

# Malá

# 5-6

# ŽELEZNICE

prosinec 1967

II. ročník

cena 9,- Kčs

METODICKÝ  
ČASOPIS ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ A PŘÁTEL ŽELEZNIC

## O B S A H :

XIV. mezinárodní výstava skončila	1
Co zítřa?	5
Zasedání techn. výboru MOROP	8
Novinky na podzim. lipském veletrhu	11
Železniční modelářství v Anglii	12
Samá voda ...	15
Betonová zeď	17
Přípravek na výrobu schůdků	18
... jak si na kolejišti posvítit	18
2. Ze starých zápisů	25
Jihočeský památník dopravnictví	27
Křížovka	28
Z vašich dopisů	29
Třídění a označování vozů ČSD	30
Ze života našich klubů	34
"Mini-reportáž" ze Zákamenného	35
Malý oznamovatel	36
Pro zpestření činnosti našich klubů	38
Doplňky a opravy z č.4	40
Víte, že ...	40
Četli jsme za vás	42
Drobné zprávy	44

### Norma NEM 102

Plánková příloha: Motorový vůz M 140.4 - OZVD

Obrázková příloha: Motorový vůz M 140.4 - OZVD

Katalog: TT HOBBY ZEUKÉ

ZA ING. LADISLAVEM PARDONEM.

Ing. Ladislav Pardon po krátké, těžké chorobě odešel dřív, než mohl dokončit vše, co měl v úmyslu udělat. Odešel tak náhle, že tomu nebylo možno ani věřit. Vždyť do poslední chvíle byl veselý, plný optimismu a plánů. A nyní nezbývá, než abychom pouze vzpomínali. Vzpomínali na člověka, který ve svých 66 letech byl stále mlád, s porozuměním pro naše bolesti a s chápavým úsměvem pro pošetilosti mládí. Byl tak mlád, že jsme si rozdíl let uvědomili až ve smutné chvíli loučení.

Léta, která strávil mezi námi jako hospodář, pokladník a posléze jako předseda klubu, byla poznamenána snahou o právo, čest a spravedlnost člověka, kterému je čistý štít nadevše. Neváhal věnovat svůj volný čas potřebám klubu i jeho členům. Svou radou i příkladem byl vždy připraven posloužit, kdykoliv toho bylo třeba.

Tím více pociťujeme, jak chybí v našich řadách, aby byl rádcem ve chvílích, kdy se hledá cesta, aby byl soudcem, když cest je mnoho a každý chce jít tou svou. Svými znalostmi, životnímu zkušenostmi a klidem člověka, který dovede pochopit, byl tím nejpopulárnějším, kdo přiložil rozhodující závaží na misku vah rozdílných názorů.

Pro všechno to, i když odešel, zůstává mezi námi.

SWAZARM ZO 36  
Klub modelářů železnic  
B R N O

## XIV - 1967

### XIV. MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ A VÝSTAVA V OSTRAVĚ SKONČILA

XIV. ročník mezinárodní soutěže a výstavy železničních modelů 1967 skončil 22.10. - Brány pavilonů J 1 a J 2 na Černé louce v Ostravě se zavřely a začal nový "zákulisní" shon. Vitriny pozorně rozebrat, exponáty pečlivě zabalit a rozeslat modelářům-majitelům, prostory uvést do "původního stavu" a zahraniční exponáty naložit do vagonů. Bylo toho dost; práce mnoho a spánku tak málo! Ale dělali jsme to rádi - a věřte, také proto, že "už to máme za sebou".

"Jak to, že takovou velikou akci pořádáte vy, klub?", tak se nás ptalo mnoho návštěvníků a mezi nimi i řada cizinců, "... a proč je letošní výstava v Ostravě?", to byla druhá nejčastější otázka. Jak jsme odpovídali? - "Inu protože jsme si na to troufli a protože jsme chtěli dokázat, že je to v možnosti klubů, které dobře vycházejí se svými nadřízenými orgány, aby se takových akcí mohly odvážit. Hlavním pořadatelem byl ÚV SWAZARMu, my jsme byli pověřeni výstavu realizovat. Jistě, kdybychom neměli plnou podporu OV SWAZARMu na Vsetíně, a hlavně jeho předsedy soudruha Josefa Jakeše, a kdyby nebylo přátelské spolupráce s MěstV SWAZARMu v Ostravě, klubem železničních modelářů, který se nově utvořil, jistě bychom se takové akce odvážit nemohli. Výstavu jsme tedy pořádali společně, ruku v ruce s ostravskými modeláři. - A v Ostravě proto, protože tam mají výstavní prostory, protože to byla jedna z řady akcí v rámci oslav 700. výročí založení města Ostravy, a také proto, protože železniční modeláři museli dostat nějaký "křest" na počátku práce svého klubu". Tolik na vysvětlenou, proč Ostrava.

Kdybychom měli sami výstavu hodnotit, byla by to kritika vel-

mi přísná a nesmlouvavá. Dnes víme, v čem jsme se dopustili chyb a co jsme mohli udělat lépe. Říkáme to upřímně: každému klubu, který se odváží nějaké podobné větší akce, rádi poradíme, aby se nedopouštěl stejných chyb a nedožil stejných těžkostí jako my, a aby mu to v mnohém lépe vyšlo nežli nám.

Podářilo se nám zajistit dostatečné výstavní prostory. Ty jsou pro výstavu velmi potřebné. Že byly expozice ve dvou pavilonech, jsme kupodivu nesli hůře my než návštěvníci, kterým to, jak jsme si ověřili, nijak nevadilo (během výstavy přšlo právě jen tři dny). Snad už jsou naši diváci vyškoleni všemi těmi veletrhy v Brně a tradičními výstavami jako je Liberec či Ostrava a řada dalších. Bez výjimky se všem líbilo, že měli možnost shlédnout vedle dovedných ručních prací modelářů i bohatý výběr továrních exponátů. V takových rozměrech to byla expozice u nás asi jedinečná.

Soutěž modelů (ručních prací) proběhla 18. a 19. září (před zahájením výstavy) před devítičlennou mezinárodní rozhodčí komisí, která se skládala vždy po dvou zástupcích z každého zúčastněného státu: Německé demokratické republiky, Maďarské lidové republiky, Polské lidové republiky a Československé socialistické republiky. Předsedou komise byl Čechoslovák s. Karel Šupík, který podle stanov nebodoval. Komise zvláště s povděkem kvitovala, že měla k práci oddělený tichý prostor a mohla se nerušeně věnovat svým povinnostem. Proto také mohla v tak krátkém čase zvládnout nemalý úkol: obodovat-zhodnotit 202 modelů ze zaslaných 246. Do soutěže se přihlásila ČSSR se 180 modely, NDR s 36 modely, PLR s 22 a MLR s 8 modely. V průběhu soutěže nedošlo k nesrovnalostem a po vyhlášení výsledků nebyl podán žádný protest. O každém modelu byl vyplněn samostatný bodovací list s dílčím hodnocením národních dvojic rozhodčích. (Soutěž je anonymní! - na bodovacím listě je uveden vždy jen název modelu, skupina, do které model patří jako např. trakční vozidlo H0, upravený tovární model TT, budova apod. a věková kategorie autora modelu). Zápisy o hodnocení byly předány k založení na modelářský odbor ÚV SVAZARMU v Praze.

Soutěžilo se podle soutěžních propisic vydaných před soutěží a bylo obsazeno šest soutěžních kategorií ve 22 skupinách s rozdělením na dvě věkové kategorie: juniory a seniory. (Podrobná výsledková listina je ve výstavním katalogu - viz Malý oznamovatel).

#### Přehled získaných cen v mezinárodní soutěži:

pořadí	stát	1.místo	2.místo	3.místo	čest.uznání
1	ČSSR	9	10	9	8
2	NDR	3	3	3	5
3	MLR	1	2	1	-
4	PLR	-	-	1	-

Přehled umístění klubů a kroužků v národní (čsl) soutěži podle poměru počtu bodovaných modelů a počtu získaných bodů:

pořadí	jméno klubu	počet modelů	1.místo 3body	2.místo 2body	3.místo 1bod	čest.uzn. 2body	celkem bodů	bodový poměr
1	Val.Meziříčí	5	3	1	1	-	12	2,4
2	ZKROHDůl Ostrava	1	-	-	-	1	2	2,0
3	Plzeň	10	-	2	1	1	9	0,9
4	Ostrava	20	3	2	3	-	16	0,8
5	Kroměříž	6	-	1	-	1	4	0,66
6	neorganizovaní	14	1	2	-	1	9	0,64
7	Praha-Žižkov	9	1	1	-	-	5	0,55
8-10	Brno	2	-	-	1	-	1	0,5
8-10	Jesenice	4	-	-	-	1	2	0,5
8-10	PD Třinec	4	-	-	-	1	2	0,5

11	Mariánské Údolí	5	-	-	-	1	2	0,4
12	Praha-Karlín	8	-	1	-	-	2	0,25
13	Prostějov	59	1	-	3	1	7	0,11
14-17	Bratislava	5	-	-	-	-	0	0
14-17	PD Gottwaldov	2	-	-	-	-	0	0
14-17	Praha ÚKDDŠ	1	-	-	-	-	0	0
14-17	Nový Bydžov	1	-	-	-	-	0	0

Vyhodnocení soutěže a předání cen (věcných odměn, medailí a diplomů) provedli: zástupce ÚV SVAZARMU pplk Brichta, hlavní rozhodčí Karel Šupík a tajemník výstavy Karel Vanura 23.9. v 10 hodin před slavnostním zahájením výstavy, které bylo v 11 hodin za účasti zástupců organizací a složek, tisku a rozhlasu. Pro veřejnost byla výstava otevřena ve 12 hodin.

Během trvání výstavy - tj. 30 dnů - navštívilo oba pavilony 25.164 návštěvníků, z toho 15.662 dospělých, 8.066 dětí a 2.236 návštěvníků při hromadných akcích: děti ze škol a školek, žáci odborných škol a učilišť a členové klubů a kroužků.

Zahranických návštěvníků bylo podle odhadu asi 200. Nejvíce z NDR, dále pak z Polska, Maďarska, Rakouska, NSR, Francie, Španělska a 4 milí hosté z SSSR. (O jejich návštěvě přinášíme kratší zprávu na straně 14).

Co nás nejvíce překvapilo, protože jsme s tím opravdu nepočítali, byl malý počet hromadných návštěv ze škol. Zdůvodnit se to dá jediné špatnou organizací přímo na školách (nebo nezájmem?) anebo malou aktivitou pracovníků školského odboru MěstNV i KNV, kde nám původně přislíbili maximální pomoc. Nechce se nám věřit, že by to byla opravdová disproporce mezi mnohými slovy o nutnosti polytechnické výchovy naší mládeže na jedné straně a mezi realizací takového množství slov a hesel na straně druhé. Velmi rádi bychom se v tomto bodu mýlili.

Zato tisk a rozhlas se velmi ochotně propůjčil k popularizaci naší výstavy a před zahájením a během ní uveřejnil více než 20 článků, zpráv a oznámení. O televizním 55-minutovém pořadu dne 10.10. není třeba se rozepisovat, mnozí jste jej na svých obrazovkách sledovali. Byl to jistě první nejdelší pořad o našem koníčku - budme jako rodina železničních modelářů ostravské televizi za propagaci naší ušlechtilé záliby od srdce vděční. Přesto však měl pořad řadu nedostatků: poznali jsme je nejlépe my, kdo jsme v železničním modelářství "doma". K tomu totiž dojde vždycky, když se scénář vypracuje předem bez konfrontace s těmi, kteří dotyčné látce rozumí.

Na výstavě byl Filmexportem natočen též dokumentární film o železničním modelářství a kratší záběr pro filmové zpravodajství čsl. filmu "Týden ve filmu".

Nás jako pořadatele výstavy velice mrzí, že vnitřní obchod nedal do prodeje ve výstavním stánku dostatek modelářského materiálu, po němž byla mimořádná poptávka. Rovněž družstvo Služba, které slibovalo provádět opravy modelů přímo na výstavě, ztenčilo svou ochotu pouze na soboty a neděle, kdy byl opravář přítomen.

Přes tyto a ještě jiné drobné stinné stránky, které nese s sebou každá amatérská akce, můžeme výstavu hodnotit - protože ji tak hodnotila převážná většina návštěvníků - jako zdařilou a jako další krok kupředu ve zkvalitňování podobných výstav. Svědčí o tom celá popsaná kniha návštěv, z níž jako pokračování tohoto článku přinášíme několik výpisků.

Na závěr pak chceme poděkovat ostravským modelářům za jejich obětavost a spolupráci jak při instalaci a likvidaci výstavy, tak

při 10-hodinových službách, soudruhům Buršovi, Čechovi, Čížovi, Drbuškovi, Grimovi, Viláškově a dalším a soudruhu Milanu Klausovi z Prahy, který byl "spoluduší" výstavy od jejích příprav až po její likvidaci.

Klub železničních modelářů, Val. Meziříčí

ZE ZÁPISŮ DO PAMĚTNÍ KNIHY

23.9.1967

Výstava "železničního modelářství" se nám velice líbila; budeme ji doporučovat všem známým.  
Jan a Anděla Fároví

Výstava je velmi dobře organizována. Je nejlepší propagací modelových železnic. Chybí však prodej cizích výrobků.

Modeláři - Olomouc

Výstava je velmi hezká, přehledná. Plní dobře účel ukázat mládeži možnost využití volného času-a pro polytechnickou výchovu. Měla by být pořádána častěji a třeba i bez mezinárodní účasti.

pplk Zedník

Mně jako železničáři se líbila.

Havelka Lub.

Výstava je velmi pěkně uspořádána avšak poměrně chudá.

Podpis nečitelný

Die Ausstellung hat uns sehr gefallen. Wir wünschen weiter guten Erfolg. Auf Wiedersehen zur XV. Ausstellung in Berlin.

Die AG 4/20 68 Saalfeld/Saale

2 nečitelné podpisy

24.9.1967

Pohledem na výstavu - to člověk zrovna ožije a zapomene, že je mu 70 roků.

Podpis nečitelný

Za 3,- Kčs na osobu by měly modely jezdit. Zdá se, že na výstavě je dostatek personálu jen na vybírání peněz.

Vladimír Terrich - Poruba - Leninova 705

26.9.1967

Výstava sa nám velice lúbila. Tá veľká trpezlivosť. To chovanie sa voči vojakom sa nám velice lúbilo.

Vojín Vladimír Reiniš

S výstavou jsem byl velice spokojen. Není už skutečně na čase založit Svaz přátel železnice?

Ing Pavel Dočkal - Praha

1.10.1967

Wir Bornaer Modellbahnfreunde bedanken uns recht herzlich für die herzlichste Gastfreundschaft.

Ausstellung hat uns sehr gut gefallen und wir hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Hans Hochfeld - Borna -

Rosa Luxemburgstrasse 1

+ 2 nečitel. podpisy

## CO ZÍTRA? - ÚVAHA O SMYSLU A ZAMĚŘENÍ NAŠÍ BUDOUCÍ PRÁCE

Po půldruhém století rozmachu a slávy parních lokomotiv nastal čas, kdy supící oceloví oři musí definitivně uvolnit místo svým modernějším elektrickým a motorovým nástupcům. Někde se to už stalo, jinde - např. u nás - je konec parní trakce otázkou nejbližších let. Milovníci "páry" sledují toto období zániku s pochopitelnou lítostí a ne jeden si přitom možná říká "co teď?". Co teď a co potom, až i poslední parní lokomotiva zmizí ze scény. Pod dojmem postupující elektrisace a motorisace ČSD jsme si tuto otázku museli položit i my, českoslovenští železniční modeláři a přátelé železnice.

Rozhlédněme se trochu kolem sebe a podívejme se, jak to dělají jinde. Ve Švýcarsku, Rakousku, Belgii, Holandsku, v obou německých státech, v Anglii a v řadě dalších zemí železniční nadšenci pochopili, že kompromisně postavená otázka k zachování parních lokomotiv je řešitelná. Navíc si uvědomili i to, co nám doma prozatím uniká: že totiž společnými silami zachrání, zmnoží a vytvoří podstatně větší hodnoty, než by kdy mohli vytvořit jako izolovaní jedinci, byť sebevíce oddaní ušlechtilé myšlence a sebelépe fundovaní odbornými vědomostmi. Dorozuměli se tedy prostřednictvím svého železničního tisku, sešli se, založili Svazy přátel železnice a vyvíjejí v nich činnost, o jejíž mnohotvárnosti si zatím můžeme udebat jen neúplnou představu. Protože mj. zjistili, že odborná literatura se parní trakcí zabývá už jen okrajově a že při cestování po železnici je stále vzácnější zpozorovat a fotograficky nebo kinematograficky zachytit některou známou či méně známou parní lokomotivu, sáhli k svépomoci. Začali vydávat své vlastní časopisy a literaturu, většinou za ochotné a vydatné spolupráce domácích železničních správ, muzeí, atd. Prostřednictvím tisku si vyměňují své názory a poznatky, organizují různé exkurze a diskusní setkání, navštěvují se mezi sebou doma i za hranicemi, pořádají pro sebe a pro zainteresovanou veřejnost přednášky, zpestřené promítáním atraktivních černobílých i barevných filmů a diapozitivů z železničního provozu a prostředí. Specializované skupiny fonoamatérů a elektroakustiků pořizují zdařilé zvukové záznamy "řeči" a "hlasu" jednotlivých parních lokomotiv, jiné sekce pečují o záchranu, renovaci a důstojné umístění doslouživších význačných strojů atd., přičemž jim to všechno dává pocit uspokojení, plného vyžití a radosti z vykonané práce. (Nemluvě o ohromném technicko-historickém významu tohoto kolektivního snažení.) Snad nejsem daleko od pravdy, řeknu-li, že např. staré železniční dílny, výtopy a depa, krátce a dobře místa, kde dožívají poslední stroje svého rodu, dostávají v zahraničí charakter poutních míst.

Je snad historie našich železnic a jmenovitě naší vlastní parní a starší elektrické a motorové trakce tak chudá a nezajímavá, abychom do nekonečna zůstávali stranou tohoto mezinárodního dění?

S pomocí zájmového tisku, s přispěním soukromých i oficiálních archivů a sbírek a cílevědomou literárně-historickou a modelářskou činností lze éru parních lokomotiv prodlužovat prakticky do nekonečna. I po odchodu té úplně poslední staré "čoudu" bude na sběratele a badatele čekat řada důležitých a zajímavých úkolů. Mám na mysli např. studium málo všimáných lokotivních konstrukcí, hledání kdysi navržených, ale v praxi neuskutečněných nebo nedokončených projektů, vystopování a zaznamenání různých rekonstrukcí atd. Zevrubný průzkum takových projektů a návrhů a jejich porovnávání se skutečným resp. původním provedením přinese každému opravdovému zájemci mnoho nových poznatků a opakovaně mu poskytne příležitost prověřit si své dosavadní vědomosti a také schopnost

správně odhadnout ten či onen jev a jeho příčiny.

Hledejme tedy a nalézejme. Shromažďujme a pečlivě ošetřujme všechny vzácné staré fotografie, dílenské, typové i jiné výkresy domácích i zahraničních konstrukcí, tabulky, seznamy a dobové, tzn. odstupem času nedeformované osobní poznámky. A radujme se z nich, uchovávejme si vědomí o vzrušujícím zrodu parních lokomotiv, o jejich tvůrcích a stavitelích, o jejich technickém provedení a uplatnění do provozu, o jejich stájování ve výtopnách jednotlivých drah, o jejich rekonstrukcích, o sklonku jejich života, zrušení a zániku. Veškerý výkresový a snímkový materiál pečlivě studujme, třeba i s pomocí silné lupy, kontrolujme a zapisujme každé spolehlivě rozpoznatelné číslo a údaj. (Vzájemným porovnáváním jednotlivých materiálů se tu a tam přijde na letité omyly). Získáme tak cenné vědomosti o způsobech lokomotivní stavby, pochopíme, proč se jeden projekt osvědčil skvěle, druhý jen průměrně a třetí vůbec ne. Mějme přitom na zřeteli, že každý typ parní lokomotivy měl či má svůj specifický způsob provedení a že se od sebe liší nejen jednotlivé dodávky, ale často i jednotlivé výrobní série. Nejsme-li vyslovenými znalci, nespolehejme se příliš na vlastní, tedy subjektivní odhad historické hodnoty starých fotografií v našich sbírkách. Nezřídka totiž i prostičký amatérský snímek může mít značnou cenu, ať už pro zachycený obsah nebo jen pro neopakovatelnost okamžiku, v němž byl pořízen.

Nezůstávejme však sedět na takto shromážděných pokladech! Nebudme sami sobě příslovečnými ropuchami na prameni, neřídme se špatným příkladem některých jednotlivců! Následujme obdivuhodné počínání členů zahraničních Svazů přátel železnice a tak jako oni i my navažme vzájemnou spolupráci a prostřednictvím našeho časopisu a jeho obrazové přílohy si navzájem sdělujme a zpřístupňujme výsledky svého snažení. Jenom tak dojdou naše soukromé sbírky své pravé ceny. Sebevzácnější dokument je mrtvý, leží-li uzamčen v šuplíku, žárlivě střežen sobeckým a tajnostkářským majitelem nebo např. zkostnatělým správcem nějakého muzejního archivu.

Považuji za účelné upozornit v tomto příspěvku na poněkud zanedbávanou skutečnost, že řada našich významných lokomotivních a vůbec železničních odborníků stárne a že nám - žel - jednoho dne odejdou. Nedozírné vědomosti a zkušenosti podložené léty praxe mají i naši vysloužilí železničáři, strojvedoucí a topiči, strojmistři lokomotivních dep a železničních dílen, signalisté, hradlaři a další. Jestliže za těmito lidmi včas nepůjdeme, jestliže se nám včas nepodaří jejich znalosti podchytit a předat dál, pak tyto ryzí prameny poznání a vědění v dohledné době nenávratně ztratíme. Možná, že toto konstatování vzbudí něčí nelibost. Ale což může zaujatý jednatel nebo jen malá skupinka sběratelů navštívit a vypovídat celé stovky lidí, žijících na nejrůznějších místech naší vlasti, pořídit magnetofonové nebo písemné záznamy jejich vyprávění atd. a potom vhodnou formou zveřejnit jejich paměti a zkušenosti? Nikoliv, nemůže to učinit. To je úkol pro nás všechny! Budiž tedy nejprve na tomto místě a potom ústy vás všech, kteří se redakci MALÉ ŽELEZNICE přihlásíte ke spolupráci na společném díle, vznesena naléhavá prosba ke všem žijícím železničním odborníkům-seniorům, aby i oni - třeba i testamentární formou - učinili všechno pro zachování a předání svých vzácných vědomostí mladším následovníkům, aby nedopustili zničení nebo rozptýlení svých sbírek (literatury, obrazů, fotografií, výkresů, osobních deníků apod.). Raději si ani nepřipomínejme, kolik hodnotných archiválií nám zmizelo v kamnech, v popelnicích a ve skladištích Sběrných surovin jen díky něčí neznalosti nebo nepochopení a někdy možná i ze zlé vůle.

Čas od času se na stránkách cizích časopisů a knih setkáváme s nepříliš potěšitelným faktem, totiž s únikem našich materiálů do zahraničí. Netvrdím, že by v zásadě nebylo zajímavé přečíst si něco dřívějších nebo současných ČSD např. v rakouském měsíčníku EISENBAHN; tamější čtenář má stejné právo na kvalitní informaci jako jeho tuzemský protějšek. Ale je snad burcujícím paradoxem skutečnost, že mezitím co u nás celá léta marně čekáme na knižní podobu "Atlasu lokomotiv", progresivní vídeňský nakladatel J. Q. Slezak oznamuje brzké vydání podobného díla v němčině ("Lok-Archiv ČSD, Geschichte der tschechoslowakischen Dampflokomotiven mit Einzelangaben") v rámci své mnohosvazkové edice "Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte"? Nebo že se rakouským železničním přátelům co nevidět dostane ještě dokonalejšího soustavného přehledu čs. parních lokomotiv z pera tamějšího vynikajícího odborníka Helmuta Griebela?

Železniční modeláři (zde nemám na mysli sběratele a provozovatele průmyslových výrobků, nýbrž tvůrčí modeláře typu A. Vajnera, J. Kazdy, E. Kvapila, M. Viška, R. Šindlera, B. Gryce, K. Šupíka a všechny ty, kdo svými vlastníma rukama vytvářejí miniaturu československé i světové železniční historie) mohou vykonat nesmírně mnoho pro zachování živoucího obrazu parní lokomotivy. Je však třeba, aby zaměřili svou pozornost i na méně známé, starší a historické typy lokomotiv, mj. z dob různých soukromých, zemských a lokálních drah. Špičkovým modelářům by měli soukromí sběratelé i oficiální muzejní a tovární archivy ochotně poskytnout všechny dostupitelné podklady, zejména podrobné typové výkresy a kvalitní fotografie, aby výsledky jejich práce byly co nejskvělejší. Zastánci velikosti H0 a menších nechtějí mi prominou mé přesvědčení, že pro tyto účely je měřítko 1:10 přibližně tím pravým. (Připomeneme si znamenité modely, které pro železniční sbírky Národního technického muzea v Praze svého času zhotovil p. Václav Cajthaml, pensionovaný obvodní inspektor býv. stráže bezpečnosti).

Díky vedení Národního technického muzea už byly a jsou i nadále činěny kroky k záchraně alespoň některých našich zbývajících parních lokomotiv (U 47.001, 310.0118 aj.). Samozřejmě to stojí hodně námahy, času i peněz. Zdá se, že po létech diskutování dostává reálnější podobu i projekt železničního muzea v Nymburce. Doufáme, že Národní technické muzeum co nejdříve zavede praxi, již dávno běžnou ve všech světových technických a dopravních muzeích, že totiž začne v podobě kvalitních fotografických reprodukcí pohlednicového formátu zpřístupňovat nesčetným zájemcům svůj rozsáhlý železniční archiv.

Obavu, že by muzejní lokomotivní "depo" mohlo být časem příliš rozsáhlé, si můžeme klidně odpustit. Skutečná esa mezi našimi (tzn. i převzatými) parními lokomotivami jsou totiž nenávratně ztracena a na ty, které nám z těch vzácnějších ještě zbývají, stačí početní znalosti z mateřské školy. Přitom právě mnohé z těchto neuváženě zlikvidovaných lokomotiv měly zůstat zachovány in natura jako poslední existující představitelky své řady. Restaurovány, vhodně shromážděny na nějaké depositní koleji a za rozumný peníz ošetřovány např. železničními důchodci, mohly být dlouholetým magnetem a místem schůzek pro domácí i zahraniční lokomotiváře a pro státní pokladnu navíc i pramenem potřebných tvrdých valut. Leč i zde je pozdě "honit bycha".

