

KAM

za vlaky a vláčky

Milan Plch

TIPY
NA ŠENZAČNÍ
VÝLETY



VYDEJTE SE NA VÝLETY A OBJEVUJTE:

HISTORICKÉ TRATĚ A ŽELEZNIČNÍ RARITY • ROMANTICKÉ LOKÁLKY •
ŽELEZNIČNÍ MUZEA • OPUŠTĚNÁ NÁDRAŽÍ • ZAHRADNÍ ŽELEZNICE



 P R E S S



**aktualizované
a rozšířené
vydání**

KAM za vlaky a vláčky

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Milan Plch
KAM za vlaky a vláčky – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2017

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA a.s.**

Obsah

Úvod	5
Jižní Morava	7
Severní Morava	22
Východní Čechy	38
Jižní Čechy	51
Praha a střední Čechy	65
Plzeňsko	89
Krušnohoří	101
Severní Čechy	116
Blízké zahraničí	128
Rarity a zajímavosti	142

Motto:

„Všechny symfonie světa bych za to dal, kdybych byl vynášel lokomotivu.“

Hudební skladatel Antonín Dvořák

Úvod

Přijměte díky za vší snahu,
za práci Vaši v dnešní den!
Ať nám i příštím dráha k blahu!
Jeť uskutečněn dávný sen.

Z projevu k zahájení provozu na nádraží Kunžak (Kumžak-Lomy)



...vítejte na železnici!

Dostává se vám do rukou druhé, rozšířené vydání knihy, která vám může pomoci nahlédnout do světa vlaků, tramvají či lanovek na začátku jednadvacátého století. Podařilo se nám doplnit řadu novinek, fotografií i dalších zajímavých míst. Na mnohá z nich jste nás upozornili vy sami. Nic lepšího než pozorné čtenáře si samozřejmě autor knihy nemůže přát.

Také vás už někdy přitáhlo kouzlo supících parních vlaků, opuštěných nádražíček v lesích nebo expresů svištících po stříbrných nitkách do neznáma? Pokud máte chuť poznávat, pak právě tato kniha vám může pomoci vybrat si z obrovské nabídky zajímavosti kolejové dopravy u nás i u našich nejbližších sousedů. Jejím účelem není podrobné odborné mapování, ale shrnutí co nejširší nabídky. Od historických jízd parními, ale i motorovými a elektrickými lokomotivami tažených historických souprav nebo jízd starých tramvají přes poznávání zajímavých zrušených tratí zarůstajících travou až po rarity, současnou železnici, železnice úzkorozchodné, průmyslové, modelové, zahradní nebo muzea a výstavy. Historie kolejové dopravy na území naší republiky je nesmírně zajímavá a bohatá, od koněspřežných drah až po lokálky. Dodnes máme jednu z nejhustších sítí železniční dopravy na světě a po letech útlumu se začíná blýskat na lepší časy. Nejen oficiální organizace, ale především řady železničních nadšenců a fandů se soustavně věnují mapování historie, ale i opravám a zprovoznování lokomotiv a

vozů, z nichž mnohé už byly odsouzeny k sešrotování. A minulost kolejové dopravy k nám promlouvá i v současnosti velmi aktuálně. Nevěříte?

Často vyslovujeme ostré soudy směrem k současnosti: „To, co se děje dnes, by se nikdy dřív stát nemohlo...“ Když František Antonín Gerstner vedl stavbu koněspřežky z Budějovic do Lince, zahrnoval rozpočet položku nazvanou „podmazné“. Krásné zapomenuté české slovo. Mimochodem, Gerstnera velmi důkladně, a tedy i drazze stavějícího dráhu nechali akcionáři vystřídat mladým, velmi ambiciózním inženýrem Schönererem plně se podřizujícím všem přáním majitelů.

Jedno z největších nebezpečí při zastavení provozu na železniční trati spočívá ve značném riziku rozkradení kolejnic a dalšího vybavení. Co řeknete argumentu, který použili odpůrci stavby koněspřežky z Prahy do Lán? „Kolejnice z kujného železa lze snadno odtrhnout a každému kováři prodat jako užitečné zboží.“ Také aktuální.

