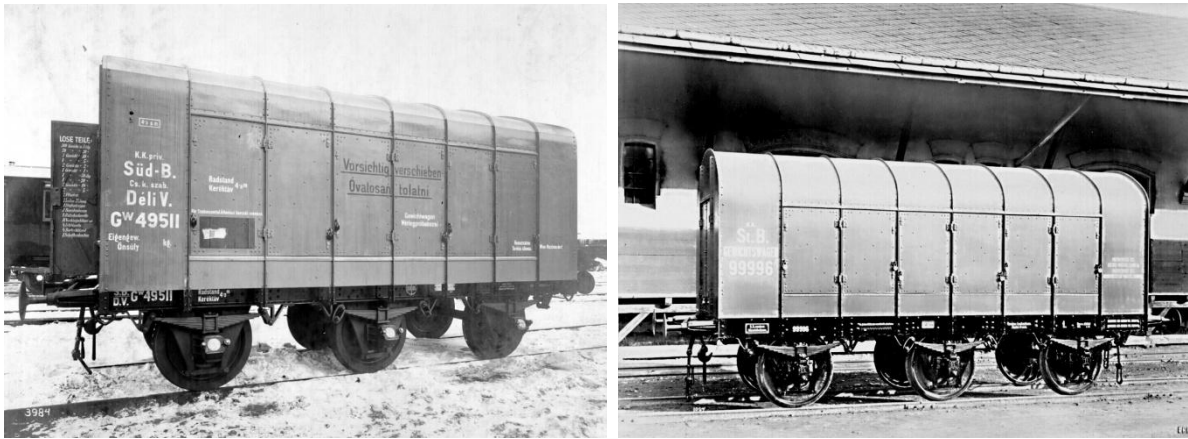
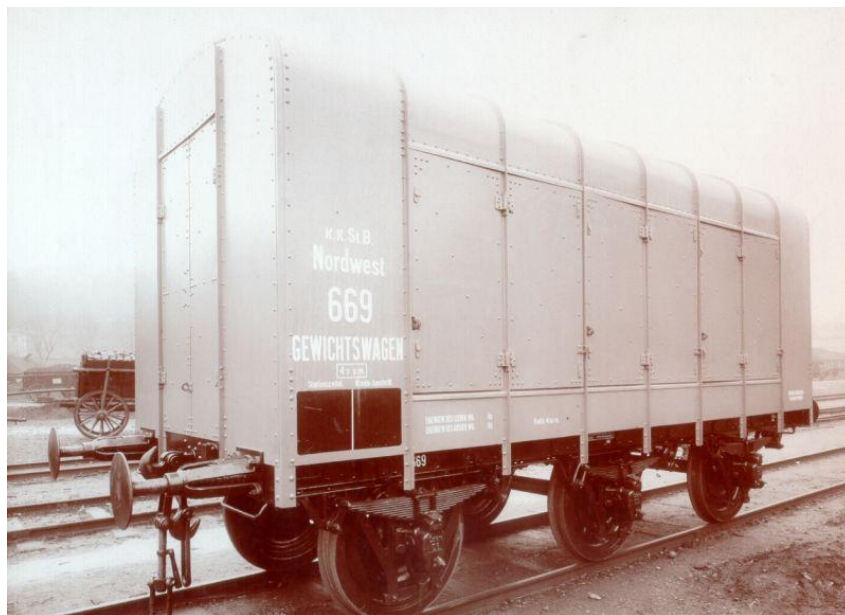


Tárovací vozy – cejchovní vozy v H0

Jsou to zvláštní vozy určené ke zkouškám železničních mostních vah. Vozy slouží k přepravě úředně cejchovaného závaží. Závažím se pak zatěžuje váha a tím se zjišťuje citlivost váhy. Velká hmotnost vozu vyžaduje více os, aby byly nízké osové tlaky (16 až 20 Mp/os). Vůz je krátký proto, aby se vešel na váhu a bylo možné ještě přidávat další cejchovaná závaží. Vůz je celokovový a nemá brzdu. Hlavní nápis na voze je váha prázdného vozu a váha vozu se závažím. První vozy se začínají vyrábět od roku 1900 (váha vozu se závažím 30 tun) a po roce 1920 (váha vozu se závažím 40 tun). Názvosloví vozu nebylo jednotné. Některé vozy mají název cejchovní vozy, tárovací vozy a dokonce se uvádí vozy závažové. Vozy vznikly buď novou stavbou ve vagónce a nebo přestavbou v železničních dílnách. K přestavbě se používal třínápravový podvozek. U dráhy K.k.St.B. se vozy značí písmeny „Jy“ a číslem od 99999 směrem dolů. Asi po roce 1912 se vozy přeznačují na třímístné číslování, které začíná číslem „6“. Dále na dráze K.k.Priv. Süd-B jsou cejchovní vozy označeny Gw (jako je zátěžový vůz Gw 49511). U ČSD je třímístné číslování, které začíná číslici „4“ a vůz je ještě doplněn názvem vozu. I v nápisech jsou odchylky, jako je cejchovní vůz u ČSD TV 402. Po roce 1960 mají vozy pětímístnou číslici (například ČSD MSV-20-46600).