Na závěr chci znovu požádat o spolupráci vás všechny, čtenáře MALÉ ŽELEZNICE, a vaším prostřednictvím i ty, kdo ji dosud nečtou, ačkoliv jim zájem o železniční dění nechybí. Chceme, aby náš nový časopis měl trvale vzestupnou úroveň, aby se stal skutečně důstojným mluvčím všech československých železničních modelářů a přá-



tel modelové i skutečné železnice. Přejeme si, abychom v něm jeden každý nacházeli právě to své a navíc ještě mnoho jiného, aby byl pro nás nevysychajícím zdrojem poučení. Aby se tato přání mohla splnit, musíme sjednotit své síly, oprostít se od osobní revnivosti a nevraživosti, přestat si navzájem závidět, ze všech sil pomáhat v práci redakčnímu kolektivu a ve jménu ušlechtilé myšlenky - uchování bohaté a krásné historie československých železnic pro budoucí generace - táhnout, jak se říká, VŠICHNI ZA JEDEN PROVAZ. Jistěže se i mezi námi vyskytnou jednotliví škarohlídi, sobci, reptalové, poštuchovači a kazisvěti, ale kvůli nim přece nepřestaneme existovat!

Přestanme chodit se zavřenýma očima, věru ještě je na co se dívat! Stále znova si připomínejme, že archivní a dokumentační materiál všeho druhu má sloužit v š e m zainteresovaným lidem, jejich poznání a potěšení. Krásně to řekl E.T.Seton: "Protože jsem poznal trýzen žízně, vyhloubil jsem studnu, aby i jiní mohli pít".

Nakonec prosím o porozumění všechny příznivce elektrické a motorové trakce, vozového parku, železničních staveb a zařízení atd.: mluvil-li jsem převážně jen o parních lokomotivách, naprosto to neznamená, že bychom měli ostatní starou železniční techniku přehlížet nebo dokonce ignorovat. V určitém ohledu nám mizí před očima rychleji než lokomotivy samy. A mohu-li vyslovit nějaké přání, tedy: Ať SE NÁM SPOLEČNĚ DÍLO BRZO DAŇÍ!

Pavel Vančura, Praha.

## MOROP

### ZASEDÁNÍ TECHNICKÉHO VÝBORU MOROP V BERNU.

Technický výbor zintenzivnil v posledních letech svou práci, aby bylo dosaženo rychlejšího zpracování jednotlivých norem. Pro to navrhl vedoucí pracovní skupiny pan Jean Rabary důležité opatření: zavést mezizasedání mezi jednotlivými kongresy MOROPu. Tato zasedání mají za úkol na jedné straně podrobně připravit program pro hlavní zasedání, aby tento mohl být na kongresu podstatně zkrácen. Na druhé straně pak otevřené otázky probíraných temat ukončit. Přitom se ukazuje, že často maličkosti, které jsou v časové tísní přehlédnuty, jsou tímto postupem včas zachyceny a je možno je opravit.

V říjnu 1966 bylo rozhodnuto v technickém výboru konat jarní zasedání v r. 1967 v Bernu. Žel - naši kolegové z ČSSR, Maďarska a NDR se nemohli tohoto zasedání v Bernu zúčastnit. Poněvadž tito kolegové jsou již mnoho roků spolupracovníky a členy technického výboru a podíleli se rozhodujícím způsobem na dosavadní práci na normách, je jejich nepřítomnost politováníhodná. Na návrh rakouského zástupce bylo proto usneseno konat jarní zasedání v r. 1968 v Praze<sup>+</sup>), kam se mohou lehko dostavit i naši spolupracovníci z NDR a Maďarska.

Dny v Bernu měly k vyjasnění ještě hodně důležitých otázek. Tak bylo po několika námitkách a doplňujících návrzích schváleno konečné řešení normy NEM 108 "Universální šablona" a její průmyslové výrobě nyní již nestojí v cestě žádná překážka. Výbor schválil návrh, aby firma Günter Sommerfeldt z Goppingen, která se u-

+ ) Během doby mezi napsáním tohoto článku a jeho vydáním došlo ke změně: za místo k příštímu zasedání byl vedle Prahy vybrán též Innsbruck v Rakousku. Kde se příští zasedání bude skutečně konat, není dosud definitivně rozhodnuto.

cházejí s výhledem této šablony, která byla vypracována v roce 1954 a byla vyřešena v mnoha zjednodušených a konečně v roce 1961 byla vyřešena v nové, nyní starší, podobě. Jedná se o měkky a jemně zpracované, které umožňují změny, ale přitom uvažují o zjednodušení v jasnější formě.

Právě tento druh řešení, který byl nejprve v roce 1954 vypracován, byl nejprve v roce 1954 vypracován a v roce 1961 byl vypracován v nové podobě. Jedná se o měkky a jemně zpracované, které umožňují změny, ale přitom uvažují o zjednodušení v jasnější formě.

Dokud účinnost řešení byla v roce 1954 vypracována, byla v roce 1961 vypracována v nové podobě. Jedná se o měkky a jemně zpracované, které umožňují změny, ale přitom uvažují o zjednodušení v jasnější formě.

A o tuto pomůcku se jedná v normě NEM 112. Pracovní skupina technického výboru se v tomto problému zabývá již dlouhou dobu a zamítla během let mnohý návrh, protože se ukázalo, že navržené metody pro řešení tohoto problému byly pro potřebu modelářů příliš složité.

První návrh normy NEM 112 je od prof. Dr. Kurze z Drážďan a byl podán v červnu 1954. Po tomto prvním návrhu podal navrhovatel ještě návrhy další - zlepšené - až v únoru 1961 zlepšený návrh pana Rabaryho z Paříže přinesl nová hlediska a změny. Zároveň byly zveřejněny v článcích časopisu "Modelleisenbahner" (Berlin, ročníky 1961-63) zprávy o práci pana Voigta z Drážďan, které byly věnovány stejnému problému.

Rada různých praktických pokusů s vlastními, zvláště k tomu účelu přizpůsobenými vagony s přestavňovací délkou a šířkou, a početní řešení těchto pokusů vedly k návrhu David-Rabary (oba Francie, červenec 1964), který ukázal na úplně novou cestu. Následující pozměněný návrh obou autorů v lednu 1966 přinesl další zjednodušení pro práci s touto normou. Nebyl však uznán jako zcela vhodný, aby mohl být doporučen úplným laikům. Zlepšený návrh Ing. Czreneye z Vídně (leden 1966): z diagramů podle David-Rabary sestavit jediný nomogram - nebyl rovněž uspokojivý.

Návrh Binder, Vídeň (říjen 1966) přinesl jednoduché, jasné řešení početní metodou, která je upotřebitelná pro všechny možné případy při stále jednoznačných správných hodnotách.

Metoda Binder umožňuje vypočítání každé hodnoty, jakmile jsou známy ostatní hodnoty. Je tedy možno u vozů přesně stanovených rozměrů určit, jaký poloměr zakřivení je nutno volit, nemá-li vzdálenost kolejí překročit určitou hodnotu. Tím je nyní nalezena univerzální metoda, která se nikterak nevztahuje na jediný rozchod, ale ve stejné míře se může použít i pro větší a menší rozchody. Při srovnání metody Binder s metodou David-Rabary na jedné straně a metodou Voigt na straně druhé, musí být dána přednost první.

Popsaný průběh projednávání a různé cesty, jež byly nastoupeny, aby se dospělo k výsledku každého uspokojit, ukazuje na to, jak velké množství práce je mnohdy nutné, aby bylo možno dát modelářům přístupnou, jednoduchou a lehce srozumitelnou normu.

Ke konečnému rozhodnutí, které metodě pro zjištění vzdáleností kolejí bude dána přednost, je na základě metody Binder sestavován nomogram, umožňující, aby výsledek bylo možno na něm okamžitě odečíst pomocí pravítka, položeného přes řady čísel.

Potřeba normovaného spráhla - tedy normy "Spráhlo" narazila na rozdílná mínění. Rakušané byli toho názoru, že po úspěšně zakončených podrobných zkouškách PIKO-i-spráhla jak v jízdě tak v posunu za nejtěžších podmínek, žádné jiné spráhlo nemá větší nárok na to, být označeno jako NEM-spráhlo. Je nutno na to znovu upozornit, poněvadž se jedná o jediné spráhlo, které je možno předem připravit k rozpojení nejen při tlaku, ale také při tahu a které se mimo to spojuje skoro se všemi ostatními typy spráhel. Dostane-li toto spráhlo přednost být zařazeno jako NEM-spráhlo do norem a jako normované spráhlo doporučeno všem výrobcům modelů v Evropě, bylo by zpracování této normy velmi jednoduché a brzo skončené.

Opačného mínění byli představitelé francouzských modelářů, kteří se vší určitostí požadovali dát přednost zubovému spráhlu. To především znamená, že dosud neexistuje žádné spráhlo, které nejvíce odpovídá požadavkům, jež musí NEM-spráhlo splňovat. Jedná se zde opět o možnost připravit rozpojení v obou směrech a o schopnost spojovat se s ostatními druhy spráhel tak, jak to splňuje PIKO-i-spráhlo.

Poukaz na snahu zavést co nejdříve nové spráhlo uprostřed nárazníků, má své jisté oprávnění, zvláště když se uváží, že by se sotva uskutečnilo jednotné zubové spráhlo bez předcházející normalisace, poněvadž by pak každý jednotlivý výrobce modelů zase zřizoval svůj vlastní vývoj.

Na druhé straně ale nedostačuje, předepíše-li výbor pouze výrobní měřítko nově zaváděného zubového spráhla. K tomu musí být především pevně stanoveny všechny funkce takového spráhla, neboť když se již podařilo vyvinout typ, který může být připraven k rozpojení jak za tahu tak za tlaku, muselo by nové zubové spráhlo, které bude technickým výborem doporučeno k instalování jako normované spráhlo veškerému modelářskému průmyslu v Evropě, mít stejné přednosti a především stejné funkce.

Jakkoliv byly různé názory na toto řešení - každý byl velmi přesvědčivý - bylo by nejmoudřejší dát přednost funkci i-spráhlu přednost jako normovanému hákovému spráhlu. A teprve později, ukáže-li se toho potřeba, udělit nově vyvinutému zubovému spráhlu označení NEM - mezinárodní spráhlo.

Přeloženo z kartáčového otisku článku Ing. Czorneye "Die Tagung in Bern" pro 7. číslo Modelleisenbahn, Wien.

, Ivo Tvarůžek



### NOVINKY NA PODZIMNÍM LIPSKÉM VELETRHU

Dipl. Ing F. Barth, Leipzig (psáno pro MALOU ŽELEZNICI)

Kdo uvěřil slibům vysloveným na setkání železničních modelářů se zástupci a vedoucími modelářských firem na podzimním veletrhu v r. 1966, byl jistě zklamán. Týká se to především příznivců velikosti "H0". V ostatních velikostech je situace poněkud příznivější.

Firma PIKO se stále více orientuje na výrobu železničních modelů velikosti "N" a jiných výrobků, které nemají se železničním modelářstvím nic společného. V rozporu s tvrzením ředitele závodu pana Horna a sdělením v "PIKO-Informationsblatt" č. 20 vývoj noviněk velikosti "H0" silně pokulhává a slibům se přestává věřit. V zasvěcených kruzích se tvrdí, že tato situace přímo souvisí s likvidací velmi aktivního pobočného závodu v Radeburgu a odchodem mnoha odborníků do jiných závodů. O tom svědčí i porovnání počtu noviněk do poloviny roku 1965 a v následujícím období.

Ve velikosti "H0" předvedla firma PIKO jako jedinou novinku klanicový vůz, jehož kvalita odpovídá ostatním nákladním vozům této firmy. Na novinky v lokomotivním parku (má to být elektrická lokomotiva DR ř. E 11) si budeme muset ještě počkat.

Vystavené kolejiště firmy PIKO - zhotovené skupinou "Friedrich List" v Lipsku - bylo ve velikosti "N". Součástí kolejiště je funkční model lodi "Sassnitz" na přepravu železničních souprav. Na kolejišti jsou v provozu kromě již známých modelů i novinky a to: lokomotiva řady 65<sup>10</sup> a čtyřdílná osobní patrová souprava. Obě novinky představují výrobky světové špičkové úrovně a jsou vybaveny novými spráhlými podobnými spráhlům americké firmy Kadee, nedosahují však spolehlivosti spráhla "i" ve velikosti "H0", o čemž přesvědčuje diváka provoz na kolejišti.

Rovněž další očekávaná novinka firmy Gützold: diesellová lokomotiva ř. V 180, která bude mít některé součástky shodné s lokomotivou ř. V 100, se zatím neobjevila. Byla pouze vystavena diesellová lokomotiva V 100.001 v původním modrém provedení se zábradlím a madly, která se u červeně zbarvených sériových lokomotiv již nedělají.

Na stánku firmy Zeuke byla vystavena ve velikosti "TT" ve vynikajícím provedení diesellová lokomotiva ř. V 180. Slibovaná elektrická lokomotiva ř. E 11 se zatím neobjevila. Dále byly vystaveny dva nové nákladní vozy a to na přepravu vína a cementu.

Automatický systém Zeuke byl rozšířen o časové relé. Činnost a spolehlivost tohoto systému však není příliš uspokojivá. O tom svědčí četné poruchy již během prvního dne veletrhu.

Mezi třemi novinkami firmy Spezialprägewerk Annaberg Buchholz ocení jistě naši modeláři automobil Škoda STW v měřítku 1 : 87. Na společném stánku firem Scheffler a Auhagen jsme se konečně dočkali závor, které jsou spouštěny a zvedány rychlostí odpovídající skutečnosti. Stavebnice řady starých obytných domů firmy Auhagen

je určena pro velikost "TT", lze ji však použít i na kolejištích "HO". Firma VERO vystavuje nové sídliště a kostel ve velikosti "TT". Na stánku firmy TEMOS nás zaujala nová dvoumístná výtopna a čerpadlo pro diesellové lokomotivy ve velikosti "N" a nové nádraží velikosti "TT".

Firmy SCHICHT a DAHMER, zahraniční MECHANOTEHNIKA a MATCHBOX nevystavovaly žádné novinky. Firma DIETZEL a zahraniční JOUEF a EGGER tentokrát nevystavovaly.

Závěrem je třeba podotknout, že většina výrobců železničních modelů nedodržela své sliby a je otázka, zda se jim v budoucnu opět podaří získat ztracenou důvěru modelářů, kteří jsou právem rozladěni.

Poznámka: Nedojde-li v dohledné době k slibovanému dovozu železničních modelů z jiných států do ČSSR, pak s přihlédnutím k počtu novinek z NDR, k dlouhým dodacím lhůtám do ČSSR a konečně k neúnosnému zvýšení cen železničních modelů budeme muset doporučit hlavně "skalním" příznivcům velikosti "HO", aby se v zájmu šetření nervové soustavy věnovali raději rybařině, sběru poštovních známek nebo sportovnímu potápění.

Překlad a poznámka -stál.

## ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘSTVÍ V ANGLII

### 1. Trochu historie a měřítka.

I když počátky železničního modelářství v Anglii je možno klást do ranného období vzniku železnice, průmyslově se železniční modely začaly vyrábět teprve počátkem dvacátého století. Podobné zásluhy, jaké má v tomto oboru firma Märklin na evropském kontinentě, má v Anglii firma Bassett-Lowke Ltd., založená v této době v Northamptonu. V popularisaci železničního modelářství vykonala velmi mnoho a vytvořila velkou řadu vynikajících modelů, které se již podstatně odlišovaly od hraček, zhotovovaných ostatními výrobci.

Nejmenší velikostí tehdejších průmyslově vyráběných modelů byla "1" o rozchodu 45 mm, tj.  $1\frac{3}{4}$ "<sup>1)</sup>. Majetným občanům, kteří si mohli tyto finančně nákladné modely zakoupit, jistě nečinilo potíže jejich umístění v rozsáhlých obydlích. Mimoto se ještě vyráběly modely ve velikostech "2" (rozchod  $2" \doteq 50,7$  mm) a "3" (rozchod  $2\frac{1}{2}" \doteq 64$  mm). Všechny tyto velikosti se ještě i v dnešní době udržují v Anglii díky některým klubům, které si pro svá zahradní kolejiště staví modely lokomotiv poháněné parou a nemohou pochopitelně v "stolních" velikostech pracovat (např. "Gauge 1 Association").

Díky rozšíření železničního modelářství kolem roku 1914 vznikla potřeba menších velikostí vzhledem k prostorovým možnostem převážné většiny zájemců. Byla to velikost "0" (rozchod  $1\frac{1}{4}" \doteq 32$  mm), ve které byla vyráběna řada pěkných železničních modelů, i když jen z plechu a s použitím hodinového pera k pohonu lokomotiv. Po první světové válce došlo k dalšímu významnému rozšíření velikosti "0" a současně se díky známému průkopníkovi Henry Greenlymu objevuje i velikost poloviční "HO" (Half-0) s rozchodem 16,5 mm. Brzy se začíná používat elektrického proudu pro pohon lokomotiv a známé firmy Trix Ltd., Hornby-Dublo a Tri-ang rychle a úspěšně prosazují tuto novou velikost. Vývoj velikosti "HO" se však v Anglii oproti jiným zemím poněkud zkomplikoval. Měřítka 1:87 bylo

<sup>1)</sup> (palec, inch) = 25,4 mm

zpočátku považováno za nedostatečné k umístění tehdy masivního elektromotorku do skříně lokomotivy, a proto se při zachování rozchodu 16,5 mm přešlo k vhodnějšímu měřítku 1:76 s novým názvem "00". Význam původní velikosti "H0" zcela zanikl a dnes se v Anglii udržuje jen díky dovozu ze zahraničí.

Zde je nutno se zmínit o způsobu, jakým se v Anglii označuje měřítko. Jestliže u velikosti (Title of gauge) "00" najdete v anglické literatuře údaj, že měřítko (Scale to the foot) je "4 mm", znamená to, že 4 mm na modelu rovnají se jedné stopě<sup>2)</sup> ve skutečnosti. Velikost "H0" by měla podle tohoto způsobu označení měřítko jen "3,5 mm".<sup>3)</sup>

Zbývá ještě dodat, že anglické měřítko "4 mm" (1:76) by mělo mít správně rozchod 18,833 mm. Tato eventualita se rovněž vyskytuje, rozchod je však v tomto případě pouze 18 mm a tato oficiálně uznávaná velikost má název "EM" (Eighteen Millimetre).

Další ztížení orientace je způsobeno tím, že v USA je používané měřítko 1:76 (rozchod 19 mm) s oficiálním názvem velikosti "00". Vzhledem k úctyhodným délkám modelů amerických lokomotiv a tendrů nečinilo zde umístění motorků žádných potíží a tak zde nacházíme tak jako u nás nejrozšířenější velikost "H0" (1:87).

Pro snazší orientaci jsou velikosti odvozené v historickém vývoji od "H0" uvedeny v následující tabulce:

Velikost	Anglie		Ostatní Evropa		USA	
	měřítka	rozchod	měřítka	rozchod	měřítka	rozchod
H0	1:87 (3,5mm)	16,5mm	1:87 (3,5mm)	16,5mm	1:87 (3,5mm)	16,5mm
00	1:76 (4mm)	16,5mm	-	-	1:76 (4mm)	19mm
EM	1:76 (4mm)	18mm	-	-	-	-

Po druhé světové válce se situace opakuje. Staví se stále menší byty a tím vzniká další nátlak na výrobce, aby vyráběli v menších měřítkách. Nastupuje velikost "TT" (Table Top) s rozchodem 12 mm a opět nezbytnými anglickými komplikacemi. Firma Tri-ang začala v roce 1957 vyrábět modely velikosti "TT" vzhledem k potížím s umístěním motorku v nesprávném měřítku "3 mm" místo "2,5mm". Tato velikost byla později oficiálně přijata pod názvem "TT 3" a klasickou "TT" najdeme v Anglii opět jen u dovážených modelů. Někteří modeláři užívají k měřítku "3 mm" správný rozchod 13,5 mm a je tu další velikost s názvem "TM" (Thirteen Millimetre), naštěstí jen neoficiální.

A poslední novinka-velikost "000" s měřítkem "2 mm" a rozchodem 9 mm je vlastně naše "N". Nejznámějším anglickým výrobcem v této velikosti je firma Lone Star. Modeláři sdružení v "The 2 mm Scale Association" (mají svůj amatérský časopis "The 2 mm Magazine") však uznávají pouze rozchod 9,5 mm.

<sup>2)</sup> (stopa, foot) = 12 = 304,79 mm

<sup>3)</sup> Převod anglického měřítka (vyjádřeného v mm) na měřítko normální:

Mějme dáno anglické měřítko "X mm". Pak normální měřítko vypočteme podle převodního vzorce  $1 : \frac{304,79}{x}$

Příklad: anglické měřítko "3,5 mm" převedeme na normální

$$1 : \frac{304,79}{3,5}$$

$$1 : 87$$

Závěrem je třeba ještě se zmínit o velikosti "S", která je tak jako u nás poměrně málo rozšířena. Její příznivci se sdružují v "S Gauge Society".

I když před druhou světovou válkou dodržovali průmysloví výrobci železničních modelů vcelku uznávaná měřítka, přesto nebylo možno kombinovat při provozu na kolejištích navzájem výrobky jednotlivých firem. Důvody byly stejné jako v jiných zemích: profily okolků, kolejivo, spráhla, napájení atd. V r. 1941 byla proto založena za předsednictví J.N. Maskelyna "B.R.M.S.B." (British Railway Modelling Standards Bureau) = kancelář pro normalisaci britských modelových železnic, která postupně vypracovává potřebné normy a předpisy závazné pro výrobce a modeláře. Členy jsou zástupci výrobních firem, redaktori a publicisté z odborného tisku a zástupci velkých modelářských organizací.

Na zakončení přehled v Anglii oficiálně uznávaných velikostí, měřítek a rozchodů:

Title of gauge Velikost	Scale to the foot Měřítka	Track gauge Rozchod
1	10 mm	45 mm
OF 4)	7 mm	32 mm
O 4)	7 mm	32 mm
S	$\frac{3}{16}$ "	22,2 mm
EM	4 mm	18 mm
OO	4 mm	16,5 mm
HO	3,5 mm	16,5 mm
TT 3	3 mm	12 mm
OOO	2 mm	9 mm

4) Rozdíly mezi velikostmi "O" (tzv. coarse-hrubá) a "OF" (tzv. fine-jemná) jsou pouze v profilech okolků a kolejnic.

(pokračování)

Joachimstál

#### UZÁCNÁ NÁVŠTĚVA Z VELKÉ DÁLKY

Během XIV. mezinárodní výstavy železničních modelů v Ostravě jsme měli možnost s řadou cizinců. Některé známe již z dřívějších výstav v Praze a Budapešti, jiné jsme znali jen podle jména a byli jsme potěšeni, že jsme je mohli poznat osobně. Byl mezi nimi i pan Sommerfeldt se svou paní z Göppingen (NSR), výrobce horního vedení pro "HO" a "N".

Nejvíce však jsme byli překvapeni, když mezi nás přišli dva muži se svými manželkami a jeden z nich hned na uvítanou promluvil česky: "My jsme z Moskvy a jedeme se k vám podívat na výstavu". To bylo překvapení velmi milé - vážit tisíce kilometrů zamašinkami, tomu se říká opravdová láska k věci. Soudruh Karel Procházka z Moskvy je též odběratelem a čtenářem našeho časopisu a přijel se svým přítelem - také železničním modelářem (žel, že jsme ho již zapomněli), aby získali informace o organizaci železničního modelářství v ČSR. Byli již u přátel v NDR a domů měli namířeno ještě přes Maďarsko. V SSSR totiž není dosud žel. modelářství celostátně organizováno a naši hosté zkoumali možnosti vytvoření takové organizace. Modelářů rovněž není nijak mnoho, ale ti, kdež pracují, pracují s láskou a zápalem (to jsme poznali na našich hostech) a většinou vyrábějí ruční modely. Z továrních výrobků jsou v SSSR na trhu známé výrobky z NDR a těší se velké ob-

\*) heveřit

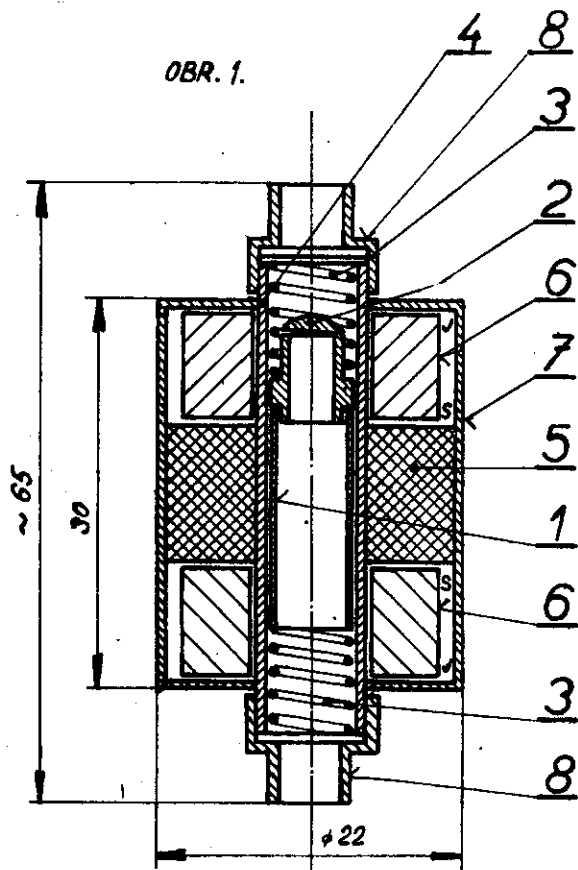
dokolení na straně 44.

## S A M Á V O D A . . .



Voda na kolejišti, to je velice atraktivní prvek, zvláště když odněkud tryská nebo někam teče, padá, bublá ... Žel, na kolejištích u nás se vyskytuje takováto studená věc velice zřídka, neboť nejsme vybaveni tím nejpotřebnějším, totiž pumpou, která by dodávala vodě právě ten žádaný pohyb. Modeláři na západě jsou na tom po této stránce podstatně lépe, protože tamní firmy vyrábějí pro kolejiště několik typů pump. Poměrně drahé a velké pumpy dodávají značné množství vody, které je schopno napájet slušnou říčku a několik fontán navíc. Jsou to precizní odstředivá čerpadla, jaká vyrábí v NSR např. firma EHEIM v ceně kolem 50,- DM. Takové pumpy jsou vhodné spíše pro velká (klubovní) kolejiště a nemám v úmyslu je blíže popisovat.

Daleko přitažlivější pro každého modeláře jsou malé a levné pumpy, jaké vyrábí např. firma FALLER nebo NOCH. Princip těchto pumpiček je velice jednoduchý a věřím, že se najdou modeláři či kluby, pro něž nebude problém si takovou pumpu zhotovit. Hlavní starostí je otázka materiálu.



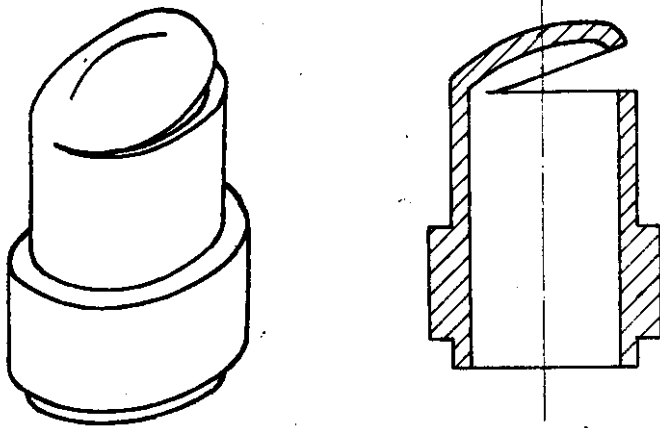
(Obr.1) Ve válcové dutině pouzdra z plastiku (4) je s malou vůlí uložena trubička stočená z ocelového nerezavějícího plechu (1) s vloženým pístkem z pružné umělé hmoty (2). Tento celek se z obou stran opírá o pružinky (3) rovněž z nerez-materiálu. Na pouzdro (4) je uprostřed navinuto vinutí ze smaltdrátu (5). Vedle něho jsou nasunuty dva prstenkové ferritové magnety osově orientované (6). Jsou k sobě obráceny souhlasnými póly. Celek je zalit do pouzdra (7) z umělé hmoty a opatřen nátrubky pro připojení hadiček (8).

