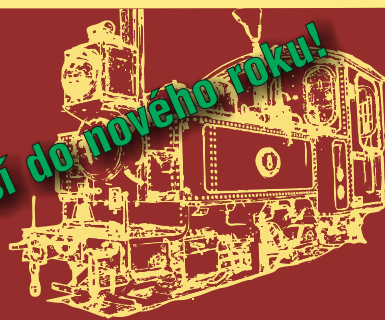


# Nárazník

Klubový občasník Společnosti moravských parkových dráh  
Číslo 9, vyšlo 31. prosince 2014, [www.smpd.cz](http://www.smpd.cz)

Vše nejlepší do nového roku!



## 3. Parní Olympia je za námi a už se chystáme na tu příští

Třetí ročník mezinárodního setkání železničních modelů velkých měřítek, historických parních strojů a historických autobusů je definitivně minulostí. S organizací této mimořádné akce jsme začali již na lednovém parním srazu v německém Karlsruhe. Zde jsme naši parkovou dráhu a připravovanou Parní Olympii prezentovali poprvé jako vystavovatelé. O našem stánku jste si mohli přečíst v minulém čísle Nárazníku. Pomohla nám také jarní mediální kampaň ve spolupráci s Rádiem Petrov a pozvánka od České televize do ranního Studia 6, neboť ještě stále mnoho Brňáků i obyvatel z blízkého okolí o parkové dráze za Olympií prostě neví. Pokud nejsou sportovně založení a do nákupního centra vstupují hlavním vchodem od dálnice, tak mnohé ani nenapadne, že se za Olympií nachází rozsáhlý relaxační park a v něm naše železnice. Na tom musíme do budoucna ještě zapracovat. I když v žebříčku návštěvnosti v rámci festivalu Brno – město uprostřed Evropy jsme obsadili jedno z předních míst. Alespoň podle statistik pořadatele festivalu.

Celý areál hlavního nádraží Olympia Brno je zcela dokončen, takže zúčastnění modeláři a vystavovatelé měli nachystané příjemné zázemí. Počasí



nám také celkem přálo a po celý víkend panovalo jasno a slunečno. Teploty však kolem poledne atakovaly tropické hodnoty. Vzduch v parku se skoro nehýbal a vykonat nějaký rychlejší pohyb bylo chvílemi skoro až nemožné. Ale pořád to byla ta lepší varianta, než kdyby na nás seshora padaly proudy vody. I když byla tráva v parku místy pořádně suchá, žádný požár způsobený

odlétlou jiskrou z komína jsme hasit nemuseli. Obě „požární“ cisterny však i přesto stály v pohotovosti na trati. Díky vyhřátému vzduchu byly večerní jízdy a společné posezení všech zúčastněných modelářů a vystavovatelů velice příjemné. Seděli jsme a vykládali si nejenom o prvním skončeném dni až dlouho do noci.

Pro modely lokomotiv parkové dráhy

## Parní Olympia 2014



© Jan Sajbrt





začíná provozní den zpravidla v rotundě a před ní, kde dochází k jejich dozbrojování, promazávání a roztápění. Někdy to jde hladce, jindy musíte některým i domluvit. Zcela výjimečně se stane, že ani důrazná domluva nepomůže. To se letos naštěstí nikomu nepříhodovalo a všechny lokomotivy postupně rotundu opustily a vydaly se na trať. Návštěvníci tak mohli obdivovat jak jim již známé modely, které se zúčastňují Parních Olympií pravidelně, tak i modely, které si odbývaly na 3. Parní Olympii svoji premiéru. Mezi letošní nováčky patřil například parní model z Tasmánské železnice - Garratt K1 pana Wolfganga Kargla z Rakouska, model úzkorozchodné parní lokomotivy Milada bratrů Šnáblových z Prahy a také maličká Old Smokey pana Jiřího Šurdy z Borovnice. Celkem se na parkové dráze sešlo 12 parních a 8 bateriových lokomotiv hostujících modelářů. A když k tomu připočteme také domácí modely, bylo se po celý víkend opravdu na co dívat. V provozu již byly obě klubové lokomotivy TU47 v novém červeném nátěru. K poslechu hrály všem přítomným kapely Lodníci a K.R. Banda. Můj oblíbený Vlak v 0.05 se sice ještě nenaučili, ale i tak zazněly osvědčené pecky. Asi jim prodloužíme angažmá i na příští rok, pokud tedy budou mít zájem. V sobotu večer jsme také vyzkoušeli tažnou sílu Garrattky. Měla za sebou celkem sedm plně obsazených vagonů. Stoupání bylo sice náročné a občas jsme ji museli trochu pomoci, ale na to, že nebyla na své domovské trati, zvládla zkoušku výborně.

