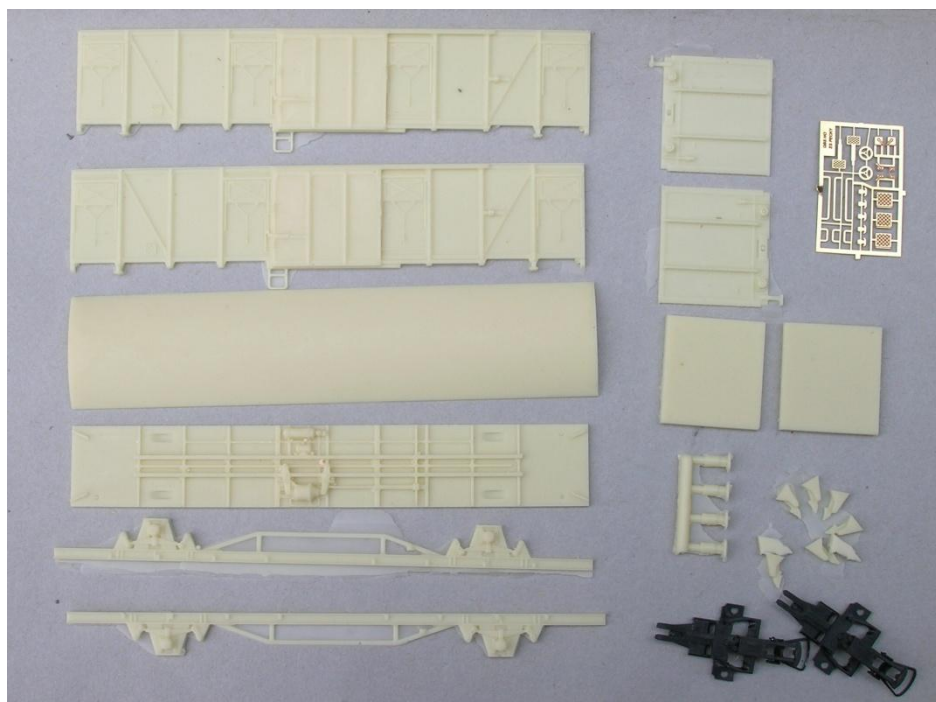


Stavba dvounápravového krytého spěšného vozu řady Gbs



Firma Es-Pečky (www.es-pecky.cz) mají na pultě další novou zajímavou stavebnici ve velikosti HO a to model dvounápravového krytého spěšného vozu řady Gbs. Na přepravu balíků a časopisů.

Stavebnice obsahuje odlitou rozloženou skříň, střechu a podlahu. Podélník obsahuje vzpínadlo a rozsochy. Pak jsou ještě odlité nárazníky, brzdové zdrže a výztužné desky. Dále stavebnice obsahuje lept, kinematiku, spřáhla, drát a obtisk. Ve stavebnici není dvojkolí. Stavebnice je čistě odlitá a potřebné nečistoty se lehce očistí.



Před vlastní stavbou se podíváme na pár fotek, které lze najít na internetu. Dále vůz je popsán na webu <http://jacek-modely.cz>, kde je model postaven v měřítku TT. Dále jsou zde fotky spěšného vozu Gbs 42 54 154 3 325-8, domovská stanice Pardubice, které nafotil pan Pavel Matoušek.



Při pečlivém prohlídnutí odlitých dílů a fotek najdeme pár rozdílů. Za prvé na fotkách vůz nemá na čelech držáky elektrického kabelu. Na odlitých čelech, právě takové nálitky jsou. Když budeme stavět vůz řady Gbs musíme kabelové nálitky odstranit. Naopak při stavbě spěšninových vozů řady Gbqs, Gbkkqs a Gbkkqss potřebný držák elektrických kabelů využijeme. Dále ve stavebnici jsou špatné nárazníky. Patří sem obrácené nárazníky 30kJ.

Před rokem jsem dělal několik předělávek vozu Roco na spěšninové vozy. Zde je pár ukázek. Právě takové vozy se mohou postavit ze stavebnice. Jen otevírací dveře nejdou.



