



SNĚŽNICKÝ MOTORÁČEK

9. 3. 2013

Vážení cestující,

vítejte v našem Sněžnickém motoráčku, který Vás zaveze na výlet proti proudu času, plný překvapení, zajímavých setkání, na cestu poznání našeho krásného horského kraje.

Naši pout' začneme v Králíkách, v jedné z prvních stanic štítecké lokálky. V Dolní Lipce pak změníme směr jízdy a vyrazíme na východ. Cestou se zastavíme na zastávce v Prostřední Lipce, v nejnvýše položené stanici někdejší Moravské pohraniční dráhy v Červeném Potoku a poté už nás čeká první stanice na moravské straně - Podlesi. Pod Vojtiškovem projedeme prvním tunelem a předposlední zastávkou naší pouti bude Vlaské. Po druhém tunelu už tu bude cíl naší cesty - stanice Hanušovice. Smyslem dnešní jízdy je ukázat Vám trať, která nám slouží už 140 let a přispět tak k jejímu zachování a obnovení provozu osobních vlaků, a to nejen o víkendech, ale každý den. Protože víme, že ji potřebujeme. Věříme, že si z naší dnešní jízdy odvezete mnoho krásných vzpomínek.

Historie a současnost motorového vozu řady 831.183-9

Čtyřnápravový osobní vůz s elektrickým přenosem výkonu řady M 262.1, inventárního čísla 183, byl vyroben v roce 1959 pod výrobním číslem 58811 a patřil do třetí výrobní série. Původně nesl označení M 262.0183 a působil v různých PJ depa Pízeň, především v Klatovech. Z rychlíkového provozu postupně přešel k vozbě osobních vlaků. Pro špatný technický stav svého dvanáctiválcového motoru se stal jedním ze 41 vyvozených adeptů, kteří se v osmdesátých letech dočkaly dosazení přeplňovaného šestiválcového 6 S 150 PV 2A z produkce ČKD Hořovice. Zdařilá remotorizace proběhla v tomto případě v roce 1989 a vůz byl rovnou v Šumperku přeřazen na novou řadu 831, čili již podle nově zaváděného numerického systému. Z dílen přišel nejprve do Zdic. Pak se vrátil do Klatov a ve druhé polovině devadesátých let se dostal znovu do depa Zdice. Odtamtud byl jako tradiční vozidlo vystavován na trať 200 do Protivína. Po zrušení Zdic přešel do depa Pízeň-sever a poté opět do Klatov. Coby řada 831 odsloužil v západních Čechách spolehlivě dalších 18 let. Již v pokročilém věku, v roce 2007, byl spolu s 831.136 ještě předisponován do PP Šumperk, DKV Olomouc. Na rozdíl od 831.136 měl více štěstí, uchýlil se, a další čtyři roky obětavě dřel na tamních náročných horských výkonech. Po celou dobu své existence pod křídly majoritního dopravce byl tento vůz prakticky nenahraditelný. Přesto byl z důvodu stáří v roce 2011 odstaven a navržen na zrušení. V této fázi byl odkoupen do KŽC Doprava.

Přechodem do muzejnictví mu již nehrozí zánik a je nasazován do obvyklých výkonů nového provozovatele po celé republice. V roce 2010, ještě pod křídly Českých drah, inspirován vozem 830.056, obdržel v Šumperku obnovený, klasicky polomáčený lak se žlutými 30cm pruhy na čelech. V něm se nachází dodnes.



Označení M 262.1183 je jeho v pořadí již třetí a v oblasti značení historických vozidel odpovídá potřebě svého vlastníka. V letech 2011 a 2012 se podrobil několika mimořádným opravám a je stále udržován v provozním stavu a sezónně tumusován. Na konci roku 2011 se mimo jiné podíval po ohrožených tratičích i do Pohořelic a do Malé Morávky.

Klub železničních cestovatelů

Z HISTORIE ŠTÍTECKÉ LOKÁLKY

V době, kdy se plánovalo vybudování této lokální dráhy, byla již v provozu trať z Ústí nad Orlicí ke státní hranici v Lichkově a na ni se napojovala trať ze Sternberka do Dolní Lipky. V roce 1893 se uvažovalo o přetnutí celého území bez železnice osou sever-jih, z tehdejší stanice Grulich (dneš Dolní Lipka) do Hoštýna (Hoštejn). Spor se vedl o to, zda se má jednat o úzkorozchodnou nebo o železnici s normálním rozchodem kolejnic 1 423 mm. Pro první variantu mluvila členitost terénu v jižní části dráhy, pro druhou pak hospodářský význam. Navíc nová železnice vedla z Čech na Moravu a každá strana měla své představy, které hájila. Pro Králícké, kteří již měli své nádraží v Dolní Lipce, neměla úzkorozchodná varianta žádný význam a díky jejich vůli a strategickému významu pro rakouskou armádu zvítězila varianta dráhy kratší, končící ve Štítech po 16,4 km, ale s koleji o normálním rozchodu. Říšská rada doporučila stavbu dráhy 13. 5. 1896, první vlak na ni z Dolní Lipky do Štítů vyjel 30. prosince 1899. Dnes se na této trati jezdí podle zjednodušených dopravních poměrů a řízena je výpravčím v Dolní Lipce, který vykonává funkci dirigujícího dispečera. Vlaky se na trati smějí křížovat a předjíždět jen v tzv. dopravních - ve Štítech, Červené Vodě a v Králíkách.

