

První FREMO setkání N-kařů v České republice Erstes FREMO Treffen der N-Bahner in Tschechien

Milevsko 5.-8. srpna 2004

Místo: stanice Podolí ztracená v malebné přírodě kdesi na pomezí Českomoravské vysočiny, čas: brzké ráno jednoho letního dne roku 1975. Na první dopravní koleji je ve stanici připraven k odjezdu ranní osobní vlak v čele s lokomotivou T478.1004, která honosíce se ještě svým původním nátěrem každé ráno přesně v 5:30 odjíždí s tímto vlakem směrem k nejbližšímu okresnímu městu, aby do továren chrlicích ze svých pásů zboží pro „světlé zítřky“ dopravila pracující lid, pro nějž je železnice jedinou možností, jak včas stanout u svých píchaček. Na návěstidle se rozsvěcí signál „volno“ a zvednutá výpravka dává povel k tomu, aby se vozy osobní soupravy pomalým šklubnutím daly do pohybu za svou lokomotivou, z jejíhož komína se za burácení motoru začíná valit tmavý kouř ze spálené nafty...



Dovolím si teď laskavého čtenáře vyrušit malým stříhem – v místě, v čase, ale i v měřítku. Pokud totiž odtrhne svůj zrak a svou mysl od právě popisované scenérie, zvedne hlavu a pečlivě se rozhlédne kolem sebe, zaostří-li úspěšně svůj pohled na širší okolí, může překvapivě zjistit, že se nachází o zhruba o třicet let později, že jeho současná poloha v Milevsku na Písecku má ke zmíněné Vysočině dosti daleko a že to vše, co až dosud tak zaujatě sledoval,

je stošedesátkrát zmenšený výsek světa, který na prknech palubovky milevské sportovní haly sestavili železniční modeláři klubu Zababov ve spolupráci se svými německými kolegy z FREMO.

Skutečně poutavý zážitek, kterým je zahájena tato reportáž, si mohl s trochou fantazie prožít každý, kdo se přišel podívat nebo se přímo zúčastnil provozu na N-kovém kolejišti, které zde bylo z modulů velikosti N sestaveno.

Celkově šlo o akci mimořádnou v mnoha ohledech, ale my v této reportáži zůstaneme věrni již zmíněnému měřítku 1:160, v němž své moduly staví modeláři ze sekce N-scale zababovského klubu stejně jako němečtí „fremáci“ ze skupiny FREMO N-RE, kteří přijali naše pozvání do Milevska. Intenzivních zážitků z Milevska je tolik, že jsem vážně na pochybách, čím začít, čím pokračovat, čím skončit a hlavně, na nic přitom nezapomenout.

Malé ohlédnutí / Kleiner Rückblick

Tak především Milevsko 2004 bylo prvním mezinárodním setkáním železničních modelářů provozujících modulová kolejiště, které se konalo na východ od německých hranic. Můžeme s povděkem konstatovat, že pozvání klubu Zababov, který setkání FREMO organizoval, vyslyšeli nejen modeláři modelové velikosti H0, v níž je modulovka v Evropě nejrozšířenější, ale i zahraniční N-kaři. Upřímně řečeno, právě jejich zájem, vyjádřený cca před rokem, byl tím prvotním impulsem, který nás přiměl začít uvažovat v rámci tohoto setkání také o stavbě N-kové sestavy.

Následné rozhodnutí už bylo rychlé, protože podobná příležitost ke vzájemnému kontaktu by se nemusela hned tak opakovat. Přestože jsme se původně na mezinárodní účast s N-kem tak brzy ještě necítili (především z hlediska fáze výstavby našich modulů), zájem vyjádřený z německé strany vše změnil. A tak už v listopadu 2003 zamířila dvoučlenná výprava našich zástupců na FREMO setkání do Elmenhorstu (naše [reportáž zde](#)), aby tam navázala první osobní kontakty, prezentovala náš současný stav a také trochu na vlastní oči „omrkнула“ provedení německých N-kových modulů.



