

Modely chladicích vozů na přepravu margarínu

Schichtovy závody v Ústí nad Labem



Jméno Schicht je v povědomí, především těch starších, spojeno s mýdlem, hlavně pak s mýdlem s jelenem. Méně se již ví, že Schichtové začínali v Rynolticích u Liberce, kde měli malé hospodářství. Sedlák, řezník a uzenář Georg Schicht získal u mydláře v Mimoni potřebné znalosti a na svou žádost dostal 6. července 1848 živnostenské povolení k výrobě mýdla. Tento den byl a je považován za den vzniku podniku, který se stal později koncernem významně ovlivňujícím evropský trh výrobků tukového průmyslu. Jméno zakladatele přetrvalo, pravděpodobně z komerčních důvodů pro zavedenou značku, v názvu podniku až do roku 1951.

Počátky firmy však nebyly nijak idylické. Mýdlo se vyrábělo v ponurém sklepě rodinného domku a do práce byli zapojeni všichni členové rodiny. Odbyt byl zajišťován zprvu pouze per pedes. Hlavní heslo Georga Schichta bylo: "Nakupuj levné suroviny, prodávej levně dobré zboží." Poptávka rostla. Finanční poměry umožnily postavit v roce 1867 obytný dům, o pět let později novou varnu mýdla, vagony se zbožím jezdily do Lovosic a Ústí. Suroviny se dovážely z Hamburku do Drážďan po Labi, železnicí do Bílého Kostela a povozy do Rynoltic.

Georg Schicht předal podnik roku 1878 svým čtyřem synům, z nichž nejschopnější byl Johann, pozdější zakladatel ústeckého podniku. Ten prošel nejdříve tříletým, dosti drsným učením u obchodníka v Liberci. Pak odešel do Vídně, do obchodního domu s tuky a oleji, kde začínal v účtárně a postupně poznal problematiku obchodu velkého stylu. Ve volném čase studoval jazyky. V roce 1873 dává dopisem rodinné radě na uvážení svůj návrh zřídit v Ústí nad Labem, městě s 12 000 obyvateli, mydlárnu a svíčkárnu. Zdůvodňuje jej tím, že doprava nejdůležitějších surovin kokosového jádra a palmojádra by se po Labi přímou cestou zlevnila. Uhlí a soda byly rovněž blízko, město Ústí s okolím, dobrým odbytištěm. V jeho blízkosti jsou velká města dostupná po železnici, která umožní i spojení s celými Čechami. Johannovo přání nebylo tehdy realizováno. Po návratu z Vídně vedl účetní agendu a korespondenci. K roku 1880 jsou uváděny filiálky v Liberci a Teplicích.

Společně s bratry však začal Johann uskutečňovat svůj původní záměr. Vhodným místem se zdálo nejprve Staré Město u Děčína, kde se v dubnu 1882 konalo komisionální jednání za účelem povolení ke zřízení mydlárny. Obec se však postavila proti z obavy před obtěžováním kouřem z komína a zápachem z varny mýdla. Další tip padl na Trmice u Ústí. Nejvhodnějším místem se však ukázalo být rozhraní obcí Kramoly a Novosedlice v dnešní části města Ústí n. L. - Střekově. Na naše poměry působí kuriózně postesk z podnikové kroniky (1938): "Stavba se potýkala s mnoha obtížemi, začala na sklonku léta 1882 a až v prosinci t. r. byl poprvé zapálen oheň pod jedním z kotlů." Továrnu tvořily dvě budovy s jedním komínem, kůlnou a několika povozy. Johannu Schichtovi bylo 27 let.

Od roku 1885, kdy bylo zaměstnáno 10 dělníků a 2 úředníci, nastal prudký rozvoj podniku. Kromě mydlárny se rozšířil o svíčkárnu, provoz na zpracování palmojádra, výrobu vodního skla, kartonážku, stearinku, glycerinku, strojírnou a kovárnu. Současně byly zřízeny vlečka, vodárna na Labi, vlastní elektrárna sloužící i k veřejnému osvětlení, firma vlastnila uhelné doly. V roce 1906 byla založena

filiálka v Moravské Ostravě. Z původního místa působení, z Rynoltic, se stal pobočný závod. Zde i v Ústí byly provozy průběžně modernizovány.



Dvounápravové chladící vozy Gb 105103 Ö.N.W.B. a Gb 323371 K.k.St.B. na přepravu margarínu.
Domovská stanice: Schreckenstein.

Johann Schicht patřil ve své době, vedle Bati nebo Škody, k nejznámějším průmyslníkům. V roce 1898 mu byl udělen titul císařský rada za jeho zásluhy o rozvoj průmyslu rakousko-uherské monarchie. Byl členem mnoha hospodářských, nacionálních a humanitárních spolků. Měl rád umění. Četl německé klasiky, francouzské osvícence, ctěl duchovní odkaz L. N. Tolstého. Jen pro ilustraci několik myšlenek Johanna Schichta, vybraných z dopisů, které vycházejí z Tolstého filosofie: "Ctím Tolstého, ačkoliv je Rus, jako svatého. V mých očích je nejušlechtilejší osobností, která žila od doby Krista... Nenutit své bližní, aby pro nás vyráběli zbytečné nebo dokonce škodlivé věci. Pokud možno co nejvíce vyrábět a co možná nejméně spotřebovat. Žít tak, abychom si mohli na "konci" říci: Ty jsi měl podíl na pokroku lidstva... Život pro sebe nemá cenu". Johann Schicht byl odpůrcem alkoholu a kouření. K potírání alkoholismu chtěl přispět tím, že nejprve v Rynolticích, pak i v Ústí začal s výrobou ovocných šťáv Ceres saft. (Výroba se udržela až do roku 1952, kdy byla delimitována). Zajímavá je i jedna z jeho myšlenek, zvláště, uvědomíme-li si, že je z počátku tohoto století: "Hospodářský tlak, jak učí marxisté, by mohl trpět politickou svobodou, zatímco každý list dějin člověka učí, že vláda nad politikou následuje za vládou nad hospodářstvím". Rok 1906 byl v historii podniku určitým předělem. Rodinný podnik se změnil na akciovou společnost. Podíváme-li se na zastoupení členů správní rady, vidíme samá příjmení Schicht nebo jejich příbuzných a jména ústeckých podnikatelů Petschek a Wolfrum. Základní kapitál tvořilo 10 milionů korun. Prvním presidentem společnosti byl Johann Schicht, po jeho smrti v roce 1907 syn Heinrich. Podnik měl toho roku 1 880 zaměstnanců.