Také v kuchyni probíhala od brzkého rána příprava. O všechny návštěvníky bylo po gastronomické stránce vzorně postaráno. Až na drobné problémy se







Letos byl k vidění i model lokomotivy 213.901 v měřítku 1:1



Oblíbený parní válec Mamut rovněž v měřítku 1:1



Modely lokomotiv v měřítku 1:22.5 na klubovém kolejišti SMPD

stávkujícím kávovarem, šlo vše poměrně hladce. Obědový gulášek, odpolední sladko-slaná tabule, večerní grilování a nedělní raut snad uspokojily i ty nejnáročnější strávníky. I nápojů všech možných druhů byl dostatek a nikdo nám v tom vedru žízni nestrádal. Pochvalu si určitě zaslouží všechen obslužný personál včetně dobrovolných brigádníků, ať už nám vypomáhal v pokladně, na nástupištích, na trati nebo v kuchyni.

Doprovodný program probíhal jako vždy na přilehlém parkovišti. Velkým lákadlem byla normálněrozchodná parní lokomotiva řady 213.901, která jezdila po 50-ti metrovém kolejovém úseku a případní zájemci se mohli podívat i na stanoviště strojvedoucího. Nepřehlédnutelným byl také parní válec ČKD z výtopny Zlíchov popojíždějící po parkovišti a přilehlé komunikaci. Hoši z Muzea průmyslových železnic ve

Zbýšově zase vozili zájemce na důlním vláčku taženém diesellovou lokomotivou BN30. Také ostatní vystavené exponáty včetně repliky parního kola, stabilních strojů a motorů si našly své obdivovatele. Nedílnou součástí bylo také naše klubové kolejiště, na kterém byly k vidění malé parní lokomotivy v měřítku II m.

Třetí ročník Parní Olympie probíhal v pohodové atmosféře, i když jedna událost, která se stala již v pátek odpoledne, ji trochu pokazila. Souvisela s přepravou a vykládkou normálněrozchodné lokomotivy 213. Přeprava poměrně velkého stroje je časově, ale hlavně finančně dosti náročná. K nakládce a vykládce lokomotivy, která váží 26 tun, jsou zapotřebí speciální podvalníkový návěs a dva těžké jeřáby. Bohužel nám vykládku u Olympie značně zkomplikovali dva neukáznění řidiči, kteří nedbaje vyhrazenému

prostoru pro vystavované stroje, zákaz vjezdu, zákaz stání a žlutých čar, potřebovali strašně nutně zaparkovat těsně před vchodem, aby ze svých „tlustých“ aut nemuseli tahat své „líné“ zadky moc daleko. Jo, není nad to být moderním „superpodnikatelem“ s hlavou plnou arogance, hubou plnou demokracie a řídicí se heslem: „Já mám přece peníze, tak můžu prostě všechno.“ A tak jsme kvůli těmto dvěma arogantním řidičům museli zaplatit čekání jeřábů a podvalníku. Ale určitě jsme si z toho vzali ponaučení a příště již budeme připravení. A hlavně už víme, jak komunikovat se státní institucí „Pomáhat a chránit“, aby alespoň částečně naplňovala heslo policejního reformátora Langerá.

Tak na shledanou 6. a 7. června 2015.