Neuplynulo mnoho let a bratři Novákové inkasovali od společnosti, pro kterou budovali trať z Brna do Zastávky u Brna, za práce provedené na jednotlivých úsecích přemrštěné částky, leč najatí pracovníci od nich vždy za svou práci obdrželi sumy mnohonásobně nižší. Novákové si žili nad poměry a teprve soudní proces odhalil celou jejich činnost. Termín „tunelování“ tou dobou ještě neexistoval...

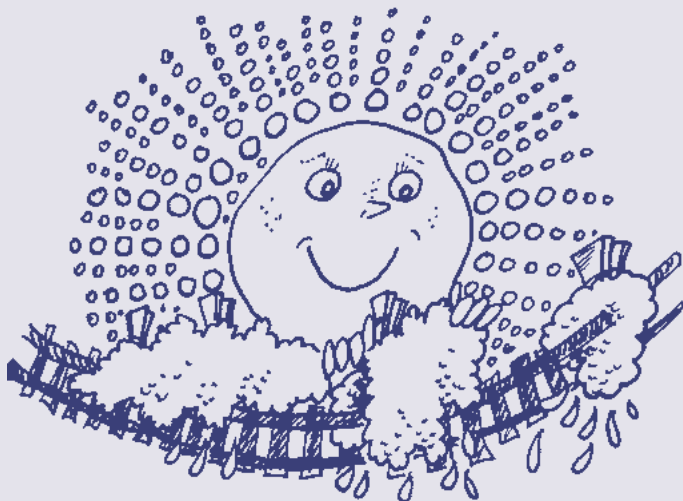
Přejeme vám na vašich cestách jen ty nejpříjemnější zážitky!

Mapy KČT

U jednotlivých hesel najdete odkaz na Mapu KČT (Klubu českých turistů), s jejíž pomocí můžete danou lokalitu lépe najít.

Kam v okolí?

Specialitou naší knihy jsou odkazy i na zajímavosti netechnického charakteru a na možnosti využití času v okolí popisovaných lokalit. Předpokládáme, že ne každý je příznivcem kolejové dopravy. Přesto lze vyrazit společně, a zatímco si železniční příznivec vychutnává kouzlo zrušené či jinak zajímavé trati, další může navštívit blízkou pamětihodnost nebo si zaspotovat a pobavit se. A pokud by vás turistické možnosti vyžití přitahovaly více, není nic jednoduššího než si pořídit průvodce KAM, které popisují oblasti republiky stejně jako tato kniha.



JIŽNÍ MORAVA

První parní lokomotiva přijela na naše území z Vídně do Břeclavi a vlaky mezi Brnem a Vídní pravidelně jezdily už v době, kdy se k Praze koleje teprve stavebně přibližovaly. Také naše první železniční nehoda se odehrála na jihu Moravy. Historie koňské tramvajové dopravy na našem území se začala psát v Brně. Na jižní Moravě můžete narazit i na řadu zrušených lokálek, unikátní zbytek historického viaduktu u Ivančic, několik zajímavých železničních expozic a zahradek ních drah. Zajímavou historií prošlo budování nové trati z Brna do Prahy – na konci druhé světové války se v dostavěných, leč ještě neprovozovaných tunelech rozjela výroba německých stíhaček. A na malé řepářské dráze u Veselí nad Moravou fungoval nad Baťovým kanálem jediný náš zdvihací most. Míst, kam se lze vydat, je obrovské množství...



Diana, továrna na smrt na Haldě

Mapa KČT č. 84, 85

Otevírací doba: volně přístupné
Cenová hladina: Zdarma

Kam v okolí?

V Předklášteří u Tišnova můžete navštívit nádherný cisterciácký klášter Porta Coeli (www.portacoeli.cz).

