



U 37002 - ztracená historie

V okolí Moravského Berouna a Dvorců se nachází v současnosti mnoho různých staveb a útvarů v terénu, které neznalým kolemjdoucím, nic neříkají a proto jim většina lidí nevěnuje pozornost.

Když vidíte uhelné sklady, panelovou plochu pro otáčení autobusů, nebo starý most přes řeku Bystřici u vlakového nádraží v Moravském Berouně, nic vám to neříká, protože je to součást krajiny, kterou bere mozek každého, kdo jezdí vlakem denně do práce, už zcela automaticky.

Snad jediná věc, která by logicky vysvětlila spojitost se všemi ostatními věcmi, o kterých mluvím, je nádražní ulice ve Dvorcích, pomocí dedukce a představivosti si mnozí dokáží představit, který rodinný dům je bývalým nádražím zaniklé úzkorozchodné dráhy Ondrášov - Dvorce.

Pokud některým představivost slouží velmi dobře, není problém se vydat na cestu plnou vody, bláta, křoví, ostružiní, urostlých smrků, nebo kopřiv a dorazit asi po třech hodinách boje s vegetací na vlakové nádraží v Moravském Berouně.

Potom už stačí si odmyslet stromy a domyslet koleje a do konce života si přát vrátit se zpět v čase o jedno století a projet se tehdejším vláčkem po krajině, kterou už dnes známe jen z hlavní silnice vedoucí do Opavy.

Tato trať zmizela z očí obyvatel našeho kraje před osmdesáti lety, za tu dobu byla téměř zapomenuta, a jak už bylo řečeno, připomíná ji dnes mnoho útvarů, většinou zamaskovaných vegetací.

Pro zajímavost, ačkoliv smyslem tohoto článku není zabývat se tratí samotnou, si dovolím několik poznatků z historie pro širší pohled na věc.

Dne 31. 12. 1898 byla trať uvedena do provozu, fungovala 35 let a spojovala zastávky Ondrášov, Moravský Beroun, Čabová, Rejchartice a Dvorce.

Zastávky dnes kromě Rejchartické, která už neexistuje, připomíná vlakové nádraží Moravský Beroun, dříve stanice Ondrášov či Ondřejov, budova spediční firmy v areálu firmy Granitol, která se nachází před komínem bývalé kotelny, rekreační domek na konci obce Čabová v severovýchodní části a rodinný dům na konci nádražní ulice v obci Dvorce.

Rozchod kolejí byl 760mm a délka úseku měřila 11,5 km. Za dob Sudet němečtí obyvatelé nazývali úzkokolejku Walda, nebo Hofer zügla.

Samotná stavba byla provedena v bleskovém termínu, který by v dnešní době mohlo závidět mnoho stavebních firem, od započetí stavby (jaro 1898) do předání do provozu (31. 12. 1898) uběhl necelý rok, nutno dodat, že v té době nebyly zemní stroje na takové úrovni jako dnes, kopalo se ručně a mosty byly stavěny z kamenů, tudíž žádné šalování a rychlé lití betonu a dodnes mnoho z těchto mostů dokazují kvalitu tehdejšího stavebnictví.

Ovšem doby, kdy zde jezdily parní lokomotivy a pískotem svých parních píšťal ozvučovaly okolí a dodávaly mu svůj charakteristický ráz a jistý druh romantiky jsou už dávno pryč, v roce 1933 byla trať zrušena, protože ji vytlačila autobusová doprava a o čtyři roky později přestala fyzicky existovat.

Po těch osmdesáti letech, kdy je vše pokryto trávou, křovím, nebo zarostlé silnými smrkami by nikdo ani nečekal, že může existovat něco, co s touto tratí souvisí a je to v ukázkovém stavu.

Dobrou zprávou je, že to existuje a je to parní lokomotiva U37002, která jezdí v současnosti v Jindřichově Hradci, kde je udržována ve špičkovém technickém stavu.

Tato prababička má neskutečných 118 let a pamatuje toho mnohem víc, než o ní vědí lidé jak od nás, tak z Jindřichova Hradce.

