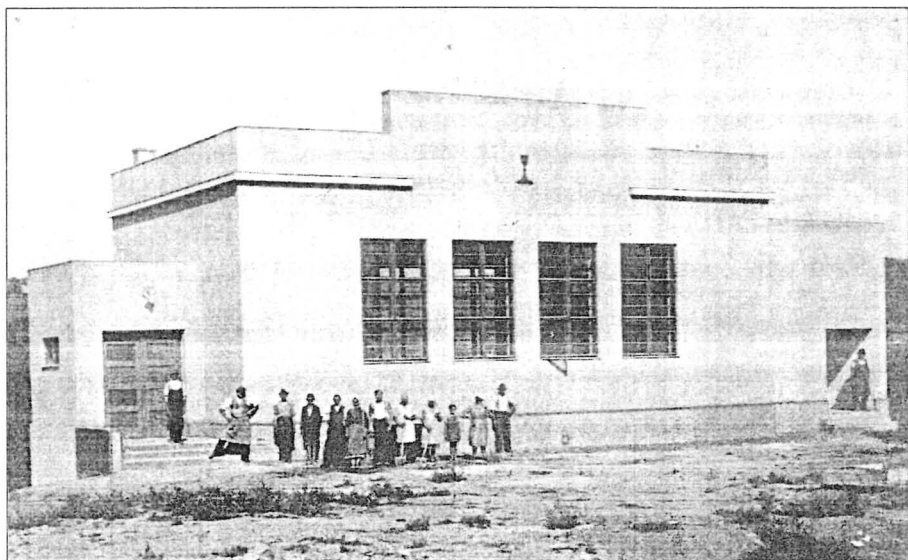




Informační list pro obyvatele obce Silůvky

číslo 5 (27), ročník 3

květen 2001



1930



- Snih v máji – hodně trávy.
- Studený a mokrý máj – v stodole ráj.
- Chladná a večerní mlhy v máji hojnost ovoce a sena dají.
- Na mokrý květen přichází suchý červen.

- Když máj vláhy nedá, červen se předá.
- První květen deštivý – polím, picím škodlivý.
- O svatém Mamertu zima je po čertu. (11. 5.)
- Pankrác, Servác, Bonifáci pro sadáče jsou zlí chlapi. (ledoví muži 12. – 14. 5.)
- Před Servácem není léta, po Serváci s mrazy veta.
- Déšť svatě Zofie švestky ubije. (15. 5.)
- Když v máji blýská, sedlák si výská.
- Jsou-li májové hříby červivé, bude suché léto.
- Bujný květ – plný úl.
- Když v květnu žaludy pěkně kvetou, očekávatí lze úrodný rok.
- Jaké počasí na Urbana, takové při sklizení sena. (25. 5.)
- Začnou-li žáby kuřkati, netřeba na déšť dlouho čekatí.
- Až přijde máj, vyženeme kozy v háj.
- Mnoho chroustů v máji, dobrý rok.
- V květnu-li hrom se ozývá, v červnu zřídka mrholivá.

• PLYN

Upozorňujeme ty občany, kteří doposud nemají provedenou kolaudaci stavby plynoinstalace, aby tak učinili ve vlastním zájmu co nejdříve.

Dále upozorňujeme občany, kteří mají zbudovanou plynovou přípojku a nemají zbudovány vnitřní rozvody plynu a napojen alespoň 1 spotřebič, že platnost stavebního povolení je pouze 2 roky ode dne jeho vydání.

• PODOMNÍ PRODEJ

Varujeme občany před nejrůznějšími cizími podomními prodejci rozličného zboží pochybné kvality, odvolávající se na dohodu s OÚ.

Obecní úřad nikdy s žádnými takovými prodejci žádnou smlouvu uzavřenu neměl, v současnosti uzavřenu nemá a v budoucnosti uzavírat nebude.

• JUBILANTI

V měsíci květnu oslaví své životní jubileum tyto následující občané:

77 let	Ludmila Šťastná
75 let	Julie Dobrovodská
75 let	Jolana Urbanová
72 let	Květoslava Musilová

Všem jubilantům přejeme do dalších let hodně zdraví a spokojenosti.

• VZPOMÍNKA NA ZESNULÉ OBČANY V ROCE 2000

Oldřiška Nešpůrková
Jan Šalplachta
Josefa Cesarová
Zdeňka Fialová
Božena Vačkařová
Jan Fiala

• TURNAJ V MALÉ KOPANÉ

Jednota Orel Silůvky uspořádá v sobotu 12. května 2001 v 9.30 hod. na hřišti Pod lípami turnaj v malé kopané.

Startují orelská a pozvaná mužstva mužů i žáků do 15 roků.

• SVÁTEK MATEK

Orel Silůvky pořádá v neděli 13. května 2001 ve 14.00 hod. v Orlovně v Silůvkách „DEN MATEK“.

Vystoupí děti z mateřské a základní školy v Silůvkách, hudební kroužek a děti ze Základní umělecké školy v Ořechově.

Srdečně všechny zveme.

• $m^3 \rightarrow kWh$

Změna způsobu účtování dodávek zemního plynu z jednotek objemových na jednotky energetické – od 1. dubna 2001

Proč tato změna?

Hlavním důvodem změny je objektivnější vyhodnocování spotřeby zemního plynu a sjednocení používaných norem a metod v českém plynárenství s legislativou používanou v EU. Zemní plyn je dodáván do distribučních plynárenských sítí z různých zdrojů a jeho kvalita, i když odpovídá normě, není vždy stejná. Nový způsob výpočtu úhrady za spotřebovaný zemní plyn založený na energetických jednotkách eliminuje jak možné kolísání v kvalitě zemního plynu v průběhu odečtového období, tak rozdíly v naměřeném množství odebraného zemního plynu podmíněné nadmořskou výškou jednotlivých měst či obcí. Spálením 1 m^3 zemního plynu ze dvou různých zdrojů o rozdílném spalném teple vzniká rozdílné množství energie. Nový způsob přinese zákazníkovi jednu zásadní změnu – již nebude platit za objem odebraného zemního plynu, ale za množství energie, které bude moci z dodaného zemního plynu získat.

Co bude tato změna pro zákazníka znamenat?

Nový způsob vyjadřování a účtování dodávek zemního plynu nevyžaduje z pohledu zákazníka žádnou změnu:

- spotřeba zemního plynu se bude nadále odečítat v m^3 na stávajících měřicích zařízeních (plynoměrech);
- pravidelné odečty spotřeby zemního plynu budou probíhat stejným způsobem jako dříve;
- není potřeba provádět úpravy v nastavení používaných plynových spotřebičů;
- výše zálohové platby za zemní plyn se v souvislosti s přechodem na účtování v kWh nemění, ta je stanovena na základě výše spotřeby a ceny zemního plynu;
- současný sjednaný systém plateb zůstává stejný.

