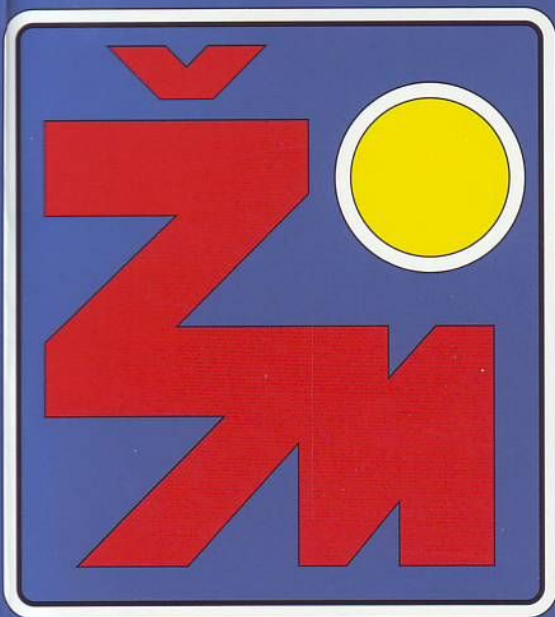


295 Kč; 395 Sk

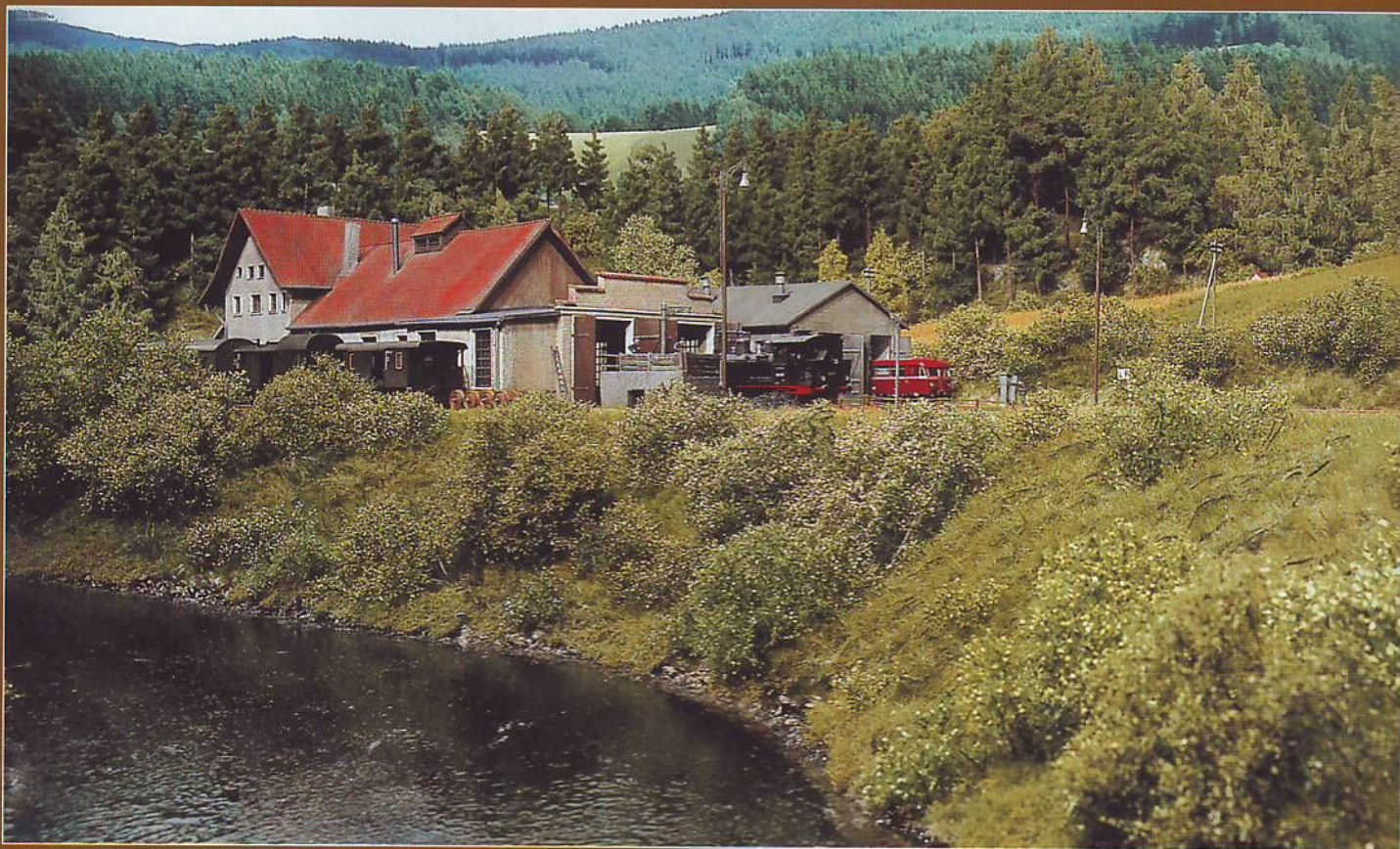


plány kolejišť

**Zima
2004**

**Modelářská
příloha**





Chceme-li, aby se naše kolejiště co nejvíce blížilo realitě, musíme při jeho návrhu co možná nejvíce vycházet ze skutečné krajiny a ze skutečného provozu na železnici. Modelovanou krajinu pak nesmíme ošidit o nic z jejích přírodních zákonitostí. Jedině pak bude naše úsilí odměněno přesvědčivým výsledkem - při pohledu na podobné fotografie klást otázku: jedná se o model, nebo skutečnost ..?



Provoz na každém modelovém kolejišti okoření manipulační jízdy nákladních souprav na vlečkových tratích průmyslových závodů. Nejlépe zde vždy vyniknou ucelené soupravy nákladních vozů opatřené odpovídajícím nákladem a patinou. Při projektování je však třeba vždy počítat s dostatečným prostorem a patřičnou délkou manipulačních kolejí tak, abychom dosáhli přesvědčivého výsledku. I sebemenší vlečku totiž nemůžeme chápat jako vyplnění „hluchého“ místa na kolejišti, ale jako samostatný provozní celek se všemi náležitostmi.

Obsah

A

A	OBSAH	3
B	ÚVODEM	4
C	KOLEJIŠTĚ PRO ZAČÁTEČNÍKY	6
D	PLÁNY PRO NÁROČNĚJŠÍ	10
E	KOLEJIŠTĚ PRO ZKUŠENÉ MODELÁŘE	42
F	MODULOVÁ DOMÁCÍ KOLEJIŠTĚ TROCHU JINAK	78
G	PLÁNKY KOLEJIŠŤ AMERICKÝCH ŽELEZNIC	82
H	REALIZOVANÁ KOLEJIŠTĚ AMERICKÝCH MODELÁŘŮ	88
I	ZÁVĚREM	102



B

Úvodem...



Vážení čtenáři.

Již podruhé se v rozmezí tří let setkáváme nad publikací Plány kolejíšť. Váš nebyvalý a dlouhotrvající zájem o ni byl pro nás impulsem k vytvoření dalšího dílu, který na předcházející publikaci volně navazuje. Téměř dvojnásobný rozsah nám umožnil uveřejnit daleko větší počet nejrozličnějších plánů, kreseb i fotografií. Podobně jako v sešitě z roku 2001 i zde naleznete nejprve schémata těch nejjednodušších kolejíšť, plány kolejíšť středně velkých, vhodných do domácích podmínek, až po rozsáhlá kolejíště, pro jejichž realizaci již potřebujeme samostatnou místnost. Shodně rovněž k většině kolejíšť přinášíme trojrozměrný pohled, který vám umožní rychlejší orientaci a názornou představu o celkové náročnosti. Ke každému plánu je zároveň připojen text se stručnou charakteristikou a orientační rozměry pro velikosti N, TT a H0. Připomínáme, že rozměry jsou v tomto případě opravdu pouze orientační, neboť vždy záleží na druhu použitého kolejiva, poloměru použitých oblouků apod.

Nově jsme do této publikace zahrnuli i několik úspěšně realizovaných projektů amerických modelářů. Ty již po řadu let patří ke světové špičce ve stavbě skutečně modelových kolejíšť, a tak se přímo nabízí srovnání evropské a americké „školy“ železničních modelářů. Záměrně jsme naopak již vypustili informace o modelářských velikostech, družích kolejiva na našem trhu, plány stanic a výhyben a nákresy železničních staveb. Tyto informace najdete v Plánech kolejíšť z roku 2001, které jsou stále v prodeji.

Věříme, že velkým pomocníkem při rozhodování, jak by Vaše kolejíště mohlo vypadat, budou i celostránkové fotografie ze špičkově zpracovaného kolejíště z oblasti německého Černého lesa. Krajina i architektura je zde logicky velmi příbuzná, a tak lze některé náměty bez obav zakomponovat i do kolejíšť s českým námětem.

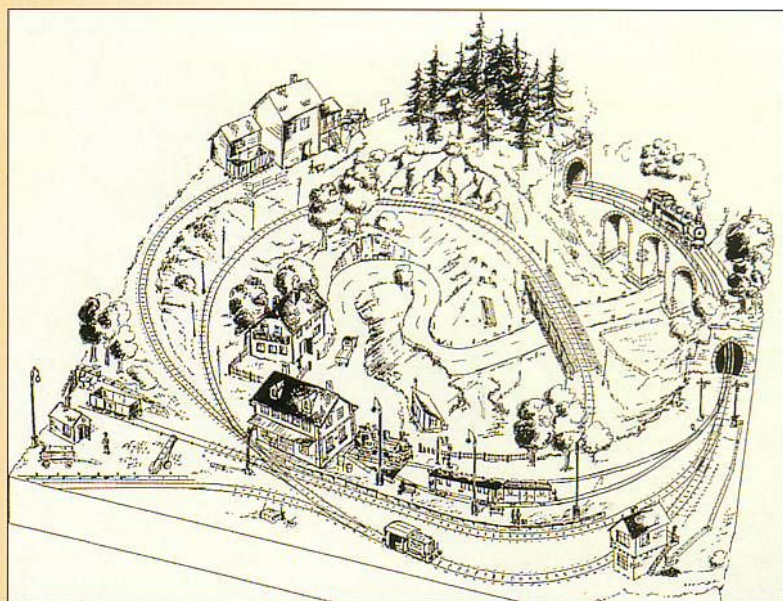
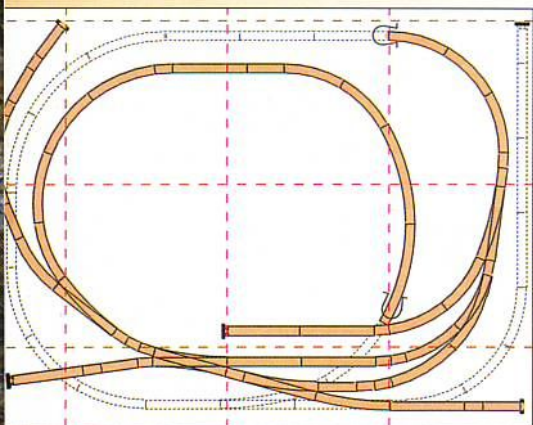
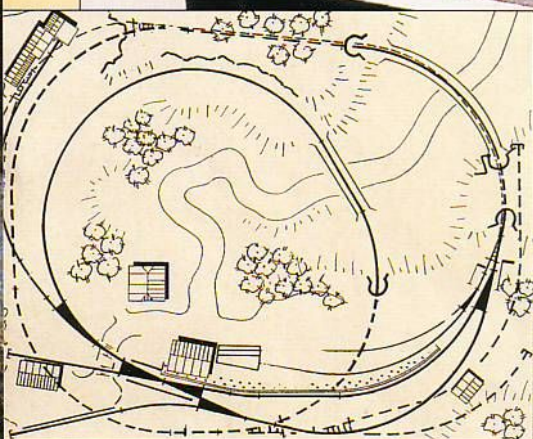
Rádi bychom, aby se tato publikace stala pomocníkem a rádcem při realizaci Vašeho ušlechtilého záměru - stavby modelového kolejíště. Přeneste se tedy do romantického světa modelových železnic a nechte se inspirovat některým z uveřejněných námětů.

Přeji Vám mnoho úspěchů a radosti z vykonané práce.

Ivan Benetka
autor



Kolejiště pro začátečníky

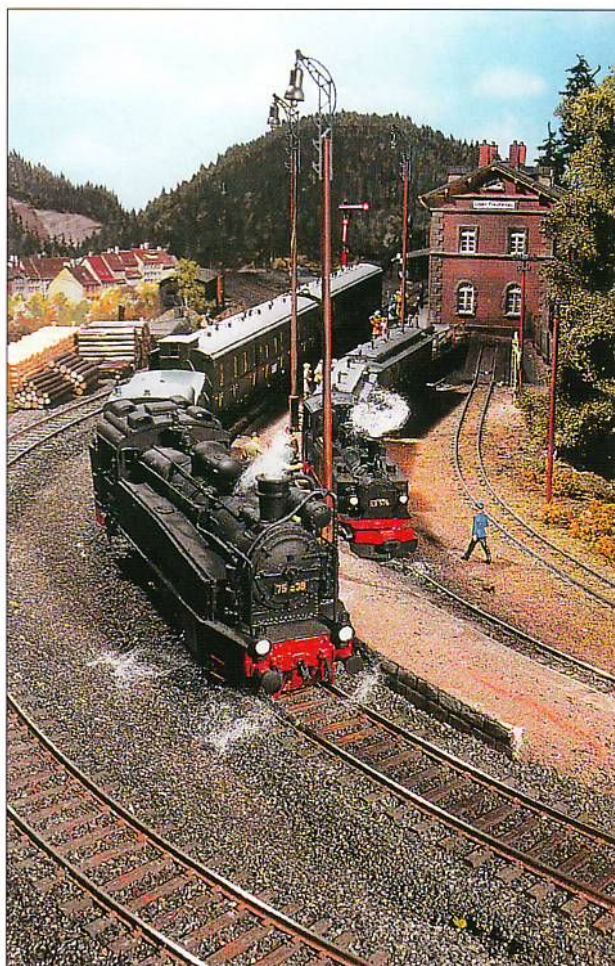


1. I malé kolejiště potěši

Zejména ten, kdo se chystá postavit své první kolejiště, by měl pečlivě zvážit své možnosti. Nejvíce zkušeností, pochopitelně, získá až při samotné stavbě, a proto je dobré pro začátek naplánovat kolejiště spíše skromnější, zejména co se týče jeho prostoru. Ideální pro takový začátek může být kolejiště z našeho prvního plánu. Je koncipováno tak, abychom si na něm procvičili základní modelářské dovednosti a seznámili se s různými pracovními postupy. Přitom obsahuje všechna modelářsky vděčná témata, jako jsou tunely, most, vlečka, skály, nádraží apod. Ani provoz na takovémto malém kolejišti nemusí být nezajímavý, neboť nezanedbatelná část tratě je vedena skrytě pod terénem, což umožňuje prodloužení či výměnu vlakových souprav. Náročnější modeláři pak mohou do prostoru nádraží zaústit i úzko-

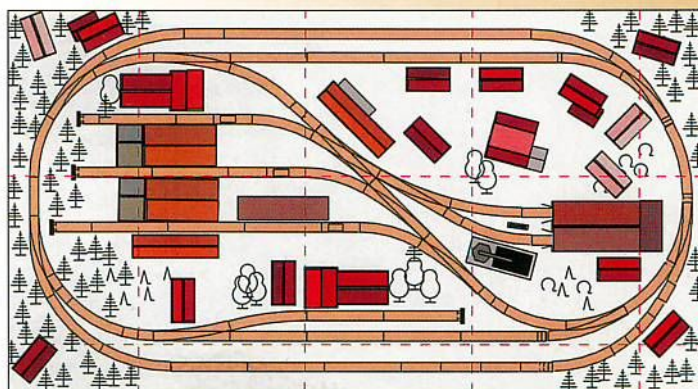
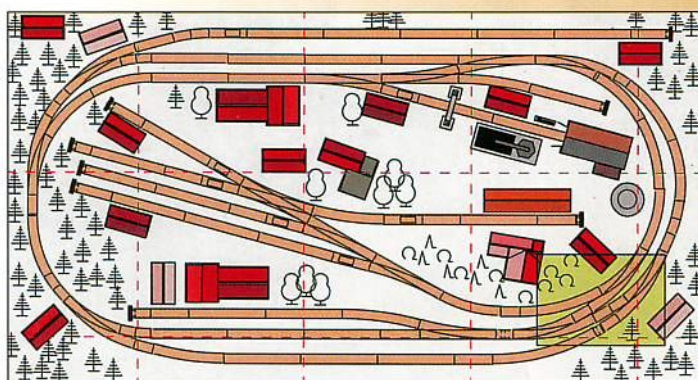
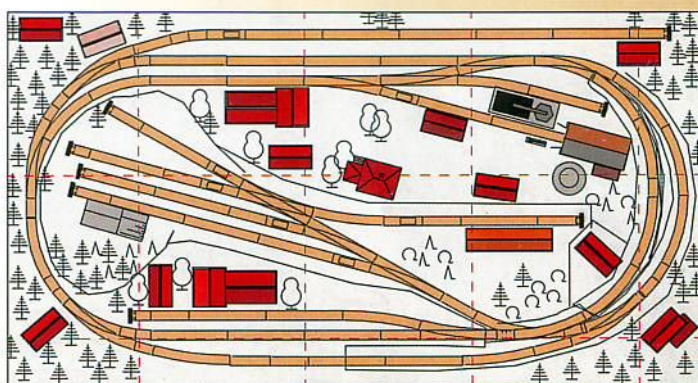
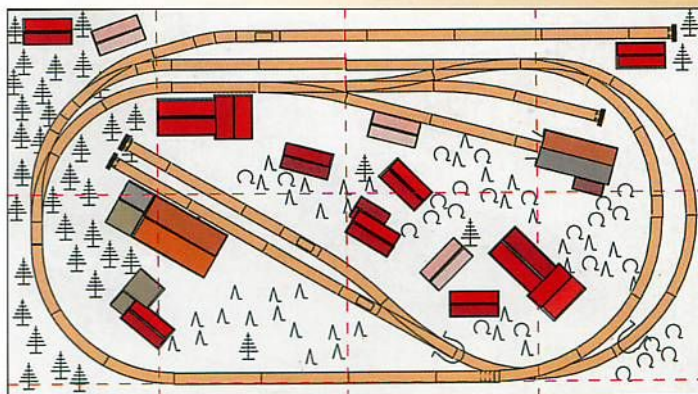
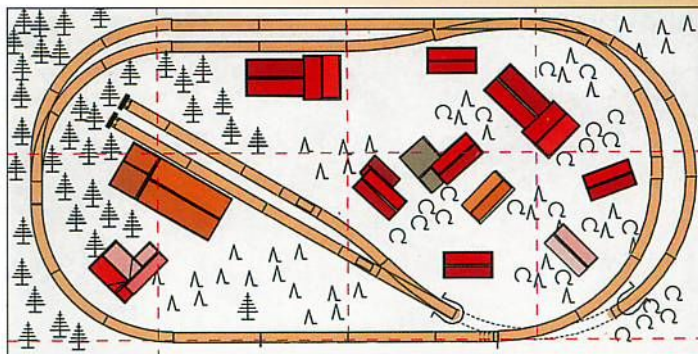
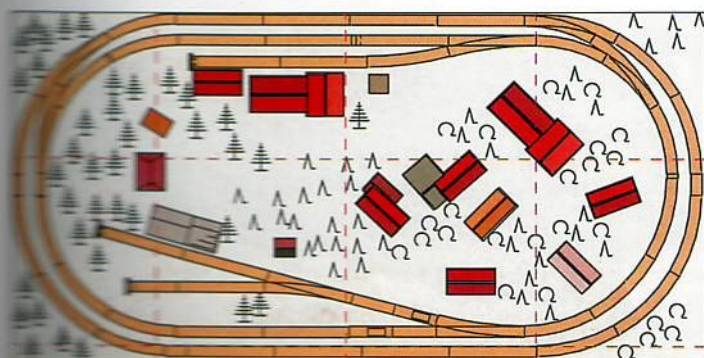
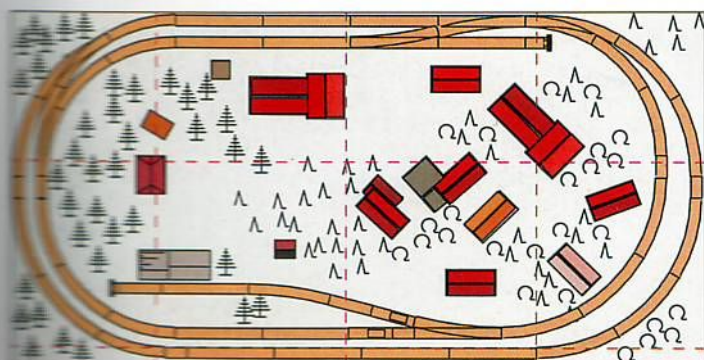
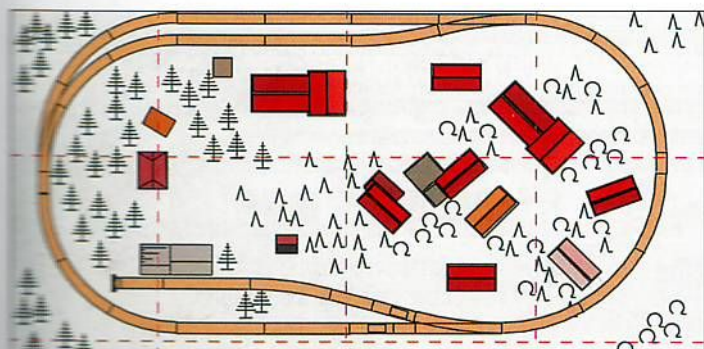
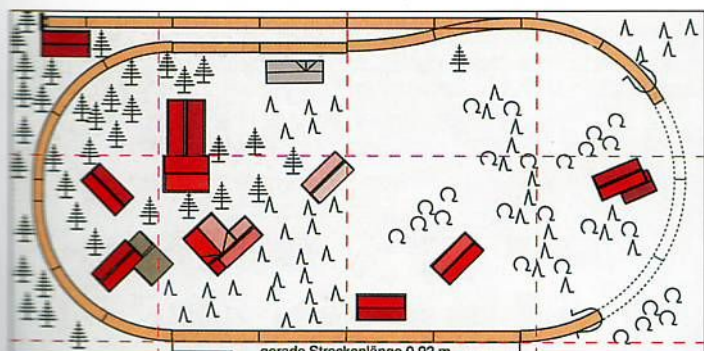
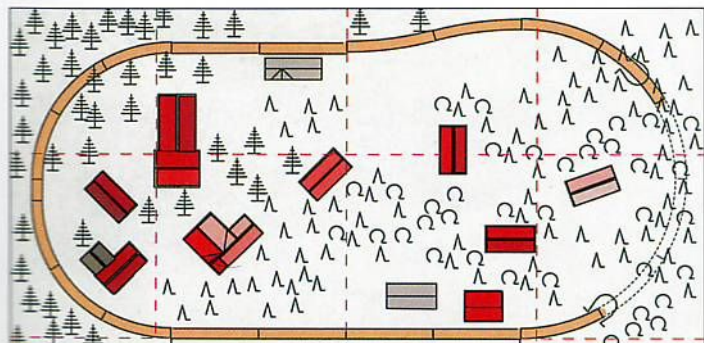
rozchodnou dráhu, která je vedena kolejovou splítkou po kamenném viaduktu a ukončena v koncovém nádraží, skrytém pod terénem. Celá situace je dobře patrná z náčrtků.

I takto pojeté kolejiště působí realistickým a věrohodným dojmem zejména proto, že je zde velký prostor věnován krajině a počet budov je omezen na nezbytné minimum.



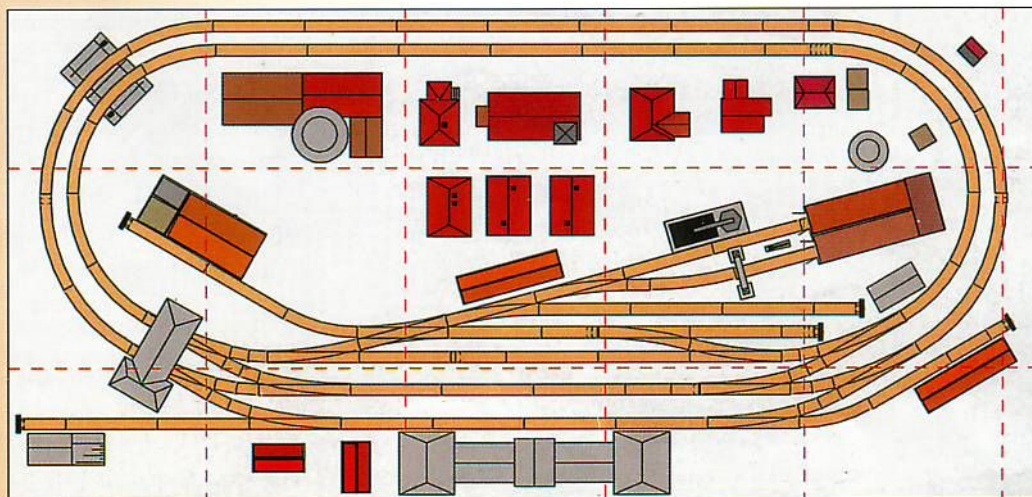
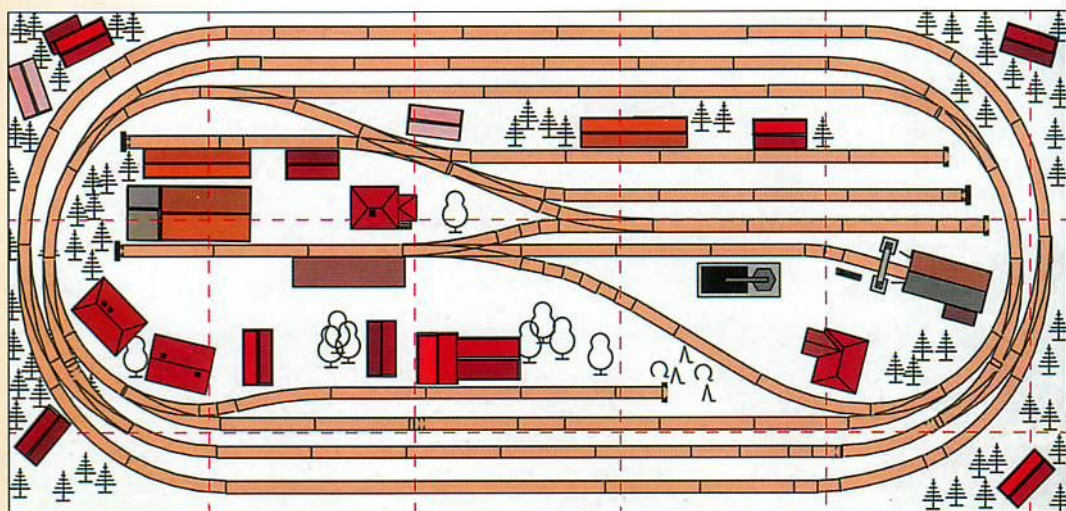
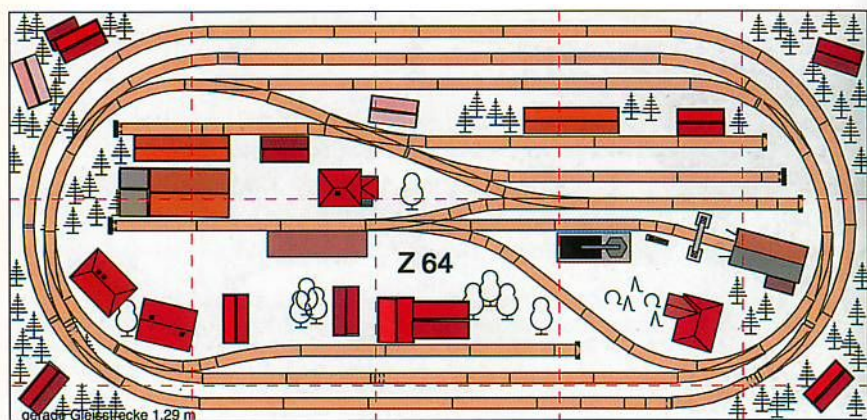
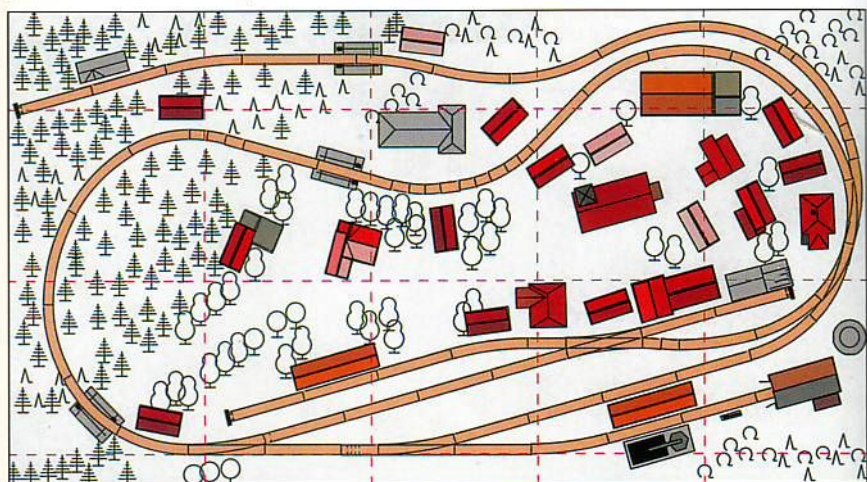
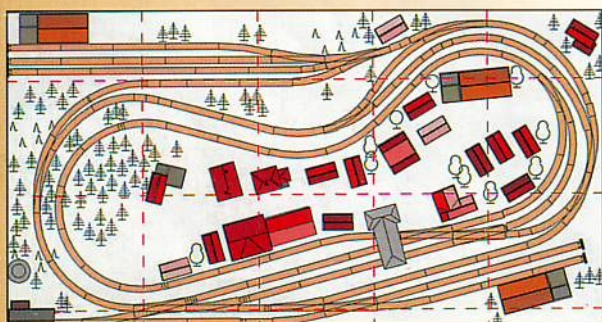
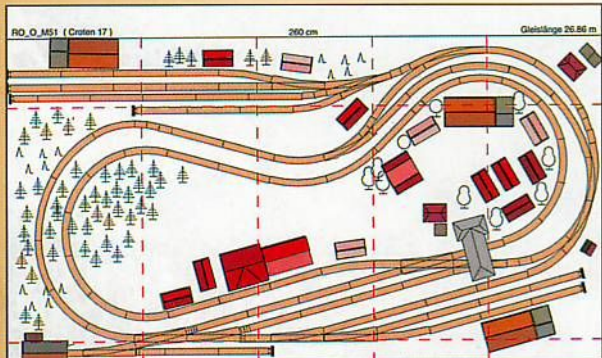
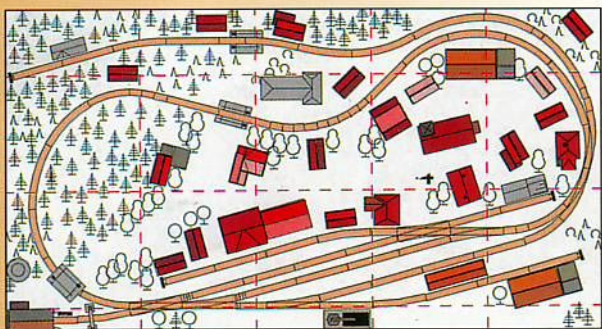
2. Rozšiřujeme základní ovál

Uvedené aplikace jsou námětem pro ty, jež doma na stole či základové desce rozšiřují základní kolejový ovál. Všechny náměty jsou koncipovány v rovině a slouží pro jednoduchou zábavu nejmenších uživatelů a začínajících modelářů. Na takovýchto tratích můžeme rovněž provádět i první testy železničních vozidel, zátěžové zkoušky a podobně, zatím však pouze bez výškového převýšení. Základní rozměry vždy závisejí na druhu a geometrii použitého kolejiva.



3. Jednoduchá kolejiště v rovině

Také tyto náměty jsou koncipovány v rovině a uspokojí zejména ty, kteří touží po velkém množství kolejí na testovacích oválech. Prostor pro znázornění krajiny je zde pouze minimální, podobně jako možnosti modelového provozu.



4. Jednoduchá kolejiště v terénu



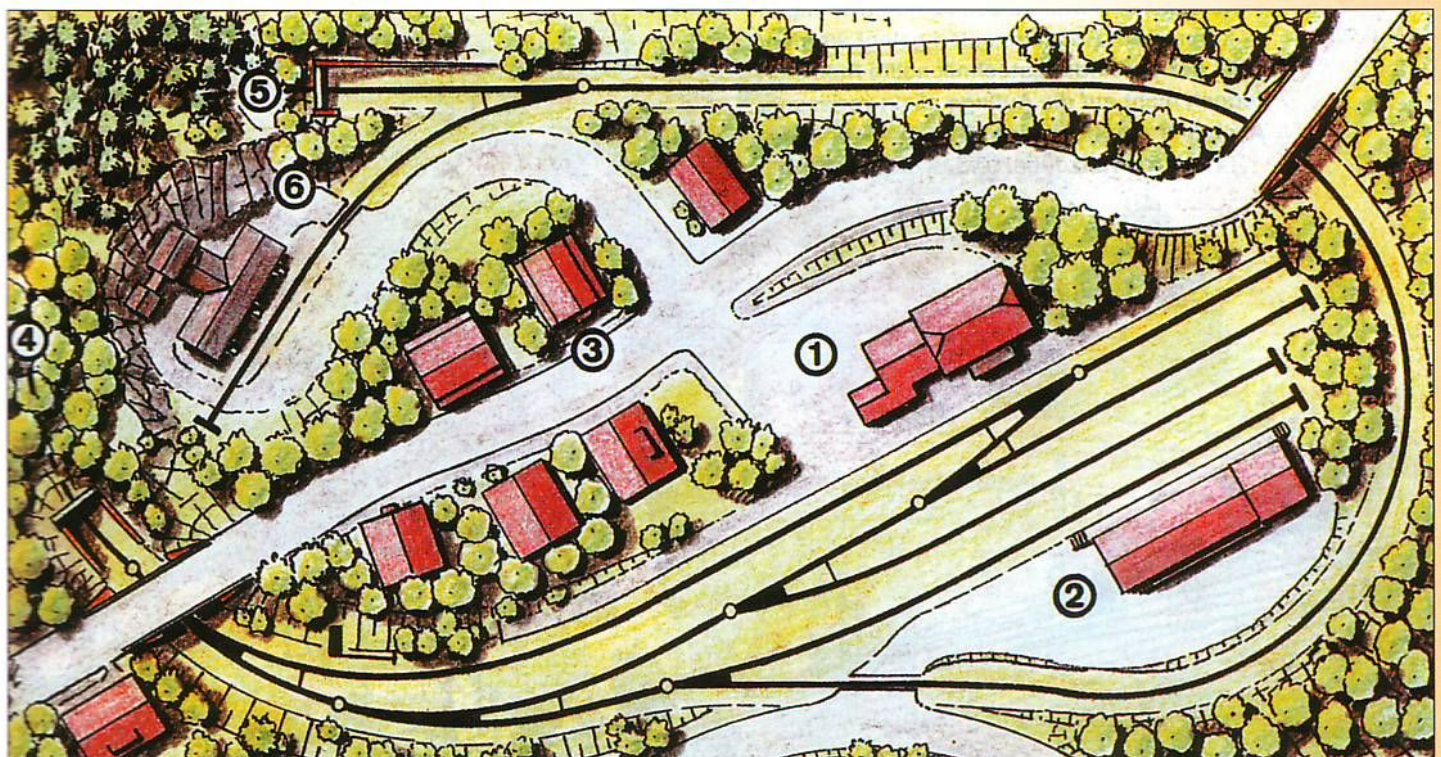
Toto kolejiště je jasným příkladem toho, jak citlivé zasazení kolejiště do realisticky vyhlížející krajiny změni jeho vzhled k nepoznání. I toto kolejiště je přitom koncipováno celé v rovině, což znamená, že veškeré kolejiště může být připevněno přímo k základové desce. Samotná krajina a terén se zvedají pouze nad železniční trať. (Toto řešení však při navrhování modelových kolejišť nedoporučujeme.) Koncové nádraží a malá železniční vlečka obohacují provoz na jinak klasickém železničním oválu. Ideální pro všechny začínající modeláře nebo jako malé kolejiště pro výstavy. Při dobrém zvládnutí přírodních scénérií i takový námět určitě zaujme.

Provoz vlaků je realizován v podstatě pouze na viditelných úsecích tratě, neboť krátký úsek v tunelu neumožňuje umístit skryté nádraží. Zajímavým prvkem je zde silnice úhlopříčně protínající kolejiště, která zde alespoň opticky navazuje kontakt s okolním světem mimo krajinu definovanou rozměry kolejiště. Osazení obytných budov není v tomto případě nutné. Velmi dobře zde vystačíme pouze s drážními stavbami a s budovou kamenolomu, který na tomto místě působí poměrně věrohodným dojmem.

H0 200 x 110

TT 150 x 85

N 115 x 65



D

Plány pro náročnější



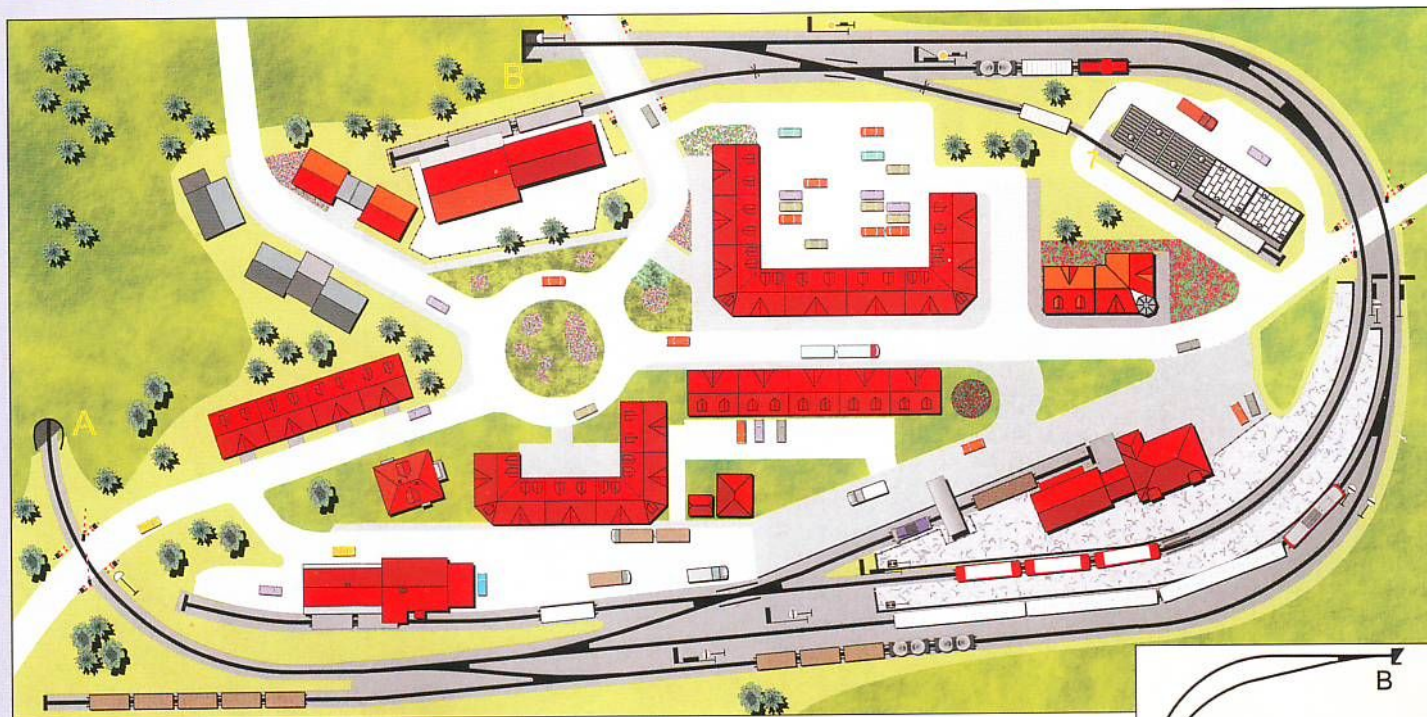


5. Region

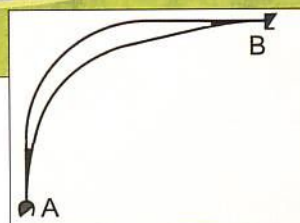
HO 240 x 120

TT 180 x 90

N 135 x 65

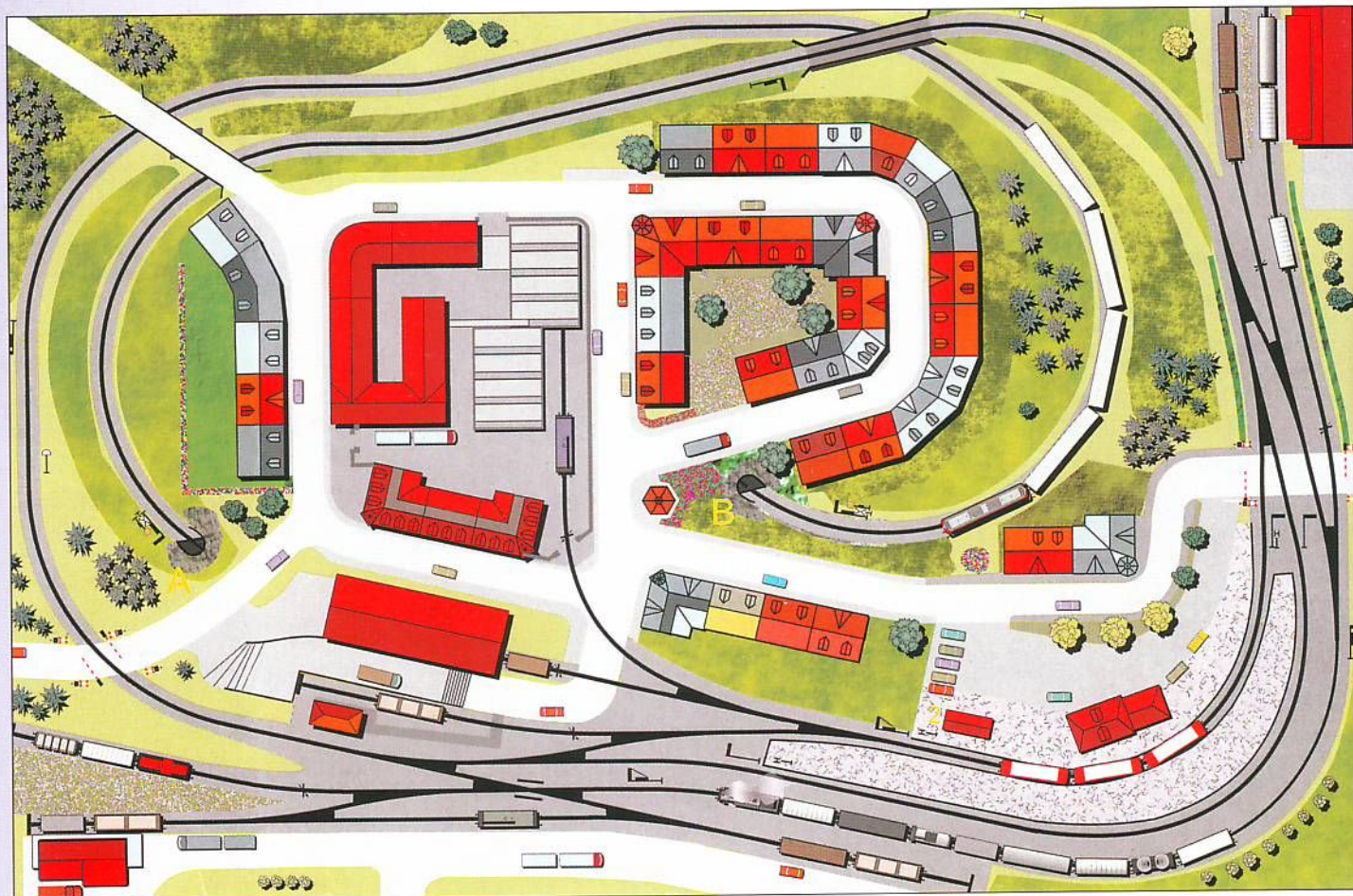


Také toto kolejíště kopíruje předchozí náměty jednoduchých kolejových oválů. Zpestrěno je nádražím v oblouku se třemi nákladovými kusými kolejemi a nákladní vlečkou. Původně bylo navrženo pro modelovou velikost Z, čemuž je také poplatná určitá jednoduchost tohoto námětu. V provozu se patrně nejlépe osvědčí kratší regionální soupravy osobních vlaků a smíšená doprava nákladní. Střídání souprav umožňuje výhybna, tradičně skrytá v tunelu.



6. Hradiště

Rovněž tento námět byl původně zpracován pro velikost Z, i když jej lze použít i pro další měřítka. Uspokojí zejména ty, jež se rádi kochají jízdou vlaků. Dominantami jsou zde opět železniční stanice v oblouku s rozvětveným vlečkovým provozem, obytná čtvrť menšího města a tovární areál s vlečkou. Střídání vlaků je možné provádět ve skrytém nádraží, jehož staniční koleje jsou dostatečně dlouhé pro zde provozované soupravy osobních a nákladních vlaků.



HO 210 x 140

TT 160 x 105

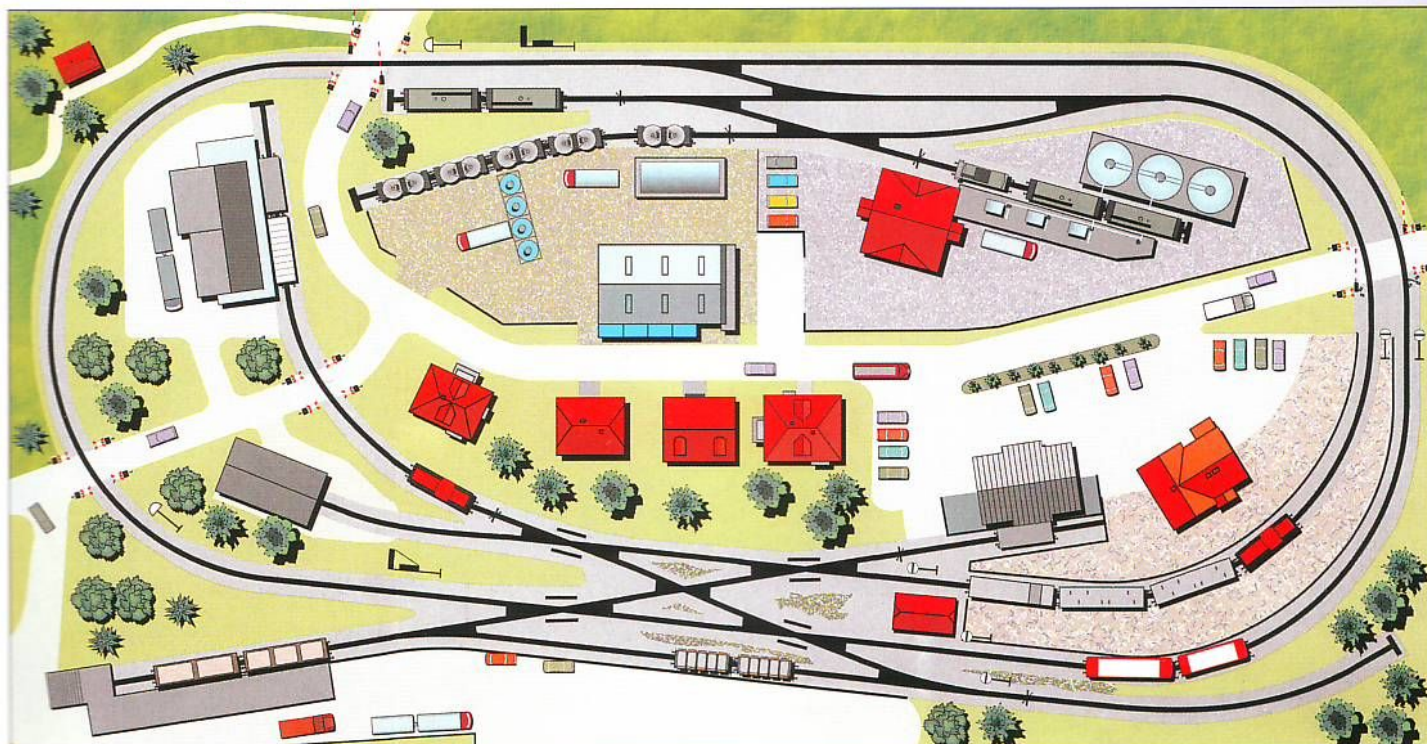
N 120 x 80

7. Průmyslová zóna

HO 240 x 135

TT 180 x 100

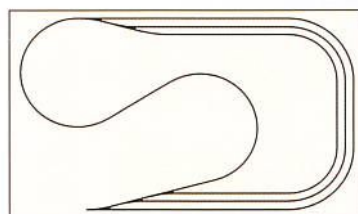
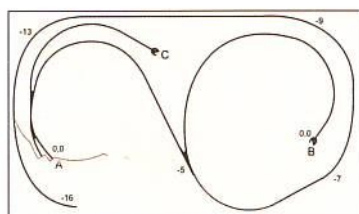
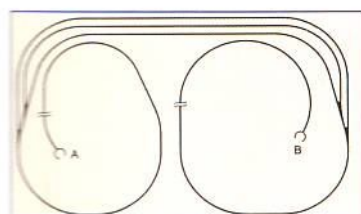
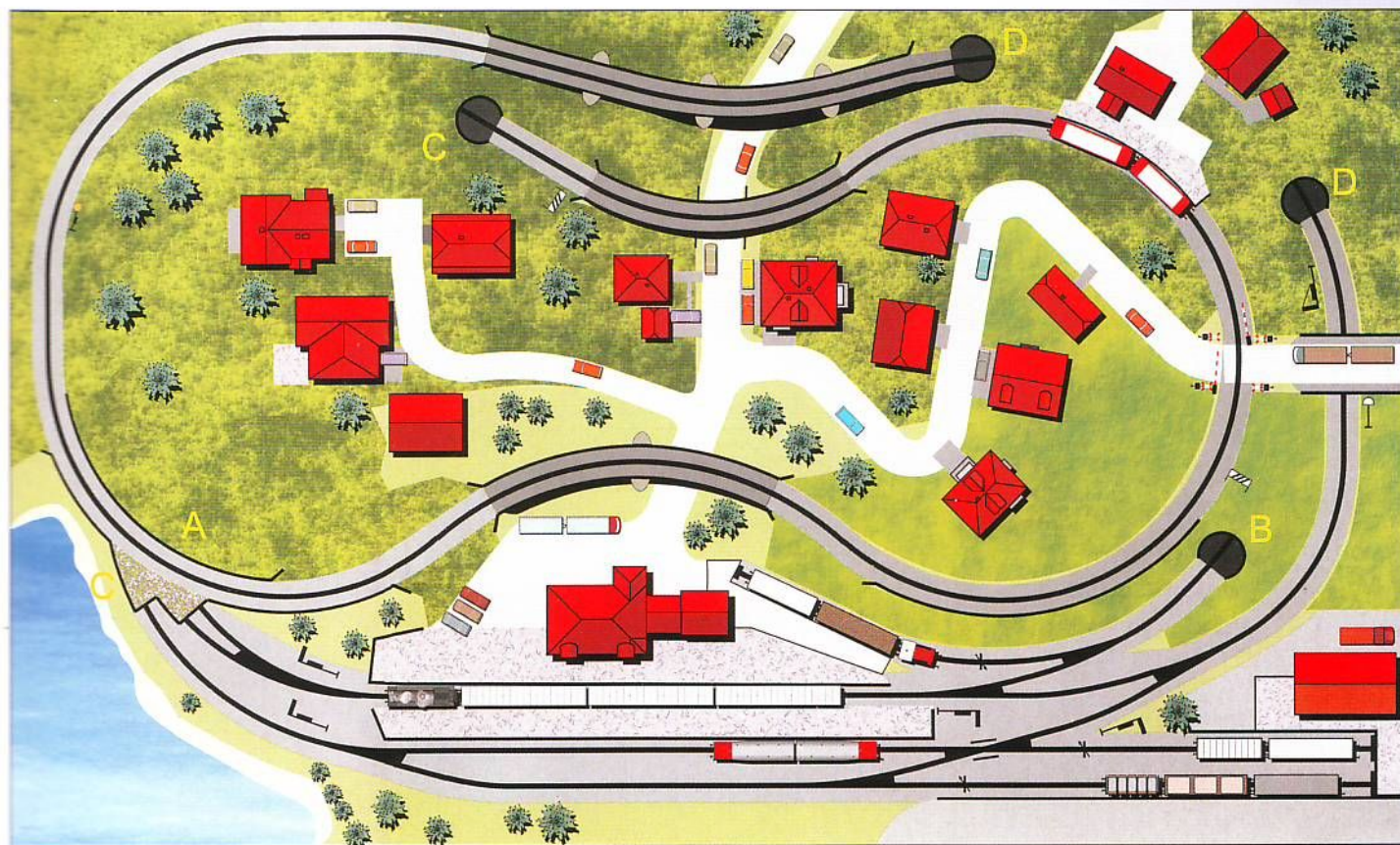
N 135 x 70



Jednoduchý námět pro začínající modeláře a pro ty, kteří mají rádi posun a provoz na vlečkách. Celé kolejiště je koncipováno v rovině, je velmi střídme na krajinné prvky a svým pojetím tak trochu připomíná malá americká kolejiště. Ta by ovšem byla v podélné ose rozdělena kulisou zabraňující pohledu na vlak jedoucí stále dokola.

8. Vysočina

Hlavní jednokolejňá trať v kopcovitém terénu je námětem kolejiště číslo 8. Krajíně je zde věnován značný prostor, a tak je tento námět vhodný pro všechny, kteří obdivují jízdu vlaků rozmanitou přírodou. Pro osobní dopravu je v horní části kolejiště zřízena malá zastávka, nákladní dopravě jsou určeny tři kusé koleje ve stanici. Výměnu vlaků lze provozovat ve skrytém nádraží. Zde navržené řešení je poměrně složité, šikovný modelář navrhne jistě i jiné způsoby.

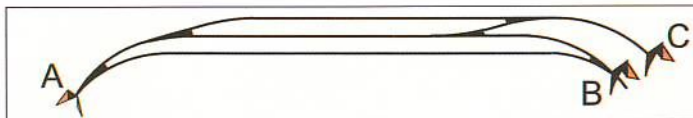


HO 240 x 150

TT 170 x 110

N 135 x 80

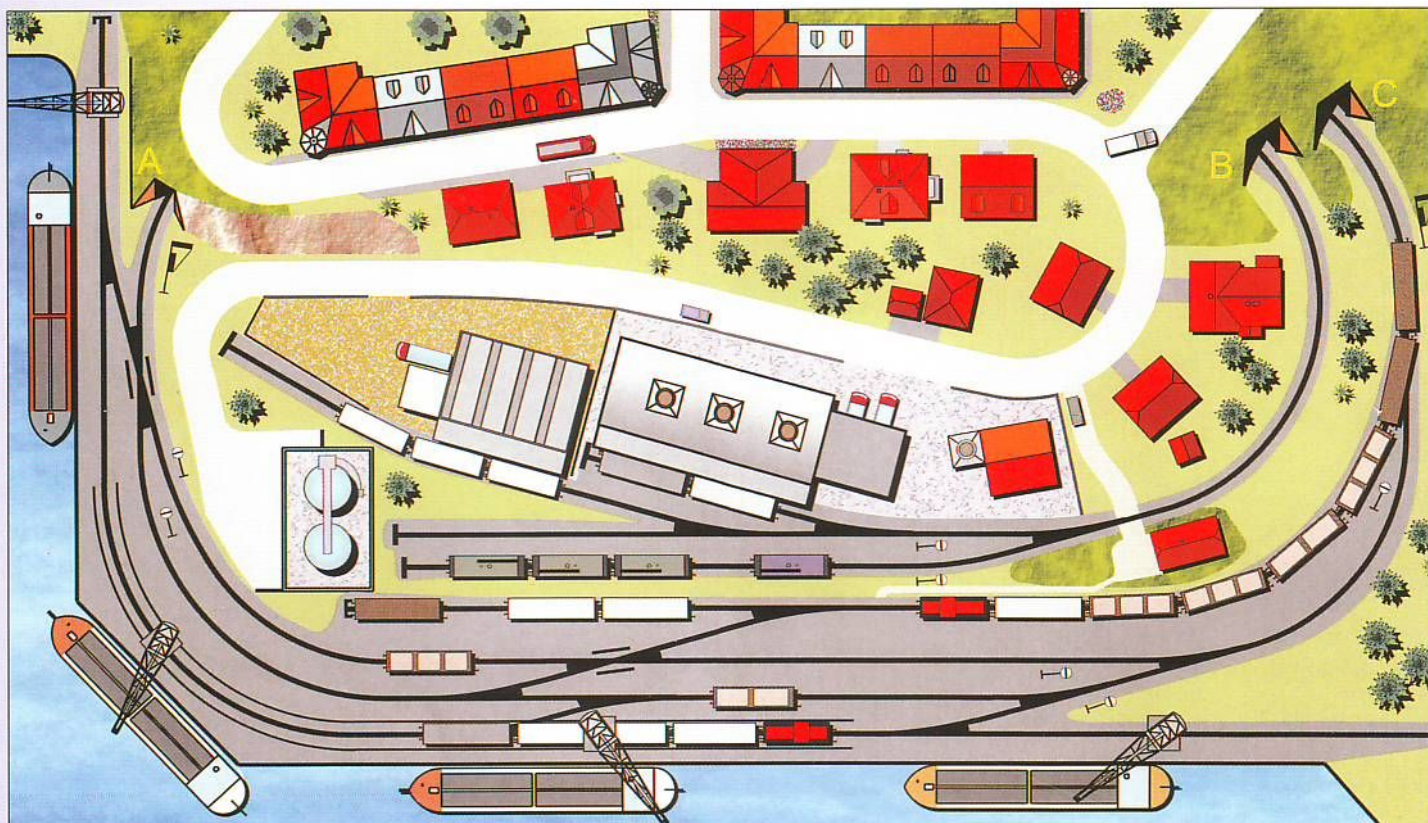
9. Přístav



HO 240 x 145

TT 170 x 105

N 135 x 75



Námětem tohoto kolejiště se stal rozsáhlý komplex říčního přístavu s překladištěm. Provozována je tu výhradně nákladní doprava, což znamená, že na své si přijdou zejména milovníci posunu a pomalých manipulačních jízd. Další provozní možnosti poskytuje vlečka místních mrazíren, kam zajiždějí ucelené soupravy chladirenských vozů, a menší areál skladiště olejových produktů, k němuž jsou rovněž zaustěny dvě kusé koleje.

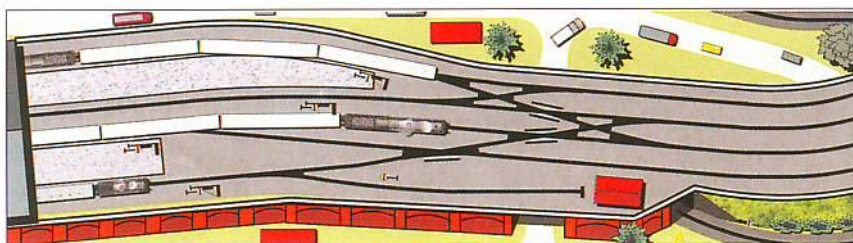
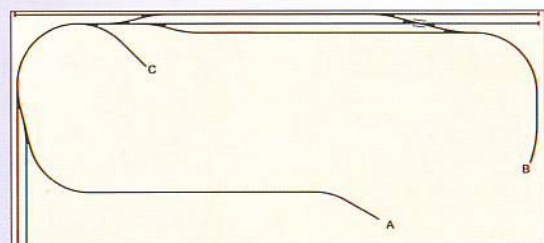
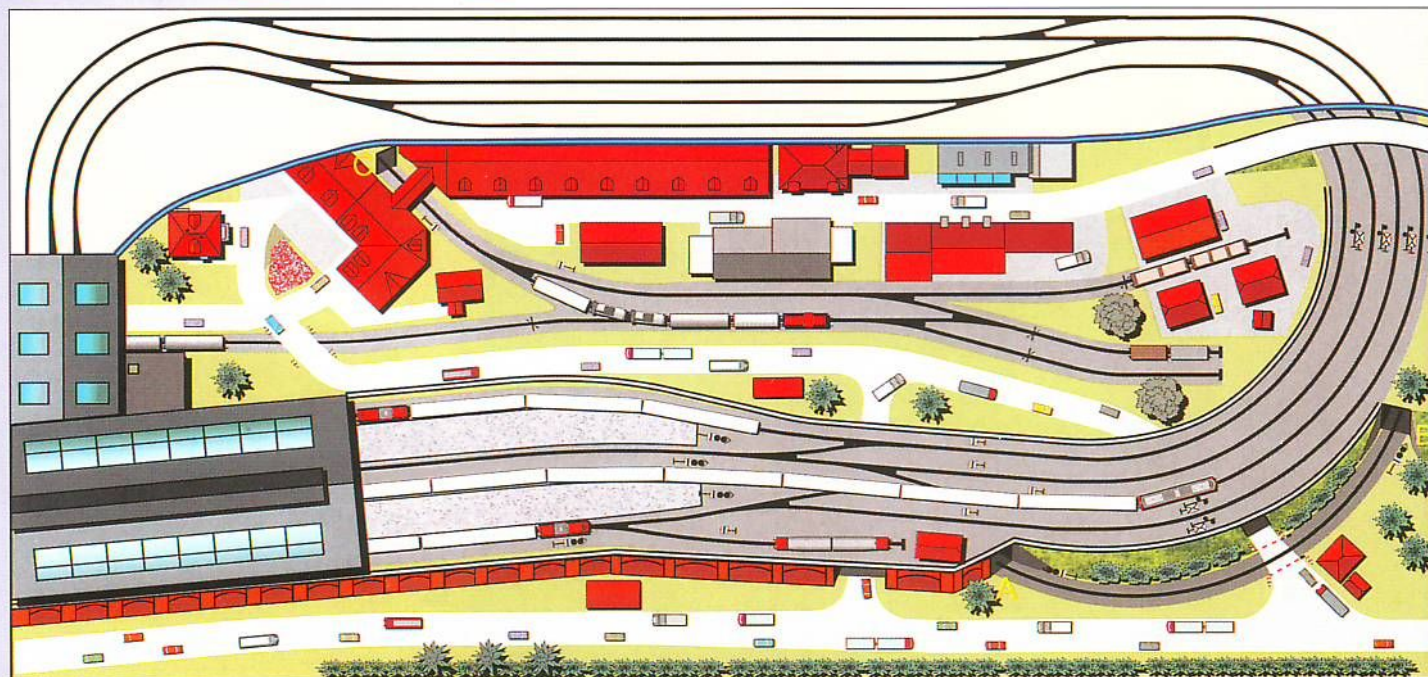
10. Hlavní nádraží

HO 350 x 175

TT 265 x 130

N 200 x 95

Oblíbený námět koncové osobní stanice. Pro všechny, kteří se ani ve stísněných podmínkách nechťejí vzdát provozu dlouhých souprav osobních vlaků a rychlíků. Vlak vyjíždějí z haly nádraží za kulisu do odstavného nádraží, které navíc umožní i přepážení lokomotivy. Ideální také pro soupravy s řídícími vozy, jejichž provoz u nás zatím není téměř znám. Samostatné koleje jsou vyhrazeny dopravě nákladní, obsluhující průmyslovou zónu uvnitř kolejiště.

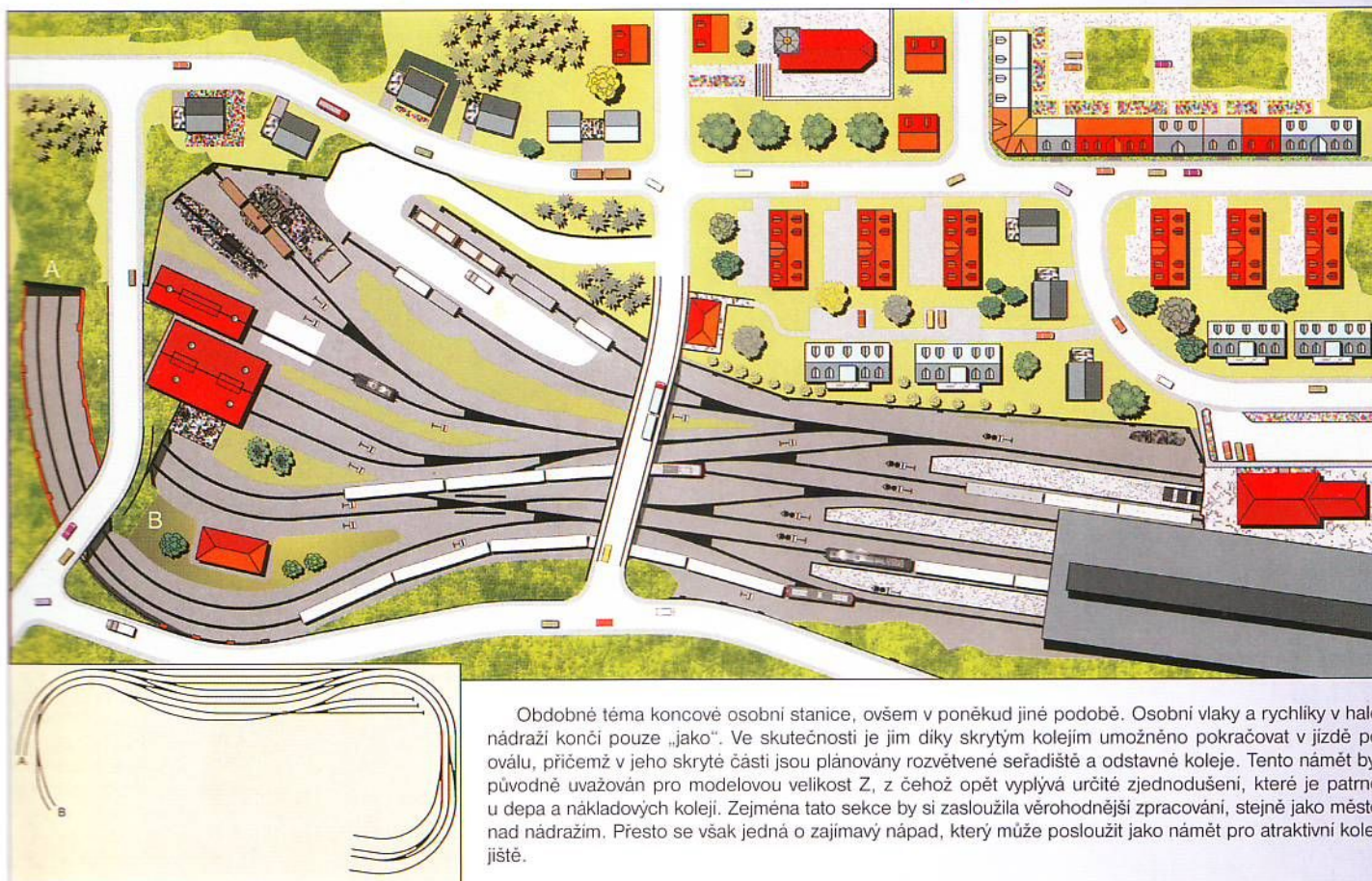


11. Železniční uzel

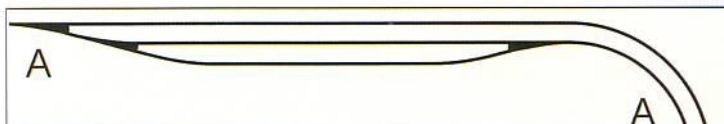
HO 295 x 145

TT 220 x 110

N 160 x 80



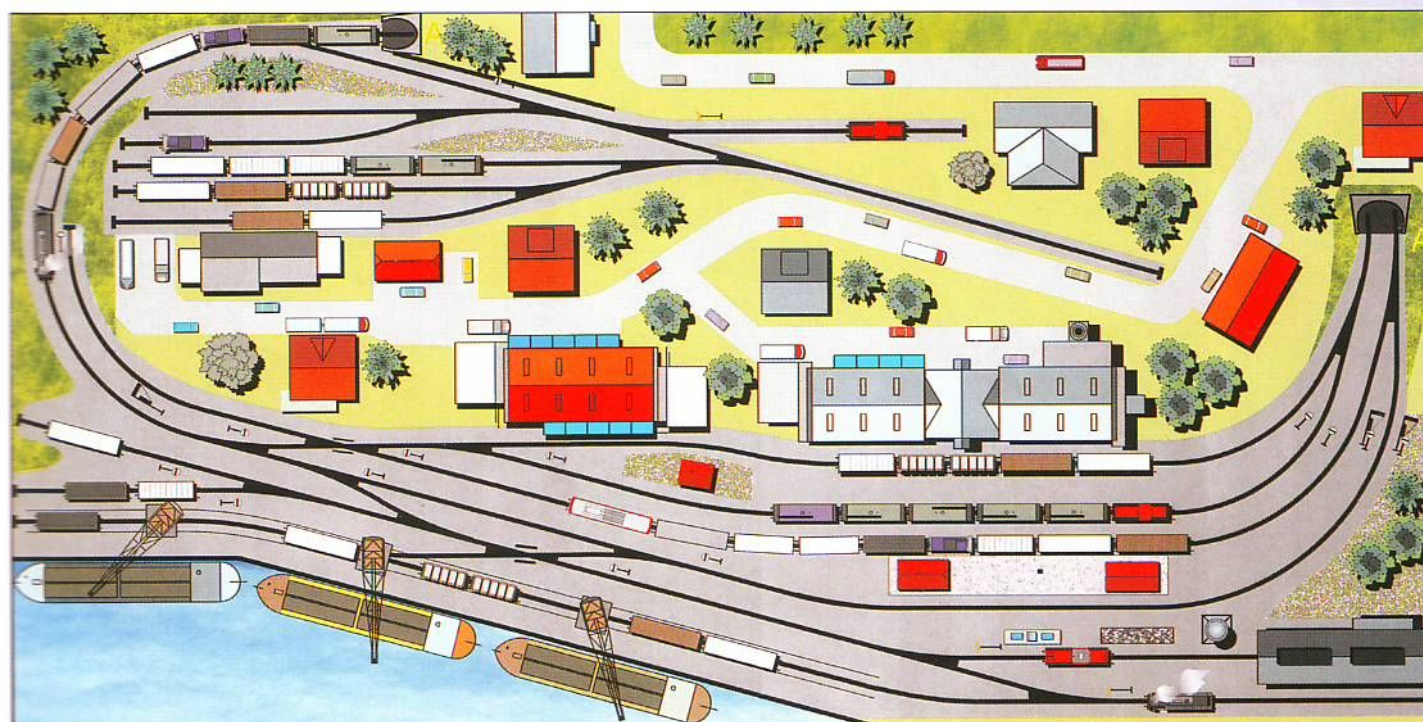
12. Nákladové nádraží



HO 295 x 145

TT 220 x 110

N 160 x 80



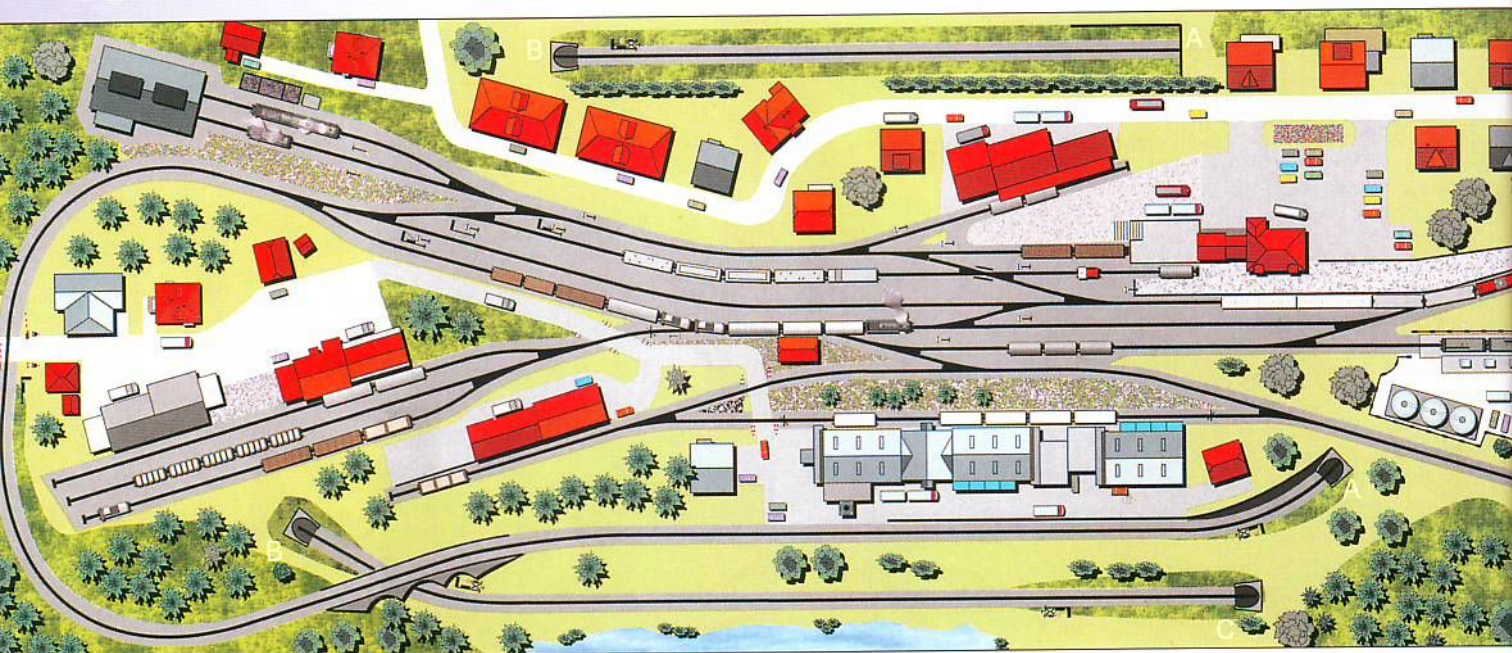
Téma říčního přístavu se vrací ještě jednou v poněkud pozměněné podobě. Řeka zde již nezaujímá dominantní plochu, i když také zde se neobejdeme bez portálových jeřábů a dlouhých vykládkových kolejí. Dvě nákladová nádraží pojmu dostatek nákladních vozů pro neomezené možnosti vlakovtorby, manipulačních jízd a posunů. Uvažována je také místní osobní doprava, na kterou je pamatováno vyvýšeným nástupištěm poblíž lokomotivního depa. Střídání souprav opět umožňuje skryté nádraží.