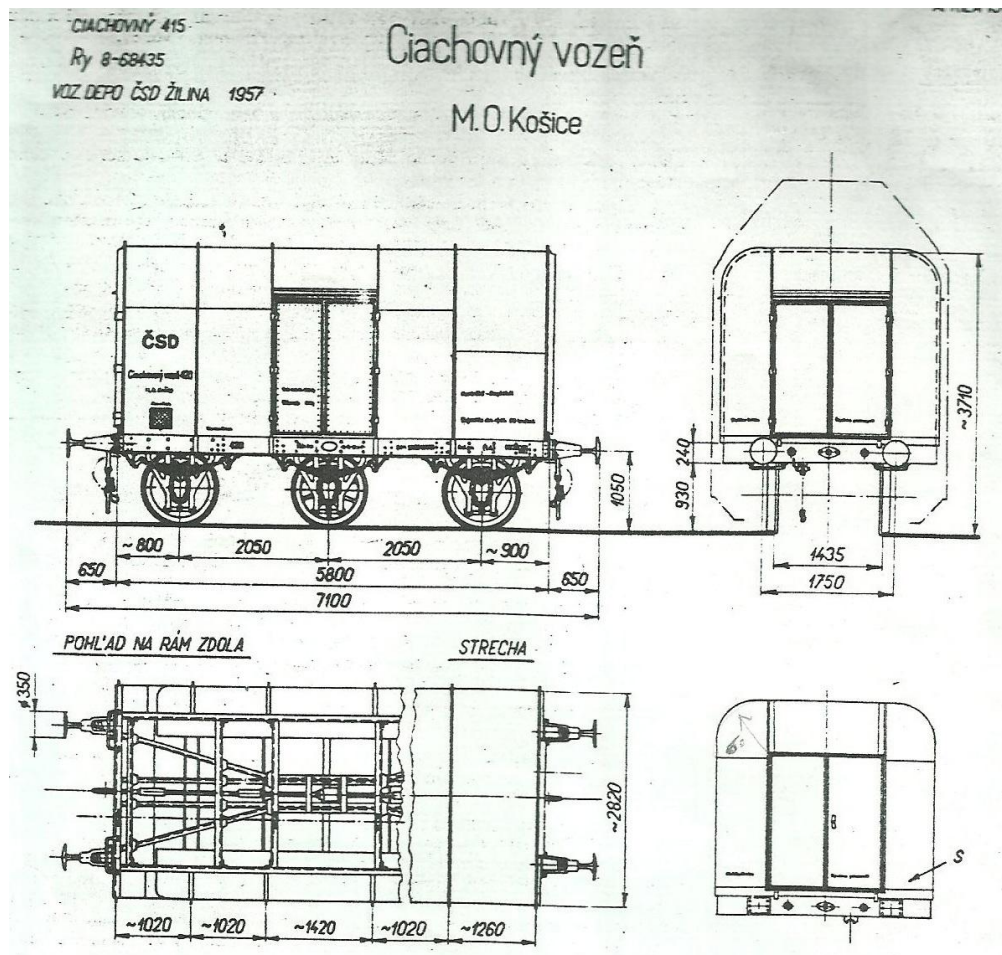
Třínápravové tárovací vozy K.k.priv. Süd-B Gw 49511 a K.k.St.B. 99996, archiv Krivosudský.



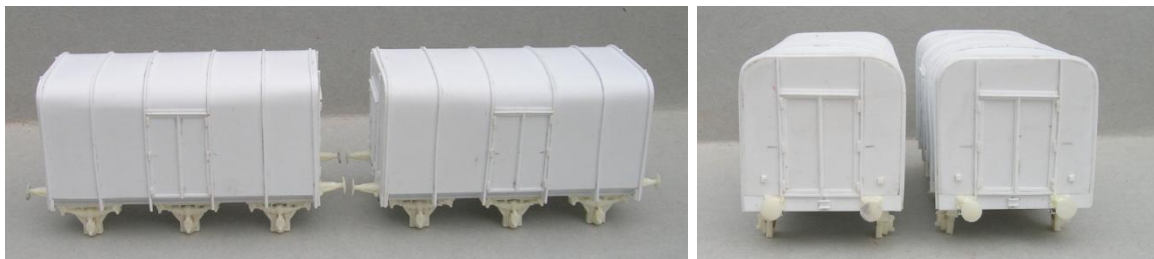
Třínápravový tárovací vůz K.k.St.B. 669 v roce 1912, archiv Krivosudský.

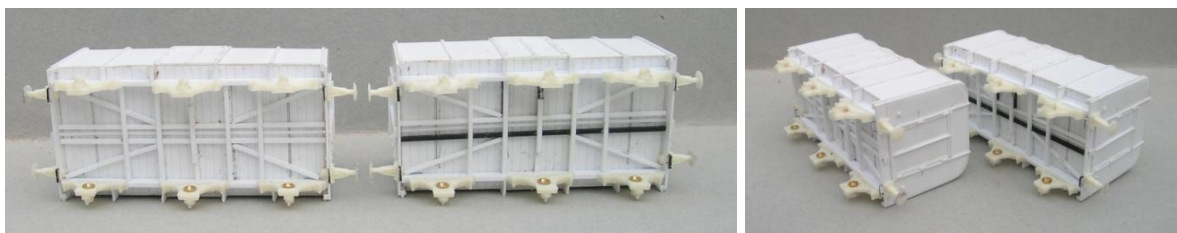
Stavba modelů.

Na stavbu cejchovního vozu byl použit podvozek třínápravový kotlový vůz Ry 8-68435, který byl vyroben v roce 1894 pod číslem 346 a výrobcem byla Královopolská v Brně. Přestavba na cejchovní vůz byla v roce 1957 v dílnách Zvolen (založené v roce 1872 pro potřeby železniční tratě Budapešť – Šalgotarián – Lučenec – Zvolen – Kremnica – Vrútky) pro mostní obvod Košice. Vůz dostal označení cejchovní vůz 402.



Stavba modelu cejchovního třínápravového vozu je jednoduchá pomocí desek a profilů evergreenu, který dodává pan Litomyský <http://www.litomysky.cz/>. Rozsochy jsou odlitky a do ložisek jsou vlepena bronzová pouzdra. Jen připomínám, že v bočnici jsou jen jedny dvoukřídlé dveře.





Obtisky jsou dělané na inkoustové tiskárně a pak je vše štětcem natřeno a lehce patinováno.