Heinrich Schicht po ukončení litoměřické reálky pobýval pro zdokonalení se ve francouzštině jeden rok ve Švýcarsku. Pak studoval ve Vídni na vysoké škole chemii. Na přání otce ze studií odešel a stal se vedoucím podnikové laboratoře, později vedl obchodní úsek a ve 27 letech se stal presidentem akciové společnosti. V roce 1925 mu byl na brněnské technice udělen čestný doktorát.

Jeho úsilí směřovalo k rozšiřování obchodních styků. Na svých četných zahraničních cestách se snažil získat novinky především ve zpracování olejnin. S anglickou, později holandskou společností uzavřel dohodu o předávání a výměně vědeckých poznatků.

V souladu s celosvětovým trendem rostla i v územní oblasti odbytu firmy spotřeba tuků. Byla proto rozšířena margarínka. Racionalizace výroby zlepšila kvalitu tuků a umožnila snížit cenu, což mělo bezprostřední vliv na obrát. (První jedlý tuk Ceres byl vyroben v roce 1903 v Rynolticích, odkud se výroba brzo přenesla do Ústí.) V roce 1911 byla uvedena do provozu ztužovna tuků. Byla to první ztužovna na evropské pevnině vůbec a čtvrtá ve světě V následujících dvou letech byla postavena nová kotelná s komínem, který byl nejvyšší v tehdejší monarchii. Současně byla dokončena správní budova. Podnik měl 3 500 zaměstnanců. Denně přicházelo 5 000 objednávek s celkovým počtem 100 000 zákazníků. Akciová společnost Georg Schicht se stala největším podnikem svého druhu v Evropě. V Anglii byla větší mydlárna, v Německu olejárna, v Holandsku margarínka, ale neexistoval komplex těchto provozů a na tak vysoké technické úrovni.

Prudký rozvoj podniku byl přerušen 1. světovou válkou. Zúčastnilo se jí téměř 1 600 zaměstnanců včetně členů rodiny Schicht. Firma vynakládala značné prostředky na válečné podpory nejen pro

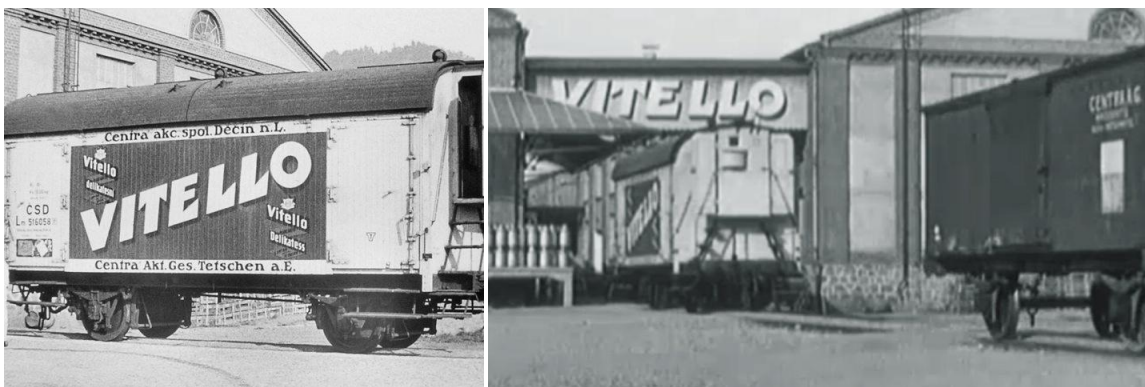
zaměstnance, či jejich příslušníky, ale také i pro Červený kříž. Je dochovaná pečlivě vedená evidence darů i z následujících let určených školám, spolkům i jednotlivcům. V prostoru závodní jídelny byl zřízen lazaret. V roce 1915 se vedení firmy rozhodlo, pro zmírnění dopadu válečných událostí, přenechat pro ten rok dělníkům zoraný pozemek k pěstování brambor, které jim firma prodala za výrobní cenu. Jinak podnik velké hospodářské ztráty neutrpěl, neboť po celé válečné roky byly suroviny plynule zajišťovány z neutrálního Holandska. V organizaci řízení se razila tendence prosazovat ekonomiku v technice a techniku v ekonomii.

Po rozpadu Rakouska-Uherska ztratila akciová společnost Jiří Schicht 75 % svých odbytových možností. Ze 60 milionů obyvatel monarchie zůstalo 13 v ČSR. Pro obnovení trhu v této části Evropy bylo třeba v nástupnických státech vybudovat nové závody nebo stávající modernizovat. Byly zakoupeny menší závody, které nestačily v konkurenci jako Kunderlové závody, Lovosická olejna, nebo měly výhodný artikl jako třeba švýcarská firma Sarg vyrábějící zubní pastu Kalodont. V ČSR byly zřízeny výrobní a prodejní společnosti, např. Radion Střekov a Praha, Sana Praha, Elida Střekov. Tyto firmy vystupovaly z daňových důvodů jako samostatné, ale byly pod přímým řízením mateřského podniku.



Dvounápravový chladiřenský vůz ČSD Lp 511195 na tuky, mastné oleje, sodu, vodní sklo a výrobky z nich, mýdlo a kosmetické zboží. Domovská stanice: Střekov Schichtovy závody. Rok 1931 až 34.

V ústeckém závodě byla ještě na sklonku 1. světové války zřízena třetí margarínka. V následujícím období se vybudovaný strojírenský provoz stal největší strojírnou v ČSR (dnešní Strojbal). Jeho kapacita se 62 obráběcími stroji umožňovala vyrábět zařízení nejen pro vlastní podniky s poskytováním servisu, ale realizovat i cizí zakázky, jako železný most pro město Litoměřice. Bedýnkárna a sudárna byly zásobovány dřevem z vlastní pily na Slovensku. Byla postavena druhá elektrárna. V pobočném závodě Centra v Křešicích u Děčína, v nejmodernějším zařízení svého druhu, se vyráběl lahůdkový margarín Vitello; z jedlých tuků, olejů, mléka a vaječné žluti. Mlékárna zpracovávala 20 000 litrů denně.



