

malá železnice

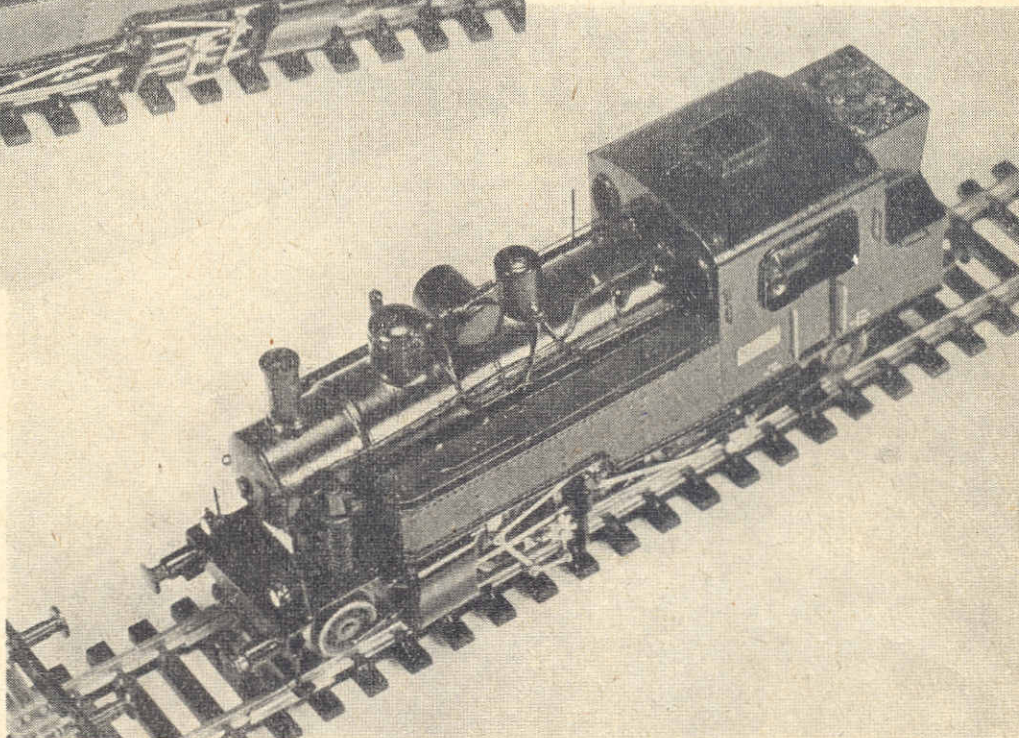
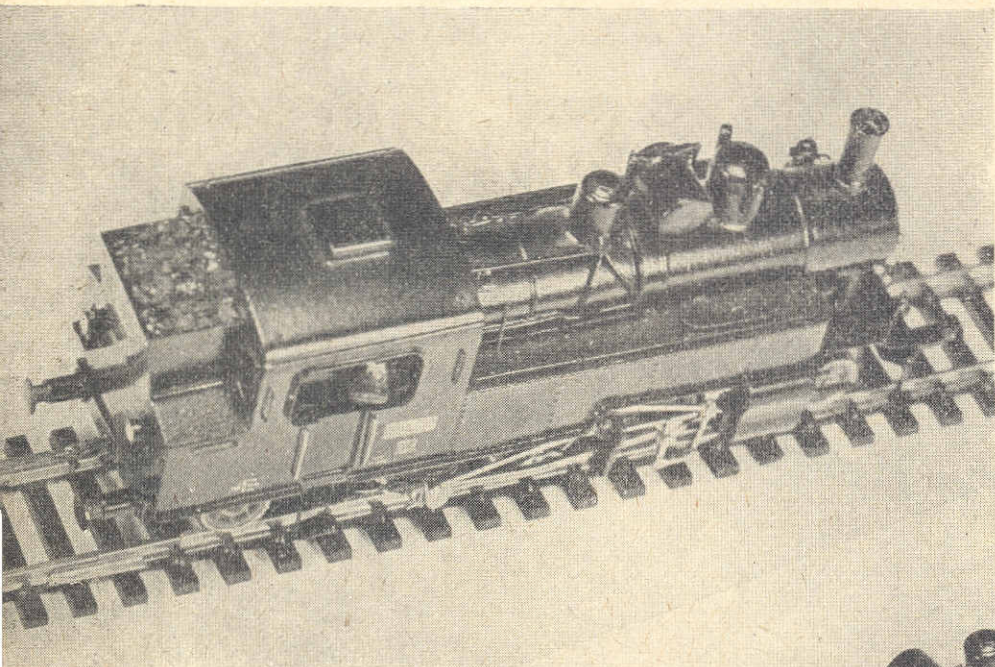
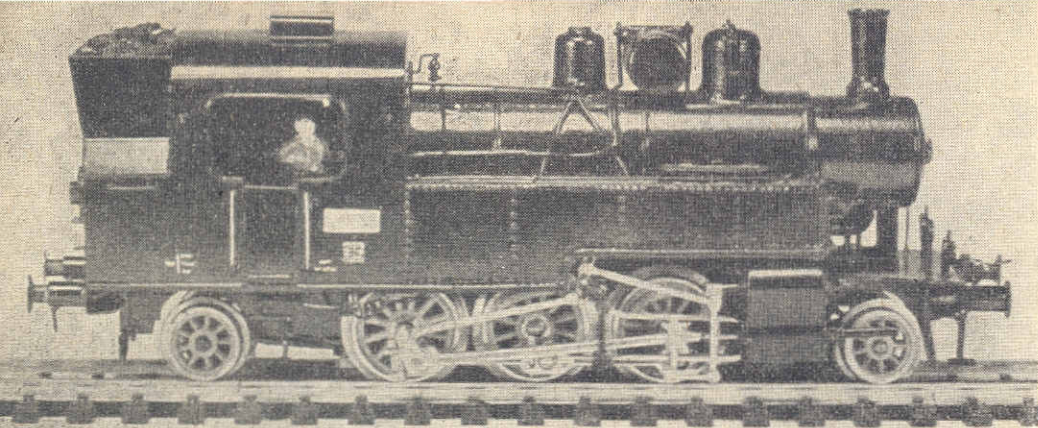


4,50 Kčs

1968

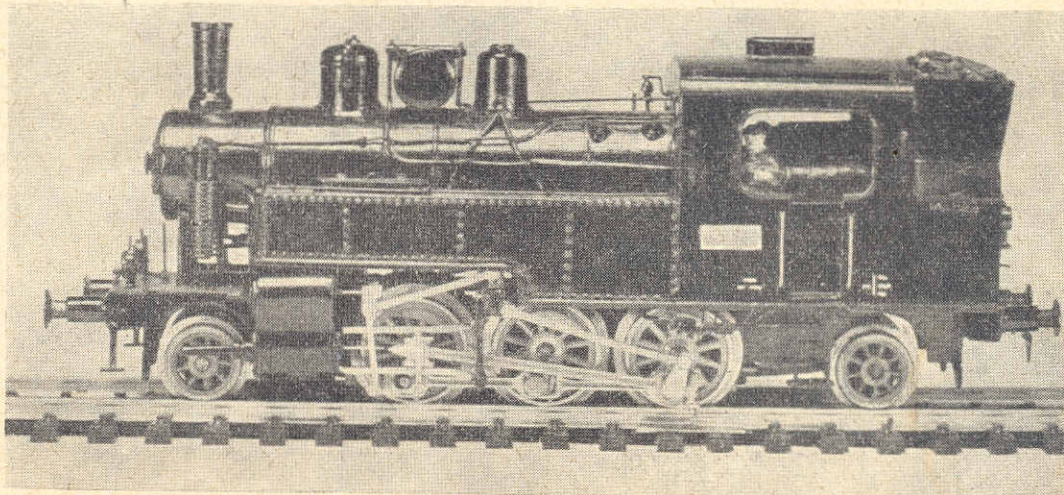
2

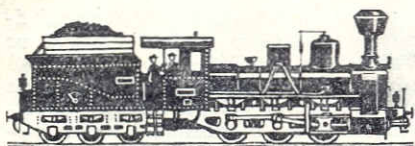
metodický časopis železničních modelářů a přátel železnic



Miroslav Víšek:
Model tendrové lokomotivy ČSD ř. 331.0 — velikost HO

Foto: Pavel Vančura





Z GALERIE MODELŮ

Miroslav Víšek: MODEL LOKOMOTIVY ČSD ř. 331.0 (HO)

(K fotografiím na druhé straně obálky)

Miroslav Víšek patří k mladé generaci našich modelářů. Obdiv lokomotiv ho dovedl nejen ke krásnému zaměstnání (pracuje jako strojevedoucí), ale i k modelářství.

Se stavbou modelů začíná v r. 1952. Tehdy buduje nádraží, lokomotivní depo a základní vozidlový park ve velikosti HO. Postupem času se vyhraňuje i jeho zájem: od univerzálního modelaření k parním lokomotivám. Okouzlují ho převážně klasické tvary lokomotiv, jejichž poslední exempláře jsou určeny ke zrušení a zničení. Jeho nadšení a vzestupná tendence jsou tím obdivuhodnější, že pro svou práci má velmi málo předpokladů: obtížné a unavující zaměstnání v turnusové službě, pouze základní výrobní nástroje bez vlastní dílny a donedávna ještě obtížné bytové poměry. Počet jeho lokomotiv, které vynikají nad obvyklou úroveň, se blíží k desítce.

V minulém čísle jsme poznali model lokomotivy ř. 324.3 s tendrem ř. 311.0. Zde se seznámíme s dalším modelem z jeho dílny, s parní lokomotivou ČSD ř. 331.0 postavenou ve velikosti HO.



potíží, které se v současné době zdají být neřešitelnými. Je to v první řadě fakt, že se u nás prakticky nikdo nezabývá tovární výrobou železničních modelů, jejich příslušenství nebo jakýchkoliv součástek nebo pomůcek pro jejich výrobu.

Po řadě více či méně zdražilých pokusů některých našich podniků o zavedení výroby sortimentu pro železniční modeláře došlo v minulých letech k definitivnímu rozhodnutí od této výroby upustit – a to údajně pro její nerentabilitu. Bylo by snad vhodné, kdyby některý z odpovědných činitelů nebo znalců tehdejších poměrů podal vysvětlení o všech okolnostech, které vedly k likvidaci výroby např. v Kovoplastu ve Zlatých Moravcích, případně o tom, kde skončily a zda se nedaly zachránit výrobní přípravky a formy, jejichž zhotovení si jistě vyžádalo velkých finančních nákladů. S odstupem času totiž přicházejí mnozí naši železniční modeláři k názoru, že kolejivo z Kovoplastu nebylo vlastně tak špatné – a pokud by se bylo od začátku prodávalo v metráži, tj. kolejové pruty a pračkové podložky volně, nemuselo přijít do obchodů takové množství zmetkovitých obloukových kolejnic, které rázem vzbudily nedůvěru modelářů k výrobkům tohoto podniku, přes všechnu propagaci v našem odborném tisku.

Je ovšem problematické, zda by u nás mohla existovat při vysokých cenách výrobních přípravků taková firma na výrobu železničních modelů, která by mohla úspěšně konkurovat zahraničním výrobcům s velkou tradicí. Aby se totiž výroba železničního modelu rentovala, musí být vyráběn ve velkých sériích. Za předpokladu, že by náš domácí trh byl brzo nasycen, museli bychom nutně tyto výrobky exportovat. A zde nutně vystává problém volby atraktivních typů, o které by byl zájem v zahraničí, a dodržování světových parametrů vzhledem k tvrdé konkurenci.

Vidíme, jak se noví zahraniční výrobci bez tradice a zvůčného jména těžko prosazují na světových trzích, pokud nepřijdou s nějakým novým nápadem, a musí se cele podřizovat požadavkům dovozních firem nebo zástupců. (Jugoslávská Mehanotehnika vyrábí převážnou většinou železniční modely podle amerických předloh vzhledem k vývozu do USA; její pokus o proniknutí na západoněmecký trh modelem diesellové lokomotivy V 160 byl neúspěšný, protože výrobek nedosahoval úrovně západoněmeckých modelů a byl posléze nabízen hluboko pod původní cenou.)

V rámci RVHP jsme tedy závislí na dovozu železničních modelů, součástek a příslušenství z NDR. Vcelku jsme se s touto situací smířili, neboť východoněmečtí výrobci nám čas od času udělají radost i nějakým modelem podle předlohy našich drah.

Jinou otázkou je však **dovoz a prodej** těchto výrobků. **To je kámen úrazu!** Lidé na ministerstvu vnitřního obchodu, kteří rozhodují o tom, co a kdy se bude dovážet, nejsou železniční modeláři a při svých obchodních jednáních berou ohledy na všechno možné, jen ne na naše přání a požadavky. Pozdní dovoz novinek, trvalý nedostatek některých součástek a modelů, prázdné regály obchodů v důsledku půlročního „přečeňování“ zboží, plné sklady primitivních bateriových souprav a jiných neprodejných výrobků, které se přesouvají za snížené ceny do partiových prodejen, a další úkazy plně potvrzují toto tvrzení.

Okolnost, že došlo nedávno k přecenění, tj. **zdražení** některých železničních modelů, které jsou ve skutečnosti jedním z prostředků k polytechnické výchově mládeže, dokazuje, že jsou naši železniční modeláři v nezávaděníhodné situaci. O tom svědčí i fakt, že je u nás prakticky monopolní a bezkonkurenční prodej železničních modelů z NDR a není možno oficiálně zakoupit tyto výrobky z jiných států. Za těchto okolností se bohužel setkáváme s některými negativními zjevy, jako jsou různé žebřavé dopisy našich modelářů o nedostupné zahraniční modely (za které nemáme co nabídnout výměnou, protože výrobky z NDR se prostřednictvím obchodních zástupců vyvážejí téměř do všech evropských států), s kterými se obracejí na různé zahraniční výrobce, kluby nebo známé jednotlivce. Dále jsou to příležitostné nebo služební cesty modelářů do západních států,

Naši železniční modeláři se setkávají při své činnosti s řadou problémů a kdy jsou takoví nadšenci ochotni spát na lavičce v parku a žít se suchým chlebem, jen aby si za své skromné kapesné mohli dovést nějaký atraktivní zahraniční model. Všechny tyto jevy pochopitelně kazí dobré jméno našeho železničního modelářství za hranicemi.

Obdobná situace u nás je s dovozem odborných zahraničních časopisů pro železniční modeláře ze západních států. Z devizových důvodů trvale odolává jak PNS - dovoz tisku, tak i SNTL, které jinak dovážejí veškeré technické časopisy včetně módních žurnálů(!), všem žádostem našich modelářů včetně členů redakční rady našeho časopisu o zajištění dovozu, i když ceny dovážených publikací se pohybují hodně nad horní hranicí úměrnosti. (Např. časopis Brigitte v ceně 1 DM se prodává za 30,- Kčs!) Toto jsou ovšem zásadní problémy, které nevyřešíme zatracováním našich modelářů, kteří si hledají nejrůznější, často i nevhodné způsoby, jak by nedostupné modely nebo časopisy získali. Pravděpodobně nepomůže ani odvolávání se na naši národní hrdost.

Kritické zhodnocení zasluhuje i způsob, jakým je u nás prováděn prodej železničních modelů. Nelíbí se nám minimální počet specializovaných prodejen, které jsou situovány jen v největších městech, špatné zásobování, které nebere ohled na požadavky zákazníků, rychlý výprodej nedostatkového zboží a novinek těmi, kdo mají čas denně do prodejen docházet, špatně fungující nebo žádná zásilková služba bez znalosti nabídky, nerovnoměrné zásobování jednotlivých prodejen a konečně nedostatečná kvalifikace řady prodávajících. Hlavním problémem zůstává ovšem to, jakým způsobem mají nakupovat modeláři z malých měst nebo vesnic, kteří se často celý rok do větších měst nedostanou? Je snad železniční modelářství výsadou obyvatel Prahy, Brna a jiných velkých měst?

Jediným vhodným řešením by bylo zřízení zásilkového obchodního domu, který by „svým stálým zákazníkům“ posílal pravidelně nacyklostylované seznamy došlého zboží a katalogy dodávajících firem a řádně objednané zboží zájemcům odesílal. Bylo by však nutné, aby takový obchodní dům zaměstnával kvalifikované železniční modeláře, kteří by odpovídali za bezvadný stav a funkci zasílaných modelů a součástek a jejich odborné zabalení. Posloužily by zde jistě zkušenosti našich dvou obchodních domů s výhradní zásilkovou službou, případně by stálo za úvahu některý z nich o zavedení sortimentu pro železniční modeláře oficiálně požádat. Je opravdu nejvyšší čas, aby se někdo problematikou dovozu a prodeje vážně zabýval.

Příznějme si otevřeně, že dosavadní celostátní organizace, k níž byli železniční modeláři přičleněni – SVAZARM – v této věci nic nepodnikala, neměla na železničních modelářích zájem. (A my jsme to říkali při všech příležitostech otevřeně.) Volený orgán modelářů – Ústřední modelářská sekce – který zastupoval a měl hájit zájmy modelářů, měl v přebujelém polovojském aparátu SVAZARMu zanedbatelný vliv. Hlas sekce byl zkrátka hlasem na poušti.

Právě v těchto dnech probíhá jednání o vytvoření samostatné modelářské organizace, ovšem my – kolem časopisu MALÁ ŽELEZNICE – jsme toho názoru, že by nám nejlépe vyhovovala organizace na federativním základě, která by sdružovala všechny zájemce a milovníky železnice, ať to jsou sběratelé známek s železniční tematikou, sběratelé jízdenek, milovníci historie, fotografové, filmaři, „lovci zvuků“, sběratelé obrazové a výkresové dokumentace i modeláři. Jistě by se chovali ve vzájemné úctě a vzájemně se doplňovali.

Obracíme se na vás, milí čtenáři, s výzvou: napište nám, co si o všem myslíte, sdělte nám své názory. Pokusíme se na základě vašich hlasů a mínění utvořit si obraz o situaci a budeme se snažit udělat vše pro to, co bude v našich silách. Odešlete nám svůj dopis do konce července na adresu: Klub železničních modelářů, Valašské Meziříčí, pošt. schránka 40, okres Vsetín.

Redakce

Skutečná lokomotiva byla používána do r. 1965 v závodě PREFA ve Valašském Meziříčí jako kotel k vytápění. Pak byla na čas odstavena v lokomotivním depu Valašské Meziříčí, kam za ni docházel autor modelu. Pramenem k modelu nebyl žádný výkres či popis lokomotivy, ale lokomotiva sama. Autor ji sám měřil, některé detaily měl vyfotografovány a během stavby modelu si vlastní práci znovu kontroloval porovnáváním se skutečností. Model stavěný od jara 1967 do července 1967 si vyžádal asi 500 hodin práce.

Rám modelu má podélníky z fosforové bronzi tl. 1 mm. Dobré mechanické vlastnosti tohoto materiálu dovolily uložit nápravy bez ložisek přímo do výřezů podélníků. Nápravy jsou zdola pojištěny spodním krycím plechem, který má otvory pro ozubená kola náprav a nese sběrače proudů. Šroubky, které tento krycí plech připevňují k rámu, tvoří současně otočné čepy ojí, které drží přední a zadní běhoun. Všechna dvojkolí modelu jsou továrními výrobky. Elektrický proud se sbírá z vnitřních ploch nálofků všech hnacích a sprážených kol, a to vodorovnými podélními sběrači upravenými na pertinažové destičce pod spodním krycím plechem. Proud se vede pouze do motoru, lokomotiva nemá osvětlení. Elektrický motor fy Zeuke je uložen v budce lokomotivy; osa hřídele směřuje vodorovně dopředu. Hnací hřídel je od vidlicové spojky u motoru prodloužen až před první spráženou nápravu, kde se pohyb soukolím s čelním ozubením a převodovým poměrem 1:1 přenáší na hnaný hřídel procházející podélně směrem vzad nad nápravami. Obě krajní nápravy pevného rozvoru jsou s hnaným hřídelem propojeny prostřednictvím šnekového převodu s převodovým poměrem 1:17. Lokomotiva při napětí 12 V dosahuje rychlosti cca 20 cm/s.

Kotel lokomotivy je vyroben z redukční spojky k rybářskému prutu. Budka a vodojemy jsou sletovány z mosazných plechů. Součásti rotačního tvaru jsou vysoustruženy. Nárazníky jsou u tohoto modelu vypružené. Model je nastříkán černým nitrolakem pomocí fixírky, barva je mírně zmatněná přimíseným pudrem. Tabulky s číslem lokomotivy jsou papírové s ručně psanými nápisy. Uhlí je nalepeno nitrolakem.

Model volně projíždí všemi běžnými oblouky vyskytujícími se na kolejištích. Budka není uvnitř modelové napodobena. Zevně je však na modelu znázorněno vše, co lze za daných možností modelově zpracovat.

Foto: Pavel Vančura

Text: -ar-

ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘSTVÍ V USA

SAND HILL LUMBER COMPANY RAILROAD I.

Dr. Jiří Joachymstál

Píše se rok 1915. V hustých lesích severní Ameriky se s velkým supěním proplétají neobvyklé lokomotivy s ještě neobvyklejším označením – Climax, Shay a Heisler. Jsou to lokomotivy s odděleným parním strojem a mechanickým převodem na spřážené nápravy (geared locomotives), které tvoří jednu z nejzajímavějších kapitol v historii amerických železnic. Nenasytěné pily polykají obrovské kmeny staletých velikanů a soukromé dřevařské společnosti v honbě za nejvyšším ziskem jako pavouci stále více rozšiřují své kolejové sítě po panenských lesích.

Společnost „Sand Hill Lumber Company“ nezůstává v této činnosti nijak pozadu. Její soukromá železnice má deset lokomotiv, většinou s odděleným parním strojem, 31 podvozků na přepravu kmenů a 10 služebních a jiných speciálních vozů. Kolejště se rozvětňuje po okolních lesích pomocí 22 výhybek a má celkovou délku 45 metrů – ale zde již musím prozradit, že se nejedná o skutečnost, ale o dokonale provedený model lesní železnice jmenované

společnosti, jak jej popisuje známý americký modelářský časopis RAILROAD MODEL CRAFTSMAN, z kterého přetiskujeme několik fotografií. Je to dílo železničního modeláře E. M. Cummिंगse, hlavního inženýra železniční společnosti „Baltimore and Ohio Railroad“, které přesně vystihuje atmosféru a kouzlo počátků dvacátého století na amerických lesních železnicích.

Kolejiště je zhotoveno ve velikosti „HO“ s rozchodem 16,5 mm. I když je prakticky celé sestaveno z továrních výrobků, o kterých bude podrobnější zmínka v příštím čísle, vidíme na fotografiích J. L. O' Donnella, že autor kolejiště díky pečlivé práci a hlavně umění patinování modelů a kolejiště, (což je v USA velmi rozšířeno), se dovedl přiblížit jak skutečnosti, tak i době, ve které se provoz na kolejišti odehrává. Je zcela zřejmé, že není důležité to, zda si železniční modelář vyrobí všechno od stromu po lokomotivu sám, ale spíše to, s jakým citem se dovede na svém kolejišti přiblížit předloze nebo atmosféře určitého časového období.

