



Milan Sedlák

CHORVATSKO POHLEDEM Z PALUBY NÁMOŘNÍ JACHTY

Statistika říká, že přes milion Čechů se každoročně vydává na Jadran, v celkových číslech tak první pozici jednoznačně obhájí Chorvatsko. Zejména proto, že si řada lidí najde ubytování sama, bez cestovní kanceláře. A to v soukromých apartmánech, hotelích i kempch. Značná část z nich cestuje po vlastní ose, především automobily.

V letošním roce však na turisty Chorvatsko nachystalo past. Tedy především pro ty, kteří si cestu k moři chtějí zkrátit a zrychlit jízdou po dálnici.

Ceny paliv na dálnicích Chorvatska rostou stejným tempem jako u nás, pro místní vyjdou levnější, netankují-li ovšem na dálnici. Tam by si ani oni nepomohli.

Kdo cestuje přes Maďarsko, také si nepomůže, jak tomu bývalo dříve. Tam zahraniční motoristé na rozdíl od domácích musí platit za palivo vysoké ceny, které v současné době rostou v celé Evropě nebyvalým tempem.

To už se určitě vyplatí cestovat vlakem i těm, kteří na trase k moři nemají žádnou slevu.

No, my jsme našťáště cestovali v době, kdy jízda po silnicích a dálnicích nebyla ještě tak ekonomicky náročná.

Dokonce jsme si stejně jako „baťůžkáři“ a „paštikáři“ s sebou mohli vzít dostatečné zásoby. Mohli, ale především jsme dali přednost „lodnímu“ vybavení. Rozhodli jsme se totiž najmout si námořní jachtu, plachetnici, a užít si moře nikoliv na pláži, ale na její palubě.

Postupně, během několika let, jsme vyráželi na plavby z marín v Šibeniku, Splitu či Rogoznici. Naším cílem bývaly ostrovy. Žádné lelkování na pláži, ale po přistání výlety za poznáním. Noční plavba nás přivedla na ostrov Palagruža, který už „sousedí“ s Itálií.

Ostrov Vis byl až do roku 1992 vojenskou základnou nepřístupnou cizincům. Ostrov byl vlastně jednou velkou pevností, která by v případě potřeby byla po 45 dní schopna vlastními silami vést vojenské operace proti vnějšímu nebo „vnitřnímu“ nepříteli. Byla soběstačná jak pokud jde o zbraně a další výzbroj, tak o potraviny, vodu, elektrickou energii a další nezbytnosti. Na ostrově bylo vše – pěší vojsko,

bojové čluny a ponorky. Nyní mohou bunkr využívat sportovní lodě jako úkryt při nepříznivém počasí.

Počasí jsme měli příznivé, nemuseli jsme využívat pohostinnosti vojenských krytů, ale prohlídka bývalých kasáren měla svůj půvab plný historických tajemství. A protože člověk nemůže vědět všechno, i nyní využívám informační kanály internetu.

A tak už jen z vlastní hlavy doplňuji, že na Visu je také (nyní chátrající) Český dům či Česká vila – to už opět čerpám z internetu – (České dráhy ji přestavely a upravily na kvalitní ubytovací zařízení – hotel, který se v první polovině 20. stol. stal pojmem mezi turisty z Československa. Mezi místním obyvatelstvem se tedy ujal název Česká vila.), který snad byl k dispozici také armádě a vládním činitelům.

Samozřejmě ani ostatní ostrovy nenecháme ladem. Postupně navštívíme Lastovo, Šoltu, Hvar, Korčulu a Mljet a Brač. Určitě jsem zmátl nyní ty, kteří před sebou mají mapu a zdá se jim, že nějak přeskakují. Ale jak jsem se zmínil v úvodu, naše poznávání zdejších ostrovů probíhalo na několikrát. Na některé jsme se vraceli, někde, kde bylo přes příliš civilizace, nám návštěva stačila pouze jedna.

Jistě vás zaujme návštěva Korčuly. Do historie ostrova vstoupila námořní bitva, k níž došlo mezi Benáťany a Janovany v r. 1298, která skončila katastrofální porážkou Benáťanů. Podle tradice byl v této bitvě Janovany zajat též korčulský občan, slavný cestovatel Marco Polo, který pak v janovském vězení nadiktoval svůj slavný cestopis do země Dálného východu. Benátky pak po mnohá desetiletí soupeřily s Janovem o nadvládu nad Jadránem. Konečným vítězem byly Benátky.

Po pádu a zrušení Benátské republiky se nástupnickou mocností stalo Rakousko, které ovládalo ostrov až do roku 1918. I když jej Italové v roce 1918 okupovali a vládli tu tři roky, byl rapalskou mírovou smlouvou přičleněn a vrácen Chorvatsku, respektive v té době jugoslávskému státu.

Ale byly to právě Benátky, které celému ostrovu vtiskly svůj typický ráz a kolorit. Místa na ostrově, především však hlavní město Korčula, si zachovala téměř nedo-



Chorvatsko má velice krásnou přírodu (na horním snímku ostrov Velká Palagruža)



Opustíme ostrov Korčulu a posuňme se dál. Například na ostrov Mljet. Mljet se pokládá za jeden z nejkrásnějších ostrovů Jadrana. Současně nejzalesněnějším jadranským ostrovem – lesy pokrývají 72 % jeho plochy. Nejvíce se cení krásné borové lesy (borovice halepáská) a dubové porosty (dub cesminový) na severozápadě ostrova. Nechybí tu ani cedrové háje.

