Otázka v anketě měla znít jinak - jeli jste v posledním roce vlakem na jakartovické trati? A odpovědi by byly v přesně opačném poměru - "nejeli" by mělo velkou většinu. Pak se není třeba divit, že se provoz zastavuje. Jak se říká - "pozdě bycha honit".

Odpovědět

Re: Reakce
Láďa | 02.03.2014

Mám taky otázku. Naši kmotři rozkradli miliony. Pak přišla amnestie. Škoda. Mohlo něco zůstat i na tuto trať.

Odpovědět

314
Jakub Hasák | 14.02.2014

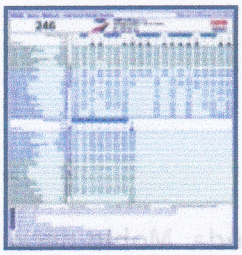
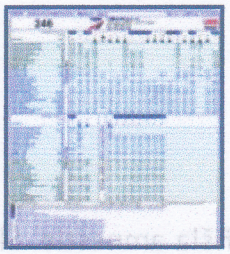
Tak málo jsme tím vlakem jezdili, až přestal jezdit on.

Odpovědět

Přidat nový příspěvek

Jméno
Titulek
Příspěvek
Odeslat

Fotogalerie: CHYSTANÉ ZRUŠENÍ PROVOZU NA TRATI 314 Opava-Jakartovice

1| 2>>>

Mapa stránek Tisk RSS

© OŽK. Všechna práva vyhrazena.

Vytvořeno službou Webnode

Opavský železniční klub - oficiální webové stránky

- Úvod
- Z provozu
- O klubu
- Pozvánky
- Plán činnosti
- Kronika OŽK
- Nabízíme
- Odkazy

Vyhledávání

Hledat

Kontakt

Opavský železniční klub

IČ: 26551713

Korespondenční adresa:
Pavel Horna
17. listopadu 14
747 06 Opava

ozk@seznam.cz

Úvod > CHYSTANÉ ZASTAVENÍ PROVOZU OSOBNÍCH VLAKŮ NA TRATI 314 Opava-Jakartovice

CHYSTANÉ ZASTAVENÍ PROVOZU OSOBNÍCH VLAKŮ NA TRATI 314 Opava-Jakartovice

13.02.2014 00:00

..: Zastavení osobní dopravy na trati z Opavy do Jakartovic :..

:. Projekty
- Aktuality
- Články
- Atlas drah
- Fotogalerie
- Kalendář akcí
- Přihlášky na akce
- Seznam tratí
- Řazení vlaků
- Výluky tratí
- Koridory
- eShop
- Odkazy
- Forum
- RSS kanál

:. Kontakty
- Redakce
- Spolek
- Skupiny
- Poptáváme

:. Sledujte nás

Opava — Opava byla hlavním městem rakouského Slezska (po prohrané válce v r. 1742, kdy byla větší část Slezska postoupena Prusku). Až do vzniku země Moravskoslezské v roce 1928 byla sídlem zemských úřadů. Na přelomu 19. a 20. století se Opava stala významným železničním uzlem, byť jen lokálního významu. **Trať z Ostravy do Opavy** byla stavěna jako odbočná dráha společnosti *Severní dráha císaře Ferdinanda* a byla oficiálně dána do provozu 17. prosince 1855. V roce 1892 přibyla **trať do Horního Benešova**. V roce 1895 došlo k propojení nádraží **Opava východ a Opava západ** – tam od roku 1872 končily vlaky z Krnova a Olomouce. Od roku 1895 byla zahájena doprava mezi **Opavou západ a Kravařemi ve Slezsku**, v roce 1913 byla trať prodloužena až do Hlučína a v závěru roku 1933 začaly vlaky z Hlučína zajíždět na nádraží Opava východ. V roce 1905 ještě přibyla **trať do Hradce nad Moravicí**. V současné době se začíná psát další kapitola – místo budování se bude možná rušit. Ve čtvrtek 13. února 2014 proběhlo jednání náměstka hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu a životní prostředí Daniela Havlíka se starosty obcí ležících okolo **železniční tratě 314** spojující Opavu s Jakartovicemi. Výsledkem tohoto jednání je pro některé poměrně smutná zpráva: pravidelné osobní vlaky se s největší pravděpodobností po 122 letech na tuto trať 6. dubna 2014 vydají naposledy.

Historie

Osobní vlaky poprvé z Opavy do tehdejší konečné stanice **Horní Benešov** vyjely 29. června 1892. Do Horního Benešova zajížděly vlaky Severní dráhy císaře Ferdinanda, později Rakouských státních drah a poté Československých státních drah necelých 78 let. Šestý duben roku 1970 znamenal pro původně 30kilometrovou dráhu pětikilometrové zkrácení. Důlní činnost v okolí Horního Benešova způsobila pokles podloží pod tratí a koncový úsek trati ze Svobodných Heřmanic byl proto uzavřen. V závěru 80. let minulého století bylo na trati provozováno **10 párů spojů denně** včetně nočních a brzkých ranních spojů. Ty tam jsou doby, kdy ranní spoje svážely dělníky, kteří mířili za prací do Vítkovických železáren nebo do Nové huti Klementa Gottwalda – dříve 300 až 400 cestujících denně (v jednom směru) byl na této lokální trati standard.

S příchodem jízdního řádu 2005/2006 čekalo trať zkracování znovu. Čtyři kilometry dlouhý úsek z Jakartovic do Svobodných Heřmanic sice nebyl zrušen, tak jako úsek do Horního Benešova, byla zde ale zastavena osobní doprava a trať slouží jen dopravě nákladní.

Současnost

Dnes je na trati osobní doprava objednaná Moravskoslezským krajem provozována na 21 kilometrech trati. Mezi stanicemi Opava východ a Jakartovice je v provozu **8 párů osobních vlaků v pracovní dny** (v sobotu 7 a v neděli 6 párů) zařazených do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS jako linka V14.

