

Výročí 110 let trati Moravské Bránice – Oslavany

V červenci letošního roku uplyne 110 let od doby, kdy přijel první vlak do Oslavan. Je to asi 9,2 km dlouhá trať, vycházející ze železniční stanice Moravské Bránice. Je málo stanic v síti ČD, které tolikrát měnily název: od otevření tratě Střelice – Hrušovany nad Jev. roku 1870 byl název Kanitz-Eibenschitz, od roku 1918 do 1922 Kounice-Ivančice, poté do protektorátu Dolní Kounice, za protektorátu Kanitz (Mähren). Připomeňme si, že protektorátní hranice procházela asi ve 2/3 Ivančického viaduktu; tehdy byly Mor. Bránice pohraniční stanicí. Po válce do března 1946 se vrátil předválečný název Dolní Kounice, poté byl název stanice Mor. Bránice – Dolní Kounice, a to až do roku 1975, kdy se název změnil na Moravské Bránice, což trvá dosud.

A proč se v názvu objevují Dolní Kounice? Je to starobylé městečko, známé torzem premonstrátského kláštera a zámekem. Leží asi 3,5 km od nádraží a z okolních obcí je největší.

Lokální trať do Oslavan se úředně nazývala KIOD (Kounicko-Ivančicko-Oslavanská dráha), její správa se nacházela v Brně. Byla společná i pro dráhy Újezdec – Luhačovice (v provozu), Nezamyslice – Morkovice (zrušena 1998), Kuřim – Veverská Bítýška (zrušena 1936), Brno – Černovice – Líšeň (roku 1949 provoz převzal Dopravní podnik města Brna).

Moravské Bránice měly 5 dopravních a 3 manipulační koleje, 3 vodní jeřáby a 2 čistící jámy. Po otevření KIOD byla údajně zprovozněna kusá kolej č. 8 na Ivančickém zhlaví, kde dle pamětníků byl vodní jeřáb, čistící jáma, některá literatura uvádí, že tam byla i točna. Toto se nezdá pravděpodobné, v Ivančicích ani Oslavanech točna nebyla. Na plánu žst. Mor. Bránice z roku 1945 již kolej č. 8 zakreslena není.

Někdy v padesátých letech byla zrušena čistící jáma v koleji č. 4, zůstala v koleji č. 2, dosti nevhodně umístěná až těsně u návěstidla na silůveckém zhlaví. Byly problémy s odvážením popela; musela se krátkodobě vyloučit kolej č. 1 a 3, aby se k jámě dostalo silniční vozidlo. Po mnoha letech petič a žádostí byla ve vhodné poloze a dosahu silničního vozidla vybudována čistící jáma v koleji č. 6 až na přelomu let 1977–1978, to je na konci parního provozu. Kanál je zakryt dřevěnými trámkami a měl by tam být dosud.

Staniční budova v Moravských Bránicích je provedena v charakteristickém slohu pro budovy StEGu, zde většího provedení označovaného jako II (budovy byly stavěny ve 4 velikostech). Objekty stejné velikosti byly i ve Střelicích, Miroslavi, Hrušovanech n/Jev. Společnost StEG trať Střelice – Hrušovany n/Jev. – Stadlau/Znojmo otevřela roku 1870, zestátněna byla roku 1909.

Ale vydejme se již na cestu. Zpočátku jde kolej rovnoběžně s koleji hrušovanskou asi 1,2 km, poté tato odbočuje na Ivančický viadukt. Ten byl již popsán v řadě publikací, proto jen pár slov. Starý most byl v provozu 108 let (1870–1978), bylo uvažováno zachovat ho jako technickou památku. Je 375 m dlouhý a 43 m nad hladinou řeky Jihlavy. (Údaje se v různých pramenech nepochybně liší.) Řadu let trvala jednání mezi tehdejší správou Střední dráhy v Olomouci a Technickým muzeem v Brně. Avšak roku 1991 se začala hroutit opěra na krumlovské straně; musela být provedena demontáž krajního pole. Nakonec roku 1999 byla provedena demontáž dalších 4 polí a 4 pilířů. Do dnešní doby (2022) zůstalo zachováno 1 pole s 1 pilířem při bránické opěře. Nový most je v těsné blízkosti starého mostu po proudu řeky.

