

A5

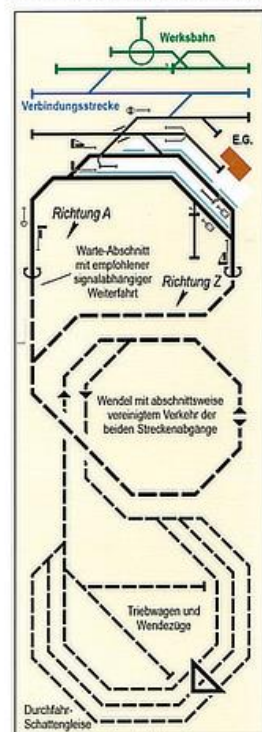
Stanice Újezd s tovární vlečkou

Nevelkou regionální železniční stanicí Újezd projíždí čas od času osobní a nákladní vlaky v obou směrech (A - Z), k tomu každý den zajišťuje manipulační vlak obsluhu vlečky malých továrních a skladních kolejí. Vlečka může být případně elektrizovaná a posun na ní může zajišťovat malá elektrická lokomotiva.

Ve skryté části je vlnná smyčka se třemi průjezdnými a dvěma kusými kolejemi, jež slouží k odstavení provozovaných souprav. Minimální poloměr oblouku je 425 mm, přičemž je ke stavbě využito kvalitní kolejevo Tiliš Elite. Mezi úrovní 0 - skrytým nádražím a venkovní stanicí výškový rozdíl 2,4 cm, vlečková kolej pak stoupá až do 29,5 cm. K překonání tohoto rozdílu je v mezipatlí instalován spirálový nájezd, který současně žádoucím způsobem prodlužuje jízdní dobu. Velké provozní možnosti poskytl značný počet kusých kolejí ve stanici, na něž je možné odstavit nákladní vozy různých typů.

Verzi provedení je samozřejmě více - některé z nich naznačují průvodní obrázky. Osobní vlaky, pro které je stanice Újezd jednou z nácestných zastávek, zde mohou křižovat, pamí lokomotivy zde mohou dobírat vodu. Stanice má pouze dvě dopravní koleje, mezi nimiž je nekrýtlé (písčinné) ostrůvkové nástupiště, přístupné úrovniovým přechodem. Variantně je možné toto nástupiště zastřešit - vzhled celé stanice se tím výrazně změní.

Provoz je primárně situován do III. epochy, většinu vlaků dopravují parní lokomotivy. Ve IV. epoše se pak uplatní v čele vlakových souprav nejen pamí, ale i motorové lokomotivy, například i řady T 478.1 (751) nebo T 478.3 (753) ČSD. Jednou z modifikací označeného stavu může být náhrada kusé koleje, vedoucí k nakládací rampě, kolejí k remíze nebo malému lokomotivnímu depu. Do jeho obvodu je možné instalovat vodní jeráb, popelovou jámu, případně s malým portálovým jerábem, zbrojení uhlím, různé pomocné budovy, sušárnu písku, olejové hospodářství apod. Vybrat je vhodné také remízu o dvou stanicích nebo i malou točnu a púkrutovou remízu. Na kolejích této velikosti je možné to vše bez problémů realizovat ve velikostech H0, TT i N. Kusá koleje, vedoucí přes most, ukončená zarúžedlem, je zbytkem zrušené trati. Rastr na obrázcích představuje rozměr 50 x 50 cm - kolejisté má tedy délku 2,5 m a šířku 1,5 m.

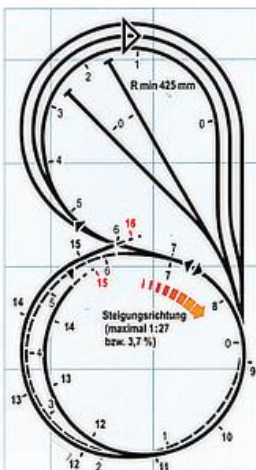
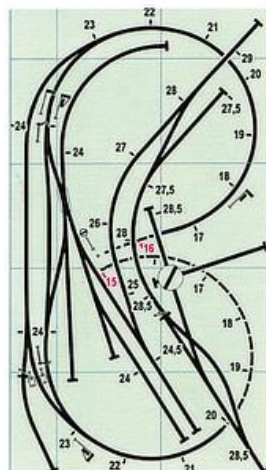


Str. A-00029 - popisky:

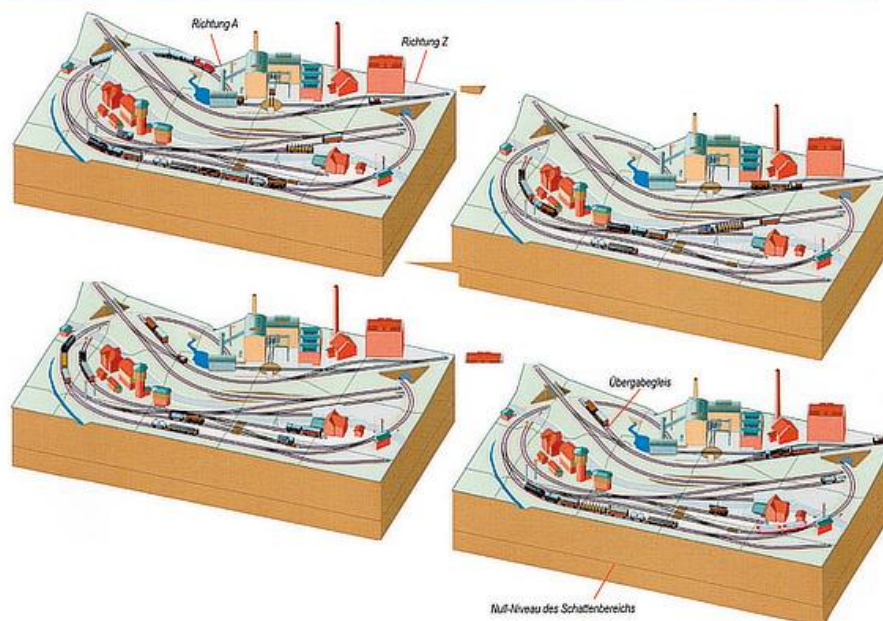
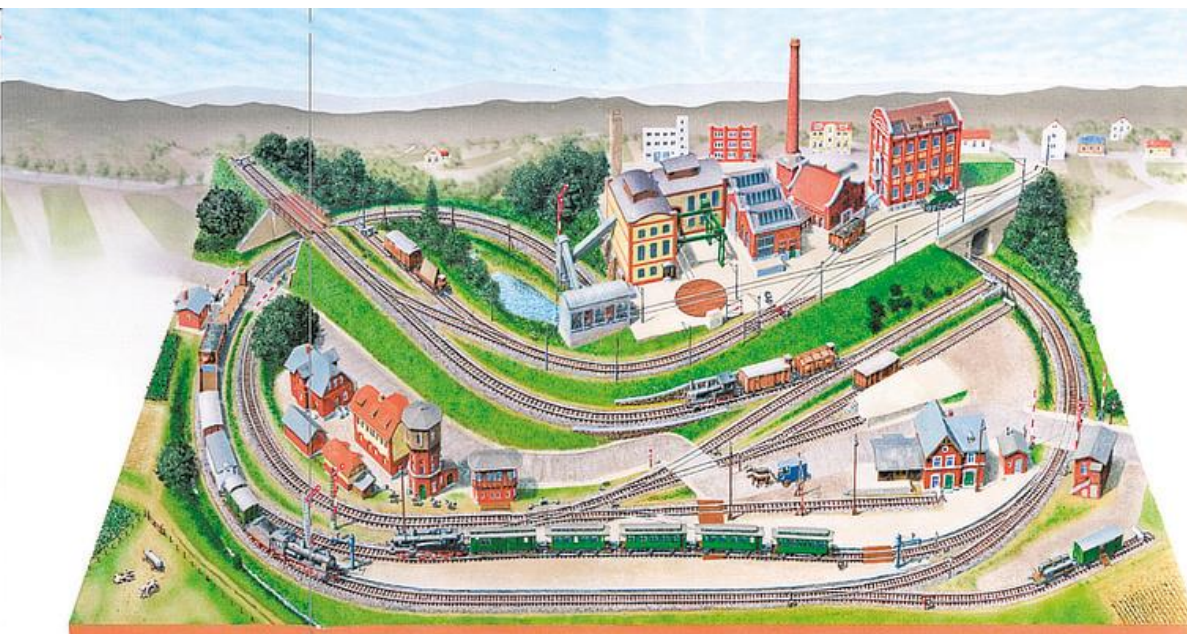
1. Do skrytého nádraží právě odjel ze stanice Újezd osobní vlak, tažený motorovou lokomotivou. Proběhlo křižování s manipulačním nákladním vlakem z opačného směru, jehož lokomotiva poté přejela na opačný konec soupravy a nyní začíná s posunem.

