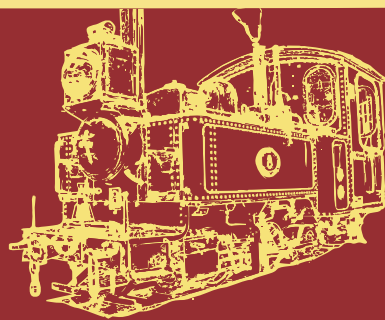


Nárazník

Klubový občasník Společnosti moravských parkových drah
Číslo 3, vyšlo 12. října 2011, www.smpd.cz



Den otevřených dveří na stavbě parkové dráhy Olympia

Den otevřených dveří na stavbě parkové dráhy Olympia Brno byl logickým vyústěním snahy o maximálně otevřenou prezentaci činnosti firmy ARGO s.r.o. v roli nájemce pozemku v parku a investora a S.M.P.D. v roli klubu sdružujícího modeláře podílející se na provozu. Prvotním impulzem pro organizaci akce byla nová situace v nákupním centru Olympia, které bylo v polovině roku původní britskou investorskou skupinou prodáno.

Poločas výstavby centrálního nádraží

Vlastní trať byla vybudována ještě o rok dříve, proto mohly modelové vlaky svézt první návštěvníky již při otevírání parku pro veřejnost v květnu 2010. Práce na ploše určené pro tzv. centrální nádraží však mohly být fakticky zahájeny až po obdržení stavebního povolení. Od podzimu roku 2010 se nám tak podařily vystavět tři budovy z plánovaných čtyř. V současnosti je hotov výkop základů poslední z nich. Jde o depo lokomotiv, nebo-li rotundu s točnou.

Výstavba tedy běží celkem obstojným tempem, i když pro mnohé se to vleče rychlostí hlemýždí.

Osvěta je velmi důležitá

Hlavním účelem Dne otevřených dveří bylo seznámení pozvaných s tím faktem, že nespíme. Vznik a provoz parkové modelové železnice je samozřejmě smluvně ošetřen. Seriózní vztah musí být podložen i vzájemnou důvěrou. A jak se říká - důvěřuj - prověřuj. Den otevřených dveří tedy posloužil něco jako kontrolní den na stavbě.

Příprava akce

Část členů S.M.P.D. se ujala organizace gastronomické části. Nešlo sice o nic honosného, ale dobře zvládnutý »raut«



potěší každého. Neorganizovali jsme samozřejmě nějakou bezuzdnou honičku za přibývajícími kilogramy tělesného tuku, ale základní kvalita musela být dodržena.

Do výzdoby stolů se vloudily i drobné malichernosti, jako je například »skorohotový« výstražník pro dvoukolejný přejezd. Ten sloužil jako vzorek a zároveň částečný kryt jednoho velmi

sympatického zařízení (výčep piva s chlazením).

Další skupina členů klubu připravila počítačovou prezentaci s pracovním názvem »Jak se kalila ocel«. Pásmo bylo promítáno na zeď pomocí dataprojektoru. Problémem bylo trochu více světla, než bylo záhodno (dílna nemá v oknech záclonky). Obrázky pečlivě vybrané proto nebyly nejjasnější.



Poslední skupina modelářů se postarala o přípravu vozového parku, zejména o přípravu diesellového lokotraktoru, který byl v předchozích dnech po dlouhodobém stání nastartován a prozkoušen na trati. Lavicové vozy byly vytaženy z kontejneru pravděpodobně naposledy. Díky provizorní spojovací koleji mohou být dále ukrývány ve vozovně. Důležité bylo i zatopení jedné parní lokomotivy, která demonstrovala nejatraktivnější trakci.

Předstartovní horečka

Dopoledne byl přeměněn prostor dílny, kde se jinak naplno pracuje, v přednáškový sál s restaurací. Základem byl úklid, kouzelníkem byly papírové ubrusy, kelímky, příbory, sklenice na víno, ubrousky a další, zakoupené operativně v nákupním a zábavním centru Olympia. Tomu se říká synergie...

Mladší členové připravili vlak sestavený ze všech 11 osobních lavicových vozů, které máme k dispozici, tažený lokotraktorem. Poprvé byly zapřaženy i sedmičkové služební vozy – vysokostenné vozy a překrásná cisterna sloužící především jako zásobník vody pro lokomotivy. Tento vlak následně odjel do trati. Jednak byl vyzkoušen »naprázdno« a jednak byly při této spanilé jízdě vyčištěny přejezdy a odstraněny kamínky z kolejí a nečistoty z výhybek. Chlapci se rovněž postupně zacvičovali v ovládání lokotraktoru s jeho specifikou hydraulického přenosu.

14:00 hod – startujeme

Před stanovenou hodinou se začali scházet první hosté, takže těsně po 14. hodině mohly být zahájeny slavnostní proslovy (předseda S.M.P.D. a ředitelka Olympia). Následovala exkurze účastníků po areálu. Předvedeny byly exteriéry a interiéry stávajících budov, vysvětlen byl další postup stavebních prací, na zhlaví nádraží bylo vysvětleno plánované uspořádání nakládací rampy, nastíněn byl i záměr samostatného dětského kolejového hřiště pro provoz ručních »minidrezín«. Reakce hostů byly vysoce pozitivní.