Rok 1938 přinesl po nuceném postoupení Sudet konečný impuls ke stavbě nové železniční trati z Brna do Prahy. V úseku Tišnov–Níhov byly proraženy tři tunely. Ty byly využity pro válečnou výrobu, v roce 1944 do nich byla z Vídeňského Nového Města přesunuta výroba německých válečných stíhaček Messerschmidt Bf 109. Vchodové portály tunelů byly zazděny a v tunelech vzniklo přepažení, tak aby výroba mohla probíhat ve dvou patrech současně. Plánovaný počet pracovníků překračoval pět tisíc, na konci války zde však pracovaly jen necelé tři tisícovky převážně nuceně nasazených. První tunel u Dolních Louček dlouhý přes 600 m (označený 217 A, krycí jména Storch, Ursula) sloužil k výrobě trupů letadel. Ve druhém tunelu za Rikonínem s poloviční délkou (označovaném 217 B, krycí jména Gustav,

Gerhard) se vyráběly součásti křídel. Třetí, půlkilometrový tunel u Níhova (označený 217 C, krycí název Zacharias, Otto) sloužil výrobě křídel. Po osvobození bylo vybavení tunelů Rudou armádou demontováno a odvezeno jako válečná kořist. Na samotných tunelech dnes už takřka žádné stopy nenajdete, u prvního z nich stojí základy strojovny vrátku, kterým byly spouštěny trupy letadel do údolí, na Kutinách dodnes najdete řadu baráků sloužících původně pro ubytování dělníků. Objevit lze řadu stop po dalších objektech, například jednu z původních dvou únikových chodeb z prvního tunelu. S továrnou souvisela i úzkorozchodná drážka na Kutiny, kterou najdete v samostatném hesle.

Informace: www.fortifikace.net/odb_lit_m_vanek_diana.html; www.zdarskevrchy.cz/historie-a-tradice/5785-vzpominani-na-dianu-tovarnu-na-smrt

Náš tip

Na jižní Moravě jsou provozovány tři velmi zajímavé vlečky. První vychází ze stanice Náměšť nad Oslavou a stoupá sedmikilometrovou trasou až na vojenské letiště v Sedlci. Jedna z našich nejdelších vleček má 18 km, odbočuje z trati Brno–Hrušovany nad Jevišovkou ve stanici Rakšice a vede do Jaderné elektrárny Dukovany. Třetí vlečku najdete přímo v Brně. Naprostou raritou naší kolejové dopravy je asi dvoukilometrová vlečka, která vede přímo uprostřed čtyřproudé komunikace vnitřního městského okruhu ulice Poříčí až na brněnské výstaviště. Protíná několik křižovatek, dvakrát dokonce křížuje tramvajovou trať. Kromě občasných dopravy exponátů se po ní můžete projet některým ze zvláštních vlaků tažených parní lokomotivou, obvykle u příležitosti konání některého z veletrhů.

Otevírací doba: volně přístupná lokalita

Cenová hladina: bezplatný vstup
http://lokomotivy.euweb.cz/g_galbrno.php



▲ Hned za prvním tunelem nad Tišnovem, sloužícím k válečné výrobě, se klene v Dolních Loučkách nad údolím železniční viadukt s jedním z největších evropských mostních oblouků železobetonové konstrukce o rozpětí hlavního oblouku 110 m. Jeho stavba začala v roce 1939, dokončen byl však až v 50. letech 20. století.



▲ Diana



▲ Parní tramvaj Caroline, zvaná logicky Karolínka, vozila až do roku 1926 po městě nákladní vozy. Je jedinou dochovanou funkční lokomotivou tohoto typu u nás a ozdobou každé nostalgické jízdy.



▲ V majetku brněnského muzea městské dopravy jsou i vozy z jiných měst. Tato tramvaj jezdila v Olomouci..

První koněspřežka a tramvaje v ulicích Brna

Otevírací doba: volně přístupné
Cenová hladina: zdarma

Kontakt:

Dopravní podnik města Brna, a. s.
 Hlinky 151, 656 46 Brno
 Tel.: +420 543 174 317
 E-mail: dpmb@dpmb.cz
www.dpmb.cz

Když v roce 1869 vyrazila do ulic Brna koněspřežná dráha, stalo se prvním naším městem s provozem koňky. První trasa vedla z Moravského náměstí (tehdy Kiosk) k Semilassu v Králově Poli (tehdy Kartouzy). O patnáct let později po přerušení provozu vrátila městu hromadnou dopravu parní tramvaj, kterou od přelomu století začaly postupně nahrazovat tramvaje elektrické. Sít se rozšiřovala tak, jak rostlo Brno. Výrazný posun se dostavil v devadesátých letech, kdy se tramvajová síť stala společně s trolejbusy páteří dopravy, na kterou v okrajových částech navazují autobusy. Denně vyrazí z vozoven dvanáct linek elektrické dráhy. Zajímavostí je Galerijní tramvaj. Jedná se o nekomerční projekt dopravního podniku, ve kterém umožňuje zdarma na jeden měsíc prezentaci různým umělcům v jednom kloubovém voze nasazovaném na běžné linky. Zajímavě