Mljet je typický vápencový, krásný ostrov s četnými dolinami, polji, závrti a jeskyněmi. Z jeskyní je nejznámější tzv. Odysseova jeskyně, zvaná Jama (viz Babino polje) a jeskyně Movriča dlouhá tisíc metrů. Pobřeží je velmi členité. Ostrov dosahuje největší výšky vrchem Velji Grad (514 m) ve střední části ostrova. Při severozápadním a severním pobřeží je několik ostrůvků (u Polače Moračnik, Tajnik, Kobrava, Ovrat, u Pomeny Pomeštak, Glavat aj.).

Pro své geologické zvláštnosti, bohaté rostlinstvo a živočišstvo i neporušený krajinný ráz byla severozápadní část ostrova Mljet prohlášena národním parkem o rozloze 54 km². Založení tohoto národního parku v roce 1961 představovalo první pokus ochrany původního ekosystému v Jadrane – jedinečného geologického a oceánografického jevu.

Na severozápadě ostrova (na území národního parku) se rozkládá pozoruhodné Velké a Malé jezero (Veliko a Malo jezero). Obě jezera (plocha 1,45 km² a 0,24 km², hloubka 46 a 30 m) jsou vlastně hluboké krasové doliny zalité mořem, které do nich vniká průlivem Soline. Při přílivu a odlivu tu vzniká silné proudění, kterého už v dávné minulosti využívali zdejší mniši k pohonu mlýnů.

Podle legendy byl Mljet bájný Homérův ostrov Ogygia, kde Odysseus nedobrovolně strávil sedm let u nymfy Kalypsó.

A také by mohl zajímat rybáře. Ve vnitrozemí ostrova jsou čtyři malé zatopené krasové doliny, které se místně nazývají blatine nebo slatine. Jsou vyhledávaným lovištěm úhořů.

Ostrov Lastovo se do širšího povědomí českých i dalších zahraničních turistů dostal vlastně až po vyhlášení samostatného chorvatského státu, neboť za Titovy Jugoslávie nebyl z vojenských důvodů cizincům povolen vstup na ostrov po převážnou dobu trvání socialistického státu. Z té doby tu ještě zůstaly opuštěné vojenské objekty, do kterých se však na rozdíl od Visu nedoporučuje vstupovat (stejně tak chodit

Letní příloha

Uvažujete o tom, kam o letních měsících na výlet či dovolenou? Na těchto stránkách se vám budeme snažit poskytnout několik námětů, jak volné dny plnohodnotně využít.



mimo cesty v bývalé vojenské oblasti).

Návštěvníci Lastova oceňují i velmi příjemné podnebí ostrova. Patří sice k místům s největším počtem hodin slunečního svitu, hned za Hvarem, ale mimořádně příjemné větry maestral a levant zmírňují letní vedra. Většina ostrova je pokryta pouze nízkým porostem, protože zdejší borové lesy byly z větší části zničeny při rozsáhlých požárech (v okolí Skrivené Luky). A ještě důležité poznání. Jedovatí hadi se tu na rozdíl od některých jiných ostrovů vůbec nevyskytují. I proto je vyhledávan

milovníky přírody, klidu, romantických úplně opuštěných krásných zátok daleko od obydlených míst.

Je mi jasné, že ve výčtu dalších krásných ostrovů Chorvatska už nyní není možno pokračovat. Ale ještě ve zbývajících řádcích bych chtěl zdůraznit krásu a romantiku plavby po moři, i když někdy za cenu polkání pilulek proti mořské nemoci. Inu počasí si nevyberete a ne každý den je krásné a slunečno... ale vždy to stojí za vyzkoušení!

Foto: Rostislav Buchta, Petr Chladil, Karol Franc a Milan Sedlák



Na ostrově Mljet v přístavní osadě Pomena zakotvíte v restauraci přímo u vašeho stolu



Ale také na jiných místech Chorvatska vás nenechají umřít hladu



Ostrov Vis byl dlouhou dobu pro turisty nepřístupný – byl vojenskou oblastí

dělostřelectvo, protivzdušná obrana, radar, prvotřídní spojovací technika, jednotky protiaeromové, biologické a chemické obrany. Sloužilo tu na dva tisíce vojáků a na tři tisíce civilních zaměstnanců. Byly tu odpalovací rampy pro rakety moře–pobřeží, děla různých ráží, skladiště min, skladiště pohonných hmot, radiové stanice, obrovská skladiště dalších zbraní všeho druhu, potraviny, výstroje atd., nechyběla skvěle vybavená nemocnice a skladiště léků.

Na ostrově bylo na 70 kilometrů tunelů, podzemních chodeb a bunkrů. Největší podzemní bunkr se jmenuje Vela Glava. Byl vybudován pro zdejší hlavní štáb jako podzemní velitelské stanoviště. Zahraňoval na 400 m podzemních chodeb v hloubce asi 60 m. V podzemí zde mohlo žít 110 osob.

Pro potřeby vojenského námořnictva byly na Visu vybudovány úkryty - bunkry pro torpédové čluny, ponorky a další vojenská plavidla. Na blízkém ostrůvku Ravniku byla pro tento účel využita obrovská podmořská jeskyně. Velmi zajímavý je v zátoce Parja bunkr Jastog, 100 m dlouhý a široký 10 m. Leží severozápadně od městečka Visu v zátoce Parja. Zde se ukrývaly

tčený starobylý původní ráz a mimořádně hodnotné stavitelské a kulturně historické památky.

Postavení Korčuly a její význam v cestovním ruchu jadranského přímoří potvrzuje skutečnost, že je po Dubrovniku nejnavštěvovanějším místem v této oblasti. Na ostrově Korčula žije 17 tis. obyvatel. Je to jeden z nejhustěji osídlených jadranských ostrovů.

