Nárazník

Klubový občasník Společnosti moravských parkových drah
Číslo 1, vyšlo 30. června 2010, www.smpd.cz

Otevřena první etapa modelové železnice v Olympia parku

Vážení přátelé,

od okamžiku, kdy jsme s brněnskými kolegy na půdě Parního halového srazu na výstavišti v Sinsheimu v roce 2007 vyhodnotili kategorii železničních modelů velikosti 5 a 7 palců jako „to pravé ořechové", neuplynulo vlastně mnoho času.

Uvědomuji si, že tak jako v dětství, kdy jsem prožíval sny o nových fantastických železničních modelech a kolejištích TT, i na „stará kolena" jsem si vysnil parkovou dráhu pro modely supervelkých měřítek. Muži zůstávají dětmi. Je to pravda. Ve svých snech jsem nebyl naštěstí osamocen. Kolegové Jirka Sajbrt a Tomáš Randýsek byli podobně postižení (narodivší se patrně též s kolejnicí v hlavě jako já). A nemalou oporou byli (a jsou) i naši synové, které naštěstí také železnice a kolejová doprava fascinuje. Prvním naším krokem bylo pořízení pětkových modelů a také mobilního kolejiště, se kterým jsme získávali první praktické provozní zkušenosti. Celá skupina i s rodinami vyrazila také na mezinárodní akce pořádané na stabilních parkových drahách v zahraničí. Touha po vlastním kolejišti tím nabývala konkrétní reálný obsah. Snad proto jsme byli schopni reagovat na nabídku Olympie, respektive jejího marketinkového ředitele pana Aleše Navrátila, ve věci zřízení parkové dráhy v nově budovaném parku u nákupního střediska Olympia Brno.

Tomáš proráží startovní pásku a vyráží na trať.

Štěstí přeje připraveným – známá teze se potvrdila.

Příprava projektu byla svým způsobem blesková. Měli jsme jasnou představu, jak má pořádné kolejiště vypadat a jak má být vybavené. Samozřejmě – jsme všichni v principu puntičkáři a maximalisté – centrum Olympia Brno a její park nám tento maximalismus umožnilo využít. Za to nestačíme nikdy dost poděkovat.

Je také nutno konstatovat, že prakticky nikdo z venku nekladl parkové železnici překážky. To je svým způsobem obdivuhodné. Je to zároveň signál, že aktivity kolem parkové dráhy a této specifické modelářské disciplíny jsou obecně přijatelné. Pokud přidáme na drzosti, můžeme parkovou dráhu označit i za veřejně prospěšnou. Soudě podle nesčetných reakcí svezených návštěvníků – dráha přináší radost a uvolnění – ať již laikům nebo nám „odborníkům". A víme, že zároveň nenápadně pracuje na poli propagace kolejové dopravy. Neodiskutovatelné pozitivum.

Roman s panem Navrátilem (Somerston Olympia) jsou evidentně spokojeni s provedeným dílem.

Rovněž vytvoření klubu, který jsme lehce romanticky pojmenovali Společnost moravských parkových drah, je velmi důležité. Modely velikosti 5" a 7" jsou sice většinou v privátním vlastnictví, jejich provozování někde ve skrytu doma je ale obtížné, ne-li nemožné. Klubové kolejiště proto vytváří přirozené pouto modelářů. Zároveň poskytuje i důvod ke hře – přeprava cestujících je pro provoz olbřímých modelů potřebným kořením. Modely v zátěži jsou pro modeláře teprve tím správným zážitkem a spolehlivá jízda důkazem jeho šikovnosti. A ruku na srdce – koho by nepotěšil laický obdiv?

Provizorní provoz bez technického zázemí je, jak jsme si v praxi vyzkoušeli, velmi vyčerpávající činnost. Zejména co se nároku na fyzické schopnosti našich organismů týče. Rukama přenášet přes 3 tuny materiálu tam i zpět do skladu není věru hračka. I proto bude provoz dočasně omezen jen na jeden den v měsíci.

Dobudování dráhy a jejího zázemí je velký úkol, který teprve prověří naše schopnosti. Jsem ale pevně přesvědčen, že zabereme, a sen o špičkovém evropském kolejišti si splníme. Doufám, že s sebou strhneme další. Dostatečně velká skupina bude mít dost tolik potřebné energie, aby se Parková dráha Olympia Brno nejen udržela při životě, ale také aby nadále vzkvétala.

Roman Šiler

Prvních jízd se účastnily parní stroje Ponava, Krzenowic, Solingen, Clishay, bateriový T478.3 Brejlovec, Julinka, bateriová AEG, Gromitt a Skalská dvouspřežka (jméno nezjištěno).

Jezdili a jezdili

Tak jsme se konečně dočkali, aneb to byl ten slavný den, kdy nám byl otevřen Olymipa park a v něm Parková dráha. Tak nějak by se daly popsat naše pocity, když jsme v sobotu 22. května 2010 odjížděli s prvními cestujícími ze stanice Amfiteátr. A svezených zájemců bylo opravdu hodně.

Z pohledu cestujícího se to může zdát velice jednoduché, prostě na nástupiště přijede vlak tažený parní mašinkou, my se posadíme a jedem. Jenže tomuto okamžiku předcházelo mnoho hodin namáhavé přípravy. Protože technické zázemí ještě chybí, museli jsme vždy ráno a večer odstěhovat veškerý vozový park a nezbytné technické doplňky. Ale zvládli jsme to. Návštěvníci mohli vidět při slavnostním otevření celkem 11 modelů parních, elektrických a dieselových lokomotiv. Jezdilo prostě vše, co mělo kola.