Jakmile se tratě rozejdou, oslavanská trať odbočí do zářezu; po vyjetí z něho je možno celý most nějakou dobu vidět. Po 3 km z Mor. Bránic následuje zastávka Ivančice-letovisko. Byla otevřena roku 1940. Asi 1 km nad ní je minirozhledna, resp. výhledna, s pěkným výhledem do údolí. (Vede k ní od zastávky turistická značka.) Pod zastávkou je u řeky

množství chat s možností koupání – tzv. „Skřipák“ = Skřipácký mlýn (některé mapy i literatura udávají Střibský mlýn). Asi po 1 km končí trať rychlost 40 km/hod., dále je 30 km/hod. až do Oslavan. Rozhodný spád je v úseku Mor. Bránice – Ivančice 13 ‰, rozhodné stoupání i spád v úseku Ivančice–Oslavany je 8 ‰. Pn vlaky zde měly ze Střelic do Oslavan normu zatížení T 950 t.

Všechny výměny v obou stanicích byly „na ruku“. Obě stanice byly bez odjezdových návěstidel. Vjezdová návěstidla byla v Ivančicích – 2znaká. V Oslavanech bylo atypické vjezdové návěstidlo. Byl to červený terč, uprostřed kterého byl vyřezaný otvor pro žárovku, která blikala, když byl vjezd dovolen. Něco podobného jako přivolačací návěst.

Ivančice – první zmínka je z roku 1221. Ve 14. a 15. století to bylo královské město. Známa je i tiskárna Jana Blahoslava (přestěhována později do Kralic nad Oslavou). Ze známých rodáků jmenujme malíře Alfonse Muchu a herce Vladimíra Menšíka. Ze zastávek Ivančice-město je nachází kilometr k malé rozlehlé Réna; přecházíme řeku Jihlavu, nedaleko je soutok Jihlavy a Rokytne, soutok Jihlavy a Oslavy je asi 1 km proti proudu. Z rozhledny je pěkný výhled na město. To lze přehlédnout i z věže kostela na náměstí; věž má atypický tvar a v sezóně je přístupná pro turisty. V minulosti byly Ivančice pověstné pěstováním chřestů.

Trať pokračuje do Oslavan, kam je to zhruba 4 km. Vede vcelku po rovině, obtížnější místo s asi 300 m stoupáním 8 ‰ a obloukem 90 stupňů je za přejezdem hlavní silnice Ivančice–Oslavany. Následuje větší počet ostrých oblouků – z těchto důvodů je v úseku Oslavany – Mor. Bránice a zpět zakázán postrk.

Nádraží Oslavany je krátká stanice se 2 dopravními a 1 manipulační kolejí. Věšlo se sem maximálně 8 vozů Vsa. Staniční budova je přízemní. Trať pak pokračuje dále jako 3 vlečky, a to k uhelnému prádlu v těsné blízkosti elektrárny; tato byla nejdelší – přes 400 m. Na vlečkových kolejkách docházelo k manipulaci s uhelnými vozy, vlastní vlečka do elektrárny do míst vykládky odbočovala na vjezdovém zhlaví stanice vpravo, byla nepřiznivě trasována, pravý, pak levý oblouk, vše ve stoupání.

Oslavany jsou velmi staré městečko, první písemná zmínka o nich je již z roku 1104. Ve 13. století byl založen klášter cisterciák, jenž byl v 16. století přestavěn na zámek. Uhlí se začalo nacházet a sbírat nejprve u ložisek vycházejících na povrch. To je doloženo od roku 1760. Dolování začalo v letech 1770–1780. Údává se, že v revíru bylo začátkem 20. století 23 šachet, z toho 10 pouze větracích. Jiný pramen uvádí až 30, od nejsevernější šachty Pionýr u Zastávky až po šachtu Svatotrojickou (nejjižnější) mezi Oslavanami a Novou Vsí. Celý revír se táhne severojižním směrem ze Zastávky do Oslavan v délce asi 9 km a šířce 1 km. Jisté je, že v roce 1971 bylo v celém RUD (Rosické uhelné doly – poslední úřední název pro rosicko-oslavanský revír) ještě v činnosti 6 šachet.

Zde jedna zajímavost: specialitou toho revíru byly tzv. bulky (údajně nazývané též bulety). Byl to slisovaný uhelný prach ve tvaru a velikosti slepičích vajíček. Bulky obsahovaly 6 % pryskyřice, aby se „vajíčka“ nerozpadla. Bylo takto zužitkováno prachové uhlí, kterého se ke konci existence dolů těžila většina. Bulkami byly zbrojeny i lokomotivy ve strojové stanici Zastávka. Velká část produktu putovala do n.p. Uhléne sklady, které je pak dodávaly i malospotřebitelům v okolních obcích. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že bulky měly výhřevnost velkou, ale jakmile se na sporáku přivlel přívlel vzduchu, bulky zestruskovately a zhasly; na udržování ohně to nebylo. Bulky se vyráběly na dole Julius v Zastávce do roku 1959.