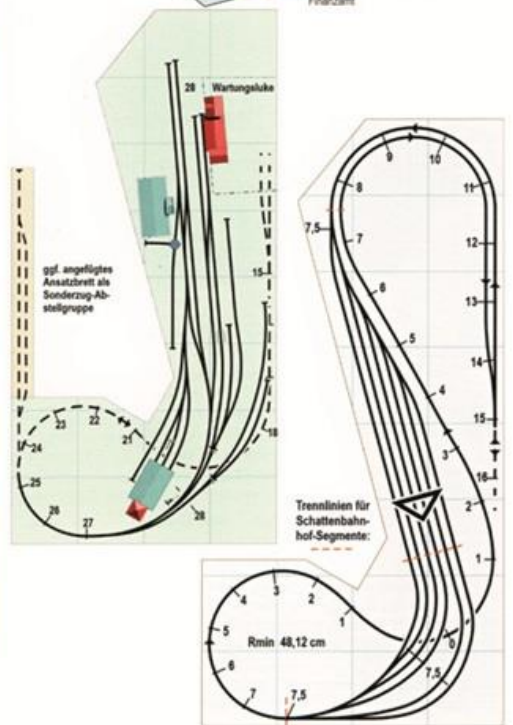
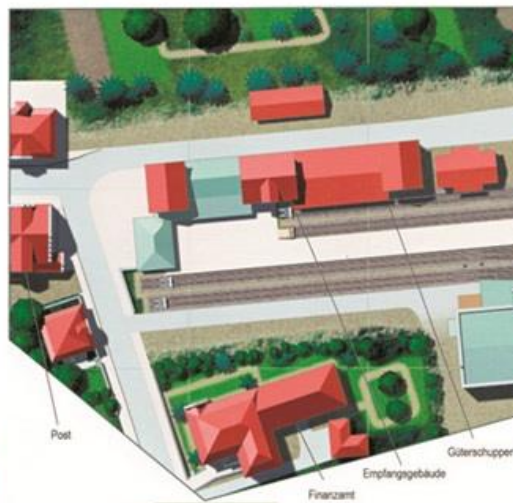
2. Vozy, které přivezl manipulační vlak, jsou rozpočunovány na příslušné koleje. Krytý vůz s kusovými zásilkami, který bude rychle vyložen a naložen u skladních ramp, má stále připojen i služební vůz pro nákladní vlaky, jenž bude samozřejmě pokračovat dále. Sklána v pozadí má vlastní vlečku: zdejší podniková lokomotiva přistavuje vozy k vykládce.

3. Ve stanici je nově sestavována souprava manipulačního vlaku, obsahující vozy, které je třeba z Újezda odvézt.



N	1,40 x 0,70
TT	1,85 x 1,00
H0	2,50 x 1,30





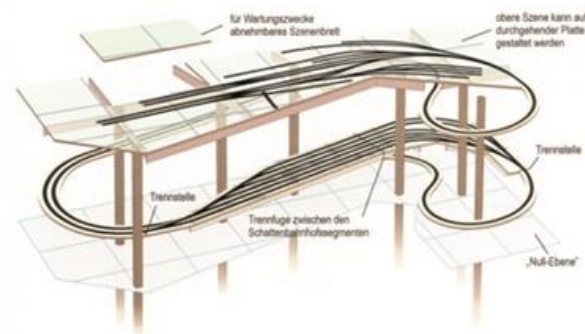
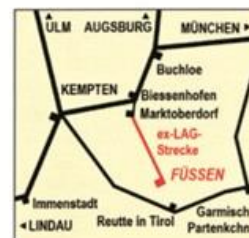
Kusé koleje koncové stanice Zelený Mlýnec se staniční budovou.