Kromě architektonických památek vás jistě zaujme Velká jeskyně (Vela spila či špilja), která leží u města a letoviska Vela Luka v západní části ostrova Korčula, na kopci Pinski rat ve výšce 130 metrů nad mořem. Je volně přístupná turistům a všem návštěvníkům, kteří se k ní dostanou z Vela Luky velmi snadno, a to buď autem po silnici (2,5 km) nebo pěší stezkou (necelý kilometr) přes kopec Pinski rat. Jeskyně byla zprvu navštěvována pouze jako zajímavý přírodní krasový jev a mimořádně krásný výhledový bod, odkud se otevírá výhled na město Vela Luka, celý záliv a přilehlé ostrůvky. Jeskyně má rozlohu 1200 metrů čtverečních a je 17 metrů vysoká a 40 metrů dlouhá, oválného půdorysu. Ve stropě jsou dva dost velké otvory, takže je v ní dostatek přírodního světla.

ŠVÝCARSKÉ VYSOKOHORSKÉ ŽELEZNICE JSOU TECHNICKÝM SKVOSTEM



Viadukt Brusio

Před třemi lety, u příležitosti 130. výročí existence Rhétské dráhy, jsme se s kolegy vypravili do Švýcarska. Naším cílem bylo seznámit se s dopravní technickým řešením nejkrásnějších železničních tras na světě vedoucích Alpami, a to zejména Rhétské dráhy (RhB).

bylo pro projektanty a stavitele nelehkým a přímo odvážným počinem. První úsek Rhétské dráhy Landquart–Klosters byl zprovozněn v roce 1889 a zajišťoval dopravu pacientů do sanatorií v Davosu. Postupně byly uváděny do provozu další tratě a stanice a poslední byla trať Chur–Arosa

Jízdy po Rhétské dráze jsou zážitkem z pohledu technického řešení a začlenění do horské krajiny. Délka sítě je 384 km a platí zde taktový jízdní řád. Dráha má úzký rozchod (1000 mm), je elektrifikována a vlaky zde překonávají strmá stoupání, a to až 70 promile bez pomoci ozubnice.

Cílem naší cesty bylo pro krátkost času prohlédnout si horské tratě, po kterých jezdí známé expresy Bernina Express ze švýcarského Churu do italského Tirana a Glacier Express ze St. Moritze do Zermattu. Prohlídku jsme začali na trase Bernina Expressu u známého kruhového viaduktu Brusio. Následovala pak cesta vlakem z Poschiava do průsmyku Bernina (2 238 m n. m.). Vlak stoupal do hor přes množství viaduktů, přes nádherná horská údolí, po strmých stráních až k nádhernému jezeru Lago Bianco, kde jsme uprostřed velehor vystoupili ve stanici Ospizio Bernina (2 253 m n. m.). Tentýž den jsme pak ze St. Moritze odjeli vlakem po trati Glacier Expressu přes průsmyk Albula do Tiefencastelu. Cesta byla velmi zajímavá a vedla přes soustavu kruhových tunelů a viaduktů nádhernou alpskou přírodou. Projeli jsme tak zvaným Albulatunnelem, který má délku 5 865 m. Za zmínku také stojí jízda mezi stanicemi Preda a Bergun, kde vlak překonává na krátkém úseku 416 m různými spirálovitými tunely, kamennými viadukty a ochrannými galeriemi značný výškový rozdíl.

Následující den jsme si prohlédli železniční stanici Chur, která je průjezdná pro vlaky SBB normálního rozchodu a konečná pro vlaky Rhétské dráhy. V této stanici byl přestup na autobusy vyřešen velmi elegantně – stačilo vyjet eskalátorem o patro výš a ocitli jsme se na autobusovém nádraží, jehož stání nebyla od sebe oddělena žádnými bariérami. Stavba autobusového nádraží byla ukončena v roce 1993 v souvislosti s rostoucím počtem turistů, z nichž někteří pokračovali do hor autobusy.

My jsme pak pokračovali dále vlakem Rhétských drah do horského střediska Arosa (1742 m n. m.). Vzdálenost 26 km vlakem vystoupá o tisíc výškových metrů množstvím serpentín, mostů a tunelů a na závěr jízdy je přejezd po viaduktu Langwieser. Cestou z Churu jsme pokračovali autobusem do Filisuru a zastavili se



Viadukt Langwieser

u viaduktu Landwasser. Na závěr dne jsme absolvovali ještě jízdu nostalgickým vlakem z Filisuru do Davosu, jehož souprava se skládá z historické lokomotivy Krokodýl, stoletých vagonů 1. a 2. třídy a otevřeného vagonu. Cestou tímto nostalgickým vlakem jsme jeli přes nejvyšší viadukt v celé Rhétské dráze Wiesner – je dlouhý 210 m a téměř 90 metrů vysoký.

Tím naše poznání Rhétské dráhy skončilo. Prohlédli jsme si ty technicky nejzajímavější úseky horských tratí dráhy a srov-

návali jsme způsob projektování před 130 lety s dnešním projektováním. Měli jsme – a dodávám – jako projektanti o čem přemýšlet. Závěrem snad jen konstatování a doporučení pro všechny kolegy projektanty a také investory železniční infrastruktury a samozřejmě nesmím vynechat všechny zájemce o železnici i běžné turisty. Každou cestu do Švýcarska využijte k projížďce některé horské trati. Obecně platí, že kdo nejel po některé horské trati, tak nebyl ve Švýcarsku. ■