Dvounápravový spěšninový vůz Gbqs 42 54 154 2 033-9.



Dvounápravový spěšninový vůz Gbkkqs 42 54 153 8 058-2.



Dvounápravový spěšninový vůz Gbkkqss 42 54 176 0 005-2.

Zde jsou pak základní technická data vozu řady Gbkkqs vyrobeného v roce 1985 v České Lípě a náčrtek vozu. (zdroj: www.vlakova-posta.cz).

VŮZ VYHOVUJE PŘEDPISŮM RIV, PPV, OSŽD, UIC, ČSN, ON, ČSD, TE - S ODCHYLKAMI UVEDENÝMI V PŘÍLOZE TP VOZU

VŮZ VYHOVUJE PROVOZU \boxed{S} PŘI HMOTNOSTI NA NÁPRAVU 20 t
OBRYŠ PRO VŮZ PODLE ČSN 280312, ČL. 43, OBR. 9

ROZCHOD	1435	mm
HMOTNOST PRÁZDNÉHO VOZU	$T \approx 16$	t
LOŽNÁ HMOTNOST	24	t
KOEFICIENT TARY (HMOTNOST PRÁZD. VOZU / PŘÍPUSTNÁ HMOTNOST NÁKLADU)	$k = \frac{T}{Q} = 0,666$	
KONSTRUKČNÍ ÚNOSNOST PŘI ROVNOMĚRNĚ ROZLOŽENÉM ZATÍŽENÍ	$Q \approx 24$	t
KONSTRUKČNÍ ÚNOSNOST PŘI DÉLCE NÁKLADU 1,5m UPROSTŘED VOZU	14	t
KONSTRUKČNÍ ÚNOSNOST PŘI DÉLCE NÁKLADU 3m UPROSTŘED VOZU	16	t
HMOTNOST LOŽENÉHO VOZU	40	t
HMOTNOST NA NÁPRAVU	20	t
HMOTNOST LOŽENÉHO VOZU NA JEDNOTKU DÉLKY	2,85	t.m
LOŽNÁ DÉLKA	12 620	mm
LOŽNÁ ŠÍŘKA	2 524	mm
LOŽNÁ PLOCHA	31,8	m ²
LOŽNÝ PROSTOR	$V = 87$	m ³
LOŽNÁ VÝŠKA V ŠÍŘCE MIN. 2m	1800	mm
KOEFICIENT OBSAHU	$k = \frac{Q}{V} = 0,275$	
VÝŠKA PODLAHY OD TEMENE KOLEJNICE	1240	mm
MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VOZU PŘI HMOTNOSTI NA NÁPRAVU 20 t	100	km/h