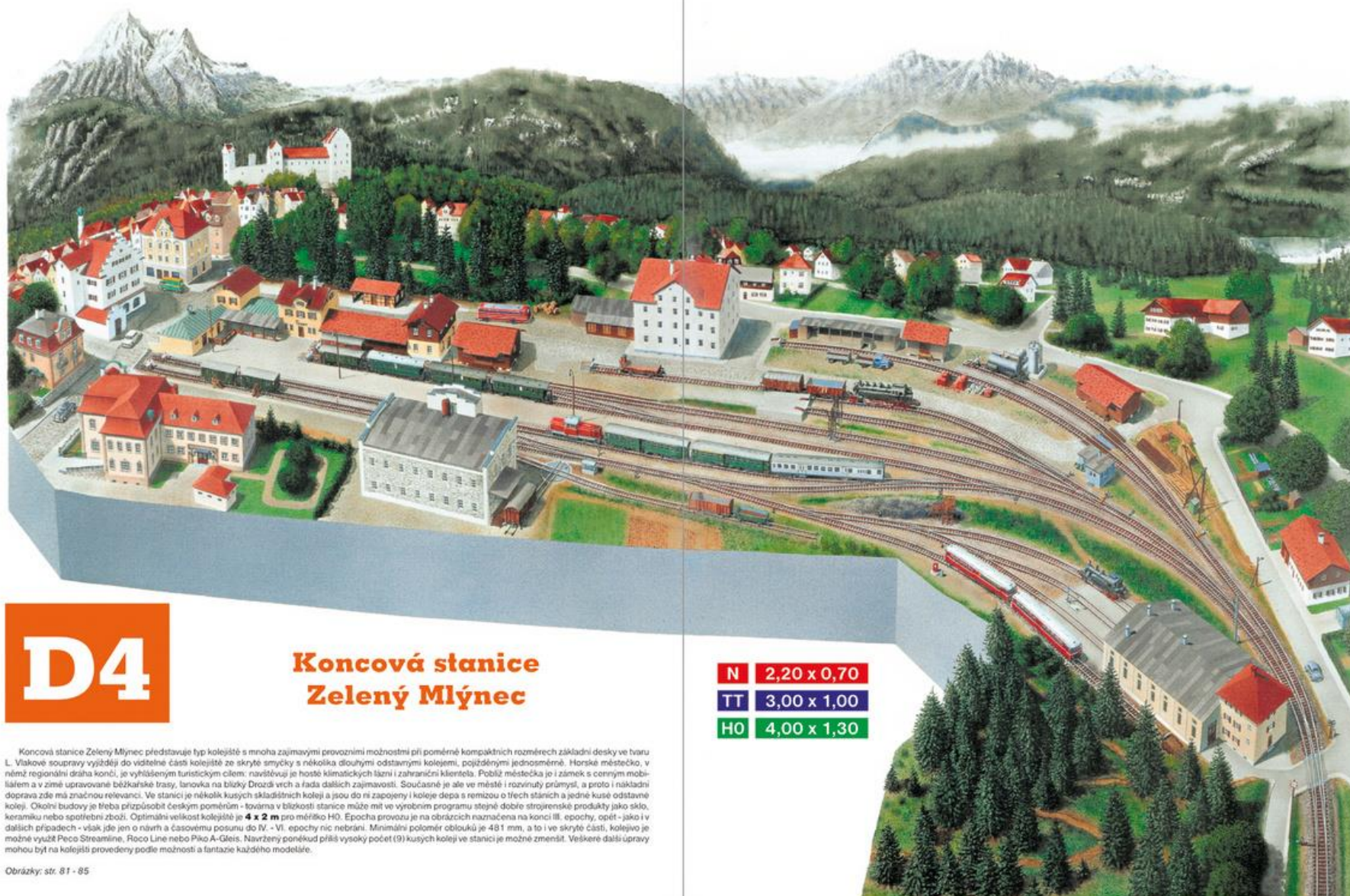
- pošta
- staniční budova (E.G.)
- skladiště (G.S.)
- finanční úřad
- zahrady
- továrna
- nákladíště
- remíza depa
- stavědlo
- Drozdí vrch

Pohled na západní zhlaví stanice a depo. Kolejové uspořádání poskytuje mnoho možností posunu.

- (0085)
- nákladní rampa
- manipulační koleje
- stavědlo
- nákladíště dílna
- depo s remízou a sociálním zázemím

Tráť směrem do odstavného skrytého nádraží a vratné smyčky mizí za terénem a vegetací dílny, než vjede do tunelu.





D4

Koncová stanice Zelený Mlýnec

Koncová stanice Zelený Mlýnec představuje typ kolejiště s mnoha zajímavými provozními možnostmi při poměrně kompaktních rozměrech základní desky ve tvaru L. Vlakové soupravy vyjíždějí do viditelné části kolejiště ze skryté smyčky s několika dlouhými odstavnými kolejemi, poježděnými jednosměrně. Horské městečko, v němž regionální dráha končí, je vyhlášeným turistickým cílem: navštěvují je hosté klimatických lázní i zahraniční klientela. Poblíž městečka je i zámek s cenným mobiliárem a v zimě upravované běžecké trasy, tanovka na blízko Drozdí vrch a řada dalších zajímavostí. Současně je ale ve městě i rozvinutý průmysl, a proto i nákladní doprava zde má značnou relevanci. Ve stanici je několik kusých skladistických kolejí a jsou do ní zapojeny i koleje depa s remízou o třech stanicích a jedné kusé odstavné koleji. Okolní budovy je třeba přizpůsobit českým poměrům - ložárna v blízkosti stanice může mít ve výrobním programu stejně dobře strojírenské produkty jako sklo, keramiku nebo spotřební zboží. Optimální velikost kolejiště je **4 x 2 m** pro měřítko H0. Epocha provozu je na obrázcích naznačena na konci III. epochy, opět - jako i v dalších případech - však jde jen o návrh a časovému posunu do IV. - VI. epochy nic nebrání. Minimální poloměr oblouků je 481 mm, a to i ve skryté části, kolejiště je možné využít Peco Streamline, Roco Line nebo Piko A-Gleis. Navržený poměrůk příliš vysoký počet (9) kusých kolejí ve stanici je možné zmenšit. Veškeré další úpravy mohou být na kolejišti provedeny podle možnosti a fantazie každého modeláře.

Obrázky: str. 81 - 85

N	2,20 x 0,70
TT	3,00 x 1,00
H0	4,00 x 1,30

