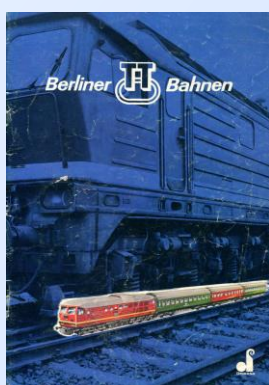


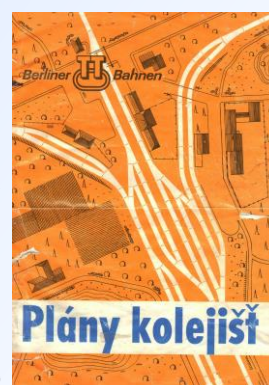
**Mašinky, vláčky, nebo odborněji modelová železnice, to je poklad, o kterém sní snad každý kluk již od útlého dětství. O tom není pochyb. Vzhledem k tomu, že i já jsem byl kluk (a mám pocit, že jsem jím doposud zůstal), nevyhnula se tato „choroba“ ani mně. A jak běh času ukázal, je velmi těžce léčitelná, ve většině případů se jí dokonce pacient nezbaví nikdy.**

První setkání s modelovou železnicí jsem zažil ve velmi raném školním věku, zhruba v polovině 80. let. Často jsem chodil k nedalekým sousedům, jejichž synek vlastnil „tétěčko“. V tuto chvíli již asi bylo předurčeno, že „enkař“ ani „hánulkář“ ze mne nebude. Když jsem vstoupil k sousedům do verandy, byl jsem ohromen. Na zemi se rozprostíralo kolejiště, sice bez krajiny jen tak na linoleu rozložené, ale domečky a mosty tam rozsázené přece jenom byly. Vláčky se po zemi proháněly krásně nemodelově rychle, a to mne fascinovalo ještě více! To byl fofr! „Efzetjednička“ vytočená naplno a já ten ruch sotva stíhal sledovat. A některé lokomotivy dokonce svítily! Vybavuji si BR 56 a Nohabku.

Když se u sousedů zrovna nejezdilo, bylo vše uloženo na půdě ve velikém kufru. Jednou se mi poštětilo a pomáhal jsem na té půdě dělat pořádek. Nějak se došlo i k tomu kufru a už to bylo. Od té chvíle byl jedním velikým magnetem, jemuž bylo převelice těžké odolat. Prostě mne přitahoval. I otevřel jsem jej. Do ruky se mi dostala zvláštní kolej, vypadala jako kolejová váha a vůbec mne nenapadlo, k čemu by mohla sloužit. Byla to rozpojovací kolej, jak mi pohotově sdělil majitel. Rozpojovací? Inu, když rozpojovací, tak asi slouží k rozpojování... To jsem nemohl nezkusit. Ale až tam budu sám. Neměl jsem dovoleno brát vozidla do ruky. Chvíli se tedy zase dělalo, ale mé myšlenky směřovaly stále jen ke kufru. Najednou jsem se ocitl na půdě sám. Honem! Vyndal jsem pár rovných kolejí z kufru, spojil je a položil na trám. Mezi nimi byla samozřejmě i rozpojovací kolej. Dodnes si pamatuji, že jedním ze dvou vozů, které jsem zkoušel rozpojit, byla zelená dvouosá cisterna BP rakouských drah (později byl tento kousek součástí mého vozového parku). Nasadil jsem vozy, spojil je (měly ještě stará kovová spřáhla Zeuke), najel nad rozpojovací mechanismus a zvednul. Povedlo se! Fakt to funguje! A to jsem ještě nevěděl, že lze kolej ovládat i na dálku. Znovu jsem byl fascinován a kouzlu modelové železnice jsem propadal stále více. Já bych chtěl taky vláčky!