Situaci ilustruje snímek zachycující živý rozhovor ředitelky centra Pavly Bumbálkové s Monikou Findorákovou, v jejíž kompetenci jsou vztahy s veřejnos-



tí a nájemníky centra Olympia. Hovoří mimo veškerou pochybnost o budoucím rozvoji parkové železnice a o vyhlídkách na vysokou návštěvnost...

Úmorné horko jízdám neuškodilo

Léto 2011 bylo v Evropě značně rozmarné. Dny druhé poloviny srpna však byly přímo tropické. Vysoká

teplota však hosty naštěstí neodradila od spanilé jízdy vlakem v celé délce dráhy. Zejména průjezd serpentýnami byl velmi půvabný, a to i z vnějšího pohledu. Do trati se jelo nakonec několikrát, v dílně u stolů se celkem hodně diskutovalo, teplý gulášek byl rovněž hodnocen pozitivně. Aby ne...

Naše dámy ze S.M.P.D., které se dobře dokázaly postarat o dokonalý servis pro hosty, se na závěr také trochu povozily.



Ubrousky kolem krku chránily logo S.M.P.D. na tričku před nechtěným potřísněním.

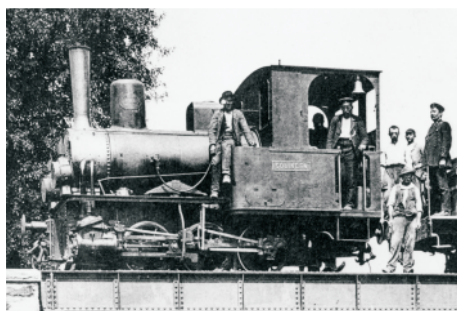
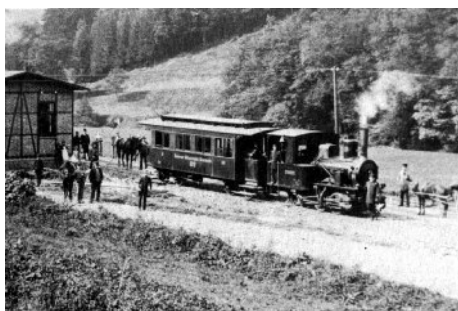
Pouhá příprava na sezónu 2012

Den otevřených dveří byl vlastně jen drobnou akcí. To podstatné, co nás v životě parkové dráhy čeká, je zahájení plného provozu na začátku sezóny 2012. Příprava musí začít nepochybně již na podzim tohoto roku. Jinak se rozsáhlejší akce nedá zvládnout. Toto srpnové minicvičení bylo jen takovou roztomilou nezávaznou přípravkou na akci těžšího kalibru. Všem zúčastněným členům klubu S.M.P.D. patří upřímná poděkování.

Roman Šiler



Lokomotiva Solingen č.1 - historie a stavba modelu



Původní Solingen v osobní přepravě, později jako stavební stroj a nakonec jako model

Tento článek je první pokus o popis modelu, se kterým se můžete setkat na klubovém kolejišti SMPD. Postupně by zde měly být představeny stěžejní parní i elektrické modely našich členů.

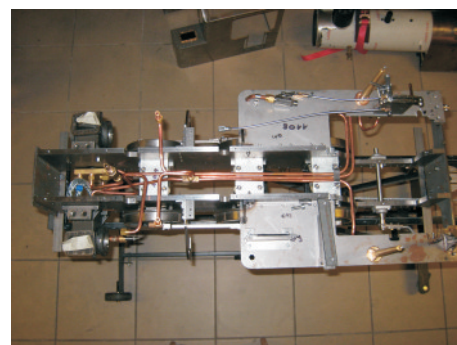
V roce 2008 jsme s kolegy už nějaký ten model měli, ale nebylo to úplně ono. Já měl maličkou 5" tříspřežku Topsy, koupenou z třetí ruky v Anglii. Kotel měla 3 litry, váha 50 kilo, moc lidí neutáhla. Jinak to ale byla milá holka, pěkně si to funěla a taky pěkně vypadala.

Kolega Roman vlastnil modelářský skvost od modeláře z Jižní Afriky. To už byl macek normální, výkon slušný. Tady byl problém v tom, že byla modelářsky

naprosto dokonalá a tak filigránské díly těžkým provozem značně trpěly.

Takže jsme hledali stroje pěkné, ale hlavně robustní. Tomáš s Romanem chtěli hotovku, já šťoura chtěl kýbl dílů na dodělání. Tak jsme si na výstavě v Sinsheimu objednali každý něco. Mně padl do oka Solingen a už tam zůstal (v tom oku).

Solingen originál byl postaven roku 1892 lokomotivkou Kraus & Co pod výrobním číslem 2555 s metrovým rozchodem pro Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn. Po elektrizaci této tratě roku 1895 sloužila jako pomocná a stavební lokomotiva u Albtalbah, od roku 1901 byla zase v osobním provozu u Hartsfeldbahn a od



Dokončený Solingen na klubové trati

Několik fotek ze stavby modelu

roku 1903 u Euskirchener Kreisbahn. Zrušena byla pravděpodobně roku 1918.

