

## Po kolejích lokálky

Soupravu Vindobony jsme opustili ve stanici Neuenfels, vzpomínáte si? Zatímco expres hned uháněl dál a já nastupoval do kabiny bardotky, z druhé strany téhož nástupiště zastavila nenápadná souprava červeného motoráčku. Kdo by tehdy v těch 70. letech čekal, že půjde o vozidla, která pro celá příští desetiletí zaplaví české a slovenské lokálky. V Neuenfelsu totiž právě zastavila poslední novinka čs. dopravního strojírenství, úplně první souprava motoráčku M152.0 s přípojným vozem, která ještě vonící čerstvým lakem byla dodána na místní trať Neuenfels-Ondřejov-Horní Blatná-Tett nang-Smalheim z Heráčkovy vagónky n.p. (a to přesně dva týdny před pražským setkáním). Přijměte tedy naše pozvání k projížďce zababovsko-fremácké lokálky touto novou soupravou, která právě vjíždí do Ondřejova.



*„Orchestrion“ právě přijel do první staničky místní dráhy nesoucí název Ondřejov a zastavil před výpravní budovou, vzhledem k současnému významu této stanice možná poněkud předimenzovanou. Její příbuznost s výpravní budovou v Reitershausenu je dokladem toho, že obě tratě patřily v době jejich vzniku stejné společnosti...*



*Stanice Ondřejov prošla od minulého setkání v Blansku částečnou rekonstrukcí zaměřenou především na zvýšení spolehlivosti (vždyť je to nejstarší stanice naší modulovky, patrně první N-ková modulová stanice v Čechách). Byly důkladně vyčištěny koleje, motorické přestavníky Fulgurex nahradily poruchová táhla (ovládací pultík je viditelný na bočnici modulu)*



*Protože Ondřejov je stanice s velmi krátkými kolejemi, vznikaly tu při neplánovaném křížování delších souprav velmi zajímavé provozní situace...*

Motoráček se rozjel dál a čeká nás zastávka Maleis v sousedství stejnojmenného dřevokombinátu. Tento závod má vlastní vlečkový areál a představuje pro tettnanskou lokálku jednoznačně největší zdroj přeprav. Do pily se sváží kulatina ze širokého okolí, zatímco zdejší produkce směřuje v převážné míře přes přístav na export do devizové ciziny.



*První pohled nám nabízí expediční část podniku. Ve dvoře areálu jsou k nakládce připraveny výsledné produkty závodu. Vedle toho zcela vpravo teprve stojí vagóny se surovinou připravené k vykládce. Obrat vozidel na vlečce je někdy až 15 vagónů denně*



*Malý hektor (T435.0) v čele manipulačního vlaku opouští vlečku Maleis a vydává se směrem k Ondřejovu*



*Opačným směrem, tedy k Horní Blatné, naopak vyráží zbytek manipuláku do Tettnangu. Po odvěšení zátěže pro vlečku Maleis už mu zbývají kromě "hytláku" pouze dva vagóny – jeden pro šroubárny u Blatné a druhý pro Tett nang – takže*

*velký hektor (T458.1) v čele soupravy může působit poněkud nepatřičně. Ale jsme v 70. letech a motorizace místních tratí je nezadržitelně na postupu stůj co stůj!*

Horní Blatná je dalším korálkem navlečeným na šňůrce naší lokálky. Přijíždíme do ní po rovném traťovém úseku, který prochází hustým smíšeným lesem, aby těsně před Blatnou vykroužil elegantní oblouk a po ocelovém mostě nás přivedl do vlastní stanice. Motorák zde zastavuje a vyčkává křižování s manipulačním vlakem z Tettnangu. Dopravní koleje v Blatné mají dostatečnou délku, takže sem je plánována většina pravidelných křižování.