13. Vlakotvorná stanice

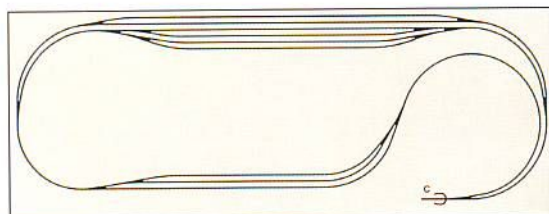
HO 225 x 180

TT 245 x 135

N 260 x 100



Tento námět je určen především „enkařům“, kterým umožní provozovat dlouhé soupravy nákladních vlaků, kochat se jejich jízdou v krajině, jakož i seřazovat nákladní vlaky v rozsáhlé koncové stanici s několika vlečkami k průmyslovým závodům. Odtud také vyjíždějí osobní vlaky regionální dopravy, které podobně jako všechny ostatní soupravy po projetí viditelných traťových úseků zmizí v tunelu. Zde je rozsáhlé odstavné nádraží a také kolejová smyčka, která vlakům umožní jízdu zpět do výchozí stanice.

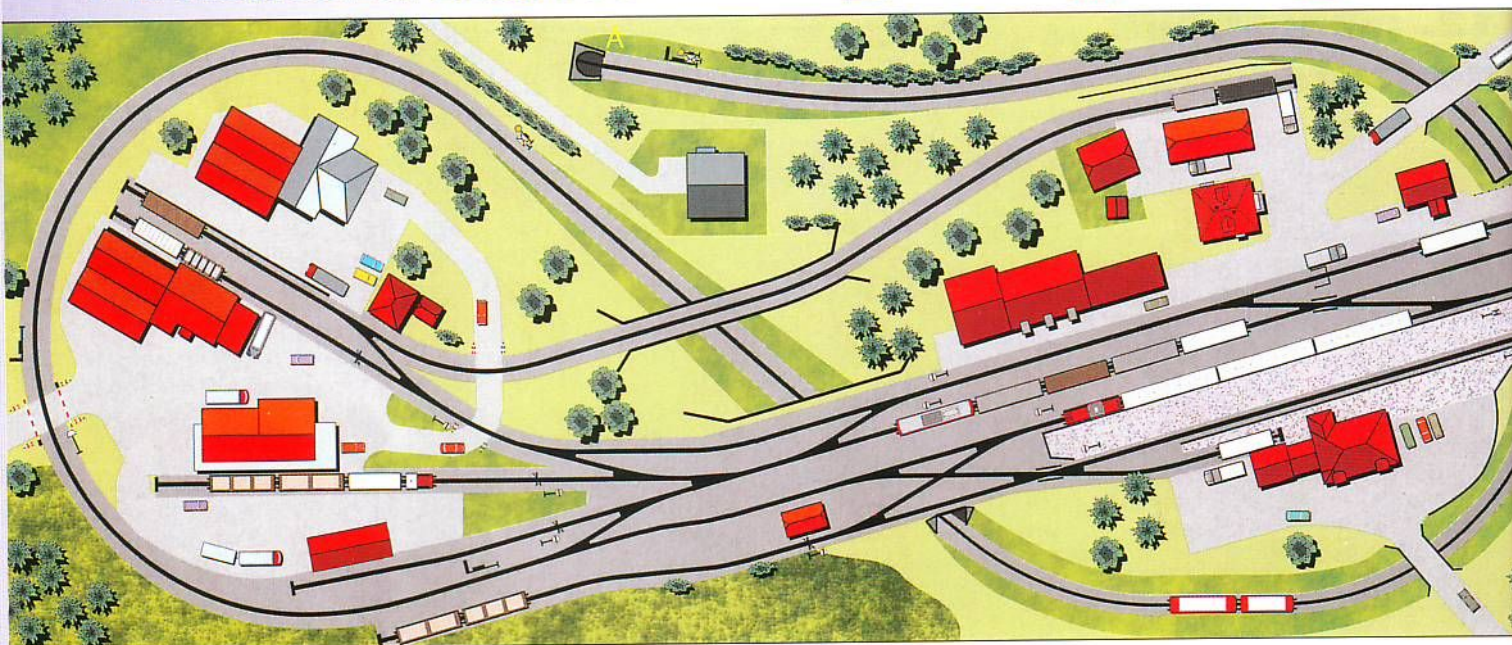


14. Koncová stanice

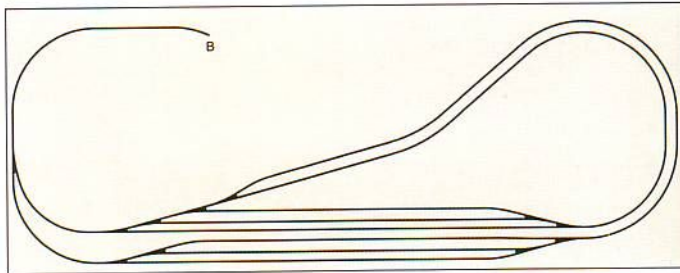
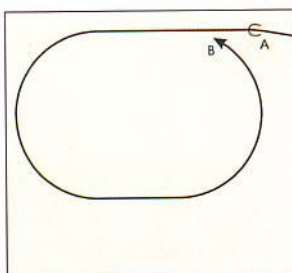
HO 295 x 135

TT 220 x 100

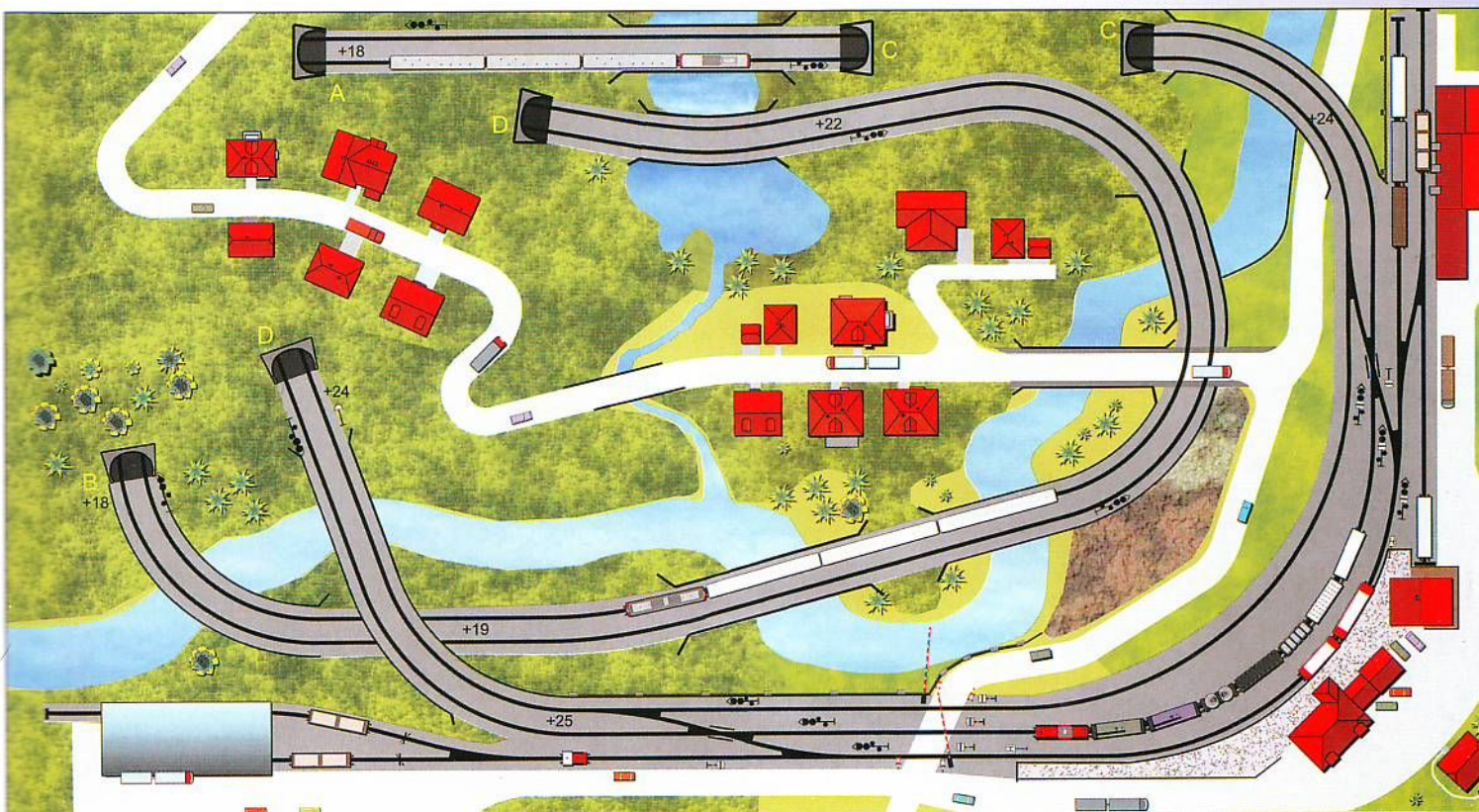
N 155 x 75



Obdobný záměr přináší i tento plán. I zde se jedná o koncovou stanici na jednokolejné trati s několika vlečkami k průmyslovým závodům. Hlavní trať je zde však svedena pod nádraží a později také do tunelu, kde je opět připraveno odstavné nádraží a vratná smyčka, která nám projíždějící soupravy vrací zpátky do hry. Přednosti jsou opět neomezené možnosti posunu, seřazování vlaků i jejich poměrně dlouhá jízda krajinou.



15. „Falešnou“ dvoukolejkou do přírody



HO 360 x 200

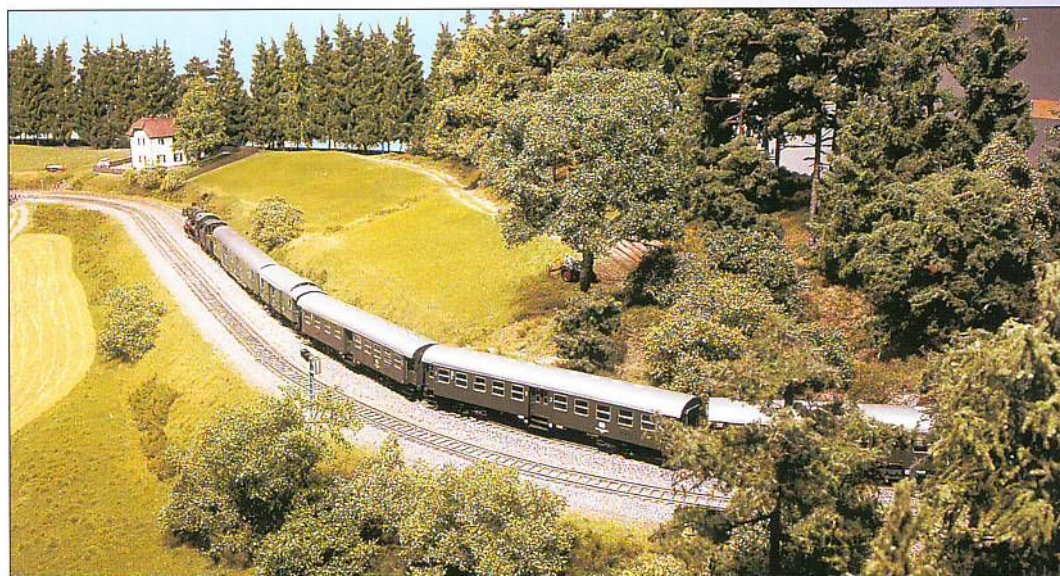
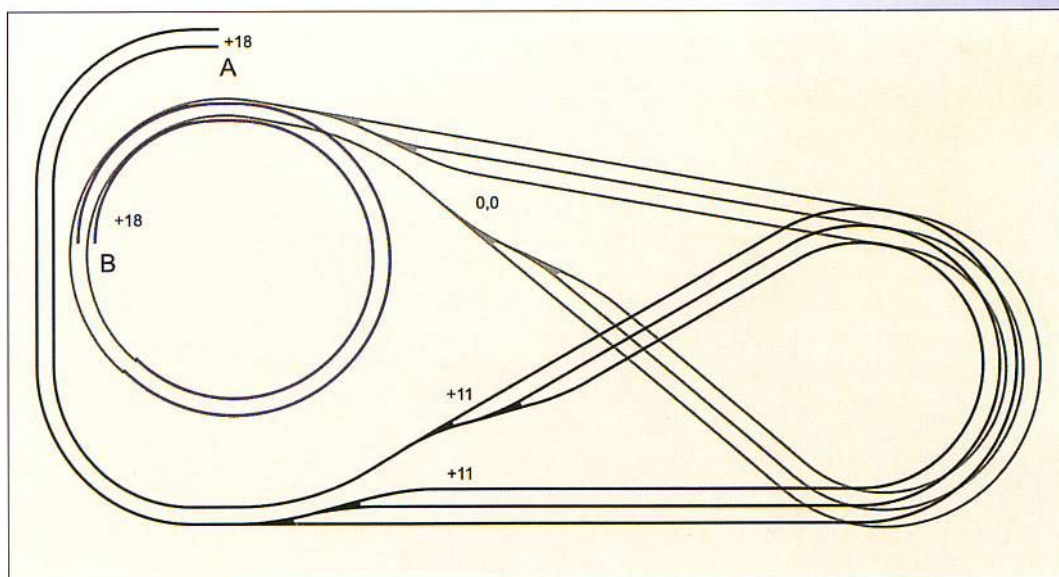
TT 270 x 150

N 180 x 115

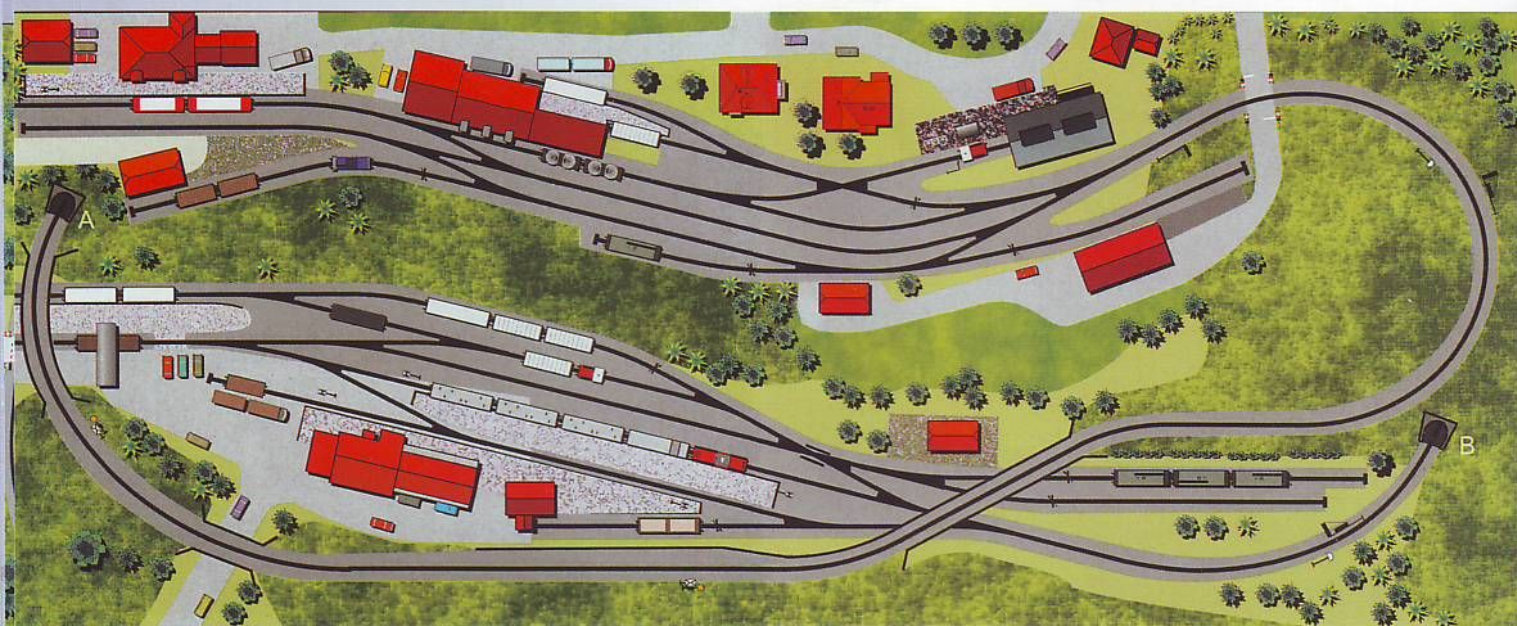
Hlavní dvoukolejná trať v kopcovité a hornaté krajině je nosným tématem tohoto kolejiště, i když zde o pravou dvoukolejku nejde. Trať je totiž ve skrytých úsecích na svých obou koncích ukončena vratnými smyčkami. Jízdu vlaku v krajině si zde ale vychutnáme do sytosti, námět je vhodný rovněž pro předváděcí kolejiště. Provozována je zde doprava jak osobní, tak nákladní, rychlíkové soupravy stanici pouze projíždějí a vyčkávají na odstavných kolejích ve skrytých částech.

Velké možnosti nám dává ztvárnění přírody - skalních masivů, lesů a bohatých vodních toků včetně přehrad. I když se to na první pohled nezdá, realizaci tohoto kolejiště doporučujeme pouze zkušeným modelářům. Stavba je totiž poměrně náročná zejména ve skrytých úsecích, kde musíme dbát na maximální preciznost v pokládce kolejí. Druhým oříškem bude volba vhodného technického zabezpečení pro plynulý a bezkolizní provoz ve skrytých úsecích.

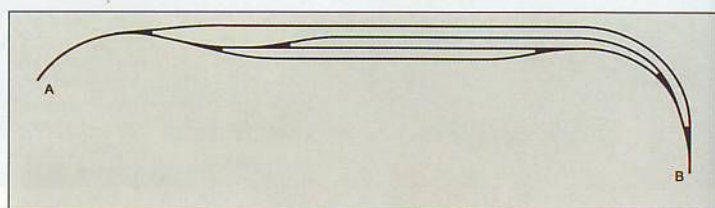
Provoz na kolejišti můžeme obohatit například dalším rozvětvením vlečky v levé části kolejiště nebo zřízením malých zastávek pro regionální osobní dopravu, obsluhující vesnici v centrální části kolejiště. Podobně lze upravit i celkové výtvarné pojetí krajiny. Silnice stoupající v serpentínách do kopce není v tomto případě nutná. Mnohem užitečnější by zde mohla být věrohodně osazená zřícenina hradu, rozhledna a podobně. Také perspektivně se zmenšující stromy v pozadí umocní hloubku tohoto kolejiště.



16. Dvě koncová nádraží



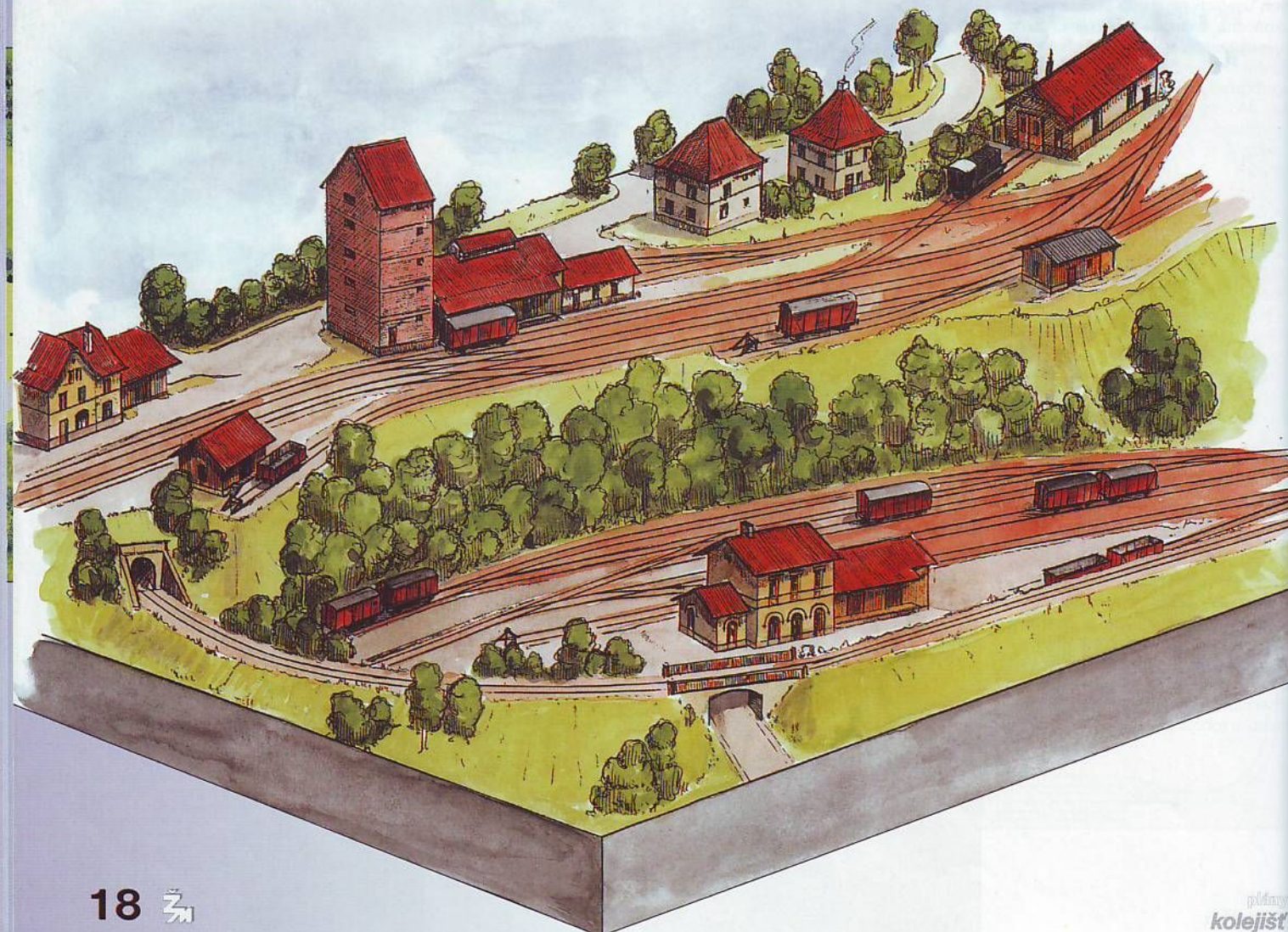
Tratě odněkud někam - tak lze nazvat tento návrh. Vedlejší jednokolejná trať začíná nádražím v údolí a šplhá se kopcovitým terénem do horní koncové stanice, kde se nachází malé depo a skladiště. Zajímavě vedená trať nám umožní sledovat jízdu vlaku lesnatou krajinou, což možná některé modeláře přiměje k zamyšlení, zda celý projekt raději nepřizpůsobit romantičtější úzkorozchodné železnici. Zároveň doporučujeme některou z hlavních kolejí libovolného nádraží neukončovat zarážkou, tak aby vznikl dojem, že tento traťový úsek tu není sám o sobě, ale má další spojení se světem.



HO 370 x 160

TT 280 x 120

N 210 x 90

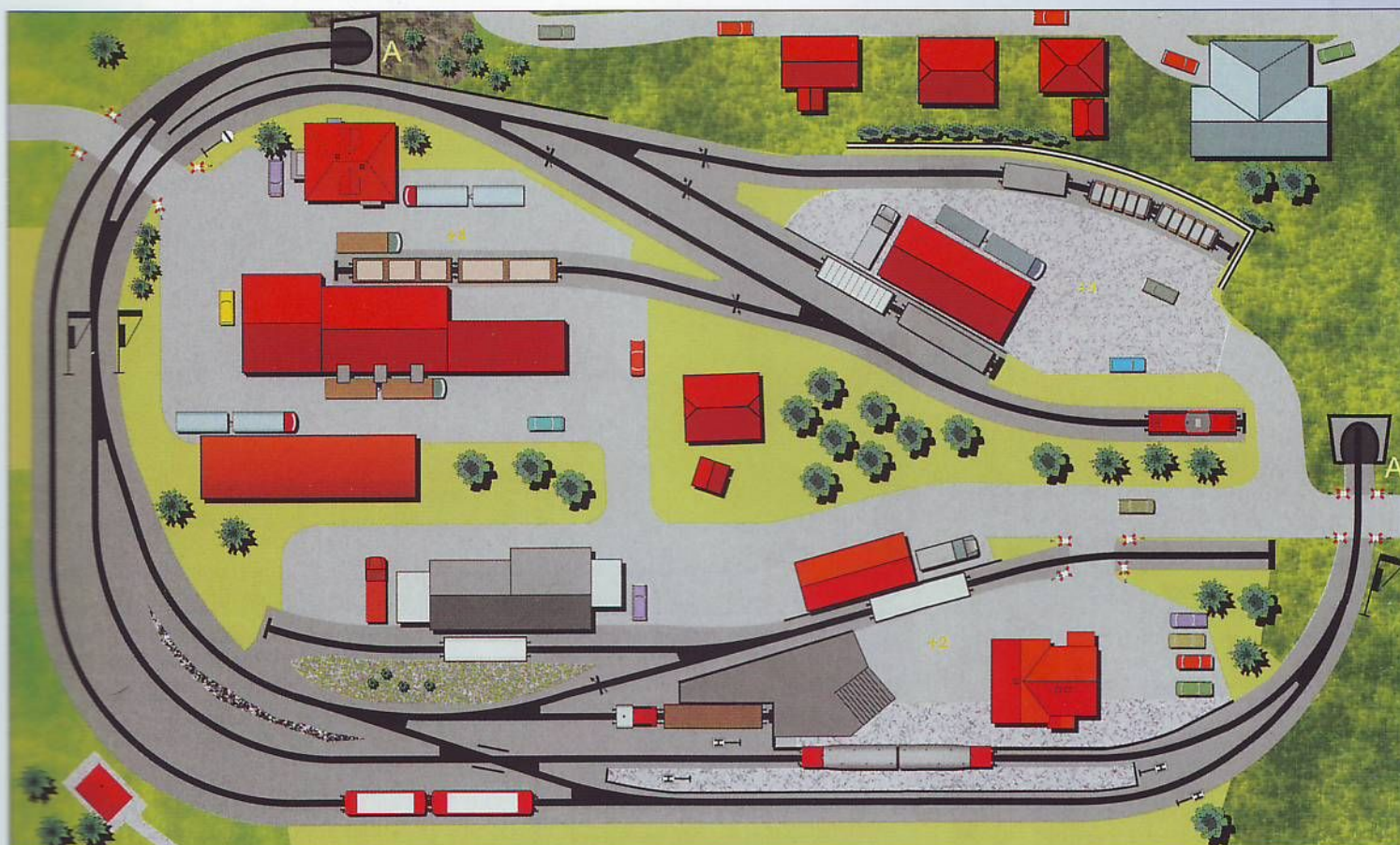


17. Posunujeme pro radost

HO 210 x 125

TT 140 x 85

N 100 x 65



Další ze série jednoduchých kolejišť pro méně náročné. Vlečkové provozy nám umožní libovolně prováděný posun dle aktuálních potřeb, zatímco osobní dopravu zajišťují lehké motorové vlaky. Koleje ukryté v tunelu nám pomohou při střídání nebo odstavení souprav. Jednoduchý terén by měl zvládnout i začínající nebo méně zkušený modelář.

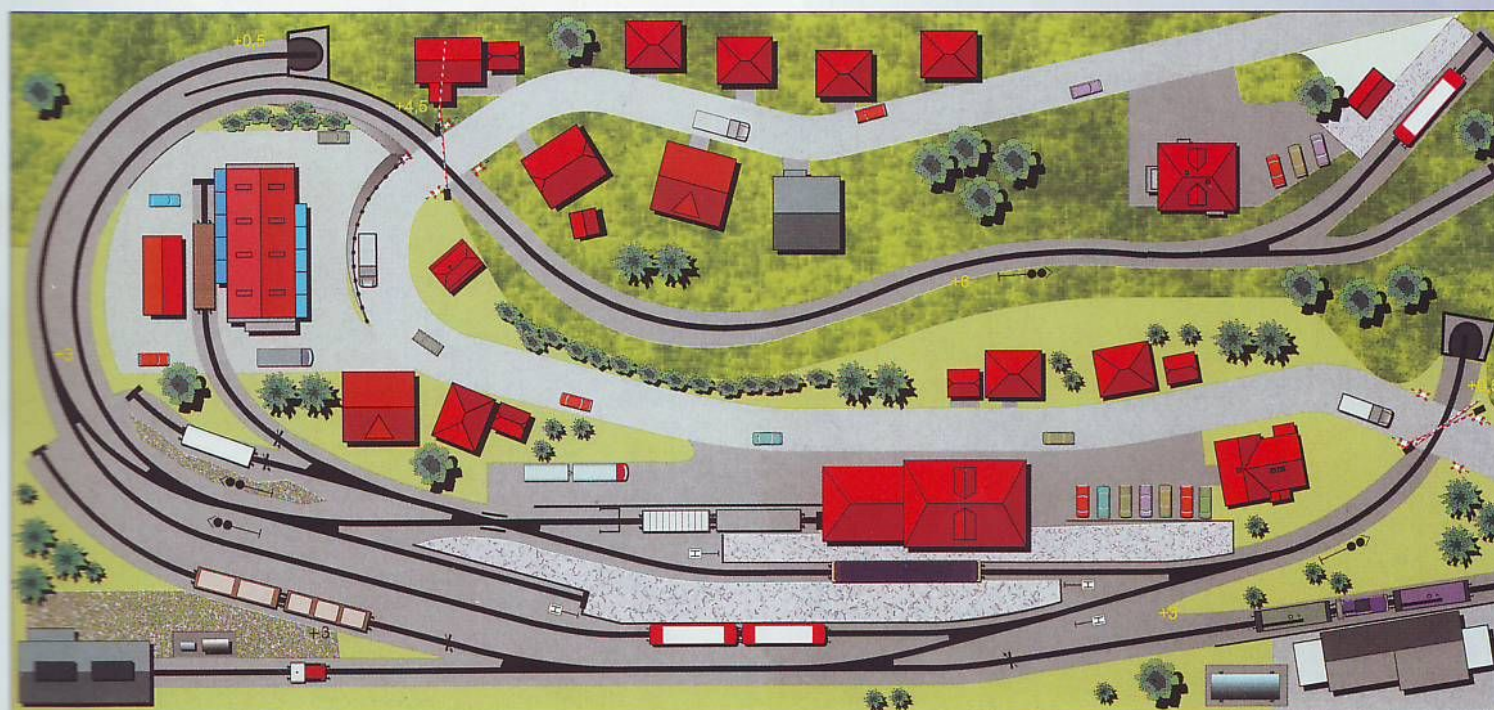
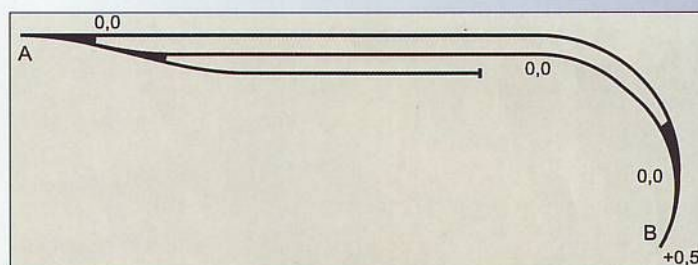
18. Modelářská klasika

Téměř klasický námět pro modelové kolejiště. Hlavní trať opisuje ovál, částečně skrytý tunelem, z nádraží vychází lokální trať šplhající po úbočí kopce vzhůru do malého koncového nádraží... Toto zařízené klíše trochu nabourává netradičně řešená železniční stanice, do které je zaústěna jak vlečka ke skladišti ovoce a zeleniny, tak vlečka ke skladišti ropných produktů. Také zde je střídání souprav řešeno tradičně výhybnou v tunelu, což umožňuje poměrně pestrý a zajímavý smíšený provoz.

HO 260 x 120

TT 175 x 90

N 120 x 65

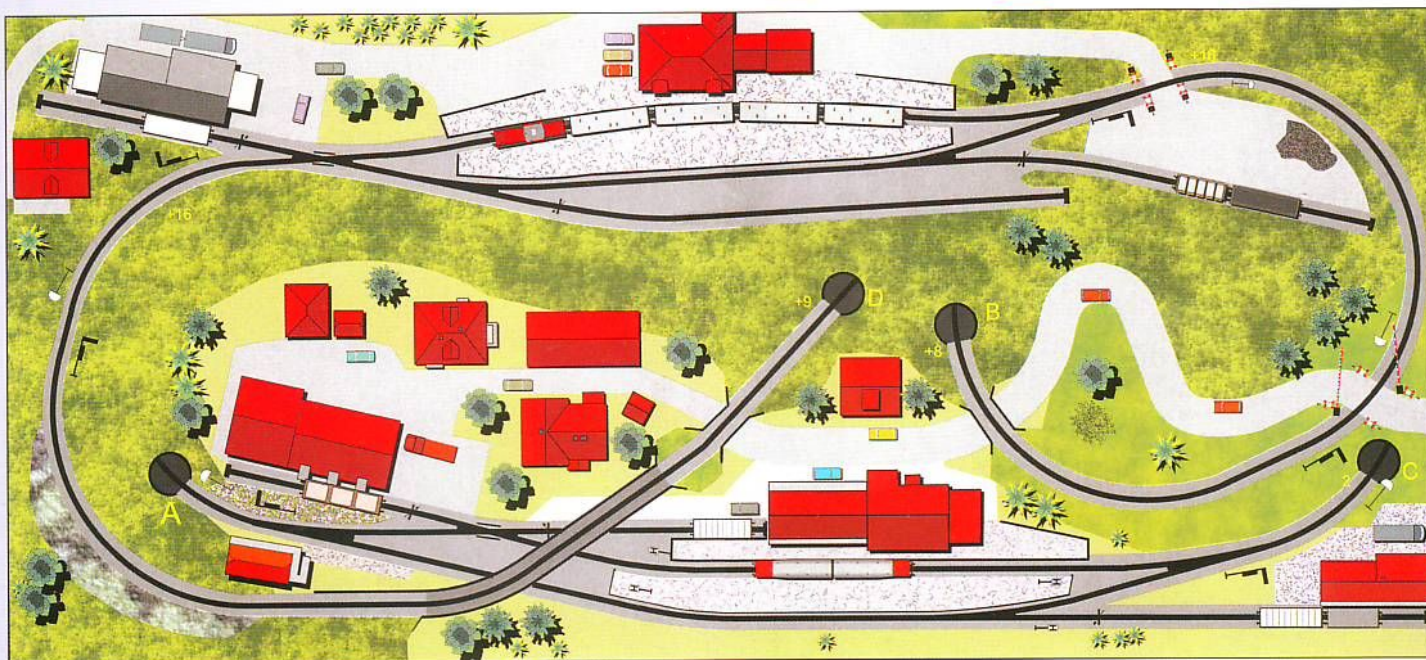


19. Horní Dolní

HO 265 x 120

TT 175 x 90

N 120 x 65



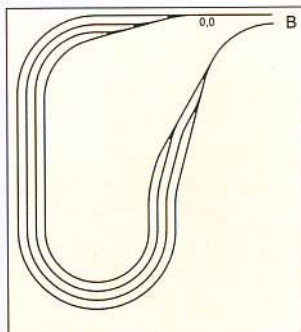
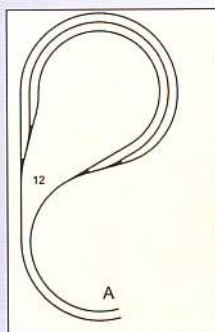
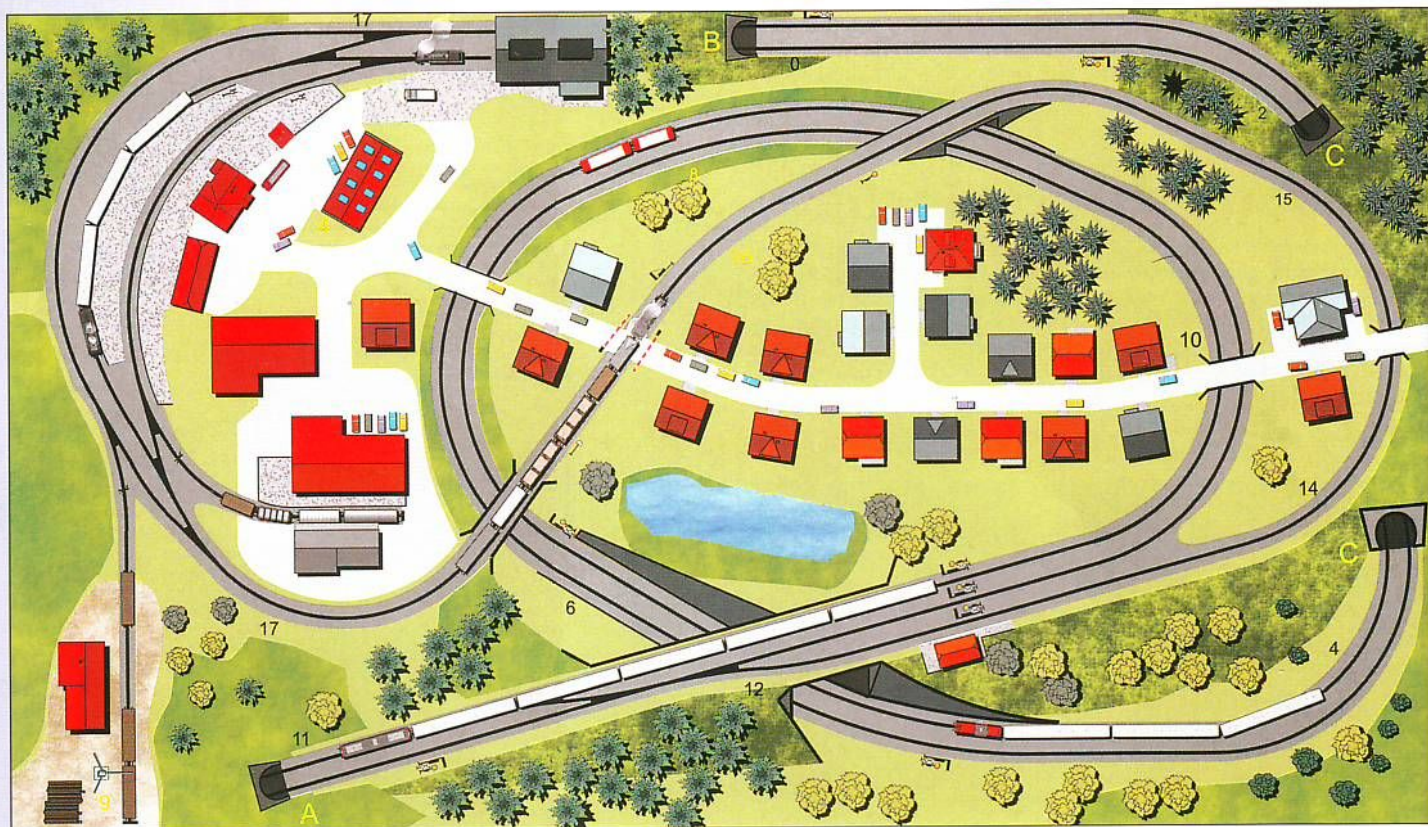
Vedlejší jednokolejná trať se stala námětem tohoto kolejiště, jež lze koncipovat také jako úzkorozchodku. Trať tvoří zdeformovaný ovál, který umožňuje jízdu vlaků stále dokola. Ve skryté části je opět plánována výhybna, v horním nádraží můžeme místo skladiště zřídit malé depo, místo vesnických domků se možná bude uprostřed kolejiště lépe vyjmát malý, opuštěný kamenolom nebo rybník. Modelový provoz můžeme poměrně snadno znázornit jízdou osobních vlaků pouze z dolního do horního nádraží (směr C) a zpět nebo jízdou vlaků do skrytého nádraží, kde budou na čas odstaveny. Možností řešení se nabízí mnoho.

20. Jezdíte rádi?

HO 390 x 240

TT 295 x 175

N 220 x 130



Ideální kolejiště pro velikost N a pro ty, kteří se rádi nechají unést jízdou vlaku krajinou. Námětem je tu opět falešná dvoukolejná trať, tedy vlastně deformovaný ovál s vratnými smyčkami na koncích. Ty ve skrytých úsecích umožňují střídání dostatečného počtu souprav, nejsme tudíž odkázáni na pouhé kroužení jednoho vlaku po „závodním okruhu“. Vedení tratě přitom umožňuje provoz libovolných vlaků, od expresů a rychlíků až po nákladní nebo osobní vlaky místní dráhy. Její koncové nádraží se nachází v levém horním rohu a zaústěny jsou do něho hned dvě vlečky. Vlečka pily a kratší kolej k silu. Lokální trať je po projeti značné části kolejiště zaústěna do hlavní tratě v blízkosti vjezdu do odstavného nádraží. Takže, pokud máte dostatek místa, proč ne?

21. Průmyslová železnice

H0 240 x 120

TT 160 x 90

N 115 x 65



Následující plánky přinášejí několik návrhů jednoduchých kolejišť průmyslových železnic. Dominantní je zde nákladní doprava, na své si tudíž přijdou zejména vyznači posunu a řazení vlaků.

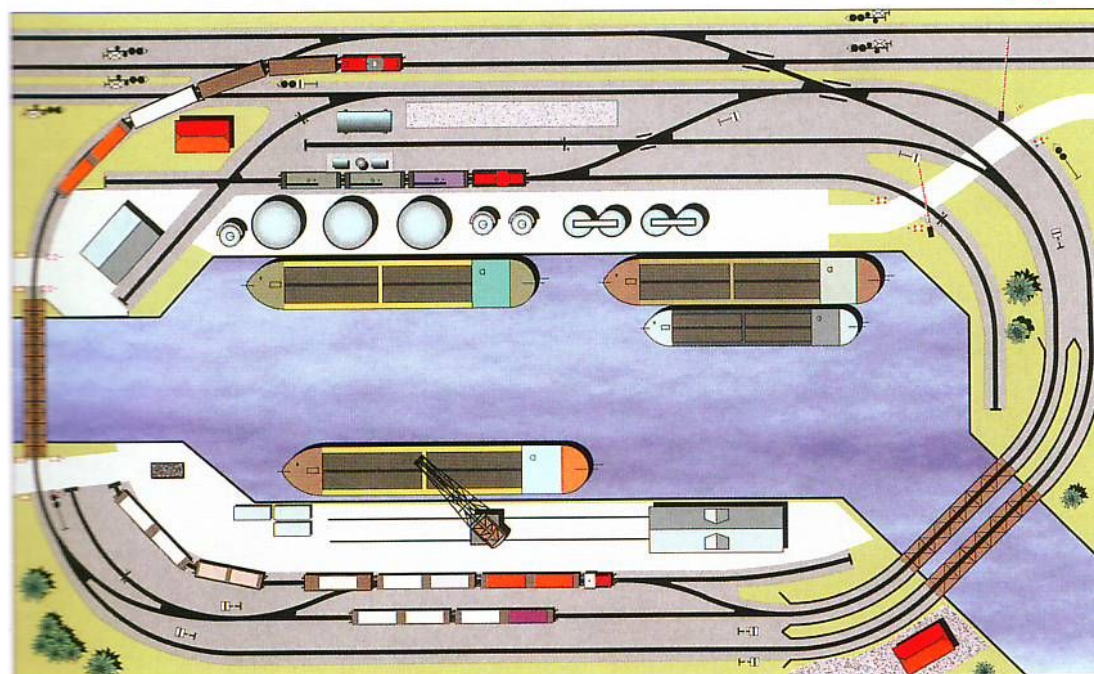
Kolejiště tvoří jednoduchý ovál s několika průmyslovými vlečkami, které jsou zaústěny do nákladového nádraží. To může posloužit jak k odstavování jednotlivých železničních vozů a jejich posunu do příslušných závodů a skladů, tak jako vlaková stanice. Ve skryté části můžeme umístit další koleje, které nám umožní střídání jednotlivých vlaků. Kolejiště je skoupé na krajinu, o to víc zde využijeme budovy nejrůznějších výrobních závodů a skladů. I zde ovšem platí, že méně je někdy více.

22. Říční překladiště

H0 250 x 150

TT 170 x 100

N 125 x 75



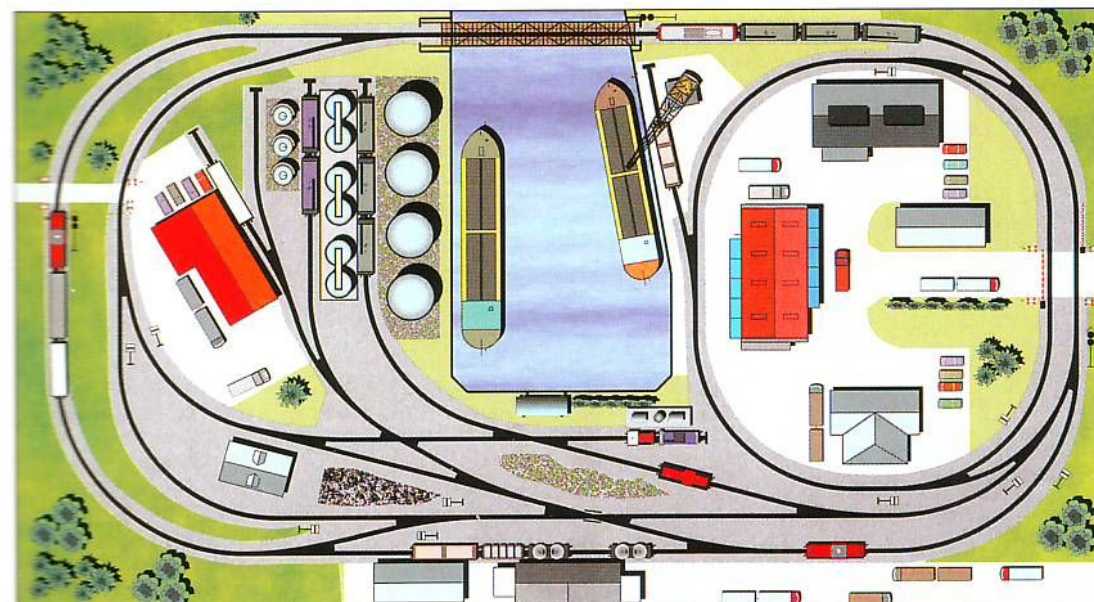
Téma menšího říčního přístavu se nám ještě opakuje v dalších obměnách. Říční tok je tentokrát umístěn v podélné ose kolejiště, což umožňuje znázornit nakládku a vykládku zboží na obou březích. Výhodou je rovněž možnost nezávislého posunu na obou nákladových nádražích. Horním nádražím navíc procházejí dvě koleje hlavní tratě, které připomínají napojení tohoto přístavu na železniční síť. V případě pozdějšího rozšíření je zde možná návaznost na další kolejiště či modulové segmenty.

23. Po vodě i po železnici

H0 250 x 140

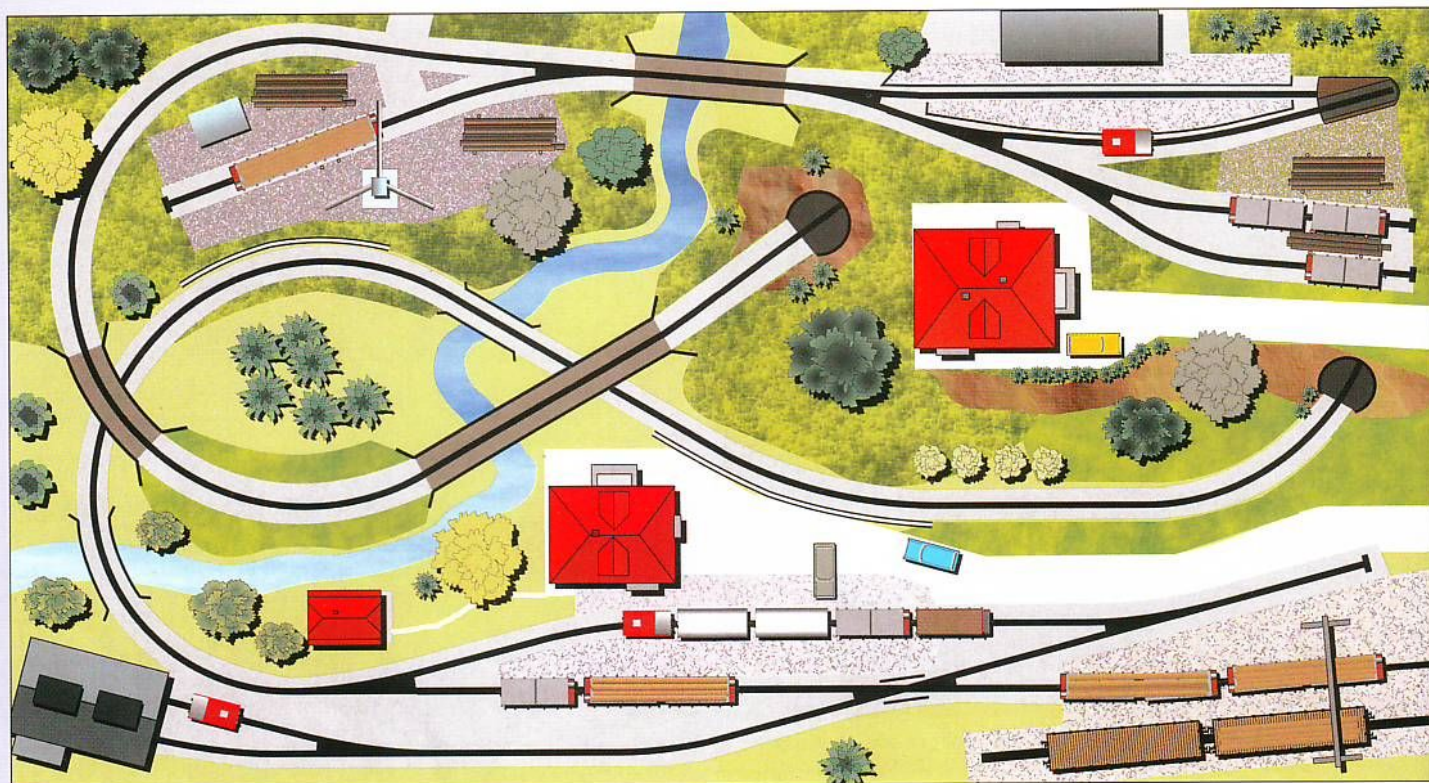
TT 170 x 100

N 125 x 70



Další alternativu s využitím vodní cesty nabízí tento návrh. Vodní plocha je zde již zastoupena pouze částečně, říční přístav tu pouze zpestřuje jinak nevýrazné okolí. Vše je totiž podřízeno železničním vlečkám a manipulačním kolejím, což opět umožňuje poměrně zajímavý posun, ale také nic víc.

24. Romantika lesní železnice



Téma lesní železnice zde již bylo několikrát zmíněno. Tentokrát je zpracováno výhradně pro tuto oblast, čemuž je podřízena také celková koncepce projektu. Ideální je proto plánovat toto kolejiště pro velikost H0e nebo 0e.

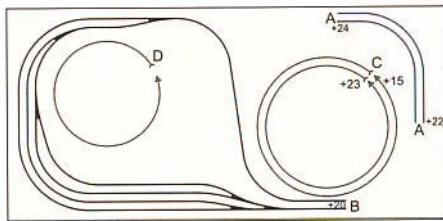
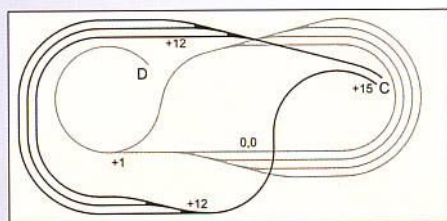
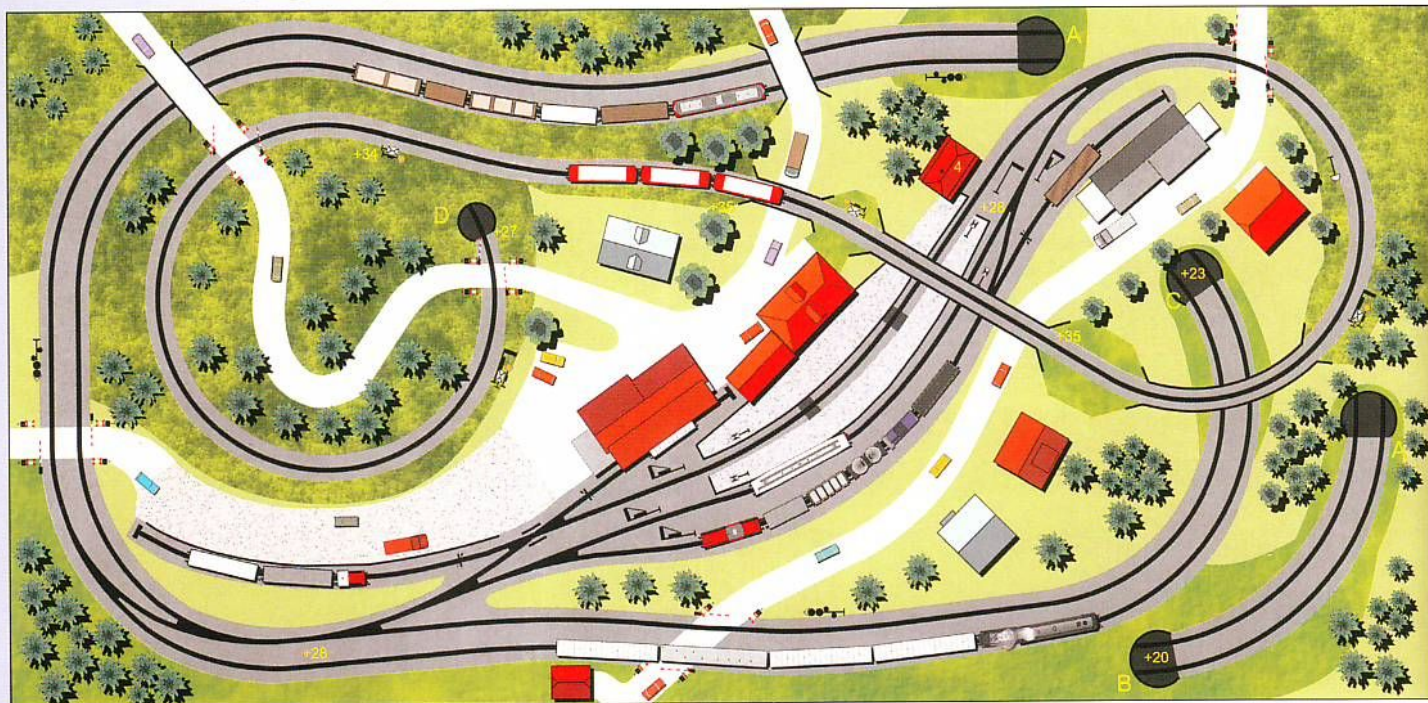
Téma je jednoduché. Z údolí stoupá klikatící se trať do horní koncové stanice, kde se rovněž nachází krátká odbočka k místní pile. V dolní stanici je umístěno malé depo a zároveň je zde znázorněno další pokračování tratě vpravo do údolí. Odstavné nádraží se neuvažuje, neboť je nepravděpodobné, že by zde byl provozován pár vlaků vypravovaných proti sobě.

25. Smělý projekt

H0 310 x 160

TT 215 x 120

N 140 x 90



Pro náročnější modeláře je zde připraven projekt, který na poměrně malém prostoru umožňuje provoz expresních vlaků a rychlíků na hlavní dvoukolejné trati, zatímco regionální jednokolejná trať s nádražím je umístěna uprostřed. Kolejiště umožňuje velmi pestrý modelový provoz díky značnému množství odstavných kolejí ve dvou spodních patrech.

Vzhledem k poměrně složité stavbě, náročné hlavně na přesnost a elektrické zapojení, doporučujeme realizaci tohoto kolejiště zkušenějším modelářům.

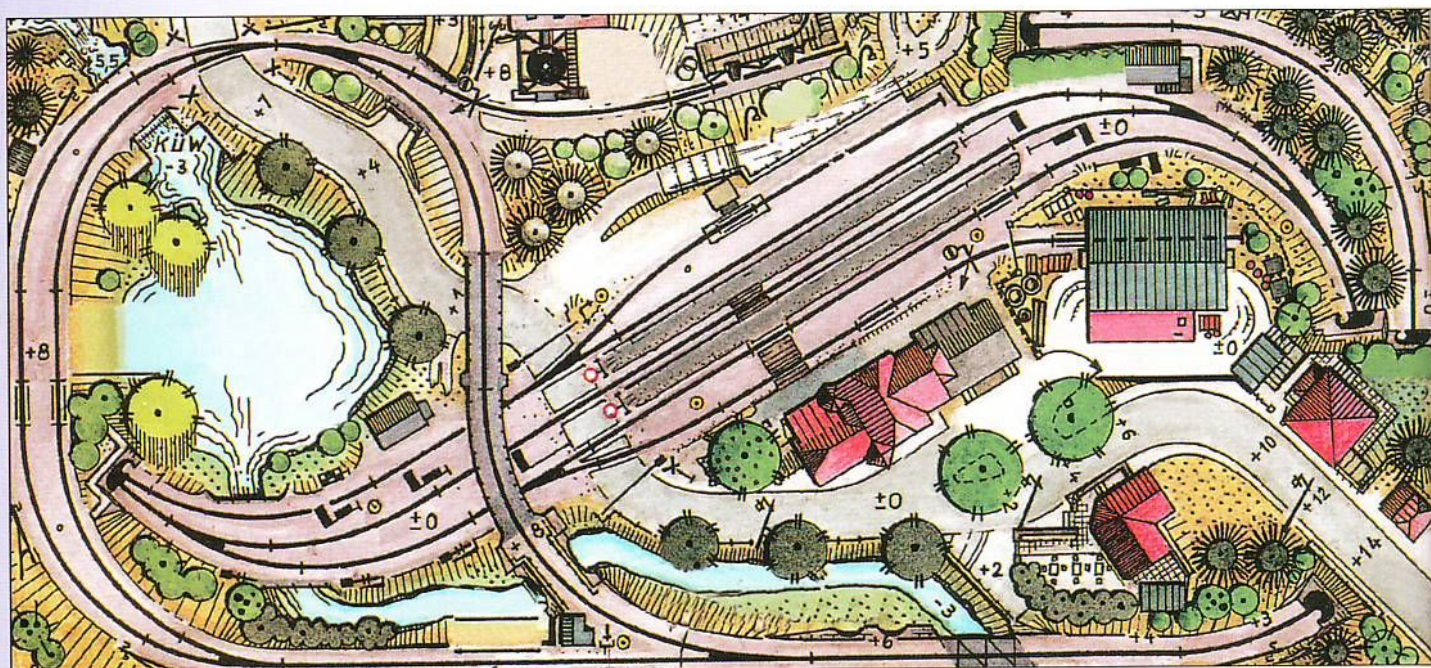
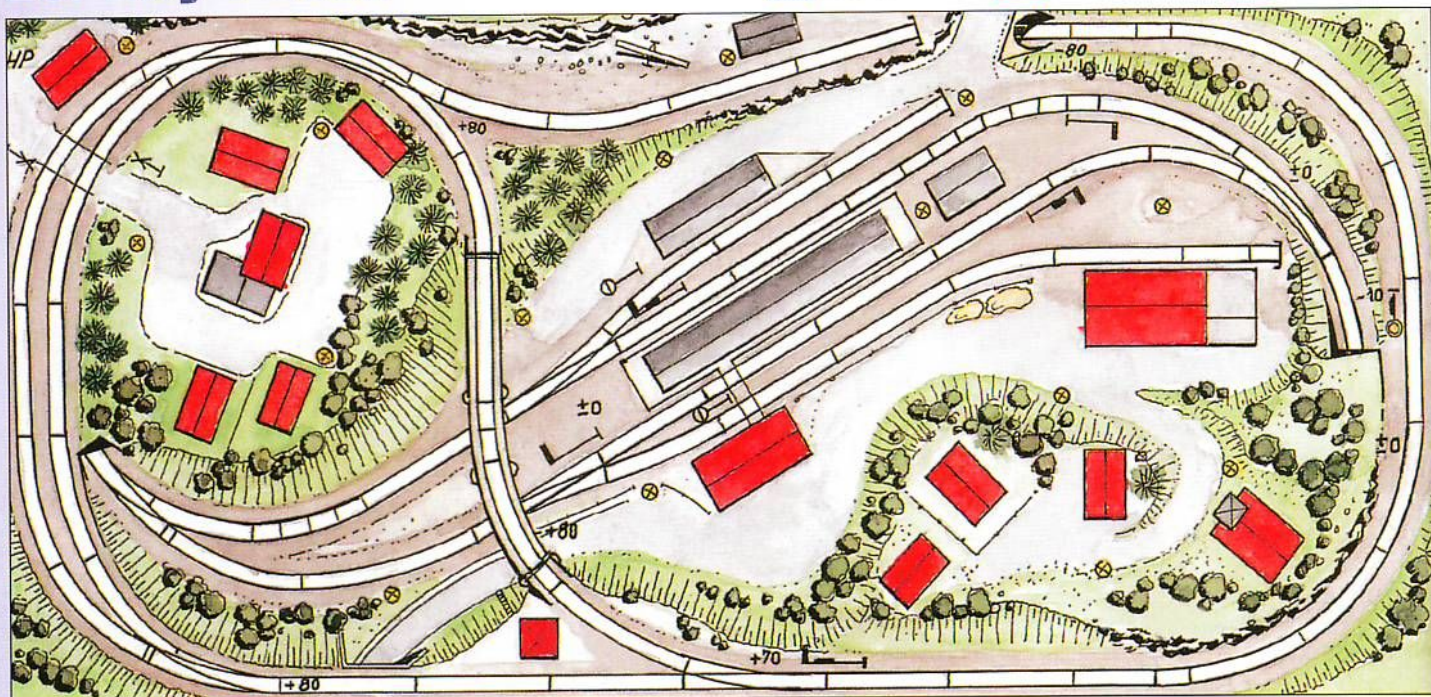


26. Bílý Potok

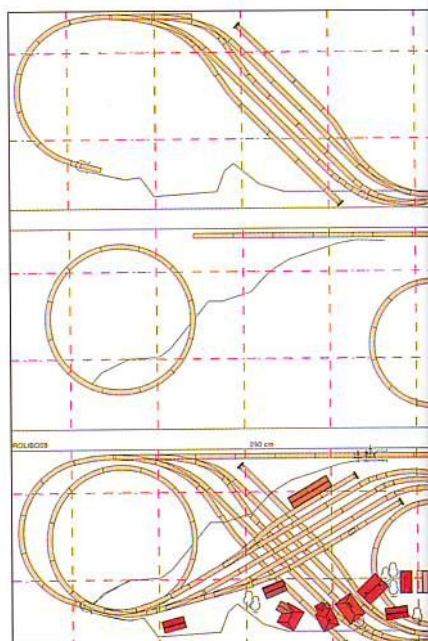
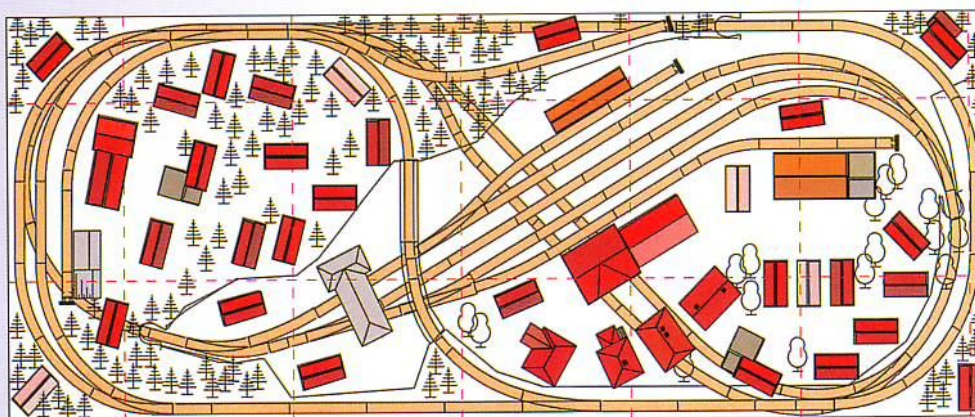
H0 290 x 115

TT 195 x 80

N 145 x 65



Zajímavý námět pro malé domácí kolejiště. Vlaký projíždějí po deformovaném kruhu, přičemž je možná jejich výměna ve skrytém nádraží, nebo vyjíždějí nad nádraží, kde je zastávka této lokálky, aby se poté opět vrátily zpět na hlavní jednokolejnou trať. Zajímavé jsou oba názorné návrhy, ukazující možnosti různého provedení a zpracování námětu.



27. Horní Hraštice

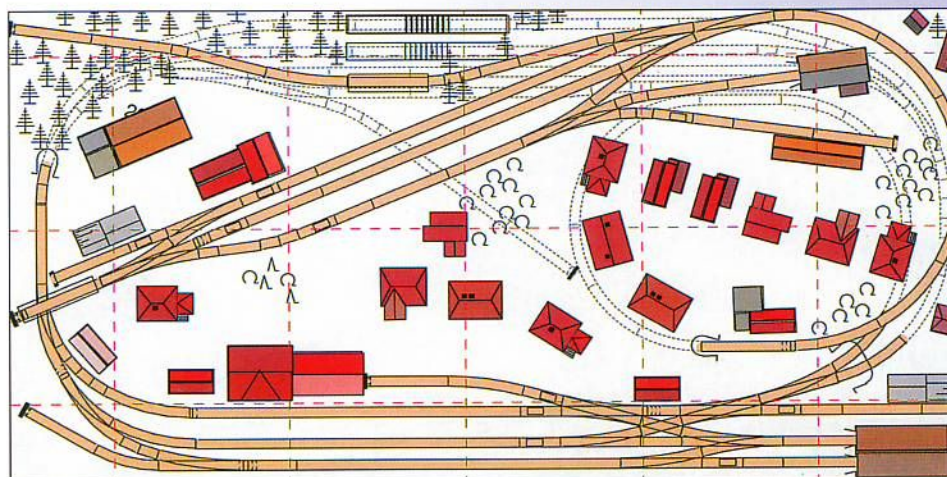
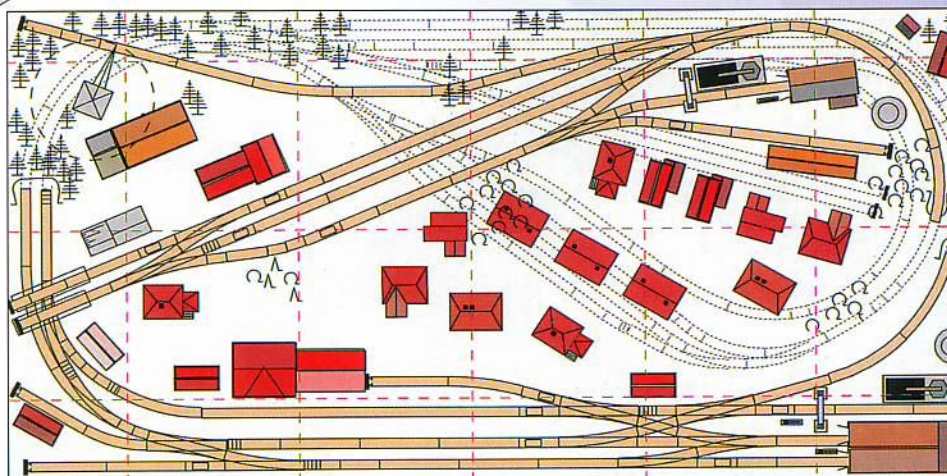
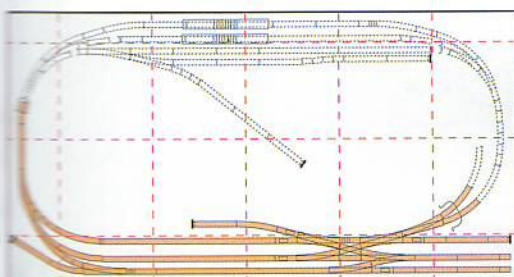
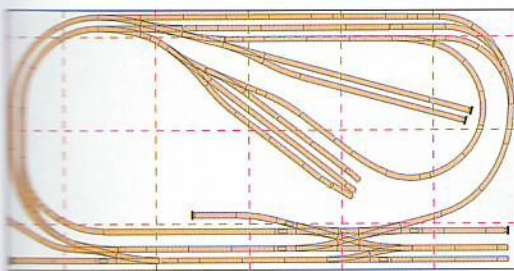


Vynikající námět pro malé domácí kolejiště! Námět opět téměř klasický, odlišující se však svým zpracováním. Tradiční kolejový ovál se železniční stanicí a skrytým odstavným nádražím a stoupající vedlejší trať do koncové stanice. I tady se pochopitelně nabízí celá řada způsobů zpracování, velmi důležité jsou zde ovšem určitá střídmost a co možná nejrealističtější vzhled modelované krajiny. Provoz krátkých a jednoduchých souprav osobních, nákladních, popř. smíšených vlaků je zde nutností. I tady platí, že méně je mnohdy více.

