

MsTS trať Zlatohorka – ČSR třicátá léta

Vážení a milí příznivci MsTS. Po půl roce velice intenzivní činnosti se podařilo teamu několika přátel vytvořit, troufnu si tvrdit, ojedinělý přídavek pro MsTS. Nejedná se o fenomén díky délce trati ani snad díky maximální shodě se vzorem. Jedná se ovšem o první prvorepublikovou trať, pro kterou byly vytvořeny samostatné objekty, samostatný návěštní systém a poměrně rozsáhlý vozový park železničních vozidel.

Pamětníci jistě pamatují německý freeware addon s tratí Vogelsberger Westbahn. Jednalo se o trať Hungen - Laubach – Freienseen. Tuto trať před pár lety poupravil Ivan Sivák a změnou návěštní soupravy z ní udělal současnou československou horskou trať. Tak se zrodil základ Zlatohorky. Idea byla taková: vytvořit zajímavou trať pro provoz parních vlaků a zároveň připomenout typické rysy starých komerciálek, které známe například z filmu Páni kluci. Navíc posadit trať do období První republiky, která je zajímavá nejen návěštním systémem (podobným spíše rakouskému, než německému či současnému) , ale je zajímavá i provozem prolínajícím staré rakouské Golsdorfovy parní lokomotivy s novými čs.parními lokomotivami případně nasazováním moderní trakce, vedené tehdejší novinkou - motorovými vozy. Mým osobním přáním bylo i připomenout tradiční čs.průmysl, cukrovarnictví a pivovarnictví, kdy oba obory přežily bez úhony všechny režimy - až na ten poslední, současný.



Zlatohorka je cca 30 km dlouhá horská trať ČSD, odbočující ze stanice Dolany. Dolany jsou poměrně rozlehlá stanice s vlastní rozlehlou výtopnou a vlečkou do cukrovaru. Leží na hlavní trati, kde je samozřejmý provoz rychlíků, spěšných vlaků, vlaků osobních i nákladních, všech pochopitelně vedených v parní trakci. Výtopna má dvojkolejné kryté stání, je vybavena vodárnou, odpopelňovací jámou, zauhlovacím jeřábem Vosáhlo a zbrojením motorových vozů – stanici na čerpání Dynalkolu zásobuje firma Fanto.



Cukrovar Dolany je umístěn nedaleko trati, předávací koleje umístěné ve stanici jsou vybaveny kolejovou váhou Weinert. Samotný cukrovar leží na kraji rybníka a je poměrně rozlehlý, protože ve spádové oblasti bývá značná úroda řepy. Cukrovar obsluhuje jedna tendrová parní lokomotiva, která zastane provoz během kampaně bez problémů. *Popis cukrovaru včetně provozu bude následovat v samostatné sekci.*

Ze stanice Dolany se dostáváme odbočením podél stavědla vpravo a prudkým stoupáním přes krásný kamenný viadukt do Frantova Dvora, kde je celoroční nákladiště dřeva a saissonní nákladiště ovoce (zejména jablek), které jsou vyhlášené svojí chutí a putují v nákladních vozech až do Velké Británie. Kusá kolej je z bezpečnostních důvodů vtipně řešena umístěním na kamenném náspu.

Za Frantovým Dvorem stoupání pokračuje směrem do Andělské Hory, kde se trať rozvětňuje. Ve stanici je malá pomocná výtopna s vodárnou pro základní ošetření parních lokomotiv. Vpravo pak pokračuje trať mírnějším stoupáním přes vcelku nezajímavou zastávku Lukavice (bohužel se v blízkosti usadili kočovníci se svojí maringotkou a četnictvu tak působí jisté potíže při vykonávání práva) do Kolštýna, kde končí. V Kolštýně je zauhlování Berger a malá výtopna, určená hlavně pro obsluhu a zbrojení posunovací zálohy, která má na starosti vozy v kamenolomu a drtírně štěrku. Po odeznění krise a zlepšení fiskální situace počítá majitel kolštýnské drtírny pan Drábek se zakoupením lokotraktoru Gebus, případně posunovadla zn. Breuer.



Pokud se vydáme z Andělské Hory tratí vlevo, trať opět přitvrdí ve stoupání a ve vlaku začnete mít pocit, že směřujete přímo do nebe. Za Andělskou Horou, před saissonní zastávkou Holiny, vás opět čeká nádherný kamenný viadukt, druhá monumentální umělá stavba na trati. Saissonní zastávka Holiny vznikla na popud Klubu českých turistů. KČT zde nechal na stejnojmenném vrchu vystavět rozhlednu. Rozjezdy ve stoupání vyžadují za regulátorem skutečné muže.