Pro amatérskou konstrukci je možno eventuálně perma-magnety nahradit elektromagnety připojenými na stejnosměrný proud (pozor na nutnou opačnou polaritu magnet. pole!), nebo celý systém nahradit jen dvěma vinutími (bez střední části na střídavý proud), napájenými každé přes usměrňovač jen v

jedné půlvině střídavého napětí. Doporučuji pak tato vinutí ve střední části vinout částečně přes sebe, aby se tak snížila vzdálenost neutrálních polí obou elektromagnetů.

Největším problémem bude zřejmě zhotovení pístku, který slouží zároveň jako ventil (viz obr.2 na násl.straně). V originále je vy-

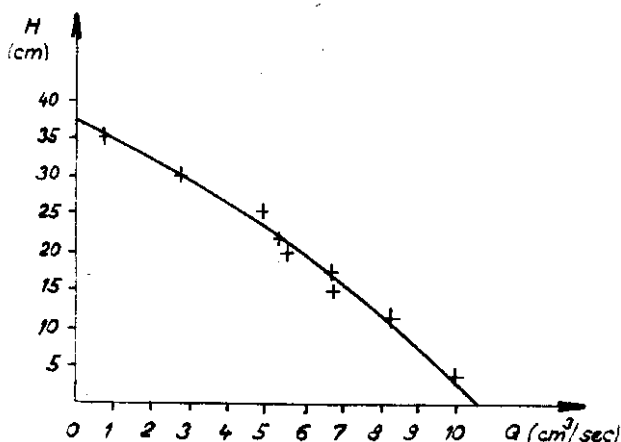




OBR. 2.

lavě posilovat pole jednoho a zase druhého permanentního magnetu, čímž se jádro (trubička s pístkem) uvede do kmitavého pohybu ve frekvenci sítě. Při každém kmitu se při pohybu dolů odklopí čepička pístu a do prostoru nad píst prochází voda. Při pohybu nahoru se čepička uzavírá, sloupec nad pístem je vytlačován ven a pod píst se nasává další voda. Odklápění čepičky je způsobeno jednak tlakem vody v sacím potrubí (zatopená pumpa - pod úrovní hladiny zásobní nádržky), ale také setrvačnou silou působící v úvrati na čepičku pístku. To znamená, že pumpa je schopna pracovat i jako nezatopená (nad hladinou zásobní nádržky). Samonasávací účinek ovšem není příliš velký (asi 5 cm), proto raději pumpu umísťujeme pod úroveň hladiny. Důležité při konstrukci pumpy také je, aby charakteristika pružinek a hmota kmitajícího jádra byly takové, aby nedocházelo k nepříznivým zjevům (záznějím, rezonanci) při kmitání vynuceném střídavým proudem. Prakticky to znamená, že hmota jádra a tuhost pružinek mají být co nejmenší.

Popsaná pumpička firmy FALLER dodává dostatečné množství vody pro malý vodotrysk, pramen, potůček i náhon mlýnského kola (dodává se přímo ke stavebnici vodního mlýna téže firmy). Autorem změněná charakteristika je na obr. 3: (16 V, pumpa v úrovni hladiny nádržky, bez sacího potrubí, výtlačné potrubí gumové téměř rovné).



OBR. 3.

precisní odstředivé pumpy v miniaturních rozměrech. Největší z nich "Tajfun" dává až 60 l/min a je schopna podle údaje výrobce vytlačovat až do výše 30 metrů. Průměr jejího oběžného kola je 50 mm. Nejmenší "Trpaslík" o průměru oběžného kola 12 mm dává při 15 000 ot/min sice jen 8 l/min, tedy o třetinu víc než popsaná pumpička FALLER, ale jeho výtlačná výška činí až 5 m. Ještě ve výš-

lisován z pružné plasticke hmoty a pod čepičkou je na více než 80% obvodu naříznut, aby čepička tvořila pružné víčko. Důležité je, aby materiál odolával dynamickému zatížení, tedy aby se čepička, která se za provozu odklápí 50x za vteřinu o několik desetin milimetru, neulomila.

Jestliže připojíme na vinutí pumpy střídavé napětí (16 V), bude elektromagnet v rytmu 50 Hz stříd-

K pumpičce se samozřejmě dodává náhradní pístek a pružinka. Údržba pumpy není žádná, nedoporučuje se ji pouze nechat dlouho běžet na sucho (velké výchylky jádra i čepičky a možnost ulomení). Cena asi 5,- DM. Pumpa firmy NOCH je poněkud robustnější a výkonnější, ale také skoro dvakrát tak drahá.

Pro úplnost zde poznamenejme, že nejlepší pumpy pro modeláře a jejich nejbohatší sortiment včetně příslušenství vyrábí firma PLASTIK-SCHELTER v Norimberku (dále PSN). Jsou to

ce 12 cm. Přitom rozměry agregátu jsou 80 x 40 x 40 mm. Cena "Trpaslíka" i s motorem Monoperm-Spezial-Super (3 až 12 V) je 26,-DM. K pumpám firmy PSN se ještě někdy vrátíme v bližším pohledu.

Na závěr pro ty, kteří něco s tekoucí vodou hodlají podniknout, několik rad ze zkušenosti. Při vedení hadiček dbejte na to, aby někde netvořily ostré záhyby. I když by se jimi třeba voda protlačila, v každém případě ostřejší záhyb vždy zvětšuje hydraulické odpory a zmenšuje dodávané množství. Řečiště je samozřejmě třeba dobře utěsnit. Osvědčil se dvojitý nátěr plátka olejovým šepsem (k dostání v potřebách pro malíře), natření temperovou barvou a její ustálení fixativem na křídovou kresbu. Takto získaný povrch je částečně smáčivý, (takže nevytváří nepřirozenou vyklenutou hladinu), nepropustný a barevně stálý. Pozor dejte na to, že voda v tak malém množství nerada protéká úzkými trubičkami (pokud není pod tlakem), hlavně tam, kde jejich povrch je nesmáčivý. Osvědčuje se pomoci jí provlečenou nití, která po namočení vodu dobře svádí; malé praménky také dobře stékají po dřevěných žlabech apod. Na druhé straně ale nezapomeňte, že voda vzlíná po smáčivém povrchu často do značné výšky. Takový povrch s pilinovým posypem nebo neimpregnované plátno je vám schopno přečerpávat vodu z řečiště třeba přes dvoucentimetrovou hrázku do vedlejšího údolí na koleje!

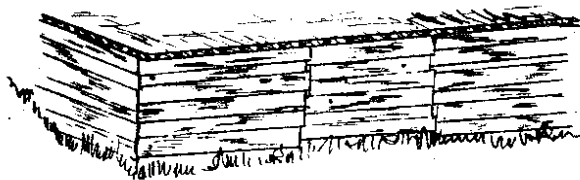
A jinak už vám jenom přeji, abyste při svých zavodňovacích pokusech nepromáčeli stropům, co bydlí pod vámi ...

Ing. Zdeněk Bauer

### B E T O N O V Á Z E Ď

Velmi pěkným oživením modelového kolejiště je "betonová" zeď, při jejíž stavbě musíme být ale pečliví, abychom docílili co nejuvěrnějšího vzhledu.

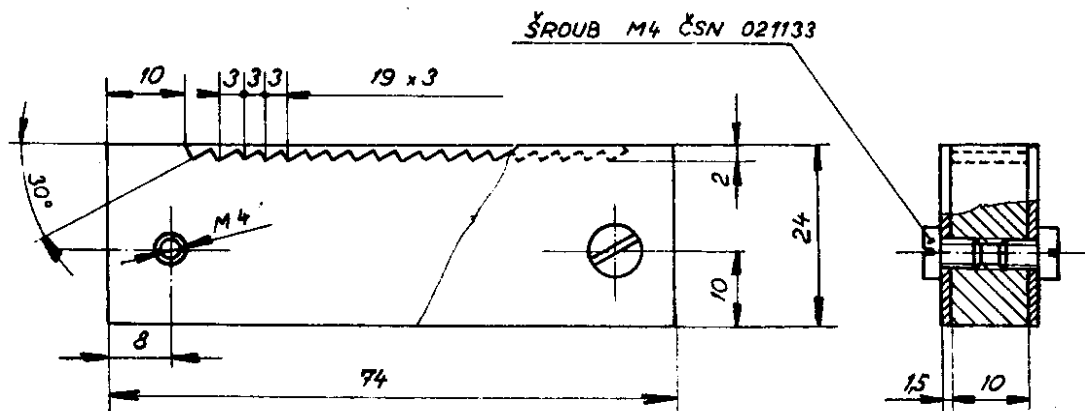
Nejvíce práce zabere zhotovení "bednění". K tomu se dobře hodí nosníky, které používají letečtí modeláři. "Prkna" mají mít následující rozměry: šířka 3mm, síla 2mm a délka okolo 31mm. Takto narezaná prkna nepravidelně slepíme a to tak, že úmyslně je položíme na nerovnou podložku a jednu skupinu prken posuneme vůči druhé skupině vertikálně, aby podélné spáry nebyly v jedné linii. Kdo si dá práci a nadělá si prkna různé šířky bude mít zeď ještě věrněji odpovídající skutečnosti.



Jakmile lepidlo spojující jednotlivá prkna zaschne, pro jistotu ještě vše podlepíme lepenkou nebo silnou kreslicí čtvrtkou. Takto podlepeným bedněním máme zajištěno to, že se nám poměrně tenké bednění při vylévání "betonem" nezbortí. (Nutno použít lepidel, která odolávají vlhku). Tu stranu bednění, která přijde do styku s betonem, natřeme olejem, abychom snadněji pak oddělili bednění od betonové zdi.

"Beton" si zhotovíme ze sádry, kterou nalejeme poměrně velmi řídkou do připraveného bednění, aby se dobře vlila do jednotlivých spár a nerovností prken. Asi po dvou hodinách můžeme odstranit bednění a zeď je hotová. Nakonec ji ještě natřeme šedivou barvou, odpovídající barvě betonu.

Volně přeložil a upravil podle  
MIBA 9/66 Eduard Hakl.



Pokud si potřebujeme vyrobit 2-3 schůdky k nějakému domečku, dobře nám vystačí letecké nosníky 2x3 mm. Problém ale vyvstane, chceme-li si vyrobit visuté schodiště, jak je dnes vidíme např. u různých hradel. Pak už to z nosníku jde pracně. Proto jsme si v kroužku vyrobili přípravek, v němž snadno a hlavně rychle vyrábíme dostatečné množství celých schodových pásů (schodnic) z modelitu.

**Materiál:** použili jsme duralu. Dural má totiž tu výhodu, že se snadno frézuje a formy z duralu při práci s modelitem není třeba vymaškovat. Podle výkresu jsme vyfrézovali (možno vypilovat) drážky=schody, přiložili příložky z obou boků, rovněž z duralu, svrtali a díry opatřili závitem. Šroubky nutno použít opět z nekorodujícího materiálu.

A pak už to jde hravě: do vzniklé prohlubně pečlivě natlačíte modelit, mokrým nožem přebytek seříznete, vše hodíte do vařící vody, necháte 3-4 minuty vařit, přehodíte do chladné vody, vyjmete, odšroubujete příložku a pásek schodků nožem lehce vyloupnete.

Zd. Navrátil - Vsetín.

# Elektro

## MODELÁŘSKÉ "POSVÍCENÍ" ANEB JAK SI NA KOLEJIŠTI POSVÍTIT

Touhou každého pravověrného modeláře je, aby mu modely při "nočním" provozu dobře a podle skutečnosti svítily. Je na to řada receptů a pomůcek, z nichž ne vše je to pravé. Následující článek chce podat souhrn použitých zkušeností, a zapojení; nechť si každý vybere.

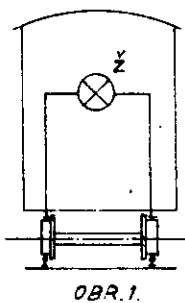
V zásadě rozdělíme způsoby svícení na dva:

- A) napájení žárovek trakčním napětím
- B) napájení žárovek z jiného zdroje.

### A. 1) Přímé napájení trakčním napětím.

Žárovky jsou napájeny přímo jízdním napětím z koleje. Zapojení je velmi jednoduché a používá žárovek na plné jízdní napětí. Během jízdy se intenzita světla mění podle rychlosti, na úseku bez napájení světla zhasnou. Musí mít kovová kola, která mohou

rušit funkci kolejových kontaktů. Tomu odpomáhá autor v literatuře ad 1) tím způsobem, že vozy nemají kovová kolečka a rozvod je proveden z lokomotivy jemnými kablíky s banánky. To zase nedovolí volné svěšování a rozvšívání vozů. (Obr.1)



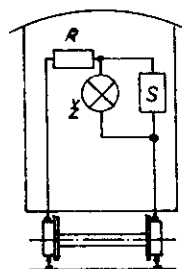
OBR. 1.

### A. 2) Přepojení ve stanici.

V téže literatuře uvádí autor zajímavé řešení: napájení na zastávce se provádí pomocí postranních kontaktů, které brousí po plechovém pásku, zabudovaném ve svislé stěně zvýšeného nástupiště. Zájemce odkazují na citovanou literaturu (1), neboť podrobný popis by si vyžádal příliš místa. (Obr.2)

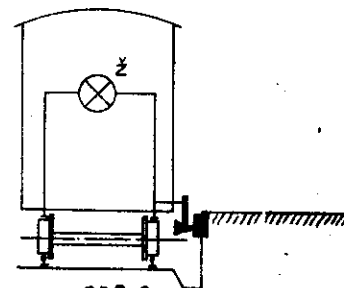
### A. 3) Stabilizační způsob.

Mohou-li západní firmy inzerovat svícení vlaků tak, že svítí již od asi 1,5 V, které neuvedenou do běhu motor, je to tím, že žárovka na toto nízké napětí je připojena na stabilizátor, který při zvýšení jízdního napětí nedovolí jejímu



OBR. 3.

přetížení. Existuje tam totiž elektrolytický stabilizátor "Stabilyt" (neplést si s u nás vyráběnými kondenzátory z hmoty stabilit). Zapojení je neobyčejně jednoduché - viz obr.3. Odpor R omezuje příčný proud a stabilizátor S udržuje na žárovce Z stálé napětí. Autor bohužel jen ví, že to existuje, zatím ještě nic takového neviděl, snad byl někdo šťastnější. Odpor R



OBR. 2

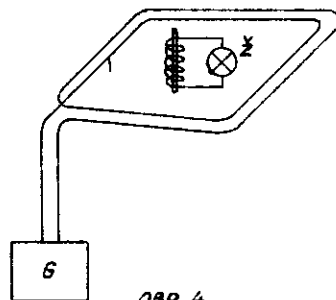
samozřejmě dost "topí", kovová kola, blikání přes nerovnosti atd. zůstávají. Navíc přistupuje nutnost napájet nějakým způsobem i odpojené úseky napětím 1,5 V.

### B. 1) Autonomní napájení.

Tento způsob spočívá v prostém faktu, že souprava si napájecí zdroj pro své osvětlení veze s sebou. Bývá to baterie suchých článků nebo akumulátorů. Vozy propojeny, u zdroje nutný vypínač. Baterie jsou dost zatíženy, suché články nevydrží dlouho a akumulátory nutno často navíjet. U nás jsou k dispozici jen penízkové akumulátory NiCd225, dosti drahé, a mají jen omezený počet nabíjecích cyklů. V neposlední řadě nutno brát v úvahu i váhu, která udělala škrt přes mnohé "alpské" kolejiště.

### B. 2) Přenos energie bez vodičů = bezdrátový.

Je to nejideálnější způsob, ale z energetického hlediska se hodí jen pro daleko nejmenší kolejiště. Princip je ten, že se ze zdroje náležitého výkonu napájí uzavřená smyčka, uložená kolem celého kolejiště, kmitočtem vyšší frekvence.



OBR. 4.

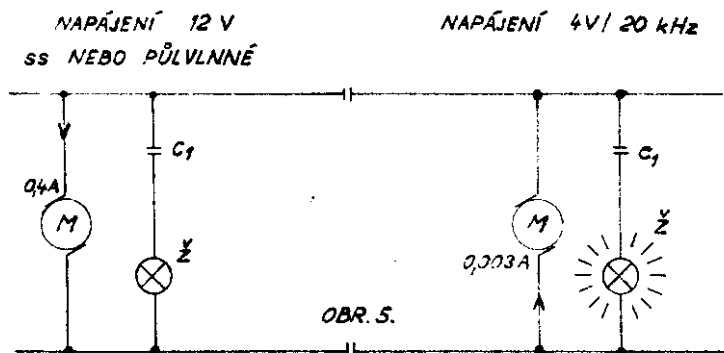
Uvnitř plochy omezené smyčkou vzniká střídavé magnetické pole, jehož energii odsávají cívky s feritovým jádrem a napájejí žárovky. Vzhledem k tomu, že zařízení nesmí rušit radiová spojení, může se použít jen omezených kmitočtů. Ztráty přenosem jsou velmi značné a vyžadují výkonný generátor. Tímto způsobem byl v laboratořích firmy Philips poháněn tenový generátor o výkonu 20 W s kmitočtem asi 30 kHz po stolní desce model vysokozdvíhacího vozíku v měřítku 1:50. (Obr.4) Pokud je známo, nebyl potřeb-

ného vozíku v měřítku 1:50. (Obr.4) Pokud je známo, nebyl potřeb-

ny pokus v ČSSR dosud publikován, a proto jej zatím pomíneme.

### Kombinovaný způsob.

Konečně existuje jeden - dnes také inzerovaný - způsob, proveditelný našimi prostředky, který používá pro svícení odděleného generátoru tónového kmitočtu asi 20 kHz, jehož přenos se však přece jen u - skutečňuje kolejí. Tónového kmitočtu se používá pro snadnou oddělitelnost od stejnosměrného nebo tepavého napájecího napětí pomocí kondenzátoru. Podívejte-li se na obr.5, je vám okamžitě jasná situace v takto provedeném napájecím obvodu.



Kondenzátor C 1 nedovolí projít stejnosměrnému proudu žárovkou, kdežto motorem proud prochází. Naproti tomu střídavý proud 20 kHz protlačí motorem (vzhledem k tomu, že se jedná převážně o indukčnost) asi 3 mA, nevede jej tedy do pohybu. Zato kondenzátorem hladce projde a žárovka svítí.

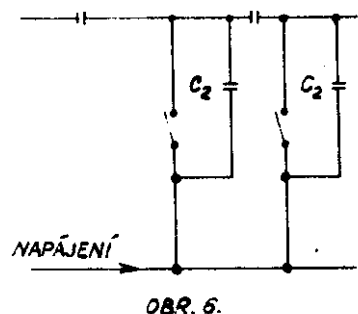
Velikost kondenzátoru se dá vypočítat podle upraveného vzorce:

$$C = \frac{180\ 000}{f \cdot \sqrt{\left(\frac{U_n}{I_z}\right)^2 - \left(\frac{U_z}{I_z}\right)^2}} \quad (\mu F, \text{ Hz, V, A})$$

kde C je hledaná kapacita, f = použitý kmitočet,  $U_n$  = použité napájecí napětí,  $U_z$  = napětí na žárovce a  $I_z$  je proud žárovkou.

Příklad: žárovka Tesla 53004 má  $U_z = 2,5$  V,  $I_z = 0,1$  A,  $U_n$  použijeme 4 V. Dosazením vypočteme, že  $C = 0,26$   $\mu F$ .

Vypočtená hodnota by však byla zapojena přímo mezi žárovkou a zdrojem. Musíme však uvážit, že všechny úseky, v kterých chceme svítit, je nutno zásobovat střídavým proudem a tedy zase přes kondenzátory, jak je vidět na obr.6., aby žárovky svítily, i když vlak



nejede. Musí tedy, jak jsme již řekli, být celková hodnota kapacity mezi zdrojem a žárovkou 0,26  $\mu F$  dohromady - dva kondenzátory v serii. Stačilo by dát dva o dvojnásobné kapacitě, ale my s výhodou použijeme v kolejišti kondenzátorů větších - nejméně desetkrát. Pak nebude valný rozdíl svítivosti mezi jedoucím a stojícím vlakem, anebo při deseti žárovkách v úseku klesne jejich svítivost na polovinu.

Podle našeho příkladu by vyšel jako C 1 kondenzátor TC 180 M22 ( $\emptyset$  9x19 mm), ale konečně možno použít i jiných, které se nám do žádaného prostoru vejdu. Pro C 2 použijeme s výhodou elektrolytů, které však musíme zapojit vždycky

dva proti sobě (bipolární zapojení) samozřejmě dvojnásobku žádané velikosti. Použijeme tedy dva kusy TC 965 5M nebo větších, na rozměru nezáleží, v kolejišti je místa dost.

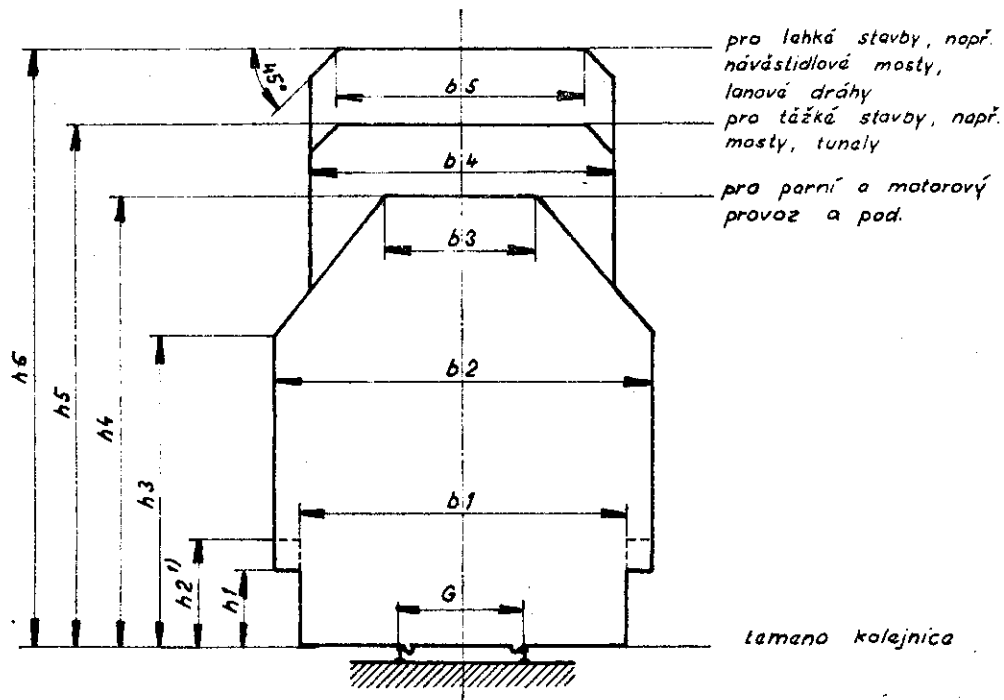
Naši světelnou síť napájíme z generátoru kmitočtu 20 kHz potřebného výkonu a zvoleného napětí. Má to ještě jeden háček: náš světelný zdroj o tónovém kmitočtu a stejnosměrný zdroj jízdního napětí pracují do společného vedení a aby jeden nezkratoval druhý, musí se použít sériového napájení, abychom se vyhnuli rozměr-

Číslo úpravy

Typ 102

A. PRŮŘEZ V PŘÍČNÉ ROVĚNE

MĚRY v mm



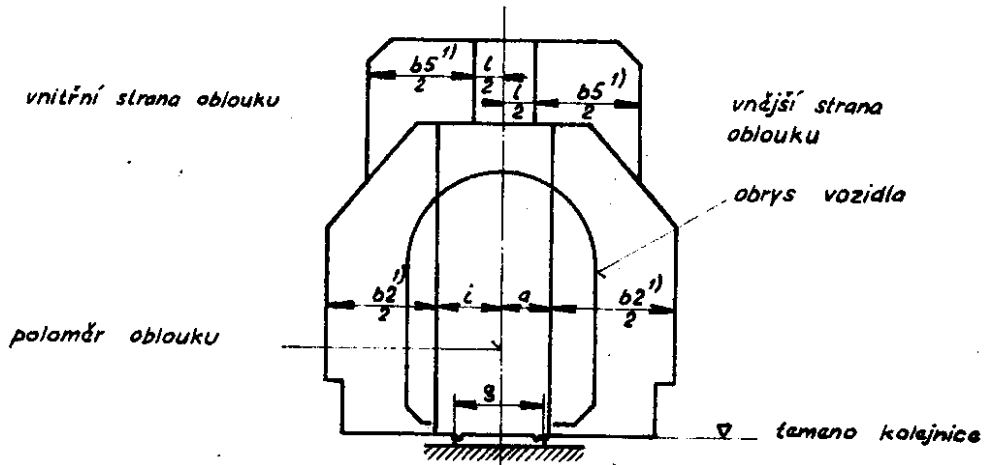
Tabulka rozměrů

Výška	h	h1	h2	h3	h4	h5	h6	h7	h8	pro elektrifikovanou trať			
										b4	b5	b6	b7
33	12	31	21	13	7	11	29	45	30	25	52	60	
40	15,9	41	31	20	10	14	41	59	40	33	59	79	
5	22,2	57	47	26	13	19	54	80	53	44	92	105	
0	32	70	60	36	17	26	75	110	70	58	127	145	
3	45	111	101	51	25	40	106	157	101	80	180	207	

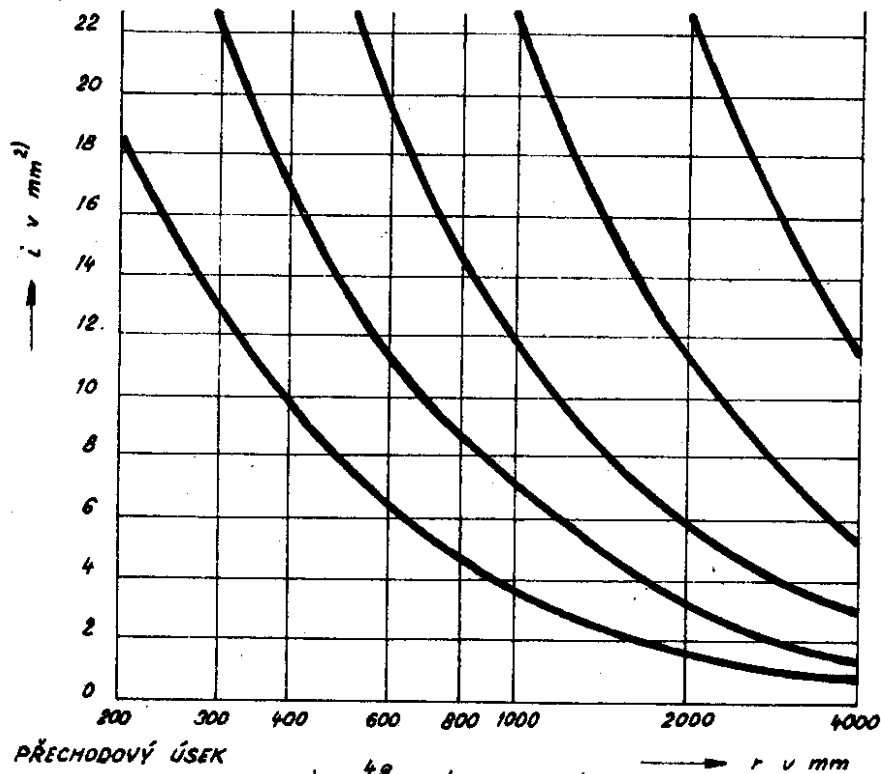
Obrys vozidel viz NEM 101.  
 Profilové a lokální viz NEM 110.  
 1) Viz příloha 1 a příloha 2.

