

## Posunovací motorový vůz A 25

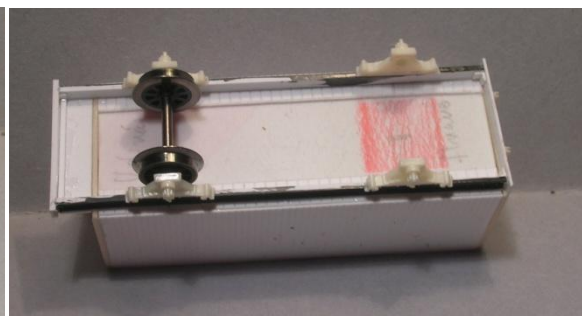
V časopisu „Svět železnice“ je překrásná předělávka dvounápravového chladírenského vozu na posunovací motorový vůz pro rakovnickou továrnu na mýdlo a jedlé tuky, která měla pobočný závod v Židovicích. V článku je popsána krátká historie vozu, kterou nebudu opisovat. Každý modelář si ji rád přečte.

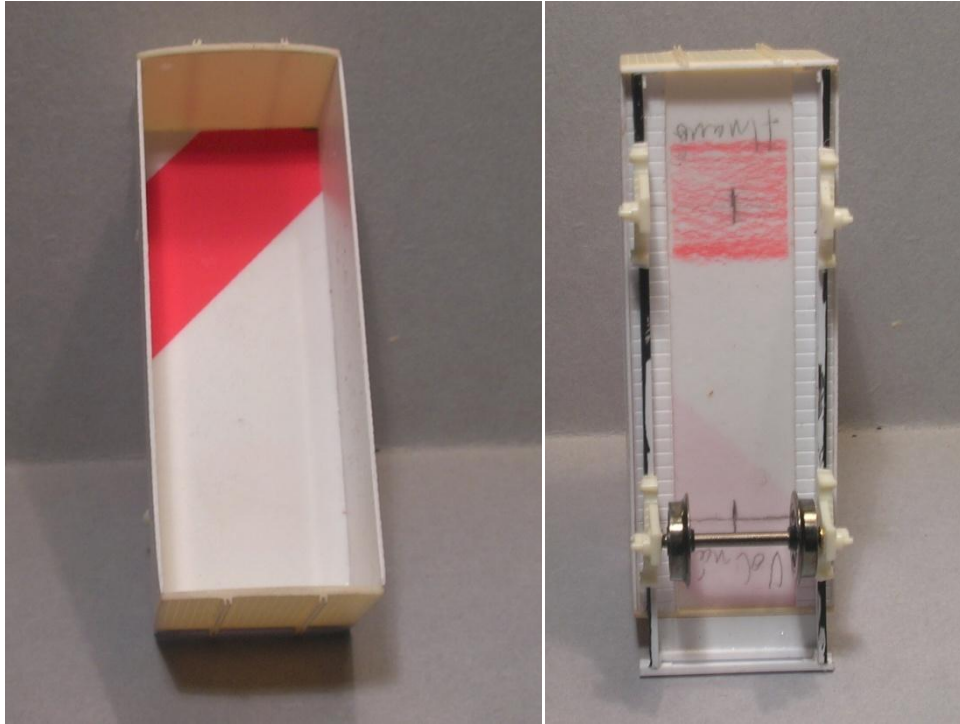


Foto: indule.

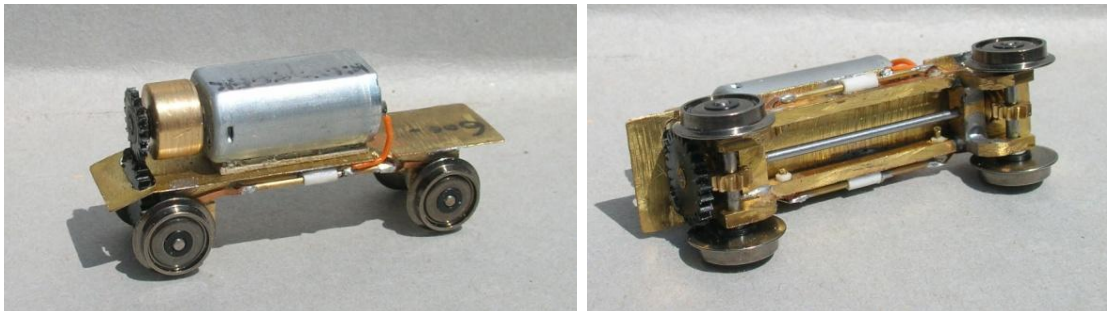


Nejprve slepíme skříň pivního vozu. Pak vlepíme podlahu. Postupně slepíme rám vozu (podélník a čelník). Po dokonalém proschnutí doplníme rám prkny v brzdářské plošině. Částečně naznačíme prkenou podlahu ve spodku modelu. Dále přilepíme na podélníky rozsochy.