řešené jsou konečné stanice tramvají v Líšni – podpovrchová stanice Jírova a Mířkova, která je ukončena pouze kusými kolejemi (bez tramvajové smyčky).



▲ Tramvajové koleje v silnici bez jakéhokoliv napojení najdete ve Štefánikově čtvrti směrem k sídlišti Lesná. K předpokládanému prodloužení trati dosud nedošlo, a tak po těchto kolejích tramvaj nikdy nejela.



▲ Koňka

Zahradní železnice v brněnských Obřanech

Otevírací doba: sezonně
Cenová hladina: do 49 Kč

Kontakt:

Zahradní železnice
 Mlýnské nábřeží 35a,
 614 00 Brno-Obřany
 Tel.: +420 603 279 177
 E-mail: info@zahradnizeleznice.net
www.zahradnizeleznice.net

Už řadu návštěvníků potěšila návštěva obřanské zahradní železnice; v případě dětských návštěvníků je jedním z největších zážitků svezení po tratích o rozchodu 160 mm délky přibližně 100 m s devíti výhybkami. Na provozu se podílí šest hnacích vozidel, několik vozů osobních i nákladních. Napájení je řešeno elektricky středovou kolejnicí s použitým stejnosměrným napětím 24 V. Otevřeno je pravidelně od dubna do listopadu vždy v neděli mezi 11. a 18. hodinou.



Zahradní a muzejní železnice Drásov

Otevírací doba: individuálně
Cenová hladina: do 49 Kč

Kontakt:

Zahradní železnice
664 24, Drásov u Tišnova 196
Tel./fax: +420 549 333 066
E-mail: zdenek.jobanek@cbox.cz
www.feldbahn.ic.cz

Boj o hlavní nádraží v Brně

Budova brněnského hlavního nádraží postavená roku 1839 patří k historicky významným stavebním památkám. Bohužel, v této podobě už současným požadavkům dopravy přestala vyhovovat. Zejména nemožnost narovnání hlavních průjezdných kolejí vedených ve dvojité zalomeném oblouku si vyžádala už několik projektů a studií na řešení nevyhovující situace. Překvapivě první návrh na odsun nádraží jižním směrem se objevil už před druhou světovou válkou. Spory o to, zda postavit nádraží jako součást nového jižního centra města, nebo zda provést modernizaci současného nádraží, vedly dokonce k vypsání referenda. V něm sice zvítězili zastánci zachování stávající polohy, nicméně vzhledem k nízké účasti hlasujících je rozhodnutí nezávazné. V současnosti celou situaci komplikují soudní spory, protesty aktivistů i nedostatek peněz. Velmi zjednodušeně lze říct – nové nádraží na jižním okraji nového centra je řešením s výhledem daleké budoucnosti, modernizace stávajícího uzlu by přinesla neskutečné problémy a komplikace pro cestující při realizaci, nicméně by mohlo jít o levnější variantu. Podstatné je to, že zatímco hoří boje na všech frontách, Brňané a návštěvníci města

Jednu z našich nejnavštěvovanějších a nejznámějších zahradních železnic najdete nedaleko Tišnova v obci Drásov. O její provoz se stará Klub 600, jehož název předurčuje rozchod kolejí (600 mm). Vzhledem ke zvolenému rozchodu používanému u průmyslových dráček je drásovská železnice zároveň provozní muzejní expozicí. Budována je od roku 1997 a najdete zde asi 400 metrů funkčních kolejí s patnácti výhybkami, depem a zájezdovými místy. Provoz běží za každého počasí vždy první neděli v měsíci v odpovídajících hodinách.