Nákladní dopravu zajišťuje ČD Cargo **až do stanice Svobodné Heřmanice**. Až na současnou konečnou trati se podívá osobní vlak jen výjimečně při mimořádných jízdách, jaká se konala třeba **při oslavách 120. výročí trati** nebo na podzim roku 2010 v rámci tradičních jízd pořádaných ŽelPage.

- Hlavní strana (domů)

Oživlý svět technických památek

- Památky vojenské historie
- Dopravní a technická infrastruktura
- Po stopách dobývání a těžby
- Průmyslové stavby, technologie a řemesla
- Využití větrné a vodní energie

- Novinky
- O projektu
- Technické památky
- Vojenská historie
- Dobývání a těžba
- Dopravní infrastruktura
- Historie železnic
- Zima 1929
- Kružberská přehrada
- Varhany – technika
- Průmysl a řemesla
- Využití energií
- Turistika a cestovní ruch
- Kontakty
- Fotogalerie
- Kvízy

Stručná historie železniční dopravy na Opavsku a Nízkém Jeseníku

Miroslav Pösel

Zvláštní vlak na odbočce Moravice (foto Jakub Hasák, OŽK)

První parostrojní železnicí na našem území se stala ***„Severní dráha císaře Ferdinanda“*** (KFNB), která obdržela koncesi pro spojení Vídně s Haličí. Udělené privilegium počítalo i s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy a Bílska. Zatímco do Ostravy a Bohumína přijel první vlak v roce 1847, Opava na své železniční spojení nadále čekala. Práce na stavbě trati do Opavy byly zahájeny až v srpnu 1853 a 17. 12. 1855 přivezly lokomotivy Neptun a Titan první vlak na opavské Severní nádraží. Přestože byla společnost KFNB v roce 1906 zestátněna, název „Opava severní nádraží“ (neboli „Troppau-Nordbahnhof“) se stanici udržel až do roku 1921, kdy byla přeznačena na „Opava-východní nádraží“. Současný název „Opava východ“ nese od roku 1961.

Druhé železniční trati se Opava dočkala díky soukromé společnosti ***„Moravskoslezská centrální dráha“*** (MSCB). Její koncese umožnila stavbu trati z Olomouce do Krnova a Głubczyc s odbočkami do Opavy, Głuchołaz a Nysy. Provoz na úseku z Krnova do Opavy byl zahájen v listopadu 1872. Moravskoslezská centrální dráha si vybudovala vlastní železniční stanici, nazývanou „Opava Centrální nádraží“ (neboli „Troppau-Centralbahnhof“), kde měla nejenom výstavnou výpravní budovu (zničenou v roce 1945), ale i zázemí ve formě depa. Jeho budovy dosud existují, ale jsou využívány pro nedrážní účely. Při zestátnění společnosti MSCB v roce 1895 se stanice přejmenovala na „Opava nádraží Státní dráhy“, od roku 1921 na „Opava západní nádraží“ a nyní je označena jako stanice „Opava západ“.

Obě opavská nádraží nebyla až do roku 1895 propojena a fungovala jako koncová s tím, že je obě konkurenční společnosti využívaly nezávisle na sobě. Teprve po zestátnění Moravskoslezské centrální dráhy byla otevřena nová spojovací trať, která je využívána dosud. Oběma stanicím vydržela samostatnost po stránce administrativně-správní, kdy každá měla svého přednostu až do roku 1963.

Výpravní budova Opava východ

V rámci rekonstrukce opavské stanice (2004–2008) bylo renovováno kolejiště i stávající nástupiště. Výpravní budova dostala fasádu odpovídající stavu roku 1892, odbavovací hala byla opravena a na stropě byly obnoveny historické ornamenty. Zachován byl i historický ráz 2. nástupiště, kde došlo k renovaci původních sloupků nesoucích přístřešek.

Historický pohled na nádraží Opava-východ, rok 1855 (zdroj OŽK, originál Zemský archiv Opava)

Depo při stanici Opava východ

Pobočná výtopna vznikla již po zahájení provozu trati KFNB. Sestávala z remízy pro stroje a vodárny. Původní depo brzy nestačilo a bylo rozšířeno v souvislosti se vznikem dráhy do Horního Benešova v roce 1892. V obvodu výtopny se od té doby nachází čtyři koleje, z nichž tři probíhají remízou, a čtvrtá vede okolo ní. Na každém konci topírenského obvodu se nacházela točna, na západní straně menší o průměru 11,9 m (sloužící k otáčení vozů). Nyní již neexistuje, na místě, kde kdysi stála, byl v roce 2006 zřízen krytý přístřešek k odstavování vozidel. Větší točna o průměru 16,9 m z let 1905–1933 doposud existuje a donedávna byla využívána k otáčení lokomotiv i motorových vozů.

Točna při depu na stanici Opava-východ (foto Petr Chroust)

Vodní jeřáb německého typu při depu na stanici Opava-východ (foto Petr Chroust)

Vodárna v opavském depu

Jednou z dominant opavské stanice je objekt bývalé vodárny. Vodárny byly stavěny ve významných stanicích a byly nepostradatelné pro provoz parní trakce. Opavská vodárna vznikla koncem 19. století v souvislosti s výstavbou nových tratí – zejména železnice do Horního Benešova otevřené v roce 1892 a spojovací trati na Státní nádraží z roku 1895. Zdivo vodárny je režné podle typového projektu Severní dráhy císaře Ferdinanda. Dalších úprav se budova dočkala v roce 1928, současná podoba pochází z v roku 1941. V té době bylo patrně přistavěno i křídlo kotelny s komínem. Tehdy byly postaveny i **vodní jeřáby** německého typu, které dodnes (ač nefunkční) stojí před budovou lokomotivní remízy. V 1. a 2. patře budovy se nacházejí tři čtyřhranné nýtované nádrže. Voda se původně čerpala pomocí parního stroje ze studny, posléze bylo zřízeno i spojení s městským vodovodem.

