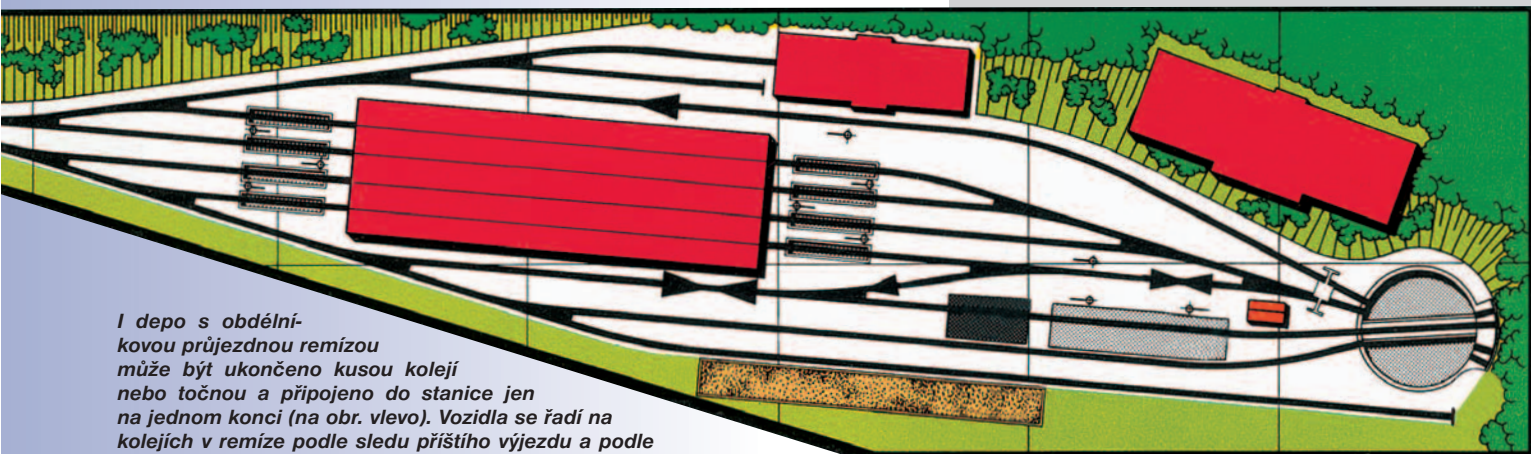
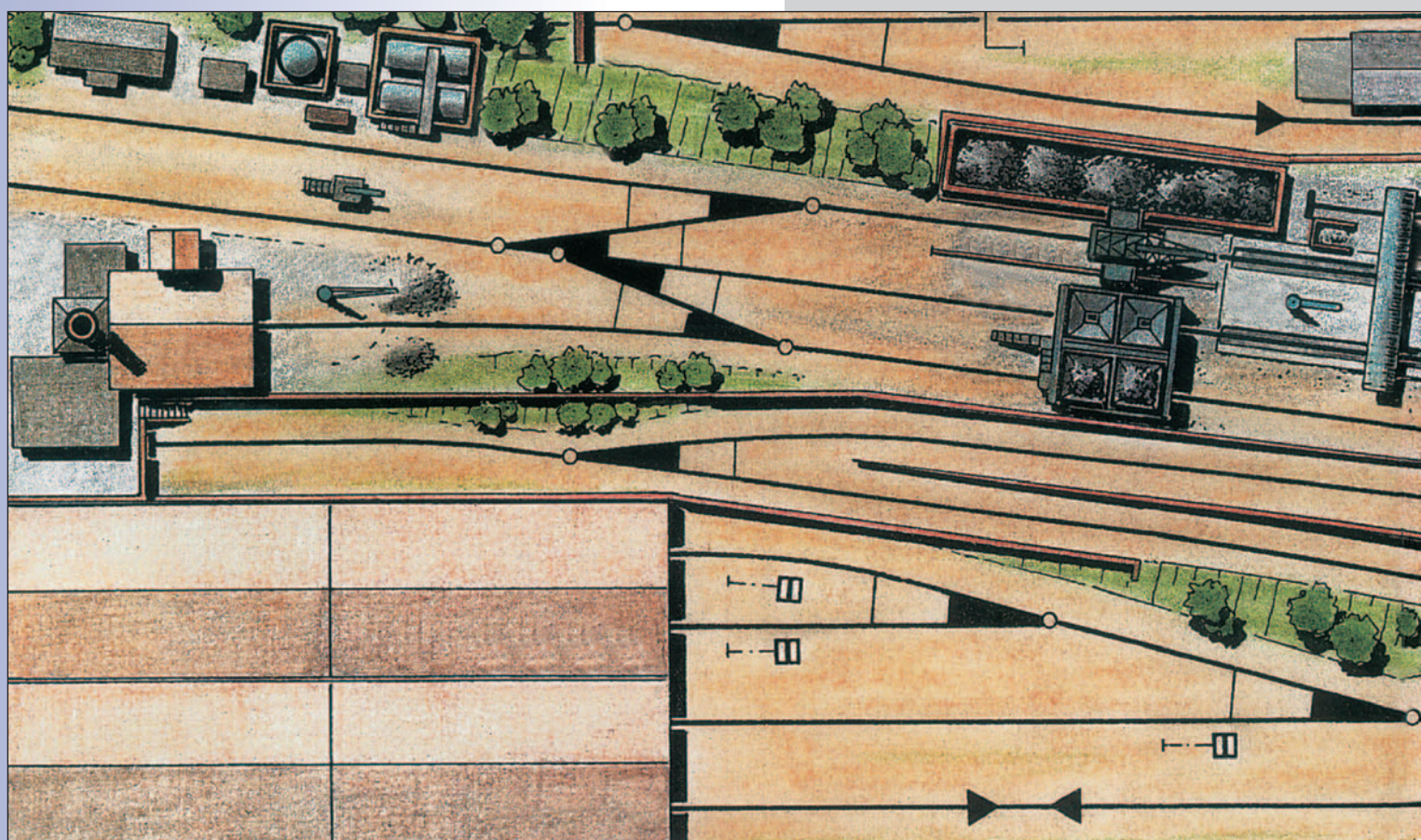