Dvounápravový chladiřenský vůz Lm 516058. (<http://www.ceskatelevize.cz> – Hledání ztraceného času – Jak se co dělá č.11.)

Jedním z podniků, které se rozhodly mít svou činnost navždy uchovanou na filmovém pásu, byly ohromné Schichtovy továrny na severu Čech. Z tzv. „technických“ filmů, které pro ně natáčeli jak čeští tak němečtí filmaři, uvidíme tentokrát dvě ukázky – nejprve to bude výroba mýdla a pracích prášků v hlavním Schichtově závodě ve Střekově u Ústí nad Labem, ve druhé části se podíváme, jak se v pobočném závodě Centra v Křešicích u Děčína vyráběl známý margarín Vitello.....

Firma Schicht vynakládala značné prostředky na reklamu. Již rok po založení ústeckého závodu zaměstnávala prvního obchodního cestujícího. V reklamě byly využívány všechny dostupné formy. Inzeráty v tisku, velkoplošné plakáty vylepované ve městech, plechové cedule dodávané do obchodů. Stálým odběratelům byly pro zákazníky věnovány propagační brožury jako Schichtův kalendář, Schichtův posel, pohádky pro děti. Vypisovaly se ceny za shromáždění určitého počtu obalů od výrobku.



V roce 1914 byl z iniciativy Johanna Schichta uspořádán takzvaně Schichtův let s cenami v hodnotě 100 000 rak. korun. Trasa vedla z Vídně do Prahy, Litoměřic, Terezína, Brna, Budapešti a zpět do Vídně. Vzhledem k pozornosti, jakou události věnoval tisk, to byla velmi účinná reklama firmy. Příkladem velkorysé reklamy muselo být v roce 1920, při uvádění značky Elida pro kosmetické výrobky na trh, vypuštění balonů ve tvaru písmen. Na dochovaných fotografiích je jejich tloušťka vyšší, než stojící člověk. Lze předpokládat, že lidé, pokud viděli na obloze nápis Elida, zboží s touto značkou při nejbližší příležitosti koupili. V kinech byly uváděny reklamní barevné diapozitivy. Firma nechala rovněž zhotovit reklamní filmy; obvykle animované, ale i hrané. Sloužily jako základní informace pro obchodní cestující, ale byly promítány i v kinech pro veřejnost.

Zcela specifickou reklamou byl předváděcí vůz, upravené nákladní auto propagující Radion. Podle vzpomínek jednoho z pamětníků tento "Lautsprechwagen" jezdil po obcích, hlas z amplionu vyvolával: "Miliióny hospodyněk v Evropě používá Radion". Po sročení davu byl inkoustovou tužkou zašpiněn bílý kapesník, který se názorně před zraky přihlížejících vypral právě v Radionu. Přítomný obchodní cestující v místních obchodech udělal objednávky, které ihned zaslal do Ústí k vyřízení. Velkorysost firmy i v této sféře zřejmě vždy vrátila vynaložené investice. Důsledky hospodářské krize, především nezaměstnanost, nadprodukce, se zde neprojeví v tak velké míře. Částečně k tomu přispělo snížení cen výrobků a dále opět zajištění plynulého přístupu surovin z nákupních centrál v Londýně, Rotterdamu a Hamburku. V roce 1927 se s aktivní účastí Schichtů vytvořila za tímto účelem holandská společnost Margarine Unie. Následně splynuly Schichtovy podniky s anglicko-holandskou společností UNILEVER. V Ústí bylo centrum řízení pro podniky ve střední a východní Evropě. Vztahy k Unileveru i zahraniční transakce s nejrůznějšími obchodními zájmy jsou téměř neprůhledné. Navíc Schichtové již v době 1. světové války ukládali své jmění ve švýcarské akciové společnosti Limmat. Nicméně již v červnu 1945 prohlásila v mezinárodním obchodním světě známá revizní společnost Price Waterhouse, že celý kapitál firmy Jiří Schicht byl od roku 1929 ve vlastnictví Unileveru.

Poněkud horší byla situace po vydání tzv. margarínového zákona, který pevně stanovil nejvyšší možné množství výroby. Vládní nařízení částečně ochromilo výrobní proces. Kontingent pro Schichtovy závody představoval v jednom roce o 400 vagonů méně. Nepříznivý byl bojkot Schichtových výrobků českými odběrateli v roce 1938.

V roce 1927 činil celkový roční obrát 30 000 železničních vagonů. V roce 1936 měl podnik 2 170 dělníků a 1 084 dalších zaměstnanců, z toho v Centře v Křešicích 400. V roce 1937 po požáru svíčkárny byla vystavěna stearinka, o čtyři roky později nová extrakce a v roce 1943 nová práškovárna.



Dvounápravový chladicí vůz asi řady Lp. (<http://www.ceskatelevize.cz> – Hledání ztraceného času – Jak se co dělá č.11.)

Schichtové měli kapitálovou účast v nejrůznějších podnicích a obchodních činnostech: činžovní domy, paroplavební společnosti, lázně (např. Tereziny v Dubí), velkostatky, cemolitové závody, dřevařský podnik v Mojžíři. Finančně podporovali kostely v Libochovanech, Prackovicích a Velkých Žernosekách. Heinrich Schicht byl členem mnoha správních rad společností, jejichž činnost souvisela s hlavním zaměřením podniku. Měl vlivné postavení i v českém svazu průmyslníků a v některých zájmových sdruženích průmyslových skupin.

Zcela zvláštní kapitolou je péče o zaměstnance. První záznamy o závodní jídelně jsou z roku 1894. V roce 1912 již tato měla čtyři kotle s kapacitou 1 000 obědů. V roce 1938 2 000 obědů. Pro konzumaci jídel sloužily dva velké sály. Za první republiky stál oběd 4,- Kč, ale podle pamětníků byl nevalné chuti.