Ale vraťme se k železnici. Jeden jinak důvěryhodný zahraniční pramen uvádí, že

Oslavany se dočkaly kolejí již roku 1873, ale není tomu tak, i když plánováno to bylo. Koleje měly být součástí brněnsko-rosické dráhy BRE, která byla otevřena v úseku Brno–Zastávka roku 1856. Zastávka–Zbýšov roku 1862. Roku 1873 byla dráha prodloužena k dolu Anna, odkud je něco málo přes 3 km do Oslavan, ale dále se nepokračovalo.

Nyní se musíme zmínit o objektu, který zásadně ovlivňoval provoz KIOD. Je to elektrárna v Oslavanech v těsné blízkosti nádraží. Zároveň byl rozšířen důl Kukla. V těsné blízkosti elektrárny vzniklo tzv. uhelné prádlo Kukly, kam bylo uhlí dopravováno lanovkou – vzdálenost asi 1 km. Elektrárna zahájila provoz v dubnu 1913. V těsné blízkosti nádraží vznikla halda na strusku a popel z kotlů elektrárny, na jejíž vrchol vedla lanovka. Jeden z pramenů uvádí výšku haldy až 80 m. Elektrárna byla v průběhu let několikrát modernizována. Při otevření roku 1913 to byla údajně největší elektrárna v českých zemích Rakousko-Uherska. Důl Kukla ukončil těžbu roku 1967, tím skončil i provoz lanovky. Kukla se jmenovala po roce 1947 Důl Václav Nosek – po jednom komunistickém vládním činiteli. Byl to ministr vnitra.

Atypická těžná věž dolu Kukla je zachována. V okolí je zábavní park, věž slouží jako rozhledna. Je více než o 50 m výše, než byla elektrárna a nádraží a převládá část Oslavan. Oslavany jsou známé stávkovým hnutím, první stávka za zlepšení životních podmínek horníků byla roku 1889, pak ještě 3 další do začátku války, poslední roku 1932–1933. Nejznámější je tzv. Prosincová stávka roku 1920, na jejíž potlačení byly povolány 2 vlaky plné vojáků, 1 vlak z Kroměříže a 1 ze Znojma. Na oslavu 60. výročí stávky roku 1980 přijel zvláštní vlak tažený lokomotivou 422.025, t.j. řadou, která po otevření trati zde téměř čtvrt století jezdila.

Elektrárna ukončila činnost v roce 1993, do té doby muselo být zajištěno její zásobování uhlím po železnici. Roku 1969 byla zahájena těžba na dole Jindřich II u Zbýšova. Od roku 1969 jezdily 2 páry Pn vlaků s uhlím do elektrárny v Oslavanech. Z dolu několikrát denně stahovala zátěž do Zastávky lokomotiva tamní strojové stanice. Jezdily 2 uhelné vlaky denně úterý–pátek. V sobotu jezdil denní vlak, v neděli nic, v pondělí jezdil noční. Vozily ho lokomotivy 556.0 v tzv. kolektivním turnuse. Od roku 1972 vlaky vozila výlučně 556.0203 v jednodenním oběhu. Tehdy byly v LD Brno-dolní 4 lokomotivy 556.0 čísel 86, 227, 265. Na přelomu let 1971–1972 přišla 203 a 227 – nebyly dobré. 203 ale měla před generální opravou v hlavních dílnách Česká Lípa. Při GO byla lokomotiva atypicky nalakována „na přání zákazníka“. Uši, budka, obal šoupátek a válců a uhelná nádrž tendru byly zelené. Plochy označovaly úzké žluté proužky. Na uši si strojvedoucí dosadil bronzové znaky Škodovky. Strojvedoucí se zhlédl ve zcela stejné natřené bratislavské lokomotivě 498.108, která koncem 60. let jezdila přes Brno s R a Nex vlaky na trase Stúrovo – Česká Třebová. 556.0203 měla i krásné znející 4hlasou píšťalu – zvuk jak lodní siréna (byl to osobní majetek strojvedoucího).