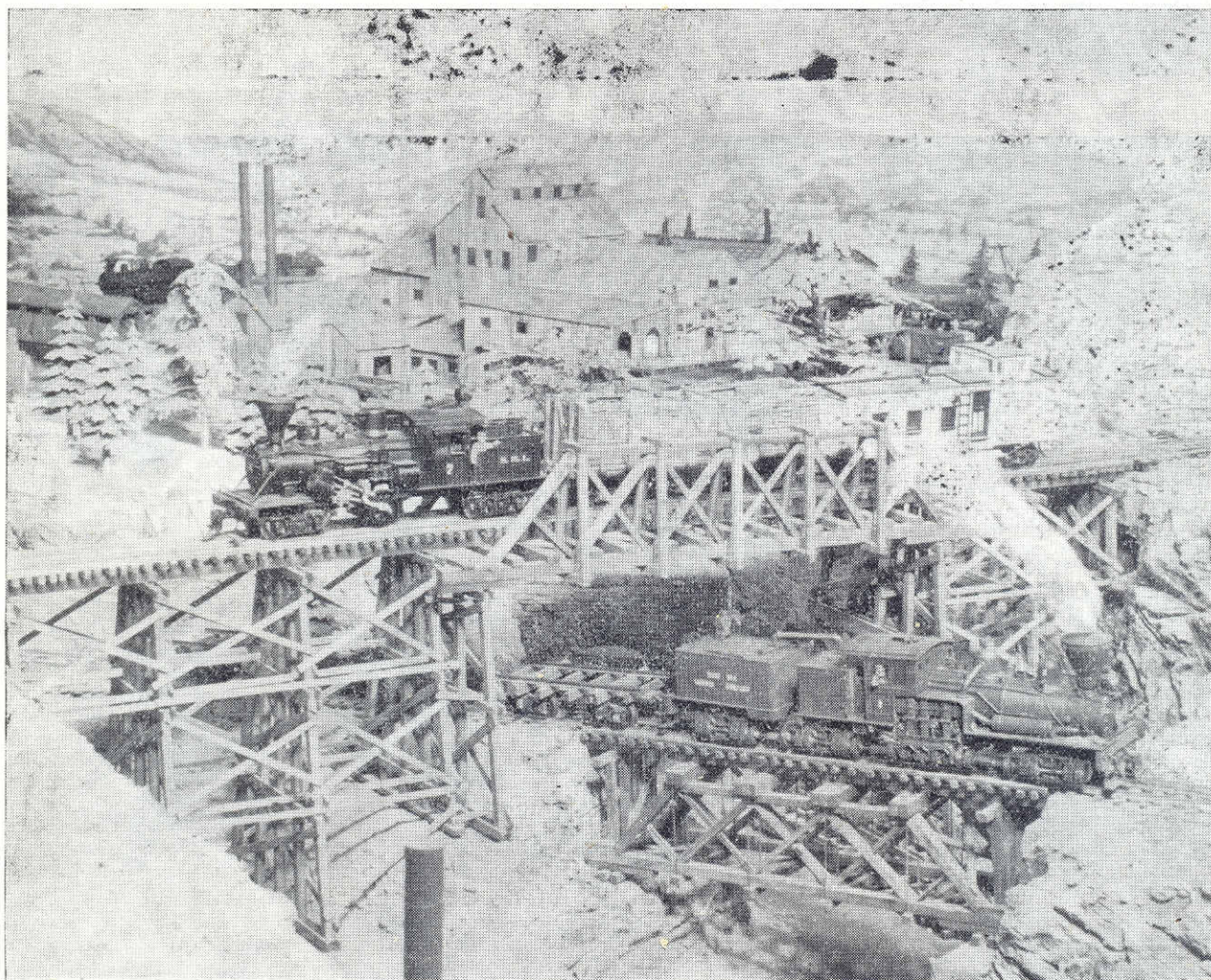
Pokračování

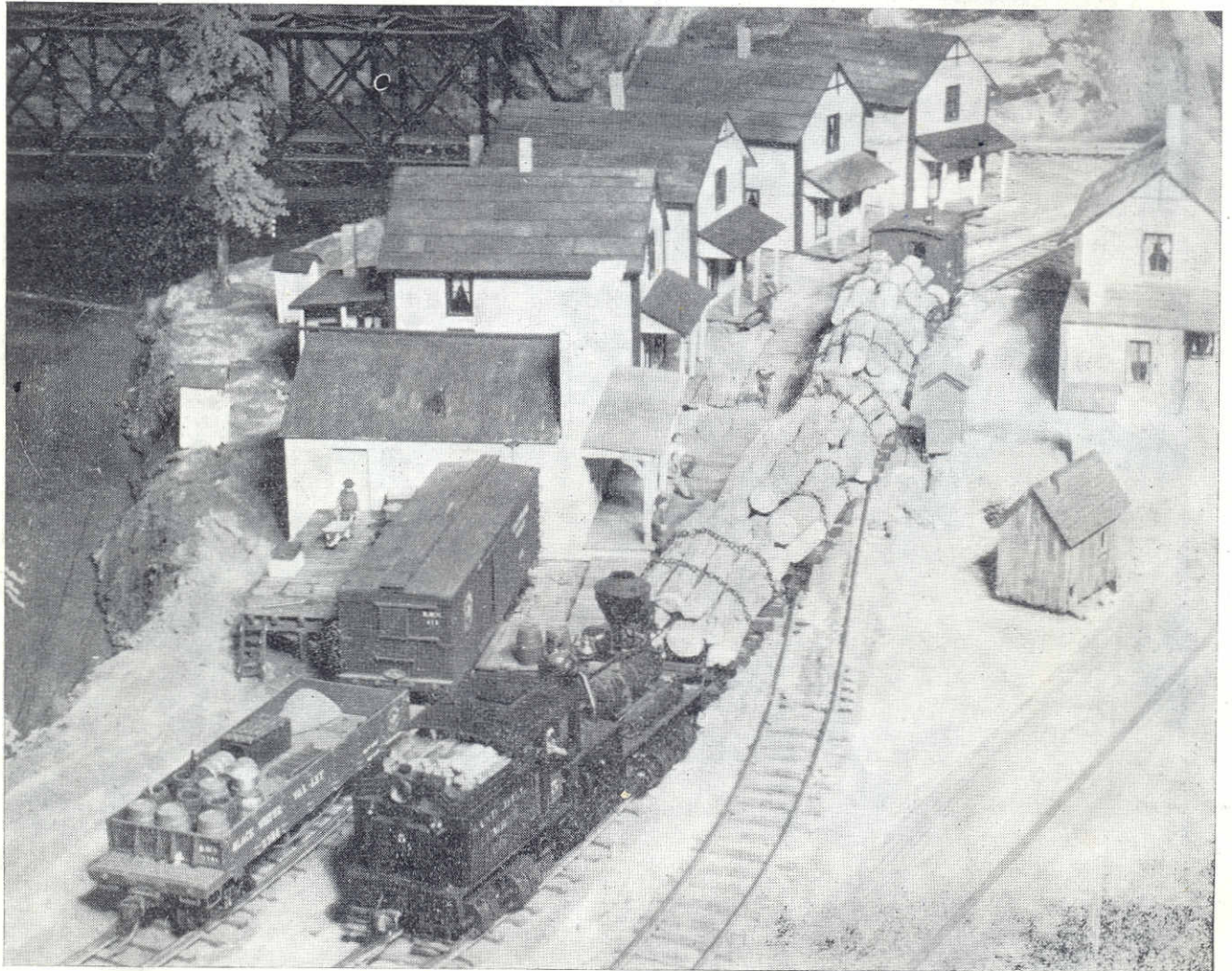
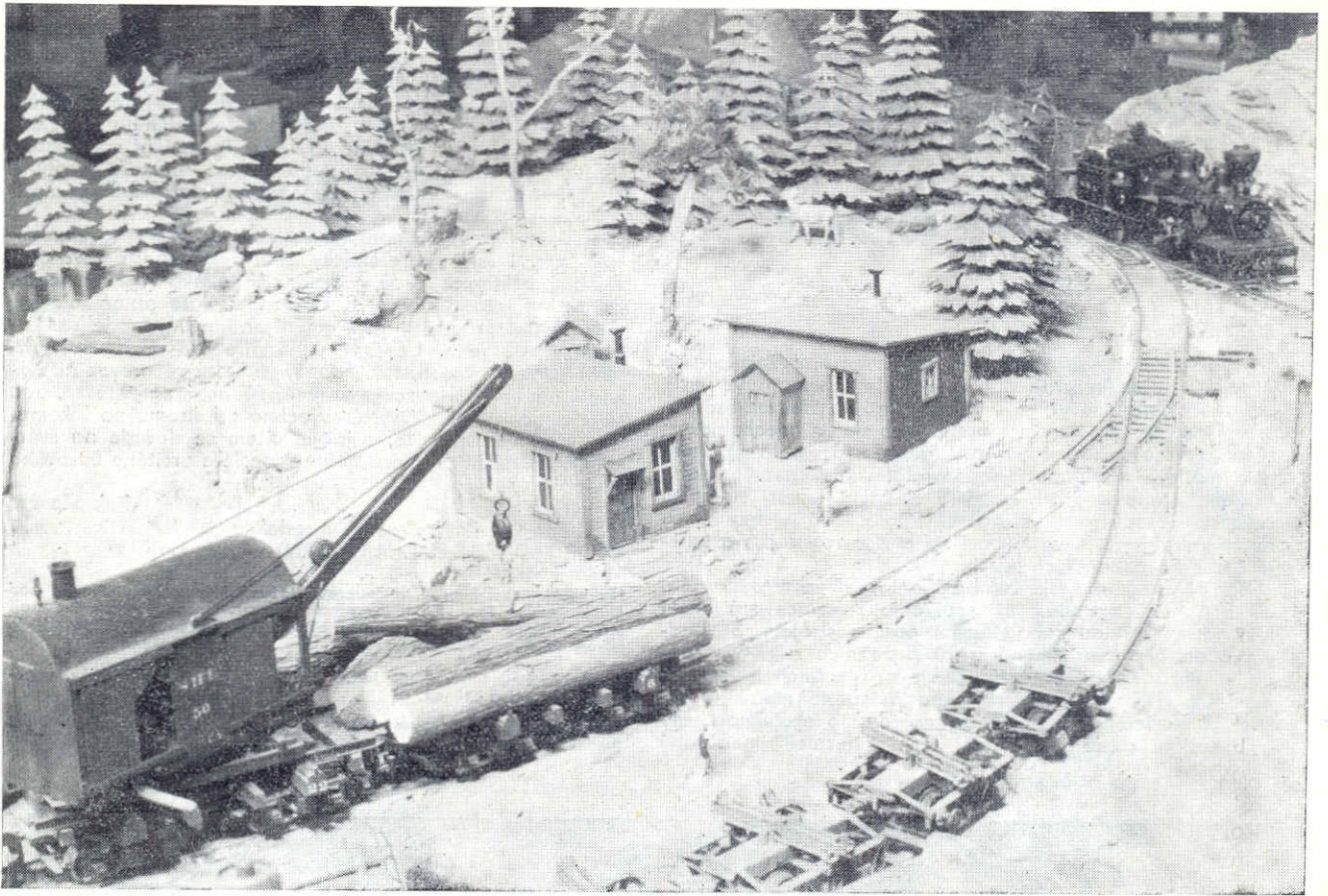
(Otištěno s laskavým svolením redakce RAILROAD MODEL CRAFTSMAN)

Na horním mostě projíždí souprava tažená lokomotivou Climax, pod ní lokomotiva Shay s podvozkem na přepravu kmenů. Lokomotivy mají svá pořadová čísla a označení dřevařské společnosti. V pozadí je závod na zpracování dřeva.

Lesní pracovní tábor č. 3. Jeřáb nakládá kmeny na podvozky, v pozadí lokomotiva Climax.

Lokomotiva Shay se soupravou naloženou kmeny a malým služebním vozem (caboose) projíždí osadou zaměstnanců dřevařské společnosti.





Z HISTORIE PRVNÍ ELEKTRICKÉ DRÁHY V ČECHÁCH

Ing. Jiří Sedivý

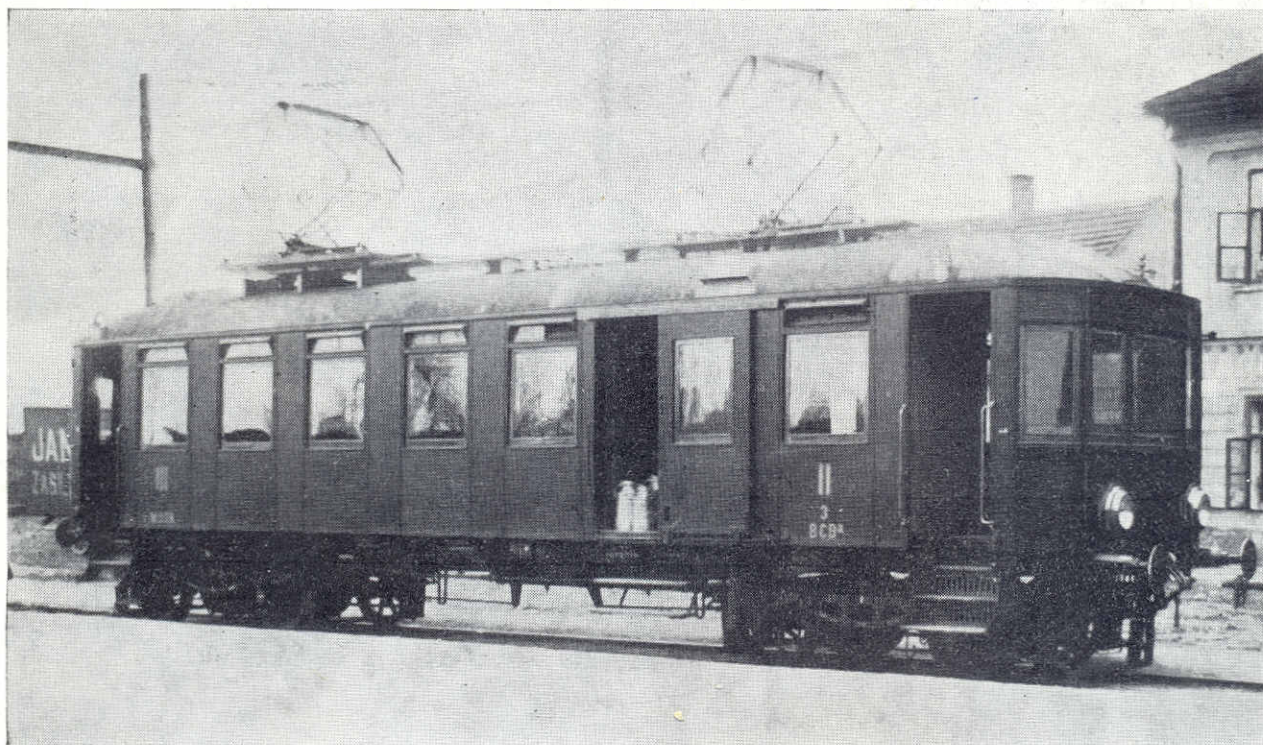
V minulém čísle jsme přinesli stručnou reportáž z trati Tábor—Bechyně, ke které se nyní vracíme obsáhlejším článkem.

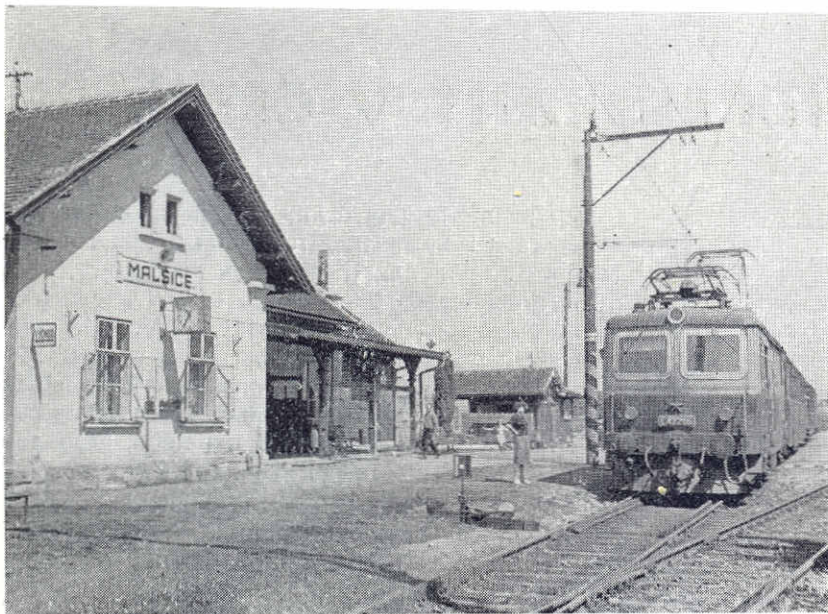
Bechyňská elektrická dráha, taková, jak ji známe dnes, je dílem rozsáhlé rekonstrukce, která byla dokončena v říjnu 1938.

Původní elektrická dráha z Tábora do Bechyně byla stavěna v letech 1902 až 1903 již s tím úmyslem, že bude provozována výhradně elektricky. Trasa byla vedena tak, aby stavba byla levná a stoupání až 35‰ byla přenechána k zvládnutí elektrické trakci. S trvalým provozem parními lokomotivami se na této trati nikdy nepočítalo a tak zde chybí zcela zařízení pro zbrojení lokomotiv vodou. Na tehdejší dobu to byl velmi odvážný čin a musíme ocenit odvalu konstruktérů Křižíka, Lista a Rosy, že pro elektrizaci zvolili napájecí systém v té době zcela nový: byl stejnosměrný o napětí 2krát 700 V s dvoudrátovým vedením podobným jako u italských trojfázových drah. Střední vodič byl v kolejnicích.

Napájecím zdrojem dráhy byla parní elektrárna v Táboře u řeky Lužnice pod železničním mostem (budova stojí podnes). Měla dva generátory, každý na napětí 1400 V o výkonu 80 kW a dva přídatné generátory o napětí 2krát 116 V. Dále byla v elektrárně akumulátorová baterie o napětí 1400 voltů kapacity 170 Ah. Pomocné generátory sloužily k vyrovnání úbytku ve vedení, které bylo v celé délce 24 km jednostranně napájeno. Tato pomocná dynamo mohla být připojena k zesilovacím vedením, která byla pro každý vodič vedena až do stanice Malšice, nebo mohla zvyšovat napětí na napájecích vedených z hlavního dynamo. Trať končila před Bechyní na levém břehu Lužnice, na nádraží, které dnes slouží pro účely vlečky dřevařského závodu. Původní nádražní budova je zachována.

Vozidlový park byl složen ze dvou motorových vozů uspořádání Bo' Bo' o výkonu 120 k (později označeny ČSD M 400.001 a M 400.002, rekonstruovány 1932 a 1931). V roce 1905 a 1908 byly dodány firmou Křižík, další dva motorové vozy o výkonu 140 k (později označeny ČSD M 400.003 a 004). Také výkon elektrárny byl v těchto letech zvětšen o dva generátory poháněné jedním parním strojem o výkonu 2krát 85 kW.





K obrázkům na str. 29–32

Motorový elektrický vůz v původní úpravě s dvěma sběrači.

Foto J. Fleissig

Vlak tažený elektrickou lokomotivou E 422.001 v železniční stanici Malšice.

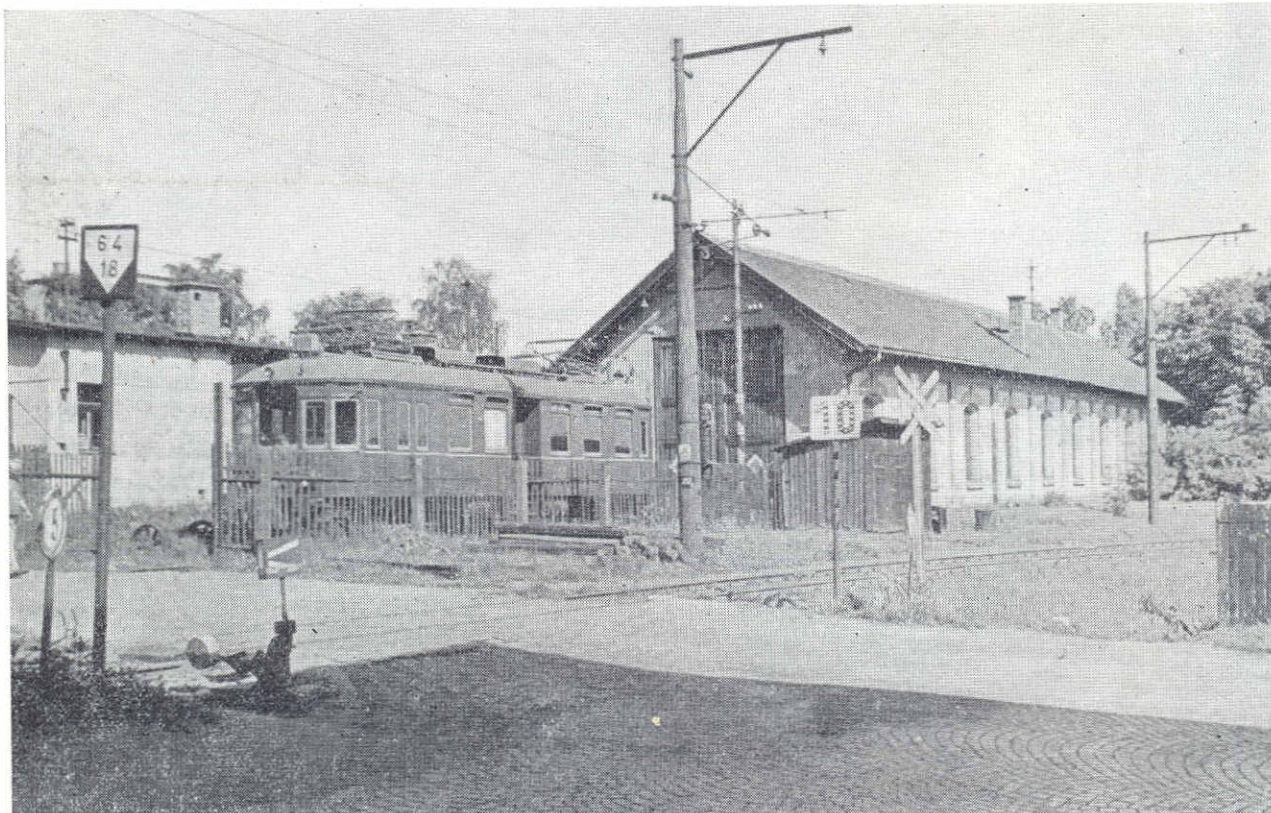
Remiza z roku 1902 pro Křižickou dráhu v Táboře. Před ní stojí elektrický motorový vůz z roku 1906 EM 410.001.

