

8

**Malá****ŽELEZNICE**

METODICKÝ  
 ČASOPIS ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ A PŘÁTEL ŽELEZNIC

4

září 1967

II. ročník

cena 4.50 Kčs

**O B S A H :**

Úvodník	str. 1
XIV. mezinárodní soutěž a výstava	1
Co máte za svým kolejištěm?	2
Z jarního norimberského veletrhu	6
Novinky Arnold Rapido "N" pro rok 1967	7
Několik pracovních námětů pro činnost dosud nezaloženého svazu přátel železnic ČSSR	9
O malých železnicích v NSR	11
Začátek křížovkářské soutěže	15
Výkres Heusingerova rozvodu	16-17
Výkres tří dalších rozvodů	18
Spomalenie a oddialenie funkcií pomocou termistorov	21
Z historie	22
Chladicí vozy na přepravu piva	23
Z vašich dopisů	26
Malý oznamovateľ	29
Výkres nápisu ČSD	31
Víte, že ...	32
Adresář a literatura	3. a 4.str. obálky

**Norma NEM 012 a 123**

**Plánková příloha:** ciachovný vozeň ČSD 420  
 rozhlasový vůz pro spádoviště ČSD 807  
 vozy na sklo k.k. St. B. jGlas 280527  
 a ČSD Pz 530500 **P**

**Obrázková příloha:** motorové vozy M 120.4

**Katalog**

S hlubokým zármutkem vám oznamujeme, že zemřel  
předseda našeho klubu a ZO SVAZARMU

Ing Ladislav P A R D O N

Pohřeb žehem se konal dne 31.7.1967 v brněnském  
krematoriu.

Výbor základní organizace  
modeláři železnic  
BRNO, Úvoz 26

## Ú v o d e m

Dnešním číslem začíná vycházet slíbená plánková příloha MALÉ ŽELEZNICE. Činíme vše pro to, aby byla hodnotným přínosem jak pro práci aktivních modelářů tak pro sbírky přátel železnic a sběratelů nejrůznějších železničních dokumentů. Dostáváte do rukou podklady ověřené a důvěryhodné. A jenom čekáme na vaše dopisy, z nichž chceme čerpat podněty pro svou další práci a příští edice.

UPOZORNĚNÍ: Jelikož naše tiskárna nemá speciální znaky, kterých je zapotřebí pro sazbu odborných textů, jsou tyto znaky v textech plánkové přílohy vynechány. A protože z technických důvodů nemáme dosud kartáčový otisk, přineseme poznámky o grafických úpravách a doplncích v příštím čísle. (Je jich jen nepatrný počet.)

Obrázková vložka je už závdavkem pro prosincové číslo, kde budou zveřejněny výkresy motorového vozu M 140.4.

Uposlechlí jsme vašich připomínek a budeme vydávat normy NEM ve formátu A4 (nikoliv A5, jak jsme původně zamýšleli). Postupně vydáme všechny nejdůležitější normy. (Znova též normu NEM 201, která byla v minulém čísle špatně vytištěna.)

Žádáme naléhavě naše dopisovatele, aby nezapomínali, pokud čerpají látku pro své články z jakékoliv literatury - ať naší nebo cizí - uvést vždy název pramene, který citují, v plném znění.

Za redakční radu J. Hána.

## XIV - 1967

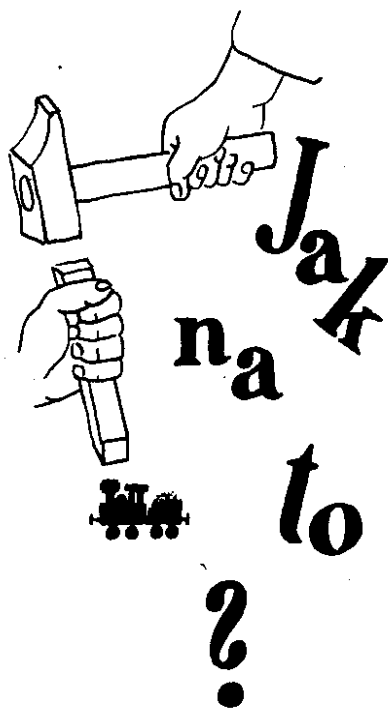
Otevření XIV. mezinárodní soutěže a výstavy železničních modelů v Ostravě "je již přede dveřmi". Brány pavilonů J1 a J2 (zde nastala změna oproti zprávě z čísla 2-3) v Parku kultury a oddechu se otevrou pro veřejnost v sobotu 23.9. ve 12 hodin.

Ale této slavnostní chvíli bude předcházet ještě hodně práce řada událostí. Ve dnech 16. - 22.9. bude probíhat příprava výstavy a soutěže. Vlastní soutěž pak bude ve dnech 18. - 19.9.

V pátek 22.9. v 10 hodin se bude konat tisková konference a od 14 do 19 hodin budou natáčet své záběry Československý rozhlas a Čes-

*pokračování na str. 30.*

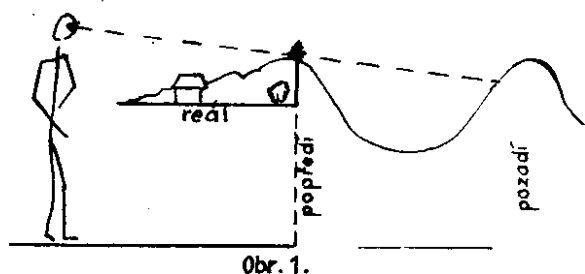
## CO MÁTE ZA SVÝM KOLEJIŠTĚM ?



I když je následující článek míněn pro majitele pevného kolejiště (a za takové pokládám i vtipná sklopná kolejiště ve skříních a pod.), ať si ho přečtou i majitelé rozkládacích a přestavovacích kolejišť, neboť i na ně dojde kousek dál.

Na otázku, zda nechat za kolejištěm holou zeď nebo přikreslovat pozadí, jsou různé odpovědi. Pokládám za vhodnější doplnit modelovou krajinu domalovaným pozadím, které rozšiřuje obzor do hloubky a dává kolejišti ucelený ráz. Máme-li v kolejišti městské nebo dokonce velkoměstské motivy, je to nezbytné, protože nám nebude nikdo věřit, že za nádražím je jedna řada domů a pak už nic. Je ovšem pravda, že každý nemá k dispozici akademického malíře a sám si netroufá. Tomu jsou určeny tyto řádky, ne jako kuchařka, ale jako impulz. Rozvine-li se kolem nich diskuse, není nic lepšího - víc hlav víc ví.

1. Aby nedocházelo k nejasnostem, zvolil jsem následující názvosloví: Kolejiště s modelovou krajinou v měřítku nazývám reál. Obraz je to, co je nakresleno na svislé zdi za kolejištěm, pozadím nazývám onu část, která představuje vzdálený obzor, popředím tu část, která těsně přiléhá k reálu; na spodní straně, kde se stýká svislá stěna s vodorovnou, je kout. (Brušiči jazyka nechtě mi odpustí). Obr.1.



Obr. 1.

Je třeba se snažit, aby reál přecházel do obrazu co možno neznatelně i při pohledu ze strany. Ujišťuji vás, že to jde snáz, než myslíte.

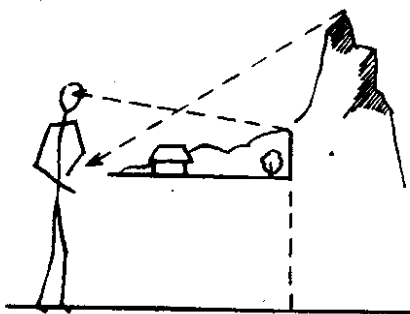
Na kolejiště se díváme vždy poněkud shora a je proto logické, když další pokračování v obraze má charakter pohledu přes údolí na protilehlé kopce. Zvětšená kopie pracně opatřené pohlednice alpských štítů doporu-

je skutečnosti, protože tam jsou hory v pohledu zdola nahoru. (Srovnej obr.2 a 1.)

Je sice pravda, že do výšky řešené kolejiště si vynutí charakter horské trati se skalisky, strmými svahy a opěrnými zdmi. To ovšem neznamená, že budeme kopírovat rakouské nebo švýcarské Alpy (ledaže právě to máte v úmyslu), jejichž ledovcové štíty pak v měřítku musí sahat až ke stropu (a taková kolejiště existují). I u nás lze nalézt motivy pro horskou trať.

Hory kolejiště utiskují (ani Vysoké Tatry nestojí hned za tratí ale "hodný kousek" od ní), zmenšují a nutí k podrobnější malbě, na niž pohlednice a dobrá vůle nestačí. Zato nízký vzdálený horizont uvolňuje prostor a působí mnohem skutečněji (a hlavně dá méně práce).

Pro skutečnou úsporu práce je dobré zvednout terén na zadní straně nahoru, náš pohled potom běží zdánlivě přes hřeben na



Obr. 2.

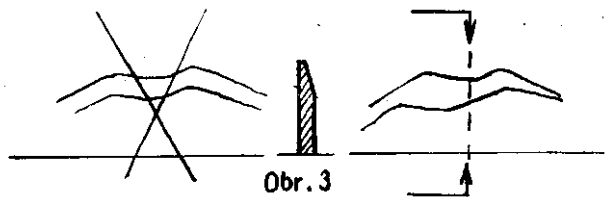
protější, za neviditelným údolím ležící svahy.

Z důvodů správné perspektivy pracujeme na zadní straně kolejiště s modely více zmenšenými, tzn. že pro model "HO" použijeme do - mečků "TT" (s výjimkou nádražní budovy) prakticky hned za zadní tratí. Samozřejmě jim úměrně zmenšujeme i stromy, keře a figurky. I rozměr do hloubky (směrem od nás) zkracujeme, abychom lépe "při - lehli ke zdi".

## 2. Volba materiálu.

Pravdivost zobrazeného nás nutí, aby pozadí bylo nelesklé. Má - me tedy na vybranou malířské hlínky, tempery, plakátové barvy a jejich kombinace, latexové barvy. Olejové barvy a lesklé laky ne - doporučuji.

Majitelé skládacích kolejišť použijí pro stavbu překližky nebo sololitu, které opatří na dolní straně lištou a vhodnými stojánky, a postaví jako horizontovou spojku. Silnější materiál s výhodou na horní straně zeslabíme (obr.3), ne však se stejným sklonem, aby hra - na nevyšla stejně daleko od obrysu, nýbrž nepravidelně a kreslený terén přimkne k takto vzniklému obrysu.



Obr. 3

Uvnitř skříně polepíme nebo po - táhneme povrch kreslířským karto - nem nebo malířským plátnem, které můžeme vložit i napnuté na rámu. K lepení použijeme lepidel, která vzdorují vodě, a potom na karton se dá malovat i vodovými barvami. I

jiné metody jsou možné.

Na zdi pracujeme na větších plochách hlínkovými barvami a po - drobnosti temperou. Z vlastní zkušenosti nedoporučuji pracovat na vápno, protože všechny zelené a modré odstíny na něm zakrátko ze - šednou. (Pozn.red. Na vápno lze s výhodou malovat latexovými bar - vami, pokud vápenných vrstev není více jak dvě, protože pak může dojít k odlupování obrazu. Naproti tomu nedoporučuje se používat latexových barev na hlínku, protože rovněž může dojít k odlupová - ní).

Barvy musíme přizpůsobit použitému osvětlení. Letní, sluncem o - svícená krajina má nebe modré, světlejší dole při obzoru. Malíř - skou štětkou se to sotva dokáže. Pak volíme "nebeský blankyt" v jednom světlejším odstínu. V denním, rozptýleném světle je nebe še - domodré, v zimě šedé.

Oblaka jsou "kapitola sama pro sebe" a kdo si nechce přidělá - vat starost, raději je vůbec nedělá. Kdo je mít musí, dej přednost lehkému nadechnutí fixírkou, jinak, pokud nejste vyslovení talenti, dostanete na nebi místo obláček kusy vápence.

Několik lehce nahozených pahorků s lesíky, stromořadím a pár střechami dokáže každý. Jen pamatujte na to, že čím dál od nás jsou barvy víc a víc lomené do šedomodra. (Obr.4)



Obr.4

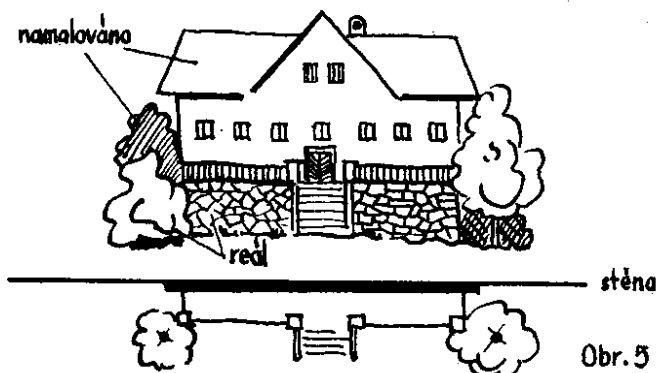
Jestliže jsme zlehka "nahodi - li" pozadí, přejdeme k popředí, které si žádá přesné práce sytými barvami s množstvím detailů. Vi - díte sami, co práce jsme ušetři - li, že jsme celé údolí "nechali

padnout za kopec".

3. Je jisté, že popředí by se dalo dělat s fotografickou přesnos - tí; existují přece metody vybudování světlocitlivé vrstvy na zdi, na kterou by se vhodné motivy promítly promítacím přístro - jem (nebo zvětšovacím), vyvolaly a kolorovaly. To ale není pro mo - deláře, ale pro reprodukčního fotografa-odborníka. Přístupnější jsou kolorované nebo barevné zvětšeniny, i to je možný způsob, ale vnáší nám sem cizí prvek: fotografickou realitu, která se špatně srovnává s modelem, který je vždy do určité míry stylizovaný.

Použitelné jsou i motivy z prospektů turistických kanceláří, nejsou však vždy v měřítku a nemají vždy žádaný směr vržených stínů. Vadí i lesklý povrch, který se na papíře těžko matuje. Lze si odpomoci přemalováním nelesklými barvami.

S výhodou se dá pracovat celoplastickým způsobem, připomínajícím dnes už velmi málo známé reliefsy. Použijeme např. obrazu horské chaty obr.5, jejíž terasu a schodiště provedeme v reálu.



Rovněž ostré oddělení lze dosáhnout jednoduchou kresbou jehličnatého lesa, silně kontrastní tmavou zelení s několika hnědými kmeny. Představíme-li před něj několik plastických smrků, je iluze dokonalá. (obr.6)

Zásadně hledíme poslední partii reálu zkracovat do hloubky, ovšem s rozumem. Nebudeme kvůli tomu deformovat budovy, ovšem nebudeme je stavět těsně "na zeď", aby na ni nevrhaly ne-

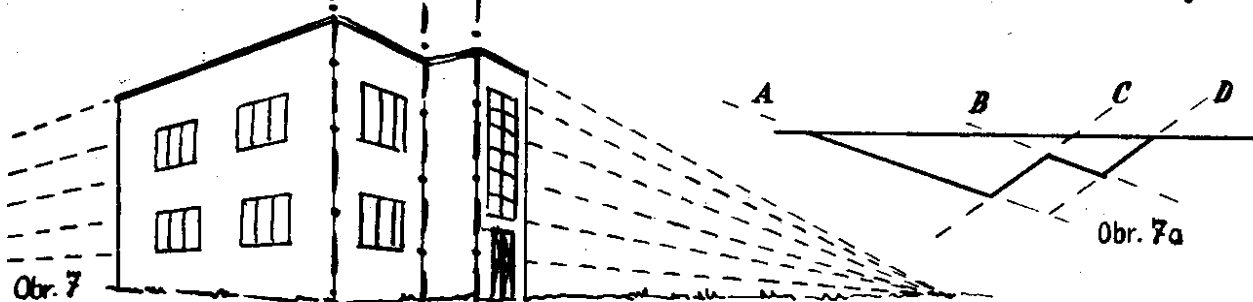
žadoucí stíny. Ani stromy před světlým pozadím neopíráme o zeď, to raději s ohledem na celoplastiku strom vybudujeme na zadní straně plochy a kousek jej domalujeme.



Obr. 6

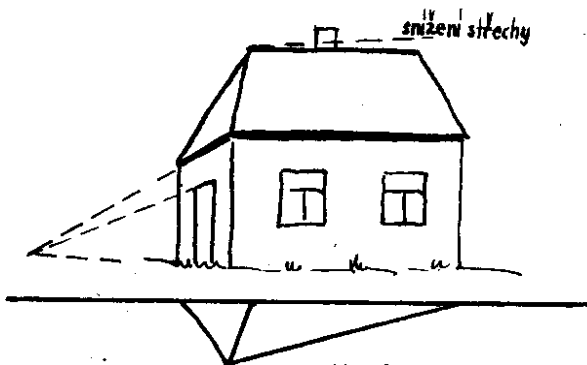
V mnoha případech si lze pomoci zfalšováním perspektivy. Vilu z obr.7. narýsujeme podle zásad perspektivy (viz následující oddíl 4), v čerchovaných li-

niích podle obr. 7a zprohýbáme a přisadíme na zeď. Do dutiny se dá



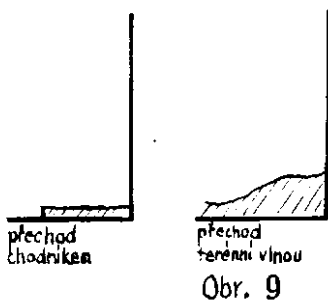
svítit a může tedy mít i svítící okna. Snažíme se, aby stěny AB a CD byly rovnoběžné. Zadní část černé střechy přikreslíme na obraz.

Dům v průčelní poloze uděláme podobně. Průčelní část rýsujeme bez perspektivy, boční část v silně zkrácené perspektivě (obr.8) a přisadíme ke zdi. Střecha musí být stanového typu, štít bychom totiž do obrazu nevpravili. Na dům lepíme přední část střechy s bočnicí a hřeben položíme do roviny obrazu. Průčelní část střechy bude pak zborcená plocha; bude proto lépe použít střechy lepenkové nebo doškové než eternitové nebo taškové. Hořejší roh budeme muset trochu snížit, ale to až při montáži. Komín přimalujeme.

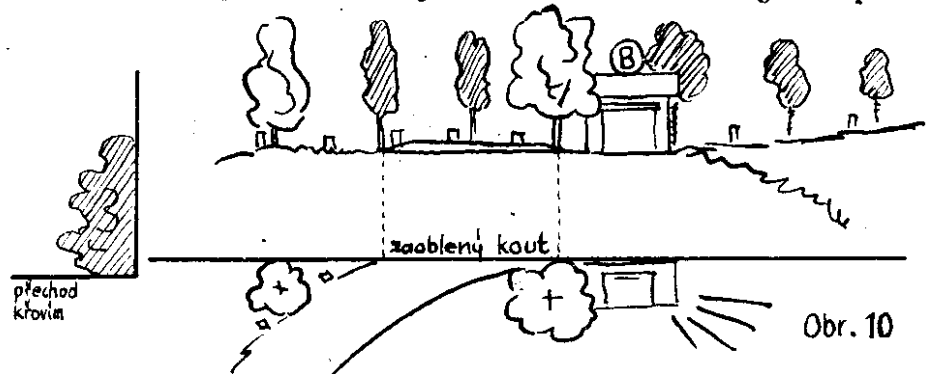


Obr. 8

Přechod z vodorovné do svislé plochy zfalšujeme buď chodníčkem, terénní vlnou nebo křovím (obr.9) a linii rozbijeme tím, že terén vlníme ve vodorovném směru, aby kout nebyl v rovině - (to je nápadné.)