DRUH NÁKLADU: KUSOVÉ ZÁSILKY

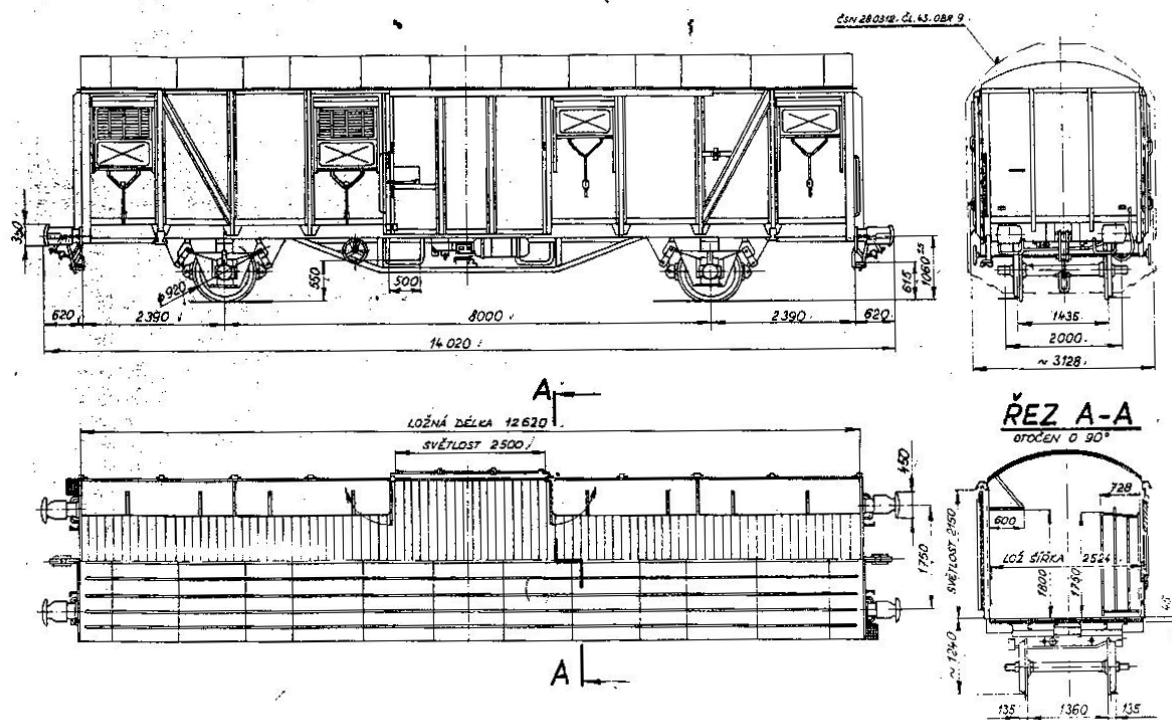
ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ A VYKLÁDÁNÍ: BOČNÍMI DVEŘMI

VŮZ LOŽENÝ NA ÚNOSNOST MŮŽE SPOLEHLIVĚ PROJÍŽDĚT OBLOUKEM O POLOHĚRU 150
OBLOUKEM O POLOHĚRU POD 150m JE NUTNO PROJÍŽDĚT OPATRNĚ ZA DOZORU
RYCHLOSTÍ POD 10 km. h⁻¹ A PŘI UVOLNĚNĚ ŠROUBOVCE

DVOJKOLÍ Ø 920mm - VZOR 409

LOŽISKA VALIVÁ 120x80x240 - VZOR 59V

VYPRUŽENÍ PRUŽNICEMI TYP UIC 20



Železnice a poštovníctví

Uvedení první železnice do provozu v českých zemích bylo impulsem i pro tehdejší poštu. Díky železnici se služby pošty nejen zrychlily, ale zároveň i zlepšily. Nakonec to nebyl objev rakouský, protože v kolébce železnice - Anglii - byla první vlaková pošta zavedena již od 1. července 1837, v Bádensku, Prusku a Bavorsku pak od 1. května 1849. V tehdejší monarchii byl scénář následující: první vlaková pošta vyjela z Prahy do Vídně dne 7. dubna 1851 večer a v tutéž dobu i druhý kurz z Vídně do Prahy. Jistě nebude na škodu si říci něco o stavbě první železniční trati přes Pardubice. Severní státní dráha z Vídně do Prahy se počala směřem na naše město stavět v září 1843, a to jednak od Kolína a jednak od České Třebové. Na jaře roku 1845 se oba úseky spojily v Pardubicích. První vlak od Olomouce do Prahy dorazil do Pardubic dne 20. srpna 1845 o půl dvanácté.

V roce 1847 zaznamenal jízdní řád celkem tři páry vlaků v obou směrech (v začátcích to byly pouze dva páry). Jistě nebude nezajímavý jazyk tehdejšího jízdního řádu:

Sewernj c.k. státnj železná dráha - w spogenj s neyweyš přivil, cjsařsko Ferdinandowau sewernj dráhou Gjzdnj řád osobnj posstowsstj nákladnj vzdálenost mil směrem k Wjdni hod. min.

Tolik z té doby. Dále se dá vyčíst, že z Prahy do Pardubic to bylo 14 mil a do České Třebové pak 22 mil. Stanic bylo tehdy také podstatně méně: Praha, Běchovice, Úvaly, Český Brod, Poděbrady (nyní Pečky), Kolín, Labská Tejnice, Přelouč, Pardubice, Morawany, Uhersko, Vysoké Mýto (nyní Zámrsk), Choceň, Brandejs, Oustí, Česká Třebová.

