

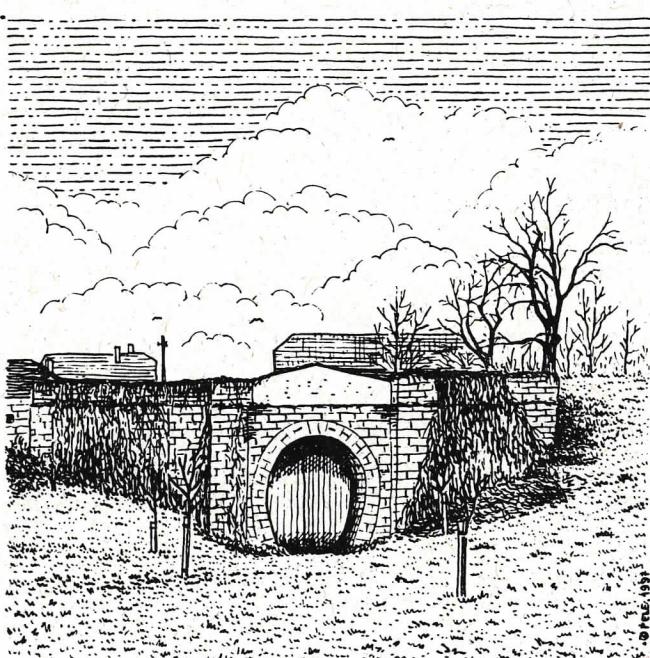
**Vlasti = vědne LÍSTY**

**29**  
KVĚTEN 1997

PŘÍLOHA ODERSKÉHO ZPRAVODAJE • HISTORICKO-VLASTIVĚDNÝ SPOLEK V ODRÁCH

# 150 LET

## ŽELEZNICE NA OSTRAVSKU 1847/1997



Východní portál slavíčského tunelu  
na kresbě Ing. Petra Lelka

1. května 1997 si připomeneme 150. výročí zahájení provozu na Severní dráze Ferdinandově v úseku mezi Lipníkem n. Bečvou a Bohumínem. Co vzniku tohoto unikátního technického díla předcházelo, s jakými potížemi se stavitelé museli potýkat a jaké zajímavosti se s touto železnicí poutají se Vám pokusím přiblížit několika úryvků z článků a publikací zabývajícími se tzv. Severní dráhou Ferdinandovou.

Čísla uvedená kurzívou v závorkách uvádějí literární pramen.

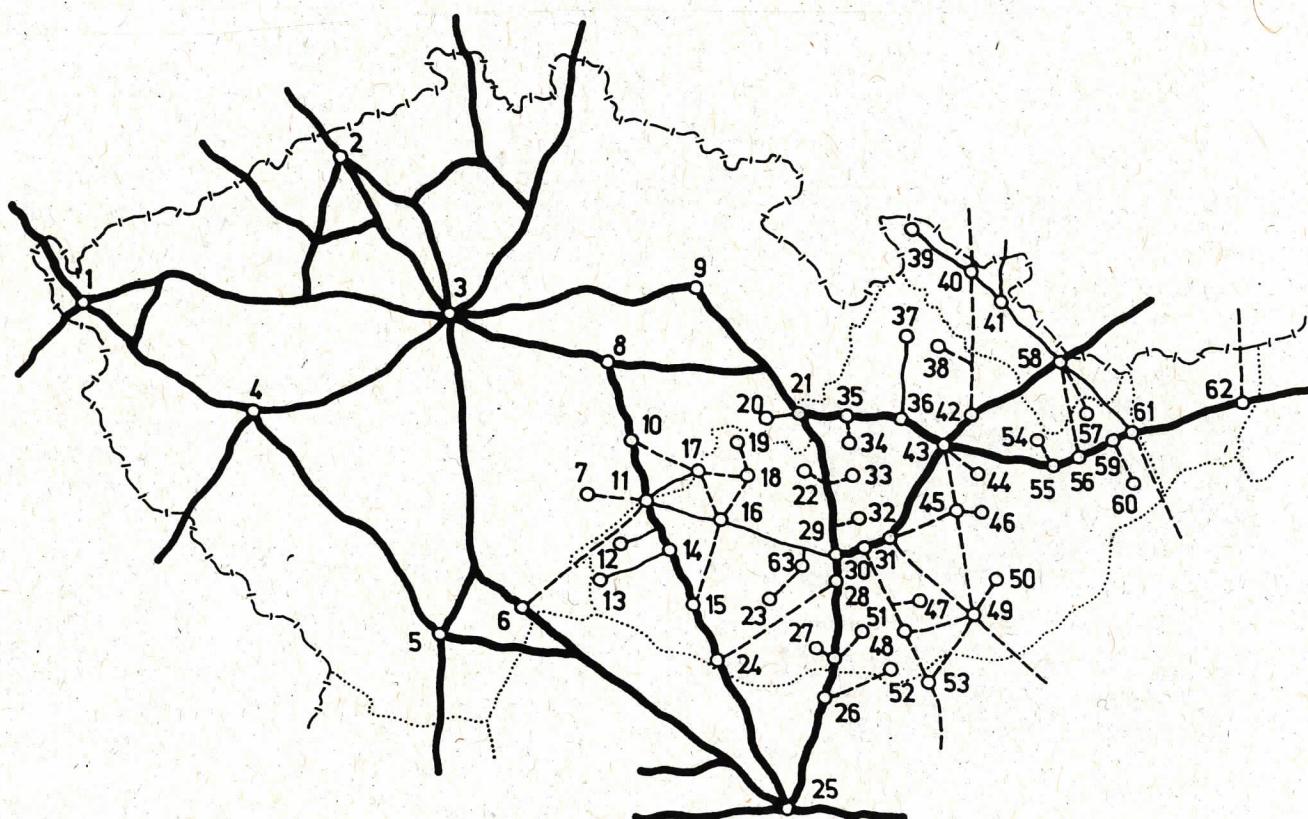
**Co předcházelo železnici?** Politickosprávním, vojenským a ekonomickým potřebám pozdně feudálních států v první polovině 18. století již nepostačovaly nepravidelně udržované pozemní komunikace s kurýrní službou a formanskými nebo poddanskými nucenými dálkovými jízdamí. Proto byla zahájena výstavba hlavní sítě tzv. říšských silnic s kamenným podkladem, vedených přímým směrem se šířkou kolem 14 m, kterých bylo ve Čechách k roku 1791 vybudováno kolem 500 a na Moravě okolo 600 km. Tyto komunikace sloužily kromě vojenských účelů především místní a dálkové formanské přepravě nákladů, poštovní a od 30. let stále ve větším měřítku soukromé dostavníkové dopravy osob a drobnějších zásilek.