Železniční stanice Poschiavo



Železniční stanice Chur a autobusové nádraží nad vlakovým nádražím SBB

Před absolvováním této cesty jsme si nastudovali rozsah vysokohorských železničních tratí ve Švýcarsku a vytipovali úseky a tratě, které jsou z hlediska technického řešení a samotné historie nejzajímavější. Železniční tratě Rhétské dráhy se nacházejí v kantonu Graubünden, který je největší ve Švýcarsku a leží v hornaté jihovýchodní části státu na hranici s Itálií, Rakouskem a Lichtenštejnem a má 181 812 obyvatel. Turistika je jedním z hlavních zdrojů příjmů hospodářství kantonu. Vybudování železničních tratí v horských podmínkách Alp

v roce 1914. V době výstavby spadaly jednotlivé tratě pod různé železniční společnosti. V průběhu druhé světové války došlo k útlumu provozních výkonů a hrozilo uzavření jednotlivých tratí. Proto se jednotlivé společnosti začaly transformovat do jedné velké a to Rhétské dráhy. Dnes jsou úseky Albula a Bernina Rhétských drah dokonce zapsány na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Tento zápis se uskutečnil v roce 2008 s odkazem na rané inženýrské umění a příklad toho, že lidské počiny lze do krásné krajiny včlenit zcela harmonicky.



Josef Ferenc
Spolek „Verein Furka Bergstrecke“ (VFBS)
a „Dampfbahn Furka Bergstrecke“ (DFB)

Věděl jsem, když mne pozvali na návštěvu Luzernu, a vlastně celého Švýcarska, manželé Holečkoví, že Standa je od svého mládí železničář a oddaný „mašinkář“, ale až tady jsem si uvědomil, co všechno pro švýcarskou, ale i českou železnici znamená. V tom krátkém čase, který jsme měli k dispozici, mne provázel ve vlcích nejružnějších tratí Švýcarska. Vždy „obsadil“ obě protilehlá čtyřsedadla, protože po každé straně trati bylo vidět něco důležitého – depo Furka Bergstrecke, zával před obcí Randa, visutý most, Suvorovův pomník v Gotthardském

průsmyku, přechod dvou rozchodů, přechod úseku ozubnicové trati na úsek adhezivní a mnoho dalších zajímavostí. Na mnoha z těchto tratí projektoval zabezpečovací zařízení a vysvětloval mi, jak funguje.

Navštívili jsme Dopravní muzeum v Luzernu, Muzeum parních lokomotiv v Blonay-Chamby u Montreux, ale i obrovskou modelovou železnici nadšenců na půdě jednoho hotelu v Luzernu. Uvědomil jsem si, že ho tu znají a mají rádi.

Vyprávěl mi nejednu historku z jeho železničářského života. O tom, jak zachránil

parní lokomotivu pro depo Plzeň, nebo jak jako výpravčí ČSD v Českých Budějovicích při invazi sovětských vojsk přemísťoval a skrýval před sovětskou armádou cisternovou soupravu s leteckým benzinem.

Standa věděl, že jsme před dvěma lety jeli parní dráhou přes průsmyk Furka. Je to úsek trati, který měl být zrušený a sнесeny po vybudování obchvatného úpatního tunelu tohoto úseku trati. Proto mne vzal na projížďku tímto úpatním tunelem, abych obě koncové stanice Oberwald a Realp viděl z druhé strany. Přitom jsem se do-



Foto: Stanislav Holeček



Kdo je Stanislav Holeček

Narodil se 10. září 1946 v Českých Budějovicích, od 1. 8. 1966 pracoval u ČSD, nejprve jako signalista a poté jako výpravčí. V roce 1967 zachránil před sešrotováním parní lokomotivu 414.096 k výročí 100 let dráhy České Budějovice–Plzeň.

Po okupaci v roce 1968 odešel do Rakouska, kde spolupracoval na projektu vídeňské podzemní dráhy. V roce 1972 se přestěhoval do Švýcarska. Pracoval v konstruktivní kanceláři lokomotivního oddělení (jako naše správa 12) dráhy BLS (Bernar Alpenbahn Gesellschaft: Bern–Lötschberg–Simplon) v Bernu. Následovaly SBB (švýcarské státní dráhy) a jejich oblastní ředitelství v Lucernu (dřívejší sídlo Gotthardské dráhy), a to až do odchodu do důchodu v roce 2011. Spolupracoval na projektech (signalizace) velkých stanic, např. Arth-Goldau, Schwyz, Brunnen, Chiasso, Aarau, Basel SBB osobní nádraží, Basel nákladní nádraží.

V roce 1983 založil spolek na záchranu vrcholové trati FO (Furka Oberalp Bahn) přes průsmyk Furka: „Verein Furka Bergstrecke“, který má dnes přes 7000 členů. V roce 1985 spolu s dalšími kolegy založil akciovou společnost DFB „Dampfbahn Furka Bergstrecke“. ■

Velká i malá železnice na jižní Moravě

Modernizace koridoru mezi Brnem a Blanskem běží na plné obrátky



Ministr dopravy ČR Martin Kupka a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda (zleva) při návštěvě brněnského mezinárodního veletrhu Rail Business Days Foto: Filip Houdek

V obří stavenišť se proměnila část tranzitního koridoru mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Blansko. Ačkoliv se práce na modernizaci dvou mezistančních úseků a stanice v Adamově částečně rozběhly už na podzim, jejich hlavní část musí stavbaři zvládnout během ročního zastavení provozu. Intenzivní stavební činnost proto probíhá po celé délce dotčené trati. O aktuální postup prací na trojici investičních staveb Správy železnic se přímo na staveništi v Adamově zajímal také ministr dopravy Martin Kupka.

Stavba je součástí celostátní dvojkoľejné koridorové železniční trati č. 260 Brno-Česká Třebová. Traťový úsek z Adamova do Blanska je součástí důležitého 1. tranzitního koridoru.