Jeden tárovací vůz je hotov a dále si postavíme další třinápravový vůz, který má v bočnici dvě dvoukřídlé dveře. Vůz má váhu bez závaží 20 tun, naložený vůz 35 tun, celková délka vozu je 7,55 a rozvor je 2 x 2.00 m. Také v bočnici jsou vyšší dvoukřídlé dveře. Zde je pak pár fotek současné tárovací soupravy.



SEVA Plzeň, tárovací souprava 09 54 004 6 602-5 a 09 54 004 6 600-9, Jihlava 11.6.2012, foto Union Pacific.



ČD 09 54 004 6602-5 + 09 54 004 6600-9 SEVA Plzeň, foto Kecup.



ČD 09 54 004 6602-5 + 09 54 004 6600-9 SEVA Plzeň, Praha-Hostivař, foto JamesN.



Stavba je naprosto stejná jako u předešlého vozu. Vůz pak dostal původní číslo VV 46 602.





Před dokončením a patinováním modelu jsem připojil třinápravový vůz na zkoušku k čtyřnápravovému tárovacímu vozu pro pohled, jak bude vypadat tárovací souprava „SEVA“.





Již zmíněný čtyřnápravový tárovací vůz je zakoupen na pražské burze jako odlitek. Odlitek prodává pan Milan Tomek <http://odlittkymodely.cz> za 135,- Kč.

HO 1:87



Tárovací vyvažovací vůz (4-osý)

Odlitek je postupně opracován, aby se mohla vložit podlaha vozu a použít dvounápravové podvozky od Bramose. Na model jsem jen vyměnil tažné kotvičky od Bramose. Dále se musí umístit očková spřáhla do podvozku Bramos, která jsou do podvozku vlepena na plastovou desku. Předlohou pro popis vozu se stal tárovací vůz VV 46 600.



Tárovací vůz VV 46 600 Seva Plzeň, foto pan Šmatlák.

Obtisky jsou zase zhotoveny na inkoustové tiskárně a aplikovány na model. Vše je pak zase natřeno štětcem a patinováno.



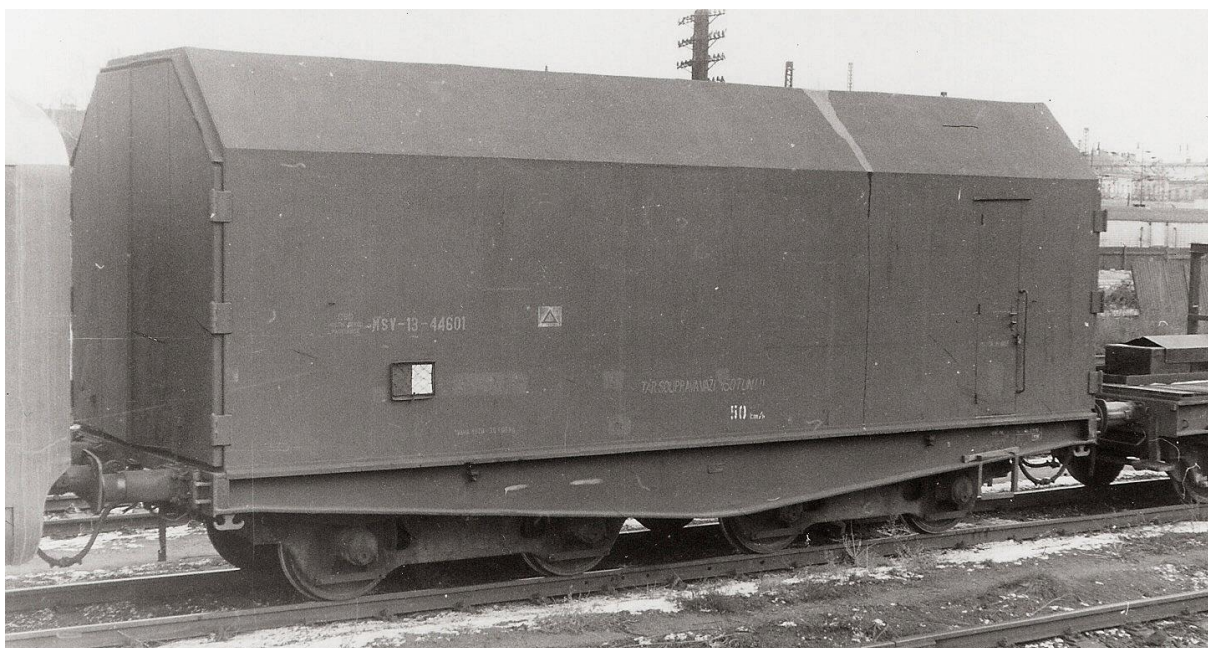
Modelář má pak ještě další volbu popisu čtyřnápravového tárovacího vozu. V 60 letech byl jeden vůz označen „VZD Tza č. 150“ (majitel je VŽKG a neměl povolen přechod na ČSD) a další vůz byl označen „OKR Tárovací vůz 520516 P“ (majitel je OKR a vůz má přechod ČSD povolen).



Čtyřnápravový tárovací vůz Vítkovice doprava TŽa 782401-6, foto PhDr Zbyněk Zlinský.



"Hydraulika" 703.638-7 (T212.1638) jezdí od dodání na domácí vlečce českolipské provozovny Kovošrotu Děčín. Za lokomotivou je připojen tárovací vůz 80 54 89-00 339-4 (výrobce Tatra Smíchov), patřící SDC Ústí nad Labem, který se na vlečce nacházel za účelem cejchování tamní kolejové váhy (foto Michal Kozuk 2.5.2002). zdroj. <http://spz.logout.cz>.

