MUZEUM PRŮMYSLOVÝCH ŽELEZNIC

&

ÚZKOROZCHODNÁ ŽELEZNICE

ZASTÁVKA U BRNA – ZBÝŠOV

Jihomoravský kraj

Česká republika

Mikroregion Kahan
Hutní Osada 14
664 84 Zastávka
IČO: 71214038

www.mikroregionkahan.cz
manazer@mikroregionkahan.cz

Muzeum průmyslových železnic
Masarykova 248
664 11 Zbýšov
IČO: 494 584 85
tel.: +420 606 832 394

www.mpz.cz mpz@mpz.cz

1. Úvod

1.1.Historie Rosicko – Oslavanského uhelného revíru

Revír se může pyšnit bohatou historií těžby, zpracování a dopravy uhlí, sahající až do 18. století. Rosicko-oslavanská pánev patřila k nejstarším a nejmenším černouhelným pánvím na území České republiky. Nachází se asi dvacet kilometrů západně od Brna a zasahuje obce Zastávka (dříve Boží Požehnání), Rosice, Babice, Zbýšov, Padochov a Oslavany. První zpráva o nálezu uhlí na Moravě je z roku 1753. V Oslavanech se započalo s těžbou kolem roku 1755. Až do roku 1783 se černé uhlí na Moravě těžilo jedině na oslavanském panství. Na rosickém panství u Zastávky se začalo těžit v roce 1788, i když první písemný záznam o nálezu uhlí v této části je z 23. září 1769. Těžila se zde také kamencová břidlice. Místní uhlí se plně kvalitou vyrovnalo nejlepším druhům uhlí těženého v cizině. Nález uhlí na Rosicko - Oslavansku měl význam pro rozvoj brněnského průmyslu, ale i samotného města Brna i Vídně. Přelom 19. a 20.stol. lze nazvat zlatým obdobím revíru. Dochází k modernizaci, zvyšuje se těžba (na některých dolech až na pětinásobek), staví se ocelové těžní věže (do té doby dřevěné), zavádí se umělé větrání, zdokonaluje se důlní technologie i doprava na povrchu. Veškerá těžba byla pak dodávána do nové oslavanské elektrárny, která se stala první velkokapacitní elektrárnou v českých zemích. Nárůst roční těžby kulminoval v roce 1963, kdy bylo vytěženo 751 668 tun černého uhlí. V průběhu sedmdesátých let byla těžba centralizována na nově zbudovaný důl Jindřich II ve Zbýšově, který se stal nejhlubším černouhelným dolem v České republice a podílí se na prvenství ve Střední Evropě. Těžilo se v něm v hloubce 1428,4 metrů, dosažitelná dopravní hloubka byla až 1550 metrů. Po centralizaci těžby sloužily ostatní doly jako vtažné a výdušné jámy a k odčerpávání vody. V roce 1992 byly provozy na všech dolech zastaveny, těžní věže demontovány, šachty zasypány. Zůstaly jen zděná těžní věže dolu Jindřich II (z roku 1965) – kvůli umístění GSM a Wi-fi vysílačů, a ocelová nýtovaná věž dolu Simson z roku 1902 (r. 1987 prohlášena za technickou památku).

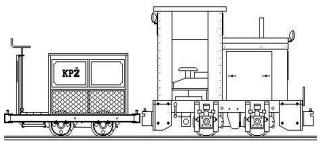
1.2. Expozice hornictví a energetiky v Oslavanech

Výstavba elektrárny probíhala v letech 1911 - 1913 firmou AEG. Oficiálně byl provoz elektrárny zahájena 1. dubna 1913. Elektrický proud se pomocí dvojitého vedení o 44 tisíc voltů (v té době nejvyšší napětí v Rakousko-Uhersku) transportoval k odběratelům v Brně a okolí. Z důvodu útlumu a zastavení dodávek uhlí z rosicko-oslavanského revíru byla 30. května 1993 oslavanská elektrárna zastavena. Historii elektrárny je věnována část expozice hornictví a energetiky v oslavanském zámku, kam byl přenesen např. velín elektrárny upravený tak, že dokáže simulovat její chod. Najdeme zde historické telefony a fungující telefonní ústřednu, model elektrifikace Brněnského okresu a bohatou fotodokumentaci. Muzeum průmyslových železnic zapůjčilo do expozice také svoji důlní motorovou lokomotivu a osobní vozy pro přepravu horníků. Cílem Vlastivědného spolku Rosicko-Oslavanska je zejména vybudovat stálou expozici, zahrnující historii regionu, hornictví a energetiky. Expozice byla otevřena 26. 4. 2001 v jižním křídle zámku v Oslavanech. Renesanční zámek vznikl přestavbou kláštera cisterciaček (nejstaršího toho řádu na Moravě) založeného kolem roku 1225. Součástí komplexu je raně gotický kostel Panny Marie přestavěný na zámeckou kapli. Expozice a zámek jsou veřejnosti otevřeny o víkendech nebo po domluvě v Kulturním a informačním středisku (www.mesto-oslavany.cz kic.oslavany@post.cz +420 604 108 641)