Probíhají zde také sanace všech stávajících pěti tunelů. Jeden z nich, jednokolejný tunel č. 8/2 bude kvůli špatnému tech-

nickému stavu rekonstruován kompletně.

Trať přímo prochází evropsky významnou lokalitou Údolí Svitavy, zatímco v jihovýchodní části stavby ve vzdálenosti cca 80 m od trati se nachází evropsky významná lokalita Moravský kras. Územím stavby navíc prochází Břežovský přívalděč, zásobující brněnskou aglomeraci pitnou vodou. Z těchto důvodů je nutné zavést opatření, která zamezí jeho případnému poškození.

Změny ve stanici Adamov jsou už v současné době nepřehlédnutelné. Koleje byly kompletně sneseny a odtěžilo se kolejové lože. Demontováno bylo trakční vedení, zcela odstraněna byla také původní nástupiště. V současné době probíhají práce na zakládání protihlukových, opěrných a zárubních stěn a na základech pro nové trakční vedení. Probíhá rovněž zakládání nové technologické budovy. Z původního

nádraží zůstane zachována jen výpravní budova, kterou dočasně nahrazují provizorní pokladny. V interiérech se pracuje na odstraňování podlah, otloukání omítek či izolací a připravují se práce na vnějším plášti budovy a zateplení fasády.

Obyvatelům Adamova zatím slouží původní lávka přes stanici. V místě bývalé restaurace se už ale začíná budovat schodiště a rampa pro lávku novou, která obě části Adamova bezbariérově propojí také s novými ostrovními nástupišti. Stavební práce provádí Společnost Adamov (Swietelsky Rail CZ + Elektrizace železnic Praha) za 834 milionů korun bez DPH.

Intenzivní stavební ruch panuje také na obou přilehlých traťových úsecích. Mezi Brnem-Maloměřicemi a Adamovem práce zajišťuje Společnost MALADA (Subterra, STRABAG Rail a Elektrizace železnic Praha). Zakázku realizuje za 2,4 miliardy korun bez DPH. Práce mezi Adamovem a Blanskem provádí Společnost AdaBla (OHL ŽS + Fi-resta-Fišer, rekonstrukce, stavby + TRAMO RAIL). Vysoutěžená cena za rekonstrukci tohoto úseku činí 2,62 miliardy korun bez DPH. Obě stavby jsou spolufinancované z úvěru od Evropské investiční banky.

Demontované je původní trakční vedení a zároveň už se betonují základy pro nové stožáry. Pracuje se na přelozkách sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a sanaci skalních svahů. Prakticky z celé trati už byl odstraněn železniční svršek a stavbaři mohou pracovat na jednotlivých stavebních objektech, propustcích a demontáži stávajících mostních konstrukcí. Pokračují rovněž práce na sanaci tunelů. Například v Blanenském tunelu č. 8/2 se nyní buduje nové ostění. Tento tunel bude kvůli špatnému technickému stavu rekonstruován kompletně.

Na zastávkách v Adamově, Bílovicích nad Svitavou i Babicích nad Svitavou byla

odstraněna dosavadní nástupiště, která nahradí bezbariérová nástupiště se standardizovanou výškou. V Bílovicích už také v polovině března začalo zemními pracemi budování podchodu pro snazší přístup k vlakům ve směru na Brno. „Rozsah prací je skutečně obrovský, díky úplnému zastavení provozu je ale možné zrealizovat je v poměrně krátkém čase. Při částečném zachování

dopravy by výrazná omezení pro cestující trvala mnohonásobně déle,” říká k tomu generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Vlak se na koleje mezi Brno a Blansko vrátí v polovině prosince. S celkovým dokončením rekonstrukce trati a souvisejících prací se počítá během prvního pololetí příštího roku. Do podzimu pak bude kompletně v novém i stanice Adamov. ■



Práce v tunelu č. 8/2 úspěšně pokračují

Foto: Jiří Kalla

MUZEUM PRŮMYSLOVÝCH ŽELEZNIC

Nejstarší parní lokomotiva – stroj firmy Henschel vyrobený v Kasselu roku 1913 – prošla generální opravou.

Původní vlečka na přepravu uhlí byla postavena roku 1862 a vedla ze železniční stanice Zastávka u Brna k dolu Jindřich II. u Zbýšova, který byl nejlubším dolem na černé uhlí v republice a podílel se na prvenství i ve střední Evropě. Po uzavření posledního dolu Rosicko – oslavanského revíru v roce 1992 pro ni nebylo využití, tak ji koncem roku 2004 odkoupilo Muzeum průmyslových železnic. Výstavba nového nádraží Muzea ve Zbýšově započala roku 2005. Krytá hala, kde si návštěvníci mohou prohlédnout sbírku vozidel, byla otevřena v srpnu 2007. Bývalé vlečkové kolejiště dolu Jindřich II se proměnilo ve výchozí stanici historických vlaků. Těm slouží trať, která je postupně přerazchodována z normálního (1435 mm) na úzký (600 mm) nejtýpističtější kontinentální rozchod pro průmyslové, důlní, polní a vojenské dráhy 20. století. Postup v českých zemích unikátní, ale v zahraničí rovněž vyzkoušený. Přerazchodování tratě dospělo roku 2011 do obce Babice u Rosic, kde vznikla dvoukolejná vyhybna. Zbýšov a Babice se dočkaly osobního vlaku, byť přijel z opačné strany a o 149 let později, než se čekalo. (Pravidelná osobní doprava na vlečce nikdy nebyla.) V tomtéž roce oslavilo Muzeum průmyslových železnic 20 let své existence mohutnou kavalkádou vozidel na první polovině přerazchodované trati a tehdy také proběhla oprava posledního dochovaného strážního domku na nádraží ve Zbýšově. V dalších letech byla za velké podpory Jiho-moravského kraje i dalších

sponzorů postavena zděná dílna i výtopna pro čtyři parní lokomotivy. Přerazchodovaná trať se prodloužila k odbočce k bývalému dolu Ferdinand. Po opravě tratě v Zastávce u Brna došlo k zaústění u tamějšího nádraží. Až bude realizována elektrifikace a zdvojkolejnění trati Střelice–Zastávka, proběhne peronizace celé stanice a mělo by být dosaženo cílového přestupního stavu hrana/hrana.

