno odložit stranou osobní vztahy mezi kluby i jednotlivci. ... Sledují seznam modelářů - jednotlivců - a mám radost, že v něm nacházím jména těch nejlepších, ať již jsou z Prahy, Brna, Bratislavy, ovšem: mělo by jich v tom seznamu být víc, daleko víc. Ale doufám, že tam časem také budou. Ba že se dokonce splní přání odběratelů, kteří by chtěli, aby MALÁ ŽELEZNICE vycházela jednou měsíčně ..."

Jan Stavělík, Praha.

/pozn.red. - děkujeme příteli Stavělíkovi za slova povzbuzení a ze srdce mu přejeme brzké uzdravení! /



ŠVÝCARSKO

Švýcarská dieselelektrická posunovací lokomotiva vhodná pro závodovou dopravu.

Je výrobkem firmy Brown, Boveri a Cie.

Uspořádání soukolí je Bo. Může být dodána pro rozchod od 1000 mm do 1676mm. Celková váha lokomotivy je 39,5 t, délka přes nárazníky činí 7.500 mm.

Čtyřtákní dieselový motor Saurer SD je šestiválcový s 1500 ot/min., s výkonem 330 HP.

Lokomotiva utáhne po rovině zátěž o váze 1.300 tun.

Maximální rychlost: 55 km/hod.

Při potřebě zvýšení tažné síly je možno spráhnout dvě tyto lokomotivy a ovládat je z jednoho stanoviště.

- stál

Tisková oprava: Ve 2. čís. loňského ročníku v článku o francouzské lokomotivě BB 67000 došlo k tiskové chybě: váha lokomotivy je skutečně 80 tun a nikoliv 8 tun, jak bylo uvedeno. Prosíme, opravte si údaj.

Kresby označené značkou M.E.K jsou převzaty z modelářského kalendáře NDR Modell-Eisenbahn-Kalender.

ADRESÁŘ

KLUBY A KROUŽKY:

Okresní výbor SVAZARMu, Prostějov
 Krajský dům pionýrů a mládeže, Nitra, Leninova tř.5
 Rudý koutek při ZV ROH - Hutní projekt - Praha 1, Nové Město,
 Opletalova 55, s. Koch
 Krajský dům pionýrů a mládeže, Brno, Lidická 50
 Okresní dům pionýrů a mládeže, Třinec, okres Frýdek-Místek
 Kroužek ŽM při ZV ROH - Geodetická kancelář ČSD - Praha 1,
 tř. Politických vězňů 19
 Železniční učňovské středisko, Olomouc 8, U podjezdu 11
 Ústřední kulturní dům dopravy a spojů, Praha 2, Nám. míru 9
 Okresní dům pionýrů a mládeže, Přerov, Máchova 10

JEDNOTLIVCI:

Lysý František, Třešť, Šeříková 910, okres Jihlava
 Kraus Antonín, Prostějov, Lidická 2
 Říha Karel, Bzenec 508, okres Hodonín
 Okánik František, Bratislava, Kvačalova 47
 Míšek Jaroslav, Luštěnice 47, okres Mladá Boleslav
 Ováry Štefan, Plešivec, Železničná 436
 Votava Ivan, Most I, Železničářů 2009
 Ruml Ladislav, Průmyslová škola železniční, Děčín IV, Pivovarská 38
 Panc Milan, Ústí nad Labem, V zahrádkách 20
 Trytar Bohumil, Zatec, Nádražní schody 760
 Vjaclovský Jaroslav, Slavkov u Brna, Mánesova 583
 Slezák Milan, Zálešná I. 1104, okres Gottwaldov
 Skála Jaroslav, Trstěnice č. 231, pošta Moravský Krumlov
 Vortel Josef, Přední Lhota, pošta Poděbrady
 Valeš Rudolf, Rožďalovice 265, okres Nymburk
 Petráček Ladislav, Nymburk, Koněvova 740
 Pepřík Jaroslav, Ostrava 5, Zárubecká 1496/26
 Dymák Milan, Gottwaldov I, Zálešná VI/1312
 Matonoha František, Moravská Třebová, Nové Sady 30, okres Svitavy
 Dobřík Miroslav, Brno - Starý Lískovec, Svah 11
 Fuchsova Marie, Praha 5 - Smíchov, Grafická 12
 Michoněk Jaroslav, Kadaň, ul. kapit. Jaroše 1062, okres Chomutov
 Jandík Josef, Klatovy, Fügnerova 237/III
 Himmel Josef, Praha 6 - Bubeneč, Jíleznického 6
 Štrauch Štefan, Bratislava, Bernolákova 3
 Klicpera Jaromír, Louny, Leninova 130
 Lipavský Jan, Dvůr Králové nad Labem, Revoluční 331, okres Trutnov
 Lusk Jan, Cheb, Riegrova 24
 Knejslík Jaroslav, Praha 4 - Dejvice, Úřednická 480/3
 Domalíp Eduard, Jáchymov, Arnoldovská 20
 Žak Ladislav, Chrudim IV, Pardubická 678
 Krejčí Jiří, Praha 4 - Krč, Matěchova 5
 Rezek Tomáš, Praha 6 - Břevnov, Bělohorská 1400/30
 Ing Zahradník Jiří, Frýdlant v Čechách, ul. Míru 144
 Antolík Josef, Bratislava, Bernolákova 3, A 2/9
 Polcer Ivan, Nový Jičín, Bezručova 43
 Noháč Miroslav, Tábor, Nedbalova 1897
 Beran Vladimír, Karlovy Vary - Tuhnice, Gorkého 3

- Sitek Jindřich, Ostrava - Poruba, Kyjevská 1232
 Brunát Karel, Most, tř.Kl.Gottwalda 2927
 Zobač Robert, Pardubice - Polabiny, Kosmonautů 188
 Chaloupka Josef, Plzeň, Krajská voj.správa, Škroupova 11
 Tesař Jaroslav, Rokycany, ul. Míru 543/III
 Svoboda Alois, Spindlerův Mlýn 89/L, okres Trutnov
 Šíp Jiří, Říčany u Prahy, 5.května 10/1185, okres Praha východ
 Smilek Zdeněk, Lipová - Lázně 472, okres Šumperk