▲ Zahradní a muzejní železnice Drásov



▲ Depo muzejní železnice v Drásově

Mapa KČT č. 85, 86**Kam v okolí?**

Pokud vás nelákají ke koupání rybníky v údolí Řičky, můžete na kraji Líšně navštívit stopy po jednom z největších center Velkomoravské říše (www.mojebmo.wz.cz/inka--brno-dalsi-zajimavosti-stare-zamky.html).

Otevírací doba: individuálně

Cenová hladina: 50–99 Kč

Kontakt:

Technické muzeum Brno, areál MHD

Holzova 4, 628 00 Brno-Líšeň

Tel.: +420 541 421 480, +420 541 421 411

Fax: +420 541 294 418

E-mail: info@technicalmuzeum.cz
www.technicalmuzeum.cz

Líšeňka a bývalé muzeum městské hromadné dopravy

Původně místní dráha Černovice–Líšeň fungující od prvních let dvacátého století s parním provozem, který zajišťovaly lokomotivy Žerotín a Šembera, se ve čtyřicátých letech stala součástí sítě městské tramvajové dopravy. Došlo k elektrifikaci, zdvojkolebnění a z Nových Sadů tak vyrážela do Líšně linka L, později přecíslovaná na linku 10. V polovině šedesátých let byl zrušen úsek Stránská skála–Líšeň, který o desítku let později mohlo využít nově budované muzeum

městské dopravy v areálu bývalého nádraží Líšeň. Muzeum se z důvodu malé návštěvnosti stalo v novém tisíciletí spíše depozitářem. Lze ho navštívit pouze na objednávku deset dnů předem v měsících květnu, červnu, září nebo říjnu. V nových halách můžete vidět šedesát kolejových vozidel nejen brněnské dopravy všech používaných rozchodů. Ačkoliv se trať do Líšně stala kulturní památkou, je v současnosti nesjízdná. O obnovení tramvajové dopravy se však uvažuje v souvislosti s novou výstavbou v Líšni.

Náš tip

Na zajímavou železniční vyjíždku můžete vyrazit z brněnského hlavního nádraží do Moravského Švýcarska. Tak se totiž označovala oblast severně od Brna, kudy se trať do České Třebové probíjela úzkým údolím řeky Svitavy. Řada tunelů, mostů, krásné lesnaté sevřené údolí jen několik kilometrů za městem připomíná spíše horskou oblast. Při

přestavbě železničního koridoru nebylo z těchto důvodů možno upravit úsek mezi Brnem a Blanskem na plnou rychlost 160 km/hod.

Chcete-li zažít letecký pohled na skutečnou železnici, stačí se vyšplhat na některou z mnoha vyhlídek nad našimi tratěmi. Tento pohled na vlak přijíždějící do stanice Adamov se vám může naskýtnout z Alexandrový rozhledny. ▼



jsou odbavování stále v nádraží, které už dávno nevyhovuje provozu 21. století.



▲ Vlevo se tyčí Špilberk, vpravo Petrov. Vlak vyrážející na ilustraci z Brna do Břeclavi můžete spatřit ve stejném místě i v současnosti. Další osud brněnského železničního uzlu je stále nejasný.

Strojírenský veletrh Brno

Pravidelnými vystavovateli na Mezinárodním strojírenském veletrhu spojeném s veletrhem Transport a logistika v Brně jsou i výrobci železničních vozů, lokomotiv, tramvají a dalších zařízení. Zajímá-li vás nová technika, přijďte na brněnské výstaviště zhlédnout veletrh, který se koná vždy v polovině září.

Informace: www.bvv.cz



▲ Zbytky staré Tišnovky, tedy trati mezi Brnem a Tišnovem, dodnes lákají k prozkoumání. Na fotce je pilíř bývalého mostu v brněnských Husovicích, nejvíce stop však najdete na trase Řečkovice–Mokrá Hora–Česká u Brna a v úseku Tišnov–Drásov–Čebín. (www.cestovatel.cz/clanky/stara-tisnovka).

Průmyslová drážka z Tišnova k továrně na smrt

Mapa KČT č. 84, 85

Kam v okolí?

Nedaleko od Tišnova v Lomnici najdete zajímavý kostel Navštívení Panny Marie, před kterým stojí mariánský sloup (www.farnostlomnice.cz).