Muzejní železnice bývá v provozu o sobotách v červenci a srpnu, kdy se střídají termíny pro parní a motorové vlaky. Kromě parních vlaků jezdí také každou druhou sobotu pro zájemce důlní vlak s motorovou důlní lokomotivou a osobními vozy pro horníky. Kromě sobot o prázdninách jsou také speciální akce jako Muzejní noc v květnu, Retro modelářský den v červnu a Den železnice a Hornický den v září spojený s jízdou parního vlaku ČD z Brna. O vybraných sobotách přijíždí do Zastávky z Brna také historické motorové vozy ČD M 131.1 nebo M 262.0 v rámci projektu „Motoráčkem za permoniky“.

Muzeum a úzkokolejka ve Zbýšově jsou zajímavé nejen pro odborníky, kteří zde uvidí téměř úplnou poválečnou kolekci českých úzkorozchodných lokomotiv nebo opravdové vzácnosti jako je Henschel nebo Siemens, ale i pro rodiny s dětmi, skupiny turistů nebo školních výletů, kterým je možné muzeum otevřít a zvláštní vlak v motorové i parní trakti vypravit v libovolném termínu dle potřeb objednavatele. Lokomotivy průmyslových drah svými kompaktními rozměry a neobvyklou konstrukcí zaujmou odborníka i laika, připomínají někdy model či hračku. Přesto jde

o desítky let staré stroje, sloužící v těžkých provozech dolů, lomů, cihelen a hutí, tedy objektech veřejně běžně nepřístupných. Zvláštní poezie těchto malých vláčků tak zůstala veřejnosti skryta, ale teď ji můžete prožít na vlastní oči...■



Zahradní želenice v Drásově



Úzkorozchodnou zahradní železnici o rozchodu kolejnic 600 mm můžete navštívit v Drásově. Drásov je nedaleko Brna a leží mezi městy Kuřim a Tišnov. Úzkokolejka se nachází na zahradě rodinného domu pana Zdeňka Jobánka.

Na zahradě pana Jobánka není jen trať a pár překrásných historických a vzácných lokomotiv, ale i rozsáhlé muzeum s velice vzácnými exponáty. Od jedinečných návštěvníků, která vás vítají hned při vstupu před domem, až po již zmiňované lokomotivy. Jednou z nich je Perun, stroj který pohání jednoválcový diesellový motor Slavia a svoji konstrukcí a vzhledem je věrnou kopií rakouské lokomotivy Jenbach. Tato lokomotiva byla původně provozována v cihelně Dolní Dobruč a k panu Jobánkovi se dostala jako nefunkční a neúplný vrak. Další vzácností je Lokomotiva Vlasta. Motorová lokomotiva typ BN-15 (MD 15-600) vyrobená v roce 1950 ve společnosti Stavostroj v pražských Vysočanech. Tento exponát je jediný svého druhu

na světě a do sbírky se dostal opět jako torzo, které bylo objeveno na zahradě jednoho bývalého zaměstnance kamenolomu a kompletně zrekonstruováno.

Trať, která je nedílnou součástí expozice je dlouhá přibližně 400 m se sedmnácti výhybkami. Kolem tratě je několik dep a dobové zřízení zastávky.

Na doplnění dobové výstavy má pan Jobánek depa a dílny vybaveny originální nářadím, sbírkami lamp, konví, oděvů ale je například unikátní sbírka nářadí pro obuvníky včetně tabulek, která patřila do jeho rodiny a dostala se k němu až po dlouhých letech.

Zahradní železnice a muzejní expozice se nachází ve velice příjemném prostředí, a proto se tu hodiny točí krapet rychleji. V případě, že byste při prohlídce dostali hlad nebo žízeň, nabízí majitel u pokladny drobné občerstvení a také si můžete zakoupit některý z nabízených upomínkových předmětů.

Foto: Jan Buchta



Úzkokolejka ve Vracově

Jízda začíná po vypravení vlaku. Můžete odjet z nástupiště A směrem ke stanici Záborej, kde můžete vystoupit. Stanice Záborej patří ještě k původním zastávkám na naší železnici. V Záborej je také k dispozici spousta dalších atrakcí pro děti a je tady možný i vstup do vedlejšího areálu s kolotočem a hřištěm. Nebo odjedete motorovým vlakem z nástupiště B, který ze Záborej jede do Tábořiště a zpět. Dále se můžete jízdu osobním vlakem ze Záborej vydat zpět k Hlavnímu nádraží, odkud můžete podniknout cestu po areálu k rybníku, nebo na louku. Pohybovat se můžete volně po vyznačených cestách, a nastupovat můžete do osobního vlaku

podle potřeby (na zastávkách), do motorového vlaku pouze na nástupišti B – jinak pokud je ve vlaku volno (vždy s jízdenkou). Jízda motorovým vlakem je omezena na jednu jízdu – nutná je jízdenka vydaná u vstupu. Bohužel kapacita motoráku je malá, a aby se svezlo co nejvíce návštěvníků, je nutné toto pravidlo dodržovat. Pobyt je časově omezen pouze otevírací dobou. Příspěvek na železnici je dobrovolný. Není tu žádné pevné vstupné. Když se někdo zeptá, pak doporučují symbolický příspěvek 50 Kč na osobu, což je tak akorát na úhradu přímých nákladů spojených s provozem.