1.3. Výstavba Muzea průmyslových železnic v lokalitě Zastávka – Babice - Zbýšov

Původní vlečka pro přepravu uhlí od dolů z okolí Zbýšova do Zastávky u Brna byla postavena roku 1862. Dnes, po útlumu a zastavení těžby v celém revíru ji lze využít ve prospěch rozvoje turistiky v regionu. Muzeum průmyslových železnic má díky své praxi v oboru od roku 1991 dostatek vhodných vozidel, techniky, personálu i know-how pro úspěšnost projektu. Muzeum dále vlastní zmíněnou dráhu-vlečku a přilehlé pozemky včetně bývalého vlečkového kolejiště dolu Jindřich II., kde je nově postavena i krytá hala na exponáty. Dráhu je ale nejprve nutno přerozchodovat z normálního (1435mm) na úzký (600mm) rozchod odpovídající rozchodu mu - zejních vozidel. Ve stanici ČD Zastávka u Brna je nutno vyřešit nástupní propojení tratí obou rozchodů. Druhý konec dráhy by bylo vhodné prodloužit po existujícím tělese směrem ke Zbýšovu, případně až k bývalému dolu Simson. Tento důl s památkově chráněnou těžní věží je možné využít pro zřízení muzea hornictví. Výsledkem by byla muzejní a výletní úzkorozchodná železnice, vedoucí od nádraží státní dráhy v Zastávce a silnice II. třídy (přímé spojení na dálnici D1 a Brno)k muzeu kolejové dopravy a expozici hornictví. Předkládaný záměr naznačuje cíle Muzea průmyslových železnic a svazku obcí Mikroregion kahan. Jedná se především o prezentaci úzkorozchodné železnice jako typického dopravního prostředku minulého století v hornictví a průmyslu vůbec. Lokomotivy různých trakcí zde budou prezentovány na osobních i nákladních vlacích ve svém přirozeném prostředí. Pravidelné osobní vlaky v turistické sezóně výrazně podporují návštěvnost nejen statické expozice, ale i všech doplňkových služeb v okolí a jsou tedy zdrojem příjmů pro další rozvoj celého regionu. O víkendech se předpokládá nasazení parní lokomotivy, výletních vozů a vozu na přepravu jízdních kol. Pro zájemce (školní výlety, firemní akce, turistické spolky) je možno na objednávku vypravit i nákladní či jiné vlaky se speciálním programem (pro fotografování, filmování atd.)

2. Muzeum průmyslových železnic (MPŽ)



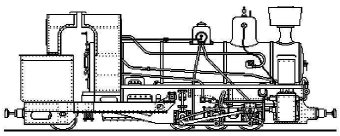
2.1. Historie MPŽ 1991-1995 (Brno a okolí)

Nápad založit občanské sdružení a postavit krátkou předváděcí trať pro provoz vozidel o rozchodu 600mm vznikl v létě 1991 na Vychylovce, jedné ze slovenských muzejních lesních železnic, kde členové MPŽ působili již cca 10 let předtím. V Českých zemích takové železnice již desítky let neexistovaly a zvláštní poezie jejich provozu zůstávala utajena široké i odborné veřejnosti. Vozidla úzkých rozchodů mnohdy připomínají model či hračku, přesto však jde o plnohodnotné stroje, konají mnohdy desítky let těžkou službu v lomech, dolech, cihelnách, hutích a jiných provozech (těžkého) průmyslu, tedy vesměs objektech veřejně nepřístupných. Na strojích technicky jednoduchých a provozně nenáročných je krásně vidět princip jejich funkce a vzhledem k jejich rozměrům mají provoz méně finančně náročný, takže jej lze zajišťovat i v poměrně neziskovém sektoru.

Muzeum průmyslových železnic vzniklo zaregistrováním na Ministerstvu vnitra dne 20.12.1991, ještě s oficiálním názvem *Klub průmyslových železnic* (*KPŽ*). Ihned poté byly odkoupeny a do Brna přivezeny první dvě motorové lokomotivy BN 30 (ČKD 1953) a BN 30R (ČKD 1961) ze zrušené dráhy na svoz rašeliny v Hoře Svatého Šebestiána na Chomutovsku. Tehdejším cílem *KPŽ* bylo předvádět zájemcům sbírku asi šesti lokomotiv a patnácti vozů na trati o délce cca 200 metrů. Uvedená dráha byla postavena v letech 1991 - 1994 na pozemku jednoho ze zakládajících členů spolku. Pozemek se nacházel ve značném svahu a navíc šlo o zahradu v zahrádkářské kolonii. Móda zahradních železnic k nám teprve měla ze zahraničí asi za 10 let přijít, takže byla realizace stavby v očích všech sousedů posuzována jako značná pošetilost. Tyto okolnosti poněkud omezovaly provoz na dráze, ale celé čtyři roky tento malý areál sloužil k naprosté spokojenosti členů muzea i odborné veřejnosti. V letech 1993 a 1994 zde probíhala setkání, kterých se vždy účastnilo přes 50 příznivců úzkorozchodných vozidel. Vzhledem ke slabé publicitě je toto číslo dosti vysoké. To musíme přičíst i skutečnosti, že na začátku devadesátých let šlo o muzejní aktivitu v České republice zcela ojedinělou. Zkušenosti ze stavby a provozu prvních tří motorových lokomotiv v Brně - Černovicích však považují členové *KPŽ* za dobrý odrazový můstek k utváření větší sbírky ve vhodnějším prostředí.

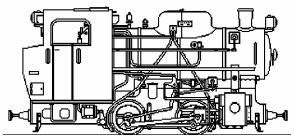
V roce 1992 se *KPŽ* zajímal na Úřadě hlavního architekta města Brna o možnosti stavby výletní dráhy a vytvoření stálé expozice úzkorozchodných vozidel v Brně nebo okolí. Ve vybraných lokalitách by jistě šlo o vítaný doplněk rekreační oblasti. Jeho realizace ale byla pro město i *KPŽ* obtížná a v žádné z rekreačních zón se dodnes nic podobného neobjevilo. Nejvíce nadějný pak byl projekt kratší dráhy v areálu bývalé panelárny v Brně - Bohunicích. Uvedený objekt mělo převzít pro sbírku automobilů a letadel brněnské Technické muzeum, tehdy hledající nové prostory náhradou za objekt kláštera v centru města na Josefské ulici. Jako doplněk a dopravní prostředek zde mohla sloužit úzkorozchodná železnice. Byla zpracována část technické dokumentace ke stavbě dráhy. Ale vinou právních nejasností týkajících se objektu panelárny se Technické muzeum rozhodlo využívat jiné objekty bývalé Tesly v Králově Poli a z plánované spolupráce nakonec sešlo.