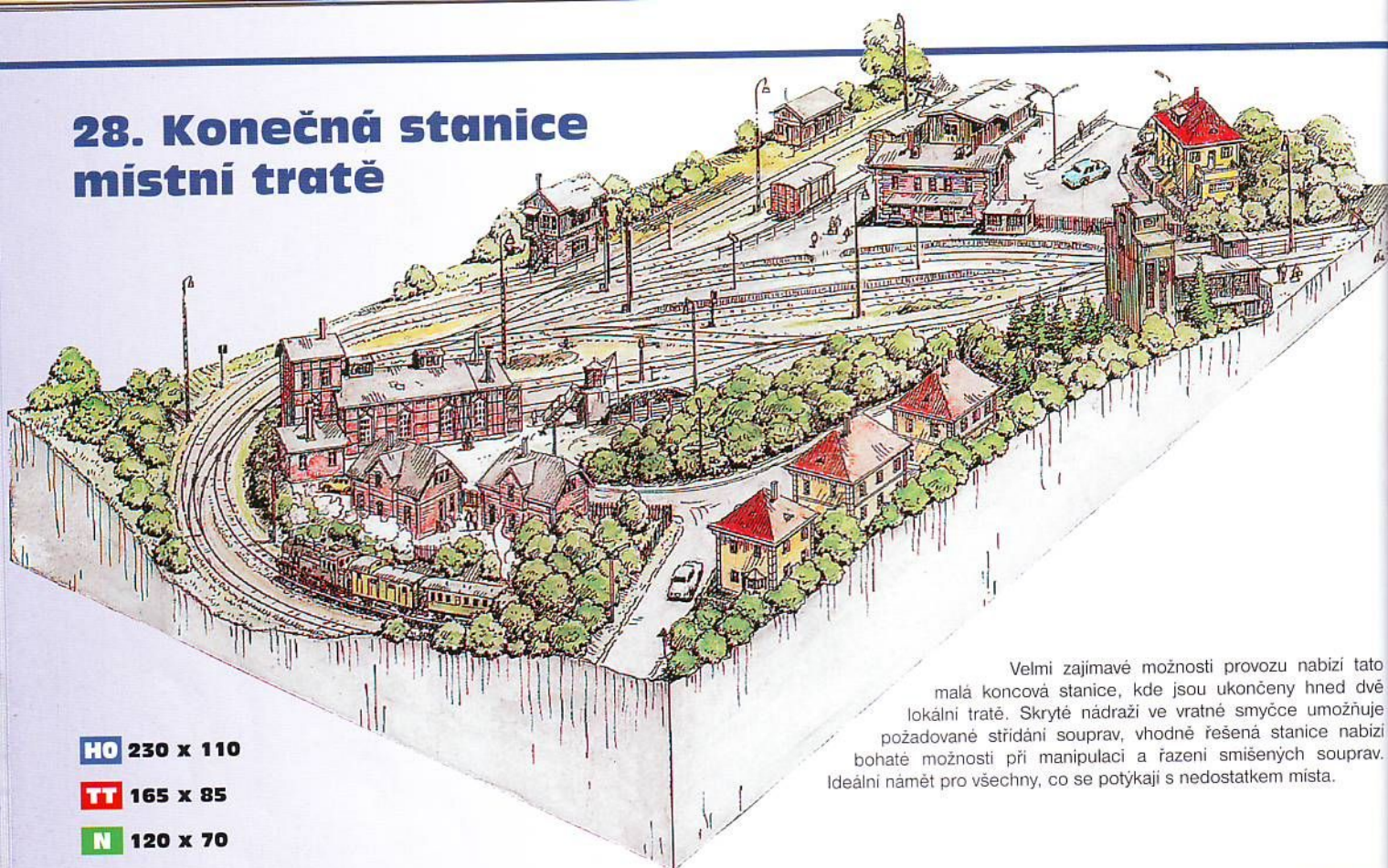
H0 275 x 140

TT 185 x 105

N 135 x 80



28. Konečná stanice místní tratě

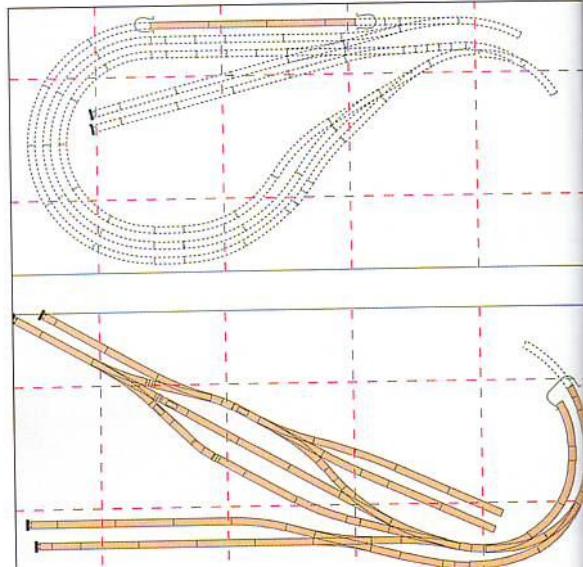
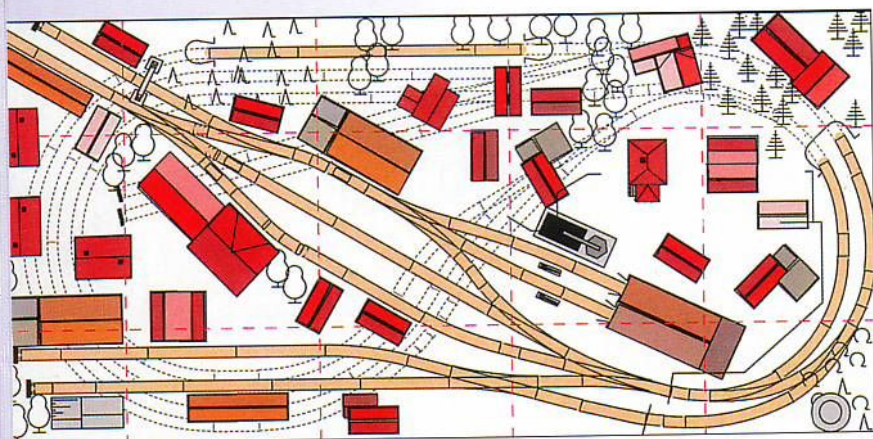
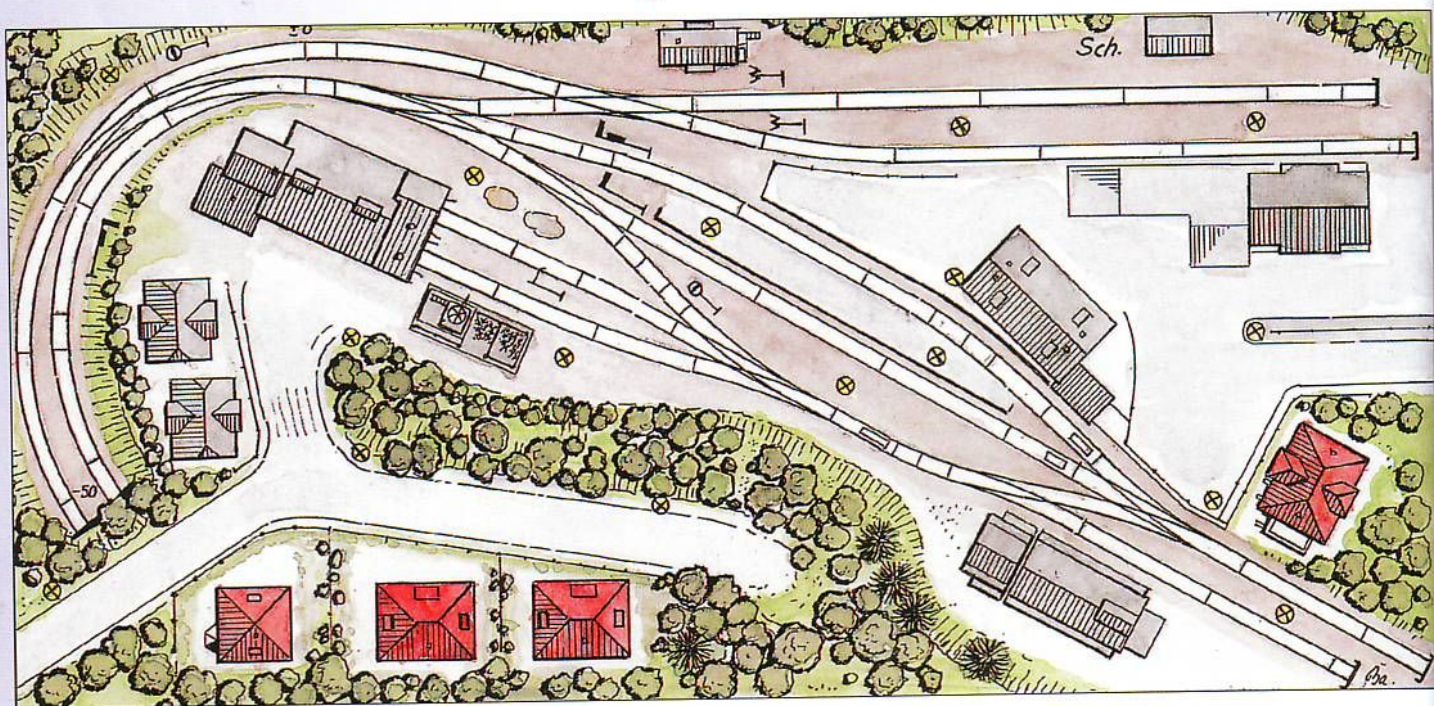


Velmi zajímavé možnosti provozu nabízí tato malá koncová stanice, kde jsou ukončeny hned dvě lokální tratě. Skryté nádraží ve vratné smyčce umožňuje požadované střídání souprav, vhodné řešení stanice nabízí bohaté možnosti při manipulaci a řazení smíšených souprav. Ideální námět pro všechny, co se potýkají s nedostatkem místa.

HO 230 x 110

TT 165 x 85

N 120 x 70



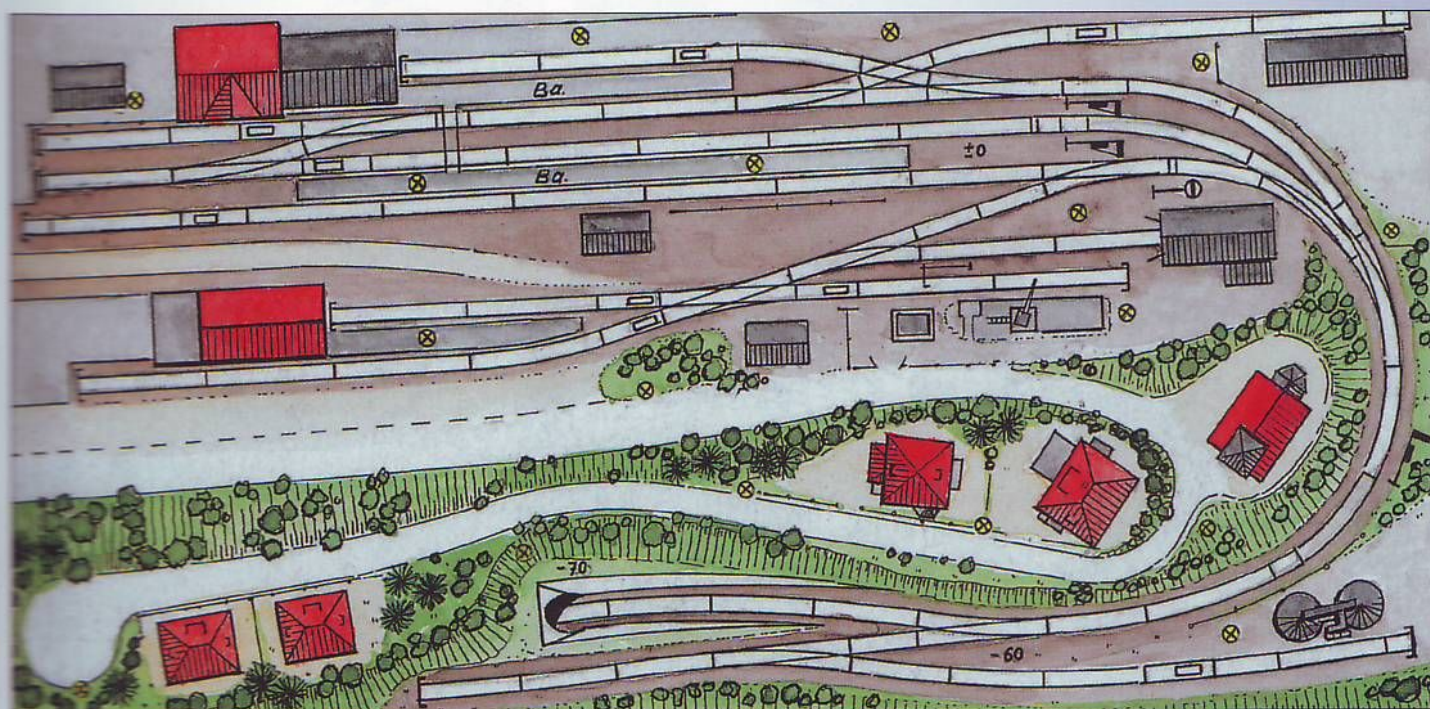
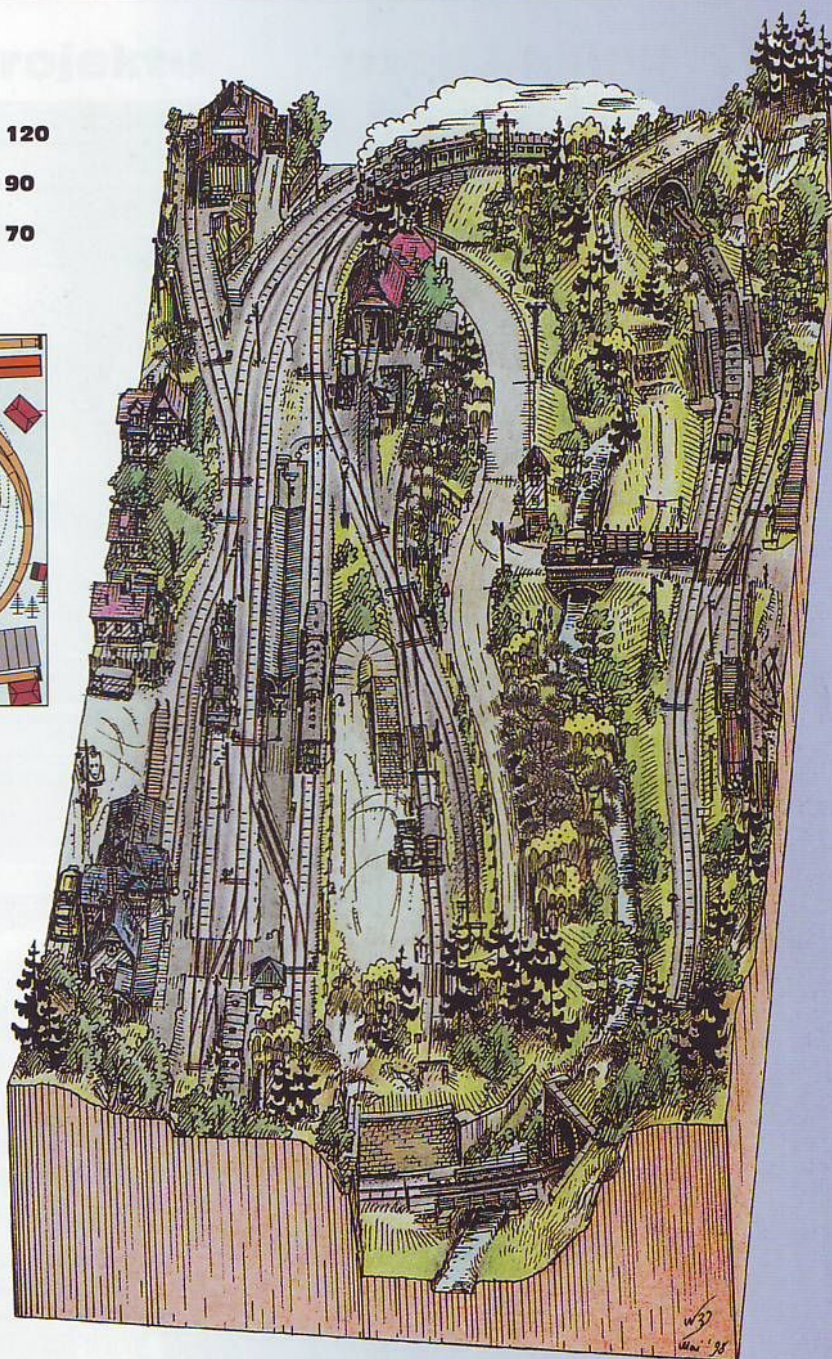
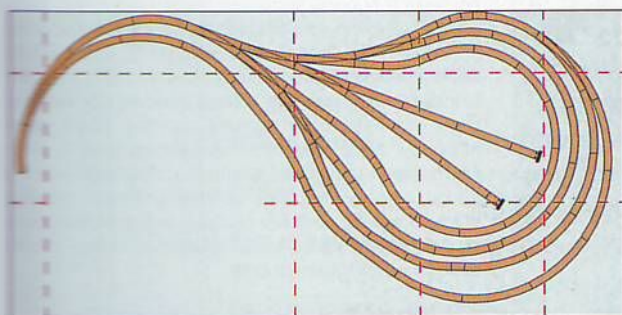
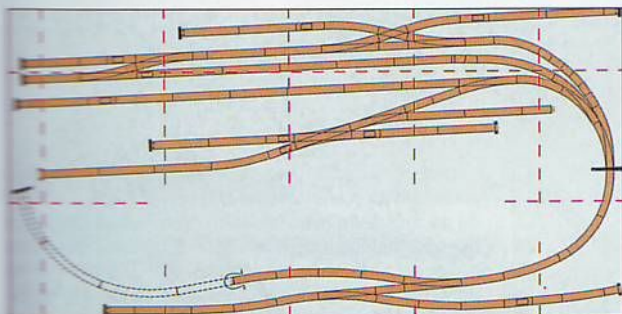
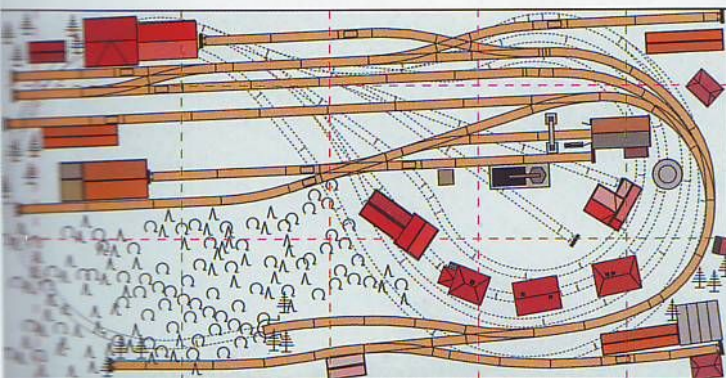
29. Zelené údolí

O něco více možností než předcházející plán nabízí tento projekt, i když námět je velmi podobný. Z koncové stanice na náhorní plošině vede trať obloukem do údolí. Při vjezdu do tunelu, kde se opět nachází vratná smyčka a odstavné koleje, je zbudována krátká vlečka. Oproti předchozímu námětu je na tento již potřeba poněkud více prostoru. Ideální kolejiště pro parní provoz I. a II. epochy.

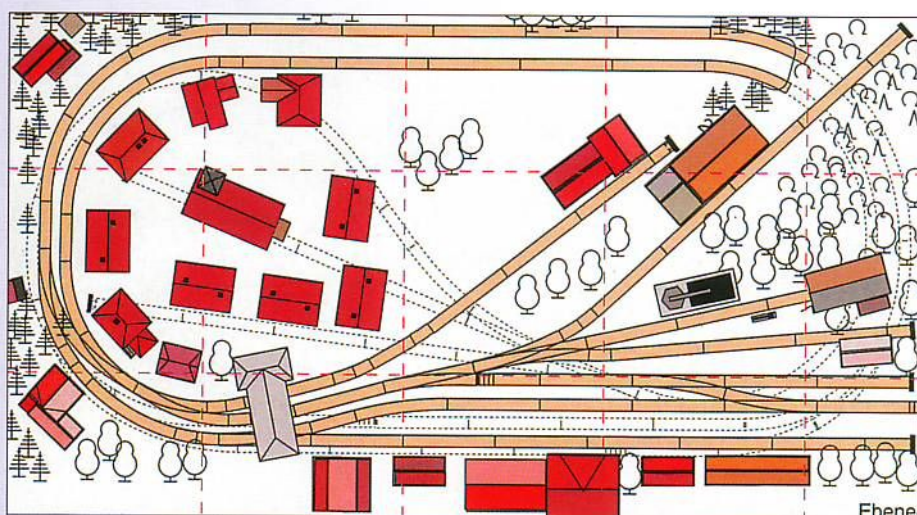
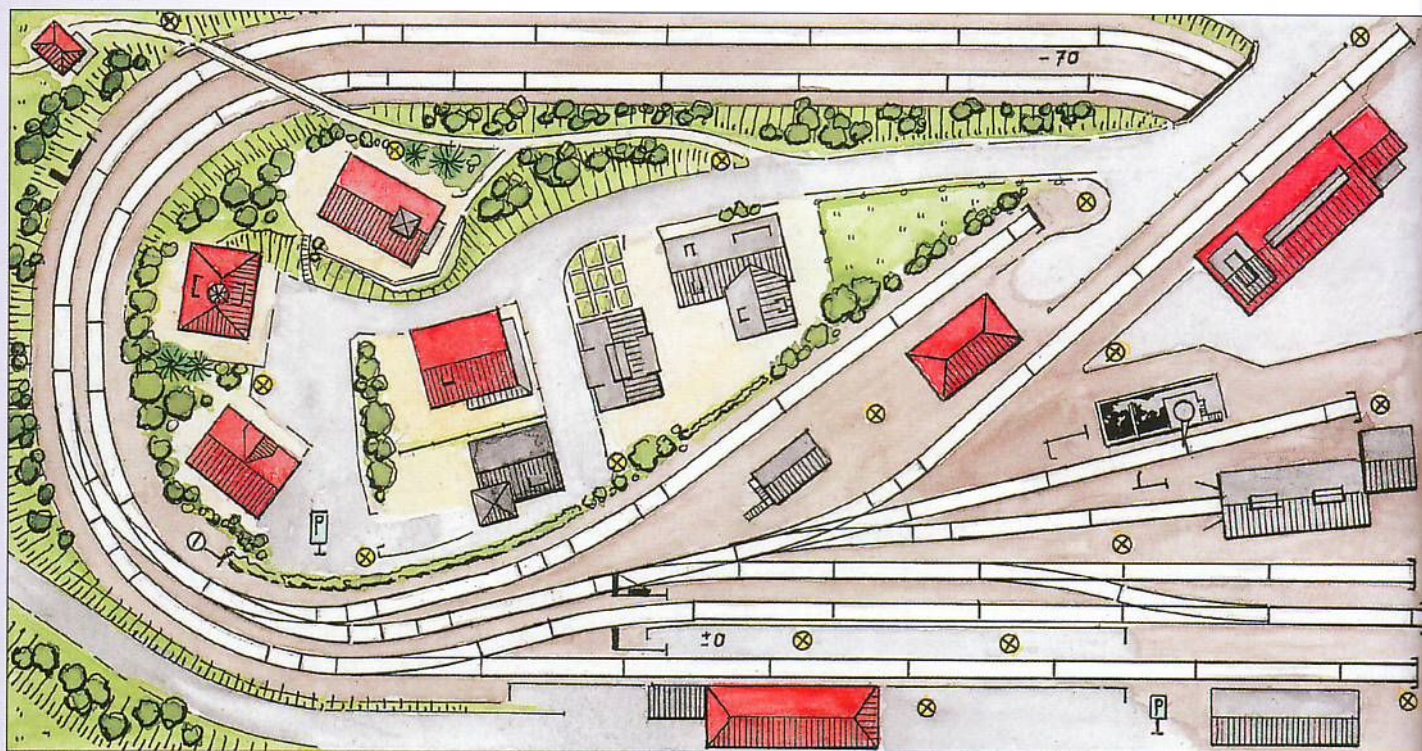
HO 250 x 120

TT 185 x 90

N 140 x 70

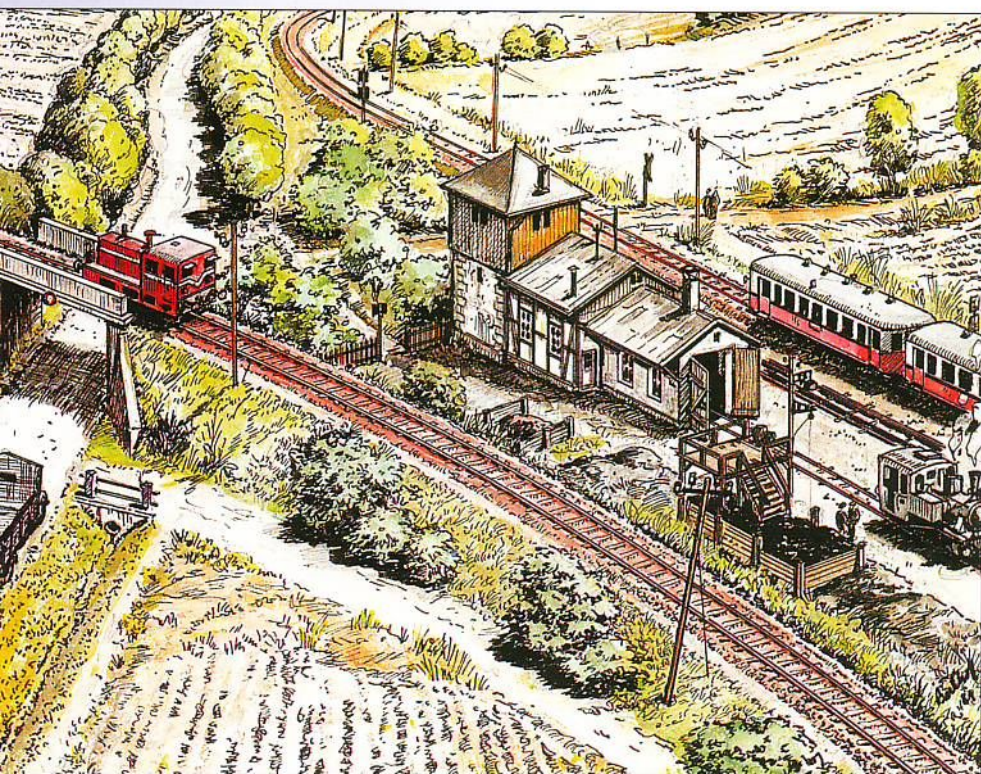


30. Velká Lhota



Podobný námět jako kolejiště 28. Liší se pouze způsobem provedení. I zde je námětem koncová stanice se zaústěním dvou lokálních drah. Každá dráha zde má také samostatné nástupiště a budovu. Dále jsou k dispozici malé depo a dvě skladiště. Pod terénem opět ukrytá vratná smyčka a odstavné koleje pro střídání souprav. Také v tomto případě doporučujeme provoz smíšených souprav vedených parní lokomotivou nebo provoz zajišťovaný lehkými motorovými vozy ze II. epochy.

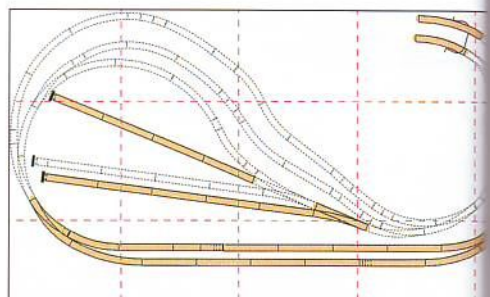
Kolejiště je vhodné zejména pro ty, kteří se rádi kochají pomalou jízdou a posunem v nádraží. Vzhledem k dostatečnému množství odstavných kolejí zde můžeme simulovat nejrůznější varianty provozu. Malé depo může být navíc využíváno nasazenými stroji z obou železničních tratí. Další alternativu, zejména umístění budov, ukazuje obrázek uprostřed. Použití velkého stavědla a větší nádražní budovy dává tušit koncovou stanici významnějších tratí. Realističtější ovšem působí původní návrh lokálních drah.



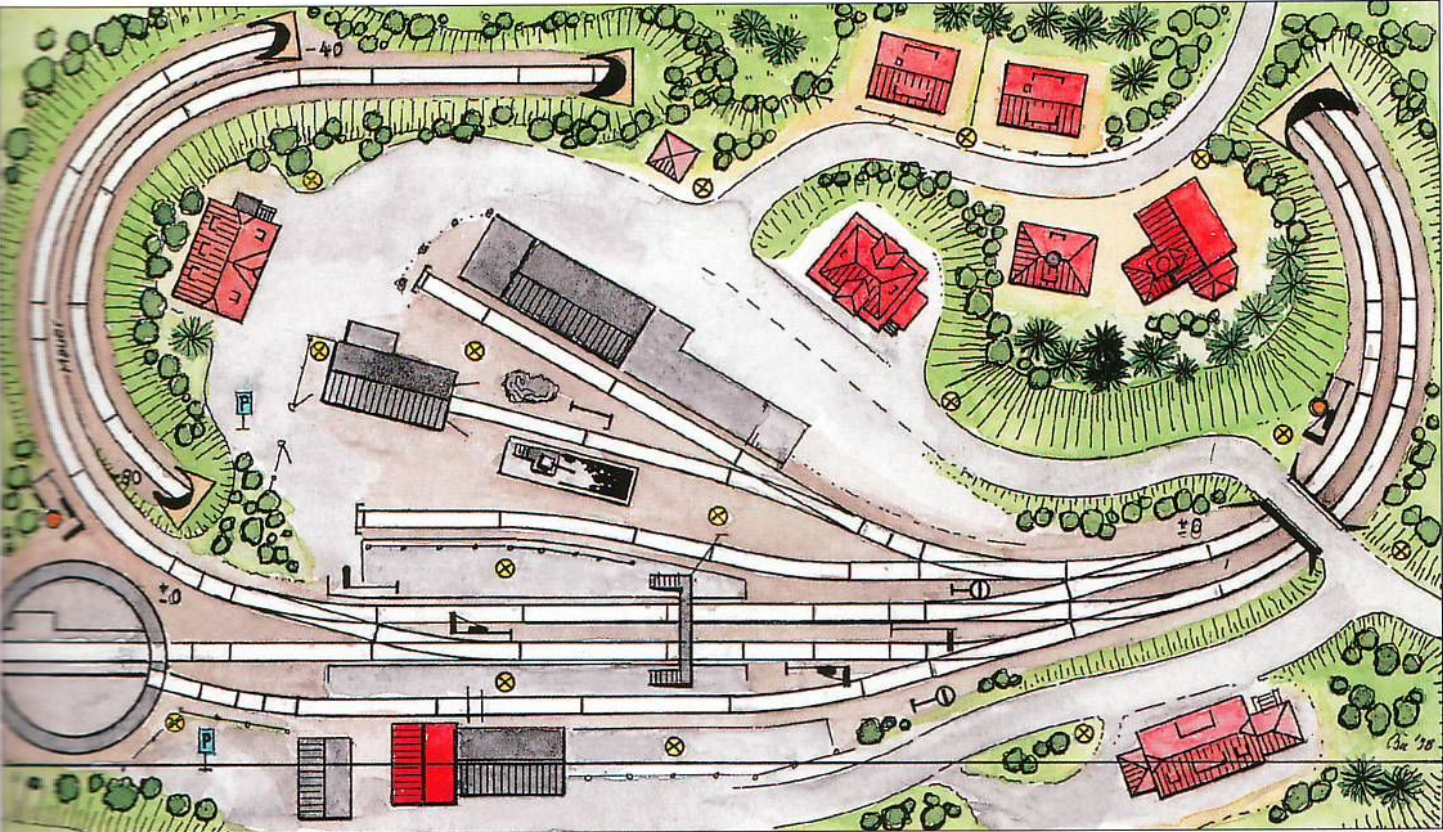
HO 230 x 125

TT 170 x 90

N 125 x 70

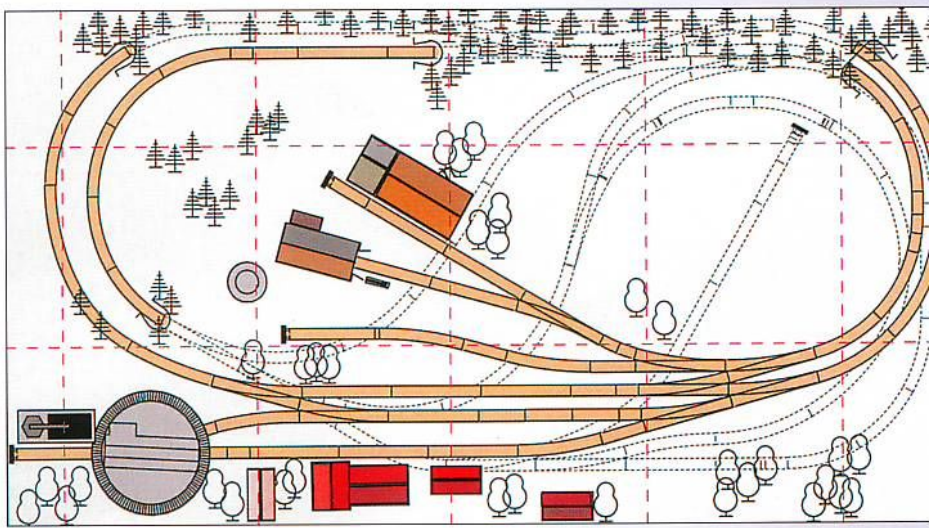
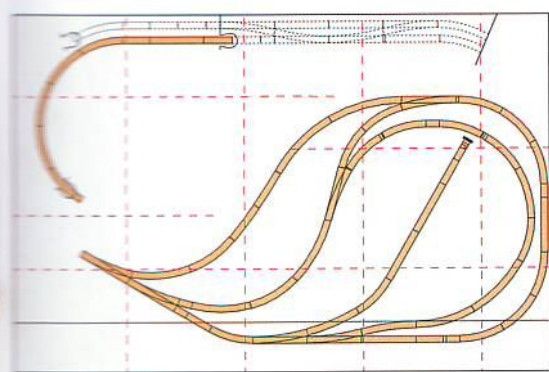
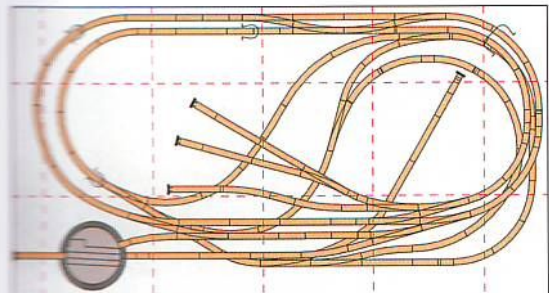
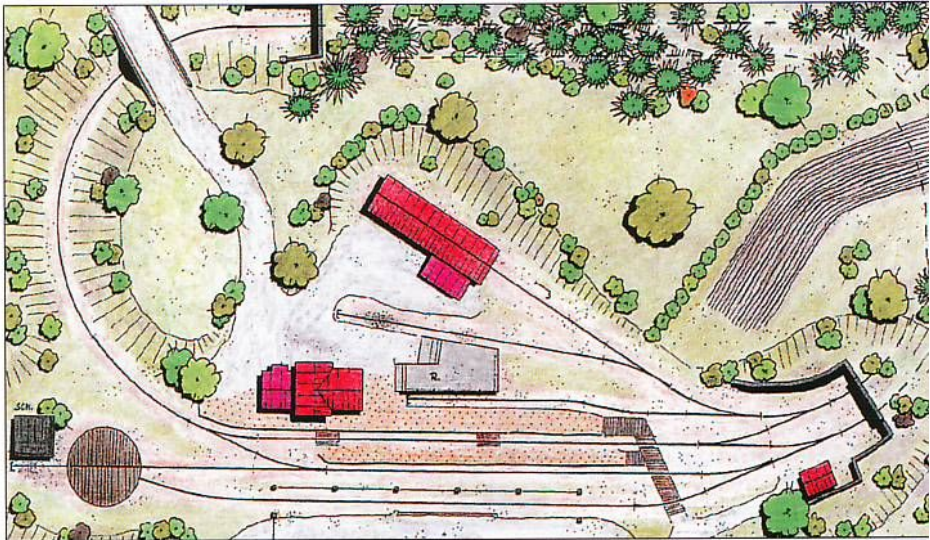


31. Možnosti jednoho projektu

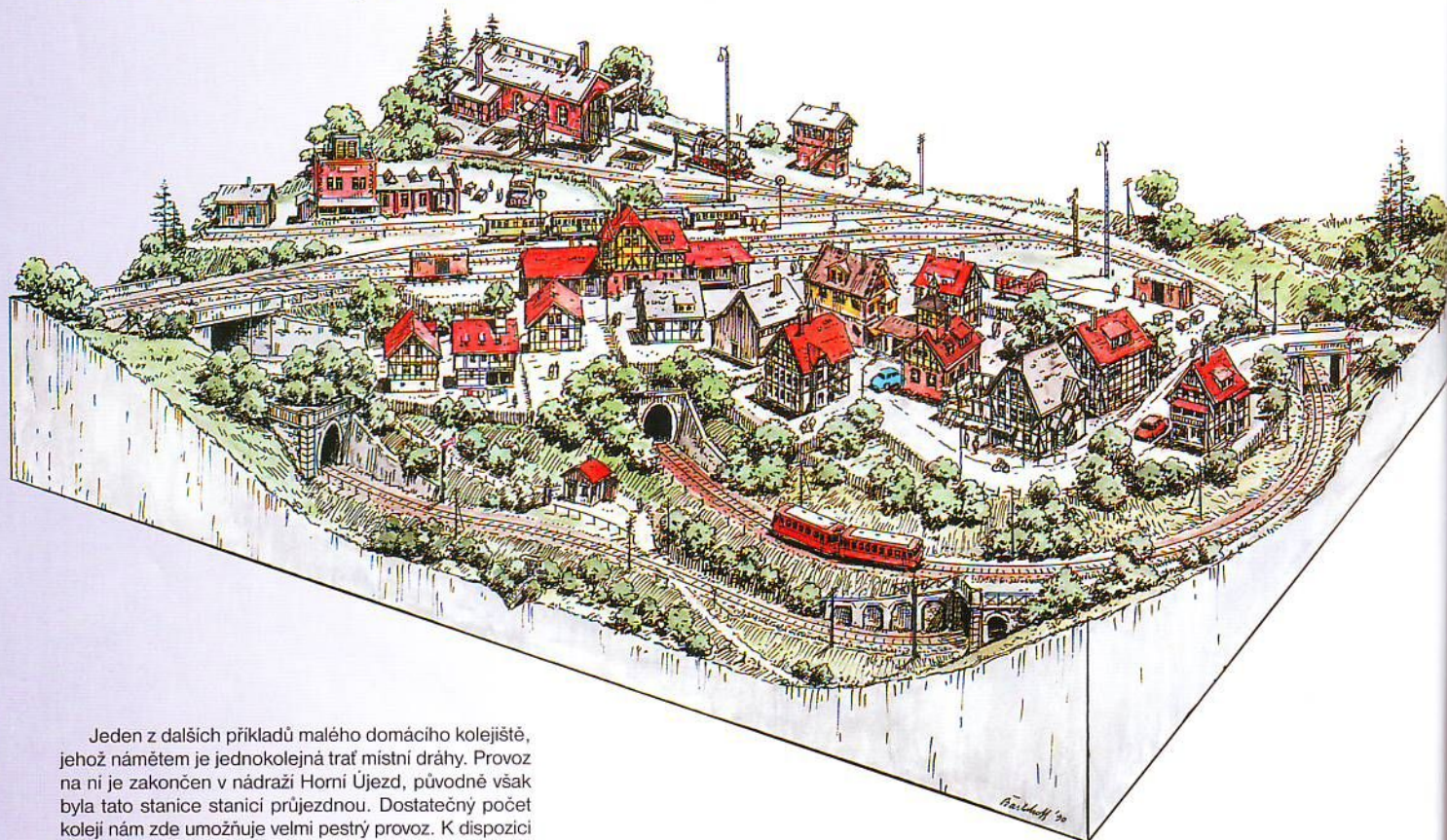


I projekt malého domácího kolejiště lze neustále zdokonaľovat a rozvíjet. Možnosti je vždy několik, jak názorně dokazuje tento případ. Jedná se přitom pouze o základní ovál s nádražím a depem. Kdo se nespokojí s jednoúrovňovým provedením, přide další skryté koleje a vratné smyčky pod terén, podobně jako v předcházejících případech. Také provedení krajiny je jen a jen na vůli modeláře. My jen dodáváme: čím méně domů a staveb na kolejišti, tím lépe pro celkový dojem.

- HO** 245 x 130
- T** 175 x 100
- N** 130 x 75



32. Horní Újezd



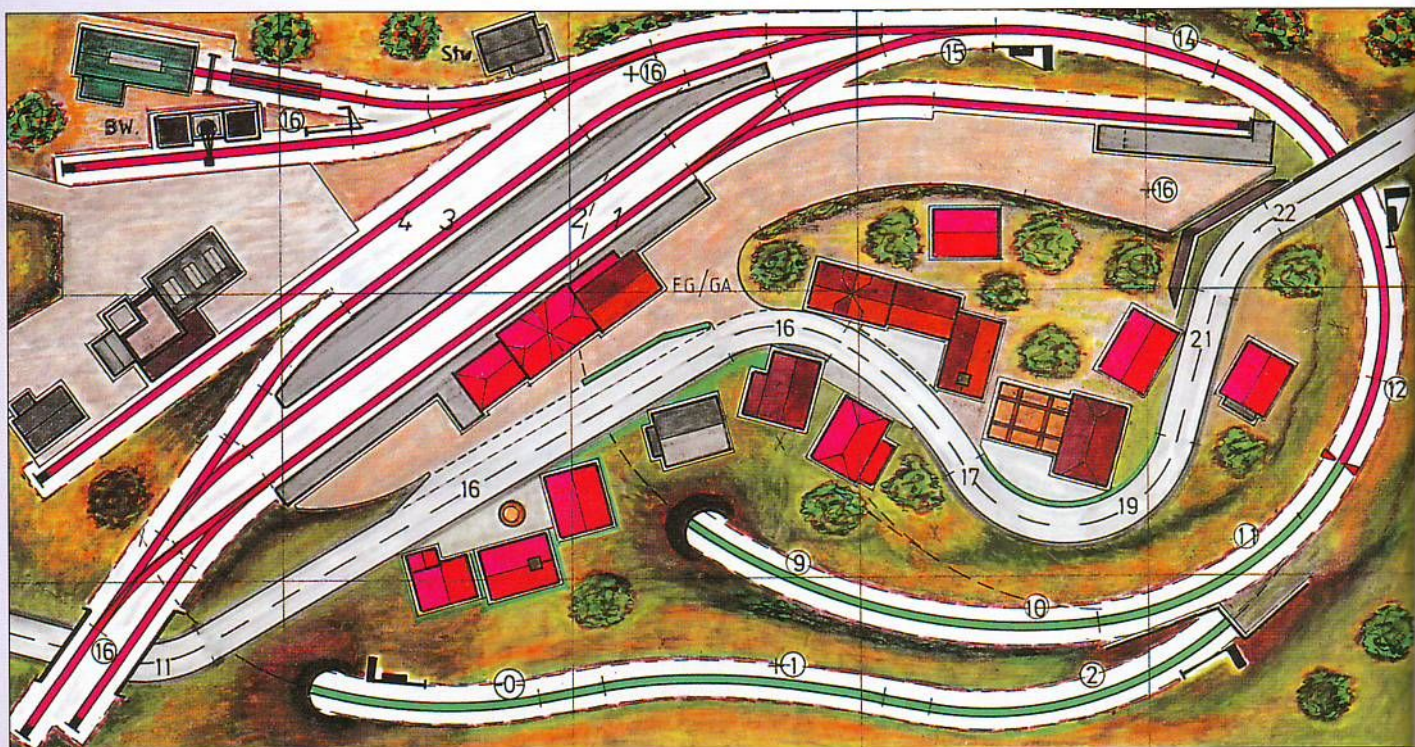
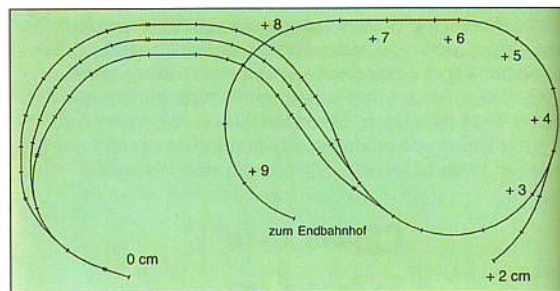
Jeden z dalších příkladů malého domácího kolejiště, jehož námětem je jednokolejná trať místní dráhy. Provoz na ni je zakončen v nádraží Horní Újezd, původně však byla tato stanice stanicí průjezdnou. Dostatečný počet koleji nám zde umožňuje velmi pestrý provoz. K dispozici máme navíc i malé lokomotivní depo, nákladkovou rampu a krátkou vlečku ke zdejší malé továrnice. Vlak po opuštění této stanice vyjíždí na širou trať a po projetí zajímavě řešené skryté části - která tak umožňuje střídání souprav - se vrátí smyčkou opět vrací do výchozí stanice.

Městečko či vesnici uprostřed kolejiště lze znázornit či naznačit libovolným způsobem, provoz osobních vlaků je možno zpestřit vybudováním malé zastávky v dolní části kolejiště, u strážního domku. Do provozu budou nasazeny pouze dvounápravové osobní a nákladní vozy a lehké motorové vozy. Svým charakterem odpovídá toto kolejiště epochám I až III.

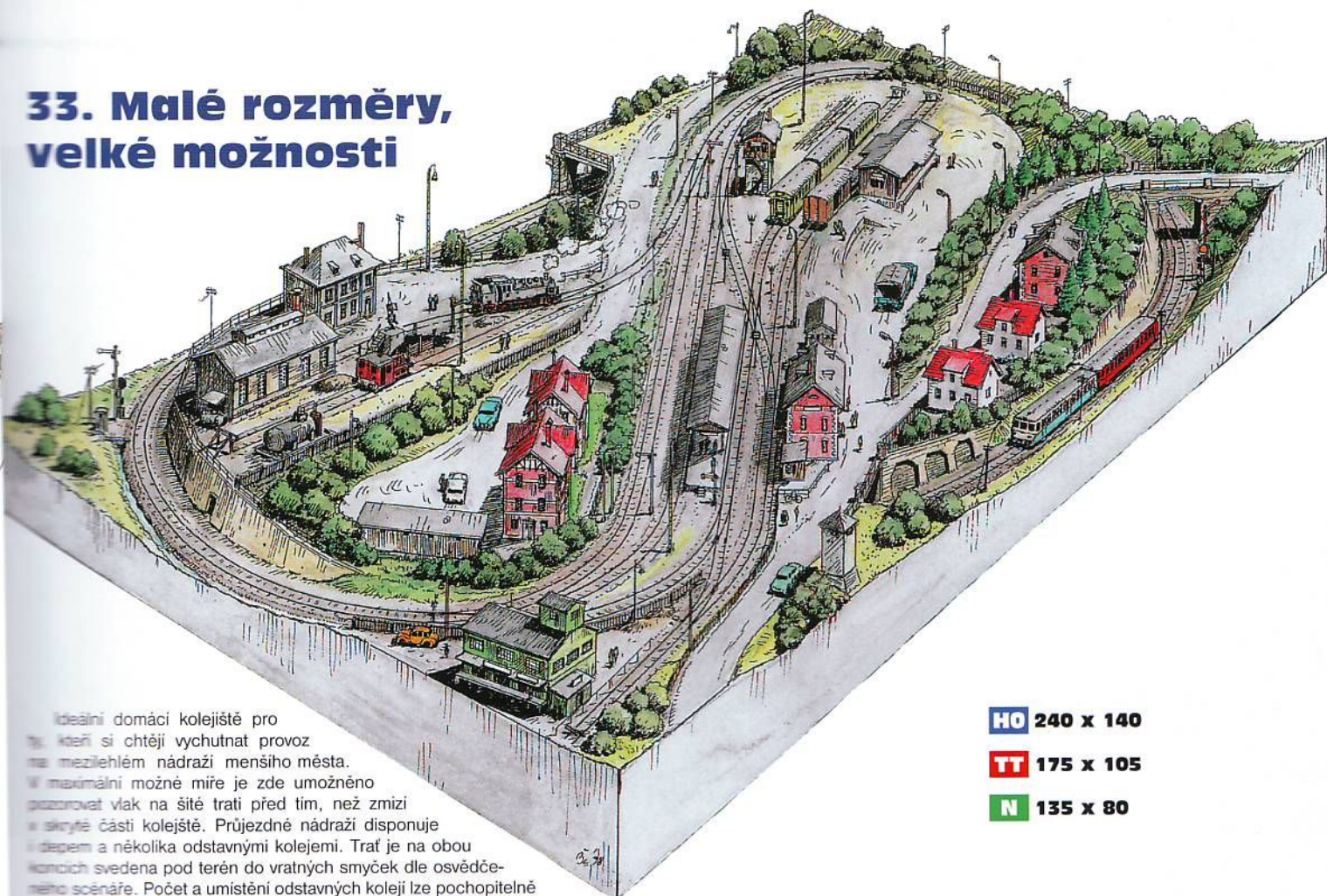
HO 250 x 150

TT 190 x 115

N 145 x 85



33. Malé rozměry, velké možnosti

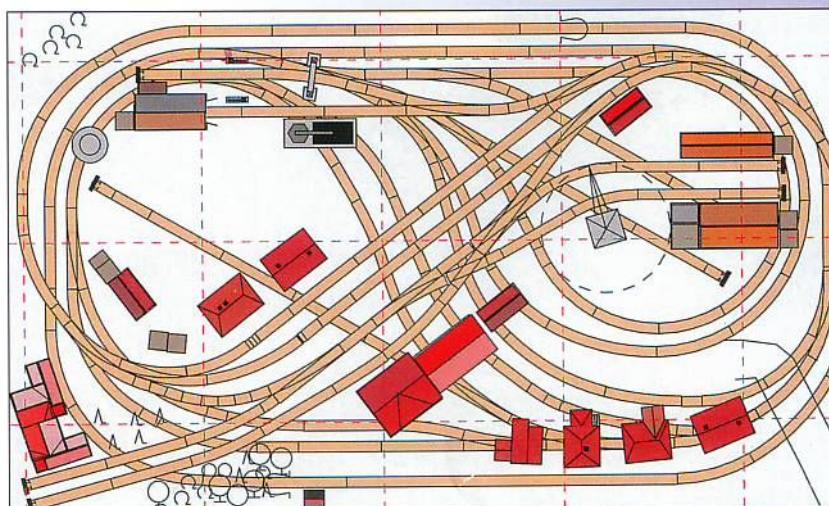
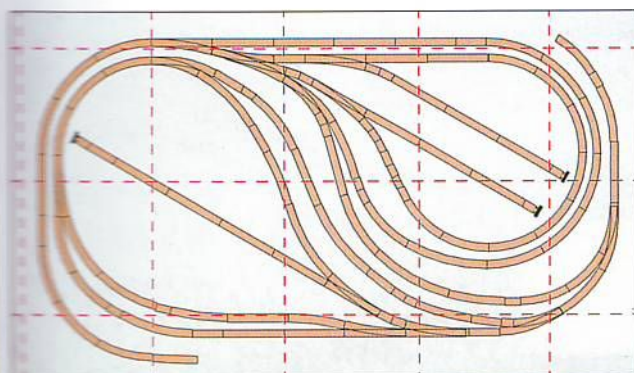
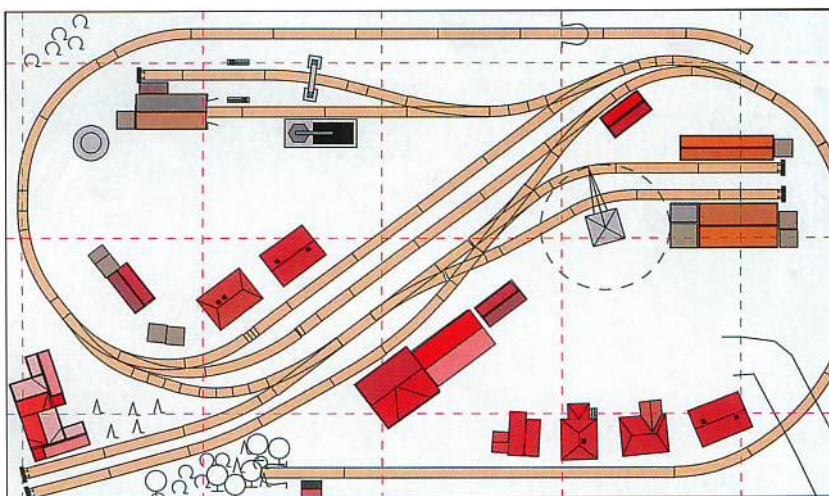
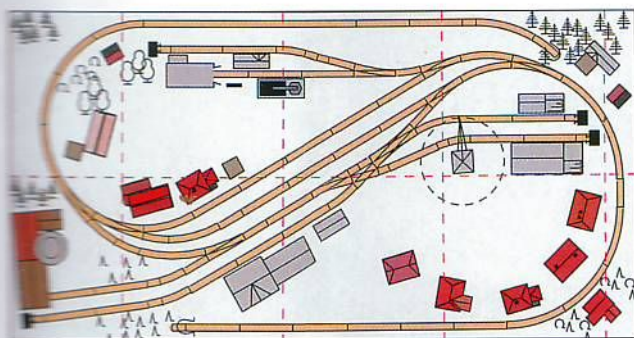


Ideální domácí kolejiště pro ty, kteří si chtějí vychutnat provoz na mezilehlém nádraží menšího města. V maximální možné míře je zde umožněno pozorovat vlak na šité trati před tím, než zmizí v skryté části kolejiště. Průjezdné nádraží disponuje depem a několika odstavnými kolejem. Trať je na obou koncích svedena pod terén do vratných smyček dle osvědčeného scénáře. Počet a umístění odstavných kolejí lze pochopitelně individuálně upravit, místa je tu dost.

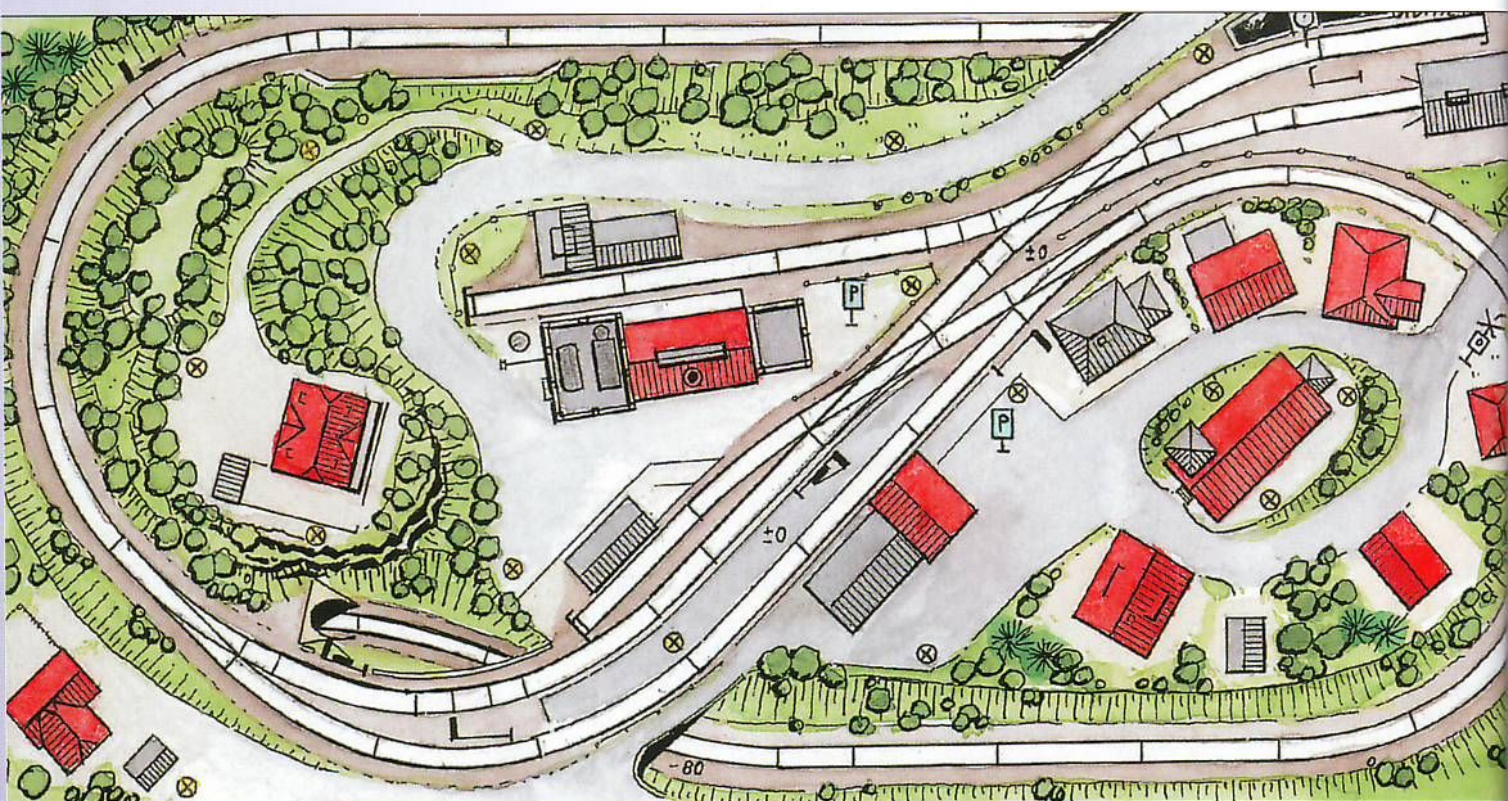
HO 240 x 140

TT 175 x 105

N 135 x 80



34. U nás na vsi

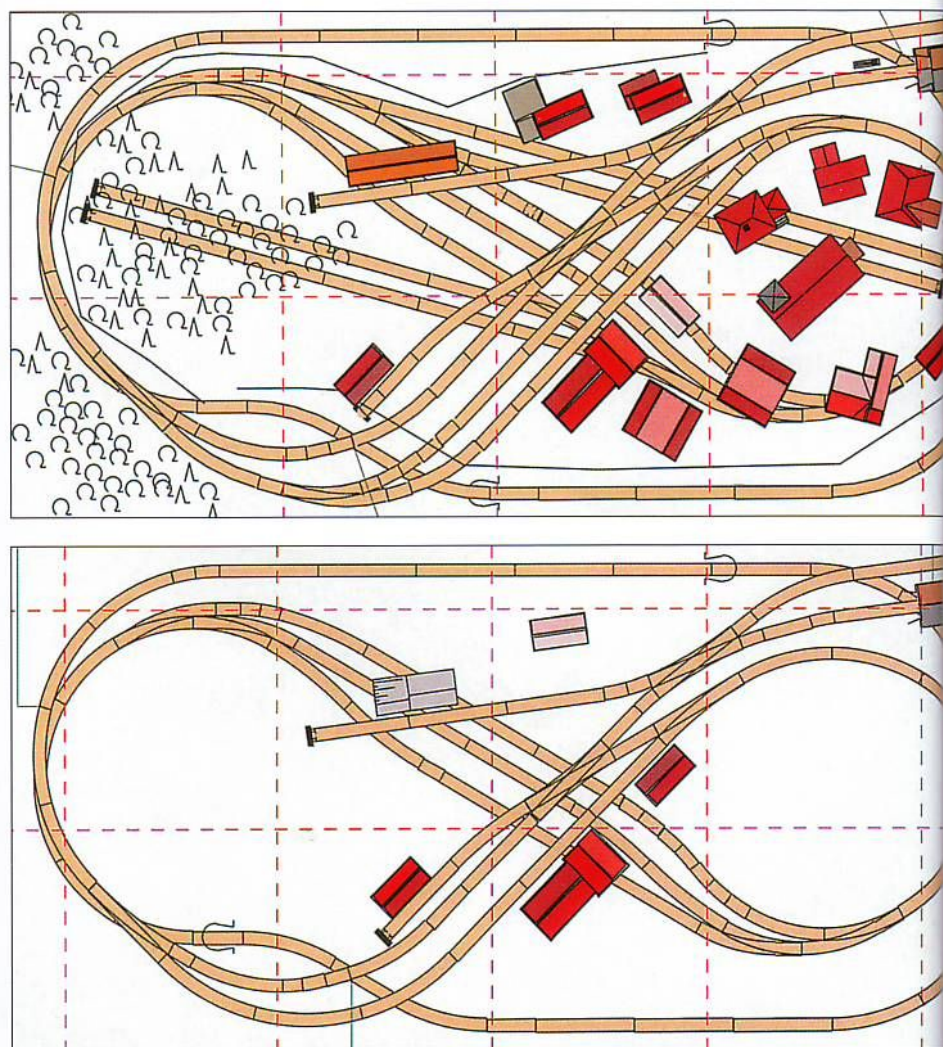
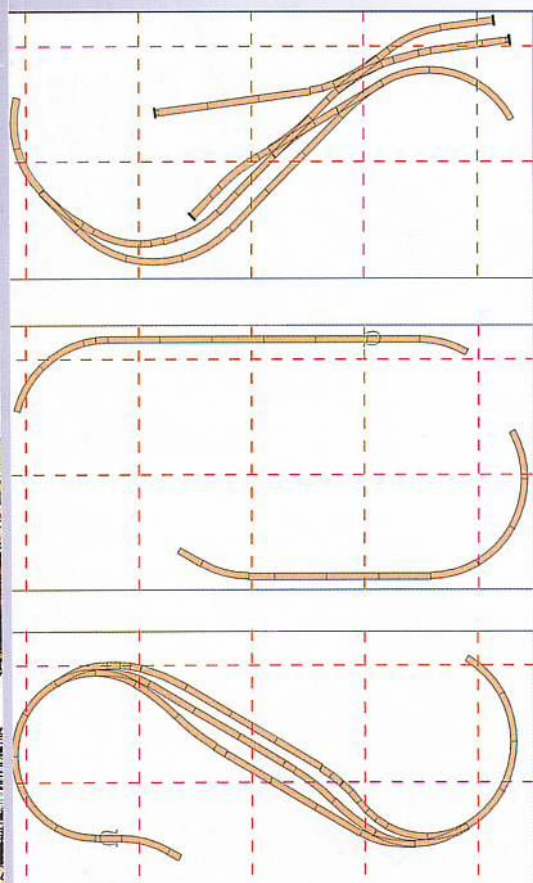


HO 240 x 115

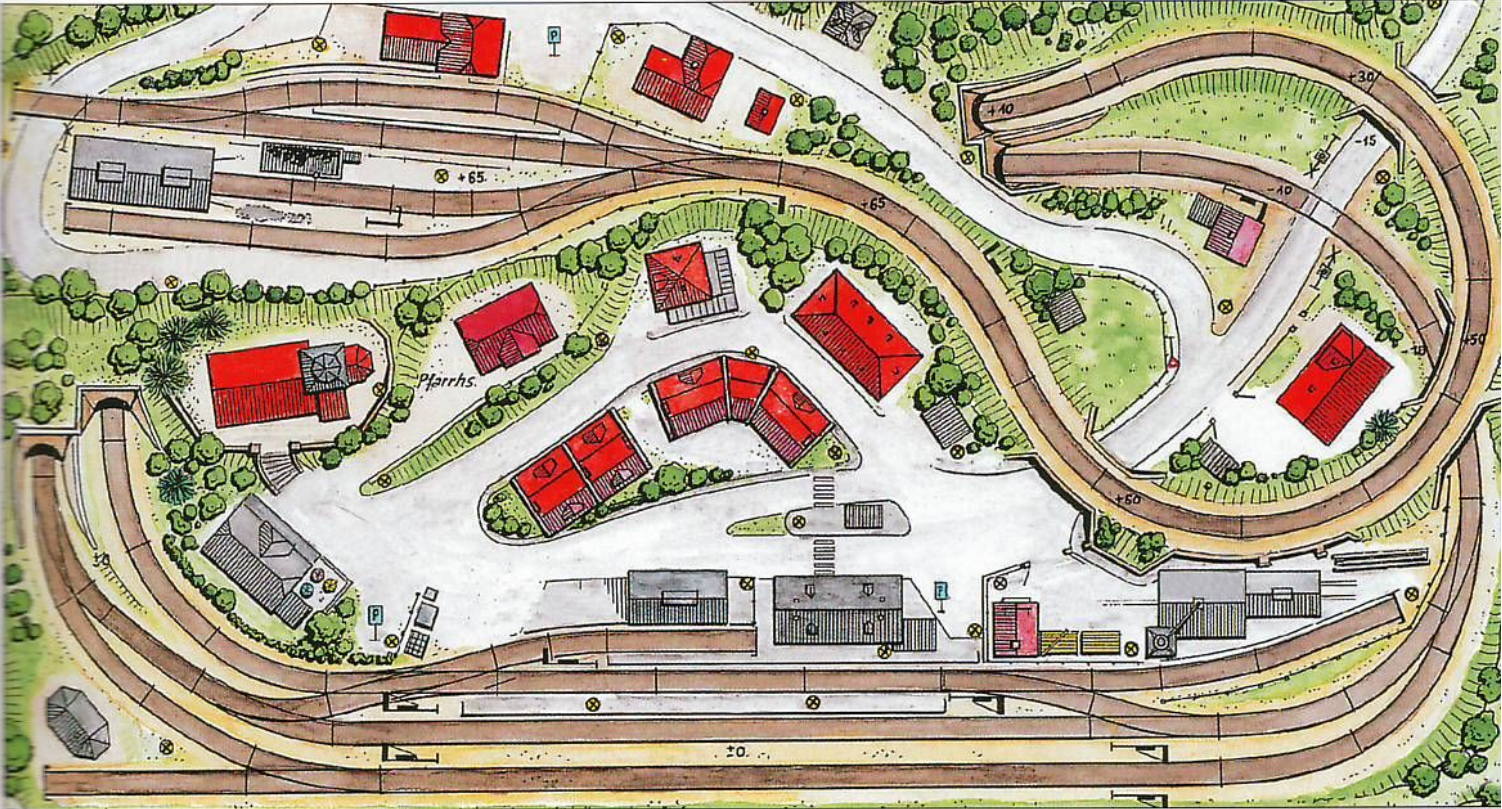
TT 175 x 85

N 135 x 60

A podobný námět dotřetice. Opět se liší víceméně způsobem zpracování. Protože na obou koncích jsou již projektované vratné smyčky, trať tvoří tentokrát deformovaný ovál, opět se skrytým nádražím. Krátká odbočka k místnímu pivovaru, nákladková kolej a depo zajišťují i zde dostatečně zajímavý provoz. Vozidla pro provoz je nutné volit s ohledem na význam této lokální dráhy.

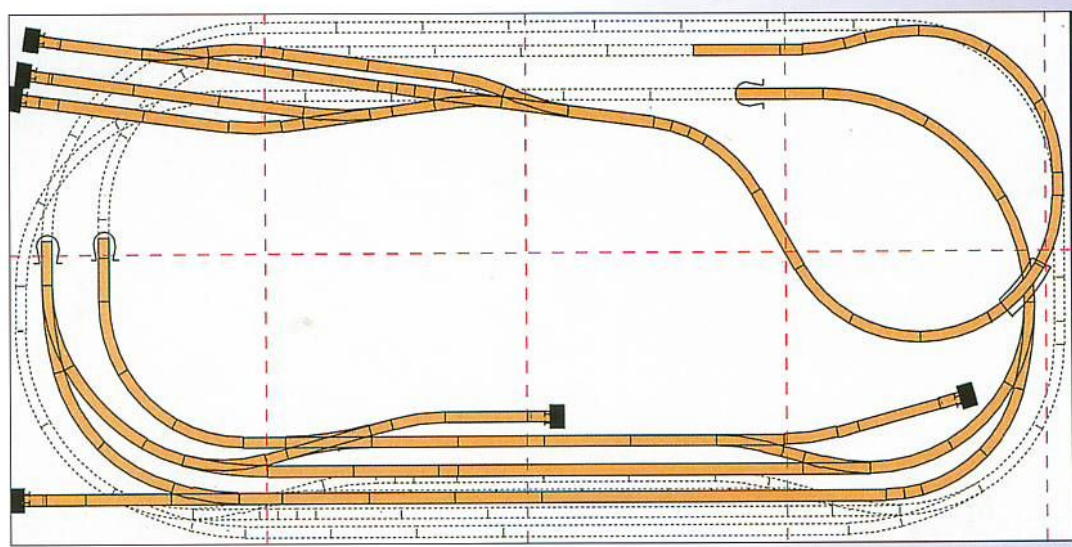
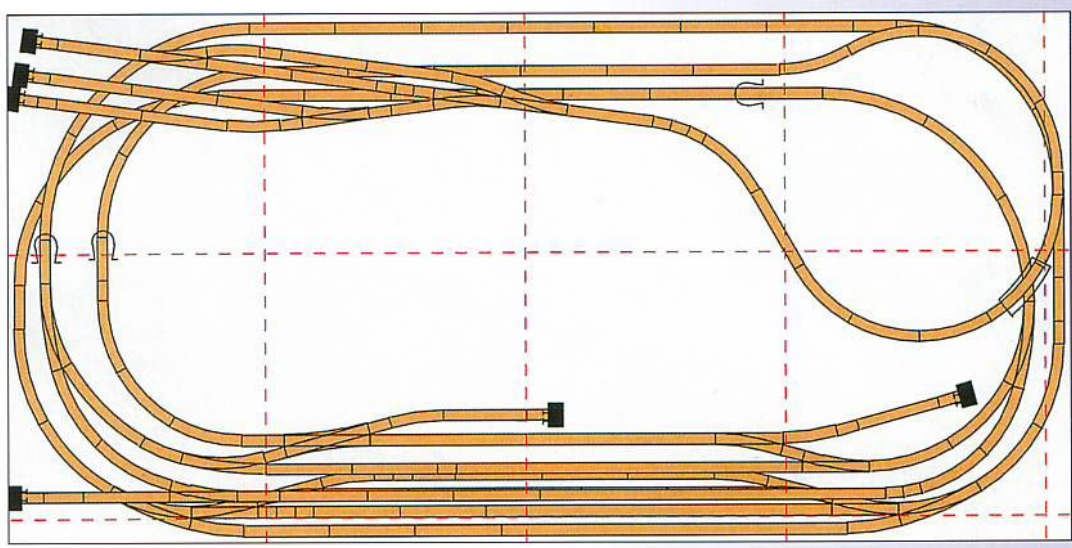


35. Tradiční námět

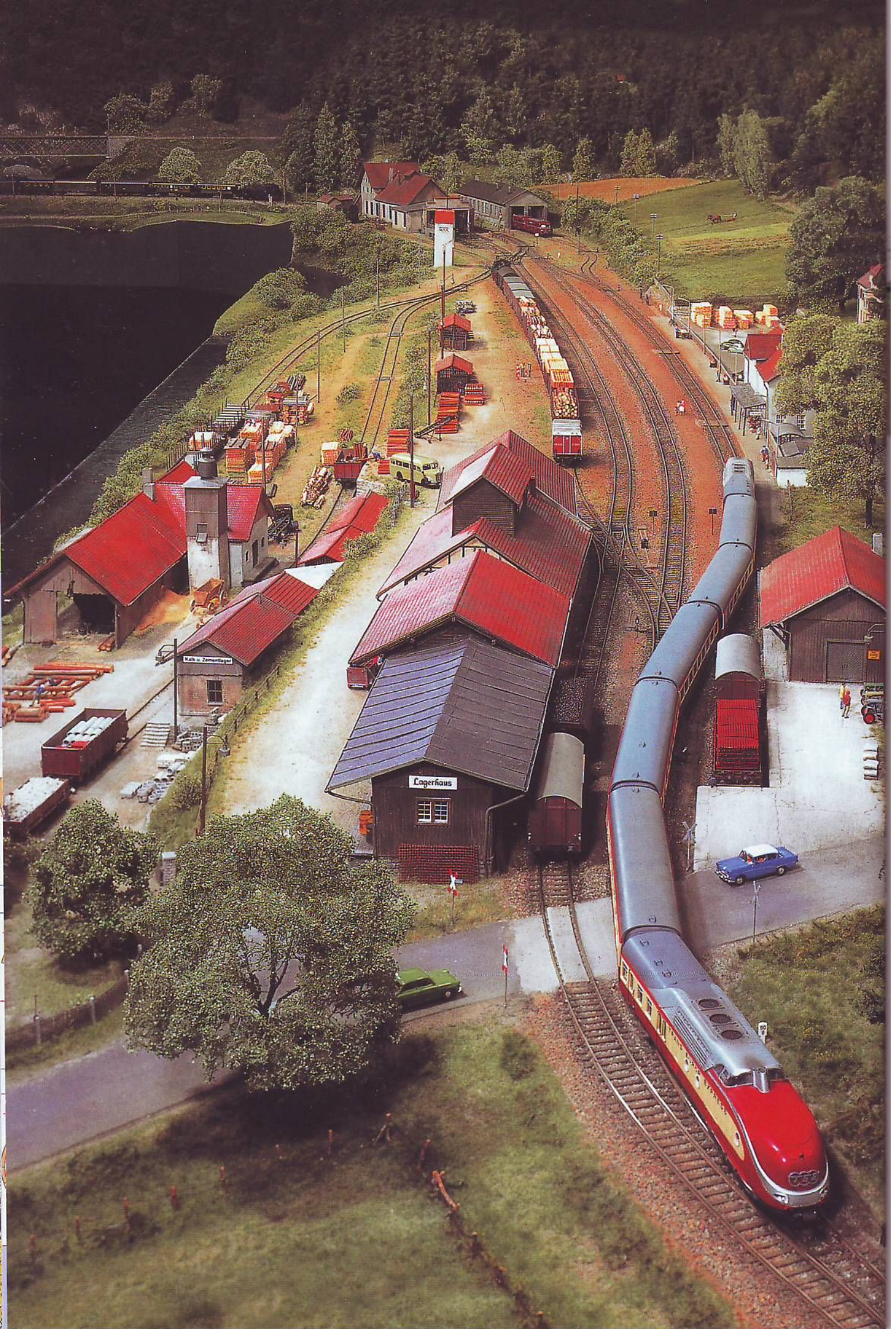


Často se opakující námět našich zahraničních kolejišť. Hlavní jednokolejná trať tvoří ovál s průjezdným nádražím. Z toho stoupá zvlněnou krajinou trať místní dráhy, ukončená na náhorní plošině nad městečkem. Pod terén umístíme dle libosti dostatečný počet odstavných kolejí. Provozovány mohou být 2 až 3 soupravy, přičemž provoz na lokální dráze může probíhat zcela nezávisle na provozu tratě hlavní.

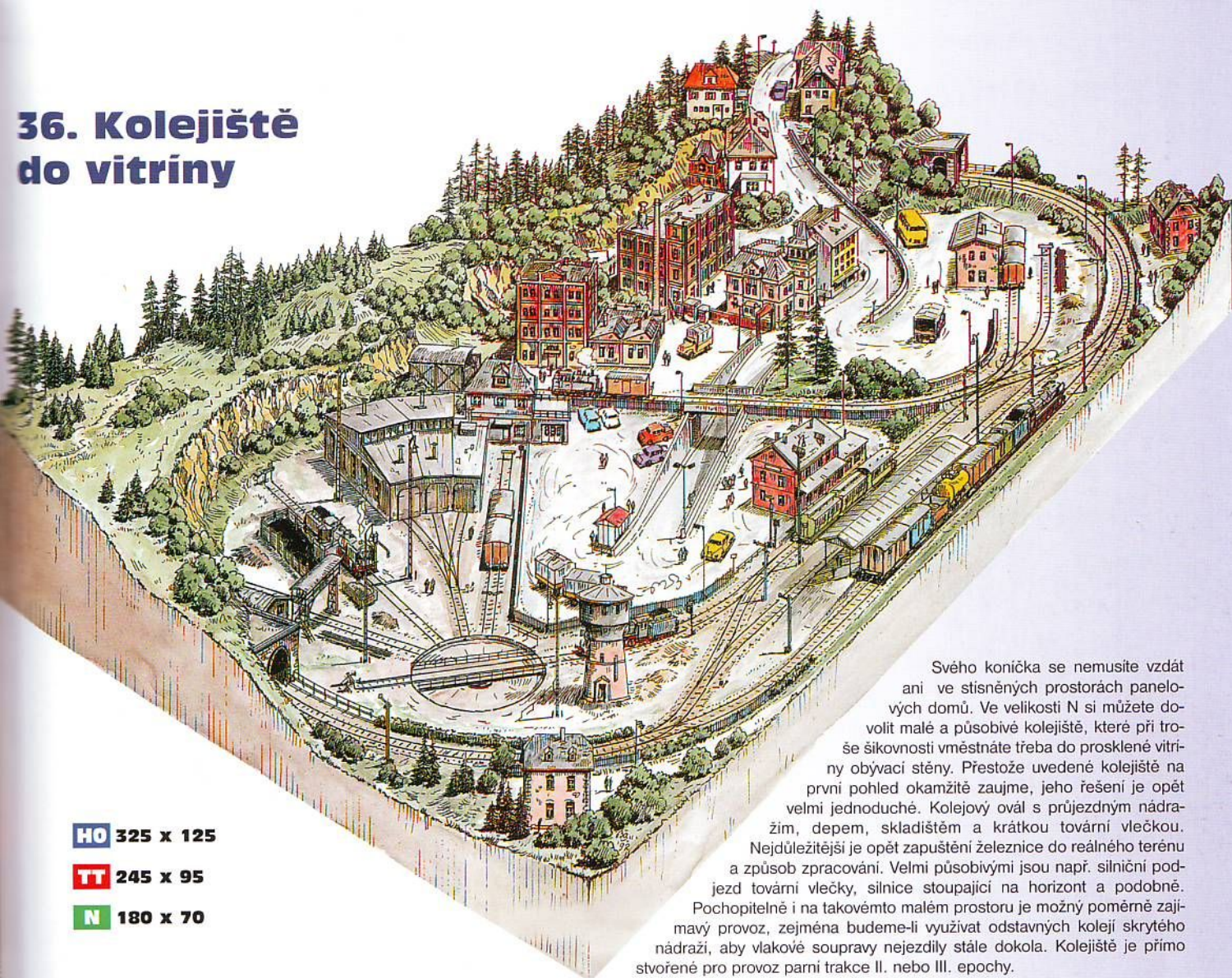
Také v tomto případě se nemusíme řídit malířovou představou městečka (nebo spíše vesnice) a můžeme dát větší prostor přírodě. Záleží, pochopitelně, pouze na vás. Poměrně velký prostor je zde poskytnut také místním komunikacím. Tuto ideu je přitom dobré zachovat, neboť na obě nádraží musejí logickým způsobem navazovat pozemní komunikace, zajišťující navíc spojení s okolním světem.