Zákazník změnu zaznamená pouze na dokladu o vyúčtování, kde bude nově uvedeno: přepočtený objem (m^3), přepočtový koeficient, vážený průměr spalného tepla objemového ($kWh \cdot m^{-3}$), spotřeba v jednotkách energie (kWh), cena za jednotku energie ($Kč \cdot kWh^{-1}$).

Jak bude vypočítána úhrada za spotřebu zemního plynu?

Nový způsob výpočtu úhrady za spotřebovaný zemní plyn je následující:

- na plynoměru naměřený objem zemního plynu v krychlových metrech bude přepočítán na objem plynu při vztažných podmínkách (tj. teploty 15°C a tlaku 101,325 kPa). Tím budou odstraněny rozdíly mezi zákazníky odebírajícími zemní plyn ve městech či obcích s rozdílnou nadmořskou výškou;

- takto korigovaná spotřeba zemního plynu bude přepočítána na dodanou energii v kWh. Pro přepočet budou brány výsledky měření chemického složení zemního plynu a jeho energetického obsahu – vážený průměr spalného tepla objemového za odečtové období;
- výsledná dodaná energie v kWh se vynásobí cenou za jednotku energie a přičte se stálý měsíční plat v Kč.

Kolik energie je obsaženo v zemním plynu?

V případě zemních plynů, které jsou dodávány zákazníkům v ČR, lze z jednoho m³ zemního plynu jeho dokonalým spálením získat přibližně 10,5 kWh.

Jaké výhody má nový způsob vyjadřování a účtování dodávek zemního plynu?

- zákazníci budou platit za skutečně dodané množství energie v zemním plynu a ne za dodaný objem. Kolik energie zákazníci využijí, záleží na účinnosti jejich spotřebičů;
- účtování dodávek zemního plynu v energetických jednotkách výrazně zjednoduší porovnání nákladů na vytápění a přípravu teplé vody při využívání jiných paliv a energií, zejména zemního plynu s elektrickou energií a teplem;
- srovnatelný způsob účtování s Evropskou unií.

Kde se můžete dozvědět více informací?

Další informace obdržíte od naší společnosti spolu s roční fakturou, která bude uvádět údaje o spotřebě zemního plynu ještě v m³.

Případné další informace získáte ve střediscích obchodně-technických služeb, v prodejním a poradenském středisku v Brně na Orlí ulici 9, na adrese jmpbrno@jmpbrno.cz a na stránkách www.jmpbrno.cz

Nový způsob vyjadřování a účtování dodávek zemního plynu neznamená v žádném případě zvýšení jeho ceny.

S vyúčtováním spotřeby zemního plynu v kWh se zákazník setká nejdříve buď v ukončovací faktuře, a to v případě ukončení odběru po 1. 4. 2001, a nebo v pravidelné roční faktuře v roce 2002.

Jihomoravská plynárenská, a.s.

• PRODEJNÍ CENY PLYNU PLATNÉ OD 1. 4. 2001

Ceny zemního plynu jsou stanoveny na základě CENOVÉHO ROZHODNUTÍ ERÚ č. 2/2001 ze dne 27. února 2001. Jsou platné pro zákazníky, kteří odebírají zemní plyn od Jihomoravské plynárenské, a.s. a mají uzavřenou smlouvu o prodeji a nákupu zemního plynu.

Ceny pro kategorii domácnost

Spotřeba zemního plynu v pásmu od – do kWh.rok⁻¹	Kč.kWh⁻¹	Stálý měsíční plat v Kč
od 0 do 1 890	0,91	20,-
nad 1 890 do 9 450	0,75	45,-
nad 9 450 do 63 000	0,63	140,-
nad 63 000	0,62	170,-

• ČESKOBRATRSKÝ EVANGELICKÝ SBOR V SILŮVKÁCH 1921 - 2001



Československý evangelický sbor v Silůvkách si v tomto roce připomíná 80. výročí svého založení. Počátky historie sboru jsou spjaty s tzv. přestupovým hnutím. V roce 1919 se po přednášce nosislavského faráře F. Pokory rozhodlo několik zdejších rodin v čele s tehdejší starostou F. Rapouchem přestoupit k československé církvi evangelické. Sborová kronika uvádí tato jména: Cesarovi, Dobrovodských, Fraňovi, Havelkovi, Hledíkovi, Kadaňkovi, Kubíkovi, Paulíčkovi, Štefanovi, Štěrbovi, Urbanovi.

Kazatelská stanice, která patřila k brněnskému evangelickému sboru, v Silůvkách vznikla r. 1921. Měla 58 členů. Někteří z těchto prvních členů jezdili do Betlémského kostela v Brně, jiní příležitostně navštěvovali pobožnosti ve starých evangelických rodinách na Českomoravské vysočině (Hluboké). První shromáždění v Silůvkách se konala v bytě Františka Cesara, později v nové sokolovně, ale také pod širým nebem v místech, kde dnes stojí modlitebna.

Stavba modlitebny začala s velkým nadšením v r. 1929 a už 10. srpna 1930 byla slavnostně otevřena. V čele kazatelské stanice stál od začátku František Urban, který se staral o všechny hospodářské záležitosti. Navzdory těžkým podmínkám nejhorších let hospodářské krize a dluhu 40 000 Kčs, který vznikl stavbou modlitebny, se o několik let později podařilo postavit ještě faru pro prvního silůveckého evangelického duchovního Josefa Procházku. Ten zde působil v letech 1935 – 1947.

V roce 1942 byl z kazatelské stanice ustaven samostatný sbor, za nějž zodpovídalo zvolené staršovstvo pod vedením prvního kurátora V. Smutného. V letech 1949 – 1950 ve sboru působil farář Pavel Janeczek, který byl před nástupem do Silůvek majorem vojenské duchovenské služby v Brně. Třetím kazatelem se stal Vladimír Mičan z Brna. V Silůvkách pracoval do r. 1957. Po jeho odchodu byl z několika kandidátů zvolen bruntálský vikář Jiří Staněk.

Jiří Staněk se pustil do díla s velkým elánem. Nezůstával u tradičních forem farářské práce; hodně se věnoval mládeži, stýkal se nejen se svými farníky, ale zajímal se o problémy všech občanů. Veřejně kritizoval např. neúnosné sociální podmínky místních železničářů. Tím se ovšem znelíbil tehdejší mocipánům a r. 1961 mu byl odebrán

státní souhlas k duchovenské službě. Do roku 1966 bydlel na silůvecké faře, pracoval na různých místech republiky jako obsluha vrtné soupravy, později jako vychovatel v Ořechově.