*Pohled od Blatné na trať zpět směrem k zastávce Maleis*



*Celkový pohled na dosud rozestavěnou stanici Horní Blatná a navazující traťový úsek. V pozadí čilý ruch kolem stanice Reitershausen na hlavní trati*

Při odjezdu z Horní Blatné už ve vlaku mnoho lidí nezůstává, jakoby se blížil konec trati. Projíždíme okolo národního podniku Blatenské šroubárny (před válkou se továrna původně jmenovala Fördertechnik), u něhož byla za první republiky vybudována dodnes používaná vlečka, a u silničního přejezdu nás v oblouku čeká romantická zastávka Veselíčko, která byla díky aktivitě místních občanů a orgánů otevřena teprve nedávno. Je zcela na místě zde připomenout, že zastávka byla vybudována místními občany v „akci Z“ a největší zásluhu na jejím vybudování má předseda MNV Veselíčko soudruh Libor Schmidt.



*Za stanicí Horní Blatná se vedle trati nachází blatenská šroubárna s vlastní vlečkou*



*Zastávku Veselíčko čeká ještě vybudování přístěnku pro cestující, který jim bude sloužit při čekání na vlak v době nepohody*

Už už se zdálo, že náš vláček se vyprázdní docela, ale opak je pravdou. Ve Veselíčku se totiž souprava opět trochu zaplňuje cestujícími, kteří jedou za prací i zábavou do nejbližšího městečka Tettang. Potvrzuje se tím, že aktivita místních orgánů ve Veselíčku byla zcela správná a je tak příkladným postupem ke zlepšení dopravní obslužnosti našeho venkova. Ještě jeden tunel, krátký úsek mezi poli a vlak vjíždí na zhlaví stanice Tettang, v níž končí.



*Celkový pohled na traťový úsek od Blatenských šroubáren přes zastávku Veselíčko, poněkud násilně vytrčený kopec na jednom z německých modulů až do stanice Tettang v pozadí*

V Tettangu skončil náš vlak, nikoliv však trať. Na druhé tettangské koleji totiž čeká postarší M262.0, s níž je možné pokračovat až na samu státní hranici s NDR, do obce Smalheim a z tohoto nádražíčka po dalším přestupu (a samozřejmě po absolvování nezbytné celní a pasové kontroly) dokonce na území NDR.





*V pohraničním městečku Tett nang se práce výpravčího stále dědí z otce na syna. My jsme měli štěstí zastihnout oba dva zrovna při předávání služby, zatímco na trati míří sólo vůz M262.0 vedený Tomášem Vrabcem směrem ke státní hranici. Stanice Tett nang je dosud bez krajiny. Vzhledem k tomu, že jsem jí takto viděl už před dvěma roky v Elmenhorstu, je otázkou, zda ji vůbec někdy bude mít... :-)*

#### **4. intermezzo – Úprava spřáhel systémem Stuttgarter Kupplung**

Jochen Weber připravil malou prezentaci úpravy N-kových spřáhel podle vlastního systému nazvaného Stuttgarter Kupplung. Provedení úpravy výrazně usnadňuje spřahování vozidel s klasickými NEM spřáhly

Na toto téma připravujeme samostatnou reportáž do sekce o N-kových vozidlech.



*Jochen a jeho diváci*

### **Vlakem do „kružítkova“ aneb fiNecsale v Praze**

Doufám, že se René N. nebude zlobit, že jsem si do nadpisu vypůjčil jeho oblíbené označení pro bývalou NDR. Chci totiž napsat pár řádků o úplně posledním úseku našeho pražského kolejiště, kde na modulech fiNescale byl znázorněn provoz východoněmeckých železnic. Jens Emmerman přivezl do Prahy vhodná vozidla a bohužel jen technická nekompatibilita obou systémů nám neumožnila provázat provoz mnohem více, než pouhou návazností přípojí na státní hranici. I tak byl ale pohled do kuchyně fiNecale jako vždy zajímavý a inspirativní.

Klíčovým stykem obou systémů (NEM a fiNescale) byla skrytá stanice Smalheim, která provozně simulovala pohraniční stanici. K této úloze byla předurčena faktem, že díky absenci jediné výhybky je sjízdná pro vozidla obou systémů.

