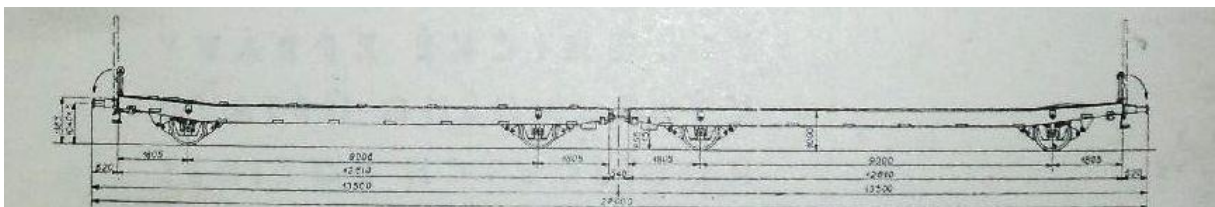
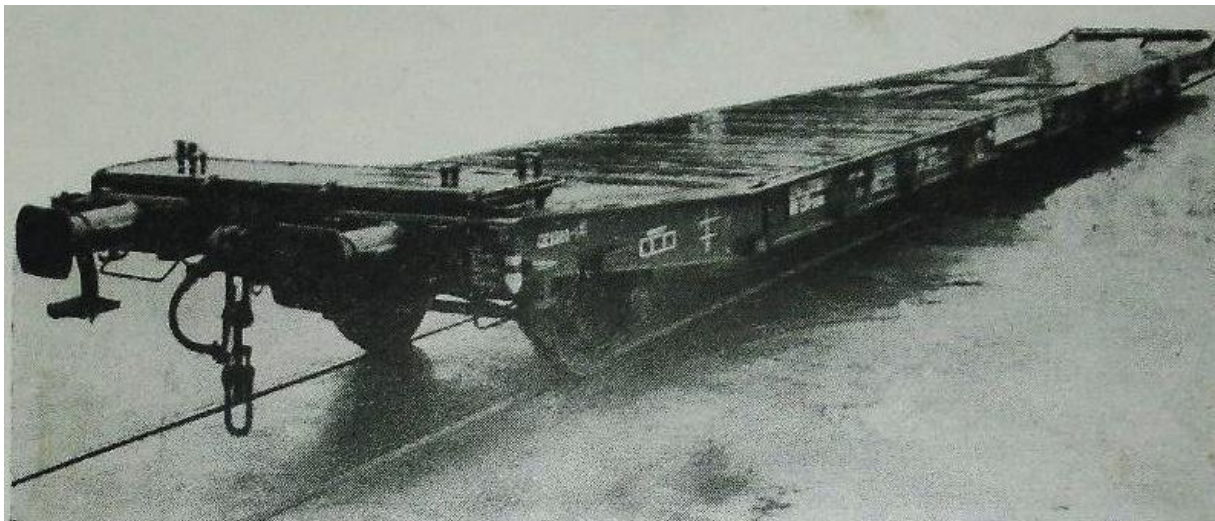


Čtyřnápravová nakrátko spojená jednotka řady PPr (Laas, Laads)

