

401

Místní dráha

Ondrášov

Dvorce na Moravě



OHLEDY DO DĚJIN ZRUŠENÝCH TRATÍ - 3

K. k. Österreichische Staatsbahnen.



C. k. rakouské dráhy státní.

Eröffnung

der Localbahn

Hof in Mähren—Bärn-Andersdorf.

Die schmalspurige Localbahn Hof in Mähren—Bärn-Andersdorf wird

am **31. December d. J.**

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hierbei gelangen die Stationen, bezw. Haltestellen: Hof in Mähren, Reigersdorf (Haltestelle), Brokersdorf (Halte- und Ladestelle), Bärn Stadt und Bärn-Andersdorf (Anschlusstation der Linie Olmütz—Troppan) zur Eröffnung.

Die Stationen werden für den Gesamtverkehr (explorative Güter ausgenommen) eröffnet. In der Haltestelle Reigersdorf findet nur Personen- und Gepäckabfertigung durch den Conductor, in Brokersdorf die Abfertigung von Personen, Gepäck und Wagenladungen statt.

Fahrplan — Jízdní řád.

G. Sm. 2051 1 1	G. Sm. 2053 1 1	G. Sm. 2055 1 1	G. Sm. 2057 1 1	km	Stationen — Stanice	G. Sm. 2052 1 1	G. Sm. 2054 1 1	G. Sm. 2056 1 1	G. Sm. 2058 1 1
5 40	8 30	12 00	5 40	—	Hof in Mähren — Dvorce	7 30	10 20	3 20	7 30
5 45	8 35	12 05	5 45	1	Reigersdorf P. H. — Rejhartice O. Z.	7 25	10 25	3 20	7 35
6 05	9 00	12 25	6 05	6	Brokersdorf P. H. — Čabová O. Z.	7 11	10 09	3 02	7 10
6 16	9 15	12 36	6 20	10	Bärn Stadt — Beroun Město	6 51	9 49	2 37	6 50
6 24	9 24	12 44	6 28	16	Bärn-Andersdorf — Beroun-Ondřejov	6 40	9 38	2 25	6 40
	11 04	2 27	8 12		an-přij. Reigersdorf — Krasov	6 40	7 09	12 30	
	12 46	3 15	9 28		an-přij. Troppan St. B. — Opava st. d.		6 30	11 10	
7 10	10 32	3 26	9 32		an-přij. Olmütz — Domažlice		3 30	8 00	5 30
1 10	3 40	5 04	6 10		an-přij. Witz — Vidná	6 00	7 00	8 00	12 11 10

Zur Beachtung.

Die Liste von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen. Die Verkürzungen der Züge sind im mittlereuropäischen Zeit angegeben.

Die Nachtkalbe von 6 22 Abends bis 6 42 Morgens sind durch Unterstrichung der Minutenziffern bezeichnet.

Die Anschlusstrecken sind in kleinerem Druck angegeben, die durch Schrägstrich vermittelten Anschlüsse durch fetten Druck der Stundenziffern hervorgehoben.

Für die Richtigkeit der Anschlüsse fremder Bahnen wird keine Gewähr geleistet.

Zusammen-Erklärung:

P. H. bedeutet: Personen-Haltestelle. G.: Gemischter Zug.

Y: Restauration, in welcher Getränke und kalte Speisen zu haben sind.

Olmütz, im November 1898.

Die k. k. Staatsbahndirection.

Druck- und Kassenbucherei „Bayerische“ in Wien.

Otevření

místní dráhy

Dvorce—Beroun—Ondřejov.

Úzkokolejná dráha Dvorce—Beroun-Ondřejov bude

dne **31. prosince t. r.**

veřejně dopravě odevzdána.

Otevřeny budou stanice Dvorce, Rejhartice (zastávka), Čabová (zastávka a nákladisté), Beroun Město a Beroun-Ondřejov (připojovací stanice trati Olomouc—Opava).

Stanice otevřeny budou pro veskerou dopravu (vyjímaje traskaviny), zastávka Čabová pro dopravu osob, zavazadel a nákladů v plných vozech, v zastávce Rejhartice vydávány budou listky a přijímána zavazadla průvodcím vlaku.

K povážimuti.

Ustaní čas jízdy na této státní od stanicí jest jeden celek a hora desít, v pravo stojí z dála náhora. — Doba příjezdu a odjezdu vlaků jest udána do čas středoevropského.

Doba jízdy od 6 00 vdele až do 6 40 stán jest označena podkřehnutím čísle minutových.

Vlak připojovací jest označen náhorn drabozkám, připojovací rychlovlaké správnostkovek jest vykoupeno řádným vlakem čísle hodinových.

Za správnost připojení na dráhy cíli se neručí.

Vysvětlění značek.

O. Z. značí osobní zastávka. Sm.: vlak smíšený.

Y: Haltestelle, v kterém nápoje a studená jídla dostati lze.

Olmouc, v listopadu 1898.

C. k. říditelstvo státních dráh.

HOSPOJÁŘSKÉ A DOPRAVNÍ POMĚRY REGIONU

JOSEF ŠKOLOUD

Nemocniční 9
793 68 DVORCE

29. ledna 1995



MÍSTNÍ DRÁHA

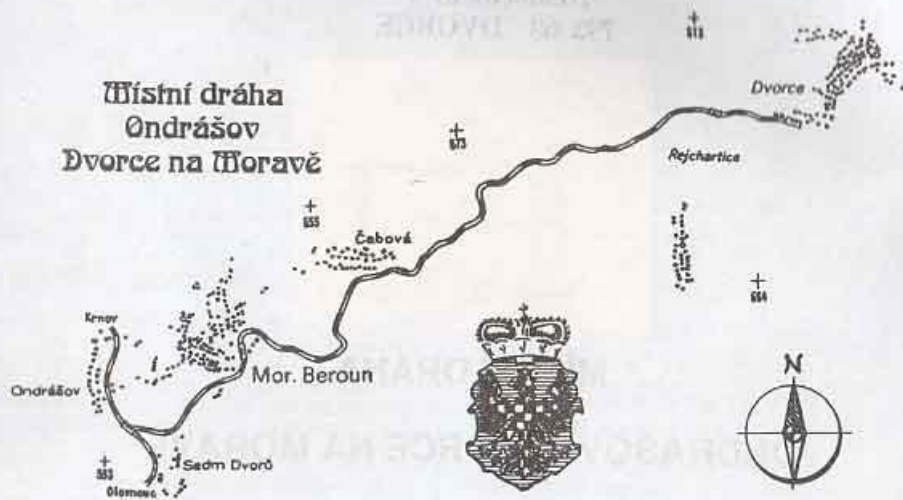
ONDRÁŠOV - DVORCE NA MORAVĚ




Místní dráha Ondrášov - Dvorce na Moravě byla vybudována v letech 1898-1900. Její zřízení bylo spojeno s výstavbou železniční dráhy Olomouc - Opava. Tato dráha měla sloužit především pro dopravu osob a malého množství zboží. V roce 1945 byla dráha zrušena a její trasa je dnes využívána jako stezka pro pěší a cyklisty. V roce 1995 byla dráha obnovena a znovu otevřena pro veřejnou dopravu.

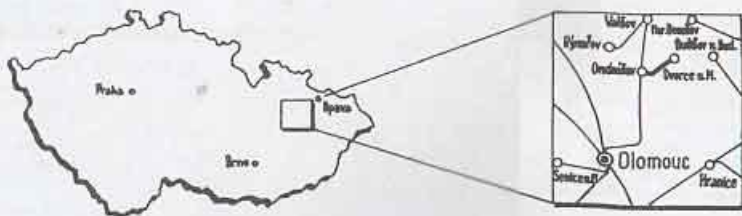


Podnikatelé, občanské a státní úřady mají právo na získání této dráhy myšlenkou na vytvoření místní dráhy přes Noky, Jasanek a směr do Dvorce. Připojení k železniční síti v oblasti Morašské dráhy bylo vyřešeno v roce 1995.

Místní dráha Ondrášov Dvorce na Moravě



-  železnice
-  obec
-  výškový bod



HOSPODÁŘSKÉ A DOPRAVNÍ POMĚRY REGIONU

Ten kraj na vás dýchne zvláštní atmosférou. Takovou směsicí nálad; trochu tesklivou jako chudoba let dávno minulých, zadumanou jako okolní krajina Nížkého Jeseníku a zároveň srdečnou jako zdejší lidé.

Bývalý politický okres moravskoberounský nikdy nepulsoval zvláště čilým ruchem hospodářského života. Oblast byla průmyslově i zemědělsky málo rozvinutá s těžkými životními podmínkami. Naleziště kovů sem ve 13. a 14. století přilákala německé kolonisty, kteří vnesli do rázu kraje svoji architekturu, kulturu a jazyk. V 16. století zde vznikly železnorudné doły a Moravský Beroun, roku 1339 povýšený na město, měl i své vlastní horní právo. Také Dvorce, původně založené polskými kupci, se staly sídlem horníků. Dolování však časem upadlo a nakonec těžba zanikla. V nedalekém Ondrášově byly podchyceny uhlíčné prameny a pojmenovány dle tehdejších panovníků Marie Terezie a Josef. Později se léčivá voda jímala i z umělých vrtů; dnes je známá jako Ondrášovská kyselka.

V 18. a 19. století se rozvíjí textilní výroba, která však počátkem století dvacátého zápasí s vleklou krizí. O to větší důraz byl kladen na kvalitu dopravního spojení, které umožňovalo odbyt výrobků a zajišťovalo obživu formanů a povozníků.

Města Moravský Beroun i Dvorce leží v oblasti, kudy odedávna procházely důležité dopravní tepny. Jednou z nich byla Jantarová cesta z Olomouce do Opavy. Tzv. Slezská stezka vedla z Vídně přes Brno, Vyškov, Olomouc, Šternberk, Ryžoviště (Brunzejf), Starou Rudnou a Zlaté Hory (Zuckmantel) do Vratislavi. Na této trase byla už v roce 1626 zřízena poštovní služba, kterou nejprve zajišťoval posel na koni a pak byla dvakrát týdně zavedena jízdní pošta. Po vpádu Švédů v roce 1642 poštovní linka zanikla a teprve v roce 1648 mohla být opět obnovena. Poštovní kurz byl zachován velmi dlouho, až téměř do konce 19. století.

Při ztrátě Slezska v roce 1742 a zisku Haliče roku 1772 se stalo hlavní dopravní tepnou spojení ve směru Vídeň - Krakov. Roku 1776 došlo k dokončení výstavby cesty ze Šternberka přes Moravský Beroun a Dvorce do Opavy a dále do Horního Slezska. Ta měla po dlouhá léta velký význam pro celý kraj Nížkého Jeseníku, nicméně přeprava po silnicích brzy přestala svojí kapacitou stačit tempu rozvoje průmyslové výroby. Tehdy se jako vážný konkurent silniční dopravy objevuje železnice.

Podnikatelé, obchodníci a starostové měst a obcí se začínali zabývat myšlenkou na vybudování dráhy přes Nížký Jeseník a tím dosáhnout propojení Horního Slezska s oblastí Moravské brány. Bylo vypracováno

několik projektů jejichž realizaci nakonec nedovolila prusko-rakouská válka roku 1866.

Obyvatelé Bruntálska přivítali první vlak 1. 10. 1872. Tehdy byla otevřena trať z Olomouce do Krnova a dále ke státní hranici do Jindřichova ve Slezsku, kterou postavila společnost Moravskoslezské ústřední dráhy (MSCB). Tato akciová společnost vznikla 24. 5. 1870 a kromě kmenové trati předala do provozu ještě odbočky z Krnova do Opavy a z Krnova na státní hranici do Glubčic^{*)}. 6. 10. 1872 získala MSCB koncesi na trať Opava - Trenčín. Ta se sice začala stavět, ale po finanční krizi roku 1873 musela společnost stavbu dráhy zastavit. Nejdéle se pracovalo v úseku Opava - Fulnek až do 15. ledna 1874. Plánované místní dráhy Valšov - Rýmařov (15. 10. 1878) a Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem (5. 12. 1880) proto nakonec musel postavit stát. Koncem století se stala přípojnou stanicí také Třemešná ve Slezsku, odkud odbočovala úzkorozchodná trať do Osoblahy.

Na hlavní olomoucko - krnovské trati ležela stanice Beroun- Ondřejov (Bärn-Andersdorf), ale dříve důležitý dopravní uzel Dvorce zůstaly mimo.

OBEC DVORCE SE DOMÁHÁ ŽELEZNICE

Koncem minulého století žádala obec Dvorce stavbu železnice, která by ji spojila s některým z okolních měst. V kronice města Dvorců se roku 1895 píše: *"Dlouhá léta žádané spojení Dvorců se sousedními městy Moravským Berounem nebo Budišovem, které tak horlivě vymáhal tehdejší zemský poslanec dr. Adolf Fromber mělo být uskutečněno. zemský výbor povolil na stavbu dráhy subvenci 40 000 zlatých. Město zaplatilo státem požadovanou splátku 5 000 zlatých. Protože vláda hodlala postavit z Ondrášova do Dvorců jen úzkokolejnou trať, obrátila se deputace obecního zastupitelstva s přípisem dr. Frombera na ministerstvo o zřízení normálněrozchodné trati."*

Nepříznivé rozhodnutí se však zvrátit nepodařilo; šlo o kraj hospodářsky slabý, a proto Rakouské státní dráhy zvolily levnější alternativu - úzký rozchod.

^{*)} MSCB předávala do provozu jednotlivé tratě takto: Olomouc - Krnov - Jindřichov ve Slezsku: 1. 10. 1872 nákladní doprava, 15. 10. 1872 osobní doprava. Krnov - Opava: 1. 11. 1872. Krnov - státní hranice - Leobschütz (Glubčice): 5. 1. 1873. Jindřichov ve Slezsku - státní hranice - Ziegenhals (Glucholazy): 1. 12. 1875. Dnem 1. 1. 1895 byla MSCB zestátněna.

25. 8. 1897 předložila c.k. železniční stavební správa v Opavě ministerstvu železnic ve Vídni projekt dráhy Beroun-Ondřejov - Dvorce. Projekt byl shledán vyhovujícím a ministerstvo železnic jej předalo ke schválení c.k. moravskému místodržitelství.

Výnosem z 2. 9. 1897 mohla být 26. 10. 1897 zahájena politická pochůzka, která začala na nádraží Beroun-Ondřejov a skončila ve Dvorcích 28. 10. Komise navrhla udělení koncese, neboť bylo v její pravomoci rozhodnout o tomto přímo na místě. Zároveň schválila zřízení osobní zastávky v Rejcharticích.

Na jaře 1898 započala vlastní výstavba. Stanice Beroun-Ondřejov na hlavní trati byla rozšířena o dvě manipulační koleje, z nichž jedna vedla na podvalníkovou jámu a druhá byla určena pro přímou překládku zboží. Zařízení stanice bylo společné pro oba rozchody. V souvislosti se stavbou úzkorozchodky se pouze vybudovalo skladiště s rampou.

