

Vlaky pro fotografie a filmaře

Regionální úzkorozchodná železnice



Zastávka u Brna - Babice u Rosic - Zbýšov

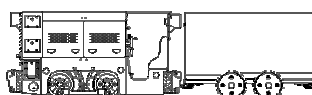


www.reuz.cz info@reuz.cz

+420 606 832 394

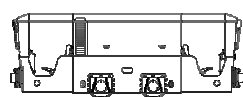


Pro fotografie a filmaře lze po dohodě kdykoli vypravit zvláštní osobní, nákladní či smíšené vlaky s parními, motorovými i elektrickými lokomotivami. Kromě osobních vozů jsou k dispozici i nákladní uzavřené, nízkostěnné, klanicové i výklopné vozy. Právě tyto vozy na sypké materiály tvořily léta páteř typické vnitrozávodní dopravy každé větší dopravní stavby, lomu, pískovny, cihelny, hutě a vůbec všech velkých průmyslových areálů než byly úzkokolejné železnice od poloviny 20. stol. nahrazovány nákladními auty, pásovými dopravníky či jinou manipulační technikou. Zvláštní

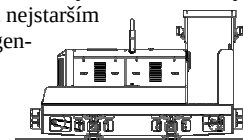
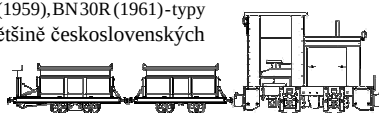


skupina jsou důlní lokomotivy a vozy tvořící soupravy typické pro hornictví 2. pol. 20. stol. Ve sbírce nejstarší lokomotiva a shodou okolností i

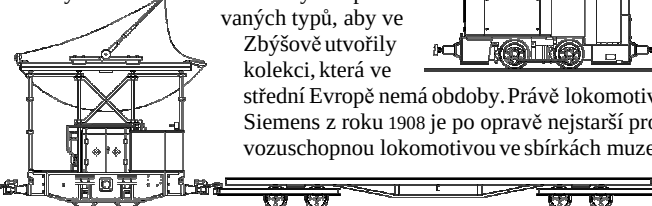
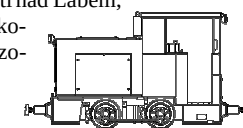
nejstarší vůz jsou z roku 1908. To umožňuje sestavit věrohodné soupravy vlaků z různých období celého 20. století. Těžiště sbírek je však především v poválečném období, kdy u nás došlo k největšímu rozmachu sériové výroby úzkorozchodných lokomotiv a vozů pro průmyslové dráhy. To dokumentuje ucelená vývojová řada motorových lokomotiv středního výkonu (30ks) vyráběná od 50. let v ČKD - typy BN30 (1953), BN30U (1959), BN30R (1961) - typy nejčastěji provozované na většině československých



povrchových průmyslových drah. Zajímavé jsou rovněž stroje ojedinělé konstrukce například spojnicová BN60 (ČKD 1952) - jediný dochovaný kus tohoto typu nebo BNE25 a BNE50 (ČKD z let 1950 a 1952) zajímavé nejen na svou dobu jedinečným elektrickým přenosem výkonu. K nejstarším motorovým lokomotivám patří typ MD2 legendárního výrobce Orenstein & Koppel z roku 1940. Z tohoto typu pak celá výše zmíněná vývojová řada dvouvalcových 30ks lokomotiv vychází, což lze při jejich srovnání pěkně vidět. Nejzajímavější jsou kromě parních lokomotiv ale i neprávem trochu opomíjené lokomotivy elektrické (na 220V=) pocházející se svými plošinovými vozy a cisternou z rušeného velmi starého a atypického provozu závodní úzkokolejky ve Spolchemii v Ústí nad Labem,



odkud byly do muzea převezeny lokomotivy všech tehdy tam provozovaných typů, aby ve Zbýšově vytvořily kolekci, která ve střední Evropě nemá obdoby. Právě lokomotiva Siemens z roku 1908 je po opravě nejstarší provozuschopnou lokomotivou ve sbírkách muzea.



Vlaky pro děti a školní výlety



Regionální úzkorozchodná železnice

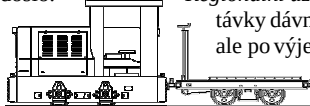


Zastávka u Brna - Babice u Rosic - Zbýšov

www.reuz.cz info@reuz.cz +420 606 832 394



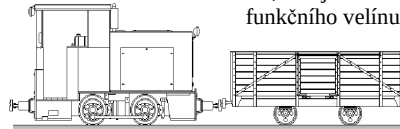
Vozidla Regionální úzkorozchodné železnice patří k tomu nejmenšímu, co lze u nás na kolejích potkat, a přitom ještě nejde o model, ale o skutečnou železnici, jaké léta zajišťovaly dopravu cihlen, lomů, dolů, hutí, chemiček, tedy objektů běžně veřejnosti nepřístupných. Zvláštní poezie těchto malých vláček tedy zůstala celá desetiletí před všemi utajena. O něco romantičtější lesní železnice měly někdy štěstí v podobě muzejního zachování krátkých částí svých často velmi rozsáhlých sítí. To se podařilo např. na Slovensku, v ČR k tomu nikdy nedošlo.



