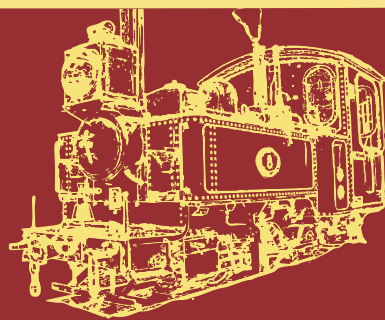


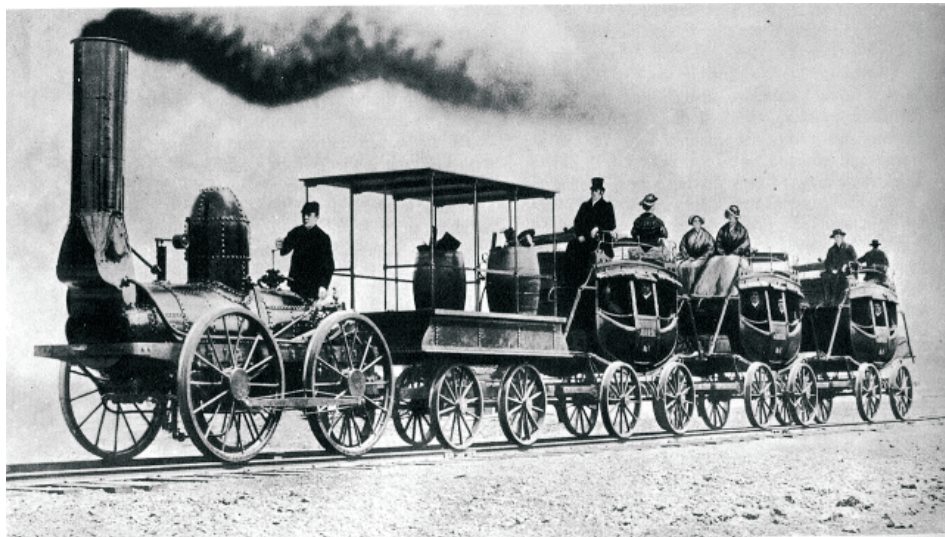
Nárazník

Klubový občasník Společnosti moravských parkových drah
Číslo 2, vyšlo 3. května 2011, www.smpd.cz



Trošku jsem se zasníl a viděl dokončenou železnici ...

Je slunečný květnový den. Mladá rodinka přichází po vstupním chodníku na centrální nádraží parkové dráhy. Nejdříve míjí osobní pokladnu, kde si všichni zakoupí platnou jízdenku. Je zde také možnost zakoupit si suvenýry se železniční a dopravní tematikou. Tatínkovi se líbí Atlas brněnské městské dopravy, ale ten si koupí až při cestě zpět, aby ho nemusel při projížděce vlakem opatrovat. Děti však žadoní, že mají na něco chuť a tak jim maminka koupí nějaké ty oplatky a slazenou minerální vodu. Dámská a pánská toaleta jsou samozřejmostí a jsou přístupné z prvního nástupiště. Hlavní provoz se ale odvíjí na druhém, zastřešeném nástupišti. Na druhé koleji je připraven k odjezdu pravidelný osobní vlak, tažený úzkorozchodnou diesellovou lokomotivou TU47. Do odjezdu zbývá deset minut, takže všichni mají ještě čas poohlédnout se po nádraží. V rotundě lokomotivního depa je roztápěna parní lokomotiva, která poveze mimořádný vyhlídkový vlak, tvořený otevřenými lavicovými vagony. Ty jsou právě vytahovány z vozového depa posunovací elektrickou lokomotivou. Dozorčí přepravy upozorňuje cestující na druhém nástupišti, aby zvýšili svoji opatrnost, protože na třetí kolej bude přistavena souprava mimořádného vyhlídkového vlaku. Do stanice přijíždí pracovní cisternový vlak, který doplňoval do zásobníku v nácestné stanici vodu pro parní lokomotivu a zastavuje na jedné z manipulačních kolejí. Dozorčí přepravy upozorňuje na blížící se odjezd pravidelného osobního vlaku, na druhém nástupišti, druhé koleji. Na třetí kolej mezitím přijíždí souprava mimořádného vyhlídkového vlaku, strojvedoucí odpřahuje elektrickou posunovací lokomotivu od soupravy a lokomotiva se vrací zpět do vozového depa. Do odjezdu pravidelného osobního vlaku zbývají dvě minuty a dozorčí přepravy kontroluje cestujícím