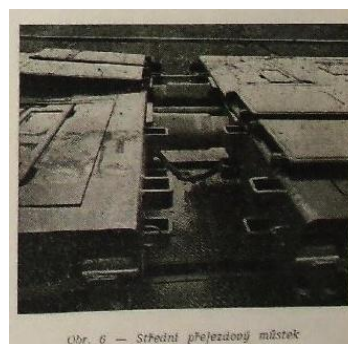
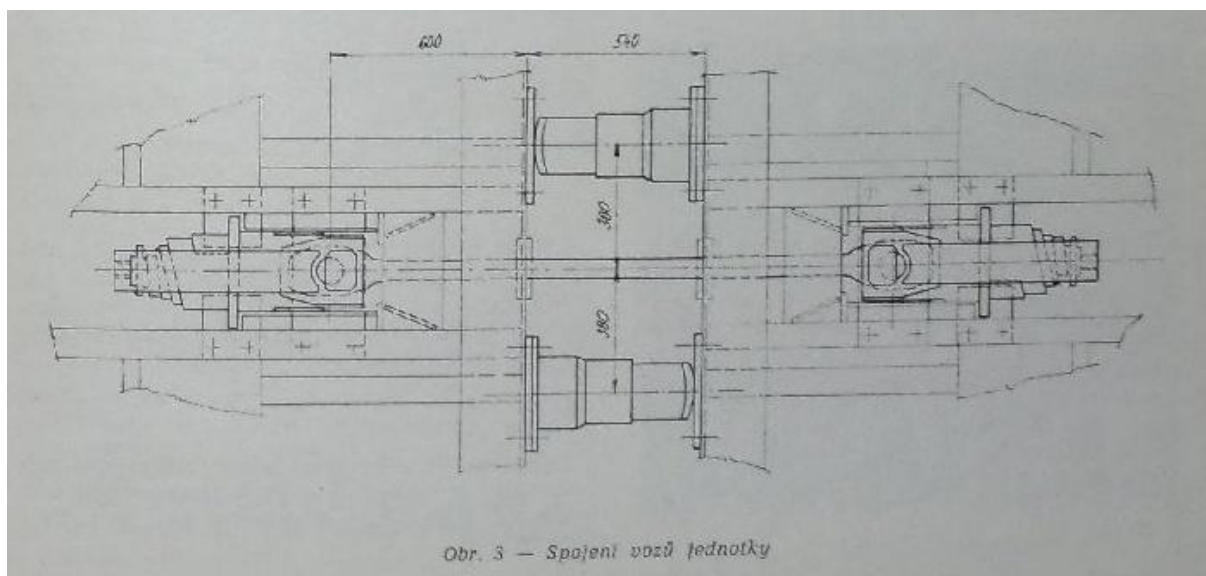
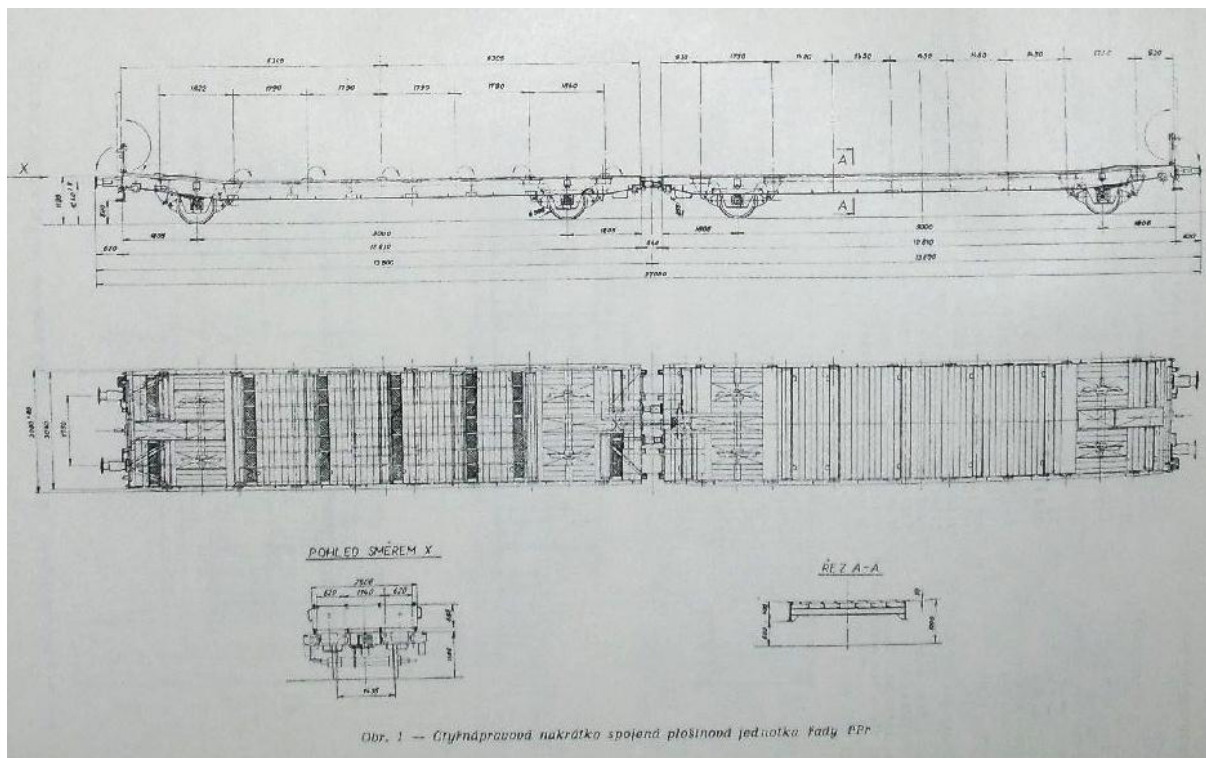
Jednotka se skládá ze dvou plošinových dvounápravových vozů, které vyráběla vagónka v České Lípě. Projekt jednotky zpracoval Výzkumný ústav kolejových vozidel v Praze podle přání zákazníka. Podle prospektu jsou jednotky určené pro přepravu silničních vozidel, zemědělských strojů a dlouhých nákladů. Najíždění vozidel se provádí s čelní rampy. Na každém vnějším čele jednotky je dvojitá, sklopná a odnímatelná klapka. K přejíždění mezi vozy jednotky slouží čtyři sklopné a odnímatelné můstky. Oba dva vozy jsou spojeny krátkým odpruženým spřáhlem. Podlaha je borová nebo smrková z prken. K podložení nákladu slouží odklopné podložky. Každý vůz jednotky má třeny pro dosazení 16 bočnic a 8 čelních výsuvných klanic, které nejsou ale součástí jednotky. Můžou se dodatečně objednat.