15. 12. 1898 byla provedena policejné-technická zkouška dvou dodaných lokomotiv a 19. 12. pak oba stroje provedly zatěžkávací zkoušku mostů. 30. 12. se konala policejné-technická zkouška trati¹⁾. Komise neshledala žádné závady a povolila zahájení dopravy.

31. 12. 1898 byla dráha předána veřejnému provozu. Měla rozchod 760 mm a po více jak tři desetiletí pak sloužila ve zdejší kraji.

LÉTA PROVOZU

Po celou dobu existence železnice Ondrášov - Dvorce stačily kromě krátkodobých výjimek na zabezpečení dopravy tři páry smíšených vlaků s přepravou cestujících ve vozech druhé a třetí třídy. Trať měřila 15 tarifních kilometrů a jízdné z Ondrášova do Dvorců činilo v roce 1900 92 hal. ve 2. vozové třídě a 52 hal. ve třetí třídě. Úpravy jízdního řádu v následujících letech nebyly nijak velké, jednalo se většinou jen o minutové odchylky. Dopravní frekvence byla velmi slabá, daleko menší než se očekávalo.

Dnem 1. 9. 1907 je zrušena výdejna jízdenek v zastávce Čabová, která v důsledku toho zůstala neobsazena. V nákladní dopravě začala převládat

^{*)} Původní názvy stanic byly pouze německé; po roce 1918 byly doplněny o český ekvivalent, který byl však již předtím používán v úředních listinách. Bärn - Andersdorf, po roce 1918 Beroun - Ondřejov, od 1. 1. 1925 Ondrášov, po roce 1945 Moravský Beroun. Brokersdorf, po roce 1918 Čabová. Reigersdorf, po roce 1918 Rejchartice. Hof in Mähren, po roce 1918 Dvorce na Moravě, od 1. 1. 1925, Dvorce na Moravě.

přeprava normálněrozchodných vozů na podvalnicích a z toho důvodu dochází k predispozici nákladních vozů.

V důsledku válečných událostí zůstala v roce 1918 ve Dvorcích jediná lokomotiva. Trať Ondrášov - Dvorce převzaly ČSD s Ředitelstvím drah v Olomouci. Doprava byla na čas rozšířena o jeden pár vlaků, ale tato úprava neměla dlouhého trvání. V letním období roku 1921 byl počet vlaků snížen opět na tři páry. V následujícím roce byl čtvrtý pár znovu zaveden, avšak pouze v úseku Beroun-Ondřejov - Beroun na Moravě-město. V roce 1923 byl tento pár vlaků zrušen a počet pravidelných nákladních vlaků s přepravou cestujících se ustálil na třech párech.

Provoz stačila zajišťovat jediná lokomotiva se soupravou osobních vozů. Od nového jízdního řádu 1926 měly všechny vlaky pouze 3. třídu.

V roce 1922 byl předložen projekt na vybudování normálněrozchodné trati Budišov nad Budišovkou - Dvorce a doporučena byla také rekonstrukce úzkorozchodky z Ondrášova. Ovšem k realizaci žádného z těchto záměrů nedošlo.

Povětrnostní a klimatické podmínky nebyly dráze nikdy zvláště příznivé nakloněny. V zimě nebylo možno pro časté závěje někdy vlaky vůbec vypravit nebo v nich uvázly. Nejtužší zima nastala roku 1929. 2. února uváznu vlak 5101 v km 3,800 u Čabové; příčinou byla silná vichřice, která přerušila dopravu od 5.22 do 9.33 hodin. 14. února nebylo možné vlaky 5101 a 5102 na zavátou trať vůbec vypravit. Také den nato, 15. února uváznu vlak 5105 opět v km 3,800 v zářezu u Čabové. O situaci také vypovídají zápisy v kronikách staničních i obecních: "*Dne 28. února 1929 v noci přišla taková sněhová vánice, že doprava na naší úzkokolejně dráze musela být zastavena. Pošta z Ondrášova musela být dopravena na lyžích. Tento měsíc bylo naměřeno až -44 °C. Doprava byla obnovena 6. března 1929.*"

V létě 1930 se objevil silný konkurent železničního spojení. V úseku Ondrášov - Moravský Beroun se trať kryla s trasou soukromé automobilní linky Budišov nad Budišovkou - Stará Libava - Moravský Beroun - Ondrášov železniční stanice. Automobilová doprava začala konkurovat zejména slabě frekventovaným místním drahám, což se v případě trati Ondrášov - Dvorce projevilo v plném rozsahu. ČSD musely vzniklou situaci řešit. Proto byl dne 24. srpna 1931 zahájen provoz autobusy ČSD na 55,5 km dlouhé lince Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou - Dvorce - Moravský Beroun - Ondrášov. Již 25. 7. 1931 zahájily ČSD autobusovou dopravu i na lince Dvorce na Moravě - Opava, ale z důvodu silné konkurence soukromých dopravců byl provoz autobusu 20. 11. 1931 zrušen. Byla to poslední předvěst blížícího se konce trati Ondrášov - Dvorce na Moravě.

VÍTĚZÍ AUTOMOBILY

Hospodářská krize roku 1929 měla velký dopad také na železniční dopravu. Se snižováním výroby se snižovaly i nároky na přepravu a provoz na místní dráze Ondrášov - Dvorce se stával čím dál ztrátovějším. Od 2. 10. 1932 byla doprava omezena na 1 pár vlaků denně, kdy vlaky 5141/5142 jezdily v pracovní dny a vlaky 5149/5150 pouze v sobotu. V letním období roku 1933 už jezdil pouze jeden pár vlaků a to jen v pracovní dny.

Městská rada ve Dvorcích se však s touto skutečností nemínala smířit. V dopise adresovaném ministerstvu železnic v Praze ze dne 28. 2. 1932 se praví, že autobusová doprava často selhává pro poruchy vozidel, silnice bývá v zimě často zavátá a je nebezpečí, že při zrušení trati bude město Dvorce dopravně odříznuto. Městská rada projevila zájem převzít místní dráhu do vlastního provozu, aby zůstala zachována. Bylo však na uváženu, zda by se vyplatil provoz při jeho převzetí obcí, protože autobusová doprava by se stejně nezrušila i kdyby dráha přešla pod jiného provozovatele.

Frekvence na trati byla minimální. Příjmy z přepravy osob a nákladů včetně daní v roce 1930 činily 152 847 Kč, naproti tomu výdaje dosáhly částky 340 052 Kč. Jen prohazování sněhu v zimě 1929 si vyžádalo 100 000 Kč.

Také na přelomu let 1932 a 1933 narušily nepříznivé klimatické podmínky chod již tak slabé dopravy. Nepřetržitá mlha a námrazy na stromech způsobily jejich pád i na koleje. Následkem toho také došlo k vykolejení lokomotivy vlaku 5141 před zastávkou Čabová.

4. 7. 1933 se konala na ministerstvu železnic porada o chystaném zrušení některých místních drah a nahrazení provozu dopravou silniční. Bylo zdůrazněno, že celková hospodářská a obchodní stagnace se dotkla i železnic, že některé místní dráhy jsou trvale pasivní a proto se uvažuje o částečném nebo trvalém převedení kolejové dopravy na silnice^{*)}.

^{*)} V první etapě mělo jít o dráhy (resp. části místních drah) Ondrášov - Dvorce na Moravě, Hrochův Týnec - Chrást u Chrudimi, Divčice - Netolice, Studený potok - Tatranská Lomnica, Trenčianská Teplá - Trenčianské Teplice, Ružomberok - Korytnica a Lovečkovice - Ústěk. Přestože některé z těchto drah již neexistují, byla v této době zrušena pouze trať Ondrášov - Dvorce. Pak ovšem následovalo úplné nebo částečné zastavení provozu na tratích : Ostrov - Jachymov, Lhotka u Mělníka - Střednice, Vojkovice - Kysibl - Kyselka, Štrba - Štrbské Pleso a Kuřim - Veverská Bítýška.

7. srpna 1933 byla v úseku Ondrášov - Dvorce zavedena automobilová doprava kusových zásilek, kterou zajišťoval nákladní automobil Škoda 490. Konec provozu na úzkorozchodné dráze Ondrášov - Dvorce na Moravě se neodvratně blížil. 14. září 1933 po vlaku 5142 byla doprava definitivně zastavena. Se svojí "Hofzügli" nebo "Waldou", jak byla dráha lidově nazývána, se přišli rozloučit obyvatelé z okolí na nádraží v Moravském Berouně. Celou přepravu převzaly automobily ČSD linkou 2300 Suchdol nad Odrou - Ondrášov.

28. října 1933 byly z trati odvezeny sněhové ploty, osobní a nákladní vozy zůstaly v Ondrášově a později byly předány na jiné úzkorozchodné dráhy ČSD. Lokomotiva U 37.002 zůstala ve Dvorcích na Moravě a pak byla předána na trať Třemešná ve Slezsku - Osoblaha.

Stanice ve Dvorcích na Moravě byla s platností od 1. 10. 1933 účetně a administrativně přidělena staničnímu úřadu v Ondrášově. Stanice Moravský Beroun i Dvorce byly nadále otevřeny pro přepravu kusových zásilek. 1. 11. 1933 otevřely ČSD ve Dvorcích na Moravě sběrnou zboží na Olomoucké ulici č.2 a nádraží bylo zcela uzavřeno. Čekárna pak v letech 1936 - 1938 sloužila jako česká menšinová škola, kterou zde v roce 1936 založil učitel Václav Kubeš.

Pro autobusovou dopravu vybudovaly ČSD ve Dvorcích pobočnou garáž pro 2 autobusy, na kterých se střídali 3 řidiči.

Svršek dráhy Ondrášov - Dvorce byl odstraněn v roce 1937.

POSLEDNÍ KAPITOLA Z HISTORIE

V období 2. světové války a po ní se objevily plány na výstavbu spojovací dráhy mezi Ondrášovem a Budišovem nad Budišovkou v rámci zlepšení dopravních poměrů v této oblasti. V úseku Ondrášov - Dvorce se uvažovalo s využitím naspů bývalé úzkorozchodné dráhy. Touto stavbou by došlo ke spojení tratí Olomouc - Bruntál - Krnov a Přerov - Bohumín. Projekt podporovaly názory, že by došlo k odlehčení jednotlivých úseků těchto drah a že by byly rychleji uvolňovány osobní i nákladní vozy^{*)}.

*) Bylo by nutno postavit 4 mosty. Náklady by činily asi 29 milionů Kčs. Dále se uvádělo zkrácení vzdálenosti výstavbou dráhy : 1. mezi Ondrášovem a Suchdolem nyní 146 km, po nové trati 21 km, 2. mezi Ondrášovem a Hranicemi na Moravě nyní 37 km, po nové trati 79 km, 3. mezi Ondrášovem a Mor. Ostravou nyní 142 km, po nové trati 93 km.

Státní plánovací úřad v Praze zaslal Obchodní a živnostenské komoře v Olomouci 8. 4. 1946 dopis, který tyto úvahy zpochybňuje. Mimo jiné se zde praví: " Je dlužno poznamenat, že těleso bývalé úzkorozchodné dráhy nevyhovuje sklonovým a směrovým poměrům navrhované dráhy a bylo by tedy zapotřebí generelně zpracovat i úsek Ondrášov - Dvorce na Moravě. S možností, že by dráha mohla odlehčovat hlavní trať nelze počítat, těžké trakční poměry (max. stoupání 25 promile v obou směrech) tuto možnost vylučují a dráha nabývá povahy místní."

Přes veškeré úsilí tedy zůstalo jen u plánů a projekt skončil v archívech. Trasu úzkorozchodné dráhy měla sledovat také vlečka s jejíž výstavbou se počítalo v letech 1965 - 1970 v souvislosti s dalším rozšířením závodu Granitol v Moravském Berouně. Nakonec však bylo i od těchto plánů upuštěno. Historie železniční dopravy mezi Ondrášovem a Dvorcemi na Moravě se tak asi již definitivně uzavřela.

TECHNICKÝ POPIS TRATI A DRÁŽNÍ STAVBY

Stavební délka trati činila 11,484 km, provozní pak 11,041 km. Největší stoupání dosahovalo hodnoty 26,95 promile, nejmenší poloměr oblouku byl 75 m a největší 500 m. Kolejnice tvaru XXX o hmotnosti 17,89 kg.m⁻¹ byly položeny na dřevěných pražcích. Osová vzdálenost kolejí ve stanicích činila 4 metry. Šířka spodní stavby byla 3 m; v obloucích pak došlo k úměrnému rozšíření. Výška spodní stavby i mostních konstrukcí byla volena v metrové výši nad předpokládanou hladinou záplavových vod. Na trati se nacházelo 12 mostů:

v km	0,117	kamenný o světlosti	10,0	m
v km	0,151	kamenný o světlosti	1,5	m
v km	1,512	ocelový o světlosti	3,0	m zesílení 3. 1913
v km	1,582	ocelový o světlosti	2,0	m
v km	1,717	ocelový o světlosti	6,5	m
v km	3,704	ocelový o světlosti	4,0	m
v km	6,579	kamenný o světlosti	1,0	m
v km	8,203	ocelový o světlosti	3,0	m zesílení 3. 1913
v km	8,414	ocelový o světlosti	1,5	m
v km	9,454	ocelový o světlosti	5,0	m
v km	10,026	ocelový o světlosti	3,0	m zesílení 3. 1913
v km	10,548	ocelový o světlosti	1,0	m

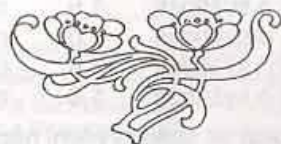
Důvodem k zesílení mostů se stalo zvýšení nápravových tlaků a dodávka nových podvalníků s únosností 13,5 tuny.

V Dále zde bylo 57 propustků: 2 deskové o světlosti 0,5 m a 55 trubních o světlostech 0,2-0,6 m. Trať přetínala 54 přejezdů. Nikde nebyly umístěny závoje, pouze výstražné kříže a pískací kolíky. Maximální rychlost činila 30 km.h⁻¹.

Budovy a vybavení dopraven bylo zřízeno podle normálí vydaných c.k.generálním ředitelstvím rakouských státních drah.Kolejové rozvětvení a rozmístění staveb je patrné z nákresů, které zobrazují stav v prosinci 1898.