Závodní knihovna měla již v roce 1905 14 000 svazků. V roce 1938 vypůjčení knihy na 14 dní přišlo na 10 haléřů. Od roku 1895 měl podnik vlastní hasičský sbor. Mateřská školka byla otevřena pro děti zaměstnanců v roce 1914. Podnik měl vlastní závodní ordinaci, moderně vybavenou, se stálým lékařem a zdravotní sestrou. Již v roce 1887 byly vydány stanovy podnikové nemocenské pokladny. Později byly ustaveny podpůrná pokladna a podpůrné zařízení jako samostatný právní subjekt. Všechny instituce byly dotovány vedením firmy.

V jednotlivých provozech byly vybudovány šatny, kuřárny, odpočívárny, umývárny, sprchy, ohřívárny donesených jídel, zavedeno horkovzdušné topení i ventilace. Pro posezení při hezkém počasí při odpoledních přestávkách byla postavena jakási terasa, kde se občas pořádaly i koncerty provedené závodní kapelou (o 70 členech v roce 1938).

Pro mladé zaměstnance se každoročně pořádaly chemicko-technické vzdělávací kurzy. Přednášky a školení absolvovali i obchodní cestující. Byli informováni nejen o jednotlivých výrobcích, ale i o nových prodejních metodách a prodejní etice. K těmto účelům byl využíván i kinosál pro 200 osob se zvukovou aparaturou, kde se promítaly nejen reklamní, ale i zábavné a poučné filmy pro zaměstnance. Vedení podniku zajišťovalo zlevněné vstupenky do městského divadla, které firma podporovala od jeho založení.

V roce 1931 byly otevřeny lázně s bazénem (dnešní Lázně dr. Vrbenského). Sloužily nejen zaměstnancům, ale i veřejnosti. Byly postaveny za 15 měsíců a svým technickým vybavením a službami, jako byly různé druhy léčebných koupelí, kadeřnictví aj. se staly nejmodernějšími v Evropě. Současně s lázněmi se v těsném sousedství stavěly obytné domy s byty pro zaměstnance. Bytovou otázku řešila firma Schicht již po 1. světové válce. První sídliště pro 90 rodin se stavělo pro dělníky. Pouze pro zajímavost: začátkem dubna 1919 byl zakoupen potřebný pozemek (prostor kolem dnešní Kojetické ulice na Střekově), koncem dubna byly hotovy plány, v květnu vydáno stavební povolení, začátkem června se začalo se stavbou. Na konci roku byly vypracovány plány na dalších 34 úřednických bytů druhé kolonie dokončené v roce 1921 (sídlíště nad střekovským Strojobalem).

Domky byly vybaveny elektrickým osvětlením, koupelnou, sklepem, přístavkem pro chov domácího zvířectva. Ke každému patřila zahrádka o 200-250 m². Domy zůstaly formálně majetkem firmy Schicht. Byty byly přidělovány podle potřeby a zásluh. Na konci 30. let bylo postaveno třetí sídliště (na Kamenném vrchu) s byty větších rozměrů pro rodiny s více dětmi.

Noví pracovníci byli přijímáni velmi uvážlivě. Např. na úřednická místa byl výběr prováděn podle prospěchu nebo doporučení. Každý uchazeč však musel složit zkoušku zaměřenou na předpokládanou funkci. Zajímavé je, že zaměstnanci německé národnosti museli v případě potřeby prokázat znalosti i v českém jazyce. Podle pamětníků neexistovaly rozdíly mezi Čechy a Němci v zařazení ani v platech. Důležité byly schopnosti a poctivá práce. Traduje se, že ten kdo pracoval u Schichta, měl pak dveře otevřené všude. Pozornost zaslouží i systém odměňování nebo poskytování dovolených, kde jedním z kritérií byl počet let odpracovaných u firmy. Např. 25 let nepřetržitého pracovního poměru bylo oceňováno hmotně i slavnostním aktem, při kterém údajně pro tyto věrné dojel firemní vůz až před dům. Seznam jubilantů si doplňovali na hlavní vrátnici.

V průběhu 2. světové války se ve vedení akciové společnosti poměry nezměnily. Některé provozy se přizpůsobily potřebám válečné výroby (odposlouchávací zařízení, dělostřelecké granáty, součásti stěel V1). Stav kmenových zaměstnanců byl doplněn zavlečenými dělníky z evropských zemí, zajatci. Při náletech na Ústí byla nejvíce poškozena kotelna. V květnu 1945 podnik přešel do českých rukou.

Zdroj: Podnikový archiv SETUZA a. s., Ústí n. L.

Margarín je potravinářský výrobek získaný z rostlinných tuků (maximálně 3% mléčného tuku) s obsahem tuku 80-90%. Obecně je pojem margarín používán pro mnoho typů náhražek másla. Název pochází od francouzského chemika Hippolyte Mège-Mouriése, který na svůj vynález takové náhražky (tehdy z hovězího loje, mléka a vody) získal patent v roce 1869. Jméno pochází z řeckého pojmu margarites perla, již připomínaly kapénky hmoty při výrobě. O výhodách a nevýhodách margarínu oproti máslu a jiným živočišným tukům se vedou dlouhodobé odborné debaty, zatím bez jasného vítěze. Výhodou margarínu je, oproti živočišným tukům, nižší obsah nasycených mastných kyselin (SAFA), které by měly tvořit max. 10 % (zvyšují hladinu cholesterolu) z přijaté energie a vyšší obsah více nenasycených mastných kyselin, které podporují snižování cholesterolu a mají další příznivé účinky na lidské zdraví. Nevýhodou je fakt, že při výrobě margarínu se musí výchozí suroviny upravovat (rafinovat) a musí se přidávat pomocné látky (emulgátory, stabilizátory, konzervační látky, antioxidanty, barviva, regulátory kyselosti). Vyrábí se také třičtvrtě tučné a polotučné margaríny s obsahem tuku 60–62 % respektive 39–41 % Je tedy možné volit i nízkotučné varianty, které jsou vhodné při redukci energetického příjmu. Moderní postupy výroby margarínů zabraňují vzniku

škodlivých transmastných kyselin, které vznikaly při použití starší technologie zpracování – hydrogenaci (ztužování).