- HO** 205 x 100
- TT** 150 x 75
- N** 120 x 60



36. Kolejiště do vitríny

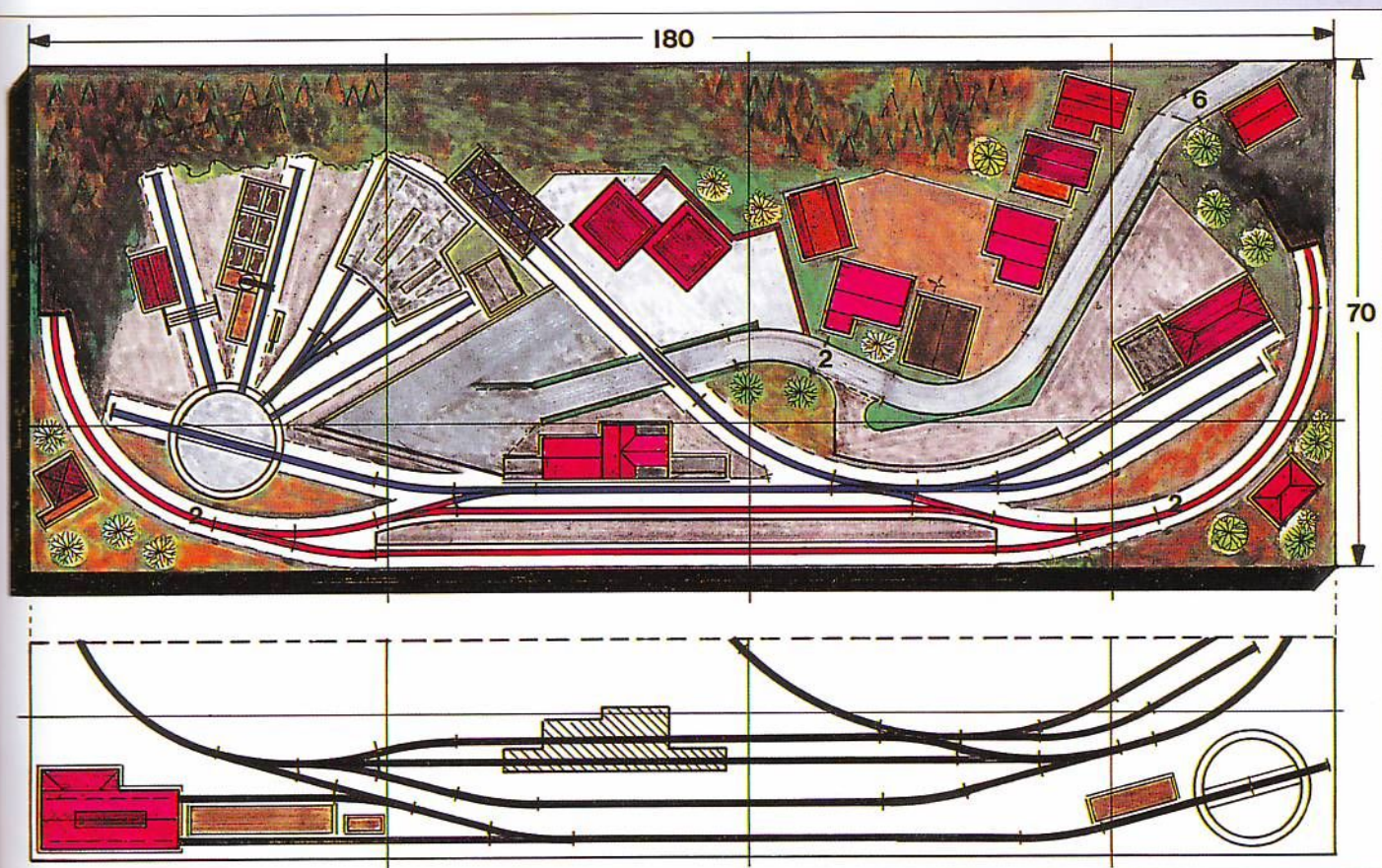


HO 325 x 125

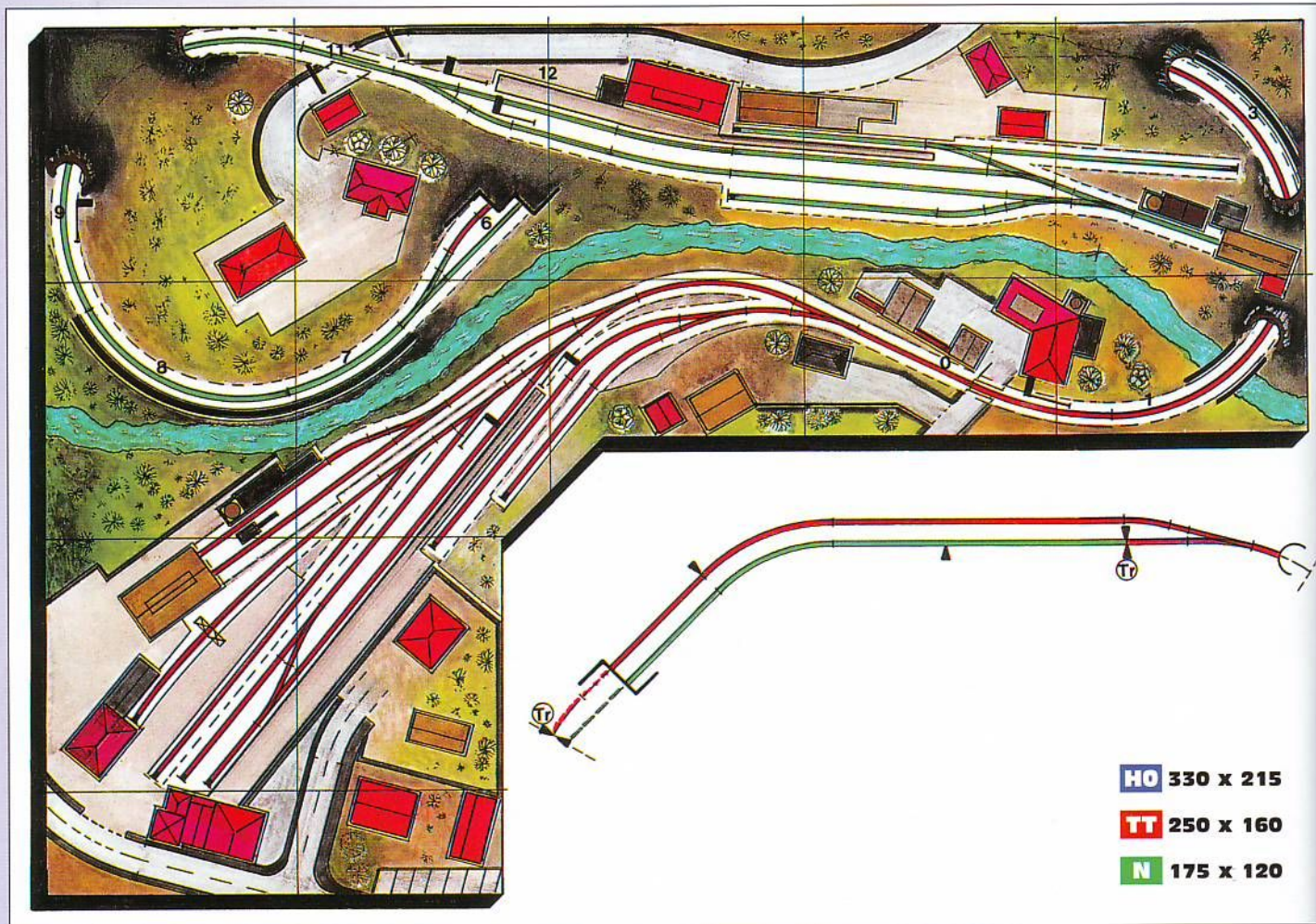
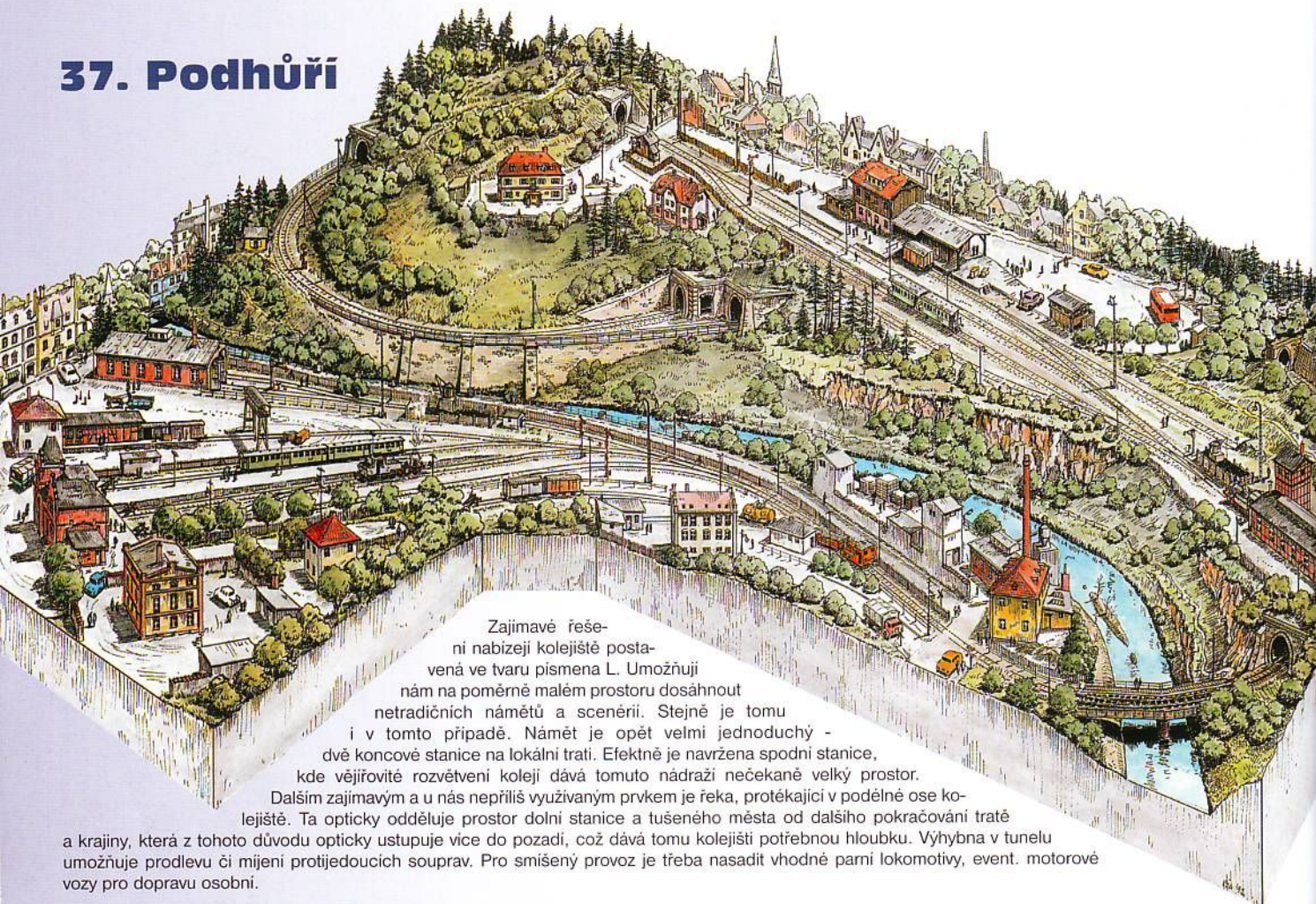
TT 245 x 95

N 180 x 70

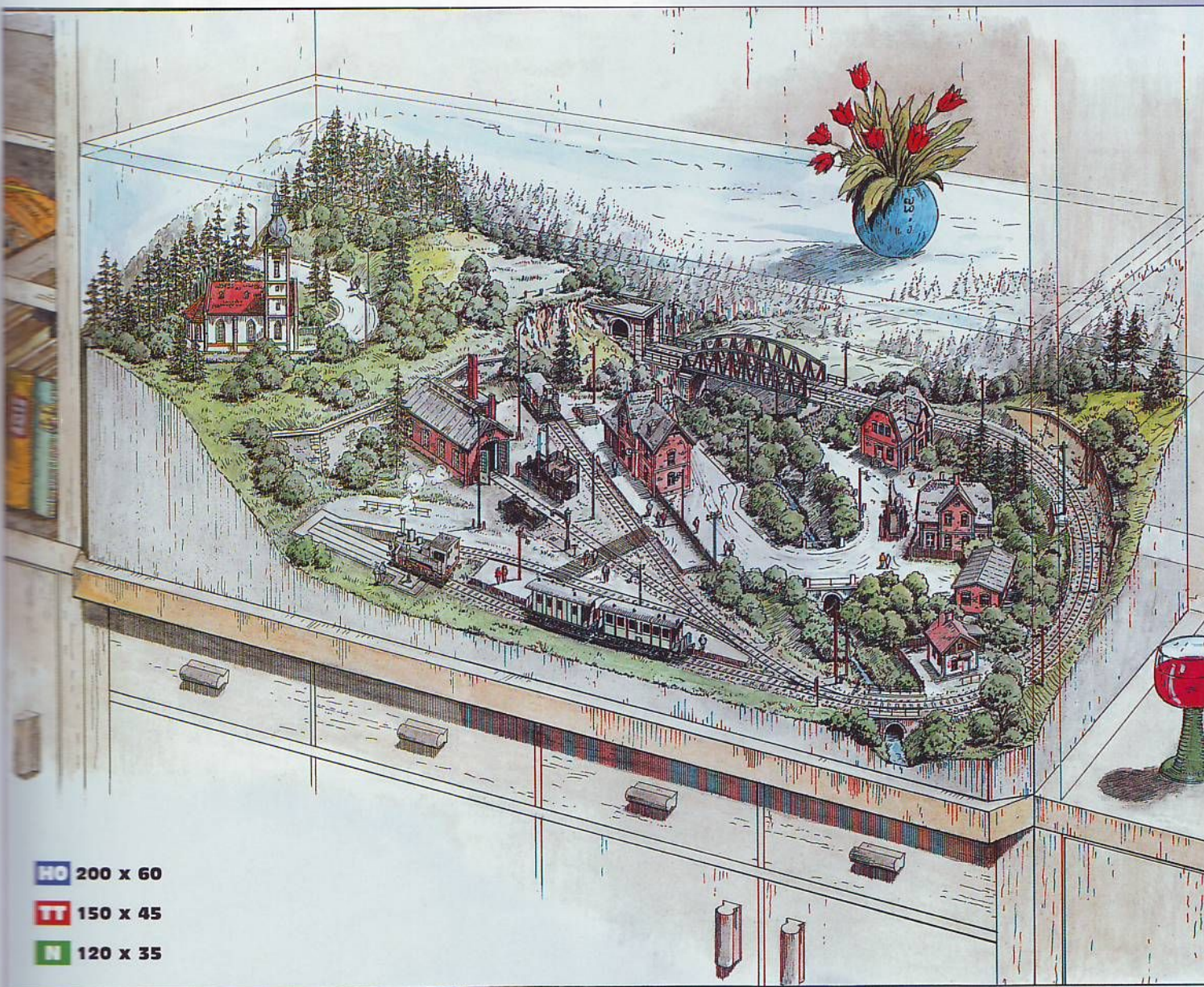
Svého koníčka se nemusíte vzdát ani ve stísněných prostorách panelových domů. Ve velikosti N si můžete dovolit malé a působivé kolejiště, které při troše šikovnosti vměstnáte třeba do prosklené vitríny obývací stěny. Přestože uvedené kolejiště na první pohled okamžitě zaujme, jeho řešení je opět velmi jednoduché. Kolejový ovál s průjezdným nádražím, depem, skladištěm a krátkou tovární vlečkou. Nejdůležitější je opět zapuštění železnice do reálného terénu a způsob zpracování. Velmi působivými jsou např. silniční podjezd tovární vlečky, silnice stoupající na horizont a podobně. Pochopitelně i na takovémto malém prostoru je možný poměrně zajímavý provoz, zejména budeme-li využívat odstavných kolejí skrytého nádraží, aby vlakové soupravy nejezdily stále dokola. Kolejiště je přímo stvořené pro provoz parní trakce II. nebo III. epochy.



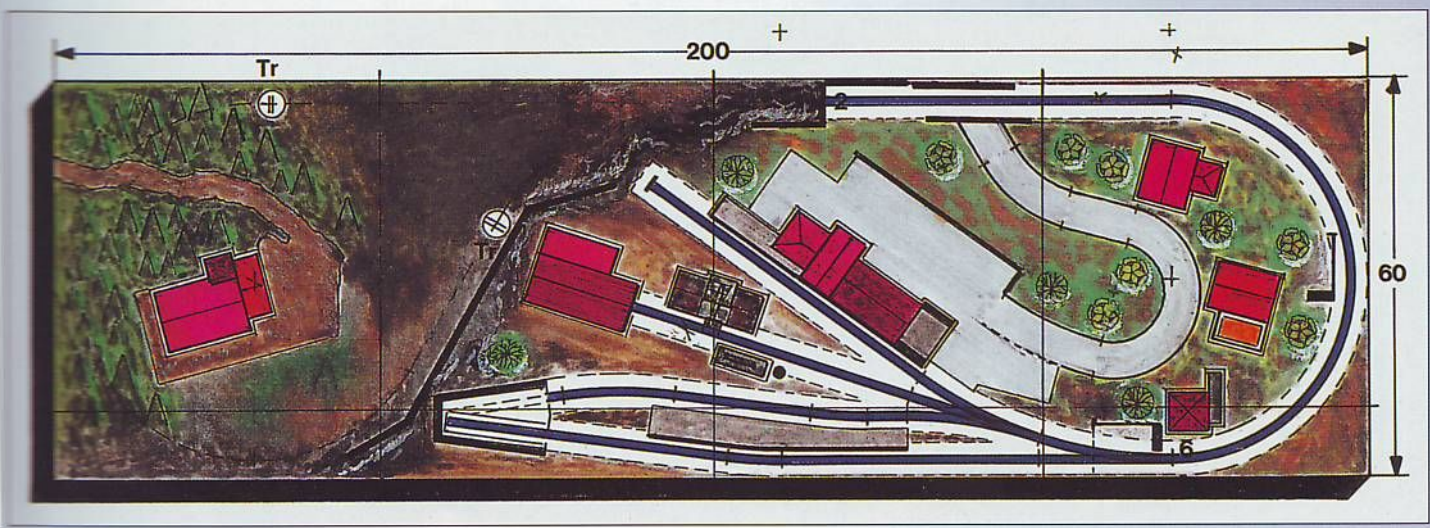
37. Podhůří



38. Kolejiště v akváriu



Když je prostoru opravdu málo, je nutné tomu přizpůsobit i náš záměr. Tam, kde mnozí pěstují akvarijní rybičky, můžeme realizovat svůj sen o modelové železnici. Ve velikosti N se toto minizátiší opravdu vejde do rozměrů většího akvária a přitom dokáže stejně tak spolehlivě zaujmout. I tady je, pochopitelně, záměr velmi jednoduchý. V modelu je zde znázorněna koncová stanička místní dráhy. Nechybějí ani tunel, most, potok, znázorněno je i pár vesnických domků a na samotě u lesa stojí kostelík. Provoz na této dráze se pochopitelně odvíjí od daných možností. Pro jeho zpestření je možno do tunelu instalovat několik odstavných kolejí, kdyby je provoz několika druhů souprav na takovéto trati jen těžko myslitelný.





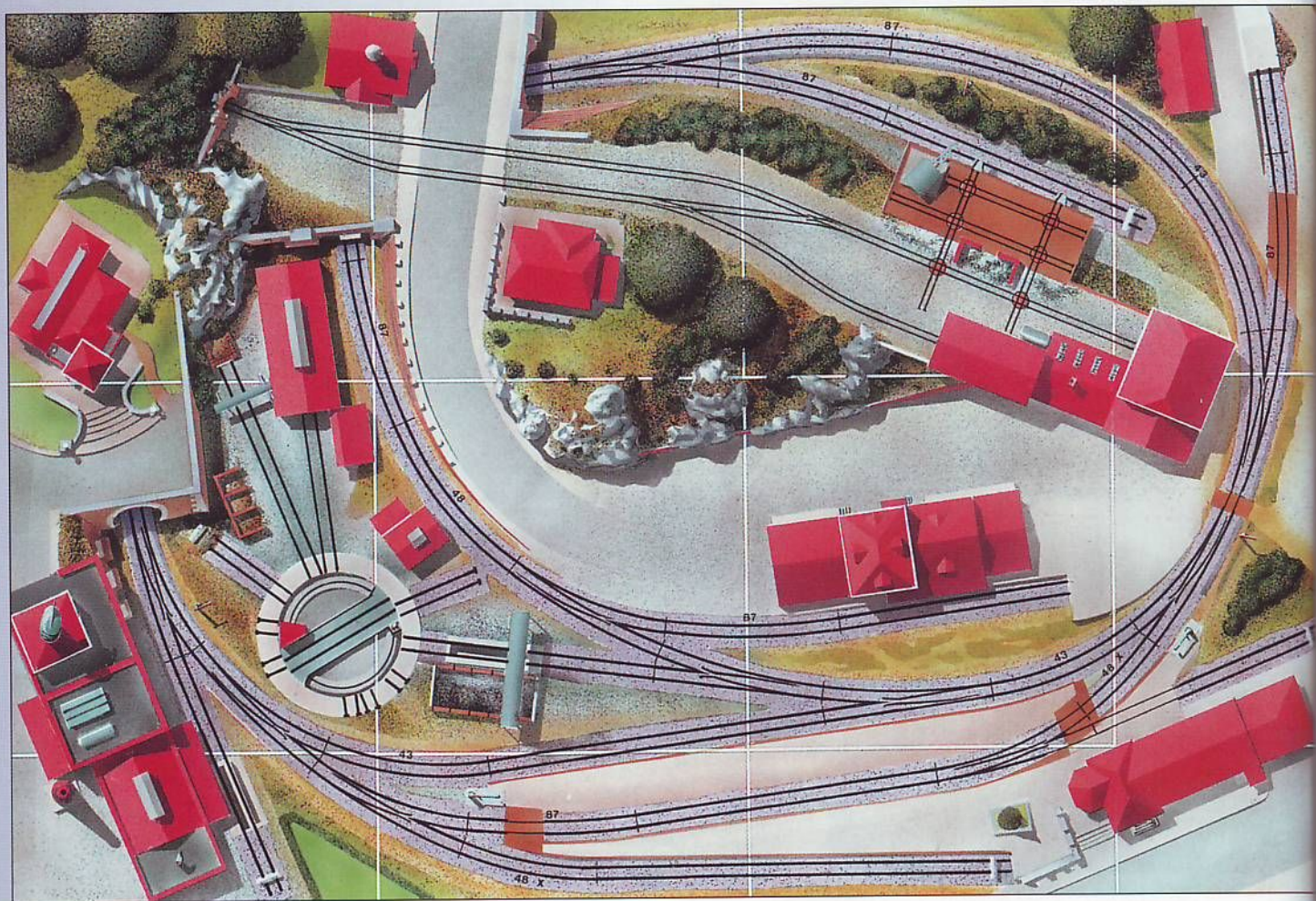
Provozně zajímavé situace umožňuje toto malé kolejiště. Dominuje mu místní pivovar, na který shlíží shůry ze své vilky jeho majitel. Dvě nástupiště má stanice místní dráhy. Najdeme i zde malé depo, obsluhující určitý úsek této dráhy a lokomotivy vlaků, které v této stanici končí. Manipulační vlaky dopravují vozy s uhlím do pivovaru, zatímco kryté vozy zajiždějí pravidelně k zemědělskému sílu. Zpestřením je rovněž úzkokolejná drážka s důlními vozíky s rudou, která je zde nakládána do přistavených nákladních vozů.

Na skryté koleje již mnoho místa nezbylo. Kdo chce, může jednu takovou kolej směřovat v tunelu pod kopcem až do „vykuchaných“ útrob pivovaru.

H0 185 x 120

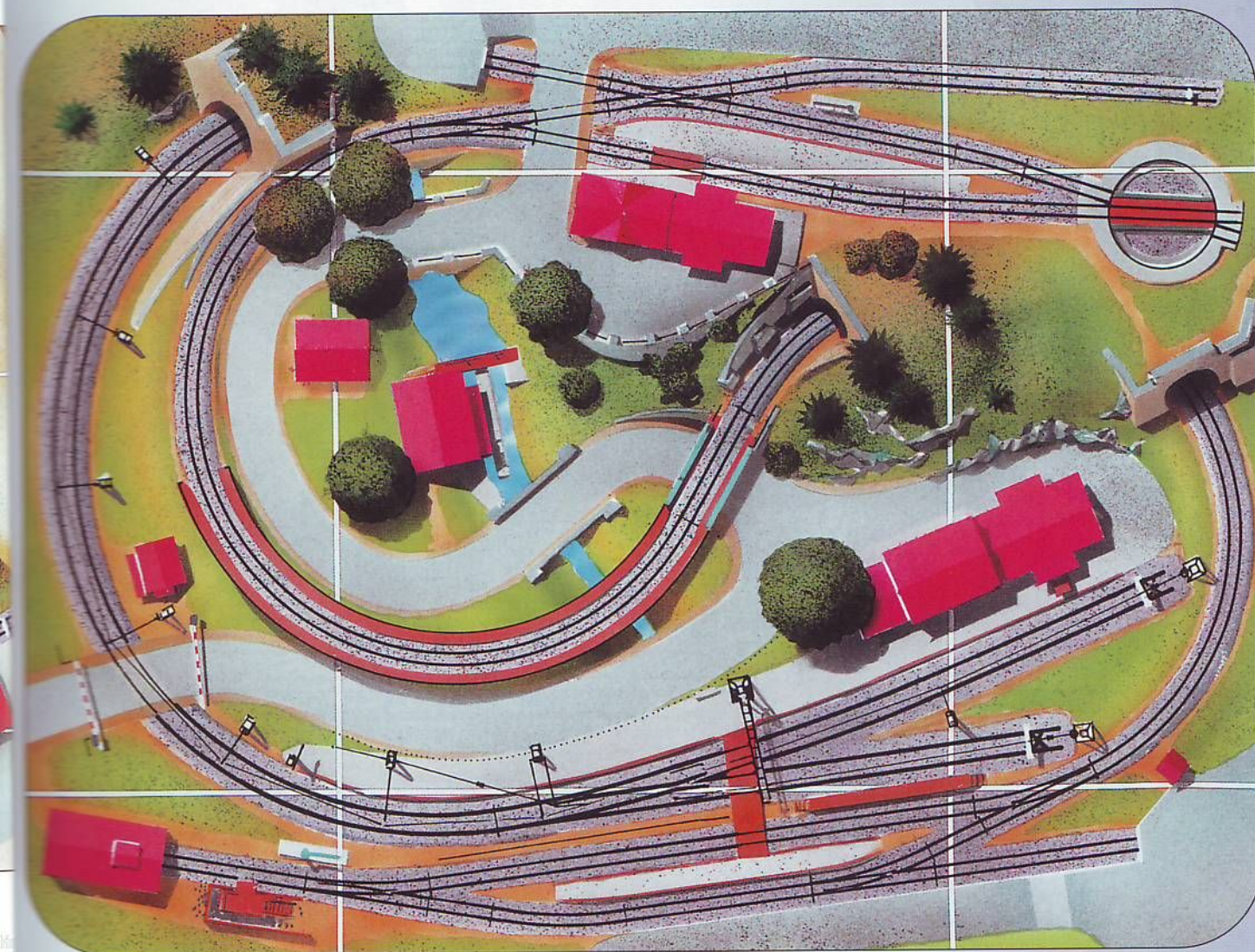
TT 140 x 90

N 105 x 70

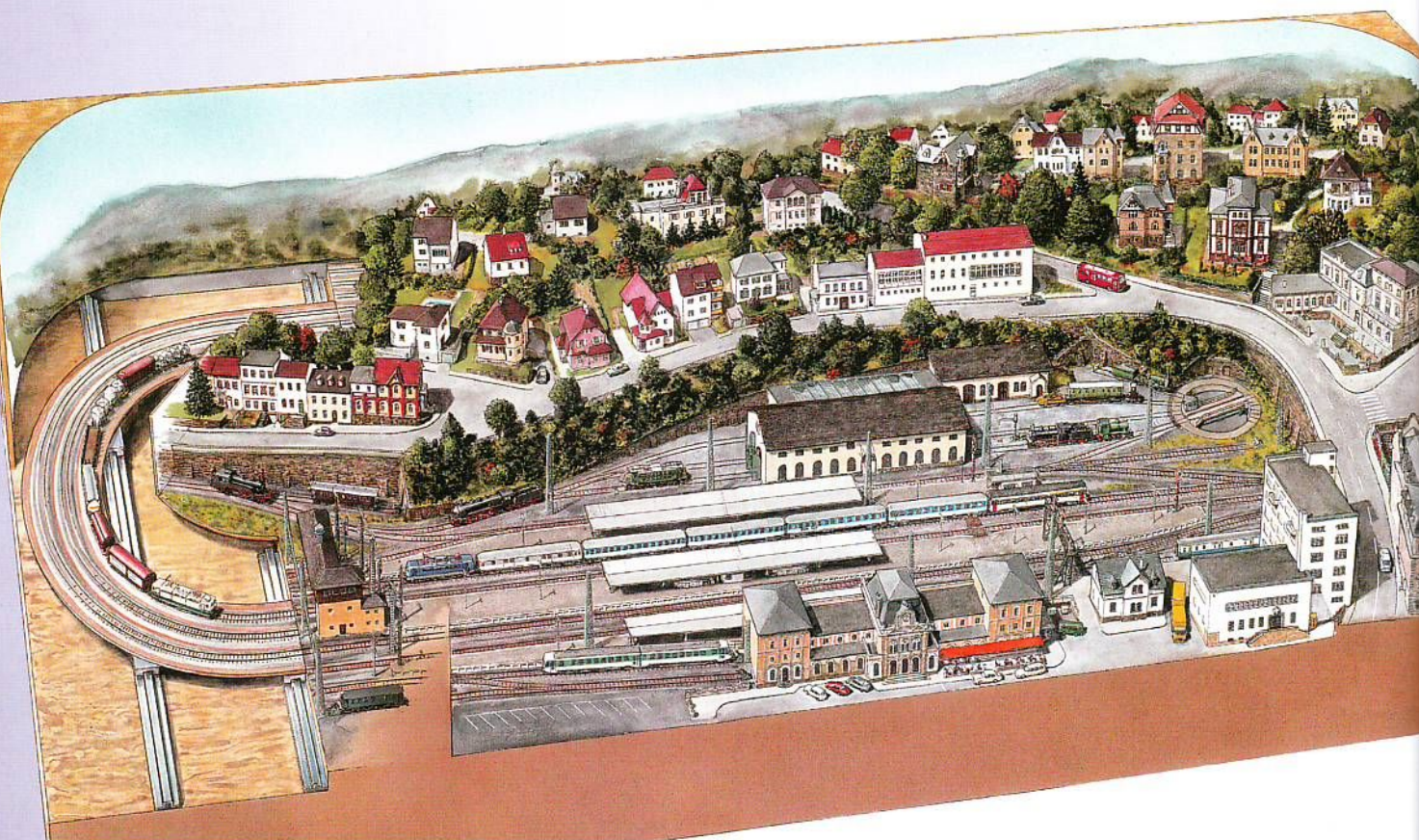


40. Kombinace velikostí

0e/0 180 x 130



41. Nové Město

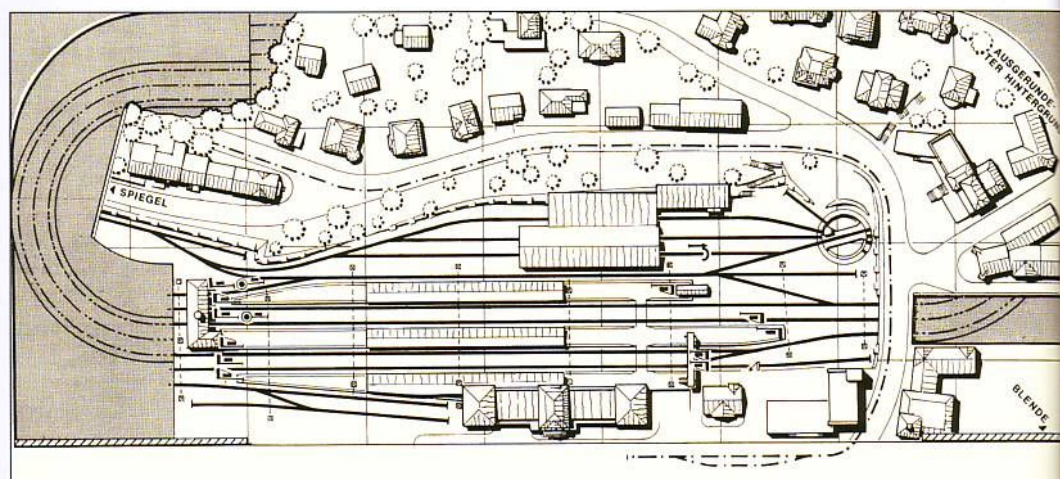
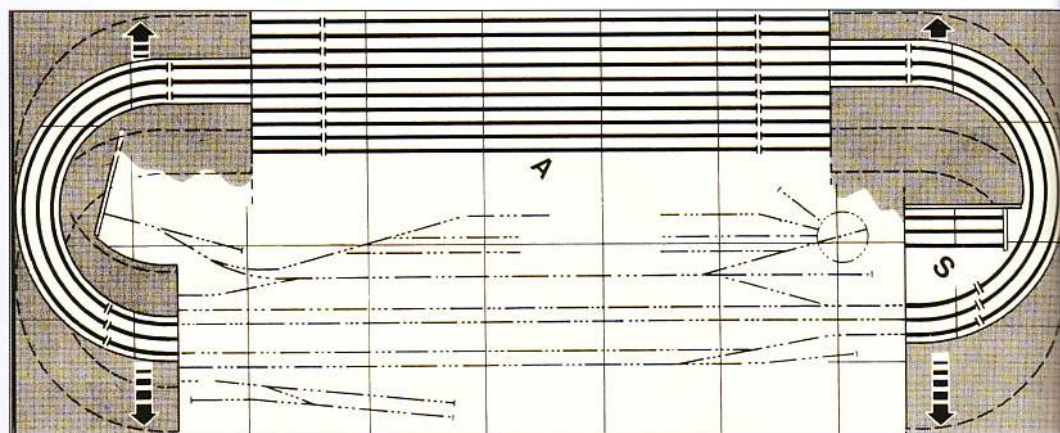


HO 330 x 215

TT 250 x 160

N 175 x 120

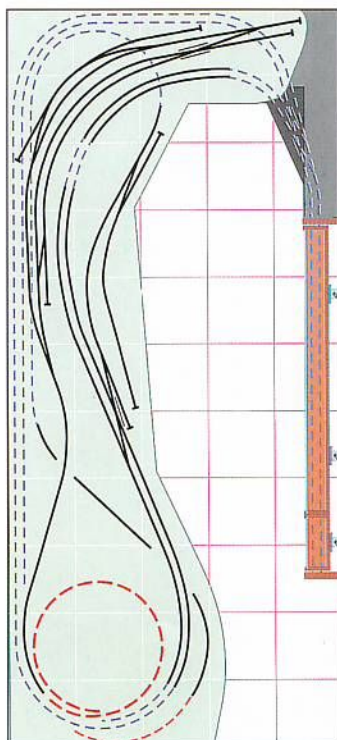
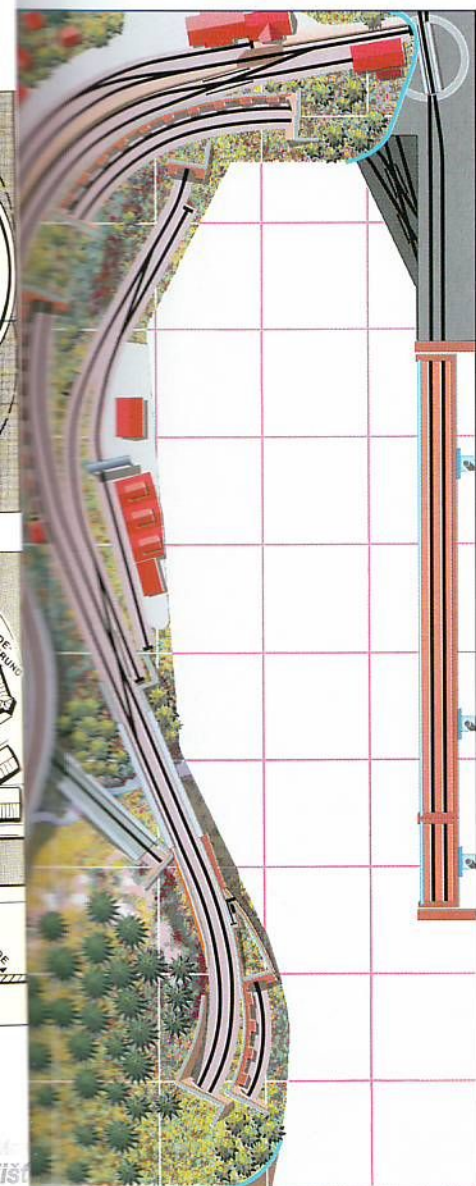
Mít velké nádraží je snem nejednoho modeláře, dlouhé rychlíkové soupravy jsou přece tak atraktivní... Jenže limitující prostory mnohdy neumožní tuto myšlenku realizovat. Pokud toužíte po větším nádraží a pohled na dlouhé soupravy jedoucí krajinou není již pro vás tak rozhodující, nabízí se následující řešení. Kolejistiše se v tomto případě omezilo skutečně pouze na železniční stanici v potřebné délce. Skryté nádraží za kulisou města má dostatečný počet kolejí na střídání provozovaných souprav, jejich výměna však probíhá netradičním způsobem. Obloukové koleje na obou stranách kolejistiše jsou posuvné v pevných lištách. Díky této „přesuvné“ je každý vlak nasměrován na potřebnou odstavnou kolej, čímž se ušetří značný prostor (a peníze) za komplikované kolejové zhlaví. Rozhodně nápad hodný zamyšlení.



42. Parádní diorama netrardičně

Podobný nápad se střídáním souprav přináší i tento projekt. V tomto případě je však kladen důraz na jízdu vlaků krajnou. Tomu také odpovídá kolejový plán, který širokou trať co nejvíce „natahuje“ hned v několika rovinnách. Po projetí celého kolejiště končí jízda vlaků v pohyblivé se zavěšené vitrině – přesuvně, která slouží jako odstavné nádraží. Nezávisle se pohybliví její kratší část potom umožňuje střídání a výměny lokomotiv v čele modelových souprav.

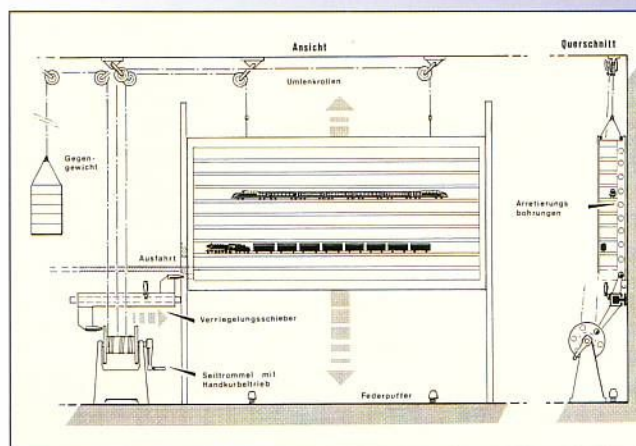
Celé toto originální řešení je pochopitelně dost technicky náročné, zejména na přesné a bezchybné zpracování obou „přesuvně“. Jak je navíc patrné z kresby, řídí provoz na tomto originálním kolejišti počítač, bez kterého se dnes u větších kolejišť těžko neobejdeme. A tak zatímco jízdu všech vlaků v této kopcovité krajině řídí nejmodernější technika, pro jízdu do depa (vitriny) je třeba použít ruční pohon. Práci nám usnadní klika, klacka a závaží...



H0 550 x 250

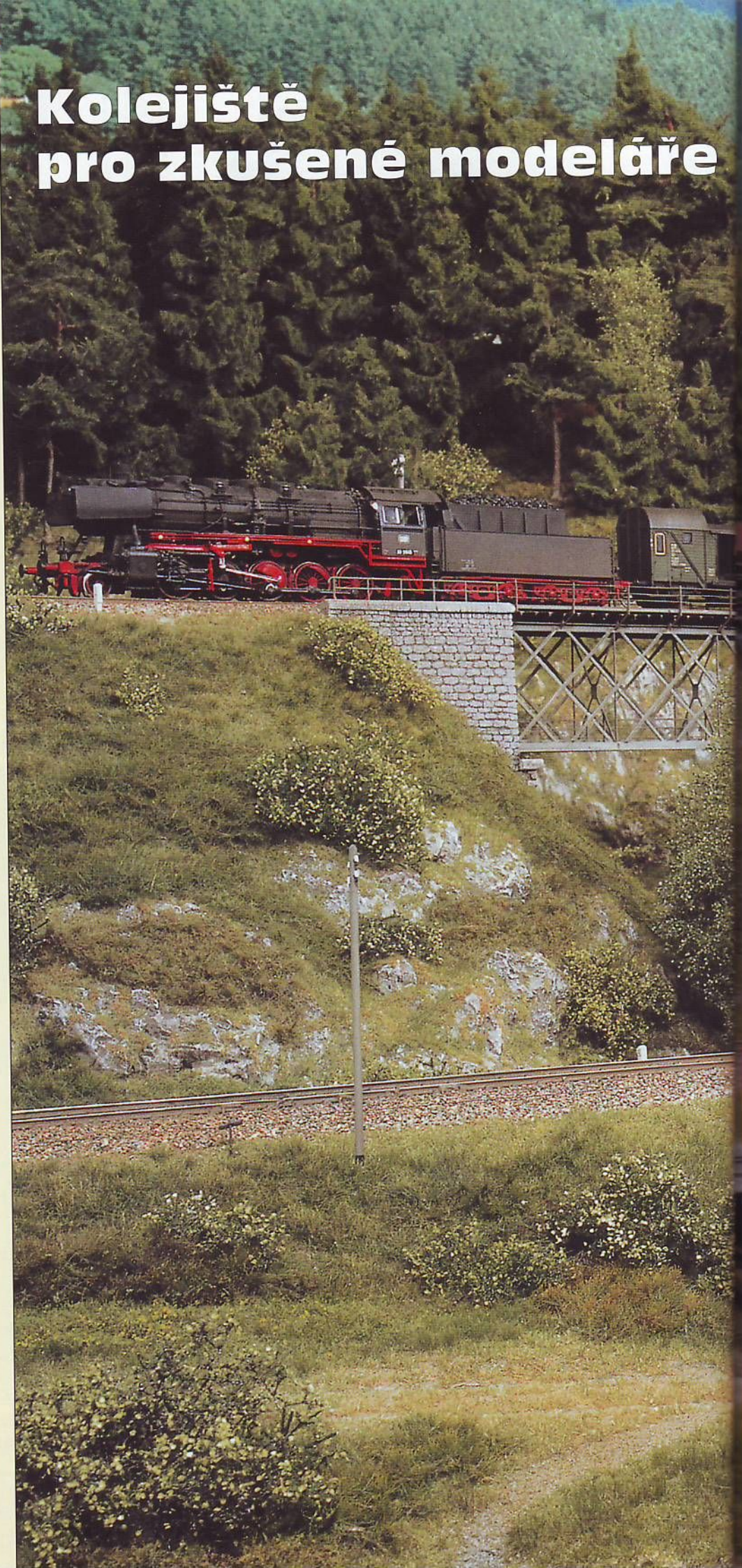
TT 415 x 190

N 315 x 140

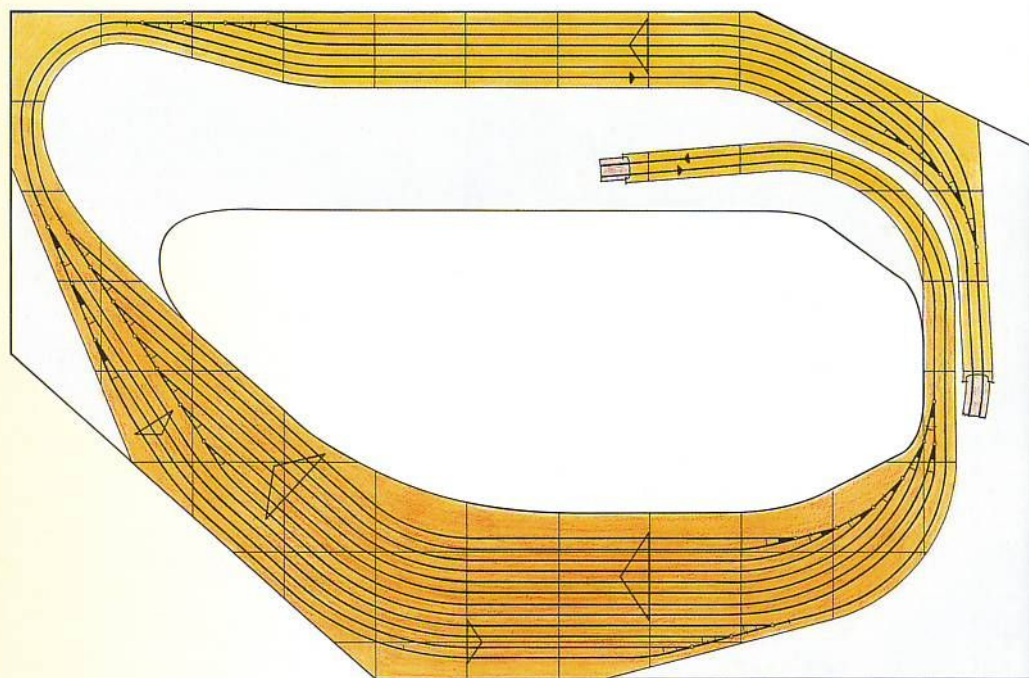
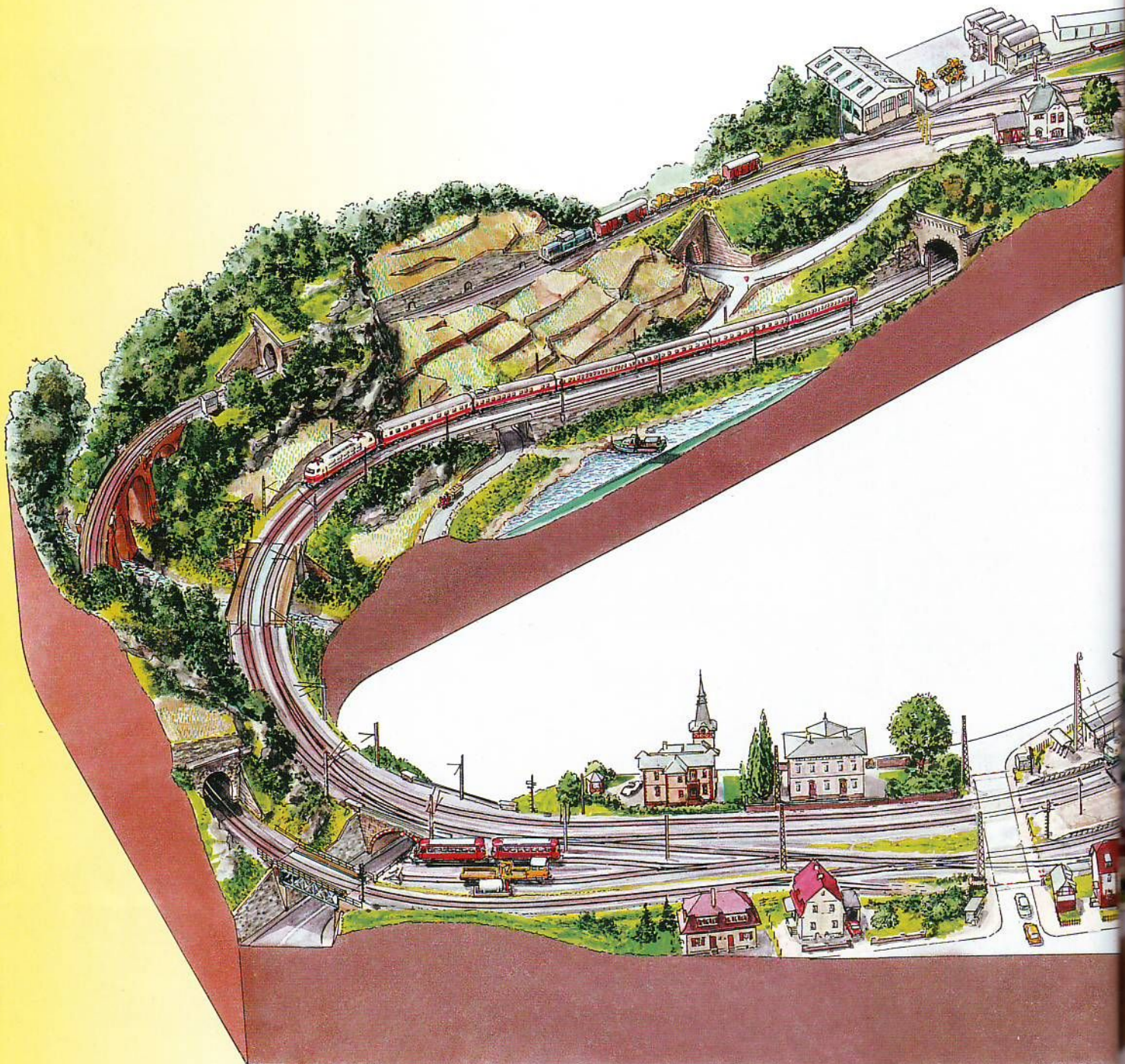


E

Kolejiště pro zkušené modeláře







HO 5,75 x 3,80

TT 4,35 x 2,85

N 3,25 x 2,15

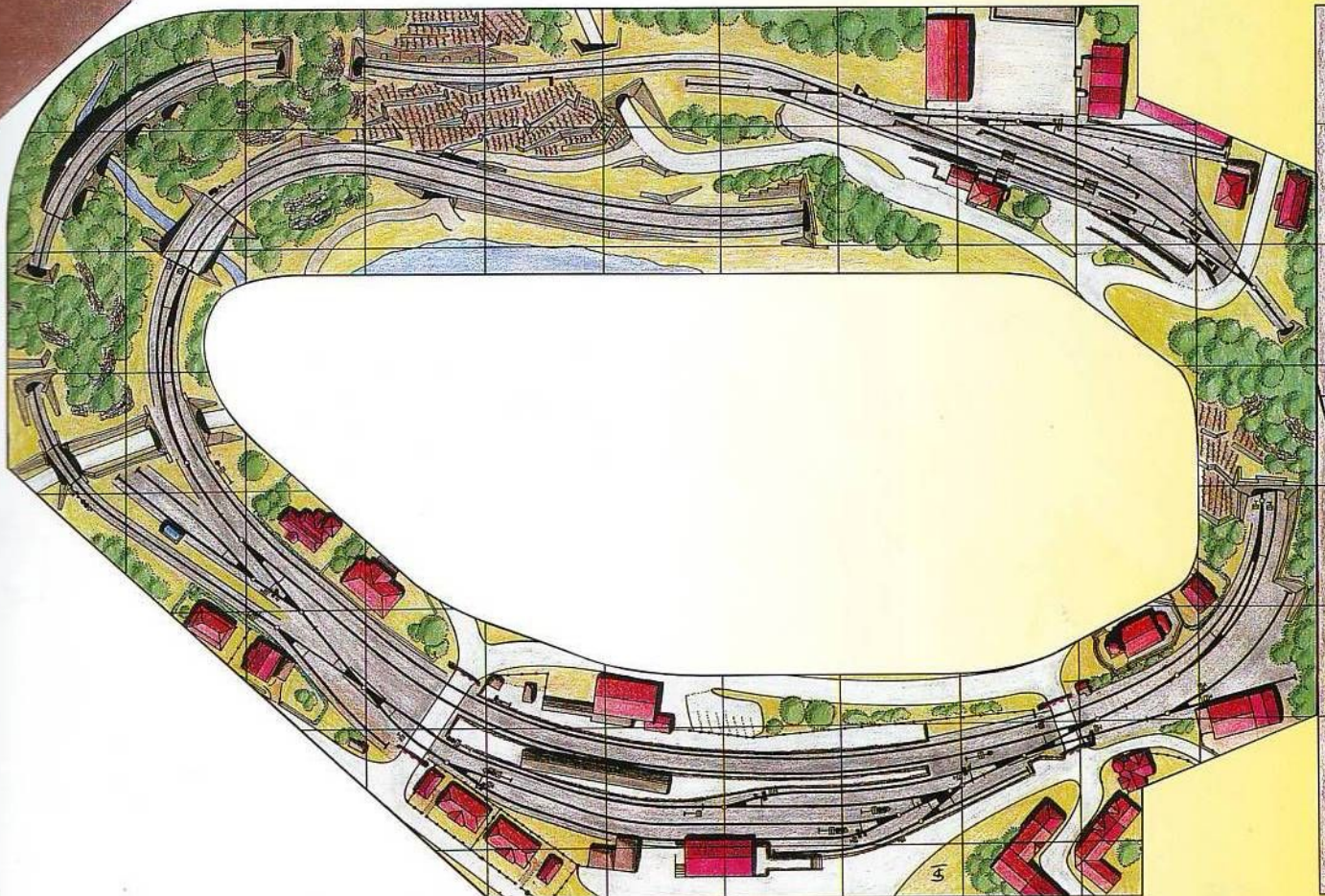
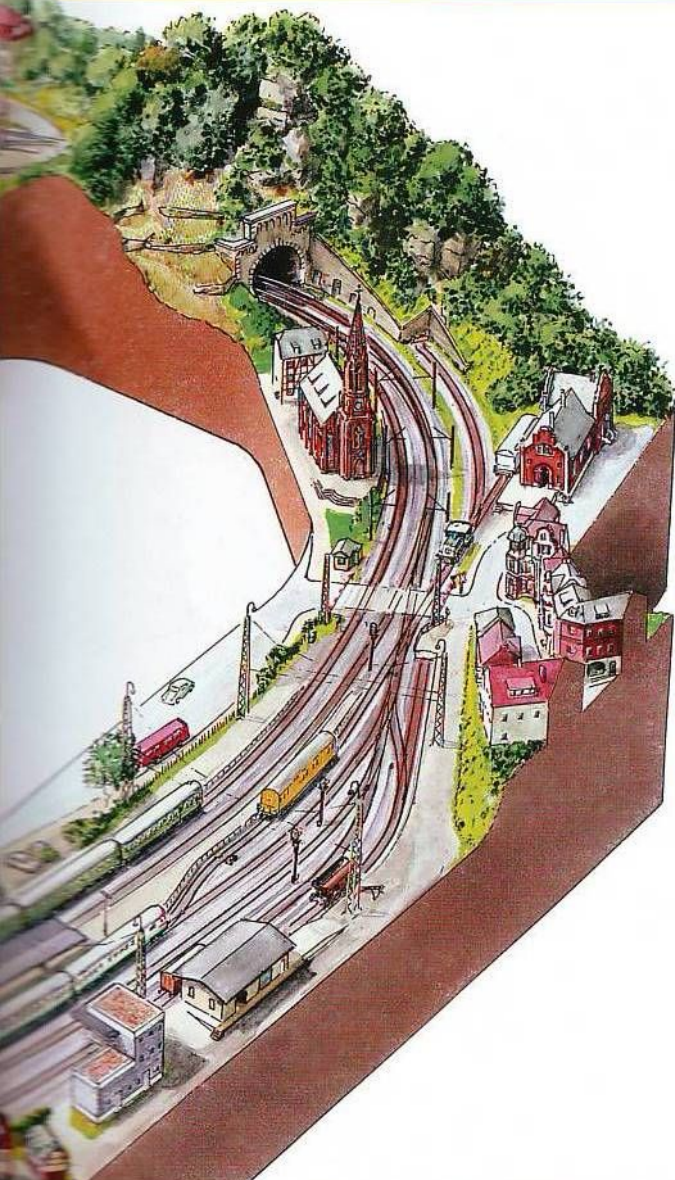
43. K továrně mezi horama

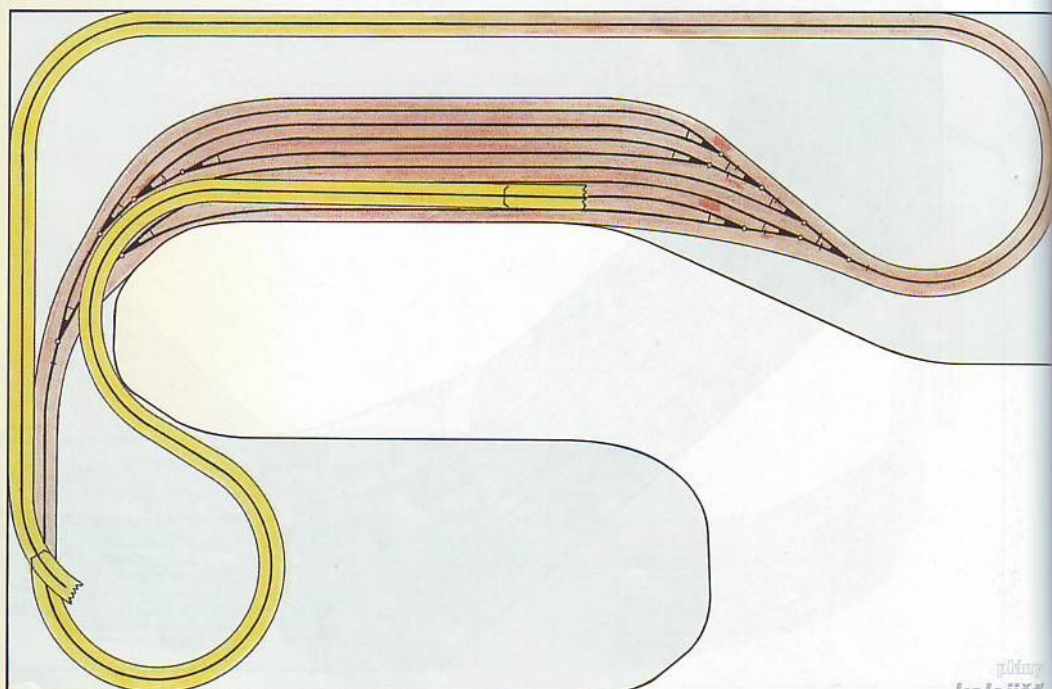
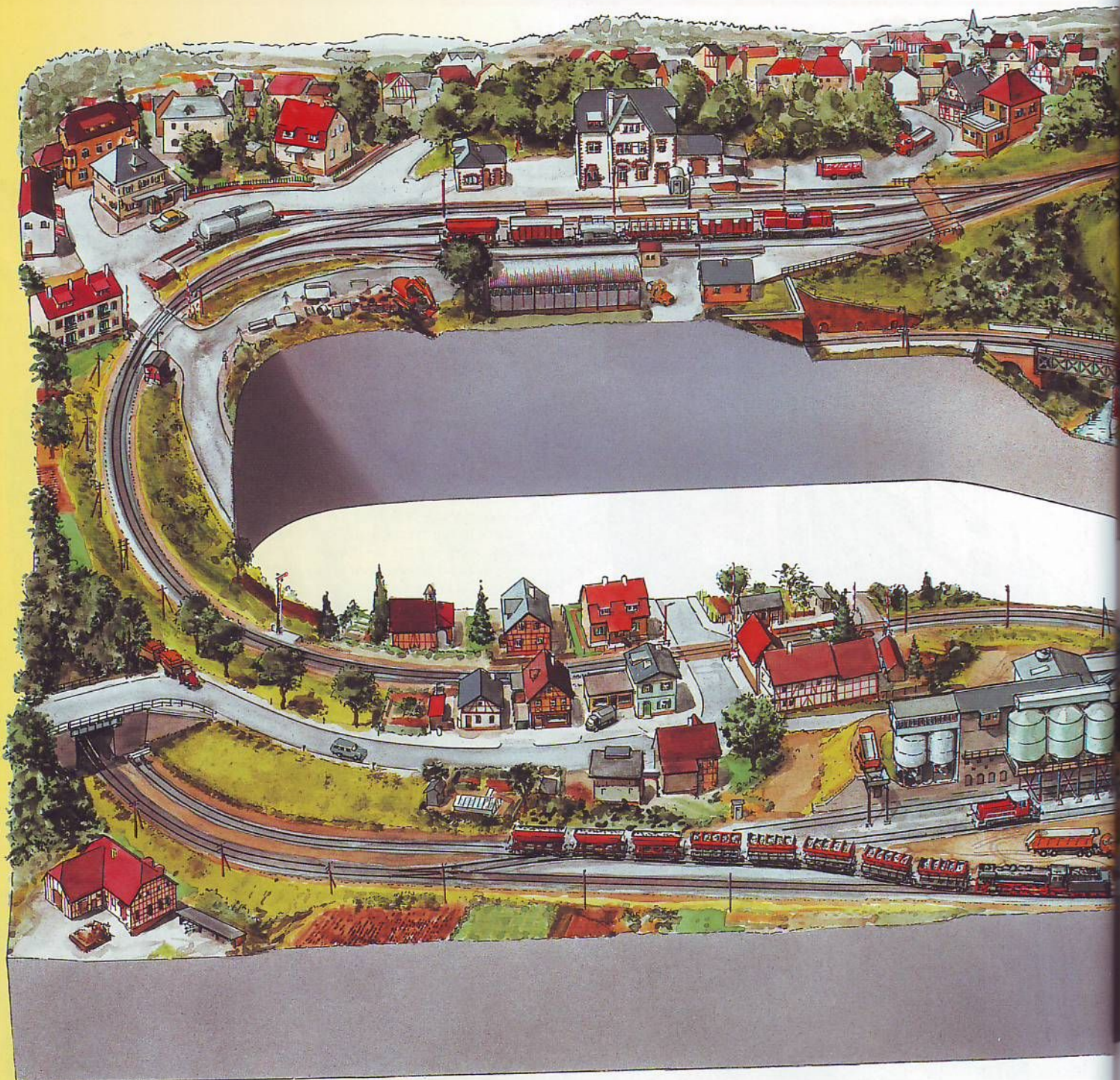
Elektrizovaná dvoukolejná hlavní trať, na ní ležící nevelké peronizované průjezdné nádraží a jednokolejná místní trať. Klasický námět, takových nebo velmi podobných stanic je u nás mnoho - Benešov u Prahy, Zadní Třebáň, Mariánské Lázně, Rudoltice v Čechách, Zábřeh na Moravě... Avšak při bližším pohledu najdeme u tohoto kolejiště řadu individuálních prvků, jež je čini zajímavým a které stojí za zamýšlení a zastavení se u nich.

Vlakům na hlavní trati je v jediném tunelu, kterým dráha prochází, umožněna buď kruhová jízda po oválu nebo přejezd na kolejové spojení do druhé rovny, tj. do skrytého nádraží. Povšimněme si, že vnitřní kolej oválu nemá kvůli úspoře místa žádné kolejové rozvětvení dovnitř kolejiště, takže - pokud z tohoto směru přijede například osobní vlak, který zde má být předjet expresem, je třeba ho směřovat přes kolejové spojení těsně za tunelem na některou z kolejí u ostrovního nástupiště. Pokud ve stejnou chvíli bude stát ve stanici ještě jeden průběžný nákladní

vlak, bude se blížit rychlík z protisměru a po místní trati bude už už vjíždět do stanice jeho přípoj, motorový vlak, může i na tomto kolejišti vzniknout relativně zapeklitá provozní situace, jaká někdy nastává ve skutečném provozu. Řidiči pracovník dopravy musí předem vyhodnotit, jaká situace nastane, a podle toho připravit vlakové cesty na správné koleje všem vlakům.

Na místní trati, procházející skalnatou krajinou a několika tunely, stojí v blízkosti vrcholové stanice strojírenský závod na výrobu stavebních strojů. Několik nákladních vlaků denně přiváží materiál od subdodavatelů, plechy, profily, barvy, oleje, paliva a odváží hotové výrobky. Posun probíhá přes vjezdové zhlaví, kmenová kusá kolej koncového nádraží je částečně skryta za terénem (modelové mohutným nadložím tunelu). Na tomto v podstatě jednoduchém kolejovém schématu lze realizovat skutečně bohatý provoz s řadou typů hnacích vozidel, nákladních i osobních vozů.





44. „Esičko“ s průjezdným nádražím

Na základovém panelu tvaru protáhlého písmene U je dost prostoru k vytvoření scénérie místní tratě ostře stoupající k průjezdnému vrcholovému nádraží. Trať uzavírá esovitý ovál vedený dlouhým tunelem se skrytým kolejovým rozvětvením. Hlavní námět provozu na této regionální trati, vedoucí vesnicemi i krásnou volnou přírodou (a míjející i umělé vodní dílo - nádrž s betonovou hrází), je určen přítomnosti průmyslového závodu v popředí. Jedná se o cementárnu, jejíž otevřené vlečkové kolejíště se dvěma dlouhými kusými kolejemi a výtažnou koleji je napojeno na traťovou kolej v dopravně řešené jako nákladíště bez osobní dopravy. Dá se ovšem předpokládat, že zde brzy

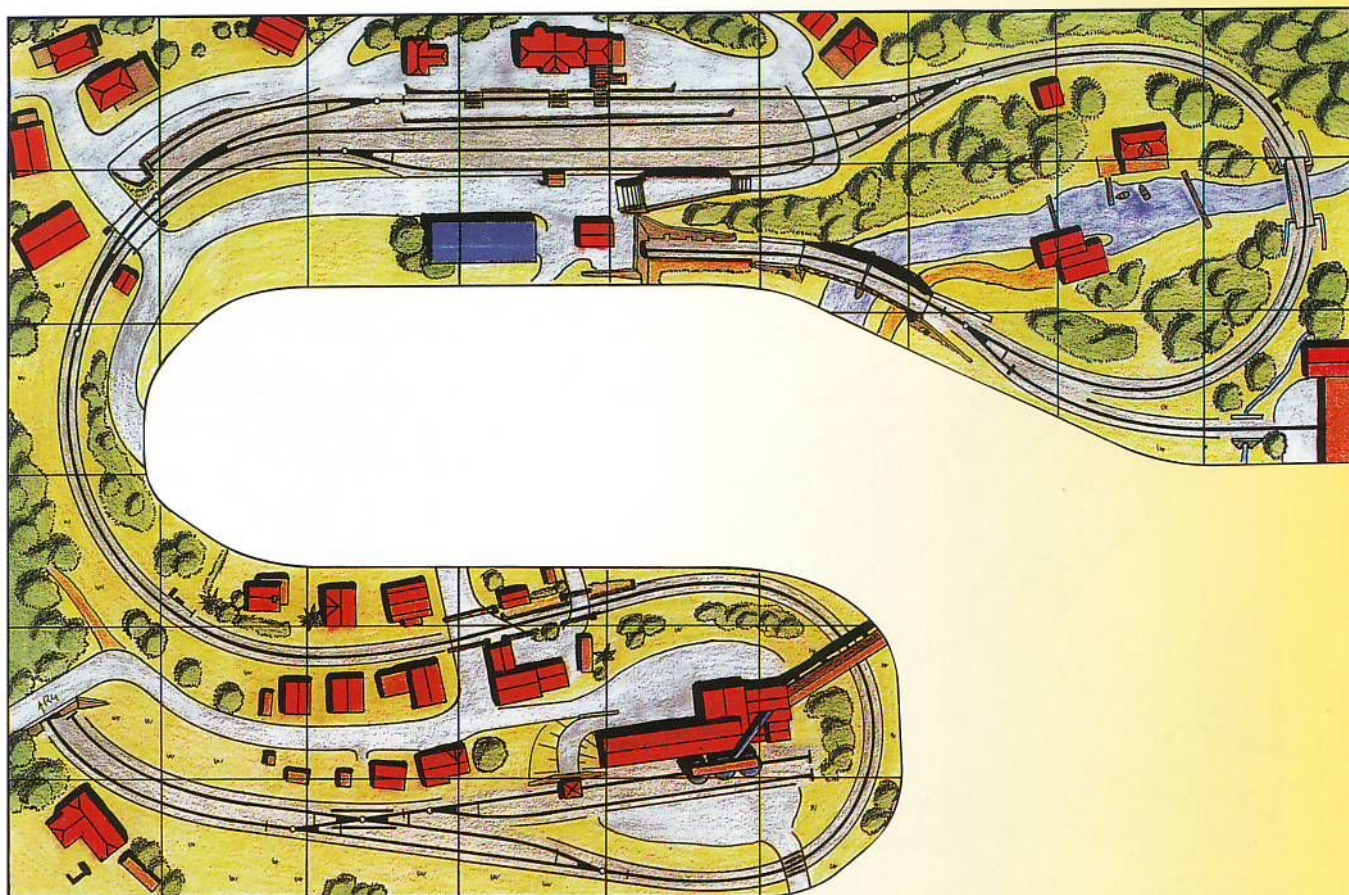
ráno a později odpoledne zastavují motorové vlaky, vezoucí zaměstnance, a proto i tu je vytvořeno krátké sypané nástupiště.

Provoz je zabezpečován vozidly typickými pro dopravu na místních tratích - tedy motorovými vlaky, podle zvolené epochy i krátkými klasickými soupravami, vedenými buď malými motorovými nebo pamími lokomotivami, a dále je zde relativně silná nákladní doprava, mimo několika běžných manipulačních vlaků denně i ucelených odesílatelských vlaků z cementárny, vedených někdy i příprážemi hnacích vozidel. Vlastní lom cementárny je naznačen mimo kolejíště pouze k němu vedoucím zastřešeným dopravníkem.