Takto sestavený model jsem předal panu Pletichovy, aby do modelu udělal pohonnou jednotku. Vlastní motor musí být ve skříni a jednotlivé nápravy musí lícovat s přilepenou rozsochou. Prostor pod vozem musí zůstat prázdný. Obě nápravy jsou hnané.



Po nějakém čase jsem přinesl pohonnou jednotku a část rozdělané skříně motorového vozu na svůj pracovní stůl. Postupně jsem začal přilepovat boční sloupky, boční vaznici, kterou jsem přetáhl nad brzdářskou plošinu, rohové sloupky, které jsou ve spodku zakončeny praporkem a nakonec na skříň byla přilepena spodní boční vaznice. Pak jsem přilepil sestavené dvoukřídlové dveře. Na horní vaznici jsem přilepil výztužnou vzpěru do vnitřku vozu. Podle plánu a fotek se vypilují okna, která se olemují. Do přetažené vaznice se vyvrtá díra, kulatinou se pak spojí podlaha a vaznice nad brzdářskou plošinou. V čelnici u brzdářské plošiny se dolepí vstupní dveře a sestaví se přední část chladiče. Postupně přilepíme nárazníky a schody. Vše pak stříkneme základní barvou. Skalpelem pak vyřízneme podlahu, tak, aby se dírou prostrčil motor a převodovka.





Pokud je vše podle našich představ, tak provedeme první provozní zkoušky. Dvojkolí, je tam kde má být a pod vozem není pohonná jednotka vidět. Skříň stříkneme zelenou varvou. Postupně vlepíme rámy do oken. Sestavíme zábradlí brzdařské plošiny a doplníme model madlem. Pak přilepíme střechu a naznačíme švy. Brzdařskou plošinu pak doplníme kružinou.



Na inkoustové tiskárně jsem udělal obtisky a kopii plechové reklamní tabule. Po aplikování obtisků a reklamní tabule jsem vše přelakoval průhledným lakem. Po proschnutí následuje sklenářská práce na oknech. Pak se slepí pohonná jednotka a skříň v jeden celek. Do spodku vozu vlepíme brzdu.





Pak zase vše dokonale prohlédneme a provedeme zase zkušební jízdu. Pak postupně dolepíme držáky světel a přilepíme světla. Dále přilepíme písmena „P“ a „Z“ na tabulce. Na čelníky přilepíme hadice a šroubovku. U jednoho okna v každé bočnici je proti dešti strojvedoucí chráněn plechovou stříškou a pro lepší výhled při couvání jsou přední okna doplněna zrcátky.



Podle připomínek majitele vozu se model doplnil držáky návěstních svítlen do prostoru brzdařské plošiny, které už někdo ukradl. Dále byla zhotovena benzínová nádrž a přilepena na pravou stranu bočnice. Po ukradnutí nádrže je v bočnici už jen benzínová hadička. Na střechu byl vyveden výfuk, který je na vraku už zaslepen. Dále jsem upravil staré Piko spráhlo a přilepil před šroubovku. Dále je

potřeba jednu sadu hadic sundat. Motorový vůz měl jen průběžné brzdové potrubí. Brzda byla na voze jen ruční. Dále je potřeba doplnit model houkačkou, která je pod střechou v brzdařské plošině.





Další zajímavé fotky Františka Otty jsem našel na internetu. Nejprve Rakovník z let minulých a dnes. Dále jedno pražské zákoutí a velká malovaná mýdlová reklama na zdi. Jedna nedatovaná podobizna továrníka F. Otty. Pak překrásnou pohlednici, která je datována do roku 1934 a zhotovil ji O. Schmidt.