*Tenhle budoucí N-kař
žasl snad ze všech
nejvíce...*



Jeden z úvodních pohledů do N-kového milevského kolejiště patří našemu v té době nejdokončenějšímu úseku – partie trati mezi stanicemi Brno a Podolí se řadila k těm, na nichž se při jízdě kochal nejednen strojvedoucí. Při průjezdu dlouhým kolejištěm měl člověk i čas přemýšlet a uvědomit si, že jsme se s naší aktivní účasti na tomto mezinárodním setkání rozhodli dobře.

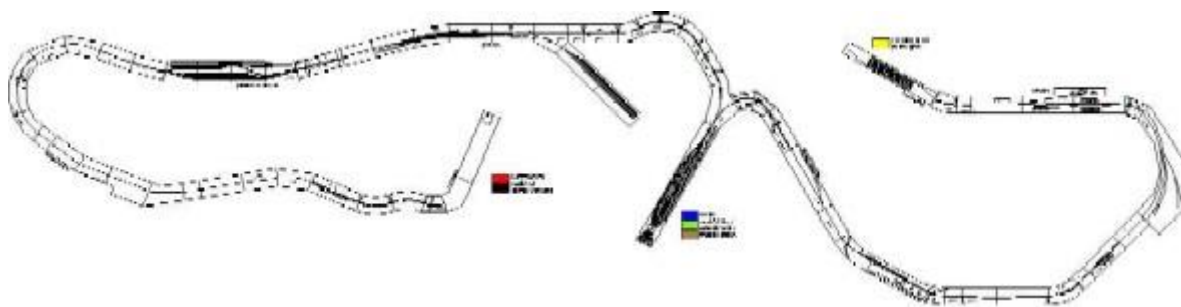
Když jsme potom o pár měsíců později na jaře 2004 navštívili výroční FREMO setkání v Braunlage, měli jsme tam již předem domluvenu schůzku se zástupci skupiny N-RE, která projevila zájem se Milevska zúčastnit, abychom už domlouvali zcela konkrétní kroky. Právě v Braunlage vznikl základní koncept modulové sestavy pro Milevsko, ale také společná dohoda o tom, že na celém kolejišti budeme znázorňovat výhradně provoz ČSD.

Poslední společnou schůzkou před Milevskem pak byla návštěva dvou německých N-kařů (z nichž Michael Maleis byl pro Milevsko

spolukoordinátorem N-kové sestavy) na našem zababovském setkání v Dobřichovicích ([reportáž zde](#)). Tady viděli němečtí kolegové poprvé naše moduly „in natura“, složili naši modulovce malou poklonu (podle mého názoru trochu předčasně, protože ještě nevěděli, co je čeká v Milevsku) :-), ale také se s námi podělili o řadu cenných zkušeností, především pokud jde o nákladní provoz s vozovými kartami, který pro nás byl dosud velkou neznámou. Následovaly závěrečné dohody o finálních termínech pro přihlášku modulů, sestavení layoutu, vytvoření grafikonů apod. a pak už jsme si jen řekli „Nashledanou v Milevsku!“

Layout neboli modulová sestava / Layout

Základní motiv modulové sestavy byl podobný našemu dobřichovickému, tedy dvě tratě – na jedné větvi hlavní trasverzála, na druhé místní trať. Tady však veškerá podobnost s Dobřichovicemi končí. Rozsah sestavy, počet dopraven a tomu odpovídající provoz totiž svými dimenzemi předčil vše, na čem jsme dosud kdy jezdili.



[Layout N Milevsko.pdf](#) 42 K

Hlavní trať (levá polovina sestavy) vycházela ze skryté stanice Brno a pokračovala přes stanici Podolí (s vlečkovým areálem Staré Splavy) kolem rozsáhlého přístavního areálu Hinrichshafen, stanici Reitershausen (s vlečkou lomu) až do skryté stanice Weittingen.



Pohled z rohu tělocvičny na nejzazší část hlavní tratě mezi přístavem Hinnrichshafen a stanicí Reitershausen. Na druhé fotografii je vidět téměř celá hlavní trať s výjimkou oblouku mezi Hinnrichshafenem a Reiretshausenem, který byl vidět na předchozí fotografii. V pravé části snímku je patrný zbytek trati mezi Reitershausen a skrytou stanicí Weitingen, vlevo nahoru pak hlavní trať pokračuje přes přístav Hinnrichshafen, stanici Podolí a dále obloukem objíždějícím vlečky ve Starých Splavech se dostává do skryté stanice Brno.