V roce 1823 vyjely na trat' Vídeň - Brno a Vídeň - Praha první poštovní rychlíky, dosahující na nově vybudovaných silnicích průměrné hodinové rychlosti až 12 kilometrů. Koncem 40. let měla Morava a Slezsko téměř 1 000 km státních a 6 500 km vedlejších silnic. K nejdůležitějším říšským silnicím patřila silnice z Vídni přes Mikulov do Brna, která měřila něco přes 18 mil (137 km), čítala 9 přepřahacích stanic a muselo se na ni vydržovat 200 koní. Na ni m.j. navazovala tzv. haličská silnice přes Hranice a Těšín až do Lvova. Měřila 83 mil (630 km) a v 38 přepřahacích stanicích bylo vydržováno asi 400 koní. Z Brna po ní vyjízděl pětkrát do týdne poštovní listový rychlík a jedenkrát do týdne rychlík osobní. Oficiální úřední seznam poštovních silnic na Moravě a ve Slezsku uváděl pro rok 1840 patnáct silnic s pravidelnými poštovními kursy.

O tehdejší poštovní síti nejlépe vypovídá mapa uvedená na další straně (převzato z 1, 15 str.). Formanské vozy, poštovní a soukromé dostavníky byly v podstatě jedinými dopravními prostředky, protože Morava a Slezsko na rozdíl od sousedních Čech a Dolního Rakouska neměly vodní toky splavné pro větší lodě. O to významnější byl pro tyto země nástup železnice. (1, str. 15 - 16)

**Jak to začalo?** Tvůrcem myšlenky železničního propojení hlavního města monarchie - Vídni, ležícího na Dunaji s číslou paroplavby, Ostravska s uhlím bohatstvím a Bochnie se solnými ložisky, byl profesor mineralogie na vídeňském polytechnickém učilišti - František Xaver Riepl. První velkolepý projekt parostrojní železnice v monarchii - C.k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda (později desítky let dominantní železniční dopravce v Dolních Uhrách, na Moravě, ve Slezsku a v Haliči) byl před zrodem.

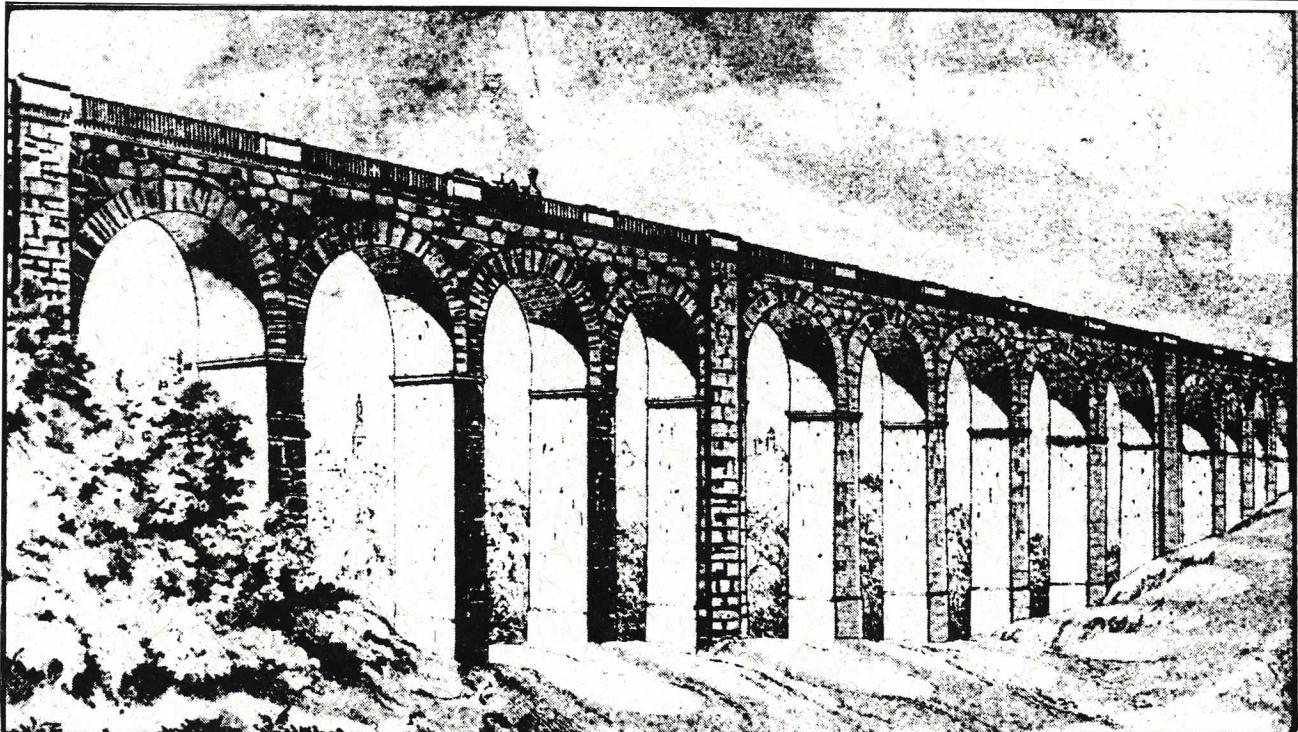
Dne 4. března 1836 podepsal císař Ferdinand historické výsadní privilegium ke zřízení železnice z Vídni do Bochnie s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy a Bílska,



POŠTOVNÍ SÍŤ NA MORAVĚ A VE SLEZSKU V ROCE 1837

- Silnice se spěšnou a normální poštovní a listovní přepravou
- Silnice s normální poštovní a listovní přepravou
- Silnice s listovní přepravou
- Říšská hranice
- ..... Zemská hranice
- o Významná poštovní stanice

- |    |                   |    |                  |
|----|-------------------|----|------------------|
| 1  | Cheb              | 32 | Blansko          |
| 2  | Teplice           | 33 | Boskovice        |
| 3  | Praha             | 34 | Jevíčko          |
| 4  | Plzeň             | 35 | Moravská Třebová |
| 5  | České Budějovice  | 36 | Litovel          |
| 6  | Jindřichův Hradec | 37 | Šumperk          |
| 7  | Pelhřimov         | 38 | Janovice         |
| 8  | Čáslav            | 39 | Vidnava          |
| 9  | Hradec Králové    | 40 | Zlaté Hory       |
| 10 | Havlíčkův Brod    | 41 | Albrechtice      |
| 11 | Jihlava           | 42 | Šternberk        |
| 12 | Telč              | 43 | Olomouc          |
| 13 | Dačice            | 44 | Přerov           |
| 14 | Želetava          | 45 | Kroměříž         |
| 15 | Mor. Budějovice   | 46 | Holešov          |
| 16 | Velké Meziříčí    | 47 | Kyjov            |
| 17 | Žďár n.S.         | 48 | Čejč             |
| 18 | Nové Město n.M.   | 49 | Uherské Hradiště |
| 19 | Jimramov          | 50 | Napajedla        |
| 20 | Polička           | 51 | Hustopeče        |
| 21 | Svitavy           | 52 | Břeclav          |
| 22 | Kunštát           | 53 | Holíč            |
| 23 | Moravský Krumlov  | 54 | Odry             |
| 24 | Znojmo            | 55 | Hranice          |
| 25 | Vídeň             | 56 | Nový Jičín       |
| 26 | Poysdorf          | 57 | Bílovec          |
| 27 | Drnholec          | 58 | Opava            |
| 28 | Pohořelice        | 59 | Příbor           |
| 29 | Brno              | 60 | Frenštát p.R.    |
| 30 | Posořice          | 61 | Český Těšín      |
| 31 | Vyškov            | 62 | Bílsko           |
|    |                   | 63 | Ivančice         |