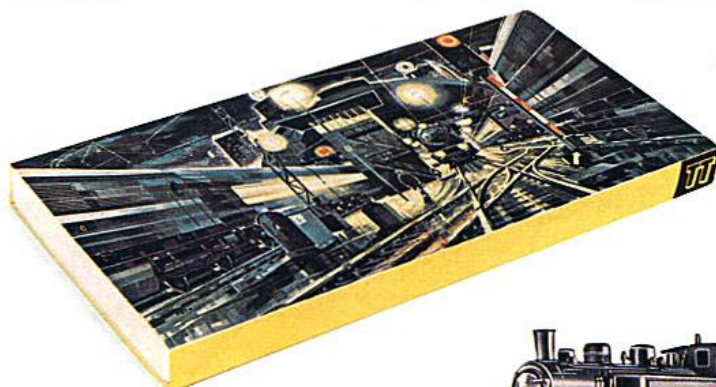
Mimo tohoto kufru plného všeho možného měl soused také katalog BerlinerTTBahnen na rok 1978 a český výtisk sešitu Plány kolejišť. Ty mi zapůjčil a já jsem denně trávil spoustu času tím, že jsem jimi listoval a četl slovo od slova. A to prosím několik let! Katalog i Plány kolejišť mi totiž nakonec nechal, takže jsou dodnes v mém vlastnictví a rád si je pln nostalgických vzpomínek na mé začátky občas prolístuji. A že jsou ty vzpomínky opravdu silné! Kdysi jsem měl v ruce dokonce tiskoviny Zeuke z let šedesátých, tuším, že byly v polštině. I ty jsem hltal stránku po stránce, obrázek po



obrázku. Nedokážu popsat pocity, které se mě při listování těmito sešitky zmocňovaly, ale dokážu si je i dnes velmi dobře vybavit. Snad čtenáři tohoto článku vědí, o čem mluvím, jistě obdobné pocity zažili též.

Čas plynul, ani přesně nevím, kolik dnů mého šťastného a bezstarostného (bez nadsázky) dětství zmizelo v nenávratnu. Nastaly prázdniny, ovšem to nijak nebránilo styku s kamarády ze školy. S jedním takovým jsem se stýkal velmi často, téměř denně. Jednou jsme byli u něho v pokojíčku, on najednou

vstal, odešel vedle do ložnice, chvíli něco hrabal pod postelí a vrátil se s krabicí, na jejímž víku byl zatraceně zajímavý obrázek noční stanice s blyštivými kolejiemi a vlaky na nich. Už jen ten obrázek ve mně vyvolával nepopsatelné, ale příjemné pocity. Ztuhl jsem. Copak je asi uvnitř? Samozřejmě jsem tušil... Po otevření krabice se na mě z polystyrenového lůžka smály dvě vlakové soupravy a několik kolejí. Bylo to opět „tétéčko“ – větší set TT-start, pro zvědavce to bylo katalogové číslo 1991, viz obrázek z katalogu níže. Tenkrát jsem však ještě neměl potuchy o rozdílu produktů Start a Hobby někdejšího výrobce BerlinerTTBahnen. Prostě jsem měl před sebou zase vláčky! Z kolejí se dal postavit ovál s odbočnou kolejí pro střídání souprav – jedné nákladní s parní lokomotivou, druhé osobní s imitací francouzské elektrické lokomotivy CC 7001 ve značně zjednodušeném pojetí na pojezdu, který se používal též pro „startáckého“ Sergeje a pro Schienenbus VT 2.09/BR 171/172. O tom jsem tehdy samozřejmě neměl nejmenšího tušení. Nikdo si nedovede představit, jak rád jsem k tomuto kamarádovi chodil na návštěvy. Nedokázal jsem proto pochopit, proč nás jeho tatík stále posílá ven. Co tam? Vždyť tam svítí slunce a je strašné teplo! Lépe je doma v chládku u vláčků. Nestačilo nám ale jezdit jen s vláčky, začali jsme si z papíru dělat i domečky, později přibýly i dvě plastické stavebnice z NDR – skladiště a stavědlo. Bylo to fajn, ale stále jsem ještě neměl své vláčky doma, abych si s nimi mohl jezdit, kdy mne napadne, takže jsem kamarádovi trochu záviděl. Snad se někdy dočkám...