R. 1966 mu bylo povoleno nastoupit jako farář do sboru v Prusinovicích, odkud se do Silůvek nastěhoval farář Oldřich Videman. Za dva a půl roku odešel do důchodu a na jeho místo nastoupil Zdeněk Navrátil.

Zdeněk Navrátil po dokončení studií v Praze získal diplom magistra theologie na Pacific School of Religion v Berkeley v USA a v letech 1948-1949 působil jako výpomocný kazatel v českobratrském presbyterním sboru v New Yorku. Před nástupem do Silůvek byl farářem v Nosislavi. V Silůvkách působil do r. 1993.

Dnes sbor stálého kazatele nemá; je administrován ze sboru Brno I., jako tomu bývalo v jeho začátcích. Sborová práce pokračuje dál; nedělních bohoslužeb se účastní kolem 20 lidí, konají se biblické hodiny, vyučování dětí. I dnes chce být otevřený pro lidi různých vyznání, sociálních vrstev a politických sympatií.

Seznam členů kazatel. stanice v Silůvkách, kteří zdarma odpracovali větší počet hodin při stavbě modlitebny:

Cesar Ferdinand	194 h.	Kadaňka O.	140 h.
Cesar František	120 h.	Kubík J.	1 306 h.
Cesar Jan	177 h.	Pazourek J.	600 h.
Cesar Matěj	145 h.	Rapouch F.	348 h.
Cesarová K.	137 h.	Smutný Václav	140 h.
Fráňa Matěj	688 h.	Soukup Antonín	110 h.
Fráňová A.	164 h.	Škorpík F.	369 h.
Kadaňka František	280 h.	Urban Fr.	1 450 h.
Kadaňka J.	1 540 h.	ostatní	1 614 h.
		celkem	9 522 h

• Z HISTORIE NAŠÍ OBCE – ŽELEZNÁ DRÁHA

Od dávných dob křížovaly naši zem staré zemské stezky. Solná, Jantarová, Trstěnická, Panonská. Až v Tereziánské době se začínají stavět první císařské silnice.

Byly sjízdné za každého počasí a koňská spřežení na nich umožňovala dopravu mezi jednotlivými městy.

V listopadu 1839 byla uvedena do provozu železná dráha Císaře Ferdinanda z Vídně do Brna, první v českých zemích.

Mnoho našich občanů této události s nadšením přihlíželo v nedalekém Rajhradě, kam neváhali vážit svoje kroky. Neboť vůz bez koní, který urazil cestu z Vídně do Brna a zpět během jednoho dne stálo za to shlédnout.

O třicet let později buduje Monarchie další železnou dráhu mezi Vídní a Brnem, přes Hrušovany nad Jevišovkou, členitým terénem s velkými mosty a tunely, přes které Císař František Josef I. tak rád jezdíval.

Dráha tehdy sloužila hlavně k přepravě vojska a města ani vesnice o ni neměla valný zájem, proto se jim také vyhýbala.

Když však bylo v Silůvkách dráhou vykoupeno 12 ha pozemků a slušně za ně zapláceno, nabídli místní zemědělci i domkaři pomoc při stavbě dráhy, vydělali si další peníze a tak se stala dráha dobrodiním pro obec, jakého dosud nebylo pamětníka.

Rolníci si totiž za peníze získané od dráhy nakoupili od sousedních obcí, hlavně z Mělčan 178 ha polí, postavili 50 nových domů a získali 42 pracovních míst na dráze pod penzí.

Dráha zcela změnila dosud poklidný život obyvatel naší obce. Tito, živíce se dosud výhradně zemědělstvím, začali někteří dojíždět za prací do Brna.

Zemědělci posílali dráhou svoje produkty: mléko, med, povidlí, ovoce až do Vídně. Cukrovou řepu pak do cukrovarů.

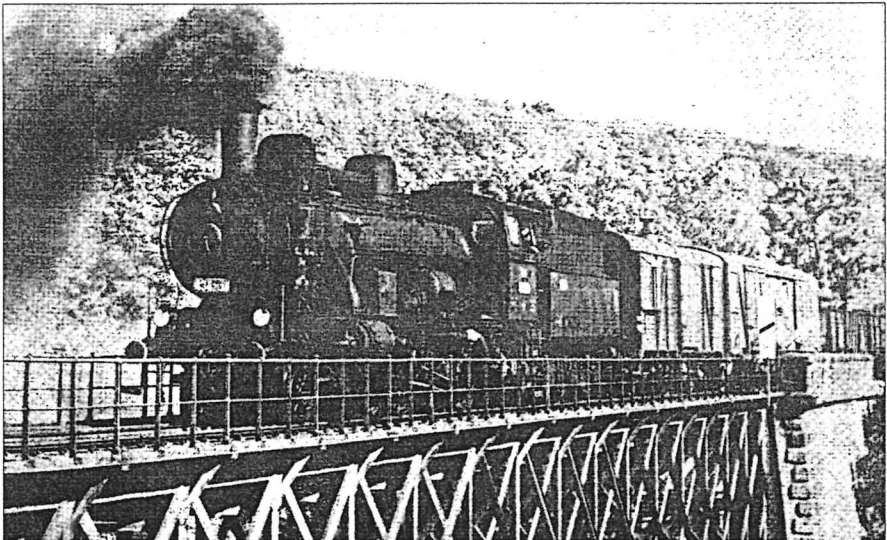
Nádraží nabývalo rychle na významu a proto rozhodli radní vybudovat v roce 1900 k nádraží silnici, která nahradila hluboký úzký úvoz.

Také byla postavena nová hospoda u nádraží, kde našli příjemné prostředí lidé čekající na vlakový přípoj, rolníci z okolních obcí, kteří v chladném podzimním počasí přiváželi cukrovku do vagónů a čekali v dlouhé frontě, než náklad složí. Hostinec také přilákal mnoho hostů ze širokého okolí, v letní sezóně zde zněla hudba orchestronů, hrával se kulečník a hosté se občerstvovali po vycházkách do okolních krásných lesů.

Dráha však přerušila cestu, kudy se honival dobytek na pastvu do Kravího dolu. Dráha chtěla postavit cihlový most na Klínkách, avšak místní radní odmítli z obav, že se s dobytkem zřítí. Proto byla cesta vedena oklikou přes závory.

S výstavbou dráhy byl dovezen také akát, který byl vysazován na četné náspy a zářezy v terénu, kvůli zpevnění zeminy. Akát zdomácněl tak, že časem jím byly zalesněny i výsušné obecní pastviny na Štikově a Oklokách a roste tam dodnes.

V roce 1912 projížděl dráhou přes Silůvky sám císař František Josef I. ve zvláštním proskleném vagónu. Téměř všichni občané se shromáždili na nádraží a toužebně očekávali příjezdějící vlak od Moravských Bránic. Při průjezdu nádražím pak provolávali „Sláva císaři Františku Josefovi“ a mávali mu na pozdrav. To byl tehdy nejslavnější den našeho nádraží.