jízdenky. Každá jízdenka je cestujícímu procvaknuta kleštěmi. Ještě čekáme na dobíhající babičku se dvěma vnoučaty, následuje nezbytná kontrola jízdenek a vše je připraveno – „Odjezd!“ Brumlající diesellová lokomotiva zvýší otáčky motoru a krátce zahouká, s cestujícími to maloučko škubne a osobní vlak se dává do pohybu. Za odjezdovým zhlavím přidává strojvedoucí na výkonu a za chvíli mizí celý vlak v oblouku pod mostem. Ale to je již parní lokomotiva připravena k provozu a pomalu najíždí na točnu. Odvodňovací ventily jsou otevřeny naplno a lokomotiva se celá halí do páry. Na točně lokomotiva zastavuje a strojvedoucí ji otáčí na jednu ze staničních kolejí. Ještě nezbytné zajištění kolejí pomocí západky, lokomotiva opouští točnu, vjíždí do stanice a pomalu najíždí k soupravě vozů mimořádného vyhlídkového vlaku. Nedočkaví cestující nasedají na lavicové vozy. Strojvedoucí mezitím provádí zkoušku vlakové brzdy a promazává táhla rozvodů. Vlak je připravený k odjezdu ...

Takhle nějak si představuji plnohodnotný provozní den na naší Parkové dráze Olympia. Ale pro dosažení tohoto výsledku nás ještě čeká hodně práce.

Stavební činnost centrálního nádraží započala v červnu minulého roku a každý snad uzná, že jsme ten rok nezažili. Tedy hlavně Jano a Štefan, zruční slovenští řemeslníci, kteří mají převážnou část stavebních prací na svědomí. Ale i díky všem ostatním řemeslníkům a zejména sponzorům jsou dnes objekty nádraží v tom stavu, v jakém jsou. K dokončení všech budov však ještě budeme muset vynaložit nemalé pracovní úsilí. A v tom nám snad pomohou zejména členové klubu formou brigád. Tak nám držte palce, ať se nám dílo podaří a můžeme Vás na tom našem „nádražičku“ co nejdříve přivítat a popřát Vám šťastnou cestu.

Tomáš Randýsek

Muzejní noc

V sobotu **14. května 2011** budeme odpoledne a v noci prohánět echt parní modely zahradní železnice (měřítko 1:22.5 a 1:32) na našem přenosném okruhu v brněnském Technickém muzeu (Purkyňova 105). Vstup je volný, lokomotiv a páry bude dosti.

Echtdampf-Hallentreffen Karlsruhe 2011

Lednové halové setkání parních modelářů pořádané německou firmou Messe Sinsheim je mekkou všech přátel nejen syčící páry. Jde o akci s dlouhou tradicí, kterou můžeme označit za největší v Evropě a která je nakonec vlastně i příčinou vzniku brněnského spolku S.M.P.D. a parkové dráhy v Olympii. Ne že by modelářský parní sraz kdesi v Německu měl sílu přeorávat zeminu parku u Olympie – ale nachytl skupinu lidí z Brna »na hruškách«. To prozření a konstatování »Borci - tohle si určitě pořídíme!« bylo svým způsobem fatální.

Atmosféra akce skutečně odkrývá potenciál specifické modelářské disciplíny. Bláznivý a snílkovský nápad (provozovat supervelké modely parních strojů) zde má konkrétní rozměr včetně ukázky reakce laického obecnstva. Koncentrované šílenství (chtělo by se

málokde si chtějí nechat zakouřit pavilony a zároveň poplivat podlahu parním olejem...

První aktivní účastníci z České republiky se zúčastnili srazu s pořadovým číslem 12 ještě v Sinsheimu. Letošní sraz s pořadovým číslem 15 pořádaný v Karlsruhe (druhý sraz na tomto výstavišti) jsme se rozhodli absolvovat se dvojkovými modely. Nebo-li s modely velikosti 2 a 1 na rozchodu 45 mm. Důvodem byl především fakt, že prostor pro železniční modely supervelkých měřítek v Karlsruhe již není tak komfortní, jako předtím v Sinsheimu. To platí především pro kombinované kolejiště rozchodu 127/184 mm, kam spadá většina modelů z České republiky. Délka kolejiště se oproti Sinsheimu výrazně zmenšila a trasování se zjednodušilo na prostý obdélník. Zkrácením délky kolejiště se přirozeně



řící), které má však pro život i průměrného člověka a jeho volný čas své pozitivní opodstatnění.