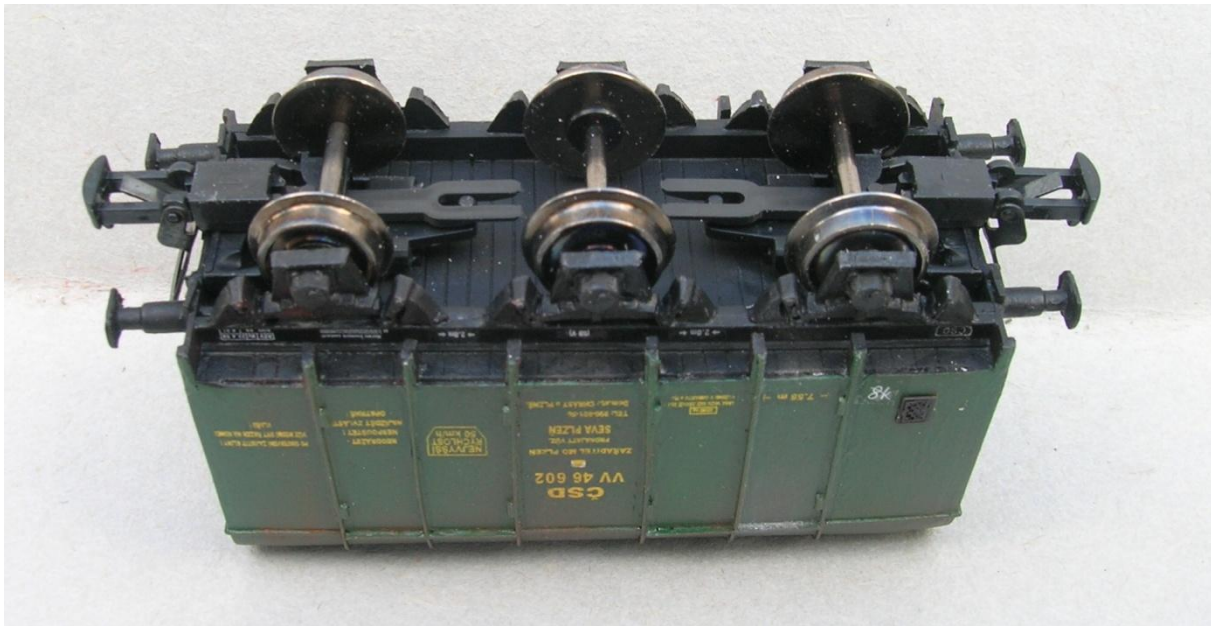


Tárovací vůz MSV-13-44601 na Smíchově v roce 1991, foto PetrS.

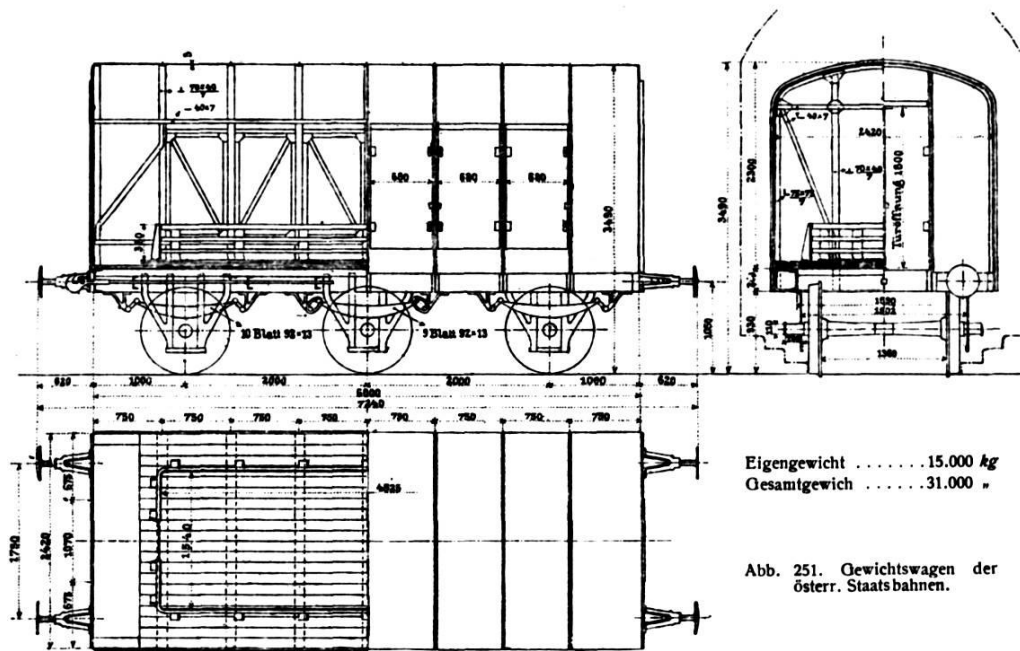
Stejný odlitek čtyřnápravového tárovacího vozu si koupil kamarád a požádal mně o dostavbu třínápravového tárovacího vozu pro ucelenou soupravu. A zde je model. Jen popis jsem jinak rozmístil na voze podle připomínek. Právě na jedné fotce vozu ČD 09 54 004 6602-5 je částečně vidět původní rozmístění nápisů. Ale ještě na stánkách <http://www.seva-plzen.cz> je vidět tento vůz, který má zase jinak rozmístěný popis vozu. Lehce jsem patinoval a na konec přelakoval.



Tárovací vůz ještě dostal kinematiku.