Kresba viaduktu Severní dráhy u Hranic (1, str. 80).

které získal bankovní dům Salamona Mayera Rothschilda. O necelé dva měsíce později - 25. dubna 1836, byla založena Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda, bylo zahájeno projektování, vyměrování a vlastní stavba. Již 19. listopadu 1837 se uskutečnily mezi Vídni a Wagramem první zkoušební jízdy, 7. července 1839 dosáhla železnice Brna, 17. října 1841 Olomouce a 15. srpna 1842 Lipníku nad Bečvou. Pak přišla hospodářská krize se všemi průvodními jevy, kdy pro nedostatek finančních prostředků stavba ustupovala. (2, str. 4 + 5)

**Jak ovlivnila železnice Lipník?** Vrchnostenské město Lipník na levém břehu Bečvy, jež tu tvoří oblouk v úrodné nížině, mělo v oných dobách osm ulic, obklopených městskými hradbami se dvěma branami s fortifikacemi. Leželo na poštovní silnici z Vídni do Haliče a v roce 1835 tu žilo na 5 200 obyvatel. Na jeho pověstné trhy roční a týdenní, kde se prodávalo obilí, len, vlna, dobytek a koně, jezdili zájemci až ze Slovenska. To přinášelo dobré výdělky též 380 mistrům sedmdesáti řemesel, počítaje v to sedm hudebníků a jednoho koňského handlíře.

Zajímavé je, že po připojení Lipníka na železniční síť stoupala jako zázrakem nakládka i přeprava osob. Zatímco v roce 1839 přepravily vlaky Severní dráhy mezi Vídni a Brnem 273 000 cestujících, roku 1841 po dosažení Přerova a Olomouce stoupala osobní přeprava na 393 000 a po připojení Lipníka v roce 1843 na 661 000 osob. Ještě prudší vzestup vykazovala přeprava zboží: z 58 000 tun v roce 1841 na 100 000 v roce 1843. V Lipníku bylo výnosným druhem přepravy dříví pro lokomotivy Severní dráhy, plující ve vorech z valašských lesů po Bečvě a dopravované z Jeseníků po silnicích.

Rozhodující však byla přeprava živého dobytka, vykupovaného na dobytčích trzích v Lipníku (někdy přímo na

silnici před městem) a nakládaných tam na železniční vozy. Končila zde stáda až z Rumunska a Haliče, v menší míře z Valašska a Hostýnských vrchů, jež dřív tálila až na olomoucké a jiné trhy. Je to neuvěřitelné, ale v nejsilnějším roce prošlo lipnickou stanicí na 46 000 volů. Teprve v padesátých letech, kdy už jezdily vlaky až do Haliče, začal tento dobytčí boom klesat. (1, str. 59)

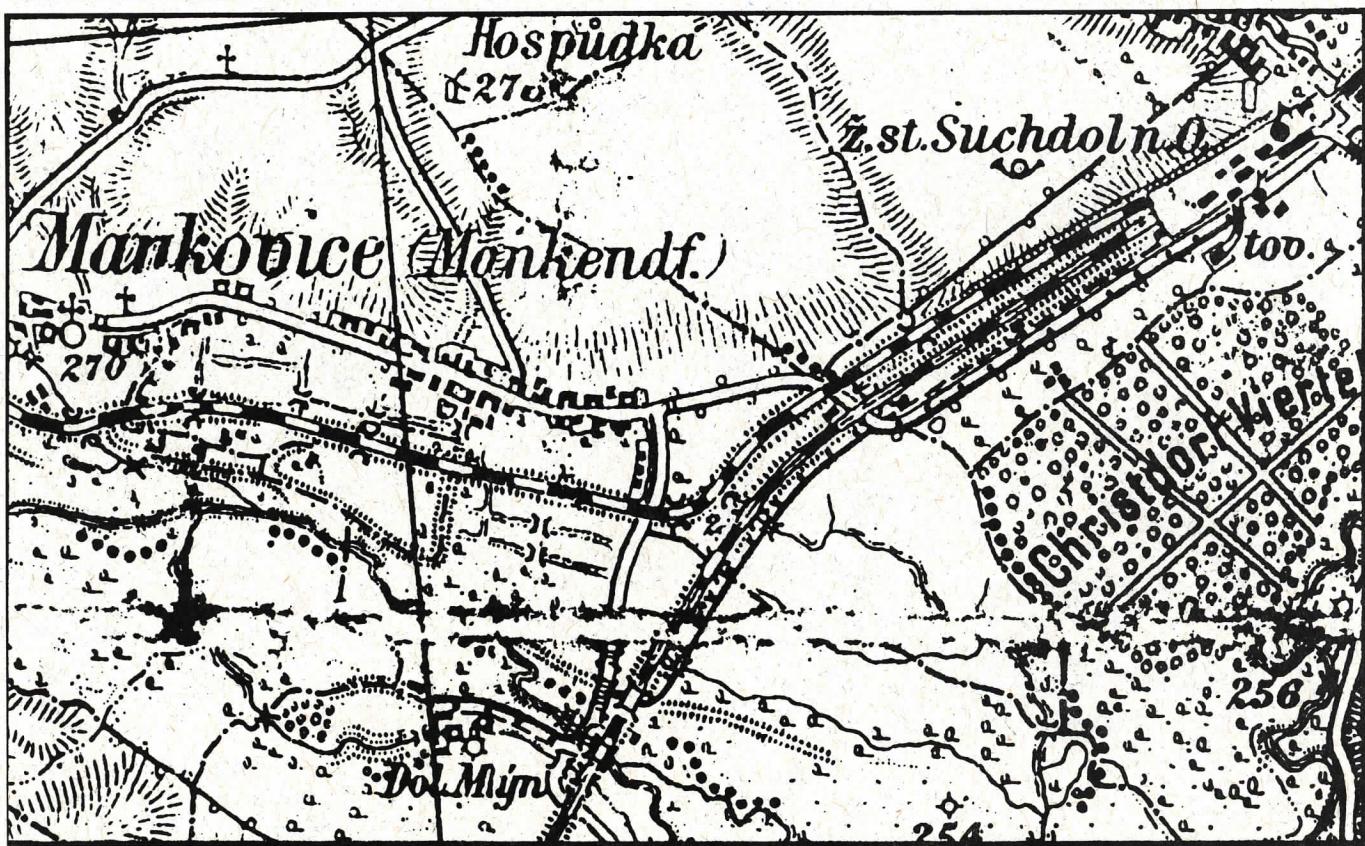
**Jak pokračovala výstavba železnice z Lipníka do Bohumína?** Ve stejné době, kdy se budovala trať z Brna do České Třebové a z Prahy k saským hranicím, dostavěla Severní dráha Ferdinandova trať do Bohumína. Stavba v roce 1842 uvízla v Lipníku nad Bečvou pro nedostatek financí. Situaci nakonec zachránil bankér Rothschild vydatnou finanční injekcí, a tak se v roce 1844 začalo se stavebními pracemi z Lipníku směrem na Bohumín.