Stavby a technické vybavení dopraven

Dopravna	Vybavení dopravní										
			S	R2			J	PJ		K	
Ondrášov			S	R2			J	PJ		K	
Mor.Beroun	V1		S	R	Z	P					Sm
Čabová	SD	Č			Z	P1					Sm
Rejchartice	SD				Z1	P1					
Dvorce n.M.	V2		S	R1	Z	P	St	L	SU	K	Sm



Legenda

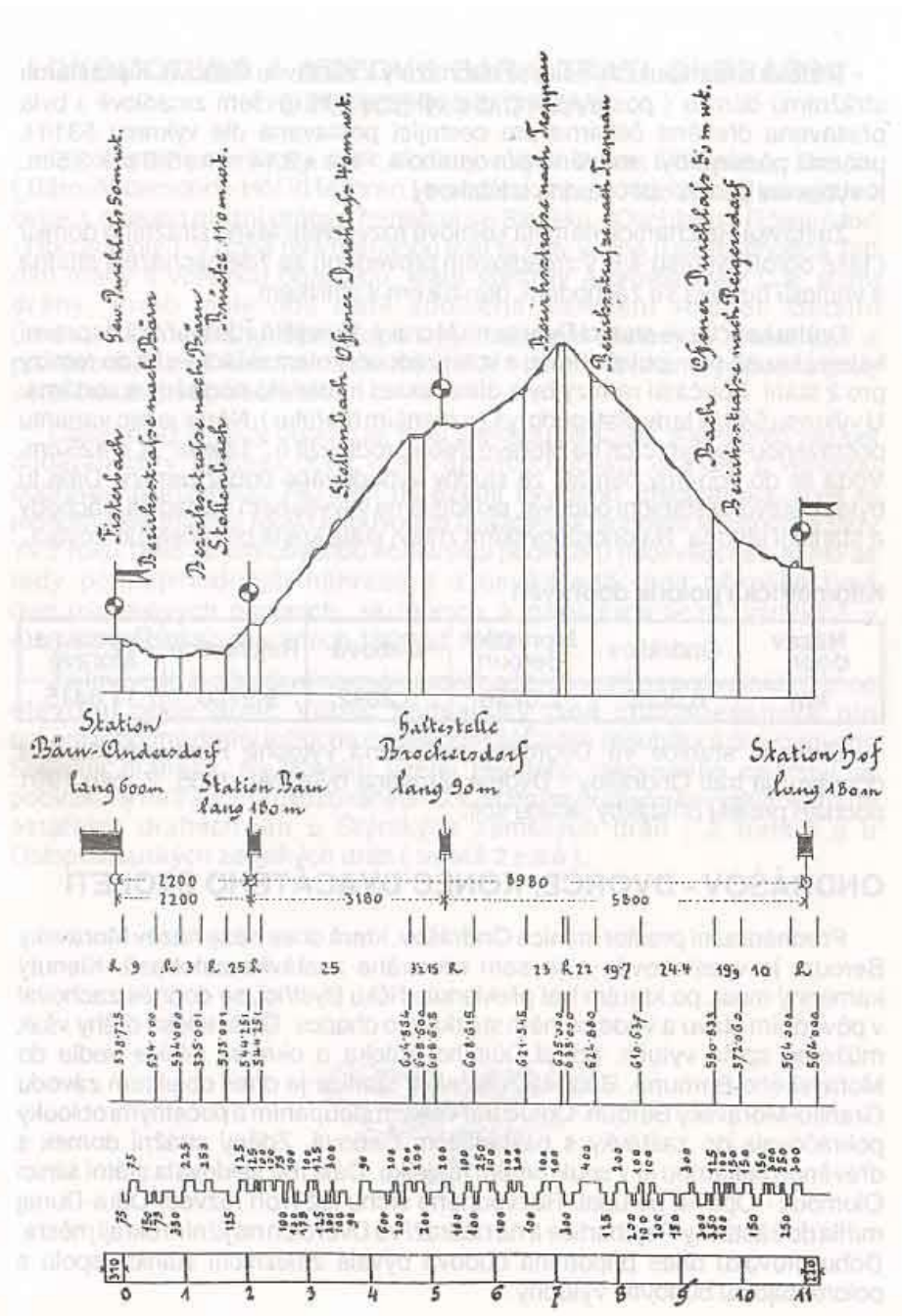
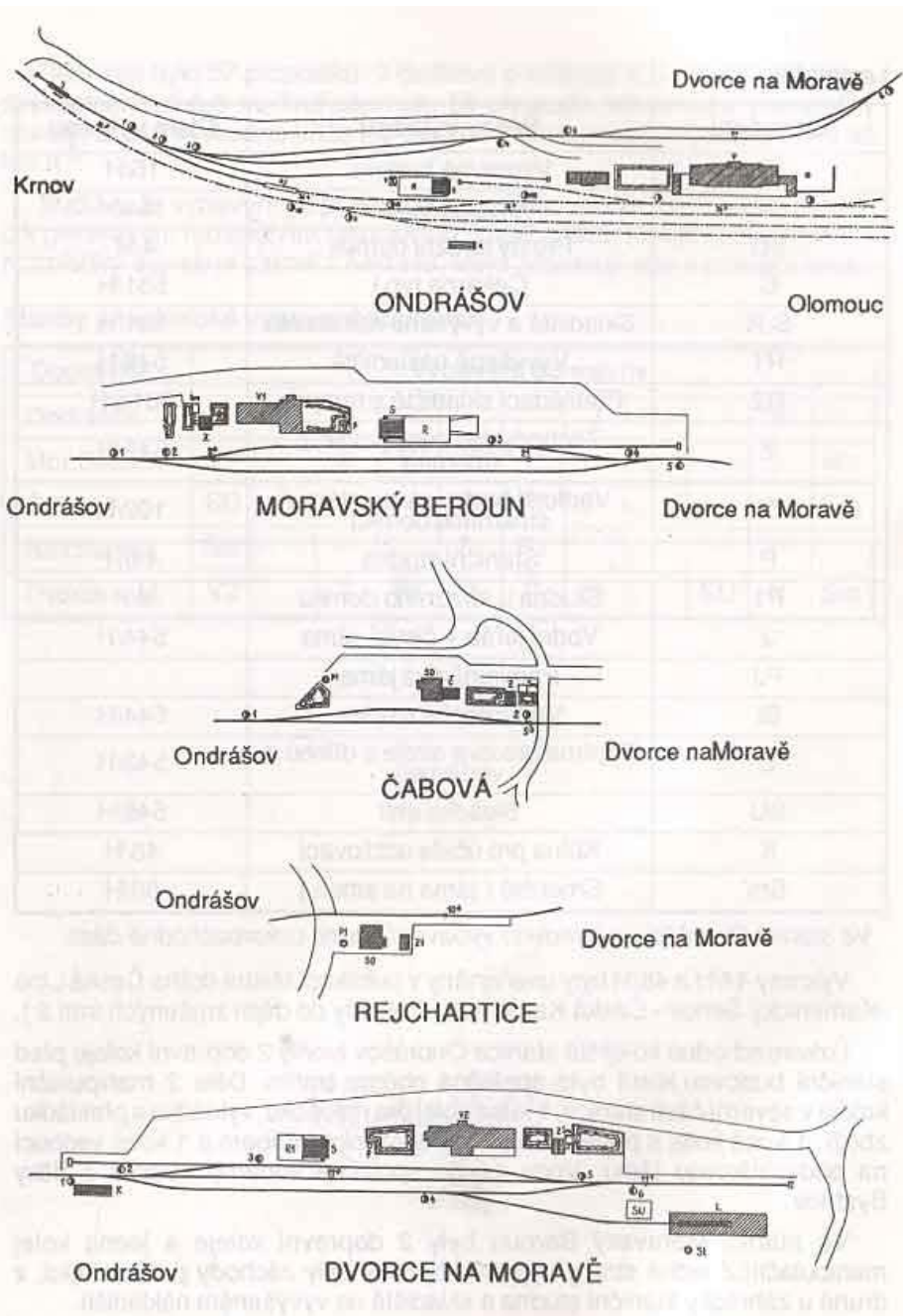
Označení	Název výkresu	Číslo výkresu
V1	Výpravná budova	15/H
V2	Výpravná budova	15a/H
SD	Prostý strážní domek	4/H
Č	Čekárna typ I	531/H
S,R	Skladiště a vyvýšené nákladiště	561/H
R1	Vyvýšené nákladiště	546/H
R2	Překládací skladiště s rampou	561a/H
Z	Záchody pro cestující se 2 dřevníky	549/H
Z1	Vedlejší budova k prostému strážnímu domku	102/H
P	Staniční studna	44/H
P1	Studna u strážního domku	9/H
J	Vodní jeřáb + čistící jáma	544/H
PJ	Podvalníková jáma	
St	Vodárenská studna	544/H
L	Topirna pro dva stroje s dílnou a vodárnou	543/H
SU	Skládka uhlí	545/H
K	Kůlna pro účele udržovací	48/H
Sm	Smetiště (jáma na smetí)	60/H

Ve stanici Ondrášov je uvedeno vybavení pouze úzkorozchodné části.

Výkresy 44/H a 48/H byly uveřejněny v publikaci Místní dráha Česká Lípa -Kamenický Šenov - Česká Kamenice (Pohledy do dějin zrušených tratí 2).

Úzkorozchodné kolejíště stanice Ondrášov tvořily 2 dopravní koleje před staniční budovou, která byla společná oběma tratím. Dále 2 manipulační koleje v severní části stanice, 1 kusá kolej pro nakládku, vykládku a překládku zboží, 1 kusá kolej s popelovou jámou a vodním jeřábem a 1 kolej vedoucí na podvalníkovou jámu. Voda se do společné vodárny čerpala z říčky Bystřice.

Ve stanici Moravský Beroun byly 2 dopravní koleje a jedna kolej manipulační. Z jedné strany výpravní budovy byly záchody pro cestující, z druhé u zahrádky staniční studna a skladiště na vyvýšeném nákladišti.



Traťová a manipulační kolej se nacházely v zastávce Čabová. K prostému strážnímu domku (postaveného dle výkresu 4/H, ovšem zrcadlově) byla přistavena dřevěná čekárna pro cestující postavená dle výkresu 531/H, přičemž půdorys byl změněn z původního 4,14 m x 3,14 m na 5,0 m x 3,5 m. K vybavení patřila opět studna a záchody.

Zastávka Rejchartice neměla kolejové rozvětvení. Mimo strážního domku (také oproti výkresu 4/H v zrcadlovém provedení) se zde nacházela studna a vedlejší budova se záchodem, dřevníkem a chlívkem.

Dráha končila ve stanici Dvorce na Moravě. Kolejistiže zde tvořily 2 dopravní koleje, 1 kusá manipulační kolej a kolej vedoucí kolem skládky uhlí do remízy pro 2 stání. Součástí remízy byla dílna, sklad materiálu, nocležny a vodárna. U výkresu 543/H tedy platí půdorys (v menším měřítku). Nárys je pro variantu postavenou ve Dvorcích na Moravě třeba prodloužit o " 1 okno ", tj. o 425 cm. Voda se do vodárny čerpala ze studny vybudované poblíž remízy. Dále tu byla postavena staniční budova, skladiště na vyvýšeném nákladišti, záchody a staniční studna. Na ondrášovském zhlaví stála kůlna pro účely udržovací.

Kilometrická poloha dopraven

Název dopr.	Ondrášov	Moravský Beroun	Čabová	Rejchartice	Dvorce na Moravě
km	0,0000	2,0256	5,2692	9,9760	11,0415

Strojová stanice ve Dvorcích, podřízená výtopně Krnov, zajišťovala dopravu na trati Ondrášov - Dvorce. Zrušena byla roku 1935. Z roku 1901 pochází projekt přístavby skladu soli.

ONDRÁŠOV - DVORCE, KONEC DVACÁTÉHO STOLETÍ

Přednádražní prostor stanice Ondrášov, která dnes nese název Moravský Beroun, je vyasfaltován a je sem situována zastávka autobusů. Klenutý kamenný most, po kterém trať překlenula říčku Bystřici, se dodnes zachoval v původním stavu a vede po něm stezka pro chodce. Další těleso dráhy však můžeme spíše vytušit, podél Důlního potoka a okresní silnice vedla do Moravského Berouna. Budova železniční stanice je dnes objektem závodu Granitol Moravský Beroun. Odtud trať velkým stoupáním a početnými oblouky pokračovala do zastávky s nákladním Čabová. Zděný strážní domek s dřevěnou čekárnou je v soukromém majetku. Dále trať sledovala státní silnici Olomouc - Opava, po úpatí Rozvodného vrchu jež tvoří rozvodí Odra-Dunaj mířila do zastávky Rejchartice a na nádraží ve Dvorcích na jižním okraji města. Dobu provozu dnes připomíná budova bývalé železniční stanice spolu s polorozpadlou budovou výtopny...

LOKOMOTIVNÍ A VOZOVÝ PARK TRATI ONDRÁŠOV - DVORCE NA MORAVĚ

Lokomotivní a vozový park dodaný místní dráze Ondrášov - Dvorce (Bärn-Andersdorf - Hof in Mähren) v počátcích provozu, lze brát jako jeden celek s parkem místní dráhy Třemešná ve Slezsku - Osoblaha (Röhersdorf - Hotzenplotz). V době otevření obou tratí to byly jediné úzkorozchodné 760 mm dráhy s veřejnou dopravou, které vlastnily a provozovaly C.k. státní dráhy. Proto měly obě tratě společné číslování vozidel. Ostatní úzkorozchodné dráhy tohoto typu byly majetkem akciových společností a provozované buď ve vlastní režii nebo C.k. státními drahami, případně jinou větší železniční společností.

Lokomotivy a vozy obou tratí jsou typickou ukázkou sortimentu vozidel dodávaných v tehdejší době všem úzkorozchodným drahám s veřejnou dopravou o rozchodu 760 mm na území bývalého Předlitavska. Byla to jednotná lokomotiva řady U (původně uvažovaná jednotná lokomotiva řady Yv z roku 1896 se pro chybnou konstrukci podvozku neosvědčila a sáhlo se tedy po nejhodnější náhradě) a osvědčená řada několika typů dvounápravových osobních, služebních a nákladních vozů, vyráběná v různých modifikacích v letech 1889 až 1930.

Zajímavostí je přeprava normálněrozchodných vozů na podvalnicích již od otevření obou drah. Vůbec podvalníky jsou charakteristické pro úzkorozchodné dráhy ležící na území dnešní České republiky a provozované Státními drahami. Na zbylém území bývalého rakouského císařství se podvalníky na tratích provozovaných C.k. státními drahami nevyskytovaly, na ostatních drahách jen u Štýrských zemských drah (2 tratě) a u Dolnorakouských zemských drah (taktéž 2 tratě).



Pro obě trati dodala roku 1898 lokomotivka Krauss a spol. v Linci pět strojů řady U. Rozdělení v počátcích provozu ukazuje tabulka.

Stroj	Trat'	Datum dodání	Poznámka
U.12	Ondrášov - Dvorce	9. 1898	
U.13	Třemešná - Osoblaha	9. 1898	
U.14	Třemešná - Osoblaha	9. 1898	
U.15	Třemešná - Osoblaha	9. 1898	
U.16	Ondrášov - Dvorce	10. 1898	

Plánované rozdělení : U.12 a 13 - Dvorce, U.14 až 16 Osoblaha.

Jelikož byly obě trati otevřeny až v prosinci 1898 a stroje vyráběny v průběhu roku, využily Státní dráhy stroj U.12 (a možná i další) ještě na trati Lunz am See-Kienberg-Gaming (část Ybbsthalbahn, otevřená 12.11.1898). Na trati Waidhofen/Ybbs - Lunz am See proběhly také technicko-policejní zkoušky všech strojů.

