

ŽELEZNICE ÚZKOROZCHODKY

Text: Michal Málek, foto: jednotlivé spolky, autor

Úděl průmyslových dráček byl vždy jasně daný – práce, práce a zase práce. Sloužily ke svozu surovin ze špatně dostupných míst těžby, případně k přepravě polotovarů a hotových výrobků v rámci průmyslových závodů. Dnes (ty, co přežily) jsou opečovávány skupinkami dobrovolníků a místo těžkého nákladu vozí zvědavé výletníky a hledače dávných časů, které se už nikdy nevrátí.

PRŮMYSLOVÉ DRÁHY S NÁKLADEM ROMANTIKY

Pohledem do historie zjistíme, že průmyslové drážky vlastně stály u samotného zrodu železniční dopravy jako takové. Vozíky používané v anglických dolech se již koncem 18. století pohybovaly po kolejnicích, přidržovány ve své jízdní dráze okolky. Tedy pomocí principu, na kterém dodnes velká železniční doprava stojí. A proč velká? To proto, že rozchod mezi kolejnicemi se u normálních drah v Evropě ustálil na 1 435 milimetrů, zatímco u těch průmyslových se často vystačilo s méně než polovičním rozchodem, většinou 600 mm. Kromě znatelně menších nákladů na vybudování takové železnice i následnou údržbu tu byl i praktický aspekt. Traťové oblouky mohly mít výrazně menší poloměry, takže taková dráha nebyla příliš náročná na zábor místa. Soupravy měly nižší hmotnost nezatažující tolik infrastrukturu, která se i snadněji přizpůsobovala aktuálním potřebám provozu.

„Úzkostlivé“ budování

V dobách, kdy se ještě většina nákladů po silnici vozila koňskými povozy a nákladní auta byla spíše raritou budící rozruch, hrály úzkorozchodné drážky důležitou roli i u každé větší stavby. Na historických snímcích z dob mocnářství i první republiky dokumentujících výstavbu přístavů, tunelů či nových silnic jsou často k vidění křivě se klikatící úzké koleje s hadem vozíků naložených zeminou a malou parní lokomotivou v čele. Stejně soupravy se dlouho nacházely i v kamenolomech, cihelnách, dřevařských závodech, hutích atd.

Od padesátých let minulého století jim však začal postupně zvonit umíráček zvětšující masivní nástup automobilové dopravy. Ta sice vychází v porovnání se železnicí jako méně šetrná ke svému okolí, ale je také operativnější, levnější a – o čas a peníze jde vždy až na prvním místě.

Dřevěné drážky

Kromě těchto malých drážek s celkovou délkou často pod tisíc metrů existovaly na našem území také rozsáhlé dopravní systémy čítající i desítky kilometrů. Především na Slovensku byly pavučiny úzkorozchodných drah hojně využívány ke svozu vytěženého dřeva z horských dolin k pilám a stanicím normálně rozchodné železnice, odkud se kmeny lesních velikánů vydávaly dál do světa. Nutno podotknout, že obdobný rozsáhlejší dopravní systém fungoval i v Maďarsku, Rumunsku a na Podkarpatské Rusi. Do dnešních dní se u našich východních



Centrem Čiernohronskej železnice je stanice Čierny Balog.

sousedů zachovaly dvě z historického hlediska zásadní lesní železnice o rozchodu 760 mm. Kysucko-oravská lesní železnice poblíž Čadce, specifická svým systémem úvratí, a Čiernohronská. Ta se nachází ve Slovenském rudohoří asi 50 km východně od Banské Bystrice. V dobách své největší slávy se rozrostla do úctyhodné celkové délky 132 km. V letech 1953–55, kdy zde opakovaně udeřila kalamita, dokázala zdejší železnice přepravit až 300 000 m³ dřevní hmoty. Ani tato čísla však neodvrátila nástup moderní těžbařské techniky, která koncem roku 1982 drážku nadobro odstavila na vedlejší kolej. Jejím vymazání z povrchu zemského, které postihlo mnohé její kolegyně, se podařilo zabránit jen díky nezdolnému odhodlání nadšenců. Ti ji na poslední chvíli nechali zapsat do seznamu kulturních památek a záhy se pod hlavičkou různých zájmových organizací vrhli do postupné obnovy.