Halový sraz v Sinsheimu byl a je pojem. Bohužel v naší západní společnosti nejde vše jen pozitivně vzhůru. Tak se také stalo, že firma Messe Sinsheim přišla o své výstaviště a musela hledat příznivé podmínky jinde. Novým útočištěm se stal veletržní areál v Karlsruhe. Najít prostor na takovou akci není jistě jednoduché. Již proto, že

zmenšila kapacita tratě s následným výrazným zpomalením provozu. K rozhodnutí nechat doma pětikové a sedmičkové modely přispěla nepochybně i určitá »nasyčenost« modelářů provozem v Olympii. Českou republiku na sedmičkovém kolejišti tak reprezentovala pouze skupina pana Síše s jeho lokomotivou 310.0.

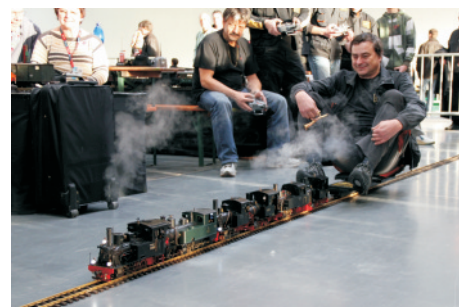
Modeláři S.M.P.D. byli jinak pohromadě u dvou stolů s odstavnými kolejemi. Dlouhá trať pro modely velikosti »G«



Pan Chudoba a jeho kamenné stavby



Pohodička mladšího členstva SMPD



Test trakční síly lokomotiv Regner



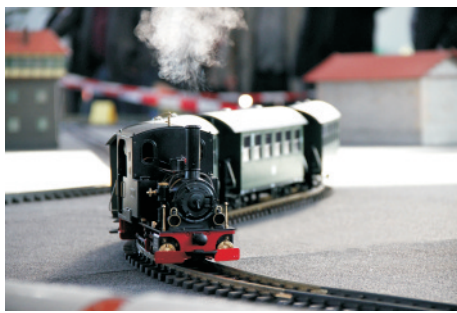
Pan Regner je evidentně spokojen



a Jirka Kůt rovněž.



Tramvajová „Henriette“ už ma také značku S.M.P.D.



Modely série Betty byly všechny v záběhu



Jirkova Shay budila svou individualitou obvyklou pozornost



Betty „Liselotte“ je působivý stroj



Betty „Petrov“ s nákladem dřeva



Parní motorový vůz s cisternou se „speciálním“ olejem



Klasické Účko si právě písklo



Uhlířovic IV K Meyerka u pískovcového skladiště



G 3/4 je naprosto skvěle vyladěný model

skýtala možnosti správného »vyřadění se« do sytosti. Modelům s přepravou cestujících jsme ale nakonec nezůstali nic dlužni. Za účelem přepravy dospělého člověka na rozchodu 45 mm byl sestaven mnohonápravový vůz (autor Jirka Sajbrt), ke kterému bylo připojeno několik Regnerek. K pokusu strojně roztáhnout po desetimetrové trati Jirku Sajbrta jsme pozvali i samotného pana Regnera. Pokus se podařil, takže jsme panu Regnerovi mohli blahopřát. Byl viditelně potěšen.

Předváděcí kolejiště jsme doplnili pískovcovými modely nádraží, skladu, mostu a tunelu. Modely připravil pan Chudoba, který se akce také účastnil. Bohužel se nepodařilo nainstalovat most přímo do trati, protože dřevěný nadjezd těsně před otevřením haly pro návštěvníky odmítli pořadatelé rozebrat.

Všichni účastníci samozřejmě "proběhli" prodejní stánky všech specializovaných firem. Bohužel i na tomto poli byl cítit úbytek. Je to ale přirozené. Úspěch podnikání v modelářině opravdu závisí na celkové ekonomické situaci ve státě a očekávání budoucího vývoje ze strany zákazníků - privátních modelářů. Že situace ani v Německu není ještě ideální, je nabitelní.

