

47. Ufanský viadukt

Námětem tohoto kolejiště se stala trať 170, resp. její část v úseku Banská Bystrica - Dolná Štubňa. Tato trať nese název SNP (Slovenského národního povstání).

V průběhu čtyř let byla postavena unikátní horská trať překonávající pohoří Velké Fatry. Jde o obdivuhodné inženýrské dílo s mnoha náročnými umělými stavbami. Posuďte sami: 22 tunelů o souhrnné délce 12 211 m tvoří téměř třetinu délky trati, 112 mostů a propustků (čtyři viadukty s ocelovou plustěnou konstrukcí, jedna železobetonová klenba o rozpětí 55 m). Z celkové délky trati tvoří zemní pláne spodku 20 027 m, železniční spodek s umělými stavbami a zárubními zdmi 4 381 m, s opěrnými zdmi 1 137 m a tunely 12 211 m, jak již bylo uvedeno výše. Z Banské Bystrice do vrcholového bodu (693 m n. m.) překonává trať 349 výškových metrů, odtud pak klesá do Dolní Štubně o 125,62 výškových metrů. Trať byla stavěna jako hlavní tah železnice s požadovanými minimálními poloměry oblouků 300 m. Výjimkou je úsek v km 16,0-16,9, kde je poloměr oblouku snížen místy až na 290 m (jde o tunel č. 4, v úseku je proto snížena traťová rychlost na 70 km/h, pro šestiosá vozidla dokonce na 40 km/h). Maximální sklon trati je 18 promile, sklony jsou narovnávány v obloucích a tunelech s ohledem na zvýšený

jízdní odpor v těchto místech. Při situování stanic byla zásada dodržet přímý směr a sklon do 2,5 promile, přesto jsou z důvodu nepříznivých terénních poměrů staniční koleje žst. Kostivárska i v oblouku o poloměru 400 m. Nejdlejší přímý úsek na trati má délku 4 338 m a nachází se ve vrcholovém tunelu.

Slavnostní otevření trati proběhlo 19. prosince 1940 za přítomnosti nejvyšších státních představitelů. Nejdleším tunelem trati je tunel č. 14 nazvaný Čremoňanský, který je zároveň nejdleším železničním tunelem ZSR (i v síti bývalých ČSD) a má délku 4 698 m.

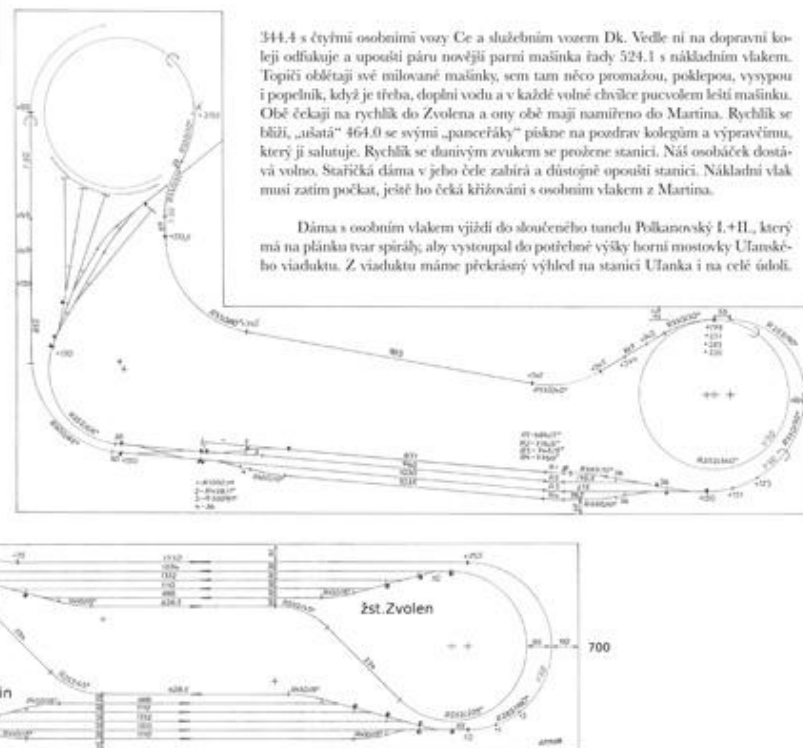
Ve stanici Ufanka oddychuje stařík parní lokomotiva řady