Na bedrech nadšených dobrovolníků stojí dodnes, ostatně jako i další dochované dráhy. Centrem celoročního nostalgického provozu pro veřejnost se stal Čierny Balog. Z něj jsou vypravovány vlaky do tří směrů. První a nejkratší

spojení existuje s 2 km vzdálenou Vydrovskou dolinou, kde je situován rozlehlý Lesnický skanzen. V dubnu 2012 byl nově zprovozněn 4 km dlouhý úsek do Dobroče. K raritám této trasy patří průjezd přes místní fotbalové hřiště vybudované v místě původní tratě. Vlak zde projíždí mezi travnatou plochou a diváckou tribunou. Třetí a nejdelší úsek (12 km) vede do Chvatimechu. Cestující si během jízdy užijí jak zdejší přírody orámované hlubokými lesy a loukami s pasoucími se ovci a skotem, tak průmyslových staveb, jakými jsou například Hronecké slévárny, pyšníci se prvenstvím ve výrobě litinového mostu (1810).

Kromě svezení se nostalgickým vláčkem je možné si zde objednat letní kurz strojevedoucího parní lokomotivy. Ti méně odvážní pak mohou vyzkoušet alespoň šlapací drezínu.

www.chz.sk

Arcibiskupská drážka

I na území Čech existovaly lesní železnice, byť ne v takové míře jako na sousedním Slovensku. K jedné z nich patří i Arcibiskupská lesní železnice v Rajnochovicích na úpatí Hostýnských





Letos by vlaky mladějovské drážky měly z dosavadní konečné stanice Nová Ves pokračovat do zastávky Josefka.

vrchů. Na popud olomouckého arcibiskupa dr. Theodoruse Kohna zde byl roku 1906 zahájen provoz na necelých 10 km dlouhé železnici o rozchodu 700 mm. Ta sloužila ke svážení vytěženého dřeva na parní pilu v Rajnochovicích. Provoz trval do roku 1921, kdy byl z důvodů špatného stavu svršku a častých vykolejení provoz ukončen, dráha zrušena a použitelný materiál včetně parní lokomotivy byl přemístěn na lesní železnici na Bílé.

Šamotová drážka

Hned několika nej se může pyšnit průmyslová drážka vedoucí z Mladějova na Moravě na Hřebeč, kde se do roku 1991 těžil lupek – surovina potřebná k výrobě žáruvzdorného šamotu. Kromě toho, že se jedná o nejdelší dochovanou průmyslovou drážku u nás (celkem 11 km), ohromí i sklonem tratě, který místy činí úctyhodných 30 ‰. Považována je též za naši

šel u výrobce zásadní rekonstrukci v podobě prodloužení kotle, dosazení stupňovitého roštu pro lepší spalování a podpůrného tendru na samostatné nápravě, což vozidlu navzdory větší délce zachovalo dobrou průjezdnost oblouky. Unikátní lokomotiva s číslem 1 se na zdejší náročné trati plně osvědčila, a tak k ní po 9 letech přibyla modernizovaná a výkonnější sestra s číslem 5. O kvalitách těchto lokomotiv asi nejlépe vypovídá fakt, že se je až do ukončení provozu v roce 1991 nepodařilo plnohodnotně nahradit, a to ani motorovou trakcí. I díky tomu se již během svého provozu staly magnetem pro železniční fandky.

Oficiální muzejní provoz, kterému předcházely potřebné opravy, byl zahájen v květnu 1998. Nejprve pod hlavičkou Muzea průmyslových železnic (se sídlem ve Zbýšově), dnes v režii občanských sdružení Průmyslové muzeum Mladějov a Mladějovská průmyslová dráha. Největším tahákem je samozřejmě jízda parním vlakem do zatím koncové stanice Nová Ves vzdálené 6 km, během které se kromě malebných výhledů do krajiny můžete těšit i na dobírání vody pro parní lokomotivu z lesní studánky. Letos v létě (ode dne vyhlášení) je navíc