Obr. 9



Obr. 10

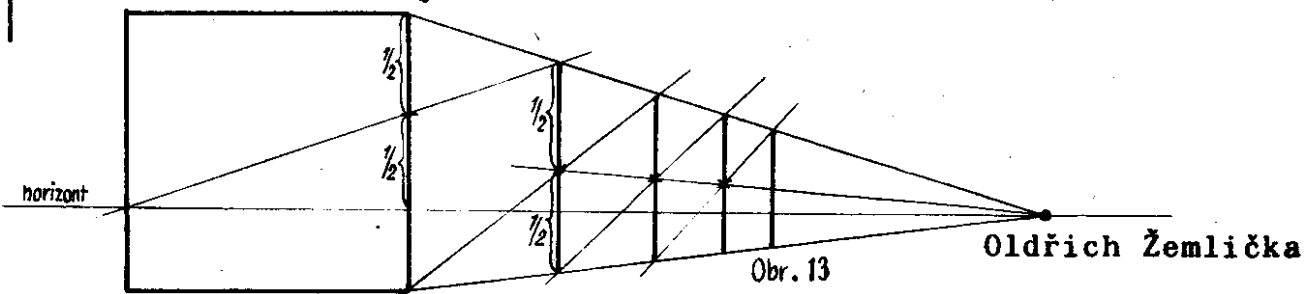
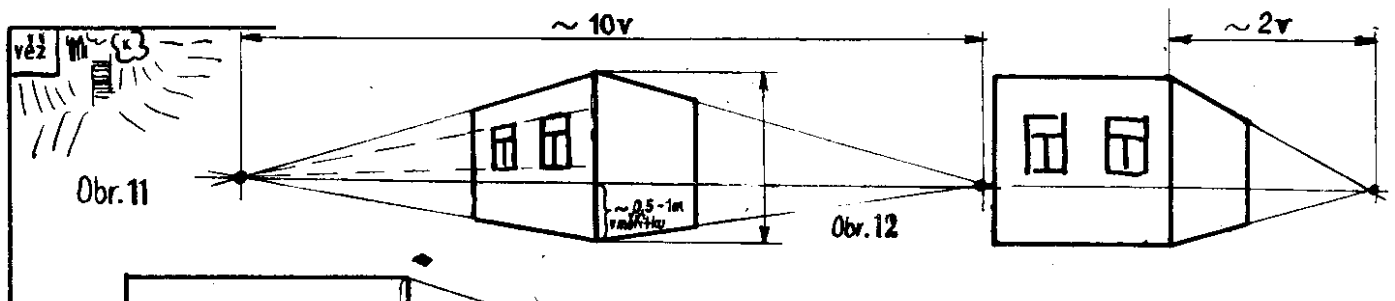
Převést řeku nebo silnici z obrazu do reálu je beznadějně. Zaoblení koutu nemá cenu. Nejlepší je nechat řeku padat vodopádem, jezem nebo postavíme do reálu přecházející přehradu. Silnici převedeme nejlépe tak, že ji přitochíme ke zdi jakoby zde přecházelavterénní vlnu, za kterou mírně klesá, a zamaskujeme stromy, keři, patníky; dobrým řešením je též benzinová pumpa apod. Zde je jediné místo, kde je nám zaoblení koutu něco platné. (obr.10)

Další otázkou jsou svislé kouty. Zde, pokud to lze, volíme naopak zaoblený přechod o poloměru tak velikém, jak jen možno, alespoň v "nebeské části". Jinak kout dobře vykryje hranatá věž zříceniny, rozhledna, televizní vysílač, hvězdárna apod. (obr.11)

Nežádoucí průhledy zakryjí stromy a keře docela bezpečně.

Pozadí města nebo velkoměsta dá víc práce, ale chceme-li si ji ušetřit, nakreslíme za řadu domů v reále několik střech, jakoby klesaly dolů, a zase za naším "neviditelným" údolím jen obrys městského horizontu ve špinavé šedi - a fixírkou "zakouříme". Zde je opravdu dobře prohlédnout si pečlivě a kriticky, jak to vypadá ve skutečnosti, a s výhodou pracovat podle vhodné fotografie. Cizorodým dojmem nepůsobí ani černobílá zvětšenina, do které bychom vnesli něco šedě zašpiněných barev.

4. Nakonec několik poznámek o perspektivní kresbě. Ú b ě ž n í k je bod na vodorovné přímce, procházející ve výši oka - v našem případě asi 0,5 - 1m od země (pozor: ve zvoleném měřítku) - do něhož se sbíhají všechny vodorovné přímky daného tělesa, které nejsou přímo kolmé na rovinu pohledu. Jejich vzdálenost volíme asi 10 výšek budovy pro polohu nárožní (obr.12 vlevo) a asi 2 výšky pro polohu průčelnou (obr.12 vpravo). Zmenšující se vzdálenosti v perspektivním pohledu se rýsují systémem úhlopříček podle obr.13, kde je také naznačeno promítnutí průčelního čtverce ve zkrácení.





STRUČNĚ Z JARNÍHO NORIMBERSKÉHO VELETRHU.  
Dokončení

**LILIPUT "HO":**

Kromě švýcarského služebního vozu pro nákladní vlaky (populárně zvaného "sputník") a nové serie cisternových vozů, které se objevily v průběhu minulého roku, vystavovala firma jako novinku rychlíkový vůz C 4i 30 v provedení ÖBB a jako německý "old timer" z roku 1930. S vagonem je dodávána i serie obtisků - směrových tabulek podobně jako u firmy Fleischmann. Dále byly předváděny zatím jako prototypy elektrická lokomotiva BoBo řady 1245 ÖBB, rakouský služební vůz pro nákladní vlaky (odvozený z řady vozů "Oppeln"), zavazadlový vůz příslušející k serii krásných osobních vozů Be a Ce, pomocný sněhový pluh na vyřazeném "vanovém" tendru a tentýž tender se zabudovanou kabinkou pro vlakvedoucího. Připravuje se výroba švýcarské rychlíkové parní lokomotivy A 3/5 603 (2-C s třinápravovým tendrem).

**LIMA "HO" a "N":**

Ve velikosti "HO" byla vystavena tzv. "evropská" elektrická lokomotiva E 410 DB a švýcarský motorový vůz RB-4/4. Velikost "N" byla zastoupena francouzskou dieselovou a švédskou parní lokomotivou a dále pak švýcarskou motorovou soupravou.

**MÄRKLIN "HO" (HAMO "HO"):**

Hlavní atrakcí a novinkou na stánku této firmy byla kupodivu dráhová autička. Železniční modeláři pochopitelně hledali to ostatní: Parní lokomotivu BR 38 (P 8) s "vanovým" tendrem, která byla až doposud vyráběna výhradně firmou LILIPUT. Byl předveden sice jen prototyp, avšak není pochyb o tom, že to bude jeden z velmi dokonalých a hledaných modelů pro milovníky "páry". Dále to byly dva typy modelů posunovacích dieselových lokomotiv firmy Henschel, parní lokomotiva dánských drah a anglická dieselová lokomotiva. Novinkou v rychlíkových vozech je poštovní vůz DB, spací vůz DSG, holandský a francouzský vůz. Mezi novými nákladními vozy jsme viděli německý vůz s odsunovatelnou střechou a stěnami Klmmghs 66, belgický samovysypný vůz 1000 G-1 a některé nové cisterny soukromých společností. Lokomotivní park HAMO byl obohacen o parní BR 38, BR 24 a elektrické E 424 (FS) a 1141 (ÖBB).

**PECO "O", "HO", "HO/N", "N":**

Výborné kolejivo této firmy bylo obohaceno o "HO" sortiment s "betonovými" pražci, které působí velmi efektně na volné trati, dále o velmi štíhlou anglickou výměnu a konečně jako překvapivá novinka bylo předvedeno kolejivo "Q". Podlože u obou zmíněných kolejiv jsou ohýbatelné.

**POLA "N":**

Firma vystavovala přesné napodobeniny vjezdu a výjezdu Simplonského tunelu i s pamětními deskami a letopočty dokončení stavby. Dále bylo předvedeno několik nových staveb ve švýcarském slohu.

## QUICK "HO":

Firma předvedla velmi přesný model staré cihelny a několik staveb rovněž ve švýcarském stylu.

## RIVAROSSO "HO":

Velmi zdařilým modelem jsou nezkrácené rychlíkové vozy UIC 1. a 2. třídy. Velké parní lokomotivy 2 D + D 2 "Big boy" a 1 E + E 1 jsou určeny pro americký trh.

## ROKAL "TT":

Firma je zcela ve znamení přechodu na normalisované kolejiivo a nabízí rovněž veškeré příslušenství k stavbě vrchního vedení.

## SOMMERFELDT "O", "HO", "N":

Jako novinku předváděl vrchní vedení k velikosti "O" a "N", k velikosti "HO" nabízel lehké stožáry pro vrchní vedení místních drah nebo tramvají.

## PREISER "HO", "TT", "N":

Mimo jiné novinky předváděl 24 různých typů povozů pro nejrůznější použití.

## TRIX "HO", "N":

Firma vystavovala tentokrát jen málo novinek, ale zato vynikající kvality: čtyři nákladní vozy: krytý Gmmhs 56 DB, velmi detailně provedený s otevíratelnými dveřmi a větracími otvory. Jemu je podobný i švýcarský K 4; další je holandský vůz s dvěma kulovými sily a německý Okmm 58 pro přepravu sypkých hmot sestávající ze dvou nádob (jejich obsah u skutečného vozu je 24 m<sup>3</sup>), které mohou být pomocí jeřábu přemísťovány z vagonu i s obsahem. - Ve velikosti "N" vynikala elektrická lokomotiva E 03 DB s dvěma motory a příslušnou soupravou vozů TEE (ve zkráceném provedení). Pěkná je i diesellová lokomotiva V 200 a nové mechanické návěstidlo.

## VOLLMER "HO", "N":

Kromě několika nových staveb domků a mostů přináší firma jako novinku vrchní vedení pro velikost "HO" a "N".

Podle časopisu "Die Modelleisenbahn" - Wien zpracoval Joachimstál.

### NOVINKY ARNOLD RAPIDO "N" PRE ROK 1967

Firma ARNOLD ako jeden z najaktívnejších výrobcov modelových železnic v menovitej veľkosti "N" aj naďalej rozširuje svoj sortiment a v roku 1967 ponúka slušné množstvo novinek.

Nová súprava pre "začiatok" pozostáva z modelu elektrickej lokomotívy DB rady E 69, troch nákladných vozňou, koľajového oválu, nakolajovača, prípojného káblu so svorkami a z jedného transformátora.

Druhá nová súprava obsahuje diesellovú lokomotívu V 200 (DB), tri rýchlikové vozne (modrý 1 triedy, zelený 2 triedy a jedálny červený), koľajový ovál, nakolajovač a prípojný kábel so svorkami.

Medzi trakčnými vozidlami je novinkou model viacúčelovej diesellovej lokomotívy rady V 160 Nemeckých spolkových železnic (DB) s usporiadaním náprav B' B'. Lokomotíva je červená a má automaticky prepínateľné čelné a koncové osvetlenie v závislosti na smere jazdy.

Ďalšou novinkou je "Oldtimer" - americká parná lokomotíva s nápravami v usporiadaní C so štvornápravovým tendrom.

Veľkou ťažnou silou a modelovou vernosťou sa vyznačuje model rýchlobežnej elektrickej lokomotívy rady E 03 (DB) s usporiadaním náprav CoCo. Model má trojnásobné čelné a dvojnásobné koncové osvetlenie automaticky prepínateľné podľa smeru jazdy. U tohoto modelu firma ARNOLD po prvý krát použila funkčné zberače prúdu na rozdiel od doteraz používaných atráp. Lokomotíva má prepínateľné napájanie z vrchného vedenia (a jednej koľajnice) alebo z koľajnic; takže môže



byť použitá pre súčasťnú jazdu dvoch samostatne ovládaných súprav po jednej koľaji. Lakovanie je vo farebnej kombinácii krémovej a červenej farby.

Model dieselového motorového vozňa rady 5081 Rakúskych spolkových železníc (ÖBB) je taktiež vybavený automatickým prepínaním troch bielych čelných a dvoch koncových červených svetiel podľa smeru jazdy. Pri jazde s prívesným vozňom je možné koncové svetlo vypnúť. Dĺžka medzi nárazníkmi je 87 mm a je nálakovaný kombináciou modrej farby a farby slonovej kosti.

K novým vozňom patrí model prívesného vozňa a vozňa s pomocným stanovištom riadiča, ktorý je na strane stanovišťa riadiča vybavený automaticky prepínateľným osvetlením (čelné alebo koncové - podľa smeru jazdy resp. polaritu koľajnic). Dĺžka vozňov ako aj náter sú tie isté ako u motoráku.

Novinkou je tiež model osobného vozňa 2 triedy rady Bi 32 niekdajších Nemeckých Ríšskych železníc vo farebnej kombinácii slonová kosť / červená.

Nový je aj model rýchlikového vozňa 1/2 triedy DB (AB4 y ge-58) ako aj model rýchlikového vozňa 2 triedy s batožinovým oddielom (model vozňa DB rady BD 4 y ge-56). Tieto vozne zelenej farby doplnujú doteraz vyrábaný model vozňa 2 triedy (B 4 y ge), ktorý je dlhý 112 mm, takže je možné vytvoriť peknú rýchlikovú súpravu pre blízku prepravu alebo pre robotnícke vlaky, čo je v súlade s používaním skutočných vozňov.

Novým modelom je tiež model súčasťného vozňa série A4 (SBB), ktorý je tiež zelenej farby.

K novej elektrickej lokomotive E 03 patrí súprava vozňov TEE v kombinácii žltej a červenej farby. Pre vytvorenie tejto súpravy sú k dispozícii tieto vozne: oddielový vozeň 1 tr. (model vozňa Av 4üm - DB), veľkopriestorový vozeň 1 tr. (Ap 4 üm), model jedálneho vozňa (WR 4üm 64) a model barového vozňa (ARD 4üm 64). Tieto modely sú dĺžky 165 mm a i keď je možná ich prevádzka na oblúku o polomere 192 mm, doporučuje výrobca z dôvodov modelovej vernosti ich prevádzku na oblúku o polomere okolo 400 mm.

Z nákladných vozňov fa ARNOLD uvádza ako novinku model chladiaceho dvojnápravového vozňa typu Gms (DB) s nápisom "SEEFISCHE", ďalej model štvornápravového plošinového vozňa rady SSKm 49 (DB), ktorý je "naložený" odnímateľným modelom tanku Leopard, a ďalší model plošinového vozňa rady SSyl (DB) naloženého siedmimi odnímateľnými "svitkami ocelového plechu" - oceliarne Thyssen.

Doterajšie modely vozňov amerických železničných spoločností doplnujú novinky: model otvoreného štvornápravového samovýsypného vozňa železničnej spoločnosti "Virginia-Railroad" vo farbe čiernej, ďalej model samovýsypného vozňa s uhlím spoločnosti "NYC-Railroad" vo farbe oranžovej a model uzatvoreného samovýsypného vozňa spoločnosti "N&W-Railroad" šedej farby.

V sortimente koľajiva sú novinkou dvojité križovatkové výhybky v provedení pravom alebo ľavom s uhlom odbočenia 15° a s dĺžkou koľaje 111 mm. Elektromagnetický náhon je odnímateľný. Dvojité cievka je na 16 V striedavého prúdu s ochranou koncovým vypínaním. Náhon je možné umiestniť nad alebo pod úroveň terénu. Tento spôsob prevedenia náhonu sa používa teraz aj u obyčajných výhybiok, u ktorých bol doteraz ich pevnou súčasťou, a i keď bol menší ako u výhybiok PIKO-"N", predsa len nové riešenie u trvalých koľajísk bude vernejšie napodobovať skutočnosť.

Výhybkový prepínač má v novom prevedení presvetlovacie tlačítka pre lepšiu optickú kontrolu nastavenia vlakovej cesty.

Doterajší systém mostov je doplnený o čelné piliere výšky 50mm, ďalej o podperné piliere rôznej výšky a modely murovaného viaduktu (4 oblúky), murovaného mosta s dvomi plytkými klenbami a železobe-

tónového jednooblúkového mosta. Tieto mosty sú dĺžky 222 mm a je možná ich kombinácia, resp. predlžovanie nadstavovaním. Prvé dva murované mosty je možné použiť i o polovičnej dĺžke t.j. 111 mm.

Pre doplnenie mostov použitých na elektrifikovanej trati sú ponúkané konzoly pod stĺpy vrchného vedenia. Stĺpy vrchného vedenia firma ARNOLD vyrába už dlhšiu dobu, žiaľ "vrchné vedenie" je len jeden vodič prestrčený cez očka vytvorené na kococh konzol a teda nie je funkčné. Je však pravdepodobné, že v súvislosti s použitím funkčných pantografov u modelu E 03 sa bude firma zaoberať výrobou funkčného modelu vrchného vedenia. (Takéto funkčné vrchné vedenie vyrába firma Sommerfeldt).

K horeuvedeným novinkám ostáva už len dodať tajné želania priaznivcov veľkosti "N", aby sa tieto objavili v predaji aj v ČSSR a to nielen v Tuzexe (ako to bolo u výrobkov fy LIMA) a aby sa čím skôr, nám doteraz dostupné výrobky fy PIKO v merítku 1:160, v sortimente i kvalite vyrovnali modelom firmy ARNOLD.

Podľa katalogu noviniek na r. 1967 fy ARNOLD spracoval

Ing D. Petráš.

### NĚKOLIK PRACOVNÍCH NÁMĚTŮ PRO ČINNOST DOSUD NEZALOŽENÉHO SVAZU PŘÁTEL ŽELEZNIC ČSSR

V roce 1958 konala se v Rakousku první celostátní konference věnovaná historii železnic. Tehdy se odborníci dožadovali, aby dosud zachované železniční stavby bývalé koněspřežné dráhy z Budějovic do Lince, které se nacházejí převážně na území ČSSR, byly chráněny, a bylo dokonce navrženo, aby nejzachovalejší část tratě v délce asi 3,5 km byla obnovena do původního stavu a byl zde z historických i turistických důvodů obnoven provoz, pochopitelně na vozech rekonstruovaných podle dobových kreseb, tažených koňským spřežením. Při museu v Českých Budějovicích je ustavena skupina nadšenců, kteří chystají založení památníku této historické dráhy v bývalé budově nádraží, které je nejstarší železniční budovou na evropském kontinentě. Budova je tč. v držení podniku Koh-i-noor a má být uvolněna k 1.lednu 1968. Do původního stavu má být uveden i úsek Pšenice - Rybník, kde je nejvíce dosud zachovaných staveb. Realizací těchto plánů by vznikla prvotřídní evropská turistická atrakce a současně důstojný památník této pozoruhodné železniční tratě, který by budil mimořádný zájem všech milovníků železnice a její historie.

Švýcarští přátelé železnic zakoupili v roce 1962 za 20.000 DM od Německých spolkových drah vyřazenou lokomotivu typu S 3/6. Lokomotiva byla převezena do stanice Lindau, kde se ujal Ing Lory z Winterthuru náročného úkolu uvést ji do původního historického stavu. Věnoval tomu veškerý volný čas včetně nedělí a dovolených. Největším problémem bylo obstarání některých původních součástí lokomotivy, které bylo nutno hledat i v okolních státech, jen aby byl přesně dodržen vzhled lokomotivy z roku 1918. Obdrží postupně i původní barevný nátěr. Po dokončení rekonstrukce bude umístěna v Domě dopravy v Luzernu a počítá se i s možností dát lokomotivu do provozu při různých slavnostních příležitostech nebo mimořádných jízdách. Celá akce se těší velkému zájmu veřejnosti, tisku, rozhlasu a televize.

Hrстка rakouských nadšenců založila 1.ledna 1965 spolek pod názvem Feld- und Industriebahnmuseum "Lokalbahn St.Veit", který si vzal za úkol shromažďovat fotografie, veškerou dosažitelnou technickou dokumentaci a literaturu týkající se polních a průmyslových drah o rozchodu 600 mm pro svůj archiv. Mimoto soustřeďuje i skutečné exponáty od kolejí až po lokomotivy, které uvádí do původního stavu

pro výstavní účely nebo pro skutečný provoz na spolkovém kolejišti, které je na soukromém pozemku ve Vídni-St.Veit, Stadlergasse. Je prozatím v délce asi 80 m a spojuje malou zastávku s dvoukolejným "nádražím". První exponáty darovalo již v roce 1965 město Vídeň. Byla to elektrická úzkorozchodná lokomotiva a 7 nákladních vozů bývalého léčebného ústavu ve Steinhofu. Na všech exponátech se pilně pracuje, aby byly co nejdříve schopné provozu nebo vystavení. V roce 1966 projevily ÖBB velké pochopení pro činnost spolku a věnovaly mu nepoužívané železniční dvouposchodové stavědlo o ploše asi 60 m<sup>2</sup> nedaleko pozemku s kolejištěm, kde jsou nyní umístěny dílny a výstavní plocha. Se spolkem úzce spolupracuje i Rakouské železniční museum, které mu pomáhá získávat různé historické lokomotivy i vozy z celého Rakouska. V roce 1967 byl na spolkovém kolejišti zahájen provoz s benzinovou lokomotivou. Plánuje se i další prodloužení trati.