**1991 – Zweizug-Geschenckpackung**  
Enthält einen Schnellzug mit Ellok, einen Güterzug mit Dampflok, 1 Gleisoval, Anschlußgleis, 2 Handweichen mit Ausweichgleis, Fahrtransformator



**1991 – dárková souprava se 2 vlakovými soupravami**  
Obsahuje rychlík s elektrickou lokomotivou, nákladní vlak s parní lokomotivou, kolejový ovál s přípojnou kolejí, 2 ruční výhybky s paralelní potkávací kolejí, regulační ovládací transformátor.



**Unser Start-Schlager**  
Nejlepší kůň z naší stáje TT-start

2 Züge mit Gleisen und Weichen in attraktiver Geschenkpackung – das ideale Geschenk für die Jugend!

2 vlaky s kolejiemi a výhybkami v atraktivním dárkovém balení – ideální dárek pro mládež!



**1990 – Zweizug-Geschenckpackung**  
Enthält einen Personenzug mit Dampflok und einen Güterzug mit Ellok. Sonstige Bestückung wie 1991.

**1990 – dárková souprava se 2 vlakovými soupravami**  
Obsahuje osobní vlak s parní lokomotivou a nákladní vlak s elektrickou lokomotivou; jinak přední jako 1991.

A dočkal! Dost často jsem cestou ze školy chodil za známým sklenářem. On byl takový hračička. Lepil lodě, sbíral figurky, odznaky, přívěšky, stavěl dioráma s historicko-vojenskou tematikou a mimo jiné se mu doma na půdě válely nějaké staré vláčky – tétéčko! A taky řekl, že se po nich podívá a že mi je dá. Nebylo to sice hned, párkrát jsem se neomaladě připomenul, ale v mém věku se to dalo ještě chápat a tolerovat. Nakonec jsem je dostal! Souprava s jednou výhybkou, pěti vozy a výše zmíněným „ošizeným“ Sergejem.

To bylo radosti! Koleje byly sice zašlé, lokomotiva téměř nefunkční, ale mě to kupodivu nevadilo. Několik měsíců jsem si jezdil jen tak se samotnými vozy rukou tlačnými. Nakonec jsem i já dostal zbrusu nový set. Při jedné cestě do Hradce Králové jsem jej zahlédl v Prioru. Po nedlouhém přemlouvání jsme se tam nakonec vrátili a já si vítězoslavně domů vzal nové vláčky! Byl konec ručnímu tlačení „bezlokomotivního“ vlaku. Tento set s katalogovým číslem 1984 obsahoval zelenou parní lokomotivu řady 92 (mimochodem s plnohodnotným pojezdem), 3 historické osobní vozy, dva nákladní, kolejový ovál, ruční stop-výhybku pro odbočnou kolej, zarážedlo, šroubovák s magnetem na rozpojování a trafo TT-Start. Časem se má sbírka rozrostla o nějaké koleje a výhybky, stromky VERO (vše kupované především v DTM v Praze), později mi bráška ze zájezdu do NDR přivezl dánskou Nohabku a dvě jídelní Mitropy. To už jsem měl desku a plánoval kolejiště. Předtím však ještě jeden kamarád dostal vláčky. Ten měl dokonce příbuzenstvo v tehdejší NSR, takže pro něj nebyl problém se k tomuto pokladu dostat. Ovšem on se již honosil soupravou Hobby katalogového čísla 1925 správy DB. Jednoho dne jsme se rozhodli, že své koleje spojíme a postavíme něco většího. A tak se u nás v obýváku na koberci proháněly vlaky po dlouhém oválu i s výhybkami.

Několik měsíců jsem si jezdil jen tak se samotnými vozy rukou tlačnými. Nakonec jsem i já dostal zbrusu nový set. Při jedné cestě do Hradce Králové jsem jej zahlédl v Prioru. Po nedlouhém přemlouvání jsme se tam nakonec vrátili a já si vítězoslavně domů vzal nové vláčky! Byl konec ručnímu tlačení „bezlokomotivního“ vlaku. Tento set s katalogovým číslem 1984 obsahoval zelenou parní lokomotivu řady 92 (mimochodem s plnohodnotným pojezdem), 3 historické osobní vozy, dva nákladní, kolejový ovál, ruční stop-výhybku pro odbočnou kolej, zarážedlo, šroubovák s magnetem na rozpojování a trafo TT-Start. Časem se má sbírka rozrostla o nějaké koleje a výhybky, stromky VERO (vše kupované především v DTM v Praze), později mi bráška ze zájezdu do NDR přivezl dánskou Nohabku a dvě jídelní Mitropy. To už jsem měl desku a plánoval kolejiště. Předtím však ještě jeden kamarád dostal vláčky. Ten měl dokonce příbuzenstvo v tehdejší NSR, takže pro něj nebyl problém se k tomuto pokladu dostat. Ovšem on se již honosil soupravou Hobby katalogového čísla 1925 správy DB. Jednoho dne jsme se rozhodli, že své koleje spojíme a postavíme něco většího. A tak se u nás v obýváku na koberci proháněly vlaky po dlouhém oválu i s výhybkami.