papírny

Ufanský viadukt

žst. Ufanka



344.4 s čtyřmi osobními vozy Ce a služebním vozem Dk. Vedle ní na dopravní koleji odflukuje a upouští páru novější parní mašinka řady 524.1 s nákladním vlakem. Topiči oběť své milované mašinky, sem tam něco promažou, poklepou, vysypou i popelník, když je třeba, doplní vodu a v každé volné chvíli pucovlem leští mašinku. Obě čekají na rychlík do Zvolena a ony obě mají namířeno do Martina. Rychlík se blíží, „ušatá“ 464.0 se svými „pancéřáky“ pískne na pozdrav kolegům a výpravčím, který jí salutuje. Rychlík se dunivým zvukem se prožene stanicí. Náš osobáček dostává volno. Stařík dáma v jeho čele zahřívá a důstojně upouští stanicí. Nákladní vlak musí zatím počkat, ještě ho čeká křížování s osobním vlakem z Martina.

Dáma s osobním vlakem vjíždí do sloučeného tunelu Polkanovský I.+II., který má na plánu tvar spirály, aby vystoupal do potřebné výšky horní mostovky Ufanského viaduktu. Z viaduktu máme překrásný výhled na stanicí Ufanka i na celé údolí.

Pravotočivým obloukem se vlak dostává na ocelový most s plustěnou konstrukcí o dvou polích, překračuje vlečku papíren, kterou máme z této výšky celou jako na dlani. Následuje vjezd do dalšího tunelu, který opět ukřivá spirálou, díky níž trať sestoupí až do skryté stanice Martin, která má tvar vratné smyčky o pěti staničních kolejích. Vedle ní leží druhá vratná skrytá stanice Zvolen se čtyřmi staničními kolejemi.

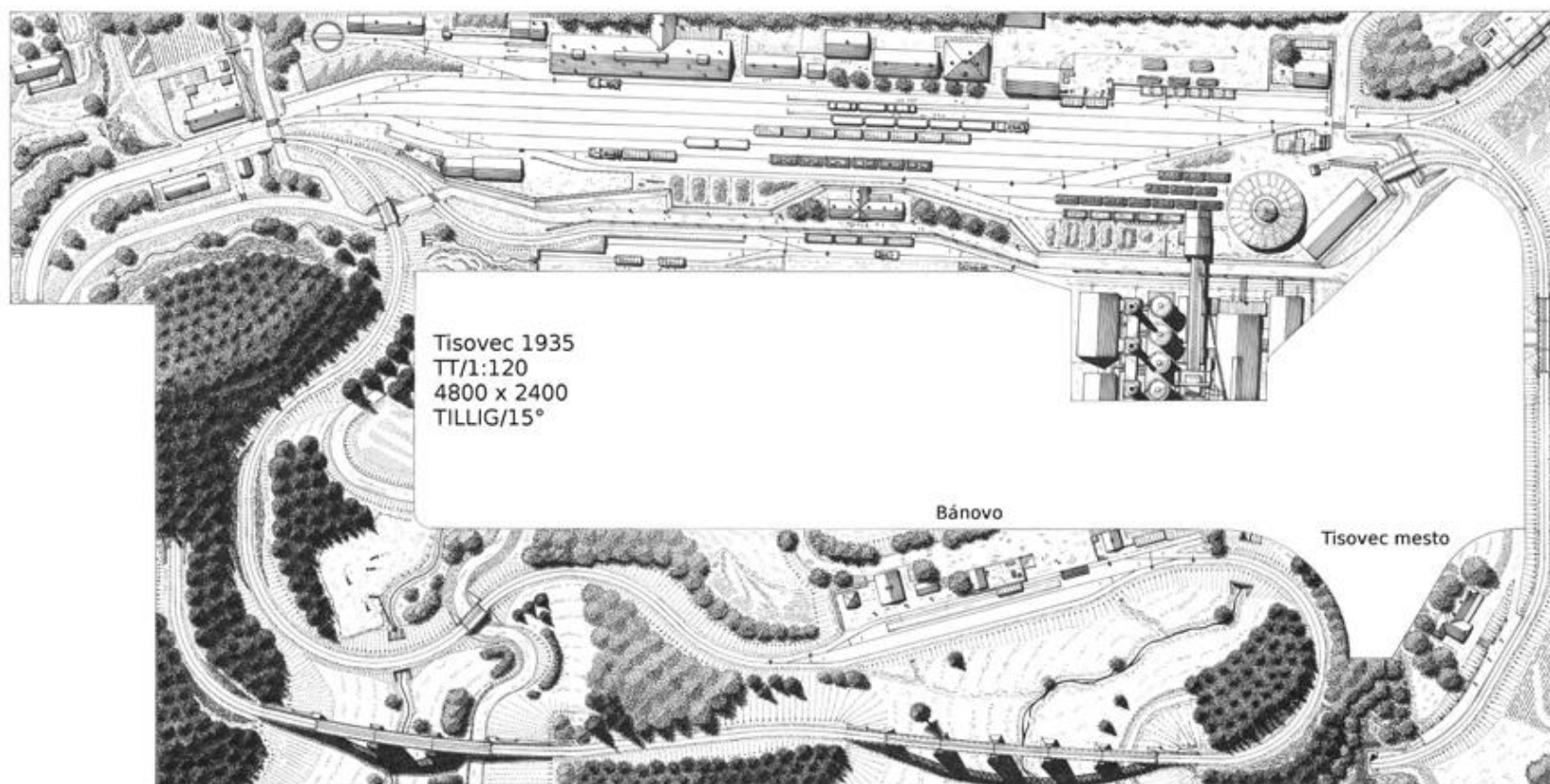
Kolejiště je určeno pro milovníky mostních objektů a členité krajiny. Obojího tato trať nabízí bezpočet. Hlavním prvkem celého kolejiště je v každém případě monumentální Ufanský viadukt.