HO 4,50 x 3,35

TT 3,40 x 2,50

N 2,55 x 1,90

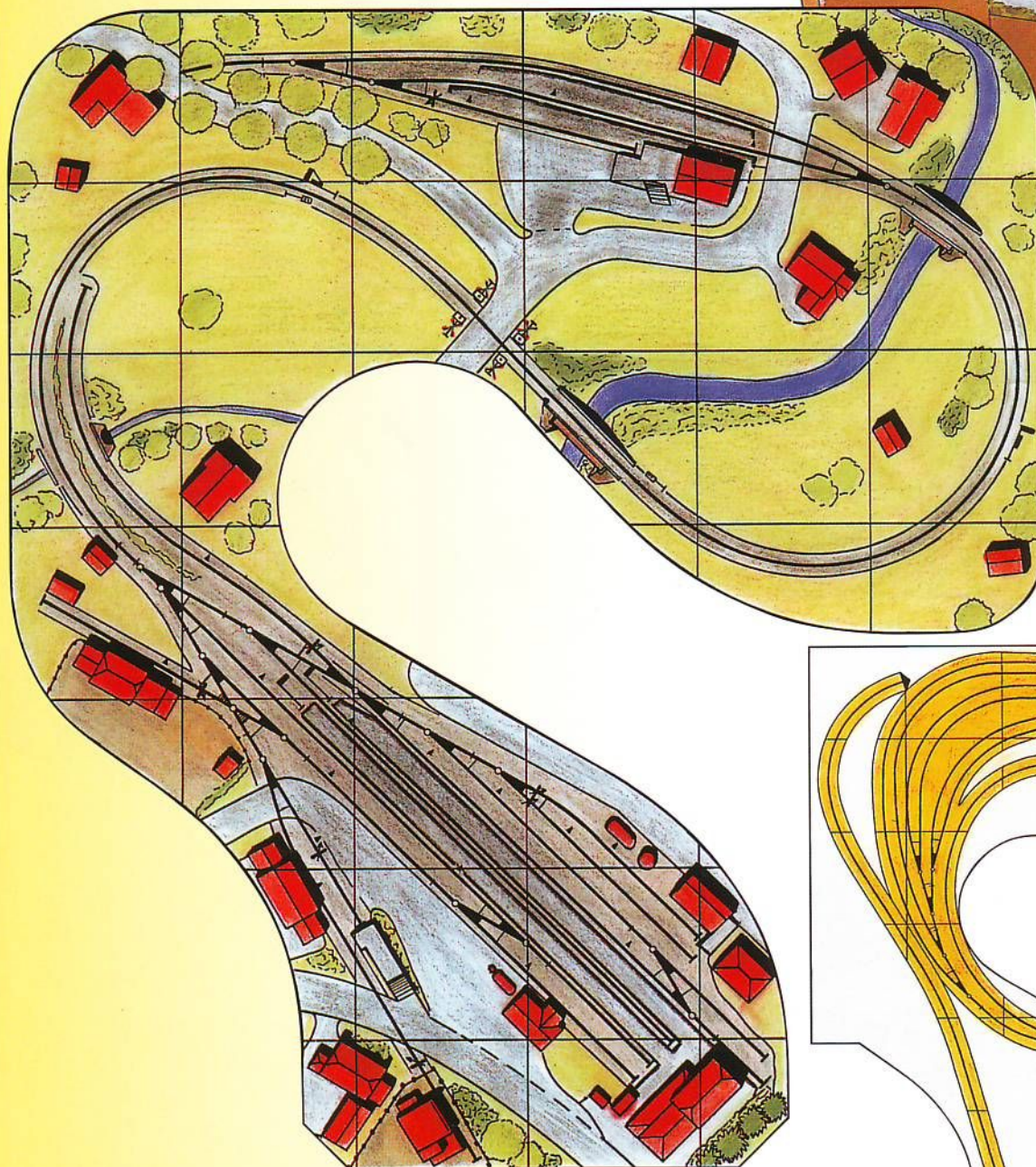
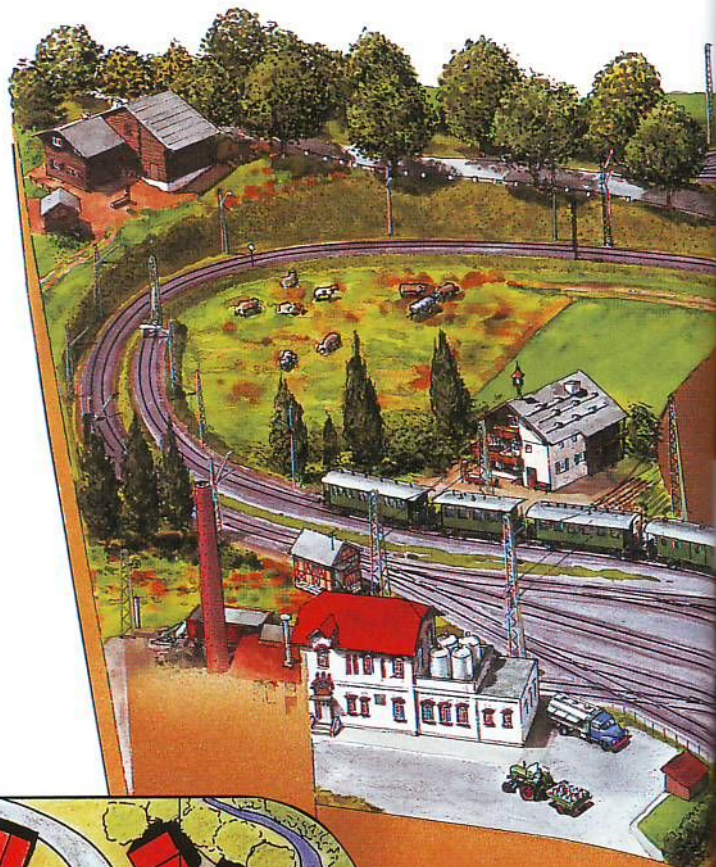


45. „Esičko“ s hlavovým nádražím

Obdobou předchozího námětu, avšak se záměrně vytvořenými „provozními komplikacemi“, je esovitá trať vycházející ze skrytého nádraží, v popředí je ukončena hlavovým nádražím s několika vyasfaltovanými perony. Zatímco u předchozího kolejiště byla převážujícím druhem provozu jízda mezi dopravami (a skrytým nádražím), zde to bude zcela určité posun v koncové stanici. Celý panel kolejiště vyžaduje prostor v místnosti 3 x 4 metry. Z bohaté dimenzovaného skrytého nádraží tvaru vratné smyčky se šesti odstavnými kolejiemi vyjíždějí na trať postupně osobní a nákladní vlaky, přičemž sledujeme závěrečnou fázi jejich cesty - příjezd do koncové stanice a následný posun se soupravou i manévry původního vlakového hnacího vozidla. Ihned za výjezdem z tunelu se nachází výhybna s nákladním - s jednou kusou nákladkovou kolejí, pomocí níž může být provoz oživen manipulačním nákladním vlakem,

který zde bude posunovat - přistavovat a po naložení opět odvážet například plošinové nebo vysokostěnné vozy, anebo zde bude probíhat křížování dvou osobních vlaků (je třeba jen správně načasovat odjezd prvního vlaku ze skrytého nádraží a druhého vlaku z koncové stanice). Není snad nutné příliš zdůrazňovat, že trať v celé délce mezi výhybnou a první výměnou koncového nádraží stoupá a že její oblouky by měly mít co možná největší poloměr.

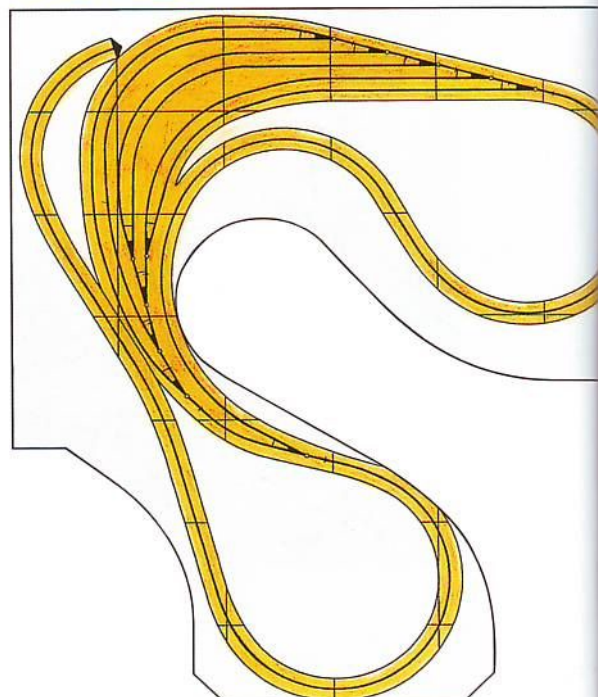
Koncová stanice tratě je délkou svých nástupišť dimenzovaná i na delší osobní soupravy. Do jejího zhlaví, zahrnujícího i jednu křížovou spojku, jednu anglickou křížovatkovou výhybku a jednu trojcestnou výhybku, je zapojena soustava skladištních kolejí vedoucích k několika hospodářským objektům, jejichž obsluha bude vyžadovat opět časté jízdy nákladních vlaků, složených z vozů různého účelu (zavěrných, výsypných, plošinových).

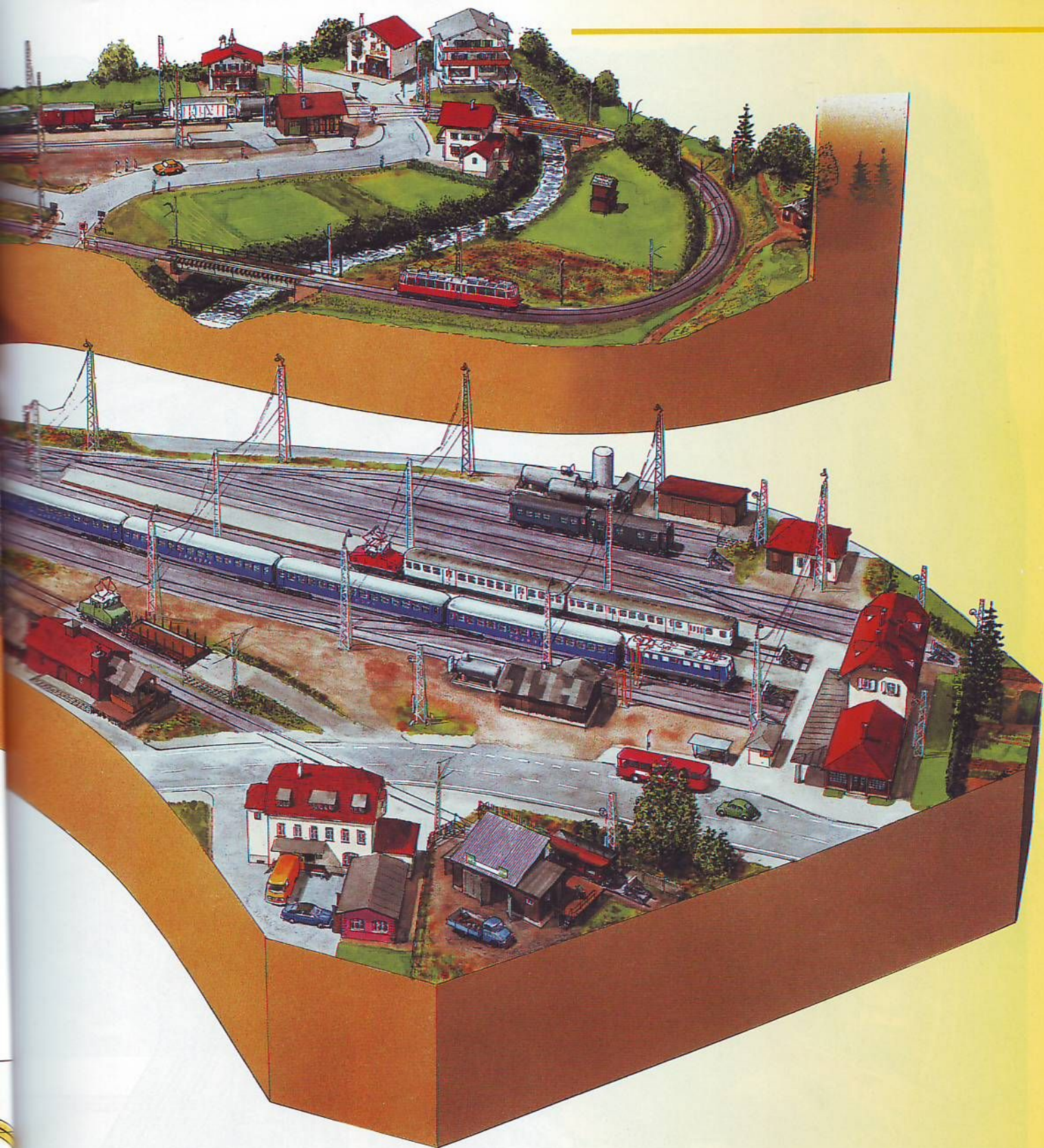


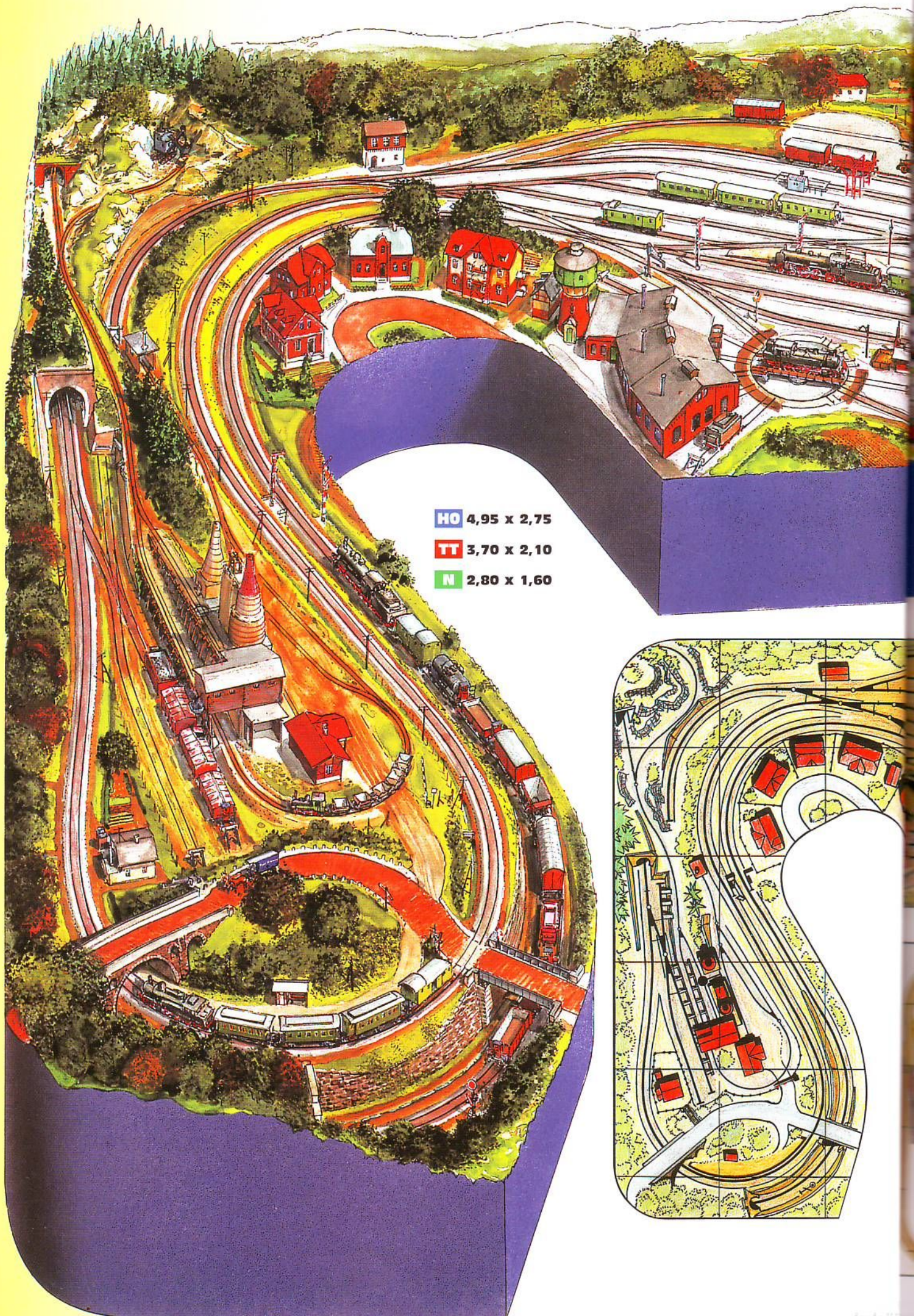
HO 3,00 x 4,00

TT 2,25 x 3,00

N 1,70 x 2,25



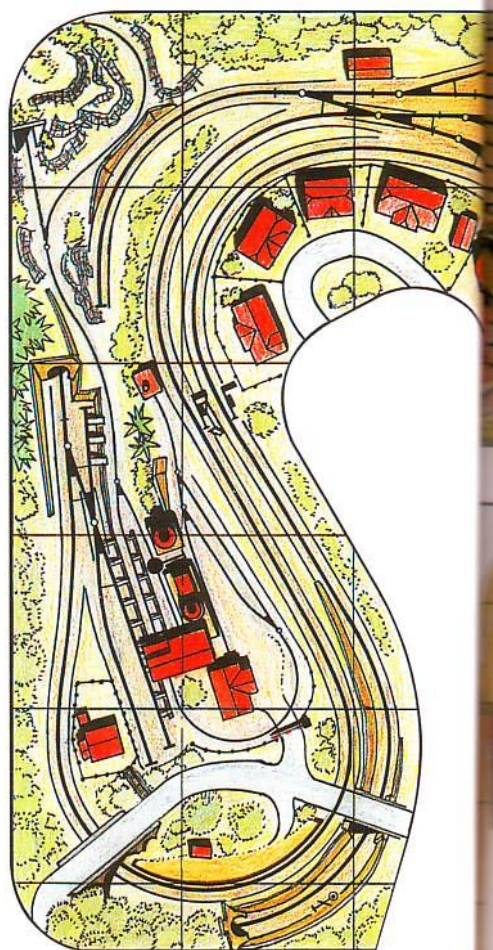


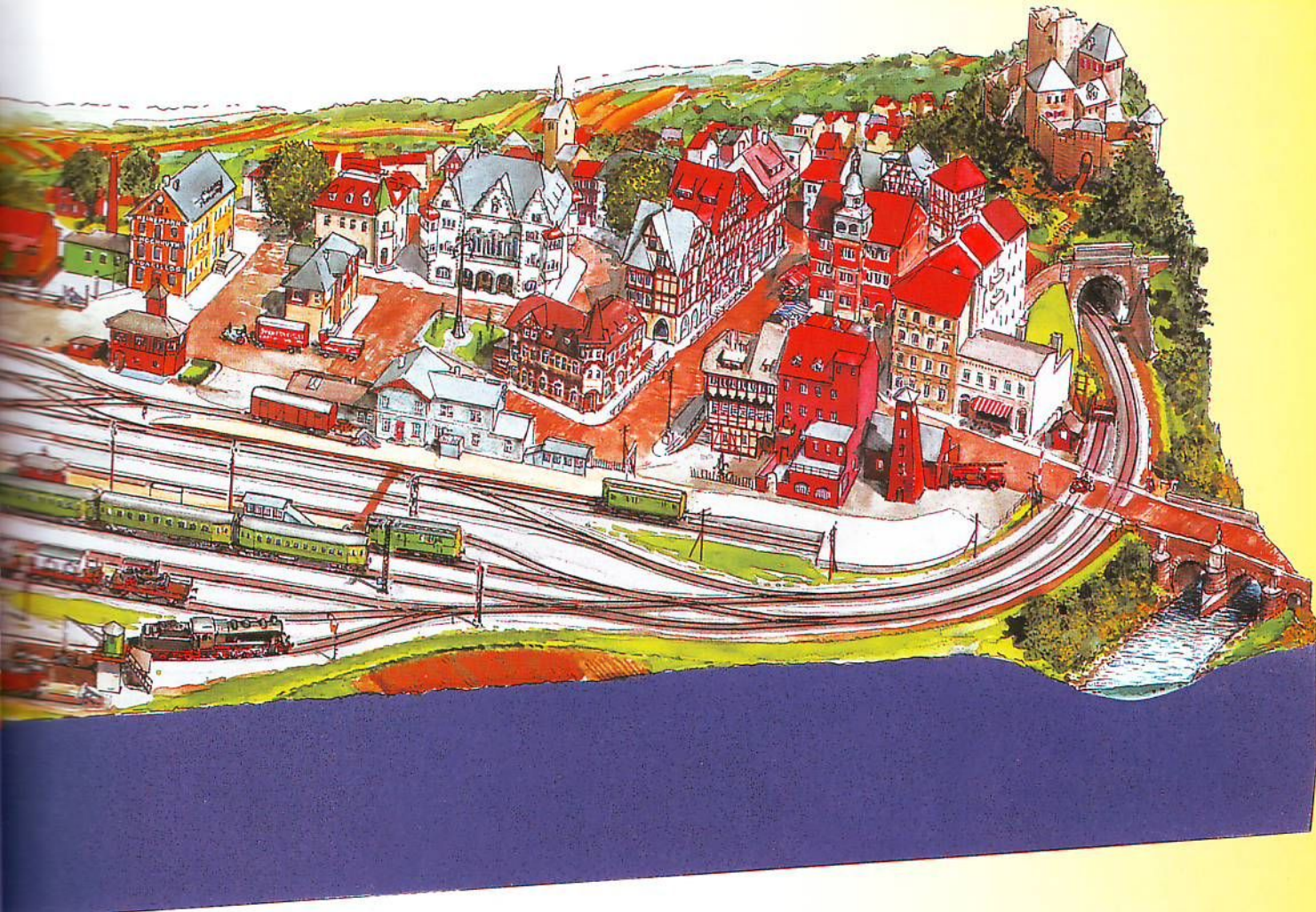


H0 4,95 x 2,75

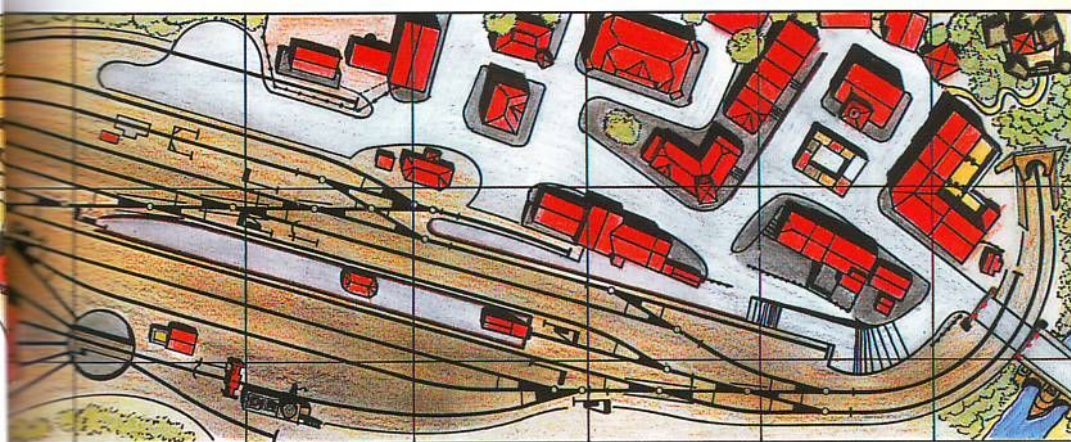
TT 3,70 x 2,10

N 2,80 x 1,60



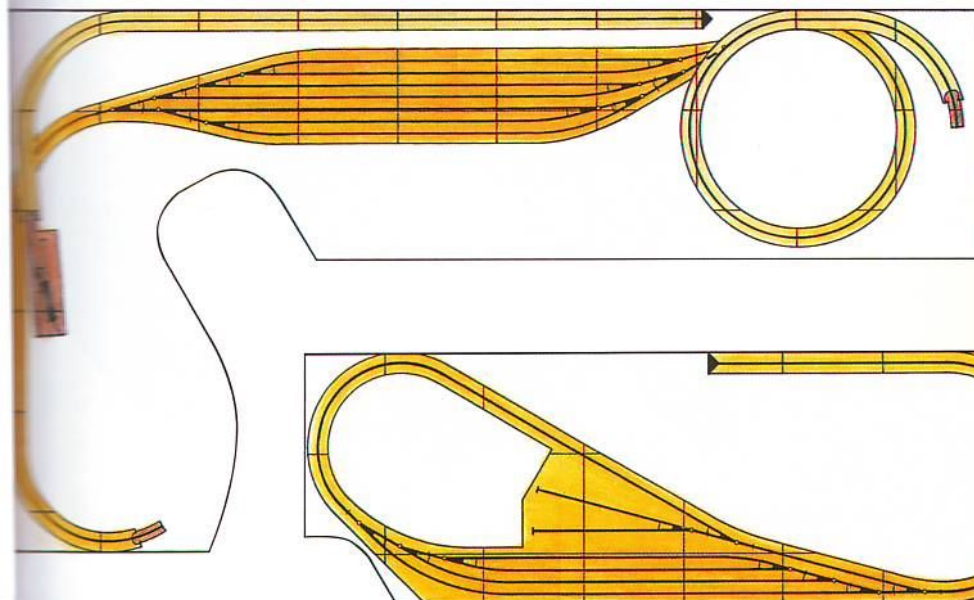


46. Dvě tratě ve městě



Při dostatečné délce dvou panelů uspořádaných do tvaru písmene L lze vytvořit kolejíště s námětem středně velkého nádraží na jednokolejné hlavní trati, z něhož vychází místní trať s vlečkou k vápence. Konce obou tratí ústí do tunelů, za nimiž se koleje sbíhají do skrytého nádraží, ukrývajícího záložní soupravy a vozidla. Nádraží, rozdělené na dopravní a odstavnou část, je vybaveno jedním ostrovním nástupištěm, u kterého zastavují všechny osobní vlaky na hlavní trati. Provoz je v konkrétním vyobrazeném případě situován do období krátce před 2. světovou válkou, takže všechny vlaky na hlavní i místní trati jsou v parní trakci a význam depa a jeho zařízení pro každodenní ošetření strojů je velký. Nádraží je charakteristické umístěním stávek pouze ke zhlaví, z něhož vychází místní trať, a doprostřed stanice k místu nejsložitějšího kolejového rozvětvení; odsud jsou ovládány i výměny a návěstidla druhého zhlaví. Kus skladištní kolej je v těsné blízkosti staniční budovy, jak tomu často bývá, a z nádraží vychází i krátká vlečka k továrně na výrobu cigaret.

Samostatnou kapitolou provozu je obsluha vápenky s její vnitrozávodovou úzkorozchodnou drázkou. Surovina těžená v nedalekém lomu je přivážena ke zpracování a poté nakládána do vozů normálněrozchodné dráhy. Na modelu jsou použity stavby firem Kibri, Faller a Auhagen.



47. Předměstí průmyslové aglomerace

Do období IV. epochy je zasazeno kolejiště, na němž se co chvíli prohýbají koleje pod dlouhými nákladními vlaky i pod koly rychlíků. Provoz všech vlaků osobní dopravy na hlavní elektrizované dvoukolejce však tvoří jen kulisu hlavnímu námětu - obsluze průmyslových závodů, posunu a s tím spojeným činnostem a jízdě vlaků na místní dráze.

Celý hlavní prostor na panelu tvaru U je věnován zobrazení přednádraží,

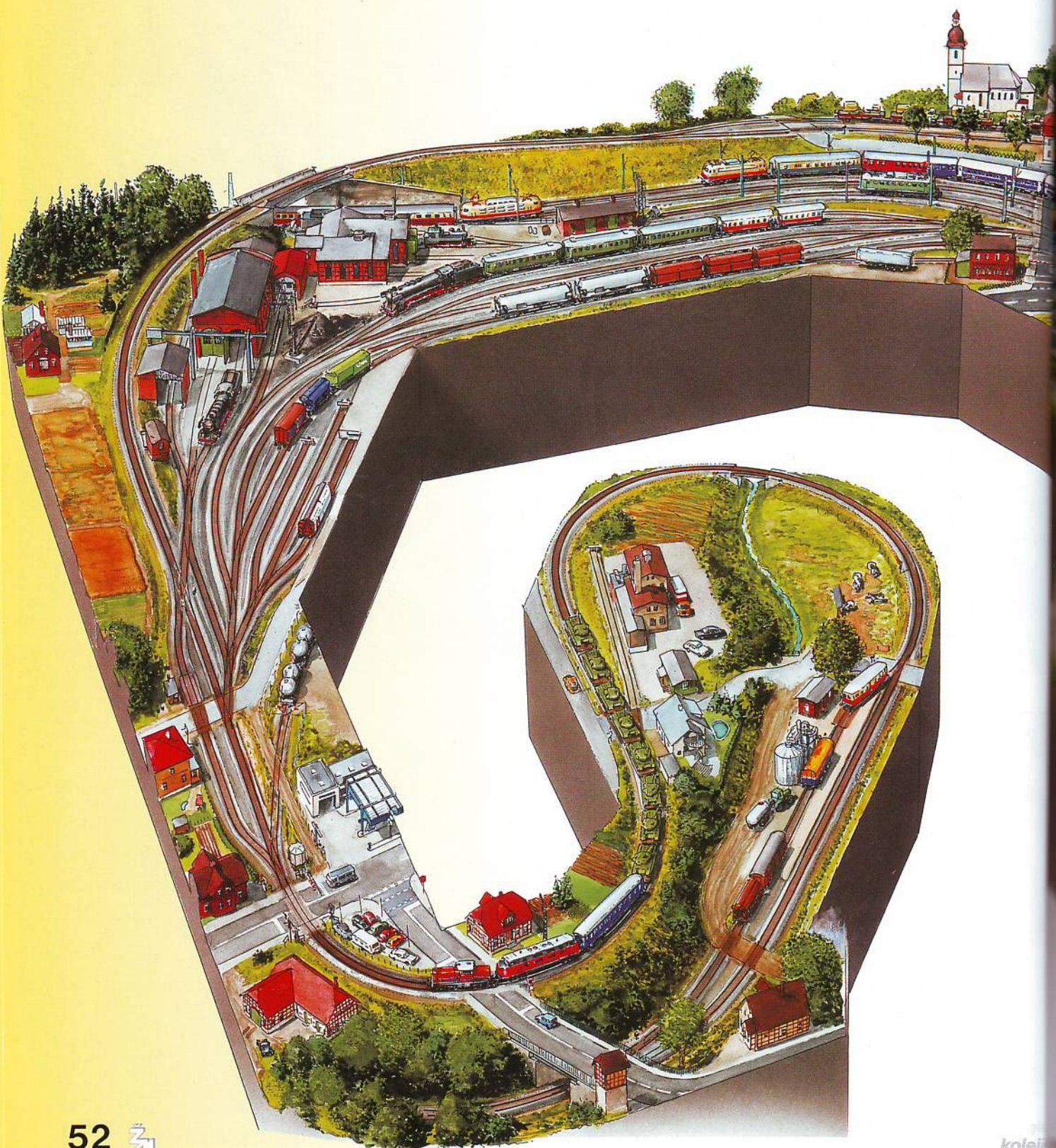
jeho nákladové části, depa a připojených vlečků, při absenci vlastního velkoměstského nádraží. Proto se tento námět hodí zvláště pro ty modeláře, kteří rádi hodně jezdí - ze skrytého nádraží se dá vysílat k průjezdu viditelnou částí jeden rychlík za druhým, ale vedle toho bude nutně věnovat se práci na vlečkách a koordinaci jízdy vlaků regionální dráhy, po níž nyní dokonce přijíždí vlak vysoké priority -

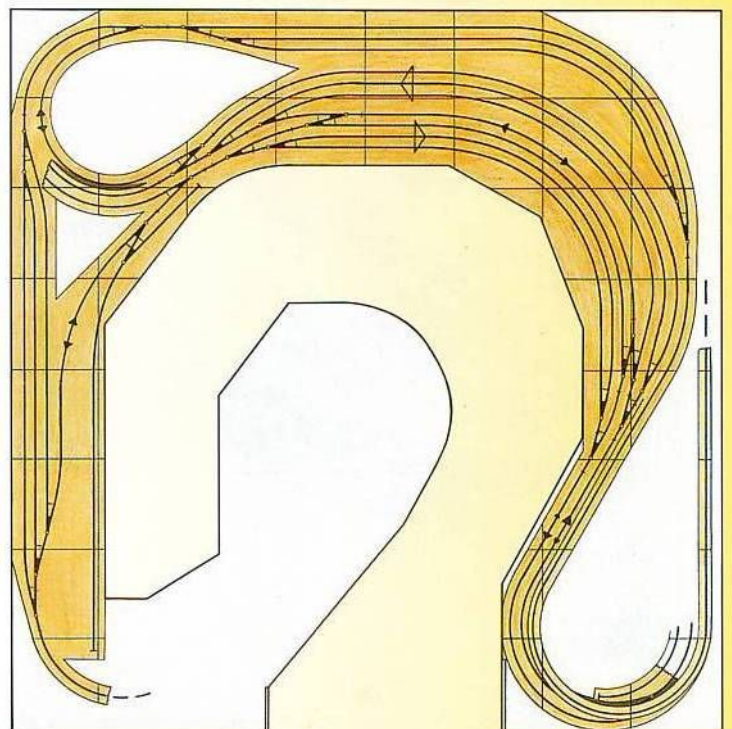
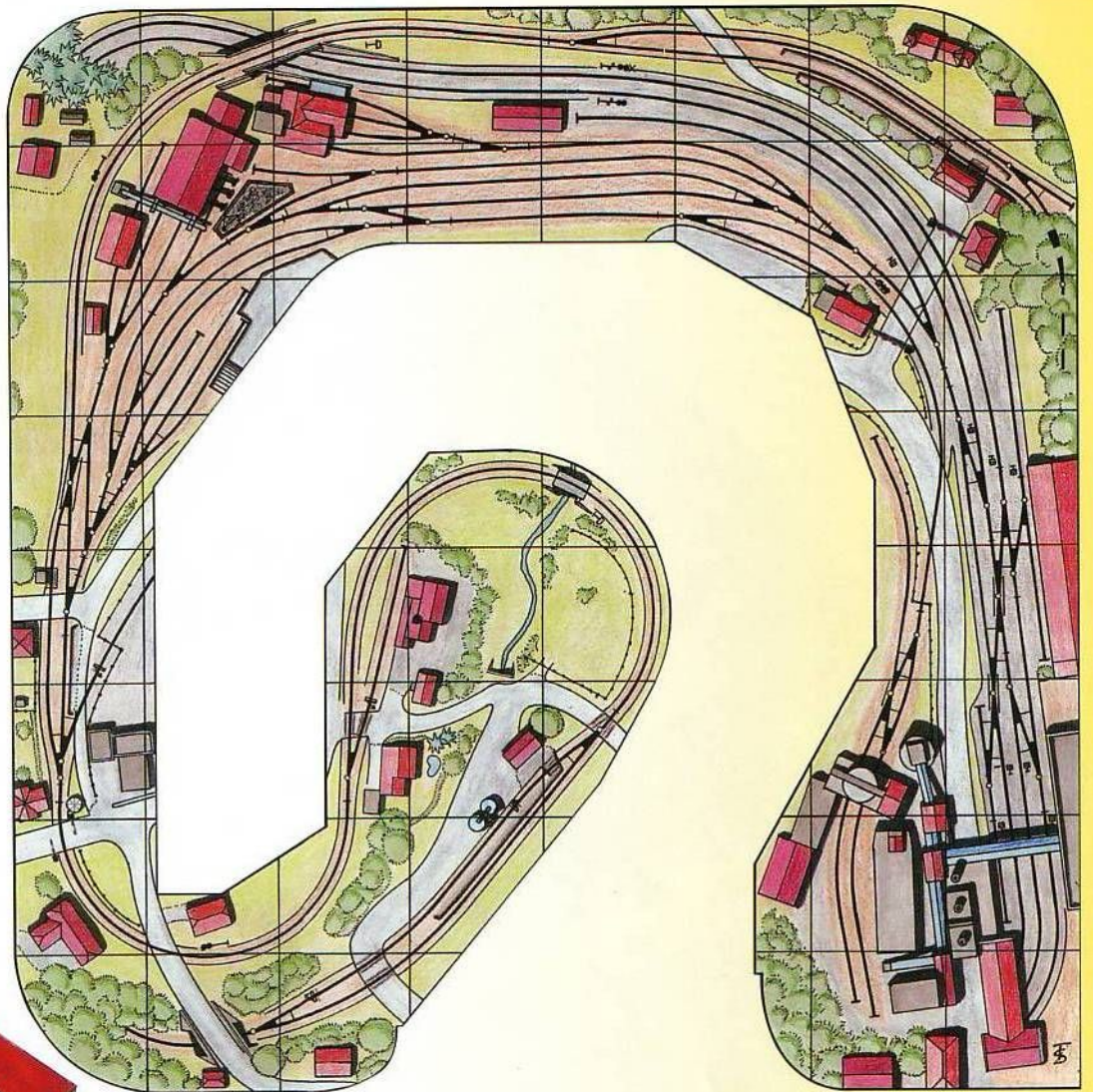
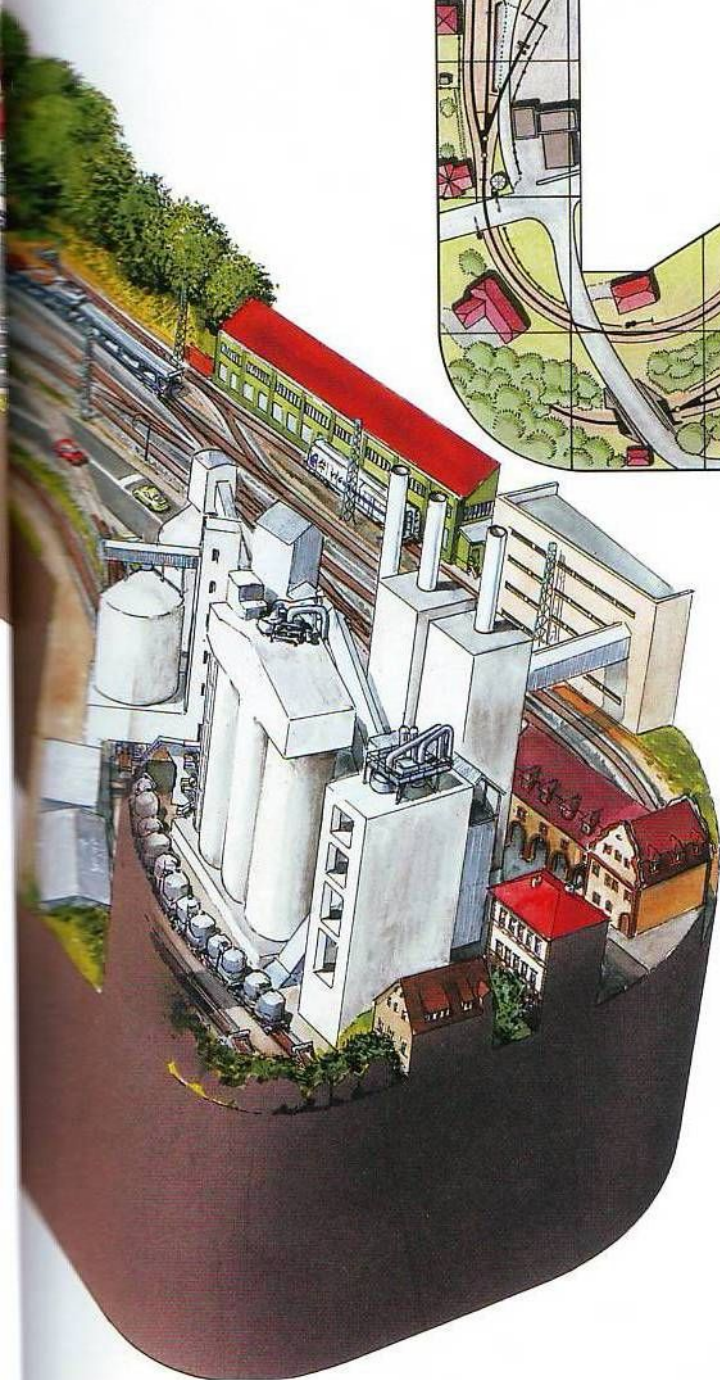
vojenský transport. Za vzor tohoto námětu si autoři zvolili přednádraží stanice DB Lengerich-Hohne na trati Münster - Osnabrück. Je na modeláři, kolik místa na kolejišti věnuje ztvárnění tamější zádumčivé, zamílené rovinaté krajiny, kde ani v lednu neztrácejí louky svou zelenou barvu a jež se vzdáleně podobá našemu Polabí.

HO 4,00 x 4,10

TT 3,00 x 3,05

N 2,25 x 2,3

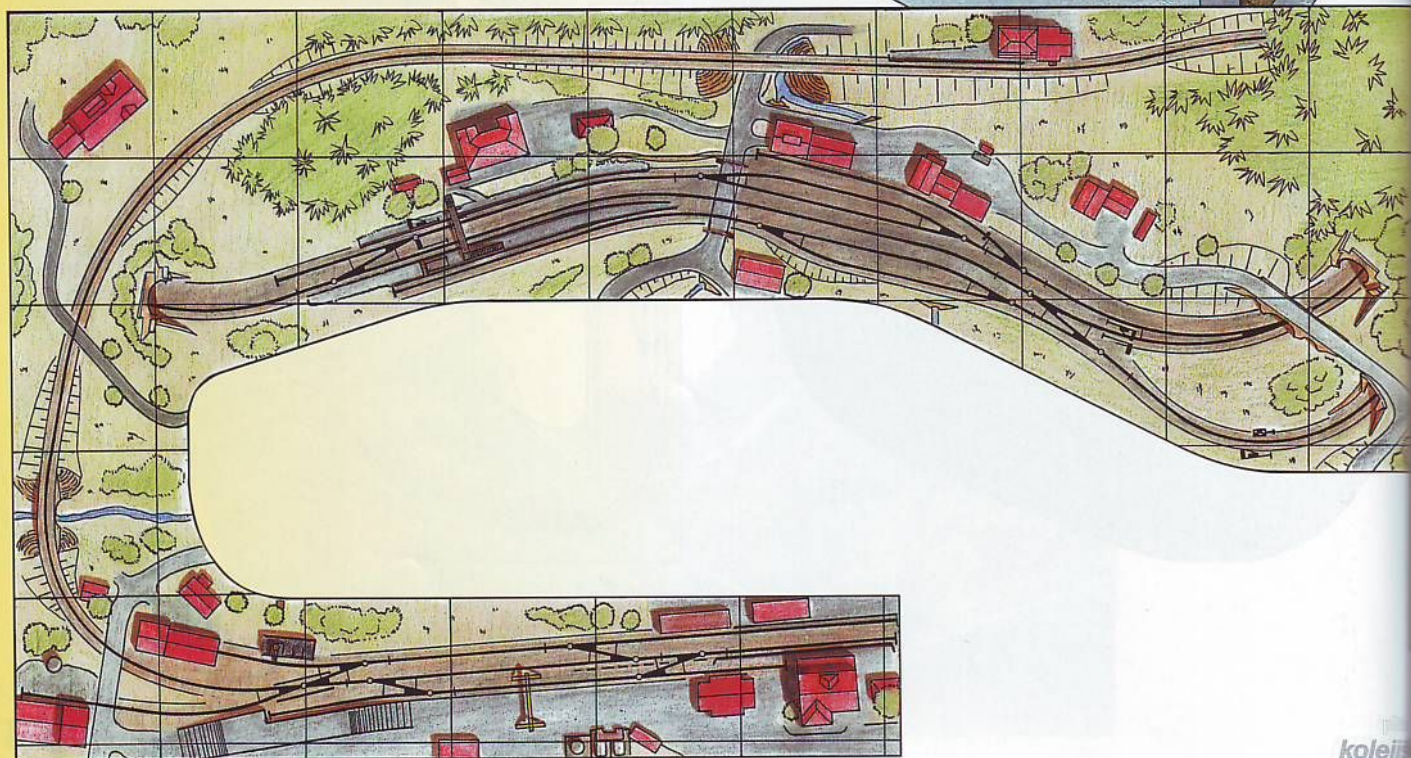
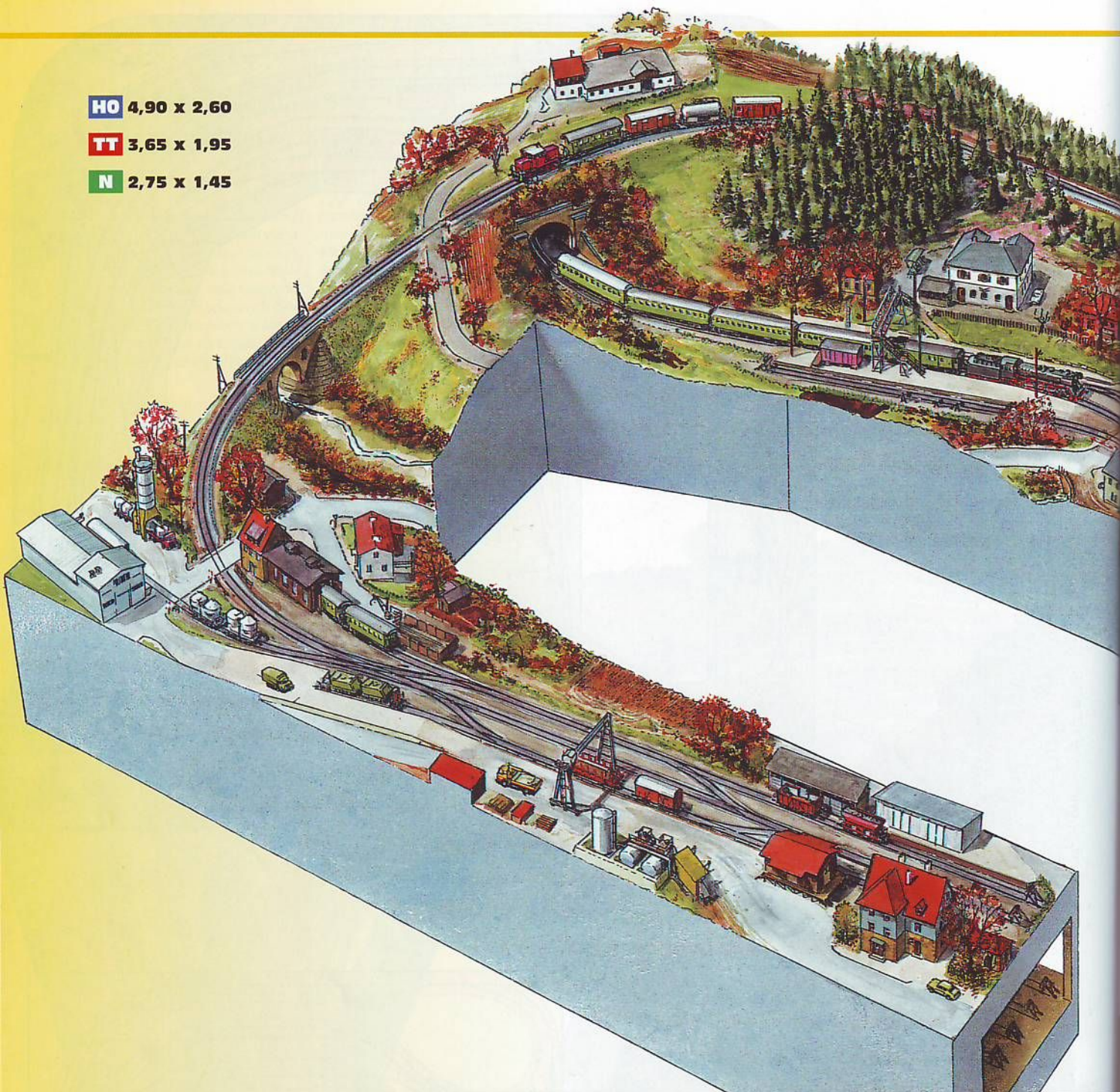




H0 4,90 x 2,60

TT 3,65 x 1,95

N 2,75 x 1,45

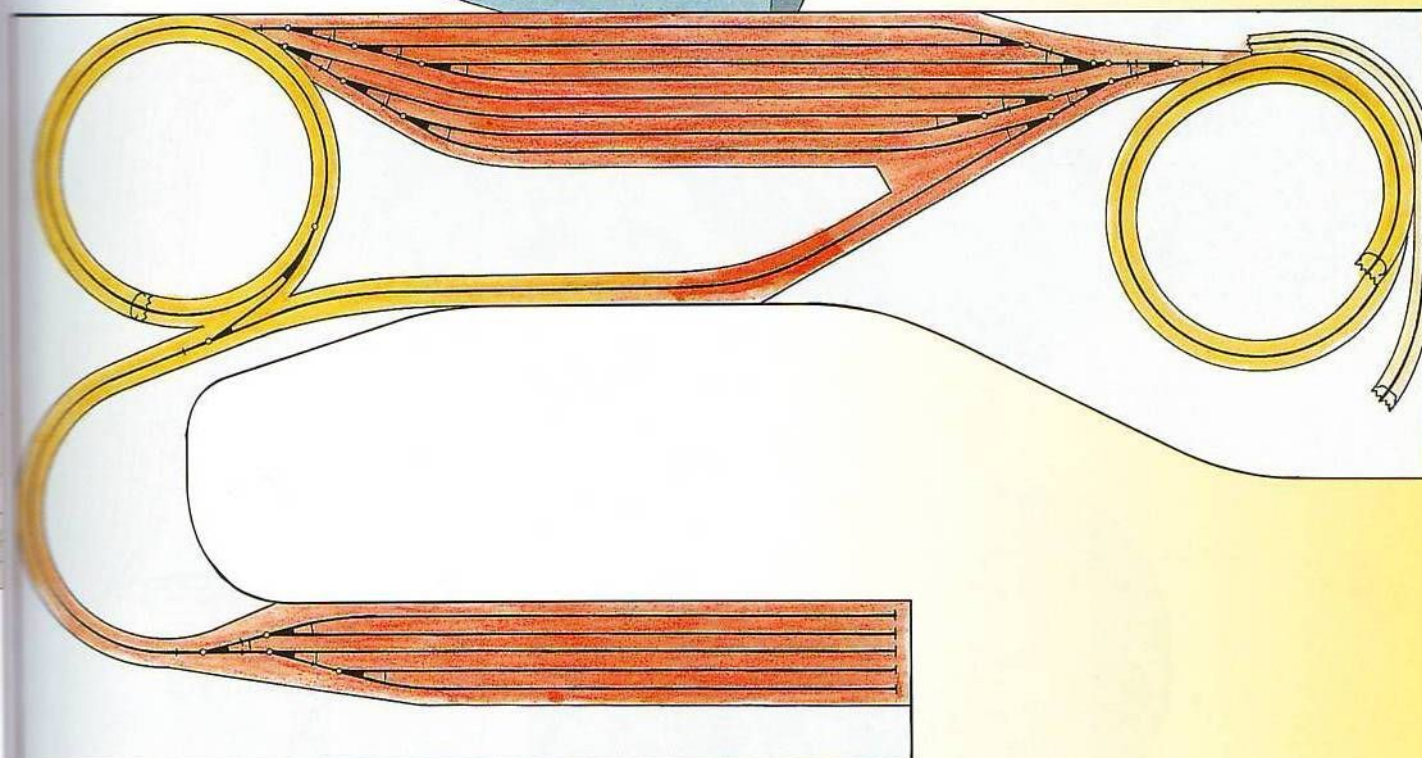
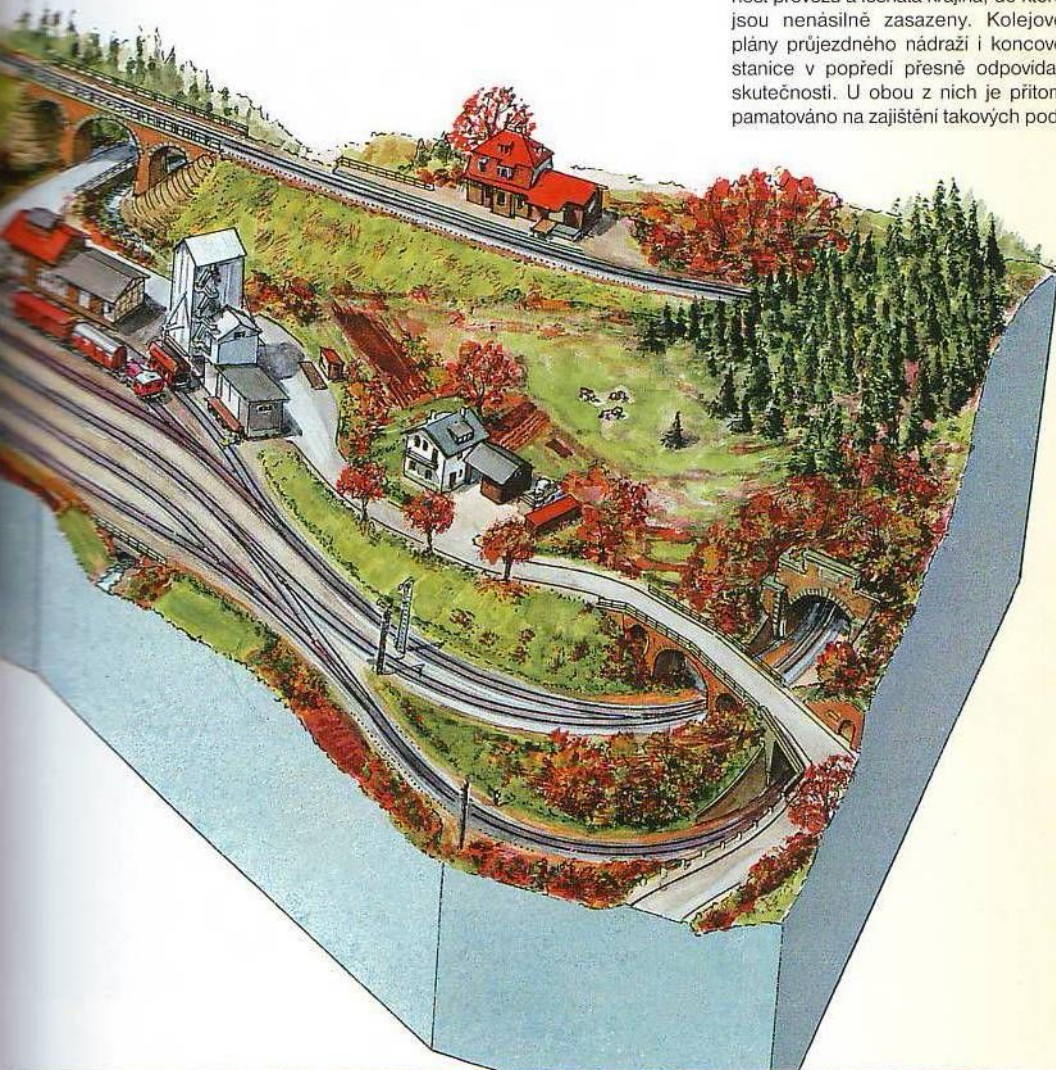


48. Romantika lokálek

Obě tratě na tomto kolejišti je možné nazvat lokálkami. To, co na nich upoutá, je klid, pohoda, nekomplikovanost provozu a lesnatá krajina, do které jsou nenásilně zasazeny. Kolejové plány průjezdného nádraží i koncové stanice v popředí přesně odpovídají skutečnosti. U obou z nich je přitom pamatováno na zajištění takových pod-

mínek provozu, aby bylo možné snadno a odůvodněně provozovat posun, mít kam a proč přistavovat nákladní vozy k nakládce a vykládce a v případě osobních vlaků mít co nejdříve možnost sledovat jejich jízdu do cílové stanice, posun jejich vlakové lokomotivy a simulovat časovou souslednost přípojí.

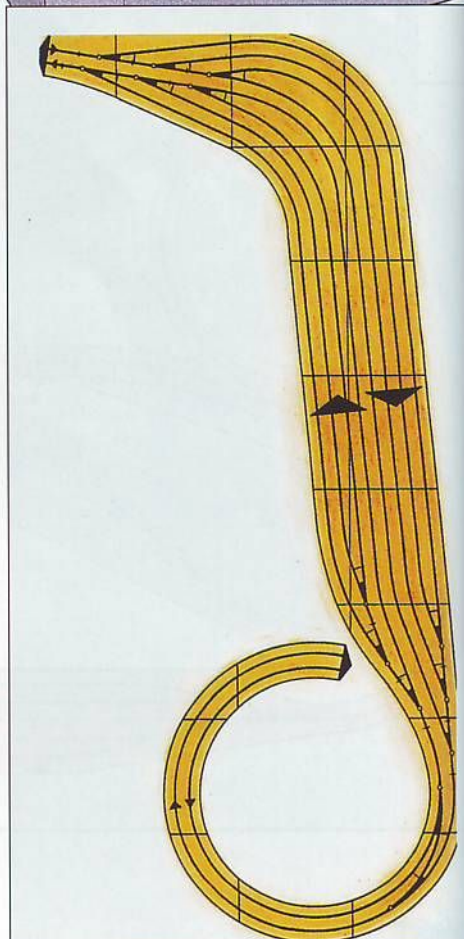
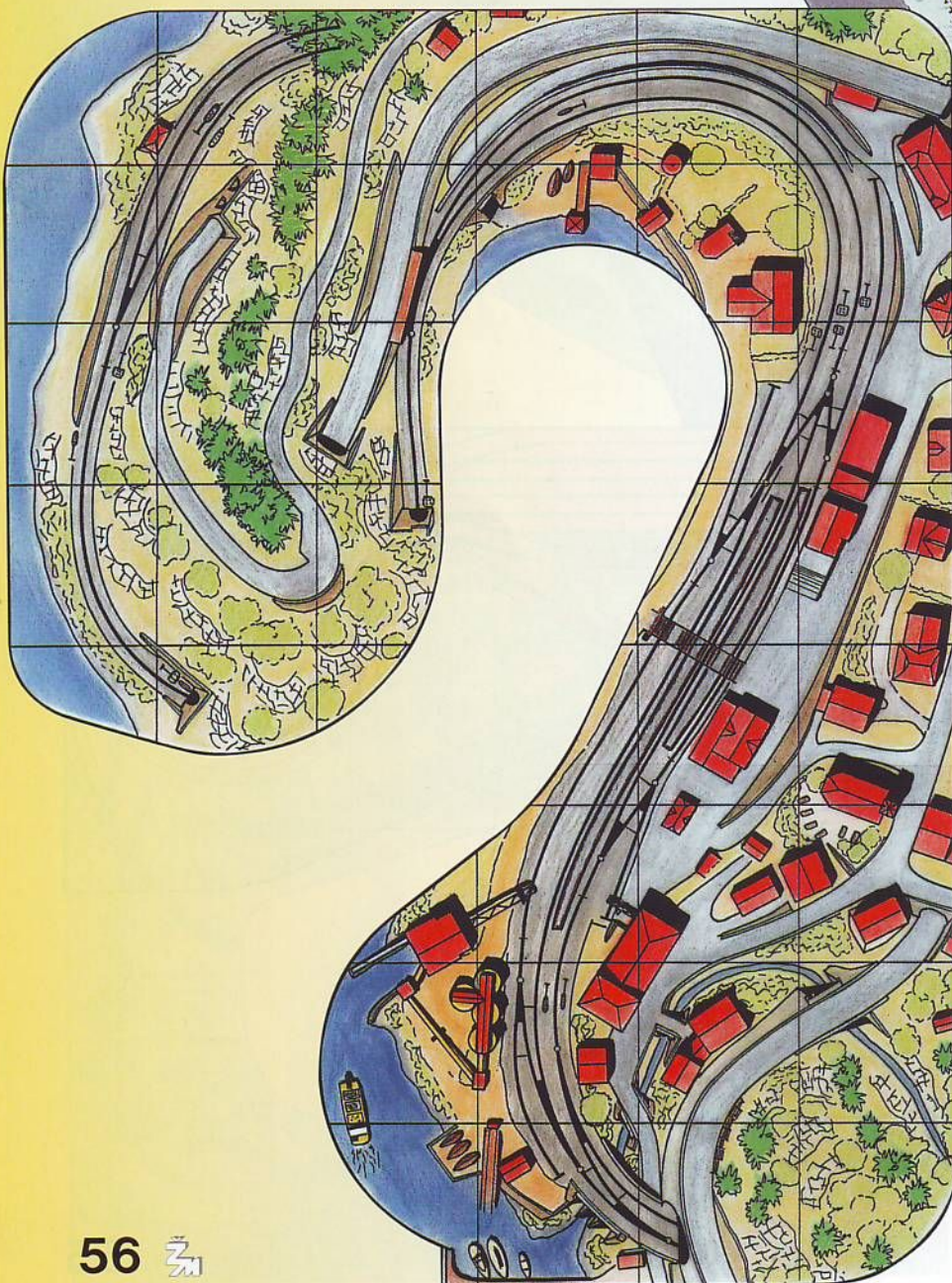
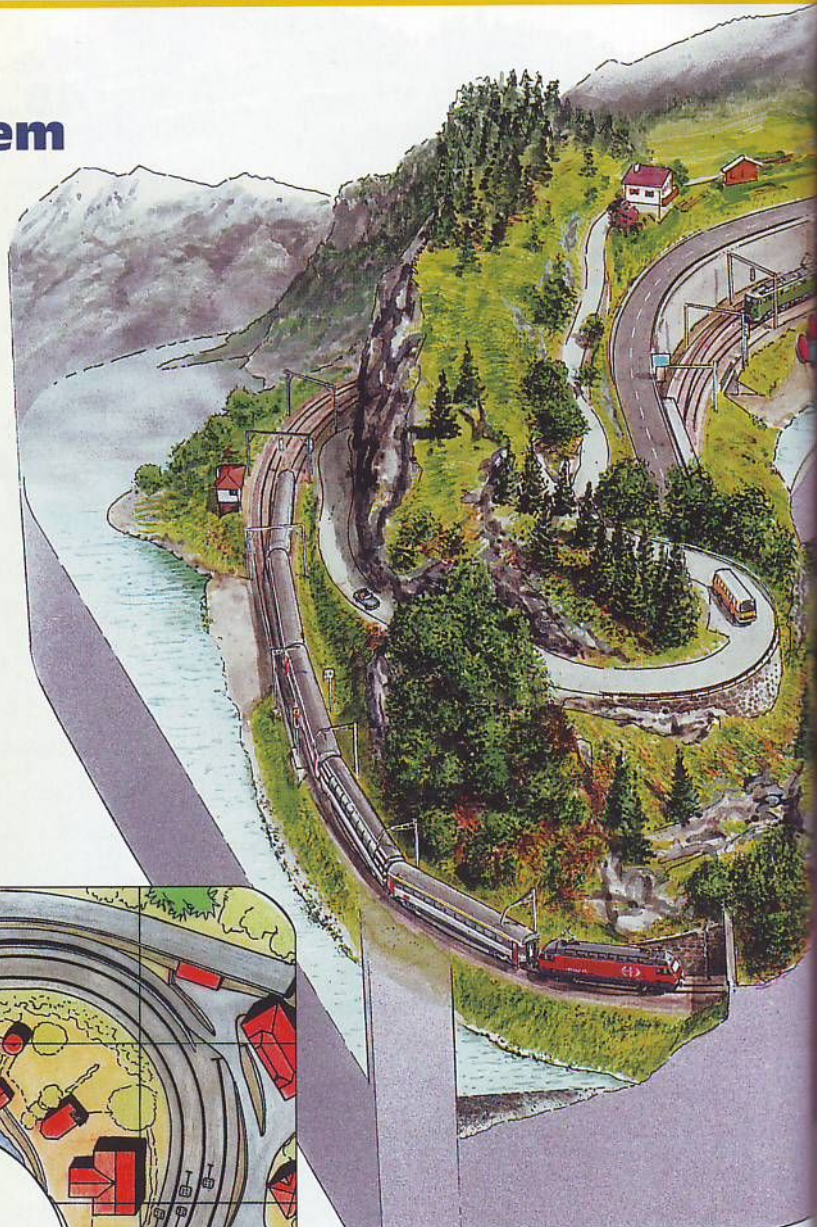
Hlavním stavebním prvkem celého kolejiště je ovál místní tratě, jehož značná část (více než polovina) je skryta pod terénem a nabízí tak možnost vybudovat skryté nádraží, sloužící jako zásobník vlakových souprav. Jejich skladba ale musí odpovídat charakteru trati, což znamená, že dlouhé rychlíky s moderními vozy nebo nákladní kontejnerové vlaky zde nebudou mít místo - působily by přinejmenším nevhodně. Provoz na místní trati ke koncovému nádraží může vhodně ozvláštnit například smíšený vlak, složený z cisternového a výsypného vozu, vedený motorovým vozem a jindy zase simulovaná porucha motorového vozu, který v tomto případě doveze k cíli motorová lokomotiva uvolněná od manipulačního vlaku.



49. Hoská trať s elektrickým provozem

Kolejiště určené pro milovníky rychlé jízdy je k dispozici na tomto náčrtu. Tvoří je panel tvaru J, kde víceméně podél jeho kontur vede elektrizovaná hlavní trať. Její značná část je umístěna (jak je obvyklé) pod terénem, kde proto může být vytvořeno rozsáhlé skryté nádraží, sloužící zde výhradně jako zásobník vlakových souprav. Bude věci modeláře, zda vybaví skryté nádraží smyčkami pro obrácení souprav, či je bude řešit pouze jako průjezdné.

Hlavním motivem kolejiště je nácestná stanice tvaru S s jednoduchým kolejovým rozvětvením, kde osobní vlaky zastavují, ale vzhledem k nevelkému významu městečka ji expresy projíždějí stejně jako rychlé nákladní vlaky. Stanice je obsluhována jednou až dvakrát denně manipulačním vlakem, který sem přistavuje vozy k nakládce (jak vidíme, nakládá se zde říční pisek a na opačné straně nádraží má svá skladovací zařízení místní zemědělský podnik). Stavebně a koncepčně nápaditý je u navrhované železniční stanice prvek úrovnňového přejezdu se závorami přímo v její polovině, vedoucí tedy přes všechny staniční koleje, i její uložení v prudkém oblouku, vměstnaném pod vyvýšenou silniční komunikací, pod níž koleje nakonec mizí a ústí do tunelu, aby na jeho opačné straně doplnily scénérii hornatého říčního údolí.





HO 3,00 x 4,00

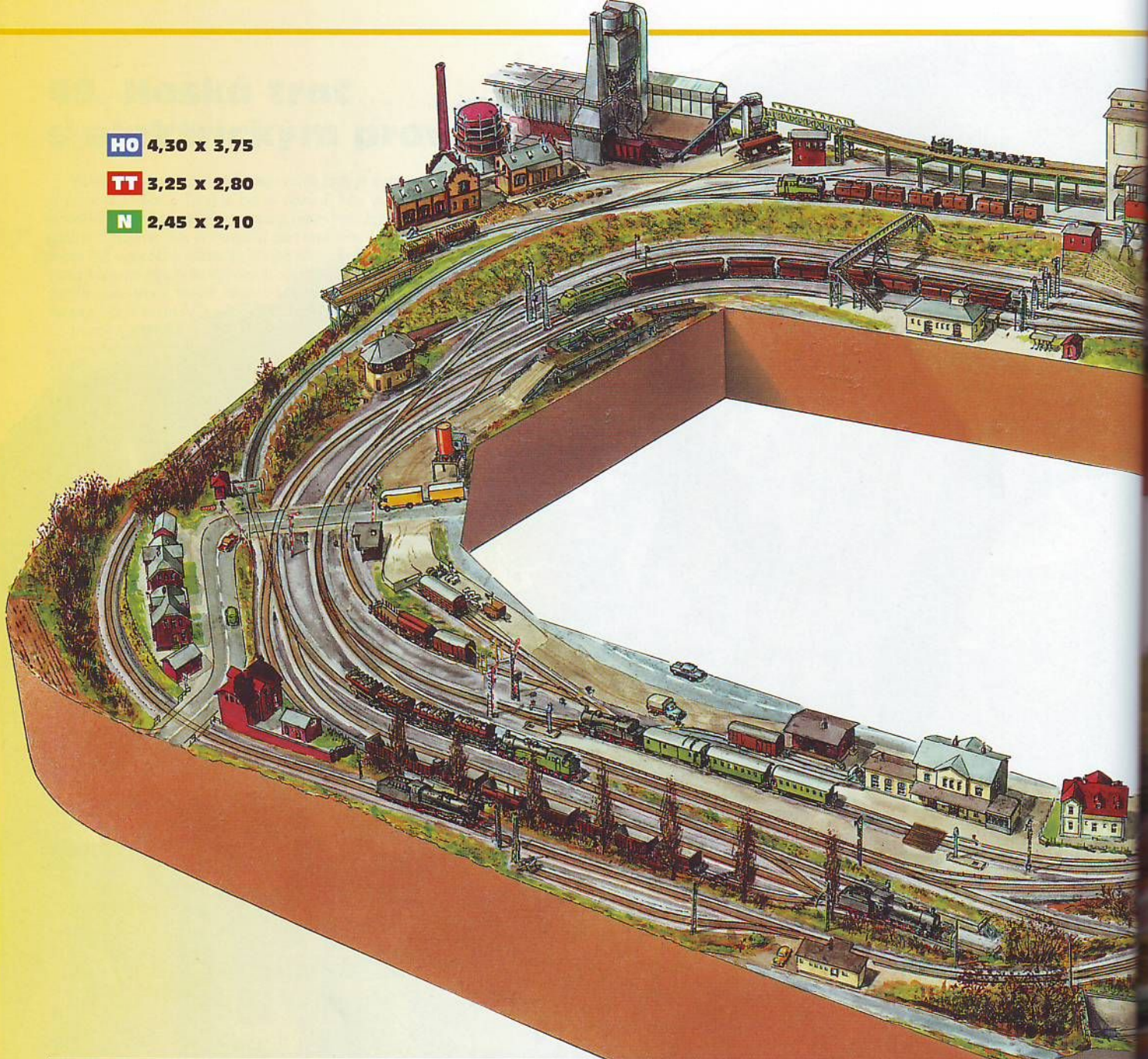
TT 2,25 x 3,00

N 1,70 x 2,25

H0 4,30 x 3,75

TT 3,25 x 2,80

N 2,45 x 2,10

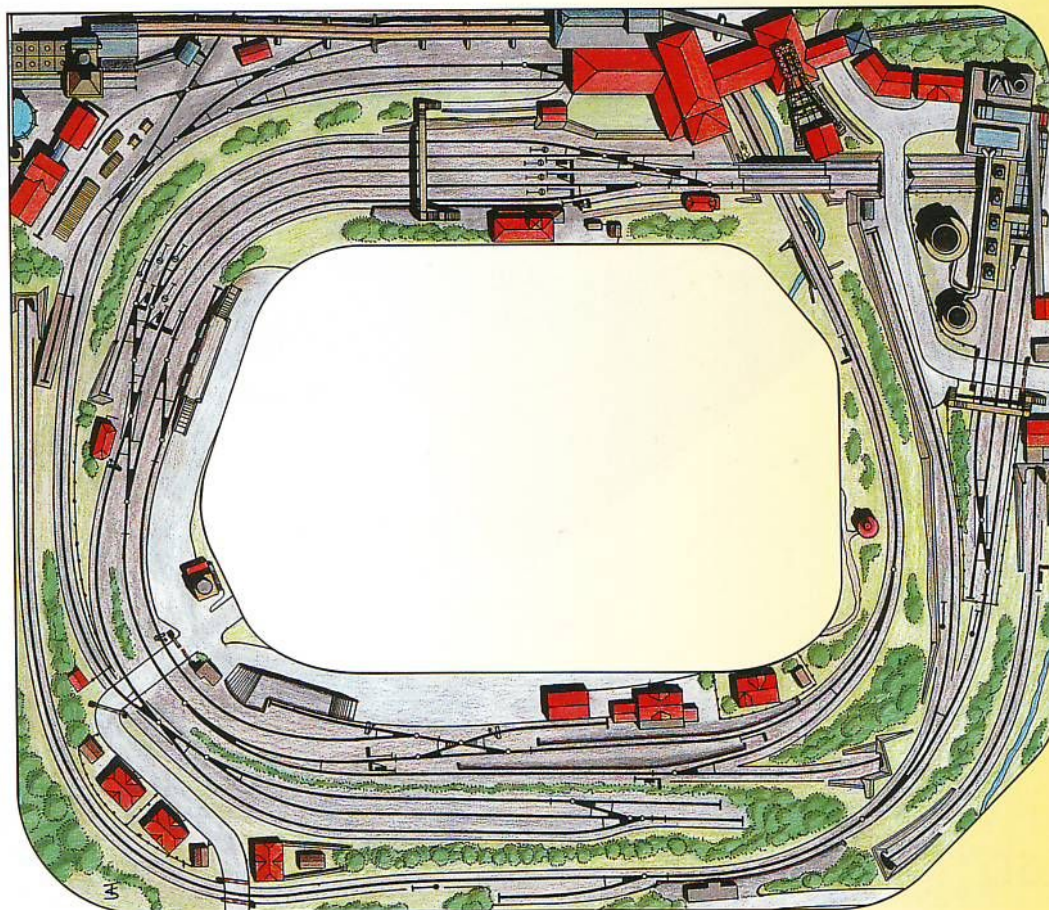
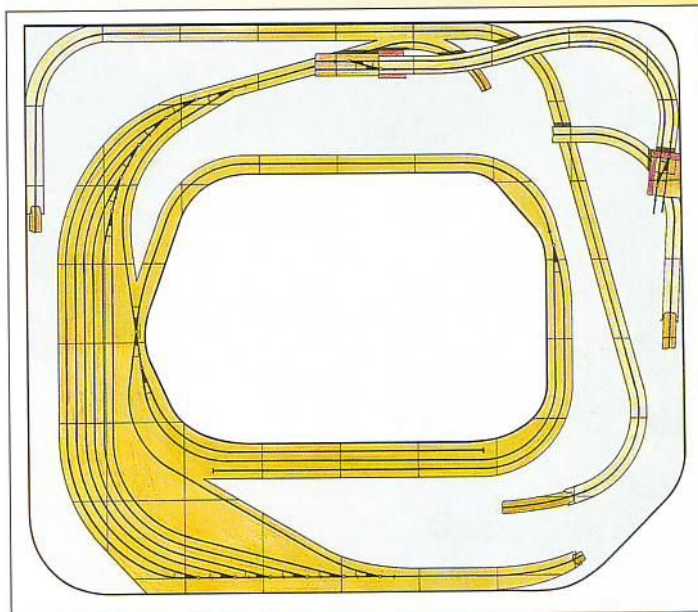


50. Krajem dolů, elektráren a hutí...

Často se to stává, dosud můžeme takovou situaci ve skutečnosti vidět: v bezprostřední blízkosti původně malé a bezvýznamné obce vyrostlo během několika uplynulých desetiletí množství průmyslových podniků, takže původní nádražíčko, postavené před více než 100 lety, se stalo jakýmsi ostrůvkem zašlých časů mezi kolosy. Kolejiště průmyslového kraje tvoří základní ovál se skrytým nádražím. Ve viditelné části je řada možností posunu, obsluhy vleček, výměn hnacích vozidel, ale i jízdy osobních vlaků, přepravujících zaměstnance na směny. Do blízkosti tepelné elektrárny vede i kusá kolej, kterou využívá motorový vůz, vezoucí rovněž její zaměstnance. Představit železnici prostřednictvím stavby kolejiště s tímto námětem v její nejvlastnější podobě -

jako důležitého a nenahraditelného partnera a pomocníka průmyslových závodů, není sice pro modeláře jednoduchý úkol, ale tím větší výzvou se jeví a tím více radosti může přinést.