PRŮJEZDNÝ PRŮŘEZ

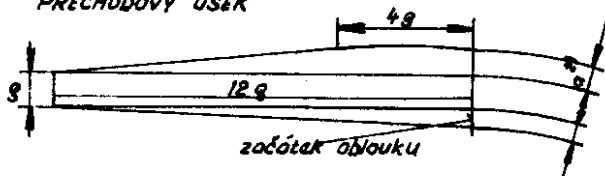
B. PRŮŘEZ V OBLOUKU



VNITŘNÍ ROZŠÍŘENÍ  $i$



PŘECHODOVÝ ÚSEK



$a$  zůstává v plné šířce v délce 4g, pak se zúžuje do nulý

$i$  se zúžuje do nulý na délce 12g

- 1) Míry  $b_2$  a  $b_5$  viz část A této normy
- 2) Za  $a$  se dosazuje vždy méně příznivá hodnota  $i$

Tato příloha je věnována vzpomínce na oblíbený modrostříbrný kolejový autobus, který vznikl na počátku uskutečňování velkých plánů, ale nikdy se nedočkal trati, pro kterou byl určen.

## Historie

Místní dráha spojující Otrokovice přes Zlín s Vizovicemi byla postavena v tzv. druhém období rozvoje místních drah u nás (tj. jako dráha svépomocná). Vystavěna byla akciovou společností se sídlem ve Vídni a otevřena 8. 10. 1899.

V Otrokovicích navazovala na Severní dráhu Ferdinandovu (KFNB). Tato dráha od Vídně a Břeclavi směrem na Přerov tudy byla vedena již roku 1841, zastávka v Otrokovicích byla zřízena 1. 7. 1882. Při stavbě místní dráhy byla zastávka přestavěna na nádraží. Místní dráha odtud byla úsporným způsobem vedena širokým údolím proti toku Dřevnice přes tehdy ještě bezvýznamné městečko Zlín do koncového nádraží před Vizovicemi.

Během období Rakouska-Uherska vedla provoz na trati státní Železniční správa, po vzniku republiky pak československý stát. Později odkoupila akcie dráhy firma Baťa, a. s. ve Zlíně, a od r. 1931 převzala provoz na trati nová společnost — „Místní dráha Otrokovice — Zlín — Vizovice“. Vozidla měla vlastnickou značku **OZVD**.

To bylo již v době rozkvětu Zlína a jeho přeměna na velké moderní město se na dráze projevila dvojnásobným způsobem. Předně to byla změna charakteru provozu: z místní dráhy se postupně stávala městská dráha. Rozšířil se počet zastávek, které často byly velmi hustě za sebou (např. Kvítkovice, Zlín - Dlouhá ulice, Zlín - nemocnice), a současně se vozidla začala přibližovat tramvajové dopravě (vozy bez záchodů, tvarem i barvou odlišné od obvyklých osobních vozů).

Druhým aspektem byly velké plány do budoucna. Firma Baťa, a. s., koupila též akcie od tzv. Moravské západní dráhy (Prostějov — Chornice — Moravská Třebová — Třebovice s odbočkami) a uvažovala o vedení některých vlaků trasou Praha — Česká Třebová — Moravská Třebová — Prostějov — Tovačov — Kojetín — Kroměříž — Otrokovice — Zlín — Vizovice — Horní Lideč — Púchov. Již v r. 1934 byly zahájeny přípravné práce na klíčovém úseku této nové transversálky z Vizovic do Horního Lídče a v r. 1937 byla vydána koncesní listina na stavbu hlavní dráhy Otrokovice-Batov — Zlín — Vizovice — Horní Lideč. Se stavbou bylo okamžitě započato, a to jak na úseku vizovicko-lidečském, tak na zdvojkolejnění trati mezi Otrokovicemi-Batovem a Zlínem.

Válka velkorysý dílo přerušila a i když se po válce krátkou dobu v započaté stavbě pokračovalo, dráha do Vizovic zůstala místní drahou a přestavba torsem.

Současně se stavebním rozvojem se postupně formoval i typický vozidlový park zlínské dráhy. Ještě v době, kdy dráha byla v provozu ČSD, měla svoje vlastní vozidla; z lokomotiv to byly 310.129 a 310.130. Začátkem čtyřicátých let k nim přibyl motorový vůz ř. M 120.4.

Avšak vozidla skutečně typická pro tuto dráhu pocházejí až z doby, kdy se býv. místní dráha pod označením OZVD stávala tepnou moderního Zlína. Předně to byla desetivozová serie lehkých osobních vozů ř. Cl dodaných v roce 1935. Vzhledově připomínají přívěsné vozy k motorové trakci, tehdy však byly určeny k tažení parními lokomotivami.

K nim v r. 1937 přibýly dva kolejové autobusy ř. M 140.4 a později ještě málo známý benzin-elektrický motorový vůz M 232.901 z doby těsně předválečné. K těmto trakčním vozidlům je třeba přidat i parní lokomotivy ř. 422.0 odkoupené ze zrušení dráhy Kuřim — Veverská Bitýška.

Dva motorové vozy **M 140.402** a **M 140.403**, kterým je věnována tato příloha, spadají svým vznikem do doby příprav a začátku výstavby nové čes-

koslovenské transversálky; v nejbližší době to měla být přeměna trati procházející Zlínem na hlavní trať. Tím si vysvětlíme poměrně vysokou požadovanou provozní rychlost — 70 km/hod. — když naproti tomu trať do Vizovic má ještě dnes nejpříhodnější úseky s max. dovolenou rychlostí pouze 50 km/hod.

Motorové vozy objednala firma Baťa, a. s. Zlín, pro Správu provozu místní dráhy Otrokovice — Zlín — Vizovice u Závodu Ringhofer — Tatra, a. s. Praha, závodu v Kopřivnici, dne 11. 6. 1936, pod č. obj. 2197. Motorové vozy jsou specifikovány jako „dva dvouosé kolejové autobusy vězové s šestiválcovými benzinovými motory, každý o výkonu 160 k, s topením, válečkovými ložisky, Knorrovou brzdou, elektrickým osvětlením Era, avšak bez po-  
viaku na podlahu a nouzových sedadel“ v ceně po 316 000 Kč plus 3% daně z obrátu.

V prosinci 1936 je dohodnutá cena zvýšena u každého vozu o 8 500 Kč za dosazení registračního rychloměru zn. „Prema“.

Těsně před dodáním bylo dohodnuto další zvýšení ceny a to:

za normální letecký teploměr s potrubím	
a za montáž leteckého manometru	2 800 Kč
za madla na dveře z vnitřku	280 Kč
za stříbrný pásek	185 Kč
za výlisky na sedadla	736 Kč
celkem tedy u jednoho vozu o	4 001 Kč.

Vozy byly dodány v prosinci 1937 v ceně po 328 501 Kč (plus celkem 19 710,05 Kč daně) s inventárnými čísly OZVD M 140.402 a M 140.403.

Další jejich osudy (s ohledem na vývoj dráhy) jsou poměrně všední: během celého válečného období a krátký čas i po válce byly v provozu na dráze OZVD (za války označované OZWB/OZVD), po jejím zestátnění k 1. 5. 1948 přešly do majetku ČSD. Jako všechny motorové vozy z předválečného období byly předčasně zrušeny hlavně pro nerenovatibilitu udržování a nedostatek náhradních dílů (vratný motor) v době, kdy se již vyráběly ve velké sérii motorové vozy ř. M 131.1.

Ing. Jindřich Bek, autor Atlasu lokomotiv, k jejich historii vysvětluje: „V době výroby těchto vozů existovala již řada M 140.2 a ČSD zamýšlely zakoupení řady M 140.3. Před válkou však k dodání této řady nedošlo, takže řada M 140.3 zůstala tehdy neobsazena.“

Z toho, že vyrobené motorové vozy dostaly v řadě M 140.4 pořadová čísla 02 a 03, lze soudit, že již tehdy měl existovat motorový vůz M 140.401. O tom však u ČSD žádné záznamy nejsou k dispozici.

Později došlo k odlišování trakčních vozidel soukromých drah tím, že na místo konstrukční skupiny v řadovém označení byla dáována číslice 9. Parní lokomotivy OZVD dostaly nová řadová označení 310.9, 422.9, motorové vozy pak řadu M 140.9. Kdy k přečíslování motorových vozů došlo, nelze zjistit, lze však soudit, že to bylo před koncem roku 1945, protože v tom roce již byla řada M 140.4 volná a společně s řadou M 140.3 byla bsazena přidělenými motorovými vozy německé výroby.

V archivních materiálech ČSD se však řada M 140.9 vyskytuje až od r. 1949 (po zestátnění OZVD) a to pouze krátkou dobu; v r. 1951 je řada M 140.9 vyřazena. Zda-li došlo k rozložení motorových vozů, k jejich přestavbě na přívěsné vozy či k jejich prodeji, není známo“.

## Technický popis

### VŠEOBECNĚ

Dvounápravový kolejový autobus 3. třídy, soustavy Tatra, s věží, s benzinovým vratným motorem a mechanickým převodem síly. Normální rozchod.

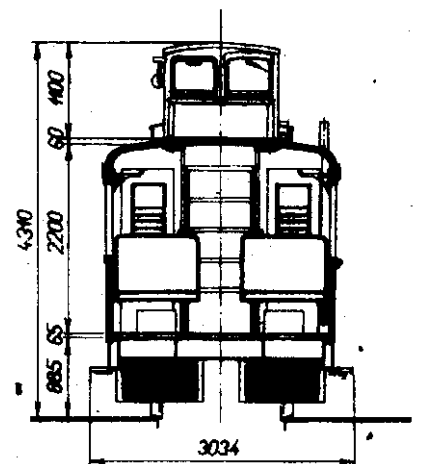
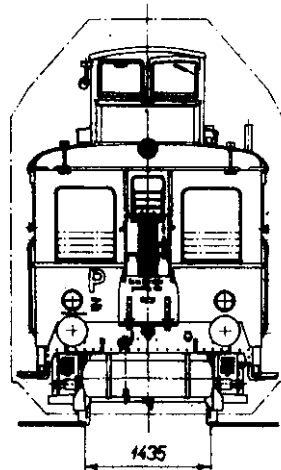
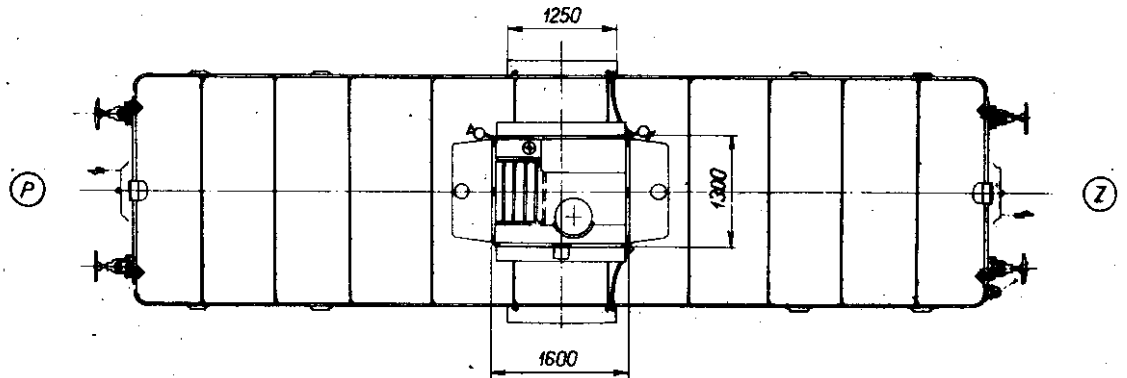
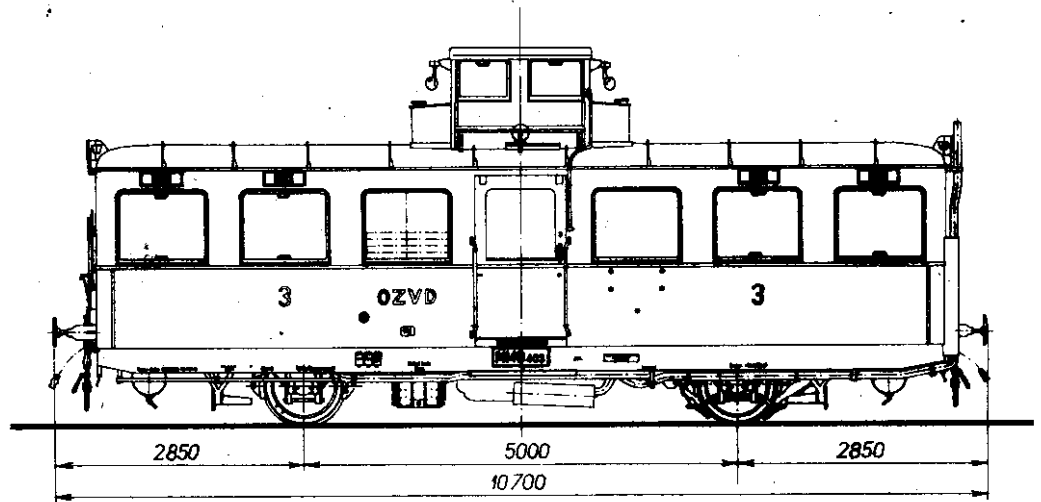


VÝROBA:

RINGHOFFER-TATRA A.S.

ZÁV. KOPŘIVNICE 1937

07  
M 14



svítlen, 2 svítilny na vstupních plošinách a 1 svítilna ve věži. Dynamo vzoru SO 150 má výkon 500 W, akumulátorová baterie má kapacitu 150 Ah/10 h při napětí 24 V. Baterie je umístěna ve 2 skříňkách pod sedadly. Na čelnících jsou vsuvky pro osvětlení přípojných vozů. Ve voze je uschován spojovací kabel.

**Topení** výfukovými plyny obstarává soustava trubek nad podlahou u jedné bočnice. Topení je kryto děrovanými plechovými plášti.

**Návěstní zařízení.** Na každé čelní stěně jsou dole 2 návěstní elektrické svítilny pro obyčejné i zesílené světlo s barevnými výměnnými stínítky. Nad čelními dveřmi je vždy 1 svítilna poziční s prosvětlovaným písmenem „P“ resp. „Z“. Strana „Z“ je nad hnací nápravou. Na každém čele jsou 2 držáky na výložní svítilny a na přechodových místcích po 1 držáku na koncové desky. Na každém čele věže je 1 houkačka soustavy „Škoda“, na každém boku je mluvicí trubka pro zřizence (označovaná též hlásná trouba). Pod vozem je uložena tyč k nasazování výložných svítlen.

**Hasicí přístroje.** Ve věži je 1 obyčejný, nad motorem je automatický hasicí přístroj.

**Nátěr** vnější je stříkaný.

**Vnější tabulky:** tabulka řady a čísla vozu a tabulka váhy vozu na bočnici jsou z bílé spěži, označení dráhy (OZVD) a označení třídy (3) je s anticoradalu. Skoby na směrové tabulky a skoby na tabulky „Nekuřáci“ jsou také z bílé spěži.

**Řidičské stanoviště** ve věži je na všech stranách opatřeno okny. Na každém čele je jedno z oken pevné se stíračem a stínítkem, druhé spouštěcí. V levé boční stěně jsou 2 spouštěcí okna, v pravé je jedno pevné okno. Stěny věže jsou obloženy bukovými překližkami. Šachta nad motorem je větrána plechovými kanály. Ty odvádějí vzduch nad střechem zevně bočních stěn věže. Řidičské stanoviště větrají 2 větrače LP v pravé boční stěně věže. V budce je umístěno otočné sedadlo. Na řidičské stanoviště se vystupuje po schodech, které jsou otočně zavěšeny na čepech a mohou se v nadzvednuté poloze zajistit. Ve věži je polička, věšák na šaty a schránka na signální zařízení. Proti sedadlu řidiče je deska s kontrolními a řídicími přístroji pro pohon a brzdu. Ostatní páky k obsluze pohonného agregátu jsou umístěny v dosahu řidiče. Na střeše u obou čel věže jsou nádrže na palivo.

## TRAKČNÍ ČÁST

Vůz je poháněn výbušným motorem, který tvoří s převodovkou jeden celek. Uložen je uprostřed spodku ve třech bodech v pryžových závěsech. Moment motoru se přenáší spojkou, čtyřstupňovým převodem, kardanovým hřídelem a převodem kuželovými koly na hnací nápravu.

**Motor** je šestiválcový, vodou chlazený, běží v obou směrech. Válec mají vrtání 140 mm, zdvih 180 mm, celkový obsah 16,6 litrů. Max. výkon je 165 k při 1400 otáčkách za minutu, závisí na druhu použitého paliva.

Kliková skříň je odlita ze siluminu; společný blok všech šesti válců a hlavy válců, společně vždy třem válcům, jsou odlity ze šedé litiny. Klikový hřídel je uložen v 7 bronzových pánevích, vyliých speciálním kovem. Ventily jsou zavěšeny v hlavách válců a jsou ovládány rozvodovými tyčemi a vahadly od vačkového hřídele uloženého dole.

Váčkový hřídel je poháněn od klikového hřídele koly se šikmým ozubením. Vačky působí na rozvodové tyčky opatřené kladičkami. Při změně smyslu točení motoru se posune vačkový hřídel axiálně tak, že kladičky dosednou na vačky druhého smyslu otáčení. Motor je uložen uprostřed vozu v šachtě opatřené ze všech stran odnímatelnými vky.

**Mazání motoru** je tlakové, zubovou olejovou pumpou, která tlačí olej k mazacím místům všech pohyblivých částí motoru. Pumpa je poháněna

čelními ozubenými koly od klikového hřídele. Do okruhu olejového vedení je vložen čistič oleje a kontrolní přístroj mazání, jehož kontakt při správné funkci mazání rozsvítí červenou žárovku na řidičově stole.

**Karburátor** Zenith je opatřen korektorem, kterým lze regulovat bohatší směs při spouštění motoru.

**Zapalování** obstarávají 2 magneta Scintilla GN 1-2-S pro jednoválcové motory, která jsou poháněna ozubenými koly. Jedno slouží pro pravý, druhé pro levý smysl točení motoru. Zapojení příslušného magneta se děje zvláštním přepínačem, který se obsluhuje současně s posunutím vačkového hřídele. Druhé magneto se přepínačem současně spájí nakrátko. Od přepínače se proud přivádí k šestiválcovému rozdělovači a odtud k jednotlivým svíčkám válců typu Jiskra 8.

**Spouštění motoru.** Ke spouštění slouží 2 spouštěče Scintilla 2 RA 6 HP-24 V, každý pro jeden smysl točení.

**Změna směru jízdy** se provádí u stojícího vozu při motoru v klidu přestavením ruční páky na řidičském stanovišti. Tím se posune vačkový hřídel axiálně na druhé vačky, otočí se přepínač, kterým se přepnou magneta, a kohout pískovače se postaví tak, aby byl písek vrhán před kola.

**Chlazení motoru** je vodní. Cirkulace vody je podporována odstředivým čerpadlem. Dva článkové chladiče jsou zavěšeny ve střední části spodku. Dva ventilátory, které obstarávají větrání chladících článků jsou poháněny klínovými femeny. V šachtě nad motorem je uložena vodní nádržka. Pro plnění chladicího zařízení vodou je na podélníku umístěna ruční křídlová pumpa. V nádrži nad motorem je nalévací hrdlo pro ruční plnění.

**Pohonné látky.** Motor může být poháněn jak benzinem, tak i jinými druhy liho-benzinových směsí. Zvolenému palivu je nutno přizpůsobit trysky karburátoru a změnit kompresní poměr. To lze provést natočením excentrického ojničního pouzdra.

**Nádrže na pohonné látky** jsou dvě o obsahu po 150 l, umístěny na střeše vozu při čelních stěnách budky. Plní se ruční křídlovou pumpou umístěnou na rámu vozu nebo přímo hrdlem v nádrži přístupným z okna věže. Z obou nádržek je pohonná látka vedena trubkami s vloženými korkovými kohouty do společného odlučovače kalu a dále filtrem do karburátoru. Čistič benzínu Pantof. Oba korkové kohouty jsou spolu spojeny tak, že otevřením jednoho se druhý zavře. Nádržky jsou dále spojeny vyrovnávací trubkou ve výši  $\frac{1}{3}$  nádržek. Tím je dosaženo toho, že posledních 40 až 50 l zásob může být vyprázdněno až po přestavení kohoutů a tvoří tak rezervu.

**Výfuk a topení.** Výfukové plyny motoru procházejí tlumičem výfuku do přestavné klapky topení, ze které se buď vyvedou přímo ven nad střechem nebo se vpouštějí do topnic ve voze, z nichž jsou vyvedeny pod podlahu na obou koncích vozu ven.

**Otáčkoměr motoru** fy Prema je poháněn od hřídele magnet ohebným hřídelem v kovové hadici. Je umístěn v přístrojové desce na řidičském stanovišti.

**Spojka** je lamelová suchá. Vypíná se elektromagneticky.

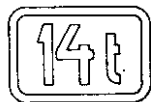
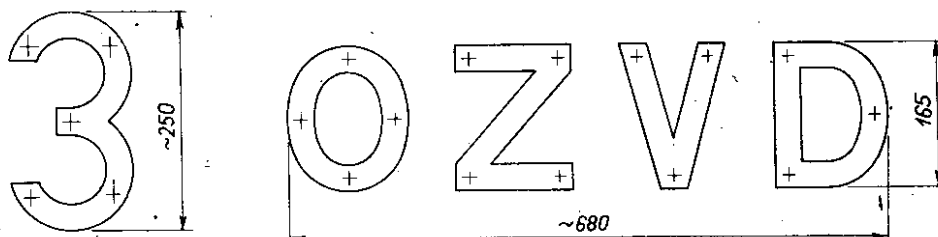
**Převodovka TATRA** má 4 rychlostní stupně tvořené planetovým soukolím. Zasouvání rychlostí se provádí pákou z řidičského stanoviště, a to utažením brzdových špalíků jednotlivých převodových stupňů. Převody jednotlivých rychlostí jsou odstupňovány takto: I. 1:4,79 — II. 1:2,74 — III. 1:1,71 — IV. 1:1.

**Kardanův hřídel** má dvě gumové klouby.

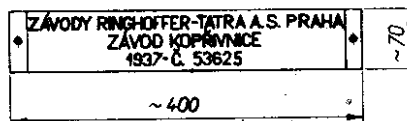
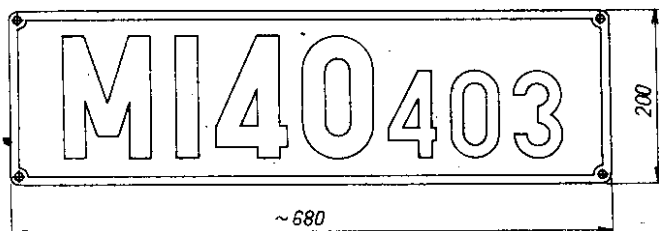
**Nápravová převodka** má kuželová ozubená kola s převodem 1:2,94, která jsou ve stálém záběru přidržována kuželovou kladkou. Dvoudílná skříň je uložena na hnací nápravě v bronzových ložiskách vyliých kompozicí.

TABULKY

NA BOČNICI  
10x ZVĚTŠ.

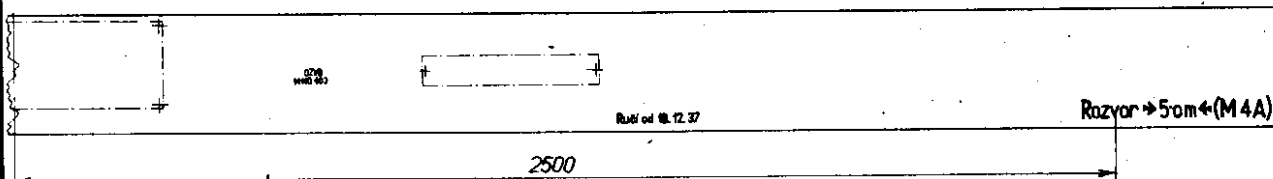
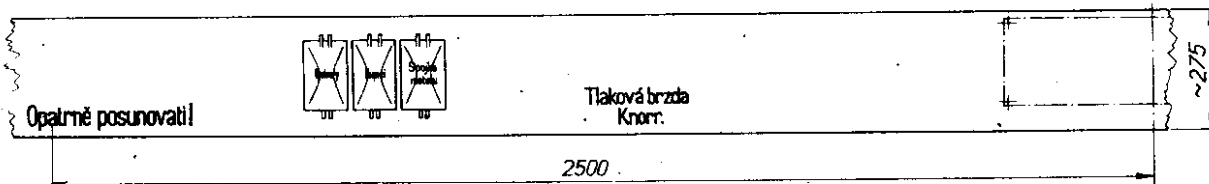
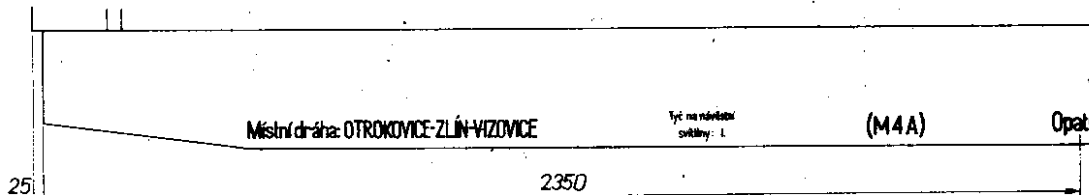


NA PODĚLNÍKU  
10x ZVĚTŠ.

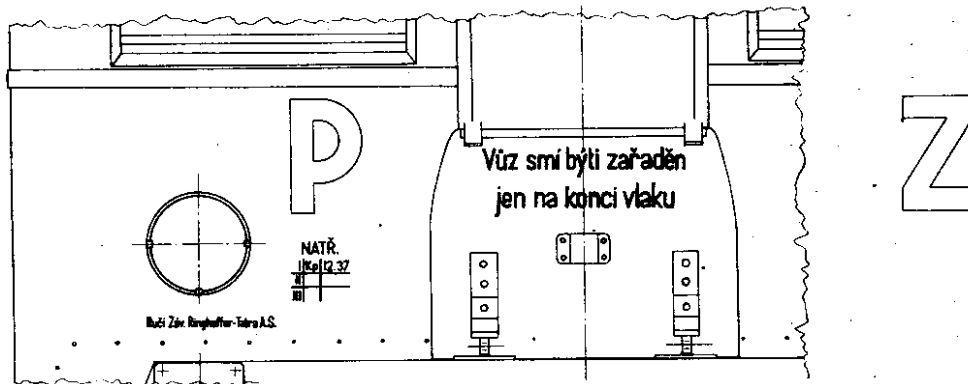


NÁPISY

NA PODĚLNÍKU  
5x ZVĚTŠ.