Regionální úzkorozchodné železnice ze Zbýšova do Zastávky dávno nespojuje doly s jejich haldami a věžemi, ale po výjezdu ze skalnatého údolí pod Babicemi překoná mohutným zářezem horizont a pak se vine mezi lukami a poli do Zbýšova.

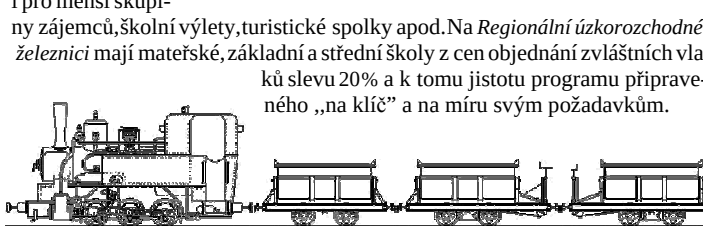


Dráha tak ztratila atributy uhelné vlečky a získala spíš charakter lesní železnice. V těsné blízkosti jsou cyklotrasy, naučná stezka nás provede historií bývalého Rosicko-oslavanského uhelného revíru, výlet můžeme ukončit návštěvou zbýšovského aquaparku či zámku v Oslavanech, kde je i muzeum hornictví a energetiky včetně funkčního velínu oslavanské parní elektrárny nebo sklepení upraveného jako štol



štol uhelného dolu se vši dobývací technikou včetně důlní lokomotivy a vozů pro horníky.

Děti i dospělí rádi přihlíží jízdám parních lokomotiv, které vždy symbolizovaly sílu i rychlost, historii i pokrok, vše navíc s mohutnými zvukovými i obrazovými efekty. Vzhledem k vzácnosti těchto strojů a vysokým nákladům na jejich provoz se však s tímto představením sil ohně, vody a kovu na normálněrozchodných (státních) drahách setkáváme stále vzácněji. Servis a spotřeba lokomotiv o váze až 100 tun a výkonu stovek koní představují pro provozovatele i zákazníka stále větší problém. Pořádá-li se objednaná jízda u menšího dopravce na soukromé (úzkorozchodné) dráze, bude pak podstatně levnější a tím dostupnější i pro menší skupiny zájemců, školní výlety, turistické spolky apod. Na Regionální úzkorozchodné železnici mají mateřské, základní a střední školy z cen objednaných zvláštních vláček slevu 20% a k tomu jistotu programu přípravného „na klíč“ a na míru svým požadavkům.



Jízdy vlaků na objednávku

Regionální úzkorozchodná železnice

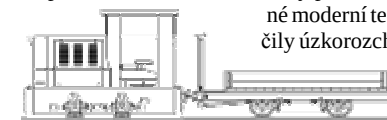


Zastávka u Brna - Babice u Rosic - Zbýšov

www.reuz.cz info@reuz.cz +420 606 832 394



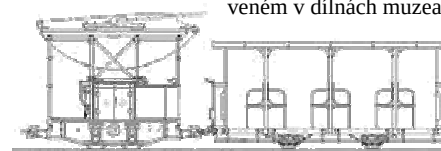
Jednou z výhod Regionální úzkorozchodné železnice je její provozní flexibilita. Stejně jako v minulosti tyto dráhy přepravily opravdu cokoli kamkoli, do každého statku, dolu, cihelny či tovární haly a třeba i za roh, vše bez použití dnešní techniky pásových dopravníků či vysokozdvizných vozíků, tak dnes si kromě tradičních komodit poradí s jízdními koly či jakýmkoli rozměrnějším sportovním náčiním, osobními vlaky pro každou příležitost i nákladními vlaky pro fotografie a filmaře. Výše zmíněné moderní technologie téměř zcela vytlačily úzkorozchodné železnice z průmyslu, zemědělství, lesnictví a stavebnictví, některé tratě a vozidla však



měly štěstí a neskončily v železném šrotu, ale přetvořily se v muzea či výletní železnice s provozem v turistické sezóně. Vzniklo zajímavé spojení někdy i sto let starých lokomotiv a nákladních vozů a nových osobních vozů postavených často až po roce 2000, ale v tak historizujícím stylu, že



většina návštěvníků na první pohled ani nepozná, ve kterém století byl vůz vyroben. To je vidět dobře třeba na elektrické lokomotivě Siemens z roku 1908 a letním otevřeném krytém voze tramvajového typu postaveném v dílnách muzea roku 2002. Další výhodou uzavřeného systému Regionální úzkorozchodné železnice je jeho nezávislost na síti veřejných (státních) drah a to



jak v ohledu provozním tak legislativním. Udržovat v provozu vzácné a obzvláště parní stroje je stále dražší a tak se s představením tohoto divadla ohně, vody a páry setkáváme stále méně. Pořádat takovou zvláštní akci u menšího dopravce na úzkorozchodné dráze vyjde podstatně levněji a je tak dostupnější pro všechny objednávatele: školy, turistické či historické spolky, firemní akce i cestovní kanceláře specializující se na (jižní) Moravu, kterým lze zakomponovat výlet vláčkem do každého (i celodenního) programu - to vše cca 25km od Brna, odkud se do Zbýšova dopravíme pohodlně do 30 minut po dálnici D1 nebo do hodiny vlakem přes Zastávku u Brna a pak autobusem IDS JMK.