Foto: Jan Buchta



Se Všudybylkou z muzea do muzea



Na parní vláček jsme si počkali odpoledne s fotografickou kamerou u Březenského tunelu, vybudovaného v letech 2000-07. Tunel je dlouhý 1758 metrů a do provozu byl uveden 1. dubna 2007



Všudybka v čele zvláštního vlaku z Lužné do Chomutova přejíždí právě železniční most u Železné – od roku 1958 chráněnou technickou památkou. Bohužel bílá oblaka v pozadí neumožnila lepší expozici snímků

Ve středu 6. července měli zájemci opět po roce vzácnou možnost k návštěvě dvou míst, zasvěcených naší železnici. České dráhy, a.s. prostřednictvím svého Železničního muzea v Lužné u Rakovníka pořádaly ve spolupráci s Národním technickým muzeem v Praze oblíbenou akci „Parním vlakem z muzea do muzea“. Zvláštní vlak v čele s parní mašinkou 354.195 „Všudybylkou“ (Českomoravská-Kolben 1925) vyrazil krátce po půl dvanácté v čele (již) historických vozů řady Ba1 z Lužné do Chomutova. Po předložení jízdenky z parního vlaku měli cestující slevu ze vstupného jak v ČD ŽM, tak i v depozitáři NTM v Chomutově ve výši 20 procent.

Depozitář NTM, jehož brány se otevírají spíše sporadicky, má svým návštěvníkům rovněž co nabídnout. Jedná se o téměř

stovku kolejových vozidel od parní lokomotivy z roku 1870 po vozidla o více jak století mladší. K vidění je zde, mimo lokomotiv rozličných řad a trakcí, řada historických drezin, salonní, osobní a motorové vozy i jednotky, docela nedávno stažené z běžného provozu u ČD. Největším „tahákem“ zde ale stále zůstává (bohužel neprovozní) parní lokomotiva „Albatros“ 498.106, držitelka rychlostního rekordu našich parních lokomotiv ze srpna 1962 – 162 km/hod., kterou dosáhla nakušebním okruhu u Velimě.

Po prohlídce depozitáře se návštěvníci po třetí hodině odpolední vraceli se „Všudybylkou“ zpět do Lužné. Všem organizátorům patří naše opětovné poděkování za zdařilou akci.

Text a foto: A. K. Kýzl

Autora předchozího článku ještě doplňuje Lukáš Kubát, tiskový mluvčí Českých drah a připojuje fotografii této parní lokomotivy: „Hlavním lákadlem muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka jsou parní lokomotivy, kterých se ve sbírkách nachází více než třicet. Tyto stroje mapují vývoj parního provozu od přelomu 19. a 20. stol. až po konec parní traktace v druhé polovině 20. století. Kromě parních lokomotiv si návštěvníci prohlédnou také historické motoráčky, diesellové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spoustu dalších zajímavých exponátů potřebných pro drážní provoz.“

V železničním depozitáři Národního technického muzea v Chomutově je k vidění téměř stovka kolejových vozidel několika rozhodů a nejrůznějších typů – od parní lokomotivy z roku 1870 až po vozidla nových trakcí o celé

století novějších. K vidění jsou lokomotivy bývalých ČSD, salonní, osobní i motorové vozy, elektrické a motorové lokomotivy, historické dreziny, ale i vozidla teprve nedávno vyřazená z provozu u Českých drah. Největším lákadlem jsou parní lokomotivy – například rychlíkový „Albatros“ 498.106 s rekordní rychlostí 162 km/h, první poválečná lokomotiva 534.0301 nebo tramvajová parní lokomotiva „Gartenau“ vyrobená v Linci roku 1887.

Obě muzea jsou zajímavým tipem na výlet i v jiné dny, kdy nejede parní vlak. Muzeum Českých drah v Lužné je do konce letních prázdnin otevřené denně od 9:30 do 17 h, depozitář NTM v Chomutově má do 4. září otevřeno vždy od úterý do neděle od 10 do 17 h.

Více informací o muzeích najdete na jejich webových stránkách: www.cdnostalgie.cz a www.muzeum-chomutov.cz.



Mezinárodní regionální trať Děčín-Bad Schandau-Sebnitz-Dolní Poustevna-Rumburk je výborně dostupná pro české cestovatele i pravidelné cestující hlavně tím, že při průjezdu německým územím platí tranzitní doklady DUK i ČD a.s.

Kdo však chce vystupovat a nastupovat na německém území, řídí se zvláštním zlevněným mezinárodním tarifem, či jízdenkou Labe/Elbe. Německá akční měsíční jízdenka 9 euro již nese své plody – na německém území, nastupovalo plno Němců, v Sebnitz, kde bylo dříve nádraží dosti opuštěné, byl čilý ruch, naopak v Dolní Poustevně bylo tesknó. Rozlehlá bývalá výpravní budova

va již v majetku nedrážního subjektu je zcela omšelá a prázdná, před pár lety zde byla ještě výdejna jízdenek a nádražní hostinec. Před rekonstrukcí kolejiště v Poustevně stávalo plno rozložených vozů z polystyrenem, nyní pusto. V uzlové žst Mikulášovice dolní nádraží se

Stará garda odchází



Z krátkého setkání v redakci Obzoru dne 21. prosince 2021



Setkání dopisovatelů s kolektivem redakce Obzoru 4. června 2010 bylo zpestřeno „exkurzí“ ke kolejím Pražského Semmeringu. Snímek pochází od spodního viaduktu v pražských Hlubočepích



Archivní snímky ze setkání redakce Obzoru se svými dopisovateli dne 4. června 2010 ještě v redakčních prostorách v nové provozní budově žst. Praha hl. n.