Technická data jednotky:

Hmotnost	23000 kg
Únosnost	57000 kg
Nápravový tlak	20 t
Délka přes čelníky	25760 mm
přes nárazníky	27000 mm
Šířka	3100 mm
Ložná plocha	78 m ²
Největší rychlost	100 km/h

Jednotka je vstrojena tlakovou brzdou DAKO CV 1-D12'', s přestavovači P-L a N-O, stavěčem odlehlosti zdrží SZ 6-400, samočinným odbrzdovačem OS1 a vypínačem brzdy. Jednotka vyhovuje předpisům UIC a RIV. Dále jednotka je způsobilá v provozu na tratě 1435 mm a 1524 mm. Ložiskové domky jsou typu 59 V.



Jednotky jsou pak přeznačeny na řadu Laas a jsou určeny jen pro potřebu dráhy jako vozy do stavebních vlaků. V železniční stanici Louny je pak přeznačena jednotka řady Laads 23-

54 4313 586, domovská stanice Tršnice. Majitel jednotky je „Eisenbahn – Verkehrsmittel AG Düsseldorf“.



Tršnice jsou důležitým železničním uzlem. V roce 1870 zde bylo postaveno nádraží na trati Karlovy Vary-Cheb (dnes trať 140) a v roce 1900 se stalo nádraží také součástí tratě 146. Trať 146 (Cheb-Luby u Chebu) začala být budována v roce 1898. Nádraží v Tršnicích je velmi rozsáhlé. Zasahuje až na území sousední vesnice Doubí. Dále do stanice vedla průmyslová úzkokolejka (600mm) z Chocovické pískovny v délce asi 1 km.



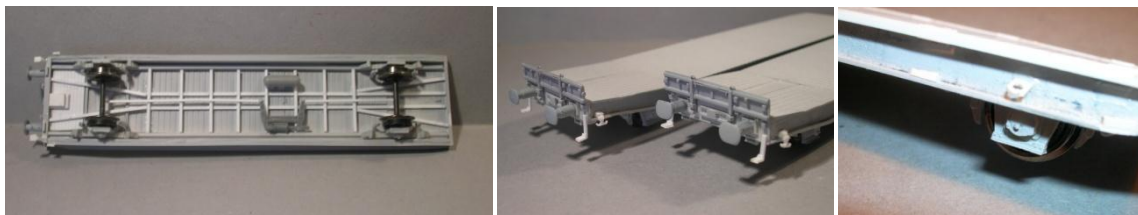
Pohlednice asi z roku 1915 <http://www.fotohistorie.cz/>

Vlastní stavba jednotky je jednoduchá. Nejprve je výkres zmenšen v grafickém programu a bočnice jsou vystříženy jako papírové šablony. Šablony jsou pak přeneseny na plast a postupně jsou vyřezány bočnice rámu. Bočnice jsou pak spojeny podlahou a postupně jsou vlepeny čelnice. Bočnice jsou vně zesílené a poslouží jako základ pro přilepení rozsoch,

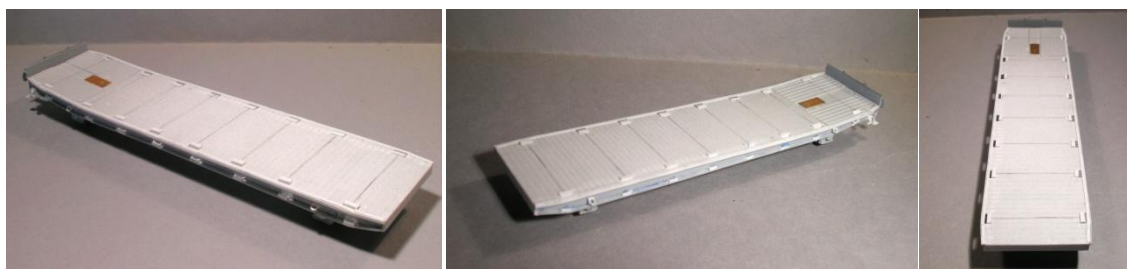
do kterých jsou vlepena mosazná ložiska. Pak se vlepí brzdové zdrže, nárazníky a přechodové plechy na čelnicích.



Pak jsou vlepeny výztuhy do rámu vozu, brzdová soustava, stupačky, tažné háky a oka.



Do podlahy se pak udělají otvory pro klanice a bočnic se pak vytvoří přídržovací, upevňovací prvky pro klanice.