Tomáš Randýsek

YouTube

**Video na Youtube**

Zhruba dvacítku videoklipů o parní a modelové železnici a souvisejících výletech klubu lze nalézt na adrese [www.youtube.com/user/sajbrt/videos](http://www.youtube.com/user/sajbrt/videos)





## Podzimní putování po Štýrském Hradci

Tak nějak by se dala nazvat naše návštěva Grazu neboli Štýrského Hradce v rakouské spolkové zemi Steiermark v září 2013. Naším hlavním cílem byla návštěva přátel z DBC Graz, ale aktivista Roman nám domluvil na pátek ještě návštěvu na dvou zajímavých místech. Tak se s Vámi o zážitky z oněch míst pokusím podělit.

### Tramvajové muzeum

Naše první návštěva se týkala místního tramvajového muzea, které se nachází v poklidné okrajové části Grazu zvané Mariatrost. Muzeum samotné je umístěno v prostorách vozovny na konečné stanici původní Mariatrostské elektrické dráhy, postavené roku 1897 původně na metrovém rozchodu. Dostanete se tam linkou číslo 1, která



Tramvajové muzeum Graz



Motorový vůz č.22 z roku 1899, jeden z první 40ti kusové série zahajující provoz



Replika letního vozu kočky, vyrobená r.1974 podle originálních výkresů z r.1878

jede přes hlavní nádraží a také velký dopravní uzel na Jakominiplatz. Historie městské dopravy v Grazu sahá až do roku 1878, kdy byla uvedena do provozu koňská dráha o délce 2.2 km spojující tehdejší jižní (dnes hlavní) nádraží a Jakominiplatz. Vznik muzea se datuje do roku 1971, kdy byl panem Erwinem Franzem (jeho dědeček stavěl dráhu do Mariatrostu) založen spolek Tramvajového muzea Graz se zaměřením na získávání, restaurování a provozování historických tramvajových vozidel. Právě proto se dnes muzeum může pochlubit sbírkou 16-ti tramvají, 11-ti vlečných vozů a 6-ti pracovních vozů. Muzeum je otevřeno pouze několikrát v roce, ale všem fandům městské dopravy má určitě co ukázat.

### Montan- und Werksbahnmuseum

Druhou zastávkou bylo Montan- und Werksbahnmuseum. Tento komplex podzemních tunelů, ve kterém je soustředěna důlní technika z celé Evropy, se nachází přímo v centru Grazu pod kopcem Schloßberg. Díky Romanovi, který zná pana Günthera Hoffmanna ještě z dob, kdy působil v Technickém muzeu, jsme se mohli projet v důlním vlaku, projít si část tunelů a zhlédnout opravdu zajímavé exponáty. Systém chodeb se začal stavět v roce 1943 jako úkryt obyvatel Grazu před bombardováním. Nebyl však dokončen, ale i tak bylo vybudováno kolem 6.5 kilometrů tunelů a 21 vchodů a celý systém poskytoval během bombardování azyl pro 30 000 až 70 000 obyvatel. Tunelový systém byl budován s rozchodem 600 mm a zahrnoval také vnější koleje, které mimo jiné sloužily pro přepravu vytěženého materiálu k řece Mur. První poválečné využití podzemních chodeb začalo v roce 1966, kdy byl zprovozněn první kruhový úsek dráhy Märchenbahn (Pohádková dráha) na ulici Wickenburggasse o rozchodu 500 mm s délkou 550 metrů. V roce 1968 však byla celá Wickenburggasse přestavěna na čtyřproudovou hlavní silnici bez zeleně a tramvaj a to se také projevilo na návštěvnosti Märchenbahn, která byla v roce 1970 uzavřena. Märchenbahn byla znovu otevřena v roce 1982, tentokrát však jiným

vlastníkem. Ten se však také potýkal se stejným problémem - s malou návštěvností a proto se rozhodl zřídit ještě jeden vchod z náměstí Schloßbergplatz. Staré koleje byly přemístěny do nových podzemních chodeb, kde tvořily 450 metrů dlouhou jednokolejnou trať s