A ještě detailnější pohled na traťový úsek mezi Podolím a Brnem, který nebyl na předchozích dvou fotografiích dobře patrný. Byl do úsek s nejdokončenějšími partiemi krajiny z naší dílny.

Místní trať vycházela také z Brna, pokračovala kolem továrního areálu s vlečkou Fördertechnik do stanice Horní Blatná, dále přes nákladště a zastávku Ondřejov, pilu Sägewerk Maleis a stanici Tett nang do skryté stanice Franketal. Zatímco všechny stanice na hlavní trati byly obsazeny personálem, na lokálce probíhal provoz podle předpisu pro zjednodušenou dopravu D3. Sídlem dirigujícího dispečera pro tuto trať byla stanice Frankental. Na obou tratích byla zejména díky německým modulům spousta vleček a zdrojů i cílů nákladní dopravy... I přes poměrně značné množství dopraven jsme si mohli díky dostatečnému počtu traťových modulů dovolit také velice solidní mezistaniční vzdálenosti.



Trasování téměř celé lokálky je viditelné na tomto snímku. Vlevo dole částečně zakrytá cedulí Weitingen je skrytá stanice Brno, za níž se trať prudkým obloukem otáčí téměř o 180 stupňů, pokračuje kolem továren Fördertechnik a táhlým levotočivým obloukem obkrouží celý prostor, aby skončila ve skryté stanici Frankental viditelné na levém okraji snímku bezprostředně za Brnem.



Výchozí stanicí obou tratí byla stanice Brno, která se tak stala nejvytíženějším uzlem celé modulové sestavy a „služba“ zde nebyla lehká ani při dvoučlenné obsluze. Na fotografii je patrné na Brno navazující rozvětvení obou tratí. Prudkým obloukem se k dolnímu okraji snímku stáčí místní trať, zatímco na pravém okraji se do protioblouku postupně stáčí hlavní trať.

Druhý snímek představující trochu blíže první úsek lokálky mezi pilou Sägewerk Maleis (jejíž „šturce“ jsou patrné na pravém okraji snímku), nákladištěm a zastávkou Ondřejov a Horní Blatnou. Většina modulů na lokálce nemá ještě dokončenou krajinu.

Procházka stanicemi / Spaziergang durch die Bahnhöfe

Procházka stanicemi – hlavní trať / Spaziergang durch die Bahnhöfe - Hauptstrecke

Procházka stanicemi – vedlejší trať / Spaziergang durch die Bahnhöfe - Nebenstrecke

Co všechno bylo poprvé / Was alles zum ersten mal war

V Milevsku měla premiéru spousta novinek, takže určitě na nějakou zapomenu...

Nejdelší layout (cca 10 km) / Das längste Layout (cca 10 km)

Díky spojení modulů Zababova a Fremo N-RE vznikla nejdelší modulová sestava, která kdy byla ve velikosti N na území České republiky realizovaná. A abychom nezůstali jen doma, tak délka sestavy se vymykala i tomu, na čem si své modely prohánějí němečtí „soudruzi“. Přepočteno do skutečné velikosti představoval náš milevský layout délku přes 10 km.

Mezinárodní komunikace / Internationale Kommunikation

Z čeho měli někteří z nás (a asi nejen my) největší obavy, byla komunikace. Jak jsem už napsal, bylo dohodnuto, že kolejiště nebudeme dělit na německou a českou část, ale vše promícháme dohromady a budeme jezdit jen provoz znázorňující síť ČSD.

To se snadno řekne, ale při ne zcela dokonalé jazykové vybavenosti všech účastníků provozu hůře udělá. Velkým a příjemným překvapením proto byl hned první den provozu, kdy padaly všechny jazykové bariéry. Přestože spolu sousedily stanice s českým a německým personálem, komunikace mezi nimi probíhala zcela bez problémů. Ať už s pomocí vytištěného slovníčku se základními českými frázemi nebo s pomocí třetího neutrálního jazyka, v každém případě byla patrná snaha všech domluvit se. Němečtí přátelé zcela akceptovali hru na českou železnici a někteří z nich překvapivě úspěšně do telefonu v češtině nabízeli vypravované vlaky.