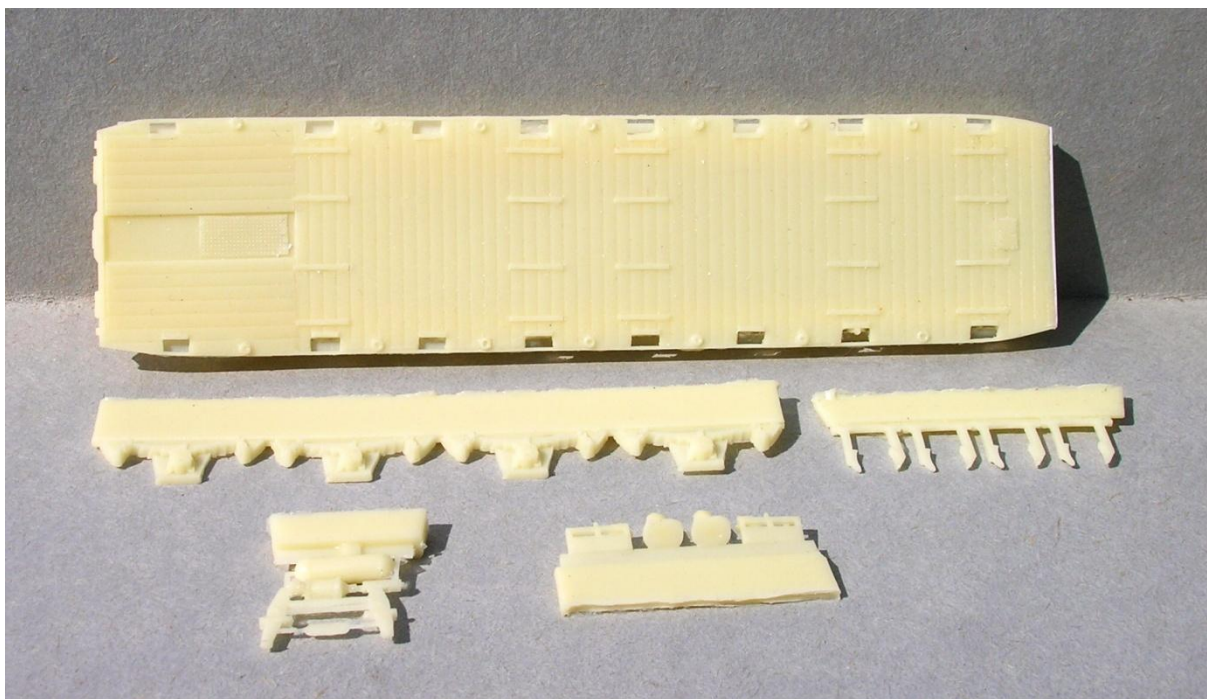
Do bočnic jsou pak vlepeny brzdové páky, upevňovací oka v podlaze a postupně je model barven a patinován. Popis je dělán na inkoustové tiskárně na matném fotopapíru, který je pak odvrstven a přilepen.



V roce 1953 je založena společnost „Zemstav“ a v roce 1961 je podnik změněn na „Inženýrské a průmyslové stavby“. Pro tento podnik jsem pak udělal jednotku řady Laas 44-54-430 5 009-8, která má domovskou stanici Praha Hostivař. Na jednotku je pak naložen jeřáb Fortschritt T 174.1 a stavební materiál, který slouží jako zátěž.



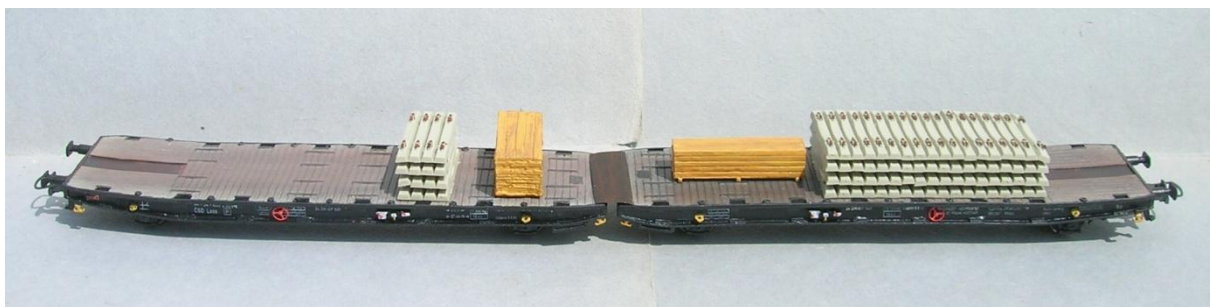
Po uveřejnění jednotky na internetu a po předvedení modelu na výstavách jsem dostal několik nabídek na stavbu modelu. Při stavbě první jednotky jsem zjistil určité záludnosti při stavbě, nedodělky a nepřesnosti při stavbě. A také jsem neměl dostatek fotodokumentace a náčrtků. Vždy po postavení modelu a jeho uveřejnění vyplave plno dalších informací. Nejprve jsem postavil mustr na odlití. Některé odlitky jsem postupně prodal a některé jsem použil na stavbu modelů pro kamarády.