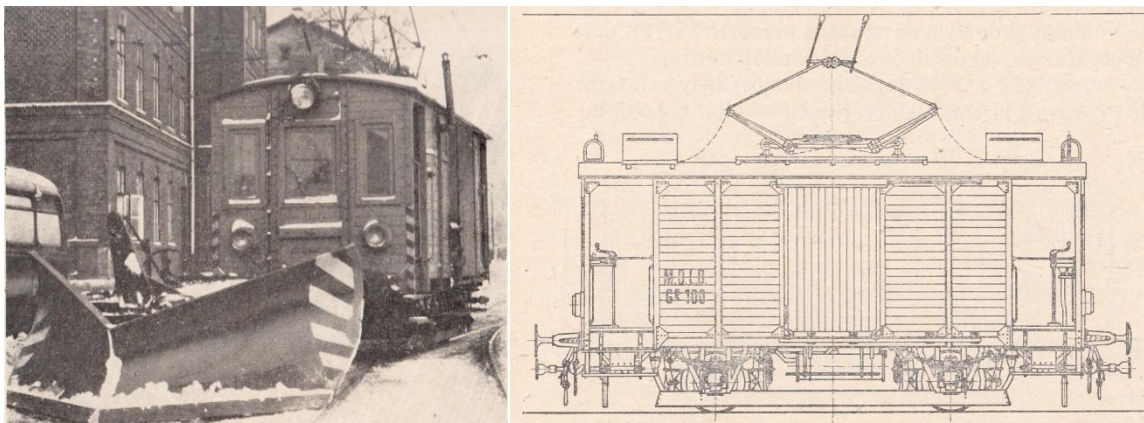


Jen pro zajímavost, nejen železnice, ale podobný způsob nákladní dopravy se prováděl na tramvajových tratích v různých městech. Všechny vozy jsou ale poháněny elektrikou, která znamenala velký rozvoj kolejové dopravy ve městech. Rozmach výroby, přesouvání lidí a zkracování vzdáleností vedl konstruktéry k různým typům strojů. Většinou šlo o smluvní přepravu poštovních zásilek,

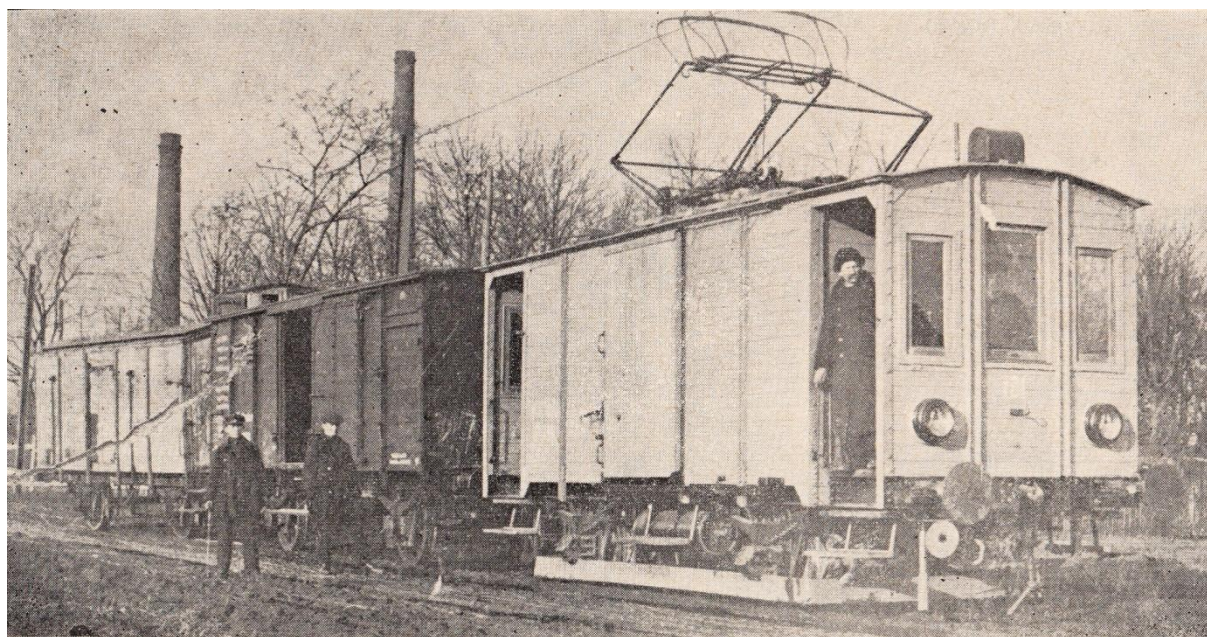
potravinařských produktů nebo uhlí pro potřeby vlastní elektrárny a průmyslových podniků v okolí trati, výjimečně se jednalo o veřejnou nákladní dopravu, jako například na Ostravsku a v Jablonci (motorový poštovní vůz č.137, který ale nemá nárazníky). Na území bývalého Československa však pouze v Brně, Ostravě a Košicích přecházely na tramvajové koleje nákladní vagóny z normální železniční sítě.