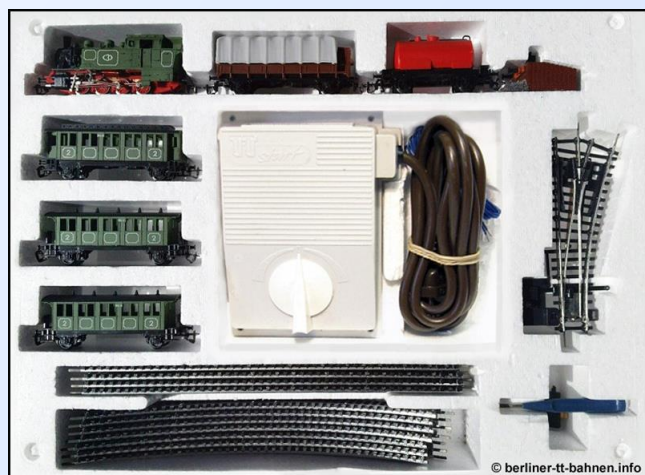
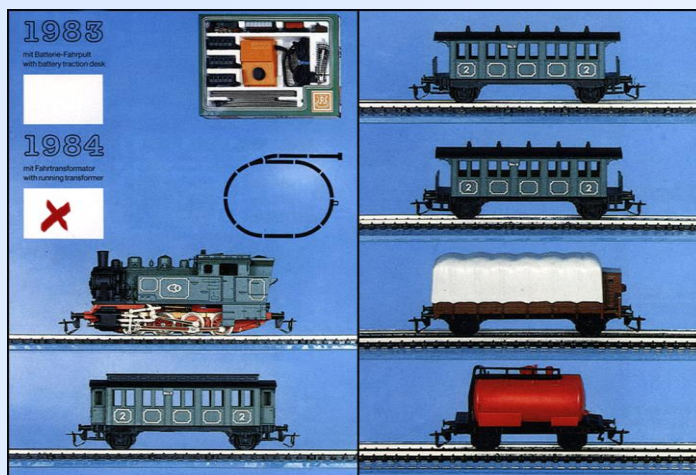


Foto vlevo laskavě poskytl pan Rimbeck: [www.berliner-tt-bahnen.info](http://www.berliner-tt-bahnen.info)



Když se nad tím zamyslím, bylo vlastně v mém okolí dost kamarádů, kteří měli doma jakýkoli set. Ať už začátečnický, nebo pro pokročilejší modeláře, či prostě zbytky výbavy, kterou od někoho dostali. Ale nakonec jsem u toho zůstal pouze já. Všichni, které dnes potkávám, mají svoji sbírku uloženou někde v krabici nebo v kufru, pokud ji vůbec mají.

Ještě jedna zajímavá příhoda se mně a kamarádům stala. Soused z vedlejšího domu šel jednoho dne do kůlny a přinesl odtamtud papírovou krabici plnou rezatých kolejí, návěstidel a lampiček. To bylo něco! Žárovky v návěstidlech byly sice stejně velké jako modelový člověk, ale komu by to vadilo? V té době a v tom věku jsme takto neuvažovali. A bylo to zadarmo. Určitě se z toho něco vybere! Vybralo, ale kvalita poskytnutého materiálu nemohla v žádném případě zaručit bezstarostné poježdění a bezporuchovou funkčnost. Velmi brzy tyto exempláře vzaly zaslavě a nedočkaly se ani toho, abych je použil na stavbu kolejiště.