Za první světové války nastal na dráze útlum. Jak v osobní, tak i v nákladní dopravě.

Se vznikem republiky a budováním brněnských továren narůstá doprava po železnici každým rokem. Ze sedmi okolních obcí přicházelo denně k vlakům mnoho cestujících, které je odvážejí hlavně do Brna.

Těmto vlakům se říkalo: Dělník, Omnibus, Školák apod. Také nákladní doprava na třetí koleji byla vytižena dopravou uhlí, řepy, cukrovarských řízků, hnojiv, dřeva i stavebního materiálu.

Sto roků jezdily po dráze parní lokomotivy řady 434, i těžké stroje 556. Od roku 1950 i první motorové vlaky. V roce 1974 byly parní lokomotivy nahrazeny naftovými stroji.

Nejvíce zboží i cestujících přepravila dráha v letech 1950 – 1980. V této době bylo rozšířeno nádraží a vyměněn celý železniční svršek. V roce 1970 probíhaly oslavy 100 roků dráhy.

Od osmdesátých let se přestává vozit řepa a také uhlí. Nákladní doprava je poté zrušena.

Ubývá i cestujících, kteří jezdí stále více autobusy.

V roce 1996 se dokonce mluvilo i o zrušení trati jako nerentabilní.

Posledním přednostou stanice byl Oldřich Smejkal č. 111.

Dnes je stanice pouze zastávkou bez křižování vlaků. Prostřední kolej byla zrušena. Na nádraží se jen v omezenou dobu prodávají jízdenky

V roce 1995 si nákladní nádraží pronajala firma „Madrev“ z Hlíny, která tam provozuje manipulaci a nakládku dřeva z okolních lesů.

Drážní násypy z obou stran nádraží mohou též zabránit povodním v obci, neboť propustky pod nimi jsou utopeny, z větší části zaplaveny a zbylý průtočný profil je tak malý, že povodeň z té strany nehrozí.

Naše železniční stanice bývala vždy hezky upravena. Nádražní budova měla čp. 75 a kromě hradla, kanceláře a čekárny zde byl i byt výpravčího.

O nádraží v Silůvkách a životě jejich obyvatel napsal knihu „Idyla stanice Třešňůvské“ spisovatel Viktor Kamil Jeřábek, který učil na naší škole v letech 1881 – 1887.

Léta běží a letos je tomu již 131 roků, co po železně dráze projel první vůz bez koní. A nikdo by ty vlaky už nespočítal. Nádraží patří k vesnici, stejně jako její obyvatelé. Je svědkem mnoha událostí i osudů lidí, kteří kromě cesty do práce zde zažili někdy radostné shledání, ale také bolestné loučení.

Necht' je naše nádraží stálou branou do světa, za prací i za zábavou a poučením, a hlavně místem těch radostných shledání.

*Kronikář obce Silůvek
Zdeněk Škorpík*

Domnívám se, že je vhodné předchází historii vývoje železnice v naší obci a nejbližším okolí rozšířit i o historii celé naší tratě. Proto zde přetiskují následující články „Parní idyla“ a „Ze života starého Ivančického viaduktu“. Oba články pocházejí z bulletinu „Ivančický viadukt“, vydaného v květnu 1978 při příležitosti ukončení železničního provozu na viaduktu – nejpozoruhodnější stavby na celé trati Brno – Hrušovany nad Jevišovkou. Druhý článek je rozšířen o novější informace pocházející z knihy „Ivančice“ vydané v roce 2000 v nakladatelství Straight Efforts.

Radek Neužil

• PARNÍ IDYLA

Kdo sleduje vývoj naší železnice, kde převládají diesellové lokomotivy a stále více se prosazují lokomotivy elektrické, pozastaví se nad zvláštností, která dosud existuje na trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou. Tato zajímavost si zaslouží pozornost zvláště nyní, kdy v brzkou dobu dojde i na této trati k zásadní změně.

Přes sto let tu vládne neomezeně parní lokomotiva, která přepravuje náklady. Tato lokomotiva záhy doslouží, až provozně zanikne historický Ivančický viadukt a bude nahrazen moderním.

Nejdříve však smělý krok do historie, abychom pochopili převratnou událost, ke které dojde.

Rozdělme si historii této tratě na dvě etapy. Za první: trať Brno – Střelice, což byla Brněnsko-Rosická dráha, a za druhé: trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou, která patřila společnosti Rakouské státní dráhy.

Proč a jak vznikly předpoklady pro stavbu těchto drah? Po roce 1850 se začal v Brně rozvíjet průmysl a město Brno potřebovalo uhlí. Drah energie se dobýval v Zastávce u Brna, která měla tehdy přílehlavý název „Boží požehnání“. Počátkem padesátých let minulého století se spojili brněnští průmyslníci a majitelé uhelných dolů na Rosicku, aby získali koncesi ke stavbě Brněnsko-rosické dráhy. Provoz na této trati byl zahájen začátkem roku 1856. Celá trať měřila 23 kilometrů.

Dráha vlastnila deset lokomotiv, sto nákladních vozů a šest vozů osobních, z nichž jeden byl poschoďový.

Společnost Rakouské dráhy usilovala o přímé spojení z Vídně do Brna, a to nezávisle na Severní Ferdinandově dráze. Byl to tuhý boj včetně zákulisních machinací. I když trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou nebyla výhodná ani hospodářsky, přesto tato společnost dosáhla svého. Získala koncesi, a to s tajným přáním, své dopravě na svou podmokelskou trať přímo do Němce.

Tak vznikla historická dráha, která nás bude v dalším vyprávění zajímat. Je obestřena neuvěřitelným primátem. Na této trati dodnes denně vyjíždějí ze seřadovacího nádraží Brno-Maloměřice v čele nákladních vlaků staříčké lokomotivy řady 434.2, a to již přes šedesát let.

Dr. Ing. Karl Gölsdorf, kdyby se dožil dnešních dnů, stěžil by uvěřil, že jeho lokomotivy ještě jezdí v roce 1978.

Lokomotivy řady 434.2 jsou stroje typu 1 D a jejich uspořádání náprav umožňuje dodržení předepsané hmotnosti 14 Mpa na 1 nápravu. Navíc mají vynikající jízdní vlastnosti při průjezdu oblouky. Lokomotivy jsou dvojčité s parními válci o průměru 570 mm. Do doby otevření provozu po novém viaduktu jsou pro svoji nízkou nápravovou hmotnost na kolejnici tyto lokomotivy nenahraditelné, neboť moderní lokomotivy se vyznačují poměrně vysokou hmotností na kolejnici.