KRÁLÍKY

Stanice Králíky je první dopravnou na trati Dolní Lipka - Štíty a leží v km 3,080. Do roku 1920 nesla název Grulich Stadt (Králíky město), protože název Králíky měla do té doby stanice v Dolní Lipce. Ještě v padesátých letech minulého století tady sloužil výpravčí, dnes je v Králíkách pouze výdejna jízdenek. Králíky mají dvě koleje dopravní a dvě manipulační pro nakládku a vykládku vozů.



KRÁLÍKY ZASTÁVKA

Prvním místem, kde na štítecké lokálce zastavují osobní vlaky, je Králíky zastávka. Leží v km 2,083 a cestujícím slouží od vzniku zdejší místní dráhy do Štítů. Snímek z roku 1958 dokumentuje podobu zastávky, která se nelišila od podobných zastávek na lokálce, jako byly Dolní Orlice, Mlýnický Dvůr nebo Heroltice. Ale i tam stylovou dřevěnou stavbu s břidlicovou střechou nahradily na počátku tisíciletí novější jednotné dřevěné zastávky.



MORAVSKÁ POHRANIČNÍ DRÁHA

Stavbu železnice ze Šternberka ke státní hranici s Pruskem si vyžádala prohraná válka. Trať měla navázat na dráhu z Nezamyslic do Šternberka, otevřenou v roce 1870. Licenci na její stavbu získala firma bratři Kleinů z Sobotína. Stavební práce na soukromé Moravské pohraniční dráze (MGB) byly zahájeny 31. 7. 1872. Trať do tehdejší stanice Grulich (dnes Dolní Lipka), dlouhá 89,9 km, byla slavnostně otevřena již 15. 10. 1873. V úseku Hanušovice - Podleší si vyžádala stavbu dvou tunelů. Dne 14. 1. 1874 byla otevřena spojka do Lichkova, odkud se od 15. 10. následujícího roku začalo jezdit do tehdy pruského Mittelwalde (dnes Międzyzylesie). V roce 1895 byla dráha postátněna. Až do 11. 12. 2011 trať sloužila jak nákladní tak i osobní dopravě. Poté tu byl na více než rok provoz osobních vlaků zastaven.



DOLNÍ LIPKA

Koncová stanice bývalé Moravské pohraniční dráhy nesla až do roku 1920 název Králiky (Grulich). Do roku 1994 měla stanice Dolní Lipka svého přednostu. Dopravní službu zde řídí výpravčí, který je současně dirigujícím dispečerem pro trať Dolní Lipka - Štíty, spolu se dvěma signalisty, obsluhujícími výhybky a návěstidla na jeho pokyn. Stanice má pět dopravních kolejí, výpravní budovu a skladiště s rampou, původní vodárnu se dvěma vodními

jeřáby a původní točnu z roku 1873, do níž podle pamětní knihy spadla lokomotiva, která měla vézt první vlak do Štítů v roce 1899. V roce 1940, kdy bylo Králicko součástí Německé říše, postavili Němci mezi Dolní Lipkou a Lichkovem spojku Orlice, díky které mohly vlaky z Německa jezdit ve směru na Moravu přímo, bez objíždění lokomotiv v Lichkově. Zrušena byla v roce 1945.

PROSTŘEDNÍ LIPKA

Zastávka v Prostřední Lipce byla otevřena později, než po této trati jezdily první osobní vlaky, a to 15. 7. 1912. Prostřední Lipka bývala ještě v sedmdesátých letech minulého století závorářským stanovištěm s výdejní jízdenek, které bylo zrušeno po instalaci moderní světelné výstražné signalizace na přejezdu v km 86,561. Zastávka, ležící v km 86,587 a má 60 m dlouhé nástupiště, uzamčenou čekárnu a místnost pro pochůzkaře. Úkrytu cestujících slouží jen střešní převis.



ČERVENÝ POTOK

Hláška a později nákladíště a zastávka Červený Potok je s 605 m n. m. nejvýše položeným místem této trati. Stoupání od Hanušovic dosahuje 18,2-promíle. Od roku 1997, až do uzavření provozu osobních vlaků v r. 2011, byl Červený Potok železniční stanicí s výpravčím, dvěma dopravními a jednou manipulační kolejí s rampou. Dnes je nákladíštěm a zastávkou, obsluhovanou manipulačními vlaky z Dolní Lipky.