Řízením stavby byl pověřen vrchní inženýr Karel Hummel, práce zadalo ředitelství Ferdinandovy dráhy podnikatelství Mayera von Rauschenbacha, které na stavbu shromáždilo 2 500 lidí jednak z blízkého okolí, jednak z chudých horských oblastí Jeseníků a Slezska. Šlo o trať, při jejíž stavbě se nepředpokládaly vážnější obtíže.

Projektanti se drželi osvědčené zásady dosahovat co nejvhodnějších sklonových a směrových poměrů, což mělo příznivý vliv na pozdější dobré ekonomické výsledky společnosti. Překonání evropského rozvodí u Hranic na Moravě vyžadovalo zmenšit poloměry oblouků až na 660 m a stoupati zvýšit na 4,17‰.

Původní záměr Negrelliho a Ghegy předpokládal překonat rozvodí u Hranic tunelem asi 600 metrů dlouhým. Podle jejich názoru jeho stavba neměla být spojena s většími obtížemi s ohledem na vhodný terén. Z úsporných důvodů se však společnost před zahájením stavby rozhodla nahradit tunel investičně levnějším zářezem.

Ukázalo se, že to nebylo zrovna prozírávě rozhodnutí. Stavba zářezu dlouhého téměř 3 kilometry a hlubokého až 17



Výsek vojenské speciální mapy (zvětš.) z období před 2. svět. válkou se zaniklou elektrifikovanou úzkorozchodnou dráhou vedoucí ze ž. st. Suchdol n. O. do Dolního mlýna u Jeseníku n. O.

metrů trvala v mimořádně deštivém období téměř dva roky, protože ve vodou bohatě nasycených jílovitých zeminách prostoupených vrstvami písku a štěrků, docházelo téměř neustále k sesuvům.

Byla to zejména zcela mimořádná nevhodnost geologického složení území trasy, která způsobila značné zdržení a prodražení stavby, o níž se předpokládalo, že bude stejně nenáročná jako její první část z Brno do Lipníku. I když myšlenka tunelu v rozvodí byla opuštěna, trať Ferdinandovy dráhy nakonec svůj tunel - jediný v celé délce - přece jen dostala. A také zřejmě jediný tunel u nás, spojený s legendou o svém vzniku.

O slavíckém tunelu v úseku mezi Lipníkem a Hranicemi se totiž dodnes traduje, že tento objekt - jinak zbytečný - prý postavili na přání samotného císaře Ferdinanda I. Když se císař při audienci zeptal zástupců společnosti, zda bude na trati nějaký tunel a dostal zápornou odpověď, rozlobil se - neboť každá pořádná trať má mít tunel a nařídil, aby se tento nedostatek napravil. A tak - podle legendy - projektaři trať na jednom místě poněkud zakřivili a vedli ji návrší, na němž stojí vesnice Slavíč. Podle jiné verze dokonce nechali navršit kopec, kterým pak tunel prorazili.

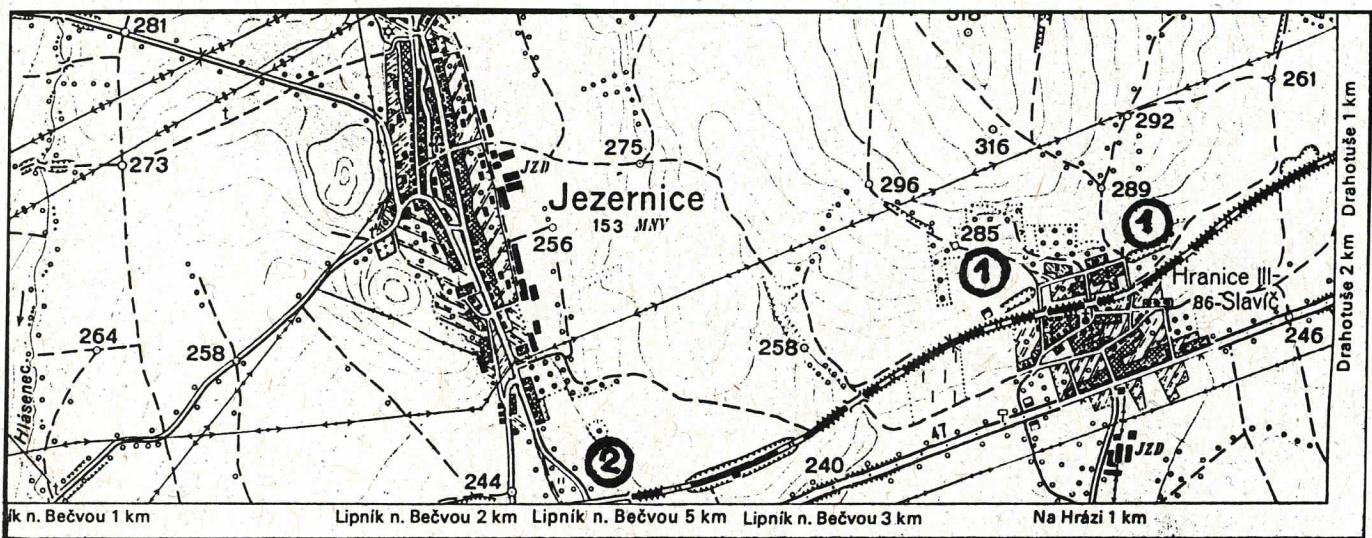
Skutečnost však je poněkud prozaičtější. Podle původního projektu, schváleného zemským guberniem na jaře roku 1844, měla trať procházet slavíckým návrší v zárezu hlubokém 12 m. Přitom bylo zapotřebí zbourat (a na náklad společnosti znova postavit) pět selských a 12 chalupnických

usedlostí a u všech budov v pásu 60 m na obě strany kolej vyměnit doškovou krytinu za nehořlavou z pálených tašek. Když se však v deštivých dnech na konci června 1844 krumpáče a lopaty dělníků podnikatele Mayera zakously do svahu návrší, ukázalo se že jde o sisyfovskou práci. Nesoudržná zemina ze zvodnělých jílů a písků se neustále sesouvala a svážení začalo ohrožovat i další domy ve Slavíci.