 Schrimpel Eduard, Brno 14, Musilova 3
 Kalapoš Josef, Nová Dubnica SA-IV/5, okres Povážská Bystrica
 Holeč Stanislav, České Budějovice, Budovatelů 6
 Dašák Jan, Hradec Králové 8, Přemyslova 735
 Válek Pavel, Kroměříž, Jiráskova 2492
 Dr Hatlák Jaromír, Praha 10, Na Zájezdu 8
 Kubeš Adolf, České Budějovice 6, Dalimilova 3
 Mara Eduard, Cheb, Hradčany 27
 Ing Huněk František, Cheb, Sařová 3
 MUDr Moravec Robert, Vsetín - Luh, 1789
 Holec Pavel, Praha 4 - Nusle, Sdružená 41
 Malenda Vlastimil, Kanice u Brna 94, pošta Bílovice nad Svitavou
 Poláček Miroslav, Zádveřice 241, okres Gottwaldov
 Brožek Zdeněk, Byšice 123, okres Mělník
 Novák Miroslav, Česká Třebová, Klácelova 4/5, okres Ústí n/Orl.
 Janko Jiří, Plzeň, Kyjevská 45
 Mazanec Petr, Ústí nad Labem, Fučíkova 199
 Zlatohlávek Miloš, Ústí nad Labem, Fučíkova 195
 Procházka O., Ostrava - Poruba, Gottwaldova 1128
 Břečková L., České Budějovice, np KOH-I-NOOR, odd. PaM,
 ul. gen. Svobody
- Hlad Josef, Praha 4 - Lhotka, K novému dvoru 41
 Pospíšil Jan, České Budějovice 8, Novohradská 236
 Tesař Tímek, Olomouc, tř. Míru 14
 Nešvara Miroslav, Dolní Bousov, Zahrádka č. 452, okres Mladá Boleslav
 Porciatti Pavel, Svinov, Luční 619, okres Ostrava
 Pokorný Miroslav, Praha 2 - Vinohrady, Šafaříkova 16
 Vlášil Vladimír, Bedihošť u Prostějova, okres Prostějov
 Horák Jan, Kroměříž, ul. gener. Svobody 29
 Šíma Josef, Pustověty 55, pošta Křivoklát, okres Rakovník
 Doubravský Petr, Liberec, Divadlo F.X.Šaldy
 Novák Miroslav, Sternberk, Nádražní 30, okres Olomouc
 Karas Tibor, Bratislava, ul. Planet 2
 Novotný Miloš, Praha 10, Na padesátém 868
 Dotlačil Miroslav, Praha 3, Želivského 19
 Bubeníčková Markéta, Děčín VIII, Teplická 163/238
 Meese Vítězslav, Mokré Lazce, okres Opava
 Zehula Jiří, Karvinná VI. 1676/8
 Žižka Miroslav, Ostrava - Poruba, Žilinská 1317
 Dadák Jaroslav, Brno, Heinrichova 38
 Chudý Vladimír, Brno, Čápkova 15
 Čejka Jaroslav, Čáslav, hotel Grand
 Klapka Vít, Čáslav, Náměstí 75
 Homolka Pavel, Čáslav, ul.5.května 908
 Karfíšek Jaroslav, Plzeň, Úslavská 31
 Veselý Jaroslav, Hrachov 64, okres Semily
 Mjr Dostál Jiří, Valašské Meziříčí, Železniční učiliště,
 okres Vsetín
- Matonoha Karel, Moravská Třebová, Bránská 2, okres Svitavy
 Lacko Alojz, Lučenec, Kuzmányiho 2