*(Pro nezasvěcené jen upřesním, že kromě rozdílných spřáhel spočívá nejpodstatnější rozdíl v použitých dvojkolích, a to nejen sníženou výškou okolku u fiNescale, ale také tenčím celým kolečkem i samotným okolkem. Traťové koleje Code40, které fiNescale výhradně používá, jsou sjízdné i pro NEM vozidla, pokud je přístupná celá výška kolejnice bez imitace příchytek. O tom už jsem psal na těchto stránkách dříve. Problém nastává právě u*

*výhybek, kde fiNescale má výrazně přesnější tolerance a NEM kolečko tak na fiNescale výhybce vyskočí. Naproti tomu kolečka fiNescale na výhybce dle NEM prostě na srdcovce zapadnou do příliš velké mezery. Tolik na vysvětlenou.)*

Konec řečí, jdeme radši na obrázky.



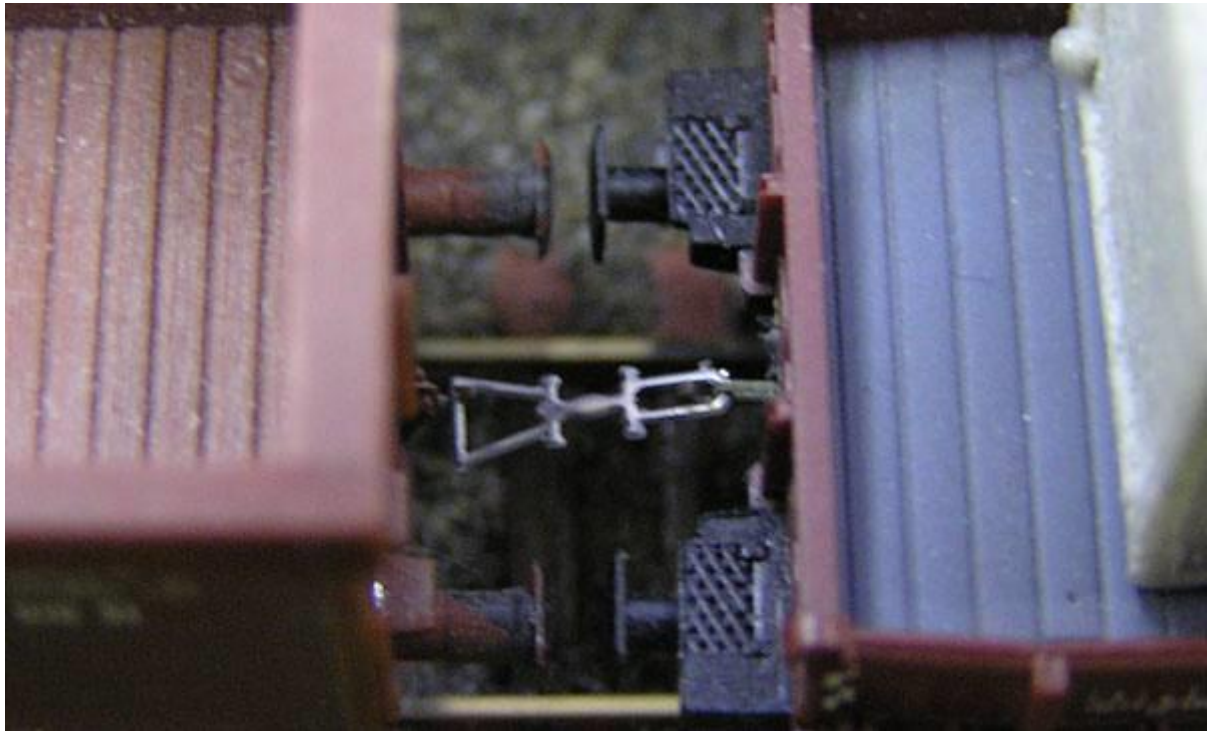
*Jeden pohled na kolejiště stanice Smalheim prozradí, proč zde není nutná jediná výhybka*