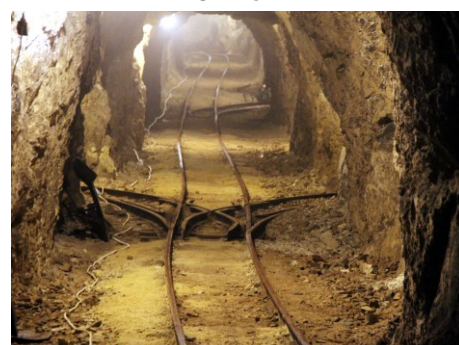
Vstupní chodba Märchenbahn a nástupiště s vlakem důlního muzea



Náročný start jednoválce Jenbacher Werke Jw20 1958 pomocí žhavicího knotu



Tlakovzdušná lokomotiva BVD35 z Vítkovic, lahve jsou pro tlak 180 barů



Rozbočení tunelu s kolejemi 600mm





Vzdušné vedení nad hlavou a sběrná kladka

dvěma koncovými triangly. Nově zrekonstruovaná Märchenbahn pak byla otevřena v roce 1984 a stala se vyhledávanou atrakcí. Ve stejném roce došlo k převzetí starého tunelového systému poblíž Wickenburggasse místním sdružením "Montan- und Werksbahnmuseum". Koleje byly postupně předělány na původní rozchod 600mm a důlní muzeum se tak začalo rok po roce postupně rozrůstat, především díky obětavé práci členů klubu. V současné době prochází důlní muzeum celkovou rekonstrukcí včetně nástřiku stěn speciální betonovou směsí, instalací nového LED osvětlení a komunikačního systému, aby byly splněny všechny podmínky státních dozorových orgánů. Práce neustále probíhají a již nyní je důlní muzeum schopno pořádat prohlídky pro předem nahlášené malé skupiny zájemců.

### Parková dráha DBC-Graz a její Herbstfest

Po dvouleté přestávce jsme přijali pozvání Dampfbahnclubu ze Štýrského Hradce na již tradiční Herbstfest, tedy oslavu podzimu. Tentokrát jsme se však museli rozdělit, jelikož na naší parkové dráze probíhal normální provozní víkend. Ještě v létě jsem si myslel, že budeme muset o účast na výletě losovat. Naši mladí členové však



projevili zájem, že by si sami zkusili organizovat provozní víkend, bez naší účasti. Skoro všichni jsou již plnoletí, ale bez výjimky jsou všichni zodpovědní a zapálení pro parkovou dráhu. A tak

bylo seskupení pro Graz jasně - Roman, oba Jirkové a Tomáš. Dodávku jsme naložili již ve čtvrtek večer, abychom si ráno mohli trochu přispat, protože z Brna jsme vyráželi již krátce po šesté. Na Herbstfest jely všechny tři švýcarsko-brněnské páry (Solingen, Ponava a Krzenowic), tři lavicové vozy a jeden vůz nákladní. Ubytování jsme měli zajištěné v malém útulném hotýlku, deset minut chůze od parkové dráhy - značka ideál. A babí léto dorazilo také do Štýrského Hradce, takže jsme si slunečný a teplý víkend pěkně užívali.

Tomáš Randýsek



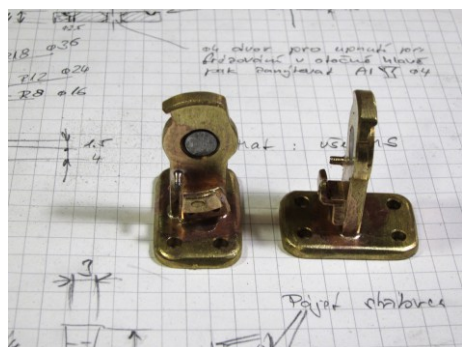


# Stavíme lokomotivu TU47 pro každodenní otrokárnou, 4.díl

## Detaily, více detailů!

Závěr stavby vždy provází dilema detailů a drobností. Bez nich stroj nevypadá jako model, ale jako narychlo stlučená krabice z prken. A pokud je filigránských prvků moc, nestačí je opravovat. Kdo neviděl, ten neuvěří, ale něžné dětské ručičky dokážou lehce urvat i pětimilimetrovou kulatinu. A rodiče? „... vždyť se jen díval ...“.