Vozba uhlí trvala do roku 1975; od roku 1974 byla zprovozněna lanovka z dolu Jindřich II do elektrárny, zpočátku se značnými, v průběhu provozu občasnými potížemi. Cesta uhlí lanovkou měřila necelých 5 km, cesta po železnici přes Střelice měřila 33 km. V tehdejších cenách byl vykalkulovaný náklad na přepravu 1 t uhlí lanovkou Kč 4,80, po železnici Kč 20,-, po silnici několikanásobně vyšší. Poslední uhlí po elektrárnu bylo vytěženo na dole Jindřich II v prosinci 1991. Byl to nejhlubší uhelný důl ve střední Evropě. Různé prameny udávají hloubku 1500–1550 m. (V celém revíru byla ukončena těžba v únoru 1992 na dole Antonín.)

Kromě uhlí RUD jezdily do Oslavan nepravidelně (i několikrát týdně) Pnpp vlaky s prachovým uhlím z Ruska, částečně i z Polska; pokud nebyly po ruce lokomotivy 556.0, vozily je 434.2. V 80. letech pak většinou T 466.0 (735) dvojmno.

Mn vlaky vozily lokomotivy 434.2 (do přelomu 40. a 50. let i 434.0) do roku 1964, kdy po velké reorganizaci lokomotivního hospodářství v Brně přešly lokomotivy i s čestami do LD Brno-dolní. Po otevření nového Ivančického viaduktu v listopadu 1978 nahradily lokomotivy 434.2 motorové lokomotivy T 466.0. Od roku 1973 vozila do roku 1978 Mn vlaky do Oslavan lokomotiva 556.0508. V dopoledních hodinách vozila 434.2 některé roky v úseku Oslavany – Moravské Bránice Mn vlak s přepravou cestujících s vozovými zásilkami pouze z a do Oslavan. Rovněž uhelné vlaky podle potřeby vozily lokomotivy T 466.0 většinou dvojmno. V současnosti se v nepravidelně nákladní dopravě nejčastěji objevují lokomotivy 742.

Co se týče osobní dopravy, vraťme se do období první republiky. Osobní doprava ještě pod hlavičkou KIOD probíhala do roku 1932 s lokomotivou 422.0. V tomto roce v době silící hospodářské krize zůstaly v provozu pouze 32 páry osobních vlaků, zbylé byly nahrazeny



Moravské Bránice 10. června 1978. 4342291 – druhá provozní lokomotiva 434.2 (vedle 434.2134) LD Brno v pravidelném provozu Moravské Bránice. Foto: J. Kalous, sbírka Hájek

autobusy KIOD, kterých tato dráha zakoupila 3 kusy. Silící pasivum dráhy KIOD bylo příčinou toho, že v lednu 1936 byl zastaven provoz, dráha byla zestátněna a prohlášena za vlečku. Přeprava osob byla znovu zahájena v lednu 1938. Trať byla provozována jako dirigovaná, dirigující dispečer měl sídlo v Moravských Bránicích. Od roku 1954 byly stanice opět osazeny výpravčími. V roce 1998 byl zrušen výpravčí v Oslavanech. V současné době ovládá stanice Ivančice i Oslavany, spolu se stanicemi Moravský Krumlov a Silůvky výpravčí z Moravských Bránic dálkově.

Oslavany již nejsou vedeny jako stanice, ale jako nákladní. Traťová rychlost byla desítky let 40 km/hod., do km 4,2 je nyní zvýšena na 50 km/hod., dále po zastávku Ivančice-město je 40 km/hod., do Ivančic 30 km/hod. V minulosti byla rychlost 30 km/hod. od kilometru 4,2 až do Oslavan. Z Ivančic do Oslavan tato rychlost platí dodnes s výjimkou vjezdu do Oslavan, kde je 10 km/hod. kvůli viditelnosti u přejezdu. (V opačném směru je v úseku do Ivančic kvůli přejezdu u něho rychlost 20 km/hod.) V Ivančicích jsou dosazena odjezdová návěstidla pro oba směry jízdy.

V éře KIOD dráha vlastnila 2 lokomotivy, a sice 41.006 a 41.007. Vozový park se skládal ze 4 osobních a 5 nákladních vozů a 1 služební s poštovním oddělem. Údaje o vozovém parku se v různých pramenech nepochybně liší. Po zestátnění lokomotivní i vozový park odkoupila firma Baťa a zařadila jej do provozu na dráze OZVD (Otrokovice–Vizovice). Po roce 1948 přešly lokomotivy k ČSD a byly označeny jako 422.0113 (u OZVD 422.902) a 422.0114 (u OZVD 422.903).