Tukové suroviny používané v margarinech v různých obdobích historického vývoje:

Období	Používané suroviny
do 1875	lůj
1875-1900	lůj, olivový, bavlníkový, sezamový olej
1900-1925	lůj, sádlo, velrybí, kokosový, palmojádrový tuk, palmový, podzemnicový, bavlníkový, sezamový olej
1925-1950	lůj, sádlo, velrybí, kokosový, palmojádrový tuk, palmový, slunečnicový, sojový, řepkový, podzemnicový, bavlníkový, kukuřičný olej, sezamový olej
1950-1975	lůj, sádlo, rybí, kokosový, palmojádrový tuk, palmový, slunečnicový, sojový, řepkový, podzemnicový, bavlníkový, kukuřičný olej,
1975-2000	lůj, sádlo, rybí, kokosový, palmojádrový tuk, palmový, slunečnicový, sojový, řepkový, olivový, kukuřičný olej
2000-2025	kokosový, palmojádrový tuk, palmový, slunečnicový, sojový, řepkový, olivový, kukuřičný olej

Stavba modelů.

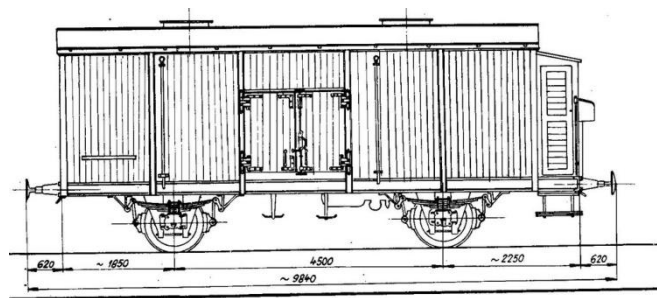
Rakouská severozápadní dráha, zkratka ÖNWB (německý oficiální název: *Österreichische Nordwestbahn*) byla privátní železniční společnost, jejíž síť se nacházela na území dnešní České republiky a Rakouska. Za dobu své existence v letech 1869 - 1909 firma vybudovala 1398 km železničních tratí. Jednalo se tak o jednu z největších dopravních společností v Rakousko-uherské monarchii. Severozápadní dráha byla postátněna v rámci největší postátnovací akce v dějinách Rakouska-Uherska, kdy bylo po vyčerpávajících jednáních na půdě říšské rady 22. března 1909 rozhodnuto o zestátnění tří velkých železničních firem - Společnosti státní dráhy, Jihoseveroněmecké spojovací dráhy a Rakouské severozápadní dráhy. Všechny tři podniky byly začleněny do státních drah k.k. St.B. Některé prameny jako rok zestátnění uvádějí rok 1908, důvodem tohoto rozporu je, že zestátnění začalo právě v roce 1908 a administrativa s ním spojená se protáhla až do roku 1912.

V roce 1927 se uvádí, že podnik má chladicí vozy Lp 511183 (vnitřní rozměry, délka 6,60 m, šířka 2,50 m, výška 2,03 m a rozvor 3,80 m), Lp 511184 a 185 (vnitřní rozměry, délka 7,40 m, šířka 2,50 m, výška 2,03 m a rozvor 4,10 m), Lp 511186 až 198 (vnitřní rozměry, délka 7,40 m, šířka 2,50 m, výška 2,03 m a rozvor 4,10 m). Dále má podnik ještě vozy řady Lm 516055 až 059 (vnitřní rozměry, délka 2x 3,73 m, šířka 2,54 m, výška 2,11 m a rozvor 4,50 m). V roce 1930 jsou vozy Lp 511183, 184 a 185 asi zrušeny, nejsou už v evidenci.

Pak ještě v evidenci je v roce 1930 další chladírenský vůz řady Lp 511199.

V seznamu nákladní vozů v roce 1948 uvádějí přečíslování chladírenských vozů Lp 511183 až 199 se přečísluje na 512010 až 025, vozy Lp 510038 a 039 (v roce 1930 patří vozy Bratislavskému měšťanskému pivovaru, domovská stanice Bratislava Nové Město, dílny Trnava, vnitřní rozměry: délka 6,50 m, šířka 2,50 m, výška stěn 2,03 m a rozvor vozu 3,80 m) se přečíslí na 512026 až 027 a nakonec vůz 511195 se přečíslí na 512028. Udržovací dílny jsou dílny v Ústí nad Labem.

Nejprve si postavím model chladírenského vozu Gb 323371 K.k.St.B podle plánu chladírenského vozu. Jen bude změněn rozvor vozu na 4.10 m a umístění brzdařské budky v horní části čelníku. Dále jsou změněny dveře u brzdařské budky, které jsou v části zasklené. Možná, že sem měl snížit výšku střechy. Ale mám ještě několik odlítků těchto skříní a moc se mně nechce zasahovat do celé konstrukce vozu. Podobné přemýšlení mají velcí výrobci modelových železnic, jak napatlat na jednu skříně několik druhů tisku. Slepění skříně trvá chvilíčku, pak vlepí podlahu, zátěž a napasovat střechu. Nakonec přilepí brzdařskou budku a osáze střechu otvory pro led a dolepit střešní lávkou. Pak stříknou vše bílou barvou. Na inkoustové tiskárně vyrobí obtisky a postupně aplikovat na bočnice modelu. Před další stavbou je potřeba model ještě stříknou lakem.



Dále provedeme podle zaběhnutého pracovního postupu výrobu rámu, nalepení nárazníků, rozsoch, brzdových špalků, zhotovíme madla, všechny stupačky a žebřík. Ne boky pak přidáme sledovací potrubí a na střechu přidáme větráky. Lehce patinujeme střechu. A takhle to pak dopadlo.



Další model bude chladiřenský vůz ČSD Lp 511195, který bude mít skříň asi zelenou. Sestava skříňě je naprosto stejná, jako u předešlého chladiřenského vozu. Jen jsem vyměnil brzdářskou budku za jinou.



Na inkoustové tiskárně jsem zpracoval obtisk na bílém inkoustovém papíru. Při podrobnějším prozkoumávání popisů, lze na voze najít i starší nápis, který prosvítá pod barvou skříňě. A tam je napsáno. „Pro margarín, pokrmové tuky, mastné oleje, tuky, mýdlo a svíčky“. Já jsem použil na chladiřenském voze novější nápis.



Po vytisknutí se postupně obtisky aplikují na určená místa v bočnici chladiřenského vozu. Po dokonalém proschnutí se musí bílá místa obtisků retušovat a postupně patinovat model.