V přístavbě kotelny je umístěn unikátní a dnes již nefunkční ležatý kotel z parní lokomotivy. Původně s ním jezdila lokomotiva řady 456.159 vyrobená ve Spojených státech Amerických v roce 1944. Stroj původem z lokomotivky v Ohiu byl po válce – v rámci hospodářské pomoci UNRRA – dodán do Československa a dojezdil v roce 1972. Zatímco lokomotiva byla sešrotována, kotel byl přeměněn na kotel stabilní a byl využit pro vytápění, ohřev vody a vývin páry určené pro parní vytápění výpravní budovy a předtápění osobních vozů. Dnes se jedná o jediný dochovaný exemplář svého typu na území České Republiky.

Svou funkci pozbyla vodárna po ukončení parního provozu na Opavsku v roce 1975. Tehdy přišly z výroby nové motorové lokomotivy. Poslední výkony v parní trakci tvořil posun v opavském uzlu a nákladní vlaky na okolních lokálkách. Dalšími památkami na parní provoz jsou dva vodní jeřáby v areálu depa.

Vodárenská věž byla současně s historickou výpravní budovou v roce 2004 prohlášena za kulturní památku. Jedná se o jedinou realizaci vodárny tohoto typu nejen na celé trati bývalé Severní dráhy Ferdinandovy. Stav budovy je dlouhodobě havarijní.

Vodárna v opavském depu (foto Petr Chroust)

Staničník „km 290“

Nedaleko opavského třetího nástupiště je umístěn bílý kámen s černým vrcholem, který se odborně nazývá „staničník". Staničníky (dříve označované jako „kilometrovníky") určují kilometrickou polohu trati počítanou od začátku dráhy. Opavský staničník určuje vzdálenost Opavy od Vídně, kde byl počátek KFNB, která činí rovných 290 kilometrů. Díky pravidelné údržbě se staničník zachoval dodnes a je jedním ze symbolů opavského nádraží.

Regionální dráhy na Opavsku a v Nízkém Jeseníku

Na konci 19. století začaly vznikat místní dráhy. **Trať z Opavy do Jakartovic a Horního Benešova** otevřela společnost KFNB v roce 1892. Při příležitosti stavby benešovské trati došlo k přestavbě opavského Severního nádraží. Výpravní budova byla zvětšena jižním směrem, přistavěno bylo druhé poschodí a kryté nástupiště. Budova tak dostala zhruba současnou podobu.

Výstavba trati z Opavy do Horního Benešova byla zahájena v roce 1891 a slavnostní otevření dráhy proběhlo 29. června o rok později. Po druhé světové válce sloužila železnice stále svému účelu, ale na konci 60. let 20. století se začala neblaze projevovat zdejší důlní činnost. Propadliny po vytěžení rubaniny znemožnily další provoz na trati v úseku Svobodné Heřmanice–Horní Benešov. Železniční doprava byla v tomto úseku zastavena a 5. dubna 1970 odjel z Horního Benešova poslední vlak. Železniční svršek byl odstraněn v roce 1981. První lokomotiva a dva původní vagóny jsou uloženy jako muzejní exponáty v Insbrucku a jediným, trebaže němým svědkem železniční dopravy je dosud stojící budova nádražního depa. V současné době je provoz osobní dopravy na trati pouze do stanice Jakartovice. V úseku Jakartovice–Svobodné Heřmanice je vedena pouze nákladní doprava.

Dalšími tratěmi na Opavsku se staly soukromé **železnice do Kravař, Chuchelné a nyní polské Ratiboře**. Byla otevřena roku 1895 a byla zaústěná na nádraží Státní dráhy (tj. nynější západního nádraží). Město Opava se stalo koncesionářem **lokálky z Opavy do Hradce nad Moravicí** otevřené v roce 1905. Obdobně se angažovalo při výstavbě tratě z Opavy do nyní polského Bavorova. Otevřena byla roku 1909 a rovněž ústila na nádraží Státní dráhy (Opava-západ). Zatímco zaústění tratě do Ratiboře bylo ve 20. a 30. letech 20. století přeloženo na východní nádraží, trať do Bavorova vedla na západní nádraží až do roku 1945, kdy byla tato železnice válečnými událostmi zničena a už nebyla obnovena. Její pozůstatky můžeme najít v Městských sadech.

Trať Olomouc hl.n.–Opava východ

Páteřní trati vedoucí podhůřím Jeseníků se stala železniční trať spojující Olomouc s Krnovem. Trať vede z Olomouce hlavního nádraží přes Valšov, Bruntál, Milotice nad Opavou a Krnov do Opavy. Společnost „Moravskoslezské centrální dráhy" (MSCB) ji vybudovala v rekordním čase pouhých dvou let (1870–1872). Stavbu ztěžovaly přírodní podmínky, proto bylo nutné vystavět i pět tunelů v celkové délce 750 metrů. Součástí byly odbočky do nyní polských Głubczyc, Głuchołaz a Nysy. Součástí koncesních podmínek byla povinnost vystavět i lokální železnice z Valšova do Rýmařova a z Milotic do Vrbna pod Pradědem. Jelikož nedlouho po dokončení páteřní trati vypukla hospodářská krize a společnost MSCB se navíc značně zadlužila výstavbou trati z Opavy do Vlárského průsmyku, nebyla schopna své závazky splnit. Obě přípojné tratě byly vybudovány později státním nákladem.