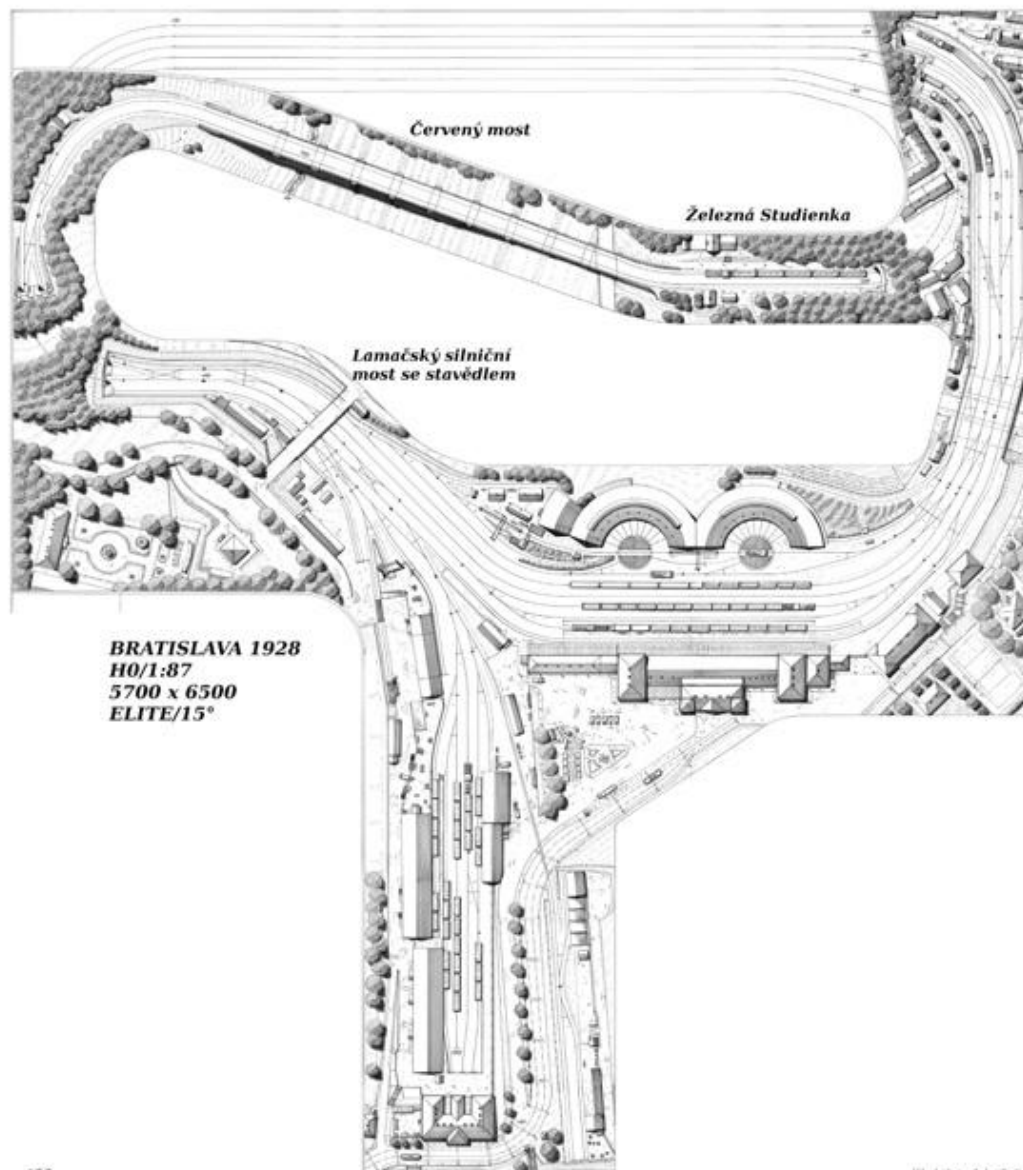
Ufanský viadukt
NÚS 160
2700 x 1700
PECO/CODE055/10° - viditelná část
ARNOLD/15° - skrytá část