Tehdy *KPŽ* vlastnil 10 lokomotiv a 30 vozů, což vyžadovalo větší prostor. Roku 1993 se vyskytla možnost stavby dráhy a zázemí v Drásově u Tišnova. Majitel pozemku vlastnil také několik úzkorozchodných vozidel a navrhl členům *KPŽ* vytvořit společnou sbírku. Ale sladit zájmy majitele pozemku a *MPŽ* se příliš nedařilo. Navíc už měl spolek vyšší cíle, které se na soukromé zahradě bez možnosti dalšího rozšíření již nemohly realizovat. Areál posloužil jen jako dočasný depozitář některých vozidel a náhradních dílů. Jelikož se změnily cíle *KPŽ*, zvýšil se počet exponátů i členská základna, byla provedena změna stanov organizace i její oficiální název. Dne 1. 3. 1994 došlo k přeregistraci na *Muzeum průmyslových železnic Brno* (*MPŽ*).



2.2. Historie MPŽ 1995 – 2004 (Mladějovská dráha)

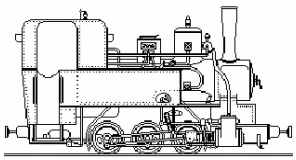
Roku 1995 zástupci *MPŽ* uzavřeli dohodu s Moravskými šamotovými a lupkovými závody (MŠLZ) o pronájmu nepoužívané průmyslové dráhy Mladějov - Hřebeč (postavené roku 1918) včetně všech vozidel na dobu 10 let - do roku 2005. Po nutných opravách dráhy, vozidel a stavbě osobních vozů byl roku 1998 zahájen muzejní provoz. Během působení *MPŽ* v Mladějově byly opraveny 3 parní a 6 motorových lokomotiv, bylo nově postaveno 7 osobních vozů a 1 původní (z roku 1930) kompletně opraven. Členové a příznivci *MPŽ* na bezplatných brigádách (většinou prací na pronajatém, nikoli vlastním majetku) provedli generální opravu cca 3 km železniční tratě a zbývajících 7 km opravili do provozuschopného stavu. Provoz historických vlaků pro veřejnost v letech 1998-2004 ukázal, že taková živá technická památka přitáhne tisíce návštěvníků ročně i do jinak dosti odlehlé lokality. V průběhu toho období byly však bývalé MŠLZ privatizovány. Bohužel nový majitel areálu v Mladějově neměl pro aktivity *MPŽ* pochopení a po roce 2005 odmítl prodloužit nájemní smlouvy. Tím aktivity *MPŽ* v Mladějově skončily a členové hledali nové definitivní působiště, kam by následně převezli sbírky svých vozidel.



2.3. Historie MPŽ od roku 2005 do současnosti (dráha Zastávka u Brna – Zbýšov)

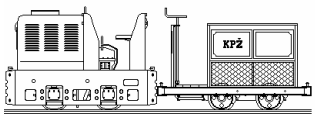
Jednou z možností umístění muzea a provozování předváděcí dráhy byla zrušená vlečka ze železniční stanice ČD Zastávka u Brna do bývalých dolů u města Zbýšova. Začátkem roku 2005 vstoupili zástupci *MPŽ* v jednání s představiteli samospráv obcí sdružených do svazku mikroregion Kahan a představili jim svůj projekt vybudování muzea a přerozchodování tratě. Bylo zjištěno, že projekt nekoliduje s žádnými dokumenty (územní plán) ani jinými záměry obcí a projektu byla přislíbena podpora. Poté koupil spolek *MPŽ* díky vstřícnému přístupu firmy Kepák group za symbolickou částku železniční vlečku Zastávka u Brna ČD - Zbýšov, důl Jindřich II. a tamtéž si pronajal haly, do kterých začal převážet exponáty z minulého působiště. Některé (důlní lokomotiva a vozy) byly převezeny rovnou do zámku v Oslavanech, kde dotvářejí tamější expozici hornictví a energetiky Vlastivědného spolku Rosicko – Oslavanska (www.rosicko-oslavansko.cz)

2.3.1. – rok 2005



V průběhu roku byla ještě dokoupena část bývalého vlečkového kolejiště u dolu Jindřich II. včetně strážního domku, který bude po rekonstrukci sloužit jako nádražní budova. Tím dráha získala jasný a logický začátek a konec. Současně probíhala projekční a dokumentační činnost. Zpracoval se projekt kolejiště budoucího nádraží, architektonická studie proveditelnosti, rozočet oprav a návrhy provozování tratě. V létě 2005 probíhaly přepravy desítek exponátů včetně nejtěžších parních lokomotiv do depozitářů do Zbýšova, což bylo logisticky i finančně dosti náročné. Koncem roku už se konaly brigády (úklid, příprava na demontáž normálněrozchodného vlečkového kolejiště a výtisk použitelného spojovacího materiálu, čištění pozemků od náletových dřevin). Nejdůležitější akcí byl jeden z posledních převozů po dráze ještě na normálním rozchodu, kdy byly přivezeny po vlastní ose nákladní a dílenský vůz vyřazené ze stavu ČD a jejich skříně po vyvázání náprav použity jako provizorní, ale plnohodnotné (kryté, uzamykatelné) sklady, dílna a depo pro první úzkorozchodná vozidla. Ihned poté začala demontáž normálněrozchodných kolejí a přestavba nádraží ve Zbýšově.