Vrchní inženýr Hummel posoudil na místě situaci a navrhl změnu projektu: namísto zárezu zřídit tunel, který by se stavěl otevřeným způsobem, stejně jak to navrhoval Negrelli pro třebovický tunel na Olomoucko-prážské dráze. Úřady během jednoho měsíce změnu projektu schválily a začátkem srpna se již začalo s budováním 258 m dlouhého tunelu.

Ukázalo se, že nové řešení mělo i další výhody. Vyžadovalo stržení pouze dvou selských gruntů a 11 chalup a navíc nebylo nutno vyměňovat na okolních staveních střešní krytinu. Tunel ve Slavíci sloužil železničnímu provozu až do roku 1895, kdy byla dána do provozu druhá kolej úseku, který tunel obcházel po vysokém náspu středem Slavíče. Teprve tehdy, když se místní obyvatelé pokoušeli vysvětlit původ opuštěného tunelu, jehož vznik již nikdo nepamatoval, vznikla legenda o císaři. Podobná legenda je známá i z Anglie: O tunelu u Marley z roku 1846 se vypráví, že jej museli stavitele vybudovat pro rozmar majitele panství, jenž si nepřál, aby mu výhled ze zámku rušila železnice.

Mosty na trati z Přerova do Bohumína byly stejně jako na dosavadních tratích Ferdinandovy dráhy dvojitého typu, zděné a dřevěné. Největší obdiv budil doposud existující 343 m dlouhý a 10 m vysoký viadukt se 41 půlkruhovými oblouky (z nichž 30 má světlost 6,5 m) mezi Lipníkem a Hranicemi (**Jezernický viadukt**) a kamenný viadukt v Hranicích



Výsek základní mapy (měr. 1 : 25 000) se zákresem slavíckého tunelu (1) a jezernického viaduktu (2).

se 30 oblouky (**Hranický viadukt**). 44 dřevěných mostů mělo pilíře a opěry z kamenných kvádrů a vzpěradlové trámové nosné konstrukce. Největší, který překlenul Ostravici u Ostravy, měl osm polí o rozpětí po 19 m.

Geotechnika byla v dobách stavby našich prvních železnic věda téměř neznámá a vhodnost či nevhodnost různých druhů zemin pro stavbu železničního tělesa se posuzovala jen podle zkušeností. Ekonomika byla rozhodující a pokud to bylo možné, materiálu vytěženého v zárezech se používalo pro stavbu nejbližších náspů. Bylo-li náspů více, vykupovala dráha podél budoucí trati širší pás pozemků a zemina pro násep se těžila v těsném sousedství trati. Pozůstatky této těžby dodnes můžeme na mnoha místech spatřit. Ale i při nedostatečných znalostech vlastností zemin rozpoznali stavitelé, že některé materiály jsou pro jakékoli stavební účely zcela nevhodné.

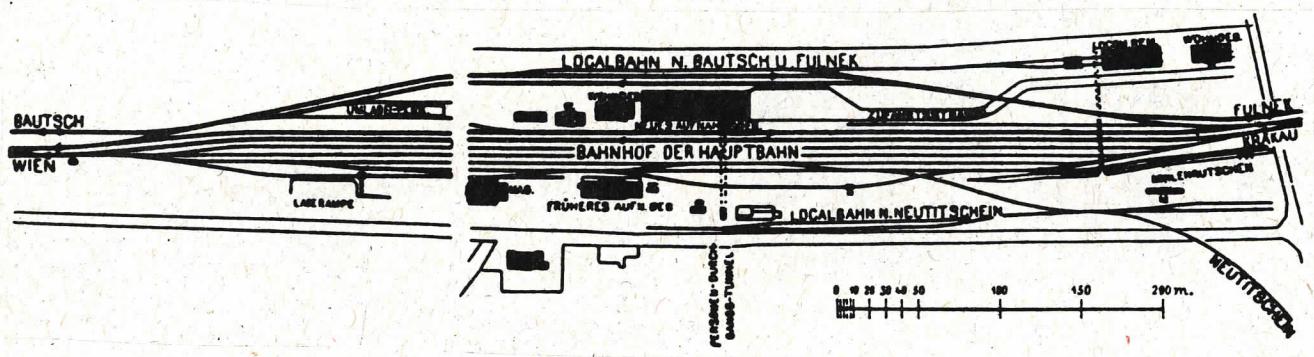
Tak tomu bylo i v případě stavby 14 m hlubokého zárezu u Polomi, kde červené jíly a modré slíny, zcela nevhodné k dalšímu použití, byly uloženy nad okrajem zárezu. 27. března 1848, krátce po zahájení provozu, zde došlo k náhlému sesuvu svahu, naneštěstí krátce před průjezdem nočního osobního vlaku. Na trati, zavalené zeminou do výšky půldruhého metru, vykolejila lokomotiva, strojvedoucí zahynul a topič se těžce zranil.

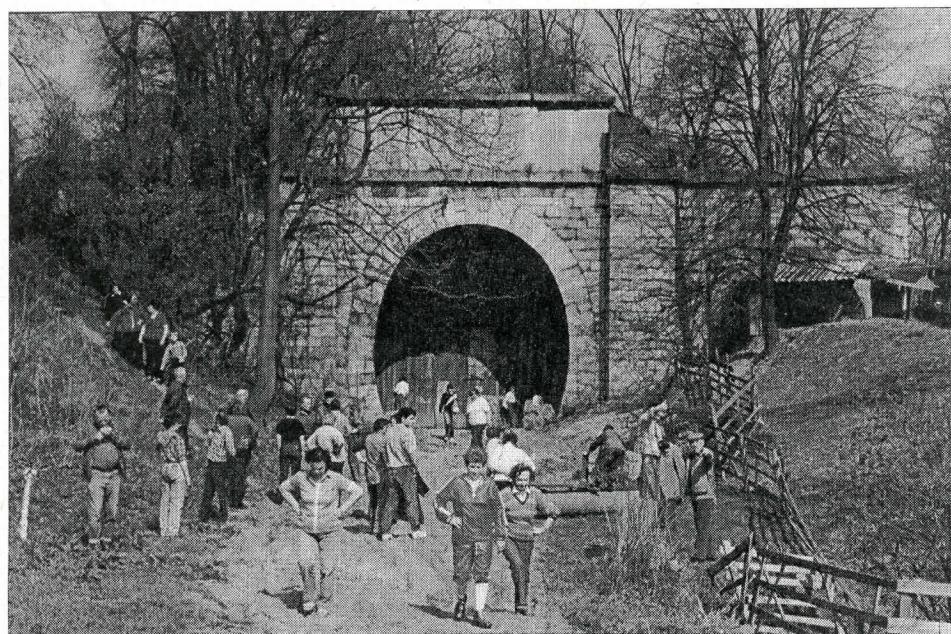
Plánek žel. stanice Suchdol n. O. (1, str. 162)