- Káš Karel, Brno, Botanická 31
 Dr Šťastný Vlad., Olomouc, Wurmova 2
 Petříček Vladimír, Labětín, pošta Řečany nad Labem, okres Pardubice
 Obermajer J., Brno I, Běloruská 1
 Licek Leopold, Havlíčkův Brod, Pražská 759 - Sídliště 2
 Ing Matoušek Jaroslav, Rosice u Brna, Havířovská 273
 Kučera Stanislav, Slavkov u Brna, Švecova 930, okres Vyškov na Mor.
 Stejskal Petr, Brno, Koněvova 76a
 Popěk Karel, Písek, Hradiště 99
 Kalina Ján, Rýmavská Sobota, Mieru 57
 Hykel Augustin, Štramberk 156, okres Nový Jičín
 Snajdr Josef, Brno 17, Svatopetrská 9
 Krupka Antonín, Mladé Buky č. 172 u Trutnova
 Novotný Antonín, Pardubice - Dukla, Jíleznického 2226
 Fila Josef, Český Těšín, Slezská 18, okres Karvinná
 Doc Ing Krešl Jiří, Brno, Solniční 8
 Novotný Čestmír, Ostrava - Zábřeh, P. Lumumby 2327/520
 Rigl Václav, Praha 9, Pod pekárnami 162/1
 Navara Miloš, Tišnov, Kuhýrna 819
 Tomášek L., profesor, Pelhřimov 751
 Živná A., Praha 5, Nádražní 56, 00 VB
 Toman Jindřich, Ústí nad Labem, Stará 11
 Beran František, Praha 6 - Břevnov, Na Rovni 1013/23
 Ing Václavek Vladimír, Beroun II, Sadová 166
 Příbyl Antonín, Opava, Kylešovská
 Schwarzbberg Karel, Karvinná I, Bolševická 1063
 Jandl Josef, Hrbovice 213, pošta Chabařovice, okres Ústí nad Labem
 Nesvadba Přemysl, Kroměříž, Kojetínská 1433
 Veselý Jan, Vsetín, Tyršova 1242/21
 Manych Mojmír, Mariánské Lázně, Palackého 37/100, okres Cheb
 Dokulil Miroslav, Jihlava II, Pošuvavská 10
 Štáhlavský Petr, Praha 4- Nusle, Jaurysova 17
 Ing Cyrus Karel, Praha 5 - Smíchov, Švédská 22
 Meduna Bohuslav, Brno - Královo Pole, Vachova 45
 Sádovský Stanislav, Býňov 9, okres České Budějovice
 Machálek Karel, Praha 1 - Staré Město, U půjčovny 4
 Procházka Jiří, Chomutov, Říjnové revoluce 3640
 Zágora Petr, Vrbice 2, okres Karviná
 Pavlis T., Petrov 203, pošta Sobotín, okres Šumperk
 Linhart Jiří, Krajská odborová rada, Hradec Králové, ulice ROH
 Šafář Jiří, Hradec Králové II, Farářství 54
 Müller Stanislav, Trmačov 130, Tišnov I, okres Brno venkov
 Musil Josef, Blansko, Sadová ulice,
 Ing Pardon, Brno, Botanická 32
 Račka Vladimír, Praha 6, Mjr Schramma
 Věchet Pavel, Hoříněves 83 u Hradce Králové
 Rupert Emanuel, Kroměříž, Nerudova 9
 Navrátil Milan, Nový Jičín, Hřbitovní 34
 Štěpánek Bohumil, Ledec nad Sázavou, Hlaváčova 553
 Ing Jelen Bohumil, Praha 4 - Nusle, 5.května 37
 Marek Jaroslav, Tachov, PS 49
 Lukášek Jaroslav, Tachov, Václavská 368
 Lečko Viktor, Plzeň, Smetanova 4
 Vocel Petr, Mirošovice 15, pošta Rataje nad Sázavou
 Žaba Martin, Praha 4 - Hodkovičky, Nad hájem 3
 Stříbrnský Evžen, Valašské Meziříčí, Křížná 595, okres Vsetín
 Severa Miroslav, Lípová 779, okres Česká Lípa
 Halamka Petr, Svitávka 284, okres Blansko
 Pokorný Bohdan, Liberec 5, Aloisina výšina 174/19