Otevírací doba: volně přístupná lokalita
Cenová hladina: bezplatný vstup

K dopravě letadel vyrobených ve válečné továrně Diana měla sloužit průmyslová dráha rozchodu 760 mm, která vedla z nádraží v Tišnově údolím říčky Loučky do Mezihoří (ke skluzu na dopravu trupů letadel) a pokračovala kolem Libochůvky až do pracovního tábora na Kutinách. Zde končila asi po 14 km. Prodloužení do Nihova se už nestačilo realizovat. Svému účelu však trať nikdy plně nesloužila, letadla byla nakonec přepravována na nákladních autech. Můžete se vydat hledat stopy po drážce – dochovány jsou kamenné násypy i betonové pilíře mostků. Drážka byla částečně využita při poválečné dostavbě železniční trati Brno–Praha.

Informace: <http://zrus-zan-zel.blog.cz/0803/uzkokolejka-tisnov-dolni-loucky-nihov-i>

Železniční zajímavost

V brněnských Pisárnkách na tramvajové trati mezi zastávkami Mendlovo náměstí a Výstaviště slouží přes čtyřicet let provozu unikátní železobetonový most nazývaný Brněnský Karakas. Most je celý ve stoupání, v oblouku s nestejnoměrnou tloušťkou nosníku. Architektonicky zdařile dotváří otevřenou nástupní plochu k hlavní bráně výstaviště.

Informace: www.libri.cz/databaze/mosty/heslo.php?id=109



Otevírací doba: individuální
Cenová hladina: 50–99 Kč

Kontakt:

Valdova železníčka
Došlíkova 24, 636 00 Brno-Židenice
Tel.: +420 548 532 544
E-mail: vladimir.valda@tiscali.cz

Valdova lesní železníčka v Brně

Řadu let budovaná zahradní železníčka o rozchodu 45 mm (G) má asi 20 m kolejí, po kterých jezdí čtyři hnací vozidla a řada vozů. Napájení je řešeno střední kolejnici, část trati je zatrolejována. Železničku lze navštívit pouze po předchozí telefonické dohodě.

Zahradní železnice Bystrc

Další zajímavou brněnskou zahradní železničku můžete navštívit za každého počasí od května do září každou první neděli v měsíci v odpoledních hodinách. Rozchod kolejí má 45 mm (G, tedy 1 : 22,5), hnací vozy jsou napájeny trakční 12V baterií, na celkové délce tratí asi 18 m najdete přes dvacet výhybek. V provozu jsou pravidelně modely úzkorozchodných vozidel našich i zahraničních tratí.

Otevírací doba: sezonně
Cenová hladina: do 49 Kč

Kontakt:

Zahradní železnice
Pod Mniší horou 602, Brno-Bystrc
www.maha.ic.cz



Muzeum průmyslových železnic Zbýšov u Brna

Mapa KČT č. 83

Kam v okolí?

Ze Zbýšova směrem na Oslavany v areálu bývalého dolu Kukla najdete nový zábavní park Ráj permoníků (www.rajpermoniku.cz).

Otevírací doba: individuálně

Cenová hladina: do 49 Kč

Kontakt:

Muzeum průmyslových železnic
Masarykova 248, 664 11 Zbýšov u Brna
Tel.: +420 606 832 394
E-mail: mpz@mpz.cz
www.mpz.cz

Muzeum průmyslových železnic provozovalo původně průmyslovou dráhu v Mladějově, odkud se přesunulo do Zbýšova u Brna, kde využívá částečně areál dolu Jindřich a vlečku napojenou na železniční síť v Zastávce u Brna. Postupně normální rozchod této vlečky z roku 1862 mění na úzký rozchod 600 mm. Cílem je zprovoznění celé trasy z nádraží v Zastávce u Brna až do areálu ve Zbýšově. Muzeum buduje expozici historických lokomotiv průmyslových drah s původními vozy. V červenci a srpnu každou sobotu a v dalších vyhlášených termínech se konají jízdy vlaků ve stanici Zbýšov a na části nové trati, při kterých můžete obdivovat řadu unikátních železničních vozidel průmyslových drah. Vidět můžete i takový unikát, jakým je elektrická průmyslová lokomotiva Siemens z roku 1905.

