Trnitá cesta k realizaci

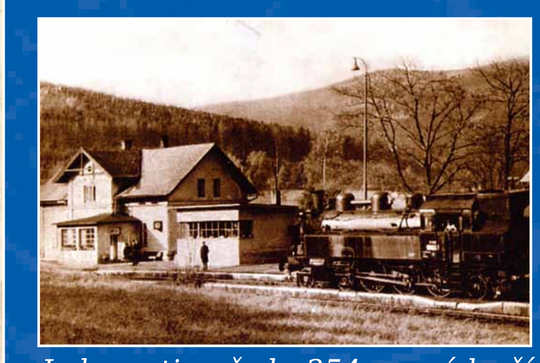
Přestože se vztah Rakouska a Pruska po vzájemné válce v roce 1866 pozvolna proměňoval a Vídeň již nekladla hospodářskému propojení obou zemí překážky, cesta k výstavbě železnice na Jesenicku byla ještě trnitá. V 70. letech 19. století došlo k propojení rakouských a pruských drah výstavbou železnice z Krnova přes Jindřichov a Glucholazy do Nysy a na jihu byla vybudována trať ze Šternberka přes Hanušovice a Dolní Lipku do Mezilesí. Moderní doprava se tak Jesenicku přiblížila takřka na dohled a zbývalo učinit poslední krok. Konsorcium jesenických podnikatelů podalo v roce 1874 projekt na výstavbu železnice z Hanušovic do Jeseníku a dále přes Supíkovice do Bernartic s odbočkou do Vápenné. Požadavek o vydání koncese na výstavbu trati byl přednesen dokonce na císařské audienci, ale nakonec byl vypracovaný projekt vrácen zpět jako příliš drahý. V druhé polovině 70. let se objevily i návrhy na vybudování železnice z Bruntálu do Jeseníku. Ale i zde nakonec došlo k vybudování trati jen do Vrbna pod Pradědem a dál už se nepokračovalo. Situace se rozhýbala až v následujícím desetiletí.

Překonání horského sedla bylo pro parní lokomotivy oříškem.

Zimní tankování v Dolní Lipové.

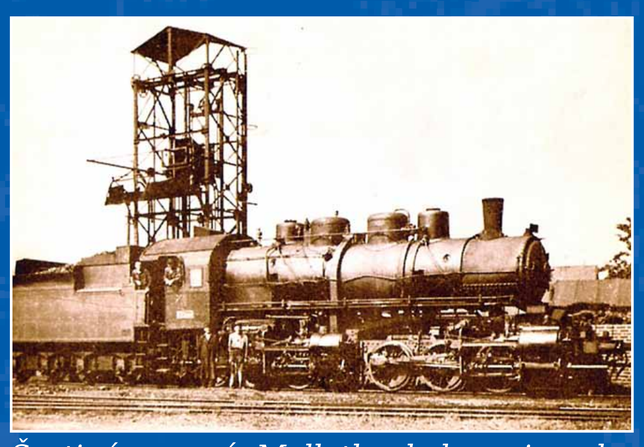
Vlak nad Horní Lipovou.

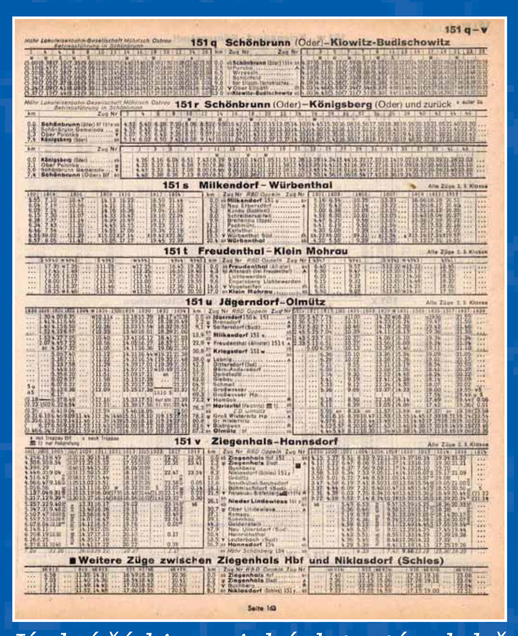
Jesenické nádraží od západu.