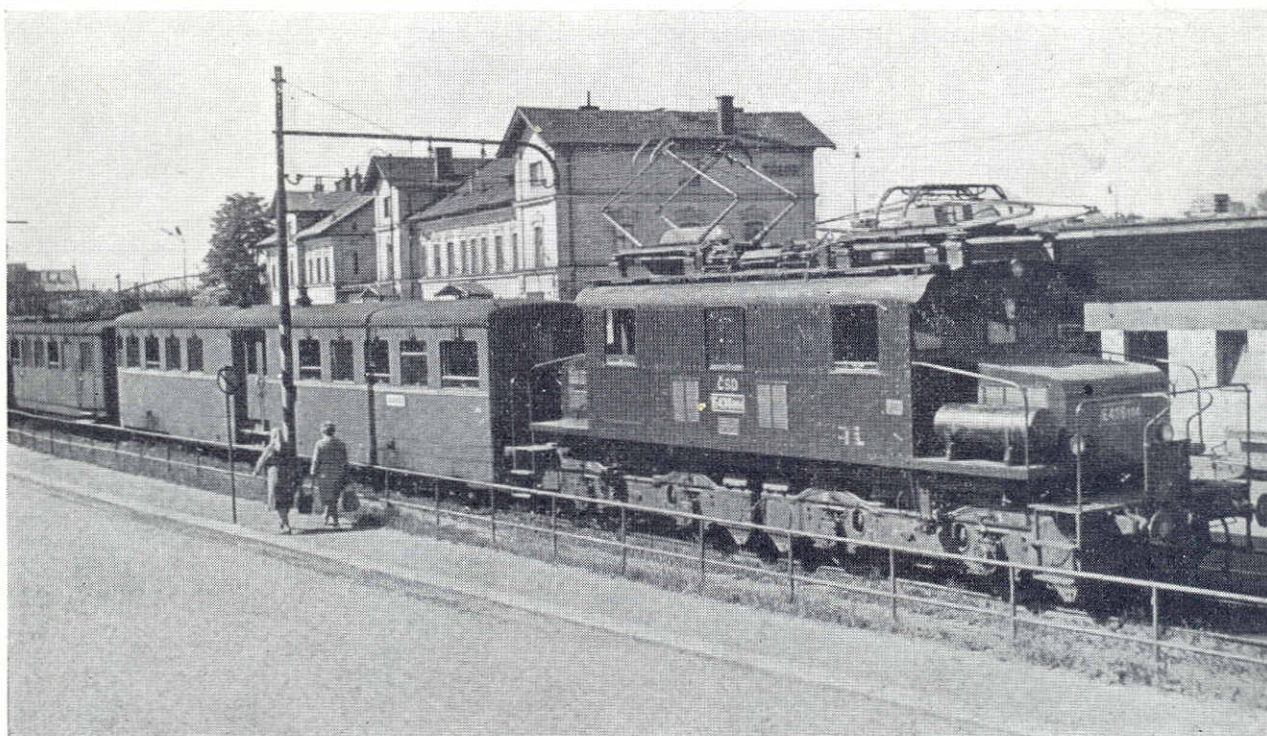
Osobní vlak před stanicí v Táboře. Elektrická lokomotiva E 436.004 v čele vlaku – výrobek ČKD 1927 – je původně z elektrizovaného uzlu pražských nádraží.

Nová staniční budova v Bechyni s elektrickou lokomotivou E 422.001 – výrobek Škoda 1960.

4 snímky ing. Jiří Šedivý

Během první světové války byly v úseku Tábor — Malšice sejmuty dva trolejové dráty k získání mědi pro válečné účely. Po válce se projevila snaha o obnovení pravidelného provozu a tak byl v roce 1925 z podnětu ing. dr. Bílka (pracovník ministerstva dopravy v oboru elektrické trakce, od roku 1953 docent Vysoké školy dopravní, zemřel r. 1955) vypracován projekt na rekonstrukci elektrizace. Byla navržena jednovodičová stejnosměrná soustava o napětí 1500 V, stejná jako se tehdy navrhovala pro elektrizaci pražských nádraží.

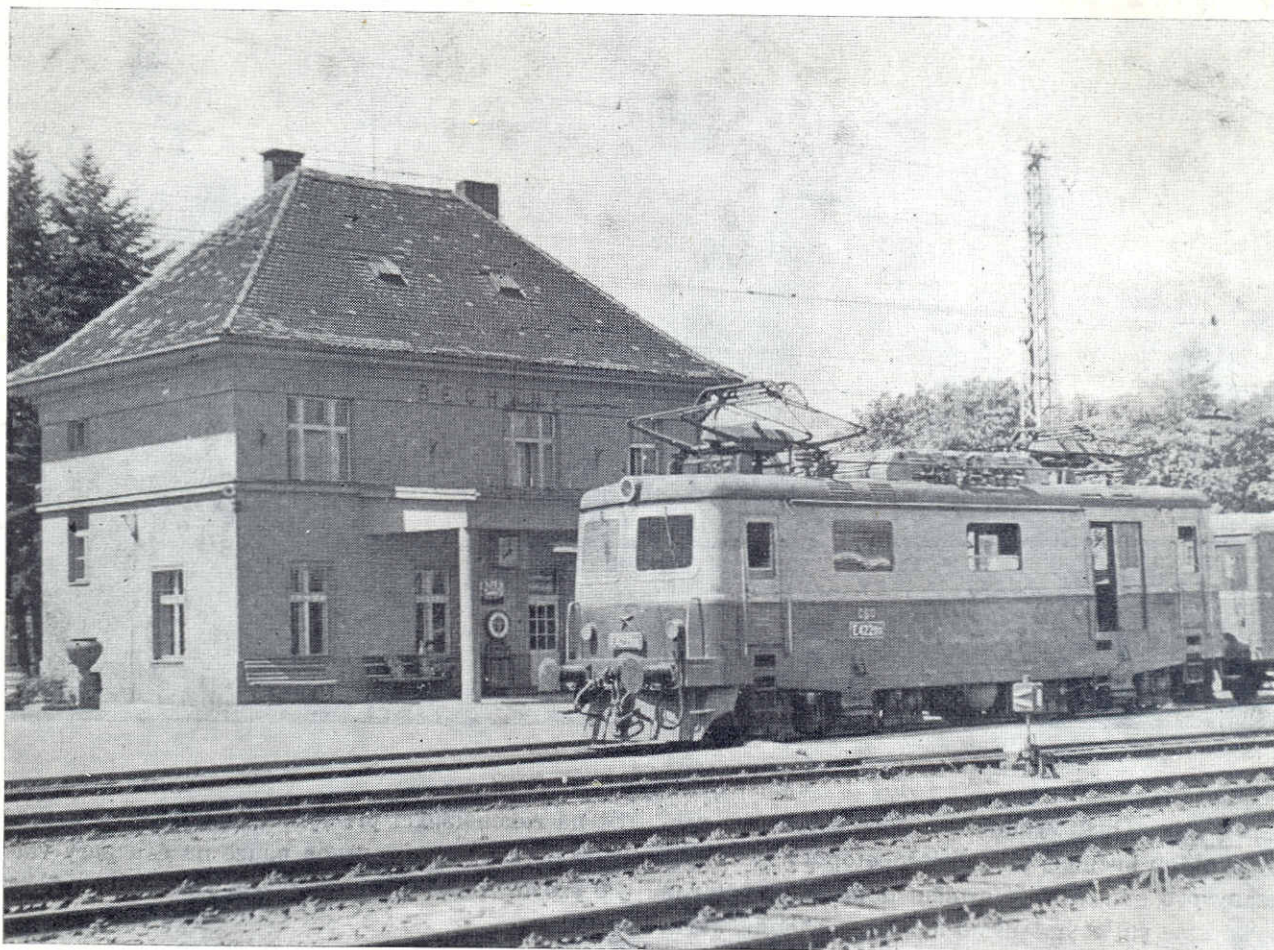




V Bečyni bylo vybudováno nové nádraží na pravém břehu Lužnice, nový železobetonový most společný pro silniční i železniční dopravu a měnična vybavena rtuťovými usměrňovači o výkonu 2krát 75 kW spojenými za sebou na napětí 1400 V. Střední spojovací uzel byl spojen s kolejnicemi, neboť vedení bylo v první etapě ponecháno dvoudrátové. První etapa se skončila v roce 1931, kdy byla dána do provozu bechyňská měnična. Rekonstrukce motorových vozů z roku 1903 spočívala v tom, že jejich výkon byl zvětšen na 290 k. Další práce na modernizaci elektrizace bechyňské dráhy narážely na obtíže, vzniklé prodejem Tábořské elektrárny tehdejšímu Svazu jihočeských elektráren. Přestože se jednání protáhlo až do roku 1936, byl v Tábořské elektrárně zastaven provoz a umístěny v ní čtyři skleněné usměrňovače shodné konstrukce jako byly v Bečyni. V Táboře tak byl k dispozici výkon 300 kW z usměrňovačů a dále ještě z pomocné akumulátorové baterie. V roce 1937 se začalo na podzim s druhou etapou rekonstrukce, která zahrnovala přeměnu na jednovodičovou soustavu 1500 V. Měnična v Bečyni byla přepojena tak, že dva usměrňovače byly řazeny paralelně, jejich výkon byl 300 kW při 1500 V. Z dalších motorových vozů byl rekonstruován v roce 1939 jen jeden — M 400.003 — neboť vůz M 400.004 byl po vyhoření zrušen. V létě 1938 byly dělány dokončovací prá-

ce na rekonstrukci při výluce elektrického provozu. Doprava byla omezena pouze na dva páry vlaků provozovaných v parní trakci lokomotivou řady 320.0.

Po druhé světové válce v roce 1953 byly pro „Bechyňku“ dodány elektrické lokomotivy řady E 422.0, výrobek Škoda. Současně byla dána do provozu další měnična v Malšicích, měnična v Bečyni slouží jako záloha. Lokomotivy řady E 422.0 nezůstaly na této dráze osamoceny. Po přeměně napájení pražského uzlu na 3 kV se do depa Tábor dostaly lokomotivy řady E 436.0 a E 424.0. Z těchto lokomotiv je dodnes v provozu E 436.004 a můžeme jí mezi Tábořem a Bečyní vidět jak s osobními vlaky sestavenými z přívěsných vozů řady Balm původně určenými a provozovanými s motorovými vozy „Modrými šípky“, tak i s manipulačními vlaky o váze kolem 200 t. Její denní kilometrický průběh je přes 300 km.



Z původních motorových vozů postavených firmou Křižík se dodnes zachoval vůz EM 410.001, který pochází z roku 1903 a byl původně označen jako M 400.001, a dále vůz EM 400.003, rekonstruovaný v roce 1939 z vozu M 400.003.

Údaje vozidel z trati Tábor — Bechyně:

Řada	EM 400.0	EM 410.0	E 422.0	E 436.0
Výkon (hodinový)	220 kW	220 kW	440 kW	1260 kW*)
Celková váha	25 Mp	28 Mp	48 Mp	64 Mp
Tažná síla (hod.)	2,7 Mp	2,4 Mp	6,8 Mp	13,2 Mp
Rychlost (hod.)	24 km/hod.	27 km/hod.	23 km/hod.	36 km/hod.*)

*) Na trati Tábor — Bechyně se využívá u lokomotivy E 436.0 jen sériového spojení trakčních motorů, tzn. výkon 630 kW při rychlosti

18 km/hod. Trať a energetické napájení nedovolují jízdu při paralelním řazení trakčních motorů této lokomotivy.

JEDNOSMĚRNÝ ELEKTRICKÝ MOTOROVÝ VŮZ PRAŽSKÉ TRAMVAJE

Ing. Zdeněk Maruna—Stanislav Linert

V této příloze se ohlédneme po sérii dvounápravových jednosměrných elektrických motorových vozů pražské tramvaje z r. 1948; sedm let trvalo, než spatřily slunce nad stovčatým městem, a přesto jen necelých 19 let mohly vozit vděčné Pražany. Dnes se můžeme setkat už jen s posledním z nich v muzeu Dopravního podniku — ale i za to budme vděční!

Historie

Po osvobození, v prvních poválečných letech, stála veřejná doprava hlavního města Prahy před naléhavým úkolem: co nejdříve napravit škody vzniklé válečnými událostmi.

Nejprve bylo nutno opravit celý vozový park elektrických drah, který byl již mnoho let přetěžovaný a neobnovovaný. V Závodech Ringhoffer - Tatra, a. s., Praha - Smíchov (od r. 1946 Tatra, n. p. závod Praha) byla v témže roce provedena přestavba motorových i vlečných vozů poškozených nálety, revolučními boji či pouličními nehodami.

Teprve potom hospodářská situace dovolila postupně, byť velmi pomalé, rozšiřování vozového parku, tak potřebné pro zlepšení pražské dopravy. Zmíněná smíchovská vagónka (nyní ČKD Praha, oborový podnik, závod Tatra Smíchov) dodala v r. 1946 (mimo čtyř vozíků pro přepravu kolejnic) na základě objednávky č. 713 v roce 1941 sérii 30 dvounápravových vlečných vozů se středním vstupem. Byly to známé „krasiny“, kterých bylo z předcházející doby v provozu již 250. Nová série dostala evidenční čísla 1551 až 1580.

Ve stejném roce 1941 bylo požadováno dodání motorových vozů (objednávkou dopravního podniku č. EP 86667/41); ve válečné době se však dodávka neuskutečnila. Teprve po skončení války se vagónka začala zabývat touto objednávkou (pod svým číslem 0012 z roku 1946). Ústřední konstrukční kancelář v Kartouzské ulici (dnešní Výzkumný ústav kolejových vozidel) vypracovala v září 1946 ideový návrh motorového vozu (výkres č. 86 428, 1:20), během následujícího roku pak výrobní dokumentaci. Ke zpoždění dodávky došlo z důvodu větších změn proti předcházejícímu typu jednosměrného motorového vozu a pravděpodobně i z kapacitních důvodů výrobního podniku, kde se v prvních poválečných letech vyráběly hlavně železniční vozy, které byly pro národní hospodářství potřebnější. Teprve mnohem později se tento podnik stal monopolním výrobcem a dodavatelem vozů elektrických drah.

30 nových dvounápravových jednosměrných motorových vozů dostalo evidenční čísla 3069 až 3098. První z nich byly uvedeny do provozu 12. května 1948. Mezinárodní výstava rozhlasu, konaná právě v té době, se stala inspirací pro vznik jejich lidového názvu „mevra“.

Během bezmála dvacetiletého provozu nedošlo u těchto vozů k významnějším konstrukčním změnám. Byly nasazovány převážně na linky č. 1, 2, 4, 20 a 22, na kterých podle původního záměru vytvořily soupravy s 30 vlečnými vozy dodanými v r. 1946. V posledních letech provozu jezdily na lince č. 26. Domovem jim byly vozovny Strašnice a Střešovice.

Některé vozy se během provozu vrátily do výrobního podniku k provedení oprav; při nich bylo použito původní výkresové dokumentace. Podle neověřených zpráv byl 15. 12. 1949 opraven vůz evid. č. 3082, v r. 1950 vozy 3072 a 3073 a v době od 15. 1. 1962 do 25. 3. 1952 vůz evid. č. 3083. Do vozu evid. č. 3098, který byl ve výrobním podniku též v r. 1950, byly zamontovány zářivky a rozhlas k hlášení stanic. Ten byl uveden do zkušebního provozu 12. 3. 1950 a odmontován 30. 5. 1950.

V letech 1953 až 1955 byla na celém parku pražských motorových vozů provedena přestavba sběračů proudu: kolečka byla nahrazena smykadly. Výměna se prováděla průběžně tak, jak jednotlivé vozy byly přistavovány k revizím do dílen.

Vozy evid. č. 3085 a 3086 byly zničeny požárem v Ústředních dílnách dopravního podniku (v tzv. Rustonce) dne 7. 1. 1958. Ostatní vozy série byly pro závažné poruchy kontroleru (proražení izolace a zkratky ohrožující bezpečnost řidiče) vyřazeny v krátkém časovém období na rozhraní roku 1966 a 1967. Pouze vůz evidenční číslo 3098 byl přestavěn na vůz měřicí a vůz č. 3083 je uchován v podnikovém muzeu. Ostatní vozy byly zrušeny a sešrotovány.

K historickému přehledu ještě dodejme, že provozovatel se v době výroby popisované série oficiálně nazýval Dopravní podniky hlavního města Prahy. I když sdružoval provoz elektrických drah, trolejbusů i autobusů, přesto číslování vozidel jednotlivých druhů městské hromadné dopravy bylo vedeno nezávisle na sobě; teprve v posledních letech byly autobusy a trolejbusy přechíslovány a zařazeny do jednotného pražského systému.

Technický popis

VŠEOBECNĚ

Jednosměrný motorový vůz tramvajový (tj. vůz s jedním stanovištěm řidiče a s nástupními i výstupními dveřmi pouze na pravé straně skříně ve směru jízdy) na stejnosměrný proud o napětí 600 V, s nápravovými motory. Normální rozchod.

Objednavatel: Dopravní podniky hl. m. Prahy.

Výrobce: Tatra n. p., závod Smíchov, rok 1948, tov. čísla nelze zjistit.

Evidenční označení: 3069 až 3098.

Délka vozu přes nárazníky	11 830 mm
Délka skříně	10 680 mm
Vnější šířka skříně	2 130 mm
Rozvor náprav	3 500 mm
Výška podlahy nad kolejnicí	765 mm
Váha vozu	13 600 kg
Nejvyšší dovolená rychlost	40 km/h
Největší zrychlení prázdného vozu	1,0 m/s ²
Největší zpoždění prázdného vozu	1,6 m/s ²
Nejmenší nouzové zpoždění vozu	1,0 m/s ²

Dovolené obsazení podle Pravidel technického provozu městské dopravy z r. 1958:

	normální	maximální
Počet míst k sezení	22	22
Počet míst k stání	38	60

VOZOVÁ ČÁST

Spodek vozu je elektricky svařovaný z oceli.

Dvojkolí rozchodu 1 435 mm má hvězdicová kola (po osmi paprscích) s obručemi šířky 80 mm, bez vzpěrných kroužků, průměru 700 mm.

Ložiska kluzná pro svrchní pružnici.

Pružnice jsou sestaveny na přední nápravě z deseti pružin, na zadní ze třinácti; dodatečně jsou vypruženy válcovými pružinami.

Spřáhlo a narážadlo pražského vzoru.

Ruční *brzda* vřetenová Ackleyova je ovládána klikou stanoviště řidiče, na kola působí špalíky. Vůz má dále provozní brzdu elektrickou, ruční hydraulickou a kolejnicovou elektromagnetickou.

Pískovače mechanické jsou před oběma předními a za pravým zadním kolem. Ruční pískovač u řidiče.

Kostra skříně je z lisovaných ocelových sloupků, pokryta ocelovým plechem tl. 1,5 mm. Plech je přinýtován pro snazší opravy případných deformací a poškození. Vaznice a kružiny jsou svařeny z válcovaných uhlíků.

Dveře. Vstup je předními, výstup středními a zadními dveřmi. Vstupní dveře jsou teleskopické (otvírají se obě poloviny nestejně rychlým posunem směrem k čelu), oboje výstupní jsou dvojitě s kuličkovým závěsem „Perkeo“ (otvírají se posunem do stran). Ovládány jsou elektrohydraulicky. Řidič ovládá přední (případně všechny), průvodčí střední a zadní. Pro usnadnění nástupu a výstupu jsou z obou stran dveří madla (záchytné tyče). U předních dveří na levé straně je šikmé madlo. Z vnitřní strany jsou polozrcadlová skla dveří i přilehlá úzká okna chráněna ochrannou kovovou tyčkou. Dveře jsou z téže strany vybaveny madly.

Stupátka. U vstupních dveří je do podlahy zapuštěn schod, pod středními dveřmi je sklopné stupátko, které se skládá současně s pohybem dveří, zadní dveře mají opět pevný schod.

Podlaha je z borového dřeva, natřená, krytá odnímatelnými dubovými rošty. Je v jedné rovině, pouze u řidiče je podnož. Nad koly jsou plechové kryty.

Okna jsou bezrámová z bezpečnostního skla, spouštěcí okna jsou vyvážena. Okno na boku přední plošiny a okno na zadním čele jsou chráněna kovovou tyčí. Skla dveří polozrcadlová.

Vnitřní výdřeva je z mahagonových překližek, okenní ráma a lišty z plného mahagonového dřeva.

Podélná sedadla z jasanových a mahagonových latí. Opěradla s vyplštěným pruhem. Záchytné tyče z nerez, obšité koženkou. Pod podélnou lavicí je schránka pro potřebu obsluhy (příp. na nálezy).

Větrače střešní jsou nabírací, nadokenní žábrové.

Stálé *stanoviště průvodčího* je vybaveno vyplštěřovaným sedadlem s opěradlem, kovovou schránkou na peníze a jízdenky a je vyvýšeno o 350 mm nad podlahu. Návěstní zařízení průvodčího je elektrické (bzučák na napětí 24 V).

Stanoviště řidiče je od prostoru pro cestující odděleno nízkou dřevěnou zástěnou, vyztuženou svislými kovovými záchytnými tyčemi a svinovací koženkovou záclonkou. Sedadlo řidiče i opěradlo je vyplštěřováno, má trubkovou nohu a je přestavitelné svisle i vodorovně. Řídicí kontrolér je umístěn šikmo v levém rohu čela. Má 9 jízdních a 8 brzdových stupňů. V dosahu řidiče jsou další ovládací zařízení: páka na zvedání ochranného zařízení, páka hydraulické brzdy, ovládání dveří, kolo ruční brzdy a ruční pískovací zařízení. Na pravém rohovém sloupku je manometr hydraulického čerpadla s dvěma kontrolními žárovkami. Na podlaze jsou šlapky mechanického pískovače, návěstního zvonku a elektromagnetické kolejnicové brzdy.

Zrcadlo na vnější straně pravé bočnice slouží řidiči pro pozorování přední části vozu. Další je uvnitř vozu

a průvodčí jím pozoruje zadní dveře. Později bylo doplněno i zrcadlem vnějším.

Ochranný rám proti přejetí soustavy „Svoboda–Jirgl–Charvát“ je umístěn pod předním předstávkem. Působí tak, že najetím laťové mřížky zavěšené pod čelnicí na překážku dojde k uvolnění závěsu a spadnutí proutěných smetadel před přední dvojkolí. Podélná ochranná prkna jsou výškově přestavitelná.

Ochranný čelník profilu „U“ chrání přední čelo proti nárazu.

Linková svítilna trojúhelníkové základny je připevněna na dřevěné podloží nad pravým předním rohovým sloupkem. Ve dvou stěnách má mléčné sklo; víko lze odklopit a do rámečku předsunout transparenty s číslem linky.