Pár historických střípků jsem vybral. Další podrobnost o vozech se najde v knize „Atlas tramvají – L.Losos a kol., Nadas 1980“.

## Ostrava



Nákladní motorový vůz č.100 se šípovým pluhem ve Svinově, foto R. Pavelek 1971.

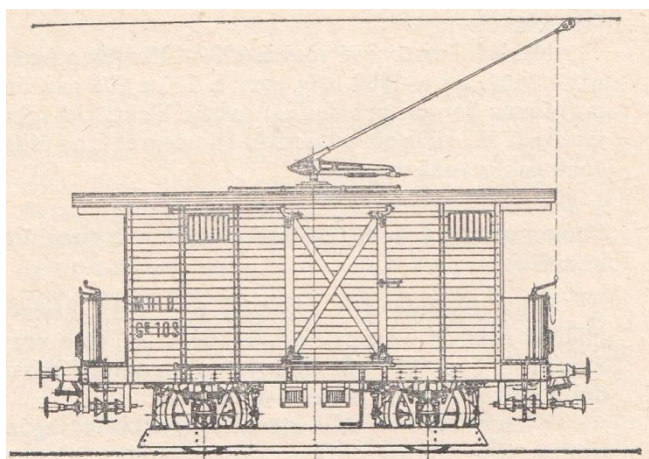


Nákladní vlak MOND s motorovým nákladním vozem č. 101, archív DPMO. (30-léta).



Archív DPMO

Byl vyroben v dílnách Ostravského dopravního podniku v roce 1951 a do zrušení nákladní dopravy DPMO v roce 1972 dopravoval nákladní vagóny na vlečky připojené k síti Ostravské tramvaje .



Nákladní motorový vůz č 103 (1916)

V Ostravě dopravovaly od roku 1894 parní lokomotivy celovozové i kusové zásilky z nákladního nádraží Severní dráhy v Přívoze do stanice Moravská Ostrava-město a zajišťovaly obsluhu prvních vleček napojených na tramvajové tratě. Po elektrizaci vleček byly postupně v letech 1919 až 1922 parní lokomotivy nahrazeny elektrickými nákladními motorovými vozy. Výkony nákladní dopravy dosáhly svého vrcholu v padesátých letech, kdy kromě poměrně husté sítě vleček ve vnitřním městě byly obsluhovány tratě do Klimkovic, Kyjovic-Budišovic, Hrabové a hlavně vlečky na staveništích nových sídlišť v Porubě, Zábřehu a Hrabůvce.

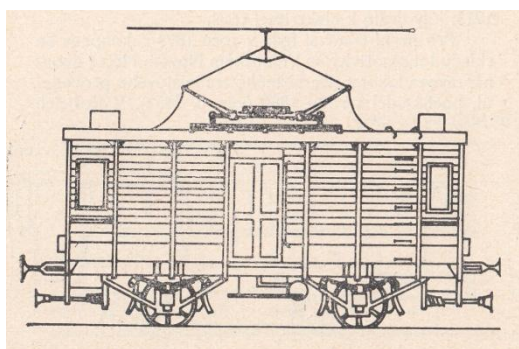
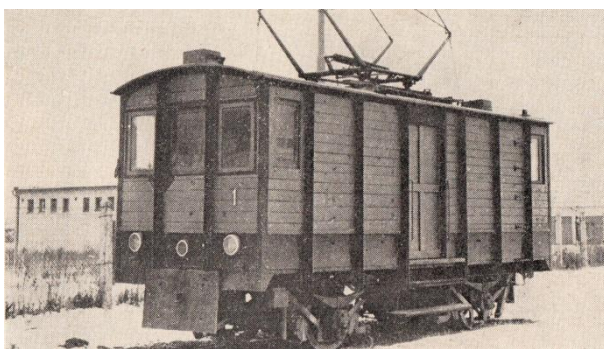
Jelikož původní čtyři elektrické motorové vozy číslo 100 až 103 (menší vůz číslo 104 byl od čtyřicátých let používán jako svařovací) uvedené do provozu v letech 1919 až 1929 již nestačily pokrývat zvýšené přepravní nároky, byly pro zvládnutí požadovaných výkonů vyrobeny v letech 1949 a 1951 v podstatě podle původní dokumentace další dva vozy číslo 105 a 106 a v roce 1954 dodána z plzeňské Škodovky elektrická lokomotiva továrního typu 16 E, která obdržela číslo 107. Kostry obou motorových vozů vyrobila přívozká strojírna Akmos a kompletace včetně vybavení elektrickou výzbrojí proběhla v dílnách dopravního podniku. Šedě natřená vozidla připomínala svou konstrukcí železniční nákladní zakrytý vůz doplněný o představky se stanovišti řidiče. Vedle železničního spřáhovacího a narážecího ústrojí byla vybavena také tramvajovými spřáhly a tlakovou přímočinnou a samočinnou brzdou Škoda-Adamov. Vozy se v zimním období využívaly rovněž k sunutí šípových sněhových pluhů.

