

## MsTS trať Třemešná - Osoblaha 1930 (ČSR třicátá léta)

Vážení a milí příznivci MsTS. Po roce velice intenzivní činnosti se podařilo několika přátelům vytvořit, troufnu si tvrdit, opět ojedinělý přídavek pro MsTS. Nejedná se rozhodně o fenomén díky délce trati. Jedná se ovšem o první československou reálnou prvorepublikovou trať, pro kterou byly vytvořeny samostatné originální objekty, samostatný návěstní systém a skromný vozový park unikátních železničních vozidel.

Fanoušci MsTS jistě znají Trať 310 od Pepy Harkabuse. Jedna z nejlepších československých MsTS tratí obsahuje i úzkorozchodnou trať z Třemešné do Osoblahy. Josef byl tak ochotný a tuto úzkokolejku mi z Trati 310 „osamostatnil“. Od tohoto záslužného počínu, za který mu nepřestanu nikdy jako fanoušek úzkého rozchodu děkovat, byl už jen krůček k tomu, co jsme pro vás připravili s Jiříkem TK. Vzhledem k tomu, že určitých historických podkladů je obecně poměrně pomálu a stavba nějakého většího projektu by zabrala množství času a sil, vybrali jsme pro přestavbu do prvorepublikové podoby právě tuto krátkou, leč zajímavou úzkokolejnou dráhu.

Úzkorozchodná dráha Třemešná - Osoblaha vychází ze stanice Třemešná (Röwersdorf). Stanice jest vybavena vodárnou a uhelným bunkrem, určenými pro zbrojení parních lokomotiv U37. Po výjezdu ze stanice trať klesá a prochází stejnojmennou obcí, kde třemi mosty přechází silnici a potok *Mušlov*. Stoupáním 26 promile překonává krátce za druhým kilometrem svůj nejvyšší bod trati v nadmořské výšce 385 metrů, aby nakonec zamířila ke stanici Liptáň (Großliebenthal).



*Ilustrace 1: Železniční stanice Röwersdorf (Třemešná) - pohled ze strany normálně rozchodné trati.*



*Ilustrace 2: Železniční stanice Rõwersdorf (Třemešná) - pohled ze strany úzkorozchodné trati. Zcela vpravo vodárna, zbořená během dobývání území v roce 1945.*

Za Liptání (Großliebenthal) sleduje trať severovýchodní směr údolím Liptáňského potoka, před zastávkou Divčí Hrad (Maidelberg) opouští údolí, obrací se na jihovýchod a zvolna klesá do polské nížiny.



*Ilustrace 3: Nad klidem ve stanici Großliebenthal bdí uniformované četnictvo. Vzhledem k blízkosti státní hranice se s četnickou hlídkou setkáte v trati ještě několikrát.*

Tímto směrem pokračuje dále přes Pavlovice (Oberpaulowitz) a Amalín (Amalienfeld) do Rudoltic (Roßwald). Tam se trasa opět stáčí k severu a postupně se přimyká k potoku *Lužná*.



*Ilustrace 4: Ve stanici Rosswald se v saisoně nakládala cukrová řepa pro cukrovar v Osoblaze. I proto je ve hře přizpůsobena pro křížování vlaků. Pověšimněte si originálního námezníku.*

Za zastávkou Koberno (Kawarn) vjíždí dráha do romantického lesnatého úseku říčky Osoblahy. Kolem zříceniny hradu Fulštejna směřuje do stanice Fulštejn (Füllstein), aby dále doputovala ke svému cíli na okraji městečka Osoblaha (Hotzenplotz). Ve dvacátých letech byla ještě mezi Kobernem a Fulštejnem zřízena zastávka Dubský mlýn (Eichmühle). I ta je v MsTS trati zapracována.



*Ilustrace 5: Odjíždíme z Koberna (Kawarn) směr Eichmühle (Dubský Mlýn) a Osoblaha (Hotzenplotz).*

Zvláštností této trati je velký počet oblouků o malých poloměrech. Kolejová rozvětvení byla kromě Třemešné a Osoblahy ještě v Liptáni, Rudolticích, Pavlovicích a Fulštejně. Vždy se jedná o jedinou manipulační kolej oboustranně zaústěnou do traťové koleje.



*Ilustrace 6: Konečná stanice v Osoblaze (Hotzenplotz).*

### **provoz v MsTS**

Návěstní soustava na úzkokolejně trati byla velice jednoduchá. **Pro potřeby MsTS musela být upravena do podoby, která by umožnila tvorbu aktivit.** Vjezd do stanice Třemešná tvoří (odlišně od třicátých let) vjezdové návěstidlo. Základní návěst „STŮJ“ je dávana červeným světlem, případně červeným terčem nebo mechanickým návěstidlem ve vodorovné poloze. Předvěst tvoří na rozdíl od současnosti zelený, bíle lemovaný obdélník a signály „VOLNO“ (bílé světlo) a „POMALU“ (zelené světlo). Návěst „VOLNO“ tvoří bílé světlo a za dne mechanické návěstidlo s ramenem ve zvednuté poloze. Skloníky jsou jakési lomené „rohlíky“ s údaji o stoupání či klesání. Na této trati je bohužel nějací chuligáni otočili nesprávným směrem, mají být souběžně s tratí. (Učinili jsme tak proto, že ve správné poloze nejsou ze stanoviště lokomotiv čitelné.) Výhybky jsou pouze ruční a jen na zhlaví v Osoblaze či Třemešné jsou prostá stanoviště výhybkáře. **Stanice Rudoltice je pomocí skrytých návěstidel uzpůsobena ke křížování.** Budovy na trati tvoří základní lokálové stavby, menší zastávky jsou tvořeny obyčejným dřevěným přístřeškem. Provoz obstarávají **motorové vozy Tatra M11.0** s přívěsnými vozy lehké stavby a **parní lokomotivy U37**. Osobní vozy jsou dvouosé řady BCi/u a Ci/u, služební vozy jsou typu DF/u s poštovním oddílem. Nákladní vozy jsou rozmanitých typů, sloužící pro přepravu kusových zásilek, dřeva, uhlí a případně řepy. Pro přepravu běžných nákladních vozů se používaly nebrzděné podvalníky. Parní lokomotivy vyjíždějí komínem vpřed směrem k Třemešné, do Osoblahy se vrací tendrem napřed.



*Ilustrace 8: Výtopna v Osoblaze (budova na obrázku má ještě pracovní textury). Vrata do výtopny jsou v současnosti již se správnou texturou.*



*Ilustrace 9: Ukázka vozového parku. I toto nákladíště je na obrázku s pracovními texturami, v současnosti je již název stanice napsán správně.*

## Trat' v MsTS

<b>autor původní trati:</b>	<b>Josef Harkabus</b>
<b>přestavba a úprava trati do podoby ČSD:</b>	<b>Jiřík TK</b>
<b>autor návěstní soustavy:</b>	<b>Jiří Polák</b>
<b>modely nádražních budov a infrastruktury:</b>	<b>Pikku</b>
<b>modely drážních vozidel:</b>	<b>Pikku</b>
<b>práce s Route Riterem, optimalizace velikosti trati:</b>	<b>Hynek Posselt</b>
<b>textury budov, úpravy zimních a nočních textur:</b>	<b>Robert Zeman</b>

## Poděkování

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

## Licenční podmínky

Tento archiv s MsTS tratí Osoblaha 1930 freeware. Nesmí být součástí žádného komerčního projektu. Archiv nesmí být šířen bez tohoto souboru a nesmí být nikde zveřejněn bez vědomí autorů. Všechny výjimky určí autoři addonu.

*autoři (únor 2014)*