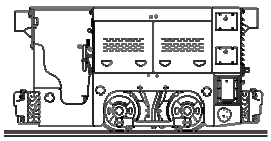
2.3.2. – rok 2006



Roku 2006 se zrušilo normálněrozchodné vlečkové kolejiště dolu Jindřich II. ve Zbýšově a po terénních úpravách započala pokládka kolejí úzkého rozchodu na nádraží MPŽ tamtéž. S tím souvisela generální oprava železničního přejezdu silnice Zbýšov - část Sička - Babice - Zastávka. Oprava byla spojena s přerozchodováním už na 600 mm. Jelikož byla silnice přejezdu i v okolí již ve velmi špatném stavu, opravu jistě kvitovali s povděkem nejen místní obyvatelé. Uskutečnila se za finanční podpory Jihomoravského kraje, za logistické a technické podpory přilehlých měst, obcí, Českých drah, společností Kepák group a Kordis - IDS JMK. Shodou okolností ve stejné době - 16.-17.9. 2006 - také probíhala první veřejná prezentace sbírek *MPŽ* v Zastávce při oslavách výročí 150 let železniční tratě Brno - Zastávka. Představila se zde některá z vozidel, kterými se budou moci návštěvníci muzea svézt po rekonstrukci v celé délce tratě Zastávka – Zbýšov. (Motorová lokomotiva BN 15R (ČKD1971) a osobní vozy vlastní stavby z let 1993 a 1999) Zájem o svezení na krátké předváděcí trati v centru oslav poblíž nádraží ČD v Zastávce u Brna byl značný mezi dětmi i dospělými, kteří neskrývali přání, aby vlaky MPŽ jezdily co nejdříve v celé trase do Zbýšova. Široká i odborná veřejnost zde byla detailně seznámena se záměry Muzea v této lokalitě i s budoucím provozem úzkorozchodné železnice. Byla zde představena i nová architektonická studie areálu muzea. Pro nasazenou lokomotivu i vozy to byly po několika letech nuceného odstavení první kilometry najeté po krátké předváděcí dráze, vše proběhlo však zcela bez poruch a problémů.

Po této prezentaci se vozidla stěhovala rovnou na nové nádraží ve Zbýšově, kde byly předtím položeny první metry úzkorozchodných kolejí vycházející z provizorního depa motorových lokomotiv - ze skříně normálněrozchodného nákladního vozu. Do konce roku byl ještě přejezd kolejově spojen s nádražím a položeny první 4 výhybky a několik desítek metrů kolejí.

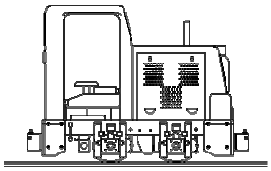
2.3.3. – rok 2007



Roku 2007 byla dokončena první etapa stavby nádraží *MPŽ* Zbýšov, včetně provizorního depa pro malé motorové lokomotivy a položení sedmi vyhýbek, přechodů pro pěší a cca 250 metrů kolejí. Díky podpoře Skupiny ČEZ byla postavena krytá tříkolejná hala pro provozuschopná vystavovatelná vozidla a budoucí dvojrozměrnou expozici Byla vyasfaltována vjezdová cesta do muzea současně s celkovou opravou okolního chodníku a silnice. Byla realizována stavba elektrické přípojky, což znamenalo nemuset konečně kvůli sebemenší práci s ručním nářadím startovat výkonný, ale nehospodárný dieselagregát. To umožnilo postupnou elektrifikaci celého areálu (osvětlení, ostraha, bezpečnostní systémy).

Co se týče oprav vozidel tak byla dokončena oprava lokomotivy BN30 (ČKD 1953), generální oprava elektrické lokomotivy Siemens z roku 1908 a co je pro většinu návštěvníků nejpodstatnější - proběhlo zprovoznění a tlaková zkouška parní lokomotivy BS80 (ČKD 1951) po tříletém nuceném odstavení z provozu opět naprosto bez problémů a tak mohla proběhnout prezentace výsledků činnosti muzea v prvních dvou „dnech otevřených dveří" (v srpnu a září 2007) včetně provozu parní lokomotivy v čele historických vlaků po tehdy přerozchodované části tratě.Obou akcí se zúčastnilo přes 800 návštěvníků.

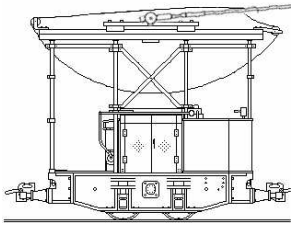
2.3.4. – rok 2008



10. 5 2008 proběhlo za účasti široké veřejnosti, starostů okolních obcí, zástupců kraje, sponzorů i dalších pozvaných hostí slavnostní zahájení první sezóny Muzeu průmyslových železnic s výstavou historických parních, motorových, a elektrických lokomotiv a vozů ze sbírek muzea a s prezentačními jízdami vlaků po stanici a části (cca 300m) zrekonstruované trati směr Zastávka u Brna.Vlaky byly vedeny parní lokomotivou typu BS80 z roku 1951 ze sbírek Národního technického muzea, kterou MPŽ provozuje. Rekonstrukce tratě s přerozchodováním byla v té době hotova ze Zbýšova na most v km 2,444. Spojení Zbýšova se Zastávkou zatím zajišťovaly autobusy, mimo normálních linek IDS JMK i zvláštní spoje vedené historickým autobusem Robur. Od května do září 2008 se Dnů otevřených dveří konalo 7. Kromě akcí pro veřejnost proběhlo i několik jízd pro školy a různé zájmové spolky. Celkem do rodícího se muzea zavítalo více než 3 000 návštěvníků. Stále větší zájem budil letní vůz tramvajového typu z roku 2002 spolu s elektrickou lokomotivou Siemens, pro změnu již z roku 1908. Věkový rozdíl obou vozidel není vůbec na první pohled patrný. Jelikož je zatím nereálné elektrifikovat část tratě, bude nutná stavba zdrojového vozu, aby se mohla čerstvě opravená lokomotiva předvést návštěvníkům v chodu. To bude v roce 2009 realizováno díky podpoře výrobce lokomotivy – firmy Siemens. V srpnu 2008 proběhla tradiční týdenní bezplatná

brigáda na opravě trati, takže se začalo jezdit ze Zbýšova až na nejvyšší bod tratě – horizont kopce nad Babicemi. V září 2008 se dalších 400 metrů tratě připravilo na přerozchodování, a tak dosáhne provozovaná délka dráhy prvního kilometru. Na rok 2009 jsou již plánovány práce na začátku Babic, které tak budou opět kolejově propojeny se Zbýšovem.