Podle časopisu "Die Eisenbahn" zpracoval -stál

### B R A W A

Firma BRAWA spolu se sesterskou firmou EHEIM patří k těm mnoha západoněmeckým výrobcům, kteří v tvrdém konkurenčním boji v oboru železničního modelářství zachycují v sortimentu každou skulinu, která ještě jinou firmou nebyla vyplněna. Soutřeďuje se tedy na výrobu méně běžného a netradičního doplňkového zboží pro železniční modeláře. Vedle 60 cm vysoké televizní věže, trolejbusů a lanovek, jež jsou určeny spíše pro široký okruh kupujících, má firma velmi rozmanitý výběr převážně funkčních částí pro náročné modeláře. Všem výrobkům nepochybně vévodí obrazový stavěcí pult z velmi odolné a žáruvzdorné umělé hmoty - makrolonu. Pult v základní velikosti 33x16 cm obsahuje celkem 450 políček /30 řad po 15/ o velikosti asi 11 x 11 mm. Je možno jej libovolně rozšiřovat. Každé políčko lze obsadit jedním obrazovým nebo funkčním elementem, tedy krycí destičkou s libovolným symbolem, tlačítkem, dvojitým tlačítkem, žárovkou apod. Je zřejmé, že takové uspořádání dává daleko více kombinovaných možností než běžné obrazové pulty (např. PIKO). Přepážky mezi komůrkami pultu se dají snadno odstranit, čímž vznikají světelné kanály. Upevňování všech funkčních elementů i krycích destiček se děje bez jakýchkoliv nástrojů - pouhým zasouváním nebo zamáčknutím. Po vzhledové stránce odpovídá takový pult zcela pultům na moderních stavědlech. Jeho cena 80,- DM (bez funkčních elementů, objímek a žárovek) je ovšem značně vysoká. Za skoro poloviční cenu se vyrábí stejný pult z obyčejného polystyrolu; tato varianta se nedá opatřit žárovkami, neboť materiál není žáruvzdorný.

Bohatý sortiment věrných modelů lamp a návěstidel ve velikosti "HO" i "N" (!) umožňuje firmě právě vynikající plastický materiál, jenž odolává i žárovce v těsném sousedství, a pak miniaturní žárovky o průměru patky 3,5 mm, jež se vyrábějí i v dlouhém provedení: délka banky cca 10 mm.

Za zmínku stojí pak také poměrně bohatý sortiment kolejových motorových vozidel (traťmistrovský vozík, vozík pro opravu troleje, jeřábový vozík, kolejový VW a malá lokomotiva Köf II), vše s motorickým pohonem a vysokým převodem pro pomalou jízdu. Pro kolejiště jsou to velice přitažlivé atrakce.

O vodních pumpách firmy EHEIM přineseme samostatný článek v příštím čísle MALÉ ŽELEZNICE.

Sortiment doplňují pak obvyklé krajinové doplňky, stožáry, budky, stromky, stánky a jiné věcičky, které ovšem pro tuto firmu nejsou charakteristické.

## O MALÝCH ŽELEZNICÍCH V NSR

## Rozhovor s dr. Jářoslavem Maredou.

1. Soudruhu doktore, Vy jste byl loňského roku v NSR - a pokud vím, přímo na pozvání jednoho pracovníka známé modelářské firmy Gebrüder Fleischman.

Ano, loni v srpnu - od 6. do 20. - jsem byl v Norimberku na pozvání svého známého, který je vedoucím oddělení u firmy Gebrüder Fleischmann. A během tohoto třítydenního pobytu jsem získal řadu poznatků jak o malých tak i o velkých železnicích.

2. Vy jste byl v Norimberku; povězte nám něco o tomto městě, jak jste je viděl Vy - očima modeláře.

Město Norimberk spolu s městem Fürthem má asi 600.000 obyvatel. Obchody s malými železnicemi jsou převážně ve starém městě nebo v jeho těsné blízkosti. Největším obchodem s modelovými železnicemi je firma Spielwaren Schweiger, který je také druhým největším obchodem v Západním Německu. (Největším je Obletter v Mnichově).

V Norimberku má hlavní závod na Äuserer Laufer Gasse, tj. těsně u hradeb u Laufer Tor (směrem od hlavního trhu k Messegelände. Filialku má na Hallplatz, tam kde je Mauthalle, Kaufhaus Hertie a Germanisches Nationalmuseum). Dále význačný obchod je Sigmund na Schweigerstrasse v Südstadtu (jižně od hlavního nádraží), třetí význačný obchod je Dörfler na Färberstrasse, který prodává i "nulky" (Elettren a předválečného Märklina - zánovní pochopitelně), dále Virnich na Luitpoldstrasse. Dále obchody menšího významu jako Munker na ulici rovnoběžné s Karolinenstrasse (směrem k jihu) a další obchod (jméno jsem již zapomněl) na Hauptmarktu.

Zajímavé je, že v tzv. lepších obchodech (Schweiger, Sigmund, Dörfler, Virnich, Munker) jsou k dostání jen lepší fabrikáty Märklin, Trix, Fleischmann, u Sigmunda a Schweigera dokonce Rivarossi, Tenshodo, Hag, Liliput, Heinzl), zatím co v obchodních domech Kaufhof a Hertie je k dostání jen Märklin a to ještě lacinější kusy. V malých obchodech je k dostání ROKAL. Obdobně je to s autíčky. Matchbox je k dostání jen v obchodních domech a malých hračkářstvích. Ve velkých obchodech (Fachgeschäftech) jen dražší Dinky toys a Corgi toys a Viking.

3. Co se v takových specializovaných obchodech vidí, jaký mají sortiment?

Výběr je ohromující. Můžete si tam nakoupit kdykoliv a cokoliv s výjimkou předvánoční doby, kdy obchody bývají "vybíleny". Ovšem byly k dostání i věci, které se před 1 - 2 roky přestaly vyrábět, na příklad od TRIXE E 10.003, od Märklina (Hamo E 18 a TEE VT 11) a V 80 od TESMO. V Norimberku je možno koupit i výrobky PIKO - vozy řádově za 5 - 6 DM, lokomotiva - např. BR 50 stojí 40,50 DM. Dále od Gützolda je tam k dostání Vindobona a BR 75. Kolik stojí, to jsem již zapomněl.

4. Nezapomněl jste navštívit dopravní museum?

To víte, že nezapomněl - udělalo na mě veliký dojem. Představte si, že je tam asi 100 modelů v měřítku 1 : 10, je tam sál tzv. Länderbahnlokomotiven, kde jich je asi 30 - 40 kusů, mezi nimi bavorská "maletka" a S 3/6 a P 8. Z Einheitslokomotiven jsou tam: 01, 03, 64, 43, 44, 52 s kondenzačním tendrem, E 93, E 91, E 18 modrá (částečně v řezu, aby "byla vidět střeva"), E 50, E 41 a E 10, dále různé motoráky, 42 je jako reklama muzea na nádraží a 23 je v měřítku 1 : 5. Adlerzug je tam třikrát: v měřítku 1 : 1, 1 : 10 a 1 : 50.

Je tam velké kolejiště firmy Fleischmann - to je kolosální kolejiště o ploše 80 m<sup>2</sup> - řízené automatikou: 20.000 relé a na ranžiru fotobuněk - to všechno dává život tomuto kolejišti. Na kolejišti je asi 40 vlaků, současně jich jezdí asi 10 až 15. Měl jsem možnost jít za kolejiště, protože mám známého mechanika v muzeu, pochopitelně

až po 16 hod, kdy museum bylo pro návštěvy zavřeno. (Museum je totiž otevřeno od 10-16 hod., v neděli jen do 13 hod. a v pondělí je zavřeno.)

Vedle velkého sálu, kde je Fleischmannovo kolejiště, je výstavka firem Märklin, TRIX, Fleischmann, Rokal a Heinzl, kde vystavují podstatnou část svých výrobků. Není tam ovšem kompletní sortiment. Mimo firmu Fleischmann mají v museu také ostatní firmy svá kolejiště nebo tématické ukázky - Märklin má jako kolejiště schematicky zobrazenou Schwarzwaldbahn, škoda, že tunely jsou jen asi 10 až 20 cm dlouhé a kopce se podobají jako vejce vejci. Na nástěném panelu je světelně vyznačen průjezd vlaku po trati. TRIX má Betribswerk a na něm všechny své parní lokomotivy. Rokal má část nádraží Grossensbrode-Kai s trajekty do Švédska.

*5. O co skutečná železnice? Jaké tam má exponáty?*

Je tam rychlostní bavorka S 2/6, která dosáhla před první světovou válkou rychlosti 156 km/hod. a dále 05 s aerodynamickým krytem, (je částečně v řezu, aby byly vidět mechanismy), která dosáhla rychlosti 200,4 km/hod; je tam "špice" od "Létajícího Hamburčana", bavorský dvorní vlak a další vozidla (např. Glaskasten). Je tam toho tolik - vagonů je sice méně, zejména z období mezi světovými válkami - že to člověk nestačí ani zaregistrovat, i když jsem byl v museu šestkrát! Měl jsem tam totiž zajištěný volný vstup od firmy Fleischmann.

*6. Když jste byl hostem význačného pracovníka závodu, jistě jste se byl podívat na výrobu modelů?*

To je samozřejmé. Navštívil jsem - na to jsem se nejvíce těšil - továrnu Fleischmann, škoda, že jen norimberské závody. Jsou dva. (Na Bieligstrasse je nejstarší, z roku 1887, nyní je tam truhlárna a sestavují tam výstavní kolejiště. Viděl jsem tam např. výstavní kolejiště z roku 1963 a dále kolejiště, které bylo zrovna expedováno na výstavu do Helsink.) Druhý - větší závod je na Kirchenweg, kde je i ředitelství. Tato budova je novější a pochází z období mezi světovými válkami. Vlastní tovární budova nebyla ve válce poškozena, jen administrativní budova (byl to dříve normální čtyřpodlažní činžák) ve válce vyhořela. Ale nyní je obnovena. Továrnu v Dinkelsbühlu jsem vůbec neviděl a nejmodernější v Heilsbronnu jsem viděl jen zvenčí, protože byla neděle, když jsem jel kolem autem. Administrativní budova má provozní místnosti jen v přízemí a v I. patře. V přízemí jsou konstrukční kanceláře a v I. poschodí je výstavní síň, kde jsem např. viděl model lodi o délce 1200 mm - zaoceánský parník se čtyřmi komíny - bylo jich vyrobeno do r. 1913 67 kusů a ten poslední je ve výstavní síni. Jsou tam i výrobky velí - kosti "0" a dále kompletní sortiment firmy Fleischmann. Byl jsem také v ředitelně a byl jsem představen panu Oskaru Fleischmanovi. Dostal jsem darem 55, lokomotivu, o níž bez nadsázky musí každý modelář říci, že nemá konkurenci. V I. poschodí je též učebna, kde se školí prodáváči jednotlivých obchodů jak dát základní poučení zákazníkům a návod k obsluze. Prošel jsem také jednotlivé provozy: výrobu koleček, karoserií, transformátorů - sklady surovin a náhradních dílů. Loňského roku se vyráběly V 60, francouzské Co Co 69.001, karoserie na 55 a na americkou verzi 0., postranice k výsypným vozům 00tz. Dále ve skladu hotových výrobků jsme viděli k expedici do USA připravené soupravy laciných nákladních vlaků.

*7. Vy jste byl jen u Fleischmannů?*

Ne - byl jsem také na návštěvě u TRIXe, dostal jsem od nich jeden dvounápravový oldtimer a Adlerzug. Závod jsme si prohlédli jen zběžně, protože bylo právě po celozávodní dovolené a předělávala se montáž - tak mě do haly daleko nepustili.

Nejvíce jsem však viděl u firmy Preiser. Sám Preiser senior mi ukázal kompletní vývojovou laboratoř, bohatou knihovnu (má tam i knihy pokračování na str. 21.

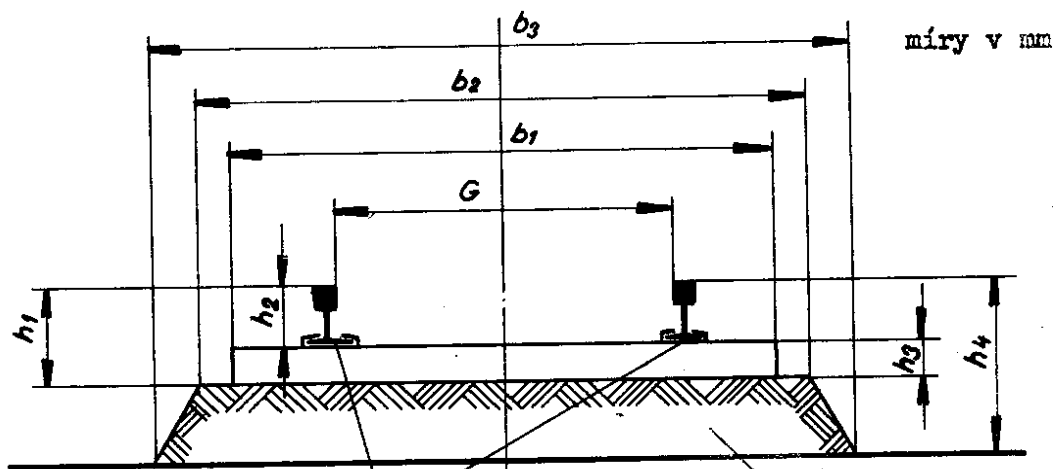
NORMY EVROPSKÝCH MODELOVÝCH ŽELEZNIC  
ROZMĚRY ŽELEZNIČNÍHO  
SVRŠKU

NEM  
123  
str.1

ČESKÉ ZNĚNÍ

NÁVRH 1957

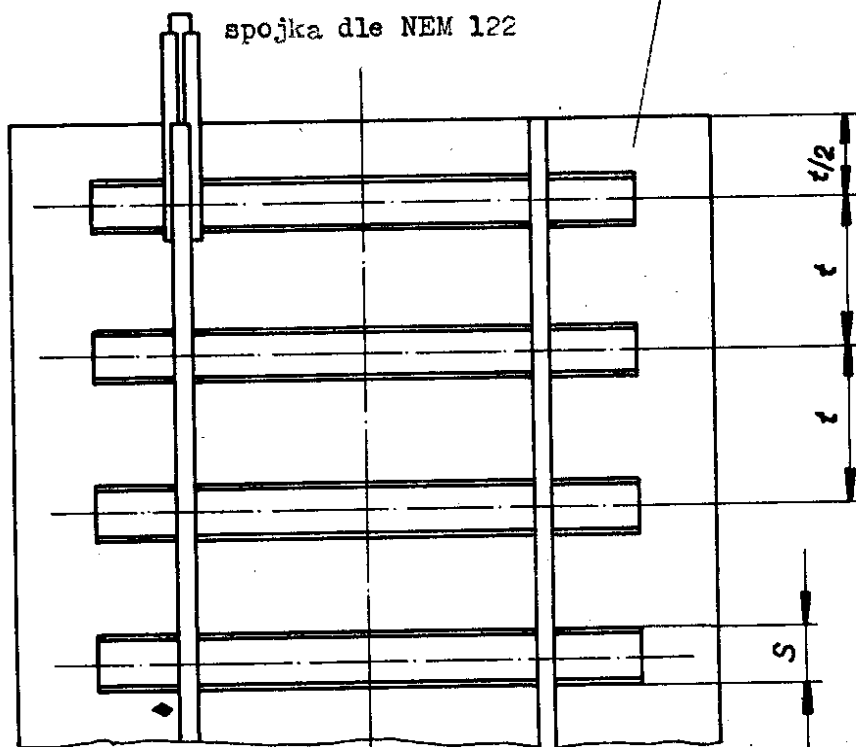
Tvar A s ložem  
Tvar B bez lože



kolejnice dle NEM 121

lože

spojka dle NEM 122



NORMY EVROPSKÝCH MODELOVÝCH ŽELEZNIC  
R O Z M Ě R Y Ž E L E Z N I Č N Í H O  
S V R Š K U

NEM  
123  
str.2

roz- chod g <sup>1)</sup>	b <sub>1</sub>	b <sub>2</sub>	b <sub>3</sub>	h <sub>1</sub>	h <sub>2</sub> min.	h <sub>3</sub> <sup>2)</sup>	h <sub>4</sub>	S	t <sup>3)</sup>	velikost při normal. rozchodu
12	22	25	29	4,5	1,2	2	8	2	5	TT
16,5	30	34	40	5	1,5	2	10	3	7	HO
22,5	41	47	55	5	1,8	2	14	4	10	S
32	60	68	80	7	2,2	3	20	6	14	0
45	80	94	110	10	2,6	4	25	8	20	1

1) Dle NEM 012.

2) Závazné jen pro koleje bez lože.

3) Hodnoty jsou směrné; měří se vždy v ose kolejí. Při použití jednotlivých pražců mohou být vzdálenosti pražců (t) a rozměry pražců (b<sub>1</sub> - h<sub>3</sub>) přizpůsobeny dle vzoru např. u vedlejších kolejí, vedlejších tratí, úzkokolejných tratí.

Poznámka: Použije-li se místo jednotlivých pražců pražcového pásu, nesmějí být spojnice pražců širší než patky kolejnic. Spojnice smějí ležet pouze pod patkou kolejnic.

Milí přátelé - modeláři,

předkládáme vám dnes v této výkresové příloze 4 rozvody. Nejznámější a u nás běžný je rozvod Heusingerův. Ten nás - modeláře - bude nejvíce zajímat. A abychom to neměli tak lehké a zažili s poznáváním tohoto rozvodu i nějakou legraci, rozpiska pod výkresem je čistá a budeme si ji postupně vyplňovat, jak budeme luštit jednotlivé tajenky v křížovkách. Křížovek je celkem 7. V každém čísle MALÉ ŽELEZNICE bude uveřejněna vždy jedna křížovka.

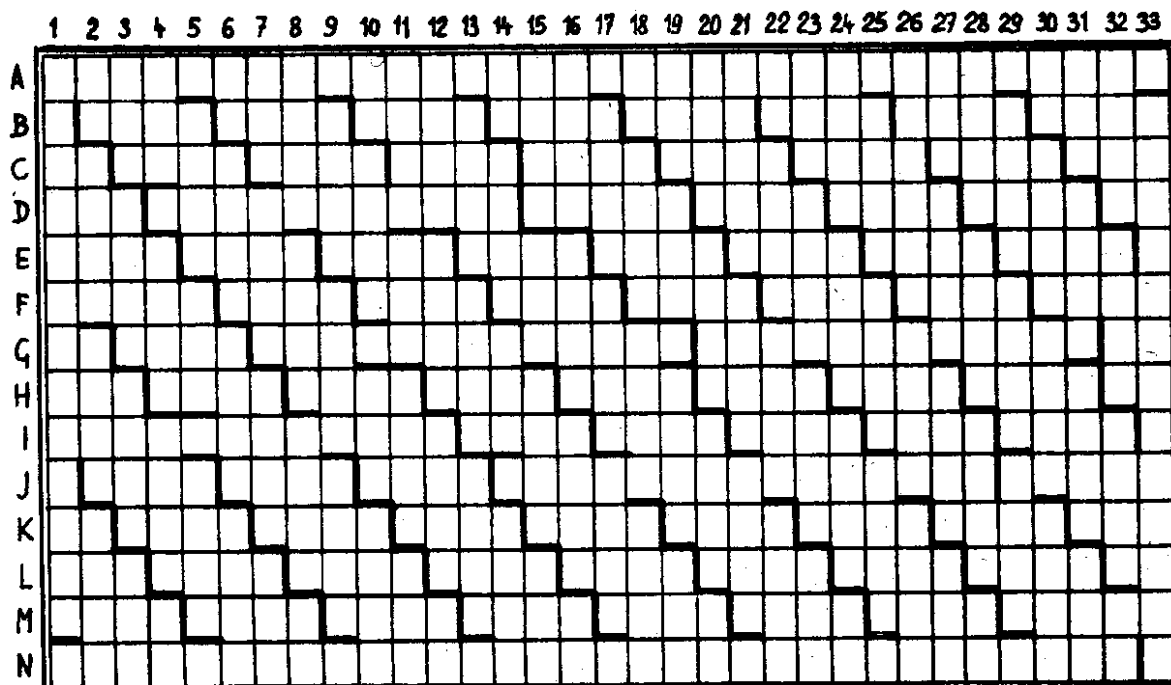
Autor této akce nám v průvodním dopise napsal: "... jsou to křížovky úplně amatérské a neodpovídají tedy křížovkářským zákonům ve všech směrech. Nejedná se tu však o řešení křížovek jako spíše o názvy součástí .."

A o to vlastně jde. Takto se snáze naučíme názvy jednotlivých součástí; je jich 63. Na výkrese jsou všechny očíslovány a v rozpisce má každé číslo příslušnou prázdnou kolonku, kterou si postupně doplníte. (V legendě křížovky je vždy vyznačeno velkou tučnou číslicí).

A nakonec: až bude otištěna poslední křížovka - a budeme umět pojmenovat celý rozvod - zašlete nám do redakce rozluštění a šťastní výherci obdrží různý modelářský materiál. - Ale o tom bude více a podrobněji napsáno při uveřejnění 7.-poslední křížovky.

