

# Malá

VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ

2-3

## ŽELEZNICE

METODICKÝ  
ČASOPIS ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ A PŘÁTEL ŽELEZNIC

červen 1967

II. ročník

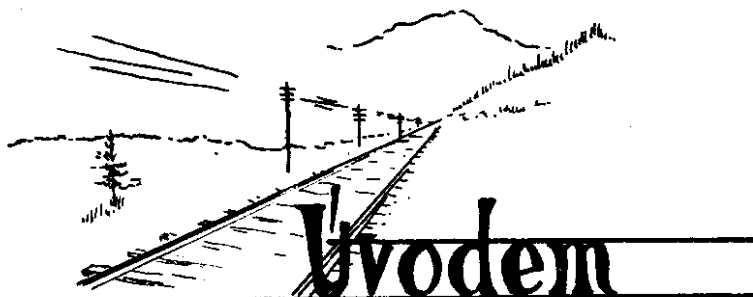
cena 6.- Kčs

### O B S A H :

Úvodník	str. 1
Kam s modely lokomotiv a vagonů	2
Jak fotografovat na železnici	3
Čelní osvětlení lokomotivy BR 89	6
Nový regulátor rychlosti	8
"Předpisové zastavování" Vindobon	9
Novinky na jarním lipském veletrhu	14
Železniční modelářství v U.S.A.	15
Kleinbahn	19
Z jarního norimberského veletrhu	21
Automatická spojka I	22
I. sjezd DMV	24
Cesta k jednotnému systému	25
MOROP 1966	27
Víte, že ...	29
Ze starých zápisů	33
Malý oznamovatel	34
XIV. mezinárodní soutěž a výstava	35
Ze života našich klubů a kroužků	36
Náš fotoarchiv	38
Normy NEM 201	39
Zprávy ze zasedání komise ŽM ÚMS	13 a 42
Ze vzpomínek na XII.výstavu v Praze	41
Adresář	43
4. plánek kolejiště	
Mimourovnové křižování tratí	
Kamenný most H0 300 mm	
Fotografie	
Katalog firmy Faller (Märklin)	

Milí přátelé,

dnešní úvodník musí začít omluvou, protože slíbené obrázky v tomto čísle dosud nejsou, jelikož zmíněné materiálové potíže se nám dosud nepodařilo překlenout. Zůstává však stále naším prvořadým úkolem zajistit pro MALOU ŽELEZNICI tuto důležitou část každého modelářského časopisu.



---

Obdrželi jsme laskavé svolení od západoněmecké firmy TRIX - Spojené továrny na výrobu hraček - Ernst Voelk v Norimberku, abychom pro MALOU ŽELEZNICI mohli překládat články z časopisu TRIX-EXPRESS-DIENST a z ostatních firemních publikací.

---

V dnešním čísle zveřejňujeme novou normu NEM 201 (na str. 39 a 40) ve formátu jako v ABC. - Jelikož ani letos ani v příštím roce ABC-železničního modelářství nevyjde, a nových modelářů přibývá, budeme pro příště v každém čísle MALÉ ŽELEZNICE postupně uveřejňovat všechny normy, aby se noví modeláři měli čeho "držet" a neopakovaly se známe bolesti, že až je kolejiště napůl hotovo, nešťastný modelář zjistí, že není modelářské, protože není podle norem. Normy budou vydávány tak, že si po vystřížení z časopisu bude moci každý složit samostatný svazek.

---

Zájemcům, kteří se přihlásili o MALOU ŽELEZNICI a neobdrželi již 1. číslo, protože je rozebráno, oznamujeme, že budeme pořizovat dotisk 1. čísla v září. - Dostanou je tedy s číslem 4 !

---

Rovněž zájemcům o plány kolejišť, které jsou nyní již rozebrány, oznamujeme, že plány po určitých úpravách a vylepšeních vydáme také v září. Nebudou již na formátu A5, ale na formátu A4 jako náš časopis, budou mít jednotnou úpravu jako MALÁ ŽELEZNICE a budou tištěny také z kovolistu.

---

Uvažujeme rovněž o vydání podrobných souborů stavebních plánek a typových listů: jednoduchých vagonů a trakčních vozidel, náročnějších vagonů a parních lokomotiv a jednoho nebo více svazků nejrůznějších staveb a budov. Nebude to ovšem letos! - Jsme si vědomi toho, že je to úkol velmi náročný na čas - a budeme-li chtít modelářské obci předložit hodnotné plány a návody, příprava a zpracování si vyžádá ne desítky ale stovky hodin.

---

Při té příležitosti chci prozradit, s čím se zabýváme pro plánkovou přílohu časopisu, která začne vycházet od září: zatím máme připraveno nebo rozpracováno: rozhlasový vůz pro spádoviště, T 334.0 "rosničku", nízkostěnný 4-osý nákladní vůz švédských drah, a pro opravdové labužníky chystáme gösldorfsku 375.0 "hrbatou". Ze staveb to budou typické drážní budovy a stavby z Valašska, (protože jsou nám zatím nejdostupnější), - a řada staveb a nádražních budov ze Slovenska.

---

Přílohy nebudou stránkovány; budou mít jen nenápadné orientační číslo-jen kvůli možnosti dalšího přiojednání; vy si je budete rovnat a řadit každý podle svého vlastního uvážení.

pokračování na str.42

## KAM S MODELY LOKOMOTIV A VOZŮ ?

V našich sbírkách neustále přibývá modelů a otázka "kam s nimi" trápí mnoho modelářů. Obvyklé způsoby ukládání nevyhovují.

V zásuvkách nebo skříních musí být modely uloženy v krabičkách. Dobře se využije prostor, ale výhodu skladnosti potírá nevýhoda zdlouhavé manipulace při vyjímání a ukládání modelů - a možnost poškození. Přitom na běžné domácí kolejiště se nevejde více než 30 až 40 modelů, takže většina naší sbírky zůstává v krabičkách a lačnému oku nedostupná. Na modely ve vitrínkách sice vidíme, ale do běžných nábytkových sestav se modelů vejde málo a modely v zadních řadách jsou stíněny.

Pokusil jsem se tento problém řešit postavením speciální nástěnné vitriny, se kterou mám nyní již pětileté dobré zkušenosti.

U truhláře jsem si dal podle obrázku zhotovit vitrinu o vnějších rozměrech 118x87 cm, hloubkou 13,5 cm, která má podlahu, stěnu i strop z dvoucentimetrových desek, zádá z 3,5 mm silného sololitu.

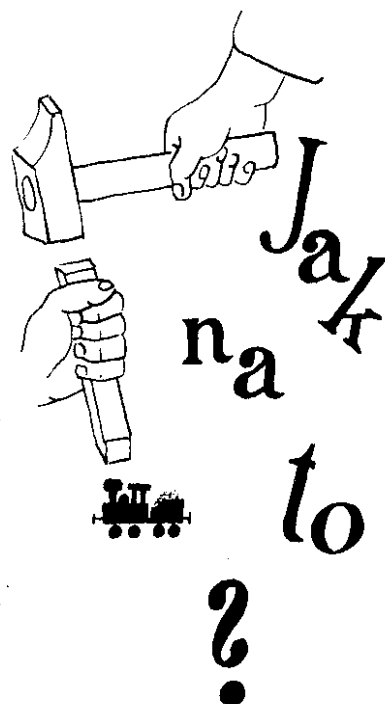
Dále jsem si dal odřezat 6 desek profilu 10x1 cm a 7 desek profilu 5x1 cm. Z dalších řemeslnických prací si vitrina vyžádala jednak vnější nátěr, aby se přizpůsobila ostatnímu nábytku v místnosti, jednak odřezání skel. Jsou 4 mm silná s broušenými okraji a pro lehčí posouvání se dvěma výbrusy pro prsty - jeden je v dolní části.

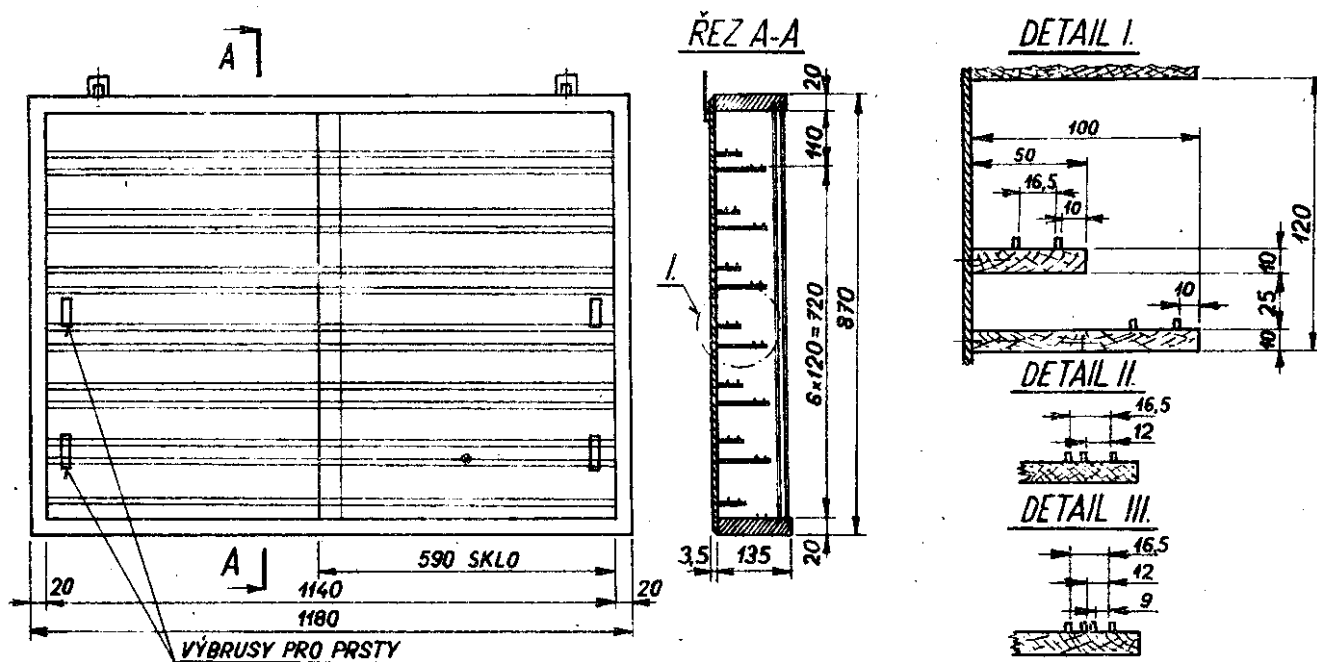
Zbytek prací se již snadno provede doma. Na odřezané desky po ohoblování se nalepí ohlazené leteckomodelářské nosníky profilu 2x3 mm, které vytvoří koleje (viz detail I. ). Počítáme-li v našem parku i s úzkorozchodnými vozidly, upravíme si na několika deskách koleje podle detailů II. nebo III. vlepím dalších nosníků, a to tak, aby kolejnice blíže ke sklu byla společná všem rozchodům.

Nátěry uvnitř vitriny provedeme nejlépe neutrální světlešedivou barvou. Až po uschnutí všech nátěrů vkládáme do vitriny jednotlivé desky s kolejemí. Každou desku zezadu drží 3 vruty se zapuštěnými hlavami, (které mají zabránit eventuelnímu prohnutí), na přední straně je na obou bocích opřena o krátký hřebíček bez hlavičky, který vyčnívá z boční stěny vitriny. Chceme-li mít některé desky vyjímatelné, pak je posadíme jen na takovéto 4 hřebíčky.

Ve vitrině je 16 m kolejí, takže tam snadno uložíme 100 nespřážených modelů. Výhodou je dobrá možnost pozorování všech modelů, pohotovost a bezpečnost modelů. Délka jedné koleje odpovídá ve skutečnosti 100 m, takže je na ni možno postavit 4 nezkrácené rychlíkové vozy; právě tak vlak Schichtových patrových osobních vozů není třeba rozpojovat. Zvýšení zadní koleje o 3,5 cm nad přední je kompromis mezi dobrou viditelností modelů na zadní koleji a šetřením výškou. Proto na zadní koleje stavíme modely, které jsou méně používány. Přizpůsobujeme-li rozměry vitriny vlastnímu nábytku, vyzkoušíme si nejdříve, zda je nad zadními kolejemí dostatečný prostor po ruce; pro některé modeláře bude možná třeba zvýšit výškovou rozteč o 1 cm.

Modely do vitriny neukládám podle výrobců, ale podle železničních správ, tedy podle států. Každý model má svoje místo označeno malým štítkem, na kterém je vyznačena železniční správa, řada a čís-

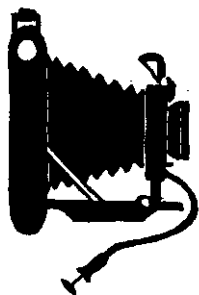




lo vozidla, výrobce a rok výroby modelu, vlastní přírůstkové číslo, a značkou ohodnocení dokonalosti modelu. Samotný štítek již svým zbarvením charakterizuje příslušný stát, odkud je skutečné vozidlo.

-ar-

Poznámka redakce: Tento výtečný návod doplníme odkazem na možnost použití dílců ze známého sektorového nábytku UP Závodů Rousínov U 100. Krycí deska doplňková 887x115, označení U 170/2 za 24.-, krycí deska doplňková 1182x115, označení U 170/4 za 26.-, okrasná záda 1180x850x4, označení U 194/4 za 45.- Kčs. Těmto dílcům je pak nutno přizpůsobit posuvná skla při použití plechových "kolejniček", prodávaných v obchodech Potřeby pro domácnost. Jedinou nevýhodou použití těchto dílců je poměrně malá hloubka vitriny, takže modely musí být uloženy dosti těsně za sebou.



### JAK FOTOGRAFOVAT NA ŽELEZNICI ?

Každý modelář, tedy i železniční, potřebuje k úspěšné realizaci své tvůrčí činnosti především dokonalý kótovaný výkres. Může-li k němu získat navíc ještě několik technicky dobře zvládnutých snímků, zdálo by se, že nic nemůže stát v cestě páru šikovných rukou, vybavených potřebným nářadím a materiálem, kdyby .... ano, kdyby totiž kvalitní fotografie československých železničních vozidel, staveb a různého provozního zařízení nebyly přeúzkým profilem, kamenem úrazu. Solidní výkres se při troše námahy přece jenom sežene, ale detailních fotografií je pro četnou železničně-modelářskou obec k dispozici méně než přislovečného šafránu.

Dlouho připravovaný, opakovaně slibovaný a všemi toužebně očekávaný "Atlas lokomotiv" od známého autora-odborníka Ing Jindřicha Bečka se tvrdošíjně neobjevuje a podle čerstvých informací se termín jeho vydání posunul, (nikoliv vinou autora), o další rok.

Jaký div, že se proto někteří železniční modeláři-fotoamatéři, rozladění a znervoznělí nekonečným čekáním na znamenité dílo, pokouše-

jí opatřit si potřebné fotografické podklady pro stavbu modelů svépomocí. A ne jeden z nich by možná mohl vyprávět o ne zrovna příjemných dobrodružstvích, jež mu bylo při lovu železničních snímků zažítí. Aby tedy nedocházelo ke zbytečným, věci neprospěšným a oboustranně nežádoucím střetnutím fotografujících železničních modelářů s orgány železniční správy a bezpečnosti (OSOŽ i VB), povězme si zde několik slov o tom, jak to vlastně s fotografováním na našich železnicích je, čeho je třeba se vyvarovat a které předpisy je nutno bezpodmínečně dodržet.

- 1/ Fotografovat bez předchozího povolení lze jenom ty objekty a zařízení ČSD, která jsou přístupná veřejnosti, tedy budovy, čekárny a nástupiště osobních nádraží a zastávek a kulturní místnosti uvnitř takových objektů.
- 2/ Fotografovat jiné, než v odstavci 1 vyjmenované objekty a zařízení ČSD, není dovoleno. Výjimku z tohoto zákazu může učinit a případně povolení vystavit pouze náčelník příslušné výkonné jednotky ČSD nebo jeho zástupce (náměstek). Těm je také třeba předem ohlásit příchod a podrobně jim objasnit účel zamýšleného fotografování. V mimořádných případech je třeba obrátit se se žádostí o povolení k fotografování na správu té které dráhy: Praha, Plzeň, Olomouc, Bratislava, v nejzávažnějších případech pak přímo na příslušný resort: Oddělení zvláštních úkolů ministerstva dopravy, Na příkopech 33, Praha 1. Nebudou-li v záběru objekty nebo zařízení, jejichž utajení je nutné v zájmu obrany státu, lze očekávat, že žádané jednorázové povolení bude náčelníkem výkonné jednotky nebo jeho zástupcem vydáno. Pokud to dovolují pracovní a personální poměry ve stanici, lokomotivním depu a podobně, bývá v takovém případě vyčleněn i průvodce.

Poznámka: předpokládejme, že modelář bude chtít pořídit snímky stavědla, které je dobře viditelné a přístupné přímo z ulice nebo silnice. Může toto stavědlo volně fotografovat? Nikoliv! Nemůže je fotografovat, protože objekt stavědla není přístupný veřejnosti! Totéž platí o objektech a zařízeních v lokomotivních depech a v železničních dílnách, o návěstních a zabezpečovacích zařízeních a pod. I když tyto objekty a zařízení obvykle nejsou primárně důležité z hlediska obrany státu, je bezpodmínečně nutné jejich fotografování předem ohlásit na některém z výše uvedených míst.

- 3/ Co nejdůležitější je třeba železniční modeláře varovat před fotografováním kolejových zhlaví, především ve větších a velkých stanicích a před zasíláním takových snímků do zahraničí. Výmluva, že tato místa nejsou označena tabulkami se zákazem fotografování, by byla neúčinná, neboť neznalost zákona nebo nařízení neomlouvá.

Není vyloučeno, že po přečtení těchto řádků si mnohý modelář-fotograf povzdechne, že toho, co se smí, je převelice málo, a toho, co se nesmí, naopak příliš mnoho. Je však zbytečné o tomto tématu polemizovat, protože případnou změnu mohou provést jen příslušné vládní a železniční instituce.

Protože však železniční modelář potřebuje ke své práci právě detailní snímky stojících lokomotiv a vagonů, drážních staveb, návěstidel, uhelných a vodních jeřábů, vodáren, točnic, zauhlovacích zařízení, popelových výtahů a jam a pod., tedy vesměs věcí, které lze najít jen v lokomotivních depech a v jiných uzavřených, veřejnosti nepřístupných objektech ČSD, bylo by účelné vyvíjet soustavný tlak na odpovědné činitele v Nakladatelství dopravy a spojů, aby nafotogra -

fování a vydání takové dokumentace provedli vlastními prostředky a to nikoliv snad až v průběhu dalších desetiletí! Jako argument při prosazování tohoto oprávněného požadavku může sloužit na př. skutečnost, že železniční modeláři v Německé demokratické republice, Rakousku, NSR, ve Francii, Belgii, Holandsku, Anglii a v řadě dalších vyspělých zemí tyto starosti nemají. Tamější železniční správy (a zejména četní soukromí vydavatelé) jim zajišťují neustálý přísun vysoce kvalitní výkresové a černobílé i barevné fotografické dokumentace, vydávají pro ně kvanta titulů prvotřídní literatury na vesměs prvotřídním papíru. Že to není obchod prodělkový, je na bíledni.

V této souvislosti chci železniční modeláře upozornit na to, že ve fotoprodejně Československé tiskové kanceláře v Praze 1, Opletalova ulice 5-7 /telefon 22 41 30/ mohou získat množství vysoce kvalitních fotografií československých lokomotiv všech trakcí, vozů i jiné železniční tematiky. Tyto snímky byly a jsou pořizovány profesionálními fotoreportéry, jsou na lesklém formátu 13x18 cm, každý je na zadní straně opatřen vysvětlujícím textem a lze je volně posílat i do ciziny; jeden snímek stojí 4.- Kčs.

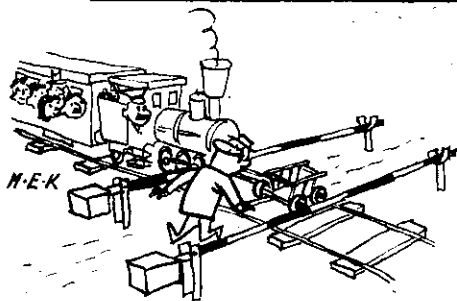
Co říci na závěr? Soumrak parních lokomotiv je soumrakem idylických starých výtopen a vůbec všeho, co kdy bylo s provozem této trakce spojeno. Zavedení ústředního stavění vlakové cesty ve všech větších stanicích bylo umíráčkem pro mnohá ta pěkná, typická stavědla starých časů. S automatickými závorami mnohde mizí i domečky závorářů. Mnohé z toho již nelze zachránit. Především to platí o starých, již sešrotovaných lokomotivních řadách. Pokusme se tedy zachránit, co se ještě zachránit dá, pro sebe i pro budoucí modelářskou generaci. Ale nečinme tak živelně, nýbrž s rozmyslem a v souhlasu s platnými předpisy. Věnujme pozornost zejména strojům, vozům a návěstidlům dosluhujícím, mizejícím takřka před očima. Vedoucí kroužku nebo náčelník svazarmovského klubu železničních modelářů obvykle ví, zda mezi členy je, či není schopný fotoamatér. V kladném případě ho může vždy podpořit písemným doporučením, v jehož textu bude výslovně uvedeno, že se jedná o fotografickou práci pro potřebu železničních modelářů. Otevřeným, přímým a slušným jednáním se dá mnoho dokázat.

Pavel Vančura

Poznámka redakce: můžeme již předem oznámit, že soudruh Vančura připravil ze své bohaté mnohaleté praxe řadu technických pokynů jak si odborně počínat při zpracování této vysoce specializované fotografické problematiky. Budeme na pokračování uveřejňovat jeho rady a praktické návody jako na př.: volba citlivého materiálu, použití barevných filtrů, osvětlení, zamíření, ohniskové délky, expozice, zpracování negativů a pozitivů atd.

Věříme, že tímto seriálem se zavděčíme mnoha modelářům, kteří se svými snímky nejsou spokojeni, a rádi by věděli, jak to dělají odborníci.

### K ČEMU MODELÁŘŮM DOBRĚ POSLOUŽÍ TUŽIDLO NA ŠPIČKY RS.



Při stavbě našeho kolejiště jsme položili koleje bez přerušovaných useků. Příslušné rozdělení provádíme až "přímo na místě" přeřezáním kolejového prutu pomocí nožového pilníčku. (Pokud se vám nepodaří potřebný nožový pilník obstarat, použijte plochého jehlového pilníku, který si na brusce velmi snadno upravíte.) Po důkladném odstranění kovových pilin

místo zakápneme "tužidlem na špičky RS". Dostanete je koupit v každé prodejně pro domácí dílnu. Žádejte však tužidlo čiré! Dokonale spojuje, izoluje a je dostatečně pružné.

Předem je nutné připájet ke kolejovým dílcům přívody !

Výhody tohoto postupu jsou nesporné: snadná práce, místa přerušení a izolování nejsou vůbec vidět a jízda přes tyto spoje je plynulá, takže vagony na nich neskáčí. Hlavní výhoda je ale v tom, že se vám do místa přerušení nedostane nečistota obzvláště vodivá jako na př. piliny či kousky odstřípnutých vodičů! Ty pak nejen že narušují funkci, ale ještě vás okrádají o čas při hledání závady.

Tímto lepidlem si též můžete snadno zhotovit delší kolejové úseky. Máte-li k dispozici kolejové pruty, /na př. KOVOPLAST - NITRA/, můžete zhotovíme z leteckých nosníků. V jednoduché šabloně přilepujeme prut k pražcům. Pochopitelně lepíme malým množstvím lepidla ale na každý pražec! Nemějte obavy - spoj je dostatečně pevný !

Jan Hemola - Kroměříž

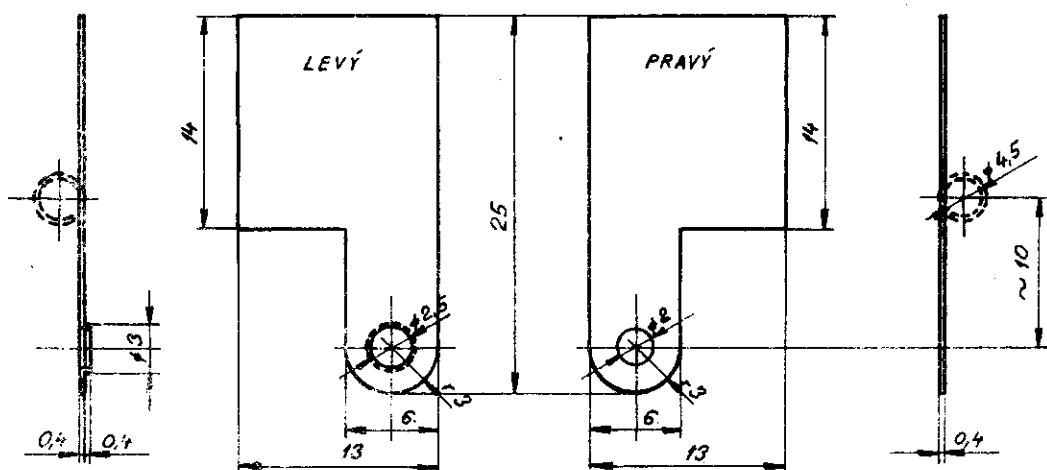
### ČELNÍ OSVĚTLENÍ LOKOMOTIVY "PIKO" BR 89.