Až do roku 2007 žila dráha jen na několika dochovaných fotografiích a v povědomí historiků. Občanské sdružení Společnost pro obnovu Rajnochovické lesní železnice se od té doby snaží zdejší dráhu alespoň v určitém rozsahu obnovit. Dnes je z části postaveno depo a stanice v areálu budoucího muzea a na postupně budovaných kolejích o rozchodu 600 mm se můžou zájemci svážet vláčky taženými motorovými lokomotivami BN30U a BND30. Termíny jízdy, brigád a aktuální informace můžete najít na stránkách www.facebook.com/rajnochovicka, které jsou přístupné i neregistrovaným odpíračům sociálních sítí.

www.rlz.bilysklep.cz

nejkrásnější průmyslovou dráhu, což při osobní návštěvě jen těžko popřete.

Lupek se zde společně s uhlím těžil od 19. století a jeho přeprava byla zpočátku řešena koňskými povozy a od roku 1902 částečně i lanovkou. Na drážce s rozchodem 600 mm začal plnohodnotný provoz v roce 1920. V té době sem také dorazil pro zdejší provoz zcela zásadní artefakt – trojspřežní lokomotiva vycházející z typu RIIIc z linecké lokomotivky Krauss. Stroj původně určený pro vojenské polní dráhy pro-



Chlouba kolínské řepařky – lokomotiva BS 80.

plánováno prodloužit vybrané vlaky z Nové Vsi až do zastávky Josefka.

Za návštěvu stojí i samotný areál šamotky, kde je po příjezdu zpět z Nové Vsi pořádána prohlídka zdejší expozice železniční, silniční, stavební a zemědělské techniky. Jeden z největších taháků představuje nově zprovozněný lanový bagr Škoda D 500.

www.mladejov.cz

Řepařská drážka

Sladký úděl, dalo by se říci, měly řepařské drážky v Polabí svážející tuto plodinu ze zdejších úrodných polí na zpracování do cuk-

rovarů. Nacházely se v Kopidlně, Křinci, Dymokurech, Liběvsi, Vlkavě a Kolíně. Zatímco z většiny z nich dnes zbylo jen pár fragmentů (v Dymokurech v lese za nádražím jde například o lesní cestu s dochovaným propustkem), v Kolíně se díky partě místních nadšenců podařilo v podstatné části původní trasy obnovit historický provoz. Kolínská řepařská drážka patřila k nejstarším – byla postavena v roce 1894. Celková délka činila něco přes 11 km a provoz tu zajišťovaly parní stroje a posléze motorové lokomotivy B 600/70 a BN 60. Řepa se svážela z oblastí Ovčár, Býchor a Jestřabí Lhoty do kolínského cukrovaru, který stál v místě dnešní elektrárny mezi hlavním železničním nádražím a zastávkou Zálabí.

Obnově provozu se od roku 2000 věnuje Klub pro obnovu Kolínské řepařské drážky. Po sedmi letech došlo k zahájení provozu na postupně dokončované trase Kolín-Sendražice – Býchory, kam koleje o rozchodu 600 mm doputovaly začátkem tohoto roku. Na zelené louce (či přesněji poli) vyrostlo hned za Kolínem zázemí – novostavba nádražní budovy, jejíž součástí je i expozice historie přepravy řepy v Polabí. Nechybí depo s dílenským vybavením pro renovaci a údržbu všech exponátů, stejně jako dětské hřiště či stylové občerstvení ve vyřazeném vagonu. Asi největším lákadlem je provozní parní lokomotiva BS 80, které střídavě sekunduje motorová BNE 50. Z konečné stanice Býchory můžete ve vybraných termínech pokračovat silničním vláčkem do areálu Vigvam. Ač zde cílí spíše na milovníky koní a gastronomie, železniční fanda tu najde originální libůstku: možnost ubytování ve vyřazených lůžkových vozech řady WLABee⁸²⁴, nasazených dříve na spojích do Moskvy.