Model původně navrhl H. Deuschle z Karlsruhe, později předal dokumentaci firmě Südostbahn AG, která sadu dílů pro stavbu modelu vyrábí. Nejedná se o úplně klasickou stavebnici, ke stavbě modelu je totiž potřeba pořádné strojní vybavení. A i když lze stavbu takového modelu doporučit jen zkušenějším modelářům, přece jen je výrazně jednodušší a hlavně několikanásobně rychlejší než tzv. scratch building neboli „mastit to od začátku sám“.

A tak mi v září 2009 přepravce vyklopil pořádnou bednu železa, mosazi a mědi. Před sebou perspektivu prvního ježdění v lednu v Karlsruhe, stal se ze mě štvanec. Práce moc a času málo. Některé díly byly předzpracovány velmi dobře, některé trochu hůř. Taky jsem si vymyslel dost úprav a dílů, které v původním návrhu nebyly vůbec, překopal vodní instalace, přidal generátor, osvětlení, změnil mazání a vůbec se parádně bavil :-).

Postup prací a výroba jednotlivých dílů je pro zájemce podrobně zdokumentován na webu http://www.steamer.cz/mod2_sol.html.

Dobrá věc se podařila, Solingen poprvé vyjel v lednu 2010 v Karlsruhe. Od té doby trpělivě tahá děti a dospělé na klubovém kolejišti v Olympia parku v Brně, kde za jeden víkend najezdí až 35 km. Více informací o našem klubovém kolejišti najdete na www.smpd.cz.

Jura Sajbrt



Poprvé na kolejičkách



Solingen

měřítko 1:6
 uspořádání C n2t
 délka 960 mm
 šířka 400 mm
 výška vč. komínu 565 mm
 hmotnost (bez vody) 120 kg
 průměr hnacích kol 135 mm

objem kotle 8 l
 max. přetlak v kotli 8 atm
 průměr pístu 40 mm
 zdvih pístu 60 mm
 výkon 1.6 HP
 tažná síla 33 kg
 max. rychlost 15 km/h
 na stoupání 10‰ max. 15 osob



Stavím, stavíš, stavíme ...



Stavba objektů našeho centrálního nádraží úspěšně pokračuje. Od prvního kopnutí do země v létě loňského roku nám za zeleným plotem vyrostly již tři budovy – výpravní budova, dílna a budova depa. A v současné době se již kopou základy pro budovu poslední – klasickou železniční rotundu s točnou.

Všichni z okruhu mých známých, kteří stavby viděli na vlastní oči, byli docela překvapeni jejich velikostí. Každý si totiž představoval, že když se bavíme o stavbě nádraží parkové dráhy, tak to budou nějaké modely staveb pro trpaslíky. A ono tohle.



Dlouhou dobu bylo celé nádraží obeháno zeleným plotem a navenek působilo jakýmsi samostatným celkem, které si roste jen tak samo pro sebe. Vše se ale změnilo po dokončení depa, kdy byly traťové koleje prodlouženy až na centrální nádraží, zelená neprůhledná fólie na čelní straně byla nahrazena zdobeným plotem s vjezdovou a odjezdovou branou a vzniklo vjezdové a odjezdové zhlaví včetně nových přejezdů přes vstupní chodník do parku. Nádraží se tak propojilo s tratí a vytváří spolu kompaktní celek.

A nejen řemeslníci, ale také členové klubu se podílejí na stavbě nádraží. Již byly uspořádány dvě členské brigády, kdy zejména mladí členové přiložili své ruce k dílu a zkusili si, jak „pěkně zapadá – krumpáč, lopata.“ A o Jurovi snad netřeba ani psát, anebo spíš naopak. Ten tráví na stavbě převážnou část pracovního týdne. Mimo stavebního dozoru svažuje koleje a výhybky, vyrábí nové výstražníky pro přejezdové zabezpečovací zařízení, staví vagony a dělá mnoho dalších potřebných věcí. Ještě, že ho máme, kluka šikovného.

Dílna a depo již slouží svým

účelům, i když je třeba ještě dodělat pár detailů. Jak bylo uvedeno výše, v současné době byly zahájeny práce na stavbě rotundy. Hrubou stavbu chceme stihnout ještě do zimy. Jen výkopové práce čítají odvezení zhruba 500 kubíků hlíny. Snad nám bude počasí přát, protože déšť je pro nás při terénních pracích úhlavní nepřítel. Až budou hotovy základy, může se pokračovat v pokládce kolejí. Mezitím probíhá lepení izolace výpravní budovy systémem Ytong Multipor, betonují se základy pro sloupky nástupišť, betonují se obrubníky. Zkrátka na naší stavbě se pořád něco děje ...

Podrobnější info o průběhu stavby najdete na našem webu: <http://www.smpd.cz/olympia/realizace.html>

Tomáš Randýsek