První zastavení nákladního vlaku, vedené lokomotivou řady 434.2 je nákladní nádraží Brno-dolní, kde nastává manipulace s vlakovou soupravou. Po rozkazu k odjezdu strojvedoucí pomalu otevírá regulátor parní lokomotivy a vlak se šnekovitou rychlostí dává do pohybu. Dobrodružství začíná. Pomocník strojvedoucího nenasytně krmí kotel lokomotivy. Ta úpí a supí, jede. Po třiceti minutách krkolomné jízdy do stoupání deseti promile zastavuje vlaková souprava ve Střelicích. Vlakový personál zde provede posun přistavním vozů. Po té signalista na rozkaz výpravčího zvedá rameno odjezdového návěstidla.

Strojvedoucí otevře regulátor a vlak se dává do pohybu. Při jeho jízdě jen vzpomene, že před třiceti roky jezdily tyto osobní a nákladní vlaky do Střelice, kde se rozdělily na relaci Znojmo a Jihlavu.

A nyní se již věnujme naší nesmrtelné a neúnavné lokomotivě, z níž vystupuje kouř tmavě sametové barvy, jež šplhá s celou soupravou do desetipromilového svahu. Po té se pozdraví, udýchaná se dvěma tunely. Radostickým, dlouhým 76 metrů a prstickým, který je dlouhý 321 metrů. Po výjezdu z prstického tunelu si lokomotiva oddechne. Strojvedoucí uzavře regulátor a 1.200 koní odpočívá. Vše kolem šumí valčíkem, když se souprava blíží přes Silůvky do Moravských Bránic. Živná lokomotiva si tu lokne z vodního jeřábu několik kubiků osvěžující vody. Topič mezitím mistrně upravuje oheň, který mu kreslí do tváře chagallovské barvy. Než se lokomotiva napojí a uhasí žízeň, topič ještě stihne vyprázdnit popelník. Strojvedoucí mezitím zkontroluje hřbetem ruky teplotu ložisek. Po této lékařské proceduře a po novém přibrání zátěže je lokomotiva připravena na další jízdu.

Není bez zajímavosti, že z Moravských Bránic souběžně vychází i trať do Oslavan. Je nutno připomenout, že z Brna-Maloměřic jezdí dosud do Oslavan naše nejvýkonnější lokomotivy parní, řady 556.0.

Tato trať byla zbudována akciovou společností místní dráhy Kounice-Ivančice-Oslavany se sídlem v Ivančicích a byla otevřena 14. 7. 1914. Náklady na stavbu činily 854.000 korun. Trať v délce tisíc metrů vede souběžně s tratí do Hrušovan nad Jevišovkou a před Ivančickým viaduktem odbočuje kolem řeky Jihlavy a míjí Ivančice-Letovisko, Ivančice-město, Ivančice, až konečně dosáhne Oslavan, starého a proslulého hornického města, kde se těžilo uhlí hlavně pro potřebu elektrárny. Dnes se však uhlí musí dovážet. Trať v délce deseti kilometrů končí a my dále budeme sledovat manipulační vlak s naší parní lokomotivou řady 434.2.

Vlak se rozloučil s Oslavanským expresem a blíží se k starému mostu, kde je povolena největší rychlost 20 km.h⁻¹. Lokomotiva 434.2 tento most vychutnává plnými doušky. Za mostem přidává na dechu a desetipromilovým stoupáním se ubírá k Moravskému Krumlovu. Hluboké lesy, další dva tunely přes 70 metrů dlouhé. Při ražbě těchto tunelů, a to také není bez významu, bylo poprvé v Rakousko-Uhersku použito Nobelova vynálezu – dynamitu. Dva dodnes zachovalé kamenné přístřešky nedaleko tunelů, tehdejší sklady dynamitu, připomínají použití nové trhavy, která usnadnila těžkou dřinu při ražbě tunelů, na druhé straně přinášela smrt a zkázu pro miliony lidí.

Když opustí lokomotiva Krumlovský les, míjí Rakšice. Tato železniční stanice nabyla na významu vybudováním vlečky do Dalešic, která se používala při stavbě Dalešické a Mohelenské přehrady a při stavbě Jaderné elektrárny Dukovany. A sotva mine parní lokomotiva soupravou nákladu tuto stanici, přihlásí se ještě Miroslav a Břežany u Mikulova a jízda končí. Jsme v Hrušovanech nad Jevišovkou. Vyčerpaná lokomotiva vzpomíná, že kdysi tato stanice nesla název Hrušovany-Šanov, byla velkou dopravní křižovatkou. Odtud se jezdilo přes Laa nad Dyjí do Vídně, rovněž je tu odbočka na Znojmo a do Břeclavi.

Když lokomotiva vykoná své, rozposunuje vozy, vítí se hlemýždím tempem do starého depa, kde se nechá odborně ošetřit, potom vjede na ruční točnu a obrátí svůj směr na cestu zpět. Točna je vrstevnice naší lokomotivy, tak si při činnosti stačí vyměnit úsměvy a pozdravy. A když se lokomotiva vrací s novým nákladem, jak by nevzpomněla, že trať Hrušovany nad Jevišovkou – Střelice stavěli italsí a chorvatští dělníci, její provoz byl zahájen 15. 9. 1870. Tenkrát ještě naše lokomotiva nebyla na světě, neboť první slavnostní vlak táhla lokomotiva s názvem „Branitz“.

Chtěli jsme vám ve zkratce přiblížit trať, kde ještě dnes jezdí v nákladní dopravě parní lokomotiva řady 434.2, 556.0. Už to nebude dlouho trvat, neboť hodiny starého

mostu jsou již sečteny. Byl hrdý, neboť nedovolil žádné parní krasavici, aby se s ním seznámila, nebo mnohé krasavice byly tak ohleduplné. Proto jej bude čekat světlá budoucnost.

Starému mostu je za pět minut dvanáct. Je starší než Eiffelovka v Paříži, není přesto světoznámý, snad proto, že sloužil jinému účelu. Kolem něj, nebo lépe pod ním, neteče Seina, ale řeka stálého mládí – Jihlava. Spanilá řeka – spanilý most!

Bulletin „Ivančický viadukt“, květen 1978

• ZE ŽIVOTA STARÉHO IVANČICKÉHO VIADUKTU

Všechny mostní objekty i tunely ve směru Hrušovany nad Jevišovkou – Střelice – Brno byly navrženy a vybudovány jako dvojkolejné, trat' však nikdy dvojkolejná nebyla.

Výjimku tvořil největší most na této trati, tehdy nazývaný viadukt přes Jihlavu, který byl navržen a konstruován jako jednokolejný.