Zrušená místní dráha Kuřim–Veverská Bítýška

Přes 8 km dlouhá místní dráha odbočovala v Kuřimi z trati Brno–Tišnov a vedla převážně údolím říčky Kuřimky přes Moravské Knínice a Chudčice, za kterými prošla hlubokým zářezem k Veverské Bítýšce. Provozována byla mezi roky 1911 a 1936 a krátce byla využita i ve čtyřicátých letech při stavbě Hitlerovy dálnice, jejíž zbytky jsou jasně patrné, a také pro dopravu k výrobní hale patřící k proslavené továrně na smrt Dianě, vyrábějící stíhací letouny. Dodnes je těleso trati jasně viditelné od Moravských Knínic až do Veverské Bítýšky, včetně několika zachovaných mostků i původní nádražní budovy ve Veverské Bítýšce, a zachován je částečně také most, po kterém prodloužená vlečka trati překračovala řeku Svratku.

Informace: <http://spz.logout.cz/trate/kur-vb.html>

Mapa KČT č. 85

Kam v okolí?

Nad hladinou Brněnské přehrady se zdvihá jeden z nejrozsáhlejších moravských hradních areálů Veveří (www.veveri.cz).



▲ Muzeum průmyslových železnic ve Zbýšově u Brna



▲ Muzeum průmyslových železnic ve Zbýšově u Brna

Trojice lesních železnic ve Žďárských vrších

Mapa KČT č. 46, 48

Kam v okolí?

Při cestě na Vysočinu navštívte zámek ve Žďáru nad Sázavou a nedaleko stojící památku UNESCO – nádherný hřbitovní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře (www.zamekzdar.cz, www.zelena-hora.eu).

Největší polom dvacátého století na Vysočině ze začátku zimy roku 1930 se stal impulzem ke stavbě tří nepropojených a provozně na sobě nezávislých lesních drah o rozchodu 760 mm, které měly jediný účel – dopravovat kalamitní dříví na pily. Proto byly tratě provozovány jen po dobu nutnou pro zpracování kalamity. Ačkoliv se po nich ani v jednom případě nezachovaly výraznější stopy, výprava do hlubokých lesů Vysočiny stojí za podniknutí.

Lesní dráha Borky–Cikháj měřila necelých 10 km a končila na skladišti pily v Borkách, dopravu zajišťovala parní lokomotiva, dnes vede v trase dráhy lesní cesta a tak železnici připomínají jen vyšší násypy cesty.

Vortovská lesní železnice mířila z Lán u Kameníček do Skelné huti s odbočkou do Mokrého kouta. Vozy přepravovala celé dva roky jedna parní a jedna motorová lokomotiva.

Lesní dráha Najdek – Radostín vedla směrem k rybníku Velké Dářko. Měřila takřka deset kilometrů a vzhledem k provozu dvou parních i dvou motorových lokomotiv došlo k vybudování výhyben Jedlina, Stáj a Steinhübl. Dřevo se vozilo k vlečce odbočující ze státní dráhy Německý (dnes Havlíčkův) Brod–Tišnov. Provozována byla čtyři roky a dnes po trase vede asfaltová cesta. V Najdku můžete ještě naléznout základy staré pily.

Informace: www.turistika.cz/mista/padrtiny-byvala-lesni-zeleznice

Stará štreka z Německého Brodu do Žďáru

Mapa KČT č. 46, 48

Kam v okolí?

V Přibyslavi můžete navštívit zámek s hasičskou expozicí i nedaleko stojící jezdeckou sochu Jana Žižky (www.pribyslav.cz).

Otevírací doba: volně přístupná lokalita
cenová hladina: bezplatný vstup

Pojedete-li v současnosti mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou, můžete si cestou všimnout nitky bývalé staré tratě proplétající se údolím řeky Sázavy, postavené těsně před koncem devatenáctého století a sloužící až do zprovoznění nové dvoukolejné trati v padesátých letech minulého století. Starou trať v úseku Přibyslav–Sázava pak využívalo železniční vojsko a po jeho zrušení v devadesátých letech převzala trať firma SaZ Invest v Sázavě u Žďáru a Klub přátel kolejových vozidel z Brna zde organizoval pravidelné historické jízdy. To vše je již minulostí, v současnosti už je trať vytrhána a lze se pouze projít po jejím tělese. V tomto úseku se v roce 2011 podařilo zprovoznit cyklostezku s asfaltovým povrchem umožňující jízdu i na kolečkových bruslích.