Strávil jsem půl roku voláním, psaním a obtěžováním různých lidí jak u nás, tak i na Slovensku, shromažďoval jsem informace, se kterými bych se rád podělil s těmi, kteří se zajímají o historii naší bývalé trati,

Chtěl bych předem upozornit na to, že hodně věcí o lokomotivě lze vyhledat na internetu, ovšem některé věci na internetu nenajdete a proto jsem sestavil historii lokomotivy od jejího vzniku po současnost, doplněnou o letopočty, pokud byly dohledatelné.

Jelikož nejsem v oblasti parních lokomotiv odborník, tak jsem se v tomto článku moc nezabýval technickým rozbohem lokomotivy, ale spíše mě zajímalo, kde všude lokomotiva byla a kdo ji vlastnil v časovém období 1935-2015.

Lokomotiva U37002 byla vyrobena lokomotivkou Krauss Linz v roce 1898 s výrobním číslem 3814, byla vyrobena přímo pro nově budovanou úzkorozchodnou dráhu Ondrášov - Dvorce a ještě téhož roku byla uvedena do provozu.

Vozila cestující a zásilky do Dvorců celých pětatřicet let, byla schopna díky podvalníkové jámě tahat i normálně rozchodné vagony, pod které se vložily podvozky s úzkým rozchodem, lokomotiva samotná měla pevný rozchod 760mm. Přežila u nás 1. světovou válku a válku druhou už na naší trati nezažila, v roce 1933 byla dráha oficiálně zrušena a lokomotiva byla deponována ve výtopně ve Dvorcích.

Odtud vyjela naposledy před rokem 1935, na zrezivělé koleje, které tak dlouho ležely ladem, naposledy zaduněly její průjezdy po ocelových mostech a naposledy zapískala pro výstrahu před přejezdy.

Snad měl ten den strojvůdce ten samý pocit lítosti, jaký zažívám i já, když nad tím přemýšlím, určitě si uvědomoval, že zavírá naposledy vrata ve výtopně ve Dvorcích a že je on tím posledním člověkem, který má tu možnost se rozloučit s pohledem z trati, který se naskytl poté už jen těm, kteří trať přijeli rozebrat.

Lokomotiva přijela do Ondrášova a navždy opustila svoji mateřskou trať, odvezena byla do Krnova na opravu a v roce 1935 byla předána na naši sesterskou trať Třemešná - Osoblaha.

Naše opuštěná trať tedy byla odsouzena k zániku a o dva roky později v roce 1937, byla snesena, to znamená, že ještě čtyři roky po zrušení tu stále vše bylo, zázrak se nestal a to znamenalo absolutní konec. Pražce kolejnice a ocelové překlady mostů byly odvezeny a trať byla zapomenuta a ponechána přírodě. Za to lokomotivě začal teprve zajímavý služební život.

Ve zmiňované **Osoblaze** byla tedy **1935 - 1950**, ten samý rok opustila i Osoblahu a byla přesunuta až do Jindřichova Hradce.

V **Jindřichově Hradci** byla tedy **1950 - 1953**, v tom roce byla **poslána do Ružomberoku**, kde tahala vagony se dřevem a po letech se zde setkala se svou sestrou lokomotivou U37011, která v Mor. Berouně jezdila také.

Lokomotiva U37002 byla střídavě **zapůjčována z Ružomberoku do JH údajně až do roku 1958**, potom, když byla opět zapůjčena Slovensku, byla predisponována **na pionýrskou železnici v Prešově**.

Zde pomáhala při obnově trati a vozila materiál i se sestřičkou U 37011, U37002 se nedočkala v Prešově pravidelného provozu, trať byla po letech také zrušena, přesné letopočty z Prešova bohužel nejsou známy.

Lokomotiva byla podle zdrojů **vyřazena v roce 1966**, kde ale v tu dobu stála, to není ověřeno, pravděpodobně to byla stále Prešovská pionýrská železnice.

Objevila se ve slovenské Kamenici nad Cirochou, zde se nacházela lesní železnice, tady už se ani nedalo mluvit o lokomotivě, podlehla korozi a nájezdům sběračů kovů.