Most byl v průběhu svého trvání označován různě. Původně viadukt přes Jihlavu (Iglawa-viaduct), Jihlavku nebo údolí Jihlavy, Jihlavky u Dolních Kounic nebo u Ivančic. Používalo se označení Kounický nebo Bránický viadukt, někdy i Jihlavský viadukt nebo most.

Vzhled jeho konstrukce svádí k nepravdivé pověsti o tom, že viadukt navrhl Gustav Eiffel (1832 – 1921), po němž byla pojmenována slavná věž v Paříži. Tato pověst se tvrdošjně opakuje i ve sdělovacích prostředcích, ale jeho účast při návrhu nebo stavbě viaduktu není nijak prokázána.

Návrh na způsob přemostění údolí řeky Jihlavy předložil stavební ředitel státní železniční společnosti z Vídně Karl von Ruppert, který si vzal za vzor podobné projekty mostů ve Francii a Německu. Projekt byl vypracován a předložen ke schválení v roce 1868.

Rozpětí spojitě mostní konstrukce bylo 373,5 m a bylo rozděleno na 6 stejných dílů po 60 m s uložením na pěti pilířích v délce vždy 2,70 m.

Konstrukce byla vyrobena ve francouzsko-belgických ocelárnách ve Fives-Lille. Nosná konstrukce viaduktu byla uložena na opěrách z kamenného zdiva a na pěti pilířích, jejichž podstatnou částí byly původně litinové roury. Každý pilíř měl 4 roury vnějšího průměru 50 cm, které byly vyplněny betonem.

Niveleta koleje byla vodorovná a ležela ve výši 42 m nad hladinou normální vody řeky Jihlavy.

Vlastní stavbu provedla v letech 1868 – 1870 francouzská firma Cail a comp., celková spotřeba svářkového železa (ze kterého byl most vyroben) činila asi 1.238 tun a 206 tun litiny. Rozpočet na výstavbu činil 755.000 zlatých. Do provozu byl viadukt předán 15. září 1870. Po poměrně krátké době provozu byly na mostě zjištěny závady v litinových rourách pilířů, trhliny až několik cm dlouhé. Na základě těchto zjištěných trhlin byla provedena úprava přímého uložení koleje, že každé třetí, místy i druhé, příčné Zorés železo bylo nahrazeno dřevěným prahem a kolejnice uloženy jen na tato dřeva. Výskyt dalších trhlin vedl k omezení rychlosti na mostě na 25 km.h⁻¹ a pro některé vlaky i na 15 km.h⁻¹ a nakonec k rozhodnutí vyměnit pilíře.

Rekonstrukci pilířů navrhl Ing. Franz Pfeufer. Provedena byla během sedmi měsíců v roce 1892 v podstatě za provozu, jen s krátkými výlukami.

Nové pilíře byly železné, příhradové, z válcovaných profilů, vestavěné dovnitř starých litinových. Pilíře dodaly železářny Resicza (dnešní Rumunsko). Litinové pilíře

byly odstraněny. V rourách byly zjištěny značně nestejněměrné tloušťky stěn v rozmezí 25 – 45 mm.

S rekonstrukcí pilířů bylo změněno i uložení konstrukce. Dosavadní „dvoubodové“ podepření hlavních nosníků bylo změněno na podepření v jednom podporovém bodě. Hlavní nosníky byly na všech pilířích uloženy na pohyblivá ložiska, pilíře byly zatíženy excentricky. Pevné ložisko bylo osazeno na brněnskou opěru.

Celá konstrukce si vyžádala asi 376 tun materiálu, náklady činily 120.000 zlatých. Rekonstrukci pilířů popsal podrobně autor projektu Ing. Pfeuffer ve své přednášce v roce 1893.

Vnější podoba a uspořádání Ivančického viaduktu se od roku 1892 již podstatně nezměnila, došlo však postupně k dílčím změnám, úpravám a opravám.

V roce 1908 dochází ke druhé úpravě mostovky. Byla odstraněna zbývající příčná Zorés železa a položeny mostnice po celé délce konstrukce. Pravděpodobně s touto úpravou bylo vloženo horní podélné ztužení (zavětrování). Ztužení bylo vloženo v rovině pod dolními pásy příčnicku, hluboko pod horním pásem hlavního nosníku a bylo tedy prakticky neúčinné. Připočteme-li malou tuhost některých prvků příčného ztužení i dolního podélného ztužení a velkou štíhlost konstrukce ve vodorovném směru spolu s tím, že chybělo příčné ztužení přímo nad ložisky, nelze se divit, že u konstrukce se projevoval při přejezdu vlaku větší výkyv ve vodorovném směru než bylo obvyklé. Protože člověk je na vodorovný výkyv značně citlivý, zveličoval se pak ústním podáním skutečný, třeba jen několikamilimetrový výkyv do téměř půl až metrového kymáčení.

Místo výměny konstrukce došlo v roce 1915 k větším opravám různých, zejména příčných trhlinek v diagonálách hlavních nosníků, prakticky po celé délce konstrukce. Opravovalo se většinou přiložkami.

Opravné práce pokračovaly v roce 1921. Opravovaly se nejen diagonály, ale místy i podélníky, někdy i příčník i stojina dolního pásu hlavního nosníku. Rychlost na mostě byla trvale omezena na 25 km.h⁻¹. Současně se v roce 1921 vytvářejí v zábradlí nad 2. a 4. pilířem bezpečnostní výstupky.

Jako mimochodem se ze zdůvodnění nutnosti vybudovat bezpečnostní výstupky v zábradlí dovídáme, že se uvažuje o novém mostě nákladem asi 50 milionů korun (včetně rekonstrukce přilehlých úseků tratě), že však starý most bude v provozu ještě nejméně 10 roků.

V menší míře pokračovaly pak opravy diagonál v roce 1923. V roce 1924 dochází k výměně primitivního dilatačního zařízení v koleji, umístěného na straně pohyblivého ložiska, tj. u hrušovanské opěry. Zařízení umožňovalo pro dilatující délku 373,5 m při rozdílu teplot 57°C dilataci 250 mm. Při dilataci vznikaly v kolejnicích spáry široké až 125 mm. Spáry se vyplňovaly vložkami, vložky se při změnách teploty v určitém rozmezí ručně vyměňovaly. K obsluze dilatačního zařízení byl ustanoven dělník z kovárný poblíž hrušovanské opěry, který vykonával službu od 6 hod. až do 19 hod. Nové dilatační zařízení (dilatace 264 mm) už připomínalo dnešní používaný systém.

V roce 1926 byly na mostě zřízeny bezpečnostní výstupky i nad pilíři 1, 3 a 5.