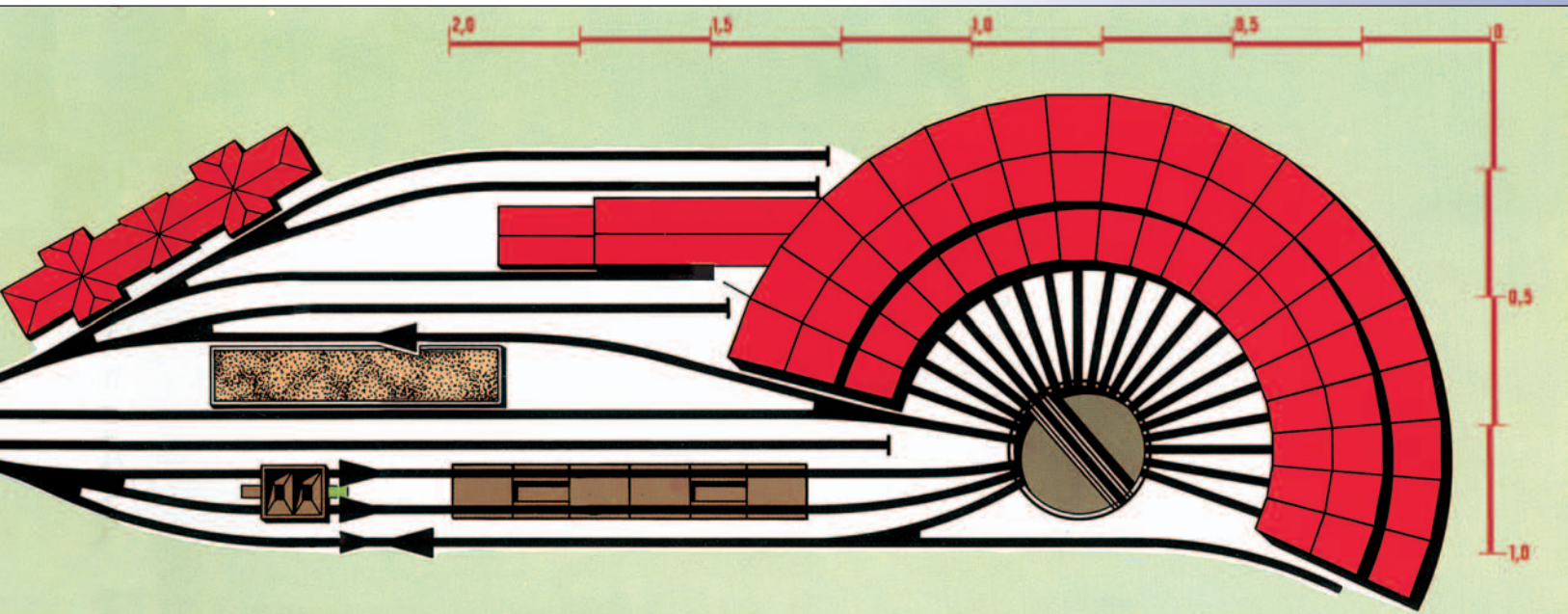