*Obloukové moduly dvoukolejky, které přivezl na setkání Jens. – Tedy pardon, úplně jsem vypadl z role! Chtěl jsem k téhle fotce vlastně napsat: „Na německém území zůstala trať dvoukolejná, jsou to zbytky smělých plánů na zdvoukolejnění celé tratě až do Hinrichshafenu, jejichž dokončení zastavil konec války.“*



*Tohle ale už je opravdu typický „kružítkov“, uznejte sami. V přední části Sergeje je v oblasti pluhu dobře patrné volně visící spřáhlo MFK, používané na vozidlech f1Nescale. Na druhém snímku poněkud detailnější pohled na totéž. Pluh Sergeje je z leptu fy. Kuswa (obě fotografie lze kliknutím zvětšit, stejně jako všechny ostatní snímky menšího formátu v této reportáži)*



*Detail spojení dvou vozidel spřáhly MFK*

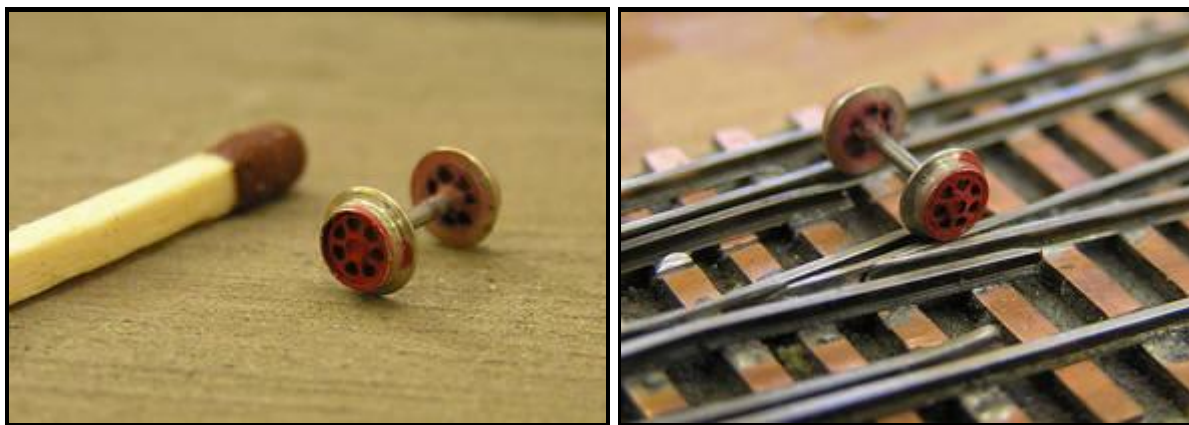




*Pohled do Jensova parku vozidel DR*



*Zkuste zapomenout, že jde o měřítko 1:160 a tipněte si, jestli byste to poznali. Relativně dobře patrné jsou i nízké okolky, loukotě jsou údajně z papíru. Jen pro srovnání, výška kolejnice je přesně 1mm!!!*



*A perlička na závěr. Tohle je Jensův běhoun pro fiNescalovou parní mašinu. Cítím za nezbytné dodat, že pro srovnání byla vybrána zápalka běžné velikosti, žádné mega balení!*

## **5. a poslední intermezzo - Lidi, postavy, osobnosti**

Tedy původně jsem o žádné takovéhle kapitole nevažoval, ale když ono mi při třídění fotek zbylo tolik záběrů, které jsem si nechtěl nechat pro sebe...

Koneckonců je to celkem logické, zařazení této kapitoly má hned několik důvodů:

1. Sám bych tolik modulů nikdy nebyl schopen postavit
2. Když už bych je náhodou měl, těžko bych sám takové kolejiště sestavil a zprovoznil
3. Když už bych ho náhodou nějakou vyšší mocí sestavil, nikdy bych si na něm sám nebyl schopen takhle zajezdit

Takže to vypadá, jestli oni nakonec ti účastníci setkání nebudou podstatnější, než ty moduly? Bingo! A to jsem je málem vynechal. No tak fajn, tady si jich pár užijte. Byl to celkem pěkný Babylón. Pokud jde o národnosti, podobalo se to loňskému Milevsku. Jezdili s námi Němci, Slováci, Holanďan, přijeli hosté z Rakouska a jen Ivanovi z USA to tentokrát zrovna nějak neletělo, tak si to s námi užíval jen přes telefon a vyslal na průzkum aspoň svého malého velvyslance.