▲ Stará štreka z Německého Brodu do Žďáru



▲ Úseky staré štreky, které se dosud nepodařilo přestavět na cyklostezku, zvou ke krásným výletům



▲ Nezaměnitelná drážní architektura vám snadno prozradí, že tato budova je bývalým nádražím v Přebyslavi, ačkoliv už svému účelu dávno neslouží

Expozice hornictví a energetiky Rosicko-Oslavanska

Mapa KČT č. 83

Otevírací doba: sezonně
Cenová hladina: do 49 Kč

Kontakt:

Expozice hornictví a energetiky
Zámecká 1, 664 12 Oslavany
Tel.: +420 546 423 283,
+420 604 108 641
E-mail: kis.oslavany@post.cz
www.oslavany-mesto.cz,
www.rosicko-oslavansko.cz

V jižním křídle zámecké budovy v Oslavanech najdete řadu zajímavých expozic, z nichž nejzajímavější z hlediska kolejové dopravy je část věnovaná důlní kolejové technice. Uvidíte zde průmyslové lokomotivy a vozy zapůjčené z Průmyslového muzea ve Zbýšově. Otevřeno je od května do září o víkendech a svátcích.

Kam v okolí?

Expozice se nachází přímo v budově zámku, který sám stojí za návštěvu, stejně jako další části expozic věnovaných geologii, mineralogii, vývoji hornictví, místní elektrárně, ale i hasičství (www.oslavany-mesto.cz).

Salon expres Vagon Polnička

Mapa KČT č. 48

Otevírací doba: sezonně
Cenová hladina: do 49 Kč

Kontakt:

Salon expres Vagon
Polnička u Žďáru nad Sázavou 39,
591 02 Žďár nad Sázavou
Tel.: +420 566 659 180
E-mail: vagon@tiscali.cz
www.vagonpolnicka.cz

U turistické cesty z Polničky na Velké Dářko narazíte na areál zahradní restaurace, jehož součástí je 300m železniční ovál o rozchodu 600mm. Na trati najdete také tunel, sloužící jako depo. Dva otevřené vozy táhne motorová lokomotiva zakapotovaná jako parní. Jízdy se konají od dubna do září dle počasí a zájmu návštěvníků.

Modelové království Žďár nad Sázavou

Od poloviny roku 2010 roste postupně v Domě kultury ve Žďáru nad Sázavou jedno z našich největších modelových kolejišť. Přístupná expozice je zajímavá i tím, že můžete při návštěvách sledovat postupný vývoj a průběh budování. V konečném stavu vznikne kolejiště na 50 m² tvaru U v měřítku H0 inspirované Vysočinou. Ze zajímavých staveb se na něm objeví železniční viadukt v Dolních Loučkách, hrad Pernštejn nebo známý hřbitovní kostel Zelená hora. Dominantou bude stanice Žďár nad Sázavou. Otevřeno pro veřejnost je celoročně o víkendech, během letních prázdnin navíc i ve středu a čtvrtky.

Mapa KČT č. 48

Otevírací doba: individuálně

Cenová hladina: 50–99 Kč

Kontakt:

Modelové království
Dolní 183/30,
591 01 Žďár nad Sázavou
Tel.: +420 603 742 409
E-mail: info@mkzdar.cz
www.mkzdar.cz

Partyzánská destrukce mostu v Heleníně

Největší diverzní partyzánská akce na našem území se odehrála v noci z 10. na 11. dubna roku 1945 na železniční trati Jihlava–Brno v Heleníně nedaleko Jihlavy. Partyzánskému oddílu Jermak se podařilo vyhodit do povětří železniční most přes řeku Jihlavu v době průjezdu německého vojenského vlaku. Zahynulo 65 německých vojáků, 124 jich bylo zraněno a most se do konce války nepodařilo opravit.

Mapa KČT č. 79

Otevírací doba: volně přístupné

Cenová hladina: bezplatný vstup
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Helen%C3%ADn>