V dubnu 2008 sbírku MPŽ obohatila další lokomotiva O&K předválečného typu MD2, v létě zase několik nákladních výklopných vozů. Bylo přerozchodováno a natřeno několik důlních vozů původně z dolu Jindřich II., opravou interiéru a laku prošly i některé osobní vozy. Započaly práce na renovaci lokomotiv BNE25, BNE50, BN30 a dokončila se generální oprava lokomotivy BN 30U - vzácného přechodového typu mezi typy BN30 a BN30 R z roku 1959. Byla zprovozněna vodní přípojka – prozatím jen z šachty u trati, což ale vyřešilo aspoň zásobování parní lokomotivy, kvůli němuž již nemuseli vyjíždět dobrovolní hasiči z okolí jako v předešlém roce. Krytá hala na exponáty se rozrostla o boční přístřešek pro dlouhé osobní vozy.



2.3.5. – rok 2009

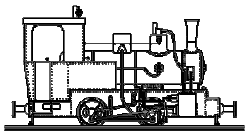
Jaro 2009 bylo věnováno drobnějším opravám osobních vozů včetně několik let v osobní dopravě nepoužívaného vozu Vtr/u, proběhla oprava mostku chodníku před branou do muzea, pracovalo se na soustavném prodlužování odstavných kolejí na nádraží MPŽ (tomu byla věnována i tradiční letní týdenní brigáda). Mělo to svůj důvod, protože do 1.5.2009 musely být vyklizeny všechny pronajaté haly v areálu bývalého dolu Zbýšov, kde byly dosud depozitáře muzea. Všechny budovy kromě těžní věže byly postupně majitelem bourány a pláň srovnávána pro pozdější stavbu solární elektrárny. Vše, co bylo v depozitářích, bylo postupně převezeno na areál MPŽ, vozidla před renovací (převážně celokovové nákladní vozy) byla uskladněna pod širým nebem, některé i dočasně mimo koleje (protože na umístění takového množství vozů ve Zbýšově zatím dost kolejí není). Ale všechny opravené lokomotivy, vozy, motory a jiné náhradní díly byly umístěny do stávajícího skladu a hlavně nově na dvojnásobek prodloužené kryté střežené haly. Její dostavba, prodloužení tří kolejí a stěhování exponátů bylo velmi hektické a čas neúprosný.

V měsíci květnu byly dohotoveny poslední úpravy v hale a 30.5.2009 mohla prvními jízdami pro veřejnost započít další sezóna MPŽ. Dnů otevřených dveří bylo opět sedm, ten poslední opět spojen „Dnem železnice“ v celé ČR a „Hornickým dnem“ v Zastávce u Brna, kam přijel historický parní vlak ČD a kde byl připraven bohatý doprovodný program (historie hornictví, ukázka tradičních řemesel…) včetně zvláštní autobusové linky zdarma spojující Zastávku se Zbýšovem v půlhodinovém intervalu. Parní ani motorové lokomotivy se nezastavily a všechny vozy jezdily celý den plné. 26.9.2009 se v Muzeu průmyslových železnic vystřídalo dosud rekordních 1 800 návštěvníků. Celkově do muzea roku 2009 zavítalo cca 4 700 návštěvníků. Zcela přesně to vyčíslit nelze, neboť v tomto roce (stejně jako v předcházejících dvou letech) se vstupné nevybíralo, respektive bylo dobrovolné. To bylo možné jen díky rozsáhlé podpoře Jihomoravského kraje, měst a obcí ze svazku Mikroregion Kahan a sponzorům jako Siemens nebo ČEZ.

Jezdilo se opět na nejvyšší bod trati nad Babicemi, ačkoli přerozchodování tratě pokročilo již na začátek obce, protože vyhýbna Babice má stát až na konci obce a do té doby nebude možné na konci trati objíždět soupravu, aby byla lokomotiva vždy v čele vlaku. Ten tak táhne vždy ze Zbýšova lokomotiva parní, zpět pak motorová. MPŽ však dosud nemělo vhodnou motorovou lokomotivu, která by vlak pěti vozů se sto lidmi mohla vozit z Babic do kopce se sklonem cca 30 %o. Všechny zatím provozuschopné motorové lokomotivy jsou příliš slabé (max.30 ks) a lehké (max 5,5t).Tyto opravdu parní lokomotivu BS80 (80ks, 13t) nahradit nemohou, což je i s přihlédnutím k jejich stáří (až 70 let) diskvalifikuje z vozby těžších vlaků na sklonově velmi náročné trati. Silnější moderní lokomotiva se proto hodila i z provozních důvodů, předešlo se tak riziku nadměrného opotřebování nebo poškození historicky mnohem cennějších exponátů. Výkonnější BNE50 a BN60 jsou teprve v renovaci a tak byla díky vstřícnému přístupu firmy Železárny Veselí za cenu šrotu zakoupena moderní lokomotiva DH 120 (120 ks, 12t) vyrobená v Poldi Kladno roku 1989 a provozovaná pak v železárnách v Hrádku u Rokycan, kde byly jediné dva kusy toho typu o rozchodu 600mm v hutním provozu v ČR. Navíc jde o nejvýkonnější typ české lokomotivy pro povrchové průmyslové dráhy, který ve sbírkách muzea dosud chyběl, takže šlo o vítané doplnění sbírky typů vyráběných v ČR od třicátých let do současnosti. Lokomotiva však byla v železárnách z provozu odstavena pro lom nápravy, která byla po převozu do Zbýšova v létě 2009 vyvázána a bude nutno ji znovu vykovat a provést ještě jiné opravy obzvláště na nápravových převodovkách a vzduchotechnice lokomotivy, takže tato zasáhne do provozu nejdříve závěrem roku 2010.