Postup sestavy je stejný jako při první jednotce. Spojení obou vozů v jeden celek jsem vyřešil jednoduše. Spodní část spřáhla je náhradní díl od Pika, který jsem přilepil. Vzdálenost obou vozů zajišťuje plastová destička.



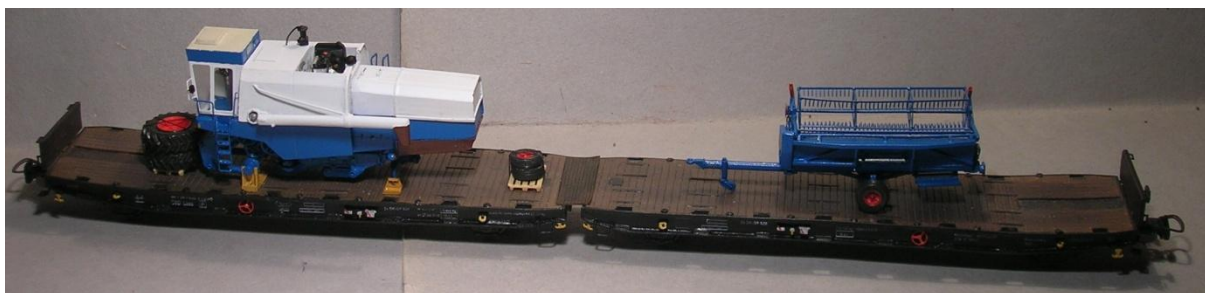
Zde jsou pak postavená jednotky pro kamaráda, kde je na první jednotce naložen stavební materiál a jeřáb si už dodá kamarád sám. Druhá jednotka je prázdná a je připravena na náklad.



Při hledání nákladu jsem našel na internetu přepravu kombajnů na jednotce. Jen upozorňuji, že náklad kombajnů se na jednotkách ČSD nikdy neprováděla.



Ale přesto jsem se pokusil udělat právě modelovou přepravu kombajnů Fortschritt E-512 na jednotce plošinových vozů. Výroba zemědělských strojů v NDR byla založena v roce 1949 a v roce 1951 jsou pak sloučeny ostatní podniky v jeden celek, který v roce 1955 dostává ochrannou známku „Fortschritt“. Nejprve byl první nápad na rozložení nákladu na jednotce.



Pak jsem na jednotku naložil dva kombajny, které mají rozdílnou kabinu pro kombajnéra.



V úspěšném normalizačním seriálu Plechová kavalerie (1979) jsou pak krásné záběry na nakládání kombajnů na plošinové vozy řady Pao.



Na přepravu ližin a náhradních dílů (kol) jsem musel postavit čtyřnápravový vůz řady Sps (Pas) 31 54 4720 744-2.



Souprava je hotová a na kolejišti vypadá parádně. Ale jak se přepravují kombajny u ČSD?

Citace z internetu (www.k-report.net.) - přeprava kombajnu u ČSD:

Ossi

Přidám pár zkušeností okolo přeprav kombajnů po železnici. Z bývalé NDR (výrobce VEB Kombinat Fortschritt) jezdily přes přechod Jiříkov - Rumburk do celé RVHP. Kombajny E512 a pozdější E514 byly naloženy na dvounápravových nízkostěnných vozech Ks se sklopenými klanicemi. Přední kola byla demontována, nahrazena byla pro přepravu přepravními válci (byl to v podstatě holý ráfek kola) a kola ležela před kombajnem. K vlastnímu kombajnu byl vzadu přivěšen podvozek s žacími stoly. Na čtyřnápravových vozech Res se vozily E516, později E517 kvůli délce soupravy (byla zhruba o 5m delší). Samotný kombajn najel na vůz vlastní silou, poté se heverem zdvihl předek a přední kola se nahradila přepravními válci. Tím kombajn vepředu klesl a jeho kabina se vešla do průjezdného profilu. Přepravní válce se poté vracely na prázdných vozech zpět do NDR. Občas se vozily také sklízecí řezačky na píci E281, řádkovače E301, traktory ZT300 a podobně. Vyjma traktorů se vozilo vše jako PLM (překročená ložná míra) z důvodu šířky nákladu. Byl pro to vyhrazen vlak Pn 69555 přezdívaný "Raketa" Do Rumburka ho přivezla rumburská Fujara T466.0, přešla na postrk (na Jedlovou) a dopředu najel českolipský Brejlák T478.3. Ten v Lípě odstoupil, na vlak najel Sergej T679.1 a okolo půl desáté večer vyrazil via Nymburk. Dnes se už akorát může vzpomínat... Jaké byly mašiny T 478.3003,3154,3249,3290 nebo T 679.1028,1095,1521,1522,1534, které se na "raketě" střídaly. Jediná, která přežila i své depo je dnešní muzejní T478.3001.
Ossi



Foto: smatli



Fotodokumentace: p. Carvan

Při dalším hledání na internetu jsem našel několik fotek jednotek, které slouží při obnově železničního svršku a při elektrizaci železnic.