V osmdesátých letech byla lokomotiva v katastrofálním stavu objevena depozitářem Štiavnička patřící Čiernohronskej železnici (ČHZ). Podle pana Bílka, se kterým jsem si psal, lokomotivu pro další generace zachránil pan Štefan Muka. Byl brigádníkem ČHZ a našel ji v areálu pozemních staveb v Michalovcích na Slovensku, kde pomocí lokomotivy zahřívali asfalt, takže až na tuto funkci se lokomotiva dostala po letech

služby.

ČHZ lokomotivu od pozemních staveb dostala a přesunula ji do depozitáře Štíavnička. Lokomotiva byla v žalostném stavu, budka pro strojvedoucího byla už dávno pryč, v parním kotli byla autogenem vypálená díra, rozvody kol byly pryč, vrak zarůstal mechem.

Depozitář ČHZ vznikl jako záchranné místo pro památky kulturního dědictví a postaral se o to, aby lokomotiva neskončila ve šrotu, protože za dob totality, kdy vykvétal hutní a strojírenský průmysl se hodil každý kus železa, který se dal opět přetavit.

Měla štěstí, že nedopadla jako některé její vrstevnice, které zlikvidoval kovošrot. Činem pana Muky lokomotiva začínala vstávat z mrtvých.

22. 11. 1993 byla lokomotiva odprodána za 50.000 korun panu Machovi do Turska u Prahy a převezena soupravou LIAZ.

Hlavní důvod koupě byl plán vlak lokomotivy U37002 zkompletovat dohromady s vrakem lokomotivy stejného typu s označením U37008, která jezdila v Jindřichově Hradci.

Lokomotiva si prošla ještě výtupnou Zlíchov a skončila u pana Šatavy. Ve výtupně v Kamenici nad Lipou se sen o spojení s vrakem U37008 pomalu uskutečňoval, a po letech byla sestrojena nová provozuschopná lokomotiva.

Lokomotiva má pořád označení U37002, ovšem její historie a fakt o tom, že byla vyrobena a jezdila pro Berounsko - Dvoreckou dráhu není bohužel nikde zaznamenána.

Číslo naší lokomotivy se zachovalo, i výrobní číslo je stejné, ale to je vše, o lokomotivě je dnes napsáno, že jezdila celý život v Jindřichově Hradci. Ta půlka z U37008 ano, naše půlka U37002 tam sice jezdila také, ale ne celý život.

Nyní přichází dohady, které jsou i na různých diskuzích na webu, kolik dílů z jaké lokomotivy se použilo a ke komu se má lokomotiva právem řadit, ovšem o Moravském Berounu, nebo Dvorcích pořád ani slovo. Pan Karel Just, spisovatel, který se zabýval úzkokolejkami, mi při našem hodinovém telefonním hovoru vysvětlil, že z naší lokomotivy se toho moc na opravu nepoužilo, byly to údajně běhouny, rám a nárazníky a zbytek z ní leží deponován na vojenské vlečce.

To mi připomnělo článek na stránkách jindřichohradeckých místních drah, kde se píše: V roce 2004 byla v Kamenici nad Lipou dokončena náročná rekonstrukce parní lokomotivy **U37002**, při jejíž opravě bylo využito mnoho komponentů ze zrušené U37008, k tomu v podstatě není co dodat.

Kde je pravda, to se asi již nedozvíme. Realita ale je, že v Jindřichově Hradci jezdí lokomotiva s označením U37002 a výrobním číslem 3814 a taková opustila naposledy výtupnu ve Dvorcích před 81 lety, zaslouží si, aby si ji lidé zapamatovali, protože i když už naší krajinou nejezdí a koleje tu nejsou, tak bude pořád spojovat Moravský Beroun a Dvorce.

Každý, kdo si tento článek vryje do paměti, pomůže k tomu, aby naše lokomotiva nebyla jen ztracenou historií.

Pavel Petráš

Zdroje: Encyklopedie železnic

Parní lokomotivy úzkorozchodných železnic ČSD (Karel Just)

Osobní hovor s Karlem Justem

Archiv ČHZ

Úzkorozchodná železnice Třemešná - Osoblaha

JHMD