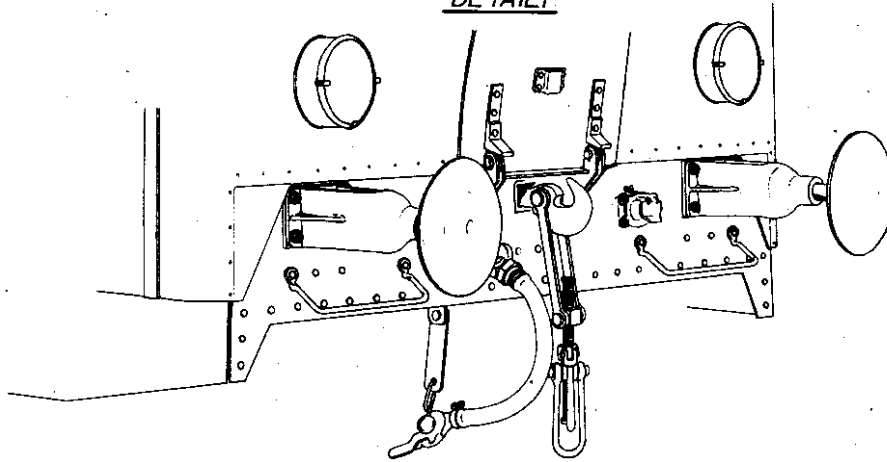
NA ČELNICI  
5x ZVĚTŠ.



M 37

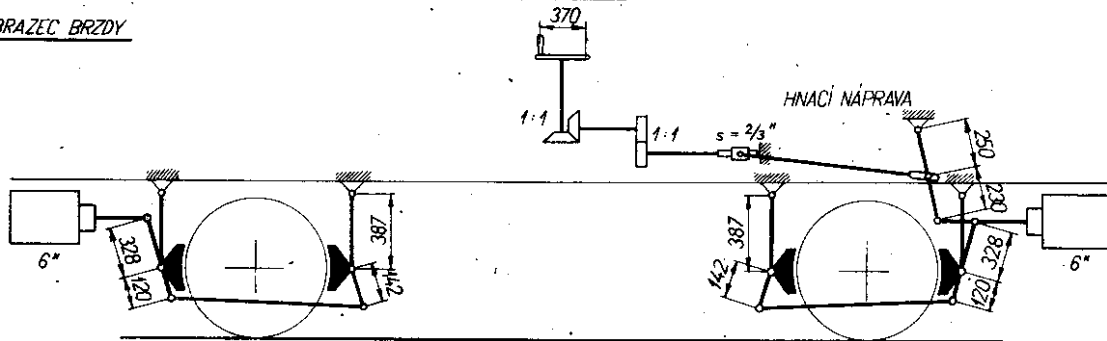
DETAILY

ČELNÍK



SCHEMATA

OBRAZEC BRZDY

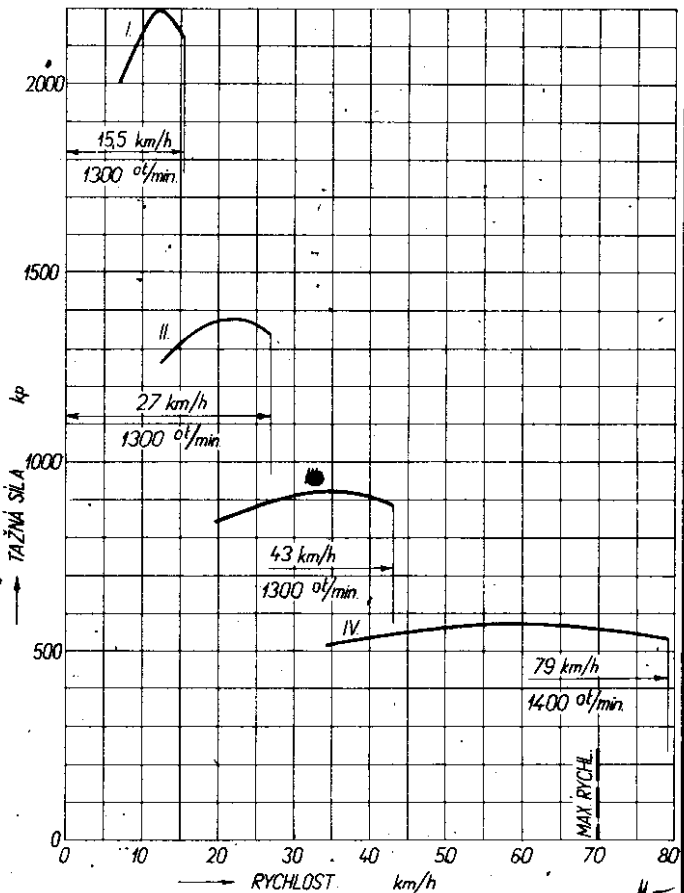
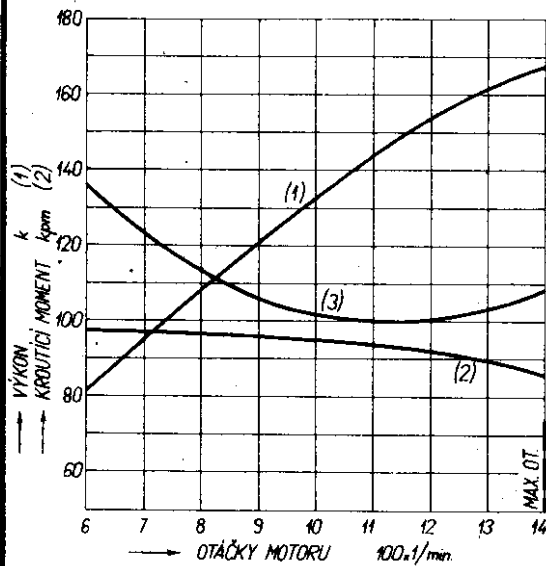


TECHNICKÉ CHARAKTERISTIKY

TRAKČNÍ DIAGRAM (KOLA  $\varnothing$  880 mm)

PŘEVODY RYCHL. STUPŇŮ:	I	1 : 4,79
	II	1 : 2,74
	III	1 : 1,71
	IV	1 : 1
PŘEVOD NA HNACÍ NÁPRAVĚ:	18	53

CHARAKTERISTIKA MOTORU (6 VÁL.,  $\varnothing$  140 x 180 mm)



**Přístroje v budce řidiče.** K obsluze vozu jsou v budce tyto přístroje a páky:

páka akcelérátoru,  
tlačítko pro spouštění studeného motoru,  
otáčkoměr motoru,  
rychloměr,  
tlačítko pro krátké spojení magnetového zapalování,  
tlakoměr tlakové brzdy,  
žárovka kontroly tlaku oleje,  
kontrolní žárovka pro nabíjení baterie,  
páka pro změnu směru jízdy,  
rukojeť brzdiče tlakové brzdy,  
páka pískovače,  
tlačítko houkačky,  
klika ruční brzdy,  
páka zasouvání čtyř rychlostních stupňů,  
páčka pro vypínání spojky.

**Rychloměr** značky Hasler umístěný v přístrojové desce ukazuje a registruje okamžitou rychlost vozu a celkový počet ujetých kilometrů. Je poháněn od hnacího hřídele převodovky prostřednictvím ohebného hřídele chráněného kovovou hadicí. Je určen pro střední průměr kol.

**Kompresor.** Od prodlouženého klikového hřídele vpředu je poháněn kompresor soustavy Knorr typ V 32/60.

**Tažná síla vozu** v závislosti na rychlosti je vyznačena v grafu. Charakteristika motoru je též znázorněna v grafu.

**Náhradní součástky a nářadí** pro motorovou část vozu jsou dodány v jedné soupravě s každým vozem.

## Poznámky k výkresům

Výkresová část přílohy se skládá z hlavního výkresu (s pohledy, řezy a půdorysy motorového vozu) a z výkresů doplňujících (na nich jsou odlišeny části: Tabulky, Nápis, Detaily, Schemata, Technické charakteristiky). Výkresy ukazují (hlavně tabulkami a nápisy) motorový vůz M 140.403 podle stavu z prosince 1937.

**Barvy.** Fotografie ukazují, že vůz měl při vyrobení znatelně tmavší skříň než jiné motorové vozy z téže doby. Zřejmě tedy nešlo o obvyklé odstíny zelené barvy. Pro zachování historické věrnosti bylo nutno hledat pomětníky. Strojvedoucí, který dříve jezdil na OZVD jako řidič M 120.4, říká: „... motorák měl tmavomodrou barvu a nebyl přebarvený. V provozu byl asi do r. 1949, co se s ním stalo po zrušení, nevím. Přechíslován nebyl.“ Jiný pamětník, dnes odborný asistent na VDS v Žilině, má na OZVD vzpomínky z let 1940 až 1941: „V té době byly všechny vozy „Baťovy dráhy“ tmavě modré (jako inkoust). Určitě to vím o čtyřnápravovém motorovém voze, téměř určitě i o věžových motorových vozech a ostatních vozech.“ A na dotvrzení těchto zpráv: nejlepší pamět na barvy by měli mít ti, kteří s nimi pracují. Akademický malíř a průmyslový výtvarník Miloš Hrbas, tvůrce výtvarného řešení nových předměstských elektrických jednotek, v té době častý návštěvník Žilina, odpověděl výstižně: „Všechny vozy modré a v celém vlaku ani jediný záchod.“ A přesnější určení barvy: „Kobalt.“

**Podokenní proužek** — jak vyplývá z objednávky — je stříbrný. Ostatní barvy se pokusme vyčíst z fotografií: střecha patrně bílá, podélníky, čelníky a snad i spodek šedivý. Tabulka „14 t“ má podklad vybarven (patrně modře), naproti tomu tabulka s číslem „M 140.403“ je pouze plastická, ale nepodbarvena. Nápis na čele a na podélníku bílé, pouze nápis „Opatrně posunovat!“ je tmavý, snad červený, a číslo vozu pod pravým dolním rohem posuvných dveří je vyraženo do podélníku.

**Schema brzdy.** Brzda je navržena pro předpokládanou váhu prázdného vozu 14 500 kp. **Tlaková brzda** má pro každou nápravu samostatný brzdicí válec 6". Pneumatická část je tak řešena, že dovoluje buď přímé brzdění plným tlakem v přímočinném potrubí (4,5 až 5 atp dle seřízení, a to pouze u motorového vozu) nebo samočinné brzdění vzduchem z pomocného vzduchojemu (max. 3,5 až 4 atp), kdy lze současně brzdit i přípojné vozy. Při převodu v pákoví i = 7,47 a stoprocentní účinnosti jsou tyto poměry:

tlak v brzdovém válci atp	3,75	4,5	5
síla ve válci kp	683	820	911
přítlak na nápravu kp	5100	6125	6805

V pákoví není stavěč, zdvihu pístu 190 mm odpovídá max. zdvih zdrže 25,4 mm. — **Ruční brzda** má kliku na stanovišti řidiče, převod kuželovými a čelními ozubenými koly, dále vřetenem s vřevým závitem o stoupání  $\frac{2}{3}$ , a pákovím je napojena na tlakovou brzdu hnací nápravy. Při síle na kliku 50 kp, celkovém převodu i = 267 a účinnosti 40% je přítlak 5340 kp. Zdvihu matice na vřetení 110 mm odpovídá zdvih zdrže 28 mm.

**Trakční diagram** (tj. závislost tažné síly na obvodu kol na rychlosti), jak jej udává výrobce, je kreslen pro nová kola (obvykle se kreslí pro kola středně opotřebovaná). Předpokládá se řazení rychlostí při otáčkách motoru 1300 1/min., pouze při nejvyšším rychlostním stupni se dovolují motoru otáčky 1400 1/min.

Předpokládáme, že trakční diagram poslouží nejen modelářům k výpočtu potřebného převodu modelu, ale i přátelům železnice a odborníkům — třeba k výpočtu účinnosti jednotlivých převodových stupňů (porovnáním charakteristiky motoru a výkonu při jednotlivých jízdních stupních) nebo k porovnání výkonnosti s jinými trakčními vozidly. Poučení o trakčním zařízení motorových vozů, zvláště o činnosti planetového převodu TATRA je v knize Rost: Obsluha a údržba kolejových motorových vozů (SNTL Praha, 1953).

## Prameny

Štěpán: Přehledné dějiny československých železnic.

Objednací a dodací kniha 1925—1938 (archivní materiál fy Tatra Kopřivnice).

Archivní materiály Závodů Ringhoffer-Tatra a. s. Praha:

Technický popis dvouosového kolejového autobusu ...

Typový výkres č. 70677 z 10. 3. 1937

Obrazec brzdy č. 69675 z 10. 5. 1937

Křivka rychlosti a tažné síly č. 80758 z 6. 4. 1937

Křivka výkonu č. 80759 z 6. 4. 1937

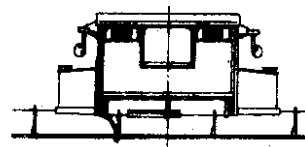
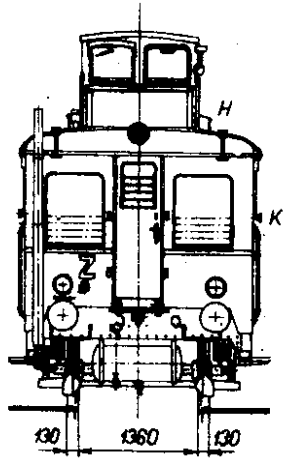
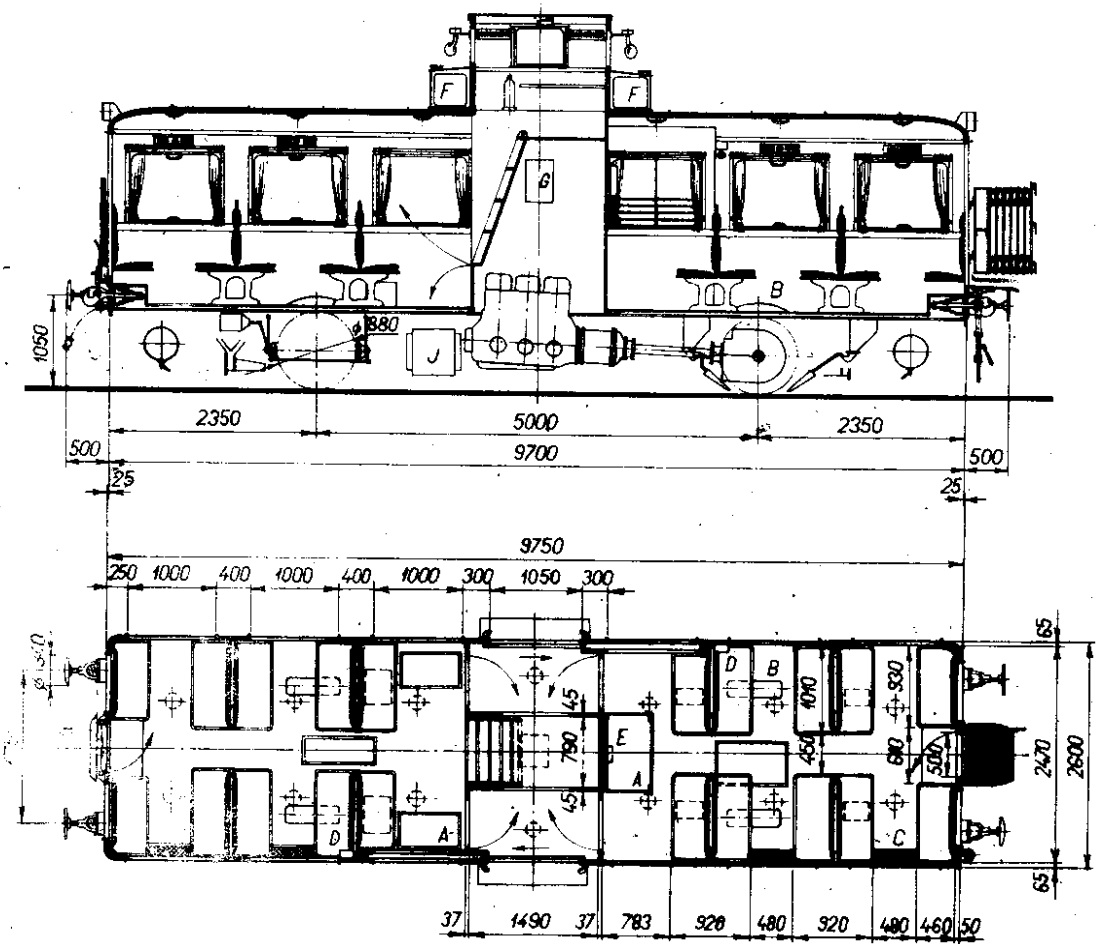
2 fotografie z prosince 1937 (M 140.403).

-ar-

Říjen 1967.

VD  
0.402  
03

VÝKRES DLE STAVU:  
PO VYROBENÍ



- |   |                                 |   |                      |
|---|---------------------------------|---|----------------------|
| A | PODLAHOVÁ KLAPKA                | F | BENZINOVÁ NÁDRŽ      |
| B | KRYT KOLA                       | G | VODNÍ NÁDRŽ          |
| C | TOPNÉ TĚLESO                    | H | VĚTRÁNÍ MOTOR ŠACHTY |
| D | TAHADLO A ZÁKLOPKA ZÁCHR. BRZDY | J | CHLADIČ              |
| E | REGULÁTOR ELEKTR. OSVĚTLENÍ     | K | MLUVNÍ TRUBKA        |

Objednavatel: Míst. dráha Otrokovice — Zlín — Vizovice (OZVD).

Dodavatel: Závody Ringhoffer-Tatra a. s. Praha.

Výrobce: Závod Kopřivnice, rok 1937, tov. čísla 53624, 53625.

Inventární označení: M 140.402, M 140.403.

Vůz je podobný kolejovým autobusům ČSD dodaným kopřivnickým závodem na objednávku z r. 1936, avšak má silnější motor a baterii, zesílený spodek a pružnice, je bez záchodu a má sedadla a zavazadlové police odlišné konstrukce.

Délka vozu přes nárazníky	10 700 mm
Délka skříně	9 750 mm
Vnější šířka skříně	2 600 mm
Rozvor náprav	5 000 mm
Největší výška vozu nad kolejnicí	4 310 mm
Výška podlahy nad kolejnicí	950 mm
Míst k sezení	40 mm
Míst k stání	10 mm
Váha vozu asi	14 000 kg
Největší dovolená rychlost	70 km/h
Motor výbušný reversní Tatra, výkon	165 k
Spotřeba paliva při max. výkonu	250 g/k.h

Vůz má 2 oddíly pro sedící cestující, 2 malé uzavřené plošiny ve střední části a jedno řidičské stanoviště ve věži uprostřed vozu.

## VOZOVÁ ČÁST

**Spodek** vozu je svařovaný s přinýtovanými čelníky.

**Dvojkolí** mají kola o průměru styčných kružnic 880 mm, obruče tloušťky 65 mm, stupňové čepy  $\varnothing$  90/100 mm pro valivá ložiska SKF. Náprava na předním čele je běžná, na zadním čele hnací.

**Rozsochy** jsou svařované, ke spodku přinýtované, vodítka přišroubována. Vůle ložiska příčná 2×5 milimetrů, podélná 2×12 nebo 2×5 mm. Menších podélných vůlí se docílí obrácením podložek na rozsochách.

**Pružnice** jsou sestaveny z 11 pružin profilu 92×13 mm, vzdálenost středu ok 1 600 mm. Třecí tlumiče.

**Tabadlo** je neprůběžné. Tažné háky jsou nekyvné, lehčí konstrukce, s lehkou šroubovkou bez pojistného spřáhla. Protože tabadlo a spodek jsou lehké konstrukce, smí vůz být zařazen jen na konci normálního vlaku.

**Naražedlo** je lehké konstrukce ČSD z r. 1936, bez vyrovnávacího zařízení. Průměr talíře nárazníku 340 mm, koše jsou na čelník přišroubovány. Pod nárazníky jsou madla.

**Ruční brzda** je ovládána ruční klikou z řidičova stanoviště ve věži, prostřednictvím včetněhového převodu působí na 4 zdrže hnacího dvojníku.

**Tlaková brzda** Knorrovovy soustavy je samočinná i přímá a účinkuje dvěma válci o průměru 6" a pákovím s osmi zdržemi na obruče všech kol. Brzdící šoupátko je vedle motoru v šachtě. Vyústění potrubí na čelnících je jednoduché, opatřené kohoutem a hadicovou spojkou, končí slepou spojkou. Schema brzdy je uvedeno na výkrese.

**Záchranná brzda** má tabadlo v každém oddílu. Zatažením této brzdy vyřadí se i chod motoru.

**Kompresor** je schopen zásobovat též brzdu tří přípojných dvounápravových vozů. Je poháněn převodem od klikového hřídele.

**Pískovače** pneumatické na obou stranách kol hnací nápravy lze uvést v činnost rukojetí ze stanoviště řidiče. Mimo to účinkují působením brzdící záklopky i při nouzovém (rychločinném) zabrzdění.

**Stupátka** dubová u vstupních dveří jsou upevněna na ocelových podpěrách. Madla jsou z nezavěšující leštěné oceli.

**Přechodové můstky** na obou čelech mají dvířka opatřená na straně plochého nárazníku shrnovacím zábradlím bez plachtoviny.

**Smetadlo** je zakotveno na vnějších příčnicích spodku.

**Kostra skříně** je dřevěná; vaznice z pitchpinu, pražce a ostatní části kostry z dubu. Vnější oděni je z ocelového plechu tloušťky 1,5 mm s přísadou mědi.

**Podlaha** je jednoduchá, v rámu, pokryta pryží. Na spodní ploše podlahy nad dvojkolými jsou ochranné pozinkované plechy. V blízkosti strojního agregátu je rám podlahy chráněn ocelovým plechem podloženým osinkem a natřeným ohnivzdorným nátěrem. Přístup k pohonu, chladičům, kompresorům a pískovačům umožňují otvory v podlaze kryté poklopy se šroubovými závěry a rukojetmi. Mezi podlahovým rámem a spodkem jsou pružné podložky.

**Střecha** je dvojitá, nesou ji dřevěné kružiny z části vyztužené ocelovými úhelníkovými kružinami. Horní vnější bednění je z prkének z měkkého dřeva, zevně kryto měděným plechem. Vnitřní stropní bednění je z překližky. Kolem celého vozu jsou okapní žláby z měděného plechu.

**Stěny** jsou obloženy bukovými překližkami, spáry kryty lakovanými lištami z pařeného buku. Vrutky jsou z alpaky.

**Vstupní dveře** uprostřed obou bočnic jsou posuvné; mají dubový rám a jsou kryty plechem tl. 1 milimetr. Okna v nich jsou pevná, bez rámu. Dveře mají zámky s klikami z obou stran a zámek na klíč, závěs na kuličkových ložiscích, záchytky a zařízení k brzdění pohybu. Dveře jsou uvnitř vozu v otevřené poloze kryty odnímatelnou stěnou. Nahoře na této stěně je okno v dřevěném rámu na stěžejkách opatřené mřížkou.

**Čelní dveře** jsou křídlové, otevírají se dovnitř. Mají dubovou kostru zvenčí krytou plechem tl. 1 milimetr, západkový zámek s klikami vně i uvnitř a závorkou s čtyřhranem vně i uvnitř a nad ním zámek na klíč. Okno je bez rámu, na vnitřní straně s ochrannou mřížkou. Dolní část dveří je v zimě kryta přenosnou houní.

**Vnitřní křídlové dveře** u věže mají dubový rám, z obou stran bukové překližky, nahoře velké okno s oboustrannou mříží, západkový zámek s klikami na obou stranách a záchytky.

**Okna bočnicová** u vstupních dveří jsou pevná s rámem, ostatní okna jsou spouštěcí s přítlačnými rámy a s vyvažovacími zařízeními LP (patent Ludvík Prousek) bez řemenu. Skla jsou v rámech z anticorodalu, těsněny pryží.

**Okna v čelních stěnách** jsou pevná bez rámu, chráněná mřížkami.

**Okna ve věži** mají rámy z anticorodalu a zrcadlové sklo. Spouštěcí okna jsou bez vyvažovacího zařízení, mají řemenu. Pod spouštěcími okny jsou žláby s odtokem a pozinkované ochranné boční plechy.

**Záclony** jsou na všech bočnicových oknech. Jsou dvoudílné, shrnovací, mosaznými pochromovanými kroužky zavěšené na obarvených ocelových trubkách, které jsou uloženy v lůžkách z bílého kovu.

**Sedadla** mají ocelovou kostru, jsou vycpána a potažena kůží.

**Police na zavazadla** jsou z trubek se sítěmi z manganových motouzů, umístěny jsou na bočnicích nad okny.

**Větrání** obstarávají větrače LP nad každým spouštěcím oknem v oddílech, ovládané šoupátko ve voze.

**Kování oken a dveří** je z bílé spězi. Nápisů pro cestující uvnitř vozu jsou na smaltovaných tabulkách.

**Osvětlení** je elektrické s regulátorem soustavy „ERA“ o napětí 24 V. V oddílech je 12 stropních

PRŮJEZDNÝ PRŮŘEZ

Vyavětličky:

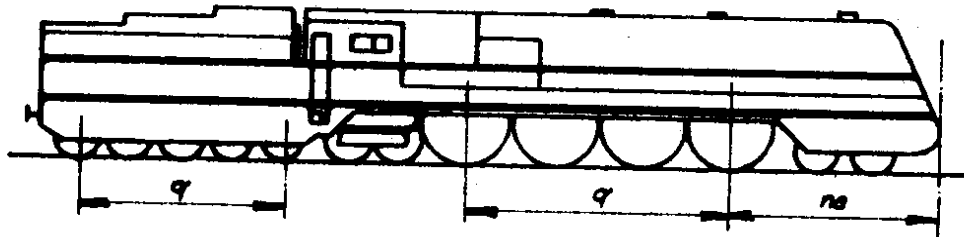
Normované rozšíření pro vnější strana oblouku  $\alpha$  a vnitřní stranu  $\beta$  byla vypočítána na základě níže uvedených normovaných vozidel:

$$q = 6,75 \text{ m,}$$

$$p = 0 \text{ m,}$$

$$n_2 = 6,20 \text{ m.}$$

rozhodující obryš pro  $\alpha$



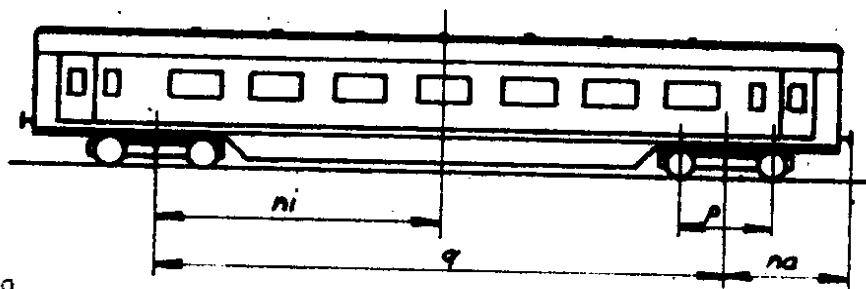
$q$  = rozvor vedoucích dvojkolí nebo otočných čepů

$$q = 16,0 \text{ m,}$$

$$p = 5,0 \text{ m,}$$

$$n_2 = 9,0 \text{ m.}$$

rozhodující obryš pro  $\beta$



$$n_{max} = \frac{q}{2}$$



## P R Ů J E Z D N Ý P R Ů Ř E Z

Faktor oblouku B (vzájemný na poloměru oblouku  $r$  (v m) a na pomocná rážítka PMS pro průjezdné průřezy) se násobí faktorem vosaďte A pro vnější rozšíření nebo faktorem J pro vnitřní rozšíření:

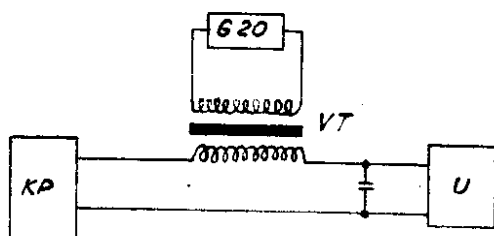
$$B = \frac{1}{r} (1000 \text{ PMS})^2$$

$$A = \frac{1}{2} (q \cdot n_2 + r_2^2 - \frac{r^2}{4}) \cdot \pi \cdot \sigma^2 \quad \Delta = A \cdot B \quad (\text{v mm})$$

$$J = \frac{1}{2} (q \cdot n_1 - r_1^2 + \frac{r^2}{4}) \cdot \pi \cdot \sigma^2 \quad i = J \cdot B \quad (\text{v mm})$$

Pro obě normové vosaďte platí  $\sigma = 40,15$  a  $J = 41,63$ . Méně příhodná hodnota J se použije pro vnitřní i vnější rozšíření.

né a těžké tlumivce. Napájení je podle obr.7.