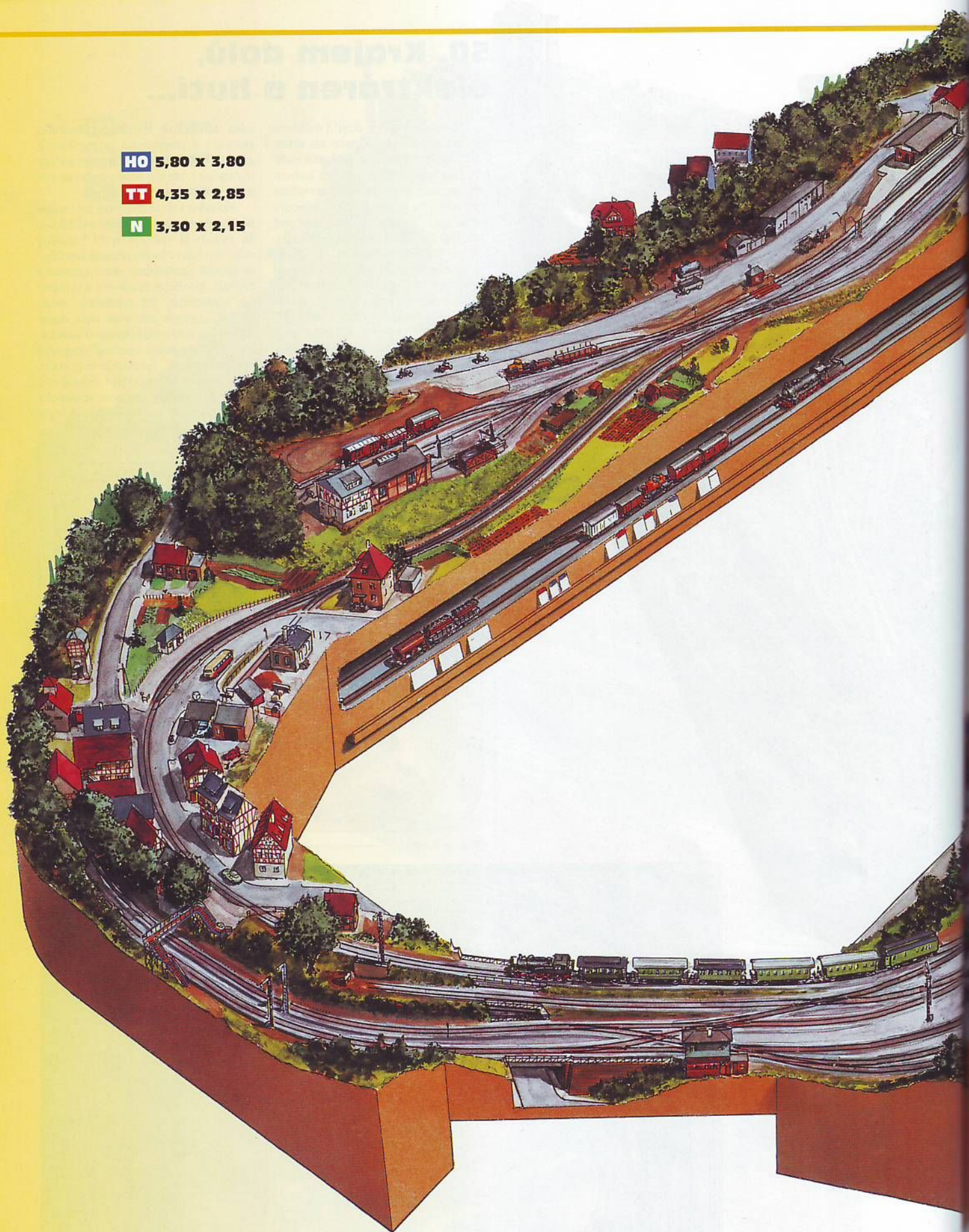
Kolejiště s tímto námětem lze úspěšně koncipovat jako kolejiště modulové. To ovšem již nebude tvořit uzavřený ovál. Ten nám v tomto případě umožňuje vytvořit dostatečně velké odstavné nádraží, sloužící k odstavení a výměně jak nákladních, tak osobních vlaků. Osobní doprava zde však není dominantní, jasně převládá doprava nákladní. Zde také vyniknou ucelené soupravy nákladních vozů. Ty nejenže doporučujeme opatřit věrohodným nákladem, ale celé kolejiště dostane realistický výraz, použijeme-li v přiměřené míře i patinu, železniční vozidla nevyjímaje.



HO 5,80 x 3,80

TT 4,35 x 2,85

N 3,30 x 2,15



51. Železniční uzel okresního města

Ještě jeden klasický námět: ze tří směrů se sbíhají jednotlivé tratě do centrálního nádraží. Dvě z nich tvoří na vjezdu tzv. nepravou dvokolejku, třetí hned od krajní výměny stoupá táhlým obloukem ke vsi, jejíž ulici se vine těsně mezi domky a směřuje ke koncovému nádraží na opačné straně panelu. III. epocha provozu představuje téměř výhradní zastoupení parní trakce. Koncové nádraží místní dráhy je zařízení pro odstavování vlakových souprav, nákladních vozů i samotných lokomotiv - nachází se zde remíza o jednom stání, zatímco dolní stanice sousedí s větším depem s točnou a rotundou o pěti stáních. Detaily, které stojí za povšimnutí, jsou lávka pro pěší nad oběma kolejemi nepravé dvokolejky (před vjezdovými návěstidly), výškové oddělení remízy na místní dráze od traťové koleje i vlečka továrny na zadním zhlaví velké stanice, vybavená ruční točnou.

Zajímavým způsobem je rovněž vedena silnice, která je na mnoha místech pouze naznačena. Zatímco v levém dolním rohu podjíždí trať, u lokomotivního depa na hlavní trati je již vedena nadjezdem. I takové detaily nám na kolejišti vytvářejí pocit, že je trať - a tím i celé kolejiště - vedena ze skutečné, reálné krajiny. Ostatně toto kolejiště poskytuje téměř vše, co může modelová železnice nabídnout. Hlavní i vedlejší trať, nádraží koncové i průjezdné, zastávku na vedlejší trati, velké i malé depo, manipulační a odstavné koleje, vlečku k průmyslovému závodu a také nezbytný tunel. A to vše pěkně pohromadě, navíc v harmonicky působícím celku. Takže: pokud máte pro svého koníčka právě takovouto místnost, rozhodně neváhejte!





52. Na úzkém rozchodu

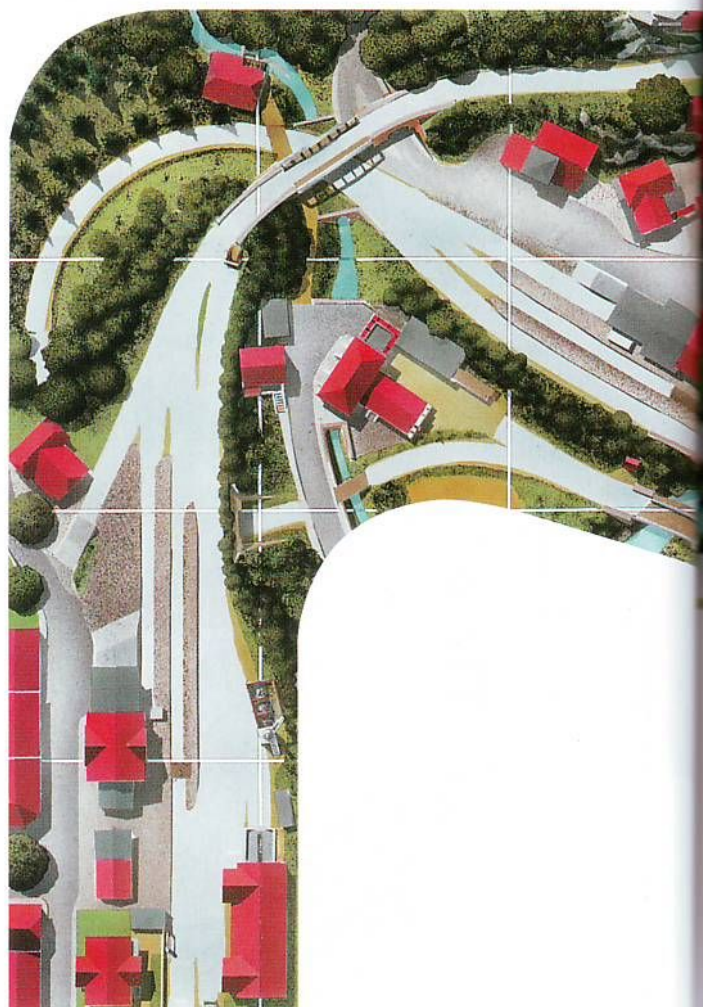
Pro romantické povahy tu máme další zajímavý plán. Námětem tohoto kolejíště je úzkorozchodná dráha, vycházející z dolní stanice, ležící na normálně rozchodné trati. Z druhé strany nádražní budovy (jako u nás v Jindřichově Hradci) odjíždí úzkorozchodné vlaky malebnou kopcovitou krajinou do horní stanice. Hned z kraje své pouti mijí vlak malou továrnu, ke které vede krátká vlečka. Poté mizí vlak v tunelu a vjíždí do stanice malebného středověkého městečka, kterému dominuje romantická zřícenina hradu. Železniční trať město objíždí a pokračuje do horního nádraží, kde je zakončena. Zde se také nachází lokomotivní depo pro stroje obsluhující tuto dráhu a malé skladiště. Skladiště s nákladovou rampou nalezneme také na zbylých nádražích.

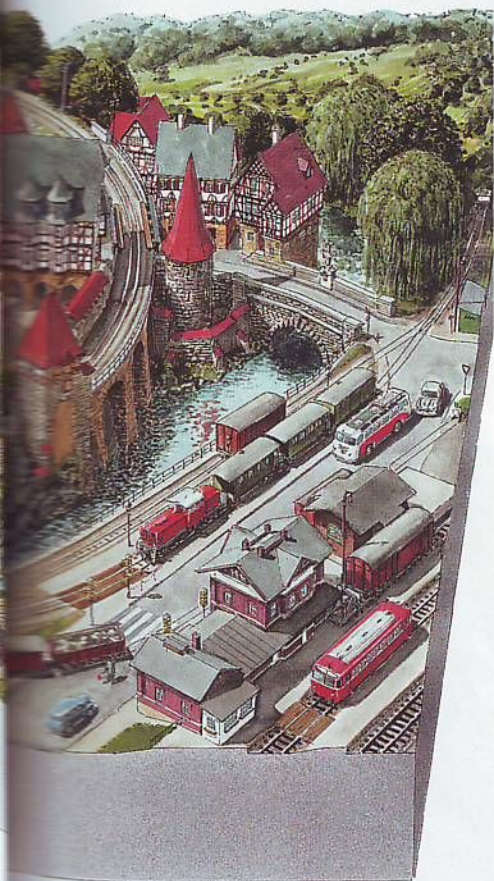
Skrytá odstavná nádraží nejsou v tomto případě nutná, neboť na dráze se pohybuje pouze omezený počet vozidel, navíc průjezdná stanice slouží také k případnému křížování vlaků. Železniční provoz je navíc zpestřen krátkou železniční vlečkou i naznačením normálněrozchodné tratě v dolním

nádraží. Z tohoto důvodu můžeme provozovat jak dopravu osobní, tak dopravu nákladní a smíšenou. Zapomenout také nesmíme na pravidelné zásobování lokomotivního depa uhlím.

Komu se nelíbí zástavba typického středověkého německého městečka, může ji nahradit vesnickými domky, které mají svoji architekturou blíže k našim končinám. V opačném případě zde ani nemusíme o zástavbě uvažovat. Vlastní vesnice se může nacházet již mimo kolejíště, např. v údolí, vpravo za železničním mostem. V takovém případě na tomto místě zbudujeme kopec se smíšeným porostem, kde navíc můžeme znázornit i zbytky starého, opuštěného a bujnou vegetací zarostlého lomu.

Pro provoz jsou vhodná vozidla z produkce firmy Liliput, zručnější modeláři si jistě zhotoví vhodně modely vlastnoručně, dle předloh ČSD. Na staniční koleje normálněrozchodné tratě se mnoho vozidel nevejde. V lepším případě zde umístíme model motorového osobního vozu, který tu čeká coby záloha.

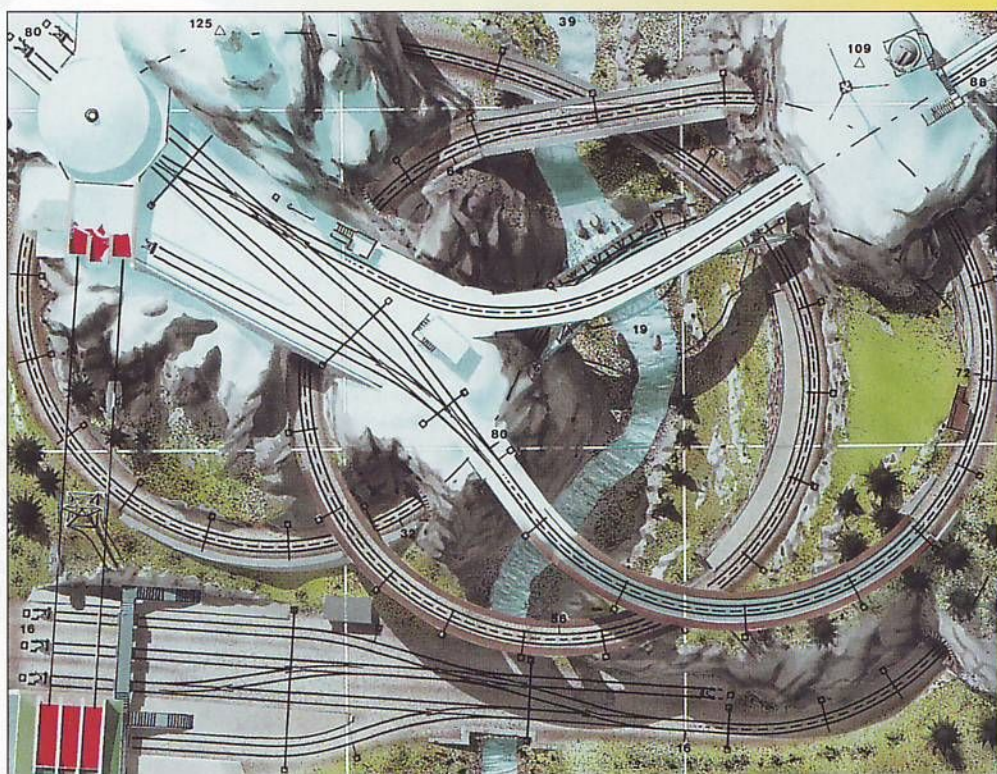




H0m 1,50 x 1,20

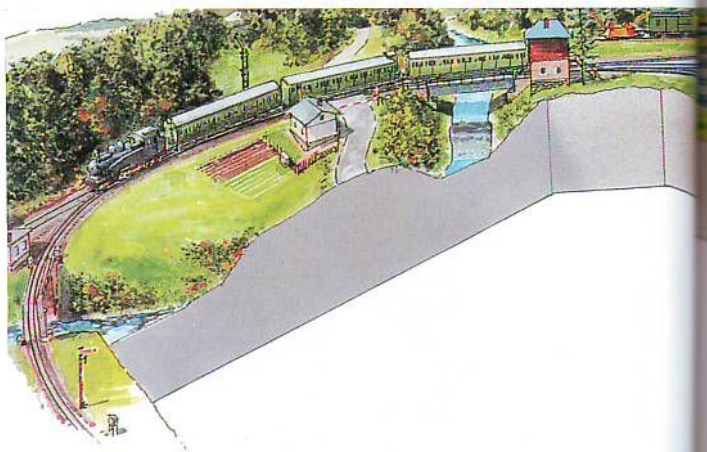
53. Vzhůru na ledovec

Toto kolejiště není ničím jiným než divácky vděčnou atrakcí. Bylo skutečně modelově zrealizováno a ve své době budilo pozornost na řadě výstav. Námětem netradičně pojatého kolejiště jsou švýcarské Alpy a místní ozubnicové železnice, proplétající se nepřístupným horským terénem až do těsné blízkosti horských vrcholů. Trať začíná v dolní stanici kabinové lanovky, po projetí poměrně dlouhé, ve spirále vedené dráhy a v neustálém stoupání dosáhne naše zubačka po zdolání několika mostů, viaduktů a tunelů horní stanice, u níž se nachází také horní stanice lanovky. Více než o modelovou věrnost šlo autorovi o pobavení přihlížejících diváků a také o demonstraci skutečnosti, že i na malém prostoru lze realizovat zdánlivě nemožné věci.



54. Úzkorozchodná dráha Wolkenstein - Jöhstadt

HO/HOe 4,00 x 3,00



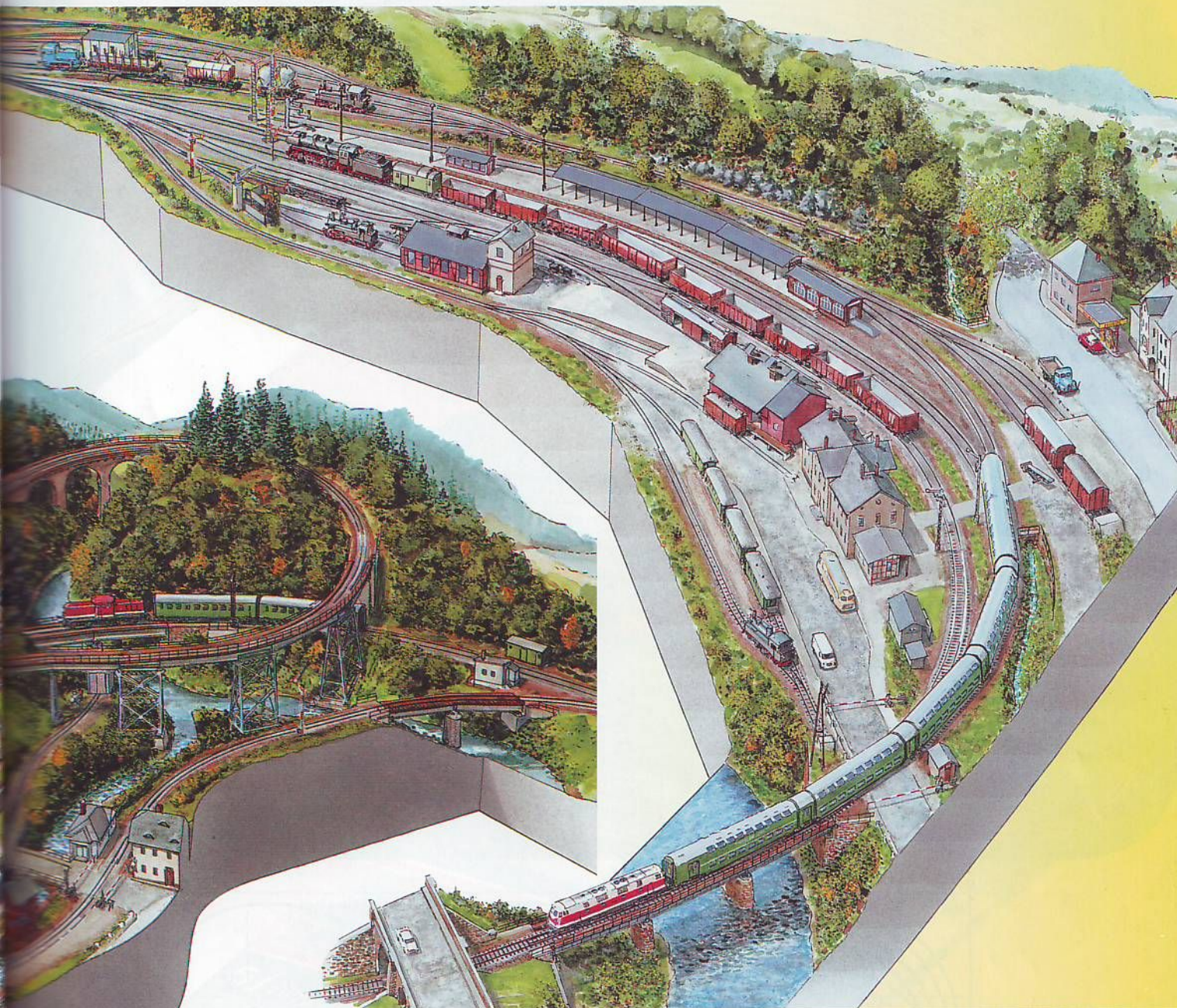
„Pressnitzalbahn“ (Dráha údolím Přísečnice) a její koncová stanice Jöhstadt, ležící 5 km od našich Vejprů, jsou určité pojmy tak známé, že vysvětlovat nějak obsáhlý jejich význam by bylo nošením dříví do lesa, a těch je v okolí této dráhy dost. Právě proto může být úzkorozchodná železnice Wolkenstein - Jöhstadt vhodným námětem pro každého, kdo před ruchem hlavní tratě dává přednost kolejím zpolá zarostlým travou, s četnými oblouky

a mosty, kudy čas od času projede krátký vláček s parní lokomotivou a kde čas působí dojmem, že plyne stejně pomalu jako před osmdesáti, sto lety.

Hlavním námětem kolejiště ale není širší trať, byť ve skutečnosti je ještě daleko romantičtější, než se dá popsat, nýbrž její výchozí stanice Wolkenstein, kde cestující přeseďají do vlaků normálněrozchodné dráhy a kde se nákladní vozy přemisťují z podvalníků zpět na

koleje svého rozchodu. Je známo, že nákladní doprava na dráze - díky přítomnosti závodu FORON na výrobu domácích spotřebičů v nácestné stanici Niederschmiedeberg (podnik je dnes součástí firmy EFS Hausgeräte GmbH) - přetrvala o řadu let zánik mnoha jiných provozů. I vlečka tohoto závodu je na kolejišti znázorněna včetně druhé koncové stanice Jöhstadt s její hrázdnou cihlovou budovou remízy.

Z důvodu využití místa je spojující trať mezi oběma stanicemi vedena ve křivce svislými oblouky, místy se značným stoupáním, přičemž překonává celkem třikrát vodní tok. Vzhledem k tomu, že vrcholová stanice Jöhstadt je v modelu umístěna až těsně pod zadní stěnou, nezbyváá než naznačit přilehlou obec pouze plošně prostřeno stívkem zadní tapety. Samotná stanice je vybavena nakládací rampou a několika odstavnými kolejemi, z nichž



v blízkosti remízy je vhodná pro téměř nepřetržitý pobyt nákladního vozu s osobním, kterým jsou pokryty potřeby osobního provozu.

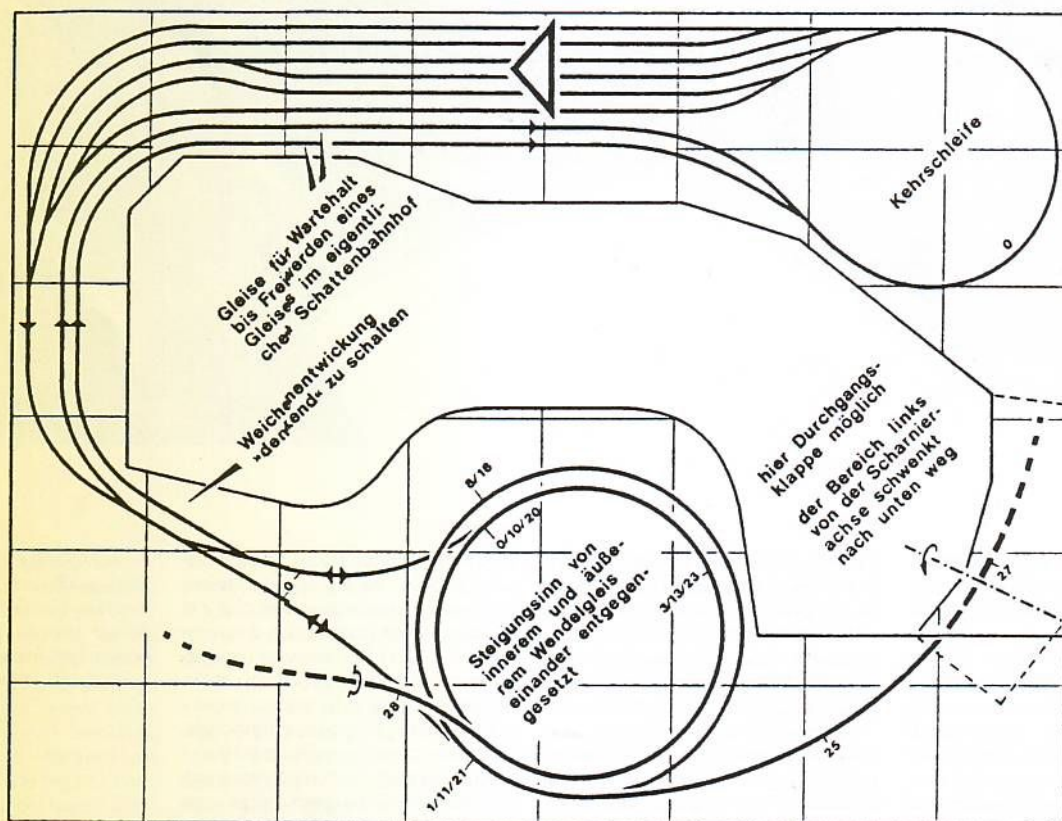
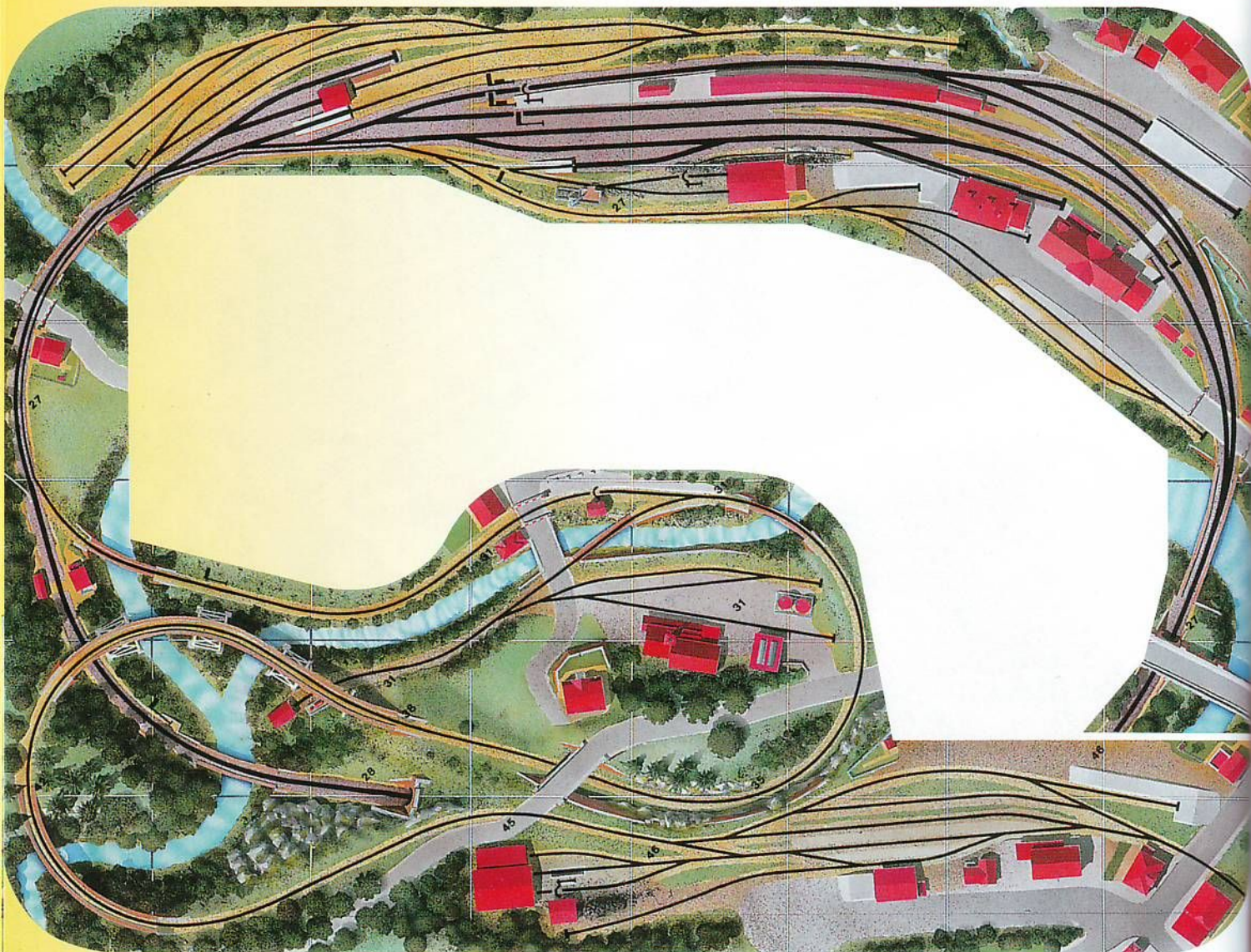
Osobní dopravu na tomto kolejišti zajišťují jednak klasické vlaky, sestavené z úzkorozchodných čtyřnápravových vozů, tažených parní lokomotivou, a jednak normálněrozchodné vlaky různých typů (odpovídajících charakteru dopravy na skutečné regionální trati Kamenberg-Buchholz - Flöha), nejčas-

těji vedené lokomotivami řad 110, 118 či 119 DR. Zajímavá je nákladní doprava, obsluhující jak zmíněný závod v Niederschmiedebergu normálněrozchodnými vozy na podvalnicích, tak stanici Jöhstadt - tu ale často přímo úzkorozchodnými nákladními vozy.

Stanice Wolkenstein jako by v sobě spojovala některé prvky českých železničních stanic Jindřichův Hradec a Obrataň. Trať úzkorozchodné dráhy je značně protáhlým a málo rozvětve-

ným kolejištěm přivedena až před stanční budovu, na její opačné straně, než „velká“ železnice, a postupně z ní vychází několik spojovacích a kusých kolejí. Zatímco v Obratani však úzkorozchodná dráha na konci nádraží velkým obloukem opustí pláň stanice a vysokým náspem i po viaduktu protne obec, ve Wolkensteinu i v Jindřichově Hradci vstoupí do splítky s normálněrozchodnou tratí a zaimí ke svému cíli již zcela mimo zástavbu obce.

Ačkoli jde v případě tratě Wolkenstein - Jöhstadt o dráhu typicky německou, plán jejího modelu může být velkou oporou a dobrým výchozím bodem i pro české modeláře při stavbě jejich vlastní úzkorozchodné železnice.

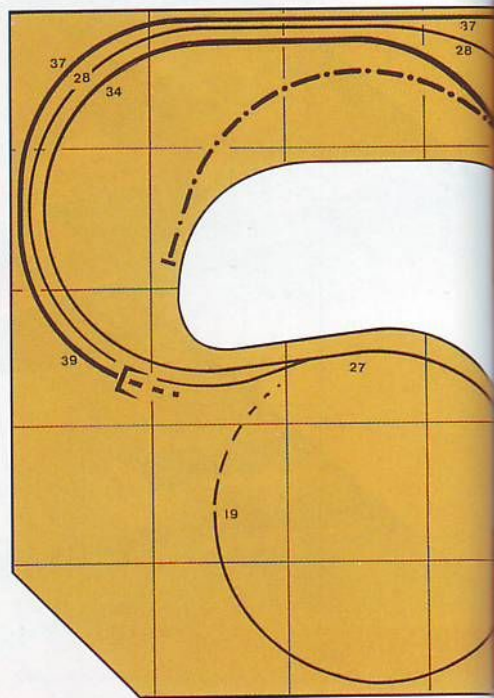
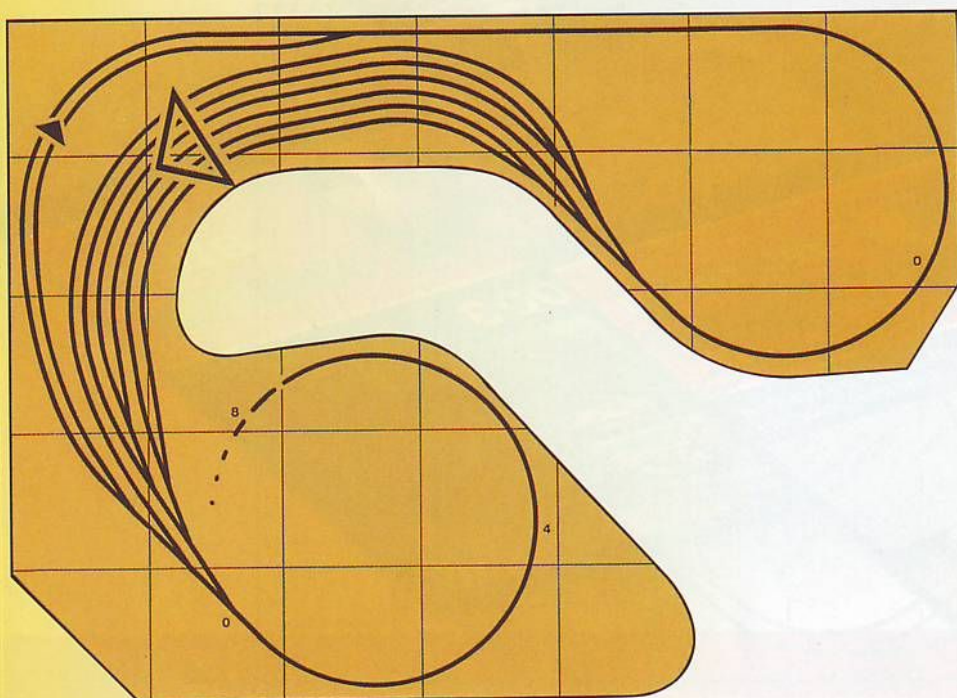


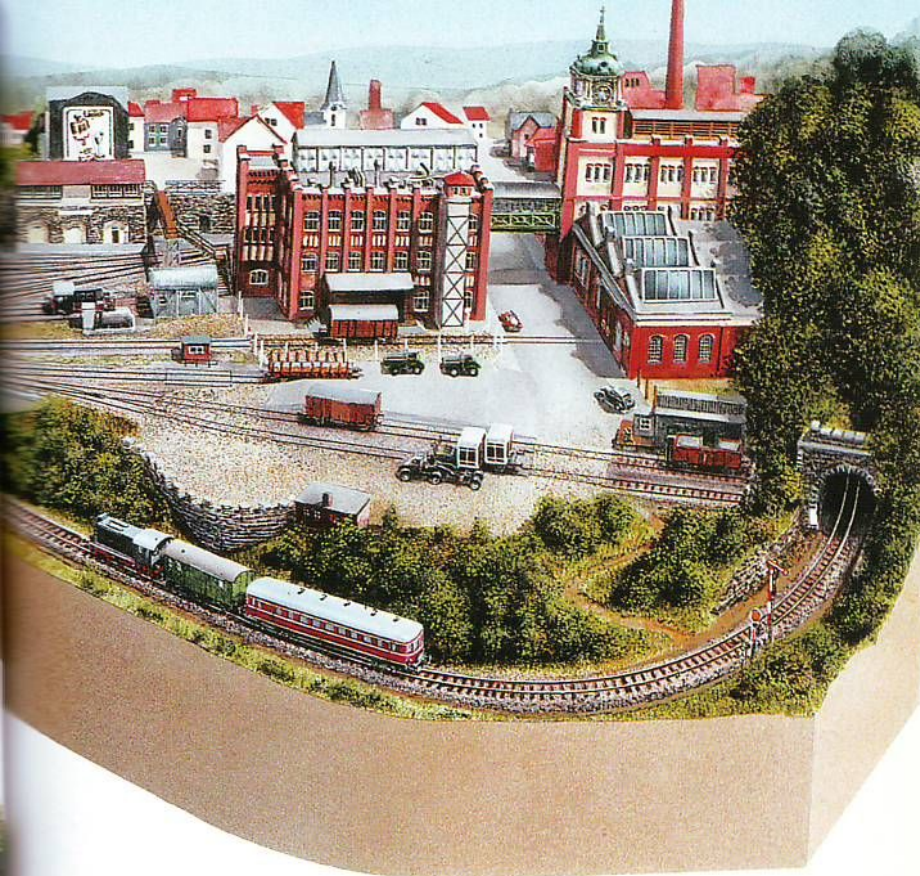
PUBLIKACE PRO PROFESIONÁLY, PROFESIONÁLNÍ PUBLIKACE PRO KAŽDÉHO!



Informace a předplatné:
M-Press
K letišti 579
763 14 Zlín-Štípa

Tel: 603 509 109
Fax: 577 437 337
E-mail: predplatne.zm@wo.cz

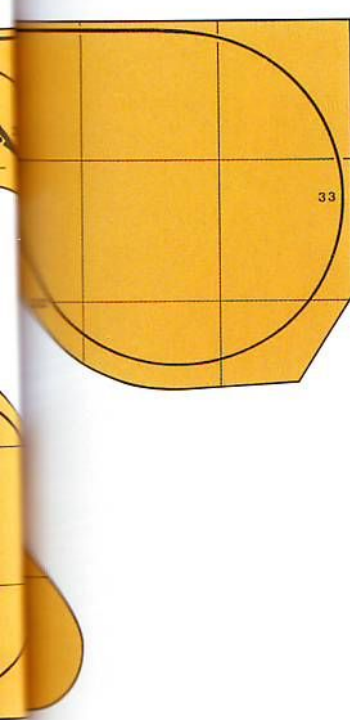




HO 3,50 x 2,50

T 2,65 x 1,90

N 2,00 x 1,45



55. Železnici do průmyslového centra vysočiny

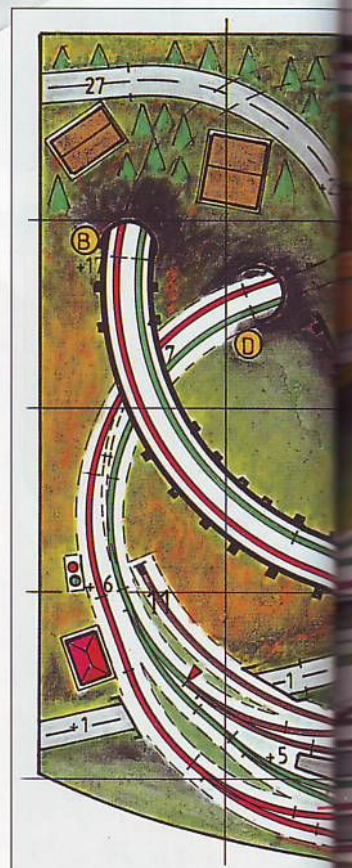
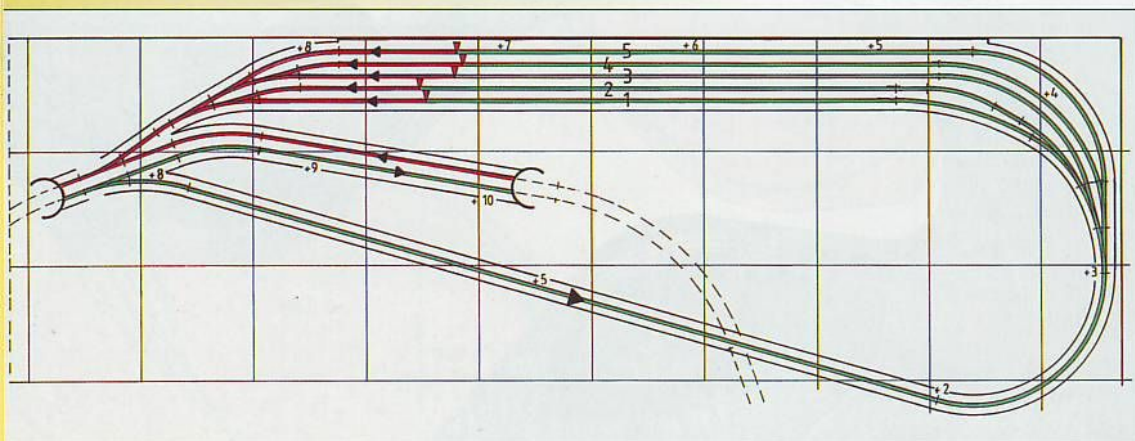
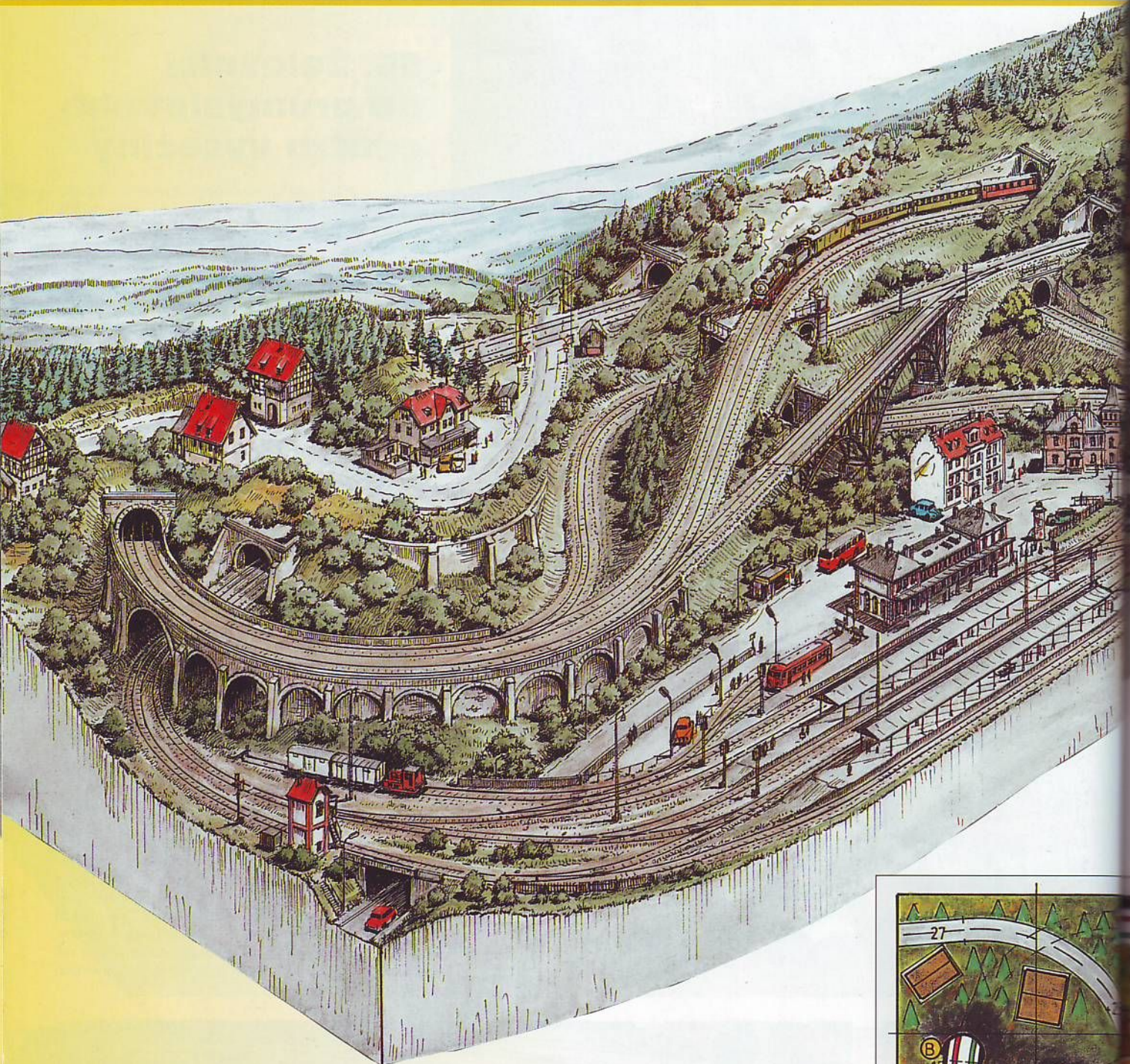
Pokoje kolejiště ve velikosti H0 zobrazuje na panelu tvaru nedokončeného U relativně rozsáhlé nádraží středně velkého průmyslového města. Jednokolejná trať není na kolejišti nosným prvkem a její značná část vede pod terénem, kde je - v oblasti pod viditelnou stanicí - umístěna ve druhé úrovni spádová trať se zdvoukolejným úsekem pro rychlou výměnu souprav (viz obr. B), a ve třetí úrovni také nádraží skryté (obr. C). Jeho šest odstavných kolejí a další dvě skryté čekací a předjízdové koleje tvoří bohatě dimenzovanou základnu celého parku vozidel, která umožňuje efektivní řízení provozu. Velké spirálovité oblouky, kterými se trať ke skrytému nádraží stáčí, jsou navrženy o poloměru 600 mm, přičemž mezi oběma segmenty kolejiště je nutné zachovat volný průchod také o šíři minimálně 600 mm. Kolejiště tedy bude zřejmě vyžadovat zvláštní místnost.

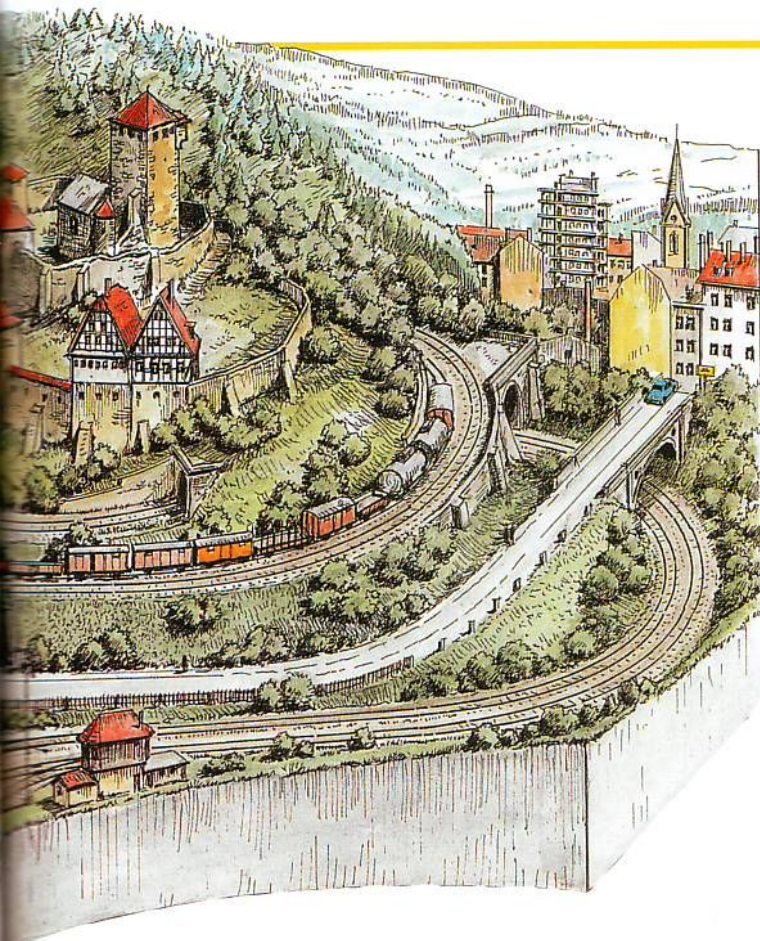
Námět kolejiště zdůrazňuje průmyslový charakter zobrazeného města. Kromě centrální osobní části s ostrovním nástupištěm, částečně krytým a částečně ležícím v oblouku, je ze staničních kolejí vyvedeno několik vleček, odstavných a překládkových kusých kolejí. V „jižní“ části je to vlečka do koksárny, kam jsou přistavovány k samočinnému vyložení na vyvýšené vykládací rampě vozy řady Falls a kde působí rovněž vlastní závodové posunovací vozidlo (v našem případě dokonce parní akumulární lokomotiva). Ta má k dispozici vlastní malou remízu o jednom stání.

Na opačné straně nádraží se nachází další průmyslový podnik - v tomto případě jde o strojírnou, jejíž vlečková kolej ústí přímo do výrobní haly. Mimo to je zde i nakládací rampa, vedle dvě kusé překládkové koleje a mezi tím je vtisknuta ještě miniaturní remíza (spíše „garáž“) s čerpací stanicí pohonných hmot, kterou využívá zdejší záloha, tvořená motorovou posunovací lokomotivou řady T 200.4 (Köf II).

Vedle staniční budovy našli autoři kolejiště ještě prostor pro kratičkou kusou kolej, na níž jsou v pravidelných intervalech přistavovány poštovní vozy. Bývalo to tak zařízeno, že jeden z večerních vlaků potom tento vůz odvezl do větší stanice, kde byl sestaven poštovní vlak a ten se v noci vydal zase dále, až dorazil do hlavního města.

K provozu na kolejišti lze využít bohatou škálu vozidel z produkce řady modelových výrobců i vlastní výroby, odpovídající zvolené epoše. Silné zastoupení bude mít zákonitě nákladní doprava, včetně ucelených uhelných souprav.





56. Hradiště

Rozsáhlé kolejiště pro zkušené modeláře. Uspokojí zejména ty, kteří preferují jízdu vlaků krajinou. Tě se zde dostává vrchovatě. Pomyslný střed kolejiště netvoří nádraží, nýbrž starý hrad na úbočí zalesněného kopce, který je zároveň nejvyšším bodem. Klikatící se tratě v kopcovitém terénu dávají bohaté možnosti provozu, na střídání souprav pamatuje skryté odstavné nádraží. Jak již bylo řečeno, návrh počítá zejména s jízdou vlaků krajinou. Z tohoto důvodu je na tomto poměrně rozsáhlém kolejišti pouze jedna železniční stanice, která nám nedává mnoho možností k posunu či manipulačním jízdám. Provozovat lze téměř všechny druhy vozidel, nejlépe II. až IV. epochy, záleží jen na vašem vkusu.

Modely stejnojmenné rakouské dráhy nabízela před časem ve velikosti H0e firma Roco a právě typická krajina a prostředí této romantické železnice jsou námětem tohoto kolejiště. Svým námětem a rozměry připomíná kolejiště předcházející, nicméně provozně se jedná o zcela odlišný celek. Také zde je kladen důraz na jízdy vlaků maleb-

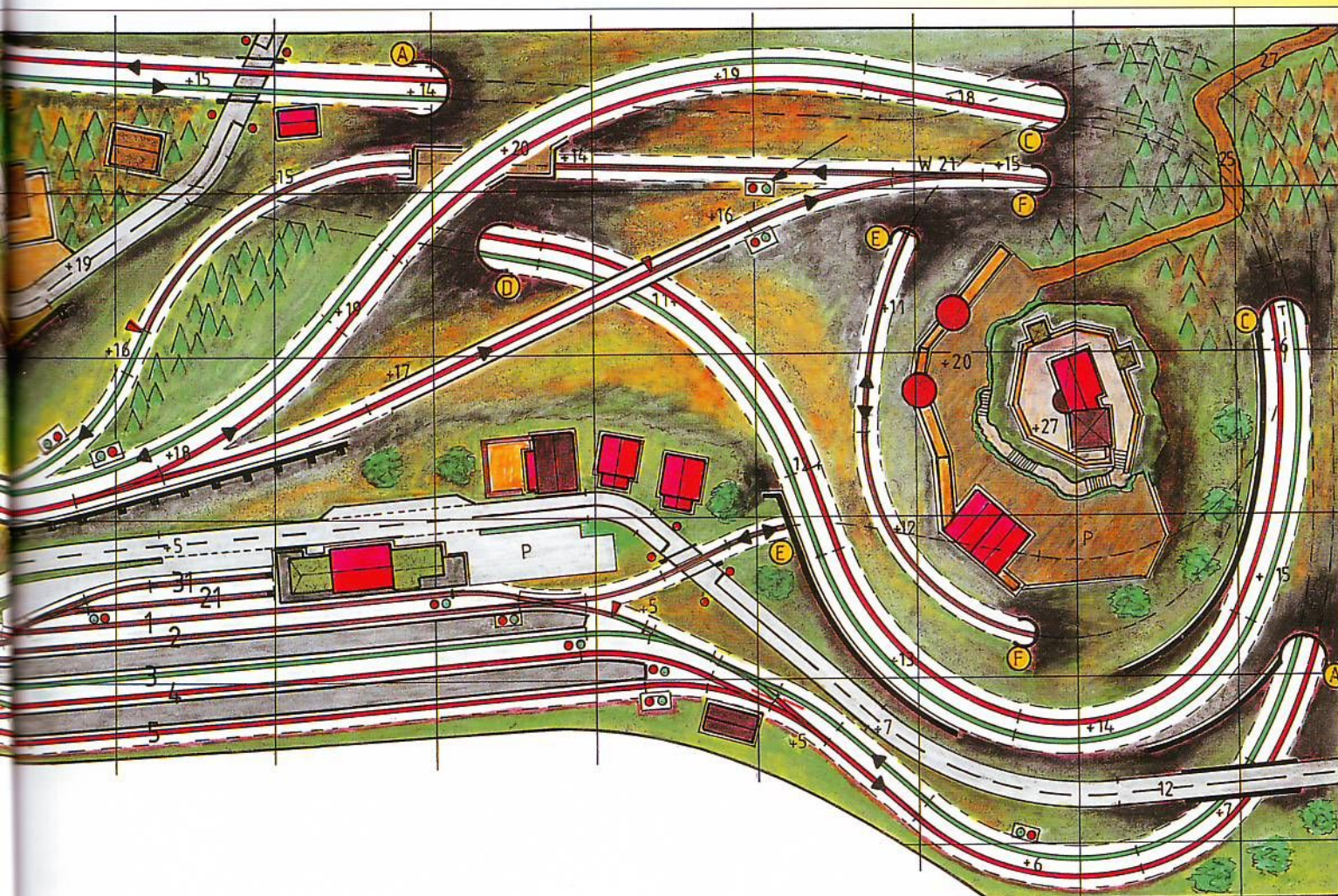
nou krajinou. Železniční stanice je zde však situována pouze jedna, a to v centrální části kolejiště. Provoz je zpestřen železniční vlečkou ke šterkovně, v jejíž blízkosti se zároveň nachází výhybna se zastávkou. Trať není již tvořena oválem, ale na jedné straně je ukončena skrytou kolejovou smyčkou s odstavnými kolejemi. Pokud se rozhodnete pro realizaci tohoto kolejiště, mějte na paměti, že také zde musíte provést úplnou elektrifikaci všech kolejí. Velmi pečlivě je třeba také postupovat při budování skrytých kolejových úseků.

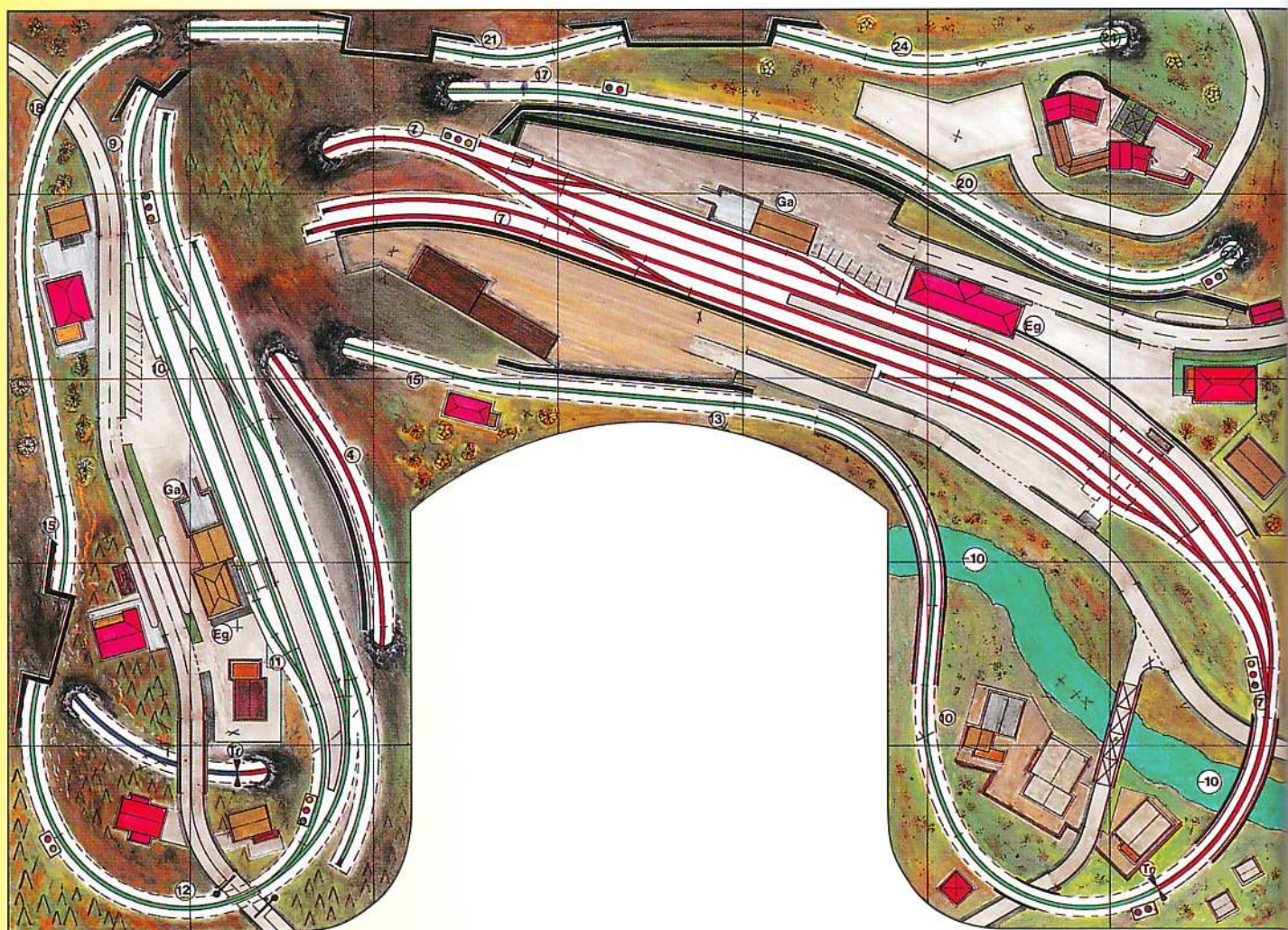
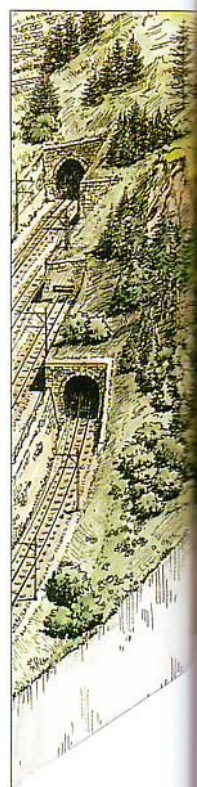
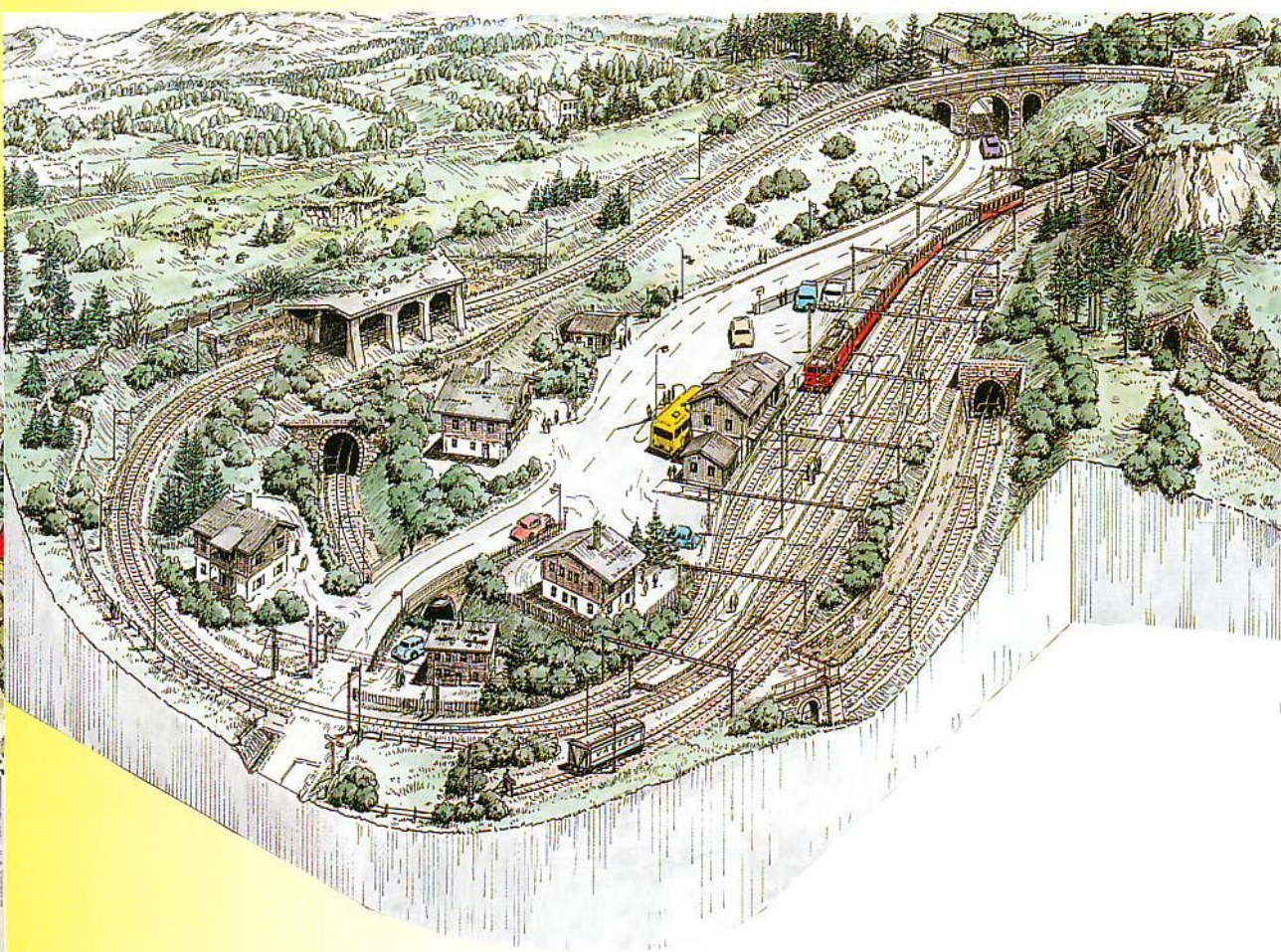
Abychom učinili alespoň osobní dopravu o něco zajímavější a pestřejší, můžeme na jednokolejně trati zřídit osobní zastávky. Místní úřad bude jistě pro. Jedna z nich je žádoucí v oblouku pod výletním hostincem (vlevo nahoře), druhou můžeme navrhnout pod hradbami hradu, v mezilehlém úseku mezi tunely. Zastavovat zde budou pocho-pitelné pouze motorové vozy a vlaky místní dráhy. U nákladní dopravy se musíme smířit pouze s projíždějícími soupravami.

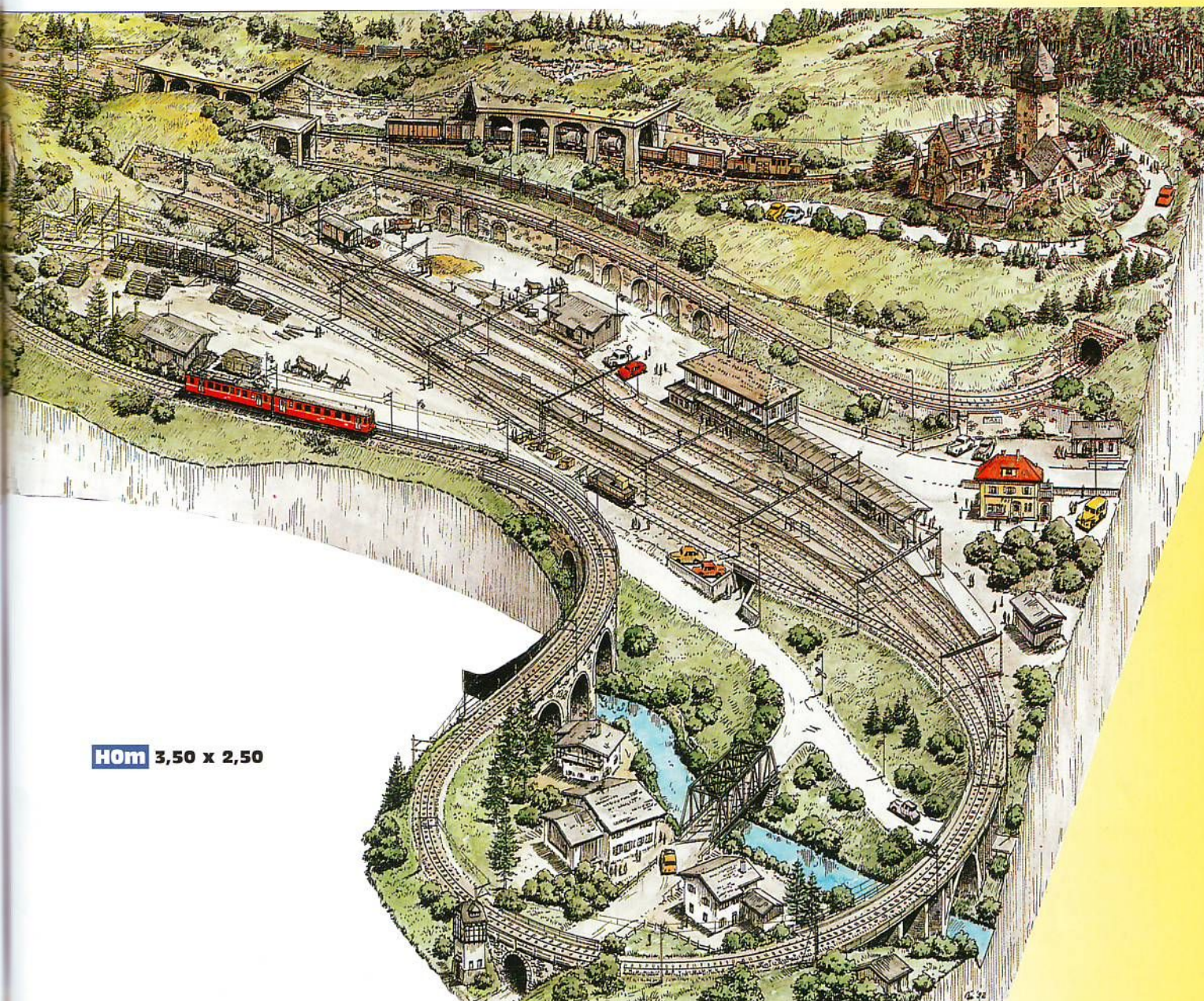
HO 5,30 x 2,65

TT 4,00 x 2,00

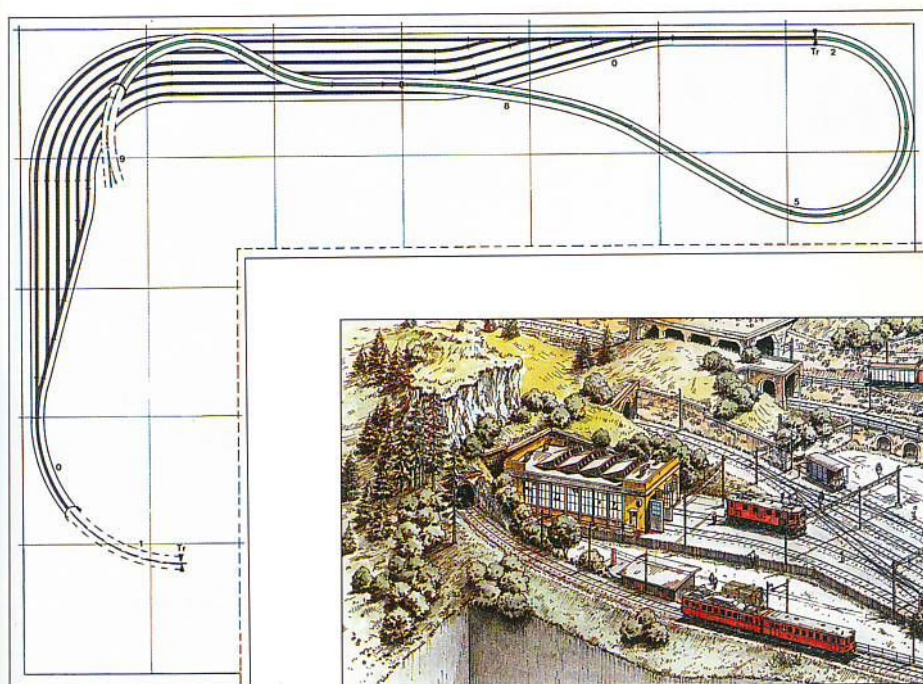
N 3,00 x 1,50





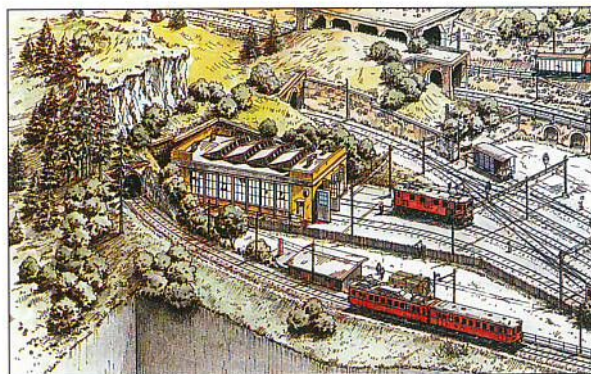


H0m 3,50 x 2,50

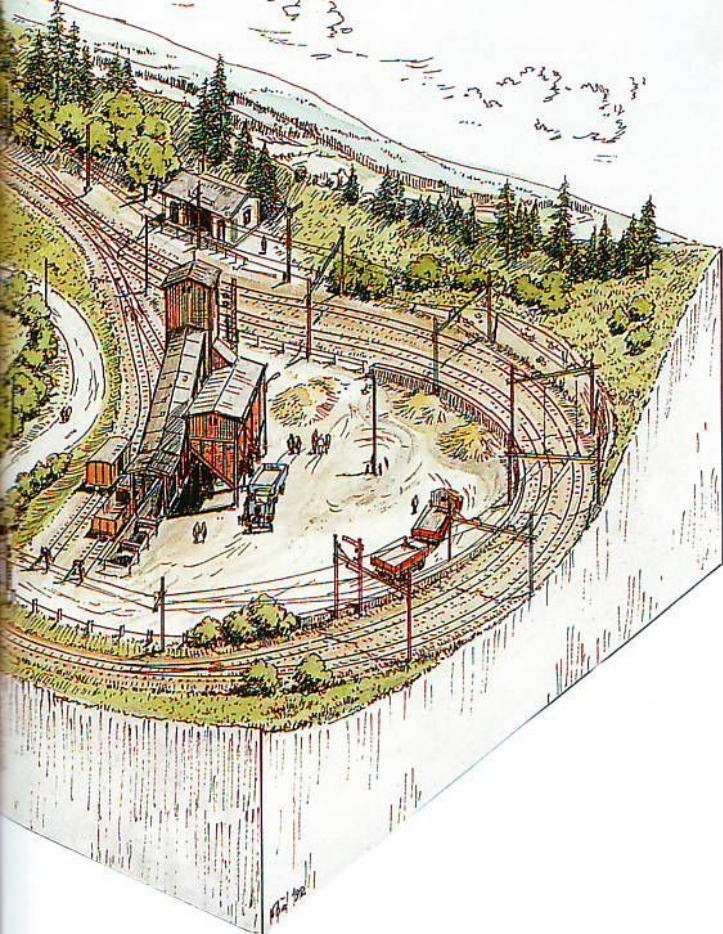


57. Davos

Námět tohoto kolejiště vychází ze skutečného prostředí švýcarské dráhy společnosti RhB v blízkosti Davosu. Původně bylo tedy navrženo pro velikost H0m. Netradičně řešený tvar kolejiště v podstatě kopíruje stěny místnosti tak, aby obsluha stojící uprostřed obsáhla v případě potřeby všechny úseky. Také toto kolejiště preferuje zejména provoz vlaků na trati, čemuž je podřízen tento plán. Ten tvoří deformovaný kolejový ovál se skrytým odstavným nádražím, které umožňuje střídání a prodlevy vlaků. Mění souprav probíhá ve dvou protilehlých stanicích. Zajímavou alternativou může být umístění lokomotivního depa, tak jak ukazuje malé vyobrazení uprostřed. Původní návrh počítá v tomto místě pouze s odstavnými kolejemi pro skládku dřeva. Má-li být dojem z této švýcarské tratě dokonalý, nezapomeňte celé kolejiště elektrifikovat. Inu, Švýcarsko...