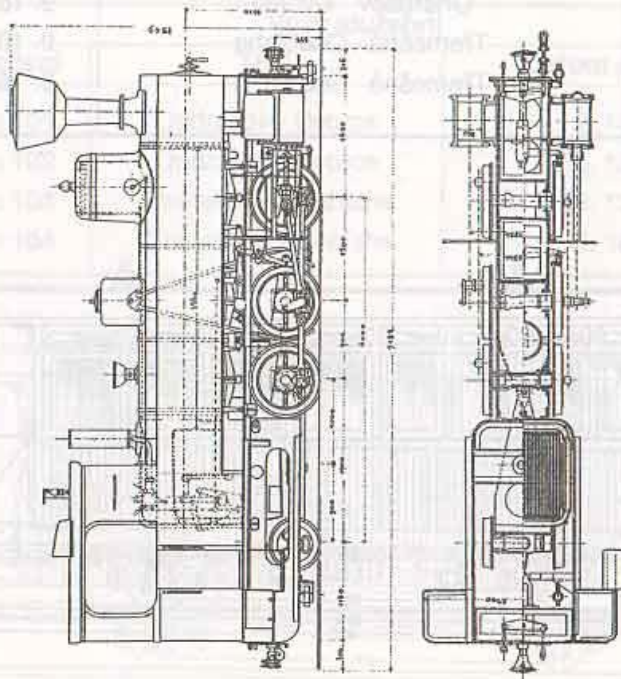
Veřejnou dopravu na trati Třemešná - Osoblaha zahájila lokomotiva U.14 v čele smíšeného vlaku 2156 (odjezd z Osoblahy ve 3.50, příjezd do Třemešné v 5.30) a na trati Ondrášov - Dvorce to byla lokomotiva U.16 se smíšeným vlakem č. 2054 (odjezd Ondrášov v 9.40, příjezd Dvorce 10.28).



K. k. österr. Staatsbahnen.

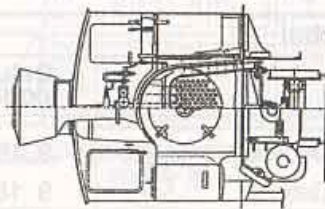
Schmalspur-Tender-Locomotive, Serie U.

Nr. 12-16



Locomotive	von	bit	im Jahre	von	Gebaut	für
12		13	1898	L. F. Krauss & Comp		L.-B. Břr-hof
14		16				L.-B. Rörerd-Heizenpl

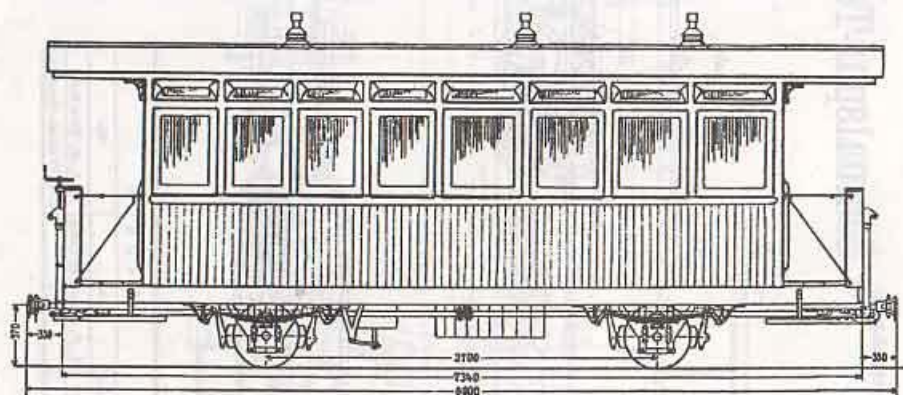
Spurweite 760 mm.



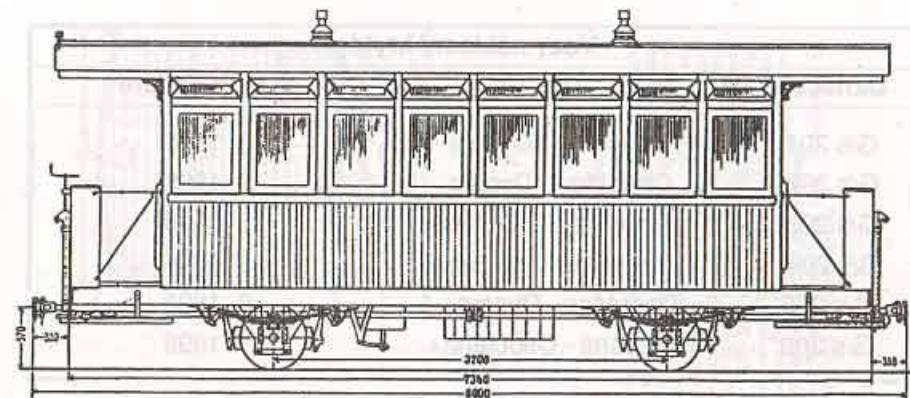
Inhalt des Wasserkessels	m ³	32
Kohlensystem	m ³	17
Gewicht, leer	Tonn	183
ausgerüstet: 1. Achse		66
2. "		66
3. "		63
4. "		50
Tonnen		242
Rostfläche	m ²	100
Feueröhre	Stück	103
Wasserberührte Heizfläche der Feueröhre	m ²	442
Feueröhre	m ²	4628
Totals	m ²	5070
Dampfpannung, Oberdruck	Atm.	12
Sicherheitsventile, Coale-Ventile 2 "	Stück	2
Tragfedern, Treibachsen, Länge, unbalastet	mm	700
Federblätter	Stück	10
Laufachsen, Länge, unbalastet	mm	900
Federblätter	Stück	12
T- und L-Ax.	Dim.	mm 80-100/10
Treibrad-Durchm. im Laufkreise bei 50 mm Radreifen		800
Laufrad		850

Původní vozy vyrobila r. 1898 vagónka ve Štýrském Hradci - Grazer Wagen und Waggon Fabriks A.G., vormalis Johann Weitzer. Počet udává následující tabulka.

Vozy osobní		
Označení	Trať	Datum dodání
BCi/s 1	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
BCi/s 2	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
BCi/s 3	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
BCi/s 4	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
Ci/s 5	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
Ci/s 6	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
Ci/s 7	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
Ci/s 8	Třemešná - Osoblaha	9. 1898

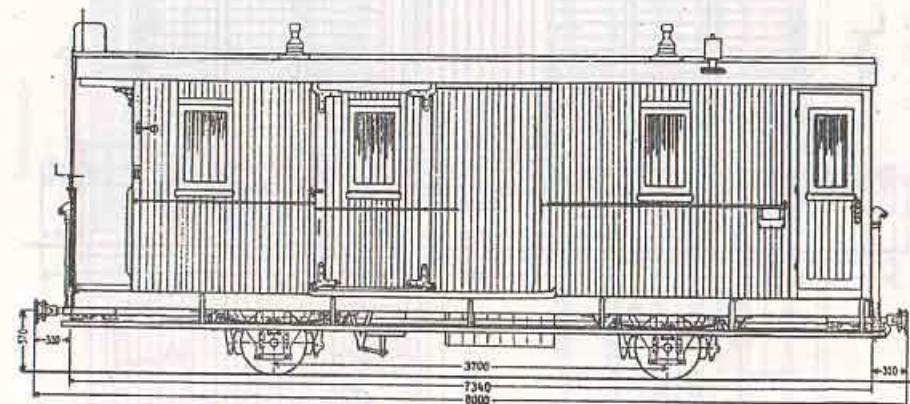


K.k.St.B. $\frac{BC^i}{s}$ 1 - 4



K.k.St.B. $\frac{C^i}{s}$ 5 - 8

Vozy služební		
Označení	Trať	Datum dodání
DF/s 101	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
DF/s 102	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
DF/s 103	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
DF/s 104	Třemešná - Osoblaha	9. 1898

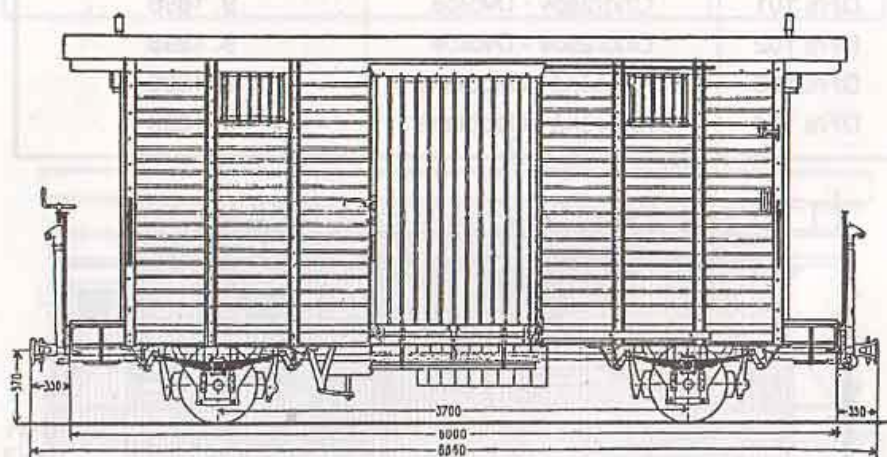


K.k.St.B. $\frac{DF}{s}$ 101 - 104

Vozy nákladní kryté		
Označení	Trať	Datum dodání
G/s 201*	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
G/s 202*	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
G/s 203	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
G/s 204*	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
G/s 205	Ondrášov - Dvorce+	9. 1898
G/s 206	Třemešná - Osoblaha+	9. 1898

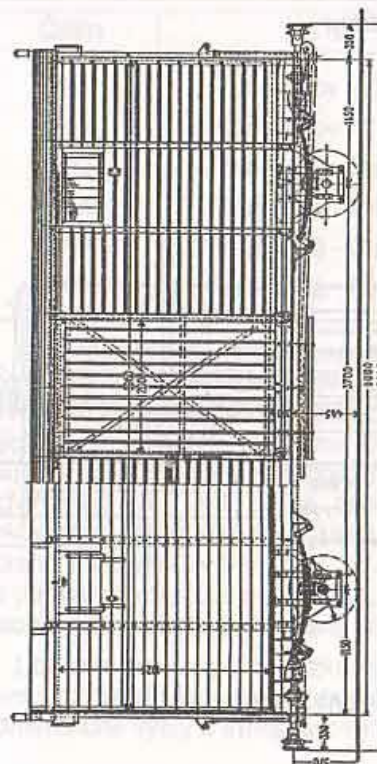
nákladní vozy vybavené ruční a sací brzdou

* plánované rozdělení, ve skutečnosti opačné

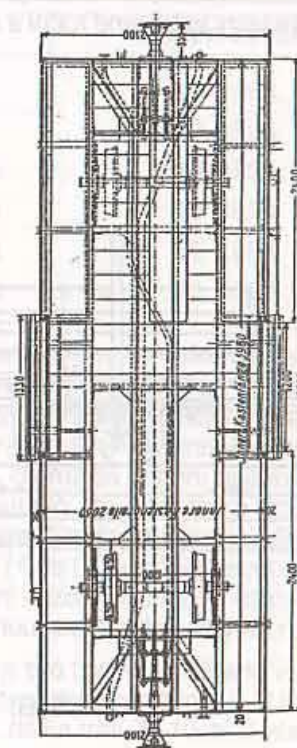


K.k.St.B. $\frac{G}{S}$ 201 - 204

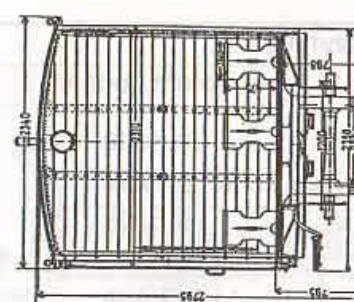
Seitenansicht



Grundriß



Querschnitt

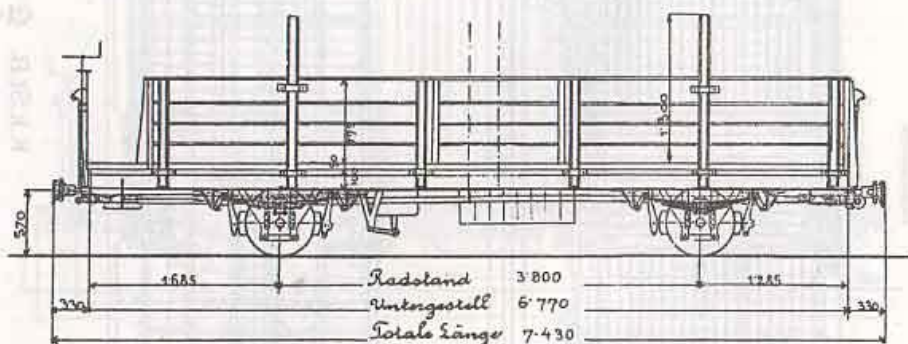


Zweiaxsisger gedeckter G.

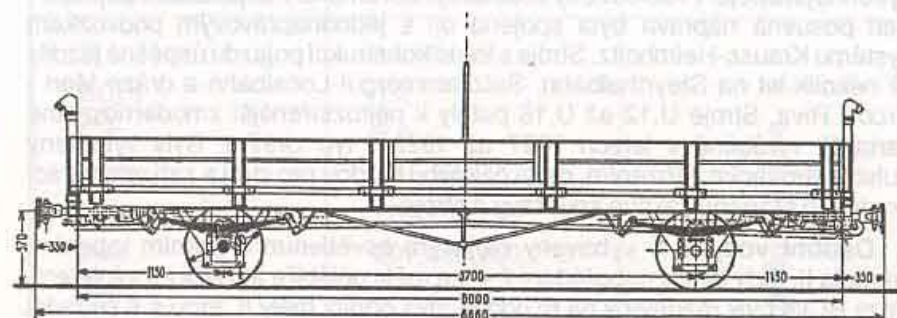
ohne Bremsen, für 700 mm Schmalspur, 6 t Ladegewicht; österr. Bauart. Der Wagen besitzt Untergesell- und Kastengerippe aus Eisen, Hartgüßräder (Bauart Griffitt), Lenkachsen, federnde mittlere Zug- und Stoßvorrichtung, Leitung für die selbsttätige Luft- und je zwei Luftklappen. Für etwaige Beförderung von Reisenden werden Holzbanke in den Wagen eingestellt; vor den Türöffnungen werden in diesem Falle Schutzgitter eingehängt. An einer Stirnwand befindet sich eine Öllampe. Der Wagen besitzt die feste Einrichtung für Pferde- und Viehbeförderung.