Odborníci, kteří po vyšetřování zpracovali technický posudek, dospěli k závěru, že příčinou nehody byla deponie na koruně zárezu. Za ní se hromadila voda z okolních polí, a místo aby stékala po svahu zárezu do odvodňovacího příkopu, prosakovala do masivu zárezu, jehož materiál se postupně proměnil na zcela nesoudržnou kašovitou hmotu. Vzrůstajícímu tlaku zeminy přesycené vodou zpočátku odolávala nízká zárubní zed'. V okamžiku, kdy tlak zeminy překročil její pevnost, povolila a došlo k sesuvu. (3, str. 73 - 76)

Sestup z rozvodí údolím Odry přes Suchdol, Studénku a Svinov do Moravské Ostravy už nekladl stavbařům mimořádné obtíže. Na severní Moravě trasa železnice sledovala tok řeky Odry, výhodný i pro napojení na pruskou Vilémovu dráhu. Vedla od Svinova přes Přívoz a Hrušov s uhlernými dolůmi a nechala stranou Vítkovice se železárnami i Moravskou Ostravu. Nebylo to však způsobeno, jak se traduje, odmítavým postojem ostravských měšťanů k nové parní dopravě, i když nedůvěra k železnicím byla i zde ještě zakoreňena.

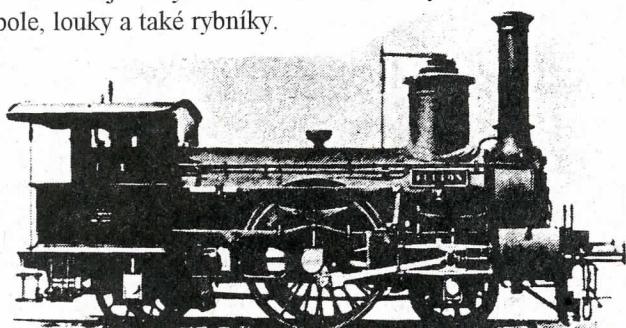
Přírodní podmínky pro zvolenou polohu stanice pro Moravskou Ostravu u Přívozu nebyly nejlepší. Trať tu byla vystavena nebezpečným povodním. Odry, terén byl místa bažinatý. Do třicátých let se tu rozkládala řada rybníků pro chov ryb. Ziskuchtivým měšťanům se však nezdály dost výnosné, a tak si je v roce 1834 rozdělili do nájmu, vysoušeli je na pole nebo na louky, a trávu i seno draze prodávali v dražbě. Do roku 1840 nezbýlo na škodu krajiny z rybníků téměř nic a Severní dráha jejich zbytky vykupovala a pak za-





Západní portál slavíčského tunelu. Foto: Květoslav. Wiltsch  
sypávala zeminou z blízkých výkopů.

Město Bohumín (od roku 1924 Nový Bohumín) vzniklo na místě vsi Bogun knížete Opolského na křižovatce staré "jantarové" cesty z jihu Evropy k Baltu a nové rovnoběžkové obchodní cesty, spojující Krakov a Bielsko s Ratiboří, Vratislaví a Opavou. Pro povozy byl důležitý brod přes Odru, která tu v pradávných časech protékala pralesy a zaplavovala okolí. Zdejší obyvatelé to neměli nikdy snadné - živila je pole, louky a také rybníky.



1871 – FULTON (2) – typ ANTILOPE (2)

Po staletí se však v Bohumíně střídaly živelné pohromy a nemoci - ještě v roce 1831 tu vypukla cholera, a neúroda v roce stavby Severní dráhy 1846 vyvolala paniku, hladomor a navíc ještě tyfus.



O umístění stanice v Přívoze se svedl spor mezi Moravskou Ostravou, Přívozem a Hrušovem. Rovněž umístění stanice v Bohumíně ovlivnil postoj vlastníků půdy a původně navrhované místo bylo nutno opustit pro odpor tehdejšího bohumínského faráře Josefa Plasuně, který veřejně zvedl hlas proti železnicím vůbec - jako strůjcem zla, a proti zabráni církevních pozemků zvláště. (1, str. 79 + 80, 82)

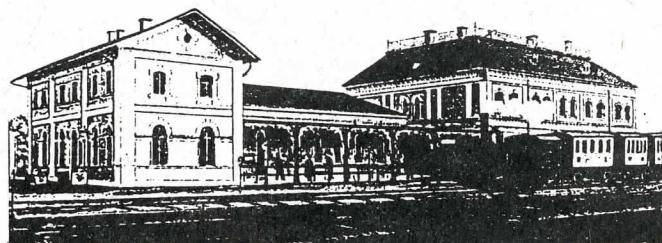
**Jaké bylo slavnostní zahájení provozu?** V prvních měsících roku 1847 byly stavební práce na trati a ve stanicích mezi Lipníkem a Bohumínem skončeny a v dubnu tu za účasti zemského guvernéra Pillersdorfa a úředníků gubernia a

krajského úřadu byly uspořádány tři zkušební jízdy. V sobotu 1. května za krásného počasí projel z Lipníka do Bohumína slavnostní vlak špalírem zvědavých diváků z blízkého i vzdálenějšího okolí. Přišli pěšky, přijeli na vozech, mladí, staří, muži, ženy i děti, aby poprvé spatřili parní vůz bez koní. V nádražích vyzdobených prapory a chvojím hrály muziky a hosty vítali řečníci. (1, str. 83)

**Kdy došlo k položení druhé kolej?** Do roku 1863 se podařilo zdvojkolejnít Severní dráze hlavní trať z Vídni přes Břeclav do Uherského Hradiště a části nejzatíženějšího úseku Přerov - Lipník a Svinov - Bohumín. Do konce 60. let se dvojkolejně jezdilo i ze Suchdola do Svinova. Ve zbývajícím úseku z Uherského Hradiště do Přerova byla položena druhá kolej v letech 1872 a 1873 a v úseku z Lipníka do Suchdolu až v letech 1870 - 1874. Zvláště poslední úsek z Lipníka do Hranic s tunelem u Slaviče a se šesti viadukty o celkové délce 750 sáhů (1 sáh = 1,89648 m) byl projekčně i stavebně velmi obtížný.

