

## MORAVSKÝ ROK VYJEDE PARNÍM VLAKEM DO OSOBLAHY

V předposledním přímém přenosu letošního ročníku MORAVSKÉHO ROKU, který pro vás připravují a vysílají moravská studia Českého rozhlasu – Ostrava a Olomouc – zamíříme v sobotu 23. srpna od 10,05 hodin za technickým unikátem z roku 1898. 14. prosince onoho roku se na svou dvacetikilometrovou pouť po úzkých kolejích prvně vydal vlak z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy. „Osoblažka“ je dnes jedinou úzkorozchodnou tratí na Moravě a ve Slezsku s pravidelným provozem. Moderátorka Dagmar Misařová přivítá před mikrofonem ing. Pavla Schreiera ze Slezských zemských drah, které na ní vypravují parní výletní vlaky. Jedním z nich se také projedeme. Po cestě budeme potkávat lidi, kteří mají k tomuto zapadlému kraji vřelý vztah a pomáhají jemu i sobě. Na peróně v Třemešné ve Slezsku bude hrát a zpívat skupina NADOBRO vedená Liborem Cenkem. Chybět nebude ani posluchačská soutěž o atraktivní ceny. Telefonní číslo 702 005 001. Režii má Michal Bureš.

Úzkorozchodnou dráhu do Osoblahy s rozchodem 760 mm najdete v západní části Moravskoslezského kraje, v Osoblažském výběžku, patřícím okresu Bruntál. Na normálně rozchodnou síť je trať napojená ve stanici Třemešná ve Slezsku, ležící 17 km severozápadně od Krnova. Pravidelný provoz zde zajišťují České dráhy motorovými lokomotivami řady 705.9. V letní sezóně zde ale můžete potkat turistické vlaky Slezských zemských drah vedené parní nebo historickou motorovou lokomotivou.

Stavba trati začala na jaře roku 1898 a první vlak vyjel na trať 14. prosince 1898, přípojnou stanicí se stala Třemešná ve Slezsku. Jezdily tu parní lokomotivy rakouské řady U, konkrétně šlo o stroje U13, U14 a U15 (později přeznačené na U37.0). Roku 1928 se objevily motorové vozy M11.001 a 002 z Tatry Kopřivnice, jízdní řád byl rozšířen o několik párů vlaků a ty byly rozděleny na osobní a smíšené. Díky tomu byly otevřené nové zastávky km 10,2 a km 15,1 později nazvané Amalín a Dubský Mlýn (od roku 1951 Ostrá Hora). Za okupace v roce 1938 připadla trať Německým říšským drahám, zařízení však zůstalo nezměněno. Kvůli nedostatku paliva byla však snížena četnost vlaků. Po osvobození zůstala trať téměř nepoškozena, bohužel obce v okolí, včetně Osoblahy, byly zničeny ze 70%. Horší to bylo s vozidly. Motorové vozy shořely a parní lokomotivy byly značně poškozeny. Problémy s hnacími vozidly naplno vyřešila až dodávka nových motorových lokomotiv z ČKD řady TU47.0 v roce 1958. V Osoblaze se objevily stroje TU47.013, 014, 016 a 017 a ty na trati jezdí s novým označením 705.9 dodnes.

Po roce 1945 se třikrát hovořilo o zrušení trati pro nerentabilitu. Poprvé koncem 50. let kvůli špatnému stavu vozového parku, podruhé v 70. letech a potřetí v roce 1985, kvůli špatnému stavu železničního svršku. Naštěstí se vždy našly důvody pro udržení provozu. V letech 1986 – 88 dokonce proběhla generální oprava celé trati. „Osoblažka“ dostala nový svršek, i když s nezvykle mohutnými kolejnici. Díky tomu, ale tato úzkokolejka dostala na dlouhou dobu svoji nezaměnitelnou podobu a vydržela do dnešních dnů.

### ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRATI

|                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| Délka trati                | 20,218 km                      |
| Rozchod kolejí             | 760 mm                         |
| Největší sklon             | 27,3‰ (v km 1,1 – 1,4)         |
| Nejmenší poloměr oblouku   | 75 m (v km 2,4 – 2,6)          |
| Počet oblouků              | 102                            |
| Nejvyšší nadmořská výška   | 391,2 m n.m. (Třemešná ve Sl.) |
| Nejnižší nadmořská výška   | 220,7 m n.m. (Osoblahy)        |
| Zahájení provozu           | 14. 12. 1898                   |
| Generální oprava trati     | 1985 – 1989                    |
| Nejvyšší povolená rychlost | 40 km/hod                      |