59. TISOVEC 1935

Modelářský je stanice navržena kompletní a bez úprav dle reálné předlohy, pouze s výjimkou kusých kolejí a okolí stanice v blízkosti železáren. Železářny v Tisovci měly největší produkci surového železa a litiny v tehdejších Uhersku. Je zde původní lokomotivní depo s uhlíovým výtlahem, dvěma popelovými jámami, vodními jeřáby a s ručně otačenou točnou. Lokomotivní remíza je v původní délce, vodárna je v původním stavu. Na staničních kolejí je čilý dopravní ruch. K odjezdu směrem do Brezna přes Pohronskou Polhuru je připraven motorový osobní vlak složený ze dvou motorových vozů M130.1, mezi nimiž je vložen přípojný vůz Či. Veškerou osobní dopravu do Brezna převzaly tyto motorové vozy, čímž výrazně urychlily osobní dopravu. Na další kolejí stojí klasický osobní vlak tažený parní lokomotivou řady 354.1 a dvouosými osobními vozy Či. Posun ve stanici zajišťuje parní lokomotiva řady 423.0. Na vlečce železáren můžeme při troše štěstí zahlédnout dymající 310.5.

Železářny, byť jsou svoji velikostí a významem ústředním bodem provozu stanice a vlastně i celého kolejiště, neměly být pochopitelně prostorově zredukovány, ale přesto bylo alespoň symbolicky zachováno jejich základní ztvárnění. Je zde vysoká pec propojena nákladními lanovkami. Vysoká zděná kruhová stavba lined u stanice je vápenná pec pro železářny. Sousedící obdélníková budova mohla sloužit jako výšpka suroviny, která byla propojena kolejí přímo z traťové koleje. Závodní drážka není vedena podle skutečnosti, její trasa byla motivována snahou zachovat u ní základní provozní logiku. Vidíme přistavené nákladní vozy s uhlím a železnou rudou. Mezi stanicí a železářnami byl zachován výškový rozdíl (který ve skutečnosti činil celých 21 m). Odtud překračuje lanovka i místní komunikaci a zásobuje vysokou pec. Nalevo jsou zachytávány plyny a o kousek dále kotelná s komíny. Napravo od vysoké pece se v budově vypouští surové železo. To se nechalo zchládit a ve formě výkovků se nakládalo magnetickým jeřábem do nákladních vozů. Železářny byly hlavním přepravcem na zdejší železnici. Mimo výkovky, které se odesílaly do železáren v Podbrezové, panovala naopak čilá přeprava směrem do železáren, které potřebovaly ve velké míře především uhlí, železnou rudu a vápence.