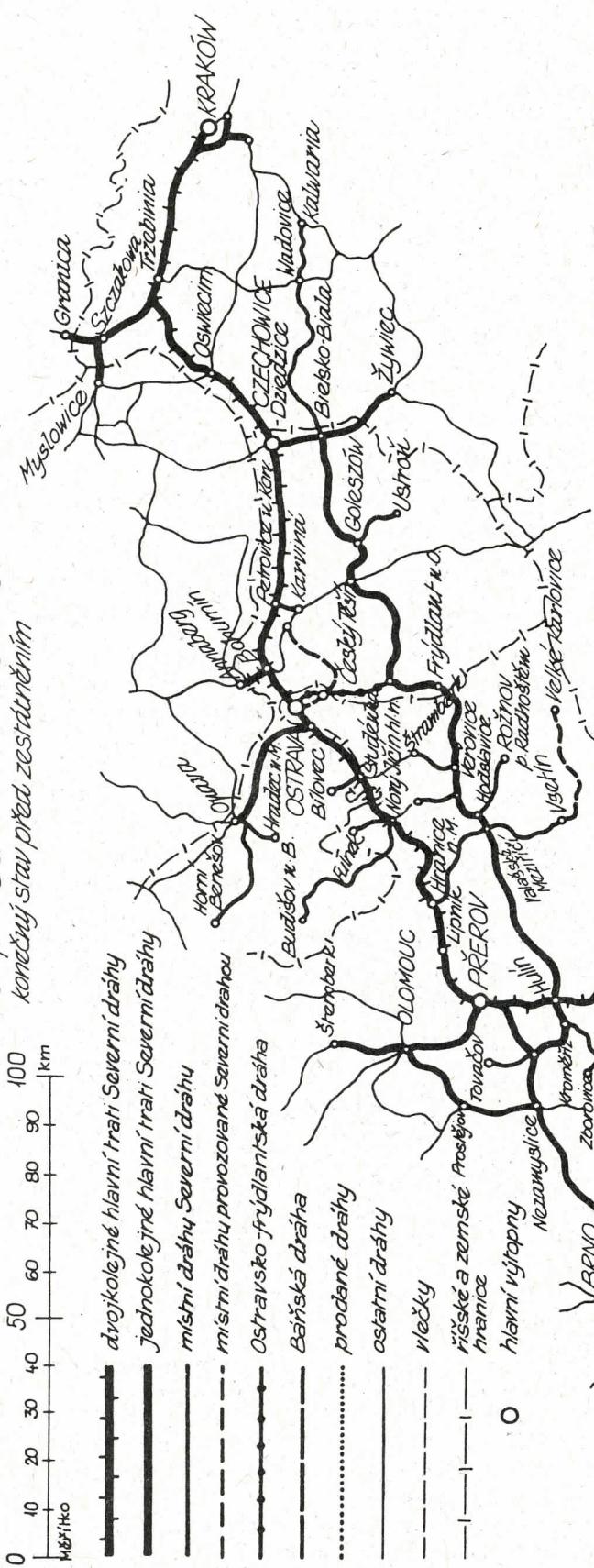
První projekt byl projednán krajskou pochozí komisí již v listopadu 1871, ale na zástupce Severní dráhy se snesly proti projednávanému řešení četné námitky. Účastníci protestovali proti samostatné druhé kolejí vedené u Slaviče na zvláštním tělese, čímž mezi kolejemi zůstal pruh pozemků, který se prakticky nedal obhospodařovat. Vlastníci pozemků proto požadovali, aby dráha tento pruh vykoupila. Sporné bylo i vyvlastnění školy u Slaviče a výstavba školy nové. Ministerstvo obchodu nakonec po dlouhých jednáních přijalo novou dvoukolejnou trasu, vedenou mimo slavíčský tu-

-GRUSS aus ZAUCHTEL BAHNHOF



C. k. priv. Severní dráha císaře Ferdinanda  
koncový stav před zesílením

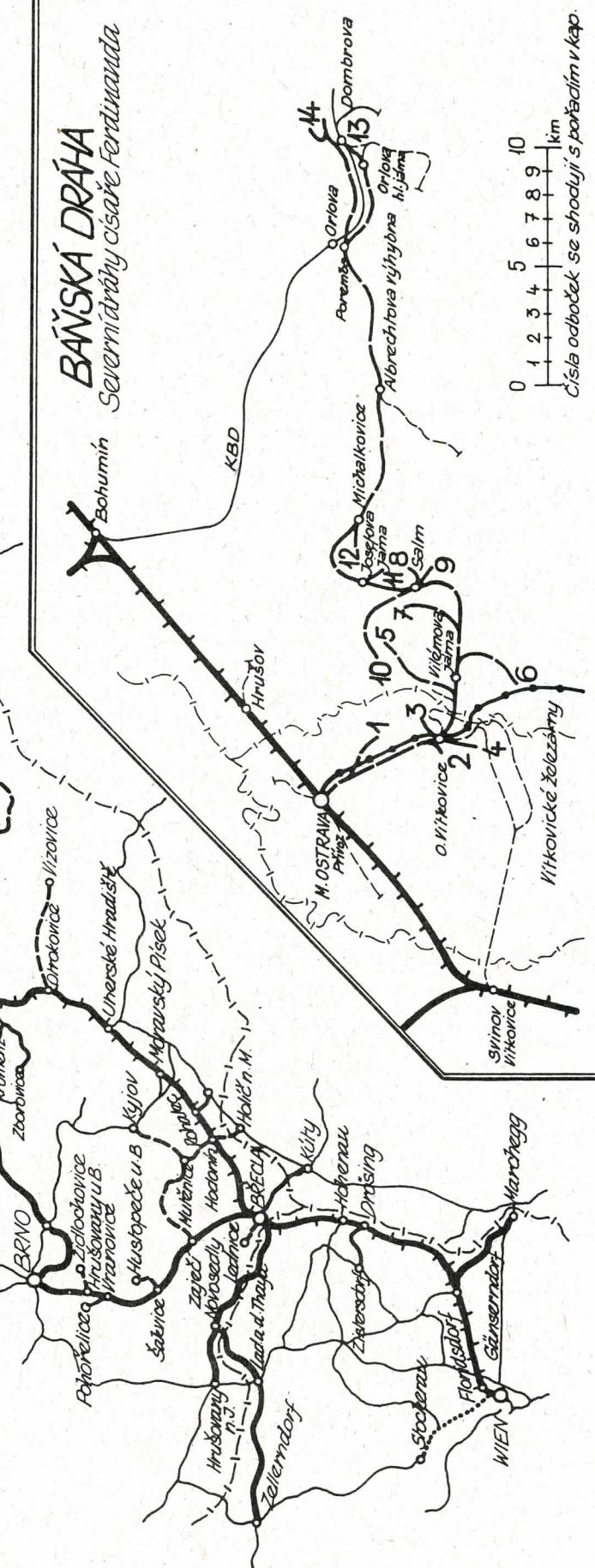
metr. 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km



**BÁNSKÁ DRAŽA**  
Severnější císaře Ferdinanda

Bohumín

KBD



nel. Stavba dvojkolejně trati z Lipníka do Hranic byla hotova koncem roku 1873. Byla nadvakrát podrobena technicko-policejním zkouškám, předcházejícím povolení k provozu. První úsek na konec objížďky slavíčského tunelu byl dán do provozu v posledních dvou dnech roku a druhý odtud do Hranic 21. ledna 1874. Veřejné dopravě byla předána dvoukolejná trať z Lipníka do Hranic 2 února.