Redakce

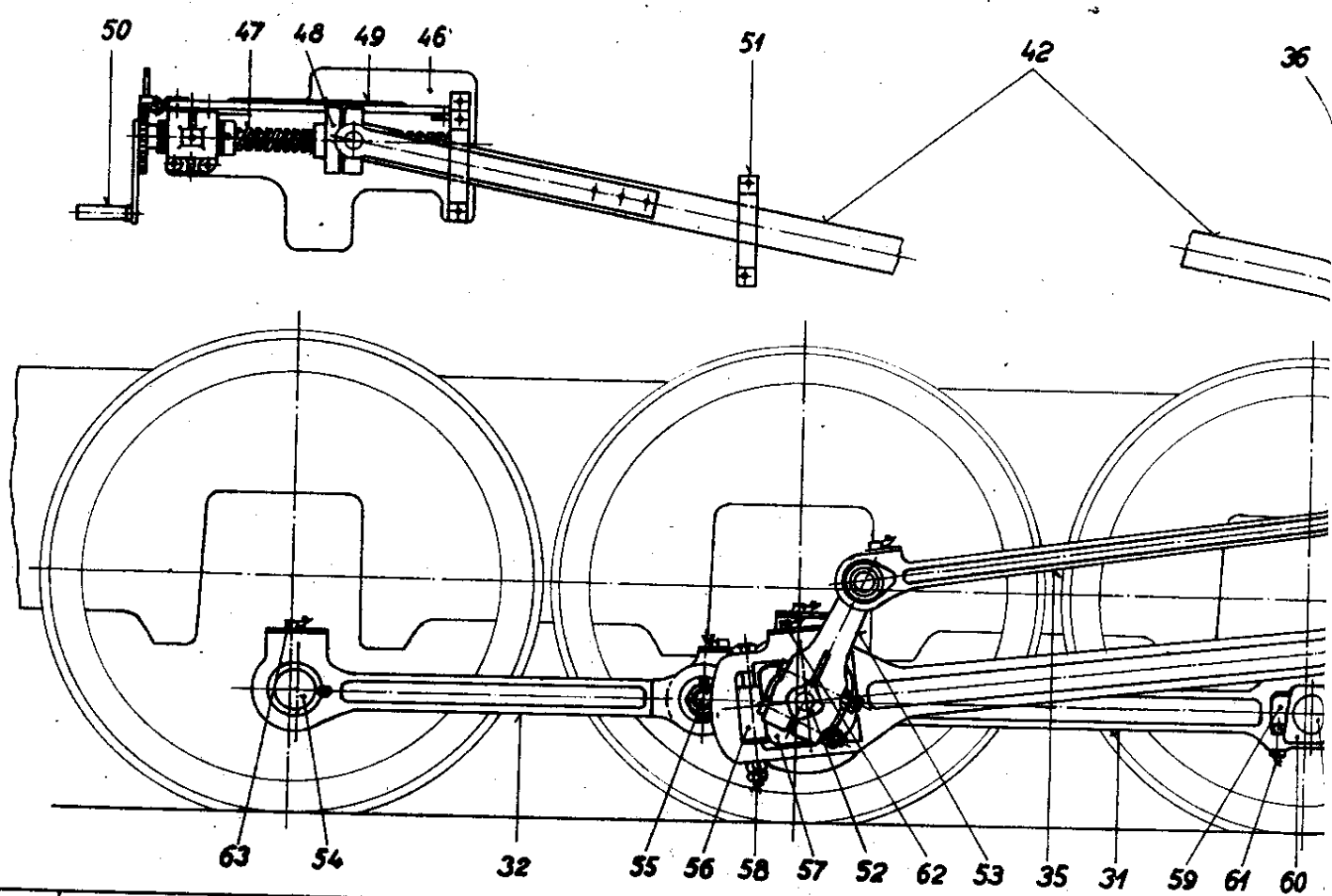
1



Legenda ke křížovce je na str.28.



# PARNÍ STROJ, HEUSINGERŮV ROZVOD A



OZN.	NÁZEV	OZN.
1		22
2		23
3		24
4		25
5		26
6		27
7		28
8		29
9		30
10		31
11		32
12		33
13		34
14		35
15		36
16		37
17		38
18		39
19		40
20		41
21		42

Tato příloha je věnována historickému tématu: holýšovské sklárně a jejím vozům pro přepravu tabulového skla.

Sklo běžných rozměrů se nejčastěji přepravuje v bednách na otevřených vozech. Velké tabule skla se však svými rozměry nevejdou do volného prostoru, který je možno využít nad podlahou otevřených vozů. Do platného obrysu pro vozy se musí vložit účelněji. Nejvhodnější je šikmá poloha, při níž horní část plochých beden směřuje do rohu obrysu. Tomuto požadavku se pak musí přizpůsobit konstrukce vozu.

Pro přepravu tabulového skla se užívá dvou typů vozů: na první typ se bedny se sklem pokládají souměrně z obou boků do tvaru písmene A, na druhý se bedna ukládá jen z jednoho boku. V tomto případě bedna může být větší, avšak nesouměrnost zatížení je třeba kompenzovat vyvažovacími závažími.

Holýšovská sklárna se rozhodla pro vozy druhého typu, a to pro dvounápravové bez brzdy. V r. 1899 a 1907 objednala u smíchovské vagónky fy Ringhoffer po jednom voze:

Vlastnická značka	K. K. St. B.	K. K. St. B.
Řada a inventární číslo	JGlas 280527	JGlas 280540
Rok výroby	1900	1908
Tovární číslo	60177	74319
Váha vozu	7290	7250
Váha ložná	5000	5000
Domovská stanice	Stod	Stod

Vozy jsou kresleny na opačné straně této přílohy, nápisy odpovídají staršímu vozu. Jsou rekonstruovány z fotografií z r. 1900. Barvy vozů není možno zjistit. Nejpravděpodobnější jsou: spodek a kovové části černé, dřevo mořené, nápisové tabule černé s bílým písmem.

Pokud je to s odstupem času možné, pokusme se sestavit technický popis vozu kresleného na příloze:

#### JGlas 280527

výrobce: Ringhoffer Smíchov, 1900, č. 60177

majitel: Továrna zrcadlového skla, O. Zieglera syn, Holýšov

nápravy: 2 rejdovné, rozvor 3,5 m, průměr kol 1000 mm, kola kotoučová

ložiska kluzná, rozsochy kované

pružnice osmilistová s plochými závěskami, svázaná šrouby, vzdálenost ok 1100 mm

spodek nýtovaný

tahadlo průběžné, šroubovky s pojistnými háky

nárazníky tyčové čtyřpatkové

brzda není

skříňka na příslušenství plechová, zavěšená pod rámem

vozová skříň: čtyři dřevěné příčné rámy se zavětráváním tvořící šikmou ložnou plochu, v dolní části doplněny železnými háky

ložný prostor: délka 5,44 m, šířka 3,40 m, výška 0,30 m

zvláštní zařízení: 3 železné vyvažovací válce; lze je příčně přemisťovat a zajistit v pěti polohách. Pokyny k vyvažování uvedeny

na tabuli na voze

délka přes nárazníky 7,94 m

váha vozu 7290 kg

Sklárna těchto vozů používala po celou zbývající dobu existence monarchie a v jejím vlastnictví zůstaly i po vzniku republiky. Tehdy vozy přešly do správy ČSD, dostaly české nápisy a jako soukromé byly nově označeny

Pz 530500 P a Pz 530501 P

Pod těmito čísly se dožily období, kdy na ČSD byla zaváděna tlaková brzda. Bylo to na počátku třicátých let. Druhému vozu bylo pouze doplněno potrubí s hadicovými spojkami a tato skutečnost byla navenek vyznačena smluvenou značkou: bílým čtverečkem na bocích čelníku. První vůz, který již téměř dosahoval plánované životnosti, byl ve výrobním podniku (vagónka se tehdy oficiálně nazývala Závody Ringhoffer - Tatra a. s. Praha) přestaven. Mimo dosazení potrubí tlakové brzdy byla ložná plocha více našikmena, aby náklad mohl lépe využít obrysu pro vozy, a vozu byla doplněna podlaha. Potom mohl být náklad velkých tabulí skla vyvažován i menšími bednami.

Vůz po této přestavbě ukazuje další výkres této přílohy. Jeho nová technická data vyznačuje tabulka:

Vlastnická značka	ČSD
Inventární číslo	Pz 530500 P
Rok výroby	1900
Rok přestavby	asi 1932
Váha vozu	3580
Váha ložná	5000
Domovská stanice	Stod
Majitel	Akc. spol. továren zrcadlového skla Holýšov

V majetku holýšovské sklárny však vozy dlouho nebyly. V r. 1935 byl provoz zrušen, vozů se používalo ještě následujícího roku k odvozu skladovaných výrobků a potom byly odprodány sklárně na zrcadlové sklo fy Weimann ve Světlci u Bilíny.

Historie těchto vozů v Holýšově končí, vozy však byly v provozu dál. Jeden z těchto vozů je v provozu dosud. O sledování a objevení historie těchto vozů přináší podrobnou zprávu časopis Železničář v srpnových číslech přílohy Železniční modelář, pod názvem **Vozy pro přepravu tabulového skla**.

#### Prameny:

Archivní záznamy fy Ringhoffer

Katalogy fotografií fy Ringhoffer

Vzpomínky p. Frant. Benetky, býv. vedoucího vlečky v Holýšově

Výkres vozu ř. Pz z r. 1931 (Ringhoffer - Tatra)

Seznam nákladních vozů ČSD, 1935

VÝROBA:

RINGHOFFER SMÍCHOV 1900

1908

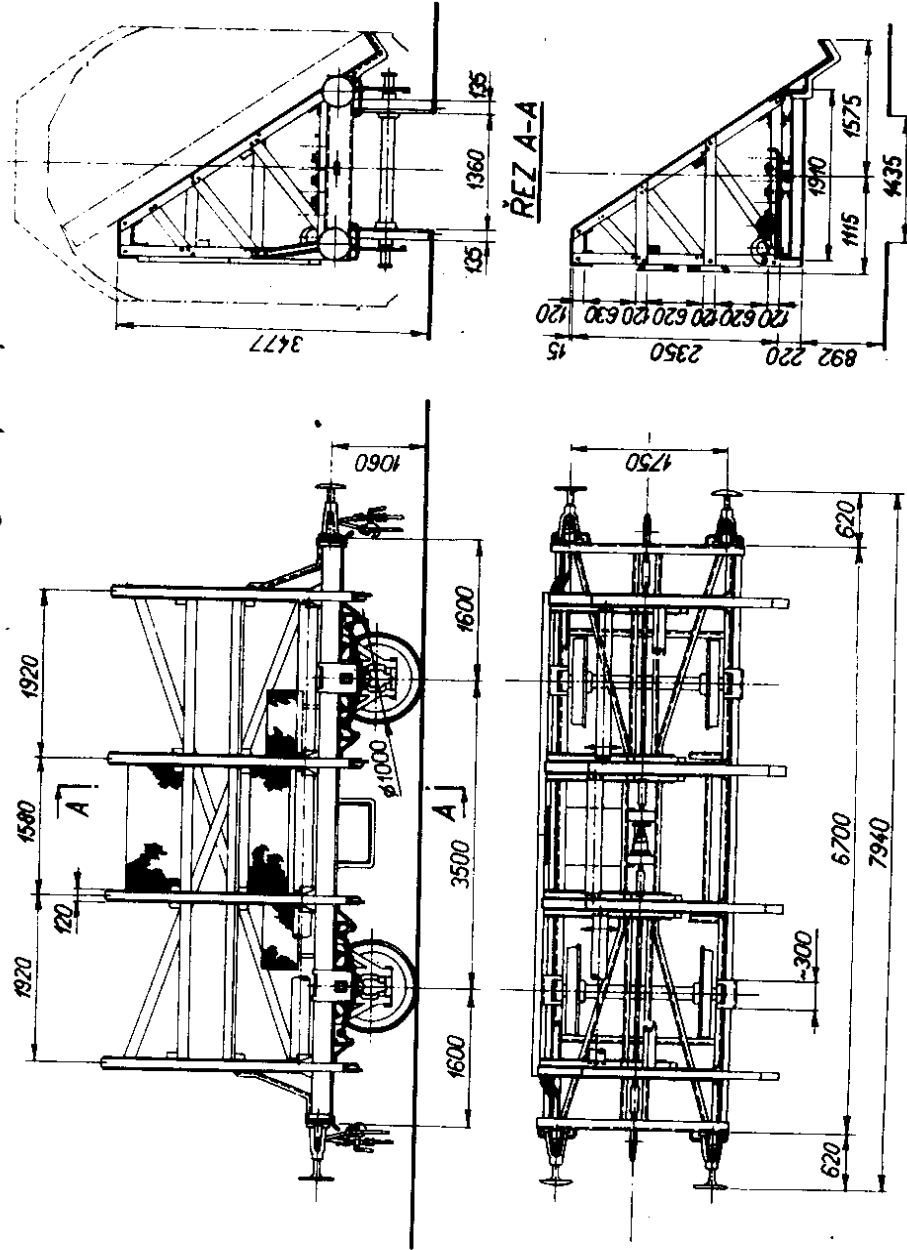
k.k. St. B.

JGlas 280527

280540

Továrna zrcadl. skla, O. Zegler a syn, Holýšov

VÝKRES DLE STAVU:  
PO VÝROBĚNÍ



Ciachovné vozne sú zvláštne vozidla určené ku skúšaniam presnosti železničných mostných vah. Slúžia k preprave úradne ciachovaných závaží, ktorými sa pri skúšaní postupne zaťažuje železničná mostná váha a zrovnáva sa, či váhové údaje, ktoré ukazuje s dostatočnou presnosťou odpovedajú váhe zaťažovacích závaží. Skúša sa v celom použiteľnom rozsahu váhy a zisťuje sa i citlivosť váhy na excentrické zaťaženie.

Ciachovné vozne musia odpovedať požiadavkám vyplývajúcim z účelu použitia. Tým je tiež predom určený ich charakteristický vzhľad. Značná váha prepravovaných závaží (obvykle až 20 Mp) a nízke dovolené osové tlaky (v minulých rokoch na niektorých tratiach i menej ak 16 Mp/os) vyžadujú použitie viacej osí; obvykle tri, v posledných rokoch i štyri. Celý váhový rozsah mostných vah obvykle není možno pokryť iba váhou závaží. Pre vyvodenie väčšieho zaťaženia na mostnej váhe sa po použití všetkých závaží tieto z váhy odstránia, na váhu sa posunie samotný vozeň (ten už slúži ako veľké závažie) a ten sa potom ďalej zaťažuje závažím. Vozeň preto musí byť krátky, (aby vošiel i na najmenšiu váhu), musí nést väčšiu hmotu závaží než sám váži a musí byť tak prispôsobený, aby nenechal vlastnú váhu: je celokovový a nemá brzdu (rôzne opotrebené zdrže by menili váhu).

Ako hlavné parametre sa u týchto vozňov určujú:

- váha vozňa bez závaží (tj. váha prázdneho vozňa),
- váha vozňa so závažím (ta býva viac než dvojnásobkom prvej váhy a prakticky určuje váhový rozsah, ktorý je možno daným vozňom ciachovať).

Vo vozni sú obvykle uložené ďalšie zariadenia, ktoré sa do váhy vozňa nepočítajú. Bývajú to drevené schody, dubové prkna a lyžiny, ktoré slúžia k vykládaniu a nakládaniu závaží.

Na našom území sa v jednotlivých kusoch alebo v minimálnych sériách začínajú vyrábať približne od r. 1900. V tejto dobe sa stavali vozne tridsaťtonové (váha vozňa so závažím), po r. 1920 bolo postaveno niekoľko vozňov štyridsaťtonových (všetky trojosové). Až neskôr v šesťdesiatych rokoch bola u nás vyrobená séria moderných ciachovných vozňov osemdesiattonových.

Ich názvoslovie dlho nebolo ustálené. Mimo nášho označenia **ciachovný** (česky **cejchovní**) vozeň užívalo sa i cudzieho slova vyjadrujúceho účel použitia (**tárovací v.**), alebo sa vozeň označoval podľa prepravovaného substrátu (**závažový v.**).

Ciachovné vozne sú z väčšej časti stavané v továrňach priamo k danému účelu. Len menšia časť vznikla prestavbou v železničných dielňach. Ich majiteľom bývajú buď železničné správy (u nás mostné obvody ČSD), alebo súkromé dráhy a priemyselné podniky, ktoré na svojich vlečkách majú mostné váhy.

Označovanie vozňov je zaujímavé. Býv. rakúske dráhy (k. k. St. B.) označovali svoje vozne radou Yy a číslom, a to od 99999 zostupne (napr. „Yy 99992“). Asi v r. 1912 prešli na jednoduchšie trojmiestne číslovanie, začínajúc číslicou 6 (napr. „Yy 674“). ČSD po celú dobu trvania používajú pre svoje ciachovné vozne trojmiestne čísla (začínajúc číslicou 4), avšak doplnených slovným názvom vozňa.

I v nápisocho na vozňoch sa však objavovali odchylky (napr. „ČSD TV 402“). A cestože na niektorých pôvodných vozňoch sú doteraz trojmiestne čísla zachované, séria štyrosových ciachovných vozňov zo šesťdesiatych rokov je značená celkom inak: značkou mostného stavebného vlaku, jeho číslom a päťmiestnym číslom vozňa (napr. „ČSD MSV-20-46600“). ČSD vozne zaraďujú do skupiny vozňov pre technické potreby.

Označovanie a číslovanie súkromných ciachovných vozňov na území Československa je iné. V zásade ak nemajú vozne prechodnosť na trate ČSD, označuje si ich majiteľ svojim spôsobom. Ak majú prechodnosť na ČSD, označuje ich ČSD vlastným číslom, ale ako súkromné vozne (viď článok v čas. Malá železnice č. 5-6/1967). Príklady: ciachovný vozeň sokolovských (vtedy Falk-40) baní z r. 1922 bol označený pod hlavičkou vtedy ešte súkromnej buštehradskej dráhy: „BD Tárovací vůz. Tarier-Wagen. — nov-0000 P“. Po zoštátnení BD dostal u ČSD číslo súkromného vozňa: „ČSD Cejchovní vůz 2-00500 P“. Zo série štyrosových vozňov zo šesťdesiatych rokov dostal jeden z vozňov označenie „VZD Tza č. 150“ (majiteľom je VŽKG a vozeň nemá prechodnosť na ČSD), iný je označený „OKR Tárovací 520516 P“ (jeho majiteľom je OKR a vozeň má prechodnosť na ČSD).

Na našom výkrese predstavujeme modelárom ciachovný vozeň ČSD číslo 420, a to podľa stavu z polovice apríla 1962, kedy bol spoločne s vozňom 414 pristavený na vlečku mlyna v Spišskej Novej Vsi k skúšaniam presnosti mostnej váhy.

Výkres je zostavený podľa náčrtov a meraní skutočného vozňa, popis je doplnený údajmi vozňovej evidencie ČSD.

Už pri prvom pohľade na vozeň nás prekvapí nesúmernosť rozvora (stred bočných dverí je proti ose stredného dvojkolesa posunutý asi o 12 cm), pri podrobnejšom prehladnutí zisťujeme ďalšie neobvyklé riešenia, takže vozeň na nás pôsobí dojmom akéjsi provizornej či núdzovej stavby. Najsamprv preto niečo z histórie.

Začiatkom r. 1955 bol v dielňach ČSD Vrútky zo zrušeného tendra bez čísla prestavený ciachovný vozeň, ktorý dostal číslo 415. Vozeň patril mostnému obvodu Košice a o jeho údržbu sa pôvodne mali starať dielne ČSD Trnava. Dielne boli poďejšie zmenené na vozňové depo Košice. Avšak už v r. 1956 bol vozeň zrušený — snád po nehode. Ďalšia prestavba sa potom odohrávala vo vozňovom depu Žilina. Správa dráhy v Košiciach o tom píše na ministerstvo dopravy: „Ciachovný vozeň 415, patriaci MO Košice, bol zrušený v IV. štvrtroku 1956 pre nespôsobilý pojazd. Uvedená výkonná jednotka však vozeň nutne potrebuje. Preto žiadala urychlene generálnu opravu. Preto pod skriňu ciachovného vozňa dávame pojazd z kotlového vozňa Ry 8-68435, ktorý sme navrhli na zrušenie v II. štvrtroku 1957. Kotol vozňa sme použili ako nádrž pre olej pre lokomotívne depo Čierna n. Tisou. Žiadame o určenie nového čísla.“

To bolo 30. 9. 1957. Ministerstvo dopravy vozňu určilo číslo „Ciachovný 420“ (zariaditeľ M. O. Košice, dom. stanica Košice, dielne Zvolen, prehliadková lehota 1 rok), na vozeň, ktorý je doposiaľ v prevádzke, boli dopísané posledné nápisy a 30. 10. 1957 dielne Zvolen vyhotovujú evidenčnú kartu vozňa. Ta je svojimi údajmi pomerne chudobná, dopĺňujeme ju preto údajmi odpozorovanými zo skutočného vozňa.