62. BRATISLAVA 1928

Bratislava, slovensky Prešporok, český Prešpurk, německy Pressburg, maďarsky Pozsony, latinsky Posonium, takové byly názvy hlavního města Slovenské republiky do roku 1919.

Psal se den 20. srpna 1848, kdy do Bratislavy přijel první vlak z Vídně. Tehdejší stanice byla hlavová a její výpravní budova dodnes stojí a je v ní umístěno „Generální ředitelství železniční policie“. Po dostavbě tratě z Budapešti přes Suňovo do Bratislavy byla postavena před rokem 1860 nová výpravní budova, nové kolejiště a lokomotivní depo s dvěma rotundami a sočnami. Původní hlavové kolejiště bylo upraveno a změněno na nákladní obvod, dostavěny byly budovy nákladového charakteru, rampy boční a čelní, překládkový dřevěný jeřáb. Vedl zde tzv. vínovod a nákladní lanovka z tzv. „Patrónky“ což byla továrna na výrobu nábojů (patrony).

Roku 1928 bylo započato s výstavbou nového lokomotivního depa a odstavného nádraží v okolí Bratislava-Vinohrady. V roce 1930 již bylo zbouráno původní lokomotivní depo naproti výpravní budově a kolejiště bylo upraveno a rozšířeno během roku 1932. Byla postavena ostrovní nástupiště číslo II., III. a IV. Tímto krokem se zvýšila kapacita hlavního bratislavského nádraží.

Modelové zpracování, které zde předkládáme, odpovídá době kolem roku 1928 s původním vedením tramvajové trati. Samotné kolejiště je značně rozsáhlé a jako doprovodný prvek tu impozantně působí tzv. „Červený most“, zničený na konci II. světové války, s navazující osobní zastávkou Železná Studienka. Samotný most měl délku 215 m (v H0 to je úctyhodných 2 471 mm) a výšku 17 m (témuž v H0 odpovídá 195 mm). Měl devět mostních oblouků o světlosti 10,7 x 7 + 15,86 + 15,73 m. Tyto rozměry byly převedeny do modelového měřítka H0 1:87. Most byl budován z červených cihel a od tohoto stavebního materiálu získal název „Červený most“. V železniční zastávce se do dnešních dnů zachovaly původní drámy dřevěné a zelené stavby, bohužel mimo dřevěné čekárny, která shořela 20. září roku 2010.

Původní Lamačský tunel I. je přímý, zatímco tunel II. je v oblouku. Proto nezvyklá dvojitá kolejová spojka na lamačském zhlaví. My máme na plánu kolejiště tunely vedené v obloucích. Silniční lamačský most a stavědlo byly při elektrifikaci stanice v roce 1960 zbourány, ale zachovalo se hodně historických pohlednic, kde jsou patrné jak tunely, stanice i její okolí, díky čemuž je možné sledovat běh času právě z tohoto mostu.

Směrem k výpravní budově máme po pravé ruce nákladovou stanici. Byl zde velmi čilý ruch ve vykládce i nakládce zboží, surovin a výrobků z místních továren. Dnes je tam umístěno Muzeum dopravy, které je pobočkou Slovenského technického muzea. Mezi výpravní budovou a nákladovou stanicí vyúsťuje vlečková kolej překračující přístupovou komunikaci a tramvajovou trať v její původní poloze. Vlečková kolej končila v městských plynárnách, firmě Redlich (cihly???), dále zde byla firma Skolík, firma Pláš a firma Rošny. Mimo městských plynáren, u nichž jejich činnost vyplývá přímo z názvu společnosti, se nám nepodařilo zjistit, jaké produkty místní firmy vykládaly nebo nakládaly.

Výpravní budova byla postavena v secesním stylu před rokem 1860 při budování tratě z Budapešti do nové stanice Pozsony (Bratislava), která navazovala na stávající železniční trať do Vídně.