<http://zeleznicka.bloudil.cz>

Ruce k dílu

Patříte k lidem z kanceláří, kteří o dovolené dávají své tělesné schránce co proto? Nebaví vás už válení u moře a rádi byste o dovolené zažili něco netradičního? Nebo prostě jen sdílíte nadšení pro záchranu technických památek? Pak průmyslové drážky mohou být jedním z řešení. Kromě svezení se vláčkem totiž většina spolků nabízí (a hlavně uvítá) možnost zapojit se do brigád, během kterých se obnovují nové úseky či udržují ty již zprovozněné. Od zájemců se požaduje pouze dovršení věku 15 let, pracovní oděv a nadšení pro správnou věc. Na webových stránkách jednotlivých dráhek najdete potřebné informace a kontakty.



V osadě Kateřina je deponována i lokomotiva Deutz (na snímku vlevo) určená původně k vozbě „dálkových“ vlaků, které čítaly až 18 vozíků.

Keramická drážka

Pomineme-li malý okruh v Lužné u Rakovníka, kde se k radosti dětských návštěvníků prohání parní lokomotiva Krauss XXVII bt z kladenské Poldovky, nezbývá než naše úzkorozchodné putování zakončit až u Ašského výběžku, jmenovitě v osadě Hájek. Zde se kromě železniční stanice Nový Drahov, pojmenované po vedlejší obci, nacházejí dva zajímavé turistické cíle. Tím prvním je přírodní rezervace SOOS známá výskytem aktivních mofet (neboli bahenních sopek) a množstvím vzácné květeny. Tím druhým, jak asi tušíte, musí být úzkorozchodná drážka o obligátním rozchodu 600 mm, svážející z místních nalezišť vildštejnské jíly. Ty jsou jednou z hlavních surovin pro výrobu keramického zboží.

Kromě okolní krajiny, která především v blízkosti rezervace SOOS dodává drážce až magickou atmosféru, vyniká trať hlavně tím, že je – byť již v omezené míře – stále provozní! Především v místě těžby plněm kluzkého jílu představuje vlak stále nenahraditelný dopravní prostředek. Trať vede z lomu u obce Nová Ves do sušáren a dílen Kateřina, kde se rozděluje směrem na Hájek

a Vonšov. Zde se nachází rozsáhlý komplex na zpracování vytěženého jílu.

Od roku 2012 se díky nadšencům ze spolku CS IMC (fungujícího při Iron Monument Clubu Plzeň) a vstřícnosti vlastníka drážky LB Minerals podařilo spustit turistický provoz v úseku Hájek – Kateřina. Návštěvníci mohou díky stylovým důlním vozíkům pro dopravu horníků na vlastní kůži pocítit tu správnou industriální atmosféru. Jezdí se pouze ve vyhlášených termínech a pro velký zájem se větším skupinám doporučuje provést rezervaci.

www.csimc.net/soos.php

Další muzejní expozice

Tento text si neklade za cíl úplný výčet všech průmyslových železnic. Přesto by zde ještě mělo být zmíněno Zbýšovské Muzeum průmyslových drah, kde se rodí unikátní projekt přestavby původně normálně rozchodné uhelné vlečky mezi Babicemi u Brna a Zbýšovem na muzejní úzkorozchodku (600 mm). Do budoucna chtějí zdejší nadšenci dráhu protáhnout až k nádraží Zastávka u Brna. V současné době je již část drážky ve vybraných termínech zprovozněna a společně s bohatou sbírkou vozidel zpřístupněna veřejnosti. Více na www.mpz.cz.

Své místo si průmyslové úzkorozchodky našly například i v Solvayových lomech. Jde o technický skanzen v bývalém vápencovém dole Paraple v Českém krasu, na cestě mezi Sv. Janem pod Skalou a Karlštejnem. Celkem zde disponují 25 lokomotivami a důlní vláček vás svezí na zhruba 1 km dráhy. Podrobnější informace získáte na www.solvayovylomy.cz.

Neméně dobrodružné pak může být i pátrání po zbytcích zrušených tratí. Cukrovarská drážka v Dymokurech už zmíněna byla. Stopy po nedávno snesené drážce lze najít například v jihočeské Zlivi. O tomto způsobu železničních dobrodružství ale více zase někdy jindy. ■