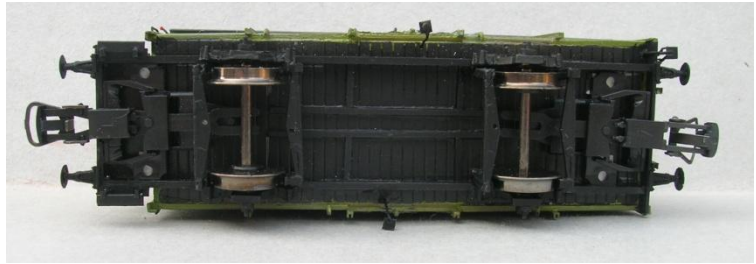


Ještě před vlastním patinováním modelu přidáme na boky odvodňovací trubky. A následně to dopadlo takto. Každý čtenář může posoudit sám. První dvě fotky je první vůz a další dvě fotky je druhý vůz.

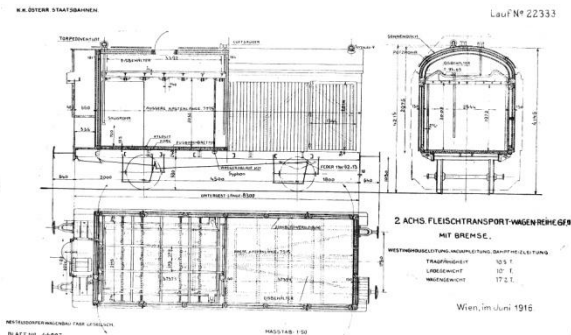
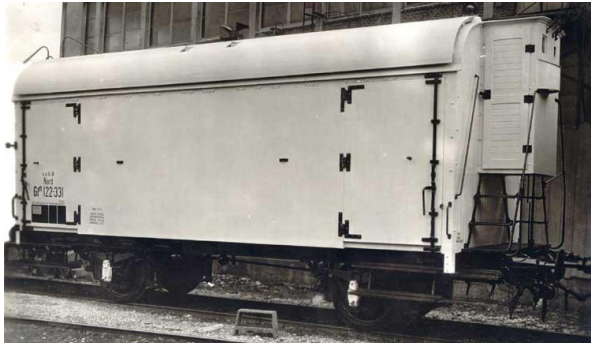


Dále provedeme podle zaběhnutého pracovního postupu výrobu rámu, nalepení nárazníků, rozsoch, brzdových špalků, zhotovíme madla, všechny stupačky a žebřík. Nakonec vlepíme kinematiku. A zde je pak hotový model chladiřenského vozu na přepravu margarínu.



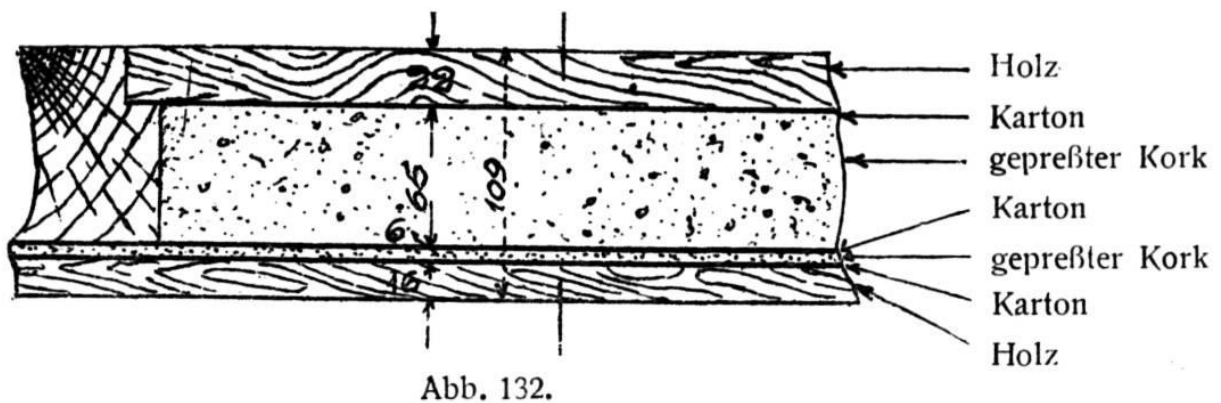


Další stavbou bude dvounápravový chladicí vůz řady Lm 516058, který bude postaven podle jednotlivých filmových záběrů, které přináší televizní seriál „Hledání ztraceného času“ v díle „Jak se co dělá“ v čísle 11. Fotky vozu Lm Vitello jsou o pár řádek výše v základním článku o Schichtových závodech. Dále další fotka chladiřského vozu je na webu parostroje, jako vůz pro přepravu masa řady Gfn vyrobený v Kopřivnici. Dále jsem přiložil plánky vozu. Vůz je rozdělen přepážkou na dvě samostatné chladicí komory.