MV97.003 v Jistebníku (foto Petr Štefek 7.10.2002). www.spz.logout.cz.



720.508-1 ve stanici Ostrava-Svinov (foto Vít Blahovec 19. 9. 2002). www.spz.logout.cz



Elektrizace železnic v Olomouci disponovala „Ponorkou“ 730.632. www.railpage.cz



Foto Lodyha77



Na pracovním vlaku EŽ Praha v Ostrově nad Ohří se představuje 720.541-2 již v novém firemním nátěru (foto Daniel Brabenec 17. 8. 2004). www.spz.logout.cz.

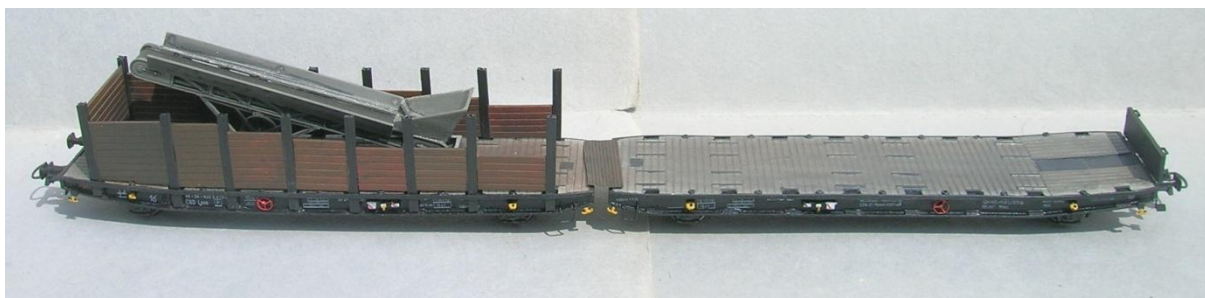


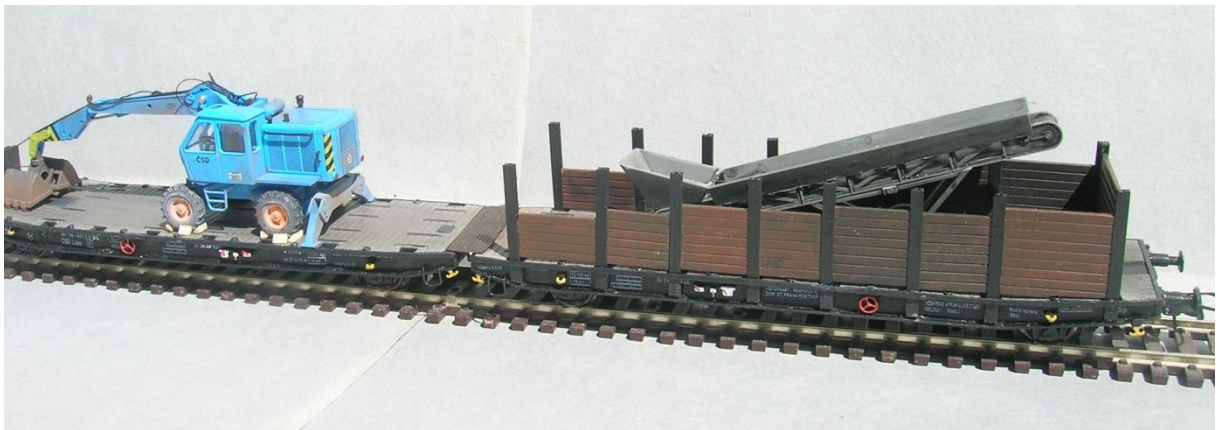
Souprava elektrizace železnic v čele s 742.532 v žst. Rybník. www.foto.pjp.cz.