### Ciachovný vozeň 420

staré číslo Ry 8-68435  
výrobca: Brno - Královopolská, 1894, č. 346  
zariaditeľ: Mostný obvod Košice  
osi: 3, skup. 1 A, rozvor krajných os 4,1 m, priemer koles cca 920 mm, krajné dvojkolesia majú kolesa kotúčové, stredné lúkotové  
ložiska kĺzné 1 A, rázsochy kované  
pružnice: u krajných os 11 listov, stredná os 9 listov, 90×13, vzdialenosť ok 1100 mm, sviazané šrúbami  
spodok nitovaný  
ťahadlový hák □ ... mm, ťahadlo priebežné 42 mm  
nárazníky dvojpatkové  
brzda není  
potrubie tlakové brzdy nerozvidlené  
skriňa celokovová svarovaná  
dvere bočné dvoje dvojkridlové, otvor 142×179 cm, čelné dvoje dvojkridlové, otvor 150×180 cm  
ložný priestor: dĺžka ... m, šírka 2,81 m, výška 2,53 m, dĺžka cez nárazníky 7,10 m  
skupina vozňa 11  
prechodnosť ani RIV není  
prehliadky jednoráčné, dielne Zvolen  
domovská stanica Košice  
váha vozňa bez závaží 11 500 kg  
váha vozňa včítane závaží 29 500 kg

# ČSD 420

VZNIK

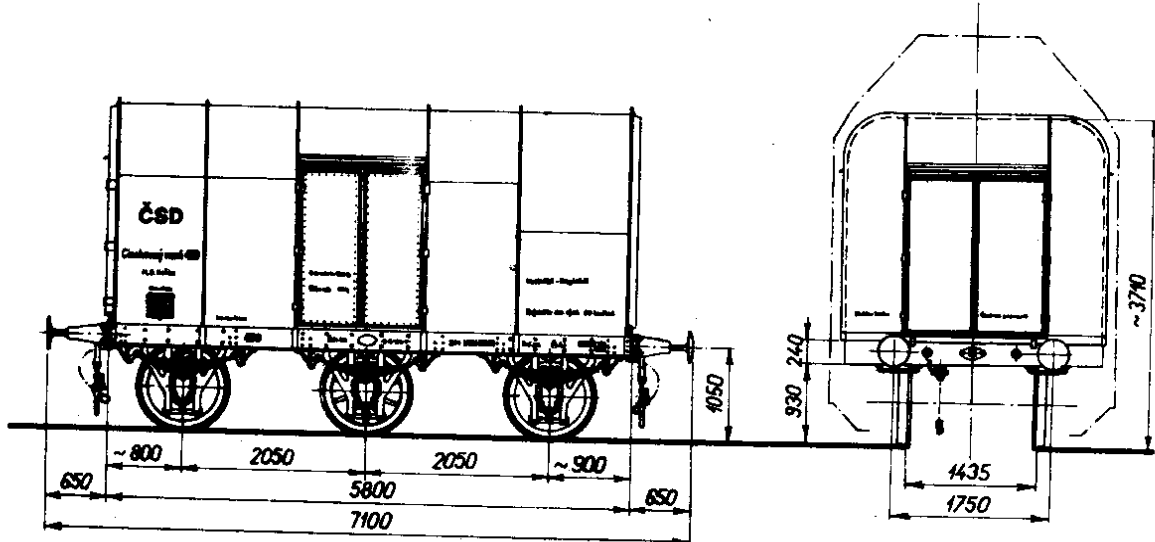
REKONŠTRUKCÍOU 2 VOZŇOV:  
CIACHOVNÝ 415  
Ry 8-68435  
VOZ. DEPO ČSD ŽILINA 1957

VÝKRES PODĽA STAVU Z

APRÍLA 1962

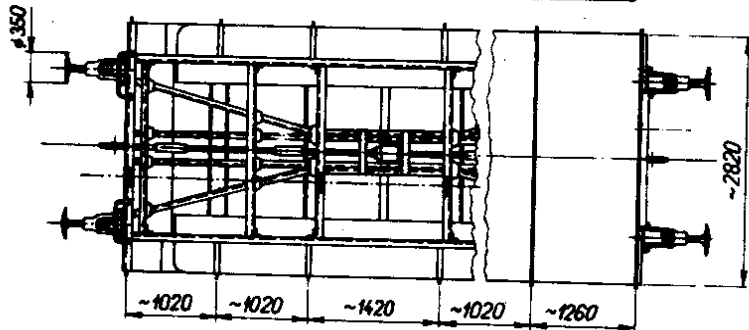
## Ciachovný vozeň

M.O. Košice



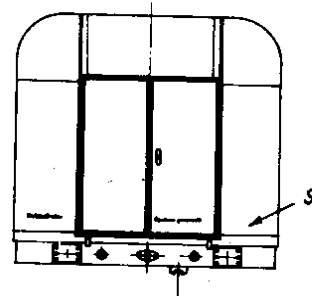
POHLAD NA RÁM ZDOLA

STRECHA



POZDĹŽNÝ REZ RÁMOM

PRIEČNÝ REZ RÁMOM



ŠTÍTKO VÝROBCU



I. STĽPEC

NÁPISY NA BOČNICI

DVERE VĽAVO

VERTIKÁLNY REZ BOČNÝMI DVERAMI

### Ciachovný vozeň 420

M. O. Košice  
Stan. nálepky

Váha vozňa bez 11500 kg  
Váha vozňa 29500 kg

II. STĽPEC

II. STĽPEC

Dom. st. Košice

Neodrážať - Neopúšťať!  
Najväčšia dov. rýchľ. 60 km/hod.

I. STĽPEC

NÁPISY NA ČELNICI

DVERE VPRAVO

Dielňa: Zvolen

Opatrne presunovať!

NÁPISY NA POZDĹŽNÍKU

420

Potr. br.



⇒ 45 m ⇐

3M | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |

Roč. pr.

(1A)

REV. V. 31.1.62.  
BUD. PR. 1.65.

# ČSD 807

VÝROBA:

RINGHOFFER SMÍCHOV 1981

STÁVAJÍCÍ PŘESTAVBA:

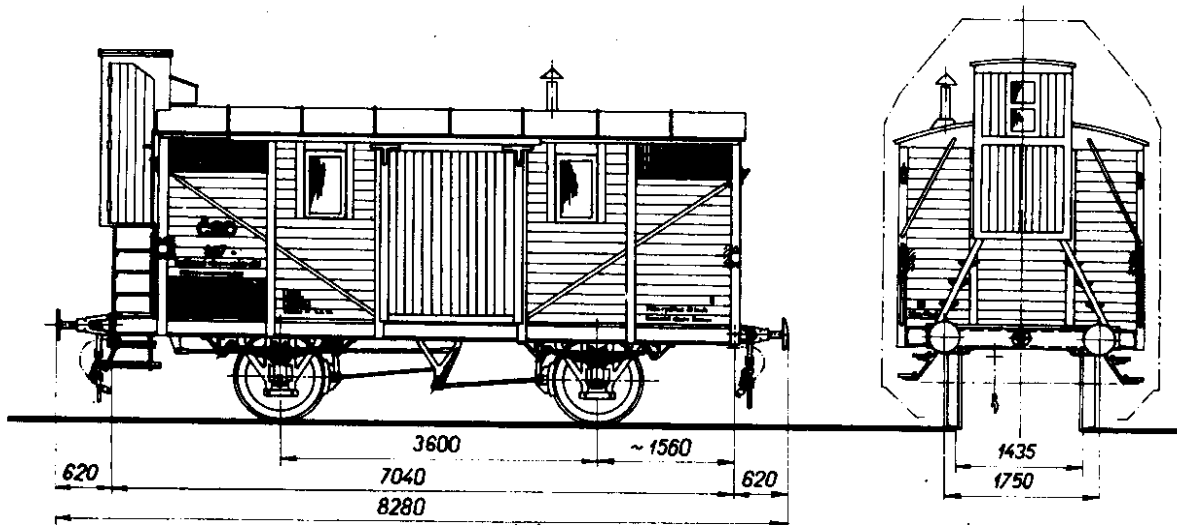
DÍLNY ČSD PLZEŇ 1953

VÝKRES DLE STAVU Z:

ČERVENA 1953

## Rozhlasový vůz pro spádoviště

Sdělovací a zabezpečovací dílny Plzeň



NÁPISY NA VOZE

### 807

## Rozhlasový vůz pro spádoviště

Sdělovací a zabezpečovací dílny Plzeň

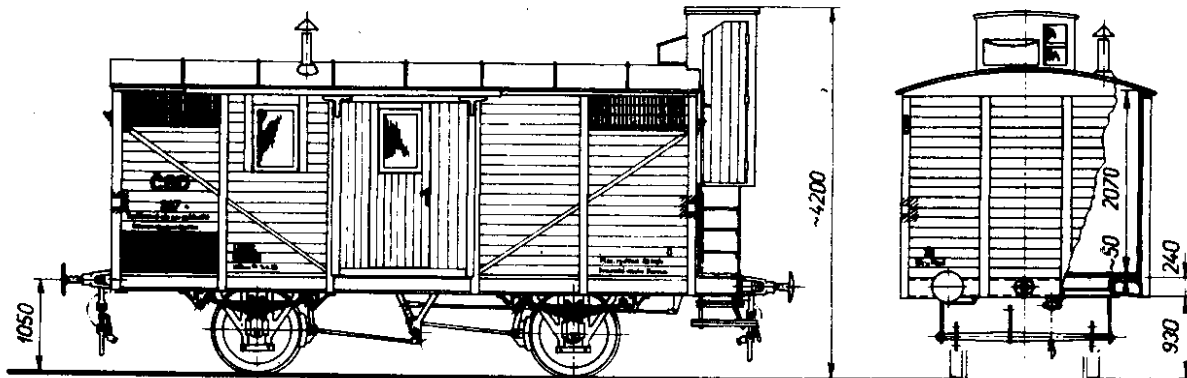
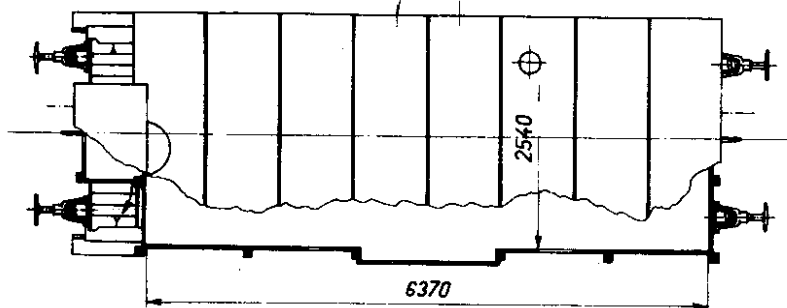
10-ot

8110 kg

Váženo Pl. 9. 4. 57.

Max. rychlost 40 km/h

Domovská stanice Beroun



2

Dílny Plzeň

Plzeňské nádraží má pro obdivovatele železnic velký magnet: lávku pro pěší přetínající nádraží a poskytující kouzelné pohledy na kolejisti s vlaky. V červnu 1953 se na odstavné koleji pod lávkou objevil zajímavý vůz. Třebaže charakterem stavby a malou délkou činil dojem velmi starého nůkladního vozu, ještě vonící lesklé barvy působily čerstvou novostí. Neobvyklé označení „Rozhlasový vůz pro spádoviště 807“ pak vozu dávalo kouzlo romantiky – a to stačilo, aby vznikl podrobný náčrt, jehož čistokresbu zde uvádíme. Vůz má všechny barvy nové, lesklé; skříň a budka zelenou, střecha budky, střecha skříně s kominem a stěna budky otočená nad střechu skříně šedivou, spodek černý, nápisy na skříni a čtverečky na rohových sloupcích (vyznačující potrubí tlakové brzdy) bílou. Nápisy na spodku neuvádíme. V levé dolní části každé bočnice je černá plocha na nálepky.

Když jsme se nyní rozhodovali předložit tento vůz modelářům, pokusili jsme se shrnout nejdůležitější životopisné údaje vozu. Pomohl nám archiv bývalé Ringhofferovy vagonky a evidence ČSD. Vůz byl vyroben vagonkou Ringhoffer na Smíchově v r. 1881 pod továrním číslem 25015 pro tehdejší Severní dráhu Ferdinandovu (KFNB), která vůz značila řadou G a pětimístným číslem začínajícím číslicí 5. Šlo tehdy o větší sérii krytých vozů ř. G (90 ks s brzdou a 165 ks bez brzdy) s továrními čísly 24994 až 25248 stavěnou současně se 125 vozy bez brzdy pro přepravu uhlí ř. K (následujících továrních čísel až do 25373) na základě objednávek KFNB z r. 1881. KFNB měla tehdy již velmi rozvinutou síť od Vídně přes Moravu až na nynější polské území. Vozy tedy byly v provozu převážně na Moravě. KFNB byla zestátněna v r. 1906. Tehdy i vozy přešly do správy rakouských státních drah (k. k. St. B.).

Současně se vznikem republiky v r. 1918 připadla část vozů bývalé KFNB Československu. ČSD je evidují jako 136. vozovou skupinu a označují řadou ZI. Ze zmíněné devadesátikusové série vozů s brzdářskou budkou mají ČSD v roce 1935 v provozu tyto vozy: ZI 2-15136, 140, 145, 148, 149, 151, 152, 153, 158, 160, 163, 165, 166, 167, 168, 174, 175, 180, 190, 191, 194, 196, 197, 199, 201, 210, 213, 214 a ZI 2-15215, tedy celkem 29 kusů. Vzhled vozů se postupně měnil rekonstrukčními zásahy. Bylo doplňováno potrubí tlakové brzdy, přestavována budka, měněno spřáhovací ústrojí aj., takže podle uvedeného výkresu není možno stavět model vozu v původní podobě. Vozy byly jako zastaralé postupně rušeny nebo přestavovány k jiným účelům, takže v r. 1945 jich byla necelá desítka a nyní již není v provozu pod řadou ZI žádný. Ojediněle můžeme tyto vozy jako přestavěné vidat ve stavebních vlacích.

Služební předpis ČSD z r. 1935 o vozech ř. ZI (136. skup.) uvádí tyto údaje: vnitřní rozměry skříně: délka 6,38 m, šířka 2,53 m, výška postr. stěn 2,09 m, rozvor 3,63 m, ruční brzda, vyvýšená brzdářská budka, původní čelní dveře; váha okolo 8050 kg, ložná váha 10 Mp.

Vůz, který přinášíme na výkrese, byl přestavěn na Rozhlasový vůz 807 patrně okolo r. 1940. Soudíme tak z toho, že v r. 1945 již jeho tovární číslo není uváděno v seznamu vozů volného oběhu a služební předpis z r. 1948 jej uvádí již pod novým označením a číslem, zatímco Předpis pro službu vozovou z r. 1937 ještě rozhlasové vozy nezná.

Jeden plzeňský železničář jako přímý pamětník vozu o něm vypráví, že byl po roce 1945 jako rozhlasový vůz tahán v Plzni po ranžiru za lokomotivu na spádovišti, až byl někdy v letech 1948 až 1951 rozbit.

V r. 1953 byl v plzeňských dílnách ČSD opraven, a protože Plzeň ho již nepotřebovala, byl dán k dispozici Berounu. Dílna v Plzni vyhotovila 16. 4. 1953 evidenční kartu, ve které opravený vůz popisuje:

#### Rozhlasový vůz 807

výrobce Ringhoffer Smíchov 1881, č. 25015  
zařaditel: Sdělovací a zabezpečovací dílny Plzeň  
slouží jako: skladištní - pracovní u telegr. čtyř  
nápravy 2 neregulované, skup. XXXVI, rozvor 3,6 m  
ložiska kluzná 136 B, rozsochy kované  
pružnice 9 listů 80×13, vzdál. ok 1100 mm, svázané šrouby  
spodek nýtovaný  
tahadlový hák 50/50 mm, táhlo průběžné Ø 45 mm  
nárazníky čtyřpatkové  
brzda ruční ovládaná z budky  
potrubí tlakové brzdy nerozvidlené  
skříň dřevěná, 2 pevné bočnice, 2 pevné čelní stěny, podlaha dřevěná, střešní krytina pozinkovaný plech, vůz přepažen  
dveře 1 křídlové, otvor v bočnici 72×190 cm, 4 větrací klapky  
ložný prostor: délka 6,37 m, šířka 2,54 m, výška 2,07 m  
délka přes nárazníky 8,28 m  
váha ložná 10 t, únosnost —  
skupina vozu 136  
přechodnost T ani RIV není (proto je na pravé straně bočnice označení „0“)  
prohlídka tříletá, dílny Plzeň  
domovská stanice Beroun  
váha 8110 kg, váženo Pl 16. 4. 53

Při této přestavbě byla provedena obnova skříně a nátěr. A tento stav zobrazuje náš výkres. Vůz pak se vrátil do dílen na pravidelnou prohlídku v r. 1956 a v r. 1959. Toho roku mu byla přidělena domovská stanice opět Plzeň s novým určením: jako telegrafní stavební vůz. Jako takový dostal odpovídající číslo **Sp V 51093**; používán byl jako skladištní. V říjnu 1963 byl zrušen a předán Kovošrotu.

K výkresu vozu ještě několik poznámek: dříve posuvné dveře v bočnicích jsou nyní zapevněny, neposouvají se, pouze v jedné jsou opraveny křídlové vstupní dveře. Ruční brzda má jedno z nejstarších užívaných schémat, které i na modelu bude působivé; svislý hřídel kliky s vřetenem je veden na čelní stěně. Od něho je pákou poháněno táhlo, které otáčí příčným hřídelem ve středu rozvoru. Tento hřídel má na obou koncích dvouramenné páky, které prostřednictvím vzpěrných tyčí přitlačují zdřže k vnitřním stranám kol. Nápis ČSD je nakreslen v tomto čísle MŽ na straně 31. Ostatní nápisy na stěnách jsou uvedeny na výkrese přibližně v pětinašobném zvětšení.

Kóty uvádíme podle evidenční karty, i když mohou být zatíženy nepřesnosti v měření.

Ložisko 136 B je podrobně popsáno a vyobrazeno v knize Calda, Kouba: Nápravová ložiska železničních vozů ČSD.

K.K. St. B.

J<sup>Clas</sup> 280527

NÁPISY

NÁPISOVÉ TABULE

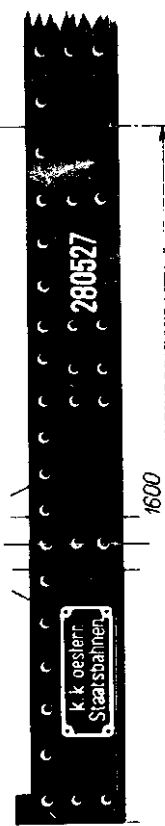
5 x ZVĚTŠ.

**SPIEGELGLASFABRIK  
ANDREAS ZIEGLER'S SOHN & C<sup>IE</sup>  
HOLLEISCHEN.**

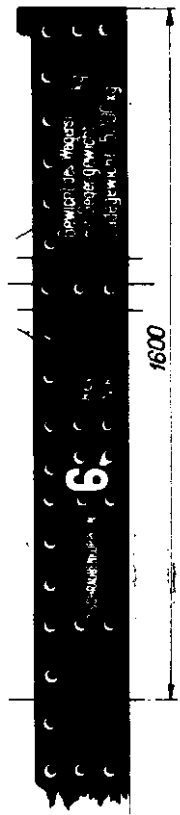
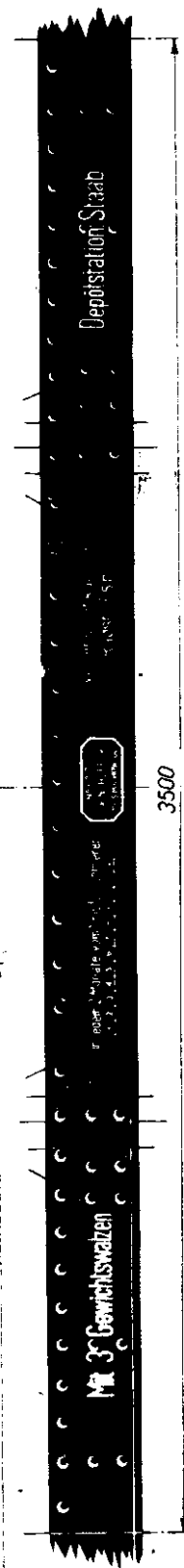
**K.K.  
St. B.  
J<sup>Clas</sup> 280527**

**Gegengewichte.**  
Die Gewichtswalzen sind derart zu vertheilen dass alle Lageruntedern annähernd gleiche Einsenkung zeigen. Differenzen von mehr als 8% sind unzulässig.

Übergangszelle: | Stationszettel



PODELNÍK  
5 x ZVĚTŠ.





VÝROBA:

RINGHOFFER SMÍCHOV 1908

STAVAJÍCÍ PŘESTAVBA

RINGHOFFER-TATRA A. S.