Různé druhy uspořádání kolejíště malých a středně velkých dep na této dvoustraně jsou vybrány s ohledem na předpokládané nejčastější potřeby českých modelářů. Pouze zauhlovací zařízení je nutno upravit na český typ.

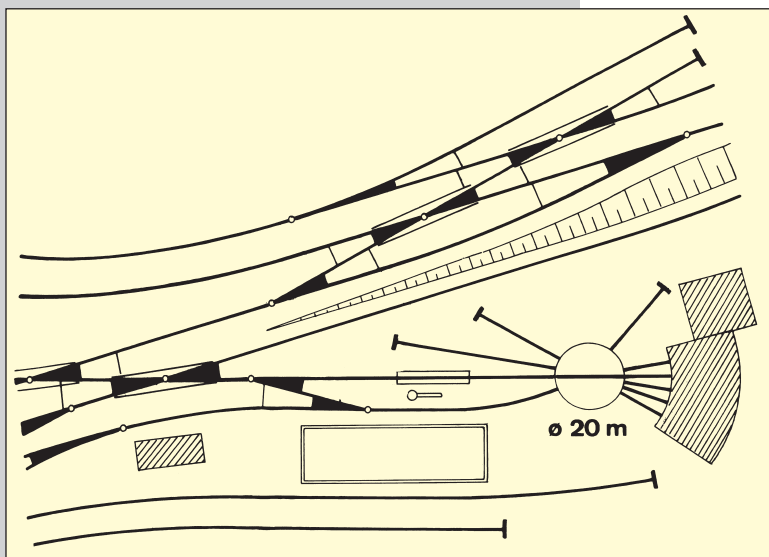


I depo s obdélníkovou průjezdnou remízou může být ukončeno kusou kolejí nebo točnou a připojeno do stanice jen na jednom konci (na obr. vlevo). Vozidla se řadí na kolejích v remíze podle sledu příštího výjezdu a podle toho, zda některé z nich půjde na opravu.





Vlevo: Zcela malé depo s remízou o pěti stáních, napojením do stanice jen jedinou kolejí a soustředěním všech úkonů na dvou kolejích. Svědčí to o malé hustotě provozu. Tento typ depa má ty nejskromnější prostorové nároky. Na točně o průměru 20 m se otočí všechny tendrovky bez problémů, nikoli však velké lokomotivy - s trochou opatrností se na ní vejde například řada 534.03, ovšem s tím, že bude při otáčení přesahovat. Pro epochu motorového provozu je točna zcela dostačující.



Dole: Středně velké depo s remízou o pěti stáních je vzorovým námětem firmy Faller. V jeho areálu je místo na mnoho současně probíhajících úkonů, není opomenuta ani zeleň, ale depo v tomto provedení vyžaduje dost prostoru. Čtyři vyčkávací návěstidla před točnou by v našich poměrech nebyla nutná, protože strojvedoucí jednotlivých lokomotiv by v praxi jistě dostávali pokyn k vjetí na točnu ruční a slyšitelnou návěstí daleko spolehlivěji a operativněji. Německý systém zauhlování je opět potřeba přeměnit na některý ze systémů, obvyklejších u nás. Zde by bylo dost prostoru i na českořebovský způsob zauhlování velkým portálovým jeřábem, stačilo by zavést pod něj místo tří čtyři koleje. Každý takový model, vytvořený podle některého významného vzoru, jakým systém v České Třebové byl, má velkou hodnotu.