Co se však určitě již od začátku sezóny 2010 zaskví v plné kráse je elektrická lokomotiva Siemens z roku 1908, které byl již dokončen agregátový vůz postavený podle vhodného typu dřevěného krytého nákladního vozu z katalogu známé firmy Orenstein &Koppel z 20.let 20.století. Do něj byl vložen dieselelektrický agregát, který výkonově bude stačit napájet všechny i v budoucnu provozované elektrické lokomotivy i traťové mechanismy. S tímto vozem budou moci elektrické lokomotivy jezdit i na nezatrolejovaných úsecích po celé trati. S elektrifikací části nádraží ve Zbýšově se z prezentačních důvodů také v roce 2010 počítá. Finální stádium budování této části expozice je dokončení opravy již od roku 2004 rozpracované elektrické lokomotivy TLP6,5 (ČKD 1965) a dalších typů (TLD 3,5 a TLP 10), jejichž oprava bude naopak velmi náročná.

V provozu muzea v roce 2010 se plánuje několik novinek, za všechny uveďme otevírací dobu rozšířenou z termínů jízd pro veřejnost na všechny soboty v červenci a srpnu nebo provázání s produktem „Stezky permoníků“ obsahujícím i zvláštní jízdy historického motorového vozu ČD řady M131.1 v trase Brno – Zastávka – Oslavany a zpět v termínech většiny akcí MPŽ ve Zbýšově. Tak se opět více propojí turistický potenciál rosicko-oslavanska s centrem jihomoravského regionu.



3. Budoucnost Muzea průmyslových železnic v lokalitě Zastávka - Zbýšov

3.1. Cíle

Prvořadou aktivitou *MPŽ* je muzejnictví. To spočívá v činnosti :

1) dokumentační - ve studiu existujících i zaniklých železničních systémů, jejich infrastruktury a vozidel v ČR i v zahraničí. Tento specifický druh dopravy typický pro 19. stol. ve 20. stol. rychle mizí a ve 21. stol. se úzkorozchodné železnice objevují spíše jako turistické atrakce zpravidla se zcela jinými vozidly, trasou a kvalitou i kvantitou provozu. Původní určení si zachovává v Evropě jen mizivé procento železnic, které se do dnešních dnů dochovaly. Dokumentace jejich provozu, ale i např. hornictví a energetiky již zaniklého uhelného revíru (rosicko - oslavanska) je jediná cesta jak tuto část industriální historie uchovat budoucím generacím, i když někdy jen formou dvojrozměrných expozic, modelů nebo filmových materiálů. Zdaleka nejlepší je samozřejmě, pokud se nového využití dočkají původní vozidla i trať (nebo aspoň její část), to však někde již není možné.

2) sbírkotvorné a restaurátorské - v *MPŽ* se podařilo během 15 let vytvořit ucelenou sbírku cca 30 povrchových motorových lokomotiv vyráběných v ČR v 2. pol. 20. stol., kde jsou zastoupeny všechny hlavní typy od roku 1940 do roku 1989. poválečná produkce ČKD zde má zástupce od každého typu, zastoupeny jsou i nejvýznamnější typy motorových důlních, povrchových elektrických lokomotiv i 4 lokomotivy parní. Ve sbírce jsou i celoevropské unikáty jako např. elektrická (220V =) lokomotiva Siemens z roku 1908, parní lokomotivy Henschel z roku 1913, Breitfeld & Daněk z roku 1919 nebo BS 80 z ČKD z roku 1951. Sbírky jsou doplněny několika desítkami osobních i nákladních vozů nejrůznějšího určení. Část vozidel je po renovaci a plně provozní.

3) prezentační - je všeobecně známo, že návštěvník získá představu o funkci zařízení nejlépe, když je uvidí v chodu. Navíc vzhledem k dnešní nabídce produktů na trhu v cestovním ruchu má šanci se uplatnit jen skutečně multitematické interaktivní muzeum s funkčními celky schopné uspokojit v mnohém odlišné cílové skupiny návštěvníků. V souladu s tímto trendem je kromě výstav dvoj- a trojrozměrných provozuschopných exponátů (vozidel) nutné, aby v blízkosti muzea byla dostatečně dlouhá železniční trať, která umožňující provádět předváděcí jízdy. Od nich je již krok k přání návštěvníka vláčkem se svézt. Zkušenosti, které jsme dosud získali, nás opravňují tvrdit, že pravidelný muzejní provoz historických parních vlaků v turistické sezóně podporuje návštěvnost vlastního muzea, ale i dalších služeb v okolí a jsou zdrojem příjmů pro další rozvoj celého regionu.

3.2. Lokalita

Výše uvedeným cílům bude po poměrně náročných úpravách vyhovovat bývalá dráha-vlečka z železniční stanice ČD Zastávka u Brna k dolu Jindřich II. u Zbýšova Budoucí úzkorozchodnou dráhu by bylo vhodné prodloužit po existujícím tělese až k hlavní komunikaci města Zbýšova či až k bývalému dolu Simson. Tento důl s památkově chráněnou těžní věží bude využit pro zřízení muzea hornictví. Výsledkem bude muzejní a výletní úzkorozchodná železnice vedoucí od nádraží ČD a silnice II. třídy (přímé spojení na dálnici D1 a Brno) do muzea kolejové dopravy a k expozici hornictví. Tím by dráha získala logický začátek a konec a zákazník zase důvod se jí odněkud někam přepravovat. (Této zdánlivé samozřejmosti ale u muzejních drah není vždy jednoduché dosáhnout, např. i na velmi známé Čiernohronské lesní železnici trvalo 10 let pravidelného muzejního provozu než se ji pomocí různých grantů podařilo prodloužit ke stanici státní dráhy a k silnici I. třídy a na jejím druhém konci vybudovat lesnický skanzen.) Zbýšovská dráha má toto již téměř zajištěno, zbývá „jen“ ji celou přerozchodovat ze 1435mm na 600mm. Po rekonstrukci bude relativně snadné vybudovat přestupní uzel z „velké“ na „malou“ dráhu ve stanici ČD Zastávka u Brna, zajistit časovou návaznost vlaků obou železnic či jinak dráhu provázat s ostatními turistickými možnostmi v regionu.