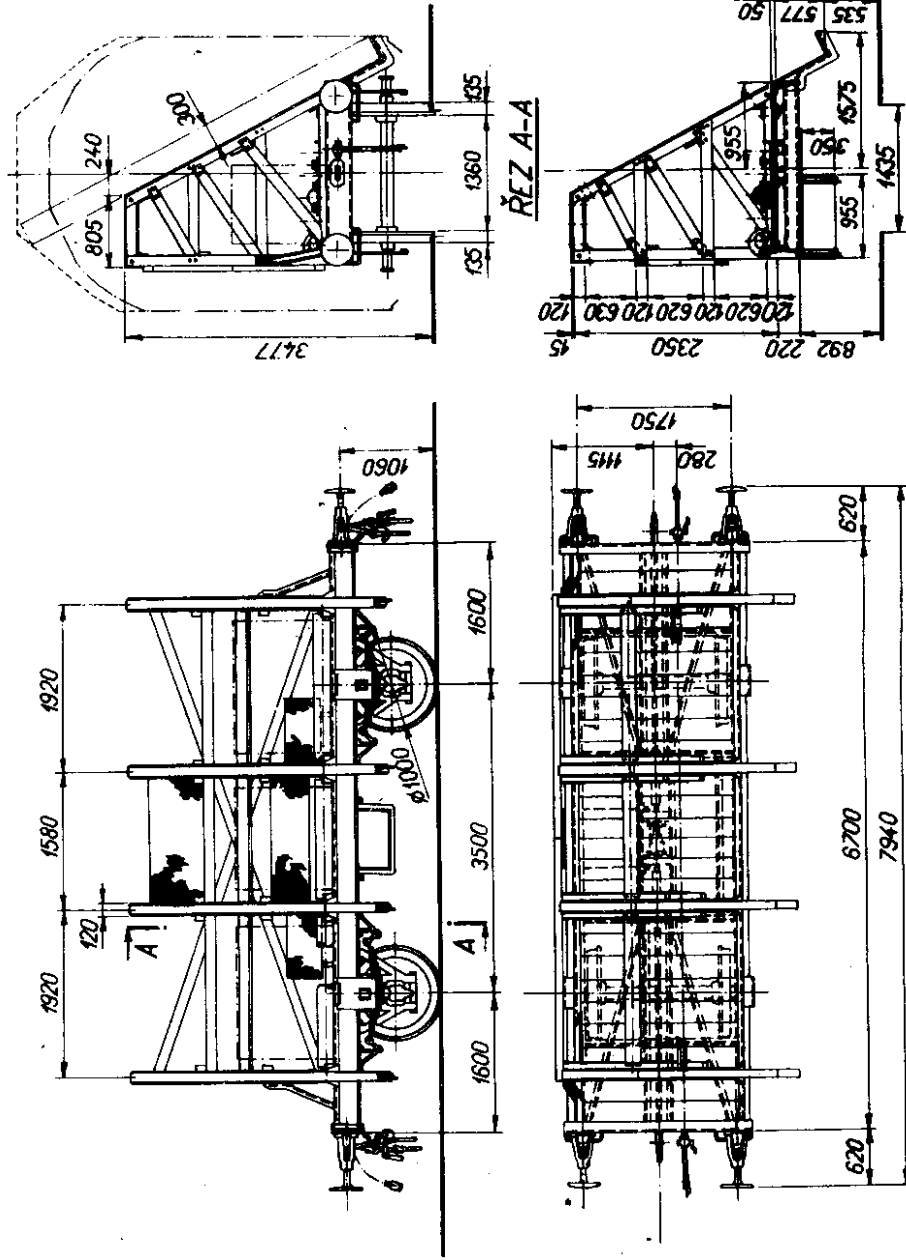
PRAHA ~ 1932

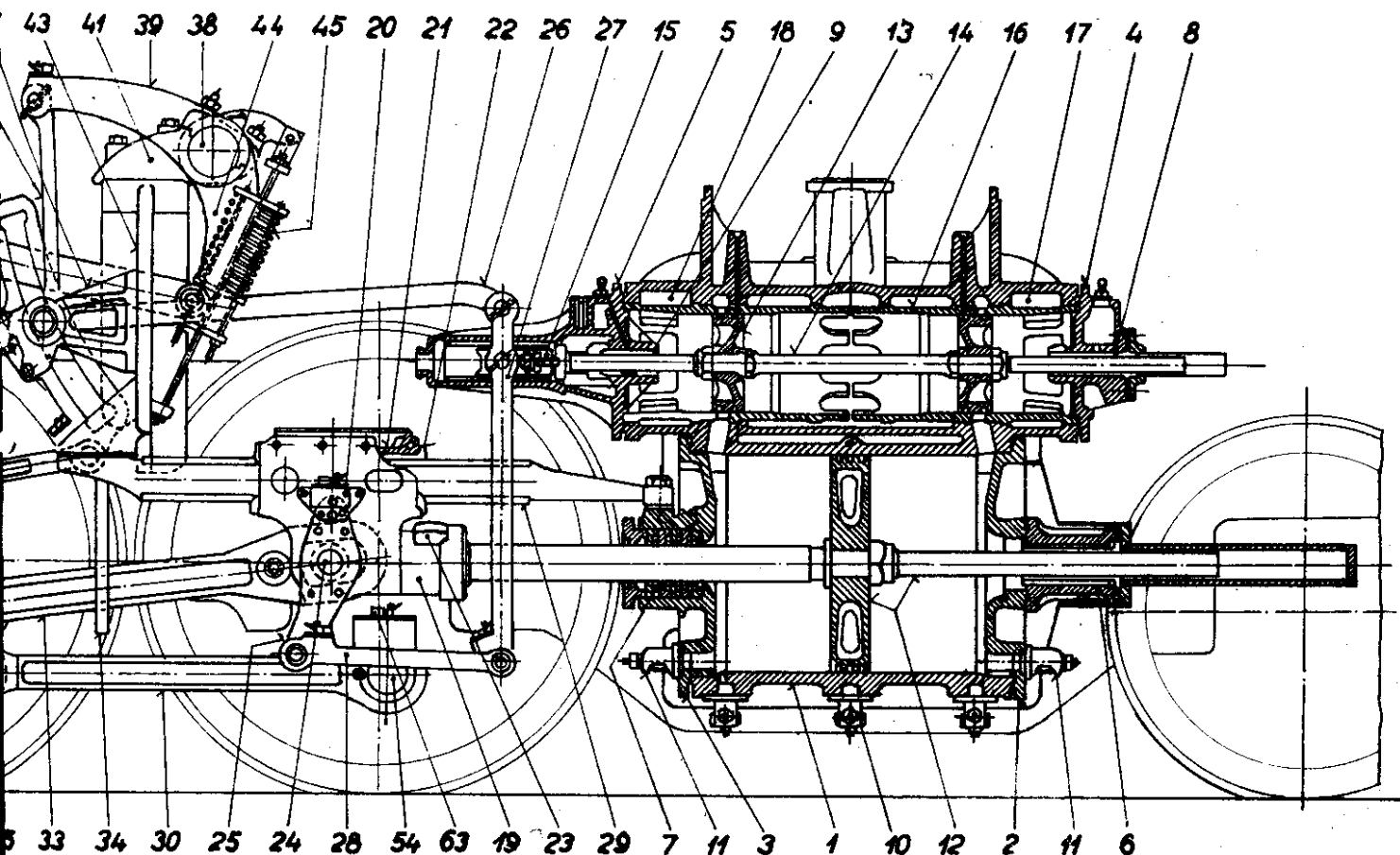
ČSD

Pz 530500 P

Akc. spol. továren zrcadl. skla Holýšov

VÝKRES DLE STAVU:  
PO PŘESTAVBĚ





OZN.	NÁZEV
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	
61	
62	
63	

Příklad: Má-li být postaven model ve velikosti H0 podle výkresu ve velikosti 0, je třeba všechny uvedené míry násobit koeficientem 0,516.

1) S ohledem na spolehlivost provozu modelových vozidel jsou některé rozměry kol a kolejí odchylné od základního měřítka (viz diagram NEM 011). Použije se pomocných měřítek.

PM1 pro šířku nákolků (W), šířku hlavy kolejí (O), zaoblení hlavy kolejí (r) a zaoblení obručí (rl).

PM2 pro výšku (D) a šířku okolku (T).

PM3 pro průjezdné průřezy.

Je-li normou NEM stanoven pro některou součást zvláštní rozměr, je nutno jej dodržet.

2) Ve Francii a Velké Británii se z tradice užívá měřítka ZM = 43,5.

3) Např. u plánek a pod.

z ČSSR) a sklady hotových výrobků. Mimochodem daroval mi historické figurky pro Adlerzug, pochopitelně mi ukázal i výstavní sín s kompletním sortimentem. Firma Preiser figurky neodlévá (to jim dělá jiná firma na objednávku) u Preisera se dělá jen ručně vyřezávaný prototyp a pak zpět dodané polotovary (bílé figurky) domácí dělníci omalovávají a upravují. - Dílny firmy Preiser nejsou velké a obec Steinsfeld, kde dílny jsou je celkem malá vesnice.

8. Co byste řekl, jak byste shrnul své poznatky ze své cesty?

Tak - jak bych shrnul poznatky ze své cesty? Předně žádná firma vám neřekne dopředu, co bude dělat. Jednak je to její tajemství a pak se o tom rozhoduje na poslední chvíli. Dále žádná firma nechce dělat podobné typy jako např. současně 01 a 03, 55 a 38 nebo 50 a 44; to by se jim zájem tříštil. Firmy vyrábějí převážně pro děti a pro přátele malých železnic. "Fajnšmekři" - železniční modeláři - tvoří menšinu mezi zákazníky, a proto nelze chtít od výrobců aby současně vyráběli podobné typy lokomotiv nebo vagonů. Něco jiného je, když podobný typ se dá vyrábět jen s malými úpravami např. E 10 a E 40, 03 a 41 apod. Když se ale musí dělat nová forma, nelze přání menšiny zákazníků uspokojit z výše uvedených důvodů.

A docela nakonec, ač nerad, ale přece jen musím říci něco, co mi nejde lehkou z úst: ověřil jsem si, že mnozí naši modeláři obtěžují výrobce prosbami - a nejednou to vypadá jako žebrání. Věřte, není nás to důstojné a nedělá nám to čest! Vyplatí se spíše čekat, až firma sama něco nabídne.

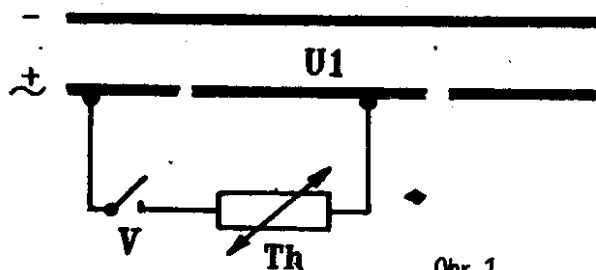
*Děkuji Vám za rozhovor - a do příštího čísla si dovoluji Vás požádat o Vaše postřehy o velkých železnicích.*

Rozmlouval J. Hána

# Elektro

## SPOMALENIE A ODDIALENIE FUNKCIÍ POMOCOU TERMISTOROV

Krátkodobé zastavenie súpravy na predom zvolenom mieste koľajiska možno realizovať aj pomocou teplotne závislých odporov-termistorov. Uvedieme dve zapojenia, líšiace sa vlasnosťami, funkciou a použitím.

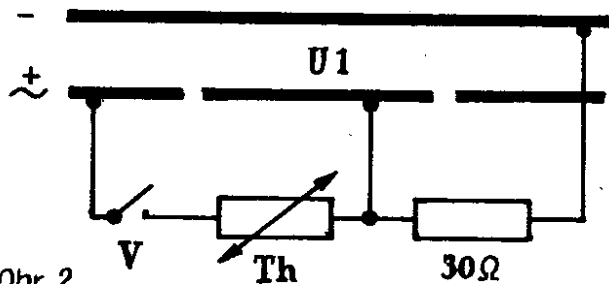


Obr. 1

Najjednoduchšie možno situáciu riešiť zapojením podľa obr. 1. Izolovaný úsek U1 napájame cez termistor Th a vypínač V. Ak je vypínač V zapnutý, prichádza súprava (nezáleží na smere, zapojenie je symetrické) na izolovaný úsek U1. V studenom stave je odpor termistora asi 500 ohm, celé trakčné napätie preto zadrží a izolovaný úsek U1 je teda bez napätia. Motorom rušňa ale prete-

ká istý prúd, termistor sa zahrieva, znižuje svoj odpor a napätie na izolovanom úseku preto postupne vzrastá. Súprava sa plynule rozbehne.

Zapojenie má jedinou nevýhodu v tom, že na izolovanom úseku nutne zastaví každá súprava a ostane tam tak dlho, pokiaľ sa termistor nezohreje a nedovolí súprave izolovaný úsek opustiť. Tento čas ale závisí od celkového odberu prúdu motorom rušňa. Čím je tento prúd väčší, tým sa termistor rýchlejšie zohreje. Vypínačom V možno celé zariadenie vyradiť z činnosti a tak čas zastavenia predĺžiť.



Obr. 2

Zapojenie podľa obr. 2 čiastočne túto nevýhodu odstraňuje. Ako vidno, je tu pridaný iba prídavný odpor o veľkosti asi 30 ohm. Ak totiž vypínač V zopneme ešte pred príchodom súpravy na izolovaný úsek U1, zastupuje tento odpor vlastne motor rušňa a predohrieva tak termistor. Termistor teda zmenší svoj odpor ešte pred príchodom súpravy na izolovaný úsek,

tento je pod plným trakčným napätím a súprava sa teda na izolovanom úseku vôbec nezastaví. Ak naopak ale chceme súpravu na izolovanom úseku zadržať, vypínač V pred príchodom súpravy rozpojíme. Po zastavení súpravy na U1 ho spojíme do skratu a tak umožníme zohrievanie termistoru. Po krátkom zadržaní sa potom súprava rozbehne tak, ako v prvom prípade.

Ak chceme skrátiť čas, po ktorom sa rušeň z úseku U1 rozbehne, môžeme napájanie termistoru zvýšiť asi na 30 Volt. Nie je to prerušením nebezpečné, nemôže sa v nijakom prípade spáliť motor rušňa. Len čo napätie na izolovanom úseku dosiahne 4-5 Volt, rušeň sa rozbehne a izolovaný úsek opustí.

Túto úpravu možno použiť v prípade obr. 1. Vodič spájajúci vypínač V a kolajnicu  $\pm$  teraz napájame zvýšeným napätím asi 30 Volt jednosmerného napätia.

Elektrické hodnoty použitých termistorov:

Typ	$R_s$	$R_t$	čas	výkon	farba
TR 002-750	500 až 1000 ohm	60 až 35 ohm	60 až 150 sek.	3 W	zelená
TR 003-750	500 až 1000 ohm	60 až 35 ohm	100 až 300 sek.	6 W	zelená

$R_s$  = odpor termistoru za studena (v tolerančnej medzi)

$R_t$  = odpor termistoru za tepla (v tolerančnej medzi)

Ing Ivan Nepraš

## 3 historie

Kdybyste se chtěli před 102 lety tj. roku 1865 něco dozvědět o lokomotivě a vzali si do ruky Riegerův slovník naučný a hledali pod heslem LOKOMOTIV, našli byste následující vysvětlení:

Lokomotiv slove parní stroj na železnicích, určený k tažení vozů. Náleží k parním strojům s vysokým tlakem a skládá se ze tří hlavních dílců. V zadním díle, který se podobá velikému čtyřhranému truhlíku, pobit jest silnými železnými plotnami, nahoře zaokrouhlenými, se topí. Za tou příčinou jest zde rošt s dvířkami a s popelníkem, nad ním pak ve zvláštním oddělení voda, která náleží už k druhému prostřednímu dílu, totiž válcovému kotli, opatřenému uprostřed nálevkou, již se vodou plní. Třetí přední díl jest komín s příslušnými prostorami pro kouř a páru. Lokomotiv spravuje a směr mu

buď dopředu nebo nazpátek (nebo stání) vykazuje jeho ředitel pomocí lomené páky či rovnatelem, který řídí tak zvané Stévensonovo vozidlo, dáváje mimoto znamení lidem příruční parní píšťalkou.

J. Šaufl

### CHLADICÍ VOZY NA PŘEPRAVU PIVA

Tomuto tématu byla věnována jedna kapitola v knize Železniční modelářství IV. díl. Autoři se tehdy rozhodovali, zdali je vhodné uveřejnit práci, která by trvala několik let, přece zůstala neúplnou. Zvítězil názor, že toto zajímavé téma, ve kterém se historie těsně váže k modelářství, si zaslouží být zachováno v co největším rozsahu. A k tomu je třeba pomoci mnoha přátel. Je tedy třeba předložit výsledky dosavadní práce, aby se v ní mohlo pokračovat.

Akce skutečně našla odezvu. Pan V. Staněk z Ostravy-Poruby objevil 4 fotografie vozů ř. Lp z doby okolo roku 1930 (uveřejněny v časopise Železničář č. 8/1966). Brzy poté inž. V. Langer zaslal redakci Železničáře dalších 11 cenných snímků z období monarchie i první republiky (uveřejňovány od letošního březnového čísla). Jistě to nejsou poslední památky. Věříme, že dosud žije hodně pamětníků a že se naleznou i další dokumenty. Na pomoc všem, kteří chtějí dále objevovat, přinášíme přesnou statistiku stavu vozů se zařízením na přepravu piva (a jednotně označovaných řadou Lp) z roku 1935.

ČSD mají jako vlastní v provozu pouze vozy Lp 514531 a Lp 514536.

Všechny ostatní vozy se zařízením na přepravu piva jsou jako privátní v majetku jednotlivých podniků. Privátních vozů je celkem 820. Z toho je většina vozů s brzdou, pouze 170 je bez brzdy. Třinápravových vozů je 8, ostatní jsou dvounápravové. Všechny však nesoú řadové označení Lp.

ČSD vozy číslují šestimístními čísly ve skupině soukromých vozů, tj. se začáteční číslicí 5. Přitom důsledně dodržují zásadu, že vozy s brzdou mají poslední trojčíslí 000 až 499, vozy bez brzdy 500 až 999. Jednotlivé vozy jsou číslovány prostě za sebou a to vozy s brzdou od čísla 510000 do 510499 a dále od 511000 do 511217, vozy bez brzdy od čísla 510500 do 510702. V tomto systému, který pochází z dvacátých let, je však již 101 čísel neobsazených; jde zřejmě o zrušené vozy.

Uvedených 820 vozů patří těmto podnikům: (viz tabulku)




Tento výčet přináší několik překvapení, a to tím, co zde je, i tím, co zde není. Na jedné straně je to objev několika dalších pivovarů (nyní mohou po reklamních vozech pátrat ve svém okolí i modeláři třeba z Českého Krumlova nebo ze Znojma), na druhé straně je to zjištění, že mnoho pivovarů se zde již nevyskytuje, ačkoliv ve dřívějších dobách byly na železnici aktivní. Jsou to např. pivovary v Českém Dubu, Českém Těšíně, v Chomutově, na Křivoklátě, Světovar v Plzni, dále v Libočaněch, Prostějově, St. Plzenci a j.