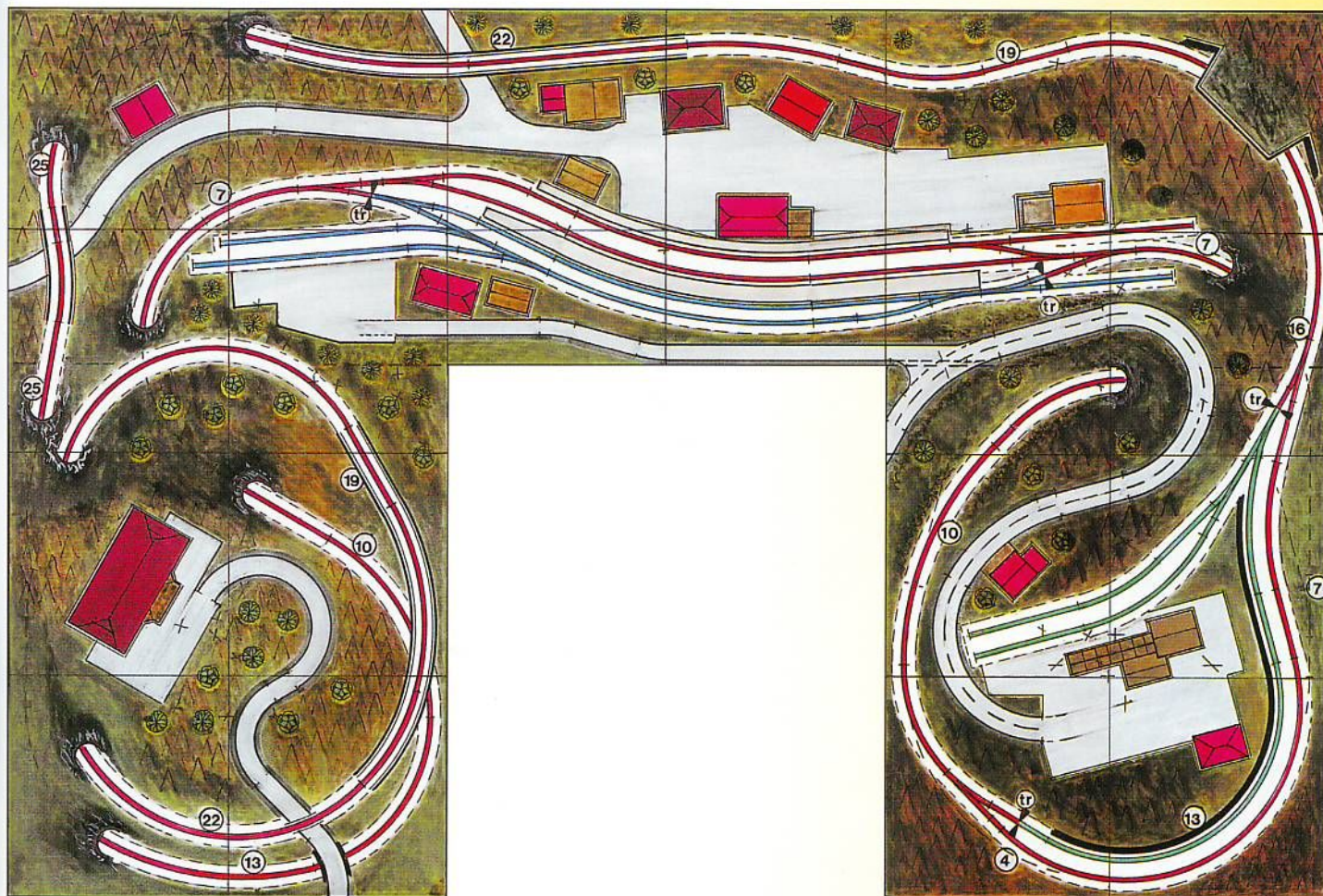
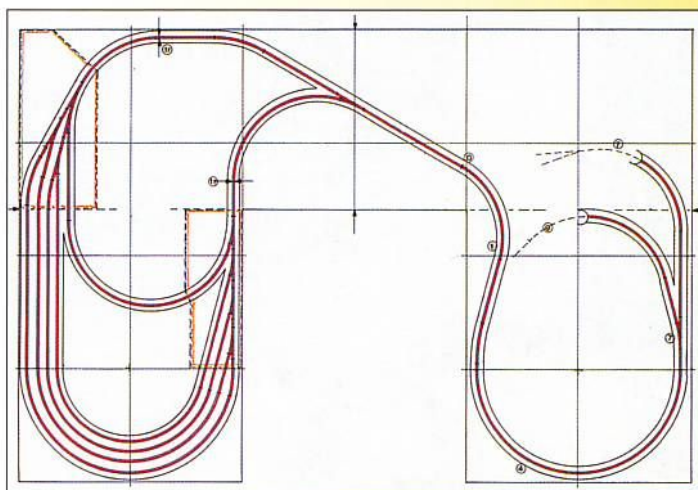


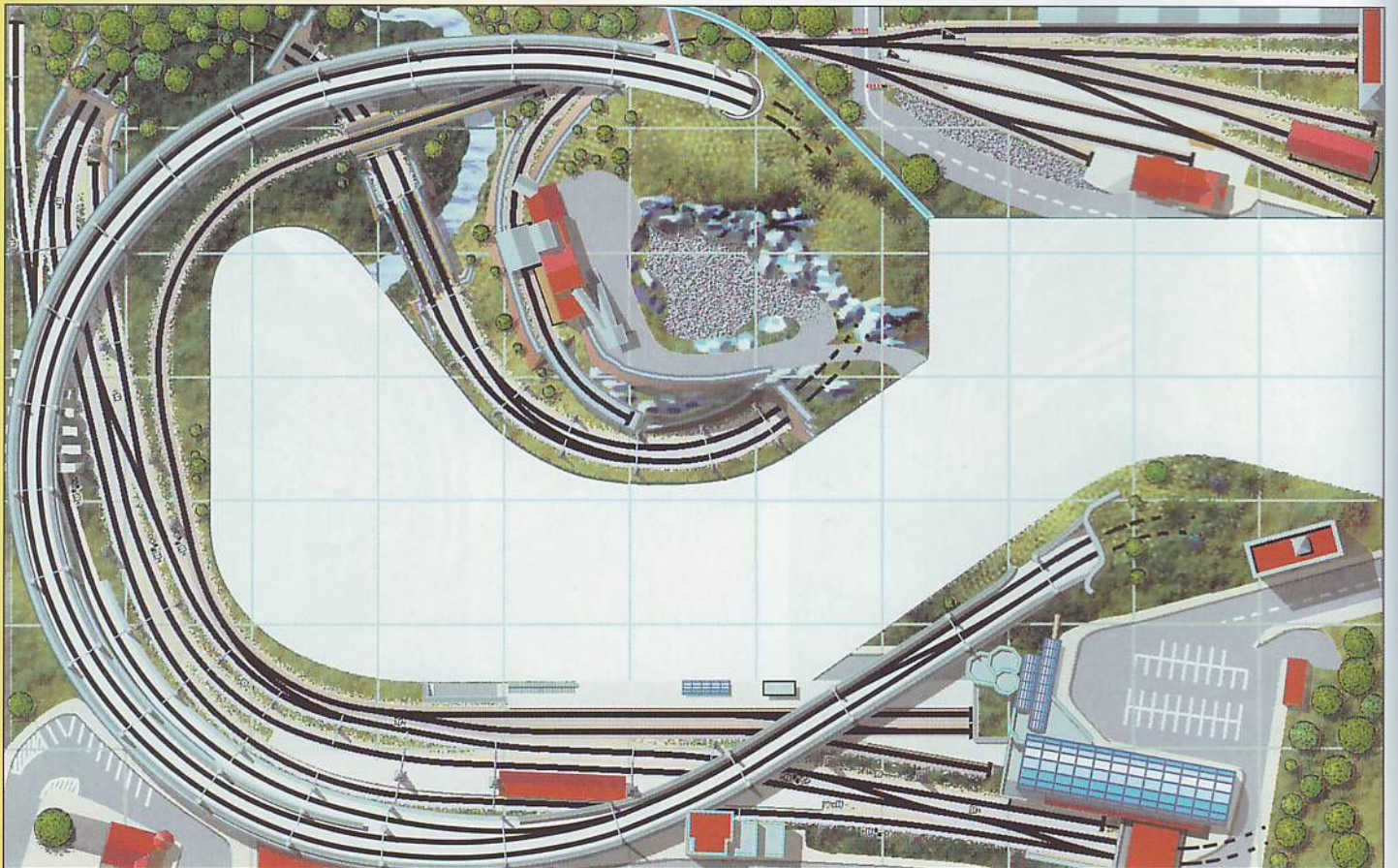
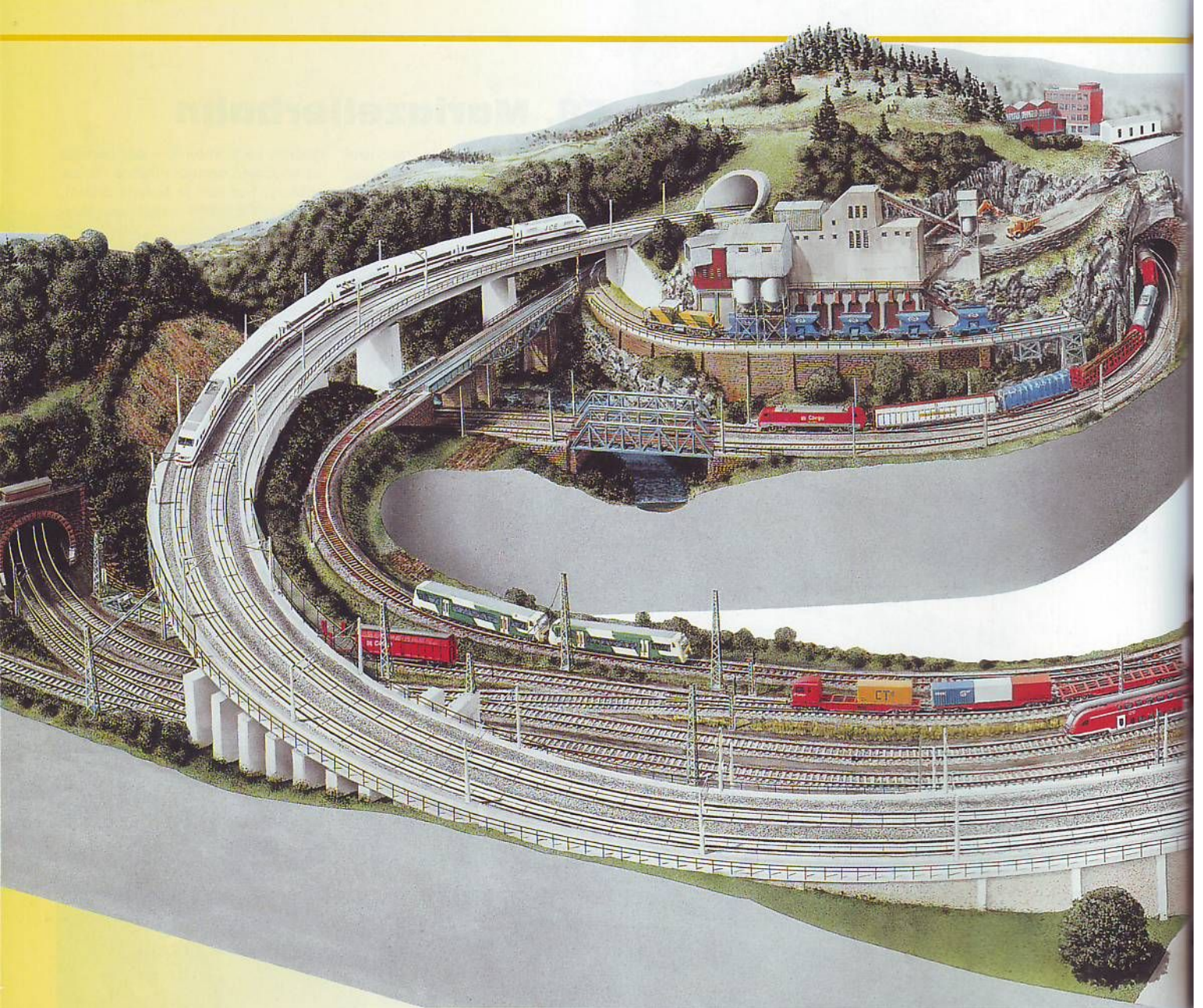
58. Mariazellerbahn

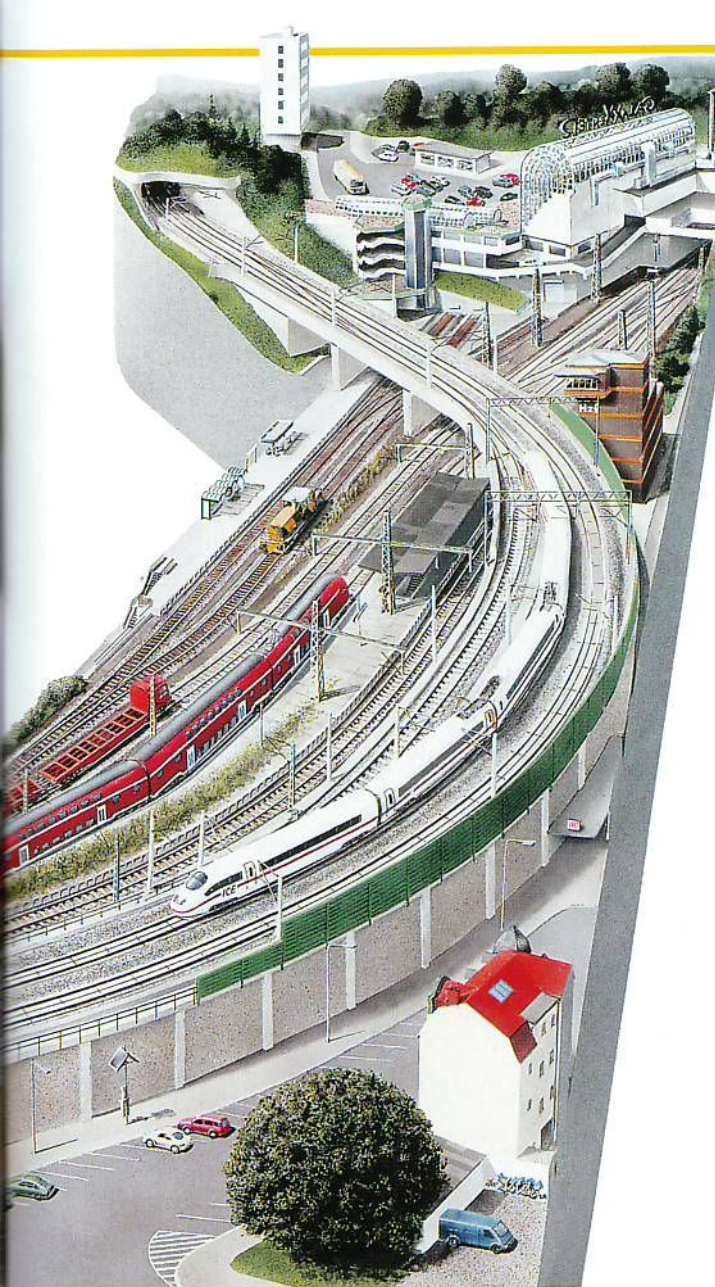
Modely stejnojmenné rakouské dráhy nabízela před časem ve velikosti H0e firma Roco a právě typická krajina a prostředí této romantické železnice je námětem tohoto kolejiště. Ač je kolejiště ne první pohled podobné přechozimu, provozně se jedná o zcela odlišný celek. Také zde je kladen důraz na jízdy vlaků malebnou krajinou. Železniční stanice je tu však situována pouze jedna, a to v centrální části kolejiště. Provoz je zpestřen železniční

vlečkou ke štěrkovně, v její blízkosti se současně nachází výhybna se zastávkou. Trať není již tvořena oválem, ale na jedné straně je ukončena skrytou kolejovou smyčkou s odstavnými kolejemi. Pokud se rozhodnete pro realizaci tohoto kolejiště, mějte na paměti, že také zde musíte provést úplnou elektrifikaci všech kolejí. Precizní práce je také nutná při budování skrytých kolejových úseků.

H0e 3,00 x 2,00







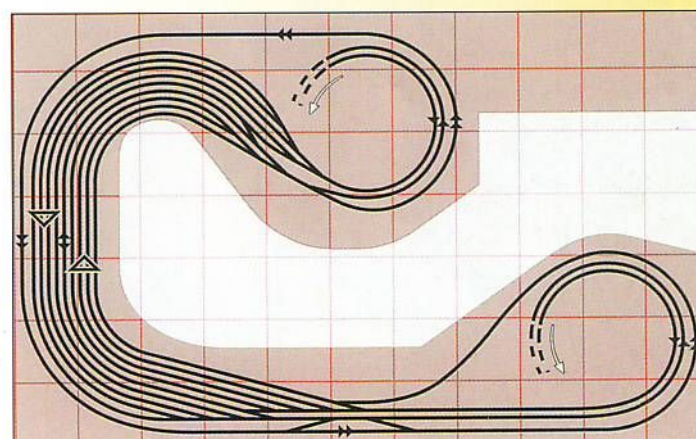
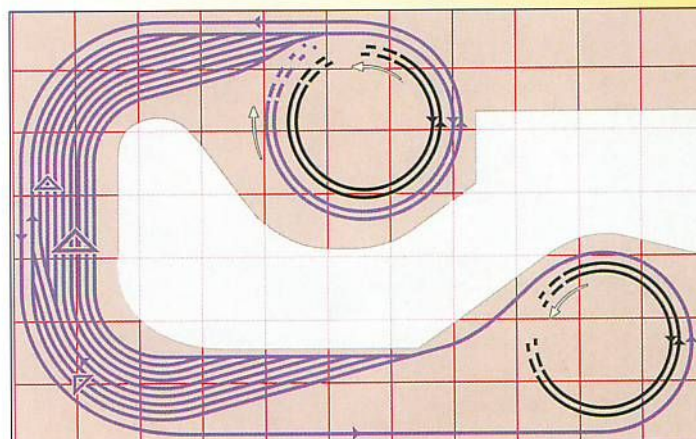
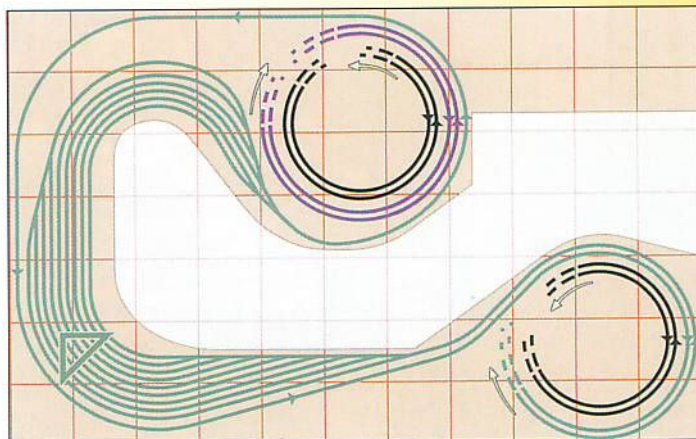
59. Dráha 21. století

Pro vychutnání si rychlé jízdy expresů je navrženo kolejiště, jehož dominantou je mohutná dvoukolejná estakáda vedoucí v mírné oblouku nad městským nádražím s moderní budovou, betonovými zárubními zdmi a dalšími atributy moderní doby. Celé kolejiště je rozvrženo do čtyř výškových úrovní, což klade velké nároky na přesnost stavby. V každém případě tak bude vhodné spíše pro pokročilejší modeláře. Uplatní se však na něm určitě velká škála vozidel ze současné nabídky mnoha modelových výrobců, kteří uvádějí zejména moderní vozidla na trh prakticky současně s počátkem nasazení do provozu vozidel skutečných.

Ve třech skrytých nádražích nad sebou, propojených obligátními spirálovitými nájezdy, je dostatek odstavných kolejí pro celou řadu nejrůznějších druhů vlakových souprav. Na kolejišti je totiž naznačena nejen vysokorychlostní trať, na níž se mohou prohát

nět rychlosti blízkou plně vytočenému ovlaďovací různé typy moderních rychlovlaků, ale i starší (rovněž dvoukolejná) hlavní trať a dokonce (na malém kousku panelu) i trať místní. Je tedy možné uplatnit zde skutečně kompletní sortiment modelů V. epochy, kdy na místní trati je zaveden taktový provoz moderních motorových jednotek typu Desiro, Talent či jiných podobných vozidel z poslední doby, a na hlavní trati se potom dá využít řada klasických souprav a samozřejmě lze naznačit i nákladní provoz (sem se hodí i projíždějící ucelené soupravy vlaků RoLa s naloženými kamiony, jež u nás v praxi dopadají tak neslavně, anebo přímé kontejnerové vlaky, propojující největší evropské přístavy s metropolemi vnitrozemských států). Parní lokomotivy (i staré typy vozidel „moderních trakcí“) se uplatní například při zvláštních jízdách.

Kolejiště je navrženo tak, aby do-



HO 550 x 350

TT 415 x 265

N 315 x 200

konalý přehled o jízdě vlaků měli nejen případní diváci, stojící okolo vnějších částí panelu, ale i vlastní obsluha, pro kterou je vytvořen „kokpit“ uvnitř kolejiště o šířce přibližně 120 cm. Průchod do „kokpitu“ je zajištěn 80 cm širokým vybráním panelu, který tak má tvar deformovaného písmene U. Uspořádání kolejí umožňuje nepřetržitý provoz několika modelových souprav, které se v případě potřeby dají plynule měnit za jiné, vyjízdní z ně- kterého z odstavných nádraží pod po-

vrchem. Z důvodu omezení hluku, způsobeného dlouhotrvající jízdou vlaků ve skryté části, bude nezbytné uložit zde koleje na korková podloží či použít některého z typů kolejišť na podloží gumovém. Určitě důležitým prvkem kolejiště bude i propracovaná signalizace o poloze vlaků ve skryté části a poloautomatické či zcela automatizované řízení jejich jízdy a obsazování skrytých staničních kolejí.

F

Modulová domácí kolejiště trochu jinak



60. Plnou parou okolo pokoje

Toto poněkud méně tradiční kolejiště je variantou běžných obdélníkových kolejišť, na kterých si jejich majitelé opravdu „zajezdí“. Musí však kvůli tomu být buď zcela přestavěn nábytek ve vybrané místnosti, nebo je třeba se stavbou panelu počítat již na počátku novostavby. Šířka i délka segmentů kolejiště musejí korespondovat s rozměry místnosti, přičemž volný prostor uvnitř panelů skýtá rozmanité možnosti využití, při dostatečné velikosti plochy dokonce i jako téměř běžného obývacího pokoje. Obdobně, jako v českém filmu „Kulový blesk“, v němž ve známé scéně přiváží na stůl „geniálního vynálezce“ slivovici modelový vláček, toto kolejiště připomíná maximalizovanou verzi tohoto nápadu.

V provozu se uplatní libovolné osobní a nákladní soupravy, odpovídající vybrané epoše, které mohou být vzhledem k rozměrům kolejiště sestaveny v modelově odpovídající délce.

K tomu, aby hnací vozidla neměla problém dlouhé soupravy uvést, přispívá rovinný průběh celé tratě (skryté nádraží se třemi kolejemi je ukryto pod terénem, který žádnou trať nenese). Zajímavý problém je před modeláře, který si toto téma vybere, postaven v oblasti segmentu s říčkou a mostem (na obrázku dole). Vzhledem k tomu, že pod terénem je právě v tomto místě skryté nádraží, musí voda sledovat velký terénní spád, na němž bude dobrá příležitost i k vybudování různých peřejí či dokonce vodopádu. V tom případě nebude nutné vést nad vodou silnici, která může být alternativně ukončena na kterémkoli segmentu kolejiště prostým odvedením vozovky mimo panel. Určitou pozornost bude vyžadovat správné zpracování terénu s ohledem na pomyslný odtok dešťové vody.

Elektricky může být kolejiště rozděleno na dva až tři okruhy, které lze koncipovat například tak, že ze skrytého

nádraží vyjedou vlaky do nádraží viditelného, kde zastaví a může s nimi být posunováno. Pokud budou pokračovat na otevřenou trať, převezme jejich napájení ve viditelném úseku druhý zdroj. Na trati se může uplatnit i napájení úseků stálým napětím z neregulovatelného zdroje. Při analogovém systému ovládání se tedy můžeme věnovat ručnímu posunu, zatímco vlaky na trati necháme „hlídat“ automatiku. Vzhledem k tomu, že se vlak z hlavní tratě vrací stále do téhož nádraží, může osobní provoz ozvláštnit simulace přípojů do jiného města, které vyjedou ze skryté části v době průjezdu prvního vlaku po širší trati (a tudíž v době, kdy se nachází pod napájením z druhého zdroje) a vyčkají jeho příjezdu ve stanici, aby se opět vrátily do skryté části.

Panelové segmenty mohou být zhotoveny z 10 mm silné základní překližky, na niž vybudujeme dvoupatrovou nástavbu pro viditelnou i skrytou část

kolejiště. Každé ze spodních pater může sloužit různým účelům, přičemž odkládacích ploch je vhodné mít co nejvíce.

Důsledně musejí být provedena spojení kolejí a terénu mezi pevnými a sklápěcími segmenty, bez nichž se toto kolejiště asi těžko obejde (pouze v případě, že přístup ke kolejišti bude proveden například schodištěm, ústicím ze spodního patra budovy doprostřed modelových panelů, si lze představit jejich pevné provedení). Ke spojení segmentů mezi sebou slouží vždy minimálně dva velké šrouby. Pokud se modelář bude řídit mezinárodními standardy provedení modulů, může potom své dílo v případě potřeby uplatnit i na výstavách a modelářských srazech, věnovaných stavbě modulových kolejišť.



61. Rohová sestava

Na třech základových deskách patřičné délky (obě krajní 200 x 45 cm, střední spojovací segment 75 x 75 cm), uspořádaných do tvaru L, lze rozvinout zajímavý provoz mezi dvěma koncovými stanicemi, jenž se dá označit za jeden z nejmodelovějších a nejbližších skutečností, jaké vůbec můžeme vytvořit. Přitom toto kolejiště nevyžaduje tolik prostoru v místnosti jako kolejiště obdelnikového tvaru a v případě potřeby lze snadno složit - podle konstrukčního stavebního řešení buď svise ke stěně, anebo do několikaposchodového regálu. Je to tedy výhodný námet pro modeláře s nevelkými prostory k dispozici. Je-li kolejiště zasazeno do rámce rohové nábytkové sestavy, může vytvořit i zajímavý doplněk ostatních „běžných“ předmětů.

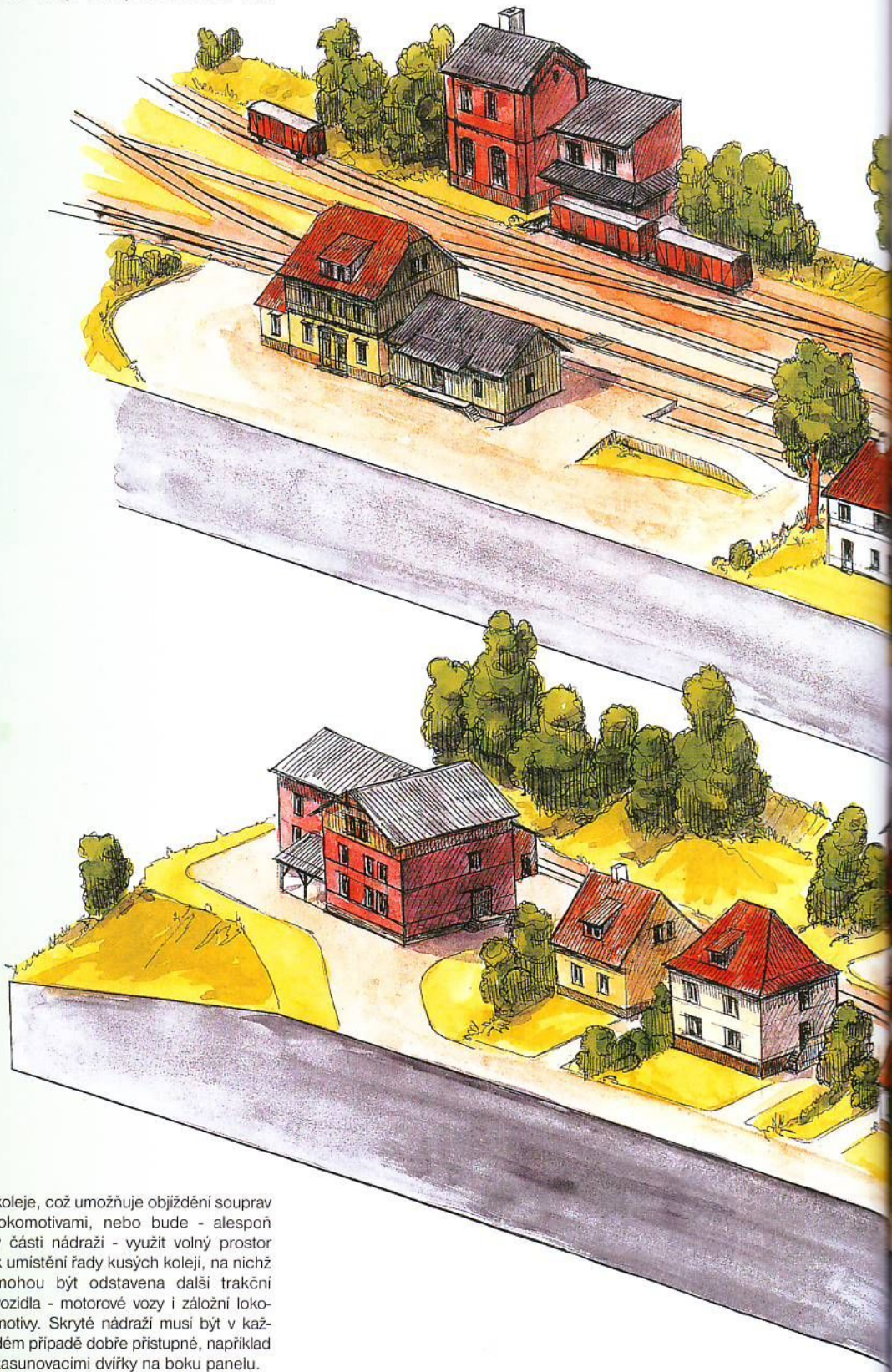
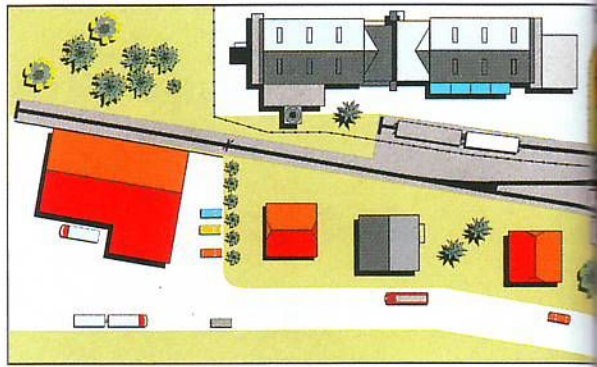
Provoz představuje široké možnosti obsluhy dvou koncových nádraží, mezi nimiž je vytvořen výškový rozdíl - v našem konkrétním modelu 15 cm. Navíc spodní stanice (na obrázku vpravo) je pro zvýšení možnosti provozu úvratí, zatímco horní stanice (vlevo) tvoří typické koncové nádražíčko místní tratě, vybavené remizou o dvou stáních a dokonce čtyřmi kusy koleje (včetně zakončení kmenové koleje), na nichž může probíhat vykládká různých druhů zboží a přepravovaných substrátů. Lze tak naznačit, že v přilehlém městečku fungují například mlékárna, pivovar, sklad paliv, zemědělský podnik s rostlinnou i živočišnou výrobou a další typické provozy, které za příznivějších časů vždy využívaly služeb železnice. Naznačené sypané peróny není nutné modelovat přesně v této délce, pokud se rozhodneme zajišťovat dopravu motorovými vlaky, anebo jejich konce necháme „zarůst“ travou. Stejně tak silnice nemusí vést po celé délce panelů a může být naznačena jako komunikace nižší třídy.

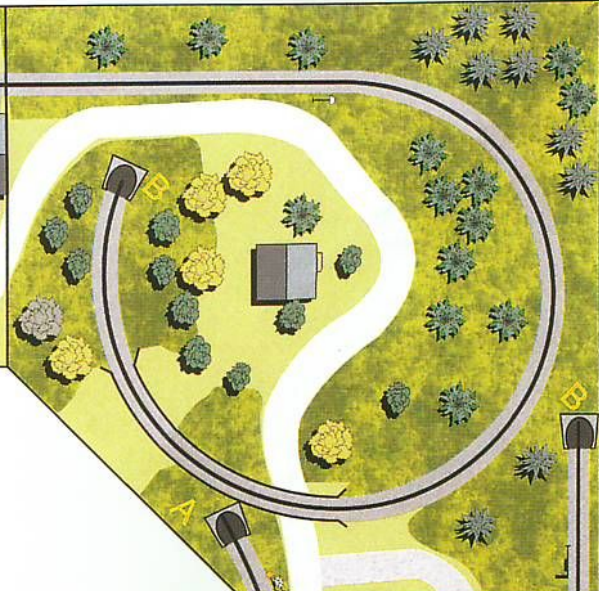
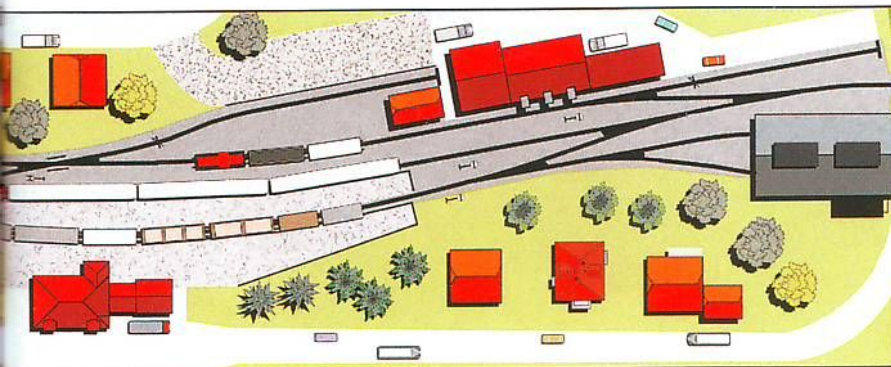
Spodní úvratňová stanice je obohacena o možnost provozu ucelených cisternových vlaků ke skladu PHM a dlouhých souprav zavřených či chladirenských vozů, přistavovaných k vykládce a nakládce na několika kusých kolejích. V horní stanici budou - v případě modelování IV. epochy provozu - asi částeční hosty (mimo univerzálně použitelných zakrytých vozů) vysokotěsně otevřené vozy (řady Es aj.), vezoucí uhlí, dřevo a pisek, a také samovýsné vozy (pisek, zrniny apod.). U některé z kusých kolejí bude vhodné umístit pásový nakladač nebo blok samovýsných zásobníků. Před budouvými remizy by nemělo chybět vybavení pro nejnnutnější provozní úkony, spojené s provozem parních lokomotiv a motorových vozů (viz modelářská příloha Stavba depa).

Z hlediska elektrického napájení kolejiště připadá v úvahu - vedle digitálního provozu - rozdělení koleji na tři samostatně napájené a ovládané okruhy - každého z nádraží a jeho přilehlého traťového úseku zvlášť, a mimo to separátní napájení skryté části ve středním segmentu. Návěstidly je na tomto kolejišti vhodné šetřit - kromě obou mechanických návěstidel na vjezd do úvatřové stanice (a případných

světelných nebo rovněž mechanických návěstidel odjezdových) se provoz v horní stanici bude řídit podle předpisu D3, tj. za použití pevných tabulek (lichoběžníkové tabulky na místě vjezdového návěstidla a tabulky s křížem namísto předvěsti).

Skryté nádraží ve spodní úrovni segmentu s koncovou stanicí místní tratě je možné řešit buď tak, že se jeho koleje sbíhají do kmenové kuse

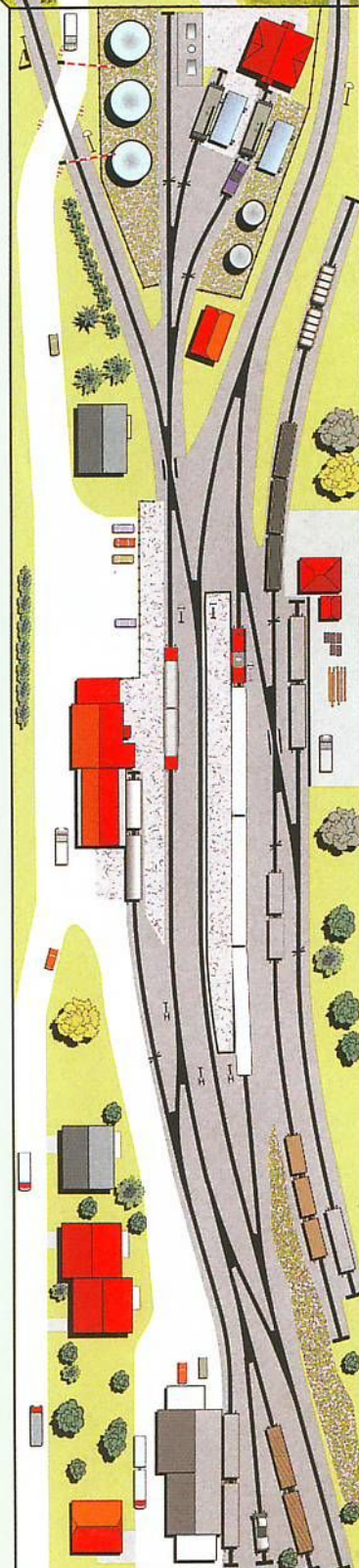
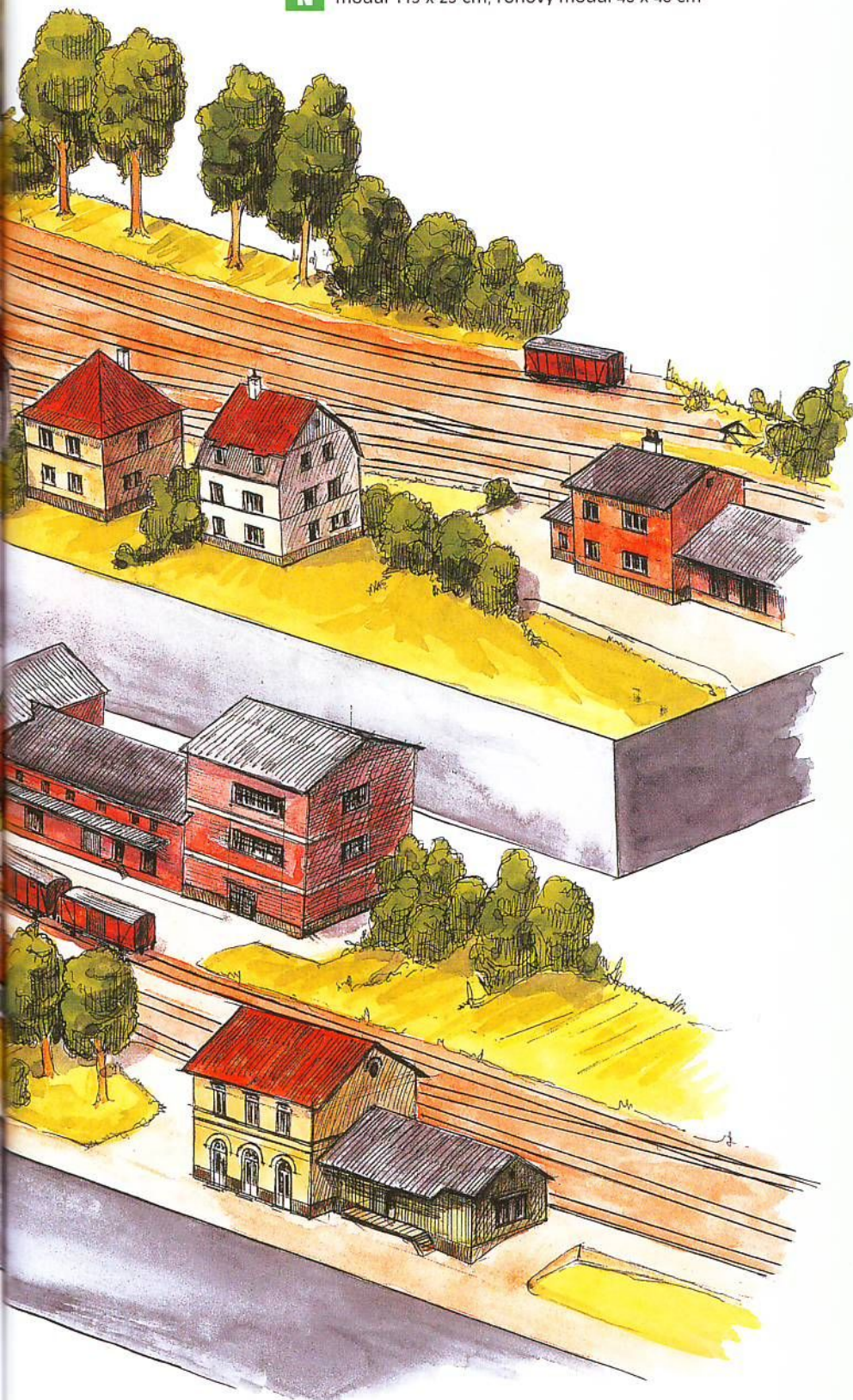




HO modul 200 x 45 cm, rohový modul 75 x 75 cm

TT modul 150 x 35 cm, rohový modul 55 x 55 cm

N modul 115 x 25 cm, rohový modul 40 x 40 cm



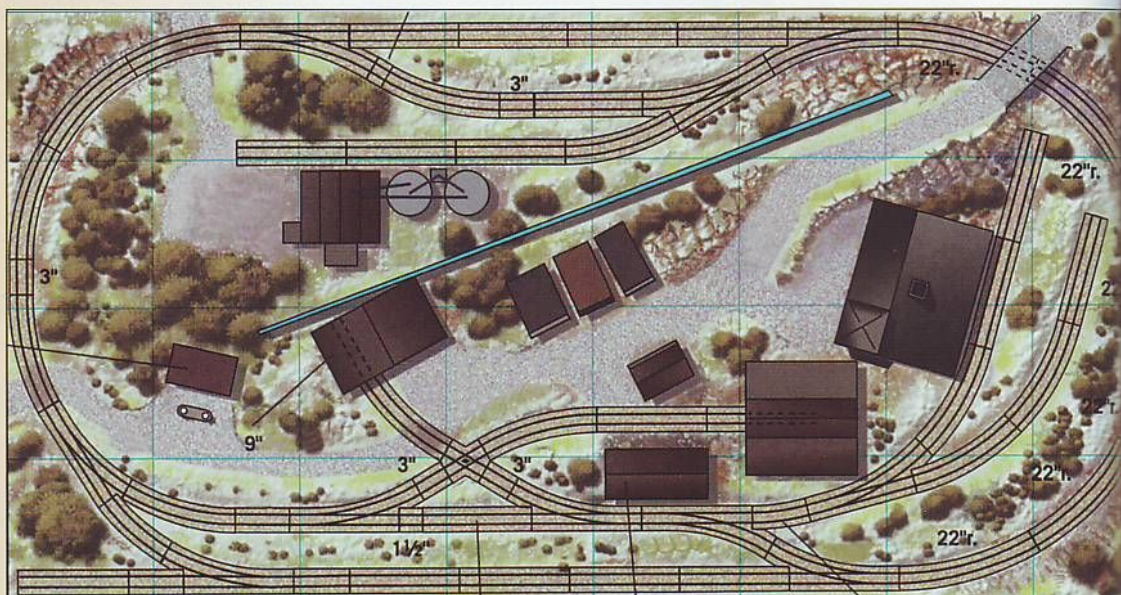
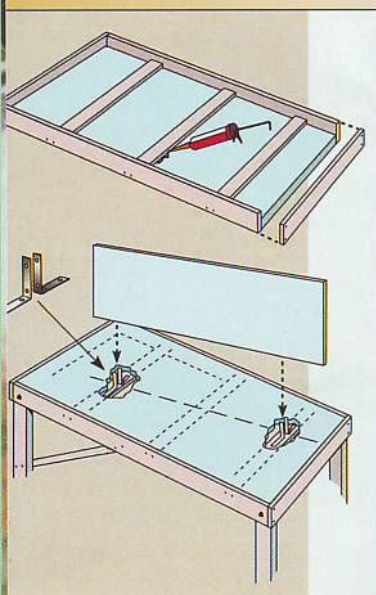
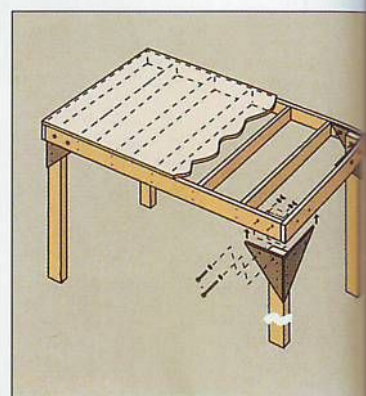
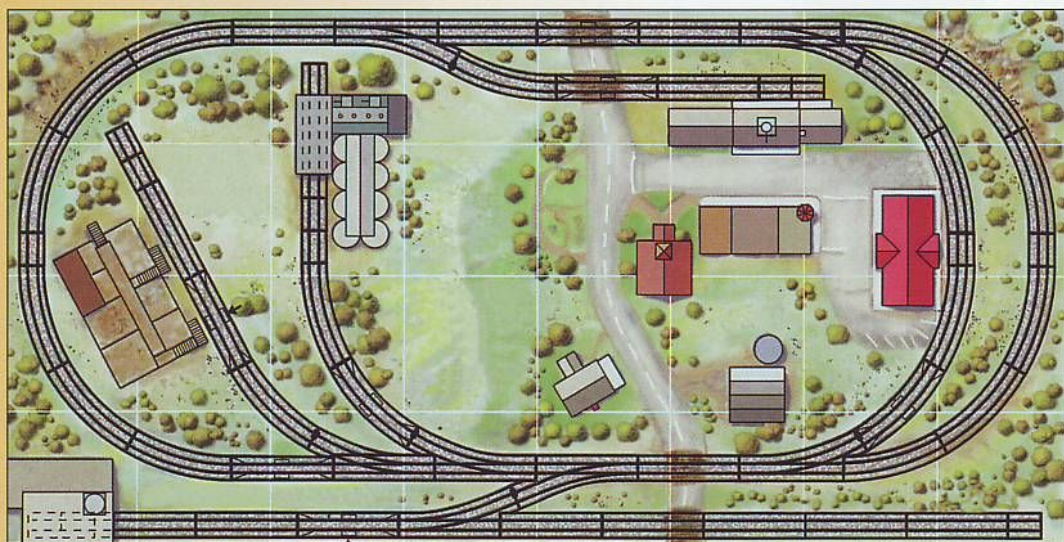
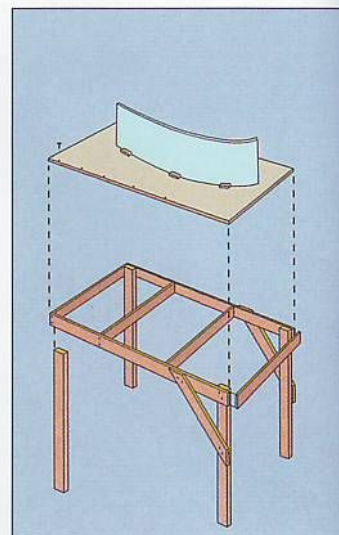
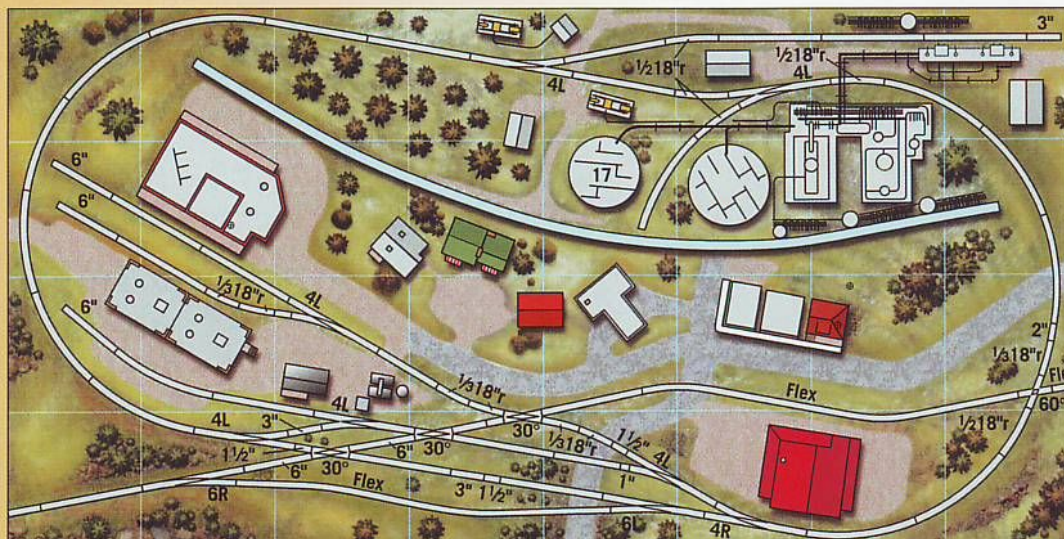
G

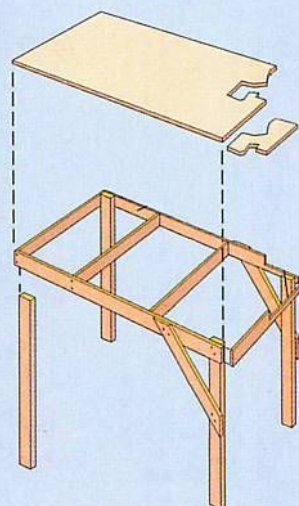
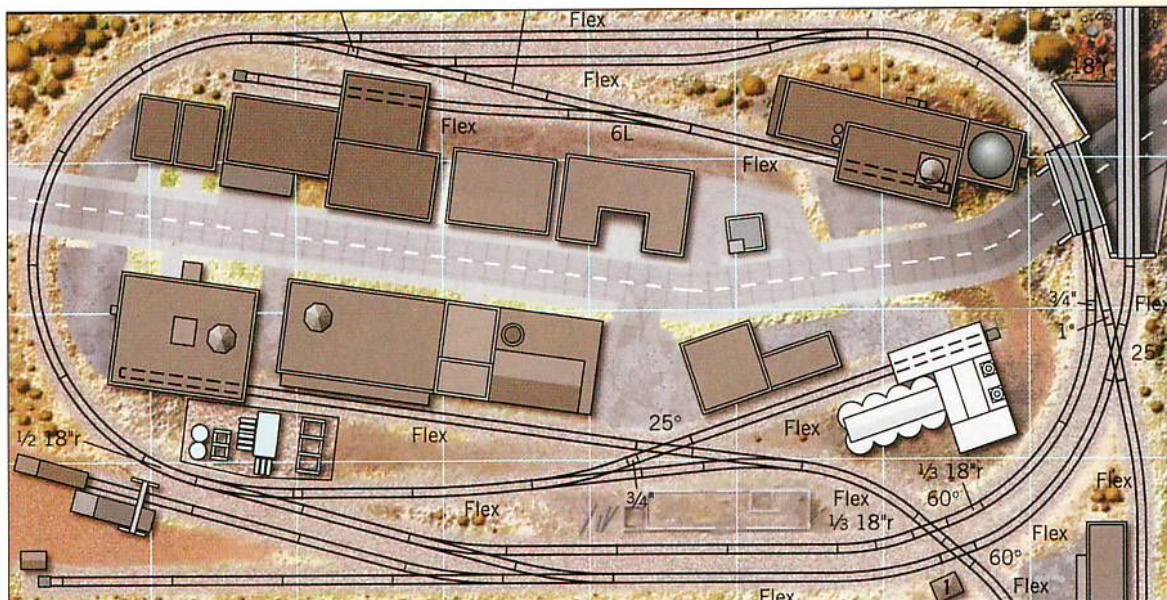
Plánky kolejišť amerických železnic





62. Začínáme s modely amerických železnic

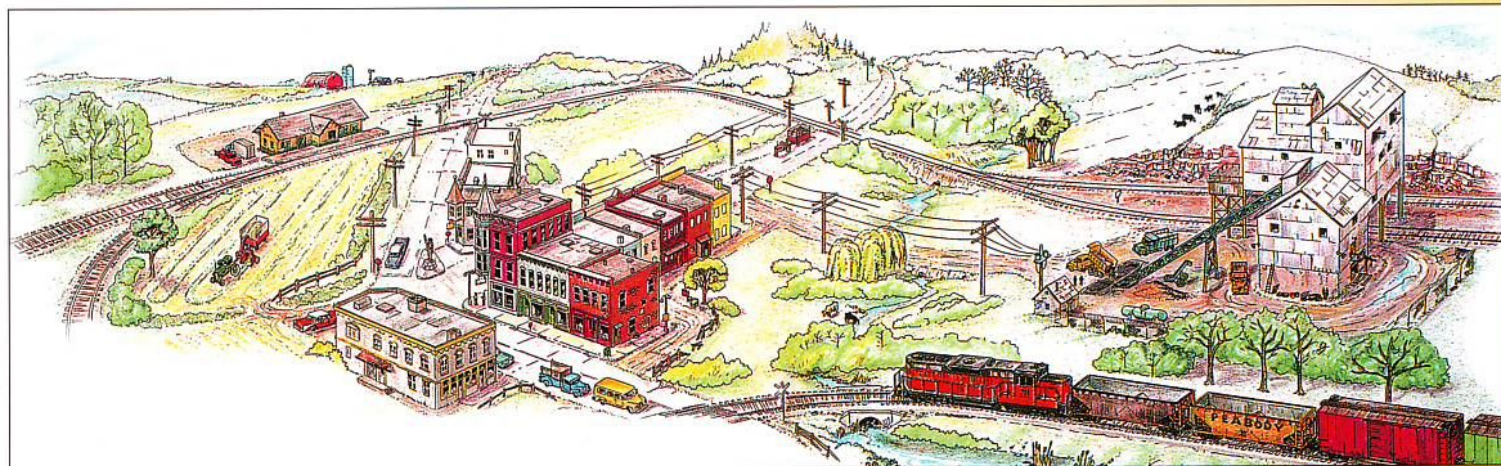
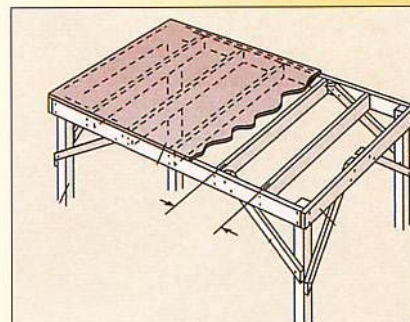
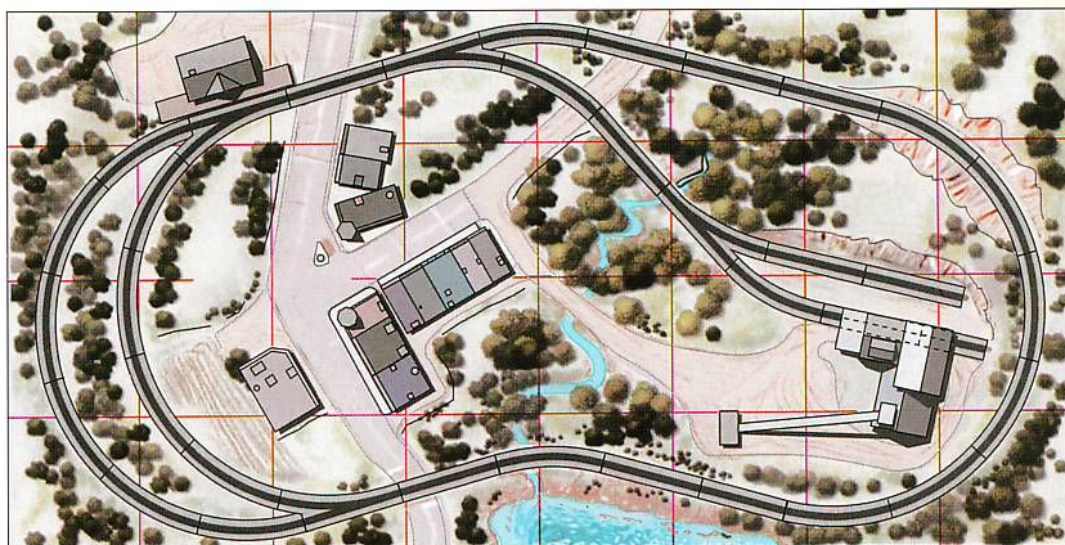


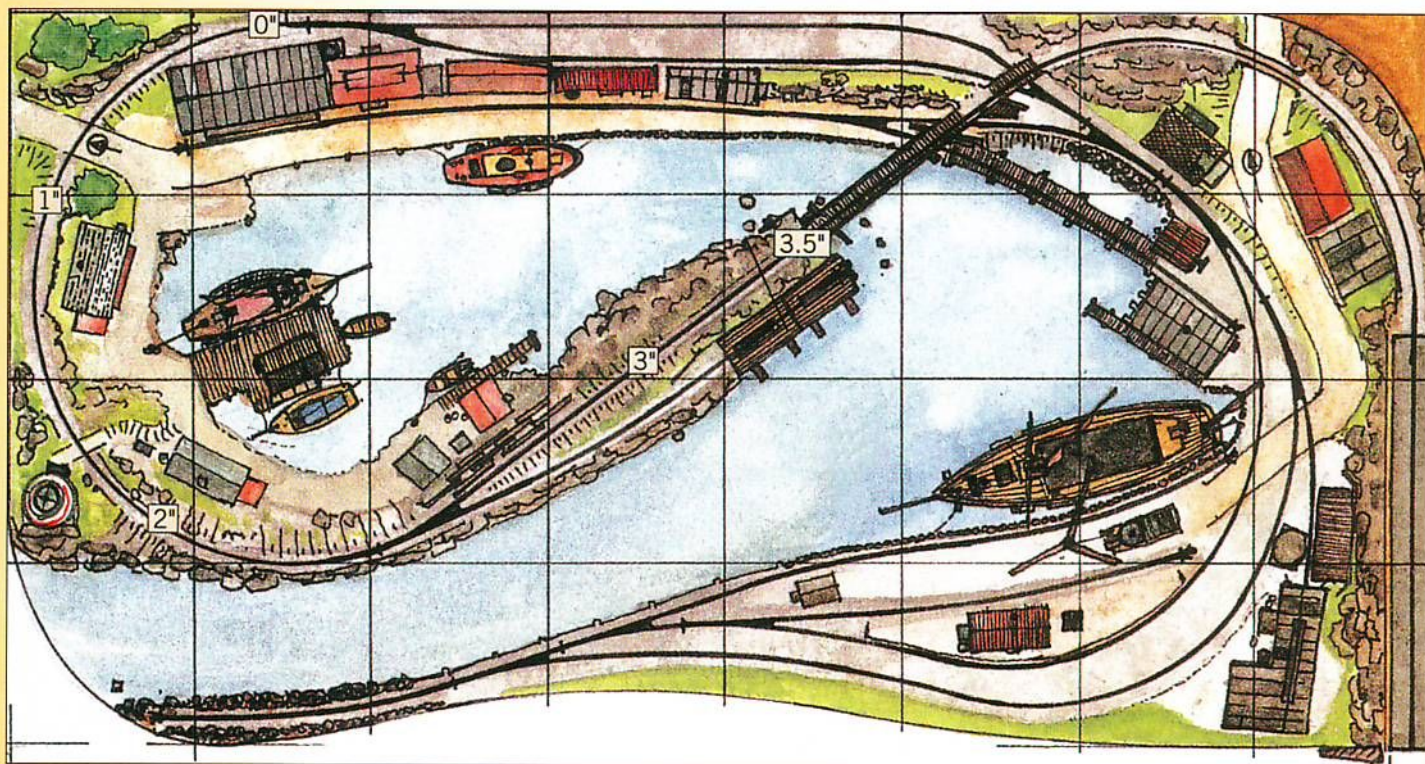


Kolejiště amerických modelářů je charakteristické celou řadou specifik. I ta nejmenší se snaží vypadat maximálně věrně, při jejich tvorbě je používáno v hojně míře přírodních materiálů, málokdy je kolejiště tvořeno pouze kolejovým oválem. Pokud tomu tak je, snaží se jej modeláři opatřit kulisou, která nám tento nemodelový útvar rozděluje na dva samostatné celky. Tím pádem již nemusíme pozorovat vlak kroužící po okruhu, ale vždy pouze v jednom z jeho úseků. Mnohdy je krajina za kulisou zcela jiného rázu, což by bez použití tohoto triku nebylo možné.

Na malých amerických kolejištích je také téměř vždy vyloučena osobní doprava. Železnice v USA lokálními tratěmi s přepravou osob rozhodně neoplývá. A dálková osobní doprava se na malém prostoru znázorňuje špatně. O to více se mohou železniční nadšenci vyřádit v modelování nejrůznějších vlečků do průmyslových závodů a skladů, neboť tento druh dopravy je zde stále velmi populární. Vlečky tu bývají navíc různě rozvětvené, koleje vedou mnohdy přímo až do továrních hal a závodů, což poskytuje řadu možností k věrnému ztvárnění a zajímavému provozu.

Stavba železničních tratí se zde vždy řídila poněkud jinými zákonitostmi než u nás, takže používání nejrůznějších krkolomných křížení, odbočení a přejezdů vychází z reálných situací na těchto železnicích.

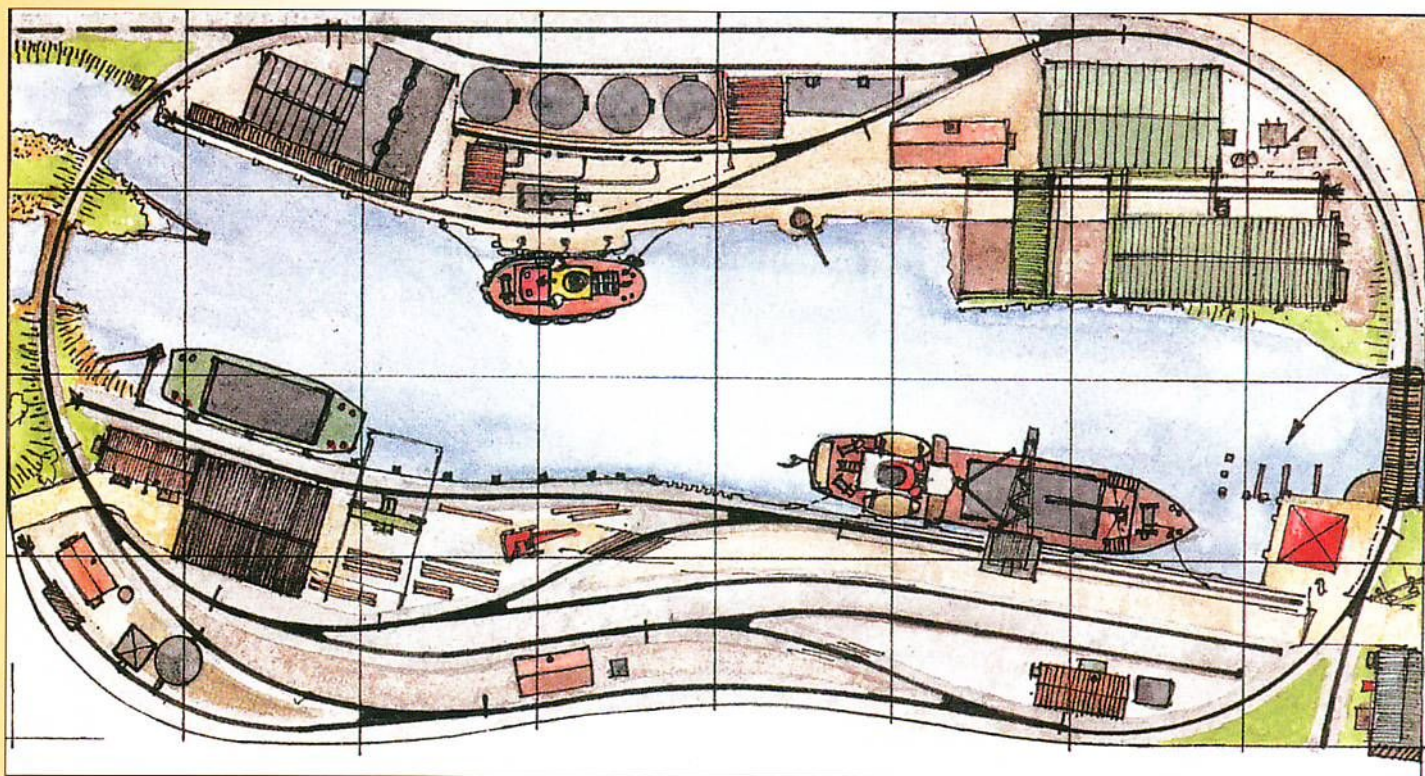
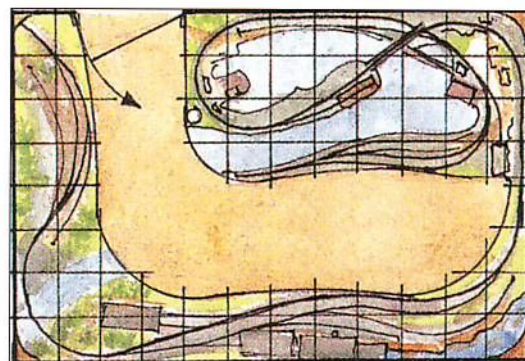


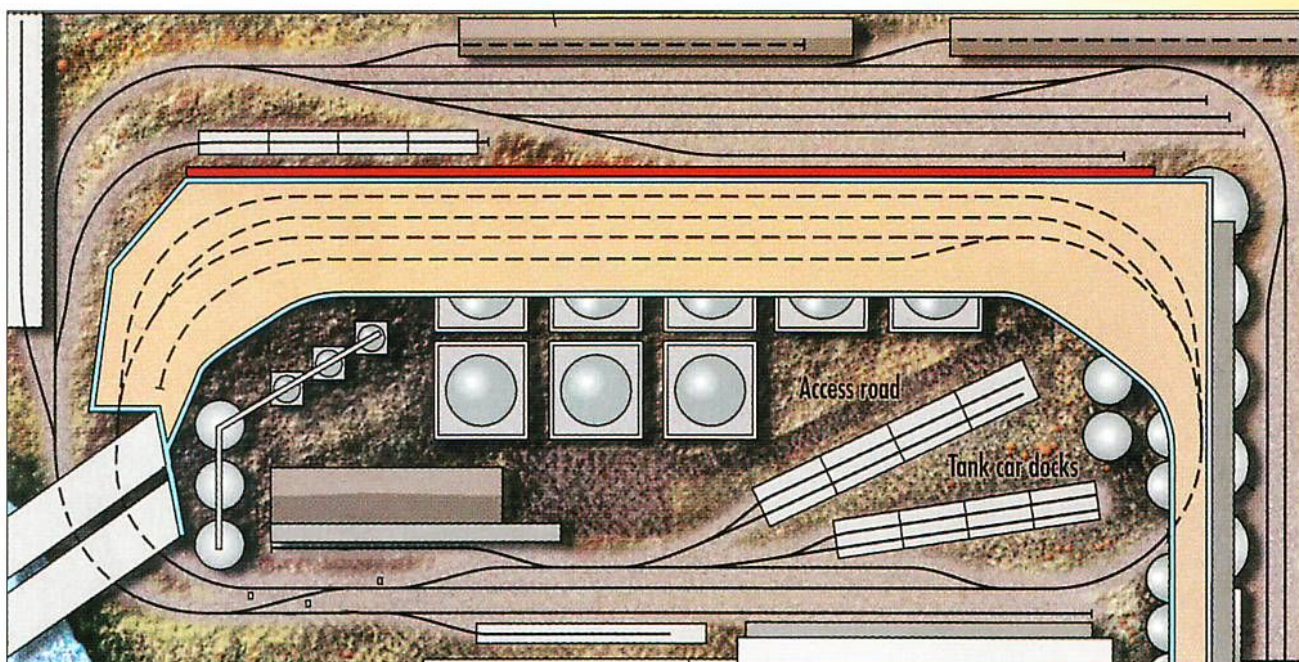


Nezřídka se na amerických kolejích vyskytuje přímořský či říční přístav nebo překladiště. Kombinovaná doprava, kdy se zboží a nejruznější produkty překládají ze železnice do lodi či naopak zde má dlouhou tradici. Oblíbené jsou zejména motivy z přelomu minulého století, kdy dýchavičné parní lokomotivy posunovaly v těchto přístavech soupravy naložených nákladních vozů.

Zmíněné situace ostatně znázorňují i tyto dva plánky. Obě kolejisté mají dostatečný počet kolejí pro odstavení nákladních vozů a obě mají připravenou výtahovou kolej, pomocí které lze toto kolejíště napojit na další případné moduly, nebo kudy lze toto kolejíště dále rozšiřovat.

I na těch nejmenších kolejích však vychází téměř vždy jejich motiv z reálné situace, znázorňují tedy konkrétní stanici, konkrétní přístav či překladiště. Těto skutečnosti je pak podřízen i celý projekt, neboť všechny stavby, budovy a zařízení musejí odpovídat skutečnosti. Z tohoto důvodu američtí modeláři příliš nespolehají na výrobce plastických stavebnic budov a doplňků, ale dávají přednost vlastní stavbě, kde je jako materiál upřednostňováno dřevo, řada doplňků je potom na kolejích vytvořena z kovu. Na fotografiích pak takového výtvaru lze jen stěží rozeznat od originálu. Tak ostatně působí i řada záběrů, které v této části publikujeme.





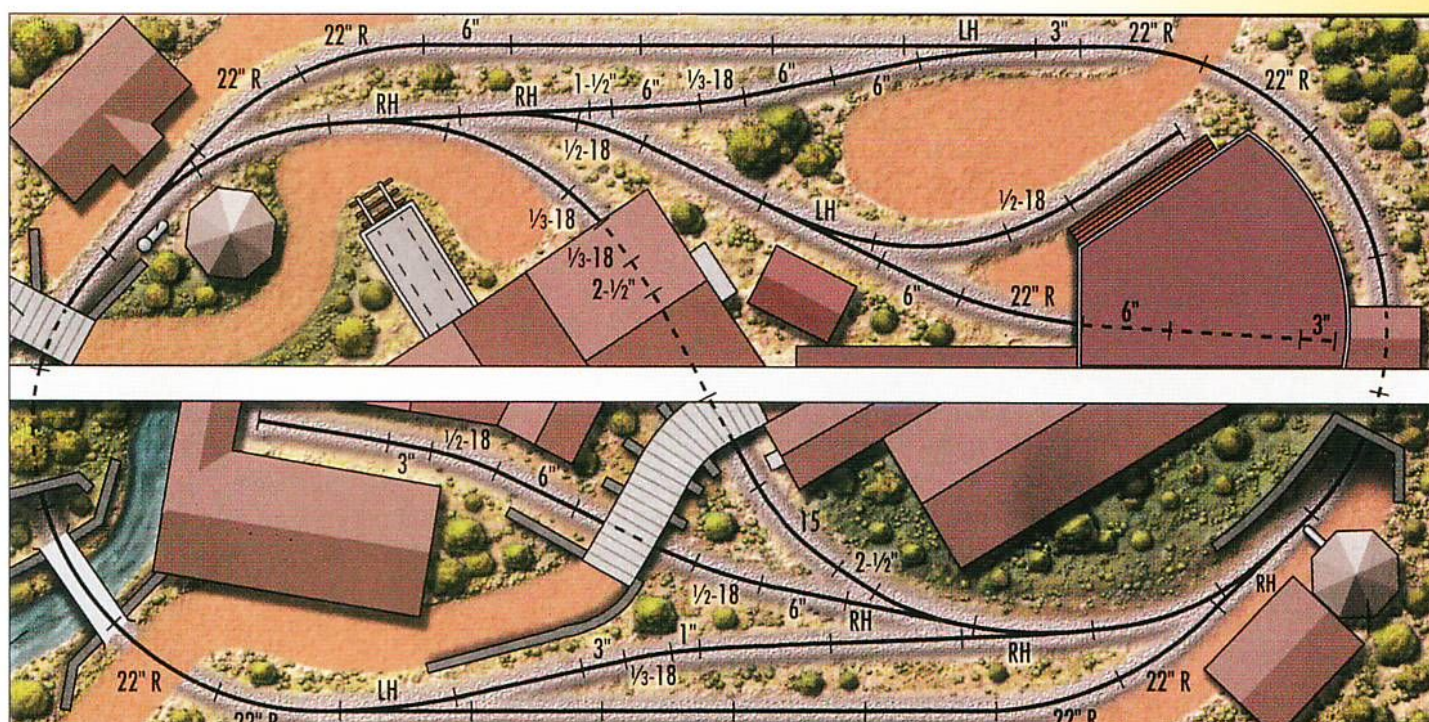
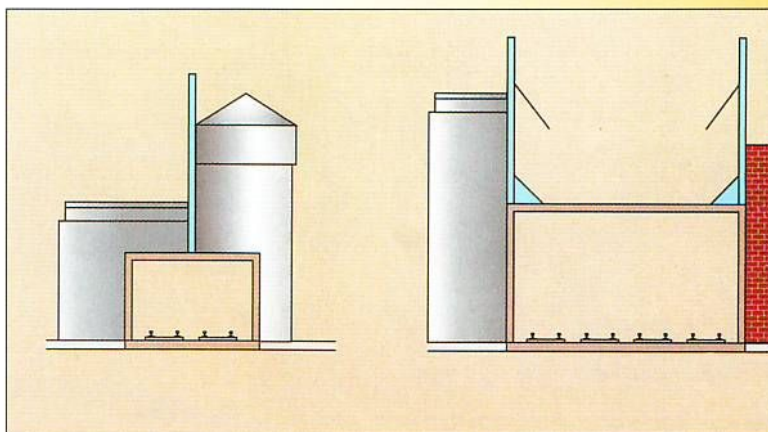
Dvě typické ukázky malých kolejíšť průmyslových závodů

Tovární vlečka velké chemické rafinerie umožňuje přistavování prázdných vozů a následné řazení plných vozů do ucelených souprav. K odstavení vozů slouží i „tovární útroby“ uvnitř kolejíště, za nimiž je kulisa oddělující tento závod od seřadovacího nádraží. I takto poměrně jednoduché kolejíště může být zpracováno přesně dle skutečnosti a obsazeno autentickými modely lokomotiv a vozů. Díky netradičně pojatému skrytému nádraží je umožněno střídání a výměna dostatečného počtu ucelených souprav nákladních vozů o přiměřených délkách, další manipulační a odstavné koleje umožňují provádět požadovaný posun, přesně jako ve skutečném provozu.

Další námět pochází ze zlatého věku železnice. I zde hrají hlavní roli dva výrobní závody, které jsou obsluhovány vlastními továrními vlečkami. Kolejíště

je opět v podélné ose rozděleno kulisou tak, aby v obou jeho částech mohl probíhat samostatný provoz a oba celky se přitom vzájemně opticky nerušily. Oba závody jsou současně „neviditelné“ propojeny společnou kolejí. Díky kulise však pozorovatel vidí pouze vlak, zajiždějící do jedné z výrobních hal, v opačném případě zajiždějící pod most.

Také návrh tohoto kolejíště vychází svým námětem z reálné železnice. Aby i takto malá kolejíště působila co nejvěrohodněji, jsou všechny modely budov zhotoveny vlastnoručně, přesně dle stavebních zvyklostí té doby. Stavebním materiálem je i v tomto případě poncejvíce dřevo, krajina kolem tratě je zhotovena z přírodních materiálů. Přiměřená patina železničních vozidel a budov dodá celému dílku punc věrohodnosti.