Vlaky vyjížděly z Prahy v 5,00 hod. (osobní), v 16,15 hod. (poštovní), a ve 20,15 hod. nákladní a do Pardubic přijely v 8,37, 21,29 a 3,20 hod. Jízdní doba tedy byla 3,27 hod., 5,14 hod. a 7,05 min. Š Poštovníctví v rakouské monarchii už fungovalo bezmála dvě stě let. V roce 1777 se v nedalekém Opočně narodil Maxmilián Otto z Ottenfeldu a právě ten patřil k významným reformátorům tehdejšího rakouského poštovníctví. Mimo jiných zásluh tento muž rozpoznal přednosti a výhody napojení pošty na železnici.

Do roku 1851 se poštovní zásilky přepravovaly osobními vlaky a balíky nákladními vlaky v přímých listovních závěrech.

Tato skutečnost měla řadu nedostatků, navíc přeprava se neúměrně zpožďovala. Těžko nyní vystopovat, co toho mohlo být příčinou. Už v roce 1845 byly zřízeny nádražní poštovní expedice v Třebovicích, Pardubicích, Kolíně a Praze. Příslušní poštovní zaměstnanci byli určeni k dozoru nad překládkou v těch stanicích, kde byla přijímána a odevzdávána pošta. Tam, kde nebyla poštovní expedice, byli jmenováni železniční úředníci provizorními poštovními expedienty. Tak byl 15. srpna 1845 ustaven v Zámrsku (Vysoké Mýto) Ignác Sandler. Až v roce 1849 byly zavedeny zvláštní poštovní vozy a v roce 1850 už jezdilo těchto vagonů vyrobených

společností "Wien - Gloggnitz" už 14.

V Praze byl zřízen úřad, který měl název "Poštovní nádražní úřad Praha - státní nádraží". Prvním jeho správcem byl kupodivu jmenován jistý Jan Petříček z Pardubic, o němž jinak není zatím nic jiného známo. IM Tuto funkci vykonával až do roku 1861, pak ho nahradil Bohumil Schwab.

V poštovních vagonech měli tehdejší poštovní zaměstnanci podlouhlá razítka, kde z počátku byl text Postconductor im Zuge a k razítku pak se dopsalo jméno nádraží, kde bylo psaní podáno.

Významné dílo ing. Emila Votočka: Monografie československých poštovních známek, NADAS Praha 1976, 14. díl, str. 392 uvádí toto: Historický vývoj vlakových pošt a organizační reformy měly přímý vliv na používaná razítka. Počínaje rokem 1850, obdržel každý nově zřízený vlakový poštovní úřad pořadové číslo v rozmezí od 1 do 200. Od 7. dubna 1851 byla např. na kursu Wien - Brunn - Böhmisches Trubau - Prag No.4, viz obr. Údaj v práci zaznamenaný v tomto článku tedy neodpovídá zjištěným zkušenostem.

Později přibýly k razítku i údaje o číslu kurzu a domicily. Dobové vzpomínky poštovních zaměstnanců vlakových pošt hovoří o těžkých pracovních podmínkách a časem se zde přidružily i národnostní problémy. Ty spočívaly v tom, že s vlaky z Vídně jezdili rakouští a německy mluvící zaměstnanci. Ti měli potíže s českými adresami a prostředím, a to mělo vliv na rychlost dodávání poštovních zásilek.

Postavením areálu drážních budov při stavbě železnice se muselo také počítat s výstavbou budovy pro poštu. Mám zatím jen kusé informace o tom, že centrum bylo v místech u podjezdu a tam, kde jsou Uhelné sklady. Jistě však se najdou jiní odborníci, kteří by o této záležitosti mohli podat zasvěcenější informace. Tedy v nové budově byla založena pošta Pardubice 2 - nádraží, pochopitelně v oné době pouze s německým textem na poštovním razítku. Vznik pošty se datuje dnem 1. září 1845. Do roku 1918 se eviduje celkem 11 typů razítek této nádražní pošty.

To první mělo text BAHN : PARDUBITZ.