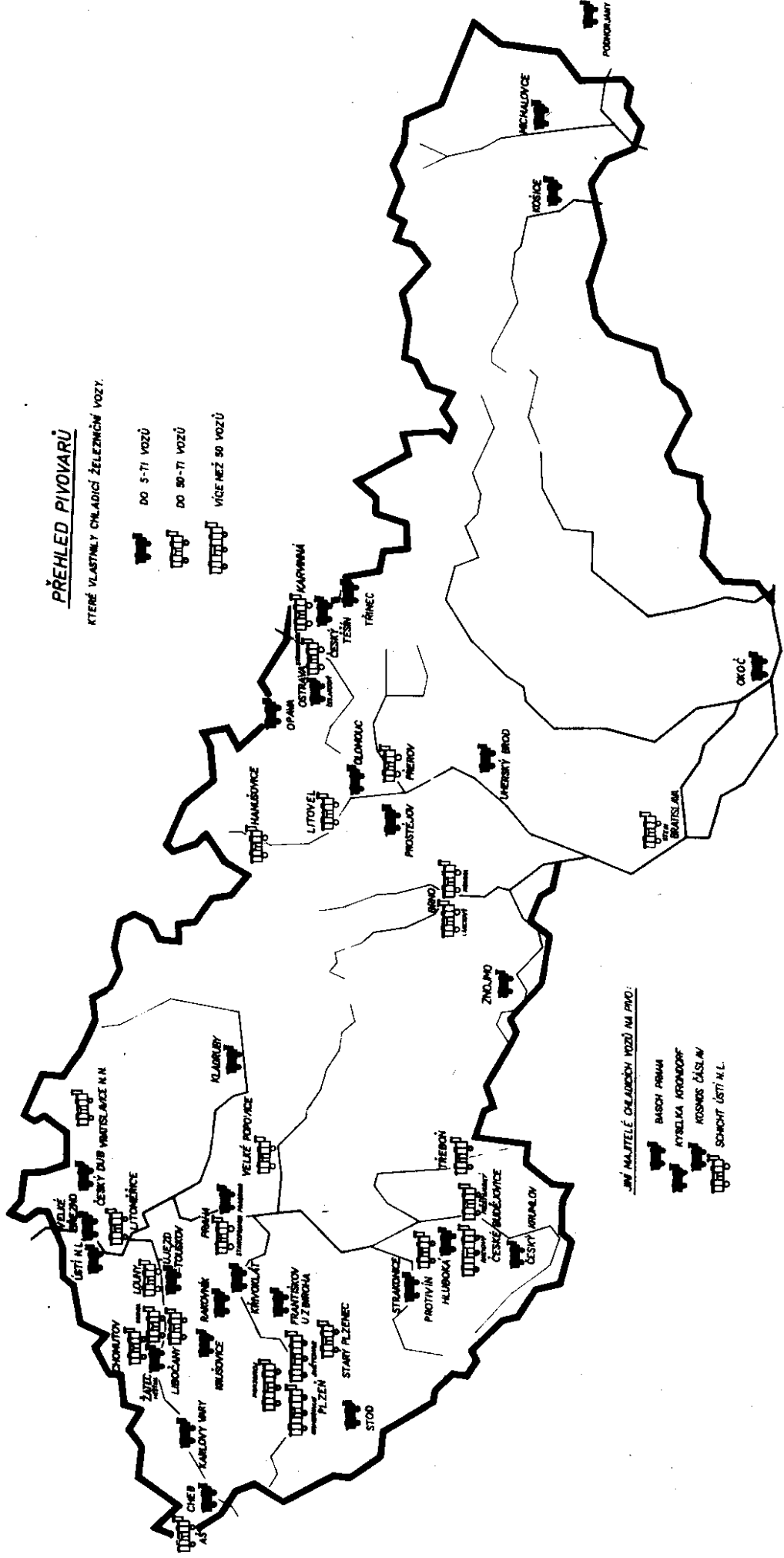
Pro modeláře, kteří sledují reklamní nápisy pivovarů, znovu otiskujeme mapku československých pivovarů, které vlastnily chladicí vozy (viz Železniční modelářství IV, str.180), která však je opravena podle nejnovějších poznatků. I když ani zde patrně nepůjde o konečný stav, bylo již dosaženo značného zpřesnění.

Název podniku	Počet vozů	Domovská stanice
Akciový pivovar v Aši	3	Aš nákladiště
Bratia Stein, pivovar, Bratislava	5	Bratislava filiálka
První brněnský akc. pivovar v Brně	15	Brno
"Moravia" pivovar v Brně	16	Brno
Závody Kosmos Čáslav	2	Čáslav
Český akc.piv. v Čes. Budějovicích	64	Čes. Budějovice
Měšťanský pivovar v Čes.Budějovicích	28	Čes. Budějovice
Schwarzenberský piv., Čes. Krumlov	1	Čes. Krumlov
Pivovar v Hanušovicích	8	Hanušovice
První akc. pivovar v Chebu	5	Cheb ČSD
Pivovar Karvinná	8	Karvinná hl. n.
Bauernebl a syn, pivovar v Košicích	5	Košice
Fürstenberský piv. v Krušovicích	1	Krupá
Měšťanský pivovar v Litoměřicích	7	Litoměřice hor. n.
Rolnický akc. pivovar v Litovli	7	Litovel-Chořelice
Schwarzenberský piv. v Lounech	6	Louny
Michalovský pivovar, Michalovce	1	Michalovce
Český akc.piv. v Moravské Ostravě	2	M.Ostrava-Přívoz
Pivovar M. Strassmann, Mor.Ostrava	9	M.Ostrava-Přívoz
Hanácký akc.piv. v Olomouci	3	Olomouc-Hodolany
Měšťanský pivovar v Opavě	2	Opava vých. n.
Plzeňské akc.pivovary v Plzni	137	Plzeň
Měšťanský pivovar v Plzni	383	Plzeň
Pivovar Podhorjany	2	Kolčino
"Pragovar", akc.pivovar, Praha-Krč	1	Krč
Akc. pivovar na Smíchově	1	Smíchov
Schwarzenberský pivovar v Protivíně	16	Protivín
Akciový pivovar v Přerově	11	Přerov
Rakovnický pivovar v Rakovníku	3	Rakovník
Schwarzenberský pivovar v Třeboni	10	Třeboň
Fr.Janáček a syn, piv., Uher.Brod	1	Uherský Brod
Měšťanský pivovar v Ústí n. Lab.	1	Krásné Březno
Jiří Schicht, a.s. v Ústí n.Lab.	17	Střekov Schichtovy závody
Pivovar Velké Březno	3	Velké Březno
Pivovar Velké Popovice	8	Strančice
Pivovar Vratislavice n. Nisou	8	Vratislavice n.N.
První znojmský piv. a.s. Znojmo	3	Znojmo
Dreherův vývozní pivovar v Žatci	16	Žatec
Měšťanský pivovar v Žatci	1	Žatec





# PŘEHLED PIVOVARŮ

KTERÉ VLASTNÍLY CHLADICÍ ŽELEZNIČNÝ VOZY.

-  DO 5-TI VOZŮ
-  DO 30-TI VOZŮ
-  VÍCE NEŽ 30 VOZŮ



## IN MAJITELÉ CHLADICÍCH VOZŮ NA PIVO:

-  BŘASOV PRAMA
-  KYŘEKLA HROBODŮF
-  KOSMONŮV ČÁSLAV
-  SOKOCHŮV ÚSTÍ N. L.



# Z vašich dopisů

Máme vlastní časopis a je jen k dobru, že do něho přispívají všichni, kteří mohou přinést něco nového. Pro modeláře je však publicistická činnost něco nového; práce, které se svým způsobem podstatně odlišuje od stavby modelu. Každý, kdo začne psát pro

jiné, záhy zjistí, že je třeba se učit. Zjistí to obvykle na vlastních chybách a začíná se rozklízet, jak tutéž práci dělají ti, kteří jsou již zkušenější. Prvním stupněm poznání je tedy odhalení vlastních nedostatků, druhým - snaha o co nejdokonalejší nápravu. Škola pro psaní technické literatury není, platí heslo: "Pomoz si, jak můžeš!"

Snad novým autorům trochu pomohu sdělením několika zkušeností.

## Snaha o obsahovou správnost:

Píšeme-li článek o vlastní práci v modelářství (např. o novém elektrickém zapojení, nové technologii, odlišném technickém řešení), pak se zpravidla opíráme o vlastní kladné zkušenosti. Předmět článku máme předem vyvinut a vyzkoušen, takže případné obsahové nesprávnosti se vyloučí 1.) zdařile provedeným fyzikálním pokusem nebo technickým vyzkoušením a 2.) jeho správným popsáním. Při pozorném zpracování jsou věcné chyby téměř vyloučeny.

Popisujeme-li však jiné modely, musíme být velmi opatrní na úsudek. Nejde o subjektivní hodnocení - to je ostatně věcí každého pisatele -, ale o to, aby objektivní hodnocení bylo věcně správné. Příklady: v posledních číslech MALÉ ŽELEZNICE se psalo o nových modelech vozů vystavovaných na veletrzích a často se objevovalo přídavné jméno "nezkrácený". K tomu, abychom o továrním modelu napsali, že je nezkrácený, nestačí jen zdání, že je model poněkud delší než jiné modely, ale tento dojem je třeba si ověřit. Přinejmenším změříme délku nebo vzdálenost otočných čepů modelu a porovnáme ji s rozměry uvedenými v technických časopisech, které popisují skutečný vůz (rozměrové náčrtky skutečných vozů), nebo aspoň s délkovými údaji napsanými na skutečném voze a reprodukovány i na modelu. Pak se třeba zjistí, že nové soupravy vozů TEE od fy TRIX, přestože jsou značně delší, než je průměr v této skupině modelů, mají délkové míry zmenšeny v měřítku 1:100, jsou tedy také zkráceny, i když méně než jiné modely. K dosavadním zprávám o "nezkrácených modelech" je tedy třeba zaujmout kritické stanovisko.

Na druhé straně nebudeme jedním rázem odsuzovat všechny dosavadní modely firmy KLEINBAHN tvrzením, že model vozu na šterk (č. 330) je první nezkrácený. Jen náátkou jmenujme Rungenwagen (č. 305).

Jiný příklad: změříme si výšku táhlového háku u několika skutečných vozů a výšku háčku spřáhla třeba na modelech fy PIKO: přepočtem zjistíme, že v modelu je hák asi 2,5 až 3,5krát vyšší než odpovídá skutečnosti. Ve směru délkovém jsou poměry podobné. Jetliže jsme k porovnání vybrali spřáhlo průměrného provedení, nemohli bychom napsat, že hák dosud zavedených spojek (spřáhel) je desetkrát až dvacetkrát větší, než by podle propočtu měl být.



Ještě větší opatrnosti je třeba při popisování skutečné železnice a zejména při práci v oboru technické historie. Historici říkají, že jejich práce není nikdy hotova. Tento názor pramení z jejich kritického pohledu na vlastní práci. Po několika pokusech v tomto oboru jim každý dá zapravdu.

Historická práce na železnici byla dlouho zanedbávána a oni dnešní doba ještě zdaleka nenapravuje staré chyby. Ale skutečnost, že v železniční historii pracuje poměrně málo lidí, ještě neopravňuje k povrchní práci. Je třeba psát tak, aby se třeba po padesáti letech historik mohl opřít o naši práci jako o solidní dokument.

Nejdůležitější zásady: 1.) ověřovat fakta, 2.) co nejlépe poznat okolnosti. - Je třeba ověřovat prakticky každý technický údaj, letopočet, fakt. Chyby jsou totiž všude, i tam, kde bychom je nejméně čekali. Nejen v běžných historických knihách, ale i ve statistikách, v úředních předpisech, v zápisech, v prospektách, dokonce i v nápisech na skutečných vozidlech. Zmýlí se i pamětníci. To, o čem jsou přesvědčeni, že vědí určitě, ukáže se někdy jako mylné. Chyba v jedné knize se pak může

lavinovitě opisovat do dalších prací. - Ověřování, to je hora knih a časopisů zbytečně prolistovaných kvůli jednomu datu, které pak náhodně nalezneme zcela jinde. Ovšem, kdybychom na jednom chybném datu postavili celou práci a uveřejnili ji, uděláme hůř než kdybychom nic nedělali.

A když už máme údaj ověřený, potom pozor na stylisaci. Napíšeme-li "První železnici s veřejným provozem na evropské pevnině byla dráha České Budějovice - Línec", máme beze sporu pravdu. Avšak vynecháme-li v této větě zdánlivě bezvýznamný přívlastek "s veřejným provozem", stane se z našeho tvrzení nepravda. Právě tak se dopustíme historického omylu, když místo "na evropské pevnině" napíšeme "v Evropě". Nepatrná slůvka - velký dosah.

Abychom se těchto chyb vyvarovali, je třeba co nejlépe poznat historické i místopisné okolnosti předmětu, který popisujeme. Chci-li se zodpovědně zabývat jedním oborem historie, musím nejprve dosti dobře poznat všechny obory, které s ním bezprostředně souvisejí. Zjistím-li: "dne ... byla otevřena trať z A do B", mohu fakt uvést prostě bez komentáře, mohu též sám doplnit vlastní úvod a závěr. Ale k tomu vlastnímu doplnění musím být dostatečně fundovaný. Nejsem-li si zcela jist, že můj názor na dobu a okolnosti je zcela správný, nebo nemám-li dostatečný rozhled, raději použiji první možnosti vyjádření. V opačném případě se vystavuji nebezpečí, že pozorný čtenář bystře rozezná, co je čistý fakt a co bezcenný balast, a zjistí-li balastu příliš mnoho, příště se článku s mým jménem vyhne. Snaha o obsahovou správnost je tedy otázkou odpovědnosti vůči čtenáři.

#### Pro koho a jak píšeme:

Ze zájmu o časopis, z ohlasu, jaký vyvolal, a z dopisů čtenářů se dá postupně soudit rozvrstvení čtenářů. Jsou to lidé od nejmladších a školáků až po dědečky a doktory věd. Ty všechny je nutno uspokojit dobrou prací. A zde nejde ani tak o výběr temat jako spíše o podání. Články mají uspokojit nejen "skalní kutily" ale i přátele železnice, kteří si chtějí pouze něco přečíst o mašinkách.

Články by tedy měly mít jistou "spisovatelskou" hodnotu. (Pravopis je samozřejmostí). Méně pozornosti se již věnuje slohu. Strohý technický sloh, i když je teoreticky namístě, se může zdát příliš suchý. Snad je třeba být někde uprostřed: někomu dát aspoň pocit beletrie, ale technice neubrat.

Jenže s tou beletriací je to těžké. To, co spisovatel dovede téměř nevědomky, to pravý technik nedovede snad nikdy. Má-li někdo opačný názor, nechť mi promine; já však se tomuto směru téměř podvědomě vyhýbám. Snad to pramení z toho, že mám nejvíc starostí s tím, jak hromadu faktů směstnat do minimálního prostoru, snad z toho, že si myslím, že to nedovedu. Odstrašují mě projevy typů: "V úvodu mého povídání.." a "tím bych tedy chtěl končit..", a také si myslím, že v našem poměrně malém časopise na ně není místa.

Právě tak si myslím, že bychom v technických zprávách měli ponechat stranou citová zanícení: zbytečné vykřičníky, tečkování atd.

#### Terminologie:

Vlak - to je s nad jediné slovo v oboru železnice, kde se nedělají chyby. Jinak každý termín je možno (a bohatě se toho využívá) psát chybně. Upozorníme na nejběžnější termíny:

To, po čem jedou vozidla, je kolej. Kolej je vlaková cesta a tvoří ji dvě kolejnice a další části. Termíny "kolej" a "kolejnice" nebudeme tedy zaměňovat a budeme správně označovat dvoukolejnou trať, dvoukolejnicový systém napájení, kolejnicový styk, izolovanou kolej, izolovanou kolejnici atd.

Vozidla na koleji spočívají prostřednictvím dvojkolí (tedy nikoliv soukolí). Dvojkolí se skládá z kol, nápravy a dalších součástí. Slovo náprava se užívá hlavně ve smyslu určení počtu dvojkolí: lokomotiva má .. náprav, vůz je čtyřnápravový, všechny nápravy jsou hnací. Slovo osa ve smyslu náprava se již nepoužívá. Běžné bylo před válkou, dosud je na místě ve slovenském textu. V češtině je nahrazeno pojmem náprava.

Názvosloví vozů je velmi přehledně a přístupně shrnuto ve státní normě ČSN 28 0004 Názvosloví součástí kolejových vozů, kde je uvedeno více než 1000 termínů v češtině i ve slovenštině a u každého přesný odkaz k výkresu. Termín "vagon" zde však není.

Chyby děláme i v označování lokomotiv. Termín "lokomotiva E 499" je chybný.

Jednak "E 499" není jméno lokomotivy, je to její řadové označení; píšeme tedy "lokomotiva Austria", ale "lokomotiva řady E 499.0" - Za druhé: u československých lokomotiv je třeba do řadového označení psát i první číslici za tečkou (tzv. konstrukční skupinu). Správně jsme tedy měli napsat "lokomotiva ř. E 499.0". Teprve, když vypisujeme celé číslo lokomotivy - které tedy nahrazuje její jméno - slovo řada se neužije: lokomotiva E 499.067.

Při vypisování řad německých lokomotiv nahradíme "lokomotiva BR 55" českým "lokomotiva ř. 55". Značka vlastnické správy píšeme před řadové označení. Místo "lokomotiva BR C1 DB" napíšeme srozumitelněji "lokomotiva DB ř. C1".

Při termínech ryze modelářských se zatím - žel - o normu názvosloví nemůžeme opřít. Nezbyvá nám tedy než odvozovat názvy od odpovídajících názvů skutečné železnice. Skutečná vozidla se spřahují, mají spřahovací ústrojí. Tedy i modely by se měly spřahovat a to nikoliv spojku, ale spřáhlem. Spojka je hadicová (u tlakové brzdy), kolejničová (na styku), kolejová (mezi souběžnými kolejemi), ale pro modely se tento název nehodí. Píšeme raději spřáhlo.

Ale pojmy rozchod - velikost - měřítko, ty jsou dnes již bez diskuse. A napíšeme-li "měřítko S" - "rozchod N", jsou to hrubé chyby.

Srovnajme: 16,5 je rozchod
1:87 je měřítko
HO je velikost

Máme-li toto schema na mysli, neuděláme již chybu. A na výkresy místo "měřítko HO 1:1" správně napíšeme "měřítko 1:1 pro velikost HO",

jde-li o výkresy kótované modelovým mírami. Když jde o výkres se skutečnými mírami, je nereálné mluvit o velikosti a napíšeme prostě "měřítko 1:87".

Ing Zdeněk Maruna

K poznámce Ing Z. Banera v Č. 1 MŽ, týkající se přepočtu jugoslávské měny, podotýkám, že jsem Jugoslávii navštívil v roce 1965, jak z článku jasně vyplývalo, a v tomto roce bylo opravdu nutno zaplatit Kčs 50.- za 1000 st. Dinarů, zatímco v roce 1966 již jen necelých 50.- Kčs. Nebyli tedy šokováni čtenáři, ale spíše autor článku tím, že mohl při uskutečnění zájezdu o rok později ušetřit 80.- Kčs jen na uvedeném modelu.

Dr J. Joachymstál

Legenda

1

ke křížovce :

Vodorovně: A. **8** B. řím. jednička - jméno psa - roční doba - ranní vlaha - úmrtí - větná spojka - obrácené zlomení - křičel - rána. C. slovenské zvrtné zájmeno - útok jízdy - ženské jméno - hasilo žížen - slovenský dravý pták - zbožňovaná osoba - LOAI - opuchlina - odborový orgán. D. přivlastňovací zájmeno - **54** - potřeba krejčího - obráceně nedělená - špatně hraje na housle - lidově kazí (obráceně) - zkratka před podpisem. E. osamocena - vroubkovaná tkanina - žebrák v mariáši - ochrana krku - tibetskému buvolu - pohádkové bytosti (obráceně) - nástraha - obrácené roky - řím. pětka. F. "dobrá" odpověď na otázku proč - něžné stvoření - jedovatá bylina - maminčiny klíny - pohybuje očními víčky - semeník obilí - lidová pokladna - a nedobro. G. něm. dvojhláska - žena v nářečí - **30 - 57** - Lidová demokracie. H. číslo - kovbojské provazy - dopravní prostředek - obráceně evropské pohoří - muž. jméno - příbytek - části vagonů - přivlastňovací zájmeno - řím. čtverka - přední polovina lodí. I. **28** - ošacen (obr.) - mycí prostředek (obr.) - vodácký pozdrav - muž. jméno - zloba - předložka. J. chem. značka dusíku - honím - druh hry - známý černý fotbalista - **46** - pracovní četa. K. německy v - číslovka - zemní olej - pracuje mlýnkem - bodavý hmyz ve 4. pádě - vyhynulý divoch - pracovalý rýčem (obr.) - součást petrolejové lampy - dvě nuly s kostíkem. L. zvýšená nota c - lidový název pro vychytralého pána - nákras terénu - jednotka elektrického napětí - obloha - pozdrav - dvě spojka mezi dusíky - nepěkný název otce (obr.) - první polovina kávy. M. biblické jméno - KOEO - jitro - smysl pro soulad -

čtyři řím. padesátky - citoslovce překvapení - founa - chlapce (obráceně). N. 9  
 Svisle: 1. 12 2. polovina řady - vyhynulý kočovník - poschodí - značka malých počítacích strojů. 3. dívčí jméno - bůžek lásky - jeden ze živilů - ovocná zahrada. 4. tvar slovesa dítě (se) - chem. znač. síry - korálový ostrůvek - přilínáme - kino bez souhlásek. 5. dusík - naše ryba - číslovka - mula - ucuknul - dlouhá samohláska. 6. římsky 49 - symbol oběti - a kuchyňská potřeba - nádoba u studně. 7. nota mezi předločkami - obrácené chlapecké jméno - a seveřan - mužské jméno. 8. oprat - SNRA - nejmenší část hmoty - předložka. 8. římská pětistovka - pohoří na jihu Sinajského poloostrova - závodní dráha (s háčkem) - ranní mlha - jednička. 10. Evropanvětná spojka - dusík - puls - pařížský lupič (bez háčku). 11. pleťence vlasů - hnije - otázka 6. pádu s předložkou - záporová spojka. 12. divné jméno (a to ještě obrácené) - stlačovací stroje - žák - opice. 13. fosfor - mužské jméno - Nippon bez samohlásek - obrácený titul vlasatců - nicka. 14. chem. znač. osmia - drahokam namodralé mléčné barvy - tažná domácí zvířata (bez hlavy) - poloměr - Evropskému literárnímu klubu. 15. úloha - zvířecí tuk - nezbytná pro život (obr.) - ruské karetní eso. 16. značka čokolády - ženské jméno - čistý vzduch po bouřce - souhlásky sadu. 17. římsky 500 - muzikantovy značky - Verdiho opera - zasel - poloměr. 18. radium - naříkám - CADO - obec na Moravě. 19. zájmeno - stará polní míra - nota - vládce žen - závěsy kalhot (obr.). 20. barva - sešikmení - noční pták - čínské ženské jméno. 21. starořecké drobné mince - slůvko překvapení - tíže v 5. pádě - předložka nebo uran. 22. dovednost - pustě nadával (a to ještě obrácené) - neoblečený - cizopasný červík. 23. točna, která nemá nic společného s železničnickými modeláři - míří - části obličeje - magneticky vodivé části elektrických strojů. 24. povolává - VAČK - souhlásky jateliny - a tuna. 25. megapond - rozkaz k pražení (bez háčku - obrácené) - svazek obilí - OYAS - draslík. 26. 10 - existuje-li (obr.) - začátek dne. 27. výrobce domečků (česky) - vodí ovce (obr.) - útok jízdy - fáze měsíce. 28. zdravotnická potřeba - slovenské sádlo (obr.) - dva dusíky mezi poloměry - hlas ovce. 29. dlouhá nota - jméno papouška - šéfredaktor MALÉ ŽELEZNICE (vzhůru nohama) - předložka 6. pádu se zájmenem 2. osoby - tuna. 30. zde - míra na výkrese - zavinění - proudy řeky. 31. obrácené okončety - dopravuje na vozíku - dívčí jméno v 5. pádě - lidově pryč. 32. žízala - čtyři římské padesátky - ústí - francouzský určitý člen. 33. nota - 44 .