Jednou z ne bezvýznamných funkcí

srazu je i udržování osobních kontaktů se zahraničními modeláři a firmami. Ukazuje se, že osobně známe již hodně zahraničních modelářů, a že vztahy jsou stále více přátelské. Pomáhají k tomu samozřejmě i výsledky naší modelářské práce. Nejsilnějším argumentem je budování parkové dráhy v Brně. Prezentace fotografií se setkala s velkým zájmem. Doufáme, že i na základě osobních kontaktů se zahraniční odbornou veřejností se v blízké budoucnosti podaří organizovat mezinárodní modelářské srazy právě také v Brně.

Všichni účastníci se shodli – akce byla příjemná, zábavná, znovu i poučná. Zkrátka opakováníhodná.

Roman Šiler



Minerální olej značky Fernet pro chvíle pohody

Pracovní vlak už v plné parádě, jen vyjet.

Naše parková železnice je umístěna v opravdovém parku, oficiálně zvaném biocentrum Olympia. Jsou v něm různé rostlinky, stromy, tráva, šouší a plevel. Jak říká babička - „samý hagací a chadrabělí“. Většina trati se tak vine porostem bez přístupových cest a zvalchovat přírodu kvůli dovozu šterku či náradí by nám asi neprošlo. Co naplat, začali jsme makat na pracovním vlaku.

S lokomotivou nebyl problém, na echt parním srazu v Karlsruhe jsme viděli jednu sedmipalcovou šikvou diesellovku, tak jsme si pro ni zajeli k výrobci panu Muschemu do Grosseifenu. Na jednoduchém rámu sedí jednoválcový čtyřtakt s hydromotorem. Má zajímavý způsob chlazení - naleje se do něj voda, která se za provozu postupně vyvaří. Hladinu je třeba kontrolovat a vodu včas dolít. Ovládání hydrospojky je jedinou pákou. Čím víc dopředu dám páku, tím víc dopředu to pojede a naopak. Páka je dost citlivá, šterku škubance nevadí, ale lidi by asi brblali.

Vagóny jsou naší vlastní konstrukce a vesměs i výroby. Při návrhu podvozků zvítězila funkčnost a odolnost nad estetikou. Nízká hrana rámu podvozku slouží současně i jako pluh a při vykolejení, u stavebních vagónů dost

častého, se vagon po nich sklouzne a nic se neděje. Podvozky jsou jednostranně obrzděny ocelovými zdržemi, pákový mechanismus je zřejmý z fotek. Rámy a příčky vagónů jsou z jeklů 40×40 mm, další části z pásoviny 10×100 mm, U profilů 20×40 mm, plošina z prken 22 mm. Evidentně žádná jemná modelařina, že?

Na jednotném spodku vagónů jsou tři druhy nástaveb. Nejjednodušší je nástavba pro vysokostěnou gondolu. Tvoří ji rám z prken s našroubovanými svislými „traverzami“. Nasadí se do patek a je to.

Nádržkový vagon je z plastové polyetylenové nádrže. Úprava na pořádný vagon dala dost práce, jen na samotné nádrži je 2000 nýtů, na nosném loži dalších pět set. Čela jsou esteticky z polystyrénu. Detaily o výrobě jsou k vidění na www.steamer.cz. Hmotnost naplněného vozu je 400 kg, takže už musí mít zajišťovací brzdu.

Sypáky mají navařenou konstrukci z profilů a stěny z 3 mm plechu. Uvnitř vozu jsou pro lepší sypání šikminy. Ovládání sypacích klapek je ruční. Nástavbu zhotovila firma Velecký podle našich výkresů.

Jura Sajbrt



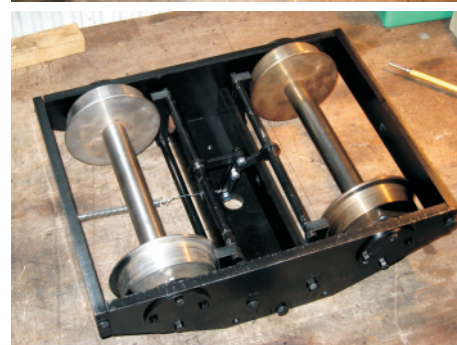
Sypák na šterku



Univerzální gondola



300 litrový nádržkový vagon



Rozložený a hotový podvozek



Předseda Roman Šiler přebírá lokotraktor od výrobce

Stavba stanice Olympia úspěšně pokračuje.