Po zastavení nákladní dopravy v roce 1972 byla "stošestka" přidělena jako technologický vůz ke středisku vrchní stavby a od roku 1995 je vedena jako služební vůz ústředních dílen Martinov, kde se nadále využívá k posunu železničních vozů na podnikové vlečce. Během provozu došlo pouze k náhradě původní tlakové brzdy typem DAKO, několikeré změně barvy nátěru, instalaci zpětných zrcátek a doplnění účinnějšího nadproudového automatu.

Historický vůz číslo 106 je cenným reprezentantem dnes již překonaného druhu dopravy a současný tmavě zelený nátěr odpovídá provoznímu stavu z přelomu 50. a 60. let. Při následné dílenské opravě obdržel "stošestka" opět pro nákladní tramvaje typičtější šedý nátěr vozové skříňe.

Zdroj: <http://www.dpo.cz>.

## Košice



Nákladní lokomotiva č.1, foto J. Karlovský.



### **Košice — elektrická nákladní lokomotiva**

Pro nákladní dopravu a převoz železničních vagonů na vlečky průmyslových závodů dodala vagonka v Gyóru v roce 1914 dvě dvounápravové elektrické lokomotivy. Jednoduchá skříň vzhledu zavřeného nákladního vozu byla opatřena dvěma řídicími stanovišti a odděleným nákladním prostorem, původně určeným pro kusové zásilky. Elektrickou výzbroj dodala firma Siemens s motory o výkonu 33,2 kW. Lokomotivy byly brzděny ruční, elektrickou a tlakovzdušnou brzdou soustavy Knorr. Kromě taliřových spřáhel byly vybaveny nárazníky a normálními železničními šroubovkami. Označeny byly evidenčními čísly M 1 a M 2. O rok později dodala firma Ganz a spol. v Budapešti třetí lokomotivu stejného vzhledu a přibližně stejných parametrů, označenou M 3.

Pokud modelář bude chtít postavit si část pouliční dráhy nebo napojení tramvaje na železnici má možnost použít plánky (náčrtky) motorových vozů. Pak může přepravovat nákladní vozy do nedaleké malé továrny, která má vlečku po tramvajových kolejích. Přepravu zajišťuje místní dopravní podnik. Na dopravu se používá parní lokomotiva nebo jiné konstrukčně provedené elektrické lokomotivy. Pár nákladních lokomotiv jsem Vám popsal. Stavba takového modelu je jednoduchá. Podobnou pohonnou jednou, kterou jsem použil se upraví do potřebného rozvozu a postaví se skříň motorového vozu. Je to další námět na stavbu zajímavých modelů.

Model malého motorového vozu pro posun do podniku je hotov. Mnoho zdaru do jeho stavby Vám přeje Vladimír Klusáček.

Zdroj:

<http://maxl.g6.cz/en/portrety>

<http://plechovecedule.com>

<http://vencovypindy.blogspot.cz>

<http://www.waymarking.com/gallery>

<http://217.11.252.29/muzeum>

<http://czechfolks.com/plus/2011/02/07/hana-jurcakova-pribeh-mydlarovy-nejmladi-dcery/>

<http://www.mhd.estranky.cz/fotoalbum>

Časopis ABC – technický atlas ABC, tramvaje.

L.Losos a kolektiv - Atlas tramvají, Nadas 1980.