Mnohé příznivce světla zneklidňuje u pěkného oldtimeru firmy PIKO fakt, že lokomotiva nemá jedinou žárovku. Jelikož jsem zastáncem teorie, že každá pořádná lokomotiva má mít vedle komínu i světla, uvažoval jsem, jak zamontovat do "devětaosmdesátky" osvětlení, aniž by se tím nějak pokazila její modelová věrnost. Situace je značně zkomplikována jednak právě požadavkem neodstraňovat modelové lampičky, jednak kritickým nedostatkem místa.

Ideální řešení by bylo umístit žárovky pod čelní nosník, pomocí světlovodů vyvést světlo na zadní stěnu lampiček a skrz ně provrtaným otvorem. Žel, nemáme zatím k dispozici v maloobchodě dostatečně malé žárovky, které by se pod nosník vešly a nerušily vzhledově se stran. Proto jsem nakonec jako nej přijatelnější kompromis uznal toto řešení: umístit žárovky pod karoserii a vyvrtat otvory v její čelní stěně v místě za žárovkami. Tak vychází světlo sice v jiném místě než jsou laterničky, avšak při čelním pohledu jakoby vycházelo z nich.

Zhotovení tohoto osvětlení je minimálně pracné a náročné. Podle obrázku na následující straně zhotovíme z plechu síly 0,3 - 0,5 mm dva držáky, lišící se pouze provedením přípevnovacích otvorů. Oba nejdříve vyvrtáme  $\varnothing$  2 mm, otvor pro levý držák pak průbojníkem nebo šídlem zvětšíme na  $\varnothing$  2,5 mm a vznikne nám tak otřep. Tento otřep potřebujeme jako vedení v otvoru levého mosazného plechového vodiče. Širokou část držáků pak stočíme do trubičky pro vsunutí žárovek. Oba držáky připevníme k šasi šroubkem spojujícím vpředu oba podélníky rámu, přičemž objímky se žárovkami směřují vodorovně. (Levý držák musí ovšem být izolován od spojovacího šroubku k tomu slouží právě otřep kolem otvoru, jenž centruje v díře mosazného vodiče.) K patičkám žárovek /spodní kontakt/ přilepujeme tenké izolované vodiče, které druhým koncem spojíme s protějším mosazným vodičem, (od levé žárovky k pravému vodiči a od pravé k levému.) Pozor, aby drátky nepřekážely ozubenému soukolí! Tím je úprava šasi skončena. Žárovky se po usazení karoserie skryjí v drážkách závaží a neohrožují tak přímo karoserii opalováním.

Úprava karoserie spočívá jen ve vyvrtání příslušných prosvětlovacích otvorů. Proto nejprve co nejopatrněji odlepíme od čelníku lampičky /POZOR! jsou přilepeny jako celek s nárazníky/ a pak do každé



z nich zezadu v ose krystalu vyvrtáme velmi opatrně ! otvor  $\varnothing 1$  mm pouze tak hluboko, abychom provrtali zadní krycí desku a neškodili krystal. Na čele karoserie si vyznačíme přesné body tvořené průsečíky os krystalů s čelní stěnou /pravý vychází na kompresor!/. V těchto bodech vyvrtáme nakonec otvory  $\varnothing 1,2$  mm kolmo dovnitř karoserie k žárovkám. Poté lampičky opět přilepíme na původní místa. Otvory v karoserii nejsou při pečlivém provedení prakticky viditelné, světelný efekt je z čela velice příznivý, z boků se téměř rušivě neprojevuje.

Jsou možné i jiné modifikace této úpravy: spojit např. otvory v karoserii s lampičkami černě lakovanými světlovody z plexiskla, čímž se úplně odstraní boční vyzařování světla z karoserie; tyčinky však mohou být samy dost rušivým elementem. Druhá možnost: odříznout lampičky od nárazníků, posunout je poněkud dozadu a přilepit shora na čelní plošinu. Přisunout je až k čelní stěně nelze, brání tomu kompresor na pravé straně. Za cenu určitého porušení modelové věrnosti lze tak snížit vzdálenost světelných bodů od lampiček. Na jiné úpravy možná ještě přijdete sami. Nejvhodnější samozřejmě zůstává možnost naznačená v úvodu článku - a ti, kdo si mohou obstarat vhodné žárovky, ji jistě využijí.

Ing Zdeněk Bauer

#### VÝPIS POTŘEBNÉHO KOLEJOVÉHO MATERIÁLU "N" - TEXT K PLÁNKU Č. 4.

15 kusů kolej rovná	.....	délka 220 mm
18 kusů kolej rovná	.....	délka 110 mm
17 kusů kolej rovná	.....	délka 55 mm
12 kusů kolej rovná	.....	délka 30 mm - vyrovnávací
13 kusů kolej oblouková	.....	$r=193/45^\circ$
17 kusů kolej oblouková	.....	$r=193/15^\circ$
3 kusy kolej oblouková	.....	$r=193/7,5^\circ$
6 kusů kolej oblouková	.....	$r=223/45^\circ$
7 kusů kolej oblouková	.....	$r=223/15^\circ$
1 kus kolej oblouková	.....	$r=223/7,5^\circ$
4 kusy kolej oblouková	.....	$r=425/15^\circ$
5 kusů výhybka levá		
8 kusů výhybka pravá		

Celková délka kolejí asi 12,85 m.

Ing Günter Fromm

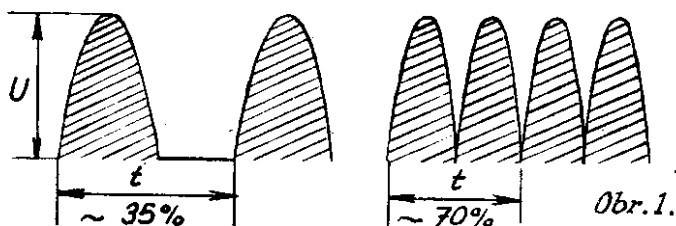
Převzato z časopisu Der Modelleisenbahner č. 1/1967.



# Elektro

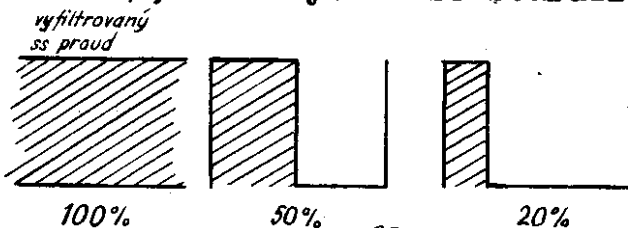
## NOVÝ REGULÁTOR RYCHLOSTI PRO POMALÉ ROZJÍŽDĚNÍ A POSUN.

Plynulé rozjíždění, skutečně modelové bez sebemenšího "cukání", je velkým přáním každého modeláře, který má rád na svém kolejišti opravdovou přesnost a věrnost. Řízením rychlosti lokomotivy seriovým reostatem však toho nedosáhne. Proč? Motor potřebuje totiž pro rozjíždění podstatně větší proud než pro udržení v chodu. Řídíme-li rychlost reostatem, klesne v okamžiku, kdy se dá do pohybu, jeho proud. Ten však dostává přes reostat z vyššího celkem stálého napětí; proto okamžitě stoupne napětí na motoru a ten se rozběhne s nepříjemným cuknutím. Při dojíždění jsou poměry podobné, jen zmírněné setrvačností. Pro plynulé rozjíždění potřebujeme podle této úvahy zdroj, který dodává od prvopočátku plné napětí bez ohledu na odebíraný proud. Pak ovšem výkon nemůžeme řídit změnou proudu (výkon  $W$  se rovná napětí  $U$  krát proud  $I$ ), ale jedine přerušováním proudu. Neříkejte, že je to něco nového. Vždyť to znáte z tak zvaného půl - vlnného usměrnění, které mnozí používáte pro pomalou jízdu. A aniž si to uvědomujete, používáte *i m p u l s o v é h o* napájení, při němž dopravujete na motor proud v podobě jednotlivých impulsů.



Obrázek 1. ukazuje, jak jednocestným usměrněním vznikají pulsy, které nesou menší výkon než usměrnění celovlnné nebo dokonce stejnoměrné napětí, porovnáte-li navzájem šrafované plochy pod křivkami, které představují přenášený výkon při stejném na-

pětí  $U$ . Podíváte-li se na obrázek 2., okamžitě pochopíte, že zde zobrazené pulsy přenášejí výkon od 100% do 20%, aniž bychom se starali o proud, dokud ho je zdroj schopen dodat. Toto řízení výkonu lze nazvat řízením šířkou pulsů - a jím dopravíme na motor žádaný výkon bez ohledu na proud motorem odebíraný. Je tedy jedno, je-li v klidu nebo pohybu. Skutečně řízení podle následujícího provedení dovoluje rozjíždět lokomotivu z klidu tak malou rychlostí, že zřetelně slyšíte přechod pólů kotvy přes pólové nástavce statoru.

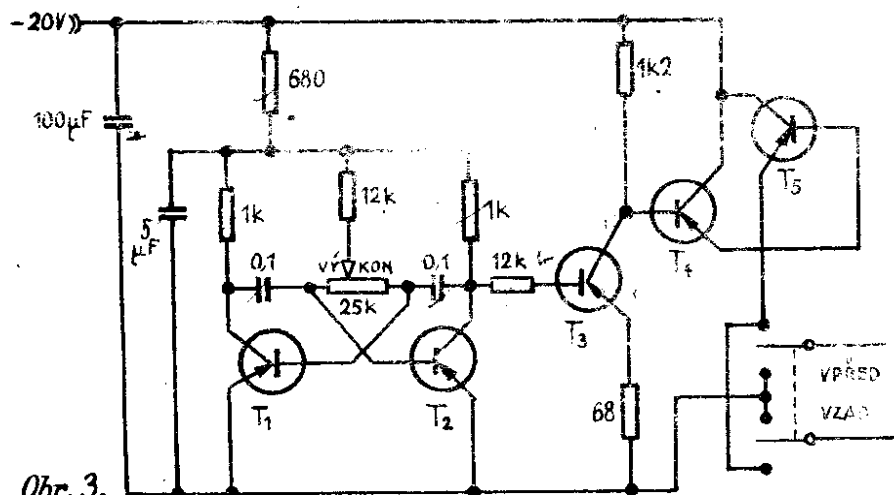


Obr. 2.

Je ovšem jasné, že takové řízení nelze dosáhnout nějakým kouzelným zapojením ze sítě. Zvolil jsem proto jako vhodné zapojení podle literatury 1 (viz na konci článku), které jsem přepracoval na naše polovodiče. I když se bude zdát nákladné, (zaručeně se dá pořídit do 200 Kčs/, určitě se najdou labužníci, kteří si je pořídí.

Schema na obr. 3. na následující straně je celkem jednoduché: stejnosměrné napájecí napětí 16 - 20 V ss vyhlazené elektrolytem 100 mikrofaraďů napájí přes odpor 680 ohmů multivibrátor z tranzistorů  $T_1$  a  $T_2$ . Odporů 1 kiloohm a kondenzátory 0,1  $\mu F$  určují jeho kmitočet a-

si na 100 Hz, potenciometr 25 kiloohmů mění poměr střídavy /poměr mezi délkou pulsu a mezerou/ a ovládá výkon a tím i rychlost. Odpor 12 kiloohmů převádí pulsy na  $T_3$ , který je zesílí. Vlastní spínání proudu provádí  $T_5$ , jehož dráha kolektor-emitor je v serií s motorem. Zde můžeme použít výkonový tranzistor, který je schopen žádaný výkon spínat. Pro motor do 1 A by stačil OC 30, já s ohledem na možnost současné jízdy více vlaků použil OC 26 /i proto, že jsem ho měl/.  $T_5$  potřebuje pro své vybudzení proud, který  $T_3$  není schopen dodat, a proto je zařazen ještě  $T_4$ , který dodá výkon pro řízení báze  $T_5$ . Za  $T_5$  následuje ještě prepínač polů Vpřed - Vzad.



Obr. 3.

$T_1 - T_2$  .... OC 70 - OC 72  
 $T_3$  .... OC 30 - OC 26  
 0,1 µF ..... TC 181 M1  
 odpory veškeré TR 112

Stavbu provede každý podle své možnosti. Jako účelné řešení se osvědčilo sestavení celého obvodu na izolační destičku asi 50 x 70mm.  $T_5$  je upevněn na stejně veliké destičce z hliníku /chlazení/ přes distanční sloupky vhodné výšky nad izolační deskou. Hliníkový plech a kryt tranzistoru nesou trvale nejvyšší napětí, proto pozor na skraty! Zapojení je celkem nenáročné a je-li správně provedeno s dobrými tranzistory, pracuje na první zapojení. Zda multivibrátor pracuje, lze se přesvědčit sluchátky mezi bází  $T_3$  a zemí. Při otáčení potenciometrem VÝKON se mění výška a barva tónu.

Zemlička

## Literatura:

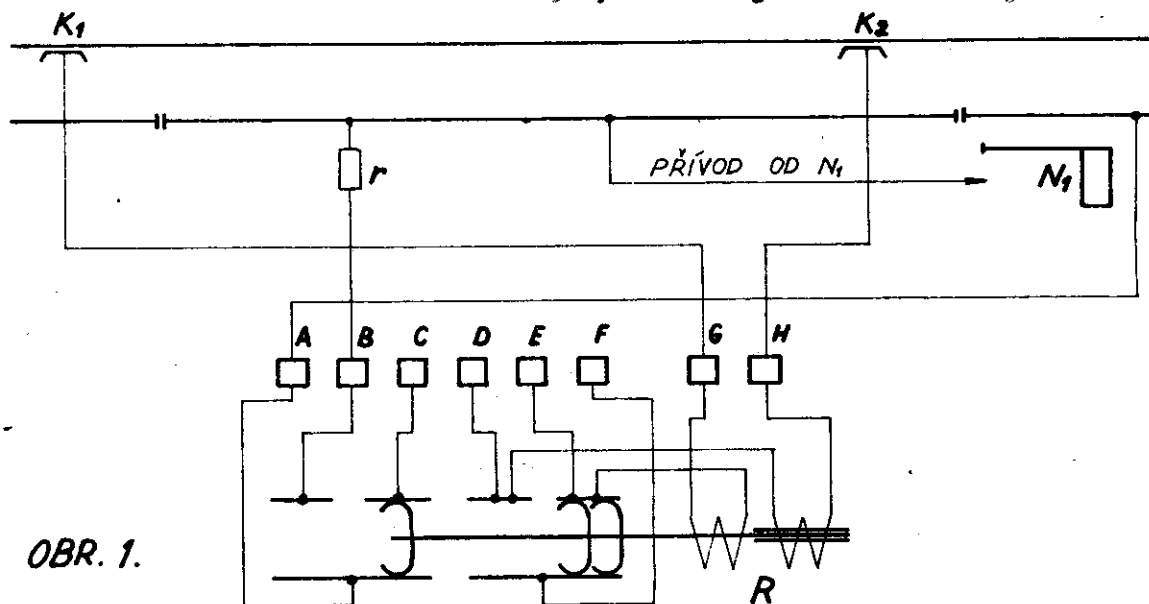
1. Wireless World October 1966
2. Mullard Transistor Manual
3. Katalog polovodičů TESLA

### "PŘEDPISOVÉ ZASTAVOVÁNÍ" VINDOBON PŘED NÁVĚSTIDLY

Příchodem motorových jednotek "Vindobona" na naše kolejiště muselo dojít k určitým změnám v našem zabezpečovacím systému. Byli jsme zvyklí na jeden hnací vůz, ať už to byla lokomotiva parní, elektrická nebo dieselová, a podle toho jsme určovali délku izolovaného úseku koleje před návěstidlem. Samozřejmě, že jsme brali v úvahu i dojezd jednotlivých lokomotiv po přerušení proudu.

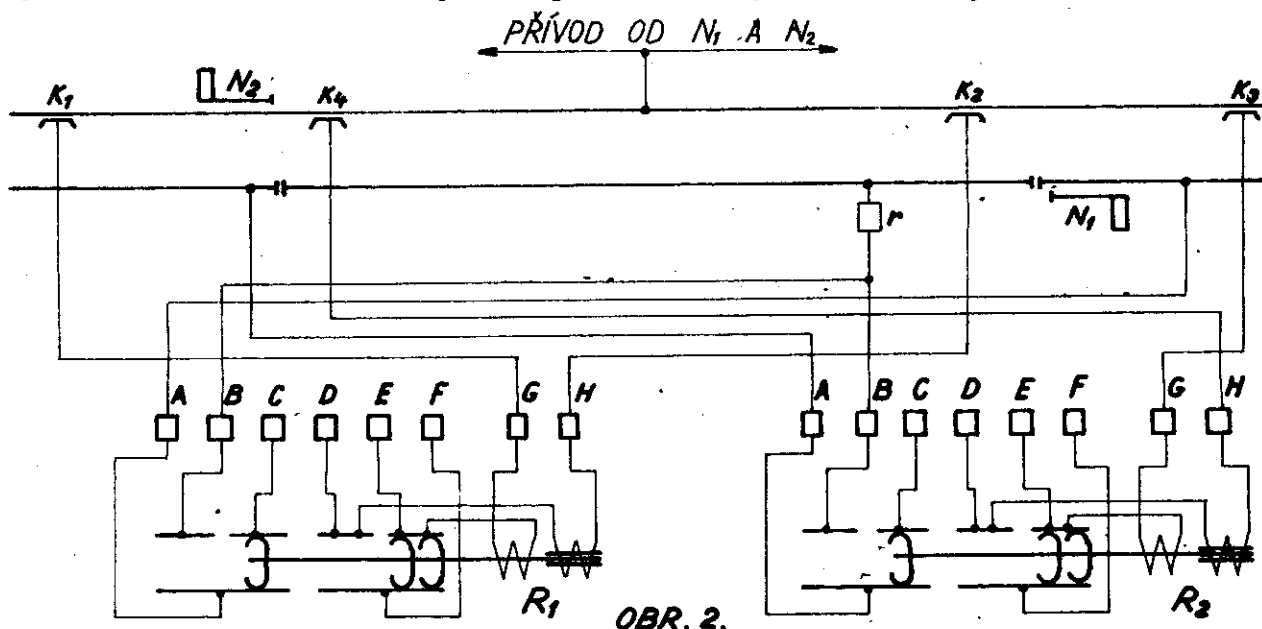
U Vindobon je to ale trochu jiné. U těchto motorových jednotek sbírají trakční proud a jsou též hnací teprve druhý a třetí podvozek. Necháme-li takovou jednotku zastavit normálně podle našeho již zvyklého způsobu automaticky před návěstidlem v poloze STUJ, zůstane před tímto návěstidlem stát právě ten prostřední hnací vůz, kdežto první řídicí vůz zůstane stát svým "nosem" až za návěstidlem. A to je špatně a zásadně proti předpisům ČSD. Vozidlo může jet tak daleko k návěstidlu, aby rovina nárazníků se pouze dotýkala roviny, kte-

rá prochází osou stožáru návěstidla. Toto "předpisové zastavování" bez zásluhy obsluhy jsem vyřešil celkem jednoduše a bez potřebných zásahů do stávajícího zabezpečovacího systému. Provedeme pouze úpravu izolovaného úseku před každým návěstidlem tak, že tento úsek prodloužíme. Na jeho nové délce pak nezáleží. Prodloužíme ho tedy o libovolnou délku. Co k tomu budeme potřebovat? Jedno relé PIKO ME 051, dvě nájezdové vložky a dva páry



OBR. 1.

kovových vagonových koleček pro Vindobonu. První a poslední nápravu z izolovaných kol musíme vyměnit za nápravy s koly kovovými, ale izolovaně naraženými na ose. Spojení celého toho "kumštu" je nakresleno na obr. 1. R je zmíněné relé PIKO, K<sub>1</sub> a K<sub>2</sub> jsou nájezdové vložky. Vložku K<sub>1</sub> dáme ještě před izolovanou kolej, vložku K<sub>2</sub> před návěstidlo N<sub>1</sub>. Vzdálenost K<sub>2</sub> od N<sub>1</sub> určíme podle druhu lokomotiv a jejich doběhu a samozřejmě i podle toho, kdo bude jezdit. Bude-li



OBR. 2.

to železničář-strojvedoucí, tedy blíže k N<sub>1</sub>, bude-li však jezdit železničář-letec, musí být vzdálenost K<sub>2</sub> od N<sub>1</sub> mnohem větší. Svorku A připojíme z té strany, na kterou budeme z izolovaného úseku vyjíždět. Tedy na kolej za návěstidlem ve směru jízdy vlaku.

Jak zařízení působí? Na obr. 1. přijíždí vlak z levé strany. Svoji první kovovou nápravou najede na kolejový dotyk K<sub>1</sub>. Relé R<sub>1</sub> dostane proudový impuls a přepne do polohy "zapnuto". Svorka A se spojí

se svorkou B a izolovaný úsek před návěstidlem  $N_1$  je pod napětím. Vlak vjede na izolovanou kolej a pokračuje ve své cestě dále a to tak dlouho, až opět jeho první dvojkolí najede na kolejový kontakt  $K_2$ . U relé R dostane proudový náraz druhá cívka. Relé přepne a opět rozpojí svorky A a B, tím přeruší přívod proudu pro izolovanou kolej a vlak se zastaví. Zastaví se ale jenom v tom případě, když návěstidlo  $N_1$  je v poloze stůj. Je-li toto návěstidlo v poloze volno, vlak projíždí bez ohledu na naše nové zařízení. Cyklus zapnutí a vypnutí proběhne docela na prázdko.

Abychom se aspoň trochu přiblížili skutečnosti, můžeme do přívodu izolované koleje vřadit odpor  $r$ . Jeho účelem je zmenšit napětí ve zmíněném úseku koleje a tím zmenšit rychlost vlaku, má-li zastavit. Ani tento odpor nijak neovlivní plnou jízdu vlaku, je-li návěstidlo v poloze volno.

Tímto zařízením neřešíme jenom záležitost Vindobon před návěstidly, ale také situace v nádraží před odjezdovým návěstidlem. V každém nádraží bojujeme s nedostatkem délky staničních kolejí. Úseky kolejí před odjezdovými návěstidly se dělají sice kratší než na volné trati, kde nám ani tak moc nezáleží na tom, zastaví-li vlak před návěstidlem blíže k němu či dále od něho. Ale přesto musíme při volbě kolejových úseků vycházet od nejdelších lokomotiv a i od jejich rychlostí. Proto nám pak zůstávají krátké a pomalé lokomotivy stát daleko před návěstidlem a ono takových 30 cm, které chybějí na dojetí až k návěstidlu, citelně chybí. A co se všechno byť i jenom na tak krátký úsek vejde v porovnání s tím, že celá staniční kolej je jen 150 cm dlouhá. A to už bývá dosti velké nádraží; akdo si takovou délku může doma dovolit?

Na obr. 2. je nakresleno schema pro staniční kolej, která je na obou stranách ukončena odjezdovými návěstidly  $N_1$  a  $N_2$ . Návěstidla v obou směrech vybavíme naším již známým způsobem dvakrát podle vyobrazení 1. Obě zařízení nejsou nijak na sobě závislá a pracují každé naprosto samostatně. Jen oba izolované kolejové úseky spojíme v jeden. Budeme jej napájet ze svorek B přes jeden společný odpor  $r$ . Působení je stejné jako v případě prvním jen s tím rozdílem, že se tu odehrávají akce dvě. Jedna ve směru jízdy vlaku, druhá obráceně pro opačný směr jízdy vlaku. Nejprve tedy pojedeme s vlakem zleva. Najetím na kolejový kontakt  $K_1$  dostane  $R_1$  relé proudový náraz a přeskočí do polohy "zapnuto". Kolejový úsek dostane napětí. Vlak naň vjede a pokračuje nerušeně ve své cestě. Hned za návěstidlem  $N_2$  míjí vložku  $K_4$ , kterou je relé  $R_2$  stavěno do polohy "vypnuto". Buď-li  $R_2$  relé již dříve v této poloze, projíždí vlak vložku  $K_4$  bez povšimnutí. Návěstidlo  $N_1$  je v poloze stůj. Úsek je v tomto případě napájen přes odpor  $r$  a vlak musí zpomalit jízdu. Těsně před návěstidlem  $N_1$  najede na kontakt  $K_2$ , relé  $R_1$  přeskočí do polohy "vypnuto" a vlak se zastaví. Postavením návěstidla  $N_1$  na volno vlak pokračuje v jízdě normálně dále. O něco dále, až opustí izolovanou kolej, míjí kontakt  $K_3$ . Relé  $R_2$  dostane impuls, přeskočí do polohy "zapnuto" a tím zůstává izolovaná kolej za odjetým vlakem pod napětím.