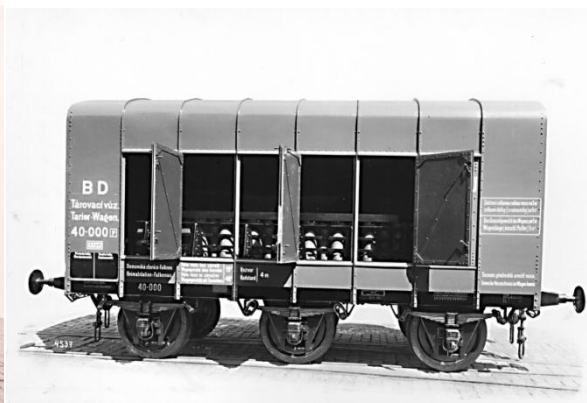
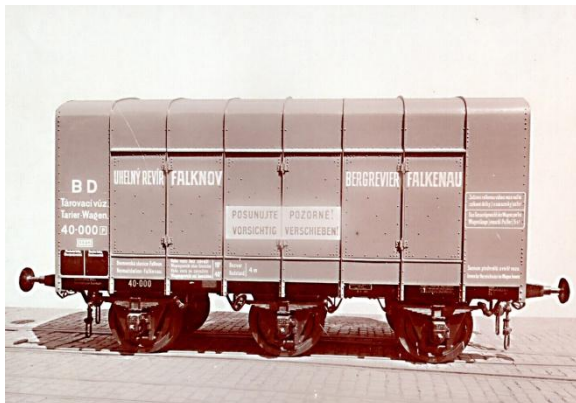
Dalším model třínápravového tárovacího vozu zavítáme do historie. Vůz má v každé bočnici dvě dvoukřídlové dveře a dvě jednokřídlové dveře. Na plánu je váha prázdného vozu 15 tun a váha naloženého vozu 31 tun.

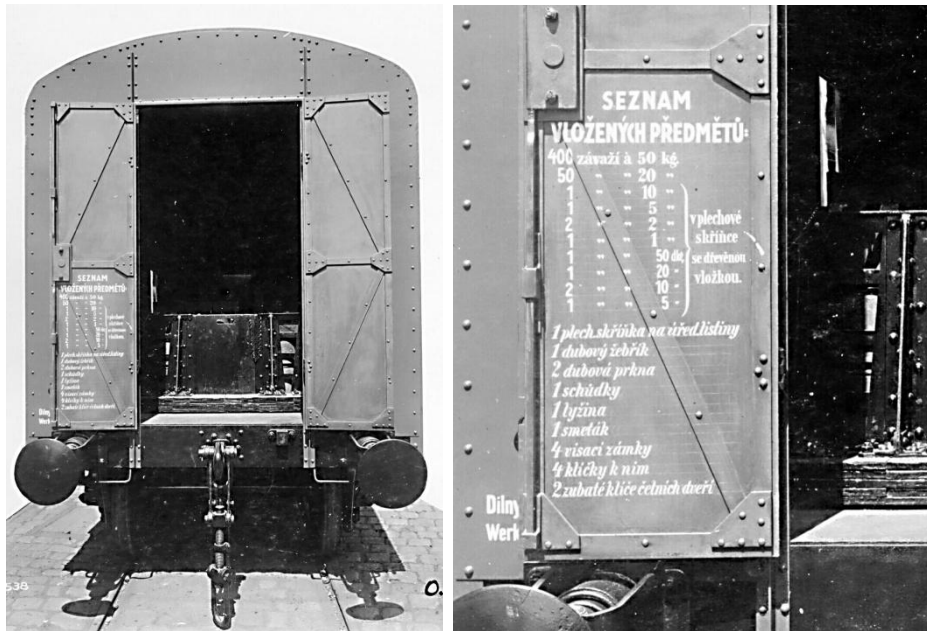




Na fotce je třípravový tárovací vůz K.k.St.B. Nord Jy 674, archiv pan Krivosudský.

Podobný tárovací vůz byl u železniční společnosti BD (Buštěhradské dráhy) pod číslem 40-000 pro „Uhelny revír Falknov“. Váha vozu bez závaží 19 tun. Váha vozu se závažím 40 tun. Zatížení celkovou vahou vozu na 1 m celkové délky (i s nárazníky) je asi 5.5 tun. Rozvor je 2x 2 m. Vůz byl postaven v roce 1922.





Archív pan Krivosudský.

Na další fotce je současný třinápravový tárovací vůz MSV 17, ČD 80 54 340 0 007-3, který má celkovou váhu 29 tun. Vůz je pronajatý pro „Váhy“ (Jiří Jirkovský Křešice).



Další třinápravový tárovací vůz je v muzeu Bratislavě, který je po rekonstrukci a má původní číslo 401.



Foto Peter Pateček a Foto Vipera-Werkstatt



Foto pene.



Před rekonstrukcí vypadal třínápravový tárovací vůz takhle. Vůz byl vyroben v roce 1928 v Brně v Královopolské a.s. na stroje a vagóny pod výrobním číslem 15065. Původní zařaditel MO Bratislava. Potom je zde ještě pár foteček jak vypadá vnitřek tárovacího vozu. Pak jsou zde fotky bočnice, kde je znatelný dřívější popis vozu.



Foto Michal.



Zdroj fotek: <http://www.kzn.sk>.



Tárovací vůz 401 během oprav, foto ing. Peter Pateček.

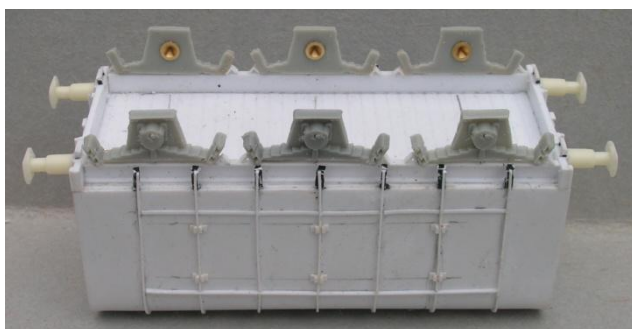


Foto kimír.