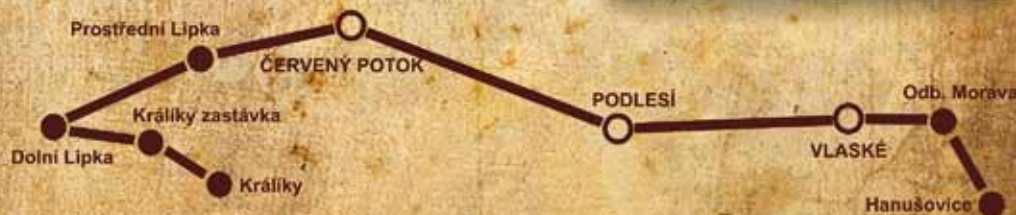
PODLESÍ

Až do roku 1992 bylo Podlesí železniční stanicí s vlastním přednostou. Výpravčí, do té doby také s dozorcem výhybek, tu sloužili do 22. 12. 1997. Poté zde byla dopravní služba ukončena a zdejší

výpravčí začali sloužit v Červeném Potoku. Podlesí poté již nebylo dopravně obsazeno, budovy chátraly a po požáru sousedního obytného domu jsou všechny zdejší stavby včetně skladiště určeny k demolici. Stanice Podlesí leží v km 77,626. Měla dvě koleje dopravní a jednu manipulační s rampou. Po ukončení dopravní služby byla třetí kolej demontována. Dnes je Podlesí nákladíštěm a zastávkou, obsluhovanou vlečkovými vlaky z Hanušovic. Pod Vojtiškovem trať vede prvním, 159 m dlouhým Vlaským tunelem, kde je kolej vedena vpravo od osy tunelu.

VLASKÉ

Zastávka Vlaské (Blaske) byla otevřena spolu s tratí v roce 1873. Budova zastávky, ležící v km 73,540, je až z poválečných let. Vlaské má uzamčenou čekárnu s útlukem pro pochůzkáře a 70 m dlouhé nástupiště. Za zastávkou a předvěstí vjezdového návěstidla PŘL stanice Hanušovice je druhý z tunelů, 93 m dlouhý, vpravo točený Hanušovický tunel. Kolej je zde vedena po levé straně osy tunelu.



ODBOČKA MORAVA

Někdejší odbočka s názvem Mórava stála v km 71,997. Bývala dopravním stanovištěm na trati s elektro-mechanickým zabezpečovacím zařízením s ústředně stavěnými a závorovanými výhybkami, závislými na krycích návěstidlech. V tomto místě totiž odbočuje lokální trať Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem. V roce 1994 byla odbočka zrušena a stala se součástí železniční stanice Hanušovice. Výhybky byly vybaveny elektromotorickými přestavníky s ohřevem a jsou ovládány hanušovickým signalistou ze stavědla St1.



HANUŠOVICE

Železniční stanice Hanušovice je jedním z nejvýznamějších dopravních bodů někdejší MGB a současné trati Šumperk - Krnov.

Zatímco trať ze Sterberka do Dolní Lipky byla zprovozněna v roce 1873, stavba dráhy z Hanušovic do Glucholaz byla zahájena až 3. 11. 1886 a dokončena 1. 10. 1888. Tím byla na železnici napojena také oblast Jesenicka. O postavení lokální

dráhy měli veliký zájem také tehdejší podnikatelé ze Staroměstska, zejména rodina Buhlů. Stavební povolení na stavbu dráhy do Starého Města bylo vydáno 17. 8. 1904 a přes všechny potíže, které kladl obtížný terén, byla 9,4 km dlouhá trať již 4. 10. 1905 slavnostně otevřena. Ve stanici Hanušovice zastavují rychlíky na trase Jeseník - Brno, osobní vlaky tudy jezdí nejen do Starého Města pod Sněžníkem, ve směru na Zábřeh na Moravě, Šumperk a Jeseník, ale po více než roční přestávce byl v únoru 2013 obnoven provoz vikendových osobních vlaků také na trati Hanušovice - Dolní Lipka - Lichkov. Stanice Hanušovice je rovněž významným bodem pro nakládku a vykládku vozových zásilek. Dopravní provoz zde řídí výpravčí, který je současně dirigujícím dispečerem pro trať do Starého Města pod Sněžníkem, které je jedinou její dopravnou. Stanice Hanušovice leží v km 70,102 někdejší Moravské pohraniční dráhy, podle níž jsou dodnes kilometrické polohy číslovány od km 0,000 ve Šternberku, přes Šumperk, Hanušovice, Dolní Lipku až po vjezdové návěstidlo žst. Lichkov v km 94,556, kde trať končí.

Zaujalo Vás naše povídání o historii i současnosti trati Hanušovice - Dolní Lipka a Dolní Lipka - Štíty a chtěli byste se dozvědět více o jejich historii, životě zdejších železničářů a mnoha dalších zajímavostech? Jestli ano, pak nzapomeňte navštívit webové stránky našeho klubu www.moravska-pohranicni.cz



Místo pro vlepění kapsy na fotografie



**Město Králíky, Město Hanušovice
Klub železničních cestovatelů**

Text a grafická úprava - Arnošt Juránek
Fotografie - František Pecho, Jaroslav Kosek,
Ondřej Chmelík a archiv klubu Moravská pohraniční

www.kraliky.eu

www.hanusovice.info

www.moravska-pohranicni.cz