Německo-americké duo v Podolí. Při posunu ve stanici Podolí se právě sešli náš americký kamarád Ivan Staša a Michael Maleis.

Druhý snímek: Babilón jazyků aneb společná porada v rohu tělocvičny před zahájením provozu

Dalším příjemným zjištěním bylo, že během celkem pěti odježděných grafikonů se účastníci provozu velmi variabilně střídali ve svých rolích, takže prakticky každý si vyzkoušel jak ježdění, tak ovládání stanic a výjimkou nebyly ani české obsluhy německých stanic nebo dokonce mezinárodní dvoučlenná obsluha stanice Brno.

Provoz s vozovými kartami / Betrieb mit Wagenkarten

Úplnou novinku vyzkoušenou v Milevsku naostro byl pro nás provoz s vozovými kartami. Viděli jsme jej sice už při našich návštěvách na setkání v Elmenhorstu a v Braunlage, stejně jako u našich zababovských kolegů ve velikosti Ho, ovšem praktická zkušenost je přece jen něco trochu jiného, než jen pasivní pozorování.

Princip hry spočívá v tom, že nákladní vozy se po kolejišti nepotulují, jak se zrovna obsluze zlíbí, ale jejich pohyb má přesný smysl, který stejně jako v realitě odpovídá přepravním potřebám jednotlivých přepravců, zdrojům a cílů dopravy na viditelné, ale i na skryté části kolejiště.



Jednu z možností, jak řešit odkládání vozových karet s nákladovými listy mimo kolejiště, nabízela skrytá stanice Weitingen.



Na dalším snímku je přímo vzorové vybavení pracoviště obsluhy v přístavu Hinrichshafen. Svislý zásobník s jednotlivými lištami odpovídá jednotlivým kolejím přístavu, karty se do něj řadí v pořadí odpovídajícímu pořadí vozů v soupravě. Na stolku pod tím leží zásobník na nákladové listy, ale za pozornost stojí především dva ventilátorky za telefonem, kterými si majitel zpříjemnil službu v rozpálené milevské hale. Zřejmě má s letními tělocvičnami již své zkušenosti...



Protože naše stanice ještě nebyly v Milevsku vybaveny držáky vozových karet, museli jsme karty často pokládat přímo do kolejí k jednotlivým vozům. Druhý snímek: Detail již zmíněného zásobníčku na nákladové listy v Hinrichshafenu.

Provoz s Fredy / Betrieb mit Fred

Zatímco běžným standardem našich zababovských N-kových setkání dosud bylo používání systému a ovladačů Lenz pro řízení vozidel, ve FREMO je naproti tomu běžné použití systému Loconet s ovladači FRED. Takže bylo zřejmé, že pro společný provoz v Milevsku bude potřeba nějaký kompromis.

Zpočátku jsme uvažovali o kombinaci obou systémů, ale nakonec jsme se rozhodli vsadit vše na jednu kartu, a to na ve FREMO osvědčené FREDy. Impulsem pro nás bylo mj. také stavební setkání zaměřené na stavbu FREDů, které Zababov pořádal v Olomouci v lednu 2004. A tak při té příležitosti si i zababovští N-kaři pořídili prvních 9 FREDů. Zbýlý počet nezbytný pro provoz v Milevsku dodali naši němečtí kolegové.



Na odkládací ploše stanice Brno vidíte odložené FREDy od mašin, které jsou právě v této stanici. Na rozdíl od námi obvykle používaných ovladačů Lenz je jeden FRED po celou dobu setkání určen právě jen pro jednu konkrétní mašinu. Na setkání musí tedy být vždy tolik FREDů, kolik je na kolejišti nasazeno trakčních vozidel. FRED se tak dá vlastně přirovnat k něčemu, jako je klíč od mašiny. Během provozu tedy neexistuje žádné přeprogramování ovladačů, takže vám nikdo ani omylem nemůže odjet s mašinou. Naopak při nástupu na vlak nemusíte po příchodu do stanice hledat, jakou má mašina adresu, ale prostě dostanete od služby ve stanici do ruky příslušného FREDa a můžete vyrazit na trať (tedy pochopitelně dle pokynů výpravčího).