Trochu jsme sice zápasili s počasím a příroda nám opět ukázala, kdo že tomu všemu velí. A že to bude prostě tak, jak ona chce. A ono to opravdu přesně tak dopadlo, příroda vyhrála. Deště bylo v týdnech před otevřením parku více než dost a také při slavnostním otevření bylo počasí jako na houpačce. Chvíli sluníčko a chvíli přívaly vody a následně přívaly všudypřítomného blátíčka, protože vysetá tráva ještě úplně nevzešla. A blatíčko se potom krásně lepilo z podrážek na stupačky vagonů. Taková „blátivá idylka", protože některým nestačí vydlážděná nástupiště a vyznačené cesty. A různá zábradlí a zátarasy nezabírají - prostě nejkratší cestou k cíli.

O žaludky strojvedoucích se vzorně staral tandem Renata Ficová a Milan Randýsek ruku v ruce s manželkami členů klubu Milenou a Sašou.

Také jsme zaznamenali pár prvních vykolejení lokomotiv (vagony s cestujícími jsou naštěstí svojí konstrukcí a umístěním ve vlaku mimo nebezpečí - první na řadě je vždy lokomotiva). Jediným důvodem byl ve všech případech štěrk na kolejích v prostoru nádraží. Některé dětičky jej tam dokonce dávaly pod odborným dozorem rodičů.

Zde nám nezbývá nic jiného, než neustále na návštěvníky apelovat - nepokládejte na koleje žádné předměty a nečistěte si o koleje obuv. Vykolejení se naštěstí obešlo bez poškození, jelikož lokomotivy vjíždí do nádraží a vyjíždí z něj vždy malou rychlostí.

Závěrem mi dovolte poděkovat všem zúčastněným modelářům, kteří přispěli se svými modely k zajištění provozu, Renatě Ficové a Milanu Randýskovi, kteří nám zajistili perfektní servis v občerstvení při slavnostním otevření, našim manželkám za spoluúčast při organizaci celé akce a přípravě občerstvení a všem ostatním, přímo i nepřímo zúčastněným.

Tomáš Randýsek

Společnost moravských
S.M.P.D.
parkových drah, Brno

Ustavující členská schůze Společnosti moravských parkových drah bude dne 24. července 2010 v 10:00 v salonku hotelu IMOS, Hudcova 72, Brno. Program : prezence, zahájení, volba výborů a komisí, diskuze, oběd, návštěva vozovny DPmB a jízda historickým šmirglem po štatlu.

Žádáme všechny zájemce o členství, aby potvrdili účast nejpozději do 16. července 2010 na info@smpd.cz

Náročné úlohy organizace provozu se ujali Martin s Tomášem

A po čem to ti páni jezdí, tati ?

No přece po kolejích, chlapečku, chtělo by se říct. Ale ono to tak jednoduché nebylo. Když jsme začínali s úvahami o vlastní dráze, začali jsme si pořádně všímat, po čem že to jezdí jiní. Při každé návštěvě na dráze u kolegů ve Strasshofu, Grazu, Knittelfeldu, v Le Bouveret a jinde jsme okukovali materiál a konstrukci a hlavě loudili zkušenosti s výrobou, stabilitou a trvanlivostí jednotlivých typů kolejiva.

Po fázi sběru informací následovala fáze moudrého rozumování, po které se zárodek budoucího klubu usnesl, že potřebujeme konstrukci hodně festovní a současně i levnou, protože délka kolejí se bude počítat v kilometrech. Tím vypadly německé koleje tvářené z plechu (Knupfer) a současně kvůli ceně i anglické ocelové čtyřliberní profily. Oboje jsou sice modelové, ale vyhrála robustnější konstrukce z ocelových profilů 40x20x5mm podle švýcarského vzoru.

Z tohoto profilu jsou koleje, výhybky i pomocné prvky jako například přestavníky. Výrobu pod naším autorským dozorem zvládly firmy Velecký (výhybky a koleje) a OK mont (koleje).

První jízdy ukázaly, že sázka na svařenec byla správná, koleje jsou silné a stabilní. Hloubka štěrkového lože 40 cm s odvodněním dává naději i na dlouhodobou stálost podloží. Rovněž průjezdy výhybkami jsou čisté a klidné. Závažným problémem tak zůstávají jen kameny, které procházející návštěvníci zanechávají na kolejích a které mohou způsobit vykolejení.

Po zhruba stovce ujetých kilometrů jsme si na vlastní kůži, lépe řečeno na vlastních kolech, ověřili, že ostré hrany vnitřní strany kolejnice by bylo vhodné obrousit. Bude tedy nutné, vyzkoumat nějaký jednoduchý typ kolejové brusky a kromě vyrovnání kolejí i lehce upravit jejich profil. Nu což, ruční podbíječky už máme, bruska bude taky. Vzhůru tedy do práce.

Jura Sajbrt

Společnost moravských S.M.P.D. parkových drah, Brno

Klubový občasník občanského sdružení Společnost moravských parkových drah. Rediguje Jiří Sajbrt. Příspěvky zasílejte ve formátu jpg/tiff (fotografie), gif (perokresby) a txt/rtf (texty) na redakce@steamer.cz. Na stejné adrese lze přihlásit a odhlásit zasílání občasníku e-mailem ve formátu pdf. Neprodejné. Kopírování textů, grafiky a fotografií není povoleno. Autoři fotografií a grafiky v tomto čísle : Jan Sajbrt, Jiří Polák, Tomáš Randýsek, Roman Šiler.