Přijíždí-li ale následující vlak v opačném směru, kolejový kontakt  $K_3$  projíždí bez činnosti, protože relé je od poslední jízdy zapnuto. Vlak vjíždí na izolovanou kolej, kontaktem  $K_2$  vypíná relé  $R_1$ , ale jede na proud, který mu dodává relé  $R_2$ . Projede celým úsekem mezi oběma návěstidly a dotykem  $K_4$  vypne i relé  $R_2$ . Je-li  $N_2$  v poloze stůj, vlak se zastaví. Úsek opět napájíme ze strany trati za návěstidly ve směru jízdy. Tak to by byl celý cyklus celé dvojice. Nezáleží na tom v jakém sledu budou vlaky jezdit. Pořadí je docela libovolné.

Tohoto dvojitého zařízení můžeme s výhodou použít i u oddílových návěstidel u jednokolejné trati pro oba směry. Návěstidla mohou být od sebe podle potřeby. Na vzdálenosti nezáleží. A pak jste si jistě všimli i jiné další výhody. Pro úsek nemusíme použít žádné selénové desky pro jízdu v opačném směru, jak jsme to museli dělat dosud.

A další: předpis o zastavení vlaku neplatí jen tehdy, je-li souprava zastavena, ale i tehdy, je-li souprava tlačena a lokomotiva je tudíž vzadu. V takovém případě nesmí ani jeden vagon či ani jeho část zajet za návěstidlo. Vagony musí mít pak kovová kola!

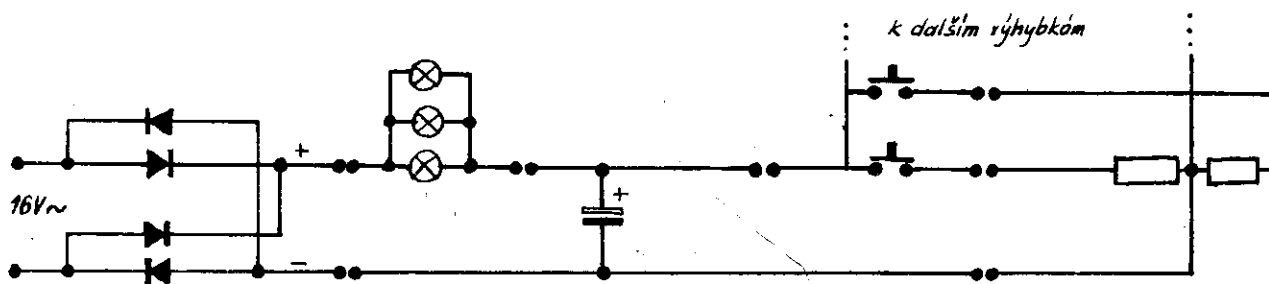
Velikost vřazeného odporu si určí každý sám. Záleží tu na požadavku omezení rychlosti v izolovaném úseku. Vzdálenost mezi nájezdovými vložkami  $K_1$ ,  $K_2$  a  $K_3$ ,  $K_4$  musí být větší než nejdelší vlak, který má na našem kolejišti jezdit.

A nyní už jenom příjemnou zábavu Vám přeje

Cyrg Joviřob

### ÚPRAVA NAPÁJENÍ SPOJENÁ S OCHRANOU VÝHYBEK FIRMY PILZ.

Použili jsme zapojení z časopisu DER MODELLEISENBAHNER s vlastními úpravami:



Usměrnění selénové: destičky 2 x 2 cm.

Nabíjecí odpor 100 ohmů tvořen třemi žárovkami /možno použít naše modelářské žárovky/, tyto žárovky jsou umístěny jako signální: signalisují červeně "mrtvou dobu".

Kondenzátor 1000  $\mu$ F/12 V. Menší hodnota, jak ji doporučuje firma Pilz, v některých případech není dostačující: na př. při větší délce přívodních vodičů.

Tlačítka nejlépe klávesnicová Zeuke, ale postačí jakákoliv jiná.

Funkce: při sepnutí proběhne plný náboj kondenzátoru přestavíkem a přehodí výhybku. Po vypnutí tlačítka se po krátké době 1 až 1,5 vteřiny kondenzátor nabíjí přes žárovky, které svítí stále slaběji. Nabitý kondenzátor poznáte podle toho, že žárovky zhasly.

Ochranná funkce: uvedeme příklad: lokomotiva zastaví na kolejovém kontaktu, kterým se výhybka přehazuje /viz na př. článek MALÁ ŽELEZNICE č.l. roč.II, str.11/. Je-li ovládací napětí stále /16 V  $\cong$ /, pak stačí 30 až 50 vteřin k nenapravitelnému zničení přestavíku! Podle navrženého zařízení proběhne pochod asi takto: plný náboj kondenzátoru proběhne výhybkou, přestaví ji, ale tím se kondenzátor vybijí. Proud, který výhybkou teče, je nyní srážen ochranným odporem /100 ohmů + svod kondenzátoru/, takže ani po 2 až 3 minutách není patrné oteplení cívky přestavíku. Červené světlo žárovek současně alarmuje!

Výhodou je, že ani protichůdné povely, dané jedné výhybce, tuto nezničí. Nevýhodou je "mrtvá doba" asi 1 až 1,5 vteřiny po odpojení předchozího signálu. Během této doby však beztoho málo kdo stačí

přehazovat další výhybky /odzkoušeno testem/; přitom nám na výhybce zůstane nezávislý prepínací kontakt zpětného hlášení.

Protože nám neznalost tohoto zařízení zapříčinila zničení dvou "angličanů" a poškození jedné výhybky /cca 105 Kčs/, zdá se nám cena popisovaného zařízení /4 selény po 1.-Kčs, 3 žárovky po 3,50 Kčs a kondenzátor za 8,50 Kčs t.j. celkem 23.-Kčs/ za zcela přijatelnou a věříme, že se toto zařízení "ujme" i u jiných modelářů, pokud používají výhybky PILZ.

Václav Semerád

#### ZPRÁVY ZE ZASEDÁNÍ KOMISE ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ PŘI ÚSTŘEDNÍ MODELÁŘSKÉ SEKCI ÚV SVAZARMU - 16.2.67

- členové organizačního výboru XIV. mezinárodní soutěže a výstavy železničních modelů, která bude letos v Ostravě, podali zprávu o přípravách - a sekce uložila další úkoly k zajištění řádné přípravy.
- pro XIV. mezinárodní soutěž železničních modelů 1967 v Ostravě byla schválena skupina rozhodčích za ČSSR: předseda Karel Šupík, členové: Bořivoj Gryc a Ing. Evžen Orlich.
- znovu byly projednány podmínky pro získání výkonnostních tříd a definitivně stanoveno:
  - I. výkon. třída je podmíněna získáním nejméně 85 bodů
  - II. výkon. třída - 70 bodů
  - III. výkon. třída - 50 bodů.
- jelikož nejsou dostatečně a vyhovujícím způsobem stanovena pravidla pro soutěže železničního modelářství, s. Karel Šupík vypracuje a předloží komisi návrh, doplňující nebo pozměňující dosavadní pravidla.
- podle návrhů okresních výborů SVAZARMU byl schválen kolektiv rozhodčích pro celostátní, krajské, oblastní a místní soutěže. Návrhy byly zaslány z Bratislavy, Brna, Gottwaldova a Vsetína a určení tyto soudruzi: Gryc, Ing. Matys, Dr. Molnár, Ing. Nepraš, Slezák, Ing. Trdý, Vanura a Víšek.
- výkonnostní třídy byly schváleny modelářům jen z okresů Vsetín a Gottwaldov, protože jen tyto okresy podaly seznam dosažených sportovních výsledků. Pro VT budou uznávány i výsledky z oblatních soutěží (bez zveřejnění ve sportovním kalendáři) ovšem jen pod podmínkou, že UMS - komise ŽM po předběžném požádání vyšle na soutěž svého zástupce!
- byla podána zpráva o vydávání metodického čtvrtletníku MALÁ ŽELEZNICE, který bude rozšiřovat veškeré informace pro železniční modeláře včetně plánek, návodů, zpráv ze zahraničních továrních a klubovních časopisů, překladů z modelářských časopisů.
- jelikož stoupá poptávka po modelářském materiálu jako na př. po kolejových prutech, podložích, stavebnicových dílech, soukolí, kolech a dalším, vypracují ss. Klaus a Vanura seznam klubů, které budou zajišťovat tyto materiály, a poskytovat je jiným klubům a kroužkům.
- aby byl rozšířen sortiment stavebnicových modelů v ČSSR, projednají ss. Klaus a Ing. Nepraš možnost dovozu těchto stavebnic z NDR. (Jedná se o stavebnice modelů vagonů.)

Karel Vanura

**ŽELEZNIČNÍ MODELY ZÁPADNÍCH FIREM prodává v ČSSR výhradně prodejna:**

**TUZEX - Praha 7 - tř. Dukelských hrdinů 47 - (býv. veletržní palác).**  
 Odpovídáme tak řadě čtenářů, kteří nás žádali o radu, kde a jak by si mohli pořídit západní modely. Bližší informace si vyžádejte na uvedené adrese.

red.



## NOVINKY NA JARNÍM LIPSKÉM VELETRHU.

Dipl. Ing. Falk Barth /psáno pro MALOU ŽELEZNICI/

Železniční modelář, který navštívil letošní jarní lipský veletrh, byl již tradičně zklamán, neboť největší výrobci železničních modelů a příslušenství opět nevystavovali žádné novinky. Tato skutečnost je však vcelku v souladu s prohlášením, které vyslovil ředitel firmy PIKO a vedoucí odbytu firmy Zeuke a Wegwerth na schůzce s železničními modeláři uskutečněné koncem roku 1966, že další novinky obou těchto firem budou předvedeny v uspokojivém množství teprve na podzimním lipském veletrhu v roce 1967.

Přesto však nelze firmu PIKO vinit z nečinnosti. Jako očekávanou novinku předvedla nové spráhlo typu "i", které musí uspokojit i nejnáročnější železniční modeláře. Přes svou nepatrnou velikost je spráhlo velmi pevné a snese i případný pád se stolu. V případě, že by se třmen zlomil, může být velmi jednoduše vyměněn. Spráhlo funguje bez závad při tahu i sunutí soupravy v nejtěžších úsecích trati a to jak v případě normálního sprážení tak i v částečně rozpojeném stavu. Velkou předností je to, že částečné rozpojení spráhla (Vorentkupplung) je možné jak při sunutí tak i při tahu soupravy! Toto zařízení na částečné rozpojování vozů se na rozdíl od jiných podobných výrobků odsunuje dopředu nebo dozadu. Malé perko zajišťuje jeho polohu až do doby, kdy dochází ke změně směru jízdy. Teprve potom se zvedne třmen a vagony jsou rozpojeny. Ke sprážení vozů dochází podobně jako u jiných systémů automatickým nárazem. Vzhledem k tomu, že hák je sešíkmený, nehraje při tom rychlost žádnou roli a lehký třmen je v každém případě nadzvednut. Přes všechny tyto vynikající vlastnosti, které určitě každého modeláře nadchnou, je nutno upozornit i na některé nevýhody. Na veletržním kolejišti bylo předváděno nové spráhlo i v kombinaci s nejrůznějšími jinými systémy (Märklin, Trix, Fleischmann, PIKO starý typ). Automatická funkce spráhla je v těchto případech možná jen za určitých podmínek; provozní spolehlivost není zcela uspokojivá a může docházet i k samovolnému rozpojování vozů během jízdy. Rovněž může docházet k vykolejení při vzájemném prudším najetí jednotlivých vozů nebo také na spojnicích kolejí. Také náhlé zabrzdění soupravy v oblouku může za těchto okolností způsobit vykolejení prvního vozu, jestliže je souprava příliš dlouhá (v tomto případě o 80 osách), což na normálních kolejištích nepříchází v úvahu. V každém případě udělala však firma PIKO tímto svým novým spráhlem všem modelářům radost.\*

Na stánku firmy PIKO byla dále vystavena lokomotiva BR 55 tentokrát v původním zeleném provedení a také ve francouzské verzi (Fleischmann!). Tento model byl vyznamenán zlatou veletržní medailí. Při zkušební jízdě na kolajišti skupiny "Zentrum" v Lipsku vynikal zvláště klidným chodem. Rychlost odpovídá vcelku ostatním podobným výrobkům jiných firem (Gütsold, Märklin). Jedině tažná síla není zcela uspokojivá, dá se však zlepšit výměnou normálního závaží za olověné. Tento model není dosud v NDR v prodeji na rozdíl od nové E 44.

Firma ZEUCHE a WEGWERTH prodávala ve svém stánku nový katalog, který

\* o spojení I přinášíme zvláštní článek na straně 22.

Nepřehlédněte, že pisatelé při hodnocení spojky se trochu neshodují. Nebyde, než

již obsahoval novinky očekávané na podzimním veletrhu. Jedná se o dieselovou lokomotivu V 180 a elektrickou E 11, případně E 42. Je ovšem otázkou, zda tyto novinky přijdou v NDR ještě letos do prodeje, neboť z loňských novinek se prodávají teprve lokomotivy E 94 a T 435, zatímco V 36 a nákladní vůz 00t se dosud neobjevil.

GÜTZOLD nevystavoval žádné novinky. Tento poměrně malý podnik má prozatím dost práce s expedicí lokomotivy V 100 v dostatečném počtu do obchodů.

Firma SCHICHT předvedla opět vynikající novinku a to čtyřosý chladiřenský vůz se strojním chlazením. Provedení snese nejpřísnější měřítka. Dále byly vystaveny tři druhy starých osobních vozů t.zv. "Langenschwalbacher". Sortiment nových rychlíkových vagonů se opět rozšířil; byly vystaveny typy WR, WL, B, AB v provedení DR a ČSD. Zatím schází typ A.

Novinky firmy Spezialprägewerk ANNABERG-BUCHHOLZ spočívaly v tom, že většina již dříve vyráběných aut v měřítku "HO" byla vystavena v zelené barevné úpravě jako vojenská vozidla. Mimoto byla vystavena nová velkoprostorová vyklápěčka, u které by se dalo pochybovat o dodržení správného měřítka.

Firma HAUFE předvedla model nového typu Wartburgu 1967 ve vynikajícím provedení, avšak v porovnání s modelem typu Trabant téže firmy je poněkud malý.

PGH PLAUEEN vystavovala nový stavebnicový systém mostů pro "TT" a stožárová osvětlovací tělesa v celoplastickém provedení.

Na stánku firmy RARRASCH bylo vystaveno vynikající mechanické návěstidlo pro měřítko "N".

DAHMER předváděl kromě nepodařeného nákladního vagonu na přepravu aut nové figurky pro "N".

OWO vystavovali tři typy rekreačních domků v "HO" a stavědlo, skladiště a tři řadové domky v "N".

SCHEFFLER připravuje podkladové náspové pásy pod pražcová pole z umělé hmoty! /Konečně!/  
 A ještě několika slovy o vystavených zahraničních výrobcích. Jugo - slávská MEHANOTEHNIKA vystavovala svůj starý sortiment zboží. Po prvé vystavovala v Lipsku západoněmecká firma EGGER svůj bohatý výběr uzkokolejních vozidel v měřítku "HO". Tradičně již vystavovala své modely aut anglická firma MATCHBOX, která obdržela za své výrobky rovněž zlatou veletržní medaili.

Závěrem je možno říci, že dokáží-li výrobci i to málo novinek dodat brzo do obchodů, budou modeláři jistě uspokojeni.

Přeložil Joachymstál.

### ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘSTVÍ V U.S.A.

Železniční modelářství je v U.S.A. považováno za jakýsi druh sportu rovnocenného golfu, rybaření nebo jachtingu. Znalci poměrů tvrdí, že peněžní sumy vydávané za modelářství a ostatní jmenované sporty se příliš od sebe neliší. Je zjištěno, že železniční modelář investuje týdně průměrně 3 dolary do svého kolejiště. (Ceny modelů lokomotiv se pohybují v rozmezí od 5 do 200 dolarů, vagonů od 1 do 5 dolarů, budovy jsou za 1 až 10 dol., transformátor za 10 až 25 dol. a t.d.) Střízlivě se odhaduje, že se tímto koníčkem v U.S.A. zabývá 100000 vážných zájemců. Z tohoto počtu je asi 40% dospělých osob v zajiš-



těném postavení a 20% studentů. Všeobecně uznávaným modelářským heslem je "Model Railroading is fun" (Železniční modelářství je legrace.) Toto heslo najdeme nejen v záhlaví největšího modelářského časopisu, ale i na speciálních čepicích modelářů - připomínajících jinak pokrývku hlavy užívanou strojevodoucími a ostatním železničním personálem.

Vrcholná organizace železničních modelářů je N.M.R.A. = National Model Railroad Assotiation (Národní sdružení železničních modelářů). Ve svém programu zdůrazňuje hlavně spolupráci mezi modeláři, výrobci modelů a příslušenství, vydavateli odborného tisku a obchodníky. V roce 1965 sdružovala 15.000 členů ve všech státech U.S.A. i v jiných zemích. Roční příspěvek činí 5 dolarů. Přihlášku do této organizace tvoří vkusná brožúrka, která s četnými fotografiemi vysvětluje podstatu železničního modelářství, poskytuje rady začátečníkům, informuje o cenách jednotlivých výrobků, podává základní údaje o užívaných modelových měřítkách a dále obsahuje návod na nejvhodnější umístění kolejiště v domě, základní plány kolejišť, upozorňuje rovněž na odborné časopisy a literaturu. Rovněž sama přihláška poskytuje ucelený obraz o vstupujícím členu. Kromě nejnútnejších údajů o jeho osobě obsahuje přihláška dotazník, kde se organizace informuje o měřítku, ve kterém člen pracuje, o způsobu napájení jeho modelů (AC= střídavým proudem, DC= stejnosměrným), zda pracuje na vlastním nebo na klubovním kolejišti, jaké jsou rozměry kolejiště, jakým způsobem ovládá modely (automatické, poloautomatické, ruční ovládání), zda je ochoten si vyměňovat s ostatními modeláři tak zv. "passy" = t.j. výměnné lístky s názvem kolejiště a jinými nutnými údaji, které si američtí modelři mezi sebou za účelem vzájemného poznávání posílají, podobně jako na př. radioamatéri, kteří mezi sebou navázali spojení - a zda má nebo nemá zájem o návštěvy jiných modelářů (v dotazníku jsou uvedeny 4 eventuality: návštěvy 1) vždy vítány, 2) jen na pozvání, 3) omezeně, 4) nevíhány - a: nehodící se škrtněte!). Všechny tyto údaje o jednotlivých členech najdete potom v adresáři organizace N.M.R.A., obsaženém v pravidelně vycházející ročence. Jsou tam obsaženy i nejdůležitější údaje o jednotlivých klubech. Podle této ročenky lze snadno zjistit adresy blízkých modelářů nebo klubů, vybrat si ty, kteří pracují ve stejném měřítku a současně zjistit, zda mají zájem o návštěvníky a navázání spolupráce. Organizace vypracovala také vcelku respektované modelářské normy N.M.R.A. a to v poněkud menším rozsahu, než jsou naše evropské normy NEM. Vedoucí funkcionáři se živě zajímají o činnost železničních modelářů v Evropě a početnými skupinami pozorovatelů se zúčastňují všech zasedání MOROPu. V roce 1971 chtějí zorganizovat velký sjezd železničních modelářů z celého světa - a to v Anglii.

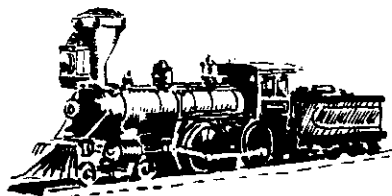
Nejrozšířenějším modelářským měřítkem v U.S.A. je "HO", na druhém místě je kupodivu "O", které si udrželo svou popularitu z dřívějších dob, nebo u těch modelářů, kteří budují svá kolejiště venku na zahradách. Poměrně velmi slabě jsou zde zastoupena měřítka "S", "TT" a "N" (zde často nazývané 000). Modely v posledně jmenovaných měřících se udržují jen díky dovozu z Anglie a NSR. Prodejní síť speciálních obchodů pro železniční modeláře je poměrně hustá, v odborných časopisech naleznete běžně adresy asi 200 větších prodejen ve všech státech U.S.A.

Američtí výrobci železničních modelů a příslušenství jsou organizováni v HIAA (Hobby Industry Association of America). Nejznámější jsou Athearn, Tyco, Varney, Lionel, LMB, Kadee, Craftman a další. Mimo to se velké množství modelů dováží prostřednictvím některých firem (na př. AHM) z Japonska, Anglie, Itálie, NSR, Jugoslávie, Rakouska. Jedná se pochopitelně o modely amerického typu, neboť o modely evropských lokomotiv a vagonů by byl zájem minimální. Porovnáním v A-

merice vyrobených a dovezených modelů lze zjistit, že dovážené modely jsou daleko kvalitnější a dokonalejší (na př. Rivarossi), ale často také o mnoho dražší. (V Japonsku vyráběné modely lokomotiv dosahují často ceny až 200 dolarů!) Američtí výrobci si libují v různých "funkčních" modelech a jejich výrobky mají často spíše charakter hraček. (Na př. firma Lionel vyrábí model vagonu na přepravu výbušnin, který během jízdy v určitém místě trati s velkým ráumsem exploduje a rozpadne se - nebo vojenský vagon, z kterého během jízdy odstartuje raketa!) Převážná většina modelů se prodává jednak vcelku (ready to run), jednak ve formě stavebnic (kit) za podstatně nižší ceny.

Statistika z roku 1965 uvádí 140 větších organizovaných klubů v rámci N.M.R.A. V držení klubů jsou zpravidla velká, v převážné většině otevřená kolejiště - (t.j. nejezdí se "dokolečka, dokola"), na kterých je možný provoz jen za součinnosti 3 - 6 členů a to podle velikosti kolejiště a hustoty provozu. Každé kolejiště má svůj název (na př. PENNSYLVANIA MODEL RAILROAD), případně i znak. Kluby mají většinou určený jeden den v týdnu, kdy se členové večer pravidelně scházejí. Program je rozdělen tak, že dvakrát v měsíci se členové věnují opravám, vylepšování kolejiště a jiným nutným pracem, dva - krát v měsíci pak opět provozu na kolejišti. Snahou je, aby se provoz podobal až do nejmenších detailů skutečné železnici. Účastníci mají rozděleny funkce:

a) strojvedoucí s funkcí: 1) section control  
obsluhuje na určitém úseku všechny lokomotivy



2) cab control  
vždy jeden strojvedce pro jednu lokomotivu: A) u ovládacího panelu s přehledem po trati  
B) chodí podél trati vedle soupravy a obsluhuje pomocí elektronického zařízení lokomotivu  
walk around control

b) dozorce trati: obsluhuje výměny  
c) dispečer: kontroluje vlaky na trati, přijímá pomocí signalizačního zařízení zprávy z trati, ovládá hlavní výměny  
d) brzdař: provádí odpojování nebo připojování vagonů, ovládá méně důležité výměny a jiné nutné práce během jízdy soupravy  
e) náčelník: odpovídá za celkový provoz podle jízdního řádu kolejiště.

Podle místní potřeby mohou být obsazovány ještě i jiné funkce. V obsazování funkcí se členové pochopitelně střídají. Nosí během provozu železničářské čepice odpovídající vykonávané funkci a ve většině případů vzhledem k velké rozloze kolejišť jsou navzájem spojeni telefonem. Nejen provoz, ale i samo kolejiště s modely se velmi přibližuje skutečnosti tím, že se klade velký důraz na úpravy "patinování". Vzhledem k tomu, že kolejiště pro svou velikost nejsou vhodná k převážení na různé výstavy, jsou klubovní místnosti zpravidla řešeny tak, aby příležitostní návštěvníci mohli sledovat provoz z vyvýšeného ohrazeného ochozu - samozřejmě za vstupné k částečnému krytí nákladů.

Pokud se týká soukromých kolejišť: zaplňují zpravidla celou místnost a modelář s ovládacím pultem sedí ve výřezu uprostřed. Jako kuriozitu můžeme nalézt v místnosti, kde má modelář své "království", originální řadu čalouněných sedadel ze zrušených rychlíkových vozů pro návštěvníky. Také soukromá kolejiště mají svá jména. Je dobrým zvykem železničních modelářů vzájemně se navštěvovat, vyměňovat si zkušenosti a zkoušet své oblíbené vlakové soupravy na jiných kole-

jištích.

Závěrem bych chtěl ještě podotknout, že k ovládání klubovních i soukromých kolejišť se využívá plně všech nejnovějších poznatků z oblasti elektroniky.

ČASOPISY: Hlavními časopisy pro železniční modeláře jsou "MODEL RAILROADER", který je oficiálním orgánem N.M.R.A., dále neméně oblibený "RAILROAD MODEL CRAFTSMAN", "MODEL TRAINS" a řada dalších.