## MALÝ OZNAMOVATEL

### PRODEJ

Zájemci o 1. číslo MALÉ ŽELEZNICE, ročník 1967, se mohou přihlásit v administraci časopisu.

Plánky 46 kolejišť s rozpisem materiálu, přepracované a jako první samostatný svazek edice Plánky MALÉ ŽELEZNICE (č.I.) jsou rovněž vydány. Mají formát A4 a jsou za 12.- Kčs. Objednejte si je v administraci našeho časopisu.

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

- 1) přestavník k výhybce "Z" - mechanický a 2.- Kčs (se zpět.hlaš.)
- 2) lampa dvouramenná a 2.50 Kčs (bez žárovky) větší
- 3) žárovky do lamp se závitem a 3.50 Kčs
- 4) signální zvonek se stromkem a 2.50 Kčs
- 5) "Dekorit" - posypový materiál světle hnědý (vhodný pro přebarve-

ní) - krabička 1.- Kčs  
6) plotové dílce normální - sáček 0.80 Kčs.

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

Prodám: Kořajište "HO" 290 x 115 cm. Anton Štreicher, Bellová 43,  
KOUPE Bratislava

Koupím: Tvarůžek a kolektiv: ABC železničního modelářství  
Kotnauer-Maruna: III.díl Železniční modelářství  
Miroslav Severa, Lípová ul.779, Česká Lípa.

Koupím: Železničář - od nejstar. roč. do r.1962 včetně - i jednotlivé ročníky. B. Pokorný, Blatná 253, okres Strakonice.

Koupím: 3.číslo Železničáře - roč.1965  
Werner Milan, Palackého 159, Vsetín.

Koupím: Maruna-Kotnauer: III.díl Železniční modelářství  
Ing Chalupa Miloš, Karlovarská 115, Jeneč, okr.Praha-záp.

Koupím: Maruna-Kotnauer: III.díl Železniční modelářství - 2.vyd.  
Bohumil Hromádka, Meziměstí 209, okres Náchod.

#### Pokračování článku XIV. - 1967 ze str.1

koslovenská televize. - V sobotu ráno v 9 hodin bude slavnostní vyhlášení výsledků a v 10 hod. zahájení výstavy. A v poledne budou přivítáni již první návštěvníci široké veřejnosti.

Výstava bude otevřena denně od 9 do 19 hodin až do 22.října.

Tato velká mezinárodní akce je pořádána v rámci oslav 700.výročí založení města Ostravy v roce 1267 a Dne čsl. železničářů - uzlu Ostrava.

Nebudeme se znovu šířit o uspořádání výstavy - o tom jsme psali v čísle 2-3 - dnes bychom vás chtěli informovat jen o tom, co na výstavě uvidíte:

V paviloně J1 v I.poschodí si prohlédnete ruční práce-modely takřka všech velikostí "O", "HO", "TT" i "N" "z dílen" známých a proslavených modelářů z ČSSR, Maďarska, NDR, Polska, Rakouska a Západního Berlína stejně tak jako modelářů, kteří vyrůstají z řad mládeže a kteří dokazují, že se s nimi bude muset brzo počítat i ve vážné mezinárodní konkurenci. Do uzávěrky časopisu bylo zatím přihlášeno 143 modelů - lokomotiv, vozů, staveb a nejrůznějšího příslušenství.

Návštěvníci poprvé v Československu uvidí (v I.poschodí pavilonu J2) široký sortiment výrobků, které opouštějí opravdové dílny továren, jejichž jména jsou modelářům dobře známa. Do uzávěrky časopisu přihlásili své výrobky tyto výrobci:

z NDR: PIKO, Gützold, Herr, Hruska, OWO, Zeuke a Wegwerth

z NSR: Arnold, Egger, Faller, Fleischmann, Märklin, Rokal, Trix, Volmer

z Jugoslávie: Mehanotehnika

z Itálie: Lima

z Rakouska: Kleinbahn, Liliput

z Francie: Jouef.

A přihlášky dalších pozvaných firem se dají očekávat. Snad nenadsadíme, řekneme-li, že to bude takový "první malý veletrh" železničních modelů v Československu.

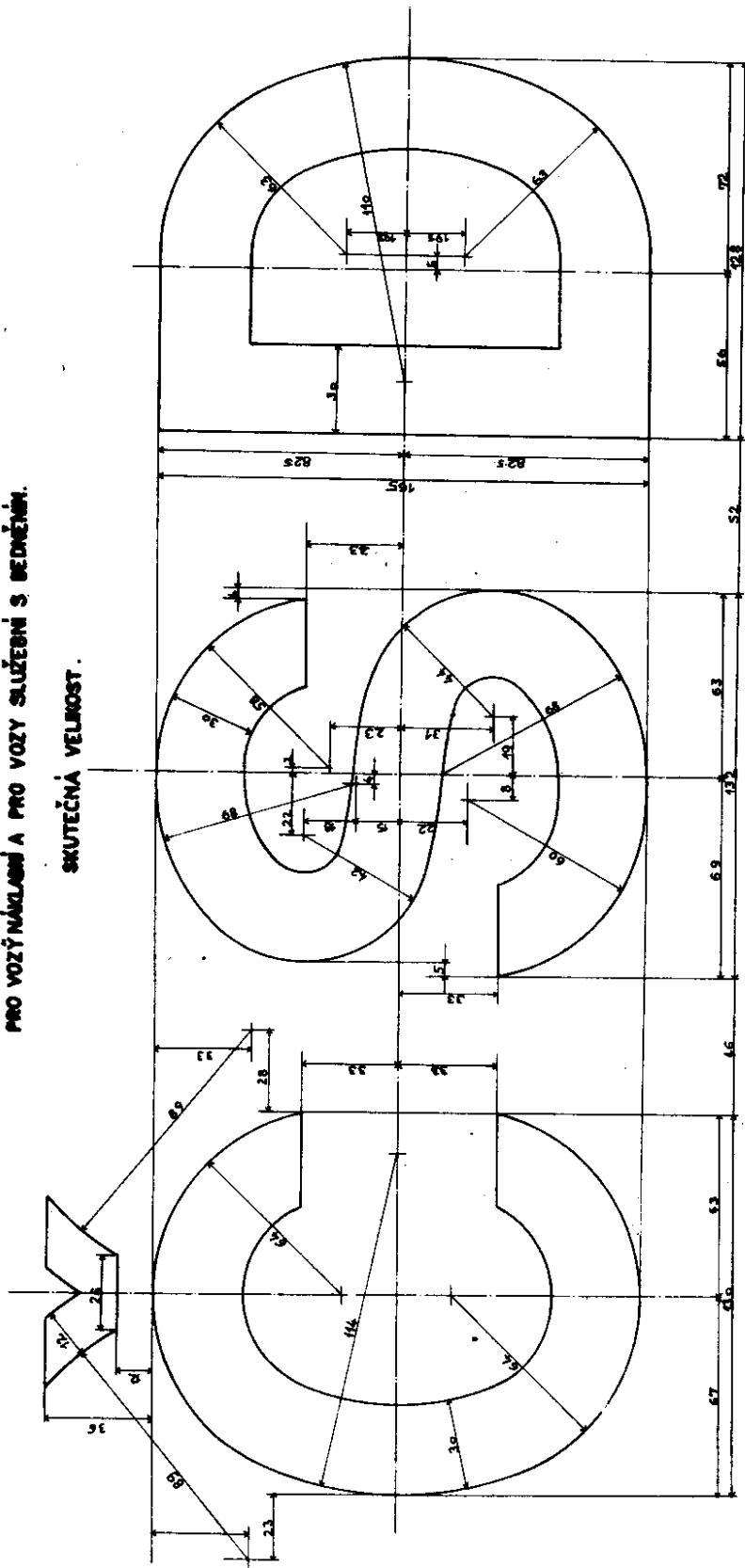
Modeláře bude přitahovat rovněž stánek Drobného zboží Olomouc (v I.posch. J2), který má být, jak nám bylo slíbeno, dostatečně zásoben bohatým výběrem modelářských výrobků.

*dokončení na str. 32.*

VLASTNICKÁ ZNAČKA

PRO VOZÝNÁKLADNÍ A PRO VOZY SLUŽEBNÍ S BEDNĚNÍM.

SKUTEČNÁ VELIKOST.



V PRAZE, v květnu 1920.

Modelářům - labužníkům přinášíme výkres, kterým Československé státní dráhy v roce 1920 zavedly nápis vlastnické značky na nákladní vozy. Značka ČSD podle tohoto výkresu se používala téměř 50 let. Teprve v současné době postupně mizí v souvislosti s přechodem na mezinárodní způsob označování vozů. Výkres je beze změny překreslen z kopie originálu (a to i s chybou: kóta tloušťky háčku má místo 12 správně být 17 mm). Obrisy písmen jsou setaveny nejen z přímek a kružnic, ale i z ladných přechodových čar. Na to je třeba brát zřetel hlavně při kreslení střední části písmene S. Mimo své historické ceny je výkres zajímavý i formátem: rámeček originálu má 612 x 328 mm. Po složení výkresu na třetiny vznikne dnes již neobvyklý vysoký formát používaný u žel. služebních předpisů rakouských drah a vyskytující se ještě mnoho let po vzniku ČSD i u nás.

Nezvyklou, ale jistě vítanou novinkou bude stánek Lidového družstva invalidů - Olomouc, kde se budou přímo před zraky návštěvníků provádět opravy modelů (tato provozovna také provádí opravy modelů, které jsou ještě v záruční lhůtě), takže kdo má nějaký nepojízdný model, má možnost si jej zde nechat spravit a přitom uvidí, jak se "to dělá".

Modeláři-filatelisté shlédnou na výstavě sbírky s námětem železnice a sběratelé odznaků pak odznaky jak výrobců modelů tak i odznaky celé řady klubů - i zahraničních.

Milovníci historie se jistě zastaví u obrázků z minulosti i u vystavených modelů historických vozidel.

V prodejním stánku (v I. posch. pavilonu J1) obdržíte fotografie ze světa železnice, modelářskou literaturu, plánky kolejišť, odznaky, typové výkresy, katalogy výrobků zahraničních výrobců a bude zde "fungovat" i poradenská služba pro modeláře.

A samozřejmě všichni - od nejmenších až po ty nejzkušenější - neminou bez povšimnutí ani jedno z kolejišť, která zde budou v provozu.

Nakonec pak ještě upozornění: současně s naší výstavou probíhá v Ostravě na výstavišti Černá louka celostátní výstava tvořivosti mládeže, na kterou se přijedou podívat jistě celé třídy a školy. Ohlásíte-li nám přímo na adresu: Sekretariát XIV. mezinárodní soutěže a výstavy želez. modelů - Park kultury a oddechu - pavilon J1, k rukám K. Vanury - alespoň 3 dny předem svou návštěvu s přibližným udáním hodiny, kdy navštívíte naši výstavu, zajistíme vám průvodce, který vás nejen provede po výstavě, ale poskytne vám i odborné vysvětlení. Tutéž službu ochotně a rádi poskytneme i jiným skupinám nejméně o 12 účastnících - např. z klubů a kroužků.

Vstupné na výstavě bude: dospělí 3.- Kčs, děti 1,50 Kčs, hromadné návštěvy 1.- Kčs za osobu (nejméně 12 osob). Zvláštních pamětních vstupenek à 3.- Kčs bude prodáno pouze 1.200 kusů - a budou slosovány. Výherci obdrží 10 krásných modelářských cen.

K. Vanura

## VÍTE, ŽE ...

... v květnu tomu bylo letos 35 let, co výpravčí dali poprvé znamení k odjezdu výpravkou? Tento zelený terčik doznal za tu dobu jedině úpravy: původní celé zelené pole bylo později rozděleno bílým křížem. - A ještě pro ty, kteří nepamatují, jak se to dělalo předtím: výpravčí zvednul ruku, zapískal a teprve potom dal vlakovodoucí povel k odjezdu zatroubením. V.K.

... firma Kleinbahn snížila pronikavě ceny celého sortimentu - v mnoha případech až o 30% ? G&JAM

... Japonci chtějí jezdit velmi rychle a naprosto bezpečně? Již na mezinárodní výstavě, která bude roku 1970 v Osace, má být v provozu raketový rychlovlak 222 m dlouhý, 6 m široký, dvouposchodový. Nebude jezdit po kolejích, ale bude se kluzně pohybovat po zvláštních válcích. Rozjíždět se bude bezhlučně a až dosáhne stanovené rychlosti, bude automaticky zapnut tryskový motor, který dá vlaku maximální rychlost, (Hovoří se o fantastickém čísle 1000 km/hod!) Má pojmout 1000 cestujících. Již dnes se počítá, že takový vlak značně utuží postavení železnic proti vzrůstající se letecké dopravě - hlavně z hlediska bezpečnosti, protože počet dopravních nehod na leteckých linkách stále stoupá. áa

# ADRESÁŘ

- Štábl Ladislav, Gottwaldov, Potoky 657  
Vaňka Ota, Praha 7 - Letná, Havanská 7  
Wessnitzer Stanislav, Zbraslav nad Vltavou, Husova 111/20  
okres Praha - Západ
- Hubač Rudolf, Brandýs nad Labem, Jaselská 542  
Líbal Zdeněk, Praha 6 - Dejvice, Buzulucká 1  
Šesták Bohdan, Praha 6 - Ruzyně, Nad Manovkou 29  
Šigut Zdeněk, Cheb, ul. Kosmonautů 4  
Daněk Zdeněk, Cheb, nové nádraží  
Boucký Zdeněk, Mikulov na Moravě, 23. dubna 3  
Štěpánek Václav, Týniště nad Orlicí, Lipská 281  
Dvořák Jan, Přelouč, Čs. armády 960, okres Pardubice  
Kopecký Josef, Litomyšl, Mařákova 378  
Douda Jaroslav, Praha 6 - Vokovice, Africká 627  
Karhan Jiří, Praha 2, Londýnská 56  
Knapík Erich, Dolní Benešov 77, okres Opava  
Arnold Karel, Česká Třebová, Jeremenkova, (nocležny ČSD)  
Šindelář Vladimír, Praha 66, pošt. schrán. 15  
Novotný Robert, Praha 66, pošt. schr. 15  
Sládek Petr, Liberec I, nám. Sovětská armády 1135/9  
Volný Jaroslav, Čáslav, Rudé armády 5, okres Kutná Hora  
Houfek Ladislav, Kralupy nad Vltavou II. 647, okres Mělník  
Bezc Eugen, podnik. vodohospodář n.p. Chemko, Strážské  
Merta Josef, Lanškroun, Kolárova 240  
Šimáček Miroslav, Nymburk, Petra Bezruče 1823  
Hrubý Květoslav, Cheb, Jungmannova 15  
Bareš Vítězslav, Praha 2, na Folimance 19  
Nováček Eduard, Prostějov, Mathova 9  
Novotný Jaroslav, elektroúsek ČSD Praha, Praha 3 - Žižkov,  
Trocnovská 1
- Krejcar Václav, Praha 2 - Vinohrady, Vinohradská 69  
Hanselka Zbyněk, Mladá Boleslav, tř. Lid. milicí 1066  
Srový Vladimír, Rožnov pod Radhoštěm, sídliště 1. Máje  
Štětka Josef, Kolovraty 248, pošta Uhříněves  
Šmoldas Milan, Ostravice 464, okres Frýdek-Místek  
Borák Pavel, Mikulov na Moravě, Gen. Svobody 21, okres Břeclav  
Hurtík František, Zlaté Hory, Palackého 116, okres Bruntál  
Ing Slepíčka Ladislav, Praha 2 - Vinohrady, Máchova 10/1077  
Ing Jezdinský Jaromír, Praha 2 - Vinohrady, Záhřebská 10  
Spurný Vladimír, Jeseník, Wolkerova 50, okres Šumperk  
Karel Zdeněk, Karvinná 7, Mizerov, Na kopci 2135  
Macek Josef, Ostrava II, Švermova 27/I/14  
Polcar Radovan, Brno, Radnická 1  
Jelínek Milan, Praha 4, Družstevní ohoz 54A  
Ing Hrabal Ladislav, Kaznějov 361, okres Plzeň-sever  
Šádek Jan, Praha 7, Přístavní 47  
Šer M., Hradec Králové, Průmyslová 1115  
Štěpán Jiří, Morávka 733, okres Frýdek-Místek  
Štěpán Jan, techn. úř., Moravské Budějovice, Funtíčkova 855  
Štěpán Václav, Děčín V, Ústecká 118  
Novotný Miloslav, Kašnice 61, pošta Klobouky u Brna, okr. Břeclav  
Varšavík Milan, Trstená Zápotočná 414, okres Dolný Kubín  
Podubecký Jiří, Hradec Králové 3, Na Střežině 1111  
Stahl Petr, Čs. televize Bratislava, Bratislava 35  
Vaverčák Pavol, Spišská Belá, Gottwaldova 8  
Šobotník Ladislav, Litvínov VI, Bezručova 1537  
Skála Jiří, Cheb, Palackého 14  
Ing Matas Miroslav, Starý Plzeňec, Radyňská 283, okr. Plzeň-jih



Na skutočnom vozni je patrné, ak spodok kotlového vozňa bol skrátený podľa použitej skrine pôvodného ciachovného vozňa; pôvodné čelníky (dosiaľ s dvoma otvormi o vzdialenosti 1000 mm po odobranom poistnom spriahle) boli pripevnené do nových miest. Štítok výrobcu na pozdĺžniku je tiež pozostatkom pôvodného kotlového vozňa. Pri pohľade na rám zdola je patrné, že podlaha u obvodových sten je vytvorená tak, že na rám sú položené kovové zafazovacie dosky. Otvor, ktorý vznikol v strednej časti strednej časti podlahy, ktorá nesie 18 000 kg závaží. U tohoto vozňa sú použité závažia á 20 kg. Kostru skrine tvorí válcované profily tvaru  $\perp$  otočené kratším stredným krídlom von. Dlhšie pozdĺžne krídla profilu  $\perp$  tvorí oporu plechom, ktoré zakrývajú jednotlivé poľa kostry a sú privarené. Stredné krídla profilov  $\perp$  preto vyčnievajú von zo sten a strechy. Dvere sú nitované, otvárajú sa von. Iba čelné dvere na strane dlhšieho predstavka sa otvárajú dnu. Farby vozňa v apríli 1962: spodok až po horný okraj rámu čierny, skriňa včítane strechy zelená (zachovalá farba). Všetko písmo na vozni je žlté, rukoväte spojkových kohútov sú červené. Označenie priebežného potrubia štvorčeky na rohoch skrine na vozni není. Na skutočnom vozni je zle zapísaný rozvor vozňa.

Poznámky k výkresu: kóty uvádzame podľa evidenčnej karty, namerlane miery sú označené  $\sim$ . Nápís „ČSD“ je nakreslený v čas. Malá železnice č. 4/1967, str. 31. Ostatné nápisy na vozni sú uvedené v päťnásobnom zväčšení, tabulka výrobcu okrem toho v pätnásťnásobnom. Závaží 20 kg má veľkosť približne  $\varnothing 15 \times 18$  cm, je čierne. Kola strednej osi majú 10 lúkotí. Ložisko 1 A je podrobne popísané a vyobrazené v knihe Calda, Kouba: Nápravná ložiska železničných vozů ČSD. Jún 1967.

-ar-