Michael Maleis právě programuje dalšího FREDa, aby mu přiděl pro celé setkání jednu neměnnou adresu. V kufříku vlevo od Michaelova notebooku je vlastní centrála Loconet, kterou v Milevsku chladil malý ventilátor.

Funkční návěstní soustava v Podolí / Funktionsfähige Signale in Podolí

Největším překvapením pro všechny však byla funkční rychlostní návěstní soustava a kompletní osazení stanice Podolí přesnými modely návěstidel, trpasličí seřaďovací nevyjímaje. Stanice byla řízena softwarem odpovídajícím skutečné železnici a byly na ní modelovány veškeré nezbytné závislosti. Detekce obsazení kolejových úseků ve stanici i v přilehlých traťových úsecích byla naprostou samozřejmostí. V souvislosti s tím příjemně překvapilo, že v podstatě kvůli nám naši němečtí hosté opatřili své vagóny, resp. jejich dvojkolí nátěrem odporovým lakem.



Pohled na propracovaná návěstidla AŽD, která ve velikosti N sestavoval z leptů Libor Schmidt.

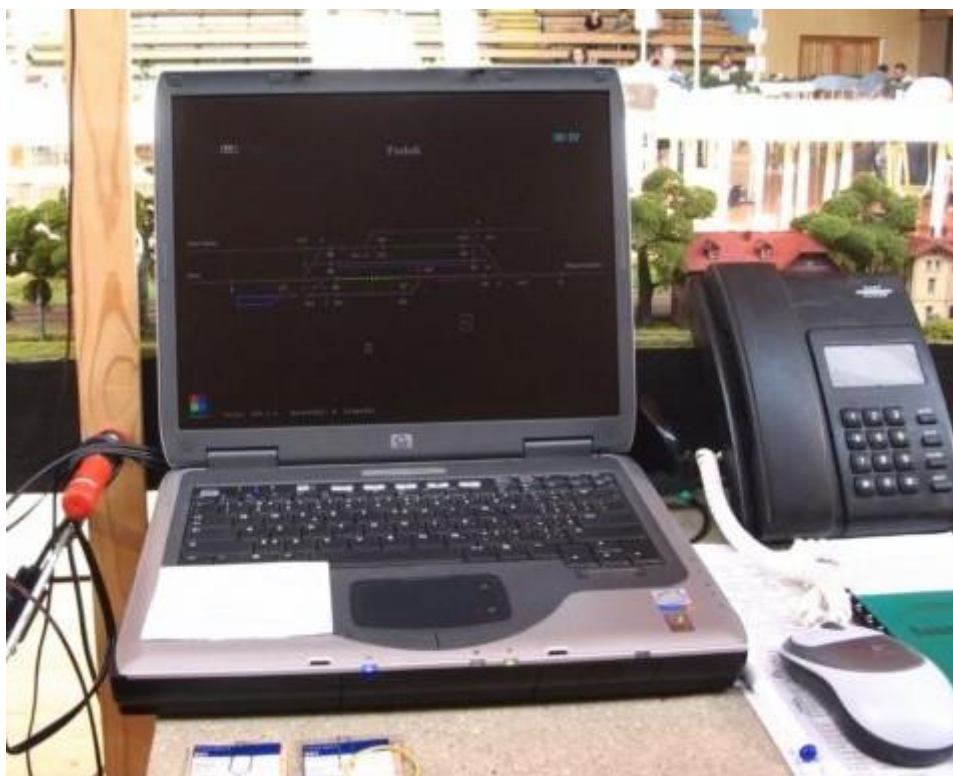


Kolem seřadovacího návěstidla vlečky Uhelny sklady n.p. posunuje M131.1, který zajišťoval zaměstnanecké vlaky ze stanice Podolí do průmyslového areálu Staré Splavy. Hurvínek je (jak také jinak) dílem Jirky Heráčka.

Stanici chodili zvědavě okukovat i kolegové modelující ve větších měřítkách. Naši němečtí strojvedoucí před zahájením provozu museli prodělat krátké zaškolení tuzemských návštěvníků předpisů, protože návěstidla v Podolí nebyla pouze „pro parádu“, ale po celou dobu setkání se podle nich také skutečně jezdilo i posunovalo.