Vozy nákladní otevřené		
Označení	Trať	Datum dodání
Jk/s 207*	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
Jk/s 208*	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
Jk/s 209	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
Jk/s 210	Ondrášov - Dvorce	9. 1898
Jhn/s 211*	Třemešná - Osoblaha	9. 1898
Jhn/s 212*	Třemešná - Osoblaha	8. 1898
Jhn/s 213	Ondrášov - Dvorce	8. 1898
Jhn/s 214	Ondrášov - Dvorce	8. 1898
Jhn/s 215	Třemešná - Osoblaha	8. 1898
Jhn/s 216	Třemešná - Osoblaha	9. 1898

nákladní vozy vybavené ruční a sací brzdou



K.k.St.B. $\frac{Jk}{s}$ 207 - 208



K.k.St.B. $\frac{Jh}{s}$ 213 - 216

Podvalníky		
Číslo	Trať	Datum dodání
301	Ondrášov - Dvorce	10. 1898
302	Ondrášov - Dvorce	10. 1898
303	Třemešná - Osoblaha	10. 1898
304	Třemešná - Osoblaha	10. 1898
305	Třemešná - Osoblaha	10. 1898
306	Třemešná - Osoblaha	10. 1898

Úzkorozchodná vozidla se spřahovala středním nárazníkem s otvorem pro spojku ve tvaru osmičky a dvěma postranními šroubovkami, které se po zavěšení utahovaly. Normálněrozchodné vozy na podvalnicích se spřahovaly jejich vlastním táhlovým a narážecím zařízením; na krajní nápravu této soupravy se připevnila spřahovací hlava, do níž se čepem upevnila dlouhá spřahovací tyč, jejíž druhé oko se vsunulo do nárazníku sousedního úzkorozchodného vozidla a zajistilo čepem. Smíšené vlaky jezdily v tomto řazení: lok. řady U + DF/s + BCi/s + Ci/s + (Ci/s) + normálněrozchodné vozy na podvalnicích + G/s obsazený brzdářem + úzkorozchodné nákladní vozy. Osobní část vlaku byla brzděna samočinnou sací brzdou, zbytek ručně.

Lokomotivy řady U byly zkonstruovány pro tzv. Murthalbahn ve Štýrsku (trať Unzmarkt-Mauterndorf; podle ní byl typ také označen : U = Unzmarkt). Konstrukčně vyšly z třinápravové řady Z, délka trati 76,1 km si však žádala

Stav vozů dle Seznamu úzkorozchodných vozů tratí v provozu k. k. St.B. (vydání 1903) :

Řada vozu	Číslo	Trať
BCi/s	1,2	Ondrášov - Dvorce
Ci/s	5,6	
DF/s	101,102	
G/s	201,202,205	
Jk/s	207,208,209,210	
Jhn/s	213,214	
podvalníky	301,302,303,304,309,310	

Řada vozu	Číslo	Trať
BCi/s	3,4	Třemešná - Osoblaha
Ci/s	7,8	
DF/s	103,104	
G/s	203,204,206	
Jhn/s	211,212,215,216	
podvalníky	305,306,307,308	

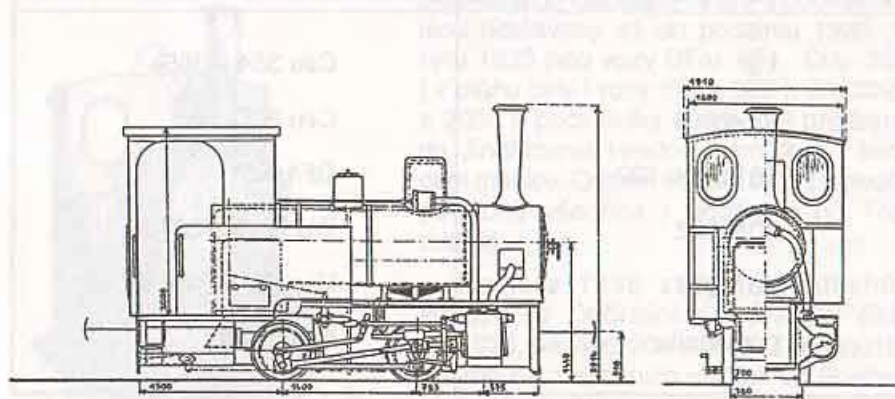
Koncem roku 1905 byly dodány další dva páry podvalníků do Ondrášova (č.311 až 314) a koncem roku 1907 další dva (315,316 do Ondrášova a 317,318 do Třemešné). Současně jsou vozy Jhn/s 213 až 216 předisponovány na Pinzgauer Lokalbahn (trať Zell am See - Krimml), zestátněnou 1.1.1906; v roce 1912 odešly tamtéž vozy Jk/s 209 a 210. Ostatní

vozidla se předávala dle potřeby mezi Dvorcemi a Osoblahou. V září 1913 byly dodány poslední 4 páry podvalníků (319 až 322 do Ondrášova a 323 až 326 do Třemešné).

Stav vozidel k 31.12.1913 (Schmalspurig durch Österreich, rok vydání 1975) :

Trať	
Ondrášov - Dvorce na Moravě	Třemešná ve Slezsku - Osoblaha
2 lokomotivy	3 lokomotivy
4 osobní vozy	4 osobní vozy
2 služební vozy	2 služební vozy
3 kryté nákladní vozy	3 kryté nákladní vozy
6 otevřených náklad. vozů	2 otevřené nákladní vozy

Ze soupisu je patrné, že do Ondrášova přibýly opět 4 otevřené vozy, zřejmě jde o vozy z Pinzgauer Lokalbahn. Zda se jednalo o původní vozy ze Dvorců nebo Osoblahy nebo to byly vozy vyrobené pro Pinzgauer Lokalbahn



Č.S.D. A.001

se nepodařilo zjistit. Vozy byly zřejmě během následujících několika let vráceny a nepřešly k ČSD.

Během let 1915 a 1916 jsou záložní stroje U.15 a U.16 pronajaty C.k.vojenským drahám (K.u.k.Heeresbahn). Náhradou jsou pro obě tratě dodávány během let 1917 až 1918 stroje řady A (A.001 a A.002 dodány ve II. čtvrtletí 1917). Řada A znamenala pravděpodobně zkratku přípojných stanic dráhy, pro kterou byla dodána (A = Andersdorf; podobně znamená U = Unzmarkt, Z = Zell am See, M = Mariazell apod.). Stroje řady A jezdily na obou tratích i dvojmo. Po roce 1925 je veden jeden stroj (A.001) ve výtopně Dvorce a zde je také přeznačen na U 25.001. Lokomotivy U.12 až U.14 dostaly řadu U 37.0 a čísla 02 až 04. Během let 1927 až 29 jsou též přečíslovány všechny vozy a podvalníky a zařazeny do číslovacího plánu ČSD. Druhá vozová třída je na obou tratích od 15.5.1926 zrušena, vozy řady BCi/s dostaly čísla příslušná řadě Ci/u.

Na přelomu let 1922 a 23 jsou z tratě Ondrášov - Dvorce predisponovány na trať Terešva - Neresnica na Podkarpatské Rusi tyto vozy: 1 vůz Ci/u, 1 vůz DF/u a 1 vůz Z/u. Zbylé vozy dostaly během let 1926 - 29 tato čísla:

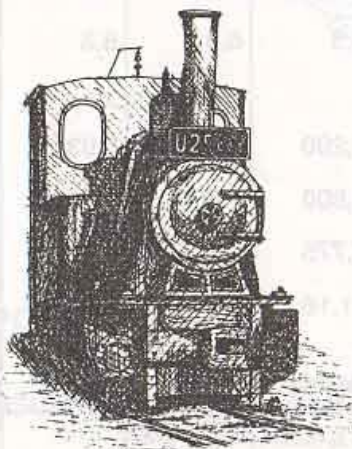
Trať Ondrášov - Dvorce na Moravě	
Původní vozidlo	Nové označení a číslo u ČSD
1,2	Ci/u 354 a 355+
5 nebo 6	Ci/u 327
101 nebo 102	DF/u 651
201, 202	Z/u 2029 a 2030
207, 208	V/u 4007 a 4008
podvalníky	886 až 899

Trať Třemešná ve Slezsku - Osoblaha	
Původní vozidlo	Nové označení a číslo u ČSD
3,4	Ci/u 356 a 357 ⁺
7,8	Ci/u 325 a 326
103,104	DF/u 649 a 650
203,204	Z/u 2027 a 2028
205 nebo 206	Z/u 2076
211,212	O/u 9005 a 9006 [*]
podvalníky	886 až 899

^{*} Označení změněno na V/u 4011 a 4012 (stěny zvýšeny a opleny zrušeny)

⁺ Plánované označení : 1 až 4 = BCi/u 250,251,248 a 249

Po zastavení provozu na trati predisponovaly ČSD lokomotivu U 25.001 k jiným účelům a U 37.002 deponovaly ve výtopně Dvorce údajně po dobu kolem jednoho roku. Po opravě v Dílnách Krnov je počátkem roku 1935 přidělena do Osoblaha. Vozy a podvalníky jsou odstaveny až do podzimu 1935. V říjnu 1935 jsou vozy DF/u 651, Ci/u 355 (v plánu byly i vozy 356 a 327), Z/u 2029 a 2030 a podvalníky 898 a 899 přiděleny do Jindřichova Hradce, kam došly koncem měsíce. Ostatní vozidla byla (pravděpodobně všechna) přidělena do Třemešné.



Na jaře 1936 zapůjčil Jindřichův Hradec do Ondrášova podvalníky číslo 833,835,898,899,906 a 912. Zde sloužily zřejmě na pracovních vlacích při likvidaci traťového svršku.

Zachovaná vozidla z trati Ondrášov - Dvorce na Moravě				
Současné označ.	Původní označ.	Majitel	Umístění	Pozn.
U 37.002	U.12	J.Mach Tursko	Štiavnička	vrak
DF/u 651	DF/s 101-102	K.Just Dol.Skr.	Kanclov	voz. skříň
Z/u 2029 (Gw/s 10203-3)	G/s 201	Marschall Wien	J. Hradec	
Z/u 2030*	G/s 202	K.Just Dol.Skr.	Kanclov	vozová skříň
Z/u 2076	G/s 205-206	?	Třemešná	vozová skříň
898	321	Klub přát. Jh.Úzk.	J. Hradec	podval.

rekonstruován na brzdící vůz (systém Průša)

Technické údaje nákladních vozů					
Řada a číslo	G/s 201 202	G/s 205	Jk/s 207 208	Jk/s 209 210	Jhn/s 213 214
hmotnost (kg)	4430	3820	3810	3300	3580
Únosnost (t)	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Vnitřní :					
délka (m)	5,050	5,960	6,200	6,200	5,930
šířka (m)	2,060	2,060	1,800	1,800	2,220
výška bočnic (m)	2,025	2,025	0,775	0,775	0,305
Ložná plocha(m ²)	10,40	12,28	11,16	11,16	13,16
Poznámky	2 plošiny pro 28 mužů	bez plošin pro 30 mužů	1 plošina	bez plošin	bez plošin

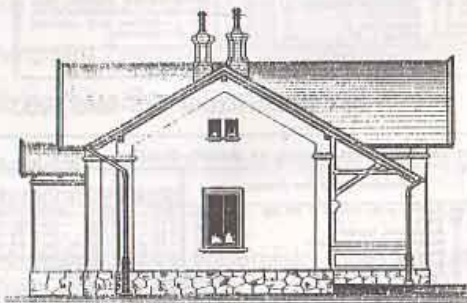
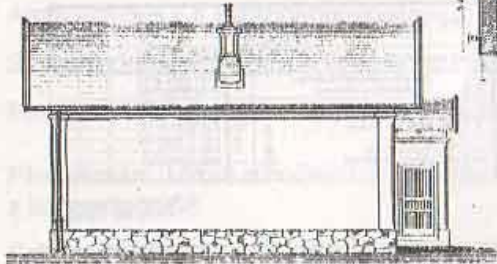
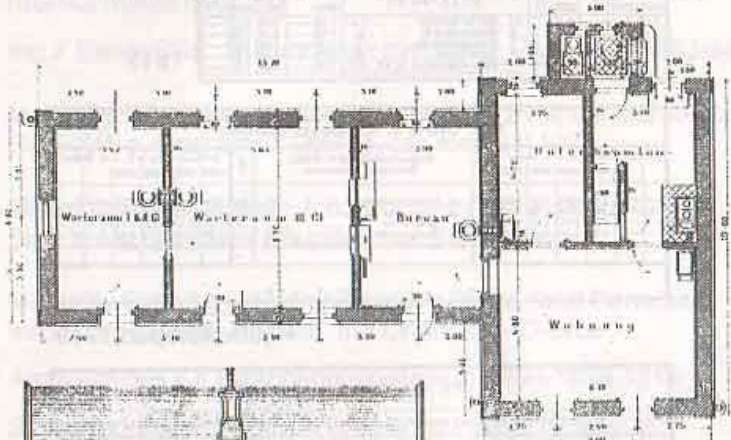
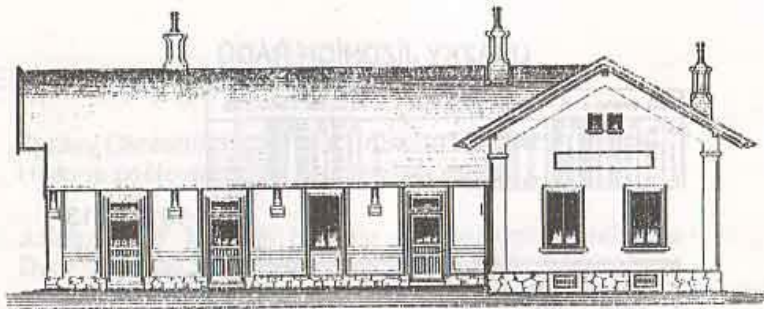
Technické údaje podvalníků a traťových vozíků				
Řada a číslo	Podvalníky			Traťový vozík
	301 302	303-304 309-316	319- 322	
hmotnost (kg)	1285	1350	1430	450
Únosnost (t)	12,6	12,6	13,5	
Poznámka	bez brzdy			ruční brzda



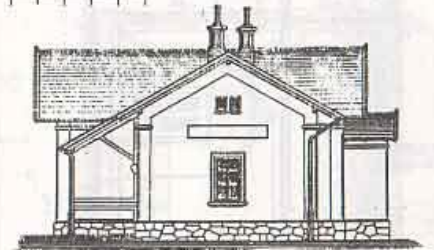
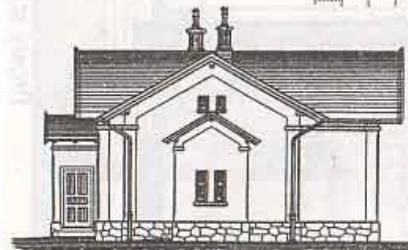
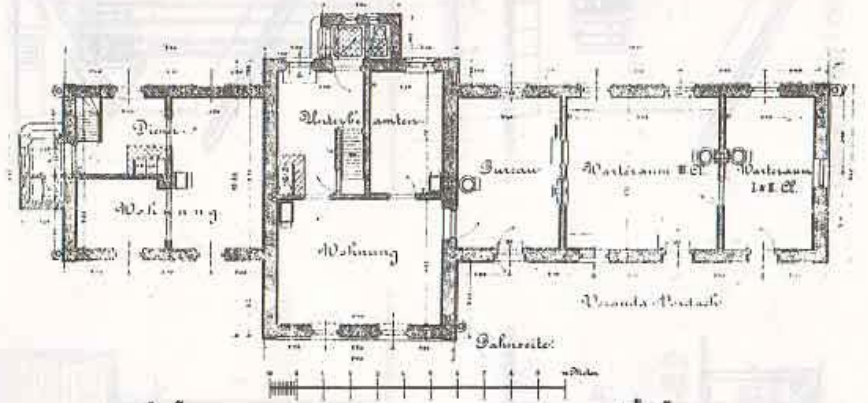
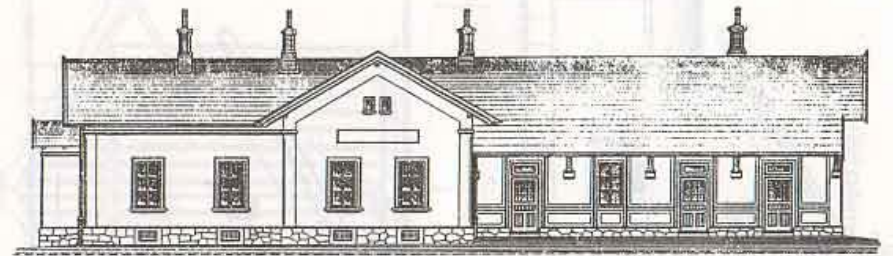
POUŽITÉ ZKRATKY