Stejně tak na zastávce Malý Bekov je potřeba zkušeného strojvůdce při rozjezdu směrem k Velkému Bekovu. Před stanicí Velký Bekov mineme po pravé ruce měšťanský pivovar a otevře se nám pohled na pohlednou stanici v neméně pohledné výšce. Z Velkého Bekova vede vlečka do

Měšťanského pivovaru, který jakoby vypadl z oka filmovému pivovaru v Postřižínách. *Popis pivovaru včetně provozu bude následovat v samostatné sekci.* Kamenný viadukt za stanicí je velice fotogenický, průjezdy parních vlaků pod ním jsou velice poetické.

Velký Bekov je stanice relativně malá, ovšem důležitá. Lokomotivy zde naběrou sílu pro zdolání posledního úseku do Antonínova. Tento poslední úsek trati byl stavěn podle tramvajové licence, aby akcionáři ušetřili. Jak se dozvíte dále, jejich škrtilství mělo pak fatální následky na ekonomiku trati a vedlo téměř k zastavení provozu.



Antonínov je, stejně jako Lukavice, relativně nevýznamná zastávka, sloužící k nástupu a výstupu místních obyvatel. Oproti Lukavicím je zde i malé nákladíště. Z Antonínova nás čeká poslední kus trati do koncové stanice ve Zlatých Horách.

Zlaté Hory jsou jedním z hlavních důvodů pro vznik trati. Zde se totiž nachází proslulé lázně na léčbu revmatismu. Léčil se zde nejen Rakousko-uherský následník trůnu, ale i mnozí světoví umělci a politici. (Například anglický král Edward VII)

Stanice Zlaté Hory odpovídá svojí velikostí svému významu. U staniční budovy je rozlehlé parkoviště s taxametry a autokary, sloužícími k převozu lázeňských hostů, samotná budova stanice dosahuje svojí velikostí téměř k budově Dolanské. Ve stanici je opět výtopna, tentokrát se zauhlováním Abert a i zde mohou motorové vozy dojít základního provozního ošetření, byť v jednoduchých podmínkách..



Jak jsem poznamenal dříve, trať vznikla jako klasická soukromá lokálka své doby. Až na to, že spořiví akcionáři (v čele s obecními úředníky Zlatých Hor, Velkého Bekova a Dolan) prosadili její stavbu podle tramvajové (!) licence, což sice ušetřilo náklady na stavbu (vždyť v této náročné horské krajině jsou jen dvě umělé stavby, byť monumentální), ale notně prodražilo následný provoz. Zakoupené lokomotivy nevládaly zátěž ve strmém stoupání z Velkého Bekova a musely být nahrazeny lokomotivami silnějšími. Ty ovšem prodražovaly provoz a tak byla lokálka poměrně brzo znárodněna, aby se tak zabránilo jejímu krachu.

Po rozpadu Rakousko-Uherska přešla dráha samozřejmě pod majetek ČSD. V době, kdy hrozilo zastavení provozu pro velkou ztrátovost, přišla spása v podobě motorového vozu M120.1 firmy ŠKODA. Ten dokázal dodržovat jízdní doby a odvézt do Zlatých Hor lázeňské pacienty komfortně a solidně. Později přibýly ještě další dva motorové vozy modernějších konstrukcí. Nákladní provoz udržovaly stále parní lokomotivy, ovšem novějších typů – tendrovky 423.0 a 524.1 nahradily v krátkém čase staré Golsdorfovy konstrukce.

Trat' v MsTS

autor trati:	Jiřík TK
autor návěstní soustavy:	Jiří Polák
modely nádražních budov a infrastruktury:	Pikku
textury budov, úpravy zimních a nočních textur:	Robert Zeman