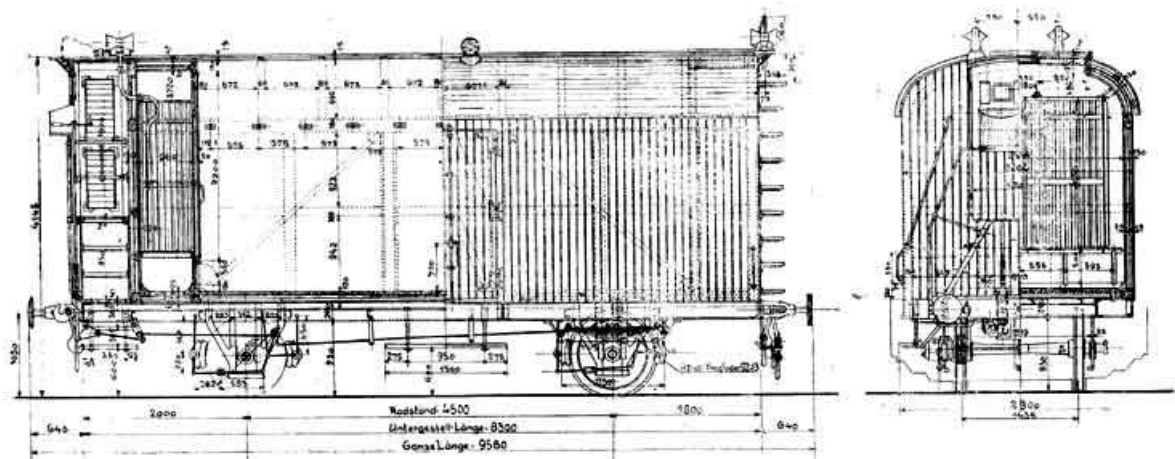


U přepravy masa byl mimo teploty kladen velký důraz na výměnu vzduchu v přepravním prostoru. Byly stavěny vozy s třemi různými způsoby chlazení a výměny-proudění vzduchu. U systému Mann, který je právě u tohoto vozu se přiváděl z venku nasátý vzduch dvoustrannou trubkou s klapkou do injektorové hrušky, kde byl strháván špatný vzduch z prostoru vozu a chlazen byl v trubkách podstropních nebo čelních nádrží na led. Přetlak vzduchu byl odváděn turboventilátorem na střeše vozu. Tyto vozy byly většinou označeny u kkStB řadou Gfn. Právě podobné střešní technické řešení má i zmiňovaný vůz Lm pro přepravu margarínu Vitello.

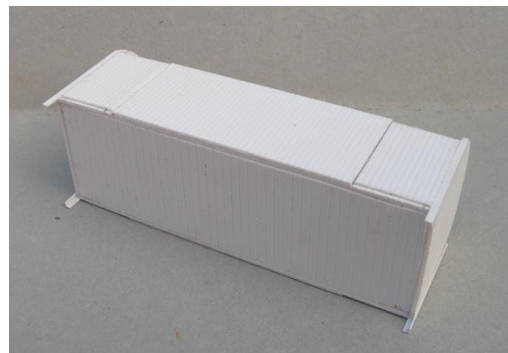
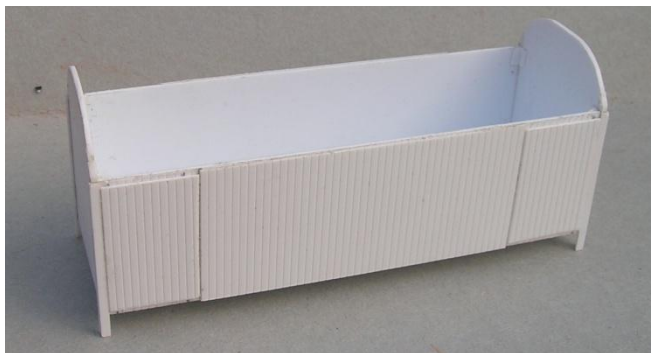
Vzhledem ke komplikovanosti provozu ve spotřebě ledu byly vozy poměrně málo rozšířeny a jejich služeb bylo využíváno jen za teplého počasí. V ostatních ročních obdobích se k přepravě využívaly vyčleněné kryté vozy běžné stavby se stojany s háky na maso. Většina vozů na přepravu masa bylo již modernější konstrukce s větším rozvozem 4,50 až 6,00 metru, stěny byly izolovány většinou korkem, podlaha byla izolována korkem nebo zdvojením podlahy a pokryta xylolitem, doplněna byla dřevěnými rošty.



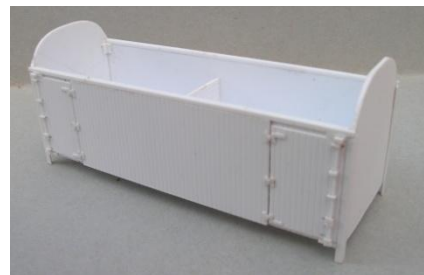
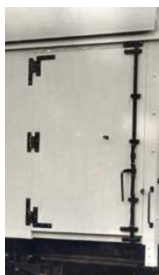
Dále v článku „Vývoj chladících vozů – za monarchie“ (<http://www.parostroj.net>.) je i další plánky vozu řady Gfn, který má v boku jen jedny dveře a na střeše je jiné uspořádání vzduchového zařízení.



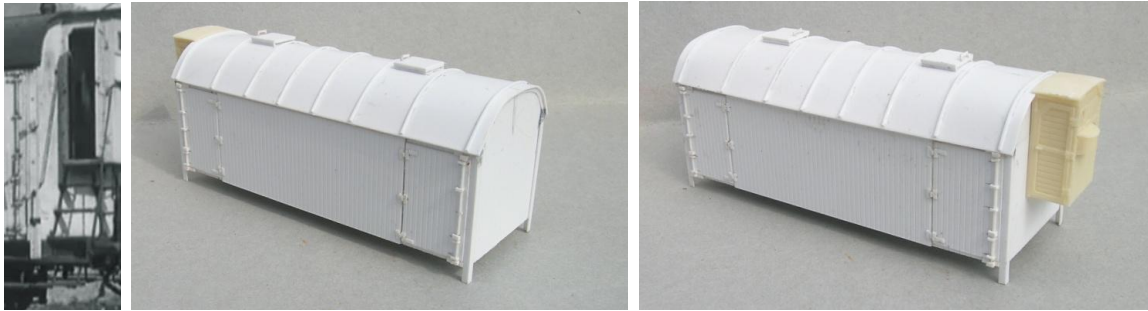
Model je postaven pomocí desek evergreenu. Nejprve je slepena krabička, vlepena podlaha a přilepeny rohové sloupky. Po proschnutí jsou upraveny čela a na boky jsou pak vlepeny desky, které znázorňují stěny a vstupní dveře.