Tím skončily 16 let trvající obtíže, vyplývající ze složitého provozu na hlavní trati, na níž se rychle za sebou střídaly úseky jednokolejně s dvojkolejnými a situace se rok od roku měnila. Jízda vlaků vlevo na hlavní trati Severní dráhy byla ponechána i po úplném zdvojkolejnění, ačkoli se státní železniční správa rozhodla zásadně pro jízdu vpravo. Ke změně na provoz pravokolejný nedošlo, protože přestavba vyžadovala velké náklady na staniční kolejistič a zabezpečovací a sdělovací zařízení. (1, str. 145 + 146)

Jelikož by další zajímavé informace (např. o podmínkách na stavbě, o vlastním žel. provozu, o rozvoji navazujících lokálních drah a průmyslových vleček) zabraly několik desítek stran, odkazují zájemce na níže uvedenou literaturu. Závěrem uvedu jednu zajímavost, o které možná nevíte:

V roce 1872 byla v Suchdole n.O. otevřena úzkokolejná dráha vedoucí od železniční stanice k Parnímu mlýnu Josefa Tilli v Dolním Mlýně u Jeseníku nad Odrou (dříve Německý Jeseník) o délce 4,052 km. Její trasa je zřejmá z výřezu předválečné vojenské mapy. Zajímavá byla především tím, že na ní byl odpočátku elektrický provoz, takže patřila k prvním elektrifikovaným tratím na Moravě. Tato trať byla zrušena a ani v terénu po ní nezbýly výraznější stopy. Proto Vám alespoň obrázek zveřejněný ve 4. čísle Věstníku, Vlastivědného informátoru Klubu přátel Suchdolu n. Odrou ze září 1994 přiblíží podobu soupravy, která zajišťovala na této trati provoz. (1, str. 238)

#### Kde se můžete o Severní dráze Ferdinandově dočít více?

Z literatury, ze které byly citovány výše uvedené údaje:

(1) - Hons, J. a kol.: Čtení o Severní dráze Ferdinandově, NADAS Praha, 1990 (lit.: str. 253 - 255)

(2) - ČD pro Vás, Magazín pro cestující veřejnost, 1/1997, IV. ročník

(3) - Krejčířík, M.: Po stopách našich železnic, NADAS Praha, 1991 (lit.: str. 272 - 274)

Pokud Vás informace o jubilující Severní dráze Ferdinandově zaujaly nebo pokud patříte mezi přátele železnic, dovoluji si Vás jménem ČD, Obchodně-provozního ředitelství Ostrava a Sdružení pro obnovu a rozvoj severní Moravy a Slezska pozvat na oslavy 150 let železnice na Ostravsku pořádanou ve dnech 1.- 4.5.1997 s následujícím programem:

#### VÝSTAVY:

= 15.4. - 4.4.1997 OCELOVÉ ROVNOBĚŽKY (Vzácné dokumenty, předměty, fotografie, modely lokomotiv apod.) Dům umění Ostrava

= 29.4. - 4.5.1997 TRANSPORT '97 (Odborná výstava s konferencí) Dům kultury Vítkovice

= 15.4. - 5.5.1997 ŽELEZNICE V OBRAZECH JIŘÍHO BOUDY, Společenské centrum BONUM, Masná ulice, Ostrava

= 1. - 4.5.1997 ŽELEZNIČNÍ MODELY V PROVOZU, Ostrava hl. n.

= 21.2. - 30.5.1997 (pouze v pracovní dny) PŘÍJEZD PRVNÍHO VLAKU, Okresní archiv Karviná

= 6.3. - 30.5.1997 ŽELEZNICE DĚTSKÝMA OČIMA, Železniční stanice Ostrava-Vítkovice

#### JÍZDY ZVLÁŠTNÍCH VLAKŮ: 1. - 4.5.1997

= 1.5.1997 Příjezd slavnostního vlaku a zvláštních vlaků z Polska a Rakouska do Ostravy hl. n.

= Zvláštní vlaky historické a současné na tratích:

Ostrava hl. n. - Bohumín, Ostrava hl. n. - Ostrava-Kunčice - Ostrava-Svinov - Ostrava hl. n., Ostrava hl. n. - Studénka (včetně návazné autobusové dopravy do Vagonářského muzea ve Studénce), Ostrava hl. n. - Bohumín po tratích OKD přes Zárubek, Josefovou jámu, Doubravu a Orlovou. Zároveň budou nasazovány historické lokomotivy na pravidelné vlaky (bližší informace a jízdní řády zvláštních vlaků budou k dispozici v žel. stanicích před oslavami)

#### UKÁZKY ŽELEZNIČNÍ TECHNIKY:

= 1. - 4.5.1997 HISTORICKÉ LOKOMOTIVY, MOTOROVÉ VOZY, OSOBNÍ A NÁKLADNÍ VOZY, MODERNÍ ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA, SPECIÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA, MODERNÍ NÁKLADNÍ VOZY, OŠETŘOVÁNÍ A ZBROJENÍ (tzn. doplnění uhlí a vody) PARNÍCH LOKOMOTIV, Lokomotivní depo v Ostravě a Bohumíně, Ostravské opravny a strojírny, Provozní stanice OKD-Doprava, Josefova jáma

= 4.5.1997 (dopoledne) VELKÁ PŘEHLEDKA HISTORICKÝCH I SOUČASNÝCH VOZIDEL V POHYBU, Železniční stanice Bohumín

#### DOPROVODNÉ AKCE:

= 1.3. a 4.5.1997 VYHLÍDKOVÉ JÍZDY HISTORICKÝCH TRAMVAJÍ, Ostrava hl. n. - Hulváky - Nádraží Vítkovice

= 1. - 4.5.1997 PŘÍLEŽITOSTNÍ POŠTOVNÍ PŘEPÁŽKY v železničních stanicích Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov, Bohumín, Studénka a Suchdol n. O.

= 2.5.1997 KOMORNÍ KONCERT, Konzervatoř Ostrava

Pozn.: U zvláštních vlaků platí zvláštní jízdenky prodávané v označených výdejnách jízdenek ve stanicích, kde tyto vlaky zastavují. U pravidelných vlaků tažených historickými lokomotivami platí obvyklé jízdné. Na doprovodné akce budou platit vstupenky umožňující vstup na několik akcí podle vlastního výběru.

Ing. Petr Lelek