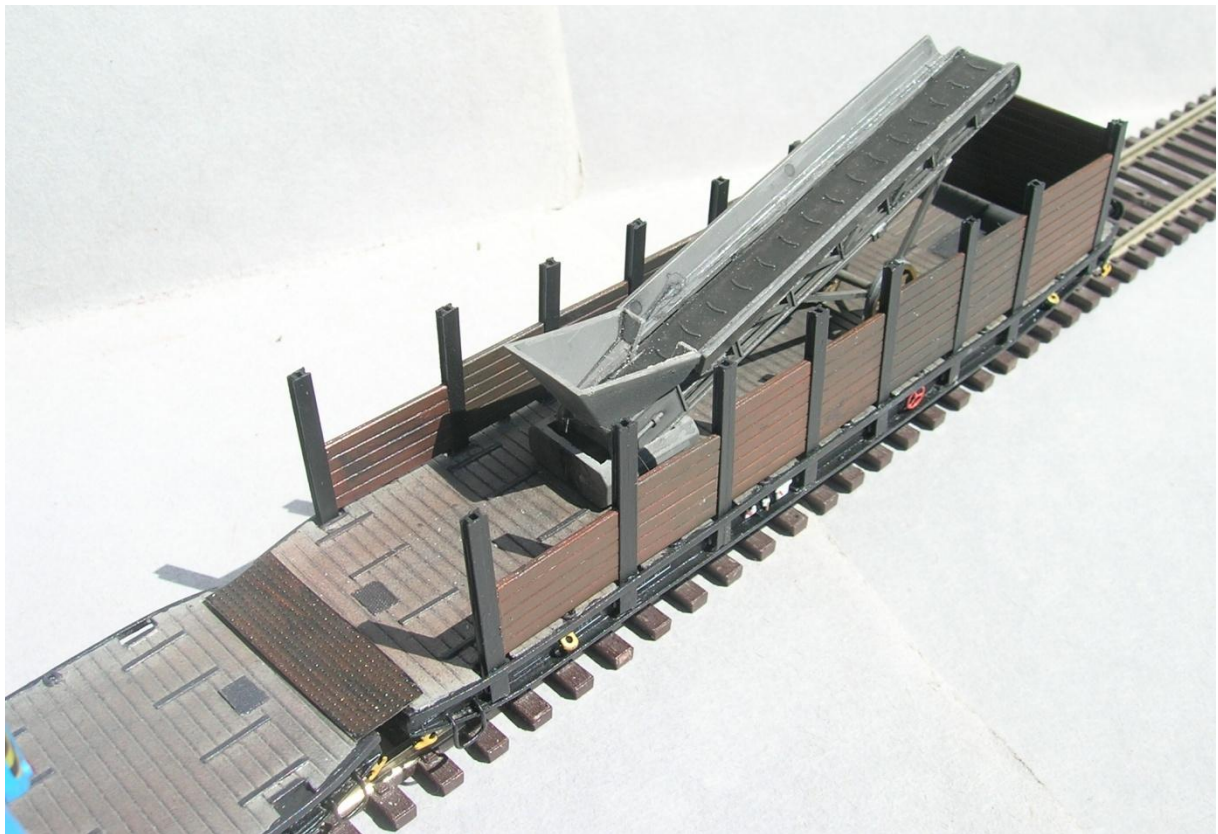
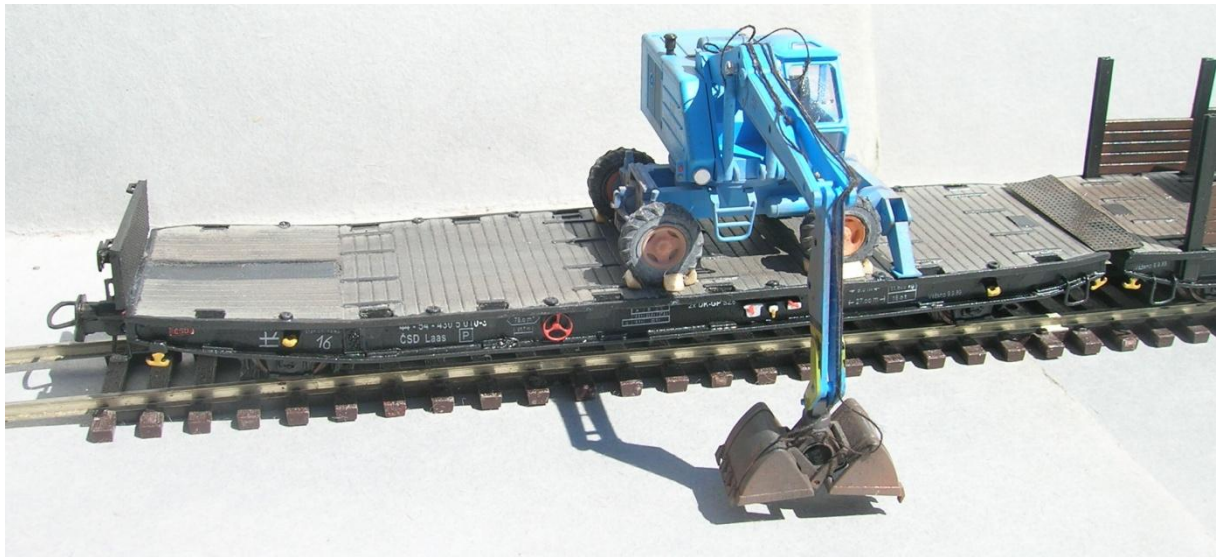
www.ceskatelevize.cz