provoz v MsTS

Tehdejší návěstní soustava se od poválečné trochu lišila. Základní návěst „STŮJ“ byla sice dávána shodně červeným světlem, případně červeným terčem nebo mechanickým návěstidlem ve vodorovné poloze, ale předvěst tvořil zelený, bíle lemovaný obdélník a signály „VOLNO“ (bílé světlo) a „POMALU“ (zelené světlo) Návěst „VOLNO“ tvořilo bílé světlo a za dne mechanické návěstidlo s ramenem ve zvednuté poloze. Výpravka byla v roce 1930 poměrně novinka a zřejmě proto ji náš pan výpravčí drží obráně - otočil si ji terčem nesprávně od těla a mimoděk tak ukazuje modrou barvu tehdejší výpravky. Skloníky tvořily jakési lomené „rohličky“ s údaji o stoupání či klesání. Na této trati je bohužel nějací chuligáni otočili nesprávným směrem, mají být souběžně s tratí. Závory se ovládaly ručně a tvořila je nabílená břevna. Výhybky jsou rovněž pouze ruční a na každém zhlaví s nimi je prosté stanoviště výhybkáře.

Budovy na trati tvoří základní lokálové stavby, vytvořené podle jednotného vzoru. Liší se pouze svojí velikostí případně orientací. Mnoho podobných budov lze dodnes stále spatřit nejen na našich lokálovkách, ale i v celém Rakousku či Slovinsku.



Budovy pivovaru a cukrovaru mají reálný základ ve skutečných budovách, Rolnický cukrovar Dolany včetně kolejiště byl inspirován cukrovarem v Kostelci nad Labem. Některé budovy byly vytvořeny podle modelů H0 pana Ivo Suchana ([ke shlédnutí zde](#))

Provoz obstarávají jednak motorové vozy (M120.1, M120.4 a M130.4) a jednak rozličné parní lokomotivy od prababiček řady 310.0, 313.4, 320.0 nebo 422.0 až po moderní řady 423.0 a 524.1. Jako zajímavosti se na trati dají potkat i inspektorské dresiny Tatra T15, případně traťmistrovská dresina T14. Osobní vozy jsou dvouosé řady Ci, na trati lze potkat i poštovní vůz Fk či služební vozy Ddk a D6. Nákladní vozy jsou rozmanitých typů, G, Np, R, St, Ke, zajímavé jsou pak chladicí vozy Lp pro odvoz piva z Velkého Bekova.



Kolejiště Prvního rolnického cukrovaru tvoří jednak předávací koleje ve stanici Dolany, druhakoleje expedice a koleje k řepným splavům (v roce 1930 byly splavy poměrně novinkou, jejich výstavba proběhla po rekonstrukci cukrovaru koncem dvacátých let) a kolejiště sloužící k obsluze kotelny a celkového zázemí továrny. Cukrovar má v podstatě dvě části, rafinerii a kostkárnu, navzájem od sebe oddělené komplexem úředních budov a technickým zázemím. Cukrová řepa se ve vozech Vtu přiváží ke splavům, kde se řepa vykládá a čistí a odkud putuje dále do cukrovaru. Odvoz hotových výrobků se děje z expedičních kolejí, kde se nakládají kryté vozy G již hotovým cukrem. Návoz vozů s uhlím pro kotelnu se děje na kolejišti za cukrovarem, uhlí se vykládá do bunkrů během i před řepnou saizsonou a zbylá škvára se odváží zpět, vše ve vozech Vtu či Ke. Cukrovar vlastní tendrovou lokomotivu řady 422.0.

Kolejiště Prvního měšťanského pivovaru je oproti cukrovaru vyloženě skrovné. Tvoří ho tři koleje. Ta nejbližší budovy slouží z zásobování vozů Lp ledem (sype se do otvorů ve střeších vozů z budovné lávky) Dvě koleje u skladiště slouží k návozu pivovarnických sudů do vozů Lp. Pivovar je světově znám svým světlým 12° ležákem Sv.Jiří a tmavým 18° pivem Zeman :)



Drťirna šterku v Kolštýně má dvě koleje k manipulaci s vozy na šterk St (typ Talbot) a vlečka je obsluhována (stejně jako vlečka pivovaru) místní staniční zálohou.

Poděkování

Chtěl bych poděkovat všem, kteří si tento projekt vzali za vlastní a realizovali mé sny.

Licenční podmínky

Tento archiv s MsTS tratí Zlatohorka freeware. Nesmí být součástí žádného komerčního projektu. ***Soubory obsažené v archivu nesmí být modifikovány.*** Archiv může být vystaven v nezměněné podobě na internetových stránkách pouze pokud bude uveden spolu se jmény autorů a kontaktu na ně (včetně odkazů na webové stránky autora či autorů!). Archiv nesmí být šířen bez tohoto souboru. Všechny výjimky určí autoři addonu.

autoři (březen 2011)