Záznamy o opětovných menších opravách trhlin v diagonálách pocházejí z let 1935 – 1938. V roce 1938 se znovu začíná vážněji uvažovat o obnově Ivančického viaduktu. Uvažuje se několik možností. Jen výměna nosné konstrukce s pozdějším zesílením pilířů, stavba nového mostu vedle, nahrazení viaduktu násypem a menšími objekty přes řeku a silnici. Uvažuje se i přeložka tratě ve směru Moravský Krumlov – Ivančice. Náklady se odhadovaly od 7,5 do 25 milionu korun. Zesílení staré konstrukce se neuvažovalo. Z uvedených možností se doporučovala buď výměna konstrukce, nebo přeložka tratě.

K upřesnění záměru do začátku okupace nedošlo. Jednání však pokračovalo i během válečných let, vyvolány požadavky na přechodnost většího provozního zatížení. V roce 1940 bylo rozhodnuto sledovat výměnu konstrukce za novou na dosavadních pilířích. V té době patřil most do správy Říšských drah. Pod mostem probíhala protektorátní hranice a jen asi $\frac{1}{4}$ mostu byla na území protektorátu. Práce na projektu výměny konstrukce zahájené v roce 1941 však nebyly dokončeny. Válečnými událostmi nebyla konstrukce podstatně poškozena, až na místní narušení některých prutů.

Bezprostředně po válce nepřicházela obnova viaduktu samozřejmě v úvahu. Nejbližší uvažovaný termín byl rok 1952 – 1953, konkrétní přípravy však nebyly zahájeny, kromě oprav místních poškození způsobených válečnými událostmi a obnovy nátěru na části konstrukce.

Poslední nátěr na viaduktu byl z roku 1955 – 1956.

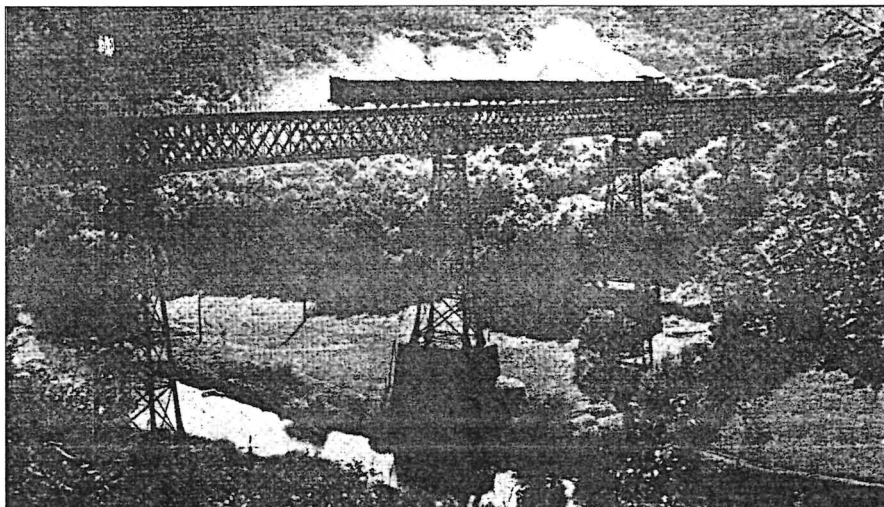
Teprve po roce 1955 se obnovily přípravné práce na rekonstrukci viaduktu. Viadukt se stává stále větší brzdou provozu na celé trati. Po průzkumu konstrukce a provedení množství zkoušek (průzkum byl dokončen v roce 1963) bylo rozhodnuto ponechat vše tak jak je ještě asi pět roků a připravit stavbu nového viaduktu v těsné blízkosti starého. Od té doby se prováděly již jen nejnútnejší údržovací práce, jako např. výměna a svaření kolejnic, výměna zkorodovaných prvků mostovky aj.

V roce 1965 byla dokončena SÚDOPem stf. Brno studie na obnovu viaduktu, ve které se zvažovaly možné alternativy.

V roce 1966 se však na mostě objevila další vážná závada, tentokrát ne na konstrukci, ale na opěře brněnské.

Na opěře praskly úložné kamenné kvádry pod pevnými ložisky pod oběma hlavními nosníky. Část zdiva se uvolnila od dřívku opěry. Trhlina probíhala přes celou šířku opěry a pod ložisky byla široká asi 5 cm. Roztržení úložných kvádrů bylo způsobeno posunem pevného ložiska (s ozubem na úložné ploše, zapuštěným do kvádrů) vlivem smrštění konstrukce při nesprávné funkci pohyblivých válečkových ložisek na pilířích a druhé opěře.

Jak se později při opravě ložisek ukázalo, pohyblivá ložiska byla vlastně nepohyblivá. Prostory mezi válečky (7 válečků Ø 130 mm) byly úplně ucpány, většinou



ptačími hnízdy a trusem, válečky byly v čepech zrezivělé.

Závada byla v krátkém čase odstraněna, ložisky vyčištěna, uvolněná část zdiva byla přikotvena ocelovým rámem a táhly k dřívku opěry. Táhlka byla zakotvena k chodbičce proražené přes celou šířku opěry za úložnými kvádry. Chodbička byla vyplněna betonem a ocelový rám okolo uvolněného zdiva obetonován.

Práce na přípravě obnovy viaduktu pak vstoupily do závěru. SÚDOP, středisko Brno zpracoval v roce 1968 ve spolupráci s projekčně-konstrukční pobočkou VŽKG v Brně další, již konečnou studii, ve které už bylo rozhodnuto o charakteru nového viaduktu. Projektový úkol byl schválen ministerstvem dopravy v říjnu 1969 a tím vlastně začíná již historie nového Ivančického viaduktu.

Poslední vlak přejel po starém viaduktu 9. 11. 1979 v 7.02 hodin a ve stejný den byla doprava převedena na nový viadukt. V roce 1991 byla odříznuta část mostní konstrukce u hrušovanské opěry a v září 1999 byla zlikvidována podstatná část starého viaduktu. Jako ukázka konstrukce dřívějšího viaduktu bylo ponecháno jedno mostní pole od brněnské opěry k pilíři. Tak se viadukt nedočkal svého 130. výročí uvedení do provozu.

Bulletin „Ivančický viadukt“, květen 1978, kniha „Ivančice“, 2000

• KVĚTEN

Květen je pátý kalendářní měsíc v roce. Název je podle přírody, která v tuto dobu kvete. Název květen je u nás znám teprve 195 let, kdy ho poprvé užil Josef Jungmann. Starší označení pátého měsíce – máj, staročeské názvy – traven a trnopuk.

Anglicky – May, francouzsky – mai, latinsky – Maius, maďarsky – május, německy – Mai, polsky – maj, rusky – май, slovensky – máj.