Trať Valšov–Rýmařov o délce 15 km zbudoval rakouský stát v roce 1878. Milotická lokálka byla otevřena až o dva další roky později. Provoz na nich zajišťovala MSCB do roku 1895, kdy byla pro dlouhodobě špatné výsledky hospodaření zestátněna. Třetí normálněrozchodnou jesenickou lokálkou se stala trať z Bruntálu do Malé Morávky otevřená roku 1901. Železnice byla v době koňských povozů jako velice pokroková silně podporována podnikateli i samotnými obcemi, znamenala impuls pro další rozvoj průmyslu. Železnici využívaly velké textilky, pivovar, pily, hamry a další podnikatelé, jejichž výrobky se z Rýmařovska a Bruntálska levně a rychle dostaly na nové trhy v celém Rakousku-Uhersku.

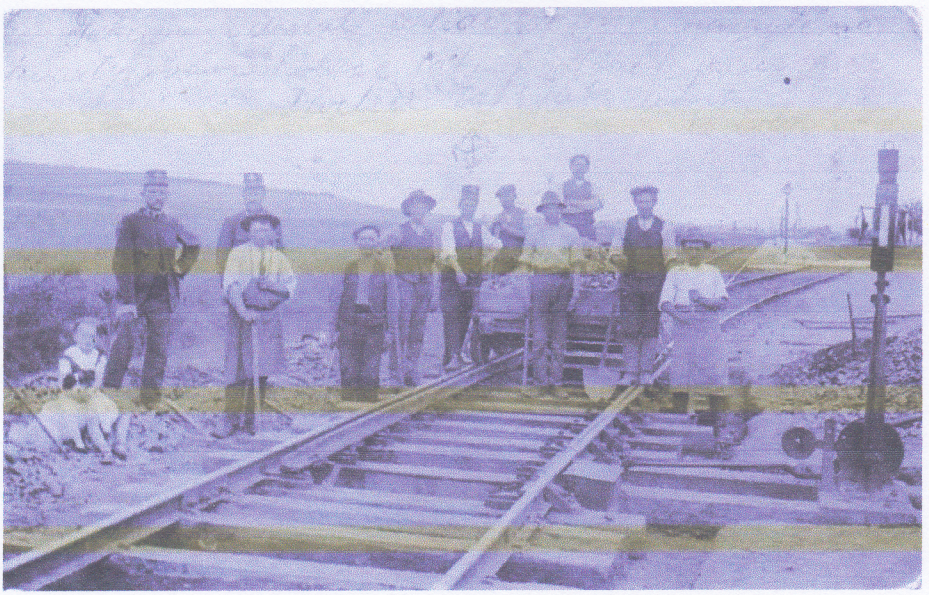
Stavba trati z **Milotic do Vrbna** se protáhla o další dva roky. Zavinily to tahanice mezi městem Bruntál a staviteli. Zdejší konšelé trvali na přímém spojení Bruntálu s Vrbnem, zatímco odborníci navrhovali spojení Milotic s Vrbnem. Spor "rozhodla" příroda sama, neboť podmínky pro stavbu trati v povodí Opavy byly mnohem příznivější a zvítězila tedy trasa z Milotic o délce 20,5 m. Dnem zahájení provozu byl tedy až 5. prosinec 1880. Provozování tratě bylo svěřeno MSCD, která pak byla pro ztrátovost ke dni 1. 1. 1895 zestátněna.

Model bývalého nádraží v Horním Benešově (MěÚ Horní Benešov)

Nádraží v Miloticích nad Opavou (foto Petr Chroust)

Stavědlový přístroj na nádraží v Miloticích nad Opavou (foto Petr Chroust)

Nádraží v Jakartovicích (foto Petr Chroust)



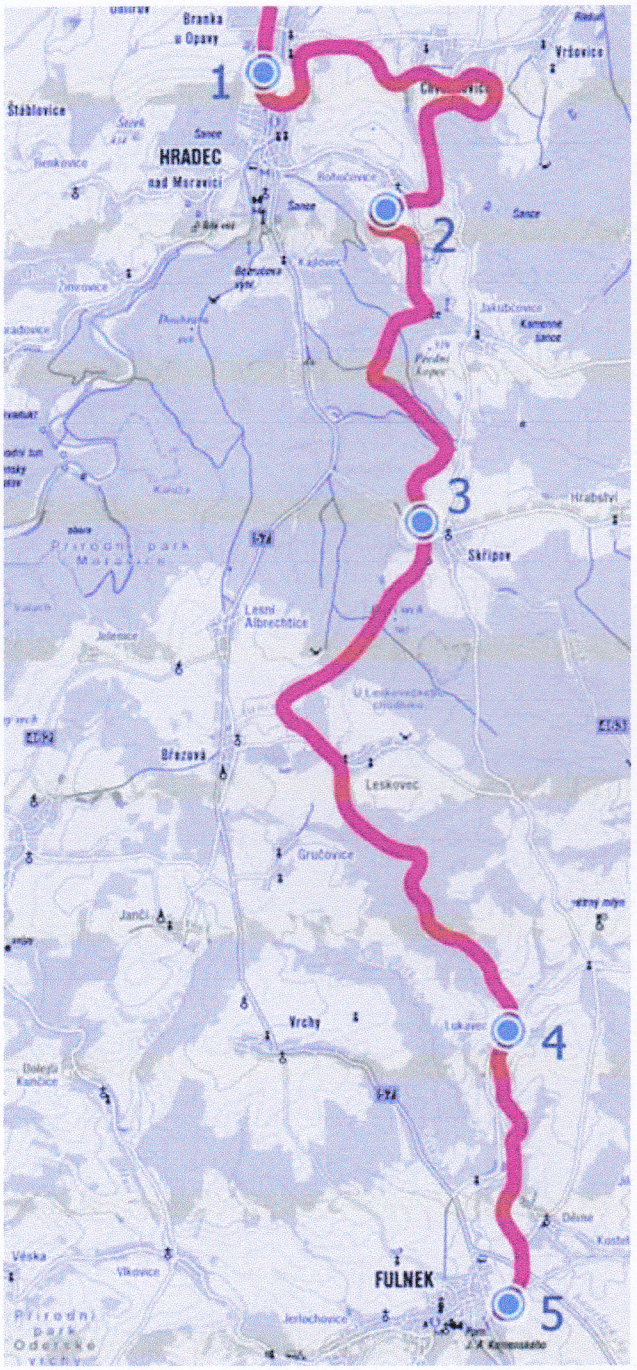
Historický snímek: stavba trati v Oticích (foto ze sbírky OŽK)