Babylón to ovšem nebyl jen z pohledu národností či státních občanství, ale i modelových měřítek, protože kolem N-kového kolejiště si to rozdávali společně s námi jak zababovští Ho-kaři, tak TT-čkaři. Musím říci, že velkou většinou nám hodně pomohli se zabezpečením provozu, takže kluci, díky za to!



*Před každým setkáním je nutné vyčištění modulů (především kolejnic) a vozidel.  
Klaus Rilling to pojal velmi komplexně a se svými moduly se hned po příjezdu  
odstěhoval na čas do sprch. Ještě štěstí, že na modulu stanice Tett nang nemá dosud  
krajinu, jinak by rozlitou Coca Colu z povrchu modulu odstraňoval nejspíš poněkud  
obtížněji...*





*Náš dvorní kameraman Ondro zachycen při pokusu uvolnit kameru zabořenou hluboko do pravého očního důlku. Pokud jste zvědaví, jestli nakonec uspěl, prozradím, že při odjezdu z Prahy už měl kameru bezpečně uloženou v brašně a na pravé oko bez problémů viděl. Zato my jsme ještě neviděli jediný jeho záběr :-)*



*„Než mi tady ten nákup spočítají, tak se na to radši posadím...“*



*Zástup čoček nad stanicí Reitershausen...*



*Ho-kaři v akci. Na snímku jsou hned čtyři - trojice Radek, Martin a MaWe společně kolem pily Maleis, zcela vpravo se z dosahu objektivu téměř podařilo uniknout*

*našemu holandskému členovi Tonymu. Zbývá už jen nad kolejiště pověsit transparent "Modeláři všech měřítek, spojte se!"*



*Podolí pevně v rukou předsedy klubu Zababov Martina coby výpravčího. Šlo mu to dobře a vzhledem k tomu, že je obrýlen, splňuje tak skvěle předpoklady pro to, aby se přidal k N-kařům. Ještě ho párkrát pozveme a to by v tom byl čert... :-)*



*Večeře: Raději se pomodlíme, než nám na stůl donesou ty pochutiny podivných slovanských názvů...*

Jestli jste se náhodu na fotkách nikde nenašli, milí účastníci, tak rozhodně ne proto, že by Vaše účast snad byla neméně důležitá. Slibuji Vám, že si to na Vás vynahradím někdy příště :-)

### **Co napsat závěrem?**

Tak to teda fakticky nevím, tohle po mně nechtějte! Mám napsat, jak to bylo úžasný, jak jsme si to užili, jak jsme snad dobře reprezentovali Zababov a potažmo i Českou republiku? Heleďte se, vážně, jestli tady mám ještě něco napsat, tak to bude o velké úlevě. O úlevě organizátorské, že je to vše za námi a že jsme to v té malé české N-kové komunitě vůbec společně zvládli. Z toho mám fakticky radost a jestli se to někomu líbilo nebo ne, nechávám koneckonců na něm. Ostatně uvidíme za dva roky, na podzim 2007, jestli k nám vůbec ještě někdo z německých N-kařů přijede :-)

No nic, my se s nimi ovšem uvidíme poněkud dříve, čeká nás totiž v říjnu 2006 společné FREMO setkání v německém Alsfeldu. A na to můžou vzít Němci jed, že my k nim rozhodně pojedeme!

Tak a teď už mám na srdci jenom jednu, ale opravdu poslední věc. Totiž pro N-kaře v Česku a na Slovensku, kteří nás takhle přes web poočku z ústraní

pozorují, prohlížejí si naše reportáže ze setkání a špekulují, jestli by nestálo za to nezkusit si přece jen někdy takhle zajezdit. Pánové (nebo snad i další dámy?) – odpovídám za vás – STÁLO!

**Tak a jdu dopíjet pivo, co mi po Vás všech na konci akce ještě zůstalo... :-)**