Podehradský Stanislav, Praha 6 - Bubeneč, Na Hutích 12
 Martinovský Vratislav, Plzeň, Moskevská 62
 Rieger Jaroslav, Jablůnka 346, okres Vsetín
 Hrudka N., Praha 10 - Vršovice, Čeljabinská 4
 Pražák Ladislav, správce nemocnice, Tanvald č. 389
 MUDr Slavotínek Jiří, nemocnice, Tanvald
 PhMr Pernica Lad., lékárna, Vidnava, okres Šumperk
 Mukařovský Jiří, podnik. kontrola SVA, Praha - Karlín, Pernerova 16
 Ing Dostál F., Smržice, ul. J. Krejzy 5, okres Prostějov

500.

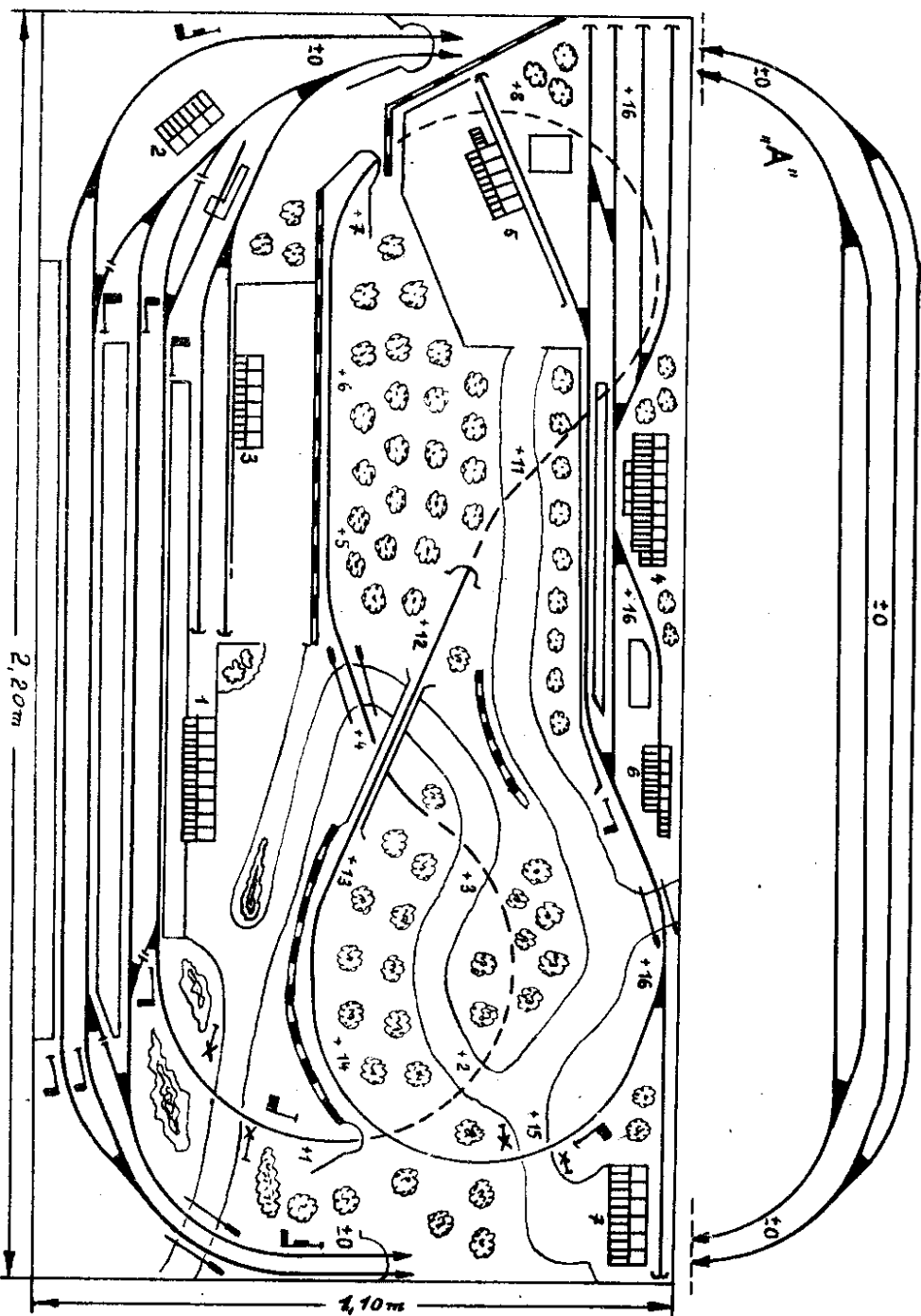
Jakubec Petr, Semily II, 194

Ing Dočkal P., Praha 6, Jugoslávských partyzánů 25
 Pokorný Bohumil, Blatná 253, okres Strakonice
 Podroužek Václav, Hájek 437, Blovice u Plzně
 Hruška Oldřich, Praha 5, Mělnická 5
 Číž Leo, Ostrava - Poruba, Fučíkova 943
 Šebek Miroslav, Rosice u Brna, Jiráskova 526
 Plavec Jaromír, Praha 2, Legerova 50
 Studený Lubomír, Prostějov, Okružní 67
 Dvořák Vladimír, Praha 1 - Staré Město, Bílkova 10
 Pišoft Vladimír, Bratislava, Smetanova 14
 Paška Miroslav, Ivanka pri Dunaji, Polovnická 20
 Veselý Adolf, Olomouc, Školní 2
 Východočeské chemické závody np, knihovna VTK-UMA, Pardubice-Semtín
 Petřík Jiří, Dub nad Moravou, Leninova 128
 Kvapil Jan, Olomouc, K. Vaníčka 12
 Svoboda Antonín, Praha 8 - Kobylisy, Chaberská 639/6
 Tichý Michael, Ostrava, Čs. rozhlas
 Mizera Josef, Němčice nad Hanou 313, okres Prostějov
 Hanuš Václav, Liberec XV, Dubový vrch 319
 Hepký Karel, Olomouc, Dvořákova 23
 Burda Ivan, Brodce nad Jizerou, Poštovní 104, okres Ml. Boleslav
 Lintimer Miroslav, Hrádek nad Nisou II - 197, okres Liberec