K vystrojení střechy patří střešní větrač nad předním čelem (s prostorem pro linkový stykač), za ním kryt pro bleskojistku, sestava jízdních odporů pod plechovým krytem, u něho na levé straně střechy kabelový kanál. Po obou bocích jsou nástřešní lávky a podélné dřevěné příložky (ochozy) přístupné čtyřmi sklopnými stupátky vedle předních dveří. Nad dveřmi jsou okapní žlábků.

Skříně je dále doplněna držákem výhybkové tyče (vpravo na předním čele), háčky pro zavěšení tabulky cíle jízdy (na obou čelech) a očky pro zaklesnutí konce provazu od sběrací tyče (na obou čelech úhlopříčné proti sobě).

Nátěry. Střecha s veškerou výstrojí mimo linkové svítilny a krytu na odpory bílá (později šedá). Linková svítilna černá, v ní mléčné bílá skla. Všechny okenní, dveřní a rohové sloupky od poprsnice výše bílé. Lišty na spodní polovině skříně po vyrobění patrně hnědé (neověřeno), později hnědé. Plochy spodní poloviny skříně bílé a červené (rozdělení barev viz fotografie); každá souvislá plocha poblíž okrajů lemovaná dvěma proužky opačné barvy. Ochranný čelník patrně hnědý až k rohové liště, konce bílé. Madla mosazná, reflektor stříbrně lesklý. Nápisy, evidenční čísla a znaky provedeny jako obtisky. Spodek vozu černý, spřáhlo šedé. Všechny bílé plochy na stěnách později barveny krémově.

TRAKČNÍ ČÁST

Silnoproudá výzbroj ČKD je na stejnosměrné napětí 600 V, *slaboproudá* ERA na baterii 24 V; ta je umístěna společně s regulátorem nabíjení pod lavicí naproti zadním dveřím.

Sběrací tyč je svařena z kovových trubek (měď, mosaz) a uvnitř vyztužena pružnou tyčí. Styk s trolejí se původně děl prostřednictvím mosazného kolečka se žlábkem (kladky), později plochým ferografitovým smykadlem.

Linkový stykač, který odděluje vůz od síťového napětí v době mimo jízdu, je umístěn v tělese střešního větrače a je přístupný i ze stanoviště řidiče.

Obě dvojkolí jsou poháněna *trakčními motory* typu TM 28, jež jsou nasunuty na nápravách. Každý motor má trvalý výkon 40 kW, hodinový 55 kW.

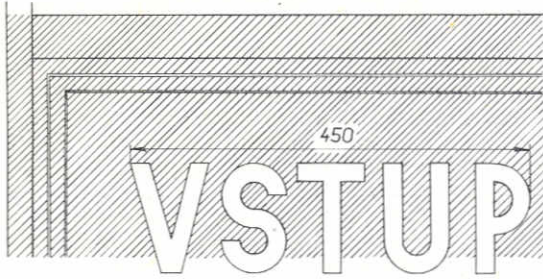
Pro *styk s vlečným vozem* slouží jednak prutová spojka na střeše na zadním čele přivádějící elektrický proud pro osvětlení, jednak zásuvka vlevo na zadní čelnicí napájející solenoid brzdy vlečného vozu.

Osvětlení uvnitř vozu je žárovkové; na stropním světelném kanále je řada skleněných osvětlovacích těles pro normální i nouzové osvětlení. Čelní reflektor největší konstrukce má 2 žárovky na napětí 600 V a jednu na napětí 24 V pro parkovací osvětlení. Na zadním čele je elektrická koncová lampa a v levém dolním rohu odrazové sklo. Baterie napájí též stěrač čelního okna, signální zařízení ve voze a elektromagnetickou kolejnicovou brzdu, (aby ji bylo možno použít i v případě, že vůz je bez proudu). Po roce 1950 byly na vozy dosazeny elektrické ukazatele směru.

OBTISKY

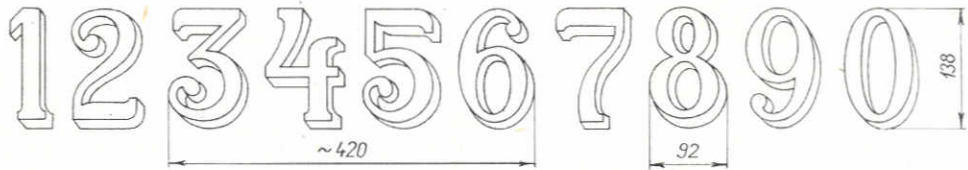
OZNAČENÍ DVEŘÍ

10x ZVĚTŠ.



ČÍSLICE EVID. ČÍSLA

10x ZVĚTŠ.



ZNAK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

25x ZVĚTŠ.

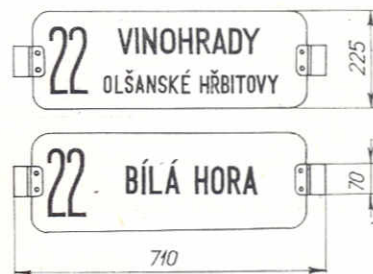
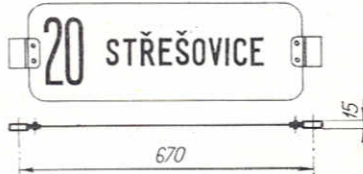


φ 260

TABULKY

TABULKA CÍLE JIZDY

5x ZVĚTŠ.



TRANSPARENT OZNAČENÍ LINKY

5x ZVĚTŠ.



L+h 68.

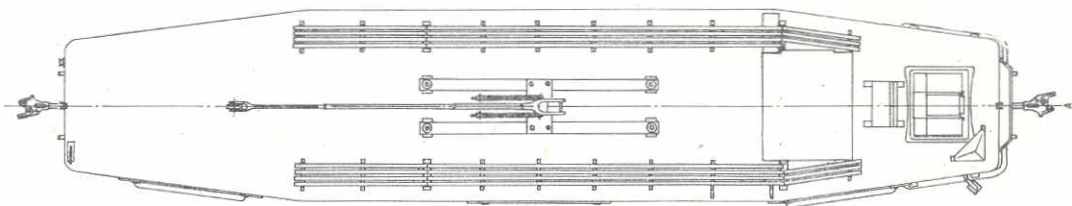
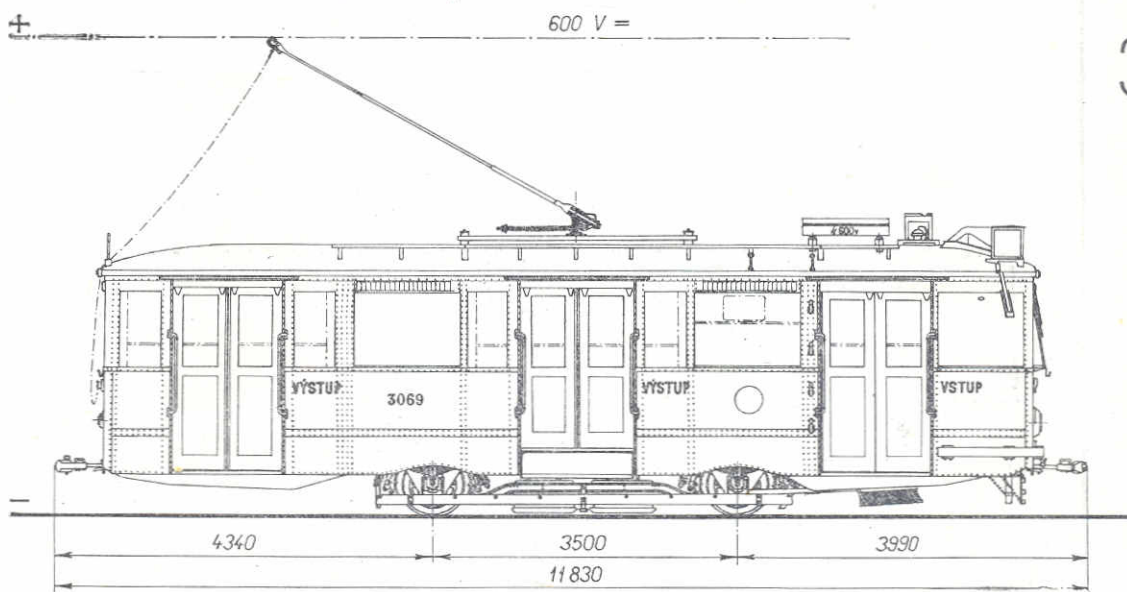
DOPRAVNÍ PODNIK HL

VÝROBA :

TATRA, N.P., ZÁV. SMÍCHOV 1948

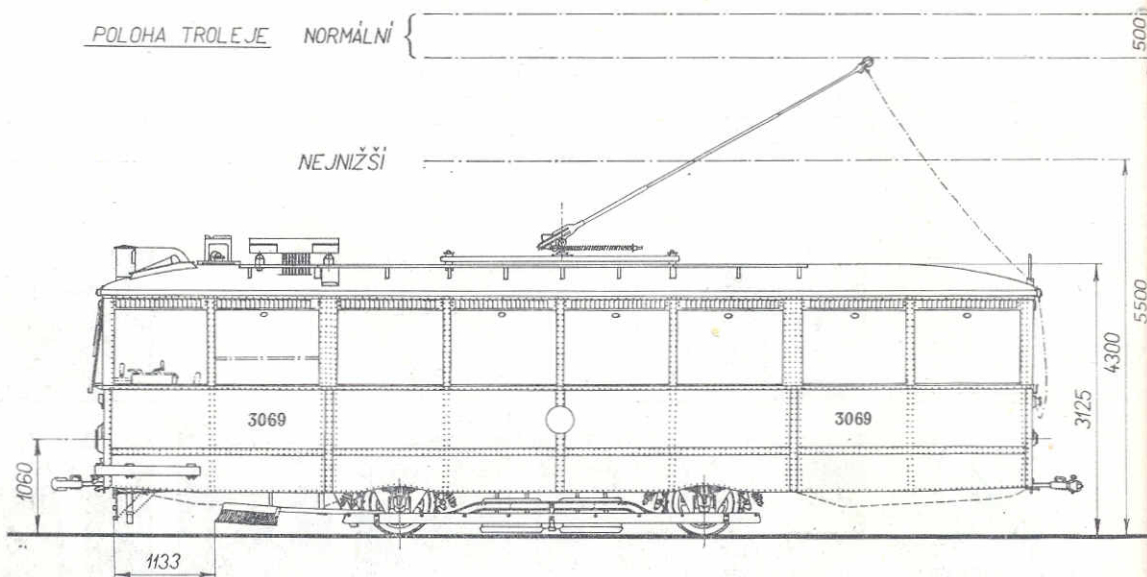
3

3



POLOHA TROLEJE NORMÁLNÍ

NEJNÍŽŠÍ

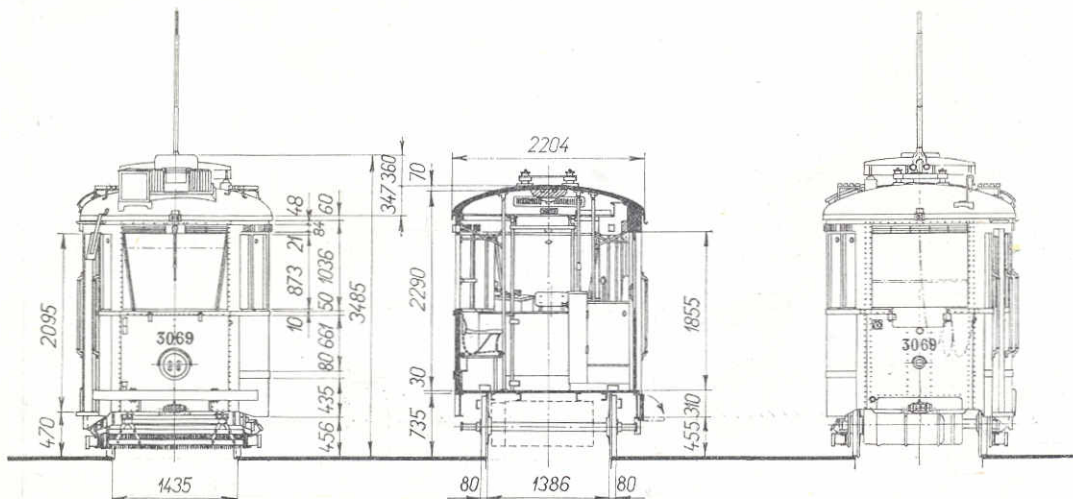
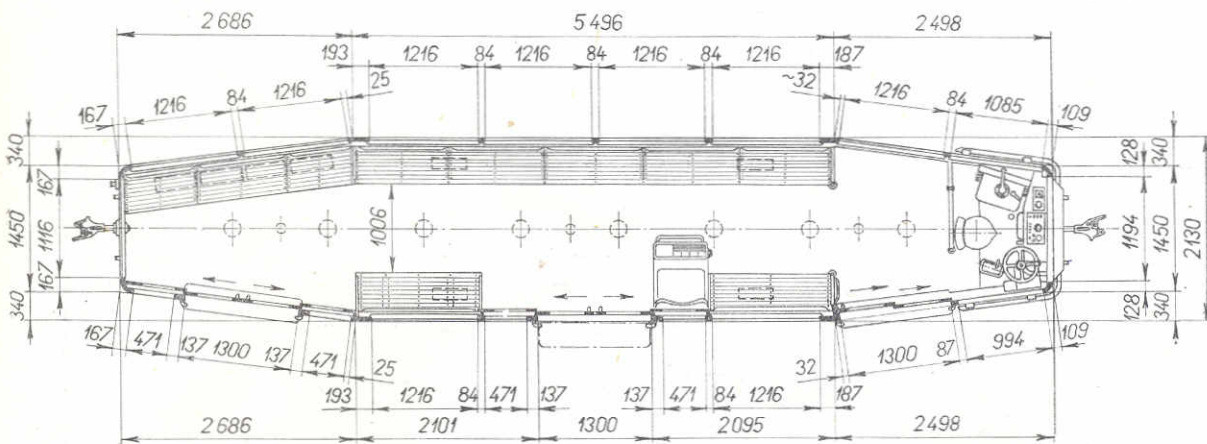
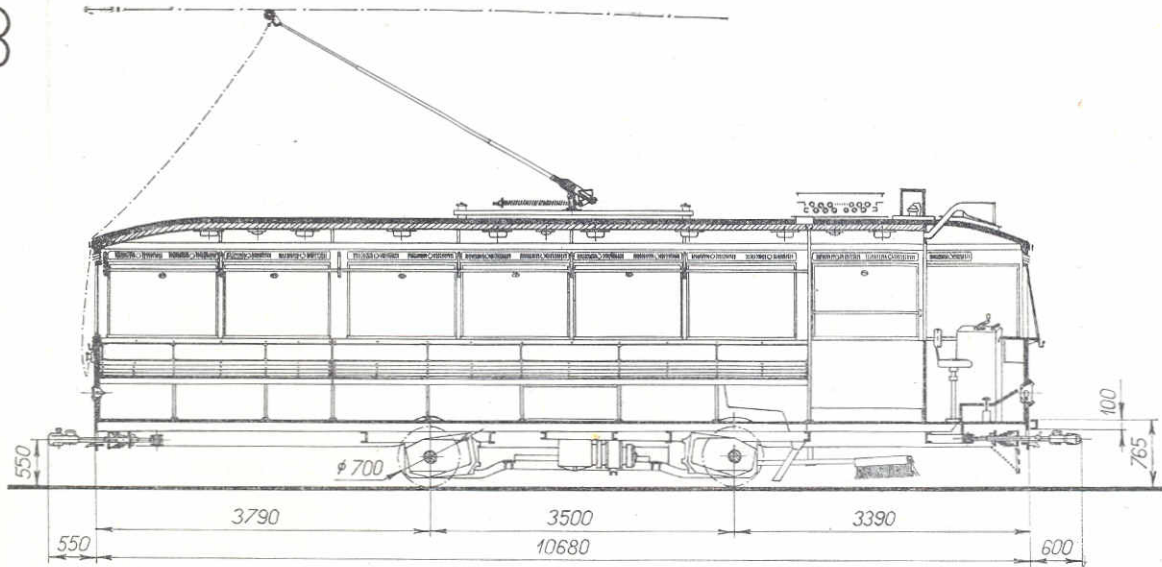


AVNÍHO MĚSTA PRAHY

VÝKRES DLE STAVU:

PO VYROBĚNÍ:

69
98

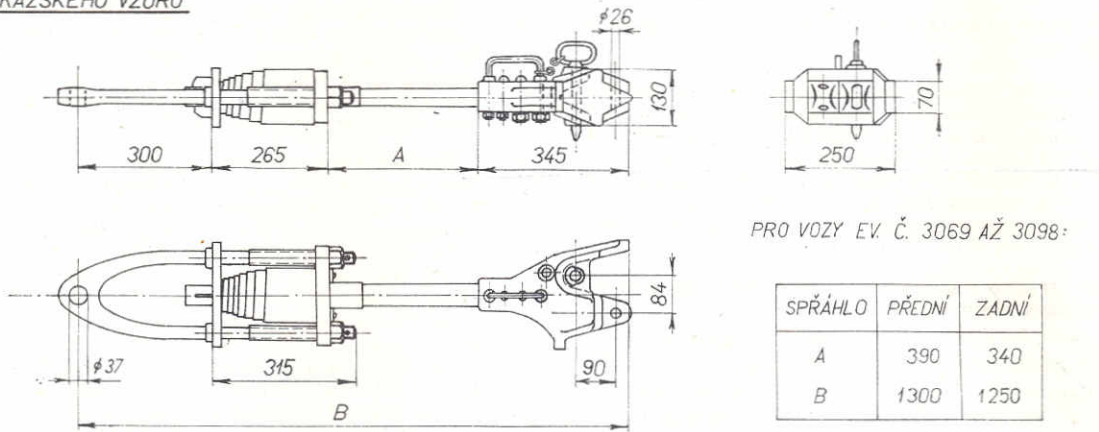


L. 1115

DETAILY

SPŘÁHLO PRAŽSKÉHO VZORU

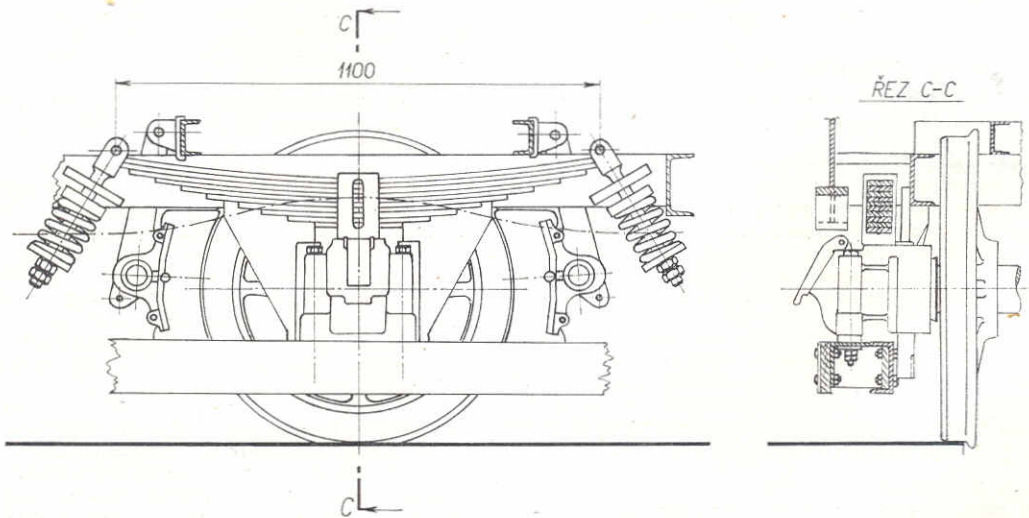
5 x ZVĚTŠ.



PRO VOZY EV. Č. 3069 AŽ 3098:

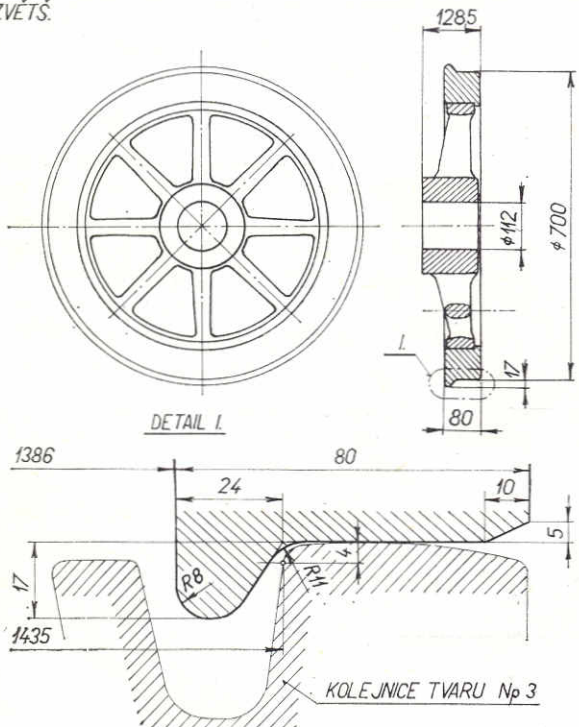
POJEZD

5 x ZVĚTŠ.



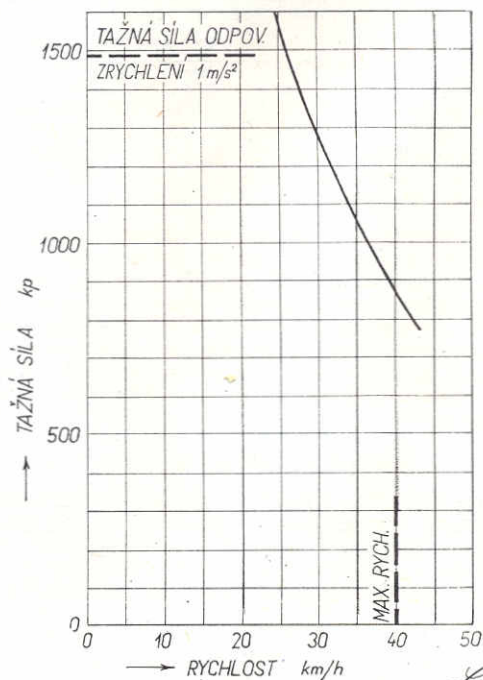
KOLO

5 x ZVĚTŠ.



TECHNICKÉ CHARAKTERISTIKY

TRAKČNÍ DIAGRAM (PŘIBLIŽNÝ)



L 68.

Nejprve několik slov o základním předpisu městské dopravy:

Pravidla technického provozu městské dopravy (vydala Tisková, ediční a propagační služba místního hospodářství, Praha 3, Hybernská 10, v r. 1958), jsou základním a dosud platným předpisem pro vozidla, pevná zařízení, výstavbu i provoz městské dopravy; tuto dopravu v celostátním měřítku povyšují na jednotnou úroveň a umožňují tak její porovnání s normální železnicí.