3.3. Co je třeba (k vybudování muzea)

- základní shoda *MPŽ* a ostatních zainteresovaných (okolní města a obce, jejich záměry, územní plány, majitelé okolních pozemků apod.) o budování muzea a následném provozu železnice - vyřešeno roku 2005
- vyřešení vlastnických vztahů - celá trať (pozemky i traťový svršek) a nádraží včetně strážního domku, kryté haly a ostatních drobných staveb je majetkem *MPŽ* (odkoupeno v letech 2005 -2007). Majetkově ani projekčně však není dořešeno zaústění úzkokolejky do nádraží ČD v Zastávce u Brna či další pokračování tratě dál ke Zbýšovu
- projektová dokumentace k rekonstrukci nádraží, tratě, stavbě dalších stavebních objektů - zhotovována 2005 - 2009
- přestavba nádraží ve Zbýšově (v letech 2006 - 2009 hotovo asi 50 % vlastními silami *MPŽ*) a přerozchodování tratě do Zastávky (v letech 2007- 2009 hotovo asi 25 % vlastními silami *MPŽ*)
- vybudování technického zázemí dráhy -výtopna parních lokomotiv, vodní hospodářství, sklad paliv a maziv, základní dílenské vybavení, montážní kanál… Roku 2006 postaveno z vyřazených skříní nákladních vozů ČD silami *MPŽ* provizorní depo motorových lokomotiv, dílna a sklad traťového nářadí. Ostatní je projekčně připraveno, zatím však nerealizováno z důvodu nedostatku financí.
- expozice vozidel kolejové dopravy - v letech 2007 - 2009 byla ve spolupráci *MPŽ* a skupiny ČEZ postavena krytá tříkolejná hala zajišťující svou délkou bezpečné uchování všech exponátů toho času po renovaci. K umístění všech lokomotiv a osobních vozů by však hala musela být minimálně dvojnásobná. Její prodloužení se proto plánuje (v závislosti na stavu financí). Na stěnách haly plánována dvojrozměrná expozice - fotografie, plány, technická data…
- vybudování elektrické přípojky (agregát v letech 2005-2006, stálá přípojka vlastními silami *MPŽ* od roku 2007)
- vybudování vodní přípojky (z hydrantu u tratě roku 2008, nádraží připojeno provizorně na léto 2009, trvale od r.2010)

- přidružené provozy a infrastruktura – informační tabule, přístřešky na zastávkách, parkoviště (od r. 2008 provizorní na zpevněné ploše na pozemku *MPŽ*, stánek s občerstvením - řešen od počátku (rok 2007) externí firmou.
- vybudování sociálního zařízení pro návštěvníky a pro personál (šatna, WC, sprcha, sklad nářadí) a čekárny, dopravní kanceláře dráhy a informačního centra s malou expozicí drobných trojrozměrných exponátů, návěstních pomůcek a jiných železničních artefaktů je vázáno na generální opravu dnes neobyvatelného původního strážního domku na nádraží ve Zbýšově. Tato je projekčně připravena, zatím však nerealizována z důvodu nedostatku financí.
- vozidla nutná pro pravidelný turistický provoz dráhy – parní lokomotiva BS80 (vyrobena 1951, generální oprava v *MPŽ* v letech 1995-2001, souprava krytých osobních vozů pro 100 osob postavena v *MPŽ* v letech 1996 - 2004. Musí být však zajištěna finanční rezerva pro výměnu trubek a jiných částí kotle i pojezdu očekávanou po 10 letech provozu - v r. 2011. Není také zajištěna záložní provozuschopná parní lokomotiva pro případ větší poruchy. (Toto bude řešeno generální opravou unikátní lokomotivy typu RIIIc Breitfeld & Daněk z roku 1919. Restaurátorský plán připraven, zatím však nerealizováno z důvodu nedostatku financí.) Možná záložní motorová lokomotiva typu DH120 o dostatečném výkonu byla zakoupena roku 2009 a bude podrobena generální opravě.
- vozidla tvořící ucelenou sbírku exponátů, renovovaná, plně provozuschopná ale do pravidelného provozu pro svou historickou cenu nezasahující a využívaná spíše pro demonstrační jízdy v areálu muzea – ostatní parní, motorové a elektrické lokomotivy a nákladní vozy - cca 1/3 sbírkového fondu byla zrenovována členy *MPŽ* od roku 1991, zbytek dle časových a finančních možností
- zřízení expozice hornictví na šachtě Simson (není přímo předmětem činnosti *MPŽ*) a další aktivity v regionu (naučné stezky, cyklotrasy) - realizováno svazkem obcí Mikroregion kahan průběžně

3.4. Organizace provozu železnice

Na srovnatelných železnicích všude v Evropě bývá organizační uspořádání následující:

Na provozu muzea a dráhy se podílí :