Nedostavěná železniční trať Opava–Fulnek 1873–1874

Počátkem 70. let 19. století přišla společnost „Moravskoslezská centrální dráha“ s poměrně velkolepým plánem na rozvoj železnic na Moravě a ve Slezsku. Vedle své páteřní trati z Olomouce do Krnova a odboček do Głubczyc, Opavy, Głuchołaz a Nysy měla vzniknout spojnice tehdejšího Pruska a Uher. Společnost plánovala vytvořit

„nejkratší spojnici mezi Černým a Baltským mořem“ a konkurovat tak KFNB zejména v přepravě uhlí ze Slezska na jih.

Z nádraží MSCB (dnešní stanice Opava západ) měla trať vycházet obloukem směrem na jihovýchod a posléze jižním směrem kolem východního okraje Otic sledovat silnici Opava–Hradec. Tato podoba se částečně shoduje s linií současné místní dráhy Opava–Hradec. Pro oblast Branky u Opavy a Hradce bylo na katastru obce Branky navrženo spojené nádraží Hradec-Branka se třemi kolejemi. Stanice měla vzniknout v místech dnešního ředitelství firmy Brano.



Zaznačení trasy nedokončené železnice na úseku Branka – Fulnek. 1- Stanice Hradec-Branka (km 6,3), 2 - Výhybna Bohučovice (km 15,1), 3 - Stanice Skřipov (km 23,0), 4 - Výhybna Lukavec (km 32,2), 5 - Stanice Fulnek (km 36,4); (mapka a foto OŽK)

Těleso nad Brankou (foto OŽK)

Propustek u Vršovic (foto OŽK)

Zářez u hájovny Bleška (foto OŽK)

V dalším úseku mezi Brankou a Hradcem měla trať na vysokém náspu překročit řeku Moravici a poté stoupat pod hřbitovem, úbočím Braneckého kopce a dalším obloukem ho pak severně obejít. Následně měla trať vystoupat kolem Vršovic do Bohučovic, kde byla projektována dvoukolejná výhybna. Pod bohučovickým lomem měla trať přejít údolí Záviliší a pokračovat kolem Jakubčovic ke Skřipovu, kde se nacházel vrcholový bod trati a stejnojmenná stanice. Poté byla trasována v okolí Březové a do údolí Gručovického potoka. Následovat měla výhybna Lukavec a stanice Fulnek, Suchdol nad Odrou, Nový Jičín, Valašské Meziříčí a Vsetín. Následně měla železnice vystoupat až k Vlárskému průsmyku a posléze klesat k Trenčínu. Tam měla navázat na Považskou dráhu. Celková délka trati na našem území byla koncesována v délce 129 km. Největší stoupání bylo pouze 16 promile, což bylo vzhledem k trasování poměrně náročným terénem obdivuhodné.

Začátkem roku 1873 byly nasmlouvány dodávky kolejiva, vozů i lokomotiv. V květnu 1873 přišli do Opavy italští stavitelé železnic – barabové. Stavba pokračovala velmi rychle. V době maximálního rozsahu výstavby pracovalo mezi Opavou a Fulnekem na 1 600 mužů a 200 koní.

Počátek konce stavby znamenal květnový krach na vídeňské burze v roce 1873. Jeho důsledky se plně projevily až po zahájení stavby, kdy se nepodařilo prodat ani zbývající akcie společnosti. Samotné práce byly započaty v červnu 1873 a nějakou dobu ještě pokračovaly, ale ke dni 15.1.1874 byly všechny stavební činnosti zastaveny. Koncem roku 1873 byly v úseku Opava–Suchdol nad Odrou již z jedné třetiny hotovy zemní práce, postavena byla čtvrtina mostů a propustků. Byla položena asi třetina pražců. Na území Slezska (tedy v úseku Opava–Fulnek) bylo postaveno skoro celé těleso trati a ve Fulneku se začala stavět staniční budova.

Rakouský stát přikládal stavbě velký význam, proto se opakovaně snažil najít nového koncesionáře, neboť MSCB svou koncesi vrátila. I přes snahu města Opavy, které na stavbě hodně záleželo, se nepodařilo projekt obnovit. Stavba trati byla jednou z největších zkažených investic té doby, byl ztracen kapitál více než 4,7 milionu zlatých. Vedle finančních závazků bylo třeba řešit i problémy se čtrnácti novými lokomotivami, které byly pro nikdy nedokončenou trať vyrobeny. Společnost MSCB se ekonomicky nikdy zcela nevzpamatovala a pro špatné hospodářské výsledky byla roku 1895 zestátněna.