MSCB - Mährisch - schlesische Centralbahn
Moravskoslezská ústřední dráha

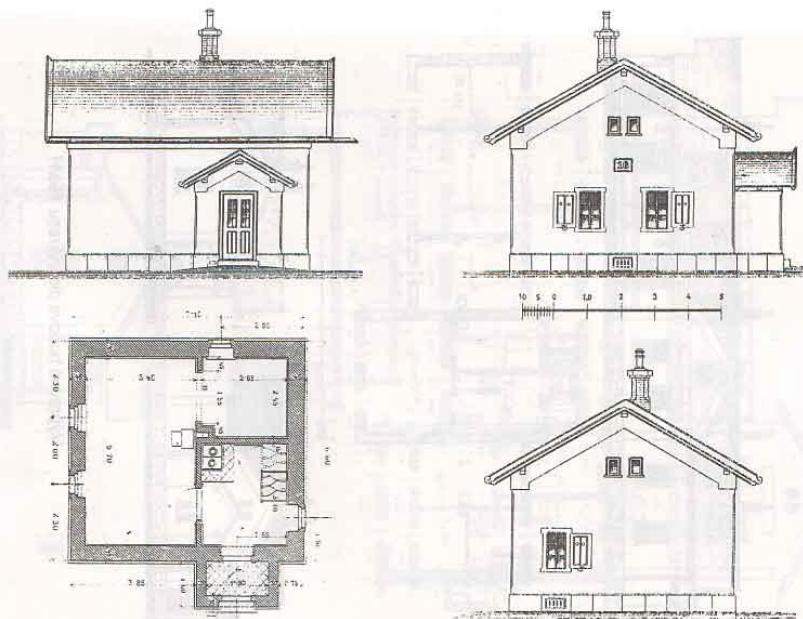
k.k.St.B - kaiserlich - königliche österreichische Staatbahnen
Rakouské státní dráhy



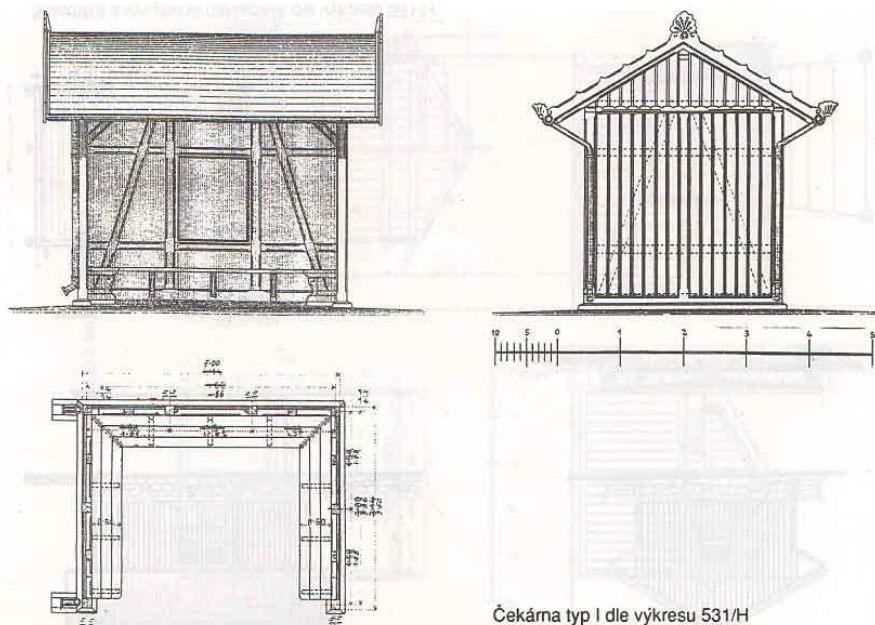
Výpravná budova dle výkresu 15/H



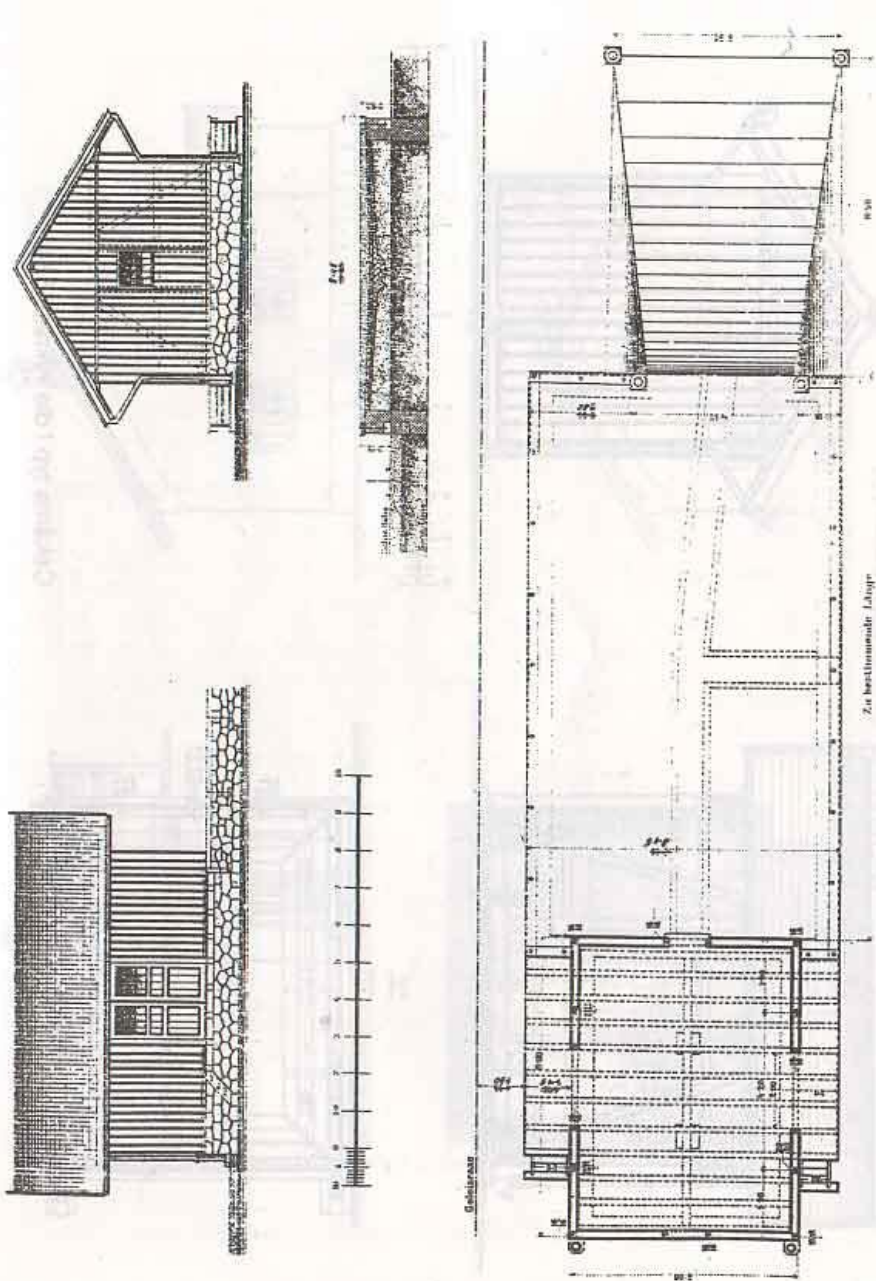
Výpravná budova dle výkresu 15a/H



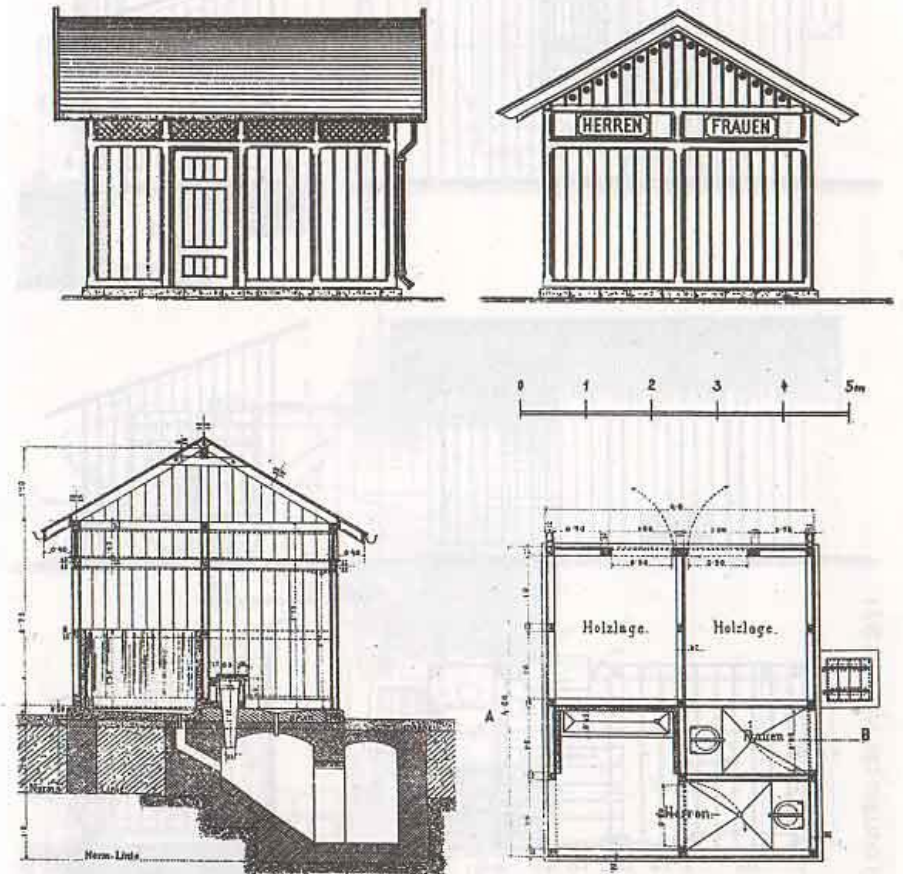
Prostý strážní domek dle výkresu 4/H



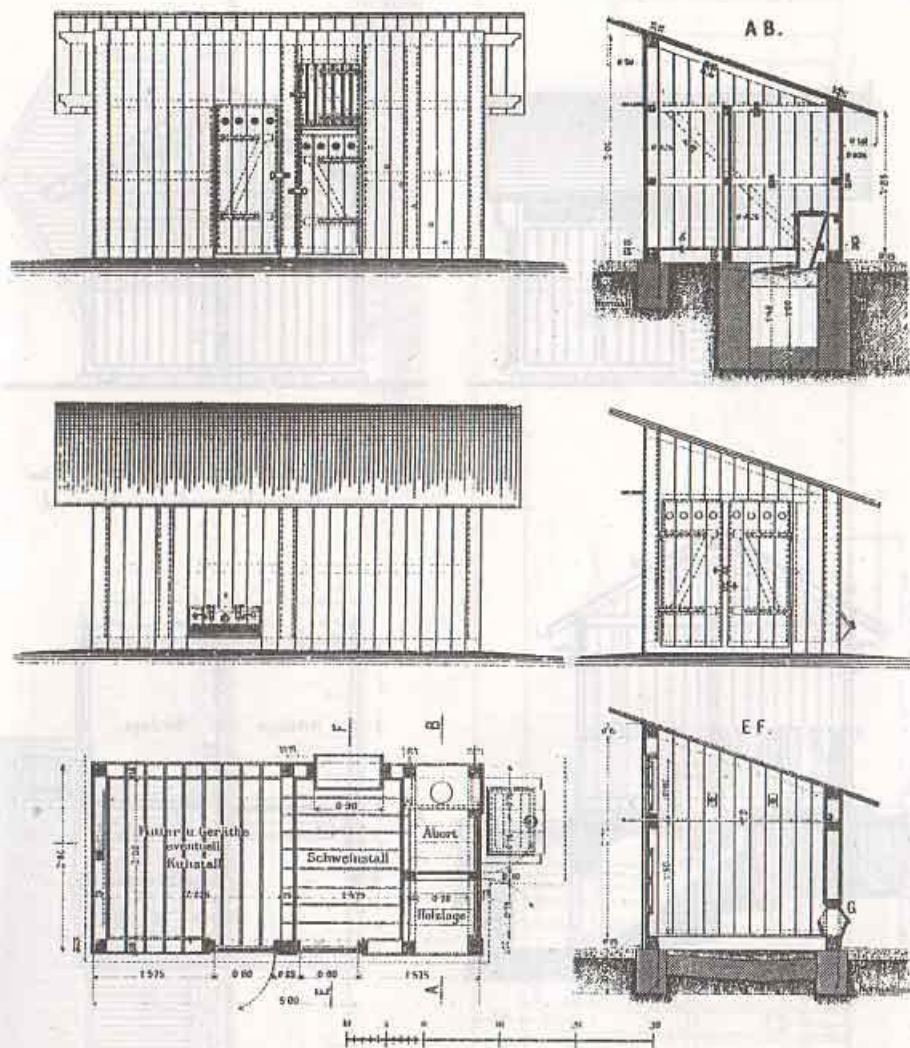
Čekárna typ I dle výkresu 531/H



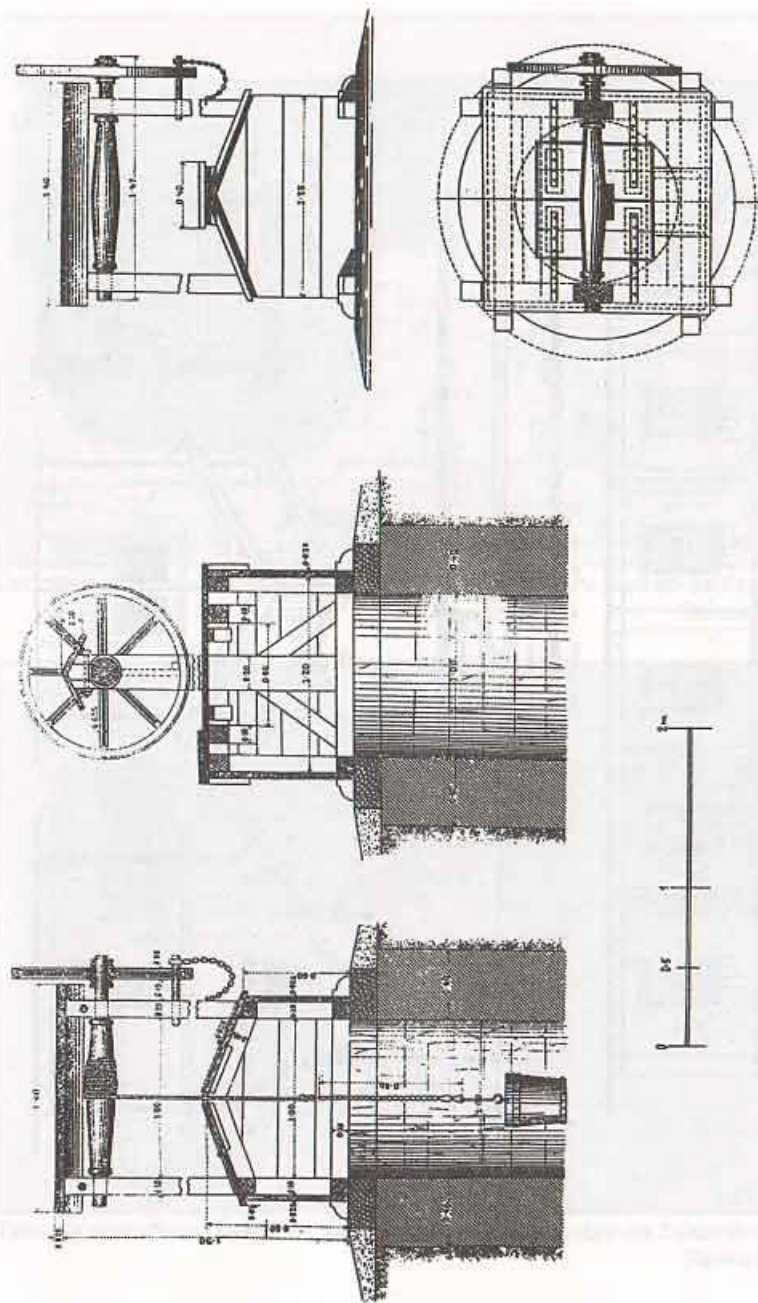
Skladiště a vyvýšené nákladíště dle výkresu 561/H