V posledních letech mé základní školní docházky jsem se ale stýkal nejvíce s jedním o tři roky starším kamarádem z vedlejší vsi. Ten už měl doma i desku a zkoušel stavět stabilní kolejiště. Já vlastně také. On jej narozdíl ode mne nikdy nedokončil, později přešel na velikost H0 (nakonec se však vrátil k TT a trochu paradoxně se stal v 90. letech majitelem kolejiště mého), ale to nemění nic na tom, že s ním a u něj jsem strávil nejvíce času věnovaného železnici, teď už ovšem i té skutečné. On sám se učil na železničním učilišti (tuším že v Kořenově) a já pomalu propadal i kouzlu velké železnice. Procházky k trati za lesem nebo prolézání zarostlé stanice Lampertice jenom proto, aby mi ukázal, že je tam opravdu v houští napůl rozebraný angličák, to byly neskutečně romantické časy! Také jsme se jednou vydali od přejezdu mezi lampertickými lukami dále po trati směrem na Královec, abych konečně na vlastní oči viděl mechanickou předvěst, kterou jsem vždy jen míjel v motoráčku. Troufnu si tvrdit, že tyto zážitky měly jednoznačně přímý vliv na moji volbu dalšího studia. Učitelé na SPŠŽ v České Třebové už se na mě a mně podobné určitě těšili...

Milou skutečností bylo, že ve výše uvedeném městě, které mělo tu čest a na 4 roky se stalo místem mých studií (nebo jsem měl tu čest já?), se nacházel i modelářský obchůdek, takže jsem měl relativně blízko ke zdroji modelářských materiálů. Smůla ovšem byla, že můj zdroj – tedy peněženka – nebyl bezedný a byl hlavně převelice omezený! I přesto jsem si tam během prvního roku studií koupil minimálně dva nákladní vozy – zelený poštovní Gbs za 22 Kčs a 4osý šedý uhlák SBB/CFF za 38 Kčs, stavědlo Altmitweida (cenu si nepamatuji) a dvě traťky FZ1 po 120 Kčs. Krom toho se s vozy obchodovalo systémem „kus za kus“ i na našem internátu v Brandýse nad Orlicí. Hned v prvním ročníku jsem získal krytý vůz Bromberg výměnou za 4osý chladiřenský vůz. Dodnes jej mám. V té době též probíhaly práce na mém kolejišti, trávil jsem tedy každý víkend mícháním klišu, lepením trávy, stavebnic domečků a vlastně vším, co s touto činností souvisí.



Kolejiště mělo dva nezávislé okruhy, tříkolejnou stanici, kusou kolej, skladiště, výtopnu a vlečku k pile. Tunel byl dvojkolejný. Z tehdy běžných lepenkových jízdének jsem si dokonce postavil celkem povedenou funkční světelnou předvěst AŽD a zabezpečovač VÚD k přejezdu za mostem. Elektrosoučástky jsme kupovali v komisi. Za neuvěřitelných 5 korun československých byl k mání jakýsi plošný spoj včetně vhodného tranzistoru, kondenzátorů a potřebných rezistorů. Přístup k malým ledkám jsme měli také, o součástky tedy nouze nebyla. To se to stavělo! Škoda, že jsem tehdy nefotil. Existuje jen jediná a více méně náhodně pořízená fotografie části kolejiště, viz obrázek vlevo.

Jak ubíhala léta, měnil jsem trochu své postoje a o prázdninách mezi 2. a 3. ročníkem roku 1992 jsem se setkal tváří v tvář s kytarou. To byl osudový okamžik, neboť od té doby šla železnice stranou. Kytara vpadla do mého života a nic jiného mě nezajímalo. Když jsem se někdy potom přiblížil k modelářskému obchůdku, tak jsem se tam podíval jen proto, že jsem měl cestu kolem. Modely mi nic neříkaly. Dokonce mi uniklo období přelomu, kdy z obchodů zmizely mně známé lidové ceny a místo nich se na cenovkách objevily několikanásobně vyšší sumy. To trvalo až do roku 1997. Tehdy jsem se „usadil“ a začal žít rodinným životem. Kytara šla poněkud stranou (to už byla elektrická i s výbavou) a já jsem vyhrabal kufřík s uloženými vozidly. Zase se mi na tom začalo něco líbit. Samo to jezdilo, nedělalo to moc kraválu na rozdíl od kytary, prostě pohoda. Koupil jsem tedy poprvé v životě dvě profilové flexikoleje a začaly hrátky