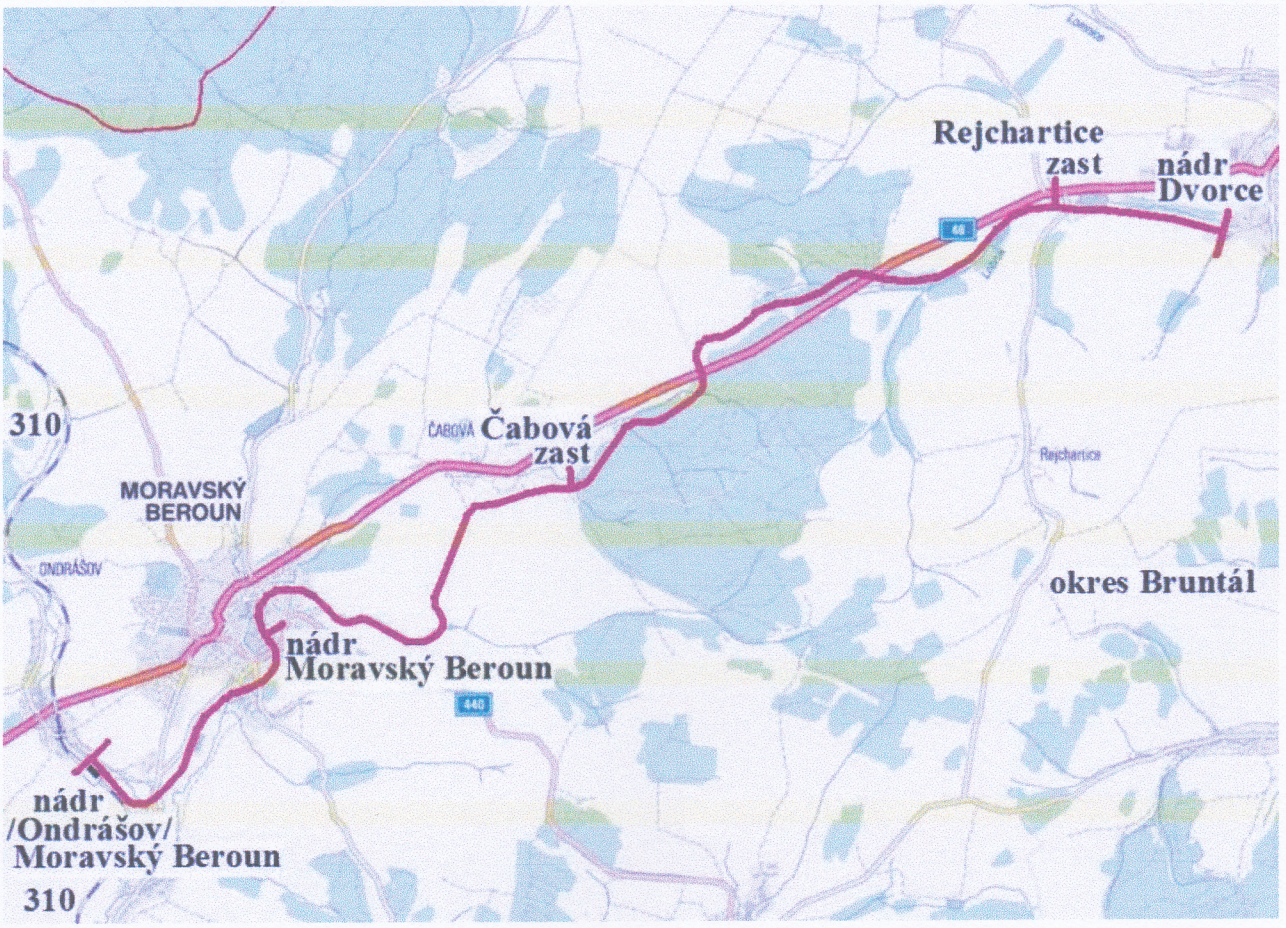
Díky novému zákonu z roku 1880, který podporoval výstavbu lokálních drah, byly v trase nedokončené trati vybudovány místní dráhy Suchdol nad Odrou–Nový Jičín, Suchdol nad Odrou–Fulnek a nakonec i Opava–Hradec. Jednání o dokončení spojnice Hradce a Fulneka probíhala od roku 1906 až do roku 1914, kdy zdlouhavá jednání zhatila 1. světová válka. V meziválečném období se o možnostech spojit Opavu s Fulnekem opakovaně jednalo i v československém senátu. Město Fulnek se připomnělo s požadavkem na obnovení stavby ještě v roce 1946.

Z nedokončeného úseku trati Hradec–Fulnek je do dnešních dní zřetelný násep nad silnicí z Branky do Chvalíkovic a dále od Skřipova skoro až do Fulneka. Dochovalo se několik propustků a v lesích mezi Leskovcem a Fulnekem se má skrývat nedokončený tunel, který byl projektován na délku 135 metrů. V Bohučovicích byl zarovnaný terén, určený původně pro výhybnu, využit jako malé hřiště. Drážní těleso je místy velmi výrazné, a proto se dodnes objevuje v podrobnějších turistických a katastrálních mapách.

Zajímavost:

V květnu 1873 přišli na stavbu trati italští stavitelé železnic – ***„barabové“***. Jejich temperament zanechal v okolí Opavy dodnes své stopy – řada obyvatel obcí, kudy měla trať vést, má ve svém rodokmenu italské jméno. Svérázní Italové narušovali klid místních obyvatel např. „rybařením“ v Moravici – dynamitovými patronami určenými na trhání skal.

Zaniklá úzkorozchodná trať Ondrášov–Dvorce



Průběh bývalé úzkorozchodné trati Ondrášov–Dvorce (zdroj OŽK)

Dochovaný železniční most úzkorozchodky Ondrášov–Dvorce (foto Lumír Moučka)

Dnes již zrušená úzkorozchodná dráha s rozchodem 760 mm a délkou bezmála 11,5 km, spojovala Ondrášov (dnes místní část Moravského Berouna), samotný Moravský Beroun, Čabovou, Rejchartice a Dvorce. Trať vystavěná roku 1898 c.k. státními drahami navazovala v Ondrášově na trať č. 310 z Olomouce do Krnova. Největší stoupání dosahovalo 26,95 promile, nejmenší poloměr oblouku 75 m, na trati se nacházelo 12 mostů a maximální traťová rychlost byla 30 km/h. Úzkorozchodka byla stavěna současně se svou známější a dodnes fungující sestrou z Třemešné do Osoblahy, která je zvaná „Osoblažka".