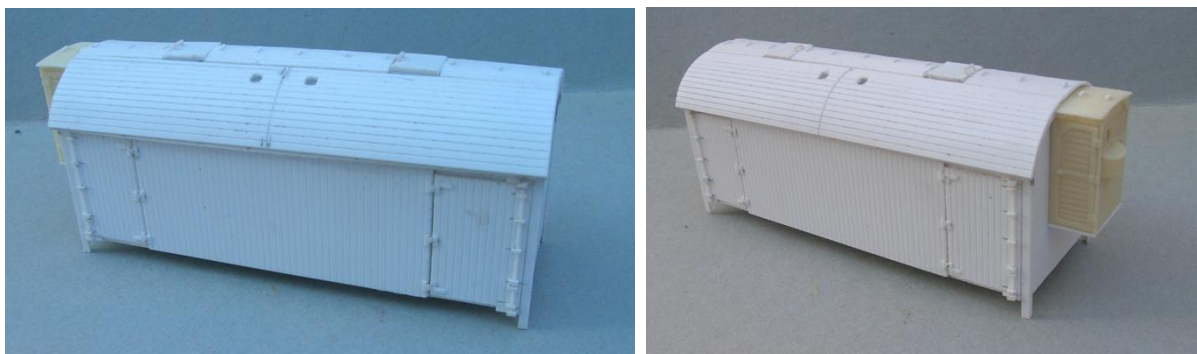
Pak následuje modelování dveří. Známe panty a kování. Pak sestavíme na druhé straně dveří závěr dveří. Nakonec vlepíme do vnitřku přepážku a do modelu vlepíme odpovídající zátěž. Bočnici pak zakončíme v horní části bočnice vaznicí.



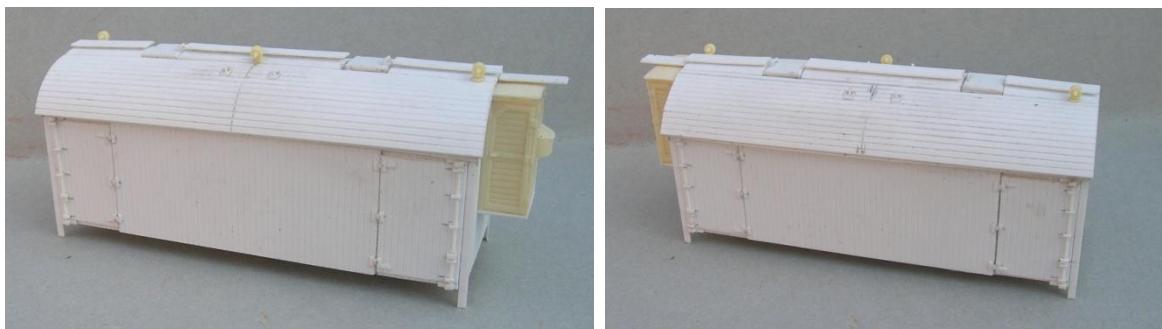
Po dalším celkovém proschnutí nejprve vše pořádně začistíme a pak zhotovíme střechu, kterou přilepíme a postupně při slepování zatížíme. Po dalším proschnutí do čelnice pod střechou ukončíme peřejky páskem. Pak na střechu vlepíme pásy pro základ protisluneční střechy. Vyrobité ledovací otvory na střechu vozu a přilepíme. Na jedno čelo pak usadíme brzdovou budku, která má jeden roh dveří proveden v úkose. Ve filmu je právě tato budka. Chladírenský vůz Gfn má na fotce jiné dveře. Brzdařská budka pak dostane ještě podlahu.



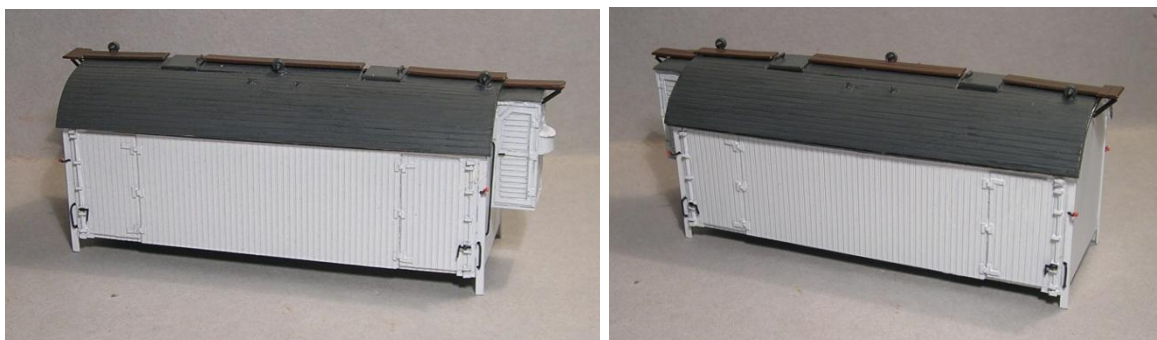
Odměříme a nařežeme si protisluneční panely. Delší panely mají pak dva otvory, které mají jistě spojitost se vzduchovým zařízením. Na střechu pak položíme protisluneční panely. Na střechu položíme hranolky pro průběžnou lávku.



Podle fotky pak do připravených otvorů vlepíme pásek a vzduchové zařízení, které naznačíme kulatinkou. Postupně přilepíme lávku a pak dolepíme větráky.



Model nastříkáme základní a bílou barvou. Střechu a lávku natřeme ručně. Zhotovíme drátová madla a držáky světel. Uděláme páky ke dveřím. Na čelech pak zhotovíme podpěry pro lávky.



Dále jsem zhotovil obtisky v programu Corel na počítači a vše jsem vytiskl na inkoustové tiskárně na čirý obtiskový papír. Jednotlivá obtisková pole jsem aplikoval na model a zde výsledek mého snažení.



Dále provedeme podle zaběhnutého pracovního postupu výrobu rámu, nalepení nárazníků, rozsoch, brzdových špalků a zhotovíme všechny stupačky. Dále nesmíme zapomenout na dvojité stupačky ke vstupním dveřím v bočnici. Nakonec vlepíme kinematiku.



Jako poslední práce je přilepení leptaného žebříku na jedno čelo a přilepení brzdového táhla.





Ve filmu se ještě mihne stejný chladírenský vůz, který má místo velké boční reklamy jednu plechovou reklamní tabulku na boku vozu. Plechová reklamní tabule je o něco výše vyobrazena.



Stavba modelů na přepravu margarínu je hotová a hurá zase do další stavby zajímavých vozů Vám přeje Vladimír Klusáček.

Zdroj:

ing. L. Kotnaur a ing. Z. Maruna – Železniční modelářství IV, Nadas 1965.

Podnikový archiv SETUZA a. s., Ústí n. L.

<http://www.usti-nl.cz>.

<http://www.ceskatelevize.cz>

<http://cs.wikipedia.org>

<http://www.vyzivaspol.cz>

<http://www.parostroj.net>.

<http://de.academic.ru>