Oslavany 1980. Lokomotiva 422025 v Oslavanech s mimoř. vlakem u příležitosti 60 let od prosincové stávky. Foto: sbírka Hájek

Osobní doprava byla po zestátnění provozována lokomotivami 354.0 a 354.1 do konce 40. let, pak již jen stroje 354.1 do poloviny 60. let, kdy nastal konec parní trakce v LD Horní Heršpice. Na přelomu 40. a 50. let se zde mohly objevit i tehdy nové lokomotivy řady 433.0, které vozily asi 2 roky osobní vlaky Brno–Znojmo ve čtyřdenním oběhu. Od poloviny 60. let stroje 354.1 nahradily lokomotivy T 444.1. Na přelomu 70. a 80. let byly vystřídány řadou T 466.0 (735), objevují se i lokomotivy řady 753 a 754. V 90. letech čím dál více převládají v osobní dopravě motorové vozy, M 262.0 (830) se zde sporadicky objevují již v 70. letech.

V poválečných letech až do 70. let zde existovaly tzv. „přímáky“, jak vlaky nazývali místní obyvatelé. Byly to 3 vlaky z Brna do Oslavan, všechna léta z Brna v pracovní dny ve 14.15 hod., v 17.45 +– 5 min. jak který rok a 23.00; z Oslavan do Brna pak ve 3.50 hod. a okolo 16. hodiny, některý rok i v 5.00 hod. v pracovní dny. Bylo to bez přestupu cestujících v Moravských Bránicích. Vlaky ve 14.15 a 23.00 jezdily z Brna s lokomotivami v obráceném postavení, v 17.45 ne, lokomotiva pak jela s půlnočním vlakem v pracovní dny Moravské Bránice – Hrušovany n/Jev., kde se stroj v místní strojové stanici otočil na ranní zpáteční cestu do Brna. Vše s lokomotivou 354.1.

Je zajímavé, že do osobní dopravy zde vůbec nezasáhly typické motorové vozy našich

lokálků, a to M 131.1. V tomto tisíciletí je již osobní doprava výlučně v režii motorových vozů, po řadě 830 se postupně objevují 850, 842, 854 s řídicími vozy 954. V celém úseku lokálky jezdily vlaky do roku 2012, 2013–2014 pouze v sobotu a v neděli, a to jen v období květen–říjen. V jízdním řádu 2014/2015 vlak už jel do Oslavan jediný den v roce, a to 1. 5. 2015. Od roku 2016 již Oslavany mizí z jízdního řádu. Naopak v posledních letech zesílila a je hojně využívána doprava do Ivančic, kam je spojení v denní době prakticky každou hodinu, a to i v sobotu a v neděli. Vlaky ve většině tvoří motorový vůz, pak řídicí vůz a opět motorový vůz. Asi polovina vlaků se v Moravských Bránicích dělí, první část jede do Bohutic, druhá část do Ivančic. Při zpáteční cestě se v Mor. Bránicích zase spojí a vlak se vrací do Brna. Pokud vlak nemá přímý vůz do Ivančic, je od každého spoje z Brna do Bohutic zajištěn v Mor. Bránicích přípoj.

Vlaky jsou hojně využívány a za současné situace nehrozí, že by je z tratě Ivančice–Brno autobusy vytlačily. Sice zvláště ve špičkách je autobusové spojení podstatně hustší, avšak autobusy nejezdí do středu města, ale mají konečnou na Mendlově náměstí v Brně. Jízdní doba je zhruba stejná, autobusy jezdí 50 minut, vlaky 45–50 minut.

Na konec jedna železniční zajímavost: v červenci a srpnu o víkendech je v provozu úzkorozchodná železnice z dřívě vzpomínaného dolu Jindřich II u Zbýšova do Zastávky v délce asi 3 km. Jedná se o bývalou vlečku přestavěnou z normálního rozchodu na rozchod 600 mm. Na nádvorí bývalého dolu je muzeum – celkem asi 30 motorových



Oslavany 1980. První a poslední akce, kde se prezentovala 310 134, nemohla dopravovat vlaky, neměla zařízení tlakové brzdy (měla jen přímočinnou parní brzdou a pochopitelně ruční). Vedle je lok. 354.1, tyto stroje z LD Horní Heršpice obstarávaly desítky let osobní dopravu na jubilející trati, až do poloviny 60. let, aby pak dopravu převzaly lok. T444.1. Černý kopec v pozadí – struska a popel z kotlů elektrárny. Na vrchol haldy byl dopravován lanovkou. Foto: sbírka Hájek