OBR. 7.

a ještě aby nebylo třeba zbytečně zvyšovat výkon generátoru, používáme na svícení žárovek s co nejnižším napětím a s nejmenším proudem. Vhodné žárovky Tesla (literatura 2) uvádím v tabulce:

staré označ.	nové označ.	V	A	
53003	219 1110	2,5	0,075	Vlastní generátor je speciální výrobek. Toho času je jeho elektronkový vzorek ve vývoji a po provedených zkouškách přineseme v našem časopise úplný stavební návod.
53040	219 1210			
53004	219 3102	2,5	0,1	
51005	211 3122	2,5	0,2	

a typy 2,5V, 0,14A řady 75... nové ozn. 273 .... pro cysto- a bronchoskopy.

Literatura: 1) Trost: Kleine Eisenbahn ganz raffiniert  
2) Katalog Tesla Holešovice  
3) Katalog Tesla Lanškroun.

O. Zemlička

## 3 historie

### 2. ZE STARÝCH ZÁPISŮ

Jak jsme slíbili ve svém prvním článku (MŽ č.2-3), vracíme se k tomuto námětu znovu. Ve svých článcích z prvního desetiletí československých drah uvádíme i tehdejší úvahy o dalším rozvoji, aby si čtenáři mohli srovnat dnešní skutečnost s tehdejšími plány: Aby byl zachován dobový charakter článků seriálu "Ze starých zápisů", ponecháváme i tehdejší názvy i dnes již trochu archaicky znějící češtinu.

Dnešní náš článek by mohl mít název

#### Pražská nádražní otázka.

Už před světovou válkou (1914-18), v době, kdy do Prahy ústící železnice nebyly ještě všechny postátněny, byla pocítována potřeba vhodně upravit pražská nádraží a jejich kolejové spoje. Studium této otázky dalo vznik pořádacímu nádraží ve Vršovicích a spojovací dráze do něho - ovšem pro nákladní dopravu - ze stanice Libeň-Horní nádraží.

Obě tyto stavby byly dokončeny po převratu a libeňsko-vršovická spojka byla tedy první novou tratí, která byla otevřena v osvobozené republice. Provoz na ní byl zahájen v červnu 1919.

Otázka pražských nádraží byla předmětem studia již před rokem 1918. Závěry tohoto studia se však staly vznikem Československé republiky bezpředmětné. Dopravní poměry se změnily, změnil se i směr hlavních tratí, původně orientovaných ze severu na jih k Ví-

ni, na směr východ-západ jako dopravní osa republiky. Vraťme se však k zápisům.

V roce 1919 byl generální projekt nádražních úprav, vypracovaný k tomuto cíli zvlášť ustanovenou studijní kanceláří při ředitelství v Praze, dokončen. Podstata jeho byla tato: »ústřední nádraží Wilsonovo pro dopravu dálkovou, ústřední nádraží Masarykovo pro dopravu místní ze vzdáleností asi 50 km od Prahy - a zrušení osobního nádraží Denisova. Doprava nákladní oddělena od osobní. Pod Vinohrady dva tunely, jeden pro dopravu dálkovou a druhý pro dopravu místní. Úroveň Masarykova nádraží zvednuta asi o 6 m, čímž se umožní spojení pod nádražím třídou Lützowovou s ulicí Na Florenci u Poříčského parku. Hybernská ulice se skoro v přímém pokračování prodlužovala.

Denní počet vlaků asi 900, počet peronních kolejí na obou nádražích asi 35, Wilsonovým nádražím prochází i část dopravy místní.«

Otázkou úpravy nádraží se zabývala státní regulační komise a později i poradní sbor pojmenovaný "Pražská nádražní komise". Bylo studováno řešení dopravních poměrů v ostatních velkých evropských městech a tyto poznatky byly koordinovány se zastavovacím plánem Velké Prahy. Konečný návrh byl po deseti letech práce dokončen v roce 1928.

Podle něho »na místě Denisova nádraží vznikne třída 40 m široká, místy rozšířená v prostranství ještě širší. Pokračování této třídy kolem Poříčského parku, jedinečné v celém regulačním plánu svými rozměry a vřkolní úpravou, přechází v místech nynějšího Masarykova nádraží v náměstí o výměře větší hektaru, načež rozšířenou ulicí Lützowovou směřuje k Zemskému museu. Hybernská ulice je tu napříměna až do Žižkova v místech pod Proutkovou, kde zaústí do Husovy třídy. Tam, kde prochází nynějším nádražím Masarykovým, je až 30 m široká. Ulice Na Florenci se vsunuje do nynějšího nádraží šířkou 25 m a kromě toho se ponechává ještě nynější ulice v šíři 18 m. Za náměstím výše zmíněným je pokračování novou ulicí, která vede přes prostory nynějšího nádraží až do ulice Žižkovy na Karlíně. Z nynějšího nádraží Masarykova zbudou tedy jen malé zlomky, na nichž není už místo pro nádražní úpravy původního řešení z roku 1920.«

Většina čtenářů tuto část Prahy jistě zná a může si proto udělat představu o plánované úpravě, která by byla ještě i dnes velkým přínosem k řešení svízelné situace městské dopravy v těchto úzkých, dnes naprosto nevyhovujících ulicích.

» Veškerá doprava osobní a to dálková, místní a předměstská do vzdálenosti 25 až 30 km od Prahy je tudíž odkázána na nádraží Wilsonovo, kde se umístí 15 kolejí peronních asi pro 1300 vlaků za den a několik kratších peronních kolejí pro vlaky předměstské, jež budou vysílány za sebou nepřetržitě v intervalech tak krátkých, že nebude pro pohodlí cestujících ani zapotřebí udávat doby příjezdu a odjezdu předměstských vlaků. Nejdelší takový časový interval činil by podle doby denní frekvence asi 20 až 30 minut. Nejkratší doba, za kterou budou moci předměstské vlaky za sebou následovati, činí při dnešních zabezpečovacích prostředcích asi minutu a třicet vteřin, čili 40 až 44 vlaků v jedné hodině po téže koleji.

Pod Vinohrady bude ovšem nutné vésti dva tunely dvojkolejné, leč jeden pro vlaky do nádraží přijíždějící a druhý pro vlaky z nádraží odjíždějící. Kromě toho je zapotřebí vlastních tunelů pro vlaky předměstské, které jsou konstruktivně a dopravně úplně samostatné, a proto odděleny od osobní dopravy dálkové i místní.

Z těchto kontur je už viděti, o jak rozsáhlé úpravy tu jde.

Ovšem podniknouti pronikavé úpravy na nádraží Wilsonově a ovšem i Masarykově a Denisově nelze dřív, pokud se pro ně nezíská místo zrušením nebo přeložením všech zařízení, jež jsou potřebná pro dopravu nákladní, která je dosud v těchto nádražích umístěna.

A závěr článku? Citujeme doslova to, co bylo tehdy napsáno: "První etapa úkolu - projekt - jest vyřešen a možno jej provázet přáním, aby jeho vhodným financováním a realizováním byly v brzkou ukojeny dopravní a hospodářské potřeby hlavního města státu a jeho tužby po stránce regulační a zastavovací".

Literatura: Deset let Československých státních drah - vydáno Železniční revuí v Praze 1928.

Tvarůžek

### JIHOČESKÝ PAMÁTNÍK DOPRAVNICTVÍ

České Budějovice byly výchozím bodem nejstarší železnice na evropské pevnině. Koněspřežná dráha z Budějovic do Lince byla majetkem akciové společnosti K.K. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft, která měla ředitelství ve Vídni. Původní trať navrhnul v letech 1807 až 1808 F. J. Gerstner, ředitel Polytechnického ústavu v Praze. První polovinu trati postavil v letech 1825 až 1828 jeho syn František a to do Kerschbaumu. Rakouskou část postavil jeho žák z polytechniky ve Vídni Matyáš Schönerer v r. 1832. Protože území naší republiky bylo kolébkou železničního systému na evropské pevnině, dal historický kroužek při Jihočeském museu v Českých Budějovicích ve spolupráci s aktivními zaměstnanci podnět k ustavení přípravného výboru Památníku dopravnictví při Jihočeském museu v Č. Budějovicích.

Památník má být první v republice a má zahrnovat všechna odvětví dopravy, jejich historický vývoj, současný stav a výhledové možnosti - především v rámci Jihočeského kraje. Budování Památníku je plánováno do dvou etap.

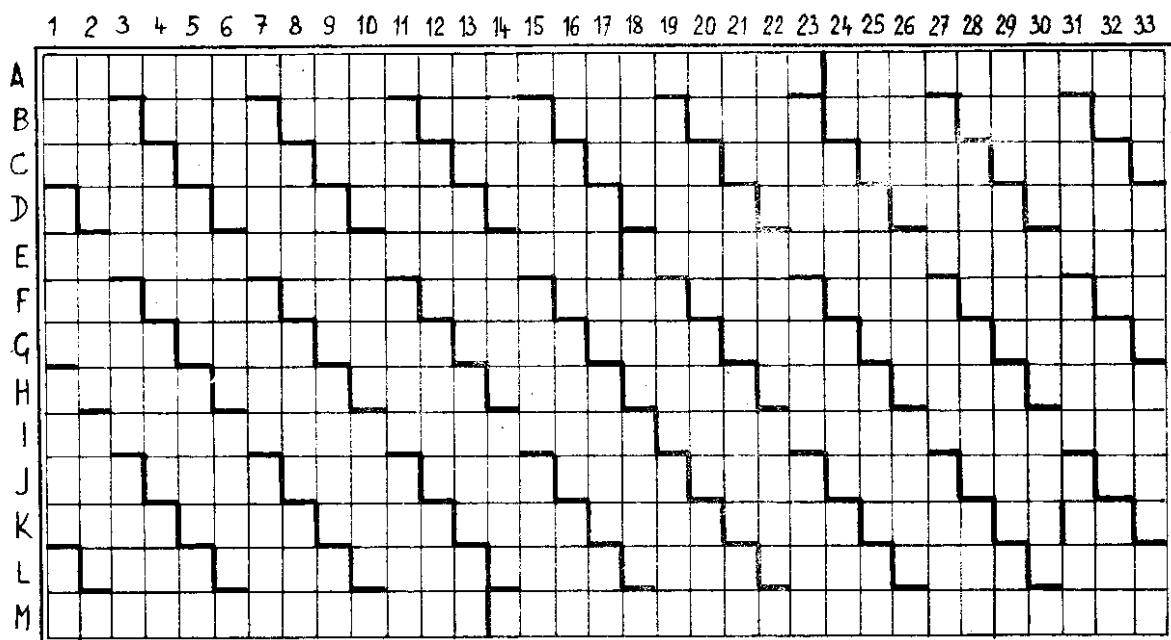
První etapa: bude významu celostátního. Jeho památky mají být umístěny v Čes. Budějovicích v domku v Mánesově ulici, který je nejstarším staničním domkem na evropské pevnině vůbec. Budou tu umístěny doklady o vývoji dopravnictví na Jihočešsku až po období provozu na koněspřežné železnici Čes. Budějovice - Lince. Veliká pozornost bude věnována expozicím z území naší republiky a rovněž městské dopravě v krajském městě v Čes. Budějovicích. Tak se Památník jistě stane vyhledávaným turistickým objektem.

Nedílnou součástí Památníku se mají stát všechny dochované zbytky koněspřežné dráhy. Její podstatná část byla použita při výstavbě lokomotivní trati z Čes. Budějovic do Lince. Přece jen byly zachovány zbytky některých jejich zemních a zděných objektů. Tak zůstalo zachováno několik strážních domků a některé úseky tratě, které jsou již ale ve špatném stavu. Na úseku u zastávky Pšenice jsou zbytky dvanácti objektů, až 9 m vysokých mostních pilířů, náspů, propustí, zářezů apod. Krajskému národnímu výboru v Českých Budějovicích byl podán návrh na rekonstrukci koňské dráhy mezi zastávkou Pšenice a stanicí Rybník v délce tři a půl kilometru. Škoda, že tento návrh nedošel odezvy. (Návrh předpokládal obnovení atraktivní historické dopravy mezi Pšenicí a Rybníkem dvěma soupravami historických vozů. Poněvadž trať vede v blízkosti státní hranice, počítalo se, že by se historická doprava stala evropskou dopravní kuriozitou. Blízkost lipenského jezera by ještě zvětšila turistickou přitažlivost).

Druhá etapa výstavby Památníku má mít ráz regionální. Základem sbírek se má stát výstava vývoje všech prostředků jihočeské dopravy, která je připravována v příštím roce k 100. výročí zahájení dopravy na první lokomotivní trati z Č. Budějovic do Plzně.

Radomír Hovorka

## 2



Vodorovně: A. **51 - 53** B. dědiny - obrácená suchá tráva - přivlastnovací obrácené zájméno - řekne - nápis na modrých cisternách PI-KO - brázda - podstavec - včelí dům. C. nařizuje - dvě stejné noty mezi draslíky - země - mužské jméno - část nohy - první člověk - barva(berlínská) - fonetické K a S - spojka nebo nota. D. bor - opak pravých - plavidlo - plochodrážní motocykl - chobotnatec - nařikám - Evropan - podpis anonyma - severan - odplata. E. **49 - 36** F. iniciály Norberta, Libuše a Nadi - lidově venkov obr. - směnečný ručitel - lidově šterk nebo kamení - španělská řeka - ilustrátor Špaličku - notová stupnice - mužské jméno - Petr, Emil. G. zubní voda - temnotou - konec modlitby - slíbení - studnice v poušti - latinsky proti - ulpívám - železný hrnec na vodu - dusík. H. indiánský kmenový odznak - obrácené kujné nerosty - značka mouky mezi stejnými samohláskami - nakloněná rovina - chata z kmenů - nicka a německy východ - korálový útes - umíte obráceně. I. **56 - 27** J. slovenská řada - opak sudého a to ještě obráceně - Verdiho opera - nábytek - obrácené oslovení muže - nahýbej! - biblický král modlář - ruská řeka - Ota a Zuzana. K. otázka na důvod - anglická paní vzhůru nohama - výtonidla - slovenská číslovka obr. - sodík a lanthan - přítel Amilův - větná spojka - okončetina - zná - první písmeno abecedy. L. větná spojka - statek bez lenního závazku - zasévám obr. - záplata - světadíl - bojové vozidlo - bůh mohamedánů fon. - jméno psa - úder. - M. **14 - 59**. Svisle: 1. tři stejné předložky - moravské město - obrácená část ruky - přibližně. 2. zvíře s dlouhýma ušima - oslovení Oldřicha - váha obalu - nicka. 3. řím. 500 - i polez - hudební tečka nebo kroužek - opak k nahoru. 4. řím. 999 - jednička, římské pětky a tuna - opak pravého - město na východním Slovensku. 5. ne jinak - elektricky nabitá část molekuly - pytle - daruje. 6. plk - budovy - leští - megapond. 7. kolečko - značka automobilů - chytá - ne-

odborník. 8. písmeno řecké abecedy - ranní nápoj - u čidla zraku - mužské jméno. 9. ukazovací zájmeno ve 4.pádě - kyne na rozloučenou - ticho - severovýchod. 10. půda bez háčku - osamocena - modla - dlouhá větná spojka. 11. Václav - porost zvířecí kůže - cizí mužské jméno - listnatý strom s ostny. 12. část povozu - rozkaz k usušení - část obličeje se dvěma samohláskami - tuna mezi tvrdými samohláskami. 13. těžiště uhlí - hudební dílo - slůvko překvapení - větná spojka. 14. druh obilí - netoliko bez samohlásek - nicka - síra. 15. Vilém - přidává soli - pracovali rýčem s gramatickou chybou - úskok. 16. dlouhé einsteinum a kostík - zůstatky po závaru (např.kávy) s háčkem - nahajky - latinsky cesta. 17. lov - větná spojka - čtyři Nataše - druhá a šestá samohláska. 18. elipsa - vápencový útvar - ÍAAT - samohláska s háčkem. 19. Tomáš - severanku - obrácená část těla - lidově místo. 20. stejné samohlásky lišící se délkou - TALA - půlka auta - souhlásky řeky - slůvko zdůrazňující nesouhlas. 21. zábavy - dívčí jméno - nářečím byla - dva Karlové. 22. připravuje hudební nástroj - píce na zimu - u maminky - Ludvík. 23. Alois - záplata - lidově náraz - popíjeli. 24. souhlásky páry - poživatiny - značka gramofonových desek - polská řeka. 25. podstata básně - LKDL - opak hřmotů - souhlásky husy. 26. zvířecí kostrč - čočka - pohanění - Pavel. 27. tuna - rusky jednu fon. - oslovení Rity - skladiště obilí. 28. obrácený italský souhlas - přehoz - půlka mostu a vany - už. 29. kulová baterie - oblíbeno - přelamují - souhlásky kuny. 30. pláču - též - kosmetická potřeba ženy - jednička. 31. Ivo - třpyt - navíjí - násilník. 32. předložka se 3.pádem - ruská travnatá poušť - poklop - rakouská řeka. 33. podle něčeho z franc. - konec modlitby - okrasná nádoba - Anna, Ivana.

## *Z vašich dopisů*

"... A ještě jednu věc mám na srdci: jak sami jistě už víte, dochází v naší obchodní síti k jakémusi "vyrovnaní cen s úrovní NDR", ovšem jen tehdy, jde-li o zdražová-

ní. Zatím prý mají "nové" ceny jenom novinky, což lze jistě schválit, pokud se jedná skutečně jen o nové věci a na přechodnou dobu (dokud jde opravdu o novinku), co je však pravdy na tom, že zvýšení postihne všechno? ... Byl bych rád, kdyby se ve věci dalo udělat jasno, pokud se vůbec v něčem jasno dělat dá. Možná, že víte o rozdílech cen i mezi jednotlivými prodejny nebo i uvnitř samých prodejen více než já, který jsem koneckonců jen student a to ještě z oboru poměrně vzdáleného - a navíc z menšího města. ... U nás v kroužku jsou převážně školáci, pro které 24,- Kčs za PIKO dvounápravovou cisternu je příliš mnoho peněz, zrovna tak jako 29,- Kčs za TT vagon. Možná, že přepočítání v oficiálním kursu odpovídá, ale pak už neodpovídá cena skutečné hodnotě ..."

Václav Semerád

Pozn. redakce: dopisů na podobné téma jsme dostali již více. Neumíme však dát uspokojujivou odpověď, protože při tlumočení těchto dotazů na místech, kde se o věci jedná, sami nedovedou jednoznačně odpovědět. Věříme se všemi modeláři, že během příštího roku bude u nás situace v cenách modelů vyjasněna.

"... po zhlédnutí pořadu v televizi a přečtení článku v dnešním Svobodném slově dovoluji si obrátit se na vás s prosbou, zda bych se mohla stát odběratelkou vašeho pěkného klubovního časopisu.

pokračování na str. 34

## TŘÍDĚNÍ A OZNAČOVÁNÍ VOZŮ ČSD

Program plánkových příloh, které začaly vycházet v minulém čísle MALÉ ŽELEZNICE, zahrnuje nejen stavby, ale i všechny druhy vozidel. V tomto článku se seznámíme s označováním vozů, které jsou v majetku ČSD nebo mají přechodnost na ČSD (a tedy i číslo podle systému ČSD). Při té příležitosti pojednáme i o třídění vozů.

Přehled jednotlivých druhů vozů, který by byl univerzální (tj. zahrnoval všechny druhy vozů a během času se již podstatně nevyvíjel), neexistuje a je téměř nemožné jej vytvořit. Jak vznikají nové druhy vozů, tak se doplňuje a mění systém číslování a v souladu s ním se neustále doplňuje přehled vozů, jejich třídění.

V některých služebních předpisech ČSD, příp. v odborné literatuře a vysokoškolských skriptech bylo možno nalézt částečné třídění vozů, poměrně dokonalé třídění bylo předloženo modelářům v knize Železniční modelářství II. Základním oficiálním tříděním se poprvé zabývala Pravidla technického provozu železnic. Doslova praví:

"Železniční vozový park má vozy osobní, nákladní a vozy pro zvláštní účely dráhy.

K vozům osobním náleží vlastní vozy osobní pro normální přepravu cestujících, vozy salonní, lůžkové, lehátkové, jídelní, služební a poštovní.

Nákladní vozy jsou kryté, chladicí, patrové, vysokostěnné, výsypné, nízkostěnné, plošinové, hlubinové, oplénové, nádržkové a jiné speciální.

Vozy pro zvláštní účely dráhy jsou vozy sloužící potřebám služby vozby, traťového hospodářství, sdělovací a zabezpečovací, popřípadě jiným železničním odvětvím, výkonným jednotkám nebo útvarům."

Tento přehled není úplný, týká se prakticky jen vozidel ČSD, avšak je to cenný základ k podrobnějšímu třídění. Významné je zde to, že vedle dvou skupin vozů určených pro veřejný provoz, se vymezuje další skupina vozů, které má železnice pro vlastní potřebu.

Obě skupiny vozů určené pro veřejný provoz tvoří největší procento z celkového počtu vozidel ČSD, obvykle se vyznačují seriovostí, a proto jejich označování se děje jednoduše: řadou a číslem. Jejich počet se udržuje téměř na stejné hladině. Naproti tomu vozy pro zvláštní účely tvoří svérázné skupinky, často jde jen o jednotlivé vozy; řadové označování by zde nebylo ekonomické, a proto se vozy zpočátku označovaly jménem a postupem času se vyvinuly i jiné způsoby označování. Počet těchto vozů se stále plynule zvyšuje.

V následujících odstavcích podáváme stručný přehled systému číslování vozů ČSD zavedeného ve dvacátých letech. Vývojem tohoto systému se podrobněji zabýváme jen u vozidel pro zvláštní účely dráhy.

### 1. OSOBNÍ VOZY

#### a. normálněrozchodné

Různé způsoby označování vozidel jednotlivými drahami v době Rakouska-Uherska byly po vzniku ČSD a dodatečném zestátnění posledních větších celků (buštěhradské, ústeckoteplické a košickobohumínské dráhy) nahrazeny novým systémem jak označení řad, tak i očíslování.

Vozy dostaly řadové označení složené z velkých a malých písmen nového významu a pětimístné číslo s pomlčkou za první číslicí. Přitom malá písmena se píšou na řádku (nikoli, jak bylo dříve u rakouských státních drah zvykem, nad řádku jako indexy). Příklady:

B 2-0500, BC 2-5657, Ce 3-1525, BCi 2-7014, ABey 1-4336, Ff 5-3022, D 6-2879, Ddk 6-3436, DF 6-7799, DFa 6-8812.

Základním pravidlem tehdy bylo, že čísla vozů polštářovaných začínala číslicí 1 a 2, vozů třetí třídy 3 a 4, vozů poštovních 5 a služebních 6.

Při rozřídění vozů ve dvacátých letech byly jednotlivé tehdy existující řady přiřazeny k číslům takto:

- |        |   |
|--------|---|
| 1-.... | Az, Azy, Aza, Aa, ABe, ABey, ABa, ABCa                                |
| 2-.... | B, Be, Bey, Ben, Bi, Biy, Ba, BC, BCy, BCe, BCey, BCi, BCiy, BCa, BCi |
| 3-.... | C, Cy, Ce, Cey, Cen, Ci   |
| 4-.... | Ci, Ciy, Ca, Cl, CF, CDi, CDI   |
| 5-.... | F, Fy, Fk, Fa, Ff   |
| 6-.... | D, Ddk, Dd, Ddy, Ddo, Da, Dao, Dl, Dt, DF, DFa, DF1                   |

Mezi normálněrozchodnými vozy tvořily později samostatnou skupinu přívěsné vozy ke kolejovým autobusům, které byly opatřeny zjednodušeným spřahovacím ústrojím, tzv. jednonárazníkové (vyráběné od r. 1928). Dostaly řadové označení CDv a čísla dvoumístná od 01 do 50 (např. CDv 27).

Po celou dobu první republiky v číselném systému ČSD nebyly ani lůžkové ani jídelní vozy. Teprve po r. 1945 se objevila jejich řadová označení Ala, Ara.

Zvětšení počtu řad přinesla výroba nových vozů během první republiky (zvláště rozvoj motorové vozby) a vozy přidělené ČSD po druhé světové válce, naproti tomu rušením starších vozů některé řady vymizely.

K významějším změnám v řadovém označování došlo pak v souvislosti s přeznačením vozových tříd v r. 1953 (změna písmen C → B, B → A), později v r. 1958 byl číselný systém zcela opuštěn a nahrazen jiným. Ten přiděluje vozům pro osobní vlaky pětímístné číslo s pomlčkou za první číslicí (ale jinak než předchozí systém), dále bez pomlčky jsou: čtyřmístná čísla vozů pro rychlíky, třímístná čísla vozů lůžkových a jídelních a dvoumístná čísla vozů salonních. Řadové označení se v podstatě neměnilo, pouze lůžkové a jídelní vozy dostaly nové řady WLA, WLAB, WLB, WR a ARa, salonní vozy byly nově označeny jen číslem bez řady.

#### b. úzkorozchodné

Úzkorozchodným osobním vozům byla přidělena řadová označení psaná do zlomku s vodorovnou zlomkovou čarou a s písmenem u ve jmenovateli, čísla byla třímístná bez pomlčky. Příklady:  $\frac{B}{u}$  200,  $\frac{BCi}{u}$  253,  $\frac{Ca}{u}$  410,  $\frac{CF}{u}$  451,  $\frac{Dta}{u}$  623.