JAMAJSKÉ BANÁNY

NEJLEPŠÍ

ALE JEN ZRALÉ! 202-pta

• MALÁ KOPANÁ

Turnaj na hřišti: Havírna – Oslavany

7. 4. 2001

Silůvky – Jantar Ivančice 1:5

Branky: Záděra Kamil 1

Začátek zápasu nám nevyšel, po pěti odehraných minutách naše mužstvo prohrávalo už o dvě branky. Soupeř nás k ničemu nepustil a svůj náskok jistě zvyšoval. Na konci zápasu se nám podařilo vstřelit čestný gól, který stanovil ne příliš lichotivé skóre.



Silůvky – Pohroma Ivančice 1:1

Branky: Záděra Kamil 1

Zápas jsme začali s obrannou taktikou (mužstvo Pohromy je na čele tabulky), naše první střela na branku skončila v síti a tým jsme soupeře zaskočili. Dlouho přetrvával náš jednogólový náskok, ale Pohroma s tímto výsledkem spokojena nebyla. Nakonec naše obrana jedinkrát zaváhala, soupeř toho využil a srovnal skóre.

Silůvky – Austria Oslavany "B" 3:2

Branky: Záděra Kamil 2
Kouřil Lubomír 1

K tomuto utkání jsme nastoupili s jedinou podmínkou vyhrát. V zápase jsme se dostali brzy do vedení, ale o to jsme zanedlouho přišli zbytečnými chybami. Výsledek 1:2 se nám podařilo otočit až v úplném závěru hry a tak se nakonec z vítězství radovalo naše mužstvo.

Turnaj na hřišti : Na stadionu – Oslavany

22. 4. 2001

Silůvky – Paus Oslavany 0:2

Utkání začalo naší mírnou převahou, ale potvrdilo se pravidlo „nedáš - dostaneš“ a po našich šancích se soupeř dostal na chvíli k míči a vstřelil nečekaný gól. Po tomto okamžiku jsme začali více hrát dopředu, ale bez brankového efektu. Navíc jsme obdrželi ještě jeden gól a utkání jsme prohráli.

Silůvky – Sparta Ivančice 1:2

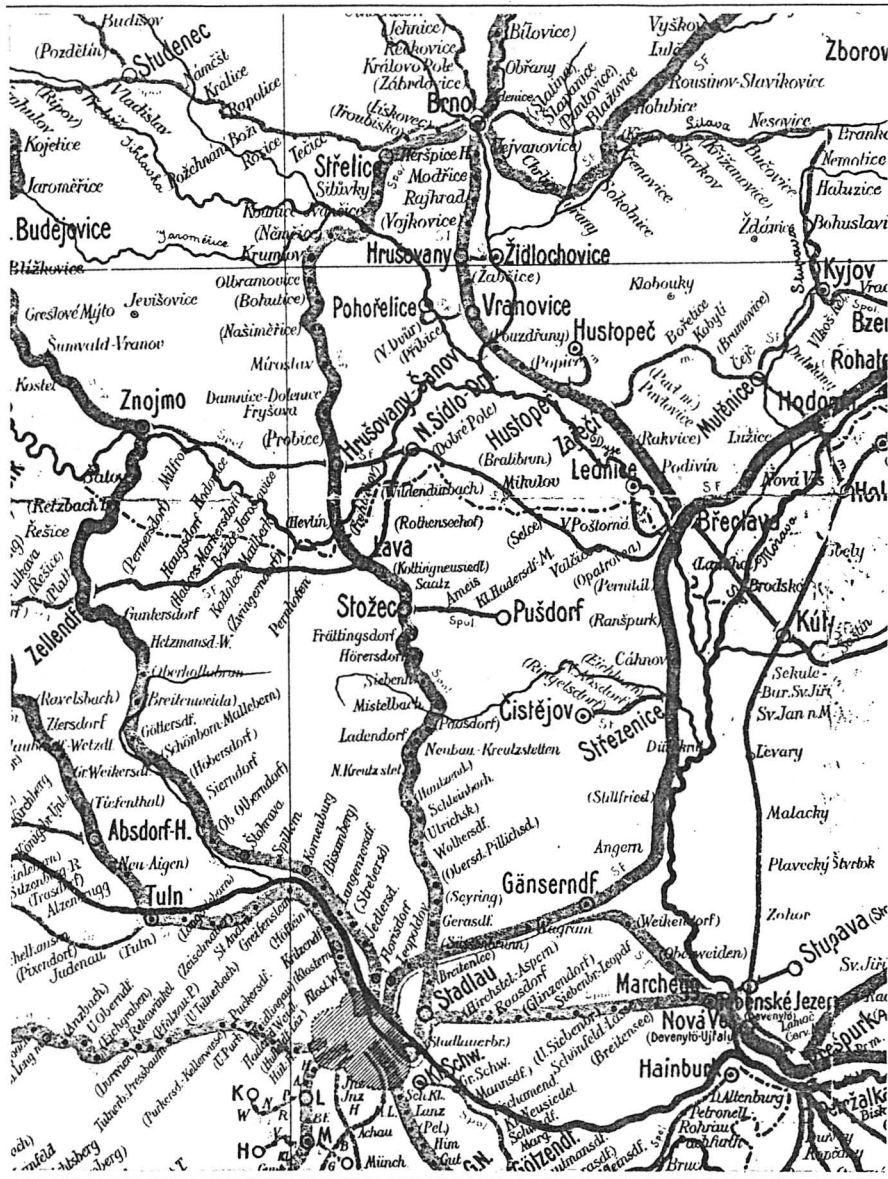
Branky: Záděra Kamil 1

Tento zápas jsme začali velmi dobře a brzy jsme vedli. Mužstvo Ivančic bylo pod naším stálým tlakem. Brankových příležitostí jsme měli nepočítaně, ale skóre zůstávalo pořád jen 1:0. Jenže se začali dít věci, které jsme nečekali. Dva vlastní góly nás tak zaskočili, že už jsme výsledek nezměnili a prohráli se soupeřem, který byl velmi slabý.

Silůvky – FC Rokytná 0:2

Toto utkání jsme začali velice nervózně, s důvodu predešlé prohry. Tým Rokytné měl lehce navrch, ale skóre se drželo dlouhou dobu nerozhodně. Oba týmy více bránili než útočili. I v tomto utkání nás provázela smůla a s ne mnoha soupeřových šancí jsme utkání nakonec prohráli.

Kolínská cikorka
je zárukou
dobré kávy.



Cestovní mapa železniční pro země koruny české (1900) - výřez

Vydává OÚ Silůvky – zdarma pro občany obce.
 Obecní úřad Silůvky, Prachatický 39, Silůvky, 664 46 Prštice u Brna
 tel.: 05/47 225 127, E-mail: obec.siluvky@iol.cz
 Uzávěrky příspěvků, námětů a nápadů pro příští číslo do 20. 6. 2001.
 Jakékoliv dotazy a připomínky týkající se tohoto Informačního listu
 adresujte na: radek@porthos.geogr.muni.cz