 Čada Zdeněk, Kroměříž, Havlíčkova 1241/26
 Šenkyřík Josef, Brno - Židenice, Tábořská 77
 Mrázek Josef, Praha 5 - Smíchov, Kmochova 10
 Dobrovolný Vladimír, Praha 3 - Žižkov, Biskupcova 57
 Šáró Zoltán, Hlučín, OKD - 1177, okres Opava
 Hevessy Zoltán, Bratislava, Haburská 39
 Šamaj Jan, Kopřivnice č. 490, okres Nový Jičín
 Štěrba Josef, Vratimov 881, okres Frýdek-Místek
 Brodský František, Štramberk 818, okres Nový Jičín
 Kinner František, Ostrava - Zábřeh, Jižní 7 - sídliště
 Šaršom Miloš, Pardubice, Jungmannova 2431
 Hons Jiří, Gottwaldov - Lazy 4, č. 3665
 Včelný Miroslav, Ostrava 53, Štěpničkova 24
 Kučera Jaroslav, Olomouc, Bořivojova 2
 Fišara Karel, Příkazy 173, okres Olomouc

POZVÁNKA

Srdečně zveme na 15. dubna /volná sobota/
 nejen všechny členy našeho klubu, ale všechny zájemce o železniční
 modelářství a čtenáře našeho časopisu k popovídání si o všem, co ko-
 ho zajímá ze žel. modelářství. - Seznámení s redakční radou - beseda
 o XIV. mezinár. soutěži a výstavě v Ostravě - shlédnutí zahraničních
 filmů o železn. model. - Beseda je celodenní od 9 do 15 hodin v klu-
 bovně v Nádražní ul., dřevěné ubikace np Osvětlovací sklo, 4 minuty
 od nádraží. - Naléhavě však žádáme: zájemci o obědy přihlaste se a-
 lespoň na lístku na adresu klubu nejpozději do 5. dubna !

Klub RM Valašské Meziříčí



1 - hlavní nádraží
 4 - koncové nádraží
 Část "A" skrytých kolejí je umístěna pod terémem. Kreslena je úmyslně mimo pláněk pro přehlednost.

2 - hradlo
 5 - skladiště
 3 - skladištní budova
 6 - výtopna
 7 - tovarna

Karel Vanura

Pláněk 3.