Význam písmen v řadovém označení byl stejný jako u normálněrozchodných vozů, také přiřazení tehdy existujících řad k číslům bylo analogické (vozy první třídy nebyly zástěpeny):

- |     |                |                 |                 |                 |
|-----|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 2.. | $\frac{B}{u}$  | $\frac{Bi}{u}$  | $\frac{BCi}{u}$ | $\frac{BCa}{u}$ |
| 3.. | $\frac{C}{u}$  | $\frac{Ci}{u}$  |                 |                 |
| 4.. | $\frac{Ca}{u}$ | $\frac{CF}{u}$  |                 |                 |
| 5.. | $\frac{F}{u}$  |                 |                 |                 |
| 6.. | $\frac{D}{u}$  | $\frac{Dta}{u}$ | $\frac{DF}{u}$  | $\frac{DFa}{u}$ |

Analogii k jednonárazníkovým přívěsným vozům vytvořily úzkorozchodné jednonárazníkové přívěsné vozy ke kolejovému autobusu řady M 11.0. Měly řadu  $\frac{CDv}{u}$  a  $\frac{Cy}{u}$  a čísla jednomístná počínaje 1.

Při číselném zařazování osobních vozů do tohoto systému byly pod jednotlivými řadami vozy seřazeny do skupinek podle tratí, přičemž vozy tratí o rozchodu 1000 mm byla obsazována přední místa. Rozchod 750 mm a 760 mm již nebyl rozlišován.

Tímto způsobem byly označeny vozy devíti úzkorozchodných drah patřících ČSD a dalších tří drah v provozu ČSD. Nebyly v něm za-



hrnutý např. vozů tatranských drah, neboť ty byly po celou dobu první republiky v soukromém provozu a lich se tedy tento systém netýkal.

Na doplnění prázdných míst v tomto třímístném číslovacím systému byla čísla 1-999 rozdělena pro podvalníky, čísla počínaje 91 nářadovými vozy (viz dále) a číslo 504 nákladnímu vozu, jedinému tehdy existujícímu soukromému úzkorozchodnému vozu, kotlovému vozu ř. 1.

Tento systém měl však podobné osudy jako systém normálněrozchodných vozů. Rušení úzkorozchodných drah a odnětím drah na Podkarpatské Rusi se podstatně zmenšil počet vozů v ČSD, některé řady (např. 1) postupně vymizely. Naproti tomu systém číslování obohatily vozy tatranských drah po jejich zrušení, kdy vzniklo i několik nových řad.

Přeznačení vozových řad bylo provedeno také v r. 1953 a od r. 1958 byl celý číselný systém také nabízen novým. V tomto systému bylo řadové označení ponecháváno, ale vozům byla přidělována nová třímístná čísla. Vzhledem k počtu vozů to byla čísla od 600 do 999 (aby se systém nepřekrýval s čísly normálněrozchodných lážkových a jídelních vozů, které označovaly 01 až 599). Podvalníkům byla přidělena čtyřmístná čísla.

Řadové označení normálněrozchodných vozů se nyní píše se šikmým lomítkem, např. Baku/1052.

## 2. NÁKLADNÍ VOZY

### a. normálněrozchodných

Označování vozů v rámci přepracování systému býv. rakouských státních drah. Nákladní vozy dostaly řadové označení složené z velkých a malých písmen nového významu a šestimístné číslo s pomlčkou za první číslicí. Malá písmena se píše na řádku (u některých býv. rakouských řad se malá písmena psala nejen nad řádku, ale někdy i nad dvěma řádky nad sebou - např. Ja ak). Příklady: Z 1-1400, Z 2-71286, Vut 4-80500, Rd 8-13101, Old 9-22556.

Systém číslování ČSD následně odlišoval vozy v majetku ČSD od vozů soukromých a to nejen známým označením **P** za číslem vozu, ale i přidáním čísel.

Vozy v majetku ČSD dostaly čísla s první číslicí:

kryté vozy	1 a 2
pláčinnové a nízkostěnné vozy	3
vysokostěnné vozy s dveřmi přes celou výšku stěn	4
kryté vozy pronajaté soukromíkům	5
vysokostěnné vozy s dveřmi nižšími než stěny (uhláky)	6a7
kotlové vozy	8
oplenové vozy	9

Vozy najaté, vypůjčené - první číslice jako u vozů ČSD, druhá číslice 9: .-9....

Vozy soukromé - první číslice jako u vozů ČSD, druhá číslice 0: .-0....

Vozy soukromé se zvláštním zařazením - první číslice 5

V tomto systému byla čísla začínající pětkou následně psána bez pomlčky. Druhé pravidlo se týkalo posledních tří číslic každého čísla: vozy s brzdou byla označována čísla .-...000 až .-...499

vozy bez brzdy .-...500 až .-...999

Toto pravidlo bylo dodržováno i u všech soukromých vozů. Příklad: z čísla vozu Nk 3-00012 lze vyčíst, že jde o soukromý nízkostěnný vůz normální stavby s brzdou.

Při roztržidění vozů ve dvacátých letech byly tehdy existující

řady (podtržením označujeme řadová označování vzniklá ve dvacátých letech) přiřazeny k číslům takto:

1-0....	Zdv, <u>Zz</u> , Z (soukromé)	
1-.....	Z, Zc, <u>Zt</u> , Zl	
2-0....	cejchovní vozy (soukromé)	
2-.....	Zl, Zld, Zdv, <u>ZZdv</u> , Zd, Za, Zv, Zav, Zb, Zs, Zss, Zsb, Zi, Zo, Zu, Zh, Zlm, Lm, M, Md, Mh	
3-0....	Pk, Nk (soukromé)	
3-.....	P, Pk, Pa, Paz, <u>Pd</u> , N, Nt, Nk, Nd, Na, Nř	
4-0....	V, Vu (soukromé)	
4-.....	Vl, Vln, V, Vn, Vlk, Vk, Vkn, Vd, Vdn, Vld, Vtd, Vu, <u>Vut</u>	
5510...	Lp (soukromé)	
511...	Lp (soukromé)	Tento systém byl prakticky doplňován novými čísly a řadami (jak přicházely vozy z výroby) až do r. 1966. Přitom stalo-li se, že u některých vozů byla změněna řada, obvykle dostal i nové číslo (příklad z r. 1937: Zb 2-32449 Zc 1-70119).
514...	Lp (ČSD, pronajaté)	
516...	Lm, Lim (ČSD, pronajaté)	
520...	Zt (ČSD, pronajaté)	
520...	Zlt, Zr, Za (soukromé)	
530...	Oz, Pa, Paz, Pz (soukromé)	
55....	R (soukromé)	
6-0....	Ul (soukromé)	
6-.....	Ul, Uv, Uz	
7-0....	U (soukromé)	
7-.....	U, Us	Mnoho chyb do systému zanesla světová válka, zvláště u vozů, které byly v pohraničních územích. Často se stalo, že tentýž vůz při přečíslování jiné číslo, než měl u ČSD
8-.....	R, Rd	
9-.....	Ol, O, Old, Od, <u>Ot</u> , <u>Otd</u> , Onl	

z německého systému po r. 1945 dostal před r. 1939 (příklad: ČSD Pz 530501 /do 1939/ DR 555934 /během války/ ČSD Pz 530503 /od r. 1947/).

Při zařazování nových vozů po osvobození pak mnohdy nebyla dodržena zásada odlišování vozů s brzdou a bez brzdy.

Při zestátnění soukromých vozů také byla měněna čísla.

Nejpodstatnějším zásahem do systému bylo seznáčení řad z r. 1949. Čísla vozů se neměnily. U řad šlo o jisté zjednodušení v označování a zmenšení počtu řad. Z významnějších změn uvedme: Zsr → Ztr, Zdv → Zs, Lp → L, Vsr → Vtr, Vut → Vtu, Ud → Vtp, Us → St, Pa → Pa, Pae, Pai, Pao, Paz → Ha, Hx, Odr → Otdr, Rz → Rx atd. Teprve od r. 1966 je celý nákladní park nově označován dvanáctimístními čísly podle celoevropského systému navrženého Mezinárodní unií železniční (UIC). Řadové označení se přitom ponechává původní, ovšem jen dočasně.

#### b. úzkorozchodné

Úzkorozchodným nákladním vozům byla přidělena řadová označení psaná do zlomku s vodorovnou zlomkovou čarou a s písmenem u ve jmenovateli, čísla byla čtyřmístná bez pomlčky.

Příklady:  $\frac{Z}{u} 2015$ ,  $\frac{Pa}{u} 3572$ ,  $\frac{Ot}{u} 9550$ .

Význam písmen v řadovém označení byl stejný jako u normálněrozchodných vozů, také přiřazení tehdy existujících řad k číslům bylo analogické, jedině menší počet vozů způsobil, že některé začáteční číslice nebyly použity:

2...	$\frac{Z}{u}$	$\frac{Zt}{u}$	$\frac{Za}{u}$	$\frac{Zta}{u}$	Přitom šlo pouze o vozy ČSD a vozy soukromých drah v provozu ČSD. Jediný soukromý vůz měl označení $\frac{R}{u} 504$ . Podvalníky byly zahrnuty do systému číslování úzkorozchodných osobních vozů a nebyly označeny řadovým označením.
3...	$\frac{N}{u}$	$\frac{P}{u}$	$\frac{Pa}{u}$	$\frac{Pa}{u}$	
4...	$\frac{V}{u}$	$\frac{Va}{u}$	$\frac{Vao}{u}$		
6...	$\frac{U}{u}$	$\frac{Ur}{u}$	$\frac{Ua}{u}$		
9...	$\frac{O}{u}$	$\frac{Ot}{u}$			

U jednotlivých řad bylo číslování provedeno tak, že vozy s rozchodem 1000 mm byly upřednostněny před vozy jiných rozchodů. Byla dodržována zásada, že vozy s brzdou (ruční) měly poslední dvojčíslí 00 až 49, vozy bez brzdy 50 až 99.

Systému číslování se dotklo rušení a odnětí některých drah a naopak zestátnění tatranských drah. Přeznačení řad nákladních vozů v r. 1958 se úzkého rozchodu prakticky nedotklo. Řadová označení se nyní píší se šikmým lomítkem.

-ar-  
pokračování příště

pokračování ze str.29

Mám 24 roky starého syna, dovedete si tedy představit, že sama tento dopis nepíši z mladické nerozváženosti nebo chvilkové nálady, ale oba fandíme už léta vláčkům, i když máme celkem na ně málo času a bohužel i místa. Přesto ale dovedu klidně a ráda trávit vánoční a všechny další svátky s koleny u brady, jen abych nerušila provoz podě mnou probíhajících expresů, lokálek, nákladáčků, električek apod.

A protože už také konečně chceme pořádně začít, tak musíme někde "tu vědu" načerpat. Prosím vás proto, abyste mi dovolili rozmnožit řady svých odběratelů. ...

Přeji vám všem ve vaší hezké zálibě mnoho zdaru a radosti z úspěšných výsledků ... "

Marie Matyášová

Pozn. redakce: děkujeme za upřímná a laskavá slova uznání a přejeeme naší nové odběratelce potěšení z četby našeho časopisu.

## ZE ŽIVOTA NAŠICH KLUBŮ A KROUŽKŮ

### Kroužek železničních modelářů při ODPM v Pardubicích

"... Stali jsme se čtenáři vaší MALÉ ŽELEZNICE a rádi bychom s vámi spolupracovali". Tak začínají dopis naší redakci pionýři z Pardubic. A pokračují: "Kroužek železničních modelářů při ODPM v Pardubicích vznikl začátkem roku 1963 z původního kroužku mladých železničářů vlastně jenom tím, že změnil název, ale pokračoval v jeho činnosti: ve víceméně propagační práci a seznamování se železnicí. Rozhodli jsme se tehdy, že bychom si mohli postavit malý model železnice - a stali se z nás tedy modeláři. První náš model byl jen prostý ovál kolejí s tříkolejovým nádražím a pěti výměnami. Vše umístěno na desce 2x1 m. Provoz tohoto kolejiště ještě více pozvedl nadšení i zájem o modelářskou práci jak u členů kroužků, tak i u vedení Domu a rozhodli jsme se vybudovat kolejiště na dvojnásobné ploše, kde byly v provozu i tři vlaky současně. Kolejivo PIK0, dva tratové okruhy, dvě stanice. Ovládání a zabezpečovací prvky většinou vlastní výroby. Po půldruhém roce byla kolejiště spojena a provoz zahájen u příležitosti soutěže STEM a otevření nového kulturního domu Dukla v Pardubicích.

Protože s jidlem roste chuť, rozšířili jsme toto kolejiště na rozměr 2x4,5 m a uspořádali tak, že dovoluje současný provoz až osmi vlaků - kromě posunu ve stanicích - s použitím dvojitých odsazených výhybek. Kolejivo PIK0, hlavně výměny, se nám v provozu příliš neco vědělo. Vyráběli jsme proto náhradní z měděného drátu. Dnes díky spolupráci s brigádou socialistické práce Dopravního předniku města Lipska dostalo se nám i kolejivo firmy Pilz, kterým stavbu dokončíme, takže naše dráha obsahuje již celkem tři druhy kolejiva, bezmála jako zkušební okruh u Velimy.

Vyrobili jsme sami i 40 světelných návěstidel a chceme uplatnit novou návěstní soustavu, což je jistě dosti problematické, a

již dnes máme zabudováno 200 telefonních relé, 250 polovodičových prvků (diod) a stejný počet odporů. Přesto, že je to jistě složité a nákladné, právě tím se snad stane naše kolejiště zajímavým. S veřejným provozem počítáme proto až od příštího roku.

Práce v týdenních schůzkách jde velice pomalu a klade na kroužek deseti až čtrnáctiletých pionýrů velké nároky. Potřebovali bychom získat několik zkušených modelářů, aby nám práce šla rychleji od ruky. Práce máme stále dost, takže o budoucnost máme postaráno. Kromě vlastních prací na modelu pořádáme s chlapci exkurse do železničních dep pardubických a hradeckých stanic. Máme za sebou již prohlídku Prahy-Hlavního nádraží a nádraží na Smíchově. Prohlédli jsme si také několikrát model dráhy v Domě československých dětí v Praze na Hradě.

Kroužek pořádá přednášky a instruktáže pro začínající modeláře a vydal pro ně i souhrnnou publikaci... "

Jaroslav Valeš, ved.kroužku ODPM

Pozn. redakce: děkujeme vám, mladí přátelé, za váš optimistický dopis a za pozvání do vašeho kroužku. Rádi mezi vás přijedeme, až začnete s provozem na dokončeném kolejišti. Dejte nám včas vědět. Můžeme-li vám poradit, obraťte se o spolupráci na modeláře, jejichž jména byla zveřejněna v našem časopise. Jistě vám neodmítnou. - A váš nápad: postupně rozšiřovat kolejiště by měly napodobit i jiné začínající kroužky.

### "MINI-REPORTÁŽ" ZE ZÁJEZDU DOPISOVATELŮ MALÉ ŽELEZNICE NA SLOVENSKO DO ZÁKAMENNÉHO

V neděli 24. září pojedli asi dva tucti individuí všechno ochotných udělat nějaký a případně šokovně-ohodně parní lokví doby Obědšnice-Chamru-Zákamenné. Za asistencí neovpovědných zaměstnanců dráhy, kteří jím v tom nevěřili, ukázali této společnosti nebezpečná jedinec v podobě avatogádby důležitých faktů a fotografii jedné z našich známých. Když se šina odjížděl jízda jejího předního vylavový a etod lib-od šokování a je vřelého prvně, aby v jedné větě mohli si, co se přihlášeli a nepřijeli!

Nezůstává ovšem pozvaté reportéra MY, (který se nedostavil).

K tomu považujeme za nutné vysvětlit:

V pátek 22. září zasedala na ostravském výstavišti redakční rada, v sobotu v hotelu Luxor (!) celý sbor spolupracovníků MALÉ ŽELEZNICE. Těžko říci, které z učiněných rozhodnutí je nejzávažnější. Bylo vyčísleno naše vše přesvědčivě, že modelář, jenž by chtěl na kolejišti zhotovit první-poslední opravdusám, musel by žít 537 let a 49 dní (pro kolejiště "HO" o rozměrech 2,53 x 1,72 m). Jeho první prací by bylo nakopat uhlí a železo, pokácet stromy, vytažit ocel atd. atd. Problém rozlišit dovolené od nedovoleného ve smyslu použití pro ortodoxního modeláře byl předán ČSAV. Dalším nedeřešeným problémem zůstala otázka svéprávnosti modeláře jako takového, jak ukázal diskusní příspěvek: "Lidi, copak je normální ten, kdo v padesáti leze po zemi a hraje si s mašinkama?" Osobně považuji za největší klad, že čtenáři nadále nebudou šokováni výměnou názorů mezi značkami -stál a ZB na stránkách MŽ. Obě značky jsou už mimo nebezpečí. Ano, diskuse byla velice neformální.

Neděle pak slibovala být dnem velkého dobrodružství. Našli se taci, kteří ráno ještě přibrušovali měrky na kontrolu rozehodu

tak dlouho, až přišli pozdě. Autobus projel velkou mlhou v Jablunkově, minul pilu v Ošednici a podél vody a nedělních procesí doškákal pod modrým nebem něco po osmé k nové Bystrici.

Dav bláznů vyrazil. Napřed výkřik, pak dveře. Výkřik z hrdel, dveře z autobusu. V mžiku zaluhl lokomotivu i s vlakem a cvakal fotoaparáty, kde se dalo. Nejméně jeden nadšenec se moci cpal do ohniště, že musí mít pohled skrz dvířka ven. Mašinfýra se zmohl na odpor. Lokomotivka, kterou právě mocnou rourou napájeli z potoka, se z toho šoku mírně počůrala. Jasně když se doslechla, že to jsou přátelé malé železnice, přestala se klepat a radostně zabafala. Stranou všeobecného nadšení stál pouze člen mezinárodní jury. Jsa tázan po příčině své zasmušlosti, poukázal na kraj vlnoucí se údolíčkem a pravil zaujatě: "Hle přece není žádná malelišť, chlapi, dyk tu není žádná veselo, to nemůže dostat žádnou cenu. A je to tak pěkně vyvedený, i kouř to má, všechno je v měřtku ...". Vysvětlili mu, že není přítomen hodnocený soutěžních modelů, načez se nasedlo. Na plošinák s lavicemi drsně v montérkách; ženy, děti do půl roku a ti ve svátečním do dvou krytých osobáčků. A jelo se. "Pane kolego, dovoite, abych vám odstranil ten táborák s límečku!" Zapálené oděvy nevznikaly snad od zápalu pro věc. Byl sice veliký, leč zahříval pouze pana správce, který trpělivě stokrát vysvětloval, jak že to dříví tak vydrží a kdy že to přijde zrušit. Zapálené oděvy měly svou příčinu v jiskrách. Padesátiletá MAVka baštila dříví a dštila oheň. Třicet sedmát promile, to není maličkost. I když se jede jenom svátečně a se žádným dřívím. (Redakční rada si vyprošuje jakékoliv zpráčky.) Mírně zubehnatělí fandové pomalu mizejí pod střechem a zůstávají jen doutnající skalní. Zkušený kameraman s neméně zkušeným režisérem zkoušejí filmovat. Jak dalece se počítá lo fýrovi přizpůsobit chod lokomotivy pohybu kamera, ukáže se poprvé po vyvolání. A pak už se jede s kopce a skoro po třech hodinách nás v Zakamenném vítá v pozoru pan ředitel závodu ve síťáči všech zdejších mašinek. Hraje nás, všechno vyfotit, nic nechat. Hromadný snímček, pan šéfredaktor ať kouká z komíny jak, ještě počůrat a už jedeme zpátky do Ostravy. Autobusem. A na shledanou příště, ale u r e č i t ě !

ZB

## MALÝ OZNAMOVATEL

### O Z N Á M Ě N Í :

Od prvního čísla MALÉ ŽELEZNICE v roce 1968 budou zájemci o inserci hradit poplatek za inserát p o š t o v n í m i z n á m k a m i a to předem takto: za každé slovo 20 haléřů (čárky, tečky a ostatní znaménka se nepočítají). Každý si cenu za inserát vypočítá sám a známky zašle současně s textem. Platte výhradně 20, 40 a 60-haléřovými známkami! A nezapomínejte na úplnou a čitelnou adresu!

2) Zájemcům o 1. - 4. číslo MALÉ ŽELEZNICE s lito: oznamujeme, že náklad je naprosto rezebrán a další dotisk již z technických důvodů pořizovat nebudeme.

### P R O D E J :

Pořídíme dotisk přílohy MALÉ ŽELEZNICE A.I. "50 plánek kolejišť" s kompletním výpisem materiálu ve velikostech "HO" - "TT" - "N". Rozešleme ji zájemcům ještě před vánocemi. Cena dotisku: 9,- Kčs. (Splatno složenkou). - Objednejte si v administraci. Možno koupit

- těž v modelářských prodejnách, kde prodávají MALOU ŽELEZNICI.
- 2) Naším čtenářům a všem, kdož se nemohli přijet podívat na XIV. mezinárodní soutěž a výstavu do Ostravy, nabízíme poslední výtisky výstavního katalogu, který obsahuje kromě seznamu vystavených modelů též výsledkovou listinu soutěže, seznam výrobců továrních modelů z celého světa s úplným výpisem vyráběného sortimentu. Katalog dále obsahuje 3 prospekty firem: Zeuke a Wegwerth (NDR), Tempo-Mehanotechnika (Jugoslávie), Fleischmann (NSR). - Zájemci, zašlete 6 kusů 60-haléřových známek na úhradu ceny a poštovného. Za výhodnou cenu do vyčerpání zásob vám zašleme následující modelářský materiál:
- 3) odznak "Modelář" (oficiální odznak železničních modelářů) za 2,50 Kčs. Do dopisu vložte 5 kusů 60-haléřových známek (příplatek na poštovné a obálku).
- 4) plaketa vydaná k příležitosti XIV. mezinárodní soutěže a výstavy v Ostravě - v kazetce - za 6,60 Kčs (včetně poštovného). Platíte 11 kusů 60-haléřových známek. Máme již jen několik posledních kusů!
- 5) kolej rovná "Z" - Kovoplast-Nitra - "HO" - délka 157 mm - kompletní s lašnými a na podlaži - à 1,- Kčs (můžete si objednat i větší množství).
- 6) přestavník k výhybce "Z" - mechanicky - à 2,- Kčs (se zpětným hlášením).
- 7) lampa dvouramenná - bez žárovek - větší - à 2,50 Kčs.
- 8) signální zvonek se stromkem - à 2,50 Kčs.
- Materiál zašle Klub železničních modelářů ZO SVAZARMU ČSD Valašské Meziříčí, pošt.schr. 40. Materiál uvedený pod číslem 3 a 4 je splatný podle udaných podmínek = za poštovní známky. Ostatní materiál pod č. 5 až 8 - s příplatkem za poštovné a balné - je splatný příloženou složenkou v zásilce.
- 9) Prodám model kolejiště na panelu 130x80 cm, "TT" - Zeuke, dva okruhy, 5 výhybek, 6 tunelů, 5 mostů, jedno nádraží. Vše elektricky ovládáno tlačítky.  
Jaroslav Svoboda, tř.kpt Jaroše 4, Brno.
- 10) Prodám 8 výhybek "HO" Pils (z toho 5 ks pravých, 3 ks levé), 1 ks křižovatkovou výhybku "HO" Pils. Výhybky à 15,- Kčs, "angličana" za 20,- Kčs. Bylo již použito na kolejišti. Fungují spolehlivě.  
Ivo Šťastný, Rumjancevova 1254/13a, Liberec I.
- 11) Prodám modely "HO" PIKO: 4 lokomotivy, 55 vagonů, 4 výhybky, koleje a příslušenství - vše za 1.200,- Kčs. I jednotlivě. Seznam na požádání zašlu.  
Jiří Florián, Revoluční 879, Gottwaldov.
- 12) Prodám koľajisko "HO" 290x115 cm.  
Anton Štreicher, Bellová 43, Bratislava.
- 13) Prodám kolejiště "HO" 290x120 cm, 18 m kolejí, 17 výhybek, 4 lokomotivy a 30 vozů, 2 stanice v rovině, jedna na kopci, 2 tunely. Ovládací panel 85x30 cm se dvěma trafo a řízením. Úplně nové - jen za cenu materiálu.  
MUDr Jiří Bezdiček, Rudé armády 22, Kravaře, okr. Opava.
- 14) Prodám parní lokomotivu řady 50 - "HO" - případně výměnám za Vindobonu, rozdíl doplatím.  
Jiří Zehnula, Třída rozvoje 1676/8, Karvinná 6.
- 15) Prodám kompletní vázaný časopis Der Modelleisenbahner ročník 1963, 1964, 1965, 1966, 1967.  
František Navrátil, Máchova 187, Domažlice.
- 16) Prodám Märklin "HO" vagony 328, 344, 381, 382, nádraží 414. TRIX "HO" trafo včetně rychloměru 20/42 a 20/43, lokomotivu

2 C 1, vagony 2061 (3 ks), 2062 (2 ks), 2063, 2064, 2070, 2071 (2 ks), 2074, 2078 (2 ks), 20114, 20151, 20152, 20153, 20164, 20166, 20167, svítilny 20235 (2 ks), koleje 20/1, 20/3, 20/4, 20/5, 20/7, 20/9, 20/10, 20/12 (celkem 130 ks), katalogy TRIX, kniha "TRIX 1:90". Jako celek prodá (prodej jednotlivých kusů nepřichází v úvahu)

Milan Cigánek, Volgogradská 107, Ostrava-Již.město.

### V Ý M Ě N A :

Nabízím model firmy TYCO americkou parní lokomotivu dráhy SANTA-FÉ za elektrickou lokomotivu ČSD řady E 499.0 nebo 1. Vše v "HO".

Jan Rek, Nemocniční 81, AŠ, okres Cheb.

### U P O Z O R N Ě N Í :

V jednom z posledních čísel časopisu MALÁ ŽELEZNICE jste mohli číst reklamu týkající se provádění oprav modelových železnic a příslušenství z NDR. Tuto opravu zřídila Služba, d.i., Olomouc. Dnes vás chceme upozornit, že provádíme z á r a d ě n í opravy lokomotiv a transformátorů pro všechny velikosti HO, TT, N.

To znamená, že kdo si zakoupil lokomotivu nebo trafo po 1.červenci 1967, má nárok a právo na odstranění závady, která vznikne v době 6 měsíců ode dne zakoupení; musí přiložit paragon nebo účtenku opatřenou razítkem prodejny a datem koupě. Vzniklou závadu odstraníme zdarma, pokud nebyla zaviněna majitelem přímo. Věříme, že tuto službu uvítáte a doporučujeme vám, abyste se na nás v těchto případech obraceli a šetřili tak vlastní kapsu.

Adresujte na: Služba, družstvo invalidů, opravna technických potřeb, Denisova 11, OLMOUC.

### V Ý Z V A :

1) Po květnu 1945 byla u nás v provozu skupina kolejových nákladních aut označených jako řada A 130.6. Jezdila ponejvíce v obvodu Řsd Pízeň u pracovních vlaků. V obvodu depa Rakovník byly A 130.607 a 608 dokonce zapojeny do osobní dopravy (tahaly 2 přípojné vozy - BIm a BDim lehčí konstrukce). Protože jde o velmi zajímavou raritu, vyzýváme každého, kdo by měl jakékoliv dokumenty nebo svědectví o těchto strojích, ať je zašle přímo zpracovateli na adresu: Vlad. Zuska, Jesenice, okres Rakovník.