Lokomotiva řady 354 na nádraží v Horní Lipové.

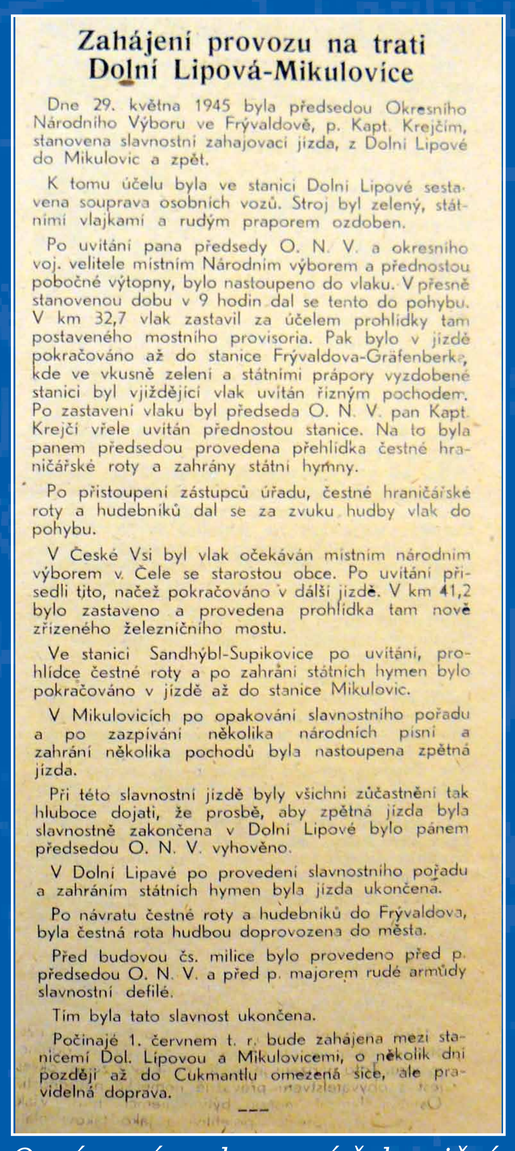
Nad údolím Černého potoka – to byl v zimě jeden z nejobtížnějších úseků trati.

V závějích pod Petříkovem vlaky často uvázly. Na snímku sněhomet po návratu z akce v zimě 1954 – 55.


Šestinápravová Malletka byla nejproslulejší lokomotivou na trati z Hanušovic do Glucholaz.



Jízdní řád jesenických tratí v době II. světové války.


Zahájení provozu na trati Dolní Lipová-Mikulovice

Dne 29. května 1945 byla předsedou Okresního Národního Výboru ve Frývaldově, p. Kapt. Krejčím, stanovena slavnostní zahajovací jízda, z Dolní Lipové do Mikulovic a zpět.

K tomu účelu byla ve stanici Dolní Lipové sestavena souprava osobních vozů. Stroj byl zelený, státními vlajkami a rudým praporem ozdoben.

Po uvítání pana předsedy O. N. V. a okresního voj. velitele místním Národním výborem a přednostou pobočné výtopny, bylo nastoupeno do vlaku. V přesně stanovenou dobu v 9 hodin dal se tento do pohybu. V km 32,7 vlak zastavil za účelem prohlídky tam postaveného mostního provisoria. Pak bylo v jízdě pokračováno až do stanice Frývaldova-Gräfenberk, kde ve vkusně zelení a státními prápory vyzdobené stanici byl vjíždějící vlak uvítán řízným pochodem. Po zastavení vlaku byl předseda O. N. V. pan Kapt. Krejčí vřele uvítán přednostou stanice. Na to byla panem předsedou provedena přehlídka čestné hraničářské roty a zahrány státní hymny.