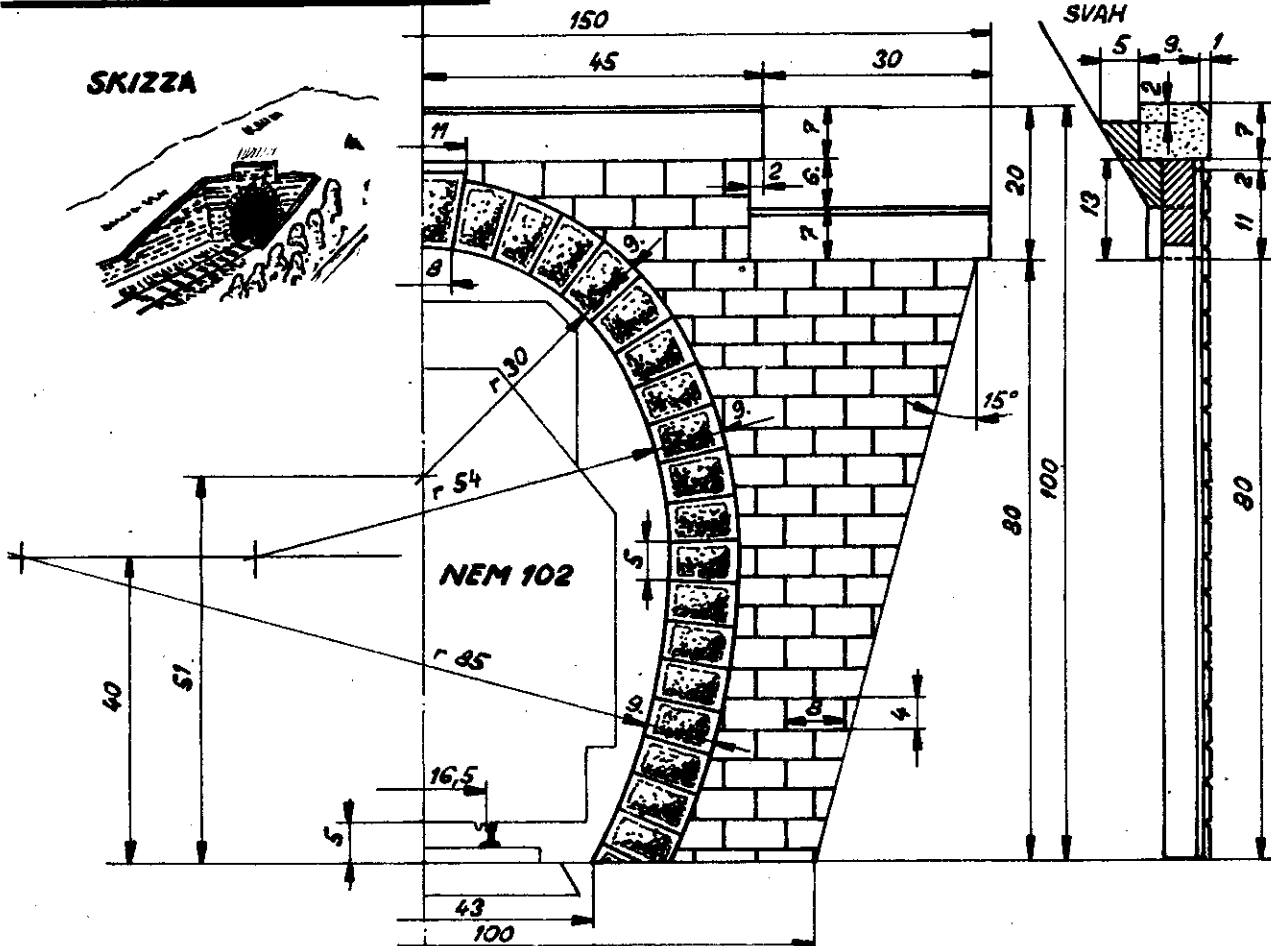
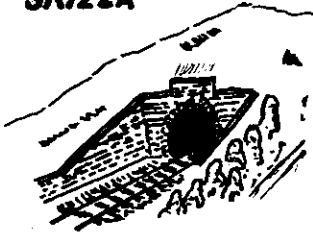
Tentokrát přikládáme pláněk pro příznivce rozchodu "T1". Je převzat a upraven z časopisu DAS SIGNAL, který vyhlásil soutěž - a tento návrh získal I. cenu ročníku 1964/1965.

Rozpis materiálu /kolejí/ fy Zeuke a Wegwerth:

73 kusů	2/1 rovné
20 "	1/1
12 "	1/2
22 kusů	2/1 oblouk r:572
28 "	1/1
11 kusů	výhybka pravá
13 "	výhybka levá
9 kusů	kolej kusá

TUNELOVÉ PORTÁLY "HO" PRO PARNÍ A ELEKTRICKOU TRAKCI JEDNO A DVOJKOLEJNOU

SKIZZA



1:1

KAMENNÉ KVÁDRY TUNELOVÉHO PORTÁLU VYČNÍVAJÍ 1-2 mm PŘED KAMENNÉ ZDIVO (PŘEKLIŽKA, MODURIT). KAMENNÁ ŘÍMSA VYČNÍVÁ 2 mm PŘED KAMENNÉ ZDIVO. POSTRANNÍ PODPĚRNÁ ZĚď PROVEDENA JAKO ČELNÍ, I S ŘÍMSOU (VIZ SKIZZA)