2) Kdo může zapůjčit rozměrové vykresy, fotografie či jinou dokumentaci o rozvoji pražských elektrických drah, sdělte na adresu: Stanislav Linert, Karoliny Světlé 394, Kbely u Prahy.

Pozn. redakce: oba výše jmenovaní spolupracovníci chystají obsažené přílohy pro náš časopis. Prosíme vás, milí čtenáři - a vašim prostřednictvím všechny, kdož by nám mohli pomoci - můžete-li našim spolupracovníkům čímkoliv vypomoci, učinite tak co nejdříve. Zapůjčené materiály: fotografie, obrázky, výkresy, články, pojednání či výstřižky z novin a časopisů vám budou zase v pořádku vráceny. Děkujeme vám! Nezapomente však na svou zpáteční adresu!

### PRO ZPESTŘENÍ ČINNOSTI NAŠICH KLUBŮ

Máte-li v klubu možnost vypůjčit si promítací přístroj na 16-milimetrový film a k tomu vhodnou místnost, doporučujeme vám uspořádat pro zpestření činnosti - případně i pro zlepšení finanční situace - klubu veřejně přístupný "Večer krátkých filmů s železniční tematikou". Vhodné filmy si můžete objednat u svého Krajského podniku pro film, estrády a koncerty. Uvádíme adresy krajských podniků:

Praha 1, Národní třída 28  
 České Budějovice, tř. marš. Malinovského 53  
 Plzeň, Škroupova 3  
 Karlovy Vary, Vřídelská 23  
 Klatovy, ul. 25.února 201/1  
 Ústí nad Labem, Varšavská 767  
 Liberec, Gottwaldovo náměstí, palác Dunaj  
 Hradec Králové, Orlické nábřeží 1  
 Pardubice, třída Míru 64  
 Jihlava, ulice 1.máje 33  
 Brno, Chorázova 1  
 Olomouc, Spartakiádní 1  
 Gottwaldov, náměstí Rudé armády 2  
 Ostrava, Tyršova 14  
 Bratislava, Zahradnická 72  
 Košice, Dostojevského 3  
 Žilina, Radlinského 5  
 Nitra, Leninova 72  
 Prešov, Slovenská 12  
 Banská Bystrica, ul.Obráncov mieru 3.

Filmy je třeba objednávat včas a to 3 až 4 týdny přede dnem promítání. Objednávku je třeba podávat vždy jen písemně a musí obsahovat tyto údaje:

- 1) názvy žádaných filmů
  - 2) názvy náhradních filmů pro případ, že objednané filmy jsou již zadány. Za každý žádaný film uvádějte nejméně 2 náhradní.
  - 3) den promítání
  - 4) přesnou adresu odpovědné osoby a razítko klubu nebo organizace.
- Pozn.redakce: upozorňujeme, že promítat filmy ze státních půjčoven smí promítat jen pracovník(ce), který má k tomu příslušné zkoušky. Rovněž promítací přístroj musí mít registraci.

Pro zajímavost uvádím ještě názvy krátkých 16 mm filmů s železniční tematikou, které obsahuje katalog vydaný v roce 1964:

Automat řídí železniční uzel (italský) - dokumentární  
 Bez páry vpřed - dokumentární  
 Bezpečná cesta - dokumentární  
 Elektrifikace železnic - instruktivní  
 Jako doma - propagační  
 Každý den v 19.00 - dokumentární  
 Májová vzpomínka - dokumentární  
 Neomylný výpravčí - vědeckopopulární  
 Nová technologie seřadovací stanice - instruktivní  
 Obr v železniční dopravě - instruktivní  
 Parní lokomotiva - školní  
 Parní stroj - školní  
 Posunovač železničních vozů - instruktivní  
 Těžkotónážní jízda - dokumentární  
 Trať volná - propagační  
 Uzel (polský) - dokumentární  
 Vagony žaluží - instruktivní  
 Zelená ulice - dokumentární  
 Železničáři - dokumentární  
 Kanadský pacifik (kanadský) - cestopisný  
 Pod nočními ulicemi Londýna (anglický) - dokumentární  
 Půl zdraví na kolejích - propagační  
 Ve světě kolejí - dětský  
 Vláček kolejíček - dětský  
 Život je pohyb - dokumentární.



Upozorňuji, že k dnešnímu dni byly již některé filmy vyřazeny, případně byly zařazeny některé nové neuvedené filmy. Na základě písemné objednávky zašle vám Krajský podnik za 10,- Kčs katalog, v němž jsou vedle názvů filmů uvedeny ještě promítací časy, doplnky a stručná charakteristika každého filmu. Za zapůjčení filmu se platí poplatek.

-stál-

### DOPLŇKY A OPRAVY TEXTU PLÁNKOVÉ PŘÍLOHY Z MINULÉHO ČÍSLA MŽ

V minulém čísle jsme uvedli první plánkovou přílohu. V jejím textu (prominete-li chyby zaviněné tiskárnou), je třeba provést několik drobných oprav - eventuelně doplnění.

V textu - Rozhlasový vůz 807 - v orámované části si opravte ve 4. řádku: .. nápravy 2 nerejdovné (místo nerejdované); v 6. řádku: pružnice ... svázaná (místo svázané) šrouby; v 8. řádku: ťahadlový hák doplňte značkou  $\varnothing$  50/50. Ve 4. řádku odspodu orámované části si doplňte: přechodnost  $\nabla$  ani  $\square$ .

V textu - Ciachovný vozeň 420 - uprostřed stránky na řádku začínajícím číslem 40-000 si orámujte  $\square$ . Na tomtéž řádku opět 2-00500  $\square$ . Obrádek níže: "OKR Tárovací 520516  $\square$ ". V orámované části v 8. řádku: ťahadlový hák si upravte značku na  $\square$  ...mm, ťahadlo priebežné doplňte značkou  $\varnothing$  42 mm. V 5. řádku odspodu si doplňte: prechodnost  $\nabla$  ani  $\square$ . V pokračování textu na listku uprostřed 5. řádku si upravte: prierezu 20.

V textu - Vozy na sklo - uprostřed stránky si doplňte čísla vozů Pz 530500 značkou  $\square$  a Pz 530501  $\square$  a ještě v dolním rámečku Pz 530500  $\square$ .

Na výkrese ČSD Pz 530500  $\square$  si opravte datum výroby (v levém horním rohu) na správný rok 1900 (místo 1908).

A ještě oznámení: koho zajímá podrobnější historie vozů pro přepravu skla, toho upozorňujeme na článek s názvem Vozy pro přepravu tabulového skla, jehož první část vyšla v časopise Železničář č. 19 (9.8.67). Druhá část článku vyšla v tomtéž časopise č. 33 (15.11.67) a dokončení v č. 35 (29.11.67). Doporučujeme vám, abyste si zajistili časopis Železničář, abyste měli seriál článků úplný.

Redakce

## VÍTE, ŽE ...

... Německá spolková republika vystavovala ve svém pavilonu na EXPO 67 v Montrealu mimo jiné také rozsáhlé modelové kolejiště, které se těšilo velkému zájmu návštěvníků? Z toho je patrné, že známé modelářské firmy Fleischmann, Märklin a Trix mají již na světových trzích takové postavení, že i NSR oceňovala jejich význam a zařadila jejich výrobky mezi oficiální exponáty.

-ál

... firma Siemens vystavovala na veletrhu v Hannoveru malinký elektromotorek (válec)cca 70 mm dlouhý a 25 mm v průměru) na stejnosměrný proud bez kolektoru a kartáčů? Elektronické díly převzaly jejich funkci. Motor nemá tedy kromě ložisek žádné díly, které by se opotřebovávaly. Tento elektromotorek má ještě tu výhodu, že nezpůsobuje poruchy jiskřením v radiopřijímačích a v televizních aparátech. Až se podaří elektromotorek zhotovit ještě v menším provedení, než je dosavadní, a cena bude přiměřená ceně dnešního motorku, jistě železniční modeláři tuto novinku přivítají. Podle MIBA 9/66 Haki.

- ... ačkoliv se cena časopisu Der Modelleisenbahner v NDR nezvýšila, stouplu předplatné u PNS z původních 40,20 Kčs na 50,40 Kčs? Toto opatření spolu s nedávným zdražením železničních modelů a jejich součástí svědčí o tom, že přes stále zdůrazňování důležitosti polytechnické výchovy mládeže zůstává k naší velké lítosti pořád jen u slov. -stál
- ... rakouská firma Kleinbahn přišla s dalšími dvěma novinkami? Je to rakouská pětispřážená nákladní lokomotiva řady 52 (známá německá válečná lokomotiva) ve dvou provedeních: s čtyřnápravovým vanovým tendrem s vestavěným oddílem pro vlakvedoucího a dále s Gieselovou plochou dyšnou. Cena je 280,- a 300,- rakouských šilinků. G&Jm
- ... firma KTM přináší model velikosti "H0" známé japonské čtyřvozové rekordní rychlíkové jednotky TOKAIDO? G&Jm
- ... na nádraží v Kasselu si můžete vypůjčit zdarma u výdeje zavazadel deštník? Složíte pouze zálohu 5,- DM. Tedy i když prší, můžete jít do města. I toto je podpora turistického ruchu!
- ... japonské dráhy počínaje rokem 1965 odstranily obsluhu z jídelních vozů v rychlíkových soupravách a zavedly plně automatické jídelní vozy? Každý jídelní vůz je vybaven kromě běžného počtu sedadel pěti automaty na nápoje, pěti automaty na studená jídla a pěti automaty na teplá jídla.  
Podle Fleischmann-Kurier Haki
- ... počátkem roku 1965 bylo v provozu u Německých spolkových drah (DB) 1750 elektrických lokomotiv? K tomu je nutné přičíst 204 elektrických jednotek a 228 jednotek napájených akumulátory. Kromě toho jezdí v NSR 1800 dieselových lokomotiv, 1020 dieselových jednotek a asi 1400 malých lokomotiv. Stará dobrá parní lokomotiva je zastoupena už jen 5000 kusy.  
Podle Märklin-Magazin Haki
- ... parní lokomotiva patří v některých evropských státech opravdu jen minulosti? Tak je tomu v Holandsku, Lucembursku a Irsku; do roku 1970 budou vyřazeny z provozu v Anglii (v kolébcích parních lokomotiv), Belgii a Řecku. Zatím má Anglie a NSR po 5000 parních lokomotivách, Francie 3000.  
Podle Zápisníku 67 č.19 áa
- ... světoznámé TOKAIDO přepravilo za první rok svého "života" 23,5 milionů cestujících? Zavedením této vlakové soupravy, která se ukázala jako ohromný konkurent letecké dopravě, klesl počet leteckých spojů z Tokia do Osaky z původních 65 na 15.
- ... japonské ministerstvo dopravy zakázalo až na další pěti velkých vnitrozemských leteckých společnostech kupovat nová trysková dopravní letadla a to z důvodu, že v důsledku zlepšené železniční dopravy lze očekávat snížení vytížení leteckých spojů o 25%?
- ... koncem roku 1964 bylo na celém světě kolem 186 tisíc lokomotiv všeho druhu ať ve státní správě, v soukromých rukách nebo v majetku průmyslových závodů? Z toho připadá na Evropu 105 tisíc, na Severní Ameriku 36.200, na Asii 22.800, Jižní Ameriku 11.300, Afriku 7.700, na Austrálii 3.600. Asi 100.000 kusů nebo-li 54% jsou ještě parní lokomotivy. Evropa má k dispozici 15.300 elektrických lokomotiv, což představuje 82% z celkového množství elektrických lokomotiv. Více jak 50% z celkového množství dieselových lokomotiv je v provozu v Severní Americe, kde představují 97% všeho lokomotivního parku.  
Podle Eisenbahn/Rak. Haki

... v albánském nádraží Durazzo uvidíte před každou vlakovou soupravou československou diesellovou lokomotivu T 435.07. Jezdí s originálním československým označením T 435.0513. Podle Eisenbahn/Rak. Haki

### ČETLI JSME ZA VÁS

#### BEZ KOMENTÁŘE.

Z životopisu kdysi nejmocnějšího monarchy orientu - egyptského exkrále Faruka: ... ani Faruk se necítil Egypťanem, opovrhoval národem, jemuž vládl, a obklopil se zahraničními poradci, z nichž nejmocnějším se stal mazaný Ital jménem Antonio Pulli. - Pulli si získal Farukovu důvěru jako mladý elektrikář, když mu v chlapeckých letech opravoval elektrický vláček. Od té doby získával Pulli po deseti-letí stále větší vliv...

100+1 ZZ, č.3/67

#### TO BY SE NÁM TAKÉ LÍBILO.

Záluby bývají různé a rozhodně ne nadarmo se říká, že každý člověk má nějakého svého koníčka. Senzace z Francie však předčila všechny dosud známe koníčky pro volný čas.

Zhruba deset občanů, mezi nimiž jsou i architekti, ředitelé a lékaři, našlo zalíbení v podivínské zajímavosti, které věnují všechen svůj volný čas a samozřejmě i dost peněz, protože to není zábava laciná. Jak už to u mnohých lidí bývá, i tito muži snili od dětství svůj sen o mašinkách, chtěli se stát strojvedoucími nebo výpravčími, ale život je postavil na jiná místa. A tak alespoň ve volném čase se teď proměňují v umazané železničáře, nasazují si čepice a oblékají olejem promaštěné montérky, a spojenými silami udržují v provozu nejpodivnější železnici.

Tato dráha jezdí dvakrát týdně, vždycky ve čtvrtek a v neděli, táhne ji prastará lokomotiva a má čtyři neméně staré vagony. Kdybyste ji náhodou hledali, jeďte rovnou do Francie k městečku Pithiviers, a najdete ji snadno, protože se o ní mluví dnes už po celé Evropě.

Délka této železniční tratě je 3200 metrů a má rozchod 600mm. Majitelé a udržovatelé dráhy, dvanáct nadšených milovníků mašinek, udržují na své dráze samé musejní kusy, lokomotivu i vagony z dob začátku rozmachu železnic. Celý vozový park byl totiž vyroben ještě před první světovou válkou.

Zajímavý koníček vážených občanů vzbuzuje trvalý zájem veřejnosti a neobyčejně mnoho zájemců, hlavně turistů, přijíždí i z velké dálky, aby se povozili nebo alespoň podívali.

Zemědělské noviny 11.8.67

#### CO SE VŠECHNO NEKRADE.

O všestrannosti britských zlodějů svědčí policejní zprávy, které v jednom dni hovoří o krádeži nákladního auta naloženého cigaretami za 60 tisíc liber šterlinků a zcizení ručně vyrobeného modelu vláčku, který jeho majitel stavěl 25 let. I zkušená britská policie přiznává, že druhá krádež je něco, co ve své historii nezažila.

Model byl odcizen z opuštěné slepičí farmy, kde měl klub okradeného pana Mewetta malou železniční dráhu, na které proháněl své modely vláčků.

Pan Mewett přišel o 30 lokomotiv a 40 vagonů.

Z denního tisku.

-stál

VĚTŠÍ ZÁJEM NEŽ O PLÁTNA STARÝCH MISTRŮ.

Zářivá, 45 cm vysoká parní lokomotiva je model lokomotivy vyrobené v roce 1870 v Manchesteru a jako všechny ostatní modely je vystavena v londýnské aukční síni. Je zhotovena z mosazi a čeká, až se z této aukce přestěhuje do domácnosti některého vášnivého soukromého sběratele. V aukční síni je soustředěno 224 dokonalých modelů lokomotiv, parníků a parních strojů vyrobených v Británii, v Evropě a v Americe v letech 1750 až 1958.

Před zahájením aukce byly modely několik dní vystaveny a výstava přilákala spousty návštěvníků, kteří lezli kolem vystavených pokladů po kolenou a pečlivě si prohlíželi písty, převodové páky a ochranné rámy lokomotiv. Při dražbě byly nabízeny stále vyšší a vyšší částky a celkový prodej vynesl 110.052 liber, částku mnohem vyšší, než se čekalo.

Aukce připoutala víc pozornosti než dražby impresionistických pláten nebo Rembrandtova Titova portrétu, které probíhaly v sálech téže aukční síně. I průběh dražby byl dosti bouřlivý. Jakýsi britský továrník věnoval 11.383 liber za osm modelů, aby svým zaměstnancům ukázal, "jak byli jejich předchůdci hrdí na svou práci!"

100 + 1 ZZ č. 3/67

NEKALÁ KONKURENCE.

Věk páry na britských železnicích se schyluje ke konci. Na místo parních lokomotiv postupně přicházejí elektrické a dieselelektrické stroje. Milovníci parních lokomotiv se však nevzdávají. Ve Velké Británii dnes existuje na čtyřicet klubů, které zakoupily vyřazené parní lokomotivy a hodlají pořádat klubovní jízdy vlaků se soukromými parními stroji. Správa britských železnic sice parní lokomotivy ochotně odprodává, ale vyhlídka na klubovní jízdy příliš nadšena není.

Kultu a tvorba 3.8.67

A JEŠTĚ KONKURENCE ČSD.

Již 70 let má nejstarší slovenské úzkokolejná horská dráha, vedoucí z Liptovského Hrádku pod legendární Jánošíkovu Kráľovu Horu. Spolu s několika odbočkami měří kolem 35 km a patří lesnímu zájezdu Čierný Váh. Neslouží jenom k dopravě dřeva a lesních dělníků, ale na požádání přepravuje i vodáky, kteří jdou zkoušet své síly s lodami Čierneho Váhu, a turisty jedoucí do jedné z nejkrásnějších romantických končin Nízkých Tater. Maličké, staříčké lokomotivy s otevřenými vozy zde v letošní sezoně odvezly již kolem 800 turistů.

Mladá fronta 18.8.67

POTŘEBOVALI BYCHOM I U NÁS.

Pod názvem Interjouet se skrývá zajímavý nápad: chcete-li ve Francii do kteréhokoliv místa nebo i do ciziny poslat hračku, plastickou stavebnici nebo železniční model, stačí jen zajít nebo zatelefonovat do některé z 45 prodejen této organizace, roztroušených po různých místech země. Interjouet už ostatní zařídí.

Práce 26.8.67

SOUHLASÍME!

Ale měly by to být skutečné kluby či kroužky, v nichž by jejich členy nespojovala nutnost něco udělat pro soutěž, ale opravdový technický zájem. Zároveň by však bylo třeba mnohem více podporovat individuální zájmy, které se mezi mladými lidmi projevují. Měli bychom organisovat soutěže a vytvářet kluby mladých stavitelů tranzistorových přijímačů, lodních, železničních a raketových konstruktérů (např. při domech techniky, závodních klubech mládeže) apod. Bylo by ovšem také potřeba vytvořit širokou síť prodeje materiálu pro mladé techniky, dobře zásobenou, s předností a vý-

hodami - i cenovými - pro členy klubů. A snad by bylo třeba už dnes uvažovat o celostátním sdružení takových klubů a kroužků podobně organisovaném jako je sdružení Klubů mladých cestovatelů.  
Mladá fronta 27.9.67

JE TO TAK !

Kroužky nemají dostatek potřebného materiálu a šance jednotlivců jsou tedy úplně minimální. Chybějí také poradny a prodejny pro mladé, pro kutily, kde si mladý zákazník kromě šroubku či relátka odnese i užitečnou radu a povzbuzení do další činnosti.

Mladá fronta 9.10.67

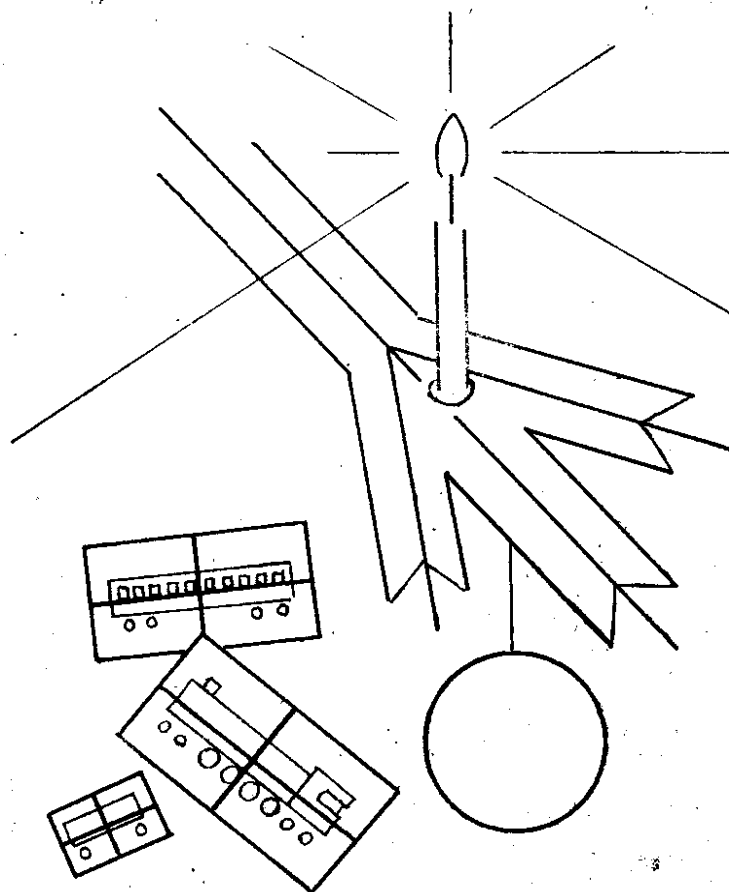
pokračování ze strany 14.

libě.

Při návštěvě jsme projednali i možnost vzájemné spolupráce a výpomoci mezi modeláři SSSR a ČSR. Rovněž jsme byli pozváni (zatím jen neoficiálně) na první propagační výstavu železničních modelů, se kterou se počítá do dvou let - pravděpodobně v Moskvě.

Milí přátelé, vzdálení a přece blízcí, těšíme se na spolupráci s vámi, přejeme vám hodně úspěchů do začátků vlastní organizace a čekáme, že nám o své práci brzo napíšete. Váš dopis rádi uveřejníme v MALÉ ŽELEZNICI.

Redakce MALÉ ŽELEZNICE



Vážení přátelé-čtenáři,

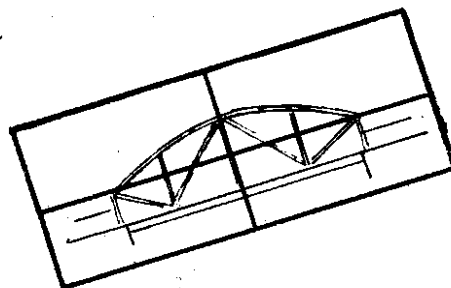
přijměte od redakce  
MALÉ ŽELEZNICE nejsrdečnější  
přání spokojeného prožití

VÁNOČNÍCH SVÁTKŮ,

mnoha úspěchů v nastávajícím  
roce

1 9 6 8

a stále radosti z modelových  
mašinek.



Slovenští čtenáři nechtě se na nás nenechávají, že v tomto dvojčísle nepacházejí ani jeden slovenský článek. Je to proto, že jsme do časopisu nedostali žádný slovenský příspěvek. Dodržujeme zásadu, že příspěvky otiskujeme v té řeči, v jaké je autoři napíší. Proto, přátelé na Slovensku, těšíme se na vaše příspěvky ! Redakce

# ADRESÁŘ

## Změny adres:

Pudr Vladimír, Louny, Husova 1356  
Severa Miroslav, Česká Lípa, Lípová ul. 779  
Sindelář Vladimír, Praha 6, Na Červeném vrchu 678/20  
Podubecký Jiří, Hradec Králové, tř. Slov.nár.povstání 582  
Kalina Ján, Rimavská Sobota, tr. Sovietských kozmonautov A2/6  
Bureš Jaroslav, Praha 3, Nusle, Vlastislavova 14/581  
Štětka Jindřich, Kolovraty 248, pošta Uhříněves  
Mácha Karel, Frýdlant nad Ostr. č. 91, okr. Frýdek-Místek  
Horák Pavel, Přerov, Žižkova 66  
Smutný Petr, Ústí nad Labem, Malátova 2409  
Bordovský František, Štramberk 818, okr. Nový Jičín

## Nové adresy:

Kolektivy: Dům pionýrů a mládeže v Přelouči, Kladenská 845  
Učnovské středisko ARITMA n.p. Praha 6, Bubeneč, Mlýnská 2/60

## Jednotlivci:

Procházka Karel, Moskva HC 4, ul. Skalova 70, kv.15, SSSR  
Gajdušek Václav, Rožnov pod Radhoštěm, ul. 1.máje 777  
Hauner Vilém, Praha 616, Střešovice 881, Nový lesík 29  
Smejkal Arnošt, Brno, Bieblova 10  
Bučko Zdeněk, Sokolov, Rooseveltova 1455  
Hájek Čestmír, Vsetín, Hlásenka 1660  
Štětka Josef, Kolovraty u Prahy 248, pošta Uhříněves  
Smilovský Jiří, Skrchov 47, okres Blansko  
Polakovič Marian, Ústí nad Labem, Londýnská 5  
Beneš Vladimír, Rakovník, S.K.Neumanna 1185  
Eisman Antonín, Žatec, Lučanská 1538/11, okres Louny  
Borek Vladimír, Horní Jelení, Kolářského 127, okres Pardubice  
Ing. Petrásek Jaroslav, Český Brod, Zborovská 1025  
Suchodol Ladislav, Žamberk, Dlouhonovice 981, okres Ústí nad Orl.  
Sedlák Jan, Gottwaldov-Zlín Díly II/3942  
Korábek Pavel, Aš, Sadová 2, okres Cheb  
Porubecký Miloslav, Prešov, Polná 4  
Švenka Pavel, Dubí II, Žižkova 215, okres Teplice láz. v Č.  
Plšek Vlastimil, Osoblaha 355, okres Bruntál  
Erva Jiří, Čepirohy 90/5, okres Most  
Ševčík Teodor, Stará Bělá, Na popí 21  
Vidtman Jaroslav, Přerov, Šrobárova 6  
Bureš Miroslav, Přerov, nám. Fr. Raše 1  
Zavřel Jaromír, Chodov u Karlových Varů, Boženy Němcové 663  
Páleník Miloslav, Trenčín, Kukučínova 1  
Bađura Josef, Staré Město pod Sněžníkem 321, okres Šumperk  
Erban Vilém, Brno, Schodová 2  
Vrbický František, Hradec Králové VIII, Oldřichova 415  
Pícha Miroslav, České Budějovice, Budivojova 11  
Paštka Anton, Malacky, Kl.Gottwalda 1611  
MUDr Pospíšil Václav, přednosta inter.odd., OÚNZ, Kolín  
Kohout Vilém, Bílina, ul.25.února 587/11, okres Teplice Láz.v Č.  
David Petr, Jablonec nad Nis., Gottwaldova 4  
Smažík Jaroslav, Havířov I, Gottwaldova 56  
Ambruš Peter, Banská Bystrica, Bakossova 28  
Kurylák Ladislav, Novosedlice, Malodrážní 140, okr. Teplice láz.  
Jokl Jan, Liberec V, Husova 52  
Nodl Jan, Chocen, Čs. armády 939, okres Ústí nad Orlicí  
Papírek Tomáš, Malenovice 738, Gottwaldov  
Picka Zdeněk, Jindřichův Hradec, Třebického 760/II