Obě dráhy spojoval nejen rozchod 760 mm, ale i obdobný vozový a lokomotivní park. Lokomotivy a vozy obou tratí byly typickou ukázkou sortimentu vozidel dodávaných v tehdejší době všem úzkorozchodným c.k. dráhám. Byla to parní lokomotiva řady U (firma Krauss a spol. z Lince) a osvědčená řada několika typů dvounápravových osobních, služebních a nákladních vozů, vyráběná v různých modifikacích v letech 1889–1930. Spojení zajišťovaly tři páry smíšených vlaků s přepravou cestujících ve druhé a třetí vozové třídě. Již od zahájení provozu zde byla také zavedena nákladní přeprava vozů. Podvalníky zde na rozdíl od Osoblažky nebyly provozovány, všechno zboží se muselo překládat do úzkorozchodných vozů.

V roce 1930 se začala objevovat konkurence v podobě silniční autobusové dopravy. Pokles přeprav v důsledku hospodářské krize znamenal počátek konce dráhy. V srpnu 1933 skončila na lokálce nákladní doprava, když byl do stanice Ondrášov přidělen nákladní automobil ČSD. Osobní doprava skončila 14. 9. 1933. Osobní a nákladní vozy byly předány na jiné úzkorozchodné dráhy a poslední lokomotiva typu U byla v roce 1935 předána na trať Třemešná ve Slezsku-Osoblaha, dnes slouží na Jindřichohradeckých místních dráhách. Železniční svršek byl vytrhán, budovy získaly nové využití.

Největší dochovanou stavbou na trati je most mezi Ondrášovem a Moravským Berounem. Dnes slouží pouze pro pěší. Nádraží v Moravském Berouně existuje dodnes, ale nachází se v nepřístupném areálu firmy Granitol. Budova bývalé zastávky Čabová slouží k rekreaci. Výpravní budova i budova remízy depa ve Dvorcích se také zachovaly a slouží obytným účelům. Na trase trati se nachází i základy několika mostů a kamenných staničníků.

Již od dvacátých let 20. století se uvažovalo o přebudování trati na normální rozchod a prodloužení až do Budišova nad Budišovkou, kde se nachází koncová stanice trati ze Suchdola nad Odrou. V období druhé světové války a po ní se tyto plány objevily znovu, v úseku Ondrášov–Dvorce se počítalo s využitím náspů bývalé úzkorozchodné dráhy, ale zůstalo jen u plánů a projekt skončil v archivu. Historie železniční dopravy mezi Ondrášovem a Dvorci na Moravě se tak uzavřela.

NAHORU

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova: Evropa investuje do venkovských oblastí

Oživlý svět technických památek
(c) 2012 - 2014

HISTORIE HORNICTVÍ

DĚJINY DOLOVÁNÍ POLYMETALICKÝCH RUD A BARYTU

V HORNÍM BENEŠOVĚ

Dolování rud nemělo přímou souvislost se založením města v roce 1253, protože v zakládací listině chybí zmínka o dolech. První doklad o dolování pochází až z roku 1271, kdy Přemysl Otakar II. věnoval opavským měšťanům pozemky u dolů na stříbro u Horního Benešova a zároveň jim povolil volně obchodovat s olovem. Další písemná zpráva pochází z roku 1288, kdy Beneš z Branice dává darem klášteru Hradisko u Olomouce všechny užitky, které vyplývají z hornobenešovských dolů. Od tohoto roku začíná pracovat v Opavě královská mincovna.

Mincovna byla v provozu do roku 1300. V té době bylo olovo v rudě pouze vedlejším produktem, takže i v dalších listinách jsou uváděny jako předmět těžby stříbronosné rudy. Je to v listině krále Václava II. z roku 1298 i v novém potvrzení práv dolování v Horním Benešově opavským knížetem Mikulášem Opavským v roce 1306.

V dalších letech je jen málo zpráv o zdejším dolování a pouze v roce 1365 jsou zmínky v Jihlavském horním kodexu o dobrozdání v horních věcech opavským měšťanům. Další zprávy o hornobenešovských dolech pocházejí až z druhé poloviny 15.století.

Za válečného tažení Matyáše Korvína v roce 1474 byly doly zničeny. Teprve roku 1506 obnovila krnovská kněžna Barbora městu původní privilegia. O dolování stříbra vypovídá zpráva z roku 1523: "Při tom městečku jsou hory stříbrné, které byly dělány za paměti lidské, i stříbro se dělalo a bylo 14 pecí, při kterých leží velké hromady strusky, v kterých je stříbro a kdo by na to náklad dal, znamenitý užitek by mohl míti."

V letech 1433 až 1500 byla opět v provozu opavská mincovna.

V říjnu 1528 vydávají markrabě krnovský Jiří z Opolu nový důlní řád pro Oppel, Ratiboř, Krnov a Beuten.

Rozvoj dalšího dolování začíná kolem roku 1526, kdy byla ražena Tříkrálová štola. Tato štola je znovu uváděna ve zprávě krnovského hormistra Kryštofa Herdecka z roku 1526. Ten také pořídil v roce 1570 mapu, zachycující přehled děl na ložisku.

25.6.1590 byl Horní Benešov povýšen na svobodné horní město. Úpadek dolování nastal za třicetileté války, takže roku 1724 mu byl statut svobodného horního města zrušen.

K obnovení dolování došlo až v roce 1749 na dobu tří let, do vyčerpání kapitálu soukromých těžařů. Později se o dolování začal zajímat stát, který nechal provést prohlídku dolů kutnohorským šachtmistrem J.A.Alisem. Po jeho dobrozdání se začalo s pracemi v roce 1764 pod vedením J.J.Lutze, z jehož hlášení slezskému královskému úřadu vyplývá, že zde do roku 1766 pracovalo 12 - 16 horníků. Zjištěné zrudnění dosahovalo místy značné mocnosti, ale bylo velmi chudé, takže v roce 1768 bylo rozhodnuto práce zastavit.