V časopisech najdeme:

- 1) inzeráty výrobců a dovozců s nabídkami ceníků
- 2) inzeráty nabízející knihy, časopisy, plánky, filmy, diapozitivy a gramodesky s železniční tematikou
- 3) inzeráty a seznamy odborných obchodů opět s nabídkami ceníků a zasilkového prodeje
- 4) dopisy a názory čtenářů
- 5) popisy novinek jednotlivých výrobců a dovozců
- 6) oznámení o činnosti klubů (schůze, přednášky, výstavy, zájezdy, filmové večery)
- 7) fotografie modelů a kolejišť
- 8) podrobné popisy kolejišť s plány a fotografiemi
- 9) popisy skutečných lokomotiv nebo vagonů s patřičnými fotografiemi, rozměry a plánkem
- 10) zajímavosti ze světa železnic
- 11) plánky na stavbu lokomotiv, vagonů nebo železničních staveb
- 12) atlas novinek z celého světa s fotografiemi
- 13) soukromé inzeráty modelářů
- 14) testy nových výrobků
- 15) dotazy čtenářů s odpověďmi
- 16) vtipy z oblasti modelových železnic a další a další.

Mimoto vychází ještě asi 12 železničních časopisů, z nichž nejznámější je "TRAINS MAGAZINE".

Závěrem je třeba se zmínit, že železniční modeláři stejně tak jako všichni lidé, kterým učaroval svět železnic, mají možnost vybrat si v obchodech z nepřeberného množství knih s železniční tematikou (tím ovšem nemyslím knihy jako na př.: "Údržba a obsluha motorového vozu X.Y.") s velkým množstvím kvalitních fotografií - na př. jen na kladatelství Kalmbach nabízí 60 titulů. Mimoto jsou v prodeji železniční kalendáře, serie pohlednic

lokomotiv a vagonů, pohlednice s železniční tematikou, odznaky a přívěsky, diapozitivy, filmy (je možno si vybrat z 1.300 filmů 35mm, ale o nic méně je i 16 a 8mm), gramofonové desky s různými zvuky ze světa železnic a t.d. Modeláři mají možnost si vybrat z nejrůznějších plánek, brožurek a návodů ze všech oblastí železničního modelářství.

J. Joachymstál

### V Ů M E C

Svaz rakouských železničních modelářů ustaven.

Dne 19.11.1966 konala se v zasedací síni železničního ředitelství v Linci ustavující schůze nového vrcholného orgánu rakouských železničních modelářů VŮMEC. Sešli se zástupci všech rakouských modelářských klubů i jednotlivci, jejichž činnost nebyla až dosud koordinována. Byl schválen návrh nových stanov. Presidentem byl zvolen Ing Mühlauer z Vídně.

Při této příležitosti přejeme svým rakouským kolegům, aby tento no-

vý svaz nebyl jen formalitou, ale aby se stal skutečným pomocníkem všem železničním modelářům.  
Mnoho zdaru!

-ál

### K L E I N B A H N

Několik poznámek o firmě, jejíž malý katalog výrobků jste obdrželi jako přílohu v minulém čísle MALÉ ŽELEZNICE.

V předchozím čísle MALÉ ŽELEZNICE našli jste přiložen katalog rakouské firmy KLEINBAHN, jejíž výrobky mnozí naši modeláři znají přímo z vlastní zkušenosti. Je proto vhodné říci pár slov o výrobci, který leží ne-li blíže tedy rozhodně ne dále než výrobci, na něž jsme u nás zvyklí.

Příštího roku tomu bude dvacet let, co firma KLEINBAHN vznikla. Nepatří tedy k nejstarším tradičním firmám, dokonce i v samotném Rakousku vznikla až rok po založení firmy LILIPUT, ale také ne k firmám nejmladším. Okolnosti vzniku firmy KLEINBAHN budou dnes už pro nás skoro nepochopitelné. Někdy v létě roku 1948 rozhodli se bratři Oskar a Erich Kleinové, elektroinženýr a mistr nástrojař, že založí podnik na výrobu železničních modelů - a začli: s jedním! zaměstnancem. Důvodem tu jistě byla poválečná (a nejen poválečná, ale i dnešní) poměrná drahota modelů západoněmeckých a nedostatek modelů rakouských. A Rakušané, zvláště potom rakouští železničáři a železniční modeláři jsou, jak jsme je poznali, velmi vlastenečtí. Počátečním kapitálem byl, jak bratři Kleinové přiznávají, nedostatek peněz a nadbytek optimismu. A jak je vidět, tento vložený "kapitál" se vyplatil. Podle sdělení bývalého hlavního inženýra fy KLEINBAHN je podnik na výrobu modelových železnic finančně aktivnější než továrny na železnice skutečné, lokomotivka ve Floridsdorfu. (Takový osud mohl čekat i naše poválečné firmy GEWIS a LOUKOTA, kdybychom je nezrušili.) Bratři Kleinové se rozhodli nejen sami vyrábět, ale také sami prodávat a vyloučit tím vzrůst cen překupováním. Začali s jedinou prodejnou ve Vídni na Schottenringu - a dnes mají ve Vídni prodejny pět!, dále mají šest! prodejen ve všech hlavních městech rakouských spolkových zemí a jednu prodejnu ve Švýcarsku. Do Belgie, Dánska, Francie, Luxemburku, Nizozemí, Švédska a Velké Británie zasílají své výrobky přímo spotřebitelům proti zaplacení předem do hodnoty 150 rakouských šilinků zdarma a do hodnoty 500 rak.šil. s poštovní přírůžkou. Větší zásilky firma nevyřizuje, brání se tak překupování.

Z původní malé dílny vyrostl podnik do dnešního závodu o 300 zaměstnancích ve Vídni Atzgersdorfu. Podnik rostl tím, že veškerý zisk byl investován. Během posledních deseti let stouply ceny výrobků firmy KLEINBAHN v průměru o 25 - 50%. Souvisí to s celkovou stoupavou tendencí cen v Rakousku a výrobce to vysvětluje zvyšováním platů zaměstnanců.

Když se podíváme do starých katalogů firmy KLEINBAHN, vidíme, že u původního kolejiva se inspirovala märklinovským tvarem a provedením, jak tomu ostatně v poválečné době bylo zvykem; jednalo se však už o dvoukolejový systém. V polovině šedesátých let přešla firma KLEINBAHN na modernější soustavu s pražcovým podložím z umělé hmoty a dutou plechovou galvanizovanou kolejnicí (podobnou jako bývalý KOVO - PLAST). Dnes má KLEINBAHN-kolejivo celkem 29 prvků, které zahrnují běžné kolejové typy. Trojcestné, obloukové a křižovatkové výhybky firma KLEINBAHN nevyrobí. Poloměry oblouků jsou: 384 a 436 mm. Starý vozový park navazuje v rychlíkových vozech (máme na mysli na př. typy 362, 364, 366, 374 až 378) na starou serii märklinovskou (351

až 354), vozy jsou ovšem provedeny z robustního plastiku a kráceny podobně jako poválečné Märkliny serie 346/1 až 346/6 a podobaly se tudíž nejstarším rychlíkovým vozům PIKO (serie ME 201-203). Také staré nákladní vozy firmy KLEINBAHN lze provedením přirovnat k takovým PIKO-seriím ME 110 a výše. To už je ale všechno pryč. Dnes nabízí firma KLEINBAHN zájemcům celkem 69 různých vozů jemně provedených. V lokomotivním sortimentu musela firma KLEINBAHN odolávat mocné konkurenci a to ji vedlo k vyhledávání dosud nevyráběných typů, jak tomu bylo na př. u lokomotivy DR/DB E 94 = ÖBB 1020 nebo SBB/CFF Ae 6/6 a pod., a tak leckdy určovala výrobní zaměření i jiných tradičních firem. Na vrub takového hledání nových lákavých modelů je nutno přičíst i kleinbahnskou československou lokomotivu řady E 499.0 v původním provedení, lokomotivu, kterou bychom tak rádi viděli v HO na našem trhu. Firma KLEINBAHN přichází každým rokem s nějakou novinkou. Loňského roku to byl na př. model dieselelektrické lokomotivy rakouských spolkových drah řady 2050, letos švýcarského dvouvozového motorového vozu ve čtyřech různých provedeních - a tak dnes nabízí celkem 21 lokomotivních typů. Podobně jako jiné firmy však bohužel nerozšiřuje výrobu lokomotiv parních, jichž nabízí typy pouze čtyři. Snad v příštím jubilejním roce se toto nízké číslo zvýší, protože v Rakousku je mezi železničáři i modeláři většina milovníků páry.

Jako každý výrobce má firma KLEINBAHN ve Vídni (a jak se zdá i unás) své zapřísáhlé stoupence a zuřivé odpůrce. Spory se vedou na dvou frontách: většina čtyřnápravových vozů a některé lokomotivy jsou kráceny - to je první jablko svárů; druhým jsou jízdní vlastnosti: nehledíme-li k tomu, že všechny modely jezdí na rozchodu 16 mm a motory má firma opačně polovány než jsou všichni modeláři zvyklí užívat podle normy NEM, mnohé diskuse vyvolávají lokomotivní kola, která jsou ze slitiny, a koleje, které jsou galvanizovány, a tvrdí se, že kola i koleje se opalují a zlobí odběr proudu. Musíme zde upozornit na to, že spory o krácení (uměňování počtu oken) nebo o užívání jiných měřítek pro délku, šířku a výšku HO modelů jsou tak staré, jako tovární modely železnic samy a nepostihují jen firmu KLEINBAHN. Někdy totiž pouze ona, krátí nebo alespoň krátily skoro všechny firmy - a někdy snad nikdy jen ruční modeláři. Nechceme zde tento spor řešit, protože je neřešitelný; řekněme jen tolik: vidět krácený vůz nebo lokomotivu je asi stejně nepříjemné jako vidět nekrácený vůz "řezat" zatáčku v oblouku o  $\varnothing$  380 nebo  $\varnothing$  440 mm. Ať si to každý laskavě přepočítá a srovná se skutečností. Koneckonců jsou nemoделové i všechny kloubové rámy vícesprážených lokomotivních modelů; ve skutečnosti existují kloubové rámy jen u soustavy Mallet, Garrat, Fairley a Meyer. I jediná sedmispřážená lokomotiva světa, sovětská řada AA 20, má všech sedm sprážených hnacích náprav v jediném pevném rámu. Tady záleží na osobním gustu a osobním rozhodnutí - a z toho vyvozovat obecně platné závěry je přinejmenším nemoudré. Pokud se týče jízdních vlastností, mohou pisatelé článku s nimi projevit naprostou spokojenost. Nejezdíme však ani na kleinbahnském ani na pilzovském ani na pikovském kolejivu, ale na vlastních plnoprofilových tažených kolejnicích. A na nich jsme i při značném provozu žádné opalování kol nepozorovali. Protože nemáme zkušenosti s jiným kolejivem, nemůžeme se vyjádřit jinak.

Ostatně se firma KLEINBAHN snaží rychle tyto diskutované vlastnosti svých modelů zlepšit a odstranit. Od března tohoto roku vybavila deset, tj. skoro polovi-



nu sortimentu, svých motorových jednotek mosaznými chromovanými koly při nezměněné ceně. Koncem tohoto měsíce přišel na trh také první nezkrácený vysoce detailovaný vagon, který ve Vašem katalogu novinek ještě není. Je to položka 330, vůz na šterk systému Talbot, který v mírách přesně souhlasí. V této linii firma KLEINBAHN zřejmě bude i nadále pokračovat.

Tím můžeme naše povídání zakončit. Čtenáře chceme důrazně upozornit, že zde nejde o reklamu, ale o pouhé seznámení se sortimentem zahraniční firmy, o pohled do jejích dějin, o pár osobních zkušeností. O nic jiného. Vždyť žádný rozumný modelář se nemůže bezhlavě svěřit jediné firmě nebo se proti ní bezhlavě postavit. Sežene si to, co se mu líbí, a jezdí si s tím, a neshání se po tom, co se mu nelíbí, a nemá také proto kaceřovat druhého za jeho odlišný vkus.

G&amp;JAM

### STRUČNĚ Z JARNÍHO NORIMBERSKÉHO VELETRHU

(Podle Die Modelleisenbahn, Wien)

Letošní již 18. mezinárodní veletrh hraček v Norimberku přinesl si- ce poněkud méně novinek pro železniční modeláře než v předcházejících letech, avšak bylo zde vystaveno několik technických zlepšení, která znamenají pokrok v ovládání modelů a další přiblížení k naprosté dokonalosti a modelovosti. Jsou to jednak systémy nezávislého ovládání několika souprav na kolejišti při konstantním napětí, které vyvinuly nezávisle na sobě firmy Rot a Heinzl, dále jako úplná novinka trvalé osvětlení lokomotiv a osobních vagonů nezávisle na napětí v kolejišti, které nabídly firmy Fleischmann a Arnold (viz ještě poznámku na konci tohoto článku), a konečně velmi dokonalý přístroj na ovládání lokomotiv, který předváděl Rolf Ertmer z Paderbornu. O všech těchto novinkách přineseme podrobnější zprávy. Velký zájem vzbudilo spráhlo "i", které zde předváděla firma PIKO, a o kterém se dočtete více v následujícím článku. Menší počet novinek způsobila údajně okolnost, že dva z největších výrobců železničních modelů rozšířili svůj výrobní program o dráhová autíčka, která začínají být ve světě velmi populární.

Vzhledem k tomu, že převážná většina našich modelářů nemá možnost si modely vystavované na norimberském veletrhu opatřit, přinášíme jen stručné informativní zprávy o novinkách jednotlivých výrobců podle abecedy.

#### ARNOLD RAPIDO "N":

Kromě již zmíněného zařízení na trvalé osvětlení lokomotiv a vagonů překvapila firma hlavně velmi dokonalou soupravou TEE, taženou lokomotivou E 03 DB, sestavenou z rychlíkových vozů o nezkrácené délce s osvětlením a koncovým světlem. Další novinkou je dieselová lokomotiva V 160 DB a lehký motorový vůz v provedení rakouských drah. Firma nabízí několik nových osobních a nákladních vozů. Pozoruhodné jsou výměny s přídatným elektrickým přestavníkem a četnými zlepšeními. Přestavník lze umístit i pod rovinu kolejiště. Rovněž "anglické" výměny jsou velmi dokonalé.

#### BUSCH "HO" a "N":

Přináší různé nové stavebnicové doplňky k zhotovení náspů, tunelů a krajiny. Pozoruhodný je rovněž jeho systém kolejišťového osvětlení.

#### CASADIO "HO" a "N":

Tato italská firma známá výrobou a vývozem kolejiva, přináší jako novinku kolejivo "N".

#### FLEISCHMANN "HO":

Firma povzbuzená úspěchem loňské novinky: parní lokomotivy BR 55, uvedla jako novinku zcela přepracovaný model parní rychlíkové lokomotivy BR 01 DB, u kterého pět umístila motor do tendru. Jedná se o velmi dokonalý a do všech detailů velmi pečlivě propracovaný model,

který odsunul rázem všechny ostatní modely BR 01 jiných firem do pozadí. Byla doplněna řada tří osobních vagonů t.zv. "Silberfische" a objevily se některé nové nákladní vagony. Je to klanicový vůz řady Rmms 33 a služební vůz pro nákladní vlaky s koncovým osvětlením. Některé starší vagony se objevily v novém barevném provedení. Kromě již zmíněného zařízení k trvalému osvětlení souprav zahřměly v letošním roce na stánku firmy poprvé motory "závodních aut" ...

FALLER "HO" a "N":

Firma se zabývá převážně dráhovými auty a jen v menší míře se věnuje stavebnicím domkům, nádražním budov a mostů ve jmenovaných měřítcích. Za zmínku stojí třídílné barevné pozadí pro kolejiště o celkové délce 2,90 m, které je vyrobeno na základě skutečnosti.

HEINZL KG "HO":

Firma předváděla v praxi svou loňskou novinku: nezávislé ovládání šesti vlakových souprav na firemním kolejišti. Jako novinku uvedla serii čtyřrychlíkových vagonů dnes již historické soupravy "Rheingold" v původních barvách a nezkrácené délce. Výrobky jsou dělány v malých seriích a jsou poměrně drahé.

JOUEF "HO" a "HO/N" :

Přináší jako novinku francouzskou tendrovou lokomotivu "D", elektrickou lokomotivu BB 16001 a diesellovou lokomotivu CC 70002. Nová třídílná pantografová jednotka je v nezkrácené délce a působí dobrým dojmem. Některé nové nákladní vagony a polní dráha podle francouzské předlohy vypadají rovněž zdařile.

KLE-WE "N":

Tato poprvé vystavující firma se zabývá výrobou domků a nádražních budov. Její mosty pro "N" jsou až neuvěřitelně detailně provedeny.

KIBRI "HO" a "N":

Zabývá se rovněž převážně stavbou budov. Přináší opět řadu novinek, z valné většiny jsou to stylové německé stavby ve velmi přesném provedení.

Pokračování

Poznámka redakce: Návod na stavbu zmíněného zařízení pro trvalé osvětlení lokomotiv a vagonů, jak je v období nabízejí firmy Fleischmann a Arnold, přineseme možná již v podzimním čísle od našeho známého přispívatele Oldřicha Žemličky.

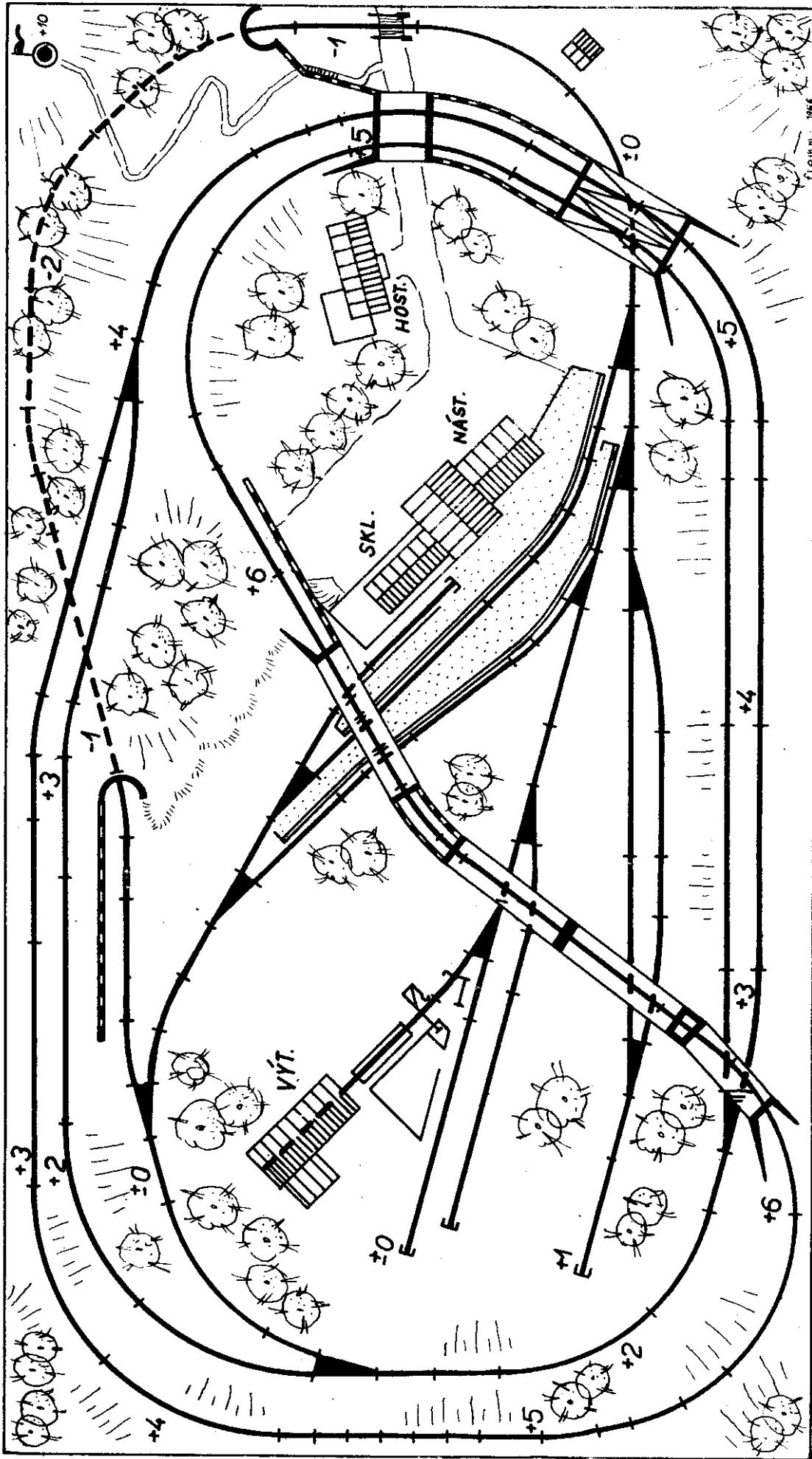
### AUTOMATICKÁ UNIVERZÁLNÍ I-SPOJKA PIKO

O této spojce se mezi modeláři hodně hovořilo. A zaslouží si to. Tato automatická univerzální spojka podniku VEB PIKO Sonneberg je úplnou novinkou na světovém trhu.

Navrhování této nové I (internacional) spojky bylo věnováno hodně péče a úsilí. Výsledek celé této práce je vynikající. Nová spojka může být rozpojena na kterémkoliv místě kolejiště nezávisle na vzdálenosti od rozpojovací koleje, kde byla předběžně rozpojena ať v tahu či tlaku. Toto předběžné rozpojení není nijak závislé ani na délce, ani na rychlosti vlaku. I-spojka se svěšuje s téměř všemi známými evropskými spojkami a to většinou automaticky.

Nová I-spojka splňuje následující podmínky: svěšuje automaticky od nejjemnějšího dotyku až po hrubé sražení. Spojky na vozech se přitom vždy nastaví správně proti sobě, takže se spojí i v nejtěžších kolejových situacích (v obloucích a pod.). Může být svěšována s převážnou částí dosud zavedených spojek tříd A, B, C, (viz norma NEM 350) a to většinou automaticky.

Při spojení dvojitým uzamčením obou spojek jakož i při předběžném rozpojení dosahuje při přenosu sil v tahu či tlaku takové spolehli-



PLÁNEK KOLEJIŠTĚ Č. 4 PRO ROZCHOD N.  
 Rozměry: 1.300 x 720 mm  
 Vypis kolejevého materiálu na str.7.