Některá další jsou na ukázkách.! V letech 1897/99 však tato pošta změnila název na Pardubice 1. Z Pardubic také vycházela řada kurzů vlakových pošt, a tak aspoň publikuji jeden z nich č. 384 Pardubice Německý Brod (P a r d u b i t z Deutschbrod) z roku 1918. Různá výročí železnice byla připomínána příležitostnými razítky v řadě měst na této trati, v Pardubicích i jinde pak různými památnými listy a obálkami, které připomínaly tuto významnou událost. Jedna obálka z Pardubic je na ukázce.

Udělat úplný seznam shora uvedených materiálů a razítek je záležitost pracná a navíc pro publikaci velice obsáhlá. Je tedy logické, že je zastoupena pouze některými ukázkami. Tím chci říci, že pozorný čtenář jistě nalezne další razítka i další filatelistické materiály. Jejich nezveřejnění na těchto stranách není způsobeno tedy neznalostí autora Článku, ale rozsáhlostí materiálů.

Tolik stručný a doplňující článek připomínající nejen 150 let železnice v Pardubicích, ale i se železnicí související poštou.

Autor: Dr. Miroslav Vostatek

Vyšlo ve Zprávách KPP číslo: 9 - 10/1995

Zdroj: www.kpp.iipardubice.cz

Stavba modelu je jednoduchá. Slepíme bočnice a čelnice k sobě. Střecha bude dělat při slepování potíže. Střecha neleží od kraje ke kraji, ale od prostředku síly stěny ku prostředku síly stěny. Špatně položenou střechu oddělíme pomocí nože nebo skalpelem. Po násilném oddělení můžeme poškodit díly. Pak vlepíme upravené desky jako výztuhy do skříně. Výztuha řeší umístění výšky podlahy. Spleené spoje zatmelíme a pak očistíme. Stavebnice má leptané roštové stupačky a proto jsem na čelnicích plně stupačky odřízl. Dále jsem odstranil držák elektrického kabelu a odstranil jsem nárazníkové nálitky. Pro nové nárazníky jsem vyvrtal otvory. Pomocí drátu vyrobíme všechny madla na čelnicích. Základní sestava skříně je hotová a dále můžeme skříně jen vylepšovat.

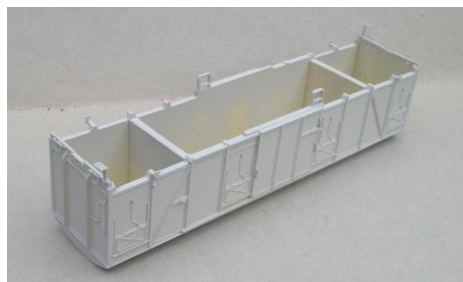


Nejprve provedeme obroušení vozové schránky. Ve stavebnici je leptaná vozová schránka. Dále na posuvných dveřích obrousíme všechny naznačené madla a dosadíme drátová madla. Pak upravíme čelnice. Nejprve pod nárazníky dáme drátová madla. Doplňme leptané stupačky pro posunovače. Nakonec přilepíme kotvičky.



Po přilepení kotviček je tažné zařízení moc robustní a špatně provedené. Je potřeba kotvičky předělat podle velkého vozu. Jen připomínám, že model je udělán tak, aby splňoval stavbu začínajícího modeláře. Ostatní úpravy jsou už jen na trpělivosti a zručnosti modeláře.

Tažné zařízení a leptané kotvičky jsou předělané a přilepené. Pak provedeme základní nástřik skříně a po proschnutí provedeme kontrolu stavby skříně. Nesrovnalosti se hned opraví.

