

VÝROBA NÁKLADU DO OTEVŘENÝCH VOZŮ (19.7.2004)

Jednoho dne jsem začal být nespokojen ze vzhledem nákladu, který vozily mé otevřené nákladní vozy. Mám na mysli především imitaci uhlí a dříví, které bylo k někdejšímu Berliner TT Bahnen uhlákům dodáváno. Obojí jsou jen plastové výlisky, které nebyly nijak barevně upraveny. U uhlí to nebylo tak hrozné, prostě bylo černé, ale dřevo bylo žluto-béžovo-okrovo-kdovíjaké, jenom ne podobné dřevu. Sice jsem si jej trochu barevně doladil, ale stále to byl jen jednolitý výlisek z plastu. Proto jsem si začal pomalu vyrábět vlastní náklad. Začal jsem štěrkem, poté jsem se pustil i do uhlí.

Jako základ pro „hmotu“ nákladu jsem použil obyčejný pěnový polystyren. Z něho jsem si ostrým odlamovacím nožem vyřezal kvádry, které velikostně odpovídaly nákladovému prostoru vozů, do nichž jsem náklad vyráběl. Pak jsem každý z kvádrů začal opracovávat. Tímtež nožem jsem do kvádrů „vymodeloval“ patřičný počet kupek, podle velikosti vozu – **obrázek 1**. Do běžného dvouosého uhláku **Es...** jsem udělal čtyři kupky, do čtyřosého **Eas...** pět kupek, do starého dřevěného **Omu** tři kupky.

Po vytvarování správného tvaru byly všechny polystyrenové polotovary natřeny neředěnou temperou – pro štěrkový náklad hnědou, pro uhlí černou. Nátěr alespoň trochu pomůže tomu, aby mezi jednotlivými kamínky nákladu neprosvítal bílý polystyren. Po zaschnutí barvy můžeme začít lepit náklad. Je sice pravda, že při natírání lepidlem (Herkules) se zase barva trochu naruší a rozetře, ale není to tak hrozné. Po natření lepidla už zbývá jen zasypání požadovaným typem nákladu. Pro štěrk jsem si dojel do Královce (043) na nádraží pod zrušenou nákladovou rampu, která sloužila k překládce štěrku z automobilů na vozy. V Královci je totiž kamenolom, ze kterého se ještě minulý rok vozil štěrk na nádraží. Rampa se v současné době rozebírá, nicméně roztroušeného štěrku je tam stále dost, dokonce i toho jemného, až prachového. Ten jsem si také nabral (byla ho plná igelitová taška). Druhý den jsem začal přesívat. Největší nevhodící se kameny (30-40 mm) jsem vybral hned, zbytek už obstaraly dva síťové cedníky z naší kuchyně. Tím větším jsem oddělil dvoumilimetrové a větší kameny od drobnějšího zbytku, tím menším jsem rozdělil zbytek na rozměrově dokonalý „tétéčkový“ štěrk hodící se i pod koleje a na prach s minikamínky, který se hodí na jakoukoli polní či lesní cestu.

S uhlím to bylo horší. V troskách zbourané dřevěné kůlny u našeho domu jsem nasbíral asi čtvrt kilogramu (hnědého) uhlí, které jsem pak v několika (v mnoha) etapách drtil kladívkem v papírové krabici od bot na cihle. Stále dokola: rozdrtit, přesát, rozdrtit, přesát..., až mi na cedníčku zbyly kousky odpovídající svým rozměrem asi velikosti H0 (odhadem). Moc jich ale nezbylo. I ty však časem zpracuji na svém ručním drtiči. Zatím jsem si je odsypal do skleničky. Přesáté uhlí pak bylo nutno zbavit prachu (mouru), který při práci velmi prášil. K tomu mi dobře posloužilo kontrolní síto s jemností 0.250 mm. Po tomto přesátí již bylo uhlí naprosto čisté, neprášivé, nešpinivé.

Pokračujme tedy. Různými způsoby získaný materiál jsem nasypal na barvou a lepidlem natřený polystyrenový blok, pořádně umačkal a poté znovu hodně, hodně a ještě více zasypal. Přes noc lepidlo zaschlo a bylo možné z hromady kamínků „vyhrabat“ hotový náklad. Je však potřeba jej štětcem pořádně omést, aby opadala špatně přilepená zrnka. Najde-li s místo, kde se polystyren přeci jenom dostal k dennímu světlu, není nic jednoduššího, než místo potřít lepidlem, zasypat kamínky a znovu přimáčknout. Přimáčknutím se na povrch vždy dostane malinko lepidla, proto je dobré na lepené místo volně nasypat další kamínky. Herkules má tu vlastnost, že je po zaschnutí dostatečně transparentní a nehyzdí nám vytvořenou práci, tedy i volně usazená zrníčka, pokud se dostatečně neuchytí, nám po odpadnutí neodkryjí žádné zaschlé bílé lepidlo.

Další variantou, jak si vyrobit nyní již konkrétně uhelný náklad, je možnost použít právě ty lesklé plastové výlisky. Pokud s nimi provedeme to samé co s polystyrenovými výřezky, vypadají stejně dobře, mají jenom tu nevýhodu, že jsou všechny tvarově téměř stejné. Záměrně píše téměř, protože přeci jenom je tam rozdíl v síle vrstvy posypu, takže se minimálně tvarově liší. Ale kupky mají uspořádány stejně – na krajích velké, uvnitř malé – **obrázek 5 vpravo**. To se u

polystyrenu nemůže stát, protože i kdybyste chtěli, tak jen velmi těžko se vám podaří vyříznout dva identické kousky. Já sám jsem použil pro svých 10 **Es...** uhláků pouze tři výlisky. Dohromady mám k dnešnímu datu ve svém vozovém parku 13 vozů plných uhlí. Výroba nákladu tímto způsobem není nijak náročná, dokonce ani časově (pokud neberu v úvahu přesívání), a už vůbec ne finančně. Stačí pár kapek lepidla, jakákoliv přibližně 15 mm silná destička pěnového polystyrenu, tempera a vlastní materiál na znázornění nákladu. Samotný hotový náklad působí možná trochu neumělecky, ovšem po jeho vsazení do vozu je vidět pouze vršek, na kterém jsme si přeci dali záležet... ☺ Vřele tuto úpravu doporučuji, vlak na kolejišti vypadá hned lépe. Když už jsem byl v tom, nedalo mi to a poupravil jsem malinko také obsah tendru své jediné páry – 455. Tam jsem původní kovovou imitaci (slouží zároveň jako závaží) natřel lepidlem a zasypal uhlím. Po zaschnutí jsem poupravil špatně zakrytá místa výše uvedeným způsobem a bylo to. Teď ta moje čouda jezdí opravdu na uhlí... ☺ - **obrázek 7**.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obrázek 1 – Polystyrenový základ



Obrázek 2 – Polystyrenový základ po nabarvení



Obrázek 3 – Hotový náklad (štěrk)



Obrázek 4 – Hotový náklad (uhlí)



Obrázek 5 – Vlevo uhlí s polystyrenovým základem, vpravo náklad vyroben z továrního výlisku



Obrázek 6 – štěrk a uhlí vyrobené podle výše uvedeného návodu



Obrázek 7 - uhlí v tendru lokomotivy



Obrázek 8 – Detailní pohled na štěrk



Obrázek 9 – Detailní pohled na uhlí