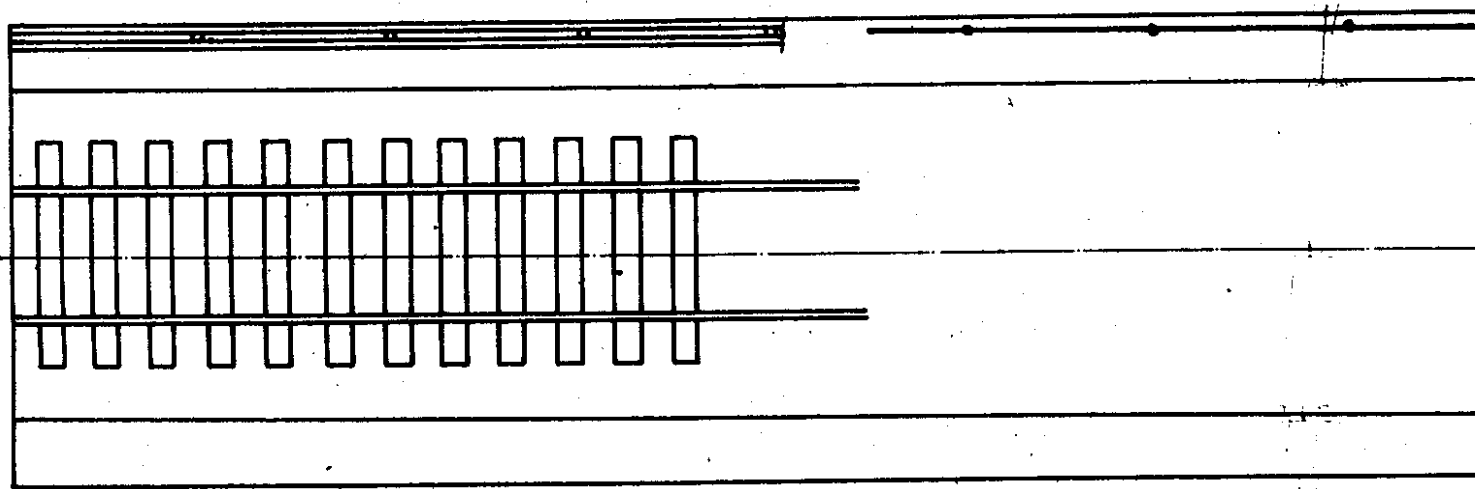
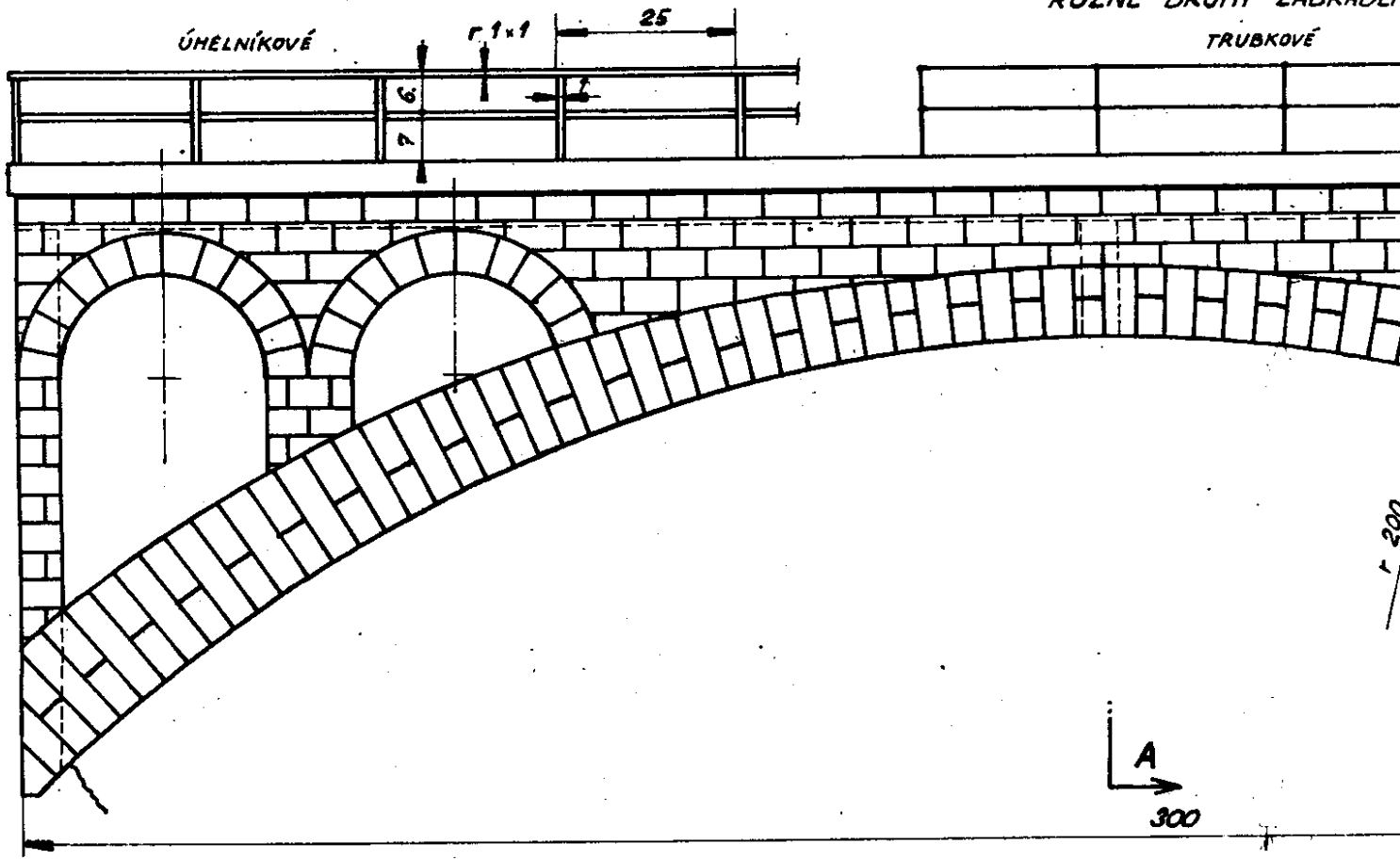
Převzato z časopisu Der Modelleisenbahner č. 1/1967.

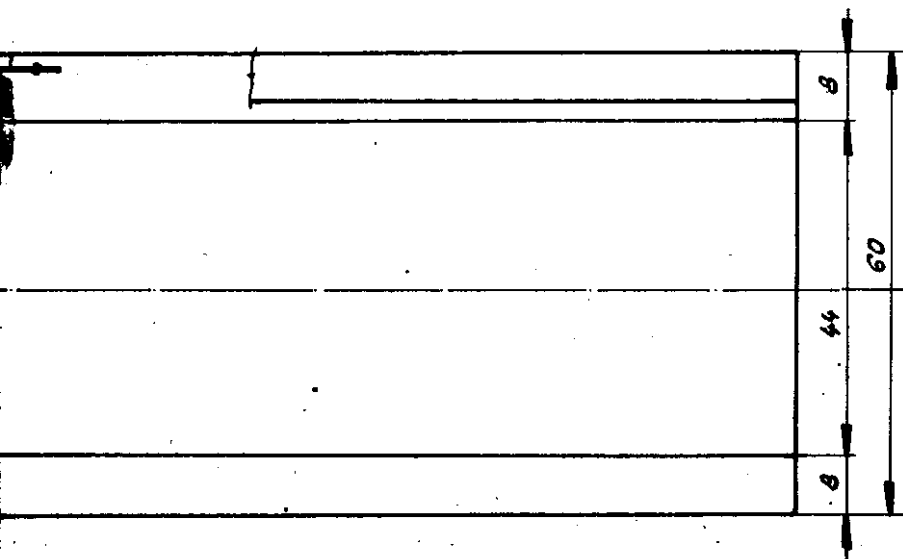
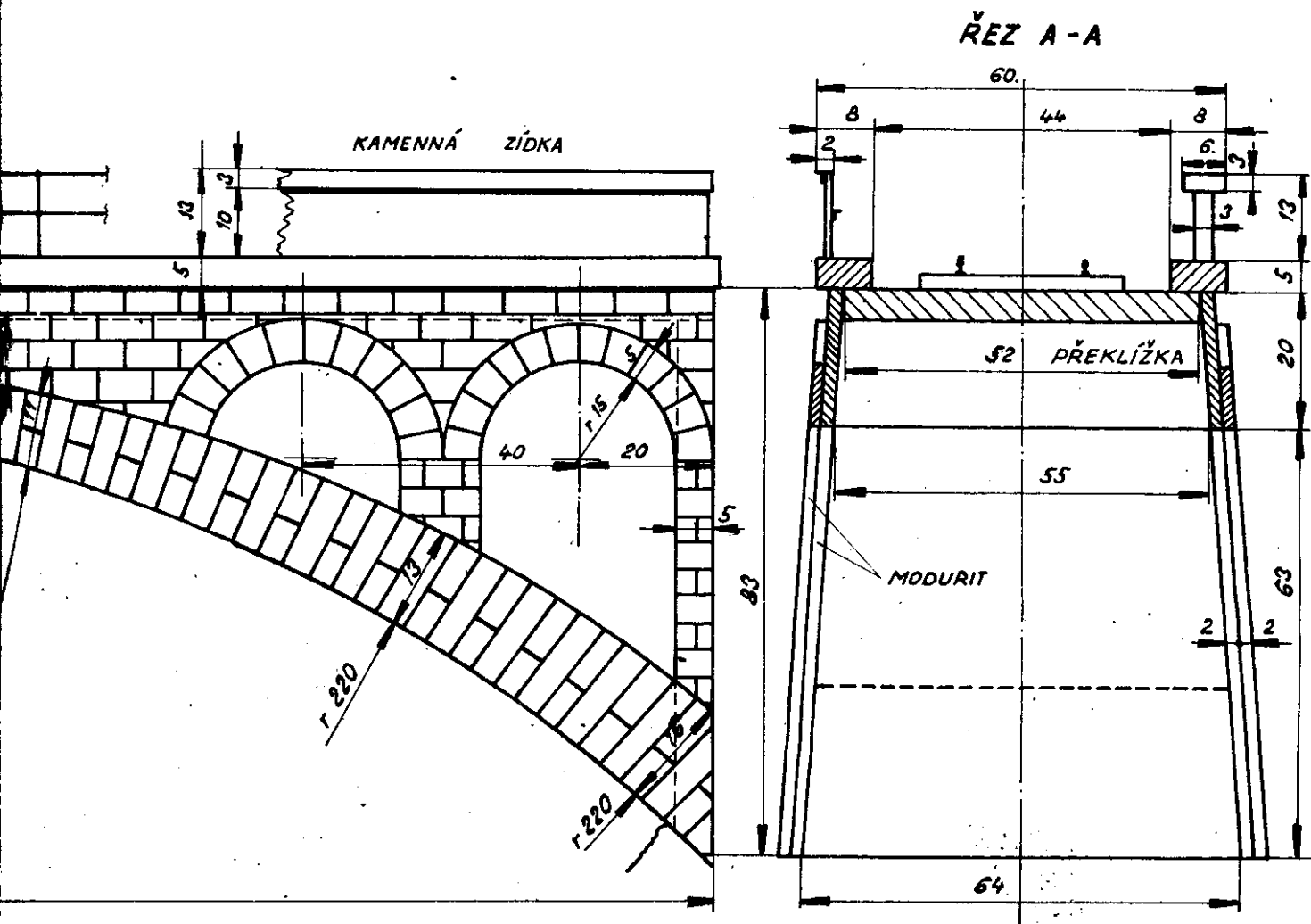
Ing Günter Fromm, Erfurt



KAMENNÝ MOST HO ROZPĚTÍ 300 mm

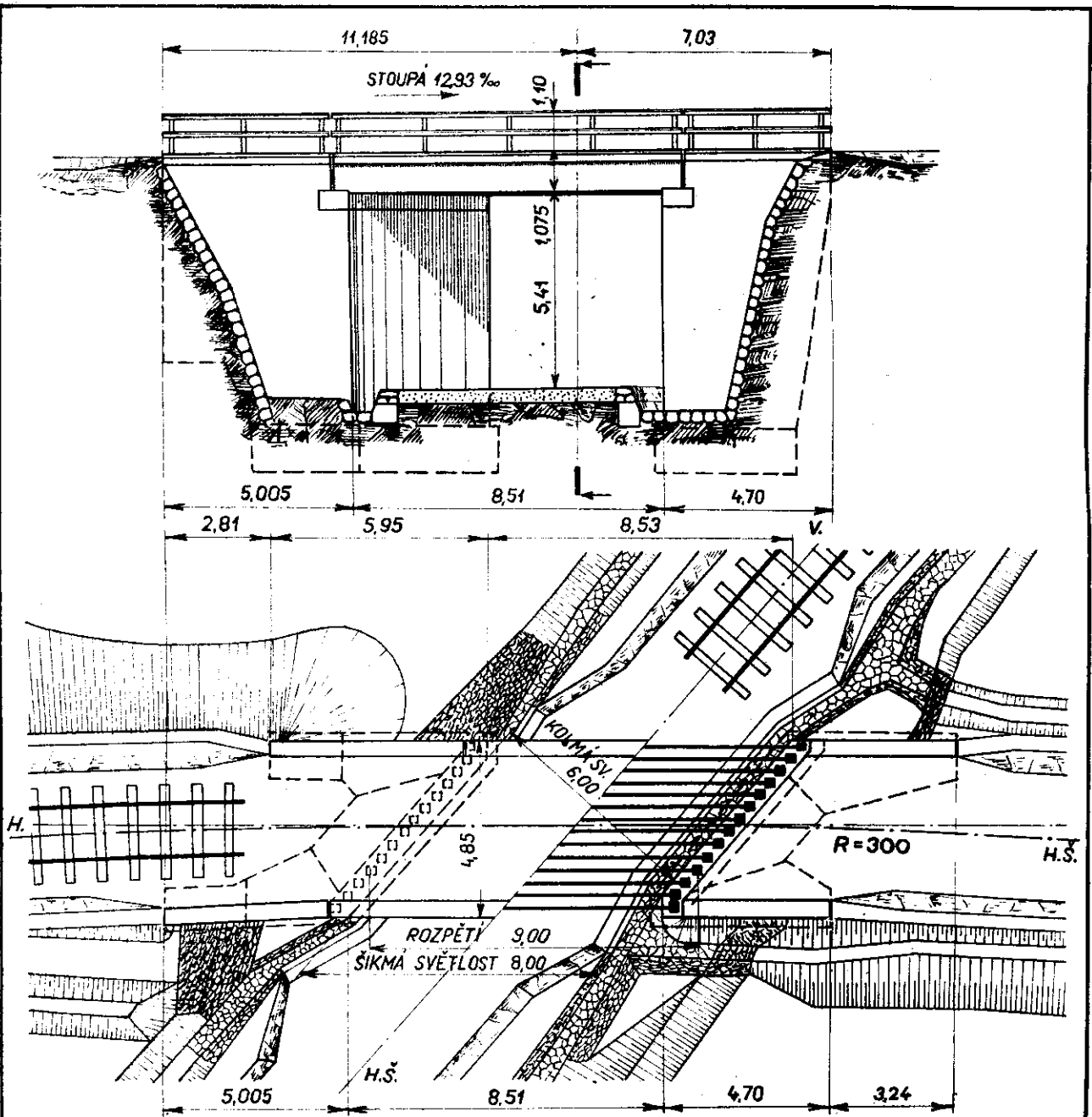
RŮZNÉ DRUHY ZÁBRADLÍ  
TRUBKOVÉ





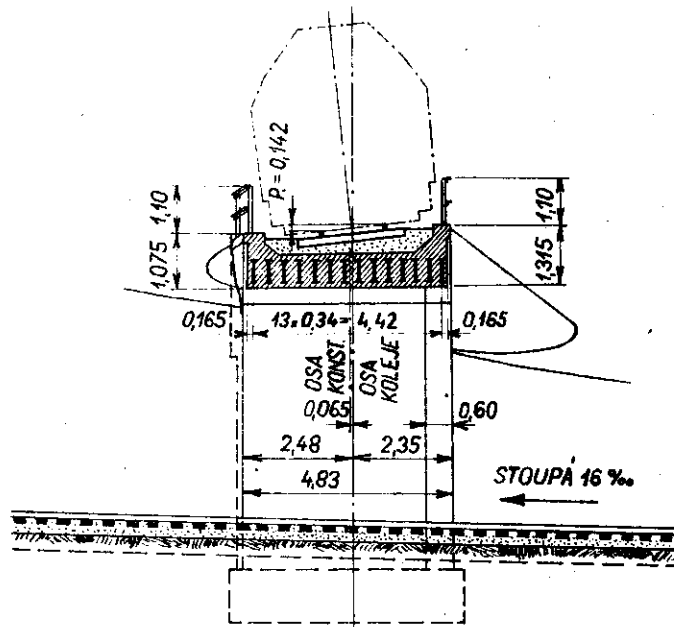
MODEL TOHOTO MOSTU  
JE MOŽNO SHLÉDNOUT NA  
KOLEJIŠTI KLUBU PRAHA-ŽIŽKOV

KAMENNÝ MOST ROZPĚTÍ 300  
MĚŘÍTKO HO 1:1  
PODLE INŽ. HRONA KRESLIL  
NAVRÁTIL



**MIMOÚROVNĚ  
KŘÍŽOVÁNÍ TRATI**

(POSTAVENO V R. 1931  
U STANICE H.Š.)



MĚŘITKO 1:2  
PRO VELIKOST HO

vosti, že může být stěží překonána.

Předběžné rozpojení v tahu je možno provést bez přerušení jízdy přes zapojenou rozpojovací kolej. Vůz takto připravený k odpojení je možno na libovolném místě kolejiště dálkově odpojit pouhou změnou směru jízdy a dle libosti opět ihned dotykem spojek automaticky spojit. Na spolehlivost předběžného rozpojování nemá vliv ani rychlost vlaku, ani zatížení spojek.

Spojka může být samozřejmě předběžně rozpojena i při tlaku. K úplnému rozpojení dojde opět při změně směru jízdy.

Výměna I-spojky je lehce proveditelná jediným pohybem. Do držáku I-spojky lze lehce zasadit i dosud používané spojky se standartním držákem. Rovněž tak je možné u vozidla se standartní spojkou snadno ji vyměnit za I-spojku nebo vozidla alespoň přizpůsobit pro smíšený provoz s I-spojkou.

Spojka je napodobeninou běžného železničního šroubového spřáhla. Zatím co hák dosud zavedených spojek je desetkrát až dvacetkrát větší, než by dle propočtu měl být, je velikost háku I-spojky pouze dvou- až trojnásobná. Proto je tato spojka svým tvarem a velikostí modelově věrnější než všechny dosud používané spojky.

Umístění spojky rovněž odpovídá skutečnosti, tj. mezi nárazníky; přitom nemusí být nárazníková deska modelových vozidel upravována. Zůstává spojkou a jejím držákem naprosto nedotčena. Vzdálenost mezi nárazníky jednotlivých vozidel redukuje spojka na nejmenší možnou míru. Při sunutí v oblouku jedou vozidla skoro nárazník k nárazníku.

Automatická I-spojka může být snadno přeměněna na úplně modelovou. V tom případě se odstraní horní automaticky ovládaný třmen spojky a nahradí se modelově věrným třmenem. Ten se pak zavěšuje jako ve skutečnosti ručně na protilehlý hák. Tato přeměna spojky trvá asi půl minuty. Spojka může být vždy upravena do původního stavu. Provedení a materiál spojky zaručuje spolehlivou funkci. Třmen je z kaleného ocelového drátu, hák je stříkán nebo lit pod tlakem. Přes svou jemnost je spojka neobyčejně odolná a při normálním používání prakticky nezničitelná.

Další vlastností I-spojky je tvarová stálost. Při deformaci přechodným zatížením se vrací do původního tvaru a stavu. Přestoupí-li však zatížení krajní mez pružnosti spojky, nastane bez přechodných stavů deformace-porušení spojky. Postižená část se zlomí. Aby byla zaručena spolehlivá funkce spojky, nebudou porušené spojky opravovány nebo justovány, ale nahrazovány novými spolehlivě pracujícími.

Po zhodnocení všech kladů spojky zbývá jedině přání, aby byla k dostání brzy i u nás. Svým provedením umožňuje skutečnou manipulaci s vozem i v modelovém měřítku a to bez množství odpojovačů na všech místech kolejiště, kde je nutno provést odpojení vozů z manipulačních důvodů.

Technická část článku byla volně zpracována podle článku "Eine Überraschung auf der Leipziger Frühjahrmesse 1967: PIKO bringt die lang-ersehnte ideale Kupplung" uvedeného v příloze Die Modelleisenbahn ve 2. čísle časopisu Eisenbahn 1967.

Zpracovali Ing Ivo Tvarůžek a Ing Mojmir Tvrđý

**MALOU ŽELEZNICI dostanete koupit:**

- v Bratislavě: Drobný tovar - železniční modely, Suché Mýto 15
  - v Brně: Drobné zboží Jihlava, prodejna "Jiskra", Česká 16
  - v Olomouci: Drobné zboží Olomouc, "Mladý technik", ul. Jana Opletala
  - v Ostravě: Drobné zboží Olomouc, "Mladý technik", Puchmajerova ul.
  - v Ostravě-Porubě: Drobné zboží Ol., "Mladý technik", Leninova ul.
  - v Plzni: Kniha, specialis. prodejna časopisů, Gorkého 4
  - v Praze: Nakladatelství dopravy a spojů, Hybernská ul. 5.
- Upozorněte ostatní železniční modeláře a zájemce o železniční modelářství na tyto prodejny.

## I. SJEZD NĚMECKÉHO SVAZU ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ - DMV

Při příležitosti čtvrtého výročí založení svazu konal se ve dnech 3 a 4. prosince 1966 ve Schwarzburgu první sjezd DMV - vrcholné organizace železničních modelářů NDR. Jednání se zúčastnilo 113 delegátů a 20 hostů a to i z Maďarska. (pozn. red.: Proč se sjezdu nezúčastnili zástupci našich železničních modelářů, třebaže byli pozváni, zůstává nadále otevřenou a nezodpověděnou otázkou.)

Zpráva presidia konstatovala, že DMV vyrostl ve velmi pevně spojenou organizaci, která ve shodě dostojí všem nárokům a potřebám všech 119 základních organizací. (Původní počet před čtyřmi roky byl 25 organizací.) Předsednictvo rovněž ocenilo, že převážná většina členů věnovala mnoho tisíc hodin ze svého volného času na vytvoření celé této veliké organizace. Sjezd dále konstatoval, že je potřeba, aby veškerá činnost DMV byla ještě více publikována v tisku, rozhlasu a v televizi a uvedla tak ve známost svoji bohatou činnost. Presidium poděkovalo těm kolektivům, které dobře provedenými výstavami dokumentovaly činnost Svazu. Na těchto výstavách, které probíhají již 14 let, získali modeláři z NDR 28 prvních, 24 druhých a 21 třetích cen a mnoho čestných uznání. - Z toho je vidět, že využívání volného času v NDR má dobrý základ.

Jako uznání dobré práce Svazu přispěly do dnešního dne Německé dráhy (DR) finanční pomocí o celkové částce 110.000 MDN. (pozn. red.: = 330.000 Kčs.)

Zvláštní těžiště práce Svazu je práce mezi mladými pionýry a žáky, kteří mají ve Svazu veškeré možnosti pro svoji činnost.

Bylo uspořádáno též "Mistrovství mladých železničářů", které vedle železničního modelářství se zaměřuje též na získání zájmu mladých chlapců o velkou železnici.

Dalším úkolem pro příští čtyři roky byla ve zprávě presidia vytyčena práce s pionýrskými železničáři a s kroužky "Mladých železničářů" ve stanicích "Mladých techniků". Zvláště, a to podtrhuji, by bylo nutno, jak se praví ve zprávě: umožnit ostatním přátelům železnic jejich zájem o skutečnou železnici - a to vše v rámci Svazu.

Presidium také poděkovalo jménem všech železničních modelářů výrobcům a pracujícím v modelářském průmyslu, který byl prakticky vybudován z ničeho a dnes produkuje železničně-modelářský artikl světové urovně a svými výrobky konkuruje nejlepším světovým firmám.

V této souvislosti zasluhuje také uznání prof. Dr Ing Harald Kurz z Vysoké školy dopravní v Drážďanech, který se aktivně podílí na vývoji nových modelů a má postatný vliv na další vývoj v modelářství a to nikoliv jen v národním, ale i v mezinárodním měřítku. (Prof. Dr Kurz má velkou zásluhu na tvorbě a zavádění norem NEM, které dnes prakticky umožňují mezinárodní spolupráci železničních modelářů.)

Zpráva presidia tedy vyzněla jako upřímný dík všem členům, kteří aktivně spolupracovali na dosažení cílů Svazu.

Na základě zkušeností z prvních čtyř let se delegáti dohodli na změnách statutu. (Uvedu jen některé.)

- německý modelářský svaz (DMV) je hlavní organizací modelářů a přátel železnic v NDR.

- měsíční členské příspěvky byly stanoveny takto:

pro členy s měsíčním hrubým příjmem	0 - 300 MDN	=	1 MDN
	301 - 600 MDN	=	2 MDN
	více než 600 MDN	=	3 MDN
příspěvky mládeže před dovršením 16 let		=	0,5 MDN
přijímací poplatek		=	2 MDN

- 60% z členských příspěvků zůstává v organizaci (!)

- čestní členové nejsou povinni platit členské příspěvky.

- emblém DMV znázorňuje na zlatém podkladě s červenými okraji elektrickou lokomotivu a zeleně vyražená písmena DMV (Deutscher Modelleisenbahn-Verband).
- presidium má právo navrhnout ty členy, kteří se zvláště zasloužili o plnění úkolů Svazu, k vyznamenání státními nebo společenskými organizacemi.
- presidium může vyznamenat ty členy (nebo i nečleny), kteří se zvláště zasloužili o DMV, čestným odznakem DMV a to buď bronzovým, stříbrným anebo zlatým.

Bylo zvoleno nové předsednictvo Svazu s presidentem H. Scholzem, náměstkem ministra dopravy, v čele.

Sjezd uložil présidiu následující úkoly k vyřešení:

- 1) rozšířit práci s mládeží do 14 roků
- 2) umožnit všem, kteří se zajímají o skutečné železnice, aby našli uplatnění v rámci DMV
- 3) zřídit pojízdné odborné knihovny a výstavy, další popularisaci Svazu pomocí tisku, rozhlasu a televize a další využití možností spolupráce s výrobcí a obchodem
- 4) rozšířit spolupráci s německými drahami (DR) a jinými masovými organizacemi
- 5) vybudovat centrální archiv DMV, který by obsahoval veškerou dosažitelnou odbornou literaturu a technickou dokumentaci.

V četných diskusních příspěvcích vyslovili delegáti cenné náměty k další činnosti Svazu. Diskuse se rovněž zúčastnili přítomní zástupci modelářských firem.

V závěru ministr dopravy vyznamenal nejzasloužilejší funkcionáře a členy DMV medailemi a upomínkovými dary.

Sjezd byl vicepresidentem DMV panem Thielem zakončen.

Podle úvodního článku 2. čísla Der Modelleisenbahner  
volně zpracoval St. Noll.

Poznámka redakce: DMV kromě své bohaté činnosti a usměrňování základních organizací a jednotlivců poskytuje svým členům i různé výhody jako např.: zájezdy zvláštními vlaky na zahraniční soutěže a výstavy, umožňuje objednávky odborné literatury a veškerých tuzemských železničních modelů a součástek za snížené ceny, podle připomínek členů vykonává patřičný usměrňující nátlak na výrobce a obchod. Rovněž organizuje setkání členů se zástupci modelářských firem v rámci veletrhů. V časopise Der Modelleisenbahner má svou pravidelnou informační rubriku a bezplatnou inserci pro své členy. Prostřednictvím DMV je ku př. možno za režijní ceny získat kovová soukolí pro veškeré modely vagonů firmy PIKO.