Takže detaily ano, ale robustní.



**Falešné hrdlo vzduchového potrubí - závěs brzdové propojky.**

## Závady

Modely byly v ostrém provozu už během stavby, od 2. Parní Olympie (červen 2012) najezdil jeden stroj 400 a druhý dokonce 600 km. Samozřejmě se to neobešlo bez nějaké té poruchy:

- poněkud jsem podcenil finální hmotnost a pružiny v podvozku lehce poddimenzoval. Vyměnil jsem je tedy za silnější (250N -> 500N neboli 25kp -> 50kp),
- přehřívání trakčního motoru č.3 - tady se projevila konstrukční závada. Výfuk generátoru i výfuk chladícího vzduchu byly vyvedeny pod skříň stroje a znemožnily chlazení trakčního motoru. Pomohl obraceč tahu, který směřuje teplé plyny mimo podvozky,
- porucha regulátoru 24V 200A - samovolné vypínání regulátoru zavinil dle zjištění výrobce vadný kondenzátor a tranzistor na řídicí desce, záruční oprava vše napravila,
- spálený kompresor - původní kohouty brzdových potrubí (lokomotivní a vlaková brzda) netěsnily, vzduch unikal a kompresory jely téměř nonstop.

Ventily jsem přetěsnil silonovými vložkami a kompresor vyměnil,

- porucha nabíječe - příčina nezjištěna, holt je to Čína, něco nevydrželo.

Výměna za nový,

- po 600 km se projevilo opotřebením kol. Na kola byl použit nevhodný materiál, tzv. hlazenka. Právě jsou ve výrobě nová kola, tentokrát z pořádného materiálu a budou kalená.

Kupodivu je to asi tak vše, ce se stihlo zatím pokazit. Doufám, že to tak bude i nadále.

## Provozní výkony

Technické parametry lokomotivy jsou uvedeny v 1. a 2. díle tohoto seriálu. Oba stroje provozujeme běžně se čtyřmi, maximálně pěti vagóny. Na každý se vejdu 4 dospělí nebo 6 až 8 dětí. Spolu s hmotností samotného vozu dostaneme kolem 500 kg na vůz. S takto obsazeným vlakem je trakční proud 40-50 ampér při rovnoměrné jízdě v zatáčce se stoupáním 10 ‰ (naše nejhorší sklonové poměry).

Provozní rychlost je 7-9 km/h, kvůli bezpečnosti. Souprava brzdí většinou rekuperací, jízda výběhem bude možná, až ji zapojím (jedno relé a pár drátů). Nicméně rekuperaci preferuji, protože pak zůstávají v činnosti všechny tři brzdové systémy - vzduch+špalky, rekuperace+motory a ruční brzda lokomotivy.

Na menších modelech používáme trakční baterie, které jsou určeny k

hlubokému vybíjení. Tj. z baterie s kapacitou 50Ah opravdu těch 50Ah opakovaně dostanete. Používáme Varty, black line, ale i tak nemáme nejlepší zkušenosti. Při opravdovém provozu dochází ke kapacitnímu rozpárování baterií, jedna dokonce praskla. V případě TU47 jsem volil jiné řešení - obyčejné automobilové akumulátory, které ovšem nelze opakovaně úplně vybíjet. Proto zde



**Srovnání měřitek - vlevo Tu47 1:4, vpravo Pomeranč 1:12**

slouží jen jako mezizásobník energie a jsou neustále dobíjeny z generátoru. Za normálního provozního dne dobíječe stačí vyčerpanou energii průběžně doplňovat.

Lokomotivy jsou hotové, seriál tudíž končí. Kdo je chce vidět v provozu, ať neváhá a přijde se podívat na naši dráhu, cestu najde na stránkách <http://www.smpd.cz>.

Jiří Sajbrt