Podolí bylo téměř nepřetržitě středem zájmu, takže šest lidí v těsném okolí stanice nebylo nic výjimečného.



Display ovládacího počítače stanice Podolí.



A jak to všechno funguje? Třeba vám pomůže pro lepší představu pohled pod jeden z dílů stanice Podolí :-)

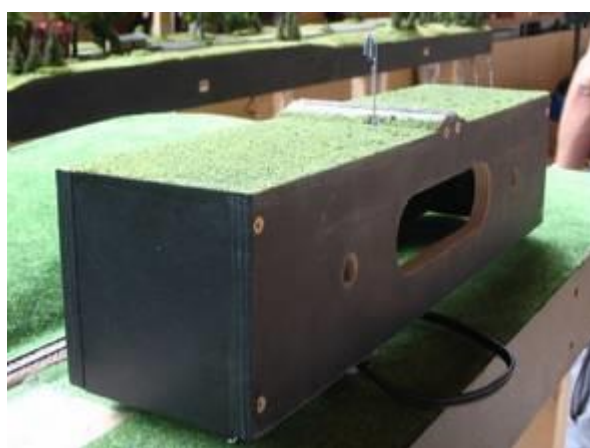
Zajímavosti... / Interessantes...



Nejdelší souvislý úsek našich modulů se zcela dokončenou krajinou byl k vidění v úseku mezi Brnem a Podolím.



Přejezdový modul Pavla Kvasnici s funkčním výstražným zařízením. Nad jeho fungováním kroutili němečtí N-kaři nechápavě hlavou. Přestože tento Pavlův modul byl v sestavě zařazen mezi moduly z Německa, dokázal i z těchto nijak neupravených modulů spolehlivě identifikovat blížící se vlak a spustit ve správnou chvíli výstražné blikáče.



Návěstní modul. Jde v podstatě o velmi krátký univerzální modul s vjezdovým návěstidlem, který lze před stanicí Podolí zařadit do sestavy v požadované vzdálenosti mezi libovolnými moduly. Modul ještě nemá dokončeno patinování kolejnic ani šterku a také posyp byl proveden jen v základní podobě.



Protože příprava vozidel na kolejiště před zahájením provozu a jejich úklid po skončení je záležitost poměrně náročná, řeší to modeláři z FREMO speciálními boxy na modely namísto námi používaných krabiček. Modely jsou tak nejen snadno dostupné, ale jsou také takto uloženy velmi přehledně i bezpečně.

...a momentky ze setkání / ...und Schnappschüsse vom Treffen



Než se moduly postaví na nohy, je potřeba v plánu layoutu najít jejich správné umístění...



Při montáži layoutu je občas potřeba nějakou sestavu modulu o kousek posunout. To se pak co nejvíce rukou společně chopí například stanice a stěhují... Jako v tomto případě vlečky Sägewerk Maleis. Ještě jsme ani nezačali jezdit a už tu byl první příklad vzorné mezinárodní kooperace :-)



Klaus Rilling, autor a majitel stanice Tett nang při dokončování montáže.



Tvrdá služba v Brně v odpoledním slunci...



Letní horko zmohlo nejedného účastníka...



...ale ve Starých Splavech se přesto pilně posunuje. Hlavně na vagóny nesahat rukama!



Ivan Staša (USA): „Kluci, tak tohle v Americe fakt nemáme!“ :-)



A je po všem...

A co dál? / Und was weiter?

Zdá se, že německým kolegům se u nás líbilo a že setkání bylo přínosem pro obě strany. A také že nebylo společným setkáním posledním, protože ještě v Milevsku vznikla dohoda, že v říjnu 2005 uspořádáme v Praze další společné setkání pod hlavičkou FREMO – tentokrát čistě N-kové. Takže příznivci této velikosti z obou zemí se snad mají nač těšit!



Nashledanou za rok v Praze!

Auf Wiedersehen in einen Jahr in Prag!

Pro Zababov připravil Dan Buchtela ve spolupráci s Pavlem Kvasnicou, sekce N-scale

Fotografie: Dan Buchtela, David Strupp, Ivan Staša