## CESTA K JEDNOTNÉMU SYSTÉMU

Ing Wilhelm Czerney (Die Modelleisenbahn, Wien)

Při zrodu železničních modelů v měřítku "H0", tehdy ještě zvaném "00", měl každý výrobce svůj vlastní způsob napájení, systém kolejiwa, provedení spráhel a mnoho dalších navzájem odlišných znaků. Železniční modelář se dnes právem diví, že tvůrci prvních modelových železnic nebyli schopni vytvořit ku př. jednotné soukolí, zatím co u skutečné železnice je toto základním požadavkem vzhledem k nutnosti mezinárodní přepravy osob a zboží. S uvedenými rozdílnými vlastnostmi bylo nutno po dlouhou dobu pracně upravovat výrobky jednotli-

vých firem, aby je bylo možno používat ve společném provozu.

Společné usnesení Svazu evropských železničních modelářů - MOROPu - přineslo ve svém programu myšlenku, aby vytvořením závazných jednotných norem NEM byly vytvořeny podmínky pro sjednocení všech dosud užívaných systémů. Tomuto zbožnému přání nemohli jednotliví výrobci trvale odolávat, a proto postupně kromě svých tradičních výrobků přicházeli na trhy i s výrobky upravenými podle nových mezinárodních norem. Co však bylo poměrně jednoduché u modelů vagonů, kde se pouze vyměnila soukolí, to již narazilo na vážnější problémy u modelů lokomotiv. Zde nebyla vždy technicky proveditelná taková úprava, aby všechny lokomotivy mohly být přestavěny. Z toho důvodu došlo jen u velmi mála lokomotiv k úpravám na normovaný "dvoukolejový stejnosměrný systém". Pro tyto nově upravené výrobky byly voleny nové firemní názvy, aby došlo k výraznému rozlišení.

Tak firma TRIX prodává své modely pro dvoukolejový systém pod názvem "TRIX-International" a MÄRKLIN zvolil pro své lokomotivy na stejnosměrný proud firemní označení "HAMO".

K prvním upraveným parním lokomotivám "TRIX-International" patří rychlíková lokomotiva BR 01 DB. Tento velmi pěkný model vyniká zvláště pečlivým provedením soukolí. Nedostatečným se zdá pouze popis lokomotivy. Je možno konstatovat, že tímto modelem byl velmi obohacen výběr továrních výrobků parních lokomotiv pro dvoukolejový systém. Při zkušební jízdě na klubovním kolejišti skupiny "Vídeň-Jih" prokázal tento model plně své vynikající vlastnosti. I při poměrně vysokých provozních požadavcích - a to se zátěží sedmnácti čtyřosých rychlíkových vagonů (68 os) - nedocházelo k viditelnému přetížení lokomotivy a to ani ve stoupání 25‰. Udržování stejnoměrné rychlosti cca 20 m/min v rovině (což odpovídá rychlosti přes 100 km/hod u velké lokomotivy), nebylo snadnou záležitostí, neboť lokomotiva velmi jemně reaguje a při snížení jízdního odporu soupravy na rovné trati ihned zvyšuje rychlost. Jízda maximální rychlostí s ohledem na možnost vykolejení soupravy nebyla zkoušena. Chod lokomotivy je velmi klidný a stejnoměrný, při průjezdu výměnami o malém poloměru nevznikají žádné potíže.

"MÄRKLIN-HAMO" upravil jako svou prvou parní lokomotivu na stejnosměrný proud BR 44 DB. Tento zdařilý model nákladní lokomotivy byl vyzkoušen úspěšně na stejném kolejišti. Zátěž tvořila nákladní souprava o 130 osách, sestavená z výrobků nejrůznějších evropských firem a jízda trvala bez přerušení 3 hodiny. Zvláště pozoruhodný byl klidný a pomalý rozjezd celé soupravy a stejnoměrné udržování rychlosti na dlouhé trati s pěti velkými nádražími. Rychlost odpovídající 60 km/hod u předlohy bylo možno zcela snadno udržovat, jen ve vyšším stoupání bylo možno pozorovat pokles rychlosti asi o jednu třetinu. Na rovině bylo možno uvedenou rychlost ještě zvýšit, avšak vzhledem k úctyhodné délce soupravy (6 m) a četným zákrutům trati nebylo to zkoušeno.

Jízdní vlastnosti této lokomotivy jsou vynikající a jsou prakticky zcela bez konkurence jiných podobných výrobků. S šestimetrovou soupravou byla zkoušena i jízda vzad - a opět bez závad.

Kromě několika krátkých zastávek z provozních důvodů (např. při obsazených kolejích na jednotlivých nádražích) projížděla lokomotiva tuto dlouhou místy obtížnou trať spolehlivě a jenom ručičky hodinek ukončily tento zajímavý experiment. Ukázalo se, že ve Vídni pouze na kolejišti skupiny "Vídeň-Jih" je možno provádět podobné zkoušky výkonosti lokomotiv, protože toto kolejiště má k tomu potřebný rozsah a členitý terén. Během zkušební jízdy byly v provozu ještě tři vlakové soupravy. Lokomotiva je velmi pečlivě a detailně provedena a vyznačuje se i pěkným popisem. Od tradičního výrobku firmy MÄRKLIN

se viditelně neliší.

Oba pokusy správně ukázaly, jaké nové možnosti poskytuje železničním modelářům další rozšíření nabídky normalizovaných výrobků obou těchto známých firem.

Obzvláštní kuriozitou je normám neodpovídající pólování motorů lokomotiv rakouské firmy Kleinbahn. Úprava napájení podle norem by výrobci nijak nezvýšila výrobní náklady, avšak tento tvrdošíjně odmítá přizpůsobit se normám a tím vylučuje své výrobky z provozu na kolejištích, kde se užívají i výrobky jiných firem.

Poznámka redakce: Autor článku Ing W. Czerney, známý rakouský železniční modelář, je vedoucím redaktorem časopisu "Die Modelleisenbahn", který vychází měsíčně jako osmistránková příloha (spolu se dvěma stránkami typových výkresů) v železničním časopise "Eisenbahn".

Překlad a poznámka -stál.

### M O R O P 1 9 6 6

Pod tímto titulem jste četli v minulém čísle článek o kongresu MOROPu v Budapešti loňského roku. Z práce technického výboru jsou v něm uvedeny dvě nově přijaté normy a to NEM 108 "Universální šablona" pro velikost HO a NEM 201 "Trolejový drát a sběrač".

V normě NEM 108 se jedná o šablonu, jejíž tvar odpovídá průjezdnému průřezu dle normy NEM 102.

Dole je měřítko pro rozchod kolejí podle NEM 310, nahoře pro polohu trolejového drátu podle NEM 210, vlevo pro dvojkolí dle NEM 310, vpravo pak pro přídržnou kolejnici dle NEM 310, nahoře vlevo pro šířku kola dle NEM 312, nahoře vpravo pro maximální rozchod kolejí. Jak je z popisu patrné, jedná se o víceúčelovou šablonu, která odstraní stálé měření posuvným měřítkem a to základních mír kolejiva, trolejového drátu, kola a dvojkolí. Pro nurnou přesnost je její amatérské zhotovení obtížné. Zástupce firmy Sommerfeldt přislíbil výrobu této šablony.

Norma NEM 201 "Trolejový drát a sběrač" je pro stavbu kolejišť důležitá. Proto ji otiskujeme na jiném místě tohoto čísla i s textem jako přílohu k našemu článku.

Poslední bod připomínek, jak je uvedeno, nebyl projednán a byl zatím zaslán panu Rabarymu jako návrh k doplnění. O průběhu jednání přineseme zprávu.

(Způsob provedení norem je stejný jako v "ABC železničního modelářství". Je to proto, aby si je mohli čtenáři z časopisu vystříhnouti a dát jako další přílohu k ABC.)

Návrhy k normě NEM 112 "Vzdálenost kolejí v paralelních obloucích" předložili pan Binder z Rakouska a pan Voigt z NDR. Poněvadž se jedná o obsáhlý materiál, nebyla rozprava o normě na zasedání v Budapešti skončena. Řešení vychází z normalizovaných oblouků a rozvorů jednotlivých vozů. Musí být brán rovněž zřetel na to, že se postupně pouští od zkracování u 4-osých osobních vozů.

Pro výpočty osových vzdáleností kolejí předložili oba navrhovatelé různé způsoby. Pan Voigt navrhuje, aby potřebné výpočty byly v normě vypracovány ve formě diagramů, ve kterých by si modelář našel potřebnou vzdálenost dosazením poloměrů oblouků a rozvoru vozů. Návrh pana Bindera byl sestaven na základě matematických výpočtů. Do vzorců by bylo nutno dosazovat potřebné hodnoty podle příložených náčrtů. - V diskusi se jednalo především o to, který způsob řešení je modelářům přístupnější.

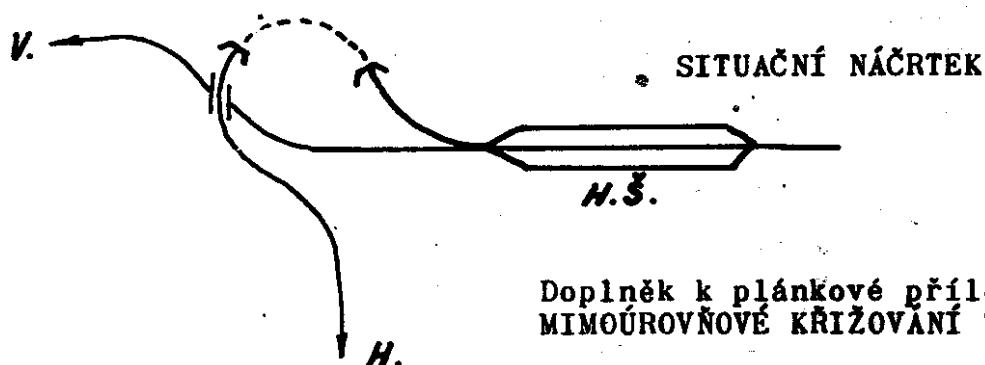


S podstatou normy NEM 020 "Typový list modelových lokomotiv" od prof. Dr. Kurze jste byli seznámeni v článcích v časopise "Der Modell-eisenbahner" čís.4 - roč.1956, čís.5 - roč.1965 a čís.6 - roč.1966. v návrhu normy jsou uvedena základní data skutečné lokomotivy. Dále data modelu jako velikost, napájení, systém kolejí, výrobce, materiálu, váha, základní míry, popis provedení lokomotivy, pohonu, změny směru jízdy, odběru proudu, tažné síly, rychlosti a t.d. Z uvede-ného je patrné, že poslední dva návrhy normy jsou značně rozsáhlé. Obsahují cca 20 stran technických řešení. Jejich příprava a předběž- né projednávání nebylo dílem krátké doby. To poznali nejlépe delegá- ti ČSSR v technickém výboru, kteří obdrželi materiály teprve při za- hájení zasedání a jako zástupci Svazu železničních modelářů ČSSR se k nim měli v rozpravě vyjádřit. Je to pochopitelné, poněvadž jsme byli v Budapešti poprvé jako oficiální zástupci ČSSR, kteří přišli na zasedání bez možnosti obeznámit se do podrobností s dřívějšími programy jednání.

První těžkosti, které nás stály i trochu potu, jsou za námi. Jsme tak trochu doma mezi ostatními delegáty, i když jsme v Budapešti by- li přítomni pouze na pracovních zasedáních a to ještě s různými ob- tížemi, které nám znemožnily být na závěrečném jednání. Chyběla nám velice možnost seznámit se s jednotlivými zástupci blíže, na zasedá- ní to nebylo možné, což by nám podstatně ulehčilo další práci, poně- vadž bychom se mohli daleko rychleji orientovat v celém dění této vrcholné evropské organizace železničních modelářů. Odjezd domů i - hned po skončení zasedání nebylo lze odložit a proto nezbylo než se rozloučit.

Doufáme však, že na příštích zasedáních budeme moci pracovat za stej- ných podmínek jako ostatní delegáti. Musíme si pro to u nás vytvořit předpoklady. Především je zapotřebí, aby technické materiály pro jed- nání MOROPu byly projednány u nás z hlediska naší potřeby a našich zkušeností. Takto provádějí i v ostatních státech. Technické komise dotyčných organizací zpracují připomínky, které jsou za těchto pod- mínek vyčerpávající, a ty pak slouží jako podklad k jednání. Neměli bychom tuto praxi zavrhnout ani my. Pro tuto práci chceme získat co nejvíce podkladů. Proto bychom uveřejnili jednotlivé materiály, po- kud je obdržíme včas, v MALÉ ŽELEZNICI a byli bychom rádi, aby ti, kteří se při své modelářské práci těmito otázkami již zabývali, nám o svých zkušenostech napsali. Naše účast v technickém výboru MOROPu, která je pro další práci železničního modelářství u nás nezbytně nut- ná, bude snad v dalších letech samozřejmostí. Neměla by se již opa- kovat historie minulých let, kdy, přesto že jsme byli členi MOROPu, jsme se zasedání nezúčastnili a posílali jsme pouze omluvné telegra- my. Tak jsme nemohli uplatnit naše zkušenosti a dokumentovat úroveň našeho modelářství, která velmi překvapila účastníky kongresu MOROP na mezinárodní výstavě železničních modelů v Budapešti; jež se kona- la souběžně s kongresem.

Ing Ivo Tvarůžek



Doplňk k plánkové příloze:  
MIMOÚROVNŇOVÉ KŘÍŽOVÁNÍ TRATÍ.

red.

## VÍTE, ŽE ...

... přátelé-modeláři v Maďarsku mají skutečně "modelářskou" klubovnu ve vyřazeném salonním vagoně, který byl renovován ve vagonce v Györu a je nyní umístěn v parku vedle budovy Dopravního musea?

... skutečně jen s rozpaky lze přijmout zprávu, že dosavadní ředitel Dopravního musea v Budapešti přítel Dr Vincenc Meszaros, jeden z tvůrců a organizátorů úspěšného zasedání MOROPu v Maďarsku při XIII. mezinárodní výstavě, přešel na jiné pracoviště?

... maďarští modeláři již navázali přátelské styky s modeláři v SSSR ?

... modeláři v Maďarsku vydávají vlastní informační bulletin?

... náš časopis MALÁ ŽELEZNICE, předvedený v téměř všech sousedních modelářských organizacích, má velmi příznivý ohlas?

... proto bude třeba systematicky rozvíjet přátelské styky se zahraničními modeláři a jejich kluby?

... málo využíváme možností kolektivních tematických zájezdů jak v tuzemsku tak i do zahraničí?

... budou mít železniční modeláři nový odznak?

... výrobce supermodelových vagonů v HO, firma Schicht, uvedla na trh neméně zdařilý model 4-nápravového chladicího vozu, věrnou kopii výrobku vagonky v Dessau?

... přišel v NDR do prodeje v rozchodu N velmi přesně modelově provedený most - včetně kamenných pilířů?

... byla v ZO na Žižkově předvedena celá řada pěkných zdařilých modelů v rozchodu N?

(Poznámka redakce: Těšíme se na jejich předvedení na XIV. výstavě v Ostravě.)

M.K.

... první aerovlak bude jezdit jako první na světě již koncem roku 1968? Kde? Ve Francii mezi Lyonem a Grenoblem. Trať, t.j. kolejnice ve tvaru obráceného T, bude celá nadúrovňová, postavená na pilířích. Motorový vůz se bude pohybovat na vrstvě stlačeného vzduchu rychlostí až 250 km/hod.

... TOKAIDO má již partnera? Kde? Mezi Bostonem a Washingtonem v USA jezdí třívozová jednotka, která byla vyrobena firmou Budd Company, rychlostí přes 200 km/hod. Je poháněna spalovací turbínou. Letos tatáž firma uvede do provozu přes 50 meziměstských jednotek, které budou poháněny elektrickými motory. Budou dvouvozové a budou "pendlovat" mezi New Yorkem a Washingtonem. Předpokládá se u nich maximální rychlost 260 km/hod. A jejich vybavení? V každé jednotce jídelna, radiotelefon, klimatisace. Stanoviště řidiče je pod úrovní předních oken, aby cestující měli co možná nejlepší rozhled a mohli pozorovat trať i před sebou! Jednotky budou poháněny 8 trakčními motory s celkovým výkonem 2.400 KS. Rychlost 250 km/hod dosáhne jednotka již za tři minuty po rozjezdu!

áa

... podle zpráv z denního tisku byla v Anglii vyrobena nejmenší zárovka na světě? Je dlouhá desetinu milimetru o průměru sedm setin milimetru. Místo vlákna v ní svítí krystalová sloučenina. Firmě Packard Electric se opět podařilo z materiálu Crofon vyrobit "káblík", který vede světlo tak, jako na př. měděný drát vede elektrický proud. Světelné paprsky tedy mohou být vedeny kamkoliv i na nepřístupná místa. Obě novinky jistě najdou široké uplatnění i v žel.modelářství.

... v dílnách učiliště ČSD v Českých Velenicích dokončili modely dvou nákladních vagonů koněspřežné dráhy, která spojovala Linec s Českými Budějovicemi? Jeden je se soudky soli a jeden prázdný. Budou umístěny v památníku dopravnictví, který bude v příštím roce otevřen v Českých Budějovicích při příležitosti stého výročí zahájení dopravy mezi Plzní a Českými Budějovicemi.

... Šlechtitelský podnik v Chrustenicích si pronajal od ČSD vyřazený rychlíkový služební vůz, který můžeme dnes spatřit na všech tratích s nápadným nápisem "PŘEPRAVA KUŘAT" ? Vůz je opatřen klimatisací a kvalifikovaným průvodcem, který během jízdy krmí a napájí kuřata. Odběratelům na místě poskytuje odborné rady.

... členové DMV (Svazu německých železničních modelářů) mohou získat prostřednictvím své organizace kovová izolovaná soukolí pro osobní a nákladní vagony firmy PIKO ? Cena je 0,30 MDN za kus t.j. 90 haléřů v naší měně.

... -stál  
... ve dnech 14. až 19. března t.r. navštívili Prahu a Plzeň pracovníci nakladatelství Neubert, pánové Müller a Polster, kteří se starají o známý Kalendář železničního modeláře, a požadovali zde snímky pro kalendář na rok 1969? Můžeme vám současně prozradit, že kalendář pro příští rok 1968 přinese celkem 6 československých motivů - dokonce i na barevném titulním obrázku.

... ještě v prvním pololetí tohoto roku dodá na trh firma HRUSKA model parní tendrové lokomotivy DR řady 91 typu 1-C? Model je ve dvou provedeních: německém - černém a belgickém - zeleném. Je pracován se známou péčí. Má poháněn i přední běhoun a, jak jsme se přesvědčili na kolejišti v Pionýrském domě v Praze-Karlíně, má výborné jízdní vlastnosti.

... východoněmecká firma GÜTZOLD přijde na podzim tohoto roku s novým modelem dieselové lokomotivy řady V 180? Pohon bude stejný jako u dnešní V 200.

... východoněmecká firma ZEUGE uvádí ve svém výrobním programu a exportním katalogu pro období 1967/1968 tyto novinky: V 36 ve dvojím provedení - zeleném a šedivém, V 180, E 11 a E 42 a československou T 334 v zelené barvě jako dánskou lokomotivu? Také vozový park se má rozšířit o některé přitažlivé typy: čtyřosý samovyklá - pěč, dvouosý nádobový vůz, dvouosý vůz na dopravu vína, krátký služební vůz k nákladním vlakům. Mají se tedy příznivci velikosti TT na co těšit.

G&JAM

... britské železnice se v poslední době zabývají myšlenkou vyvinout palivové články, které by sloužily jako zdroje energie pro pohon lokomotiv? Mají pracovat na stejném principu jako speciální palivové články vyvinuté pro americký kosmický program Apollo a Gemini. Příslušné výzkumné práce byly již zahájeny a intenzivně se na nich pracuje. Od této nové výroby elektrické energie se očekává pronikavé snížení nákladů na železniční přepravu.

... je na obzoru "evropská lokomotiva" ? Přestože se západoněmecký typ elektrické lokomotivy E 410, který je určen pro všechny 4 systémy v Evropě (stejnoseměrný 1500V, 3000V, střídavý 16Hz - 15000V, 50Hz - 25000V), ještě nalézá ve stadiu vývoje, můžeme již dnes popsat její vzhled: skříň lokomotivy je svým vzhledem velmi podobná lokomotivě E 41, výkon 84t těžké lokomotivy bude 3200kW, špičková rychlost 150 km/hod, délka přes nárazníky je 16,95 m. Evropská lokomotiva má být dána do provozu již v letošním roce.

... západoněmecké železnice daly v poslední době do provozu nový 20-nápravový nákladní vůz, který je určen pro přepravu generátorových statorů, reaktorových kotlů, velkých transformátorů a podobně?

40 metrů dlouhý vůz má nosnost 320 tun a je zatím největším tohoto druhu.

... spolkové dráhy (DB) objednaly za 7,5 milionů západoněmeckých marek zajišťovací zařízení "Indusi" pro více než 300 kusů lokomotiv a motorových vozů všech typů pro 800 km tratí? Tímto zařízením mají být vybaveny především parní lokomotivy řady 38, 44, 50, 64 a 78, diesellové lokomotivy řady V 100<sup>1</sup>, elektrické lokomotivy starších typů E 52 a E 93, motorové vozy řady VT 25 a VT 92 a i akumulátorové lokomotivy řady ETA 150. Počítá se však, že zařízení "Indusi" bude montováno i na parní lokomotivy starších typů, s nimiž se počítá pro železniční provoz i v dalších letech.

... se také v Itálii zabývají problémem zvyšování rychlosti v železniční dopravě? A tak se přikročilo v minulém roce k opětným pokusům na 28 km dlouhé trati Campoleone - Latina (na trati Roma-Neapol), kde bylo dosaženo rychlostí 150 - 200 km/hod. Při těchto pokusech bylo použito elektrické lokomotivy typu ALe 601, která byla vyzbrojena normálními sběrači elektrického proudu. Těchto typů se běžně používá u souprav Rapido PELORITANO, jezdících z Říma na Sicilii, a "Freccia Della Laguna" pro spojení Říma s Benátkami. Trolejové vedení pokusného úseku odpovídalo běžné koncepci až na nepatrné změny. Tyto pokusy jsou pokračováním již dříve prováděných pokusů mezi stanicemi Grosseto a Montepescali (12 km) na trati Řím - Janov, při kterých bylo se stejným typem lokomotivy dosaženo rychlosti okolo 225 km/hod. Pokusy, které sloužily technikům především k novému přezkoušení sběračů elektrického proudu, ukázaly, že tyto sběrače s malými úpravami standartních typů FS (italských státních drah) jsou kvalitní a plně těmto rychlostem vyhovují.

... v Itálii nedávno úspěšně vyzkoušeli brzdicí zařízení nákladních vozů? Toto pokusné zařízení je založeno na principu elektromagnetických polí a je ovládané elektronickým vyhodnocovačem. Přesto, že je dnes ještě ve stadiu vývoje, pravděpodobně se dobře osvědčí. Předpokládá se, že téměř odpadnou veškeré namáhavé práce posunovačů a smrtelné úrazy při rozřazování vlakových souprav zmizí úplně.

... nedávno instalovaly britské železnice ve Skotsku zařízení na rozmrazování výměn? Celá aparatura se skládá z velkého trychtýře, umístěného pod výměnou, ve kterém jsou namontována elektrická topná tělesa. Zařízení se podle okolní teploty samo uvádí v činnost. Počítá se s tím, že vytápění těchto výměn se bude používat především na odlehlých místech.

Z Märklin-Magazin 3-4/1966 přeložil a upravil  
Vladimír Mácha.

... francouzské železnice zaviedli jedálne vozne so samoobsluhou zatiaľ na trati Paríž-Štrasburg. Do vozna sa naraz zmestí 30 cestujúcich a jedlo je tam o polovicu lacnejšie ako v jedálnom vozni s obsluhujúcim personálom. Do roku 1968 dajú do prevádzky 5 takýchto vozňov.  
Neděle 1967 č.7.

... vláček vyhrál nad pistolemi? Pod tímto titulem uveřejnil týdeník Železničář v č. 1 následující velmi zajímavý článek: Demoskopický ústav v Allensbachu (NSR) zkoumal před vánocemi, jaké dárky chystají rodiče svým dětem pod stromeček. Vyhrály to e l e k t r i c k é v l á č k y ! V průměru se pro ně vyslovilo 46 % rodičů (z otců to bylo 58 %). Toto procento ještě stoupá u vzdělanějších: z rodičů, kteří mají jen základní školu, bylo pro elektrický vláček 45%, z rodičů s maturitou 68 %. I když maminky se rozhodovaly ve velkém počtu pro panenky dceruškám (37 %) a pro medvídky (33 %) a otcové pro stavebnice (39 % úředníků a dělníků, 20 % zemědělců), přece jen elektrické vláčky dosáhly prvenství ničím neotřesitelného. Zajímavé

a pro nás i potěšitelné je, že západoněmečtí rodiče nepodporují u dětí zájem o hračky připomínající válku. Jen 5 % rodičů hodlalo darovat svým ratolestem cínové vojáčky nebo malé tanky.