Stavba modelu je naprosto stejná jako u jiných tárovacích vozů za pomoci plánku a fotek. Model jsem postavil pro „Uhelný revír Falknov“. Moje první část modelů spadá do let 1918 až 1948 a tárovací vůz je právě postaven tak, aby mohl jezdit v soupravě vozů kolem roku 1924.



Další model tárovacího vozu chtěl postavit kamarád. Ale vzhled třínápravového vozu musí vypadat podle dnešního vzoru třínápravového tárovacího vozu 80 54 340 0 007-3. Nakonec jsem dělal dva kousky, bez nátěru a popisu.



Další úpravy, jako je montáž kinematiky, nástřik modelu a popis si kamarád provede sám.

V železničním muzeu Jaroměř je dochovaný tárovací vůz, který patřil do mostního obvodu Liberec. Vůz má číslo 404 a byl vyroben asi v roce 1900 vagónkou Ringhoffer. Váha prázdného vozu 15 000 kg. Váha naloženého vozu 45 000 kg. Poslední zařaditel je MO Pardubice.



Tárovací vůz č. 404, muzeum Jaroměř, foto PhDr Zbyněk Zlinský.



Muzeum Jaroměř. Foto leleknakole.



Muzeum Jaroměř. Foto nanyjana.

Ještě přidám soupravu tárovacích vozů pro podnik „Váhy“ (Jiří Jirkovský Křešice).
Třinápravový tárovací vůz má v jedné čelnici plošinku a žebřík.



Souprava tárovacích vozů 80 54 340 0 007-3 + 80 54 340 0 008-1, foto Pavel Dokoupil.



Souprava tárovacích vozů 80 54 340 0 007-3 + 80 54 340 0 008-1, foto Mcbain.

Další čtyřnápravový tárovací vůz je v domovské stanici Záboří nad Labem pro SDC SMT Pardubice.





Čtyřnápravový tárovací vůz 80 54 210 0 001-1 foto K.T.

Další zajímavosti o čtyřnápravovém voze se dočteme třeba v časopisu „Technické zprávy“, kde popisuje Vagónka Tatra Smíchov nový výrobek. Zdroj: www.k-report.net , poslal K.T..

NOVÝ ČTYRNÁPRAVOVÝ TÁROVACÍ VŮZ 70 TUN

Miroslav Urban, Vagónka Tatra Smíchov n. p.

Popis a technické údaje o vozu, vybaveném mechanizačním zařízením pro nakládání a vykládání závaží.

Zjišťování váhy železničních vozidel v železničním provozu je činnost z hlediska našeho národního hospodářství, velmi důležitá a zodpovědná. U převážně většiny surovin, polotovárů, hospodářských a průmyslových výrobků, které je nutno přemísťovat ve vozových zásilkách je nutno, aby pro účely vyplývající z přepravní smlouvy i pro účely železničního provozu byla zjištěna jejich váha. Z bezpečnostního hlediska železničního provozu je nutné, aby naložený vůz nebyl přetížen. Nedodržení předpisů o omezení váhy zásilky může mít za následek poškození vozu, drážního zařízení a ohrožení bezpečnosti zúčastněných zaměstnanců. Ke zkoušce železničních kolejových vah se používá tárovacích vozů. Malý počet těchto vozů, obtížná obsluha při nakládání a vykládání závaží, což se provádělo ručně, i malá váha naloženého vozu (40 tun) vedla konstruktéry Vagónky Tatra Smíchov k tomu, že vyvinuli nový čtyřnápravový tárovací vůz pro 70 tun s mechanizačním zařízením pro nakládání a vykládání závaží. Použití vozu bude univerzální, neboť se rozšíří počet vah, které bude možno tímto vozem cejchovat. Konstrukce vozu splňuje všechny požadavky na něj kladené, jak po stránce funkční, tak i provozní, přičemž byly vzaty v úvahu i odlišné podmínky na různých pracovištích (hutě, doly apod.). Částí vozové výstroje je zařízení pro manipulační pojiždění vozu.

Popis vozu

Zařízení vozu a stanovený poměr váhy vozu (včetně zatěžovacího závaží, které je pevnou součástí vozu) k zatěžkávacímu závaží je 30 000 kg : 40 000 kg a odpovídá přepravním a provozním možnostem, pokud jde o zatížení jedné nápravy.

Vůz má dva dvounápravové podvozky o rozvoru 2 000 mm bez brzdy jen s tlakovým průběžným potrubím.

S ohledem na rychlou manipulaci při cejchování železničních vah je provedeno i rozdělení zatěžkávacího závaží:

39 × 1000 kg	39 000 kg
1 × 500 kg	500 kg
2 × 100 kg	200 kg
4 × 50 kg	200 kg
4 × 20 kg	80 kg
1 × 10 kg	10 kg
2 × 5 kg	10 kg
	<hr/>
	40 000 kg

Zatěžkávací závaží podléhá úřednímu cejchování a jeho přesné převažování se děje na tzv. cejchovacích vahách s přesností běžných normalů pro obchodní závaží.