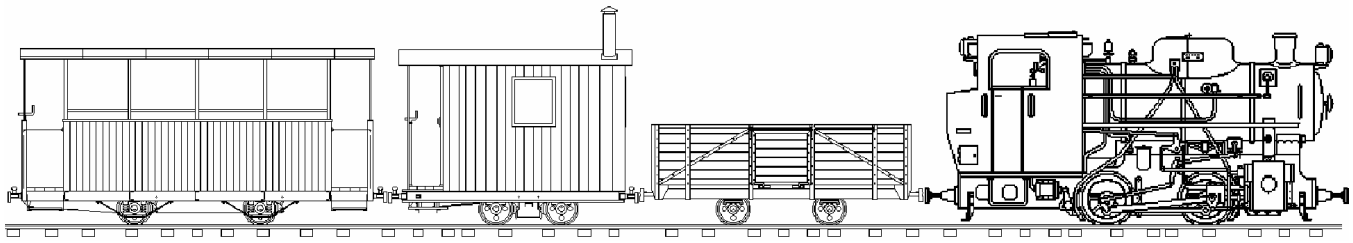
1) Zájmový spolek (např. občanské sdružení), které do projektu vloží svá vozidla, know-how, část personálu, v případě *MPŽ* i část pozemků a budov, trať a její infrastrukturu. Členové sdružení vykonávají odborné práce (renovace exponátů) nebo práce, na něž je třeba zvláštní oprávnění (technici, strojvedoucí, topiči).
2) Město, obec, kraj či jiný partner (v našem případě obce v katastru dráhy – Zastávka u Brna, Babice u Rosic, Zbýšov). Obce či samosprávné celky jako silnější partner zastupují železnici navenek, jsou žadateli o různé granty apod. a zajišťují tak dofinancování celého projektu, neboť muzejní provoz technických památek je velmi drahá záležitost, kterou nelze stoprocentně zaplatit z pro návštěvníky únosného vstupného / jízdného (což ostatně není ani u pravidelné vlakové či autobusové veřejné dopravy). Jejich zaměstnanci zajišťují např. prodej vstupenek a upomínkových předmětů, služby průvodčích či běžnou údržbu vozidel, traťového svršku a staveb. Často jde o tzv. veřejně prospěšné práce, což může pomoci i mírně snížit případnou nezaměstnanost v regionu.

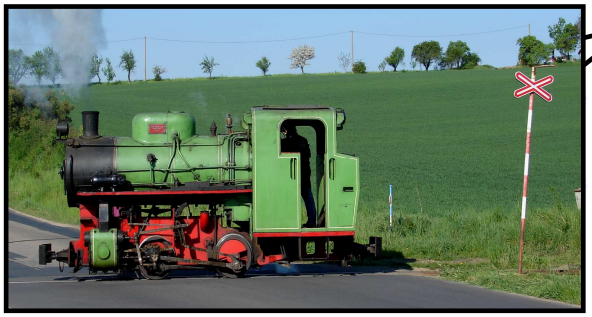
3.5. Realizace

Vzhledem k rozsahu projektu bude realizace náročná. V první fázi lze počítat s prací členů *MPŽ* a brigádníků zdarma. Do budoucnosti je třeba zajistit potřebné finanční krytí (např. podpora regionu, dotace EU na rozvoj turistiky).Členové *MPŽ* vloží do projektu své dlouholeté (v řadách jiných spolků od roku 1983, založení *MPŽ* roku 1991) zkušenosti s provozem, údržbou i stavbou vozidel a provozování úzkorozchodných drah. Dále vozidla (lokomotivy a osobní vozy), která mají charakter nejen cenných exponátů, ale i vozidel pro turistický provoz. Budoucí pravidelný turistický provoz muzejní železnice se plánuje pod hlavičkou obecně prospěšné společnosti, jejímiž zakladateli bude spolek *MPŽ* a obce v katastru dráhy.

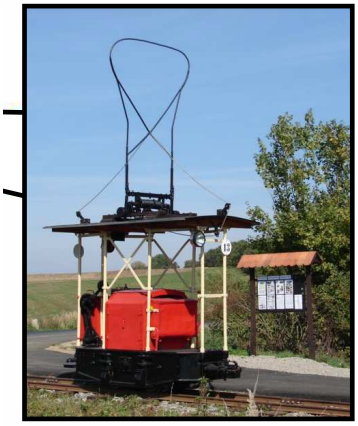
4. Závěr

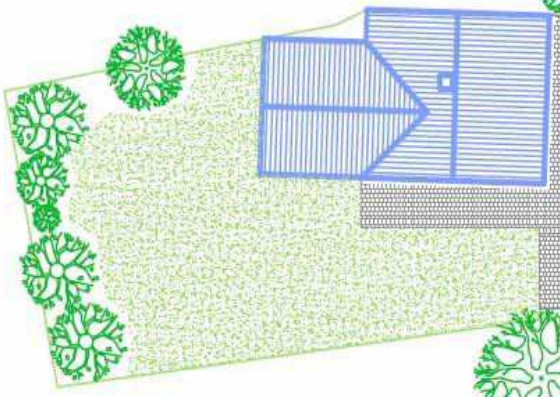
Předkládaný záměr shrnuje cíle a představy členů *MPŽ*, týkající se přetvoření bývalé dráhy ze Zastávky u Brna do Zbýšova v muzejní a výletní úzkorozchodnou železnici. Tyto záměry jsou předběžné, vlivem situace a jednání s ostatními subjekty (vlastníci pozemků, obce, region) se mohou měnit. Bude vhodné zpracovat studii komplexního turistického produktu, ta by měla poukázat na veškeré potencionální možnosti využití muzea a dráhy v návaznosti na ostatní, z hlediska cestovního ruchu zajímavé objekty a cíle. V případě realizace projektu lze předpokládat nárůst turistického ruchu a s tím související rozvoj hospodářství v regionu.





Vizualizace budoucího uspořádání nádraží Muzejní železnice ve Zbýšově :





Muzeum průmyslových železnic

Zbýšov, areál bývalého dolu Jindřich II.

GPS: 49° 9' 55.521"N, 16° 21' 5.374"E

www.mpz.cz

mpz@mpz.cz

606 832 394