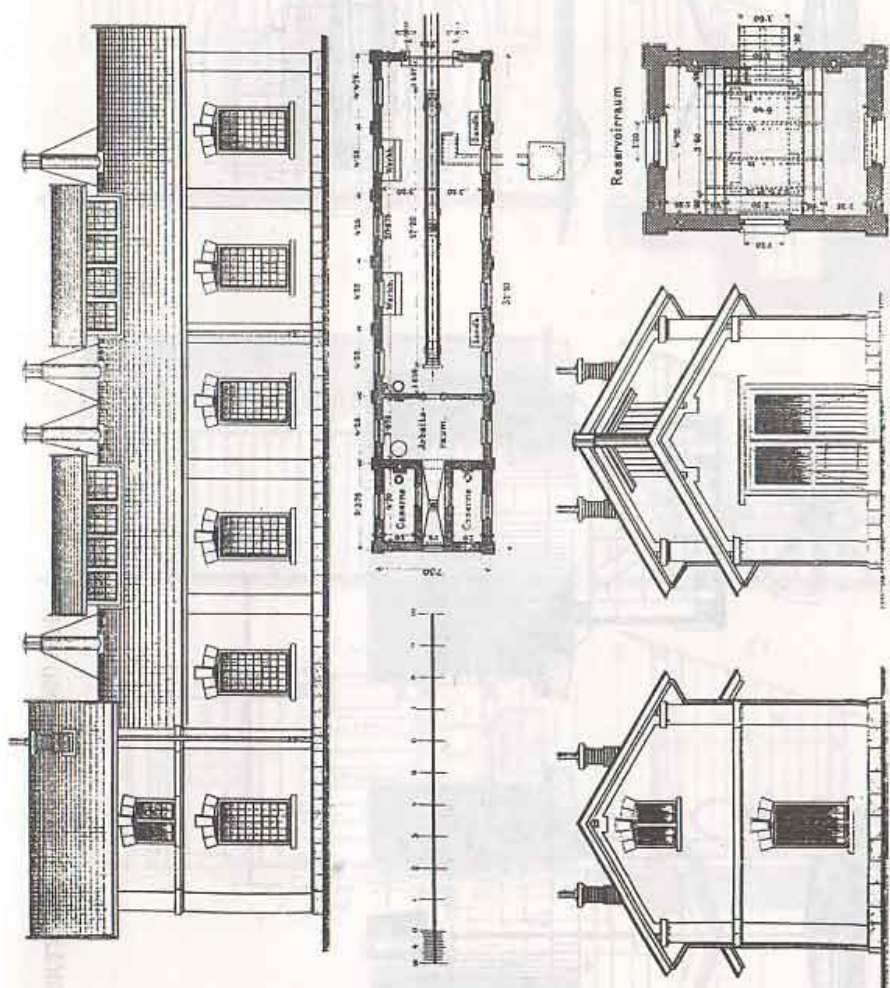
Záchody pro cestující se 2 dřevníky dle výkresu 549/H



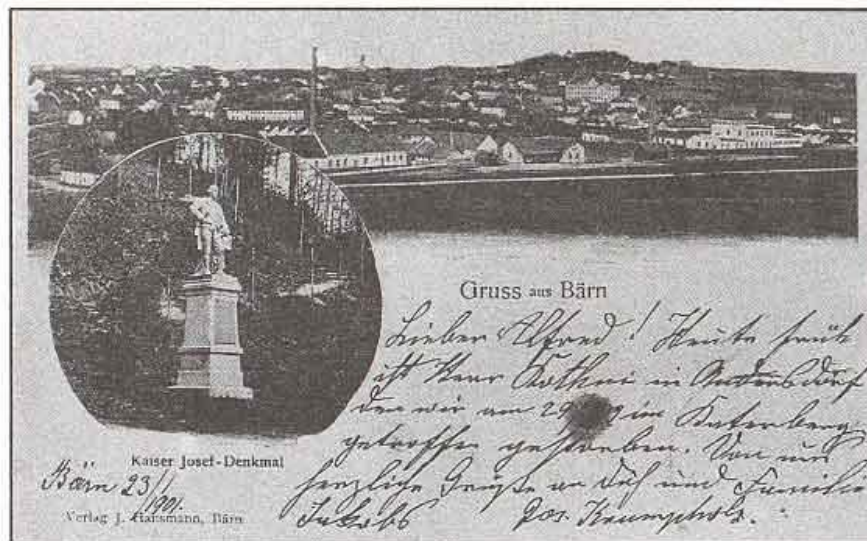
obr. 21 Vedlejší budova k prostému strážnímu domku dle výkresu 102/H



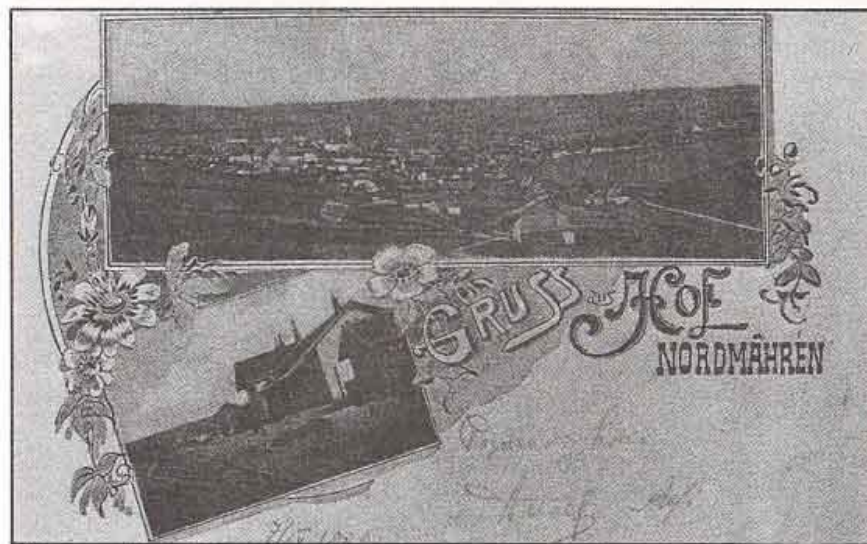
Studna u strážního domku dle výkresu 9/H



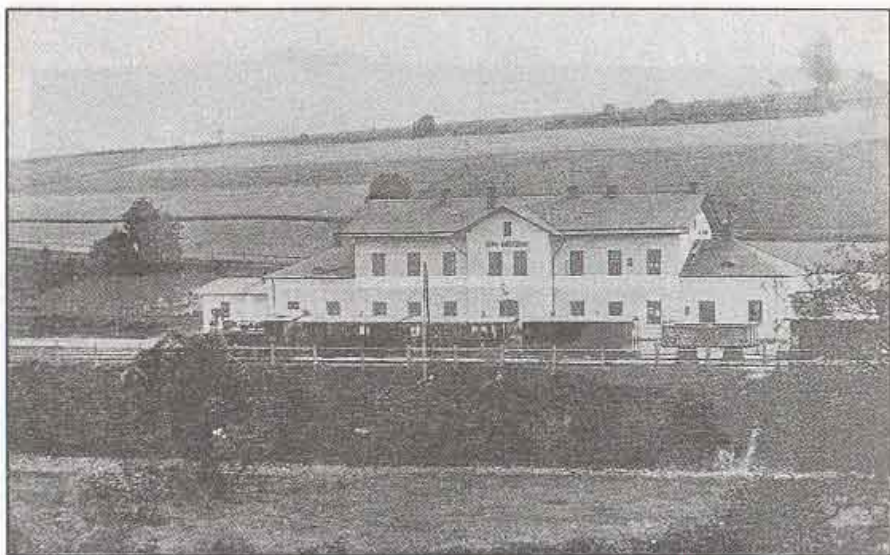
Topina pro 2 stroje s dlinou a vodárnou dle výkresu 543/H



Dobová pohlednice Moravského Berouna z roku 1901. V popředí železniční stanice. Sbírká M. Leštinský



Také na pohlednici Dvůrců na Moravě z roku 1899 se objevila železniční stanice. Sbírká M. Leštinský

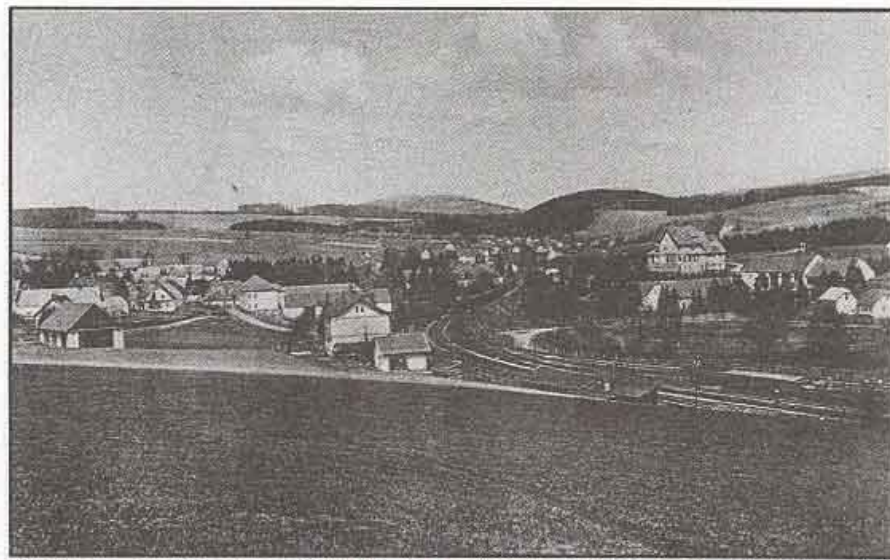


Složení smíšeného vlaku úzkorozchodné dráhy zobrazuje pohlednice stanice Ondrašov z roku 1912. Ve vlaku je zařazen také normálněrozchodný vůz na podvalnicích.
Sbírka M. Leštinský



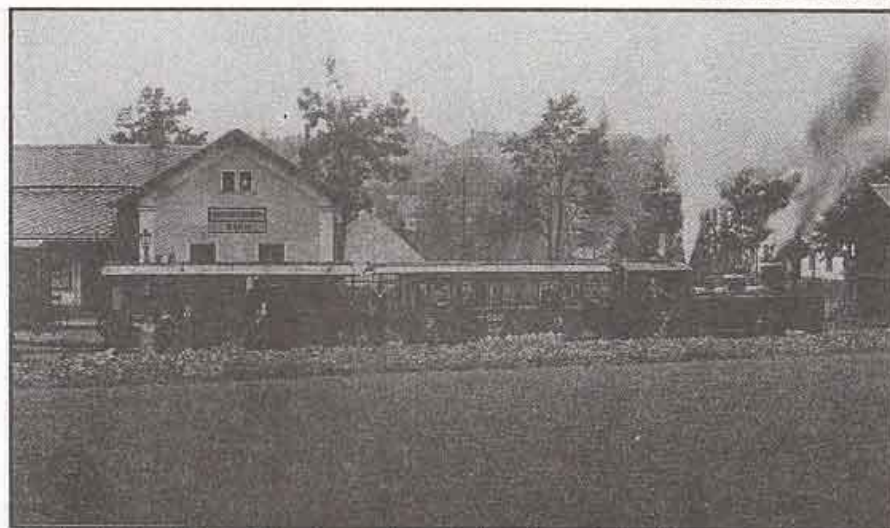
Stanice Ondrašov v roce 1925.

Sbírka M. Leštinský



Pohled na Ondrašov z počátku 30. let zachycuje také krnovské zhlaví železniční stanice.

Sbírka M. Leštinský



Smíšený vlak v Moravském Berouně ve 30. letech ve složení U 37.002 + Ci/u 327 + DF/u 651 + vůz na podvalníku.

Sbírka M. Leštinský



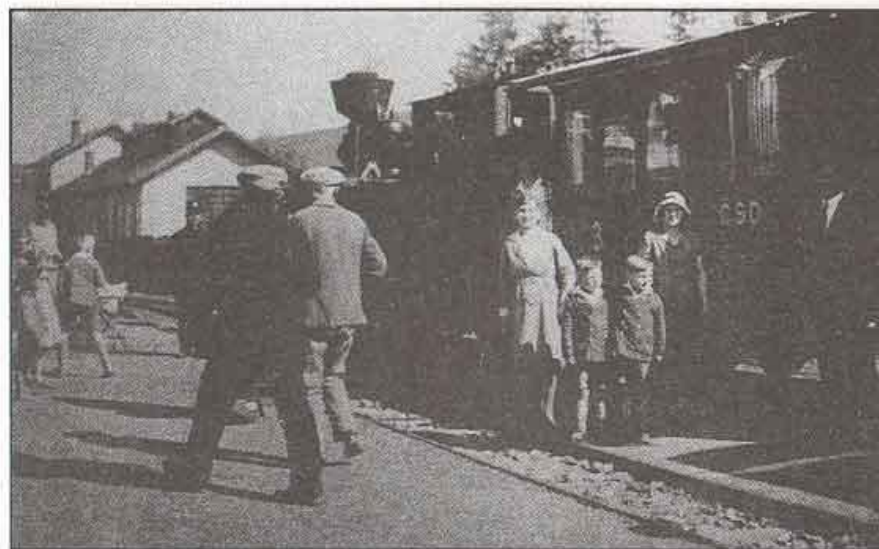
Pohlednice Dvorců na Moravě z období monarchie ...