Po přistoupení zástupců úřadu, čestné hraničářské roty a hudebníků dal se za zvuku hudby vlak do pohybu.

V České Vsi byl vlak očekáván místním národním výborem v čele se starostou obce. Po uvítání přisedli tito, načež pokračováno v další jízdě. V km 41,2 bylo zastaveno a provedena prohlídka tam nově zřízeného železničního mostu.

Ve stanici Sandhýbl-Supikovice po uvítání, prohlídce čestné roty a po zahrání státních hymen bylo pokračováno v jízdě až do stanice Mikulovic.

V Mikulovicích po opakování slavnostního pořadu a po zazpívání několika národních písní a zahrání několika pochodů byla nastoupena zpětná jízda.

Při této slavnostní jízdě byly všichni zúčastnění tak hluboce dojati, že prosbě, aby zpětná jízda byla slavnostně zakončena v Dolní Lipové bylo pánem předsedou O. N. V. vyhověno.

V Dolní Lipavé po provedení slavnostního pořadu a zahráním státních hymen byla jízda ukončena.

Po návratu čestné roty a hudebníků do Frývaldova, byla čestná rota hudbou doprovozena do města.

Před budovou čs. milice bylo provedeno před p. předsedou O. N. V. a před p. majorem rudé armády slavnostní defilé.

Tím byla tato slavnost ukončena.

Počínajíc 1. červnem t. r. bude zahájena mezi stanicemi Dol. Lipovou a Mikulovicemi, o několik dní později až do Cukmantlu omezená sice, ale pravidelná doprava.

Oznámení o obnovení železničního provozu mezi Dolní Lipovou a Mikulovicemi z června 1945 v listu Hraničář z června 1945.

Finanční zajištění projektu

V září 1881 obdržela Rakouská společnost místních drah povolení k přípravě projektu trati z Hanušovic přes Dolní Lipovou a Jeseník do Glucholaz s odbočkou na Vápennou a Žulovou. Nejprve ale bylo potřeba shromáždit nemalé finanční prostředky. Rakouská vláda prosadila státní podporu ve výši 600 tisíc zlatých, hlavní objem investic ve výši 2,4 milionu zlatých hradil uchazeč o koncesi a 300 tisíc zlatých měly poskytnout ze svých zemských rozpočtů Morava a Slezsko a zájemci o železnici z řad veřejnosti. Subvence jednotlivých zemí po zdlouhavých jednáních nakonec dosáhly jen 150 tisíc zlatých, o zbylou částku se museli podělit místní jeseničtí podnikatelé (firma Regenhart und Raymann přispěla částkou 35 tisíc zlatých, kníže Liechtenštejn 30 tisíc zlatých, vratislavské biskupství 10 tisíc zlatých, město Jeseník 5 tisíc, továrna na výrobu fezů v Mikulovicích 3 tisíce zlatých, papírna Písečná 2 333 zlatých atd.).

Autobusové spojení s Moravskou Ostravou

Správa ČSD zavádí od 13. 9. 1945 pravidelnou autobusovou dopravu osob, jako náhradu za kolejovou dopravu, z Frývaldova do Krnova s připojením k vlakům na Opavu a Ostravu. Odjezd od nádraží ve Frývaldově v 9.30 hod., příjezd do Krnova nádr. 12.00 hod. Jízda zpět: Odjezd z Krnova nádraží ve 14.00 hod., příjezd do Frývaldova nádraží 16.30 hod. Správa ČSD očekává, že tohoto spojení nebude zneužíváno, ježto počet míst jest omezen.

Článek z Hraničáře ze 14. září 1945.

Při výstavbě trati byly největší problémy s finančním zajištěním celé akce.