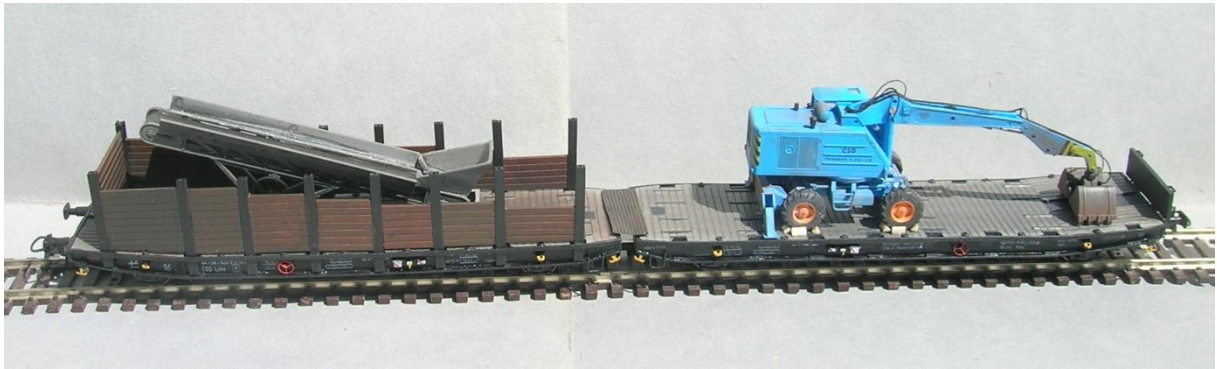
Fotky jednotek posloužily jako inspirace pro vlastní modely jednotek do stavebního vlaku. Pro čištění strání a nádražní pláň je postaven další model jednotky řady Laas 44 54 430 5 010-3. První část jednotky se skládá z pásového dopravníku a zvýšeného bednění. Zde se pak ukládá vybagrovaný materiál. V druhé části jednotky je naložen drapákový bagr Fortschritt T 174.2. Na model už jsou použité obtisky, které jsou dělané na inkoustové tiskárně. Dále stupačky, tažné kotvičky, brzdové kolo a přechodové plechy jsou leptané díly.



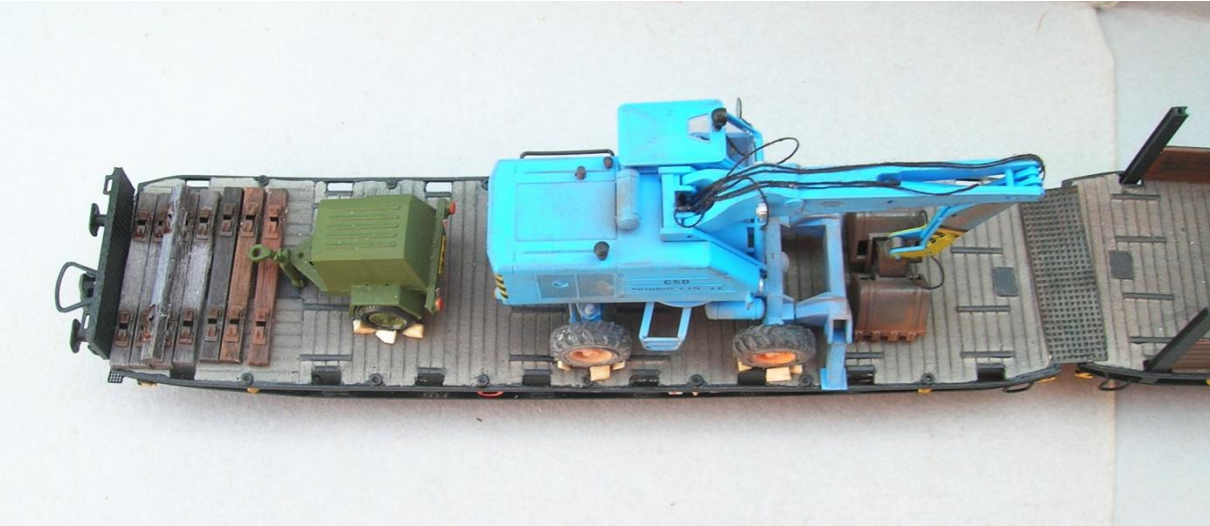


Zde je pak představa, jak probíhá pracovní činnost:





Model jsem ještě doplnil kompresorem a složenými pražci:



Při zhlédnutí mého modelu jsem musel postavit model i pro kamaráda. Bagr má ale namontovanou lžici a drapák je naložen na jednotce.



Odlitky jsou zdělané a modely jsou hotové. Hodně modelářské vášně Vám přeji do stavby dalších zajímavých modelů.

Vladimír Klusáček