Letošním Obzorem č. 13 se s čtenáři rozloučil kolektiv redakce, který se na vydávání těchto „nádražáckých“ novin podílel přes třicet let. Třicet let, týden co týden (později ve čtrnáctidenním intervalu) se redakce (obrazně řečeno) setkávala se svými čtenáři, aby byli informováni nejen o aktuálním dění na naší železnici, o jejích problémech a starostech, ale i o odborářské činnosti.

Za tu dlouhou dobu se toho, arci, na železnici událo mnoho. České dráhy podstoupily „atomizaci“ rozdrobením se na mnoho dceřiných společností, na našich kolejích se objevily první vlaky soukromých dopravců. A informace o všem tom dění, o snaze odborů prosazovat co nejlepší pracovní podmínky pro pracovníky, o tom všem přinášel Obzor pravidelně aktuální a objektivní informace. Zaplnit každý týden (i co každých čtrnáct dní) stránky novin aktuálními informacemi, to není rozhodně žádná

legrace. Je to stále nekončící práce, jedno vydání putuje ke čtenářům, ale to se již pilně připravuje vydání dalšího čísla.

Přejme proto čerstvým penzistům, paní Zdeňce Sládkové, Michaelu Marešovi i paní Marii Bártové, především pevné zdraví, pohodu a ať si užívají onen zasloužený odpočinek co možná po dlouhá léta. Novému vydavateli pak mnoho sil, elánu a úspěchů navazáním na mnohaletou práci končícího kolektivu redakce. Aby měl Obzor stále co svým čtenářům nabídnout.

Jsem rád, že jsem měl tu příležitost spolupracovat od února 2008 s redakcí Obzoru a poznat i jejím prostřednictvím osobně plno zajímavých lidí, fundovaných odborníků a železničářů – srdcařů. A při toulkách podél kolejí se setkávat s množstvím obyčejných, řadových pracovníků – nádražáků. Děkuji za spolupráci. Bylo mi potěšením.

Text a foto: A. K. Kýzl

SVÍTÁ TEPLICKÉMU NÁDRAŽÍ NA LEPŠÍ ČASY?

Konečně se zdá, že po téměř třiceti letech slibů a nerealizovaných plánů se dočká nádraží v Teplicích v Čechách generální opravy. Secesní budova teplického nádraží z roku 1871 vznikla přestavbou budovy původní z roku 1858. Ve své době tato honosná stavba (sídlo vedení společnosti Ústecko-teplické dráhy – ÚTD) patřila právem k nejkrásnějším nádražím v celém Rakousko-Uhersku. Jednalo se vpravdě o reprezentativní „bránu“ do lázeňského města, jemuž se v té době přezdívalo „Malá Paříž“.

Pravda, plánů a slibů na revitalizaci této památkově chráněné skvostné budovy jsme v uplynulých letech slyšeli již mnoho. Pohříchu téměř vždy v předvolebním období. Inu, jak je v kraji zvykem, slibem neurazíš. Budova se měla proměnit (mimo jiné) v obchodní a společenské centrum. Stávající podchod ke II. nástupišti měl být prodloužen a v prostoru severně od nádražní budovy měl být vybudován moderní terminál pro autobusy, přístupný právě tímto podchodem.

Jak potvrdil teplický primátor Hynek Hanza, dlouhou očekávaná rekonstrukce nádražní budovy se již (snad) odkládá nebude a měla by začít letos v červenci. První fáze bude zahrnovat opravu střechy, krovů, oken a fasády budovy za cca 236 mil. Kč. V návazné druhé etapě se bude pokračovat s opravami interiérů a okolních prostorů nádraží. Celková částka je odhadována na 954 mil. Kč. Do oprav se hodlá zapojit

i město Teplice, a to úpravou okolních ulic Na hrázi, Hrázní a části Vrchlického ulice. Dojde k opravám komunikací, chodníků, zastávkových zálivů pro MHD a počítá se rovněž se zakomponováním bezpečného provozu cyklistů vybudováním vyhrazených jízdních pruhů.



Secesní budova nádraží v Teplicích v Čechách je opravdu honosná stavba



Pohled na prostor před vstupem do nádražní haly



Výzdoba interiéru svědčí o tom, že nádraží v Teplicích v Čechách bylo svého času opravdu důstojnou „bránou“ do lázeňského města



Pohled na rozlehlou stavbu od východu. V pravé části (pohledem čelem k budově) sídlí po dlouhá léta pobočka České pošty

Text a foto: A. K. Kýzl

Na trati Děčín-Bad Schandau-Sebnitz-Dolní Poustevna-Rumburk



Budova dopravní Dolní Poustevna je v žalostném stavu, stav 14. června Os 5445 směr Rumburk



Křižování v rekonstruovaných Mikulášovicích dolní nádraží, 14. června v pravé poledne, čekání na takt



Žst Šluknov – pohled na jednotku Arrivy a nákladku dřeva z vlaku Os 5445 na Rumburk, 14. června odpoledne

formací vezla tato lokomotiva poslední parní osobní vlak do Dolní Poustevny 26.5.1979. Lokomotiva 524.1110 je dosud zachována, avšak neprovozní. V roce 1991 byla opravena a do roku 2001 byla provozní.

Text a foto: Martin Kubík