

Zeüke-Bahnen V souvislosti s revizí článku o mých železničně-modelářských začátcích mne oslovil pan Tomáš Pech, aby též přispěl svojí troškou do mlýna. Původně byl text určen pouze mně, ale shodli jsme se na tom, že by mohlo být fajn jej zveřejnit a podělit se o vzpomínky s ostatními. Začal vznikat již před dvaceti lety, kdy pan Pech plánoval spuštění vlastních stránek. K tomu ale nakonec nedošlo. Využíváme tedy příležitost nyní. Tyto „vzpomínkové“ texty se dobře čtou a člověk má možnost nahlédnout do osobní historie někoho dalšího se stejným koníčkem. V tomto případě je nutno smeknout před tím, jaké si autor pamatuje detaily, včetně rozměrů kolejišť.



To, že se modely železnic staly mým koníčkem, způsobil nejspíš fakt, že jsem vlakem pravidelně jezdil na víkendy na chatu u Davle už od svých dvou let. Mimoto jsem v dětství do roku 1964 bydlel u Libeňského mostu s výhledem na posun v Holešovickém přístavu. Protože jsem byl schopen sledovat techniku až od roku 1968, nejvíce jsem si oblíbil období do roku 1974 (zhruba epocha IVa), kdy se vyskytovaly pohromadě vozy rakouského původu, československé vozy, vozy z poválečné obnovy, šedesátých let, a dokonce první typové konstrukce UIC.

Asi v roce 1962 rodiče koupili startovní osobní soupravu H0 s kolejiemi s tehdy ještě papírovými pražci. K tomu 2 výhybky, z druhé ruky bakelitové koleje s poněkud užším rozchodem a amatérský transformátor. Protože byl na 220 V, byl ještě použit zářivkový autotransformátor 120/220 V. Kolejiště bylo vestavěno do šuplete pod gaučem. Vpravo dvojkolejná nádraží v oblouku s jednou kolejí v tunelu. Nádražní budova byla u vzdálenější výhybky. Vpředu prudké stoupání v přímé koleji jako na pouťové horské dráze a transformátor s reostatem a dvěma vypínači. Vlevo spirála jeden a půl kruhu. Koleje byly nad sebou na galerii nebo

„polotunelu“. U koleje v klesání stál malinký domek velikosti závorářského stanoviště, ale závory na kolejišti nebyly. Ježdění jsem si moc neužil, ale rodiče si užili po nocích lepení nádraží Lauterstein. Kolejiště skončilo v roce 1964 při stěhování do nového bytu. Z lokomotivy se dochovala dvě dvojkolí, ozubené kolečko, motorek s držákem, držák sběracího drátku a dále pozůstatky výhybek. Úlomky bakelitových kolejí jsem později našel jako svědky zašlých časů na chatě při stavbě na místě bývalého kompostu.

V roce 1967, v mých 11 letech, jsem si koupil za první ušetřené kapesné první vlastní modelovou železnici v ceně 65,- Kčs. Jednalo se o soupravu TT-start na baterie s červenou T 334 a dvěma nákladními vozy. Plechové koleje byly tehdy ještě patkové a takové se prodávaly i samostatně. Koleje starého typu měly jednu výhodu. Vlastní výlisek pražcového podloží byl upraven pro všechny délky kolejí, takže koleje se daly v případě potřeby půlit a čtvrtit. Postupně jsem dokupoval lokomotivy, vagóny, koleje a výhybky. Vše, tedy vozidla i ostatní materiál, se zachovalo dodnes. Lokomotiva přežila i takové věci jako promazání olejem do šicích strojů a jeho následné zaschnutí, a dokonce i ježdění na hromadě písku na chatě.



Po období sestavování kolejí na podlaze jsem se pustil do stavby kolejiště. Tenkrát se mi nelíbily vlakodromy s nahuštěnými kolejemi, předváděné na výstavách nebo třeba ve venkovním pavilonu Technického muzea a v Domu dětí na Hradě. Navrhl jsem jednoduchý velký ovál obdélníkového tvaru o rozměrech 2 270 × 1 360 mm, v podstatě také vlakodrom, ale bez nahuštěných kolejí. Trať vedla převážně po okraji kolejiště, pouze v nádraží vedla 180 mm od okraje. Kolejiště bylo navrženo jako rozkládací na panelech. Otec truhlář mi vyrobil jednotlivé panely, robustní, těžké, s rámem z dřevěných hranolů 120 × 50 mm naležato, pobité sololitem. Navzdory své masivnosti se kroutily. Jednotlivé panely se spojovaly pomocí nejkratších rovných kolejí délky 57 mm. Negativní zkušenosti se spojováním zapříčinily, že se stále vyhýbám stavbě segmentového kolejiště. Celkový rozměr kolejiště s okruhem byl 2 300 × 1 590 mm. Po doplnění o další panely dosáhlo kolejiště délky 3 800 mm a největší šířky 1 920 mm. V dětském pokoji o celkové ploše 5,6 × 4,5 m bylo místa dost.

Na panelu 1 395 × 530 mm vpředu bylo tříkolejné nádraží. Dopravní i manipulační koleje měly délku asi 800 mm mezi námeznyky. Tehdejší výhybky Zeuke nebylo možno kvůli pevným přestavníkům umístit těsně za sebou, musela mezi nimi být nejkratší rovná kolej délky 57 mm. Protože jsem ji v zásobách zrovna neměl, použil jsem rovné koleje střední délky 114 mm. Těsně před likvidací jsem rekonstruoval přestavníky tak, aby výhybky šly umístit těsně za sebou.