... jedním z nejnovějších výrobků vagonky Tatra Studénka je šesti-dílná rychlíková luxusní souprava Tatraexpres, určená především pro provoz na mezinárodních tratích? Jde o novinku o to vítanější, že v posledních letech jsme právě tento druh kolejového dopravního prostředku ve výrobním programu našich vagonek citelně postrádali a potřeby ČSD musely být kryty dovozem z NDR, Maďarska a pod.

Nová rychlíková souprava Tatraexpres, jejíž seriová výroba bude zahájena počátkem roku 1969, je šestidílná, průchodní, nedělitelná a skládá se ze dvou motorových vozů řady M 286.0, dvou vložených vozů první třídy, jednoho vozu druhé třídy a z bufetového vozu. Dva vodou chlazené naftové motory s hydrodynamickým přenosem výkonu, z nichž každý má výkon 700 koní při 1400 ot/min, snadno udělí soupravě rychlost přes 120 km/hod. Podvozky všech vozů jsou dvounápravové, svařované konstrukce, dokonale odpružené a vybavené velmi účinným brzdovým systémem.

Nastupování do vozů je mimocúrovňové s roštovými stupáky. Dveře jsou otevíratelné dovnitř.

Vnitřní vybavení vozů obou tříd, včetně vozu bufetového, bude rovněž plně odpovídat poslání soupravy, to je: luxusnímu mezinárodnímu expresu. Svobodné Slovo 6.4.1967.

### ZE STARÝCH ZÁPISŮ

Jednokolejná doprava, vlaky na vzduchovém polštáři, širokorozchodná magistrála a atomové lokomotivy - tak podobně zní titulky o převratných novinkách v železniční dopravě budoucnosti.

Celý tento technický vývoj však stojí na základech klasické železnice, jak ji dnes ze své denní praxe známe. Léta, která uběhla od prvních začátků do dneška, jsou poznamenána mnoha změnami a vývojem.

Snad nejlépe je to vidět na rozdíl mezi jezdcem na koni s praporekem, který jel před vlakem a tak oznamoval a zabezpečoval jeho průjezd, a dnešní reléovou zabezpečovací soustavou.

Ta minulá léta nejsou bez zajímavostí ani pro modeláře, ani pro přítele železnic. Ba pro mnohé mají své kouzlo a přitažlivost. Proto jim chceme věnovat seriál článků, zabývajících se především dopravou v našich zemích. I když se budou týkat hlavně doby po vzniku Československé republiky, zmíníme se i o zajímavostech z doby dřívější.

Zde máme jednu z nich. Technická zařízení, hlavně zabezpečovací, byla v minulém století velmi jednoduchá. Výhybky byly stavěny ručně výhybkářem a návěstidla měla jednodráťová ovládní. A proto se musíme zmínit o prvním elektrickém silnoproudém zabezpečovacím zařízení ve střední Evropě, s elektrickým přestavováním výměn a návěstí: bylo zřízeno roku 1894 v Přerově. Tedy - klobouk dolů! - zvláště když v

roce 1944 a potom ještě nějaký ten rok do postavení nového stavěli na jednom nádraží v Brně výhybky výhybkáři ručně přímo v kolejišti!

Jsme-li již u zajímavostí dřívějších let, ještě několik dat z prvního desetiletí republiky:

1921:

28.května - zahájena jízda na druhé koleji trati Bratislava-Břeclav.

20.října - odevzdána dopravě první trať vystavěná za republiky Bánovce-



Vojany.

1923:

3.ledna - zahájeny práce na stavbě trati Krupina-Zvolen na Slovensku.

28.května - zahájeny práce na stavbě trati Vsetín-Bylnice.

8.července - zahájeny práce na stavbě trati Veselí na Moravě-Nové Město nad Váhom.

27.října - zahájena doprava na druhé koleji trati Olomouc-Přerov.

1926:

12.srpna - zahájena elektrisace pražských nádraží.

12.září - prorazen tehdy nejdelší tunel v republice pod horou Palavou na trati Veselí n.Mor.-N.Město n.Váh.

1927:

1.května - vypraven první výletní vlak ČSD.

7.května - otevřena komárovská spojka v Brně.

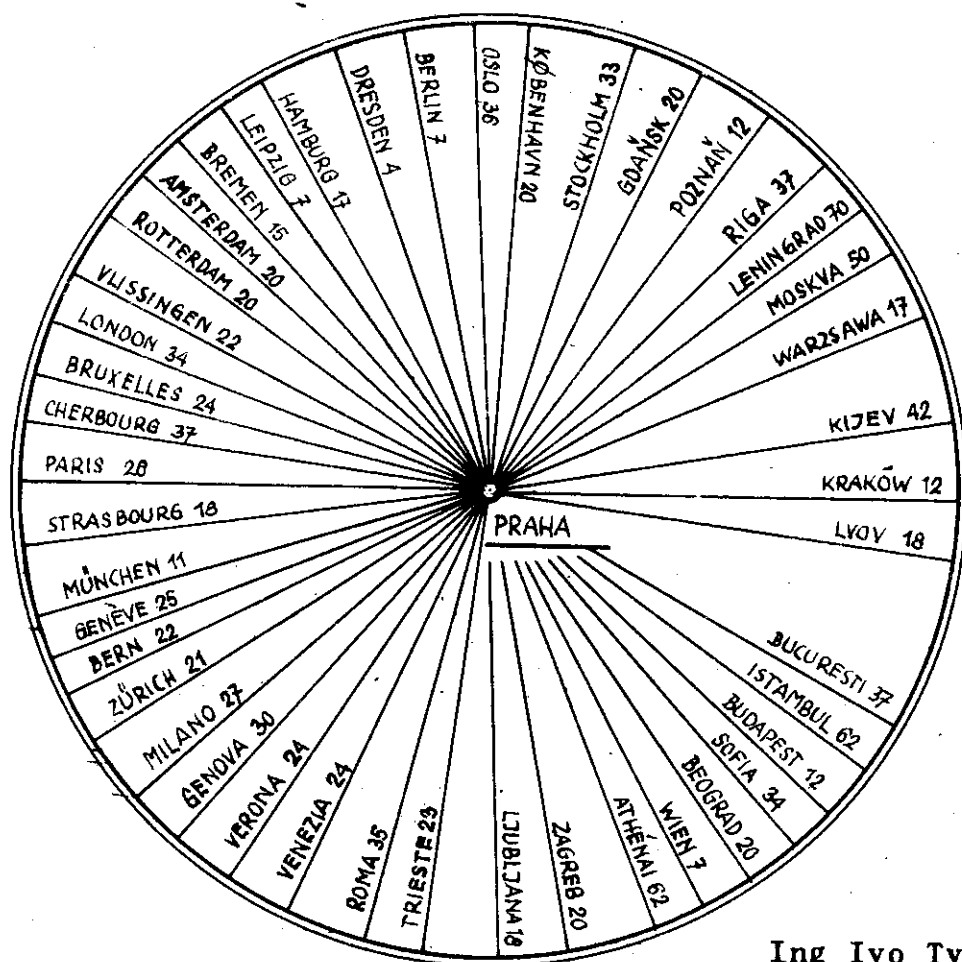
1.prosince - začal pravidelně jezdit kolejový autobus na trati Kopicino-Bakov nad Jizerou.

1928:

15.května - zahájen definitivně provoz elektrickými lokomotivami z tehdejšího Wilsonova nádraží do Libně a Vysočan.

Tolik tedy ze začátků. K některým datům se podrobněji vrátíme v dalších článcích.

Závěrem dnešního článku přinášíme ještě přehled jízdních dob rychlíků z Prahy do evropských velkoměst z roku 1928. Ponecháváme vám, milí přátelé železnic, abyste si srovnání s dnešními jízdními dobaми provedli sami. Již předem vám můžeme prozradit, že při porovnávání zažijete nejedno překvapení.



Ing Ivo Tvarůžek

## MALÝ OZNAMOVATEL

### PRODEJ

Která organizace SVAZARMu převezme převodem kmenového jmění kolejiště o rozměrech 6 x 3 metry? Kolejiště je postaveno podle skutečnosti, veškerá elektrická instalace je hotová a v provozu, má vrchní vedení, vyžaduje jen drobných povrchových úprav. Vzhledem k motivu a k obtížnosti dopravy doporučujeme kolejiště zvláště pro začínající organizace v Praze nebo okolí. Zájemci hlase se písemně na adresu: PhDr. Jaromír Amadeus Máša, Křižíkova 26, Praha 86 Karlín.

Prodám elektrický vláček, rozchod 22,5 mm. (Nebo vyměním za H0).  
J. Leichter, Ostrovní 1334, Chocení.

Prodám I. díl Železničního modelářství, 2. vydání, cena 29.- Kčs,  
hrotový soustruh, točná délka 40 cm, cena 300.- Kčs.  
Jiří Růčka, Bzenec č. 40, okres Hodonín.

Prodám obloukové koleje o poloměru 250 mm, rozchod H0, 6 ks = 360°,  
výrobek firmy Fleischmann po 1.- Kčs.  
Jan Dušák, Přemyslova ul. 735, Hradec Králové 8.

Prodám kolejiště "TT" 3,10 x 0,90 m, možnost prohlídky nebo zaslání  
fotografie. Josef Vachta, Kubelíkova 23, Praha 3 - Žižkov.

Prodám TT-Zeuke lokomotivu 99694 a 7 vozů, 9 výhybek a koleje.  
Antonín Osoha, U Zahradního města 2849, Praha 10.

Za výhodnou cenu do vyčerpání zásob vám zašleme následující modelářský materiál k H0 (po úpravě vhodné i pro TT):

- 1) návěstidlo 4-žárovkové "mostové" a 13.- Kčs
- 2) přestavník k výhybce "Z" mechanický a 2.- Kčs /se zpětným hlášk./
- 3) nástupištní hodiny a 2.30 Kčs
- 4) závory elektromagnetické a 15.- Kčs
- 5) portálový jeřáb a 10.- Kčs
- 6) benzinová stanice /hotová/ a 6.- Kčs
- 7) lampa jednoramenná a 2.- Kčs /bez žárovky/ menší nebo větší
- 8) lampa dvouramenná a 2,50 Kčs /bez žárovky/ menší nebo větší
- 9) žárovky do lamp se závitem a 3,50 Kčs
- 10) stavebnice OWO - zahradičství a 8.- Kčs
- 11) stavebnice OWO - hradlo a 4.- Kčs
- 12) signální zvonek se stromkem a 2.50 Kčs
- 13) směs šroubků /M 1,8 - 2,2/, pájecích oček, maticek, podložek, pérek, kolíčků, prožinek a jiné - sáček a 10.- Kčs
- 14) telefonní relé RP 80 24V - naskakuje již při 10V - počet kontaktů 3/3 a 5.- Kčs
- 15) signální zvonek se stromkem a domkem a 3.- Kčs
- 17) PIKO signální kostky /bez žárovek/ a 0,50 Kčs
- 18) "Dekorit" posypový materiál /piliny/ hnědé-světlé krabička a 1 Kčs
- 19) protové dílce normální - sáček a 0,80 Kčs.

Materiál zašle Klub železničních modelářů ZO SVAZARMu ČSD Valašské Meziříčí, poštovní schránka 40, s příplatkem poštovního a balného. Splatno přiloženou složenkou v zásilce.

### KOUPĚ

Koupím zachovalou lokomotivu BR 23 - PIKO H0 - dobře zaplatím.  
PhMr Miroslav Šetka, Žižkova 612, Havlíčkův Brod.

Koupím výtopnu pro rozchod H0 asi pro 6 lokomotiv nebo vyměním za slaboproudý materiál: kabely, relé, telef. klíče, seleny a pod.  
Miloslav Petržílka, Jilemnice 380, okres Semily.

Koupím časopis "Železničář" - ročníky 1958, 1959, 1960, 1961.  
Josef Bucek, Jičínská 8, Praha 3 - Vinohrady.

Koupím pérový gramomotor, nejraději třípérový His Masters Voice  
nebo výměnám za rovné TT koleje a doplatím.  
Oldřich Žemlička, Týnec nad Labem 374.

Zájemci o dopisování s železničními modeláři v NDR mohou získat  
adresy. Pište na: Pavel Horák, Žižkova 6, Přerov.

## XIV - 1967

### XIV. MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ A VÝSTAVA ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ V OSTRAVĚ

Letos připadlo uspořádání již XIV. mezinárodní soutěže a výstavy železničních modelů opět do ČSSR. Poprvé byla uspořádáním mezinárodní akce pověřena základní organizace SVAZARMu - a to ZO SVAZARMu ČSD Valašské Meziříčí - z pověření ÚV SVAZARMu a OV SVAZARMu Vsetín. Také poprvé bude soutěž a výstava této modelářské odbornosti uspořádána v Ostravě. Tato akce bude jedna z mnohých k 700. výročí založení města Ostravy.

Soutěž bude probíhat od 19. do 20. září 1967 a výstava bude slavnostně zahájena 23. září a bude otevřena denně od 9.00 do 19.00 hod. do 22. října.

Výběr místa byl vzhledem k požadované výstavní ploše obtížný, až byl vybrán celý poschodový pavilon "J 1" v Parku kultury a oddechu (za divadlem) o celkové výstavní ploše 900 m<sup>2</sup>. Bude to jistě vhodný stánek pro tuto mezinárodní výstavu, která bude přitažlivá nejen pro mládež, ale i pro všechny dospělé modeláře a přátele různých koníčků.

Organizační výbor výstavy se snaží předvést všem návštěvníkům, co dokáže zručnost modeláře na jedné straně a co dokáže vyrobit stroj při tovární seriové výrobě. Proto v přízemí pavilonu budou vystaveny soutěžní exponáty a výstavní modely, kolejiště a jiné celky, to vše ruční práce dovedných modelářů. Dále zde bude vystaven ucelený přehled o průběhu dosavadních pořádaných ročníků těchto výstav a soutěží, jejichž zakladatelem je NDR, kde bude příštího roku uspořádána jubilejní XV. soutěž a výstava. Ukázky vývoje železničního modelářství a vzniku jednotlivých klubů v ČSSR poskytnou návštěvníkům představu o rozmachu této činnosti od roku 1945 do dneška.

Každého návštěvníka výstavy bude dobře informovat výstavní katalog, který bude obsahovat i další zajímavosti.

V informačním stánku výstavy budou k dostání katalogy továrních výrobků, modelářské odznaky, příležitostné vlaječky, fotografie železničních modelů, fotografie skutečných lokomotiv a vagonů, odborná modelářská literatura a další.

V prvním poschodí na ploše 400 m<sup>2</sup> bude umístěna kolektivní expozice NDR = ukázky továrních výrobků železničních modelů a příslušenství, a poprvé zde budou také vystavovat známé firmy Fleischmann, Märklin, Rivarossi, Kleinbahn, Liliput, Trix, Vollmer, Arnold, Lima a další. Návštěvníci jistě uvítají provoz modelů těchto firem na továrních kolejištích a tak získají přehled o jejich kvalitě nejen vzhledové, ale i funkční.

Jedno klubovní kolejiště z NDR a pravděpodobně jedno kolejiště z Maďarska budou vskutku vhodnými doplňky celé výstavy.

Jednou ze zajímavostí této výstavy bude prodejní stánek železničních modelů v 1. poschodí, kde bude prodávat n.p. Drobné zboží Olo-



mouc, prodejna Ostrava. (V současné době probíhají jednání o zásobení stánků novinkami všech výrobků.)

Další zajímavostí výstavy bude stánek servisní služby Lidového družstva invalidů - Olomouc, (která je garanční opravnou všech dovážených železničních modelů z NDR), kde opraváři všem návštěvníkům nejen na místě poradí, ale případně opravy přímo provedou.

Malým, ale jistě též zajímavým doplňkem výstavy bude ukázka železničních námětů na "nejmenším obrázku" - pod heslem : Železnice a poštovní známka, což bude přitažlivé zvláště pro modeláře-filatelisty.

Aby tato výstava měla skutečně železniční charakter, budou i vstupy ve tvaru a velikosti skutečné jízdenky ČSD (se všemi náležitostmi) a tak se stanou i jistou památkou a dalším přínosem do sbírky kuriozit. Mládež zde bude mít možnost si pohovořit přímo s pracovníky ČSD a uční, kteří zde budou mít rovněž malou výstavku z učňovského života a železničních učilišť.

Vyjednává se ještě o rozšíření programu v rámci výstavy, totiž o promítání filmů s modelářskou tematikou a s náměty ze skutečné železnice.

Každý návštěvník si jistě najde něco pro sebe. A i ten, kdo poprvé shlédne práce zručných modelářů z ČSSR, NDR, Maďarska, Polska, Západního Berlína a NSR, odkud jsou již předběžné přihlášky, nebo krásné a technicky dokonalé tovární modely, bude procházet výstavou se vzpomínkami na chvíle svého mládí, kdy mu byla milou hračkou mašinka, vagonky a spleť kolejí.

Karel Vaňura

#### DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ PŘÍPRAVNÉHO VÝBORU:

Aby mohl být včas zajištěn tisk výstavního katalogu, který bude jako přílohu obsahovat výsledkovou listinu, žádáme všechny modeláře, kteří hodlají zaslat své modely do soutěže, o podání předběžné přihlášky svých prací organizačnímu výboru výstavy a soutěže na adresu: Přípravný výbor XIV. mezinárodní soutěže a výstavy, Valašské Meziříčí, poštovní schránka 40 - n e j p o z d ě j i do 30. 7. 1967

s těmito údaji:

- a) jméno a příjmení
- b) datum narození
- c) povolání
- d) stručný popis /druh, rozchod, funkce a pod./
- e) soutěžní - výstavní
- f) soutěžní skupina - kategorie /x/
- g) autor je členem modelářské organizace /SVAZARM, klub, jiné org. a pod./
- h) jiné údaje, které bude chtít soutěžící uvést
- x) viz časopis Modelář 2/1967 nebo Modelleisenbahner 1/1967.

Za včasné zaslání děkuje přípravný výbor soutěže.

Poznámka redakce: ve 4. čísle MALÉ ŽELEZNICE, které vyjde v září, přineseme ještě podrobné zprávy o výstavě.

#### ZE ŽIVOTA NAŠICH KLUBŮ A KROUŽKŮ

##### Klub železničních modelářů VI. ZDŠ - Šumperk 07

Náš kroužek pracuje již čtvrtý rok. Přijímání členů se děje po přísném výběru, protože se přihlíží na prospěch a chování nastávajícího člena. - V současné době pracují dvě skupiny, jedna na modelu rozchodu N a druhá na modelu rozchodu H0. O pracovní píli netřeba psát, ta je přímo vidět a chování hochů je velmi dobré. - Model v rozchodu N stavíme na ploše 2 x 0,80 m, plně vyhovující pro tento rozchod. Pro budoucnost počítáme s propojením tohoto modelu s jiným. Je to

model převážně hornaté krajiny a má dvě nádraží. Celá trať je elektrifikována. Kolejiště ovládáme ze dvou stanovišť. Chystáme je na STTM a bude-li to možné, též pro výstavu v Ostravě.

Bohuslav Kolařík

#### Klub železničních modelářů při ODPM - Kroměříž

Oznamujeme, že jsme se přestěhovali do nových místností a máme novou adresu: Klub železničních modelářů při ODPM, Husovo nám. 329/17, KROMĚŘÍŽ, čís.telef. Kroměříž 2900.

Současně oznamujeme změnu pracovních schůzek a návštěvních dnů pro členy ostatních klubů ŽM:

pro mládež - každý čtvrtek 17 - 19 hod. (prac.schůzky)

pro dospělé - každý pátek 17 - 20 hod. (prac.schůzky, návštěvní dny a poradenská služba).

#### OSTRAVA

V Ostravě vznikl Klub železničních modelářů. Je organizován u modelářské sekce Městského výboru SVAZARMu v Ostravě. Sdružuje zatím 14 členů, kteří se scházejí dosud nepravidelně. Zájemci, hlase se na adresu: Stanislav Vojtěchovský, Mitušova ul. 39, Ostrava - Hrabůvka. Rádi rozšíříme své řady o další příznivce modelových železnic.

#### Klub železničních modelářů - Bratislava

Po strate kontaktu s KDPaM železniční modeláři v Bratislave dlhší čas nemali domov a tak sa venovali len prednáškam a schodzovaniu. Až koncom októbra minulého roku SVĀZARM prideliť železničným modelárom veľku miestnosť na povale o rozmeroch cca 12 x 7 m a tri menšie miestnosti v susedstve, ktoré boli určené ako spoločné dielne viacerých modelárskych odborností. "Chybou krásy" veľkej miestnosti je ale bohužiaľ veľmi malá únosnosť podlahy. Tieto miestnosti však bolo treba najprv zbaviť haraburdia, upratať, vyčistiť, urobiť elektrickú inštaláciu a osvetlenie.

Spočiatku, ako to už býva, bolo veľa nadšenia, no časom sa počet prítomných postupne zmenšoval /no i tak vďaka zlej koordinácii niekedy bolo viac ochotných rúk ako práce/. Dnes, vďaka účinnej finančnej pomoci SVĀZARMu sú už tieto nepríjemné práce hotové, a dokonca sú hotové i rámy - 12 kusov o rozmeroch 1,8 x 1,5 m - ktoré dal SVĀZARM zhotoviť na objednávku.

Horšia situácia je však v náradi a nástrojov. Tieto sa nakupovali koncom minulého roku pre viac modelárskych odvetví, bez prítomnosti nášho zástupcu a tak vďaka zlému výberu skôr poslúžia tesárom či kováčom ako železničným modelárom. Ďalšou závadou v našej práci pri stavbe kolajiska (ku ktorej by sme už v krátkej dobe mohli pristúpiť) bude to, že dodnes nie sú ešte vyhotovené projekty. Dúfam však, že v dohľadnej dobe bude aj tento problém vyriešený tak, že v ďalšej správe zo života nášho klubu budem vám už písať i o vlastnej modelárskej práci.

A nakoniec adresa našej klubovne: Dom SVĀZARMu, Roosweltovo nábr., Bratislava. Tu sa schádzame vždy v stredu od 15.30 do 17.30. Návštevníci sú vítaní!

Ing Dušan Petráš

#### Kroužek železničního modelářství v DPaM - Přelouč

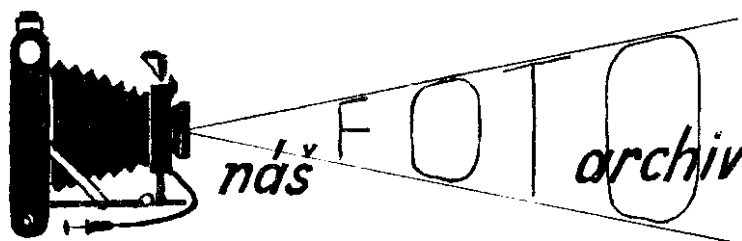
Náš kroužek vznikl v březnu 1965, tedy před dvěma roky. Není to žádný velký kolektiv, nikdy neměl více než 11 členů. Hned na začátku se setkal s pochopením se strany vedení Domu pionýrů a s velkým počátečním nadšením členů. Bylo nás celkem 5. Elán byl velký i když jsme ze začátku probírali jen teorii a někdy jako pro zpestření jsme si im provisovali provoz s materiálem přineseným z domova. Pak byla kroužku věnována dotace z prostředků DPaM a začala stavba kolejiště. Po

několika schůzkách byly položeny první koleje a odzkoušeno několik úseků. Aby byla radost ještě větší, bylo těch několik úseků provisorně elektricky spojeno a nastalo slavnostní otevření trati.

Po tomto vyvrcholení však elán opadl. Skončil totiž školní rok a členové kroužku se rozešli do zaměstnání. S ukončením školy mlčky odešli i z kroužku. Místo nich přišli jiní, ale to už nebylo to pravé. Teprve v poslední době se "nálada pozvedla". Kolejiště však stále ještě není hotové a do dokončení má ještě daleko. Je v tom háček hned několik. Jeden z prvních je: čas. Kroužek se schází jen jednou týdně - a sice v sobotu. Jindy to není možné. Sobota je o všem také dnem rekreace, sportu (a po dobu provozu televize nemůžeme jezdit). Navíc se nyní projevila slabá stránka počátečního elánu před dvěma lety a to ve smyslu přísloví o práci kvapné.

Přes tyto potíže, přes známé nářky na "malé děti s mašinkami" (to je jistě už staré), přesto, že zdejší SVAZARM si nás ani nevšimne, když bychom potřebovali odbornější pomoci, přesto bude nový provoz ještě do prázdnin zahájen. A pak se na nás přijďte podívat! Uvidíte kolejiště, které je jak svým námětem tak i druhem provozu dosti neobvyklé. Ale o tom jindy - až to bude jezdit podle grafikonu. Několik dat o kolejišti: rozměry 4,5 m x 2,5 m, max. výškový rozdíl 350 mm, počet výhybek 11 + 4 angl., koleje Z, Pils, v tunelech PIKO, 2 koncová nádraží, 1 průběžné, 1 zastávka. Tři ovládací pulty.