Od roku 1817 se pokusili o těžbu z Tříkrálové štoly a ze Stříbrné jámy hornobenešovští občané, ke kterým se později přidali podílníci z Vídně. Na odvodnění starých dolů začali razit Maxmiliánovu štolu, ale ta se v roce 1829 prorazila do staré zatopené štoly a v další práci se nedalo pokračovat. Společnost se snažila alespoň dosáhnout zisku těžbou železných rud. Teprve rok 1837 znamenal obrat k lepšímu, když byl do čela těžařstva jmenován šichtmistr J.Höniger, který také pořídil důlní mapu. V roce 1837 byla u hutního rybníka postavena stoupa na drcení rudy a plavírna, chyběl ale kapitál na stavbu huti. Na zlepšení finanční situace byly prodány dva doly na železnou rudu, ale ani to nezlepšilo finanční situaci těžařstva.

Podle měření z roku 1843 dosáhla dědičná Tříkrálová štola od ústí po Stříbrnou - Jánskou šachtu délky 1195 m a dosáhla ji v hloubce 30 m, kde byla ruda již vytěžena starými pracemi. Situace v dolech se ještě zhoršila po revoluci 1848 tak, že v roce 1853 zde pracovali 3 horníci. Nakonec roku 1870 vyhlásilo Báňské hejtmanství v Olomouci exekuční prodej dolů, ale protože se nenašel žádný kupec, byla všechna důlní práva vymazána v roce 1871.

K novému otevření Stříbrné - Jánské šachty došlo až v roce 1902 nákladem hornobenešovského průmyslníka A.Heinzela, který zde začal těžit baryt, o který do té doby nebyl zájem. Těžba barytu probíhala také povrchovým odklizem a celkem zde bylo získáno do roku 1912 asi 12 000 t suroviny. Teprve potom došlo k těžbě i pod úrovní Tříkrálové štoly. Kromě barytu se začal těžit i sfalerit, který se vozil ke zhutnění do saského Freibergu nebo do Trzebyie v Haliči. Provoz v dole byl ukončen 1.světovou válkou.

V roce 1916 získala doly do vlastnictví akciová společnost Georg von Gieches Erben, která zde vytěžila asi 2000 t zinkové rudy. Z neznámých důvodů ale firma nechala důl zatopit a od roku 1919 pouze udržovala důlní práva.

V období první republiky se na ložisku nepracovalo a zájem byl pouze o doly na železnou rudu, které zde byly v provozu již v letech 1830 - 1897 a náležela Vítkovickým železárnám. Za 2.světové války zde provedla německá společnost Geselschaft für Lagersstättenforschung 13 vrtů ve skupině ložisek železných rud typu Lahn - Dill a zjistila dvě ložiskové polohy o mocnosti 5 - 6 m s magnetitem a thuringitem. Zásoby byly vypočteny do hloubky 200 m a tonáži 500 kt.

V roce 1944 byly firmou I.G.Farben provedeny analýzy barytu z hald a realizovány průzkumné vrty. Podle jejich výsledků byly vypracovány plány na obnovení těžby, v důsledku přiblížení fronty k nim ale nedošlo.

Nový průzkum ložiska začal v roce 1948 a v roce 1950 bylo vrty nalezeno dobyvatelné ložisko barevných kovů. V roce 1951 bylo zahájeno zmáhání Stříbrné - Jánské šachty. Z jednotlivých pater byl proveden báňský průzkum pro zjištění mocnosti ložiska. V roce 1953 bylo zahájeno hloubení jámy Josef pro průzkum ložiska z nadloží. Všechny tyto práce prováděl Českomoravský rudný průzkum, závod Rýmařov. V dubnu 1954 byla část prozkoumaného ložiska předána po předběžném výpočtu zásob těžebnímu podniku Kutnohorské rudné doly, který zde zahájil povrchovou těžbu barytu. Českomoravský rudný průzkum provedl z jámy Josef rozfárání 1. a 2.patra a částečně i 3.patra. Od roku 1954 se pokračovalo průzkumnými vrty z povrchu. V roce 1958 byl těžební závod předán Rudným dolům, n.p.Jeseník.

Od roku 1958 byl důl ponechán v konzervaci až do schválení investiční výstavby. V roce 1959 bylo zahájeno hloubení jámy Obránců míru, v roce 1960 se staví ocelová těžní věž a probíhá povrchová výstavba důlních objektů.

V roce 1963 byla dostavěna flotační úpravna, která kromě místní rudy zpracovávala rudu z Horního Města.

V letech 1983 - 1985 byla hloubena Nová jáma Josef do hloubky 850 m, která se měla stát hlavní těžní jámou závodu. Do provozu ale uvedena nebyla.

Těžba na ložisku byla ukončena 6.3.1992. Nová jáma Josef byla překryta betonovým uzávěrem, jáma Obránců míru byla zachována.

FOTO

ZPĚT

DŮL SIMSON, ZBYŠOV (RUD)

DUBEN 2014

pondělí montag/monday		**7** Významný den Helfman/Hermína	**14** Vincenc	**21** Velikonoce Alexandra	**28** Vlastislav
úterý dienstag/tuesday	**1** Hugo	**8** Ema	**15** Anastázie	**22** Evženie	**29** Robert
středa mittwoch/wednesday	**2** Erika	**9** Dušan	**16** Irena	**23** Vojtěch	**30** Blahoslav
čtvrtek donnerstag/thursday	**3** Richard	**10** Darja	**17** Rudolf	**24** Jiří	
pátek freitag/friday	**4** Ivana	**11** Izabela	**18** Valérie	**25** Marek	
sobota samstag/saturday	**5** Miroslava	**12** Julius	**19** Rostislav	**26** Oto	
neděle sonntag/sunday	**6** Vendula	**13** Aleš	**20** Marcela	**27** Jaroslav	

Nadace
LANDEK
OSTRAVA

1078

MINE CLOSURE 2007

II. mezinárodní seminář o uzavírání dolů

Doc. Ing. Arnošt Grmela, CSc.

a kolektiv účastníků.