Po stránce *názvosloví* poprvé oficiálně rozdělují *vozový park tramvajový*:

- motorové a vlečné vozy osobní dopravy,
- motorové a vlečné vozy nákladní,
- motorové a vlečné vozy pro zvláštní účely (sněhové pluh, vozy na obrušování) a čištění kolejnic, posunovací lokomotivy, vozy jeřábové atd.).

Dále upřesňují způsob měření *rozchodu* kolejí městské dopravy: rozchod se měří pod temenem kolejnic a to v hloubce:

- 14 mm u kolejnic Vignolových (tj. širokopatných),
- 8 mm u kolejnic tvaru Np 4 (se širokým žlábkem),
- 4 mm u kolejnic tvarů Np 3, Np 3a (s úzkým žlábkem).

Obrys pro vozy v městské dopravě dříve nebyl definován a nepřináší jej ani zmíněná Pravidla. Mlčky považují za normu obrys jednotného čtyřnápravového vozu typu T o šířce 2 500 mm a k němu pak nově definují průjezdné průřezy v různém prostředí (v přímé, v oblouku, při svršku zapuštěném v dlažbě, u nástupiště, na zvláštním tělese, na dvoukolejně tratí atd.).

Do naší přílohy jsme tedy nemohli zakreslit odpovídající obrys pro vůz; vyznačené *výšky troleje* (čtenář necht' nám laskavě tento anachronismus promine) byly zavedeny také až v roce 1958 zmíněnými Pravidly. Naproti tomu tolerance napětí v troleji ani jeho *polaritu* (v Praze je v troleji pól +) Pravidla neuvádějí.

V těchto Pravidlech jsme tedy hledali (částečně neúspěšně) základy pro zpracování této přílohy. Její výkresová část se skládá z hlavního výkresu a dvou výkresů doplňujících. V nárysech vozu a jeho podélném řezu je z důvodu lepšího rozlišení podrobností mírně zkresleno výškové členění; pro přesnou práci jsou rozhodující kóty. Na rozdíl od obvyklého technického kreslení znázorňujeme čerchovanými čarami to, co je vidět bezprostředně za sklem oken; výjimečně v pohledu na vůz zleva je vyznačen i kontroler. Je třeba upozornit na chybu v typovém výkresu (č. 90450), který je jinak kreslen neobyčejně podrobně: výška temene střechy od koleje není 3 110, ale 3 125 mm. Tento údaj byl zřejmě omylem opsán z původního ideového návrhu, ačkoliv mnoho tam uvedených údajů bylo později při vlastní konstrukci změněno.

Zcela neúspěšné bylo úsilí o zjištění *továrních čísel* popisovaných vozů. V evidenční knize u výrobce, jinak dlouhá léta velmi pečlivě vedené, zůstalo z pohnutého osmačtyřicátého roku několik stran výrobních čísel nevyplněno. Dopravní podnik se ve své evidenci o tovární čísla nezajímá a proto je sám ani neevidoval. A konečně ani na uchovaném voze evid. č. 3083 nelze najít výrobní štítek; patrně v té době na tramvaje vůbec nebyl dosazován.

Několik poznámek k doplňujícím výkresům:

Nápisy VSTUP a VÝSTUP byly při výrobě provedeny jako obtisky (stejně jako na dnešních vozech typu T 3) ve stříbrné barvě bez orámování, o výšce písma 125 mm. Během času se u některých vozů vystřídal i kovové tabulky s týmiž nápisy provedenými plasticky, o výšce

písma 100 mm. Při eventuálním poškození tabulky použilo se opět obtisku.

Evidenční čísla (pražský dopravní podnik tohoto termínu používá namísto názvu „inventární číslo“ obvyklého u železnice) jsou složena z jednotlivých číslic — obtisků, a to v původním secesním slohu. Základní plochy číslic jsou zlaté, plastické vystínování je tmavším odstínem. Dnes již tento typ číslic v Praze není užíván.

Rovněž *městský znak* je obtisk. V jeho velmi bohatém barevném vypravení převládají odstíny červené, zlaté a stříbrné barvy; barevnou reprodukcí se vynasnažíme uveřejnit později. Od městského znaku užívá něho v současné době se tento původní odlišuje tím, že český lev má na hlavě ještě původní heraldickou korunu, symbol státní samostatnosti a na prsou historický znak Slovenska se třemi vrchy a křížem. Jak známo, státní znak byl ústavou z r. 1960 upraven do nové podoby, která se pak objevuje i na městském znaku pražském. Původní podobu (zobrazenou na výkresu) najdeme jako pozůstatek jen na několika dosud jezdících starších vozech a na vozech zrušených a odprodaných.

Tabulka cíle jízdy (směrová) je z ocelového plechu tl. 2 mm, bíle natřená s černým písmem. Nasazuje se na háčky na čelech vozu, v konečných stanicích se otáčí okolo vodorovné osy. Nápisy za zadní straně jsou tedy psány v převrácené poloze. Pro doplnění kreslených tabulek (zobrazujících stav z roku 1948): na zadní straně tabulky s číslem 20 je nápis VRŠOVICE, ČECHOVO NÁMĚSTÍ.

Transparenty označení linky jsou z plechu černé na barveného, ve kterém je vyseknuто číslo. Protože dopravní podnik tyto transparenty zhotovoval vždy jednotlivě, jsou ve velikosti číslic značné rozdíly: výška číslic se mění od 272 do 287 mm, tloušťka tahu od 37 do 44 mm. Transparent je v linkové svítilně podložen mléčným sklem, které je v noci prosvětleno. Není-li ve svítilně zasunut, je z mléčného skla rámečkem svítilny stíněn jen cca 20 mm široký okraj, jak ukazuje čerchovaná čára na výkresu.

Spráhlo pražského vzoru je jednotné pro všechny vozy, liší se však délkou a případně esovitým prohnutím narážedlové tyče, aby u všech typů vozů byla osa hlavy 550 mm nad kolejí. Hlavy se spráhly zasunutím kolíků do otvorů. Nespřažená spráhla jsou týmiž kolíky držena v osové poloze.

Trakční diagram je naznačen jen přibližně. Dříve se obvykle pro tramvaje nevyšetřoval a charakteristika použitého motoru, podle níž by ho bylo možno sestrojít, je dnes také nedostupná.

P r a m e n y

Pravidla technického provozu městské dopravy (Praha 1958). Informace vozového technika DP s. Handla.

Výkresová dokumentace dle seznamu výkresů pro 30 mot. vozů čís. 3069 až 3098 z 10. 8. 1948 (Tatra, n. p., Praha, obj. č. výrobce 0012, obj. č. Dopr. podn. EP 86667/41).

Typový náčrtek 1:20 č. 86428 z 16. 9. 1946

Typový výkres 1:50 č. 90450 z 23. 7. 1948

Starší výkresová dokumentace jednotlivých celků (Směrová tabulka, Sběrací tyč, Náravník)

Obtisky číslic a znaku

Fotografie vozů evid. č. 3070 a 3083 z r. 1948

Vlastní měření (Transparenty označení linek, větráče, kryty jízdních odporů atd.)

Duben 1968

TŘÍDĚNÍ A OZNAČOVÁNÍ VOZŮ ČSD

3. pokračování

V posledních letech byly některé starší vozy třímístného systému přeznačeny na nový systém pětímístného číslování, který vznikl po válce rozšířením pětímístného systému pomocných vozů (např. Rozhlasový vůz 807 byl přeznačen na č. 51093). Také nově stavěné vozy dostávají čísla tohoto pětímístného systému: např. cejchovní vůz má číslo 46600.

Na systém čtyřmístného číslování pracovních vozů během času působily tyto vlivy:

- Po válce se objevilo značné množství vozů číslovaných třímístnými čísly. Patrně je to analogie k dvoumístnému systému u předchozí skupiny vozů, která vznikla za války na Slovensku. Čísla vozů začínala libovolnou číslicí — i nulou, takže šlo o zcela využitý systém.
- Po válce, kdy opět vznikly ČSD a s nimi ředitelství státních drah, bylo těchto ředitelství více; přibyl Ustí n. L. Čísla následujících ředitelství se posunula o jednotku výše. Avšak u pracovních vozů tato změna nebyla provedena důsledně.
- Později, při přemísťování některých vozů k jiným Řsd, vozy nebyly přeznačeny a tak se postupně z přehledného číslování stávalo nepřehledné.
- Výjimečně se u pracovního vozu objevilo i pětímístné číslo, např. 92986.
- Praxe si časem vynutila rozlišování pracovních vozů na tzv. „Pracovní vozy trvale přidělené“, jejichž číslo bylo bíle orámováno a „Pracovní vozy volného oběhu“ s číslem bez rámečku.

Těmto nesrovnatelnostem učinil konec Služební předpis o hospodaření nákladními vozy (z r. 1963), který nově určil, že pracovní vozy nejsou vozy volného oběhu, mají nést pouze nápis „Pracovní vůz“ s příkazem „Vůz nesmí opustit stanici (obvod) ...“ a mají být bez čísla. S vozy si hospodář jednotlivé stanice a depa a vozy již nejsou ústředně evidovány.

Dříve, než si všimneme vývoje pětímístných čísel, vzpomeňme nově vzniklých druhů vozidel. Nové druhy vozidel pro vlastní potřebu železnice vznikaly současně s rozvojem motorizace a mechanizace těžkých prací. Živelný rozvoj měl za následek, že téměř každá nově vzniklá skupinka vozidel měla samostatný systém číslování.

Strojní podbíječky pražců dostaly tabulky s označením „ČSD-SP-01“, „ČSD-SP-02“ atd., podobné označení (počítanajíc „ČSD-SC-01“) dostaly strojní čističky šterku (lidově: síťovačky).

Sněhomety byly také číslovány postupně od jednotky, před číslem bylo písmeno S: S 1, S 2 atd.

Traťové vozíky a drezíny dostaly dvoupísmenné řadové označení a pětímístné číslo. U nákladních, tzv. motorových vozíků, byla řada Vm (např. Vm 50034), motorové drezíny pro přepravu osob měly řadu Dm (např. „Dm 4-4004“).

Na kolejích se objevila i starší nákladní auta přízpusobená pro převoz jeřábů typu Vošahlík, která byla součástí stavebních vlaků. Jejich čísla byla zajímavá: například: „A 130608“, „A 130605“ atd. Byl-li to náznak označení motorových vozů (řada M 130.6) nebo náhodná podobnost, je těžké určit.

Avšak motorové vozy pro údržbu trolejového vedení, které k nám byly dodány v posledních deseti letech z NDR, přestože nejde o vozy pro veřejný provoz, byly pojaty do systému označování trakčních vozidel: dostaly řady M 144.0 a M 263.0. Obvyklým řadovým označením byly označeny i motorové vozy přestavěné pro údržbu trolejového vedení; např. z řady M 296.0 vznikla řada M 264.0 Je to nedůslednost, neboť mnohá jiná kolejová vozidla, o nichž zde mluvíme, jsou též schopná samostatného pohybu a nejsou značena řadovým označením.

Vzniklo však též mnoho vozidel zdánlivě málo významných, pro něž nebyl jednotný systém zaveden, ale nějaké číslo se na nich přece občas objeví. Jsou to různé podvozky pro převoz kolejových polí, vlečné vozíky s různými nástavbami, pojízdné šablony pro kontrolu průřezného průřezu atd.

V padesátých letech se ministerstvo dopravy již vážně začalo zabývat číslovacím systémem; bylo třeba jej sjednotit. Mezitím však došlo k vydání Třídníku základních prostředků (platného od r. 1959), který pro účely inventarizace provádí ve skupině dopravních prostředků také rozřídění vozů dříve zahrnutých pod jeden pojem: vozy pro zvláštní účely dráhy. Normálně rozchodné vozy třídí takto:

vozy pro zvláštní účely	vozy pro tech. potřeby	vozy pro stavbu
sněhové pluhy vozy na vodu záchranné vozy vozy na vytápění desinfekční vozy pojízdná stavebna	převozní jeřáby nářadové vozy cejchovní vozy vozy na plyn rozhlasové vozy	stavební vozy mostní stav. vozy obytné vozy kolejové žebříky
pomocné brzdy požární vozy kropící vozy	vozy školní, kulturní, propagační a výstavní*)	díleňské vozy zásobárenské vozy telegrafní spojovací v. pomocné vozy
	vozy měřicí a tech. výzkumu*)	vozy váhařské napájecové vozy pojízdné měřirnny skladištní vozy*)
	pojízdná zařízení léčebné a hygien. péče*)	
pracovní vozy ostatní vozy a vozíky		charakterem vnitrozávodní dopravy (sem patří též různé druhy podvozků a podvalníků)

Vozy označené *) Třídník v původním znění uváděl neúplným pojmem nebo je neuváděl vůbec; byly doplněny.

U vozů úzkorozchodných provádí třídění vozů dříve nazývaných vozy pro zvláštní účely dráhy také na uvedených 5 tříd, jen s tím rozdílem, že sem nebyly doplněny opravy (viz *) — patrně omylem — dále za váhařské vozy je vložen pojem „váhařský vlak“ a poslední třída je nazývána jednodušeji „ostatní úzkorozchodné“. Podvalníky jsou vedeny jako samostatný druh úzkorozchodných nákladních vozů.

U vozů širokorozchodných Třídník uvádí ještě jednodušeji rozdělení: vedle parních lokomotiv, tendrů a „lokoaktorů“ rozlišuje jen „podvalníky“ a „ostatní širokorozchodné dopravní prostředky“.

Zato však je možno další zařízení schopná pojezdět po kolejích najít ve skupině Výrobní stroje a zařízení. I když zde nejen není rozlišován rozchod, ale dokonce jsou vedle zařízení kolejových i zařízení nepojízdná po kolejích, nalezneme zde ve třídě zařízení na strojní kladení žel. svršku m. j.:

- strojní podbíječky pražců
- strojní čističky šterku
- měřicí a kontrolní zařízení
- stroje a zařízení pro posunování a překládání kolejnic
- zařízení pro přepravu a výměnu dlouhých kolejnic.

-or-
(Pokračování příště)

ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘ NA JARNÍM LIPSKÉM VELETRHU

Dipl. Ing. Falk Barth, Leipzig

(psáno pro MALOU ŽELEZNICI)

Dne 3. března v 9 hodin se opět otevřely brány veletržních pavilónů v Lipsku. O překvapení se letos postaraly Německé dráhy (DR), které zahájily provoz na prvním úseku lipské rychlodráhy. V areálu techniky bylo zřízeno nástupiště a dvě soupravy obstarávaly v krátkých časových intervalech přímé spojení s hlavním nádražím v Lipsku. Protože nebyly k dispozici vhodné elektrické jednotky (ET 25 012 nevyhovuje při větším náporu cestujícím), byly nasazeny dvě pětidílné patrové soupravy osobních vozů s lokomotivami ř. E 11 na obou koncích. Jízdní doba trvala 7 minut, zatímco u zrychlených autobusů za stejné jízdné 0,50 MDN plných 15 minut. Jízdenky byly prodávány ve vlaku.

Nedočkaví modeláři z velké lipské skupiny „Friedrich List“ společně navštívili veletrh v den zahájení a jejich první kroky samozřejmě vedly do oddělení železničních modelů. I když po zkušenostech z minulých veletrhů nebyla očekávána žádná velká překvapení, bylo možno zhlédnout několik pozoruhodných drobností.

V prvním poschodí vystavovala firma Gützold novou dieslovou lokomotivu řady V 180. Provedení je stejně vynikající jako u řady V 100. Kromě motoru nemá nic společného s dřívějším výrobkem — lokomotivou řady V 200 — rozdíl je rovněž v délce. Drobné nedostatky v nátěru nasvědčovaly, že je vystaven prototyp. Model byl vystaven ve dvou barevných provedeních a kromě toho ještě v další verzi (dnes již nevyroběné) s odlišnou karoserií, kdy bylo u skutečné lokomotivy použito plastických hmot ke zhotovení obou kabin. Vcelku lze říci, že firma nezklamala modeláře a předvedla dva libivé a výkonné modely pro příznivce velikosti „HO“.

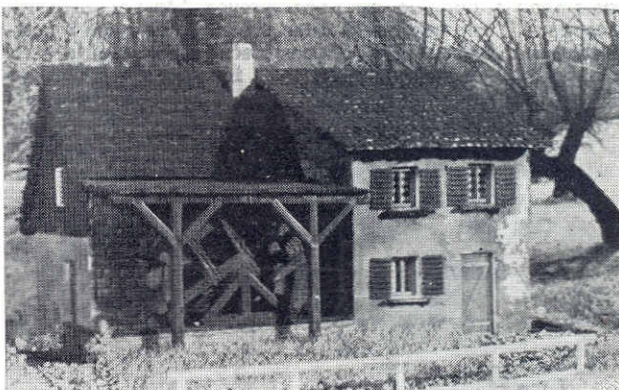
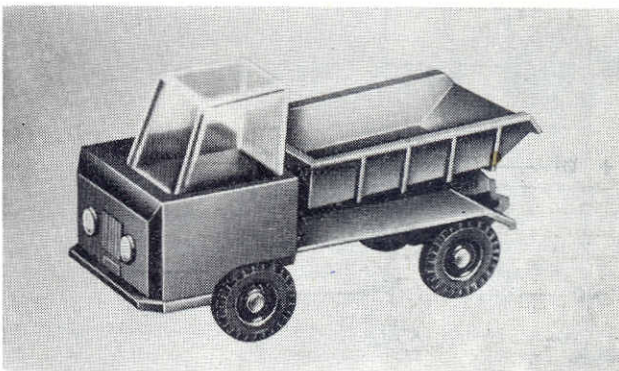
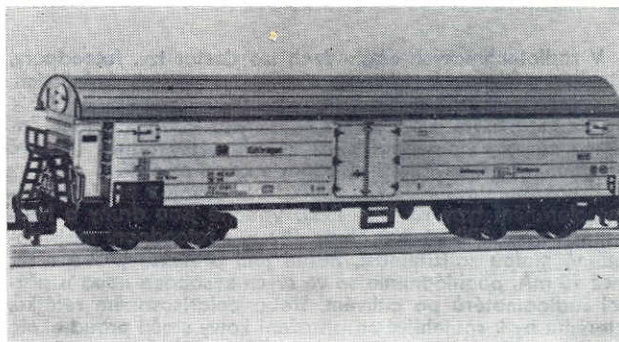
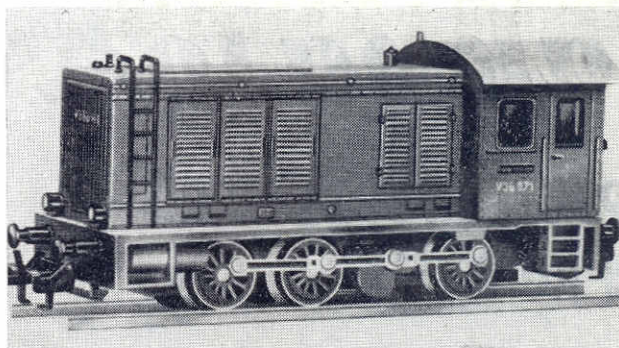
Firma PIKO pokračuje ve svém nepochopitelném mlčení a stagnaci. Očekávaná lokomotiva ř. E 11 se zatím neobjevila. „Novinky“ z roku 1966 se objevily ve vylepšeném provedení; lokomotiva řady 55 s jedním dvojkolím opatřeným na pojízdné ploše pryží a řada E 44 s černě zbarveným podvozkem. Do obchodů (v NDR - pozn. překl.) se ještě vůbec nedostalo spráhlo „i“ ani plošinový vůz s klanicemi vystavený na podzimním veletrhu. Další komentář k práci firmy PIKO je jistě zbytečný.

Příznivci velikosti „TT“ mohli zhlédnout dvě novinky, i když již dříve uvedené v katalogu firmy Zeuke. Jedná se o lokomotivy řad V 36 a E 11. První je ve velmi dobrém provedení, druhá má drobné nedostatky v provedení střechy. Rovněž nátěr by se měl u sériově vyráběných modelů zlepšit. Byl vystaven i nový čtyřnápravový chladičový vůz a kotlový vůz v novém barevném provedení.

Ve velikosti „N“ díky firmě PIKO nebylo žádných novinek. Patrová osobní souprava bude dodávána i v dvoudílném provedení. Jugoslávská Mehanotechnika předvedla ve velikosti „N“ americkou nákladní soupravu — lokomotivu a několik vozů. Vzhledem k tomu, že dodává většinu své produkce do USA, je to zcela pochopitelné.

Ve společném stánku firem Auhagen a Scheffler byl vystaven model lesního krmítka a mysliveckého posedu. Franzke předvedl horský hotel, VERO pěkný vodní mlýn s otáčejícím se vodním kolem a dva rodinné domky. Několik pěkných nových silničních vozidel vystavovala firma Espewe.

Přeložil — stál



4 foto: Pressedienst der VVB Spielwaren Sonneberg

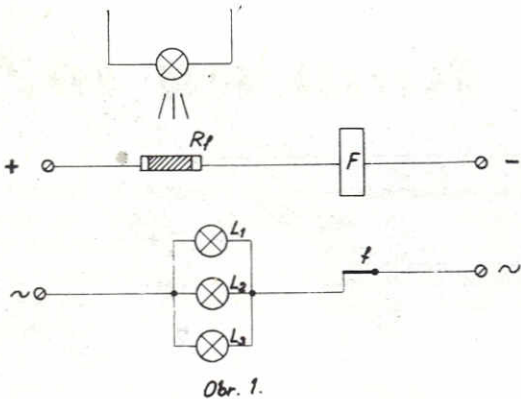
Jak na to?

POUŽITÍ FOTOODPORŮ V KOLEJIŠTI

Pavel Holec

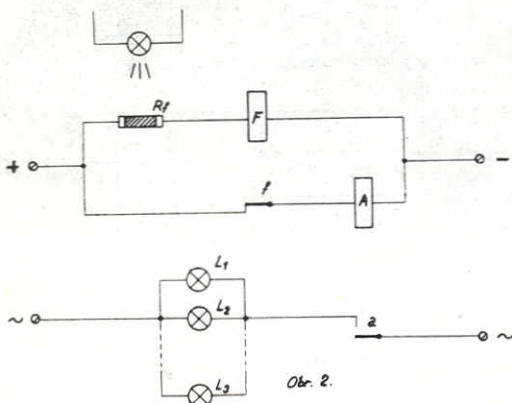
V radiotechnických obchodech lze dostat tzv. fotoodpory, kterých můžeme s výhodou použít na našich kolejištích. V průhledném polystyrenovém pouzdru o rozměrech $13,5 \times 14,5 \times 5,2$ mm je uložena vrstva sírníku kadmennatého. Zároveň za tmy naměříme mezi vývody velký odpor (řádově megaohm), při osvětlení se odpor značně zmenší.

K nákupu stačí 45,- Kčs (občas ale bývají v prodeji i mitoleranční typy za 12,- Kčs). Vhodné jsou druhy o hodnotách mezi 100 až 300 ohmy. Protože fotoodpory mají poměrně malou zatížitelnost, **nesmí jimi protékat proud větší, než 15 mA**, poohlédneme se ve svých zásobách nebo u přátel radioamatérů po citlivém, třeba polarisovaném relátku, kterému by k spolehlivému přitažení kotvy stačil proud okolo 10 mA.