Václav Semerád



#### AMERICKÁ LOKOMOTIVA ŘADY SD 45

Tato lokomotiva patří mezi nejvykonnější toho druhu na světě. Kapotová nástavba s čelní kabinou pro strojvedoucího kryje naftový spalovací motor typu GENERAL MOTORS o výkonu téměř 3.500 KS. Umístění kabiny strojvedoucího umožňuje posádce dokonalý výhled na trať. Podél celé lokomotivy je montážní plošina, která umožňuje kontrolu motorů i během jízdy.

Přenos výkonu je elektrický - od firmy GENERAL ELECTRIC - řešený originálním způsobem. Motor pohání střídavý elektrický generátor a energie jím vyrobená je pak usměrňována a pohání stejnosměrné trakční elektromotory.

Hlavní rám lokomotivy je usazen na dvou trinápravových podvozcích typu FLEXICOIL - všechny nápravy jsou hnací.

Model těchto typů lokomotiv vyrábí italská firma Rivarossi. Fotografie znázorňuje model prototypu U 25 C, který jezdí u společnosti BURLINGTON, No 550. Je propracován do všech podrobností, vyniká věrností napodobení své předlohy. Opatřen je jedním motorem velkého výkonu a pomocí obandážovaných kol vyvine velkou tažnou sílu. Kabina strojvedoucího, přední i zadní reflektory stejně jako čísla lokomotivy jsou dokonale osvětlena plexisklovými světlovody.

Modely firmy Rivarossi patří mezi nejdokonalejší. Jsou známy pečlivou propracovaností a spolu s jízdními vlastnostmi na originálním kolejivu možná, že předčí i známou firmu Fleischmann z NSR. Modely firmy Rivarossi jsou také pochopitelně dražší.

Vladimír Mácha

Poznámka redakce: rádi bychom ještě v některém z letošních čísel přinesli podrobnější zprávy o jmenované italské firmě Rivarossi.

Normy evropských modelových železnic <b>TROLEJOVÝ DRÁT A SBĚRAČ</b>	NEM 201 Str.1																																			
ČESKÉ ZNĚNÍ      MÍRY v mm      Vydání 1966																																				
<b>1. POLOHA TROLEJOVÉHO DRÁTU</b>																																				
	<table border="1" style="margin: auto;"> <caption>TABULKA ROZMĚRŮ</caption> <tr><td>N</td><td>2,5</td><td>35</td><td>38</td><td>40</td></tr> <tr><td>TT</td><td>4,5</td><td>47</td><td>51</td><td>53</td></tr> <tr><td>HO</td><td>6</td><td>62</td><td>69</td><td>73</td></tr> <tr><td>S</td><td>8</td><td>83</td><td>92</td><td>96</td></tr> <tr><td>O</td><td>11</td><td>114</td><td>130</td><td>140</td></tr> <tr><td>I</td><td>15</td><td>160</td><td>182</td><td>197</td></tr> <tr><td>VELIKOST</td><td>s max</td><td>h1min</td><td>h2</td><td>h3max</td></tr> </table>	N	2,5	35	38	40	TT	4,5	47	51	53	HO	6	62	69	73	S	8	83	92	96	O	11	114	130	140	I	15	160	182	197	VELIKOST	s max	h1min	h2	h3max
N	2,5	35	38	40																																
TT	4,5	47	51	53																																
HO	6	62	69	73																																
S	8	83	92	96																																
O	11	114	130	140																																
I	15	160	182	197																																
VELIKOST	s max	h1min	h2	h3max																																
temeno kolejnice																																				

Normy evropských modelových železnic <b>TROLEJOVÝ DRÁT A SBĚRAČ</b>	NEM 201 Str.2																																			
ČESKÉ ZNĚNÍ      MÍRY v mm      Vydání 1966																																				
<b>2. SBĚRAČ</b>																																				
	<table border="1" style="margin: auto;"> <caption>TABULKA ROZMĚRŮ</caption> <tr><td>N</td><td>105</td><td>14</td><td>34</td><td>41</td></tr> <tr><td>TT</td><td>14</td><td>185</td><td>45</td><td>55</td></tr> <tr><td>HO</td><td>19</td><td>200</td><td>75</td><td>80</td></tr> <tr><td>S</td><td>25</td><td>33</td><td>80</td><td>101</td></tr> <tr><td>O</td><td>34</td><td>45</td><td>111</td><td>143</td></tr> <tr><td>I</td><td>47</td><td>63</td><td>156</td><td>201</td></tr> <tr><td>VELIKOST</td><td>b1</td><td>b2</td><td>h1min</td><td>h2max</td></tr> </table>	N	105	14	34	41	TT	14	185	45	55	HO	19	200	75	80	S	25	33	80	101	O	34	45	111	143	I	47	63	156	201	VELIKOST	b1	b2	h1min	h2max
N	105	14	34	41																																
TT	14	185	45	55																																
HO	19	200	75	80																																
S	25	33	80	101																																
O	34	45	111	143																																
I	47	63	156	201																																
VELIKOST	b1	b2	h1min	h2max																																
temeno kolejnice																																				

<p>Normy evropských modelových železnic</p> <p>TROLEJOVÝ DRÁT A SBĚRAČ</p>	<p>NEM 201 Str.2</p>
<p>Poznámky:</p> <p>1. Míry b4 a h5 esmaňují nejnižší a nejvyšší pracovní polohu sběrače. - Pro stažený sběrač platí míra b4 a normy NEM 101.</p> <p>2. Lyžina podle normy NEM 201 je podstatně širší než modelové zmenšená skutečná lyžina (na př. u FS a SBS). V tom případě se doporučuje postavit celý sběrač širší než podle měřítka.</p> <p>3. Norma NEM 201 (strana 1 a 2) platí pouze pro trakční vozidla, jejichž sběrače jsou uloženy kolmo nad body, které vedou vozidla na kolejích (čepy otočných podvozků, u pevných os krajní osy). Pro ostatní vozidla je zapotřebí míry určit akouřkou.</p> <p>4. Míry b5, b4 a h5, h6 normy NEM 101 (vydání 1958) jsou tímto neplatné a nahradí se mírami b1, b2 a b4, h5 normy NEM 201. Totéž by mělo platit pro některé míry normy NEM 102 str.1, vydání 1958. Návrh k doplnění poznámek, který byl předložen panu Raba-rymu k dodatečnému projednání, zní:</p> <p>5. Míry h5, h6 normy NEM 102, str.1, vydání 1958, jsou neplatné. Poloha sběrače se pohybuje v rozsahu udávaném mírami h1 a h3 ve smyslu poznámek str.1, odstavec 3/.</p>	

<p>Normy evropských modelových železnic</p> <p>TROLEJOVÝ DRÁT A SBĚRAČ</p>	<p>NEM 201 Str.1</p>
<p>Poznámky:</p> <p>1. Míry s, hl, h3 jsou krajní provozní míry. Trolejový drát se musí tak upevnit a udržovat, aby v provozu nepřekročil tyto míry vlivem tlaku sběrače, při uložení v obloucích a následkem změny teploty.</p> <p>2. V rovině se ukládá trolejový drát střídavě ve směru kóty s, aby byla lyžina opotřebována rovnoměrně.</p> <p>3. Na volné trati se používá spravidla míry h2. V nádražích je trolejový drát obyčejně výše, v tunelích a pod mosty podle potřeby níže.</p>	

## ZE VZPOMÍNEK NA XII. MEZINÁRODNÍ VÝSTAVU V PRAZE 1965.

Byly na té výstavě překrásné věci! Mezi nimi také vitrina s přímo pohádkovým modelem venkovského statku. Byla tam stodola se žentourem, studna s kolem na vytahování okovu s vodou, byla tam ... ale to se nedá popsat, to se muselo vidět. Byl tam také strom, na něm špaččí budka a na bidýlku špaček. Dovedete si představit špačka v měřítku 1 : 87 ?

V den, kdy jury hodnotila modely, přišli do výstavního sálu dva významní hosté z Budapešti, Starý, elegantně oděný pán, s ním jeho paní. Uměla německy a tak jsem je vodil a upozorňoval na různé zvlášť pozoruhodné exponáty, až jsme se dostali k té vitrině. "Wunder-schön", vydechla ta milá stará paní a dlouho, moc dlouho vitrinu pozorovala. Upozornil jsem ji na ten "Vogelhaus" na stromě a na toho špačka. Napřed nechápavě kroutila hlavou, pak se začala smát, a jestli prý se může podívat zblízka.

Před exponáty bylo zábradlí, obejít se dobře nedalo, a tak se ta stará paní čile sehnula, podlezla zábradlí, obešla veliký model mostu a už byla u vitрины. Chvilku jí to trvalo, hledala, až našla budku i špačka. Přál bych vám vidět, jak jí zazářily oči, když já - savě volala na svého manžela: "Ja, ja, wirklich sitzt er, dorthin!" Možná, že na toho špačka dosud v Pešti někdy vzpomene, právě tak jako já v Praze vzpomínám na ty její rozzářené oči.

J.S.

Těžká nehoda. - Bylo právě poledne, když do poloprázdného výstavního sálu přišla skupina asi třiceti mládců a děvčat. Prohlíželi, obdivovali a potom se začali shánět po někom, kdo by jim mohl vláčky na našem klubovním kolejišti spustit.

Moc se mi do toho nechtělo, zapojení jsem neznal a o panelu jsem toho také moc nevěděl. Když ale ti mládenci řekli, že jsou z dopravní školy a ještě k tomu z Plzně, tak jsem jim to nemohl odepřít. Mám Plzeň a Plzeňáky velmi rád ještě z dob, kdy jsem měl co dělat se Škodovkou.

Rozsvítily se budovy, nádraží, všechna světla, návštěvidla, začalo to bručet a už to jezdilo. Copak s horním okruhem, s tím bylo hej! Ten byl automatický. Hůře bylo s tím spodním, který se ovládal ručně ...

Nu, co mám povídat, na nádraží stál vlak a než stačil zmizet v tunelu, přihrnul se rychlík ... a už to bylo ...

"No né, to je jako v Hloubětíně!", konstatovali ti mládenci s uznáním. (Právě v těch dnech došlo v Hloubětíně k vážné nehodě.)

"Vidíte aspoň, hoši, jak se to nemá dělat. Ale nezlobte se na mne, ze mne mašinfira už nebude."

Trvalo to hodnou chvíli, než byly napraveny následky "zlého činu", ale potom to jezdilo, jak se říká, jako když namaže. Jeden z těch hostů psal cosi do pamětní knihy. Když poděkovali za to předvedení a rozloučili se, šel jsem k tomu zápisu. Napsali tam moc hezké říkání, ale o té bouračce ani slovo. Tak mi nezbyvá, než abych se kní přiznal skoro po dvou letech touto cestou, a těm hochům vzkázal, že na ně často rád vzpomínám.

J.S.

Z té výstavy /hemžil jsem se tam tři neděle/ mám vzpomínek opravdu hodně. Přišel tam na př. mladý elegantní muž s překrásným fotoaparátem, Polák, který chtěl vědět: Proše pana, kde že ten sklep s mašinkama? ... Pod Technickým museem jsou rozsáhlé prostory, dílny, ale mašinky tam nejsou. Až po dlouhé chvíli mi "došlo", že sklep česky znamená obchod! Tak jsem mu doporučil tramvaj č.11, namaloval plánek Prašné brány s okolím a už to bylo.

J.S.

## ZPRÁVY ZE ZASEDÁNÍ KOMISE ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ PŘI ÚSTŘEDNÍ MODELÁŘSKÉ SEKCI ÚV SVAZARMU - 13.4.67

- byla sestavena redakční skupina pro vydávání modelářské literatury: Vítězslav Bareš, Jaroslav Hána, Ing Miroslav Klos, Ing Ivan Nepraš, Ing Ivo Tvarůžek a Karel Vaňura.
- XIV. mezinárodní soutěž 1967 v Ostravě byla schválena současně jako mistrovství ČSSR 1967.
- byla projednána situace ve vydávání modelářských příloh v časopisech Železničář a Modelář a stav časopisu MALÁ ŽELEZNICE. Pro vhodnost samostatného řízení časopisu MALÁ ŽELEZNICE doporučila komise předávat všechny příspěvky tomuto čtvrtletníku a postupně u-pouštět od Modeláře a Železničáře.
- komise řešila současný nedostatek plánek ke stavbě železničních modelů a doporučila vydávat serie plánek těch vozidel, která nejsou vyráběna továrně (s ohledem na nutnost rozlišovat mezi začínajícími a pokročilými modeláři) serii A: pro začátečníky, serii B: pro pokročilé a serii C: náročné stavby. Bude jednáno s Nadasem o tisku, bude-li Nadas ochoten vydávat malé náklady.
- byla změněna struktura železniční modelářské komise a to takto:  
 předsednictvo: pplk Brichta, Jiří Bajtler, Jaroslav Hána, Ing Ivan Nepraš, Karel Šupík, Ing Ivo Tvarůžek, Josef Vachta.  
 technic.skup.: Ing Ivo Tvarůžek, Milan Klaus, Ing Ivan Nepraš, Karel Reischl, Karel Vaňura.  
 propag. skup.: Jaroslav Hána, Vítězslav Bareš, Ing Dušek, Bořivoj Gryc, Vladimír Zuzka.
- letošní kurs instruktorů bude v Brně od 14. do 16. 11. a náčelní- kem kursu byl jmenován Bořivoj Gryc.
- komise vypracuje nový seznam rozhodčích a bude zavedena nová evi- dence (budou vydány nové průkazy pro bodovače).
- pro zasedání MOROPu 1967 byly zaslány přihlášky sekretariátem MO- ROPu a předány zástupcům klubu pro zájemce z řad modelářů. Jako zástupce ČSSR na jednání kongresu se zúčastní jeden delegát.
- na oddělení propagace ÚV SVAZARMU jsou již k dispozici obtisky od- znaku železničních modelářů. Kluby a kroužky, které o tyto obtisky mají zájem, nechtě si pošlou písemné objednávky na adresu: Propaga- ce ÚV SVAZARMU, Opletalova ul., Praha, s. Smutný.

Karel Vaňura

### Pokračování úvodníku:

Protože se tím časopis rozroste vždy nejméně o 6 - 8 stran (u jed- noduchého čísla), stoupnou i pořizovací náklady. Jak jsme již upo- zornili v 1/1967, bude cena MALÉ ŽELEZNICE od 4.číslo - tj. od zá- ří - vyšší: 4,50 Kčs za číslo. Věříme však, že plánková příloha, po níž bylo tolik voláno, se vám všem bude líbit.

A nyní mi dovozte, abych se na vás obrátil s prosbou - hlavně na naše milé dopisovatele a přispívatele. Jelikož se agenda kolem ča- sopisu stále a utěšeně rozrůstá, příspěvků přibývá, (věřte, že jsme tomu opravdu a upřímně rádi), musíme si v redakční radě rozdělovat úkoly, abychom všechno zvládli a hlavně, abychom nezůstávali dluž- ní odpovědi, jak se dosud stále ještě děje. Proto vás snažně pro- sím: pošlete nám své příspěvky každý zvlášť - na př. příspěvek do rubriky "Ze světa" zvlášť, na jiném papírku třeba příspěvek do rub- riky "Elektro" - stejně zvlášť inserát do Malého oznamovatele. A samozřejmě: průvodní dopis také zvlášť. Vaše příspěvky jsou totiž lektorovány a když nám pošlete na jednom listě více příspěvků (nej- častěji v textu průvodního dopisu), trvá to delší čas, než vaše do- pisy mohou být zpracovány a než dostanete odpověď. (Stalo se též a nejednou, že na svém "putování" se dopisy i ztratily.)

Všechny příspěvky i dopisy, které se týkají časopisu, posílejte, prosím, na adresu redaktora, uvedenou na poslední stránce obálky. Odpovídat vám pak budou lektoři jednotlivých rubrik. Chceme totiž, abyste mezi vámi a časopisem byl rychlejší - a hlavně - abyste všichni obdrželi co nejdříve odpověď a aby se neopakovaly ztráty dopisů. Nezapomente však uvádět čitelně své jméno a úplnou adresu!

Vaše příspěvky archivujeme, proto je nevracíme. Bude-li snad někdo z dopisovatelů žádat příspěvek zpět, necht' výslovně uvede, že žádá o vrácení.

15. dubna se v klubu ŽM ve Valašském Meziříčí konala první modelářská beseda, které se zúčastnilo 42 modelářů a 1 host: s. Jaromír Malý, redaktor Nakladatelství dopravy a spojů. Modeláři se sjeli z Prahy, Chebu, Brna, Ostravy, Kroměříže, Zlatých Hor, Jakartic, Zádveřic, Frenštátu, Nového Jičína, Blanska, Nové Dubnice, Olomouce kromě místních z Meziříčska a Vsetínska. Snad mohu říci za všechny, že ten čas od 8,30 do 17 hod. nebyl promarněný, a že jsme si navzájem měli opravdu co říci. To vyplývá již z vyjádření všech: podobnou besedu opakovat. Bylo ujednáno, že podnikneme společný modelářský výlet i s rodinami - a to do Bílé. - Všem účastníkům besedy i ostatním zájemcům z řad čtenářů však musím oznámit, že z technických důvodů se výlet do Bílé konat nemůže, a již jsme také našli náhradní (rovnocenné) místo našeho modelářského výletu: Krásno nad Kysucou, kde jeskutečně krásná příroda, milá úzkorozchodka pro svoz dřeva a ještě více věcí k tomu, aby, vydaří-li se počasí, se tam nám všem líbilo. Výlet by se konal 22.-23. července - tedy v době, kdy je čas dovolených (a volná sobota). - Všechny bližší údaje a podrobnosti zájemcům sdělí s. Dr. Jiří Joachymstál, Bezručova ul., Zlaté Hory, okres Bruntál. Uveďte hned, zda máte zájem o výlet jednodenní (22.7.) nebo na oba dny, zda budete nocovat "pod vlastní střešou" (stan), či zda máte zájem o nocleh - kdo přijedete, zda sami, s dětmi a pod. Nezapomente přiložit známku na odpověď.

Končím přáním na šťastnou shledanou v Krásnu na Kysucou!

Za redakční radu Jaroslav Hána.

V tomto čísle je přiložen (ve většině nákladu) katalog německé firmy Gebrüder FALLER z Gutenbachu (Schwarzwald) - ve zbytku nákladu katalog firmy Gebrüder MÄRKLIN & Cie z Göppingen (Württemberg). Děkujeme oběma firmám za jejich laskavost a v příštích číslech přineseme podrobnější články o jejich historii i novinkách.

#### VÝSTAVY:

Klub želez. modelářů při ZK Textilana v Liberci uspořádá při příležitosti LVT 67 již III. výstavu železničních modelů ve dnech od 16. 7. do 8. 8. 1967. - Místo konání výstavy není uvedeno.

Kroužek ŽM při ZK ROH ŠKODA v Plzni uspořádá IV. výstavu prací členů kroužku ve dnech 22. 10. až 12. 11. 1967 v závodním klubu. Bližší zprávy o výstavě i životě kroužku přineseme ve 4. čísle.

### ADRESÁŘ

Oprava: V MŽ 1/1967 str. 22, 7. řádek od konce seznamu má správně být: Bordovský František, Štramberk 818, okres Nový Jičín, "TT"

Dospěl Bedřich, Hrochův Týnec 114, okres Chrudim, "HO"

Ing. P. Dočkal, Praha 6, Jugoslávských partyzánů 25

Pokorný Bohumil, Blatná 253, okres Strakonice

Podroužek Václav, Hájek 437, Blovice u Plzně

Hruška Oldřich, Praha 5, Mělnická 5



Ing Hirsch Milan, Olomouc, Dobrovolného 24  
 Chevanec Rudolf, Frýdek - Místek, Havířská 2399  
 Coufal Karel, Šumperk, Fučíkova 13  
 Dr Václav Mach, České Budějovice, Pekárenská 47  
 Meloun Miroslav, Praha 3 - Vinohrady, Vinohradská 128  
 Viesner Oldřich, Ostrava 6, K důlkům 7/571  
 Hanuš Luboš, Nové Město n/Met, Spartakiádní 492, okres Náchod  
 Ing Truchmann Svatopluk, Olomouc, Dolní Hejčínská 10  
 Herman Leo, Gottwaldov, Revoluční 3763  
 Horák J., Kyjov, Komenského 603, okres Hodonín  
 Řezáč Miroslav, Karlovy Vary, Vítězná 68/II.  
 Staněk Jaroslav, Most, Gottwaldova 2753, blok 333  
 Egner Jiří, Brno 21, Obárky 15a  
 Šidlo Jan, Dobřany u Plzně, Sokolovská 518  
 Olišar Ladislav, Jirkov II 1057, okres Chomutov  
 Vyhnálek Zdeněk, Olomouc, Na Střelnici 22  
 Hauska Pavel, Ostrava 2, Korunní 13  
 Holub Jaroslav, Bzenec - Baráky č. 436, okres Hodonín  
 Dr Michalec Č. C.Sc. - laboratoř pro metabolismus bílkovin  
 Praha 2, U nemocnice 5, Fakulta všeobec. lékařství UK  
 Urbánek Stanislav, Valašské Meziříčí, Křížná 567, okres Vsetín  
 Haltmar Jan, Valašské Meziříčí, Vsetínská 86a, okres Vsetín  
 Hrbek Jaroslav, Dobřany u Plzně, Sokolovská 517  
 Pleyel J., Nové Jirny, V Dubinkách, okres Praha - Východ  
 Popovský Oto, Cheb, W. Piecka 41  
 Hes Josef, České Budějovice V, Přemyslova 31  
 Horák Pavel, Přerov, Žižkova 66  
 PhMr Šetka Miroslav, Havlíčkův Brod, Žižkova 612  
 Pavelka Mojmir, Valašské Meziříčí, Obora 666, okres Vsetín  
 Řihola Jiří, České Budějovice, 5.května 9  
 Pejcha Jindřich, Hradec Králové - Třebeš, Školská 128  
 Procházka Vilém, Ostrava - Poruba, Soloská 1185  
 Teska Miroslav, Běnov 15, okres České Budějovice  
 Prusenovský Milan, Brno, Radlas 7  
 Štrejcher Anton, Bratislav, Bellová 43  
 Vítek Dalibor, Brno, tř. Říjnové revoluce 44  
 Ing Kára Jaroslav, Brno, Vlhká 19  
 Ing Arch Švehelka Zdeněk, Praha 10 - Zahradní Město - Západ 2849  
 Černý Lubomír, Praha 5, U Mrázovky 8e  
 JUDr Mareda Jaroslav, Praha 106, Macešková 35  
 Bastař Jaroslav, Hradec Králové, Mánesova 591  
 Svoboda Alois, Praha 2 - Vinohrady, Máchova 23  
 Mečíř Jiří, Praha 2, Tyršova 6  
 Viktóra Jiří, Beroun II, Družstevní 1309  
 Schreiber Otomar, Praha 4, Svatoslava 3  
 Jirát Jaroslav, Žalhostice 82 u Litoměřic  
 Turek Petr, Praha 8 - Karlín, Křížíkova 30  
 Szebínovský Jiří, Praha 4, Petra Rezka 3  
 Neoral Zdeněk, VÚ 5109/V, Mladá I, okres Nymburk  
 Hochman František, Čelakovice, Jiráskova 925  
 Křížek Miloslav, Praha 10 - Strašnice, Vyžlovská 50  
 Novák Václav, Praha 7, Osadní 7  
 Steinfelder Zdeněk, Praha 10 - Vršovice, Francouzská 78  
 Pekař Vilém, Praha 4, Novodvorská 1131  
 Reischl Karel, Plzeň, Částkova 39  
 Březina Eduard, Kyjov, nám. Julia Fučíka 933, okres Hodonín  
 Vopička Ota, Praha 1, Nerudova 49  
 Škorpil Alois, Okres. agron. laboratoř, Žamberk, Pod Karlovicemi  
 Ipser Jan, Pardubice, Leninova 1841  
 Faigl Zdeněk, Vrchlabí I, Nářadí n.p.  
 Semerád Václav, Přelouč, Střelova 321, okres Pardubice

Oprava:

Přiložená fotografie neodpovídá popisu uvnitř časopisu. Ve skutečnosti je model posunovací lokomotivy řady V 60 Německých spolkových drah. Tento model vyrábí firma Fleischmann a Märklin. Tato 3-osá diesellová lokomotiva v provedení "Märklin" má všechny hřídele hnací, obě zadní kola jsou opatřena bandážemi pro zlepšení tažné síly. Model má funkční svítilny /světlovody/ šasi opatřeno malými detaily a modelově přesně provedenými nápisy dle skutečnosti. Vsazená okna jsou opatřena plastickými rámy. Podvozek je zhotoven z vysoce kvalitní tlakové litiny, kola a táhla zbarvená dle originálu. Model je opatřen "Telex" spojkou na obou stranách. Délka modelu přes nárazníky je 12 cm. Prosíme o prominutí změny která vznikla během tisku

R e d a k c e .