v obýváku na koberci. Napadlo mě udělat si dioráma. Proč ne? Zjistím, jestli ve mně něco zůstalo. Zkusil jsem motiv trati v oblouku pod svahem překonávající silnici po kamenném mostě. Povedlo se. Byl jsem s výsledkem velmi spokojen. Toto dioráma bylo později použito do mého kolejiště, ještě později jej měla moje mladší dcerka na hraní. Styl stavění byl typicky „endéerácký“ (jiný jsem v té době ani neznal), dokonce i fotografie v katalogu Tillig (ani jsem nevěděl, že BTTB už neexistuje) byly z kolejišť stavěných tímto stylem. Prostě mne tehdy nenapadlo, že by vůbec mohl existovat realističtější způsob napodobení krajiny. Trochu mi, obrazně řečeno, ujel vlak.



Změna funkce v mém zaměstnání a každodenní používání e-mailu a internetu vnesly do mého modelářského snažení nový, čerstvý vítr. Pochopil jsem, že éra starého stylu hračkovitých kolejišť stylu NDR je na ústupu (v žádném případě se ale nedá tvrdit, že by vymizela). Nové možnosti, nové technologie, nové materiály, to vše pro mne do té doby zcela neznámé, mi umožnily procitnout a zamyslet se. Díky lidem v diskuzních fórech (a následně i mimo ně) jsem začal být náročnější a sám na sebe přísnější. Možná mi v současnosti stavba kolejiště trvá déle, zato jsem mnohem spokojenější s výsledkem. Spoustu věcí, které se v obchodech nabízejí za mnohdy vysoké částky, je možno vlastními silami za použití minima továrních výrobků vyrobit svépomocí. Pravda, někdy je to trochu náročnější na čas, ovšem ušetřené náklady se potom hodí a je možno je investovat do věcí, na jejichž výrobu se sami necítíme nebo je to v domácích podmínkách pro daného jedince technicky neproveditelné, případně není dostatečně zkušený.

Co dodat? Rozpovídal jsem se a zavzpomínal celkem slušně. V tomto článku je obsaženo bezmála 20 let mého života (myšleno do doby jeho sepsání), i když pár roků bylo spíše s kytarou po boku. Některé mé zážitky jsem úmyslně neuvedl. Buď proto, že jim nepřikládám valného významu, nebo prostě proto, že jsou podobné jiným zde zmíněným. Železnici, ať už velkou, nebo tu malou, mám pěkně pod kůží. Přestože jsem na ní navzdory odbornému vzdělání nikdy nepracoval, mám ji rád a rád po ní i cestuji. Dnes je to sice většinou dražší a časově náročnější záležitost než cestování po vlastní ose, ale tu romantiku nikde jinde nezažijete. Velmi rád také vzpomínám na praxe, které jsme měli každé pondělí. Pravda, osobní pokladna mě zrovna moc nebavila, ovšem signalista nebo výhybkář, to bylo něco jiného. A nejlepší byly 14denní praxe v období maturit, kdy jsme chodili do stanic poblíž místa svého bydliště. To vše už ale odvál čas.

Pokud se vy, čtenáři, s tímto článkem ztotožníte, zavzpomínáte na své začátky nebo se u něho alespoň příjemně odreagujete, splnil přesně svůj účel. Měl jsem potřebu své vzpomínky a pocity spojené s železnicí dostat ven. Pokud vás článek vůbec neoslovil nebo jste se u něho nudili, nic vám nebrání jej zavřít a já se předem omlovám za ztracený čas, který jste jeho četbě věnovali. Každopádně vám všem přeji do budoucna mnoho krásných chvil strávených u té kouzelné velké i malé železnice!

*Revize článku proběhla dne 19. května 2021.*

**Zeüke-Bahnen**

**Berliner  Bahnen**

**TILLIG  BAHN**