Obr. 1.

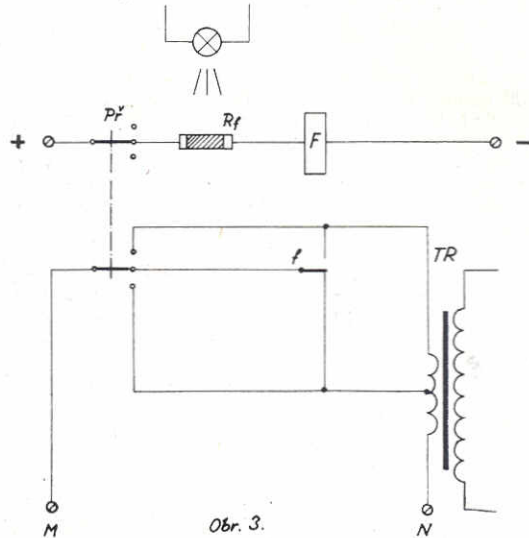
Nejjednodušším zapojením podle obr. 1 můžeme realizovat změnu z denního na noční provoz. Stačí, umístíme-li fotoodpor R tak, aby byl osvětlen světelným zdrojem v místnosti, kde máme kolejiště. Při dostatečném osvětlení (a stačí k tomu 25 W žárovka nebo 100 W žárovka ze vzdálenosti okolo 2 m) relé F přitáhne. Zhasnutím nebo ztlumením světla pak dosáhneme odpadnutí relátka a toho využijeme



Obr. 2.

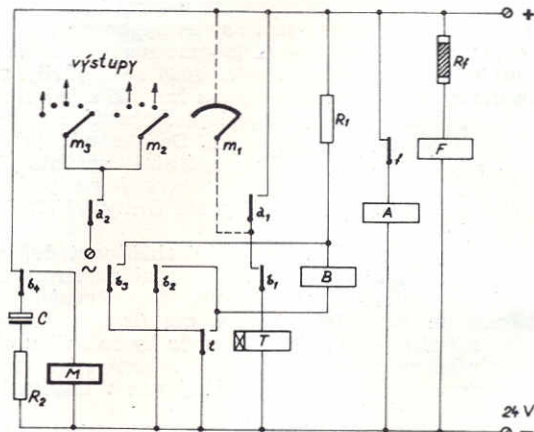
k zapnutí světel mechanických návěstidel a osvětlení v budovách.

Pro případ, že tak budeme ovládat větší počet žárovek, musíme obvod doplnit podle obr. 2 o další relé. U citlivých relé nemohou totiž doteky zpravidla převádět větší proud a proto jimi necháme spínat pouze proud do cívky přidávaného relé A, které může mít doteky robustnější nebo větší počet dotekových svazků.



Obr. 3.

Používáme-li na kolejišti světelná návěstidla a máme-li k dispozici dvě různá napětí pro jejich napájení (vyšší pro denní provoz a snížené pro provoz za tmy), použijeme zapojení podle obr. 3, které nám „v noci“ přepne návěstní světla tak, aby „vlakové čety“ nebyly oslňovány. Přepínačem P lze automatiku z činnosti vyřadit a napětí přepínat ručně. Napájecí napětí pro návěstidla odebíráme ze svorek M a N.



Obr. 4.

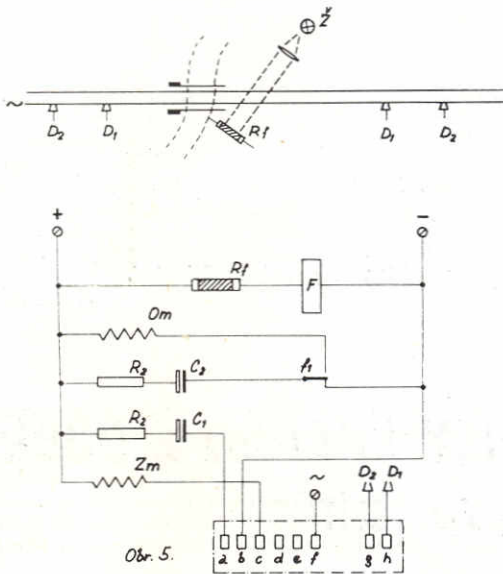
Zapojení na obr. 4 je rozšířená úprava z obr. 2 a je určeno těm, kteří se nespokojí se současným rozsvícením všech světel v objektech a s trvalým osvětlením po celou „noc“. Schema je doplněno o krokový volič, který občas za 17 Kčs prodává pražská prodejna Mladý technik v Jindřichské ulici, a o pomalý přerušovač.

U prodáváného typu krokového voliče je celkem 6 segmentů po 26 dotecích a 4 páry kartáčů, což bohatě stačí i na velmi rozsáhlá kolejiště. Po připojení proudu do cívky voliče (je 24 V) posune kotva působením rohatky a západky kartáče vždy na další dotek. Napájecí napětí pro žárovky přivedeme na kartáče a z jednotlivých doteků, které pospoujíme podle potřeby (jak dlouho a v jakých intervalech má světlo v příslušném objektu svítit), vedeme vodiče k žá-

rovkám. (Ve schematu jsou zakresleny jen 2 kartáče m_2 a m_3 , doteků je naznačeno jen několik).

Pro napájení cívky voliče M je navržen pomalý přerušovač s běžným telefonním relé B a s tepelným relé T. Za tmy při zvětšení odporu R_f odpadne relé F; relé A připojí proud do topného vinutí tepelného relé T. Po určité době se dotek „t“ přeloží a zapne proud do cívky relé B; to svým dotekem b_1 obvod topného vinutí rozpojí. Po vychladnutí relé T se jeho dotek vrátí do původní polohy a způsobí odpadnutí relé B (ochranný odpor R_1 je zde nutný, aby nenastal zkrat na zdroj!), čímž se topné vinutí opět zapne. Celý děj se stále opakuje, dokud relé F po osvětlení fotoodporu nepřitáhne.

Přepínací dotek b_4 připojuje střídavě kondenzátor C ke zdroji a k cívce voliče M; volič krokují a postupně připojuje svými kartáči jednotlivé žárovky. S tepelným relé o odporu 200 ohmů, (které za 11,- Kčs prodává Radioamatér z Žitné ulici) je podle nastavení doteku „t“ interval mezi kroky 10 až 50 vteřin.



Obr. 5.

Krokový volič má také plný nepřerušovaný segment s kartáči m_1 , který můžeme využít k návratu voliče; příslušný obvod je zakreslen čárkovane. Po přitažení relé F všechna světla sice zhasnou, ale volič krokuje dále až do výchozí polohy.

Uspořádání podle obr. 5 vylepšuje používaná zapojení pro ovládání závor. Fotoodpor zde hlídá délku projíždějící soupravy a krátce po projetí posledního vozu závoru otvírá. To je výhodné zejména tehdy, jezdí-li na trati kromě dlouhých těžkotonážních vlaků třeba jen motorový vůz s jedním přívěsem; jinak totiž bývají kolejové doteky pro otvírání závor umístěny za přejezdem na délku nejdlejší soupravy.

Světlo malé 3 W žárovky Z, vhodně umístěné u přejezdu na jedné straně trati, je čočkou soustředováno na fotoodpor R_f na druhé straně; relé F je v klidu přitaženo. Dvojice kolejových doteků D_1 a D_2 po obou stranách přejezdu přepínají tovární relé Piko ME 051. Jeho použití však není podmínkou, zapojení se dá sestavit i s normálním telefonním relé.

Zařízení uvádí v činnost nájezd vlakové soupravy na kolejový dotek D_1 ; relé Piko se přepne (ve schematu jsou z něho zakresleny jen připojovací svorky) a připojuje nabitý kondenzátor C_1 k magnetu pro zavírání závor Zm. Při průjezdu soupravy okolo přejezdu se přeruší světelný paprsek a relé F odpadne; dotekem f_1 připojí kondenzátor C_2 ke zdroji. Po projetí posledního vozu dopadne opět světlo trvale napájené žárovky Z na fotoodpor R_f a relé F přitáhne; tím se nabitý kondenzátor C_2 připojí k magnetu O_m a závoru se otevře. Sepnutím kolejového doteku D_1 za přejezdem se na stavu zařízení nic nezmění, teprve nájezd na dotek D_2 vrátí relé Piko do původní polohy. V nakresleném uspo-

řádání vyhoví zapojení pro jednokolejnou trať projížděnou oběma směry, na dvoukolejně trati stačí jednu dvojici doteků přemístit k druhé koleji.

Hodnoty použitých součástí:

R_f – fotoodpor Tesla 100 až 250 Ω

F – citlivé relé 2 000 až 2 500 Ω

A, B – ploché telefonní relé Tesla 300 až 600 Ω

T – tepelné relé 200 Ω

M – krokový volič Tesla s cívkou 24 V

R_1 – 47 Ω , 2 W

R_2 – 33 Ω , 0,5 W

C

C_1

C_2

elektrolyt 1 000 až 2 000 μF – 30/55 V

Hodnoty použitých součástí nejsou nijak kritické, schemata neobsahují žádné záludnosti. Při pozorném zapojování releových doteků a při respektování podmínky omezující proud fotoodporem zařízení pracují bezchybně na první připojení.

Kam na to?

Transistorové obvody pronikají pomalu i do železničního modelářství. Některé zájemce o stavbu různých zařízení odrazuje poměrně vysoká cena transistorů. V mnoha případech však vůbec není nutné používat jakostní transistory; prodejna Tesla v Rožnově pod Radhoštěm vydává a na požádání zaslá ceníky polovodičových součástek (i elektronek) II. a III. jakosti. Podle ceníku, kde je uvedena i odchylka od katalogových hodnot, si můžete objednat transistory za značně nižší ceny. Tak např. OC 70, OC 71 nebo OC 72, u nichž dovolené napětí mezi kolektorem s bázi je místo 32 V jen 15 V, dostanete za 4,- až 5,50 Kčs.

Měděný, hliníkový nebo mosazný plech, různé tyče, dráty a roury, cín i olovo (jinými slovy často potřebný materiál) mohou zájemci z Prahy a okolí (ostatní při příležitosti návštěvy Prahy) získat v prodejně hutního materiálu a hutních výrobků v Růžové ulici č. 14 v Praze 1. Mají tu i šrouby, matky a vruty; v profilu L. T a U zde seženete nejen železo, ale i dural.

Jiným vhodným nákupním pramenem, tentokrát elektrotechnického zboží, je prodejna Elmat v Praze 1, V Jirchářích 4. Kromě obvyklého elektroinstalčního materiálu zde najdete i smaltované měděné vodiče různých průměrů a zapojovací cínované vodiče s různobarevnou izolací a opředěním. Vyplatí se častější návštěvy, protože prodejna vykupuje od podniků nadměrné zásoby a ty pak za poměrně nízké ceny prodává. P. H.

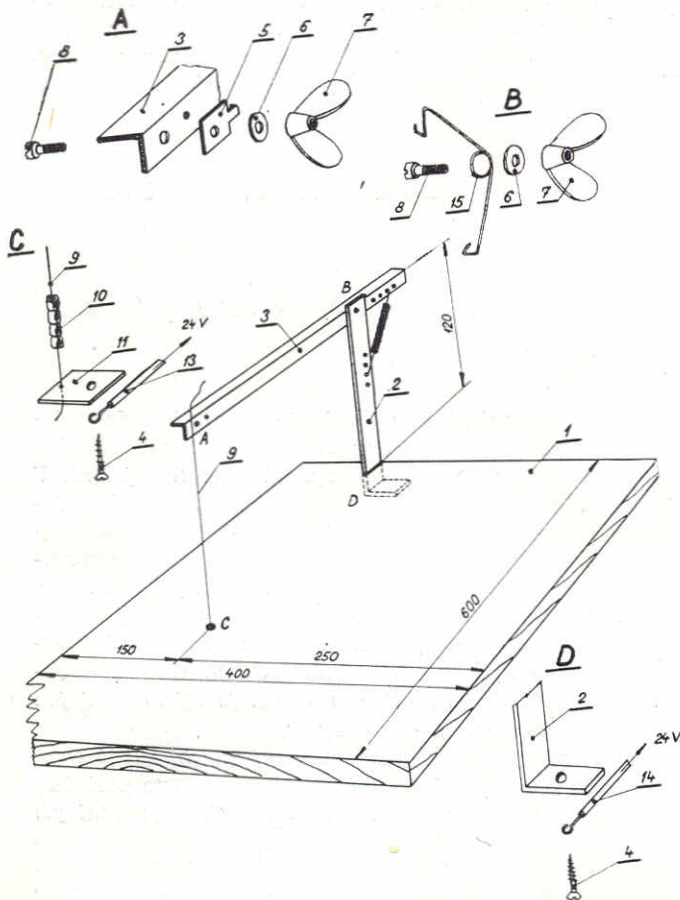
PĚNOVÝ POLYSTYREN

2. část

Posledně jsme si stručně naznačili, k čemu všemu nám může polystyren sloužit. Abychom obsáhli tuto tak velikou škálu nejrůznějšího využití, je třeba polystyren dělit, rozměrově i tvarově přizpůsobovat – zkrátka řezat. Jak na to?

2. Řezání polystyrenu

Polystyren je možno řezat nožem. Vyžaduje nástroj tenký a velmi ostrý. Ovšem dlouhé řezy – tvarové řezy a hlavně tenké plátky na šterkové lože tímto způsobem nezískáme. K tomu nám nejlépe poslouží elektrická „pilka“, jejíž náčrt přinášíme.



K samotnému zhotovení pilky jistě netřeba zvláštního návodu – obrázek je pro modeláře dostatečně srozumitelný. (V detailu B jsou uvedeny dvě možnosti napínání topného drátu.) Jen několik pozámek: Čím budeme řezat? Odporovým topným drátem průměru 0,4 mm. V prodejně elektro si koupíte vařičovou spirálku, navlečete ji na tvrdý drát, jeden konec tohoto tvrdého drátu upnete do svěráku, druhý konec vám někdo podrží. Pak uchopíte konec spirály a táhnete. Tímto způsobem se vám bude odvíjet odporový drát tak, jak byl původně natočen. Odvinete asi 50–60 cm, odstříhnete.

Přeložíte v půli a ve vrtačce stočíte podle návodu uvedeného v článku o výrobě jehličnatých stromků v 1. čísle MALÉ ŽELEZNICE 1968 na straně 20. Pozor při utahování – drát je křehký a snadno se láme. Proto neodvíjejte ze spirály drát nejjednodušším způsobem, totiž tak, že spirálu prostě „natáhnete“. Tím drát zkrucujete kolem jeho osy a při svíjení ve vrtačce se vám bude zaručeně trhat.

Proč tato procedura? Vyzkoušeli jsme a osvědčilo se nám, že takto svinutým drátem (zdvojeným) se daleko lépe řeže než drátem jednoduchým, řezné plochy zůstávají hladké a čisté, polystyren se neškvíří a méně zapáchá. Pracujte však v každém případě při otevřeném okně, výpary jsou škodlivé – pozor na oči!

Spirála smí být tmavě červená, tj. musí žhavit, ale zůstat tuhá. Hřeje-li snad více, musíte srazit napětí.

A pak začnete řezat. Nepodaří se vám napoprvé čistý a uspokojivý řez. Bude třeba si celý postup vyzkoušet, abyste dostali patřičný „fortel“. A potom už to půjde. K desce si ještě podle svého návrhu zhotovíte vodičko (jako u cirkulárky) a budete řezat pásy a kvádry, zkrátka rovné řezy skutečně jako podle pravítka. A teprve potom se pustíte do zakřivených řezů. A už při práci budete přicházet na to, co všechno se dá z polystyrenu vyrábět.

Nakonec ještě dvě závažné rady: 1. Pozor na detail C ve výkresu: mezi podložku 11 a desku 1 budete asi muset dát nějakou izolační vložku z asbetu, slídy nebo eternitu, protože teplo spirály se přenáší na podložku a ta začne vypalovat desku. Jde tomu odpomoci částeně tím, že ten kousek topného svinutého drátu, který prochází v korálcích skrz desku a který pak omotáte kolem šroubku, ztrojnásobíte. Přesto se však bez izolační vložky neobejdete. 2. do topného drátu smí jen bezpečně napětí 24 V.

Fiala, Hána

POPISY SNADNO A DOBŘE STAHOVACÍ ŠTÍTEK

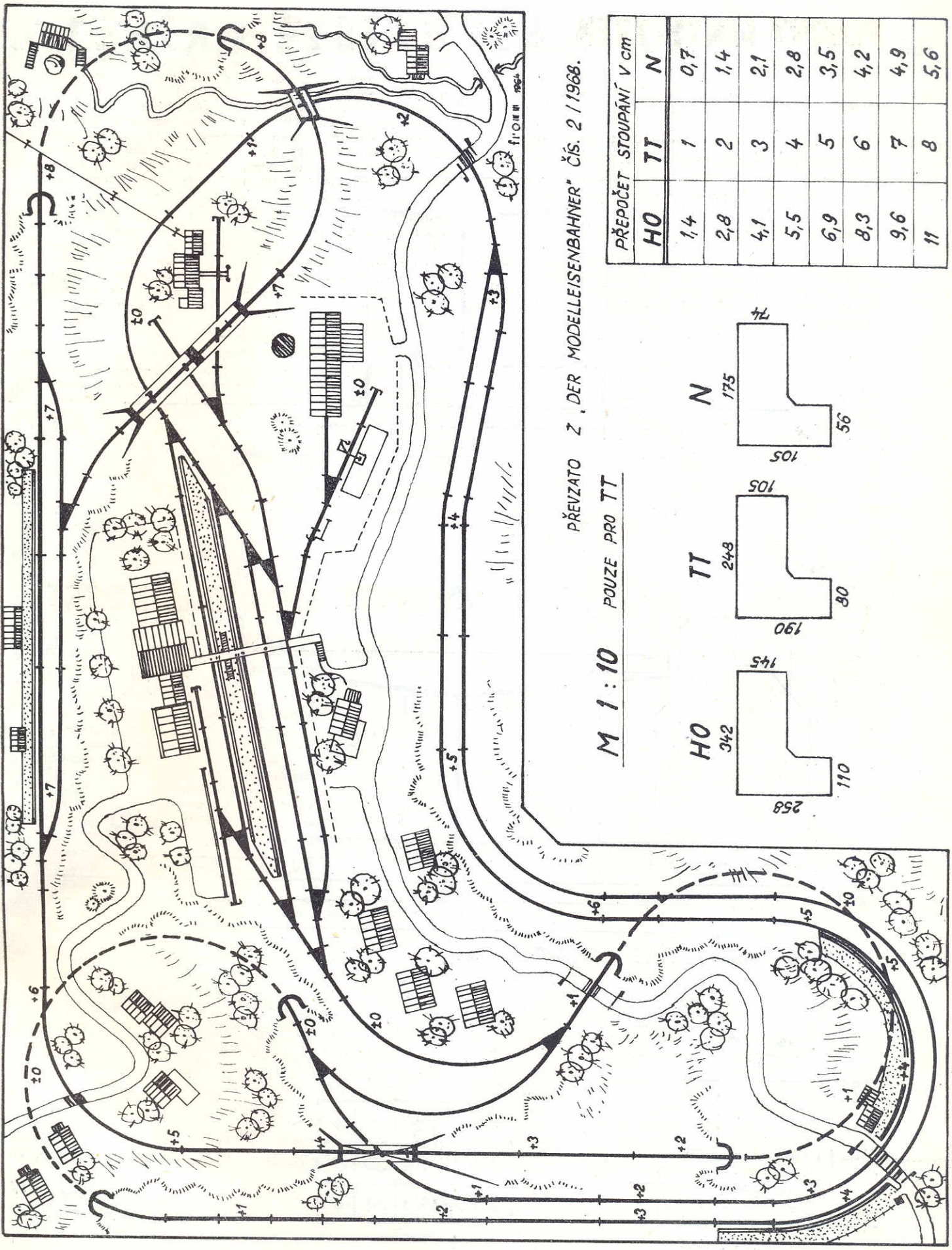
Každému, i sebelepšímu modeláři se stane, že ho jeho model zradí: v okamžiku, kdy je hotový, natřený, blýskavý a má se popsat. Ruku není o co podepřít a na oblém povrchu je to obzvláště nesnadné. A přece existuje způsob, který dovoluje dělat popisy na rovině. S pomocí všech kreslířských pomůcek – a tovární výrobci ho užívají docela soustavně. Je to **stahovací štítek**, podobný známým obtiskům. Jeho výroba je docela v mezích každého amatéra a z domácích materiálů.

Základovým materiálem je obyčejná hnědá lepicí páska, kterou se přelepují kartony se zbožím. Na její lepicí stranu si nanese jako podložku vrstvu průhledného laku (zaponový lak) ve vrstvě vhodné tloušťky, samozřejmě, že pro větší plochu bude potřeba tlustší podklad, tj. více vrstev. Na tuto podložku pěkně pohodlně – na stole – v rovině s pomocí pravítek apod. si provedete nápisy potřebnými barvami – (doporučují se rychle schnoucí acetonové laky, ale podmínkou to není) – a po zaschnutí ještě jednou přelakujete (ale lépe je přestříknout, aby se nápisy nerozmazaly) zaponovým lakem a necháte do rána uschnout.

Na druhý den si vystřihnete nápisy na potřebnou velikost a položíte na hladinou vody v mělké misce. Necháte promočit, až cítíte, že laková vrstva se po papírovém podkladu posouvá. Nyní popotáhnete takový nápis trochu s podkladového papíru, přiložíte na správné místo, přidržíte na místě prstem a papír podtáhnete pryč. Přesně umístíte nápis (jde to lehce jehlou nebo štětečkem, ale bez tlaku!) a přitisknete na podklad. Po uschnutí lepidla přelakujete ještě jednou zaponovým lakem.

-Ok-

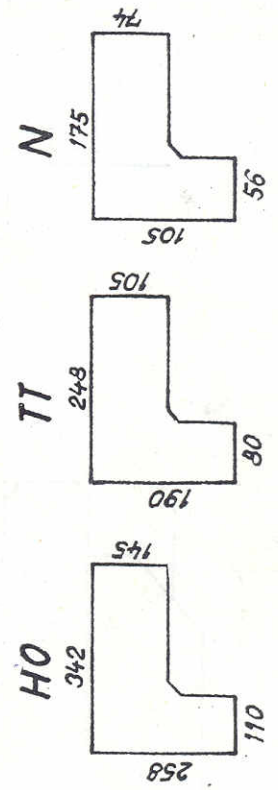
(Literatura: Věda a technika mládeži – Faller - Magazin)



PŘEVZATO Z „DER MODELLEISENBÄHNER“ ČÍS. 2 / 1968.