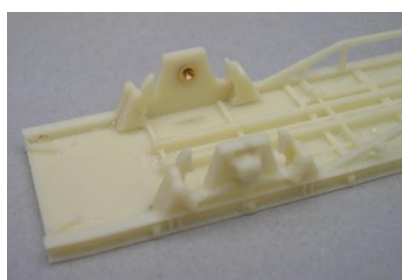
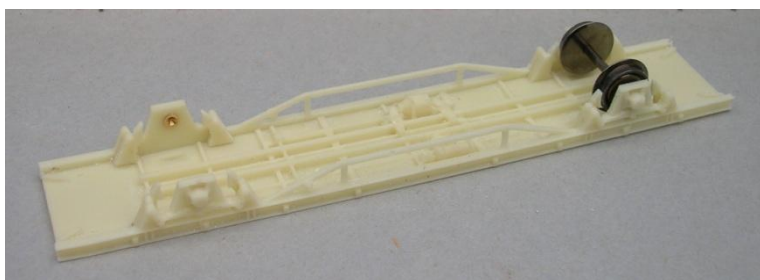


Další námět na dotvoření modelu je úprava vodícího pásku posuvných dveří. Vodící dírkovaný lept prodává pan Malina (www.malina.byl.cz - aršík mosazného leptu pro úpravu vozu Gbgs/Zts firmy Roco, obsahuje střešní lávku a různé doplňky) a tímto leptom pak můžeme upravit vzhled modelu.

Dalším postupem ve stavbě modelu je provedení nástřiku modelu zelenou barvou (zeleň lesní 5500). Pak nabarvíme střechu šedivou barvou (míchaná agama) a čelník kolem nárazníků černou (agama matná) barvou. Žluté (agama) budou tažné háky a červeně (agama) všechny držáky světel. Po dokonalém proschnutí přidáme modelu nárazníky. Nakonec na model aplikujeme obtisky podle návodu. Přiložené obtisky nemají obtisky na nárazníky, dílenské rámečky na čelníku a obtisky jsou použity z jiných obtiskových aršíků.



Očistíme pojezdový rám. Rozsochy dostanou mosazné ložiskové domky, které jsem koupil na pražské burze. Pak vše slepíme dohromady. A zde bude další problém a to rozsochy. Při slepování musíme dávat dobrý pozor, aby rozsochy byly v ose. Nejprve přilepíme jeden díl a pomocí dvojkolí pak přelepíme druhý díl. Po dokonalém proschnutí upravíme délku rámu. Nakonec přilepíme očištěné brzdové zdrže.



Rám nabarvíme a postupně doplníme lepty brzdového rozvodu (páčkové rozvaděče a brzdové kolo). Jako zátěž poslouží dvě přilepené matice. Pak provedeme kontrolu usazení podvozku a skříně. Nesrovnalosti hned odstraníme.





Usazení je v pořádku a před slepením obou částí modelu nabarvíme lepty brzdového rozvodu. Barevné provedení jednotlivých brzdových pák provedeme podle fotodokumentace. Potom přilepíme podvozek a skříň v jeden celek. Bohužel stavebnice nemá obtisky na rám vozu. Získáme je z jiných obtiskových aršíků, které jsme někde při stavbě jiných vozů ušetřily. Nakonec jsem spěšninový vůz lehce patinoval a přelakoval matným lakem.





Model je hotov a můžeme přepravovat balíky nebo tiskoviny do našeho nádraží.

Na závěr krátké hodnocení. Stavebnice je jednoduchá, jen má dvě úskalí, kde musí modelář přemýšlet. Usazení střechy a usazení rozsoch. Jinak je stavba bez problému, kterou zvládne i začínající modelář. Dále záleží jen na zručnosti modeláře. Zda nechá model tak jak je vyroben nebo zda provede vylepšení modelu. Dále obtisky, jako tisk jsou moc hrubé a plno dalšího popisu schází. Nebo použijeme jiné obtisky od jiného výrobce (www.obtisky-jiran.cz – vůz Gbkkgs, československá pošta a nebo vůz Zts/ Gbgs)(www.obtisky.parostroj.ne. – Gbs/Zts, Gbgs/Zts, Gbkkgs – pošta). Lept je v pořádku, jako jeho tvrdost oproti jiným leptům. Vylepšovat lze stále, ale pak bude zase stoupat cena stavebnice modelu. Cena stavebnice je 490,- Kč.

Ano vše záleží jen na modeláři, jak chce mít dokonalí model a co je ochoten udělat pro jeho vzhled. Už se těším na stavebnici dalšího vozu.

Mnoho úspěchů se stavbou modelu Vám přeje Vladimír Klusáček.