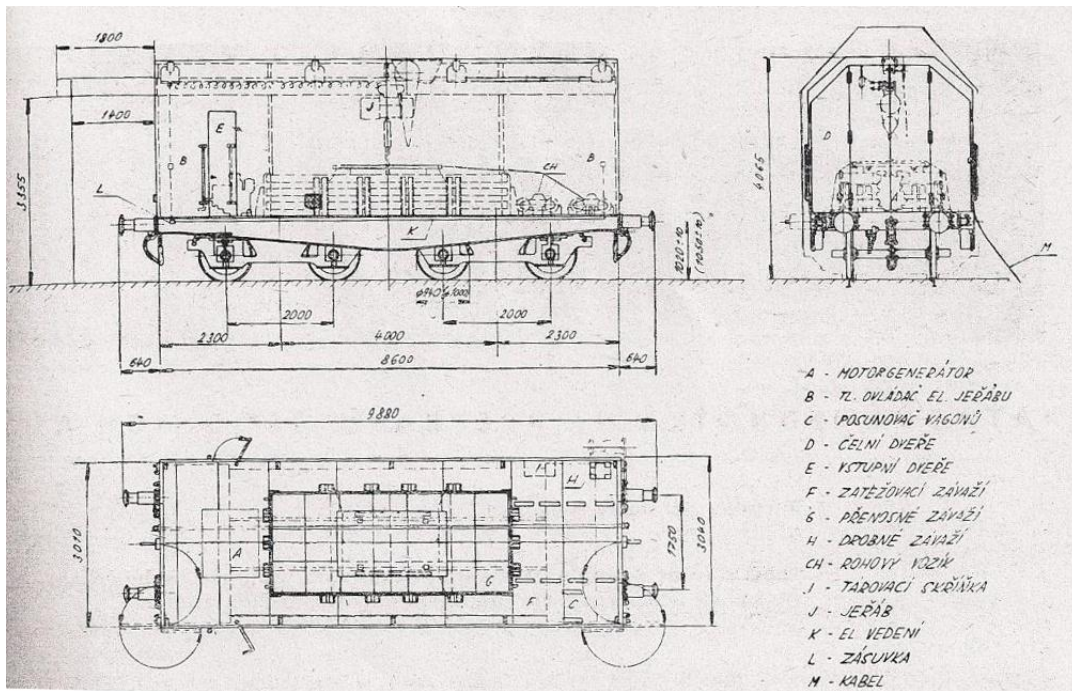
Drobné závaží od 0,50 kg do 1 kg je umístěno ve zvláštní skříňce a není počítáno do celkové váhy. Vlastní váha vozu je 30 000 kg a skládá se z váhy vozu, mechanizačního zařízení a ze zatěžovacích pasů, které jsou ke spodku přivařeny a mají za účel doplnit váhu na požadovaných 30 000 kg.

Do váhy vozu se nepočítá zařízení pro posunování vagónů, agregát, rohový vozík, žebřík a upevňovací elementy, např. řetězy, rozporky apod. Toto zařízení musí být z vozu odstraněno dříve, než vůz najede na váhu, pro případ, že se má využít i vlastní váhy vozu pro cejchování.

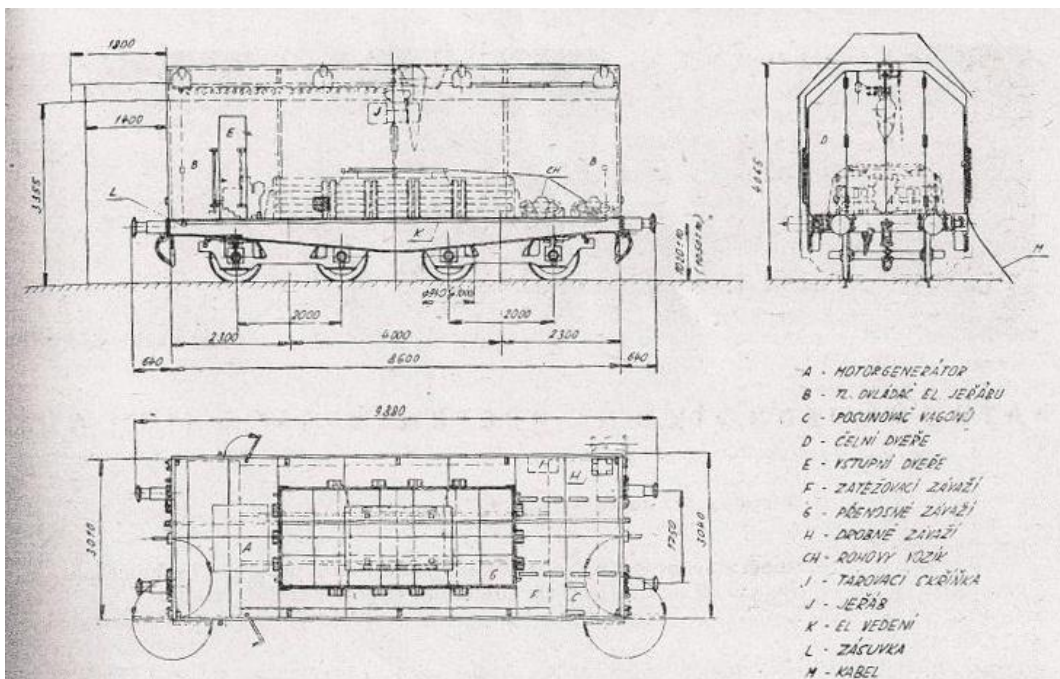
Závaží je umístěno na podlaze vozu pevně ve zvláštní rámové konstrukci, aby se při jízdě nemohlo vlivem setrvačných sil pohybovat. Zařízení pro mechanické vykládání závaží z vozu obsahuje jeřábové zařízení na nosnost 2 000 kg, ovládací rozváděč, zařízení na vysouvání a aretační jeřábového nosníku, který možno vysunout o 1 800 mm přes čelo vozu na obě strany. Jeřábové zařízení se ovládá tlačítky umístěnými u obou čel vozu. Pro použití vnějšího zdroje elektrického proudu jsou na obou bočnicích vozu zásuvky. Pro místní posun vozu patří k výstroji vozu motorový posunovač vagónů. Rohový vozík je demontovatelný na 3 části a rovněž umístěn na voze. Tímto vozíkem, který je na 10 000 kg, se zkoušejí rohy vážních mostů kolejových vah. Tímto zařízením se zmenší námaha zaměstnanců, kteří jinak museli závaží ručně přemísťovat na všechny zkoušené rohy mostů váhy. Rohový vozík má tárovací skříňku, která se po vyvážení uzamkne a zajistí plombou.