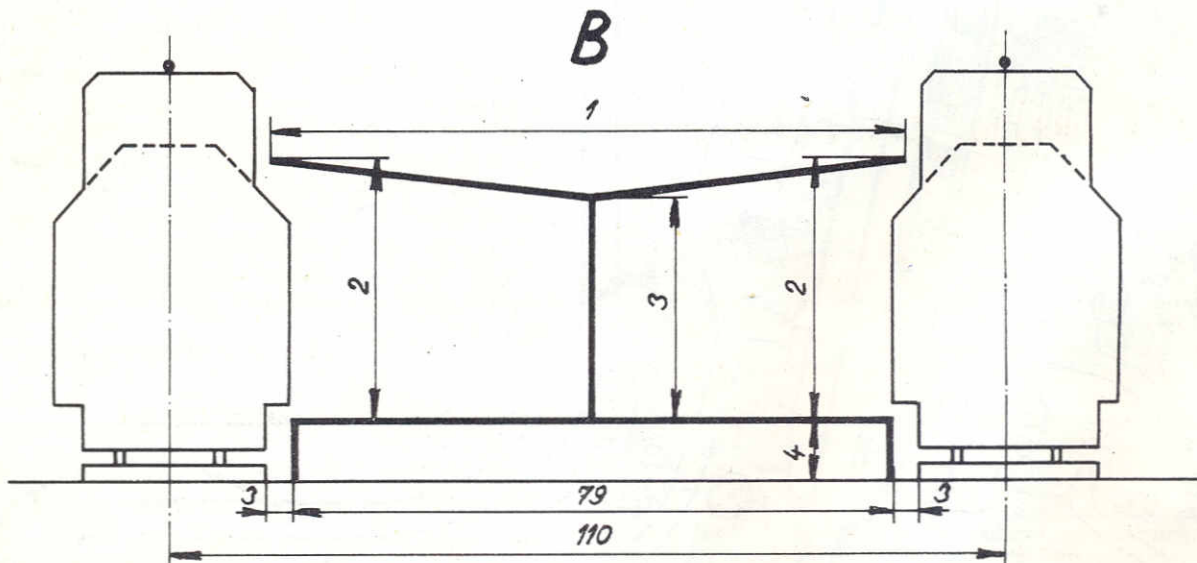
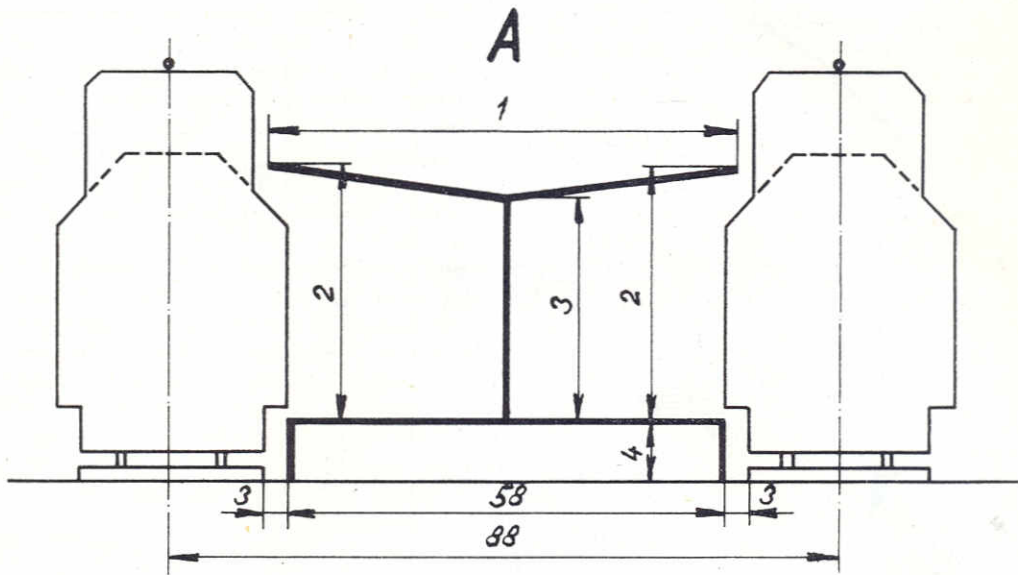
M 1 : 10 POUZE PRO TT

PŘEPOČET STOUPÁNÍ V cm		
HO	TT	N
1,4	1	0,7
2,8	2	1,4
4,1	3	2,1
5,5	4	2,8
6,9	5	3,5
8,3	6	4,2
9,6	7	4,9
11	8	5,6

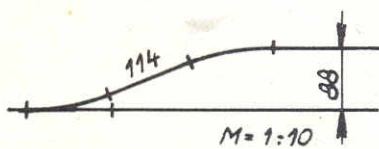
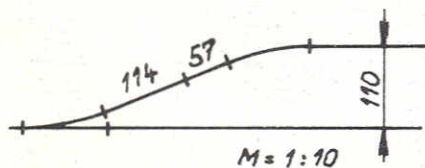


Stanislav Noll:

KRYTÁ NÁSTUPIŠTĚ PRO „TT„



VÝŠKA TROLEJE NAD TEMENEM KOLEJE 50 mm.



	1	2	3	4
A	62	34	30	8
B	84	34,5	30	8

MĚŘITKO 1:1
VLIKOST TT

Víte, že....?

● v Rakousku bylo založeno sdružení přátel známé úzkorozchodky Zillertalerbahn? Jeho cílem je uchování pěti parních lokomotiv a několika osobních vozů zrušené trati v provozuschopném stavu a pořádání příležitostných jízd v letních měsících. Sdružení vyzývá v časopise ELSENBAHN všechny zájemce k spolupráci.

● jedna anglická importní firma inzerovala již v červenci 1967 v časopise RAILWAY MODELLER dieselovou lokomotivu řady V 100 od firmy Gützold? Když už jsme s prodejem železničních modelů odkázáni výlučně na dovoz z NDR, nemohly by novinky do našich obchodů přicházet dříve než za 2 až 3 roky?

-stál-

● na loňské mezinárodní výstavě železničních modelů v Ostravě byly na několika vystavených kolejištích záměrně vedle sebe instalovány budovy v rozdílných měřítkách, aby byl vyzkoušen postřeh mezinárodní hodnotící komise?

-stál-

● japonský modelový raketový vlak dosáhl na 300 m dlouhém zkušebním úseku trati rychlosti až 1 000 km/hod.? V případě, že se tato myšlenka prosadí, jsou — dle názoru týmu vynálezců — dány předpoklady pro stavbu těchto vlaků do 5 let. Modelový raketový vlak je 3,5 m dlouhý, 0,12 m široký a váží 56 kg. Jako pohonné hmoty bylo použito nitroglycerinu.

Deutsche Eisenbahntechnik,
čís. 5, ročník 1968, str. 235.

V. K.

Četli jsme za vás...

ZALIBY JSOU RŮZNÉ

Rychlý Jaguar s anglickou poznávací značkou DFC 7910 zastavuje před hotelem v rakouském Jenbachu. V recepci hotelu již nikoho nepřekvapí, když 46letý Derek Mayman, ve skutečnosti ředitel velké importní a exportní firmy ve Walesu, zapisuje do rubriky zaměstnání „topič na lokomotivě“.

Mr. Mayman se totiž jednou o dovolené svezl na lokomotivě známé rakouské úzkorozchodky „Zillertalerbahn“ a propadl zcela jejímu kouzlu. Po celý zbytek dovolené pomáhal jako pomocník topiče a skončilo to tím, že složil ve Vídni předepsané topičské zkoušky, na což je velmi hrdý. Nyní již tráví každou dovolenou na „své“ 30 km dlouhé trati mezi stanicemi Jenbach a Mayerhofen jako topič na lokomotivě. Správa úzkorozchodky je s ním velmi spokojená. Svou práci vykonává s velkým zájmem, zcela zdarma a umožňuje ostatním topičům vybrat si dovolenou.

Podle rakouského tisku (1967)

KDO SE BOJÍ DĚTSKÝCH VLÁČEK?

Na římském letišti ve Fiumicinu byl včera vyhlášen poplach, když bylo oznámeno, že v prostorách pro zavazadla je kufr, který „podezřele tiká“. Za asistence policistů, hasičů a přivolaných pyrotechniků jej jeho majitel otevřel. A ejhle, místo očekávaného pekelného stroje se před jejich zraky objevil dětský vláček na elektrický pohon. Několik bombových atentátů, které se v posledních týdnech uskutečnily v různých italských městech, zřejmě pocuchalo nervy strážců veřejného pořádku.

Mladá fronta 5. 3. 1968.

CO NA TO ČSD?

Na mnoha místech v zahraničí jsou v provozu železnice doslova muzejní. Jezdí v sobotu a v neděli a službu na nich mají nadšení dobrovolníci. Vždycky je jich dost. V anglickém Kentu se například výletníci na jednu takovou lokálku jménem Blue Bell Line složili, koupili si ji, soustředí ji na ni různá muzeální vozidla a o víkendech si s ní vesele jezdí. Podobně vytáhli svou, kdysi nejrychlejší, parní lokomotivu City of Truro, zapřáhli ji před vagóny železničních přátel a prohánějí ji, ač předtím už čtyřicet let stála v hale muzea jako vysloužilý exponát. A Svýcaři? Tam je parní lokomotiva takovou zvláštností, že jízdenky na tenhle speciální vlak jsou vyprodány daleko dopředu. A protože navíc jsou lokotky vytápěny antracitovými briketami, má topič v tendru vždycky několik starých pneumatik, aby mohl dělat patřičný kouř, když se na některé zastávce pilně fotografuje. Pozadu nezůstává samozřejmě ani Rakousko. Pořádá objevné jízdy po tratích pro osobní dopravu dávno nepoužívaných, vytahuje historické vozy vídeňské tramvaje a tak dále.

To se ovšem železničním správám těchto států náramně dobře vrací. Nejen ve formě vychovaných a ukázněných cestujících, ale také dorostu. Jenže to se asi k našim ČSD ještě nedoneslo.

Mladá fronta 10. 12. 1967.

MARNÉ VOLÁNÍ...

Měli bychom u nás mít organizaci, společnost, klub nějaký, který by se staral o záchranu těchto věcí. Ony třeba některé technickými památkami dnes ještě nejsou, ale zítra jimi budou docela určitě — tak udělat všechno, aby zítra nebylo pozdě. Podle mého by taková společnost byla stejně spíše záležitostí etickou, kulturní, spojovala by asi lidi s určitým vztahem k uměleckým řemeslům vůbec. Protože jakpak může dnes jednotlivec nebo i klub sbírat lokomotivy. Ale určitě může vyvíjet tlak na to, aby se o nich vědělo a aby se o ně někdo staral. Přes všechny ztráty máme u nás, myslím, pořád ještě ohromné bohatství v tomto směru — proč tedy nepečovat o to, aby nám jednoho dne nezbyly jen prázdné dlaně? A jestli něco takového vznikne — hned mě tam přihlaste.

Kamil Lhoták v Mladé frontě 10. 12. 1967

VLÁČEK NA ZÁCHRANU MANŽELSTVÍ

Dvěma elektrickými vláčky na miniaturní železnici se mladí manželé pokoušejí dostat své manželství opět na správnou kolej. Jaká jen může být souvislost mezi harmonickým manželstvím a hrou s elektrickými vláčky?

Velká, říká dr. Robert Ravich, psychiatr z New Yorku. Domnívá se, že párek vláček proplétajících se složitými smyčkami kolejí může být mnohostrannou náhražkou za skutečné zklamání, vykojení a srážky, jež člověka potkávají na hrbolaté hlavní trati manželství. Zkonstruoval hru, při níž má každý manžel svůj vláček a řídí jej na dvou soustavách kolejí. Na každé je několik možných cest a bod, v němž se obě soustavy nevyhnutelně protínají. Hráči mají mezi sebou neprůhlednou stěnu, takže žádný nevidí vlak ani koleje druhého. Ve hře jde o čas a manželé si musí vybrat mezi dlouhými, klikatými cestami, časové náročnými a mezi krátkými, přímými tratěmi, na nichž je nebezpečí srážky. Doktor, jako správce vozovny, pozoruje, jak se partneři vypořádávají na celé čáře. Potom, když si myslí, že už viděl dost, začne s manžely vážný rozhovor o tom, jak by se podle jeho názoru dala krize řešit.

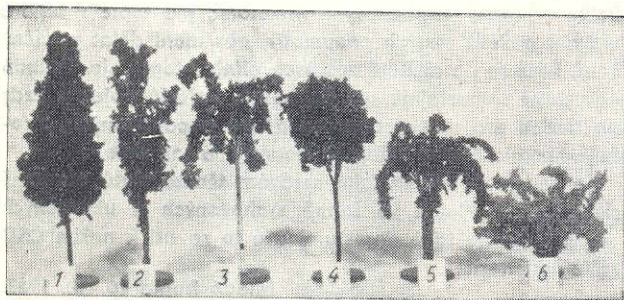
Dr. Ravich začal se svou hrou na železnici asi před půl druhým rokem. Od té doby ji vyzkoušel na více než stu nešťastných dvojic. Považuje jejich chování při hře za velmi významné, především proto, že jednali velmi rozmanitě a zcela bez zábrán a že po hře horlivě diskutovali o tom, jak hráli.

Hra s vláčky se oficiálně jmenuje Interpersonal Behaviour Game Test a vynalezl ji psycholog dr. Morton Deutsch z Kolumbijské university.

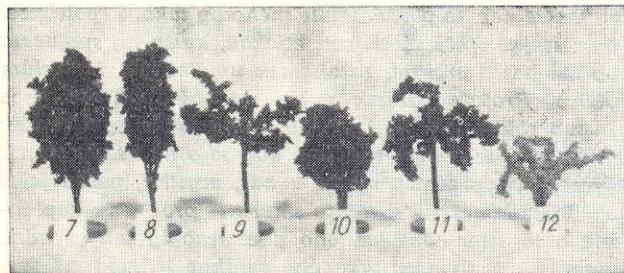
100+1 ZZ, č. 3/68

PRODEJ

1. Časopis MALÁ ŽELEZNICE č. 5-6/67 – ještě několik výtisků. Cena 9,- Kčs.
2. Časopis MALÁ ŽELEZNICE č. 1/68. Cena 4,50 Kčs.
3. Série 50 schematických kolejíšť – s výpisem materiálu potřebného ke stavbě a s rozměry potřebné plochy. II. opravené a doplněné vydání. Cena 9,- Kčs.
4. Jednotný modelářský odznak „ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘ“. Cena 3,- Kčs. Výše nabízené uhradíte známkami v hodnotách 40 a 20 haléřů, které s objednávkou zašlete předem.



5. Nabízíme modely listnatých stromků a keřů, jak je vidíte na obr. č. 1 a 2. Máme k dispozici 12 typů (tvarů) pro velikosti HO, TT. Při objednávce uveďte číslo tvaru a počet kusů a modelovou velikost (zda HO nebo TT). Jelikož jsou stromky z tvárného materiálu, je možné je přeformovat, takže vzájemně je možno vytvořit z tvaru 1 tvar 2, z tvaru 7 tvar 8 a opačně a z tvaru 9 tvar 11 a opačně. Prodáváme vždy v sadě po 5 kusech – cena za kus všech tvarů a velikostí je 3,- Kčs. Zašleme vám podle našich výrobních možností ihned nebo vás vezmeme do záznamu. Splatno dobírkou.



Nabízené předměty pod bodem 1-5 objednejte: Klub železničních modelářů, Valašské Meziříčí, pošt. schránka 40, okres Vsetín.

Prodám 4 návěstidla TT. Vše ve velmi dobrém stavu – levně. Petr Kovář, V. Kopeckého 833, Litomyšl – telefon 2446.

Prodám rám kolejíště s hotovým podkladem pro koleje o rozměrech 210 X 230 cm – dvoudílný. Martin Huml, náměstí Odboje 1128, Dvůr Králové nad Labem, okres Trutnov.

Prodám mřížkové telefonní návěstí („kukačky“) obdélníkové, vhodné k signalizaci místo žárovek, indikují napětí 14-20 V kus 2,- Kčs. Tovární elektromagnety s nastavitelným posunem jádra, vhodné k montáži pod základní desku k pohonu výměn a pod. na 16-24 V – kus 6,- Kčs. – Pavel Holec, Sdružení 41, Praha 4.

KOUPĚ

Koupím zachovalé předválečné modely Märklin, Bing atd. velikost 0 a větší. Písemně nabídky s údáním ceny. – Ing. Novák, K lipám 25, Praha 9 – Strážkov.

Koupím předválečnou železnici (lokomotivy) firmy Märklin velikosti 0 a větší. – Kurt Malý – Duchcovská 2499, Teplice III v Cechách.

RŮZNE

Sháním plánky evropských a amerických historických lokomotiv např. HERCULES, PIONEER, JUPITER, „119“. Ozve se někdo? – Pavel Bělaška, Chomutovská 1243, Kadaň, okres Chomutov.

MALÝ OZNAMOVATEL

Poplatek za inzerci se platí předem současně se zasláním inzerátů a to: 20 haléřů za každé slovo (znaménka se nepočítají). Platíte jen 20 40 haléřovými známkami.

DO NAŠÍ KNIHOVNY

Gerhard Trost:

KLEINE EISENBahn – KURZ UND BUNDIG

(Malá železnice – krátce a výstižně.) Nová kniha známého německého železničního modeláře – teoretika a publicisty Gerharda Trosta, navazuje harmonicky na 4 předchozí svazky jeho edice „Kleine Eisenbahn...“. Zahuštěnou formou podává souhrn všech nejdůležitějších poznatků, údajů a návodů potřebných k navrhování a vlastní stavbě kolejíšť i provozu na něm, které jsou v poněkud širší formě obsaženy v předešlých čtyřech dílech. Četné tabulky, vzorce a nákresy umožňují rychlou orientaci a vyhodnocení hledaných údajů. Navíc obsahuje kniha mnoho nových poznatků, takže ji ocení i majitel ostatních svazků edice. Kniha vyšla v NDR v nakladatelství Urania Verlag, má 316 stran, cena vázaného výtisku je 35 Kčs. Možno objednat v Kulturním a informačním středisku NDR, Praha 2, Národní třída 138.

XV. mezinárodní soutěž a výstava železničních modelů DRÁŽDANY 1968

VÝSLEDKOVÁ LISTINA

Ve dnech 28. a 29. května 1968 probíhala XV. mezinárodní soutěž železničních modelů, z které přinášíme několik údajů a výsledků.

Počet bodovaných modelů podle států a modelových měřítek:

	O	HO	TT	N	celkem
NDR	4	159	54	46	263
ČSSR	—	28	2	—	30
MLDR	19	2	5	3	29
NSR	—	6	—	—	6
Záp. Berlín	—	—	—	7	7
Polsko	—	—	—	—	—
	23	195	61	56	335

Výsledková listina podle států a umístění s oceněním:

	1. cena	2. cena	3. cena	čest. uz.	celkem
1. NDR	7	7	6	17	37
2. ČSSR	—	2	2	1	5
3. MLDR	—	—	1	2	3
4. Záp. Berlín	—	—	—	1	—
	7	9	9	21	46

Bodující modeláři za ČSSR:

Vacek Josef – Ostrava	TT/A/1/S	2. místo
Matoušek Václav – Plzeň	HO/B/S	2. místo
Vajner Alois – Plzeň	HO/A/1/S	3. místo
Slezák Václav – Brno	HO/B/S	3. místo
Petr Milan – Plzeň	HO/B/J	čestné uznání

Z vašich dopisů

„... Již jako malý chlapec jsem vydržel celé hodiny v Praze u „Krále železnic“ pozorovat ten dětský technický svět za výlohou a hodně toho zůstalo ve mně dodnes... Ještě jako svobodný v roce 1953 jsem postavil model osobní tendrové lokomotivy ř. 354.1 - rozchod 32 mm, kterou mám dodnes. Ještě jsem rozestavěl osobní vagóny, ale ty jsem již nedodělal, protože jsem se oženil a přišly jiné starosti. Hlavní důvod, proč jsem toho nechal, však byl, že tento model ke svému provozu potřebuje taneční sál a ne dnešní bytové mini-rozměry. Tenkrát jsem ještě nevěděl nic o velikostech N, TT, HO atd. Díky však Vaší mezinárodní výstavbě, kterou jsem sledoval v televizi s chlapcem, (který nestačil kulit oči a pořád poposedával), jsem znovu zahořel a dal se do díla. (Takových jako já asi bylo mnoho.) Zajel jsem do Prahy - (praskl na to jeden den rádně dovolené) - a nakoupil vagóny, lokomotivu (HO), výhybky, kolejivo a začal doma tajně vyrábět ovládací panel s transformátorem, selény, tlačítky, prepínači, vypínači, kontrolkami atd. Vše jsem chystal chlapci k vánocům a věřte, že mně to utajení dalo hodně starosti i radosti. No - stálo to za to. - Rádili jsme celé svátky a já byl znovu klukem a - za to děkuji Vám...“

Jiří Reichl, Nové Strašecí



Změny adres

- Jakubec Petr - Lomnice nad Popelkou, Fučíkova 1080, okres Semily
Pokorný Miroslav - Praha 7 - Holešovice, V Háji 22
Strauch Štefan - Trenčín - Hodrova 1140/3
Ing. Matys Milan - Brno - Lesná - Brechtova 12

Jednotlivci

- Bůš Štefan - Ostrava-Hrabůvka - Provaznická 826
Kantůrek Tom. - VF VSD Žilina - Májová
Ing. Kutáč - Ludrová 258 - okres Liptovský Mikuláš
Ondra Mil. - Chropyně - Tyršova 610 - okres Kroměříž
Vraštil Josef - Suchbát nad Odrou 219 - okres Nový Jičín
Hranoš Radomír - SPS a SŽS - Šumperk - gen. Krátkého 1
Šindlerová Ludm. - Frýdek-Místek Palackého 1859
Milata František - Rožnava, Šafaříkova 974
Jančovič Jaroslav - Lanžhot - Hrnčířská 331 - okres Břeclav
Höfer Vojan - Gottwaldov-Zlín - Nádražní 6
Ing. Došek B. - Toušeň 214
Vozňák Vladimír - Ostrava 4 - Mozartova 14
Jařina Zdeněk - Ostrava I - Stodolní 18
Barteček Oto - Havířov I - Na náběžní 23 - okres Karviná
Tomek Bohuslav - Kolín II - Dělnická 789
Cvrček Jiří - Turnov - ulice Rudé armády 1529 - okres Semily
Szemlo Alois - Český Těšín - Josefa Božka 2 - okres Karviná
Ing. Líkař Zd. - Praha 10 - Strašnice - Stěchovická 1907
Procházka Mil. - Příbram VII/310
MUDr. Marhan J. - Rumburk poliklinika
Horný Jan - Pardubice - Jungmannova 9
Šihan Jaroslav - Nový Bydžov - Baráková 1713 - okres Hradec Králové
Kocánek Jiří - Karlovy Vary - Pod Jelešim skokem 30
Vališ Karel - Kánín 56 - p. Libice n. Cidl. - okres Nymburk
Svoboda Ant. - České Budějovice 6 - Čapkova 12
Tůma Zdeněk - Klíše - Slavičkova 31 - okr. Ústí n. Lab.
Nechvátal Karel - Jihlava - Leninova 80
Vacenovský Lad. - Uherské Hradiště - Průmyslová 909
Jiroušek Mir. - Náchod II - Spreňarova 1091
Hub Alois - Veselí nad Moravou, tř. Rudé armády 1340
Kopaj Robert - Nové Zámky - Jilemnického 9
Němčák Frant. - Přerov - Gottwaldova 1/7
Ing. Matyáš Zd. - Vizovice - 3. května 737 okres Gottwaldov
Šrp Přemysl - Ostrava-Zábřeh - Gančarovova 1
Škandera Karel - Ostrava 2 - Gottwaldova 299
Čajka Jaroslav - Veselí nad Moravou - Kollárova 1208
Vacek Jaroslav - Mladá Boleslav - Rudé armády 203
Buczek Gerard - Český Těšín - Slezská 26 - okres Karviná
Frühaufer Zdeněk - Přerov - Dvořákova 31
Trefilík Josef - Přerov - Gottwaldova čtvrt 11/10
Měrka Frant. - Zašová 119 - okres Vsetín
Lubožatky Hel. - Studénka II - Sjednocení 714 - okres Nový Jičín
Malý Kurt - Teplice v Čechách - Duchcovská 2499
Moravec Karel - Hradec Králové III - třída Rudé armády 810