H

Realizovaná kolejiště amerických modelářů





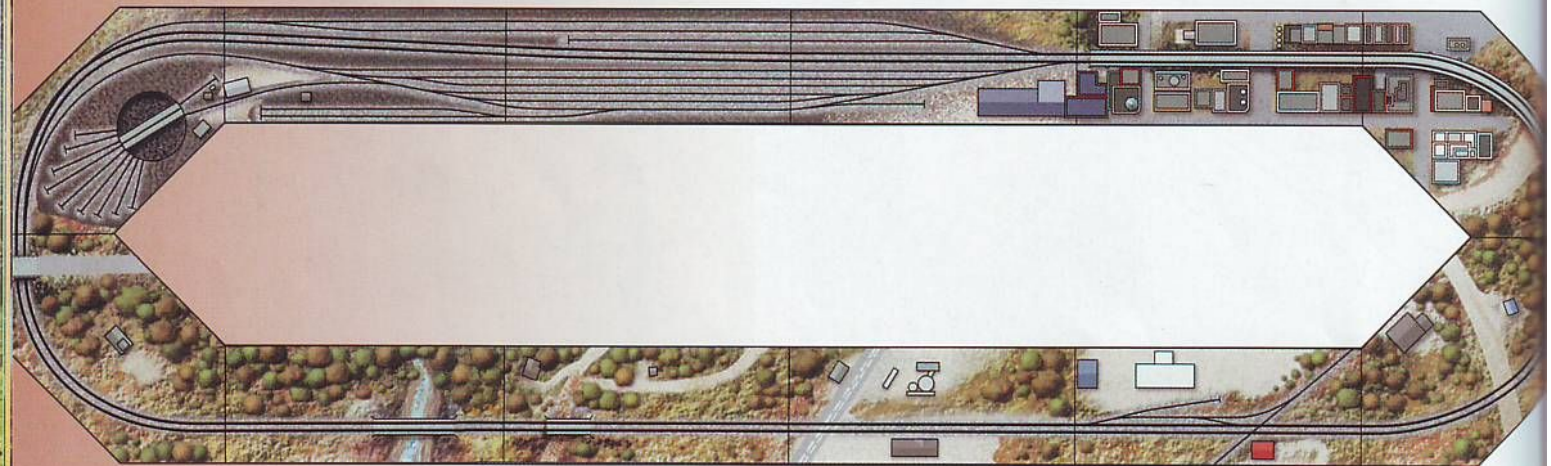
63. The Midwest Valley



Model nebo skutečnost? Tuto otázku si jistě položí mnohý z vás, kteří se zadíváte na některé fotografie zde uváděných kolejišť. Platí to i o kolejišti Midwest Valley, které je výsledkem práce členů jednoho klubu. Jako předlohu si zvolili typickou krajinu amerického Středozápadu. Provozována jsou zde vozidla od 50.let minulého století po současnost.

Toto období podstatně ovlivnilo technický projekt kolejiště a jednoznačně určilo jeho modulovou výstavbu. Koncepte jednotných modulů byla dodržena, což dává možnost zaměňovat moduly v souladu s právě provozovanými modely. To mělo přirozeně i konstrukční dopady na rozvody elektrických a řídicích signálů a jejich kompatibilitu. Kolejiště je posta-

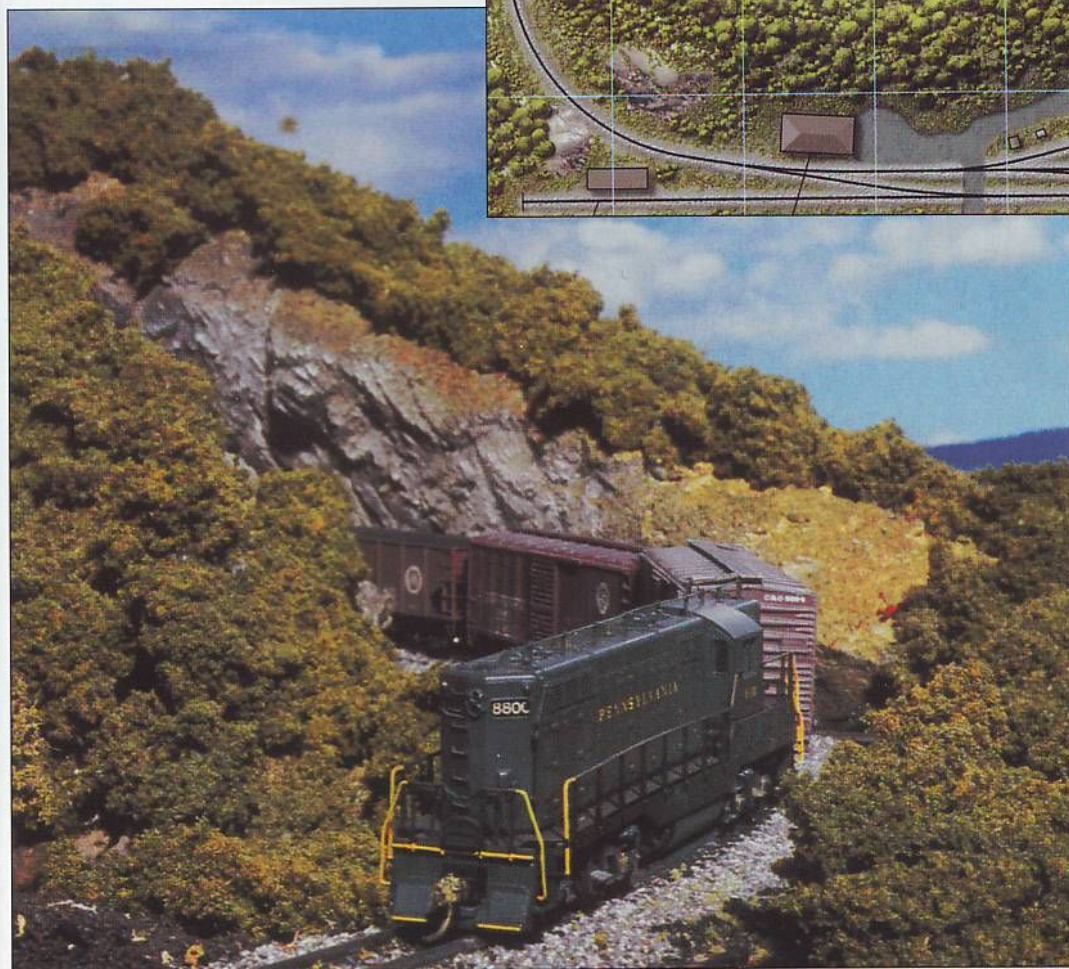
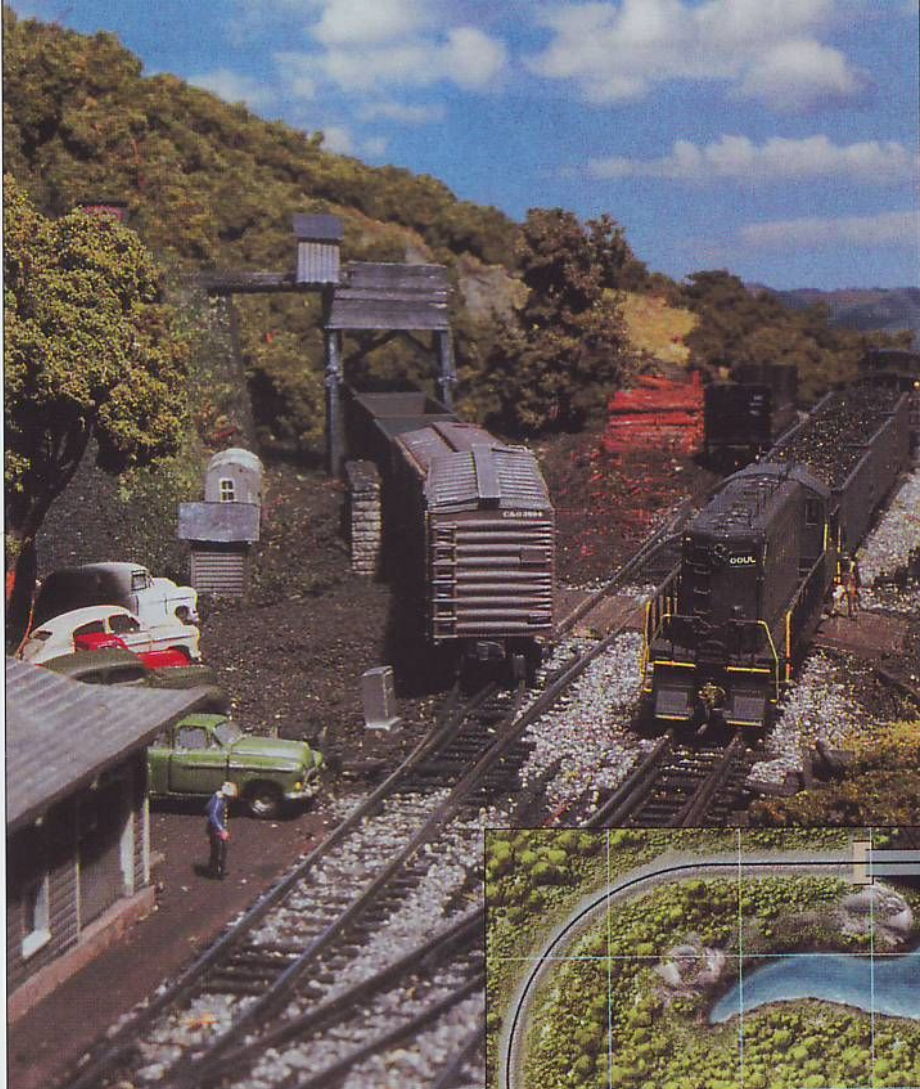
veno ve velikosti H0 a má rozměry 2,85 x 9,75 m. Sestaveno je z modulů o velikosti 70 x 180 cm. Délka hlavní dvoukolejné tratě činí 21 m. Kolejiště jako stvořené pro provoz ucelených souprav osobních a nákladních vlaků v autentických délkách.



64. A small slice of the Pennsy

Montadonská spojka je část železničního systému Pennsylvanie, spojující Lewisburg s Bellefonte. Na rozdíl od hlavních tratí, kde se táhnou nekonečně dlouhé stupy nákladních vlaků s několika lokomotivami v čele a navíc i ve čtyřech souběžných koleji, montadonská spojka slouží jako železnice sbírající produkty z přilehlých oblastí. Těži se zde vápenec, uhlí, ruda, ale také dřevo. Najdeme zde také mléčné farmy, papírový a nábytkářský průmysl. Vlaky jsou relativně krátké, takže tu najdou své uplatnění i malé parní a motorové lokomotivy.

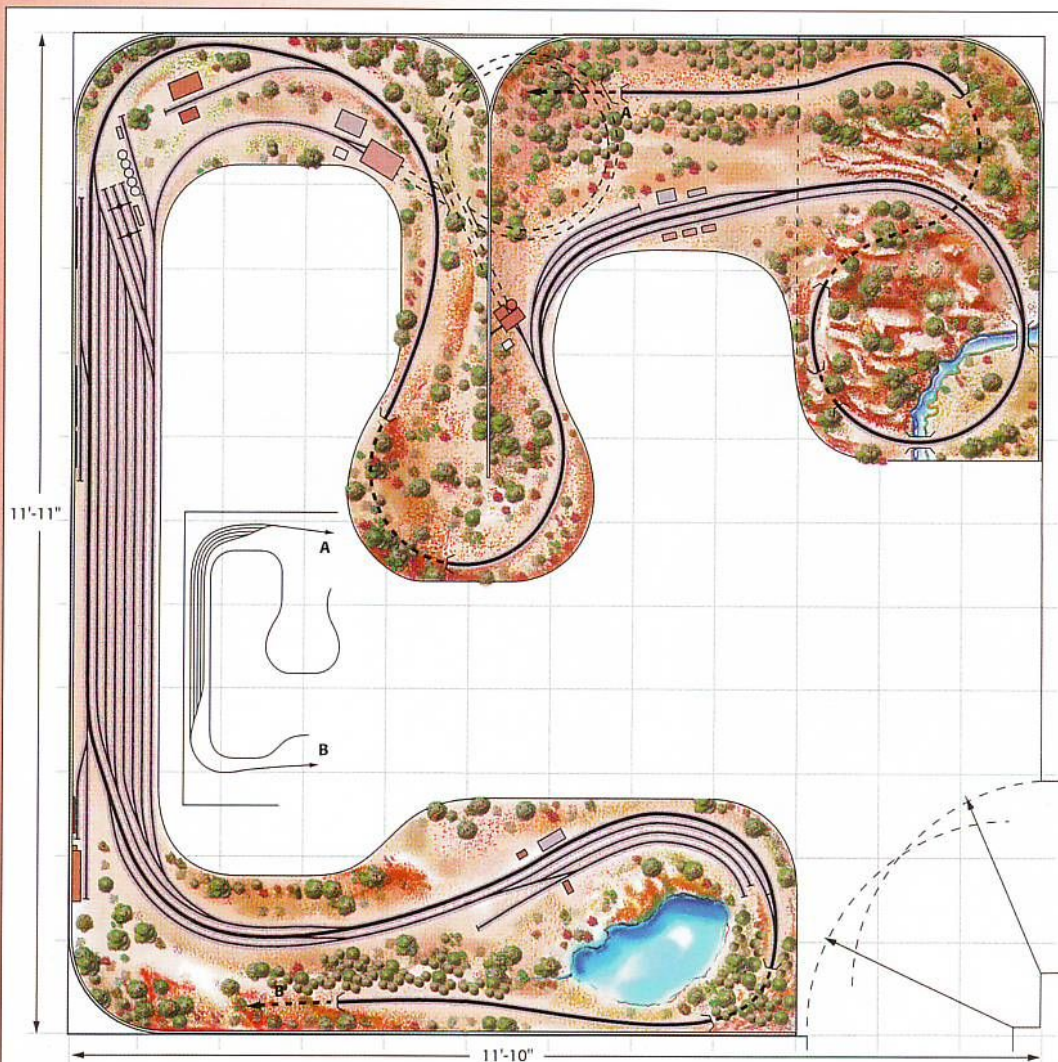
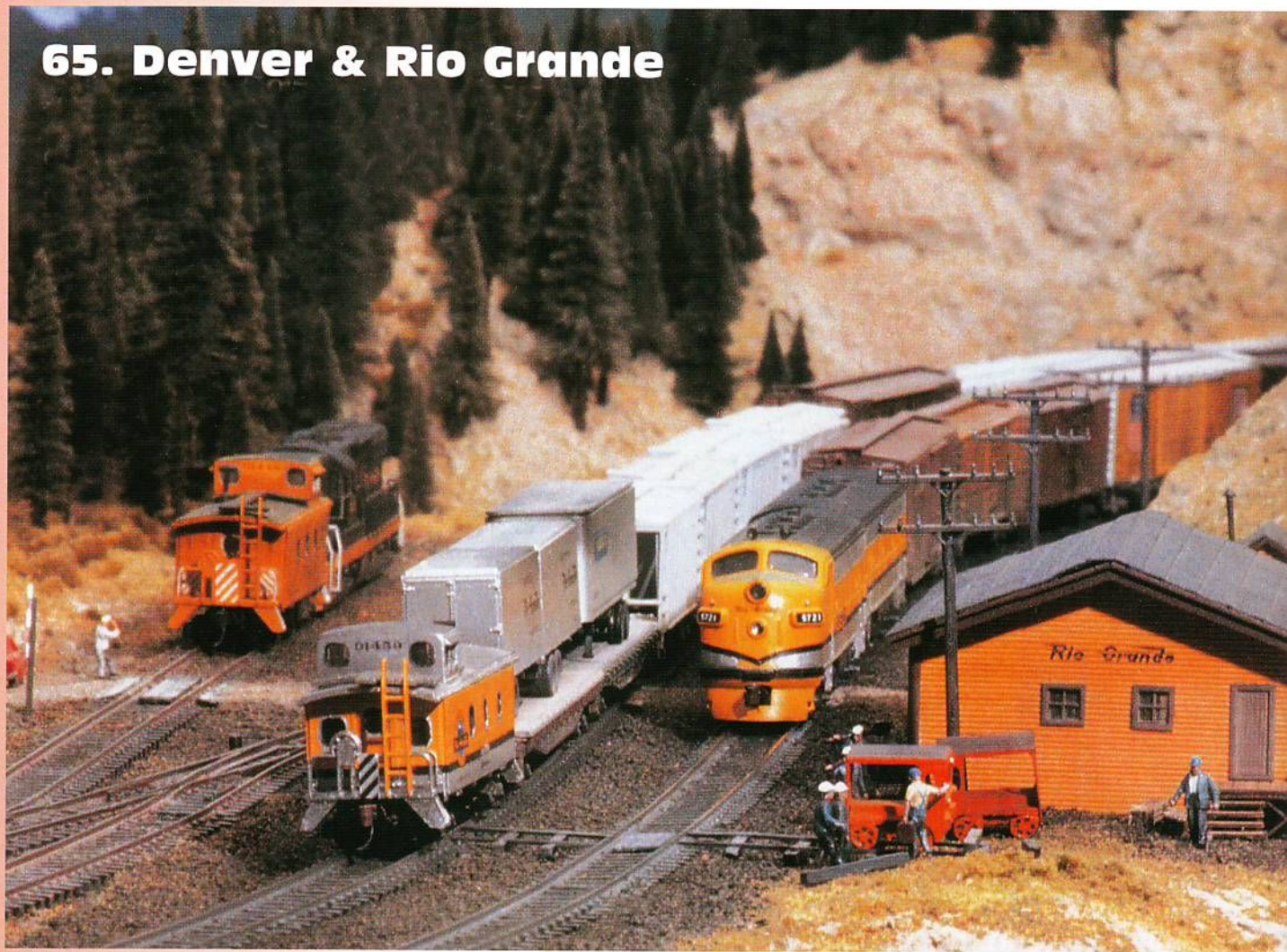
Bylo snahou vytvořit takové kolejiště, které by vyhovovalo těmto požadavkům a zároveň by umožnilo experimentovat s různými typy vozového parku. Pro realizaci záměru byla zvolena velikost N. Kolejiště má rozměry pouze 60 x 120 cm, přes svoji jednoduchost je ale velmi efektivní - s hlavní trati, výtažnou a odstavnými kusými koleji. Toto řešení



umožnilo věnovat se scénickým prvkům a celkovému dojmu.

Kolejiště je rozděleno zalesněným horským hřbetem na dvě části. Do strmých roklí na obou koncích se velmi elegantně vešly tunely, umožňující použití co možná nejmenších poloměrů oblouků. Na jedné straně kolejiště najdeme malou průmyslovou zónu, na straně druhé kamenný obloukový most s kusou kolejí. Na kolejišti je realizován věrohodný provoz zaměřený na obsluhu průmyslových objektů. Zabezpečeny jsou rovněž skládka uhlí a nakládka dřeva zpracovávaného na buničinu. Zkrátka nepřišla ani láskyplně ztvárněná příroda, která působí nenásilným, realistickým dojmem.

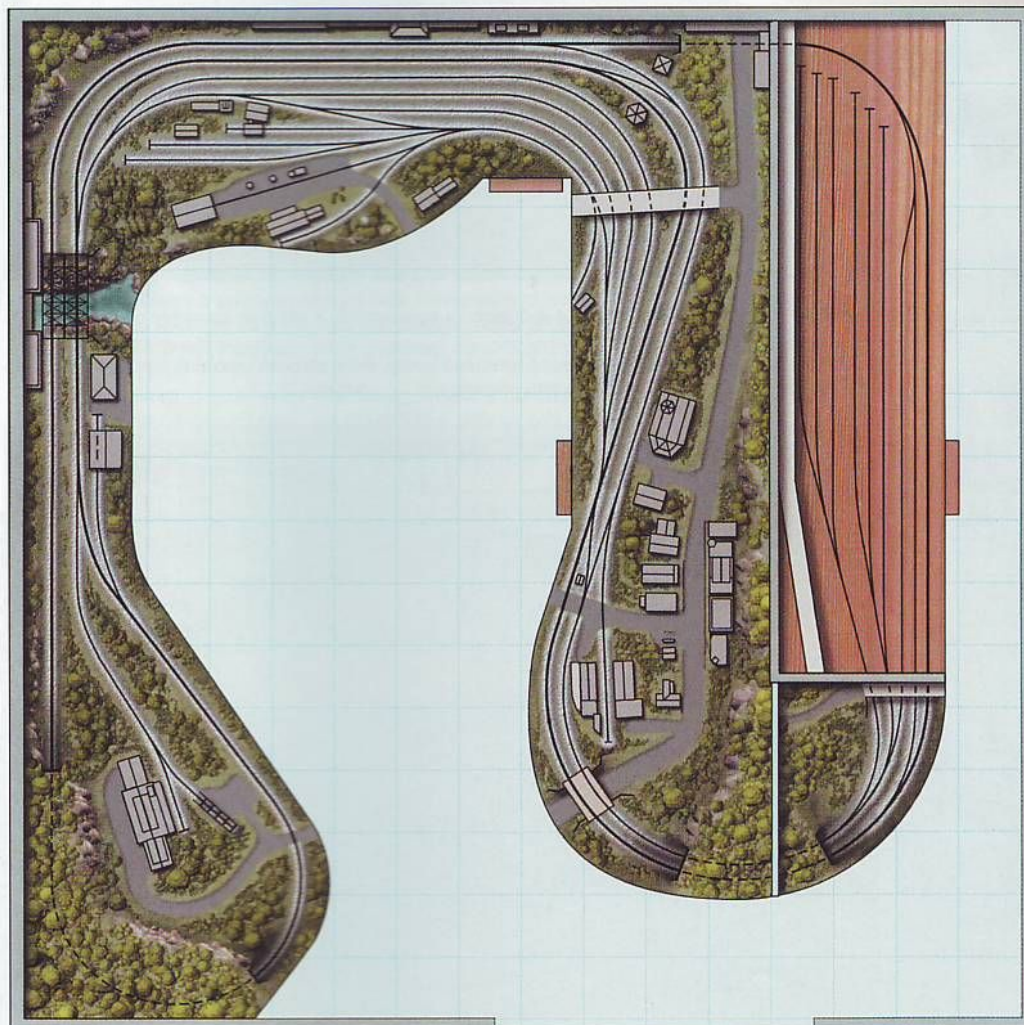
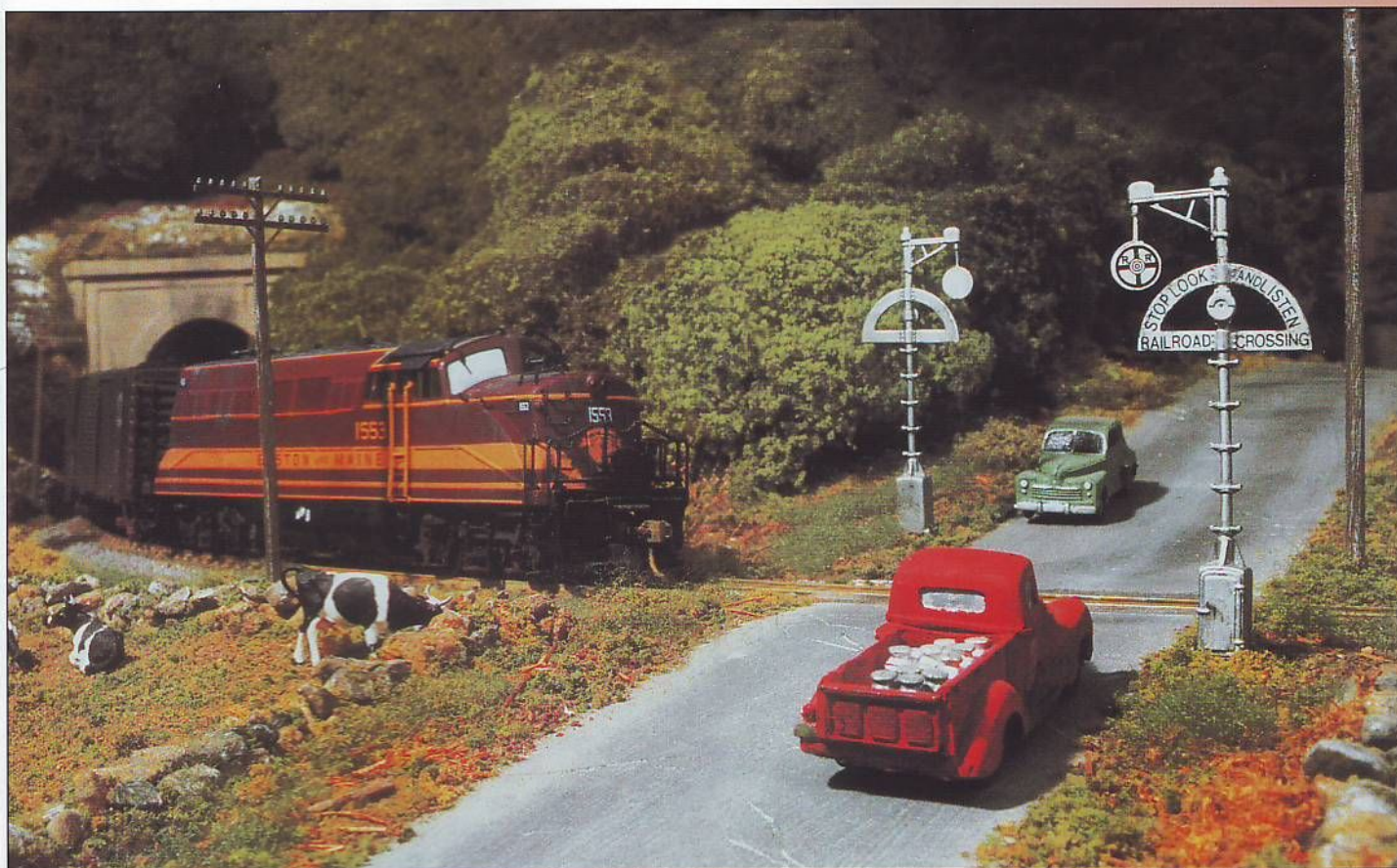
65. Denver & Rio Grande



Nedostatek místa je i nám dobře známým problémem, a tak ani trochu nepřekvapí, jaká originální řešení s sebou přináší. Podívejme se, jak tuto problematiku zvládl jeden americký modelář. Jeho původní kolejiště ve tvaru písmena L mělo ve velikosti N rozměry 150 x 210 cm. Poté, co pro své hobby sehnal větší prostor, dal se do stavby kolejiště většího o rozměrech 360 x 355 cm. Původní kolejiště zakomponoval do kolejiště nového tak, že tvoří oba jeho současné koncové moduly (viz plánek).

Pro toto kolejiště jsou typická strmá údolí, vysoký horský masiv, říčky, jezera a mosty. Krajina je plná porostu, křovin a listnatých stromů, přesně jako drsná příroda na Rio Grande. Zajímavým prvkem použitelným i u jiných kolejišť je skrytá kolejová spirála se dvěma kolejemi. Ta má na jednom konci tepelnou elektrárnu a na konci druhém uhlí dól. Princip činnosti je jednoduchý - vlak naložený uhlím vyjíždí do elektrárny a pokračuje po jedné koleji do dolu, odkud se opět vrací plný a opačně. Prázdný vlak vyjíždí z elektrárny a vyjíždí do dolu, kde je připraven pokračovat po druhé koleji zpět do elektrárny.

66. Boston & Maines New England North Division

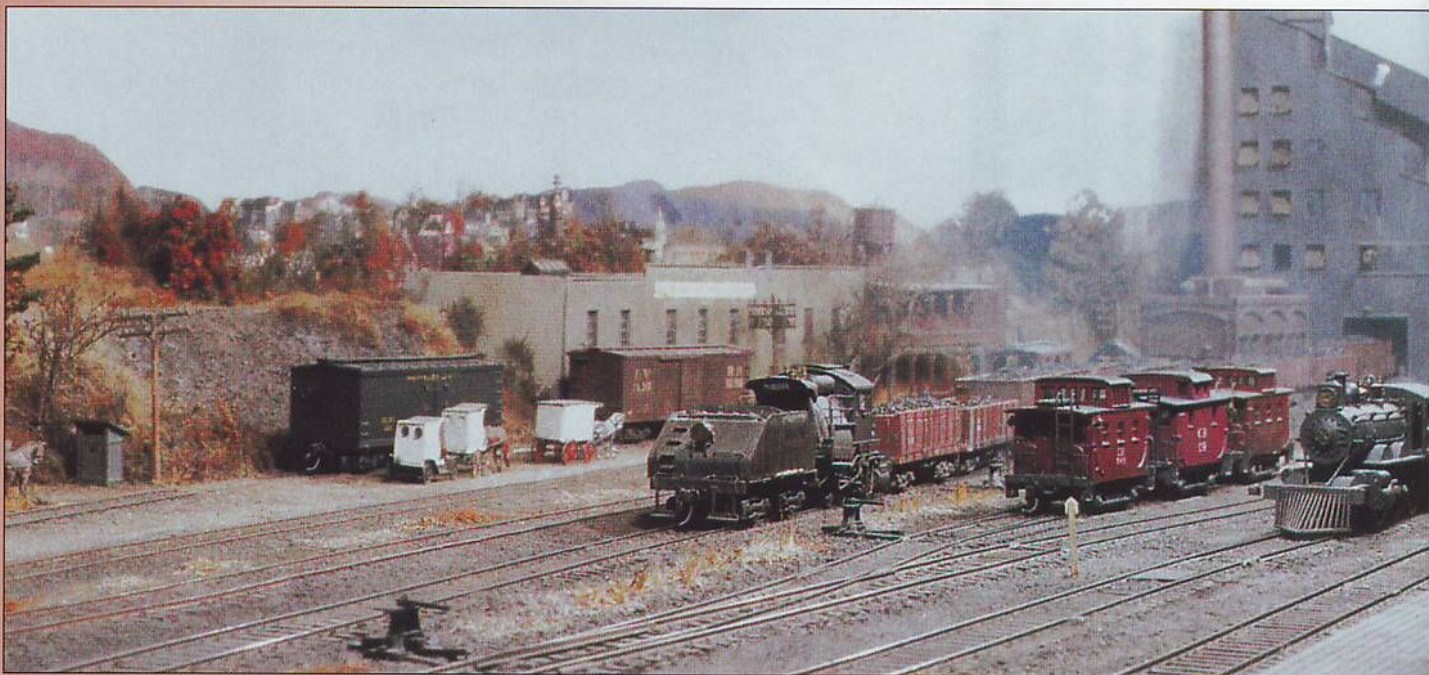


Toto kolejíště ve velikosti H0 je ukázkou dokonalé řemeslné práce a modelářského citu, kdy na dané ploše vyrostlo realisticky vyhlížející kolejíště s přehráší budov a staveb tak typických pro Novou Anglii. Příznivý dojem je umocněn jejich perfektní funkční provázaností, danou výběrem a rozmístěním staveb, aut i postav do celkového panoramatu. Každý člověk, obytný dům, továrnička i detail se schoucím prádlem vypovídají o idylickém životě v Nové Anglii v letech 1920 - 1955. Tuto idylu nabourávají technický pokrok a všude přítomná železnice, která do relativně statické pohody vnáší potřebnou dynamiku.

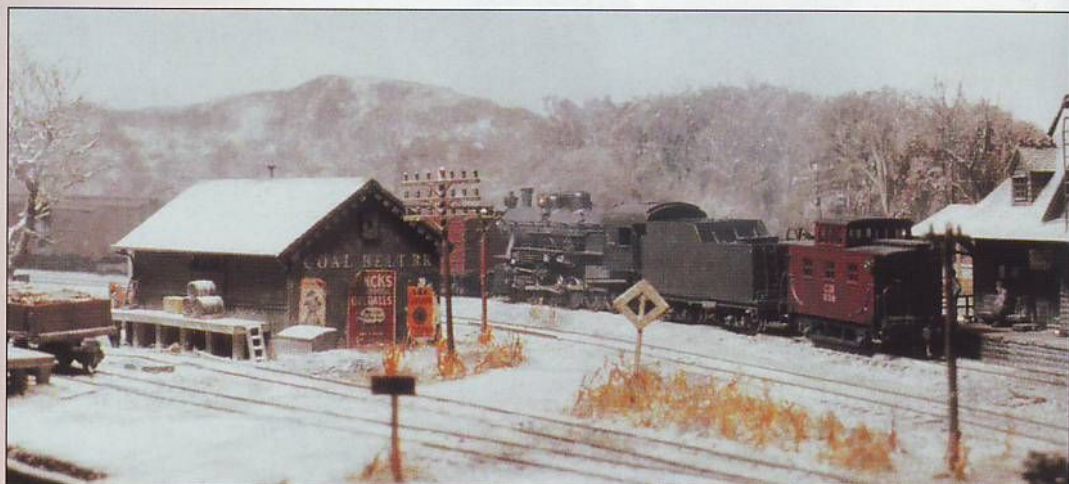
Také na tomto kolejíšti je možný provoz dlouhých souprav osobních a nákladních vlaků, atraktivnost do provozu přináší i několik vleček k průmyslovým závodům. Střídání vlaků umožňuje odstavné nádraží kryté za kulisou. Povášimně si rozdíl, kdy američtí modeláři dávají přednost odstavným nádražím volně přístupným před skrytými nádražím v tunelech a spodních, těžko přístupných patrech.



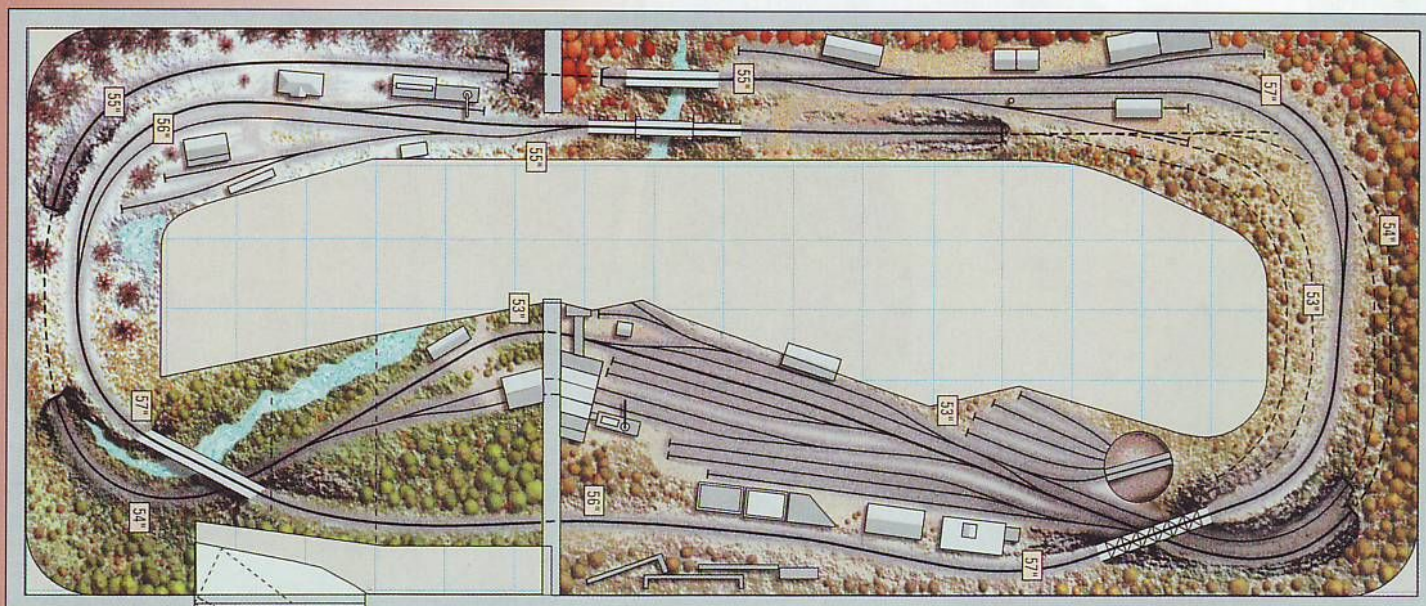
67. The Coal belt in 1910



Námětem tohoto zajímavého kolejářského ve velikosti H0 je antracitová uhelná pánev. Tou rozmáchněle prochází železniční trať - tak to je Coal Belt. Skutečnou uhelnou pánev najdeme ve východní Pennsylvanii. Ta je propojena železnicí se státem New York. Časově je toto kolejíště zasazeno do let 1910 až 1920, kdy okolní příroda ještě nebyla tolik zasažena devastujícím lidským vlivem. Umístěno je podél stěn místnosti o rozměrech 2,4 x 6,0 m. Doprostřed kolejíště lze vstoupit bez shýbání, stačí sklopit otočný segment u dveří. Při této manipulaci dojde automaticky k odpojení všech napájecích sekci, takže nemohou vzniknout kolize lokomotiv či vozového parku. Veškerá činnost charakteristická pro těžbu uhlí se koncentruje kolem objektu Tresckova, kde se vytěžené uhlí drtí, třídí a nakládá na železniční vozy. Provoz vlaků zajišťují dobové lokomotivy Camelback řady 4-4-0 jedoucí samostatně, v případě soupravy o více než osmi vozech je potřeba jízdy s postrkem.



Kolejíště je mimo jiné zajímavé také střídáním ročních období. Odlišný ráz krajiny oddělují proti sobě umístěné kulisy, které zároveň umožňují přechod mezi podzimní a zasněženou krajinou, jež plynule přechází do krajiny jarní, zatímco za další kulisou najdeme léto přecházející do podzimu...



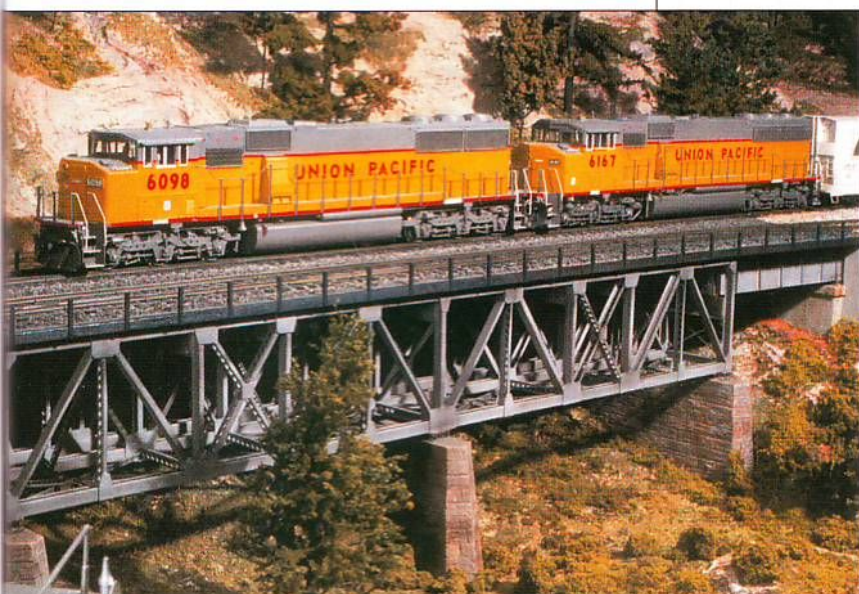
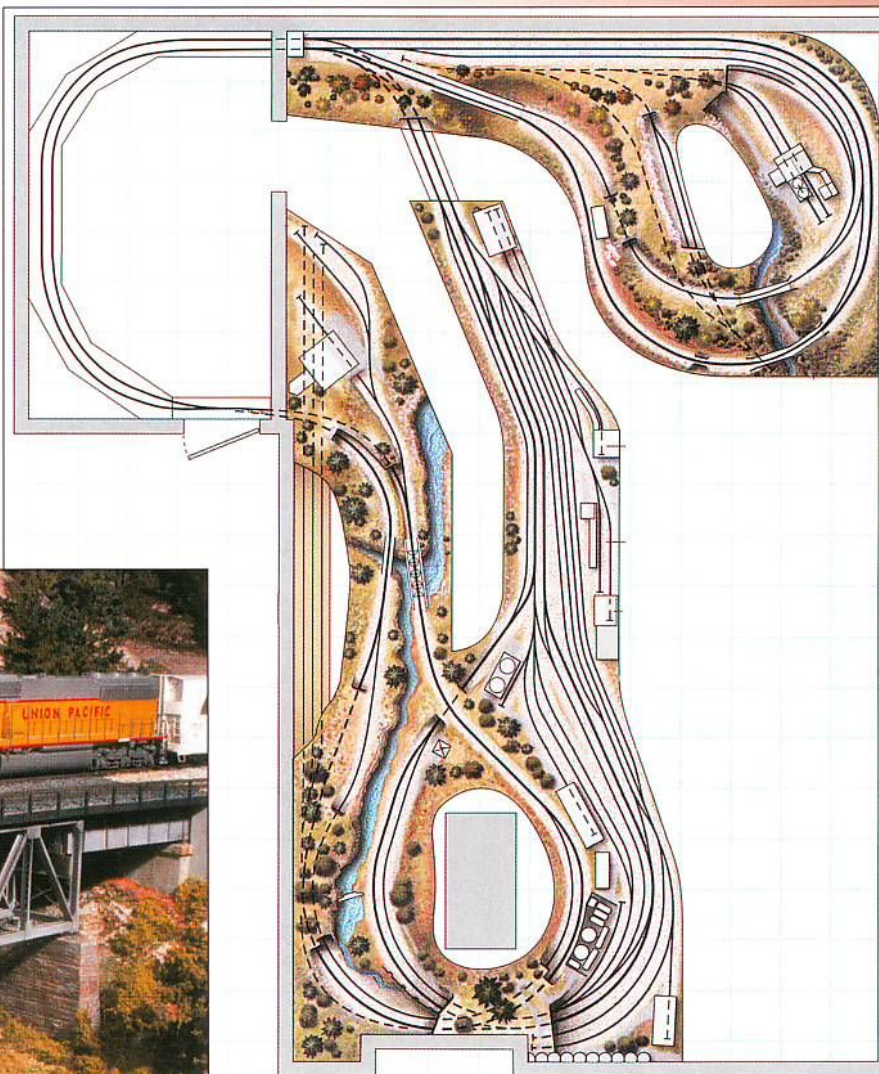
68. Union Pacific & Santa Fe



Konečně také došlo na zajímavě moderní kolejiště se současnými lokomotivami a moderním vozovým parkem, znázorňující jednu z nejmodernějších železnic - kalifornskou Southern Pacific. Ta prochází horskými oblastmi Kalifornie - Sierra Nevadou. Mít ovšem kolejiště ve velikosti O, a to navíc v celé místnosti (jedna místnost nakonec stejně nestačila, viz plánek), to již vyžaduje velkou dávku odvahy a prostoru. Kolejiště téměř beze zbytku vyplňuje prostor 7 x 12,5 m včetně sousedního prostoru 3 x 4,7 m. Krajina kolejiště přitom sahá do výše 1,4 m, zatímco délka hlavní tratě činí 45 m. Celkový příznivý dojem z celého díla je umocněn zvoleným měřítkem. Tady velikost O názorně ukazuje, v čem spočívají její přednost a síla.

Modely v této velikosti již působí naprosto realistickým dojmem a najdeme na nich opravdu i ty nejmenší detaily. Podobně je tomu i na modelech budov a průmyslových závodů. Povšimněte si třeba provedení ropné rafinerie. Také zde bylo při vytváření krajiny použito z větší části přírodních materiálů, které pomáhají dotvořit příznivý dojem z celého díla.

Modely velikosti O jsou velmi populární zejména v zahraničí. Přestože jsou dostatečně robustní, své uplatnění nenašly na zahradních železnicích, ale na klasických „domácích“ kolejištích. Pokud máte k dispozici alespoň jednu volnou místnost, můžete to zkusit i vy.



69. California v zetku

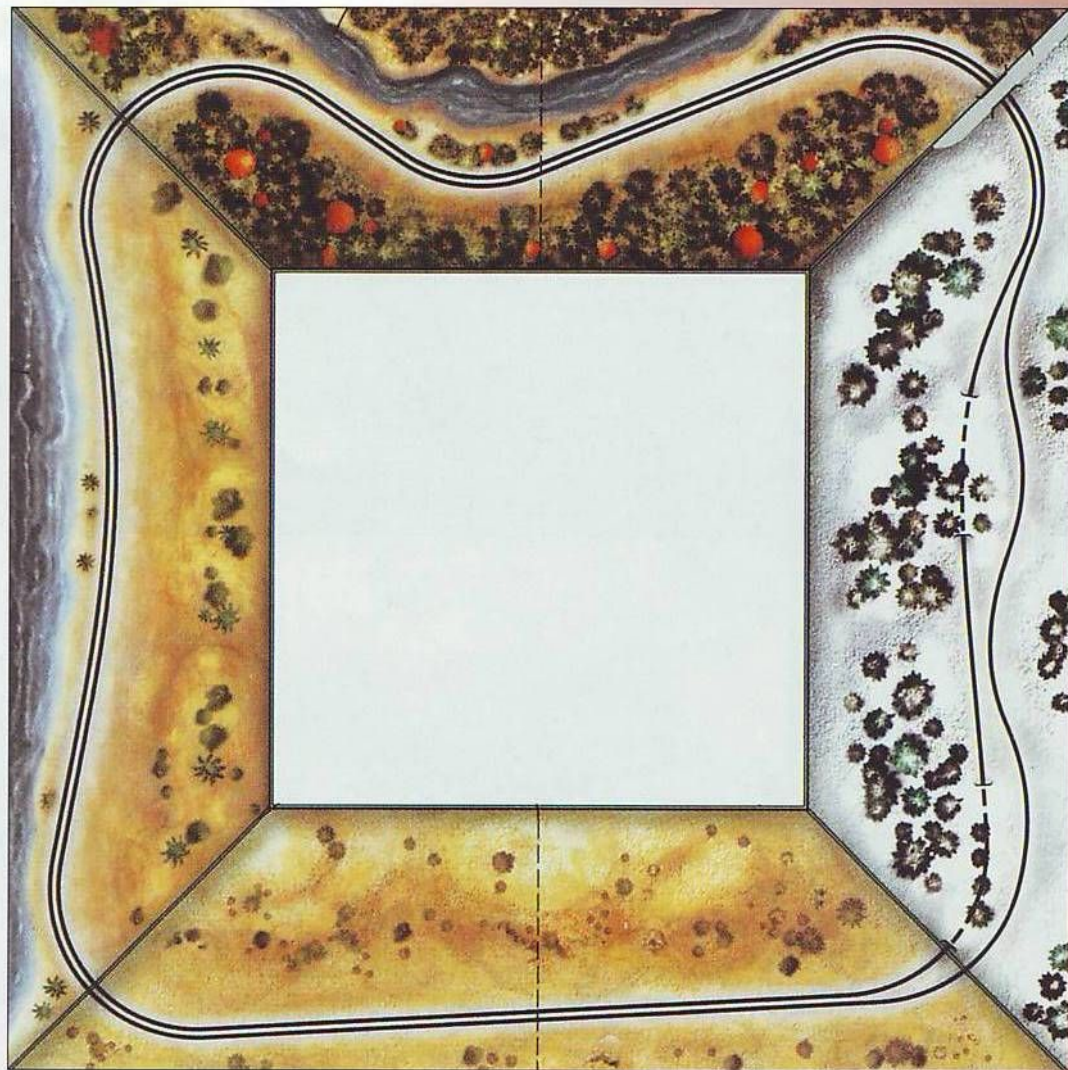
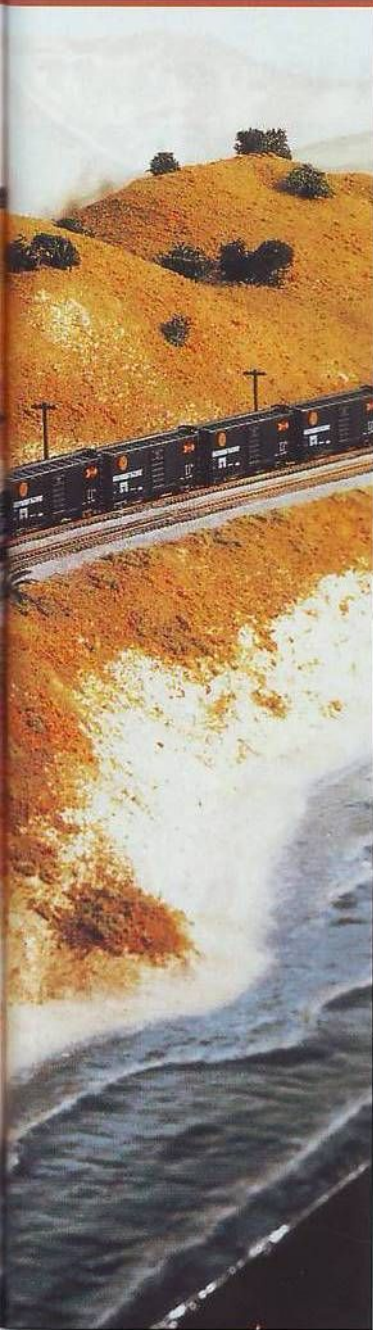


Vášnívý železniční modelář ze Seatlu řešil problém - po přestěhování neměl na svého koníčka již tolik prostoru, a tak po nejrůznějších úvahách opustil rozpracovaný projekt ve velikosti N a začal řešit obdobný motiv ve velikosti Z. Naštěstí se nebál nekonvenčních nápadů, a tak došlo na realizaci velmi nezvyklého kolejíště, které věrohodným způsobem znázorňuje modelářovu zami-

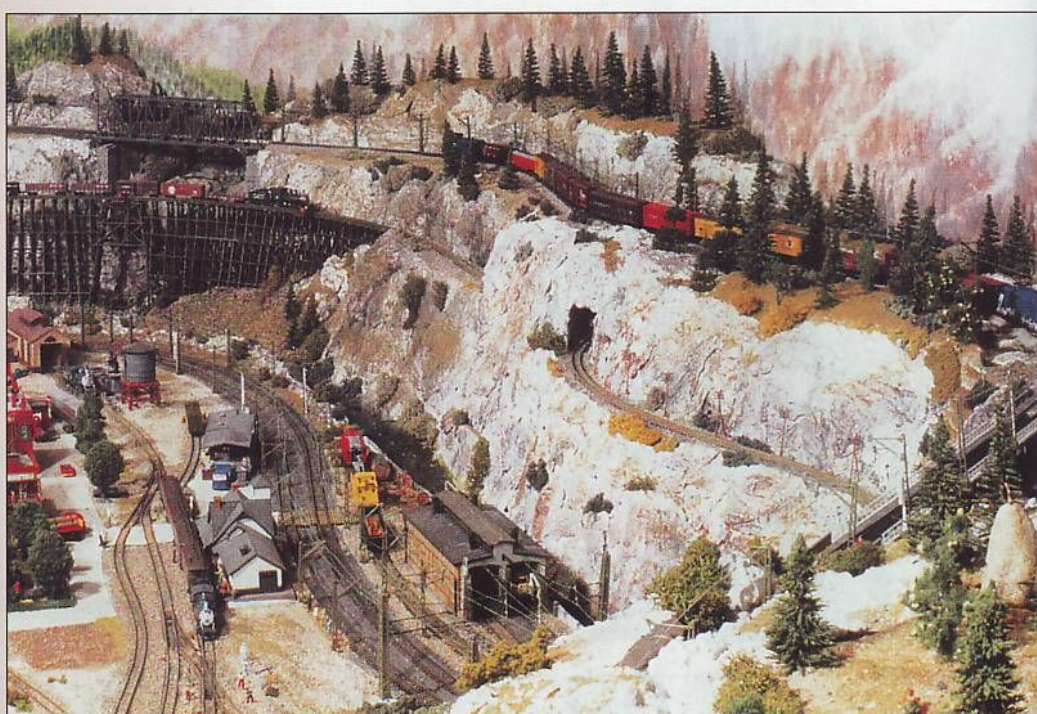
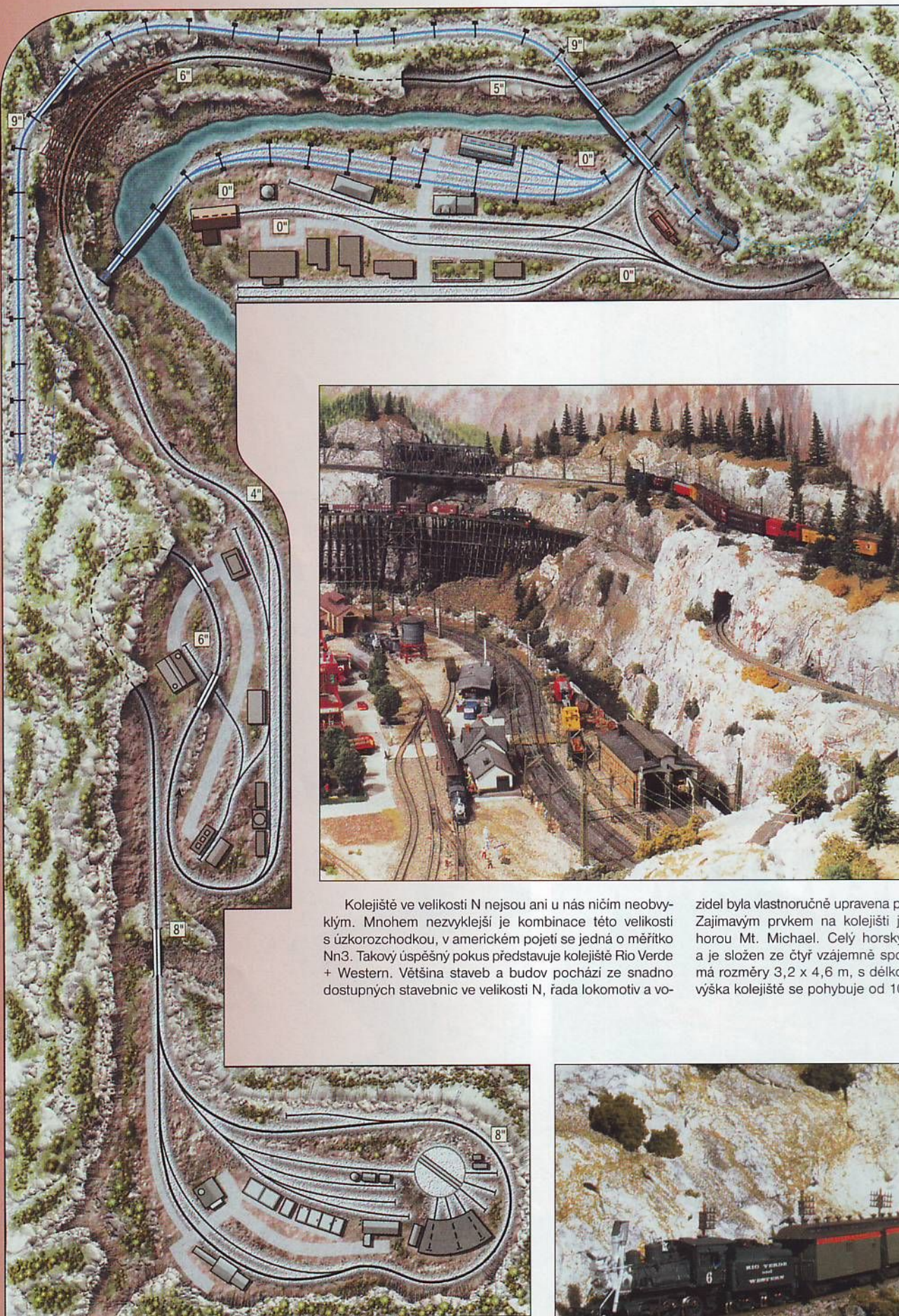
lovanou kalifornskou přírodu. Kolejíště sestává ze čtyř segmentů a zabírá plochu 2,1 x 2,1 m. Každý ze segmentů pak znázorňuje některou z typických kalifornských scenérií. Každá sekce je navíc znázorněna v jiném ročním období. Krásnou zimní idylu zachycuje sekce Sacramento, nádherná příroda se rozprostírá kolem stejnojmenné řeky (sekce Shasta), kouzelné pláže na pobřeží

Pacifiku nabízí sekce Coast, zatímco rozkvetlá poušť spadá do sekce San Joaquin. Vzniklo tak velmi přesvědčivé dílko, které ve své jednoduchosti představuje svoji krásu. Stavba byla podle slov autora poměrně snadná. Vždyť nabídka materiálů firmy Woodland Scenics byla schopna pokrýt veškeré jeho požadavky. Zkusíte to také?





70. Rio Verde & Western

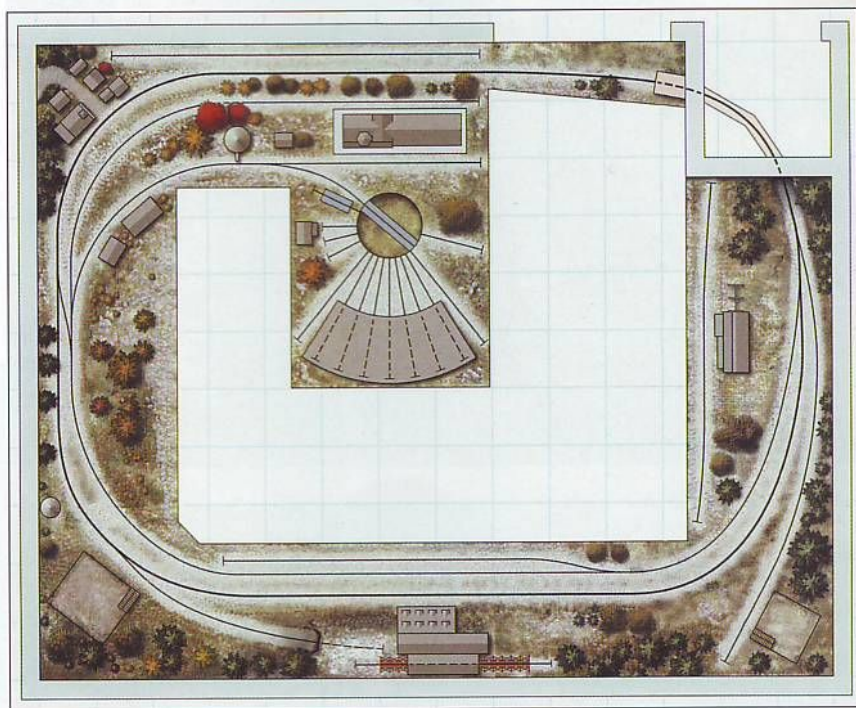


Kolejiště ve velikosti N nejsou ani u nás ničím neobvyklým. Mnohem nezvyklejší je kombinace této velikosti s úzkorozchodkou, v americkém pojetí se jedná o měřítko Nn3. Takový úspěšný pokus představuje kolejiště Rio Verde + Western. Většina staveb a budov pochází ze snadno dostupných stavebnic ve velikosti N, řada lokomotiv a vo-

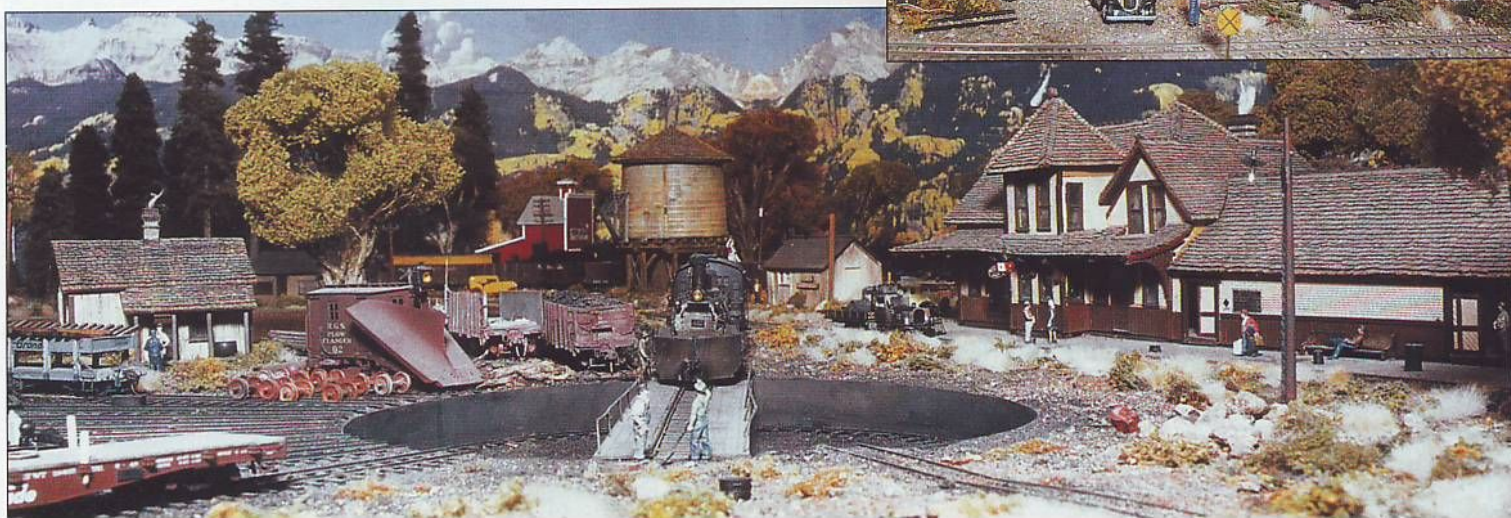
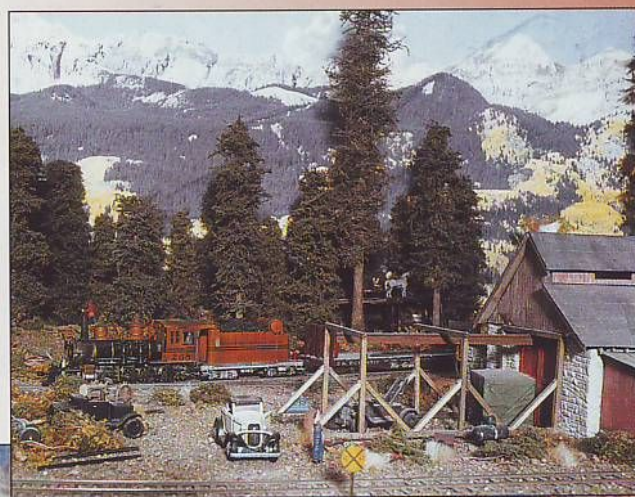
zidel byla vlastnoručně upravena pro požadovaný rozchod. Zajímavým prvkem na kolejišti je kolejová spirála pod horou Mt. Michael. Celý horský masiv je odnímatelný a je složen ze čtyř vzájemně spojených bloků. Kolejiště má rozměry 3,2 x 4,6 m, s délkou hlavní koleje 17,4 m, výška kolejiště se pohybuje od 105 do 125 cm.



71. Denver Rio Grande & Southern



Také toto kolejiště zaplňuje beze zbytku jednu místnost. Bylo postaveno ve velikosti Sn3, opět se tedy jedná o úzkorozchodnou trať, o rozměrech 3,60 x 4,20m. Zvolené měřítko nedovoluje žádné velké složitosti, nicméně i ve svém střídém pojetí je výsledek více než přesvědčivý. Kolejiště znázorňuje jednu z mnoha tratí společnosti Denver Rio Grande + Southern RR z období let 1930 až 1950. Velmi realistickým způsobem je zde ztvárněna drsná příroda Colorada, která přináší úchvatnou kombinaci horských hřebenů, potoků, říček a lesů, kde úzkorozchodná parní železnice dotváří tuto atmosféru, do níž je tak organicky vkomponována.



72. The Virginian & Ohio's Muddlety Creek Branch



Problém, jak dostat toto kolejiště do malé místnosti, řešil autor dlouhou dobu. Řešil nejen otázku, jak ho umístit, ale také jak jej navrhout, aby bylo realistické, funkční a hlavně hezké a dělalo radost všem zúčastněným.

Kolejiště ve velikosti H0 představuje železniční společnost V+O, tedy Virginian & Ohio's, která provozuje vlaky na hlavní trati. Muddlety Creek branch je lokální trať, která obstarává místní přepravu. Obě tyto železnice by se do „ložnicových“ prostorů nevešly, a tak je těžiště modelového provozu v místní dopravě. Co se nepodařilo dostat do roviny horizontální, (místnost má rozměry 3,5 x 3,6 m), je kompenzováno vertikální členitostí. Koleje jsou umístěny ve strmých údolích, překračují vodní toky, mizí a vynořují se z dlouhých tunelů.

Místní provoz je zajišťován v Anthonyho dolu v Zoe nákladním vlakem do železničního uzlu v Hillside. Tam se také přepravuje štěrk ze Zoe pro údržbu

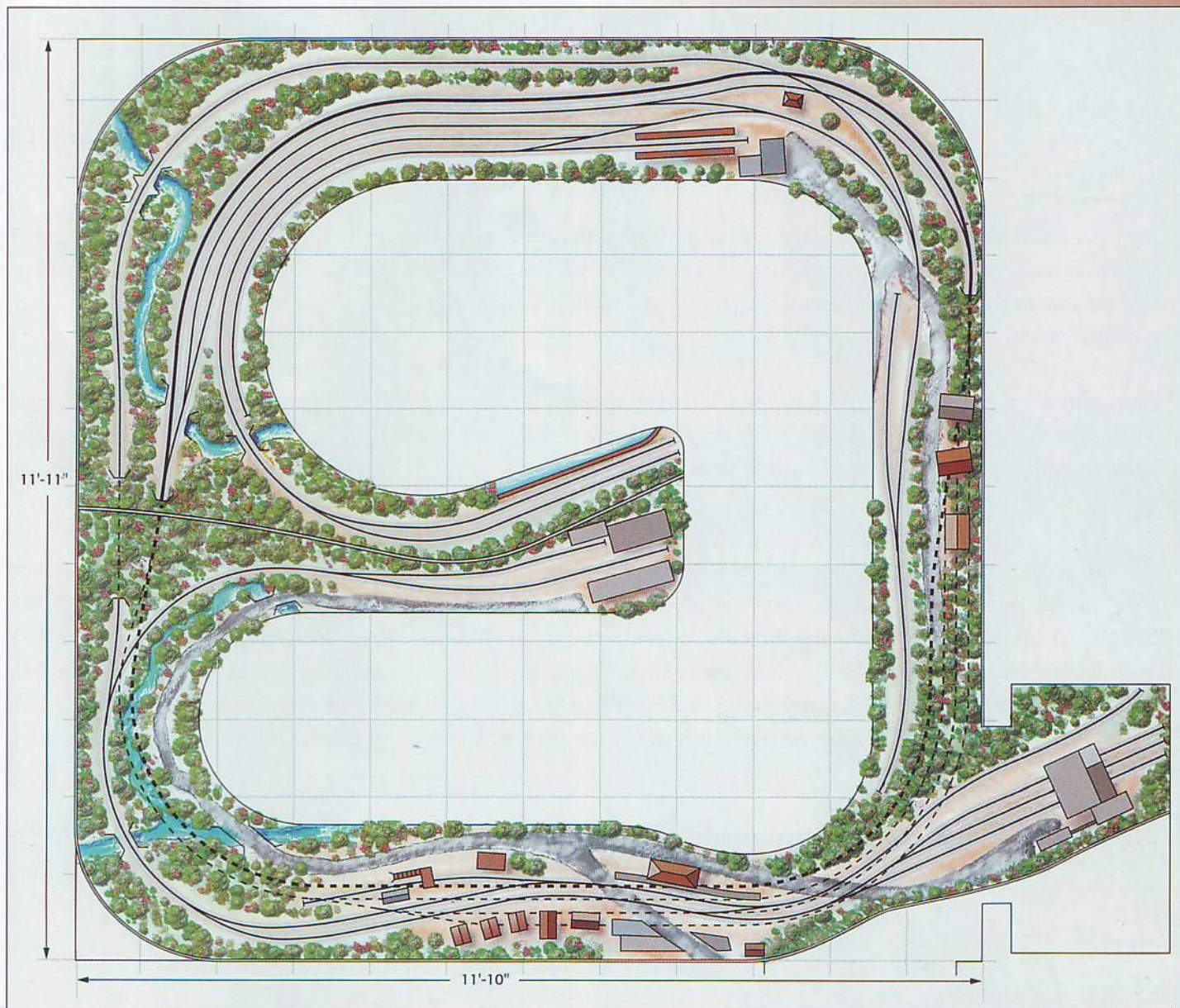


místních silničních komunikací a řezivo pro továrnu na výrobu překližky. Vlaky s uhlím jsou potom několikrát denně vykládány v přístavišti Caitlin. V zimě se objeví i několik nákladů soli pro Anthonyho důl a údržbu zdejších vozo-

vek. Provoz na hlavní trati, zajišťovaný společností V+O je vítaným oživením a zpestřením provozu, především míjením místní a dálkové dopravy.

Kolejiště je mimo jiné úchvatné také svým provedením krajiny. Pomocí ma-

teriálů Woodland Scenics byly vytvořeny zalesněné kopce a údolí, které ve spojení s vhodně zvolenou kulisou dávají kolejišti potřebnou perspektivu a hloubku.



Závěrem...

Nabídka plánů kolejíšť této modelářské přílohy je vyčerpána. Všem začínajícím i pokročilým modelářům jsme se snažili přiblížit to nejlepší, co nabízí současná zahraniční literatura. Věříme, že publikace zaujala i dosavadní laiky, kteří o koupi modelové železnice teprve uvažují, ale kteří již nyní nosí v hlavě nápad na realizaci nějakého kolejiště jako účinný zdroj relaxace a zábavy.

Na rozdíl od kdysi vydávaných publikací jsou pro lepší orientaci a názornost všechny plány a náčrty vyvedeny barevně, včetně trojrozměrných nákresů. Záměrně zde není uváděn rozpis kolejiva, neboť na tuzemském trhu je v prodeji kolejivo mnoha zahraničních výrobců s rozdílnou geometrií. Modelářům se zde dostává určité volnosti, jednotlivé návrhy lze navíc, pochopitelně, dále přepracovávat a eventuálně upravovat dle tuzemských zvyklostí.

Jak dokládají snímky realizovaných kolejišť, trendem doby je, aby se výsledek našeho snažení co nejvíce podobal skutečné železnici, skutečné krajině. Jezdit na „oválu“ se dnes již nenosí, vlak by měl jet odněkud někam, rozhodně by neměl být viděn po celou dobu své jízdy. Proto tolik skrytých kolejí a odstavných nádraží. A tak dříve, než začnete se samotnou realizací svého projektu, zvažte dobře všechna pro a proti. Důležité jsou, pochopitelně, dostatečný prostor, uložení kolejiště a tak dál... Při rozhodování o konečné podobě tedy rozhodně nespěchejte. Vždyť dobrý nápad zraje mnohdy i několik let. Doufáme, že právě tato publikace bude pro Vás tou správnou inspirací, ke které se budete rádi vracet.

Přejeme Vám hodně pohody s Vaším koníčkem - modelovou železnici.



**PRODEJNA
MODELOVÉ
ŽELEZNICE**

Bartolomějská 3, Praha 1
Tel./fax: 224 22 8101
krokmodel@volny.cz
www.krokodil.cz

**CLASSIC
MODEL**

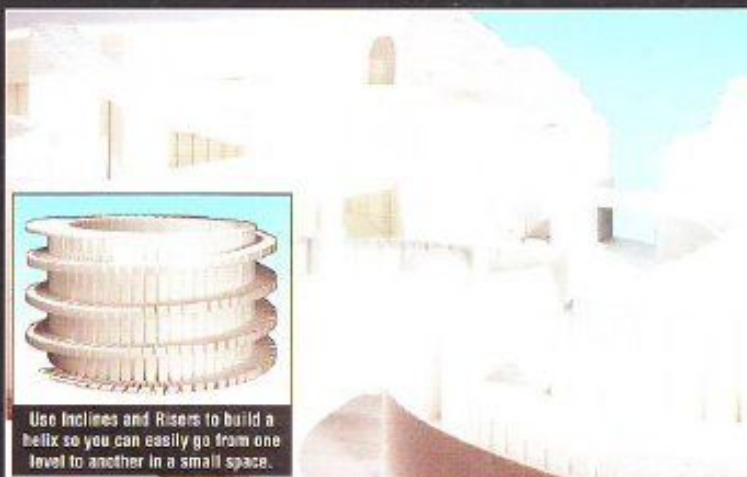
... a není co řešit!

Roco

WOODLAND SCENICS®

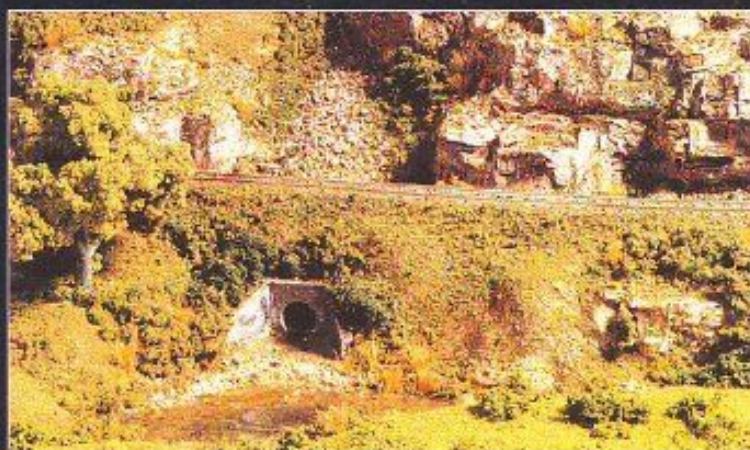
MODEL SCENERY FOR CONVINCING REALISM

Váš pomocník



Use Inclines and Risers to build a helix so you can easily go from one level to another in a small space.

při stavbě kolejiště



a krajiny.

**více informací na
www.euroforce.cz**

PUBLIKACE PRO PROFESIONÁLY, PROFESIONÁLNÍ PUBLIKACE PRO KAŽDÉHO!



Informace a předplatné:
M-Press
K letišti 579
763 14 Zlín-Štípa

Tel: 603 509 109
Fax: 577 437 337
E-mail: předplatne.zm@wo.cz