Přístup do vozu umožňují vstupní dveře opatřené madly, otevírané ven. Jsou z obou stran bočnice proti sobě. Pro nakládání a vykládání závaží a výstroje vozu na obě strany slouží čelní dveře otevírané ven, které jsou dvoukřídlové, přičemž každé křídlo je dvoudílné. Zajištění dveří zevnitř je provedeno zástrčkami, zvenku řetízky. Ve voze jsou tabulky s uvedením vnitřního zařízení a tabulka s počtem jednotlivých závaží. Ve voze je rovněž tabulka s návodem pro obsluhu a schéma elektrického mechanizačního zařízení.

Stavba vozu je provedena tak, že spodek je celosvařovaný, podélníky jsou tvaru I, příčníky příhradové konstrukce z pasnic a válcovaných profilů. Podlaha je ze zatěžovacích pasů a z žebrovaného plechu. Naražedla jsou trubová.



- A - MOTORGENERÁTOR
- B - TL. OVLÁDACÍ EL. JEŘÁBU
- C - POCUNOVACÍ VAGON
- D - ČELNÍ DVEŘE
- E - VÝSTUPNÍ DVEŘE
- F - ZATĚŽOVACÍ ZÁVAŽÍ
- G - PŘENOSNÉ ZÁVAŽÍ
- H - DROBNÉ ZÁVAŽÍ
- CH - ROHOVÝ KOZÍK
- J - TÁROVACÍ SKŘÍŇKA
- K - EL. VEDENÍ
- L - ZÁSUVKKA
- M - KABEL



- A - MOTORGENERÁTOR
- B - TL. OVLÁDACÍ EL. JEŘÁBU
- C - POCUNOVACÍ VAGON
- D - ČELNÍ DVEŘE
- E - VÝSTUPNÍ DVEŘE
- F - ZATĚŽOVACÍ ZÁVAŽÍ
- G - PŘENOSNÉ ZÁVAŽÍ
- H - DROBNÉ ZÁVAŽÍ
- CH - ROHOVÝ KOZÍK
- J - TÁROVACÍ SKŘÍŇKA
- K - EL. VEDENÍ
- L - ZÁSUVKKA
- M - KABEL

svarovaná s vyložením 640 mm a jsou otočně sklopná. Sklopení naražedel umožňuje zvětšení pracovního prostoru u obou čel vozu při nakládání a vykládání. Tahadlo je neprůběžné. Skříň vozu je plechová svařovaná. Kostra skříň je provedena z nosníků, na kterých je zavěšen výsuvný nosník jeřábové dráhy.

Pro pojezd vozu jsou použity dva podvozky pro nákladní vozy typu 26-2.5, vypružené sedmílistovými pružnicemi o průřezu 120×16 mm. Dvojkolí Ø 940 mm (event. 1 000 mm) pro válečková ložiska. Torna podvozku je kulová s mazáním.

Dodáním těchto vozů bude obohacen nejen vozový park ČSD, ale i důlní podniky o další jednoúčelové speciální vozy, kterými se zvýší efektivnost práce při tárování železničních vah.

Hlavní údaje:

Obrys vozu podle ČSN 28 0331

Vlastní váha vozu	30 000 kg
Váha závaží	40 000 kg
Váha výstroje	~ 4 000 kg
Celková váha vozu	~ 74 000 kg
Nápravový tlak	18,5 t
Váha na 1 m délky (včetně nárazníků)	7,6 t/m
Délka vozu přes nárazníky	9 880 mm
Šířka vozu	3 040 mm
Vzdálenost krajních náprav	6 000 mm
Vzdálenost otočných čepů	4 000 mm
Počet podvozků	2



Čtyřnápravový tárovací vůz 09 54 004 6 600-9, Svitavy 28.10.2012, zdroj www.k-report.net, poslal Past.



Čtyřnápravový tárovací vůz na vlečce Nový Bydžov, 18.4.2012, foto Nexus.

Ještě větší tárovací vůz je na webu <http://spz.logout.cz>.

„Jsme vlastníky 2 železničních tárovacích vozů určených ke kalibraci železničních kolejových vah. Vozy jsou dále využívány jako břemeno při zátěžových zkouškách nově budovaných či rekonstruovaných mostů a vlastním etalonovým závažím provádíme běžně i kalibrování silničních vah. Oba železniční vozy jsou schváleny pro provádění kalibrací kromě České republiky i na Slovensku. Oba vozy jsou vybaveny malým elektrickým jeřábem pro snazší manipulaci s etalony a převodkou pro drobný posun po koleji kolem váhy v dosahu napájecích kabelů. Novější etalonový vůz může být navíc zatížen až na hmotnost 120 tun, tj. 30 tun na nápravu a prostřednictvím hydraulického zařízení je schopen se zvednout nad temeno kolejnice a vagón může působit až hmotností 2x60 tun ve vzdálenosti pouhých 3100mm. Tento systém je ideální pro kalibraci malých mostů třímostvých vah.“



Tárovací vůz na podvozku Pa - 416, 80 54 340 0 003-2, foto statistik.

Na konec přidám ještě pracovní fotku při zátěžové zkoušce mostu ve Znojmě. Zátěží byla parní lokomotiva 475.001, jeřáb a tárovací vůz Uakk 80 54 970 0 001-0.



Foto Milan Vojtek.



Tárovací vůz CZ-ČD Uakk 80 54 970 0 001-0 P, foto Ľudovít Vanek.



Bratislava. Foto Volod.

Stavbu modelu tak velkého čtyřnápravového tárovacího vozu ve velikosti TT najdete na stránkách <http://www.mojett.cz>.

Modely a soupravy jsou hotové a hurá jedeme zvažít ve stanici železniční váhu.

Mnoho úspěchů do dalších modelů Vám přeje Vladimír Klusáček.

Zdroj:

<http://de.academic.ru>