Sbírka M. Leštinský



... a detail stanice.

Sbírka M. Leštinský



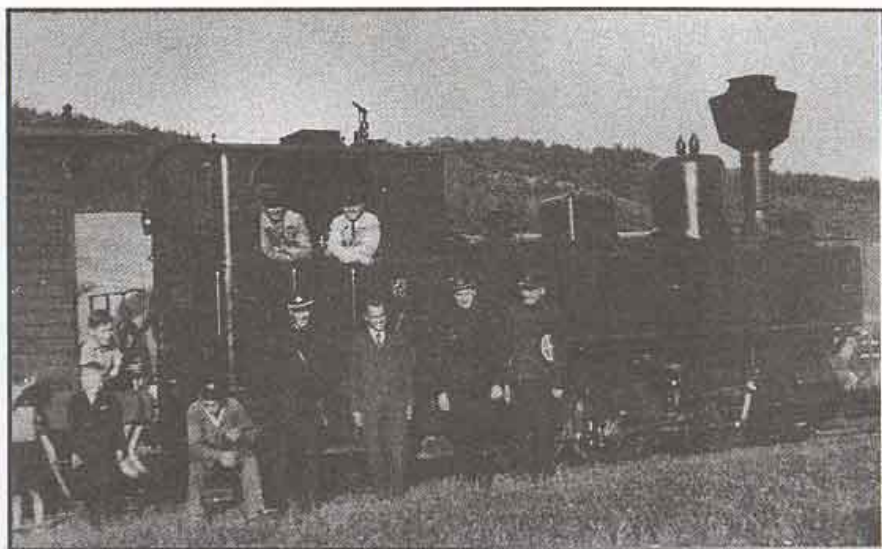
Příjezd vlaků do Dvorců v srpnu 1932.

Sbírka M. Leštinský

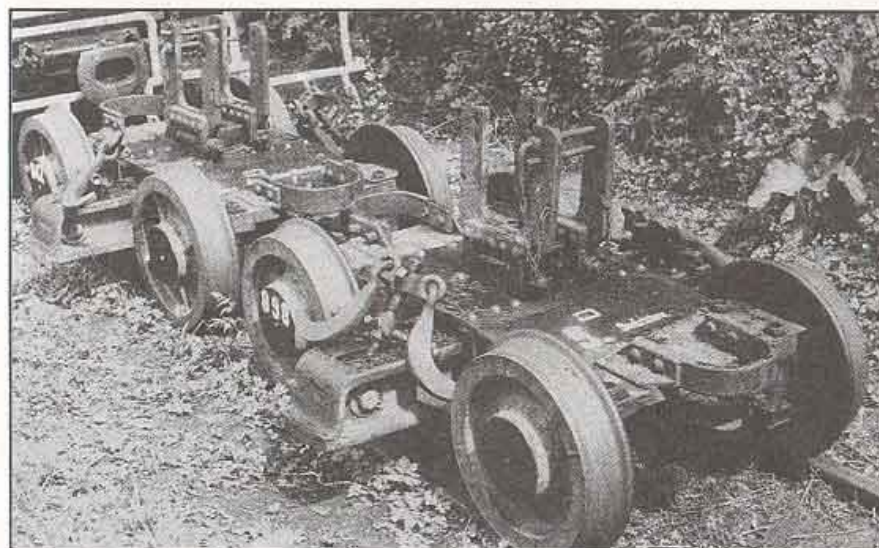


Stanice a výtopna ve Dvorcích na přelomu 20. a 30. let.

Sbírka M. Leštinský



V roce 1936 jsou již lokomotivy v Osablaze (U 37.003 v Třemešné ve Slezsku)...
Sbírka M. Leštinský

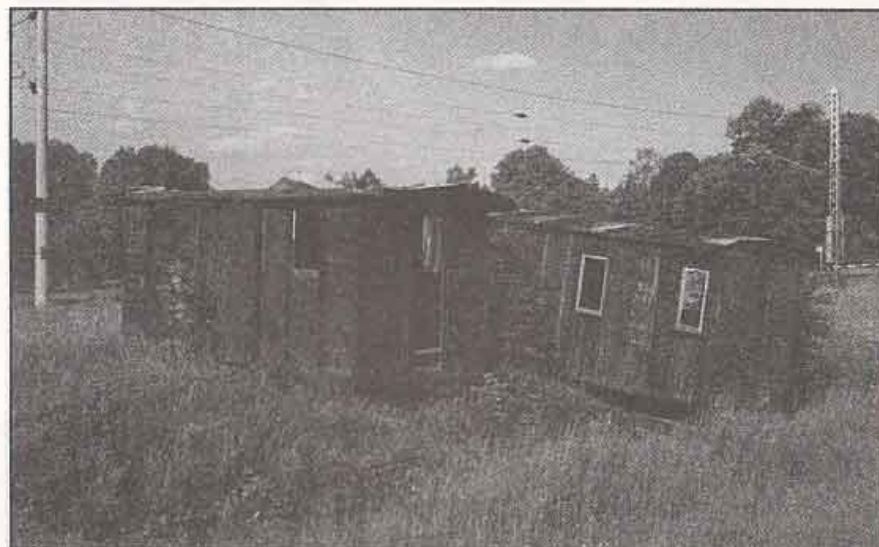


Podvainik č. 898 z roku 1913 je v provozu v Jindřichově Hradci, červen 1989.
Sbírka K. Just



... a dopravu mezi Ondrášovem a Dvorcemi zajišťují autobusy
ČSD.

Sbírka R. Jeschke



Skříňové vozů DF/u 651 a Z/u 2030 se po dvacetileté pouti po okolí Českého Krumlova
opět dostaly do Jindřichova Hradce, kde jezdily v letech 1936 až 1966.

Foto K. Just



Železniční stanice Ondrášov nese název Moravský Beroun. Místo kolejíště úzkorozchodné dráhy zde najdeme asfaltovou cestu. 8.7. 1989.

Foto L. Čada



Bývalá staniční budova Moravský Beroun 27.7. 1985 v areálu podniku Granitol.

Foto M. Leštinský



Kamenný most v km 0,117 slouží jako cesta pro pěši. 27.7. 1985.

Foto M. Leštinský



Budova zastávky Čabová je využívána jako rekreační objekt. 8.7. 1989

Foto L. Čada



Jeden ze zachovalých propustků na bývalé trati. 27.7. 1985.

Foto M. Leštinský



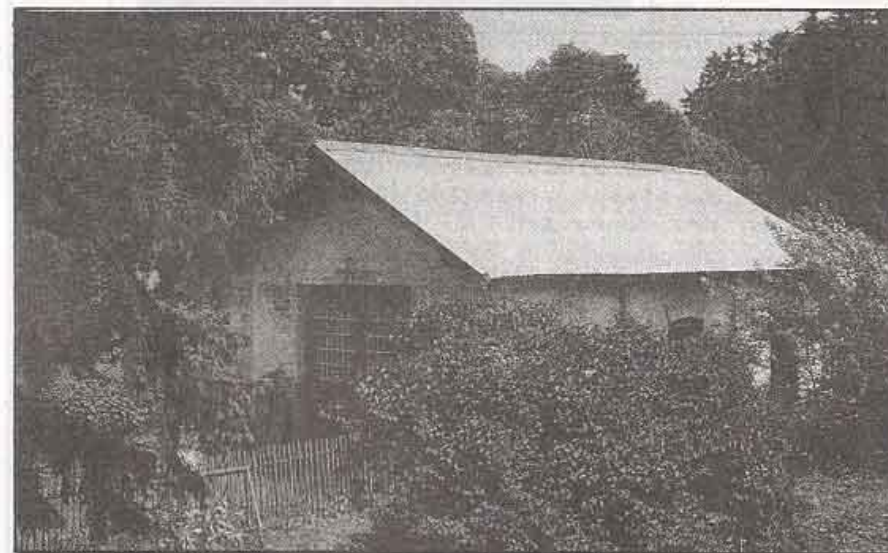
V roce 1985 je ještě čitelný nápis na bývalé staniční budově ve Dvorcech na Moravě. Dnes je již odstraněn.

Foto M. Leštinský



Ještě v roce 1965 stála ve Dvorcech kompletní budova topirny s vodárnou ...

Foto J. Školoud
Repro M. Leštinský

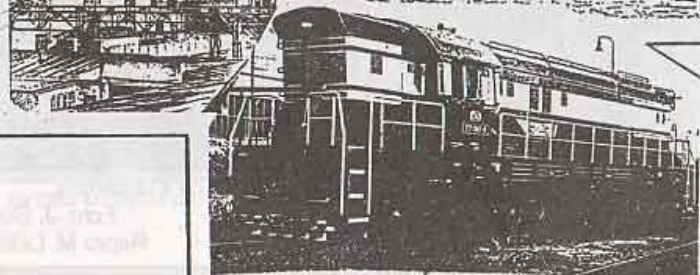
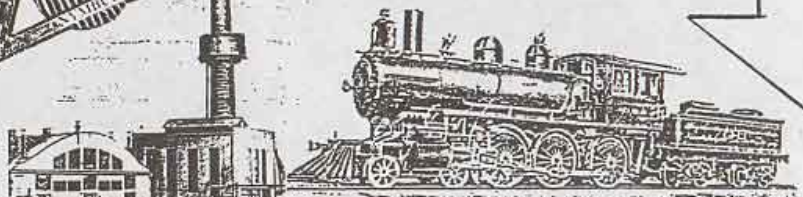


... do dnešních dnů se z ní zachovalo pouze torzo. 8.7. 1989.

Foto L. Čada



ŽOS NYMBURK
Boleslavská tř. 418, 288 80 Nymburk
tel. 0325/2016, fax 0325 2019



ŽOS Nymburk jsou specializovanou organizací se 120 - letou tradicí v oblasti oprav železničních kolejových vozidel. Především jsou zaměřeny na opravy dieselelektrických lokomotiv. Nabízí široký sortiment pravidelných a komplexních služeb při opravách a údržbě Vašich lokomotiv.

V oblasti opravářství ŽOS provádí:

- opravy dieselelektrických a elektrických lokomotiv všech rozsahů
- opravy jednotlivých agregátů a součástí
- rekonstrukce agregátů lokomotiv
- výrobu a renovaci náhradních dílů
- renovaci lokomotiv a zprostředkování jejich prodeje
- rekonstrukce osobních vozů a jejich opravy
- vážení kolejových vozidel
- komplexní servisní služby

**Chcete mít vaši motorovou lokomotivu stále jako novou?
Obratete se s důvěrou na naši firmu!**



PRVNÍ SPRÁVKÁRENSKÁ spol. s r. o.

Poděbradská 358, 288 02 Nymburk

Dovolujeme si Vám nabídnout služby v oblasti oprav železničních hnacích kolejových vozidel a jejich ocelů. Jedná se zejména o hlavní opravy lokomotiv řady 730, 742 a T448.0, T419.0, výhledově 731.

Mimo tuto hlavní činnost Vám nabídneme v rámci volných kapacit provedení těchto prací:

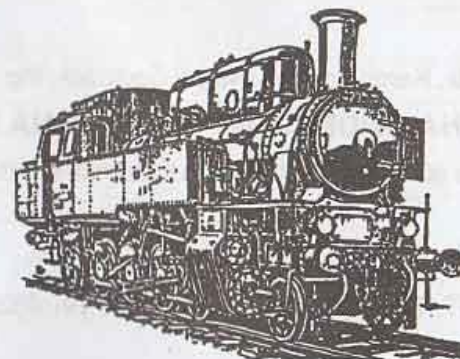
soustružení, frézování, vyvrtávání, rovinné broušení, honování do průměru 230 mm, vše na konvenčních strojkách, kusovou a malosériovou výrobu za výhodné ceny a v přijatelných termínech.

Informace: Ing. Aleš Podělák, jednatel společnosti tel.: ČD 973/2204, tel./fax: 0325/4007
Ing. Jaroslav Poděbradský, ved. provozu tel.: ČD 973/2217, tel.: 0325/3274

Chcete pořádat nostalgickou jízdu s parní lokomotivou?

Naše firma rozšiřuje svoji nabídku o zajištění parní

lokomotivy **423.009** pro odvoz historického vlaku
v těch nejnáročnějších podmínkách bezpečně a spolehlivě.





- Kompletní střešní krytiny z hliníku
- klempířské příslušenství
- okapovina
- střešní okna
- kabely a vodiče
- hutní materiál
- skládací obloukové haly
- řezivo a výrobky ze dřeva

ul. Libavská 374, tel./fax.: 0646/911163

Ing. Luděk Čada, Karel Just, Ing. Radek Sedláček, Ing. Jiří Strnad

MÍSTNÍ DRÁHA ONDRÁŠOV - DVORCE NA MORAVĚ

Vydal VTK - KPŽ ve spolupráci s Městským kulturním střediskem Nymburk

1995

počet stran 56

Tisk : ROAL PRINT, Tyršova 1, 288 00 Nymburk, Tel. 0325/4125, 3115

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirection Olmütz.

Z. 2857-10

Kundmachung.

Die gemischten Züge Nr. 2055
und 2056 der Localbahn

Hof in Mähren-Bärn-Andersdorf

werden mit 1. Jänner 1900 ausser
Verkehr gesetzt.

Olmütz, im December 1899.

Die k. k. Staatsbahndirection.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirection Olmütz

Z. 2857-10

Schliessung

der Fahrkarten-Ausgabestelle in der Haltestelle
Brockersdorf.

Die Fahrkarten-Ausgabestelle in der
Haltestelle

Brockersdorf

Haltestelle Hof in Mähren-Andersdorf

wird ab 1. September 1907 geschlossen.

Von diesem Zeitpunkte an wird die
Fahrkartenausgabe durch den Kondukteur
im Zuge erfolgen.

Die Fahrkartenberechnung in dieser
Haltestelle ist nicht gestattet.

Olmütz, im December 1899.

Die k. k. Staatsbahndirection.



C. k. rakouské státní dráhy.

C. k. říditelstvo státních drah v Olomouci.

Z. 2857-10

Vyhláška.

Sunšene Vlaky čis. 2055 a 2056
na trati

Dvorce—Beroun—Ondřejov

nehudou, dnem 1. ledna 1900
počnaje jezdití.

Olomouc, v prosinci 1899.

C. k. říditelstvo státních drah.

C. k. rakouské státní dráhy.

C. k. říditelstvo státních drah v Olomouci.

Z. 2857-10

Zrušení

vydeje jízdenek v zastávce Čabová.

Výdej jízdenek v zastávce

Čabová

státní dráha Dvorce—Beroun—Ondřejov

se od 1. září 1907 zrušuje.

Od tohoto dne budou vydávati jíz-
denky **pruvodec vlaku ve vlaku**
samém.

Přerušiti úzdu v této zastávce se
nedovoluje.

V Olomouci, v prosinci 1899.

C. k. říditelství státních drah.