Prostřední panel 1 395 × 530 mm byl bez kolejí. Byla zde pouze ulice lemovaná domky, několik samostatných domů a kostel. Zadní panel 1 395 × 530 mm obsahoval výhybnu s nástupištěm (dvojkolejné nádraží bez manipulační koleje). Nádražní budova nebyla postavena. Boční panely měřily 1 590 × 335 mm a 1 590 × 570 mm a obsahovaly spojovací úseky délky 798 mm, zakončené čtvrtkruhy nejmenšího poloměru, mechanická vjezdová návěstidla a předvěsti. Jednoramenná návěstidla německého typu jsem upravoval na přibližně „česká“ odštípnutím talíře z ramene. Širší boční panel obsahoval navíc rovné úseky délky 228 mm v prodloužení nádraží, několik mostů, řeku s jezem a mlýnem a odbočky spojovacích tratí k malému okruhu.

Později jsem postavil malý panel 900 × 700 mm s jednoduchým oválem pro běžné ježdění, který představoval zastávku s nákladištěm mezi dvěma tunely v obloucích a který se dal pomocí spojovacího panelu 405 × 380 mm připojit k velkému oválu. Ještě jsem si vymyslel velké odstavné nádraží s depem na panelu 1 600 × 1 200 mm. Na tomto panelu jsem postavil jen spojovací trať, ale odstavné nádraží, velké depo ani plánovaný říční přístav se už realizace nedočkaly.

Kolejiště jsem dovedl do fáze hrubé stavby s úplným elektrickým zapojením. Spodek trati tvořil proužek sololitu přilepený na špalíčcích. Štěrky byly modelovány podložením hrubým smirkovým papírem. Koleje nebyly lepeny, což usnadnilo pozdější demontáž. Trať byla téměř v rovině s reálnými sklony do 20 %, ale nad základnou panelů kvůli modelování mostů. Domečky byly osazeny, ale krajinu jsem ani nezačal tvořit. Kolejiště bylo rozděleno na izolované úseky: staniční koleje, zhlaví a mezistaniční úseky. Před návěstidly byly vypínatelné úseky pro zastavení vlaku podle návěsti na návěstidle, pro průjezd opačným směrem samozřejmě napájené přes diodu. Usměrňovací kolej jsem měl, ale na kolejišti nepoužil. Diodu jsem vytvořil experimentálně z jednotlivých desek rozebraných výprodejních selénových usměrňovačů.

Na malém oválu jsem experimentoval se zastavováním vlaku v zastávce pomocí časového spínače Zeuke. Pracoval na tepelném principu. Bimetalový spínač byl omotán odporovým drátkem. Při určitém nastavení nestačil vychladnout do následujícího průjezdu a vlak pak zastavoval pouze při každém druhém průjezdu.



Veškeré elektrické zapojení bylo v souladu s návody k příslušenství souhrnně uvedenými v publikaci **Po správné koleji s železnici TT**. Mohutný ovládací panel měl uprostřed jeden transformátor FZ1 a po jeho stranách celkem 12 klávesnic staršího provedení Zeuke. Na ovládacím panelu nebylo žádné schematické zobrazení kolejiště. Vše bylo řešeno symboly u jednotlivých kláves. Všechny domečky měly žárovku na osvětlení. Osvětlení nástupišť a ulic zůstalo pouze v přípravě. Plánované využití zpětných kontaktů výhybek se nedočkalo realizace. Pouze u návěstidel jsem prováděl pokusy se



závislostí vjezdového návěstidla na předvěsti. Propojoval jsem povelové kontakty návěstidla a zpětné kontakty předvěsti, potom i opačně, ale správnou závislost se mi zprovoznit nepodařilo. Každý panel byl připojen vlastním kabelem k ovládacímu panelu. Konektory byly použity různé. Ovládání umožňovalo současnou jízdu pouze jednoho vlaku. Doplnění dalším transformátorem zůstalo už jen v plánu.

V osmdesátých letech jsem už kolejiště nepoužíval a zcela jsem ho zlikvidoval na začátku let devadesátých. Materiál jsem plánoval použít na výstavbu běžného vláčkodromu. Po přestěhování do menšího bytu vzal tento plán definitivně zsvě.

Prodejna vláčků byla tenkrát u Prašné brány. Dokonce se tam ještě několik let prodávaly plechové vláčky Merkur. Moje obvyklá nákupní trasa vedla přes Mladého technika v Pařížské, Prašnou bránu a Mladého technika v Jindřišské. Později přibyla opravna vláčků v průchodu na Senovážné náměstí (na původní adrese v Biskupské 10 jsem nikdy nebyl). Než jsem si našetřil 120,- Kčs na Hektora Zeuke, tak už z prodeje definitivně zmizel. Až po dlouhé době se objevily dvounápravové paskvily BTTB s visíciemi jednonápravovými „podvozky“ (uspořádání náprav 1B1). Prodejna u Prašné brány zanikla někdy po roce 1980 (v roce 1984 už zde byla večerka s prodejem potravin) a sortiment převzaly prodejny Mladý technik,