ROZLOUČENÍ S MALOU ŽELEZNICÍ

Vážení čtenáři,

do letošního ročníku jsme vstupovali s velkým optimismem. Časopis měl sice počtem malý, ale zato věrný kádr nezištných spolupracovníků, kteří nelitovali svého volného času ba ani probdělých nocí. Časopis měl také rovněž malý, ale stejně věrný kádr čtenářů, kteří uměli být v čilém korespondenčním styku s redakcí a kteří svými podnětnými připomínkami rychle reagovali na vše, co časopis zamýšlel. Dovedli radit, kritizovat i chválit. - Podlehlí jsme nejčastějšímu volání z řad čtenářstva po tisku. Cítili jsme hned od počátku 2. ročníku, že rotaprint není pro časopis to pravé, že chybějí obrázky a že tisk dá časopisu to, co dělá vlastně časopis časopisem. To se ale psal rok 1967. A to byly jiné ceny, z nichž jsme vycházeli. Počítali jsme se zvýšeným nákladem, protože jsme se domnívali, že po MALÉ ŽELEZNICI v nové úpravě sáhnou i nemodeláři - přátelé železnic a milovníci všeho, co k železnicím patří. A pak jsme dostali účet, který rázem změnil všechny vidiny o budoucím vývoji a programu MALÉ ŽELEZNICE. Vysoká daň (27 %), vysoké ceny za práci v polygrafickém průmyslu, to vše způsobilo, že jsme na 1. a 2. čísle letošního ročníku prodělali veškerou finanční rezervu, kterou jsme si pro tiskovou činnost vytvořili. Schodek na 3. číslo bychom už neměli z čeho krýt, a proto nezbývá, než tímto číslem se s vámi všemi co nejsrdčněji rozloučit, všem spolupracovníkům, věrným čtenářům a pomocníkům upřímně poděkovat. - Věřte, že jsme udělali všechny pokusy pro to, abychom časopis uhájili při životě. Všude ve vyspělém světě je skoro každý časopis zaplacen dříve, než vyjde na světlo světa - z inzercí - z reklam. Ale co můžeme inzerovat my? Prázdné regály těch několika specializovaných prodejen? Nebo to, co by tisíce modelářů potřebovaly jako sůl, ale co se u nás nikde nevyrobí a na co nejsou devízy na dovoz? A tyto otázky jsou nám ještě jedinou nadějí, že až se jednou u nás zkonsoliduje v modelářství (a hlavně v obchodech s modelářskými potřebami) situace natolik, že budeme mít všeho dost a všechno, co jako modeláři potřebujeme, že potom budou příznivé podmínky pro to, aby se MALÁ ŽELEZNICE zase zrodila k poslání, kterému chtěla sloužit. - Nevíme, jak to bude dlouho trvat. - Dnes máme již samostatnou modelářskou organizaci, která bude jistě vyvíjet zdravý tlak jak na obchod, tak také na to, aby jediný specializovaný časopis pro železniční modeláře nebyl mrtev natrvalo. A s touto nadějí se s vámi loučíme.

Za redakci MALÉ ŽELEZNICE
Jaroslav Hána

**DOKONALÝ VÝROBEK
VYŽADUJE
DOKONALÝ SERVIS!**

Služba -di- Olomouc *Ústředí - Olomouc
ul. 8. května 3. tel. 5636, 5120*

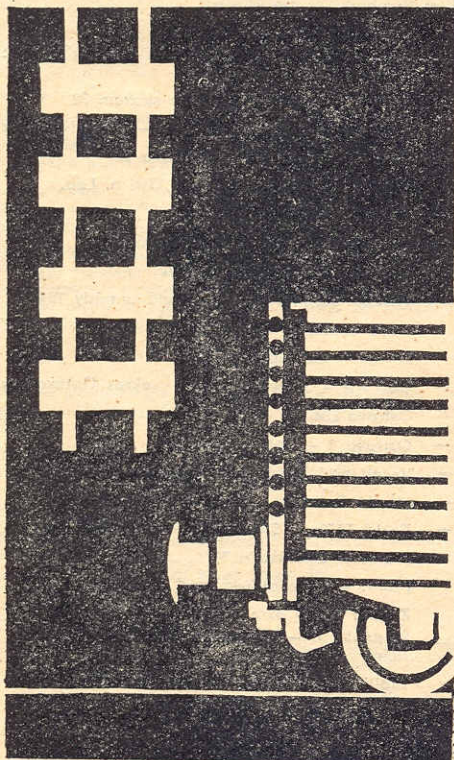
Olomouc
Ostružnická 31.
Tel. 4289

PRAHA
Příkopy 24.
Pasáž banky čs.

OPRAVNY:



VŠECHNO NAJDETE U NÁS



ZASÍLÁME ZBOŽÍ I NA DOBIRKU

NAKUPUJTE U ODBORNÍKŮ

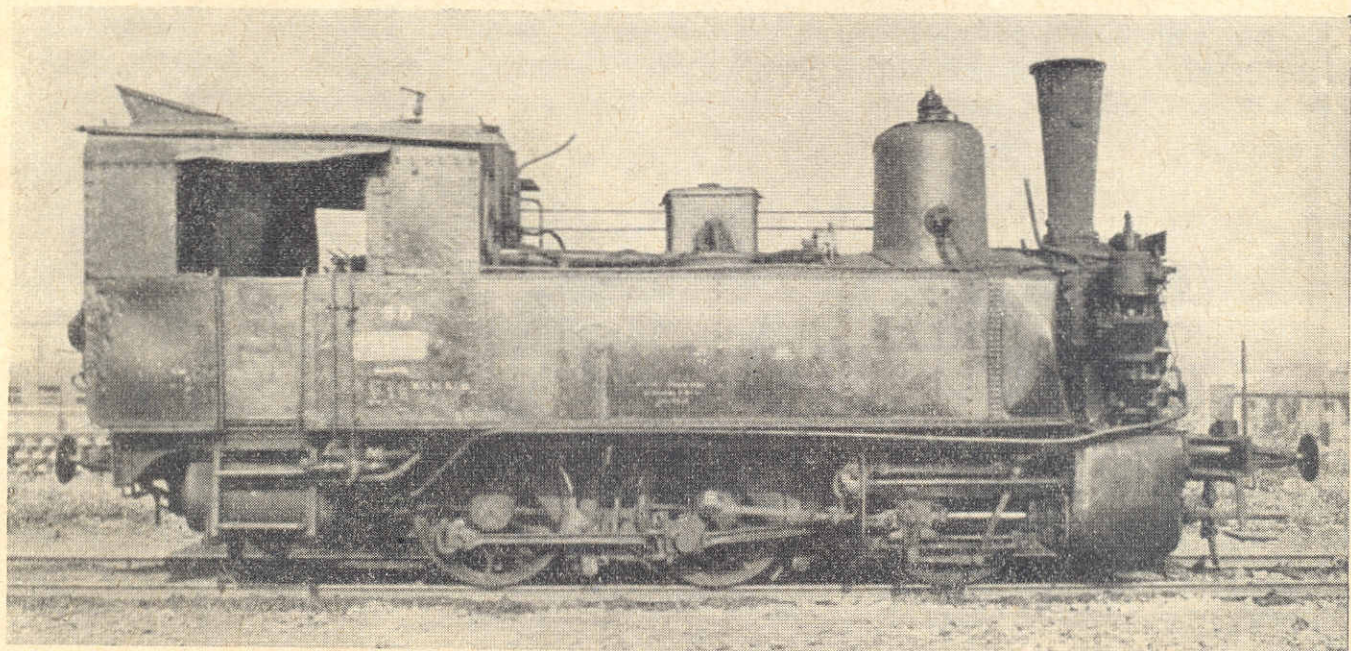
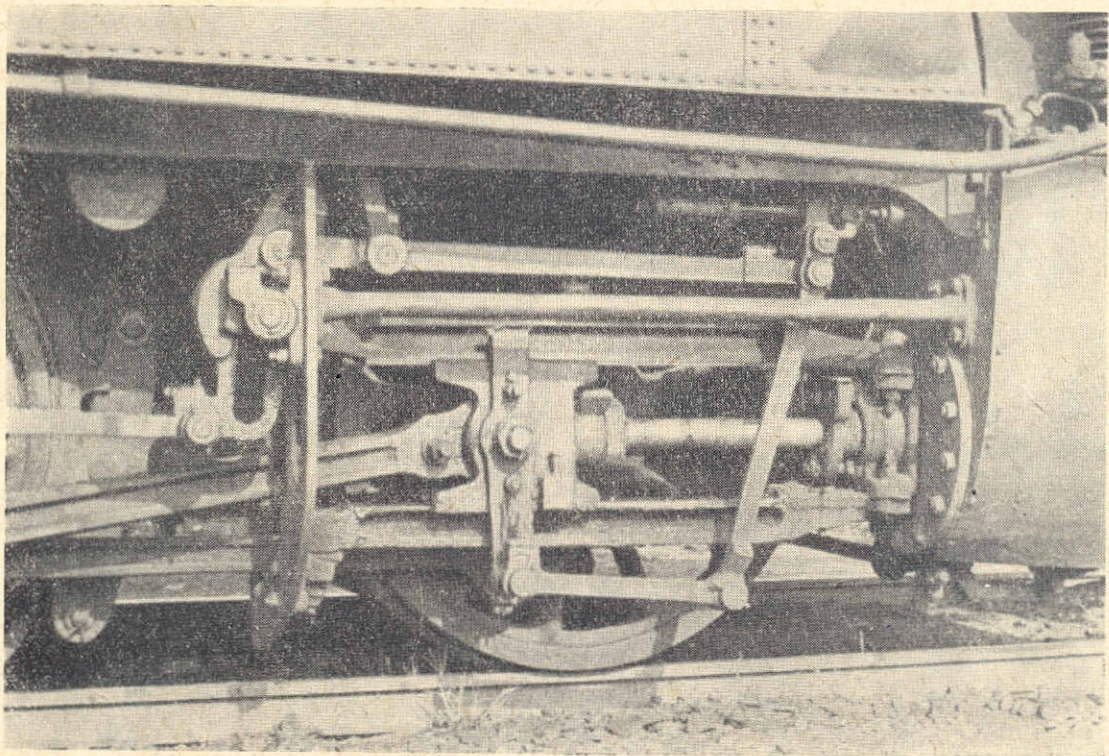
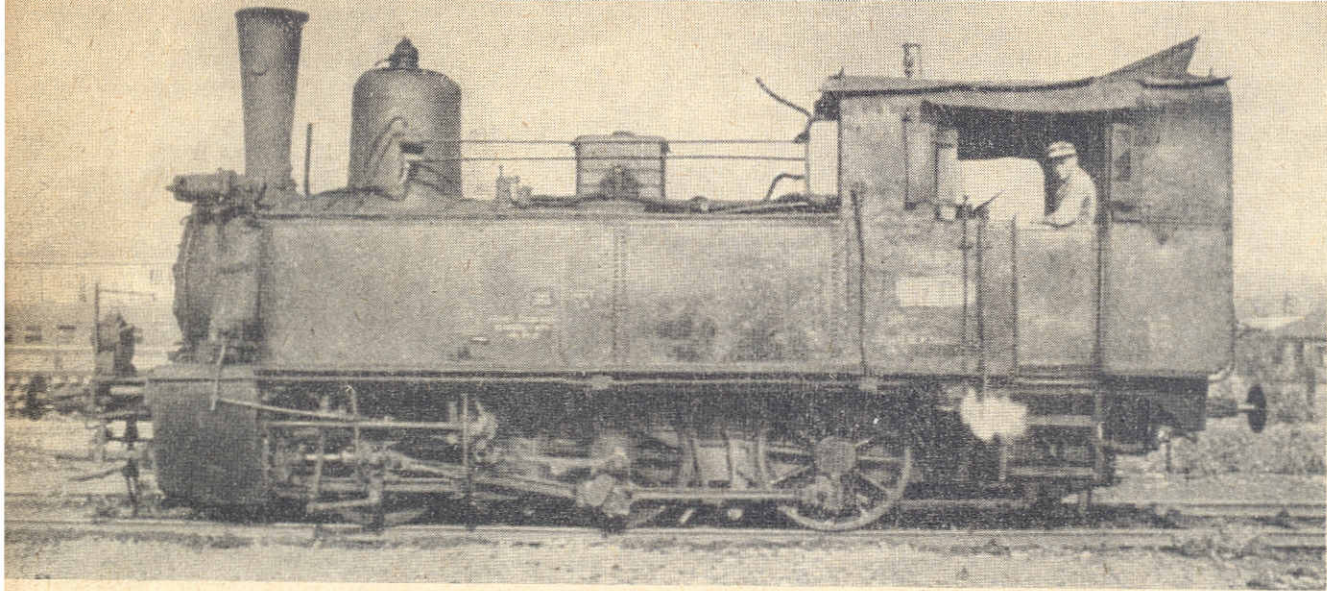
DROBNÉ ZBOŽÍ OLOMOUC



MLADÝ TECHNIK

Ostrava, Puchmajerova 9
Poruba, Leninova 1020
Olomouc, Opletalova 4

nákladní vozy	10,- K
cisterny	24,- K
lůžkové vozy	31,- K
rychlíkové vozy	25,- K
žárovky 12 V	3,50 K
závory	35,- K
figurky sáček 2,- až 6,50 K	
a další dle vlastního výběru	



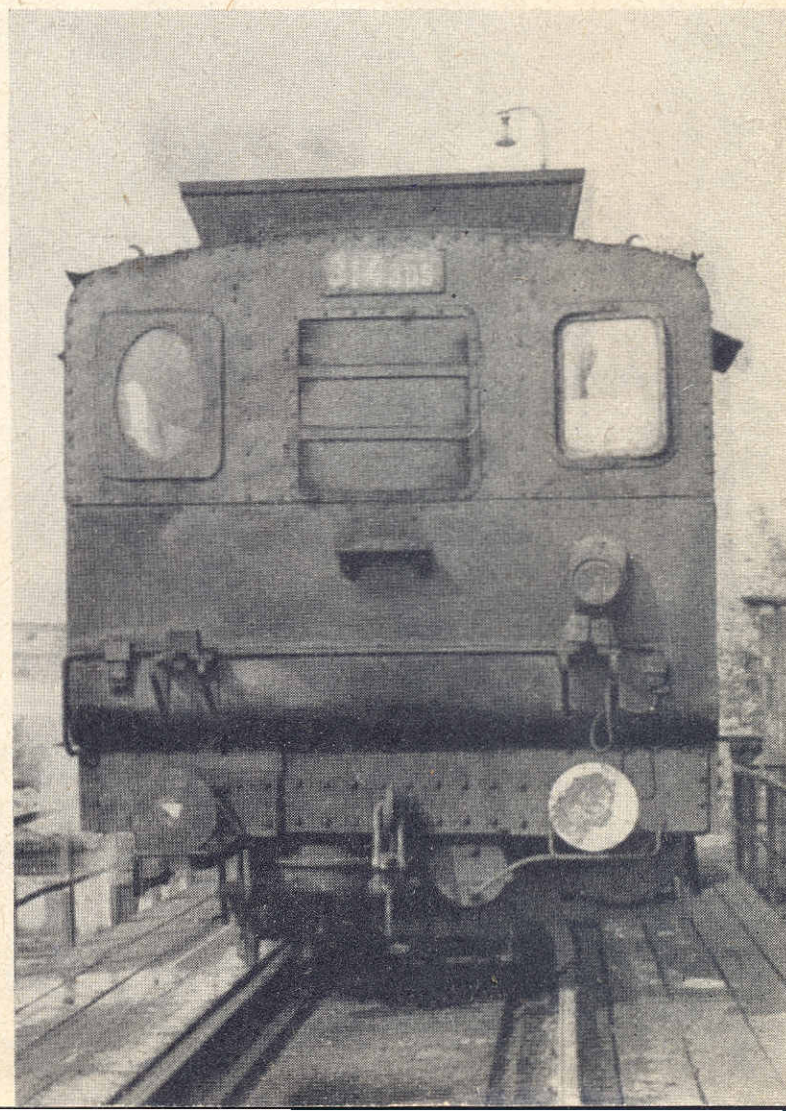
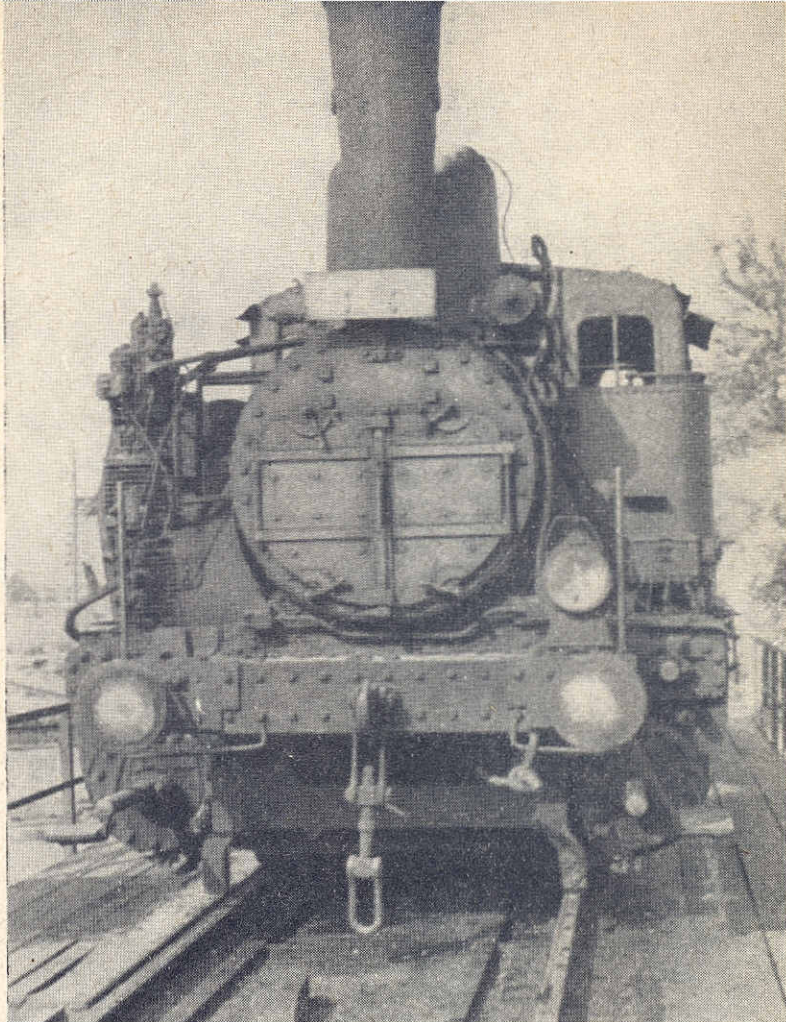
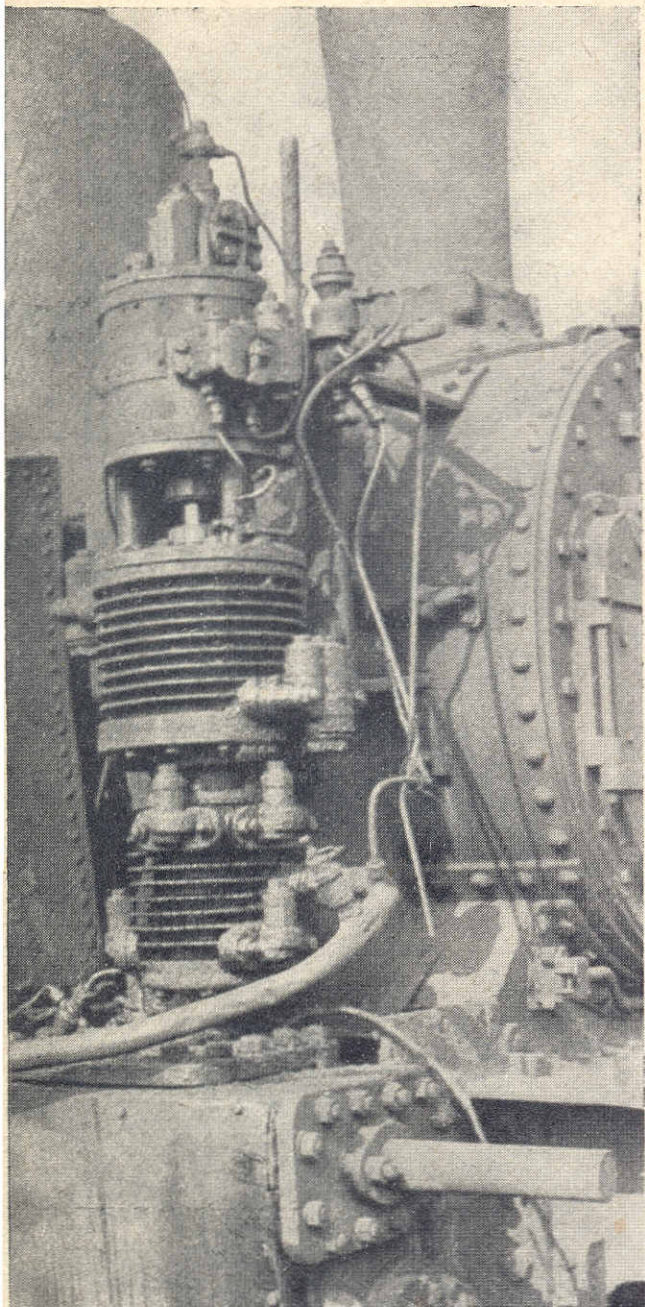


Foto: Pavel Vančura