Fotky shora - výpravní budova, dílna, dílna uvnitř, vozové depo

Při návrhu nádraží jsme vycházeli s normálíí společnosti k.k.S.t.B, což jak mnozí tuší nebyla tajná policie, ale železniční společnost konce 19. a začátku 20. století. Tratě měla po celém Předlitavsku i Zalitavsku, tudíž i v Brně. Všechny čtyři objekty nádraží jsou zmenšeniny podobných objektů, používaných touto společností (včetně budoucí povrchové úpravy - cihlové sloupy, hrázděné zdivo atd).

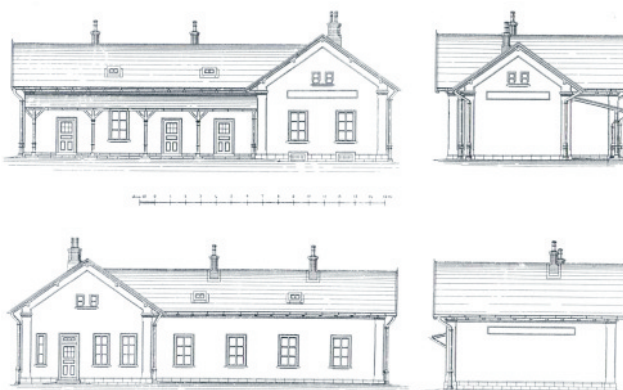
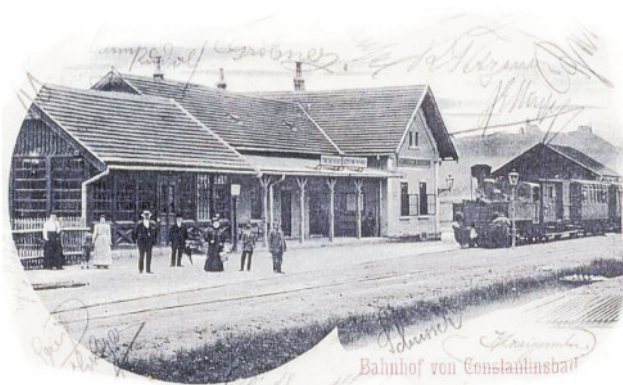
Výpravní budova je sice zmenšená oproti těm, co můžete dodnes vidět na nádražích, ale zase ne moc, abychom se dovnitř taky vůbec vešli. Máme v ní totiž kompletní zázemí pro členy klubu.

Hned vedle je dílna pro střední a těžké opravy, ano i výrobu našich vozidel zde plánujeme. Nemá strop, aby bylo možno vozy a lokomotivy bez problémů zvedat. Ono to takhle nevypadá, ale např. plánovaná lokomotiva TU 47 je v měřítku 1:4, má 3 metry délku a na hmotnost raději ani nemyslím.

Vozové depo, odborně nazývané šopa, má pod střechou tři koleje o délce dobrých 30 metrů. Musí se do ní vejít celý vlak. Kdo by se taky pořád rozpojoval s vozy po skončení provozu. A zatímco předchozí budovy jsou zděné,

tahle je celá ze dřeva. Mistr tesař pan Plachý se na ní opravdu vyřádil.

Poslední objekt bude rotunda, klasické konstrukce. Ta ještě nestojí, ale zato bude mít rovných dvacet kolejí na 3/4 kruhu. Vnější průměr budovy je 21



metrů, takže zase žádný drobeček. Ale co jsme přidali na průměru, to jsme ubrali na výšce. Zapustili jsme podlahu necelý metr pod zem a montážní koleje jsou tak ve vzduchu v úrovni pasu. Nesehnali jsme totiž modelové trpaslíky, co by skákali do montážních jamek, a tohle nám přišlo jako jediné schůdné řešení, jak se se svými panděry dostat rozumně k lokomotivě.

I když se zedníci poctivě tumlují a bude to chtít ještě hodně času, přece jen je pokrok znát a u srdíčka to hřeje. Už aby to jezdilo. Taky se těšíte? Já moc.

Jura Sajbrt

Další podrobnosti o stanici, výkresy a fotografie ze stavby jsou na klubovém webu www.smpd.cz.



Letecký snímek ze září 2010 ukazuje trať (šedý pruh) a zatím prázdné nádraží